

Tunnelbana till Nacka och söderort

*Sammanställning av inkomna synpunkter
i samrådsprocessen under perioden
9 december 2016–1 juni 2017*

Samrådsredogörelse september 2017



Titel: Tunnelbana till Nacka och söderort - Sammanställning av inkomna synpunkter i samrådsprocessen under perioden 9 december 2016 – 1 juni 2017

Rapportansvarig: Johan Olsve och Ulrika Bernström, Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Bilder & illustrationer: SLL och Sweco/TYPSA där inget annat anges

Dokumentid: 2320-P21-22-00001

Utgivningsdatum: september 2017

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.	Sammanfattning.....	4
	Synpunkter från privatpersoner	5
	Synpunkter från rättighetsinnehavare, myndigheter och övriga.....	5
2.	Projektbakgrund.....	6
3.	Samrådsprocessen.....	8
4.	Genomförande av samråd	10
	Perioden 9 december 2016–1 juni 2017, exklusive kompletterande samråd	10
	Samrådsperioden 8 maj–21 maj 2017	10
5.	Inkomna synpunkter	13
	5.1. Perioden 9 december 2016–1 juni 2017, exklusive kompletterande samråd	13
	Inkomna synpunkter från privatpersoner	14
	Inkomna synpunkter från regionala och statliga myndigheter	18
	Inkomna synpunkter från kommuner och kommunala bolag.....	19
	Inkomna synpunkter från organisationer	20
	Inkomna synpunkter från företag	22
	Inkomna synpunkter från fastighetsägare.....	23
	Inkomna synpunkter från ledningsägare	29
	5.2 Kompletterande samrådsperiod 8 maj–21 maj 2017.....	30
	Inkomna synpunkter från privatpersoner	31
	Inkomna synpunkter från statliga och regionala myndigheter och förvaltningar	43
	Inkomna synpunkter från kommuner och kommunala bolag.....	46
	Inkomna synpunkter från organisationer	52
	Inkomna synpunkter från företag	54
	Inkomna synpunkter från fastighetsägare.....	55
	Inkomna synpunkter från ledningsägare	57
	Tillfrågade som ej inkommit med synpunkter	59
	Tillfrågade som meddelat att de avstår från att yttra sig.....	60
	Bilaga 1 – Sändlista.....	61
	Bilaga 2 - Mötesserier	63

Sammanfattning

Samråd sker löpande under hela planeringsperioden. Dock intensifieras samrådet under vissa perioder där både myndigheter, organisationer och föreningar men även allmänheten har möjlighet att tycka till samt informeras om viktiga skeden och utvecklingssteg. Den här samrådsredogörelsen är en sammanställning av samtliga inkomna synpunkter under perioden 9 december 2016–1 juni 2017.

I kapitel 5.1 i denna samrådsredogörelse redovisas synpunkter som inkommit under den perioden.

Under perioden 8 maj–21 maj 2017 pågick ett kompletterande samråd om planförslaget vid station Sofia. Samrådet avsåg att informera om och ta emot synpunkter om förändringar vid station Sofia jämfört med tidigare planförslag som presenterades på öppet hus under november–december 2016. Förändringarna innebär att biljetthall med en tillhörande entré anläggs ovan mark och mer inåt i Stigbergsparken, närmare förkastningsbranten. Förändringarna innebär också att anläggningsdelar ovan mark samlats till och integrerats i en byggnad. Samma samrådsperiod innefattade även ett kompletterande riktat samråd till berörda, om friskluftsintag till servicetunneln vid korsningen Heliosgången–Maltgatan, nära station Hammarby kanal.

Synpunkter som inkommit under den perioden och som avser det kompletterande samrådet om station Sofia eller friskluftsintaget är redovisade i ett separat kapitel, kapitel 5.2. De synpunkter som inkommit under den perioden men inte avsett kompletterande samråd är redovisade och bemötta i kapitel 5.1.

Synpunkterna har kommit in via e-post eller post, eller skriftligen vid tillfället för det öppna hus som anordnades 16 maj för det kompletterande samrådet om station Sofia.

Länsstyrelsen i Stockholms län och Stockholms stad fick anstånd och lämnade in synpunkter inom ramen för det kompletterade samrådet efter 21 maj. Några andra, främst privatpersoner, har inkommit efter 21 maj med synpunkter men har ändå inkluderats i redogörelsens avsnitt för de delar som rör kompletterande samråd för Sofia och friskluftsintaget.

Synpunkter från privatpersoner

Det har inkommit cirka 50¹ synpunkter från allmänheten under perioden 9 december 2016 – 1 juni 2017, inklusive de synpunkter som rört kompletterande samråd. I denna samrådsredogörelse behandlas synpunkter som inte är stationsspecifika under rubriken *Allmänt*. Övriga synpunkter hamnar under den rubrik som motsvarar stationen som synpunkten rör.

De flesta synpunkterna har handlat om planförslaget för station Sofia:

- *Placeringen i Stigbergsparken*
Många är kritiska till att placera biljetthallen mitt i parken och att det görs anspråk på grönytor och att detta förminskar känslan av att det är en park. Många menar att parken fyller en funktion med möjlighet till rekreation och avkopplande aktiviteter.
- *Alternativa lokaliseringar för station Sofia*
Många tycker att det finns andra platser där stationen kan förläggas och flertalet av dem har förslag på alternativa lokaliseringar.
- *Hissar i de djupa stationerna*
Några stycken har synpunkter på hisslösningen och det har då främst handlat om att en lång hissfärd kan skapa otrygghet av olika slag (exempelvis klaustrofobi och osäkerhet).

Synpunkter från rättighetsinnehavare, myndigheter och övriga

Det har inkommit cirka 30¹ synpunkter från fastighetsägare, ledningsägare, myndigheter, företag och organisationer under perioden 9 december 2016–1 juni 2017, inklusive de synpunkter som rört kompletterande samråd.

¹ Angivet antal synpunkter inkluderar inte en del synpunkter som inkom efter 8 december 2016 och som inkluderades i samrådsredogörelsen som publicerades i mars 2017.

1. Projektbakgrund

Stockholms län växer med drygt 35 000 personer om året och spelar en viktig roll i landets ekonomiska tillväxt. Enligt prognoser förväntas den totala befolkningen i länet öka från dagens 2,1 miljoner till 2,6 miljoner år 2030. Att möta tillväxten på ett hållbart sätt och parallellt tillgodose de ökade behoven av fler bostäder och arbetsplatser är en utmaning. Samtidigt ökar trängseln i vägnätet och kollektivtrafiken, vilket innebär att framkomligheten försämras.

För att klara utmaningarna behöver bland annat kollektivtrafiken byggas ut med nya förbindelser och ökad turtäthet. Tunnelbanan är navet i Stockholms kollektivtrafiksystem. Befintligt tunnelbanenät är hårt belastat, speciellt i Stockholms centrala delar. Under högtrafik, det vill säga morgon- och eftermiddagstid, nyttjas idag tunnelbanans maximala spårkapacitet, vilket leder till att det lätt uppstår störningar i trafiken.

Tunnelbanans stora betydelse för Stockholmsregionens tillväxt var grunden till att regeringen under 2013 initierade en förhandling i syfte att hitta en överenskommelse för hur en utbyggd tunnelbana skulle kunna finansieras. Uppdraget innebar även att få till stånd en ökad bostadsbebyggelse varvat med största möjliga samhällsekonomiska nytta. De kommuner som ingår i överenskommelsen (Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun) har åtagit sig att tillsammans bygga 82 000² bostäder i tunnelbanans influensområde. Utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka och söderort förväntas bidra med cirka 43 000 bostäder inom Stockholms stad och cirka 13 500 i Nacka kommun.

Utöver bostadsbebyggelsen omfattar avtalet 19 kilometer ny tunnelbana och elva tunnelbanestationer, se figur 1.

Tre tunnelbaneutbyggnader ingår i förhandlingen:

- Utbyggnad av tunnelbana till Nacka och söderort.
- Utbyggnad av tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden och Hagalund.
- Utbyggnad av tunnelbana från Akalla till Barkarby station via Barkarbystaden.

Stockholms läns landsting (hädanefter benämnt landstinget) ansvarar för tunnelbanans utbyggnad, genom förvaltning för utbyggd tunnelbana (hädanefter benämnt förvaltningen) som inrättades 1 mars 2014. Trafikförvaltningen kommer att ta över driften av den färdiga anläggningen.

Förvaltningens uppdrag är att genomföra tunnelbanans utbyggnad och andra åtgärder inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling. I uppdraget ingår också att se till att det finns tillräckligt många tåg, uppställnings- och underhållsplatser till trafikstart.

Tunnelbaneutbyggnaden till Nacka och söderort innefattar sträckan från befintlig tunnelbanestation vid Kungsträdgården via Sofia på Södermalm till Nacka centrum, med en gren från Sofia via Gullmarsplan till befintlig tunnelbana vid Sockenplan. Hela sträckan byggs under mark utom en kort sträcka för anslutning till befintligt spår vid Sockenplan. Utbyggnaden till Nacka och söderort omfattar elva kilometer spår och sex nya stationer samt en ny plattform under station Gullmarsplan.

² Ursprungligen avtalades det om 78 000 bostäder. 2017 kom Stockholms läns landsting och Solna stad överens i ett separat avtal om att det även ska byggas en station i Hagalund på Gula linjen. Enligt detta avtal ska därför ytterligare 4 000 bostäder byggas.



Figur 1. Framtidens spårtrafikkarta. Blå streckad markering visar aktuell sträckning för planerad utbyggnad till Nacka och söderort (även planerad utbyggnad till Barkarby station är blå streckad).

Tunnelbanan är en hållbar trafiklösning som behövs för framtiden. Både Nacka kommun och Stockholms stad växer och kommunerna har också vuxit samman alltmer. Utbyggnaden av tunnelbanan ger möjlighet för Hammarby Sjöstad, östra Södermalm, söderort och Nacka att växa på ett hållbart sätt.

I området kring den nya tunnelbanan till Nacka kommer kollektivtrafiken att byggas ut på flera sätt: Saltsjöbanan rustas upp, tvärbanan förlängs till Sickla, en ny bussterminal planeras vid Nacka centrum och på sikt planeras för fler stombussar för bättre tvärförbindelser.

Syftet med denna del av tunnelbaneutbyggnaden är bland annat att:

- möjliggöra nya bostäder och arbetsplatser i Nacka, Värmdö och Stockholm
- binda samman regionen över Saltsjön – Mälaren
- avlasta tunnelbanans mest belastade sträcka Slussen – T-centralen
- öka kollektivtrafikresandet till och från ostsektorn i Stockholms län och därigenom underlätta för ett bättre fungerande trafiksystem i hela Stockholmsregionen
- ge möjligheter till framtida avgreningar och förlängningar

2. Samrådsprocessen

Samråd sker löpande under hela planeringsprocessen på olika sätt med intressenterna. Samråd syftar till att informera om vad som händer under projektets gång och ge möjlighet till insyn och påverkan. Särskilda samrådsinsatser görs i olika perioder där information om viktiga skeden och utvecklingssteg ges till myndigheter, organisationer, företag och allmänheten. Samråden omfattar både planläggningsprocessen för järnvägsplan och tillståndsprövning för vattenverksamhet enligt miljöbalken.

Följande samråd har tidigare genomförts inom projektet:

- Samråd perioden 9 februari–12 mars 2015: samrådet gällde utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka samt lokaliseringsutredning 2015 – söderort (Sofia-Sockenplan) för utbyggnaden till söderort och behandlade uppgångar och sträckningar. Samrådsredogörelsen publicerades i maj 2015.
- Samråd perioden 13 mars–4 juni 2015: samrådet gällde färdigställd lokaliseringsutredning 2015 – söderort (Sofia-Sockenplan) Sofia-Gullmarsplan/Sockenplan samt rekommendationer för val av sträckning och behandlade motiv av val av Hagsätralinjen. Samrådsredogörelsen publicerades i augusti 2015.
- Samråd perioden 7 maj–2 november 2015: samrådet hade fokus på byggskedet. Samrådsredogörelsen publicerades februari 2016. Redogörelsen överlappar samrådsredogörelsen för färdigställd lokaliseringsutredning under perioden 7 maj och 4 juni och totalt rör det sig om cirka tio inkomna synpunkter som kan vara redovisade och bemötta i båda samrådsredogörelserna.
- Samråd perioden 9 november–8 december 2016: samrådet hade till syfte att presentera lokalisering av nya stationsentréer, arbetstunnlar och byggarbetsplatser föreslogs ligga. Det syftade också till att redovisa vilken påverkan och vilka konsekvenser det kan medföra. Samrådsredogörelsen publicerades i mars 2017.

Föreliggande samrådsredogörelse sammanfattar de synpunkter som inkommit under perioden 9 december 2016–1 juni 2017 inklusive de synpunkter som inkommit under det kompletterande samråd som har genomförts under perioden 8 maj–21 maj 2017. Synpunkter som rör samrådet 8 maj–21 maj är redovisade i separat kapitel. I kapitel 4. *Genomförande av samråd*, följer en beskrivning av hur samrådet för station Sofia och för friskluftsintaget vid station Hammarby kanal genomfördes.

Under mars 2017 lämnades tillståndsansökan för vattenverksamhet in till Mark- och miljödomstolen och under 2017 lämnas järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning till länsstyrelsen för godkännande. Därefter ställs järnvägsplanen ut för granskning. Under 2018 förväntas miljödom om tillstånd till vattenverksamhet att meddelas och järnvägsplanen och antagna detaljplaner att fastställas och vinna laga kraft. År 2018/2019 planeras byggstarten. Byggtiden för hela projektet beräknas vara cirka 7–8 år.

Nedan visas en generell tidsaxel för planeringsprocessen, tillståndsprövningen enligt miljöbalken och byggprocessen, samt var vi befinner oss i dessa processer, se figur 2.



Figur 2. Planeringsprocessen, tillståndsprövningen och byggprocessen.

3. Genomförande av samråd

Perioden 9 december 2016–1 juni 2017, exklusive kompletterande samråd

Under perioden 9 december 2016–7 maj 2017 mellan de senaste öppna hus-samråden och det kompletterande samrådet var det även då möjligt att skicka in synpunkter på järnvägsplanen och detaljplanen för utbyggnaden av tunnelbanan. Det var även möjligt att skicka in synpunkter om annat än station Sofia och friskluftsintaget vid station Hammarby kanal under kompletterande samrådsperiod 8 maj–21 maj 2017. Det material som fanns att tillgå då var det som presenterades som samrådshandlingar under samrådet 9 november–8 december 2016. Materialet finns tillgängligt på förvaltningens hemsida nyatunnelbanan.sll.se. Synpunkterna har kunnat lämnas in antingen via e-post eller via post.

Under den här tiden har också samrådsmöten med intressenter hållits löpande i syfte att regelbundet under projektet informera, samordna och stämma av sakfrågor samt att tidigt få in synpunkter. Utöver samrådsmöten har också arbetsmöten med kommunerna genomförts löpande.

Under den här tiden har förvaltningen löpande hanterat och besvarat frågor från privatpersoner som, oftast via e-post, skrivit till förvaltningen. Dessa frågor redogörs det (i de flesta fall) inte för här.

Samrådsperioden 8 maj–21 maj 2017

Under samrådet 8 maj–21 maj 2017 har ett kompletterande samråd för station Sofia genomförts. I kompletterande samrådshandlingen presenterades nytt förslag och lokalisering av biljetthall ovan mark, stationsentré, hissar och utrymningsvägar, ventilationsschakt, brandgasschakt och tryckutjämningsschakt för station Sofia. I handlingen gjordes även en jämförelse med det förslag som presenterades i november–december 2016 samt vad det innebär för skillnad i konsekvenser.

Den kompletterande samrådshandlingen är en del av underlaget till kommande järnvägsplan. Handlingen är också en del av kompletterande underlag till den tillståndsansökan enligt miljöbalken som inlämnats till mark- och miljödomstolen. Genom så kallat samordnat planförfarande kan samråd tillgodoräknas även detaljplaneprocessen enligt plan- och bygglagen. Den kompletterande samrådshandlingen är därför även en del av underlaget till kommande detaljplan för Stockholms stad.

På förvaltningens webbplats, nyatunnelbanan.sll.se, finns även en karta över friskluftsintag till servicetunneln vid korsningen Heliosgången–Maltgatan, nära station Hammarby kanal. Tre möten genomfördes för att samråda med de tre olika fastighetsägare som berörs. Två möten genomfördes 9 maj och det tredje mötet genomfördes 18 maj. Det riktade samrådet berördes i det nyhetsbrev som delades ut som oadresserad samhällsinformation till 40 000 hushåll den 13 maj 2017 (utskicket gick till delar av Stockholms stad och Nacka kommun). Samrådet togs även upp i projektets elektroniska nyhetsbrev som skickades 9 maj 2017 och som knappt 3 000 personer prenumererar på.

Nedan uppgifter om genomförande beskriver de insatser som gjordes för kompletterande samråd för station Sofia.

Samrådshandling och möjlighet att lämna synpunkter

Under samrådsperioden fanns den kompletterande samrådshandlingen tillgänglig på förvaltningens webbplats, nyatunnelbanan.sll.se och utskrifter fanns även i dessa lokaler:

- Förvaltning för utbyggd tunnelbana, Norra stationsgatan 69, Stockholm
- Södermalms stadsdelsförvaltning, Medborgarplatsen 25, Stockholm

Alla fick möjlighet att lämna sina synpunkter genom att:

- Lämna skriftliga synpunkter vid Öppet hus 16 maj.
- Skicka e-post till tbananackasoderort@sll.se.
- Skicka ett brev till Stockholms läns landsting, Förvaltning för utbyggd tunnelbana, Box 225 50, 104 22 Stockholm.

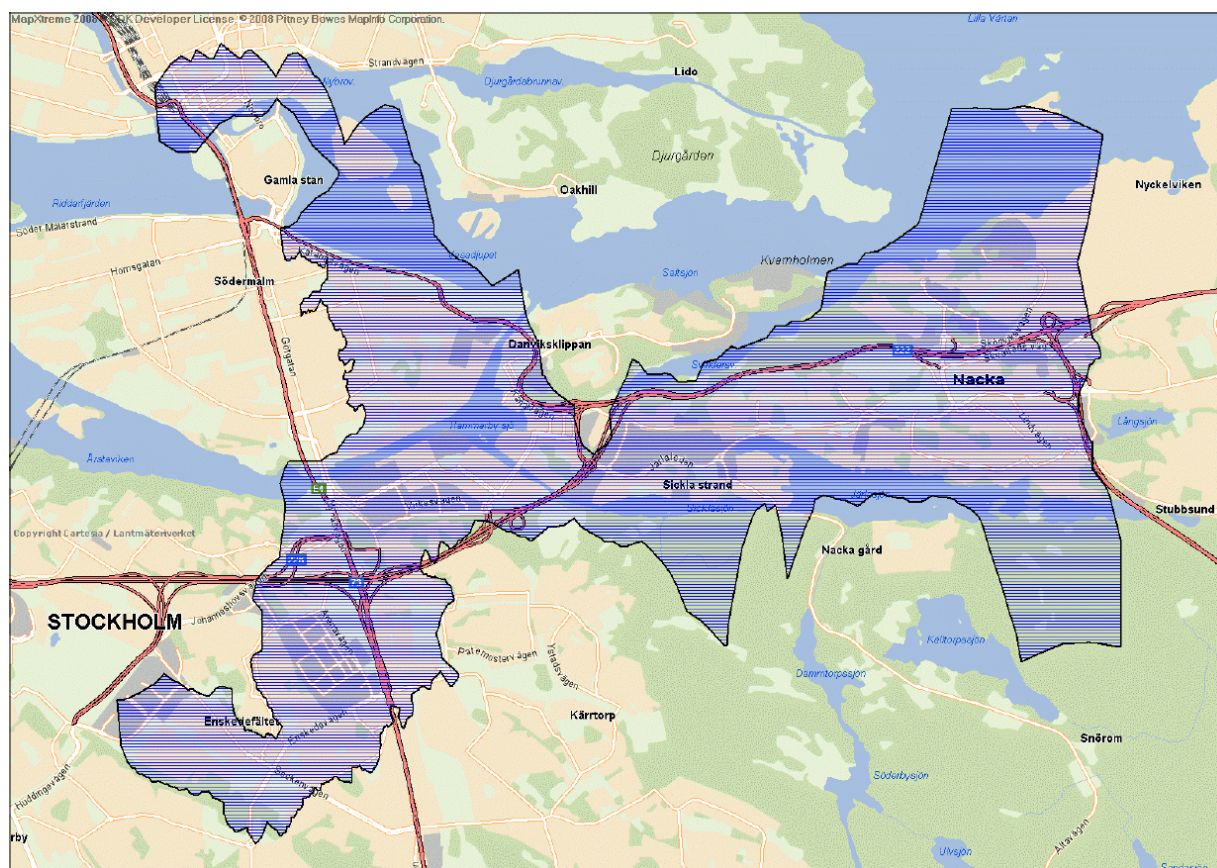
Information om samrådet

Utskick

Remissinstanser fick inbjudan till samråd tillsänt sig via e-post den 8 maj 2017, totalt cirka 130 e-postadresser. Remissinstanser inkluderar föreningar, myndigheter, organisationer och andra intressenter som kan tänkas beröras av den nya tunnelbanan och samrådsförslaget. Information om samrådet och var de kan ta del av samrådshandlingarna fanns med i inbjudan. Se bilaga 1 för att se vilka föreningar, myndigheter, organisationer och andra intressenter som fått utskicket.

Berörda fastighetsägare (ca 30), verksamheter (ca 100) och boende (ca 800 hushåll) informerades genom ett adresserat brev som skickades ut den 5 maj 2017.

Utskicket följdes upp av ett nyhetsbrev som delades ut som oadresserad samhällsinformation till 40 000 hushåll den 13 maj 2017. Utskicket gick till delar av Stockholms stad och Nacka kommun.



Media

På SL:s sida i Metro publicerades en helsidesartikel om samrådet den 5 maj 2017.

Information om samrådet har också nått ut genom tidningarna Södermalmsnytt och Dagens Nyheter samt SVT:s webb.

Webb och elektroniskt nyhetsbrev

Projekt tunnelbana till Nacka och söderorts webbplats, nyatunnelbanan.sll.se/sv/nackasoderort, har haft cirka 2 500 visningar under kompletterande samrådsperioden. Undersidan där samrådshandlingarna publicerats hade under samma period 1 300 visningar.

Den 3 maj publicerades artikeln ”Nya planer för station Sofia” på nya tunnelbanans webbplats nyatunnelbanan.sll.se. Under samrådsperioden 8–21 maj fick artikeln 713 visningar.

Knappt 3 000 personer prenumererar på projektets elektroniska nyhetsbrev. Information om samrådet skickades den 9 maj 2017. På förvaltningens webbplats kan alla registrera sig för en prenumeration av elektroniska nyhetsbrev. E-nyhetsbrevet har öppnats av 55% av prenumeranterna och 40% har klickat sig vidare för att få mer information via webben.

Öppet hus

Ett samrådsmöte av typen Öppet hus genomfördes för allmänhet och andra berörda i Stigbergsparken den 16 maj klockan 16–19. Det besöktes av cirka 150 personer, något fler män än kvinnor.

På Öppet hus fanns kompletterande samrådshandling, broschyrer och annat informationsmaterial samt tavlor med information om det nya förslaget. Biljetthallens ungefärliga yta hade märkts ut i parken. Berörda delar av projektorganisationen fanns på plats för att svara på frågor. Det fanns också möjlighet att lämna skriftliga synpunkter på plats. Vid tre tillfällen under eftermiddagen presenterades även förslaget av projektets chef genom mikrofon- och högtalarsystem.

4. Inkomna synpunkter

Syftet med samrådsredogörelsen är att redogöra för de synpunkter som framförts och att förvaltningen ska bemöta dessa.

Sammanfattningar av alla synpunkter som inkommit samt förvaltningens bemötanden redovisas i detta kapitel.

I kapitel 5.1 redovisas synpunkter som inkommit under perioden 9 december 2017–1 juni 2017 och som inte avser det kompletterande samrådet för station Sofia eller riktade samrådet för friskluftsintaget vid station Hammarby kanal som pågick 8 maj–21 maj.

I kapitel 5.2 redovisas de synpunkter som inkom under perioden 8 maj–21 maj 2017 och som rör det kompletterande samrådet för station Sofia och det riktade samrådet för friskluftsintaget.

Allmänhetens synpunkter presenteras i en rubrik per station eller under rubriken *Allmänt* om synpunkten inte är knuten till endast en specifik station. Förvaltningens bemötanden återfinns i slutet av varje kategori.

Efter allmänhetens synpunkter redovisas myndigheternas, kommunernas och de kommunala bolagens, organisationers samt företagens och fastighetsägares synpunkter i sammanfattning, med förvaltningens bemötanden.

5.1. Perioden 9 december 2016–1 juni 2017, exklusive kompletterande samråd

Under perioden 9 december 2016–1 juni 2017 inkom cirka 10³ synpunkter inom ramen för den övergripande samrådsprocess som löper kontinuerligt under hela planeringen. Synpunkterna bygger på underlag från tidigare skeden och antalet inkluderar inte de synpunkter som rörde kompletterande och riktat samråd om station Sofia respektive om friskluftsintaget.

³ Angivet antal synpunkter inkluderar inte en del synpunkter som inkom efter 8 december 2016 och som inkluderades i samrådsredogörelsen som publicerades i mars 2017.

Inkomna synpunkter från privatpersoner

Allmänt

En person har synpunkter på att enda färdmedlet till och från plattformar på station Sofia och station Gullmarsplan är hiss. Personen undrar om förvaltningen tänkt på hur farligt det kan vara för en ensam kvinna att vistas i hiss nattetid och hur farligt det kan bli vid strömavbrott. Personen undrar även vad man ska göra om det blir något tekniskt fel på hissen och man är långt under jord och om det blir brand i hissarna. Personen undrar också om det för hissarna tagits hänsyn till risk för terrorattacker och för sabotage.

En person ställer sig tveksam till hisslösning vid Gullmarsplan och undrar hur många en hiss rymmer och om alla vid högt trafik kommer att kunna åka eller om det blir köer eller väldigt trångt i hissarna. Personen undrar också hur det är med säkerheten vid till exempel brand.

Bemötande:

Hisslösningen för station Sofia och Gullmarsplan har valts utifrån restiden från plattform till markyta då det tar för lång tid att åka via rulltrappor. Det går dock att nå plattformen med rulltrappor om stationsentrén Mårtensdal används.

Utrymningsvägar från plattformarna dimensioneras för att kunna utrymma två fulla tåg samtidigt vid händelse av brand. Utredningar har genomförts för att kartlägga den förväntade kapaciteten på stationen som sedan har legat till grund för valet av hissarnas storlek och antal. Alla kommer att kunna åka vid högt trafik utan att det blir långa köer eller väldigt trångt i hissarna.

Utrymning kan ske från stationen genom två av varandra oberoende vägar, dels genom hissarna, dels genom trappor.

Med tidigare förslag för station Sofia landade utrymning via hissarna i biljetthall under mark och vidare utrymning till det fria skedde via rulltrappor och hissar via entréerna i Stigbergsparken.

Med det nya förslaget landar hissarna i marknivå och personer som utrymmer med hissarna kan ta sig direkt ut till det fria utan nivåskillnader efter att de har klivit ut ur hissen. På samma sätt underlättar det även för räddningstjänsten vid en insats.

Sammantaget medför det nya förslaget stora fördelar för tryggheten och säkerheten på stationen och uppfyller de krav som ställs på utrymnings säkerheten.

Varje tunnelbanestation har två separata elmatningar och till detta finns också ett reservkraftaggregat (diesel) som klarar att driva prioriterad last (inkl. hissar) för att klara evakuering av stationen vid ett omfattande elavbrott.

För att säkerställa trygghet och säkerhet i och kring tunnelbanan och dess stationer har förvaltningen löpande dialog med kommuner, räddningstjänst, polismyndigheten, länsstyrelsen med flera. Målsättningen är att utforma miljöerna i och kring tunnelbanan på sådant sätt att de blir trygga och säkra. Detta gäller även frågan om trygghet i hissar under alla tider på dygnet som tunnelbanan är i drift.

Biljetthallen i Sofia kommer att utformas så långt det är möjligt så att spärrpersonalen har uppsikt över biljetthallen inklusive utrymmet framför hissar för att öka tryggheten och säkerheten. I både station Sofia och Gullmarsplan kommer möjligheten att finnas att åka med en annan hiss om en person av någon anledning inte vill dela hiss med andra passagerare.

Det är ovanligt med bränder i tunnelbanan och utrymningen byggs för att kunna hantera alla olika anledningar att utrymma stationen. På station Sofia är det ju den vanliga vägen som även är utrymningsväg, hissarna. De kommer att vara placerade i olika brandceller och fungera även under brand. Hallen som hissarna går ifrån är också en egen brandcell och redan där är man säker om det skulle vara en brand på plattformen eller i ett tåg. Det kommer även att finnas möjlighet att ta sig ut via nödutrymningstrappor i ett separat schakt.

Vid evakuering av hissar gäller att hissen kan styras till att stanna på mellanplan eller biljetthall eller på en utrymningsvåning som finns var 11:e meter om det blir rök i hisskorgen, så att den kan utrymmas därifrån. Om hissen fastnar finns larmknapp och nödtelefon i hissarna. Därefter kommer servicepersonal att manuellt höja eller sänka hissen till närmaste utrymningsvåning varifrån man kan ta nödutrymningstrapporna ut, eller ned på plattformen eller ta en annan hiss.

Ett terrorattentat i tunnelbanan är ett scenario som finns med när förvaltningen planerar säkerheten. Utrymningen byggs för att kunna hantera alla olika anledningar att utrymma stationen. På station Sofia är det ju den vanliga vägen som även är utrymningsväg, hissarna. Det kommer även att finnas möjlighet att ta sig ut genom nödutrymningstrapporna i ett separat schakt. Riskerna för så kallade antagonistiska handlingar har inte bedömts vara alternativskiljande då sannolikheten för denna typ av händelse är oberoende av utbyggnaden av tunnelbanan. För mer information, se PM Olycksrisk, nyatunnelbanan.sll.se/sv/nacka-soderort-beslut. Se även PM Insatskoncept för tunnlar och stationer – drifttiden och PM Säkerhetskoncept, vilka går att finna på förvaltningens webbplats under projekt Arenastaden och som även gäller för Nacka och söderort, nyatunnelbanan.sll.se/sv/arenastaden-beslut-och-handlingar.

Sofia

En person föreslår en uppgång mot Stadsgårdens kaj. En sådan uppgång skulle kunna byggas med rulltrappor eftersom kajen ligger lägre än Folkungagatan. Personen menar att det skulle innebära en rad fördelar för utformningen och att det skulle möjliggöra en spännande utveckling av Stadsgården.

En person tycker att det är konstigt att stationen heter Sofia och inte Katarina.

En person har hört av sig angående hisslösningen. Se under rubrik *Allmänt*, där synpunkten är mer utförligt formulerad och även bemött.

Bemötande:

Inför tunnelbaneutbyggnaden har ett antal olika stationsentréer och stationslägen utretts för att kunna ta fram de mest lämpade placeringarna. Vid valet av stationslägen och entréer har flera typer av aspekter beaktats som tillgänglighet, trafiksäkerhet för samtliga resenärer, miljö, befintlig och planerad bebyggelse, sociala aspekter, verksamheter, skolor, konflikter mellan anläggningar, geometri, rådhög, kultur- och naturmiljö, byggbarhet och byggtid samt kostnad. Statistik över boende, arbetande och besökare i området, idag och år 2030, har analyserats. Utifrån analysen har det studerats hur olika stationsplaceringar kopplar till annan kollektivtrafik och viktiga målpunkter samt att så många som möjligt enkelt ska kunna nå dessa. De stationsentréer och stationslägen som föreslagits är de som bedöms uppfylla dessa kriterier bäst.

En uppgång mot Stadsgårdens kaj skulle medföra en väldigt lång gångpassage under mark. Långa gånger under mark upplevs som otrygga av många resenärer och är dyra att anlägga.

Mer finns att läsa i idéstudie, lokaliseringsutredning och PM Stationstillgänglighet som finns tillgängliga på nyatunnelbanan.sll.se/sv/nacka-soderort-beslut.

Frågan om de slutgiltiga namnen på alla de kommande tunnelbanestationerna bereds fortfarande av landstinget. Kommunerna har tillfrågats och ingen synpunkt på stationsnamnet Sofia har framkommit.

Angående hisslösningen, se bemötande under rubrik *Allmänt*.

Hammarby kanal

Inga synpunkter angående station Hammarby kanal har inkommit under den här perioden.

Sickla

Inga synpunkter angående station Sickla har inkommit under den här perioden.

Järla

Inga synpunkter angående station Järla har inkommit under den här perioden.

Nacka centrum

Inga synpunkter angående station Nacka centrum har inkommit under den här perioden.

Gullmarsplan

En person har hört av sig angående hisslösning och om säkerhet vid till exempel brand. Se under rubrik *Allmänt*, där synpunkten är mer utförligt formulerad.

Bemötande:

Se bemötande under rubrik *Allmänt*.

Slakthusområdet

En person undrar om det kommer finnas bussar mellan Hagsätra och Gullmarsplan och om det fortfarande kan vara en hållplats på busslinjen Enskede gård. Personen efterlyser mer information om detta.

En person som stödjer den nya sträckningen tycker att också befintlig linje som inkluderar Enskede gård och Globen ska behållas med tanke på befolkningstillväxten i Enskede.

Bemötande:

Hur den befintliga kollektivtrafiken kommer att påverkas är i dagsläget oklart. Det kan ske förändringar som anpassar befintlig kollektivtrafik till den nya tunnelbanan. Generellt sett ska alla stationer utformas så att goda bytesmöjligheter skapas mellan olika transportslag och så att tillgängligheten till omgivande målpunkter och anslutande transportsystem blir god. I förstudien och lokaliseringsutredningen utfördes bland annat ett flertal trafikanalyser under 2012–2015 med syfte att se hur de olika alternativa sträckningarna och stationslokaliseringen påverkar restider för

olika resenärer i de olika områdena. Analyserna fanns med som grund när spårdragningen och lokaliseringen av entréerna fastställdes. Trafikförvaltningen ansvarar för den övergripande planeringen av kollektivtrafiken. En löpande dialog förs med trafikförvaltningen som ansvarar för busstrafiken och trafiken på Tvärbanan samt Saltsjöbanan.

Att Hagsätragrenen blir blå är för att minska belastningen på grön linje mellan Gullmarsplan och T-centralen som idag är hårt belastad och följderna blir då att stationerna Globen och Enskede Gård stängs. Lokaliseringsutredning Sofia–Gullmarsplan/söderort analyserade flera sträckningsalternativ mellan Gullmarsplan och Sockenplan. Den valda sträckningen med en ny station i Slakthusområdet visade sig ha den sammanlagt bästa måluppfyllelsen och valdes som alternativ för vidare studier. Den nya stationen i Slakthusområdet ska till en viss del ersätta dessa nedlagda stationer.

Anslutning Sockenplan

Inga synpunkter angående anslutning till station Sockenplan har inkommit under den här perioden

Inkomna synpunkter från regionala och statliga myndigheter

Inga synpunkter har inkommit från regionala eller statliga myndigheter under denna period.

Inkomna synpunkter från kommuner och kommunala bolag

Inga synpunkter har inkommit från kommuner och kommunala bolag under denna period.

Inkomna synpunkter från organisationer

Södermalms hyresgästförening

Föreningen anser inte att nya tunnelbanan har en planerad utformning som gör att många får nytta av den. Föreningen pekar på att mycket stora avstånd mellan stationerna valts och att det lagts in långa gångvägar under mark från stationerna fram till utgångarna.

Föreningen menar att utbyggnadsförslaget innebär att större delen av Sofia inte når tunnelbanan med rimligt gångavstånd och att de norra och östra delarna av Hammarby sjöstad inte når tunnelbanan samt att det är många som inte får ett rimligt gångavstånd från Södermalm till station Hammarby kanal. Föreningen har därför ett alternativ på hur tunnelbanan ska byggas och har även illustrerat det på karta som visar förändrad dragning av tunnelbanan, ändrade stationsplaceringar plus ytterligare en station i Hammarby sjöstad. Det alternativet skulle, menar föreningen, ge en mycket bättre funktion för tunnelbanan och många fler i Sofia skulle få nytta av tunnelbanan.

Bemötande:

Den förstudie för tunnelbana till Nacka, idéstudie för utbyggnad till Gullmarsplan/söderort och lokaliseringsutredning (Sofia–Gullmarsplan/söderort) som har genomförts har resulterat i val av sträckning. Idéstudien och förstudien ligger även till grund för Stockholmsöverenskommelsen.

Förvaltningens uppdrag är att genomföra tunnelbanans utbyggnad och andra åtgärder inom ramen för Stockholmsöverenskommelsen som bland annat innebär att Blå linje kopplas ihop med Hagsätragrenen vid Sockenplan och med ny station i Sofia. Överenskommelsen är ett avtal mellan berörda kommuner, landstinget och staten och föreskriver också hur utbyggnaden ska finansieras av olika parter och anger även vilka stationer som ska byggas. Det finns också en stark koppling mellan befolkningstillväxt och utökad kollektivtrafik, varför även överenskommelsen avtalar om ökat bostadsbyggande bland annat på Södermalm, i Hammarby sjöstad, i söderort och i Nacka.

Inför tunnelbaneutbyggnaden har ett antal olika stationsentréer och stationslägen utretts för att kunna ta fram de mest lämpade placeringarna. Vid valen av stationslägen och entréer har flera typer av aspekter beaktats som tillgänglighet, trafiksäkerhet för samtliga resenärer, miljö, befintlig och planerad bebyggelse, sociala aspekter, verksamheter, skolor, konflikter mellan anläggningar, geometri, rådighet, kultur- och naturmiljö, byggbarhet och byggtid samt kostnad. Statistik över boende, arbetande och besökare i området, idag och år 2030, har analyserats. Utifrån analysen har det studerats hur olika stationsplaceringar kopplar till annan kollektivtrafik och viktiga målpunkter samt att så många som möjligt enkelt ska kunna nå dessa. De stationsentréer och stationslägen som föreslagits är de som bedöms uppfylla dessa kriterier bäst.

Sträckningen via Sofia har valts på grund av att den sträckningen är en nödvändig utveckling för framtiden samt att den bidrar till en hållbar infrastruktur i Stockholmsområdet. Busstrafiken som finns i området är inte tillräcklig för att klara den framtida kapaciteten. Sträckningen avlastar även Slussen som idag är en hårt belastad del av tunnelbanan.

Flera alternativ har studerats för att mer exakt bestämma en lokalisering för entréerna. Alternativ till nuvarande planförslag har valts bort på grund av långt avstånd mellan entré och biljetthall, långa gångar under mark som upplevs otrygga

och är dyra att anlägga, konflikt med befintlig Saltsjöbana, en svaghetszon i berget eller att det vore komplicerat att bygga hisschakt i tät stadsmiljö.

Mer finns att läsa i förstudie, idéstudie, lokaliseringsutredning och PM Stationstillgänglighet som finns tillgängliga på nyatunnelbanan.sll.se/sv/nacka-soderort-beslut.

Inkomna synpunkter från företag

Inga synpunkter har inkommit från företag under denna period.

Inkomna synpunkter från fastighetsägare

Fastighetsägare längs bland annat Odelbergsvägen, Stockholm

Fastighetsägare längs bland annat Odelbergsvägen har reagerat på föregående samrådsredogörelse. I denna hade åsikter tagits upp som att endast en person framförde dem. Orsaken var att yttrandet hade kommit via e-post från en person. Förvaltningen och berörda fastighetsägare var i kontakt om detta under mars och april 2017. Förvaltningen rådde då fastighetsägarna att gemensamt skriva under sitt samrådsyttrande och skicka det till mark- och miljödomstolen. Ett underskrivet exemplar skickades in till mark- och miljödomstolen 2017-05-03. Förvaltningen och berörda fastighetsägare har sedan haft löpande kontakt och det beslutades att FUT ska ordna med informationsmöte för de boende i området. Buller, arbetstider (både sett över dygnet och hur länge arbetena kommer att pågå) samt transporter har varit och är stora frågor. För transporter är man orolig både med avseende på risker för påkörning och det buller dessa skulle innebära. Några fastighetsägare har också rest frågor om markanspråket och om deras fastigheter skulle komma att beröras av detta. De som lämnat gemensamt yttrande är fastighetsägare till:

- Vinkällaren 8
- Vinkällaren 7
- Källargluggen 9
- Vinkällaren 6
- Lidret 1
- Lidret 2
- Lidret 17
- Vinkällaren 11
- Lidret 4
- Vinkällaren 13
- Vinkällaren 12
- Duvslaget 7
- Källargluggen 8
- Vinkällaren 5
- Vinkällaren 10
- Källargluggen 7
- Källargluggen 6
- Vinkällaren 3
- Vinkällaren 2
- Vinkällaren 4
- Lidret 3
- Källargluggen 5

Bemötande:

Förvaltningen har delvis bemött synpunkterna i föregående samrådsredogörelse, men ytterligare förtydliganden kan vara av värde. Under kommande informationsmöte kommer förvaltningen ta in ytterligare synpunkter och frågor och försöka svara på dessa så gott det går. Förvaltningen önskar en fortsatt dialog med de boende. Förvaltningen har meddelat de bedömningar av omgivningspåverkan som finns i dagsläget och den övergripande tidplan som finns för projektet. Förvaltningen har också försökt bedöma tidsutsträckningen på olika bullrande arbetsmoment. Förvaltningen har också varit tydliga med att markanspråket inte kommer att beröra deras fastigheter.

Bostadsrättsföreningen Britteberg, Nacka Sicklaön 132:16

Föreningen efterlyser mer information om det permanenta markanspråket under fastigheten Nacka Sicklaön 132:16 (Birkavägen 1 och 3) och det servitut som förvaltningen ska ansöka om hos Lantmäteriet och om servitutet på något sätt kommer att påverka eller ändra förutsättningarna för fastigheten (ovan jord). I det fallet vill föreningen ha en skriftlig detaljerad redogörelse för det hela. Föreningen motsätter sig även en sådan påverkan eller ändring av förutsättningarna. Med ändrade förutsättningar syftar föreningen på exempelvis begränsningar eller omöjliggörande av framtida nybyggnation på tomten.

Föreningen önskar en uppdatering av den felaktiga informationen i samrådshandlingen angående det tillfälliga markanspråket avseende föreningens fastighet. Föreningen eller medlemmar från densamma har i några e-brev under våren även ställt andra frågor och lämnat synpunkter till förvaltningen som löpande besvarat dessa frågor.

Bemötande:

Arbetet med att ta fram olika tekniska underlag pågår succesivt under projekteringsarbetet. Som en del i det arbetet har till exempel olika inmätningar på föreningen Brittebergs fastighet utförts. I kommande granskningshandling för järnvägsplanen kommer tvärsektioner att redovisas bland annat för bostadsrättsföreningen Brittebergs fastighet för att åskådliggöra markintrånget.

Förvaltningen avser att ansöka om fastighetsreglering för att bilda officialservitut för det permanenta markanspråket genom förrättning hos Lantmäteriet. Ansökan är inte inlämnad än och den exakta servitutsformuleringen beslutas i lantmäteriförrättningen. Servitutet kommer att avse bergutrymmen med en skyddszon för att säkra bärigheten av tunneln och oönskat inläckage av vatten. I samrådshandlingens planbeskrivning, kapitel 7, står det mer beskrivet om markåtkomst och servitut. Den går att finna på förvaltningens webbplats genom följande adress, <http://nyatunnelbanan.sll.se/sv/nacka-soderort-beslut>.

Tunnelbaneanläggningen är enligt järnvägsplaneförslaget belägen under den norra delen av föreningens fastighet. Aktuell nivå för tunnelbanan styrs av hela linjesträckningen och av många olika faktorer. Bland annat måste hänsyn tas till befintliga anläggningar i berget. Dimensioneringen av bergförstärkningen görs för att säkerställa stabilitet och den anpassas för varje del av sträckningen. Graden av förstärkning vid liten bergtäckning styrs av befintliga och detaljplanelagda anläggningar ovan jord. Vid dimensioneringen av förstärkningen kan förvaltningen inte ta hänsyn till okända framtida projekt i anslutning till tunnelbanans sträckning. För varje framtida ingrepp i tunnelbanans skyddszon kommer ett medgivande att krävas från landstinget. Det går inte att säga något generellt kring ett medgivande utan det är en prövning från fall till fall beroende på förhållandena på platsen och avsedd åtgärd. Därtill kommer kommunens prövning av gällande bestämmelser i detaljplan. Det är kommunen som genom detaljplaner och bygglov styr möjligheten för byggnation inom fastigheten.

Vad avser uppdatering av samrådshandlingarna på webbplats så uppdateras inte dessa handlingar. Justeringar i materialet sker till granskningsskedet vilket beräknas inträffa tidigt under år 2018. I granskningshandlingen som också kommer att presenteras på webbplats kommer det inom fastigheten Nacka Sicklaön 132:16 er fastighet felaktigt angivna tillfälliga markanspråket att vara justerat. Förvaltningen är väl medveten om det och det är även kommenterat i den tidigare samrådsredogörelsen som finns på förvaltningens webbplats.

Villeberg, Nacka Sicklaön 132:14

En av delägarna påpekar att ägarnas tidigare synpunkter ej rubricerats som fastighetsägare i tidigare samrådsredogörelse utan i stället rubricerades som privatpersoner. Synpunkterna inkom i december 2016 och nedan sammanfattas de igen.

Farlig trafikmiljö för skolbarn och andra gångtrafikanter

Vad gäller trafikmiljö är de oroliga för transporter till byggandet av station Järsla. Önskemålet är att undvika transporter när skolor börjar och slutar eftersom det är många barn och bilar i omlopp då. Fastighetsägarna vill också att det införs begränsning av byggtrafik och trafik under driftskede till ventilationsschakt på Kyrkstigen där många går och cyklar.

Bemötande:

Strävan är att påverka kollektivtrafik och övrig trafik så lite som möjligt exempelvis genom att försöka styra byggtransporter till perioder med lågtrafik. Transporter av bergmassor vid denna typ av infrastrukturprojekt sker ofta sena kvällar eller tidig morgon (definierat som natt mellan kl 22-07 enligt Naturvårdsverkets allmänna råd om buller). Därmed sker dessa transporter i huvudsak under perioder då barn inte rör sig i området. För stationsentrén och arbetstunneln utreds byggtransporter via trafikplats Järslaleden/Värmdövägen, Vikdalsvägen, Skvaltans väg och vidare österut mot Värmdöleden.

Enligt preliminära beräkningar kan cirka 6 500 ton bergmassor per vecka komma att transporteras från byggnationen av tunnelbanan via arbetstunneln. Detta motsvarar cirka 30 uttransporter per dygn. Beräkningarna är preliminära. För mer information, se PM Byggskede, <http://nyatunnelbanan.sll.se/sv/nacka-soderort-beslut>.

I granskningshandling för järnvägsplan kommer förvaltningen att presentera mer detaljerad information om hur ytorna ska nyttjas både för bygget och för behov av tillfälliga vägomläggningar. Inför tillfälliga vägomläggningar under byggskedet kommer trafikanordningsplaner (TA-planer) att redovisas för godkännande av kommunen. I TA-planerna ska det bland annat framgå hur en säker arbetsplats för trafikanter och personal skapas.

Gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik kommer att prioriteras före biltrafik. Tillfällig flytt av busshållplatser, trafikeringsomläggningar med mera kommer att ske i samråd med trafikförvaltningen, berörda kommuner, väghållare och eventuella fastighetsägare för att säkerställa tillgängligheten.

Buller i boendemiljö

Fastighetsägarna är oroliga för ljud från ventilationsschakten i anslutning till station Järsla och vill ha ljuddämpande åtgärder som landstinget ska stå för.

Bemötande:

Störande luftburet buller förväntas inte förekomma i detta område under drifttiden. Vad avser buller från den framtida anläggningen (drifttiden) gäller de riktlinjer som finns framtagna av Trafikförvaltningen gällande nybyggnation av t-bana. "Riktlinjer Buller och vibrationer - SL-S-419701 – 2015-07-02". Förvaltningen är skyldig att innehålla dessa riktlinjer. Skyddsåtgärder utförs för det fall att bullernivåerna i dessa riktlinjer inte kan innehållas.

Sprängskador på berg och fastigheter

Fastighetsägarna menar att landstinget måste ta kostnaden för bergssäkring av berg som finns på fastigheter i närhet till tunnelbanan i skyddszonen eller i dess omedelbara närhet och kostnader för spräng- eller vibrationskador på fastigheten och eventuella ras eller sättningar som kan förekomma.

Bemötande:

Samtliga fastigheter inom 150 m från anläggningen kommer att besiktigas före sprängningsarbeten eller andra vibrationsalstrande arbeten inleds. I detta ingår en riskanalys och ansättande av platsspecifika riktvärden för vibrationer. Vibrationer kommer också att mätas och utvärderas under arbetena. Förslag till mätpunkter tas fram i riskanalysen. Uppkomna skador från vibrationer eller sättningar i mark orsakade av tunnelbanas utbyggnad kommer att ersättas. Detta fråntar inte fastighetsägarens eget ansvar för att säkra redan instabila jordslänter eller motverka risken för stenras från bergsslänter, vilket ingår i fastighetsägarens underhållsansvar.

Ersätta energibrunnar och bevattningsbrunnar & erbjuda alternativa uppvärmningsalternativ

Fastighetsägarna undrar hur ersättning kommer att ske för den brunn för bevattning av fastigheten som de menar kommer att påverkas och undrar hur energibrunnar ersätts vid skada eller annan påverkan från tunnelbanan.

Bemötande:

Förvaltningen har låtit genomföra en inventering av privata brunnar vid framtagande av tillståndsansökan enligt miljöbalken. Vi erbjuder de fastighetsägare inom influensområdet för grundvattenpåverkan som vill och där så är möjligt en installation av mätrör för uppföljning av grundvattennivåer i energibrunnar. Installationer av mätrör i privata energibrunnar har inletts och syftet är att få mätserier före anläggningsarbetena påbörjas. Privata brunnar, där regelbundet uttag av vatten sker, är svårare att utvärdera eftersom vattennivån i dem fluktuerar beroende av uttag. Här syns en skada vid förlust av kapacitet för vattenuttag eller direkt torrläggning. Förvaltningen kommer att kontakta fastighetsägaren för att diskutera övervakningen av både energibrunnar och brunnen för bevattning. Vissa privata brunnar, som ligger i direkt anslutning till planerad anläggning, kommer antingen att helt försvinna (om tunneln korsar dessa) eller bli direkt negativt påverkade (om de ligger nära tunneln). Fastighetsägaren kommer i så fall att kontaktas av förvaltningen för att diskutera ersättning eller skyddsåtgärd.

Oavsett användningsområde kommer förvaltningen att ersätta de brunnar där man kan registrera en skada från vattenverksamheten. Regleringen av eventuella skador är olika från fall till fall och görs efter förhandling med fastighetsägaren. För energibrunnar kan det vara aktuellt att antingen fylla brunnen med kvartssand för att ersätta grundvatten eller att borra en ny djupare brunn. Ersättning med annan energikälla kan också vara ett alternativ. Vissa privata brunnar är belägna i direkt anslutning eller korsas av anläggningen och ägaren till dessa kommer att behöva ersättas redan innan arbetena inleds.

Påverkan på befintliga naturvärden

Fastighetsägarna undrar hur träd påverkas när grundvattnet sänks.

Bemötande:

Påverkan på växlighet är kopplat till om denna är grundvattenberoende eller inte. De flesta växter får sitt vatten via det markvatten som perkolerar ned genom jordlagren och rötterna når normalt inte ned under grundvattennivån. Det normala för växtligheten är att de anpassar sig genom att deras rötter söker sig djupare mot fuktigare jord om grundvattennivåerna avsänkts. Grundvattenberoende växlighet är exempelvis av sumpskogskaraktär och finns inte i det aktuella området. De större träd som omnämns bedöms inte komma att påverkas negativt av grundvattenbortledningen.

Transporter till och från egen fastighet

Fastighetsägarna undrar hur transporter till och från fastigheten ska ske när tillfartsvägar skärs av under byggtiden?

Bemötande:

Den planerade lösningen med transporter till och från byggnationen av Station Järla kommer till största delen gå med infart direkt från Värmdövägen med begränsade transporter via Kyrkvägen/Birkavägen. Vissa fastigheter kommer att få en omlagd körväg under delar av byggtiden, men ingen fastighet kommer att bli utan väg till sin fastighet. I dagsläget kan förvaltningen inte beskriva i detalj hur varje omläggning ska utföras. Omläggningen av körvägar måste samordnas med andra pågående byggprojekt i området och kommunen. Detta för att på bästa sätt kunna ta hänsyn till de boende i området.

Vibrationers påverkan på boendemiljön under arbete och driftsskede

Fastighetsägarna kräver vibrationsmätning i fastigheter före, under och efter byggtid i fem år för att mäta skador och ljud från byggnation av tunnelbanan samt för att säkerställa att stomljud minimeras och dämpande åtgärder fungerar. Ägarna tycker också att tunnelbanetågen måste bromsas in och accelerera mjukt till och från plattformen för att begränsa ljud från ventilationsschakten vid Järla station.

Bemötande:

Vad avser stomljud och vibrationer från den framtida anläggningen (drifftiden) gäller de riktlinjer som finns framtagna av Trafikförvaltningen gällande nybyggnation av t-bana. "Riktlinjer Buller och vibrationer - SL-S-419701 – 2015-07-02". Riktlinjerna för stomljud förväntas överskridas i närheten av station Järla för det fall att inga stomljudsdämpande åtgärder utförs (se sidan 121 i samrådshandling presenterad 2016-11-09, <http://nyatunnelbanan.sll.se/sv/nacka-soderort-beslut>). Skyddsåtgärder, primärt i form av stomljudsdämpning vid spåren, kommer alltså behövas och utformningen av dessa utreds under projekteringen och kommer att fastställas i järnvägsplan.

Frågan om vibrationsmätning under byggtiden har besvarats tidigare i dokumentet.

Vibrationsmätning och/eller bullermätning kan bli aktuellt vid vissa fastigheter under provdriften av anläggningen (innan driftsättning) för att verifiera att eventuella skyddsåtgärder har gett avsedd effekt. Vibrationsmätning planeras inte ske under drifftiden.

Buller vid underhållsarbete av tunnelbana under driftstid

Fastighetsägarna tycker att trafiken nattetid till ventilationsschakt och serviceingångar för servicefordon bör begränsas under bygg- och driftskede. Bullertillstånd för underhållsarbeten för tunnelbanan ska vara restriktiva, då dessa främst pågår nattetid.

Bemötande:

Trafiken av servicefordon ovan jord kommer att vara mycket begränsad och oftast kopplad till specifika underhållskampanjer under drifttiden. Normalt utförs inga stomljudsalstrande underhållsarbeten nere i tunnlar och för driften av anläggningen gäller de riktvärden som tagits fram av trafikförvaltningen ("Riktlinjer Buller och vibrationer - SL-S-419701 – 2015-07-02"). Om stomljudsalstrande arbeten skulle bli nödvändiga, vilka innebär överskridande av gällande krav, kommer en ansökan om dispens lämnas in till ansvarig tillsynsmyndighet. Frågan hanteras även med närboende. Det går inte att utesluta att högre stomljudnivåer från service- och arbetsfordon uppstår, jämfört med fordon i linjetrafik. För detta måste dock tas höjd i de skyddsåtgärder som utreds.

Säkerställa skyddszon för existerande samt framtida fastigheter

Fastighetsägarna vill att tunnelbanan byggs djupare vid station Järla för att minska risk för vibrationer och stomljud och för att inte fastigheten ska riskera att komma in i skyddszonen på 15 meter som omger tunnelbanan. Ägarna kräver att sänkningen görs till ett djup som inte begränsar utvecklingsmöjligheterna för fastigheter. Av samma anledning vill fastighetsägarna att landstinget redan under byggtiden gör bergförstärkningar under fastigheter som har liten bergtäckning.

Bemötande:

Aktuell nivå för tunnelbanan styrs av hela linjesträckningen och av många olika faktorer. Bland annat måste hänsyn tas till befintliga anläggningar i berget. Dimensioneringen av bergförstärkningen görs för att säkerställa stabilitet och den anpassas för varje del av sträckningen. Graden av förstärkning vid liten bergtäckning styrs av befintliga och detaljplanlagda anläggningar ovan jord. Vid dimensioneringen av förstärkningen kan Förvaltningen inte ta hänsyn till okända framtida projekt i anslutning till tunnelbanans sträckning. För varje framtida ingrepp i tunnelbanans skyddszon kommer ett medgivande att krävas från landstinget. Det går inte att säga något generellt kring ett medgivande utan det är en prövning från fall till fall beroende på förhållandena på platsen och avsedd åtgärd. Därtill kommer kommunens prövning av gällande bestämmelser i detaljplan. Det är kommunen som genom detaljplaner och bygglov styr möjligheten för byggnation inom fastigheten.

Inkomna synpunkter från ledningsägare

Inga synpunkter har inkommit från ledningsägare under denna period.

5.2 Kompletterande samrådsperiod 8 maj–21 maj 2017

Under den kompletterande samrådsperioden inkom totalt cirka 50 synpunkter.

Fem synpunkter har kommit in efter 21 maj men har ändå inkluderats i detta kapitel. Det inkluderar länsstyrelsen och Stockholms stad som fick anstånd att lämna yttrande efter utsatt datum.

Eventuella synpunkter inkomna efter 1 juni är inte inkluderade.

Synpunkter som inkommit från privatpersoner har främst rört placeringen och miljön i Stigbergsparken, val av uppgång och entré, hisslösning och stationsnamn.

Myndigheters, kommuners, organisationers samt företagens och fastighetsägares synpunkter har sammanfattats och bemötts av förvaltningen i slutet av kapitlet.

Endast en synpunkt har inkommit som rör friskluftsintaget vid Hammarby kanal. Den är från Stockholms Kooperativa Bostadsförening och återges och bemöts under avsnittet för fastighetsägare.

Inkomna synpunkter från privatpersoner

Sofia

Det har inkommit 40 yttranden om planförslaget för station Sofia från privatpersoner. En del av dessa yttranden har haft två personer som avsändare.

Nedan sammanfattas synpunkterna med avseende på ungefärligt antal och typ av synpunkt. En del yttranden har innehållit flera olika synpunkter och kan därför vara indelade under flera av de kategorier som följer nedan. Vissa synpunkter kan också anses tillhöra flera kategorier. Bemötandena för olika kategorier får därför ses som att de kompletterar varandra.

Allmänt om placeringen i parken och alternativa lokaliseringar

De flesta synpunkterna har handlat om förslagets placering i Stigbergsparken. Ett drygt 20-tal av inkomna yttranden är kritiska till placeringen och en del av dessa jämför med tidigare planförslag som då uppfattats vara bättre.

- Synpunktslämnare anger som främsta skäl att de tycker att tunnelbanan tar för mycket grönytor eller parkmark i anspråk och flertalet menar att det redan idag är för lite grönytor i Stockholm eller på Södermalm. Flera personer menar också att placeringen innebär att parken förstörs.
- Flertalet personer lyfter också nyttan med parken vad gäller lek, sinnesro, parkens skönhet, promenader, läsning, vila, rekreation i allmänhet och exempelvis hundrastning samt att det är många som nyttjar den.
- En person menar också att tunnelbanan skapar en stressig miljö.
- Två personer tycker att planförslaget innebär en brist på omsorg om det allmänna, inklusive parker, stadsrummets innehåll och utseende.
- En person tycker att stadens alla parker måste bevaras och anser att det inte går att prata om upprustning av parken i samband med att stationen byggts eftersom det bara blir några små planteringar kvar av parken.

Fyra personer framhåller närheten från aktuellt område till Slussen, Medborgarplatsen och/eller till busslinjer i området. Tre av dessa ifrågasätter att det byggs en station i Sofia överhuvudtaget och en av dem är för en station i området men motsäger sig placeringen i Stigbergsparken.

Ett tjugotal personer tycker att det finns andra platser där stationen kan förläggas och flertalet av dem har konkreta förslag på alternativa lokaliseringar.

- Tre personer föreslår att uppgången flyttas till Tjärhovsplan och ett par av dessa lyfter att det har fördelen av att vara en knutpunkt för bussar.
- En person föreslår placering i västra hörnet av parken, mot Tjärhovsgatan, och en person föreslår vändplanen vid Tjärhovsgatan.
- Tre personer föreslår östra hörnet av parken, vid korvkiosken, vilket ger fördelen att ha nära till busshållplats och nära till Ersta sjukhus. En av dessa föreslår också att renovera parken.
- En person tycker att inga alternativa lösningar övervägts förutom förra förslaget i sydvästra delen av parken som avvisades på grund av dålig berggrund. Personen nämner andra alternativ som skulle kunna vara ett mindre tråg, som en bergbana, och som tar resenärerna upp ovan jord eller en tunnelbaneuppgång i någon befintlig byggnad vid Tjärhovsplan/Folkungagatan. Personen undrar om alternativet nordvästra hörnet undersökts.
- Tre personer föreslår att uppgången flyttas till Erstagatan/Folkungagatan i hörnet där tidigare bensinstation var belägen. En av dessa menar att det skulle möjliggöra att bygga ett höghus för bostäder och företag och att stationen då även kan ha en entré på

Bondegatan nära dagens bussdepå och ha möjligheten att bygga en anslutning med entré mot Stadsgården och Siljaterminalen.

- En person föreslår att bygga stationen vid färjeterminalerna så att inte höjdskillnaden från spåret blir så stor.
- En person undrar varför det i stället inte går att placera byggnaden på östra kanten framför trapporna upp till Lilla Erstagatan.
- En person tycker att det blir så långt avstånd mellan station Hammarby kanal och station Sofia så att stora delar av östra Södermalm i princip blir utan tunnelbana och att det därför är viktigt att en södra uppgång vid Skånegatan byggs.
- Ett fåtal personer undrar om det inte går att lägga uppgången inne i berget.
- En person föreslår att placera stationen längre ut där spåret kommit närmare markytan.
- Två personer föreslår att inrymma biljetthallen i befintlig fastighets bottenplan eller genom att ha biljetthallen under jord med nedgångar utan utrymmeskrävande överbyggnad. Personerna menar att det finns angelägna förbättrings- och utvecklingsprojekt att hellre lägga tid på än att försvara en uppenbart dålig idé som kommer väcka starkt motstånd.

Bemötande:

Den förstudie för tunnelbana till Nacka, idéstudie för utbyggnad till Gullmarsplan/söderort och lokaliseringsutredning (Sofia-Gullmarsplan/söderort) som har genomförts har resulterat i val av sträckning. Idéstudien och förstudien ligger även till grund för Stockholmsöverenskommelsen.

Förvaltningens uppdrag är att genomföra tunnelbanans utbyggnad och andra åtgärder inom ramen för Stockholmsöverenskommelsen som bland annat innebär att Blå linje kopplas ihop med Hagsätragrenen vid Sockenplan och med ny station i Sofia.

Inför tunnelbaneutbyggnaden har ett antal olika stationsentréer och stationslägen utretts för att kunna ta fram de mest lämpade placeringarna. Vid valen av stationslägen och entréer har flera typer av aspekter beaktats som tillgänglighet, trafiksäkerhet för samtliga resenärer, miljö, befintlig och planerad bebyggelse, sociala aspekter, verksamheter, skolor, konflikter mellan anläggningar, geometri, rådighet, kultur- och naturmiljö, byggbarhet och byggtid samt kostnad. Statistik över boende, arbetande och besökare i området, idag och år 2030, har analyserats. Utifrån analysen har det studerats hur olika stationsplaceringar kopplar till annan kollektivtrafik och viktiga målpunkter samt att så många som möjligt enkelt ska kunna nå dessa. De stationsentréer och stationslägen som föreslagits är de som bedöms uppfylla dessa kriterier bäst. I Idéstudien, Lokaliseringsutredningen och PM Stationstillgänglighet som finns att läsa på förvaltningens hemsida nyatunnelbanan.sll.se, finns mer information kring val av entréer.

Sträckningen via Sofia har valts på grund av att den sträckningen är en behövande utveckling för framtiden samt att den bidrar till en hållbar infrastruktur i Stockholmsområdet. Busstrafiken som finns i området är inte tillräcklig för att klara den framtida kapaciteten. Sträckningen avlastar även Slussen som idag är en hårt belastad del av tunnelbanan.

Flera alternativ har studerats för att mer exakt bestämma en lokalisering för entréerna. Alternativ till nuvarande planförslag har valts bort på grund av långt avstånd mellan entré och biljetthall, långa gångar under mark som upplevs otrygga och är dyra att anlägga, konflikt med befintlig Saltsjöbana, en svaghetszon i berget eller att det vore komplicerat att bygga hisschakt i tät stadsmiljö. Exempelvis har

lägen nära Ersta sjukhus och mot Tjärhovsplan studerats och dessa platser har valts bort eftersom att avståndet blir långt mellan entrén och biljetthallen. Alternativet vid Skånegatan valdes bort för att det bedömdes bli en för dyr lösning och att det hade varit komplicerat att bygga en uppgång med hisschakt i den täta stadsmiljön.

Med nytt val av stationsentré i Stigbergsparken har hänsyn tagits till den svaghetszon i berget som (med tidigare förslag) hade medfört ett försvårande tekniskt arbete med risk för ett uppskjutande av tidplan, ökade kostnader och risk för störningar i driftskedet då bergspänningar i zonen kan öka med tiden och medföra ett ökat behov av underhåll och kompletterande bergförstärkning. Det har också tagits hänsyn till trygghet och säkerhet i och med att hissarna kan landa i marknivå.

Om stationsbyggnaden i stället placeras längre österut i parken, närmare Ersta, skulle det innebära djupare och mer tekniskt komplicerad jordschakt och det skulle även innebära längre underjordspassage till plattformen. Långa gångar under mark upplevs som otrygga av många resenärer och är därtill dyra att anlägga. Därför kan det bara motiveras om de går under högtrafikerade gator, vilket inte är fallet här.

Om entrén i stället placeras längre västerut kommer det innebära att byggnaden hamnar ovanför spårtunnel och plattform samt närmare svaghetszonen i berget. Det skulle medföra att plattformen behöver breddas och förskjutas för att kunna hantera hisslösningen. En förskjutning och breddning av plattformen skulle innebära svårigheter att uppnå en bra spårgeometri, dels norrut under Saltsjön, men även söderut med att få in växlarna direkt söder om plattformen för avgränsningen Nacka-söderort. Det skulle alltså påverka spårdragningen och växellägen negativt. En placering längre västerut skulle därtill minska tillgängligheten för de som har Ersta som målpunkt.

Att placera stationens biljetthall och entré i Stigberget är inte möjligt på grund av andra befintliga anläggningar.

Stationsentrén i Stigbergsparken bedöms medföra att parken förlorar delar av sin nuvarande rumslighet och innebär ökade flöden av människor och förändrade rörelsemönster. Detta ändrar parkens karaktär från ett parkrum, primärt utformat för vistelse och lek, till delvis en målpunkt och nod för kollektivtrafik. Planförslaget ytanspråk motsvarar ungefär tidigare förslags sammanlagda delar. För befintlig stads- och landskapsbild samt rekreation vid Stigbergsparken bedöms ingreppet fortsatt medföra stora negativa konsekvenser. Stockholms stad planerar samtidigt en upprustning av parken i samband med utbyggnaden av stationen. Vad konsekvenserna blir för parken beror då även på hur kvarvarande delar av Stigbergsparken utformas. Schaktstorleken som krävs för en station med enbart ett schakt för hissar är omfattande och med de möjliga lägena för linjen begränsas antalet tänkbara platser för placering av stationen och dess entréer. Utifrån dessa kriterier är Stigbergsparken den plats som ger minst negativ påverkan under byggtiden.

I den fortsatta gestaltningen är det viktigt att säkerställa visuell kontakt mellan parkrum och bakomliggande bergbrant samt i öst-västlig riktning genom byggnaden. Tanken är vidare att koppla stationens identitet till Södermalm och Stigbergsparken och förkastningsbranten samt att även uppnå en orienterbarhet och trygghet genom att skapa så god kontakt som möjligt mellan parkmiljön och Folkungagatan och övrig närliggande stadsbebyggelse. Fortsatt planering och utformning av stationsbyggnad sker i nära samarbete med Södermalms

stadsdelsförvaltning, Stadsmuseet och representanter från flera fackförvaltningar på Stockholms stad.

Vad gäller storlek på stationsbyggnad, se även bemötande under rubrik *Byggnadens yta och höjd*.

Byggnadens yta och höjd

Ett drygt 10-tal tycker att byggnadens höjd och/eller storlek är för hög respektive för stor. Ett par av dessa nämner särskilt att en höjd på cirka 10 meter är för högt.

- En av dessa tycker att höjden borde kunna minskas genom att sänka delar av stationsbyggnaden i marken och att inte göra byggnaden lika hög på alla ställen för att få det att bättre smälta in mot bergväggen
- En av dessa menar också att uppgången blir mycket högre än vad som visats på ritningar och att det inte är bra.
- En av dessa tycker att byggnadshöjden kommer att skymma mycket av bergväggen som ger parken dess karaktär
- En person tycker att den höga byggnaden tar det mesta av parkens yta och att hela parken försvinner i och med samtidiga planer för Ersta sjukhus.
- Två av dessa tycker att byggnadsvolymen stör bilden av berget och delar parkrummet och att återstående delar av parken blir små och sönderslagna
- Två personer menar att det borde finnas direktiv som innebär att ingrepp i parken minimeras, att byggnaden minimeras och att det undviks att byggas mitt i parken
- Två personer tycker att det är bättre med en byggnad närmare gatan och att den helst inte ska vara mer än 3–4 meter hög för att inte inkräkta på den vackra del i stadsbilden som Stigbergsparkens bergsluttning innebär

En person efterlyser mer kreativitet och föreslår att slopa biljetthallen om ingen manuell kontroll av biljetter behövs. Ett mer yteffektivt förslag skulle kunna vara att blippa sig med SL-kortet genom snurrdörrar längs långsidan och sedan gå direkt in i hissarna.

Bemötande:

Med tidigare förslag landade utrymning via hissarna i biljetthall under mark och vidare utrymning till det fria skedde via rulltrappor och hissar via entréerna i Stigbergsparken.

Med det nya förslaget landar hissarna i marknivå och personer som utrymmer med hissarna kan ta sig direkt ut till det fria utan nivåskillnader efter att de har klivit ut ur hissen. På samma sätt underlättar det även för räddningstjänsten vid en insats.

Sammantaget medför det nya förslaget stora fördelar för tryggheten och säkerheten på stationen och uppfyller de krav som ställs på utrymningssäkerheten. Om delar av byggnaden sänks i marken så uppstår nivåskillnader vilket då innebär att möjligheten att ta sig från hissen direkt ut till det fria går förlorad.

Planförslagets ytanspråk motsvarar ungefär tidigare förslags sammanlagda delar.

Skissförslag i kompletterande samrådshandling visade att byggnadshöjden var cirka 10–11 meter och byggnaden kommer inte att bli högre än så. Höjden 10–11 meter

gäller därtill inte hela byggnadens höjd utan de delar som sträcker sig längst upp, det vill säga så kallade hisstoppar. Resterande delar av byggnaden varierar i höjd men sträcker sig aldrig högre upp än hisstopparna.

Under året har det gjorts optimeringar i projekteringsarbetet och det har resulterat i att ventilation ska ske mekaniskt vilket i sin tur innebär att behovet av separata tryckutjämningschakt med tillhörande torn försvunnit. Tryckutjämningschaktet hade varit cirka 1 meter högt, schaktets tvärsnittsarea cirka 25 kvadratmeter och gallerarean hade varit cirka 25 kvadratmeter. Jämfört med det planförslag (som inkluderade tryckutjämningschakt) som det nyss samråts om blir byggnadsvolymen därför mindre enligt angivna mått.

Ambitionen är att minska ner storleken och höjden ytterligare om det är möjligt och arbete pågår för att hitta lösningar som innebär att byggnaden kan bli mindre utan att försämra funktion och säkerhet. Entrén- och biljetthallsmiljön ska till exempel fortsatt vara lätt att överblicka, vilket inger trygghet och underlättar orientering. Det ska vara tillräckligt med ytor och en tydlig rumslig organisation som minimerar antalet konfliktpunkter. Det innebär exempelvis att det behöver skiljas på rörelseriktningar från varandra så att människor inte krockar.

Planering och utformning av stationsbyggnad sker i nära samarbete med Södermalms stadsdelsförvaltning, Stadsmuseet och representanter från flera fackförvaltningar på Stockholms stad. Ett färdigt förslag vad gäller byggnadens kontur och därmed markanspråket kommer att finnas framtaget då järnvägsplanen går ut på granskning.

Enligt den detaljplan som staden har antagit för utbyggnaden av Ersta sjukhus görs inga ingrepp på Stigbergsparken. För närmare information om dessa planer hänvisar förvaltningen till Stockholms stad.

Det har aldrig varit aktuellt med en station utan biljetthall. Det är viktigt att tunnelbanan är tillgänglig för alla och alla ska kunna köpa, få information om giltighet och validera biljett på en station och för detta ändamål få hjälp av trafikpersonal.

Vad gäller placeringen i parken i övrigt samt stadsbild och gestaltning, se bemötande under rubrik *Allmänt om placeringen i parken och alternativa lokaliseringar*.

Kulturmiljö, naturmiljö och fågelliv

En person anser att planförslaget strider mot kommunens parkplan i vilken det finns riktlinjer där det framgår att kulturhistoriskt värdefulla parker ska bevaras och skyddas.

En person menar att det är oförsvarligt att ha en så stor byggnad i en så känslig kulturmiljö.

Några personer är rädda för att parkens natur- och särskilt fågelliv hotas.

Bemötande:

Planförslagets ytanspråk motsvarar ungefär tidigare förslags sammanlagda delar men arbete pågår med att hitta lösningar för att minska ner storleken. Planförslaget innebär att fler delar av de årsringar som parken innehåller kan behållas (jämfört med tidigare förslag). Vissa delar är emellertid lika tidigare förslag, så som att bergsbranten skymms ungefär lika mycket, men på olika platser och att vägsträckningar behöver dras om.

Planförslaget är framtaget i nära samarbete med kommunen och förvaltningen är medveten om kommunens parkplan. Då kulturmiljökonsekvenserna beror på utformning av stationsbyggnaden är det i den fortsatta gestaltningen viktigt att säkerställa visuell kontakt mellan parkrum och bakomliggande bergbrant samt i öst-västlig riktning genom byggnaden.

Tanken är vidare att koppla stationens identitet till Södermalm och Stigbergsparken och förkastningsbranten samt att även uppnå en orienterbarhet och trygghet genom att skapa så god kontakt som möjligt mellan parkmiljön och Folkungagatan och övrig närliggande stadsbebyggelse.

Då Stigbergsparken inte hyser några höga naturvärden bedöms ingreppen i parkmiljön medföra små negativa konsekvenser i driftskedet både med detta planförslag och tidigare förslag. Det faktum att en alléträdsrad kan bevaras i planförslaget medför lokalt något mindre negativ påverkan för biotopen än tidigare planförslag men innebär inga påtagliga förändringar i konsekvenser för naturvärdet.

Då planförslaget inte innebär några större skillnader i påverkan vad gäller park- och kulturmiljön i Stigbergsparken och att bedömda konsekvenser är desamma som i tidigare förslag bedöms det nya förslaget vara det mest lämpliga förslaget. För närmare information om motiven bakom det nya planförslaget, se bemötande under rubrik *Allmänt om placeringen i parken och alternativa lokaliseringar*.

Stockholms stad planerar en upprustning av parken i samband med utbyggnaden av stationen. Vad konsekvenserna blir exakt för parken beror då, förutom på byggnadsutformningen, även på hur kvarvarande delar av Stigbergsparken utformas.

Information

Två personer tycker att samrådsunderlaget var bristfälligt och en person tycker att skissen som fanns i kompletterande samrådsunderlag var bedräglig då den ger intryck av att parken är större än vad den är.

En person anser att informationen till allmänheten om detta samråd och även tidigare samråd har varit bristfällig. Personen tycker också att det varit bristfällig information i samrådshandlingen då det inte framgått att byggnaden ska vara tio meter hög och att skissen på planförslaget är suddig och missvisande. Personen undrar även hur synpunkter kommer att beaktas och undrar när och av vem som beslut ska fattas samt hur det går att påverka förslaget.

En person undrar hur samarbetet ser ut med Stockholms stad och Södermalms stadsdel.

En person undrar om den kan få ta del av bergundersökningen, vilka som är ansvariga politiker i denna fråga, vad kostnaden är för station Sofia, samt vilka sakskälen är till att man flyttat upp biljetthallen till markplanet.

Ytterligare två personer förstår inte fördelen med att bygga ovan jord.

Bemötande:

Storleken på parken var i skissat förslag skalenlig. Skissförslaget i kompletterande samrådshandling visade att byggnadshöjden var cirka 10–11 meter och byggnaden kommer inte att bli högre än så. Höjden 10–11 meter gäller därtill inte hela byggnadens höjd utan de delar som sträcker sig längst upp, det vill säga så kallade hisstoppar. Resterande delar av byggnaden varierar i höjd men sträcker sig aldrig högre upp än hisstopparna. För arbetet med att försöka minska ner byggandens storlek, se kategori *Byggnadens yta och höjd*.

Då förvaltningen i samråd med Stockholms stad hade beslutat sig för att föreslå en ny placering av biljetthall och entré var det även viktigt att så fort som möjligt samråda om detta med berörda från bland annat allmänheten. Den information och de skisser som fanns i publicerad samrådshandling om kompletterande samråd för Sofia var det som då fanns tillgängligt. Samrådet genomfördes för att fånga in synpunkter som sedan kan ha inverkan på slutlig utformning. Skriftliga synpunkter har under samrådsperioden tagits emot per post och e-post. Generellt är det på detta sätt som allmänheten har möjlighet att påverka, det vill säga genom att formulera skriftliga synpunkter, särskilt då inom perioder där specifika samrådsinsatser genomförts.

Ett färdigt förslag vad gäller byggnadens kontur och därmed markanspråket kommer att finnas framtaget då järnvägsplanen går ut på granskning. Vid granskningen ska förslaget vara så färdigställt att förväntan är att inga fler ändringar kommer att genomföras. Länsstyrelsen ska sedan tillstyrka planen och därefter ska planen fastställas av Trafikverket. Det är förvaltningen genom landstinget som planerar för och sedan bygger nya tunnelbanan, detta enligt ett avtal med berörda kommuner samt staten. Järnvägsplanen måste dock alltså godkännas av först länsstyrelsen och sedan Trafikverket innan byggandet kan påbörjas. Utöver det krävs också tillstånd från mark- och miljödomstolen.

Med tidigare förslag landade utrymning via hissarna i biljetthall under mark och vidare utrymning till det fria skedde via rulltrappor och hissar via entréerna i Stigbergsparken.

Med det nya förslaget landar hissarna i marknivå och personer som utrymmer med hissarna kan ta sig direkt ut till det fria utan nivåskillnader efter att de har klivit ut ur hissen. På samma sätt underlättar det även för räddningstjänsten vid en insats.

Sammantaget medför det nya förslaget stora fördelar för tryggheten och säkerheten på stationen och uppfyller de krav som ställs på utrymningssäkerheten.

Det finns i nuläget inte någon färdig offentlig handling från förvaltningen som visar bergundersökningsresultat, men tidigare material finns att tillgå på Stockholms stads geoarkiv som går att nå via Stockholms stads hemsida.

Samarbete och samråd sker med Stockholms stad löpande, inte minst för att se till att förvaltningens och stadens egna planer ej krockar med varandra. Presentation av nuvarande planförslag har föregåtts av ett antal möten med Stockholms stad för att gemensamt finna en lösning för stationen som båda tror på och kan jobba vidare med. Det pågår även samtal med staden angående upprustning av parken som staden planerar att genomföra i samband med att förvaltningen bygger i parken. Planering och utformning av stationsbyggnad sker i nära samarbete med Södermalms stadsdelsförvaltning, Stadsmuseet och representanter från flera fackförvaltningar på Stockholms stad.

Förvaltningen har flera kommunikationskanaler och har i detta och i tidigare samråd gjort kommunikationsinsatser på olika sätt för att se till att alla som kan tänkas beröras får information. För kompletterande samrådet fanns en samrådshandling tillgänglig på förvaltningens webbplats och utskrifter av den fanns i ett par olika lokaler, hos förvaltningen och på Södermalms stadsdelsförvaltning. Fastighetsägare, verksamheter och boende fick ett adresserat brev skickat till sig några dagar innan samrådets start. Utskicket följdes upp av ett nyhetsbrev som delades ut till 40 000 hushåll. Information om samrådet har även spridits genom

Södermalmsnytt och Dagens Nyheter samt SVT:s webb. Även en helsidesartikel på SL:s sida i Metro publicerades. Därtill har det informerats om det i elektroniskt nyhetsbrev som alla kan prenumerera på. För mer information om detta, se kapitel 4.

Kostnadsramen för projekt Nacka och söderort styrs av 2013 års Stockholmsöverenskommelse inklusive tilläggsavtal. För Nacka och söderort har det efter ett åtgärds- och optimeringsarbete tagits fram en kostnadsram om 13,2 miljarder kronor. Det finns ännu inga siffror på hur stor del av detta som gäller station Sofia men bedömningen är att planförslaget för station Sofia inte innebär att kostnadsramen för Nacka och söderort överskrids.

Utrymning, hissar och säkerhet

En person tycker att det är en dålig lösning med enbart hissar som transportmedel till och från plattformen. Den lösningen innebär osäkerhet då en del människor är rädda för att åka hiss och att människor kan uppleva otrygghet beroende på vem eller vilka de delar hiss med. Det skulle även kännas osäkert med endast hissar vid utrymning.

En person tycker det vore tryggt om hissarna bemannas med vakter.

En person ifrågasätter hur genomtänkt förslaget är med avseende på utrymning.

En person ifrågasätter hur genomtänkt förslaget är med hissar. Personen nämner flera perspektiv, såsom: kvinnofrid nattetid, klaustrofobi och om det röks eller dricks alkohol eller rent av brukas narkotika i hissarna, allergier och parfymer, risken med nedskräpning och att hissar används som urinoar samt risken för att bli utsatt för rån och att möjlighet då saknas att ta sig därifrån.

En person ifrågasätter säkerheten i att färdas med hiss i 30 sekunder om man hamnar i samma hiss som exempelvis ett överförfriskat gäng.

En person ställer sig frågande till att det bara går att färdas med hiss till plattformen och att det innebär en otrygghet att inte veta vad som väntar på plattformen och att det kan vara våldsamt.

En person uttrycker besvikelse över att det endast är hissar som transportmedel till plattformen och menar att stationen inte blir tillgänglig för alla eftersom alla inte vill åka hiss och menar att det måste vara även rulltrappor och trappor. Om det inte går att ordna så menar personen att stationen ska byggas någonstans där det är möjligt. Personen undrar också hur man gör vid stora elavbrott och vid brand.

Bemötande:

För val av sträckning se även för- och idéstudie samt lokaliseringsutredning samt bemötande under rubrik *Allmänt om placeringen i parken och alternativa lokaliseringar*.

Utgångspunkten för spårtunneldragningen har dels varit befintliga anslutningspunkter vid Kungsträdgården och Sockenplan, dels lokaliseringen av de nya stationerna. En annan viktig faktor har varit att kunna bygga tunnelbanan där det finns bergtäckning. Att kunna gå tillräckligt djupt i berg under Saltsjön har varit styrande vilket har medfört att spårsträckningen ligger djupt. Genom att förlägga tunneln i berg undviks arbeten i markytan och därmed störningar och konflikter med andra verksamheter. De nya tunnlar måste även undvika befintliga anläggningar under mark, såsom ledningstunnlar (till exempel el, tele, vatten, avlopp), underjordsgarage, befintliga och planerade framtida vägtunnlar eller andra bergutrymmen. I ett tidigt skede utreddes också om tunnelbanan skulle gå i sänktunnel i stället för i bergtunnel under Saltsjön. Bergtunnel bedömdes vara

mindre kostsamt, mindre riskfyllt och bättre ur miljösynpunkt än en sänktunnel. Bland annat hade ett alternativ med sänktunnel inneburit muddring av bottensediment vilket hade medfört stor påverkan på fisk och bottenfauna och risk för spridning av föroreningar. Därför valdes alternativ med sänktunnel bort.

Station Sofia, på östra Södermalm, är den första stationen efter att spåren passerat i berg djupt under Saltsjön. Den blir därmed Stockholms djupaste station, med plattform cirka 100 meter under gatuplan.

Hisslösningen för station Sofia har valts utifrån restiden från plattform till markyta då det tar för lång tid att åka via rulltrappor.

Utrymningsvägar från plattformarna dimensioneras för att kunna utrymma två fulla tåg samtidigt vid händelse av brand. Utredningar har genomförts för att kartlägga den förväntade kapaciteten på stationen som sedan har legat till grund för valet av hissarnas storlek och antal. Alla kommer att kunna åka vid högrafik utan att det blir långa köer eller väldigt trångt i hissarna.

Utrymning kan ske från stationen genom två av varandra oberoende vägar, dels genom hissarna, dels genom trappor.

Med tidigare förslag landade utrymning via hissarna i biljetthall under mark och vidare utrymning till det fria skedde via rulltrappor och hissar via entréerna i Stigbergsparken.

Med det nya förslaget landar hissarna i marknivå och personer som utrymmer med hissarna kan ta sig direkt ut till det fria utan nivåskillnader efter att de har klivit ut ur hissen. På samma sätt underlättar det även för räddningstjänsten vid en insats.

Sammantaget medför det nya förslaget stora fördelar för tryggheten och säkerheten på stationen och uppfyller de krav som ställs på utrymningssäkerheten.

Varje tunnelbanestation har två separata elmatningar och till detta finns också ett reservkraftaggregat (diesel) som klarar att driva prioriterad last (inkl. hissar) för att klara evakuering av stationen vid ett omfattande elavbrott.

För att säkerställa trygghet och säkerhet i och kring tunnelbanan och dess stationer har förvaltningen löpande dialog med kommuner, räddningstjänst, polismyndigheten, länsstyrelsen med flera. Målsättningen är att utforma miljöerna i och kring tunnelbanan på sådant sätt att de blir trygga och säkra. Detta gäller även frågan om trygghet i hissar under alla tider på dygnet som tunnelbanan är i drift.

Biljetthallen i Sofia kommer att utformas så långt det är möjligt så att spärrpersonalen har uppsikt över biljetthallen inklusive utrymmet framför hissar för att öka tryggheten och säkerheten. Hissarna bedöms inte behöva bemannas med vakter men om detta kommer att ske eller inte är en fråga för trafikförvaltningen i driftskedet. Möjligheten kommer att finnas att åka med en annan hiss om en person av någon anledning inte vill dela hiss med andra passagerare. Hissarna kommer att vara utrustade med ventilation och städning av utrymmen kommer att ske löpande.

Det är ovanligt med bränder i tunnelbanan och utrymningen byggs för att kunna hantera alla olika anledningar att utrymma stationen. På station Sofia är det ju den vanliga vägen som även är utrymningsväg, hissarna. De kommer att vara placerade i olika brandceller och fungera även under brand. Hallen som hissarna går ifrån är också en egen brandcell och redan där är man säker om det skulle vara en brand på

plattformen eller i ett tåg. Det kommer även att finnas möjlighet att ta sig ut via nödutrymningstrappor i ett separat schakt.

Förvaltningen har ett gestaltningskoncept där tillgänglighet är ett av värdeorden som styr målarbetet. Tanken är att stationen ska utformas så att människor på ett bekvämt och tryggt sätt ska kunna nå tåget och använda stationen och dess service.

Namnförslag

En person menar att stationen visserligen ligger i Sofia församling men långt ifrån området som i vardagligt tal menas med Sofia och att det är närmare till station Hammarby kanal från ändhållplatser benämnda Sofia. Ersta har förekommit som namnförslag en gång och har motiverats med att det är ett namn som används för bebyggelse och verksamheter i närområdet. Ersta sjukhus har också förekommit en gång som namnförslag med tanke på Ersta nya sjukhus.

Stigberget har förekommit som namnförslag en gång. Stigbergsparken har förekommit som namnförslag två gånger, där en av personerna tycker det namnet ger stationen stadskänsla och att det då innebär att man vet var man befinner sig på Södermalm.

Bemötande:

Frågan om de slutgiltiga namnen på alla de kommande tunnelbanestationerna bereds fortfarande av landstinget. Kommunerna har tillfrågats och ingen synpunkt på stationsnamnet Sofia har framkommit.

Övrigt

Två personer ställer sig positiva till tunnelbaneutbyggnaden och sträckningen i allmänhet.

En person är positiv till läget för stationen, både för de boende och de som ska till Ersta sjukhus.

En person tycker planförslaget med en byggnad i parken är mycket bra. Personen håller inte med om att byggnaden där skulle innebära negativa konsekvenser för parken då den idag inte är en plats för rekreation eftersom det finns trevligare områden att gå till. Personen tror att tunnelbanan kan ge parkområdet ett lyft då det ökar tillströmningen av människor och därmed ökar säkerheten i området.

En person tycker att det bör ses över om ett kafé kan etableras i anslutning till stationsingången och förslår även att caféet får en terrass med utsikt över trafikanter. Ytterligare en person lyfter att det skulle vara trevligt med en kiosk, kafé eller liknande i eller i anslutning till byggnaden.

En person undrar hur busstrafiken i området kommer påverkas.

En person undrar varför det endast blir en uppgång.

En person menar att det måste finnas en träffplats inne och ute i anslutning till nedgången, som det gör vid station Medborgarplatsens entré Björns trädgård.

En person menar att underhåll och skötsel av parken är under all kritik och undrar varför marken lämnats bar efter avslutat arbete med garaget i Stigberget.

En person uppfattar att nedmontering av parken redan påbörjats och att parkunderhåll har upphört och att det inte ser ut som att vi tänkt återställa lekplatsen.

Två personer tycker att tidigare planförslag var mer nyanserat och att det nya förslaget är en mycket teknisk och ekonomiskt styrd lösning och att det vore ekonomiskt värt det om det togs bättre vara på parken.

En person menar att det inte kommer att gå att ha en lekpark i anslutning till uppgången eftersom att biljetthall ovan mark kommer att locka till sig ”fel” klientel, såsom det blivit i Björns trädgård (Medborgarplatsens tunnelbanestation). Personen undrar om det finns ett samarbete med Södermalms stadsdel om detta.

En person menar att parkmiljön även kommer påverkas av förslag till utbyggnad av sjukhuset, inte minst med biltrafik och parkeringsplatser. Personen uppfattar det som att det inte skett något övervägande eller någon samordning mellan tunnelbaneprojektet och förändringsförslaget för Ersta sjukhus.

Två personer vill gärna ha en utgång i flera riktningar och med så få hårdgjorda parkvägar som möjligt för att bibehålla parkkänslan. Personerna menar att läget inåt i parken medför mer hårdgjorda ytor som ytterligare begränsar parkkänslan.

En person hänvisar bland annat till dennes tidigare skriftliga yttranden till SL angående förstudien för tunnelbanan samt till förvaltningen för utbyggd tunnelbana angående lokaliseringsutredning. Personen menar att befintlig busslinje innebär ett mer bekvämt resande jämfört med ett underjordsalternativ. Personen menar också att det i ovanjordsalternativet blir kortare restid till målpunkter såsom Sofia skola. Personen menar att upptagningsområdet, baserat på boende i närområdet, är lågt och att det därför kommer att vara för få påstigande resenärer vid station Sofia jämfört med den kapacitet som tunnelbanan har. Personen beräknar att det skulle vara större nytta med befintligt ovanjordsalternativ samt ett spårvagnsalternativ från Fåfängans hållplats till Medborgarplatsen. Personen menar vidare att det skulle innebära lägre kostnad i drift med spårvagnsalternativet jämfört med underjordsalternativet. Med redovisade uppgifter i yttrandet och med hänvisning till flertalet tidigare yttranden från personen, så menar personen att tunnelbana till Nacka inte ska byggas och att ingen ändring av grenen Hagsätra–T-centralen ska ske.

En person anser att samråd numera bara är ett rundningsmärke.

Bemötande:

Ett antal utredningar har genomförts gällande vilken typ av kollektivtrafik som skulle väljas. Utredningarna resulterade i att ett bussystem inte klarade den kapacitet som krävdes vilket medförde att tunnelbanealternativet valdes. Förvaltningens uppdrag är att genomföra tunnelbanans utbyggnad och andra åtgärder inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling. Vad gäller val av uppgång och entré, se tidigare bemötanden i denna samrådsredogörelse, exempelvis under rubrik *Allmänt om placeringen i parken och alternativa lokaliseringar*.

Det finns i dagsläget inga planer på att etablera café, kiosk eller likande. Det ingår heller inte i förvaltningens uppdrag att planera för det. Biljetthallen kommer inte att dimensioneras för att ha plats för butik eller liknande.

Hur den befintliga kollektivtrafiken kommer att påverkas är i dagsläget oklart. Det kan ske förändringar som anpassar befintlig kollektivtrafik till den nya tunnelbanan. Generellt sett ska alla stationer utformas så att goda bytesmöjligheter skapas mellan olika transportslag och så att tillgängligheten till omgivande målpunkter och anslutande transportsystem blir god. I förstudien och lokaliseringsutredningen utfördes bland annat ett flertal trafikanalyser under 2012–2015 med syfte att se hur de olika alternativa sträckningarna och stationslokaliseringen påverkar restider för olika resenärer i de olika områdena. Analyserna fanns med som grund när spårdragningen och lokaliseringen av entréerna fastställdes. Trafikförvaltningen ansvarar för den övergripande planeringen av kollektivtrafiken. En löpande dialog

förs med trafikförvaltningen som ansvarar för busstrafiken och trafiken på Tvärbanan samt Saltsjöbanan.

Stationsbyggnaden kommer att utformas på så vis att den tar så lite plats i parken som möjligt. Det ska dock vara tillräckligt med ytor i byggnaden och en tydlig rumslig organisation som minimerar antalet konfliktpunkter. Rumsorganisationen utgår från att skilja rörelseriktningar från varandra och att skilja zoner för rörelse från zoner för vistelse. Det kommer alltså vara möjligt att vistas i hallen och därmed ha den som en träffplats. Hur utomhusytor som ansluter till entrén kommer att se ut är i dagsläget inte klart. Vad gäller utgång i flera riktningar är inget bestämt ännu men i utformningsarbetet har frågan lyfts om att möjligen ha entrédörrar i riktning mot Folkungagatan och Tjärhovsplan.

Inom ramen för byggandet av tunnelbana har inget anläggningsarbete i parken påbörjats ännu. Senare, när arbetet med tunnelbanan är genomfört, kommer tillfälliga ytor som använts att återställas till motsvarande standard och utformning som innan arbetenas utförande, om inte annat överenskommes med fastighetsägaren Stockholms stad. I samband med utbyggnaden av station Sofia planerar Stockholms stad genomföra en upprustning av parken.

Ett av värdeorden i förvaltningens gestaltningskoncept är trygghet. Ambitionen är alltså att parken i allmänhet ska upplevas som trygg att vistas i, vare sig det gäller lek eller annan typ av rekreation, och att tunnelbanan inte ska motverka den trygghetskänslan. Förvaltningen har i utformningen också ett samarbete med Stockholms stad.

I planeringen av tunnelbanan ingår även att samplanera med Stockholms stad för att förhindra konfliktpunkter mellan stadens detaljplanering och tunnelbaneutbyggnaden. Enligt den detaljplan som Stockholms stad har antagit för utbyggnaden av Ersta sjukhus görs inga ingrepp på Stigbergsparken. För närmare information om dessa planer hänvisar förvaltningen till Stockholms stad.

Vid planläggning av infrastruktur såsom tunnelbanan är teknik, ekonomi och miljö viktiga faktorer i beslutsunderlagen. Planförslaget medför minskade arbetsmiljörisker för projektet och en säkrare utrymning. Omlokaliseringen gör att svaghetszonen i berg undviks och därmed minskar behovet av förstärkningsarbete i berg. Omlokaliseringen minskar också risken för ökat behov av underhåll och kompletterande bergförstärkning i driftskedet. Detta bidrar till minskade kostnader och att det tekniskt sett inte blir lika komplicerat. Utrymning via hiss mynnar nu i marknivå vilket medför en säkrare och tryggare anläggning. Då nytt förslag inte innebär några större skillnader i miljö- eller kulturmiljöpåverkan bedöms det sammantaget vara ett lämpligare förslag än tidigare förslag.

Förvaltningen anser inte att samråd är ett rundningsmärke utan tycker tvärtom att det är viktigt att informera och ta del av synpunkter från allmänhet, sakägare, verksamheter och myndigheter. Därför har också flera stora samrådsinsatser genomförts och därför har förvaltningen löpande kontakter med olika intressenter.

Inkomna synpunkter från statliga och regionala myndigheter och förvaltningar

Svenska kraftnät

Den föreslagna ändringen av lokaliseringen tunnelbanestation Sofia bedöms inte påverka projektet City Link etapp 2/Anneberg-Skanstull tunnel ur ett bergtekniskt perspektiv. Anläggningarna är på betryggande avstånd från varandra. Svenska kraftnät vill tillägga att de för kabeltunneln har prognosticerat samma zon i berget och kommer passera denna på ett djup av cirka 100 meter under havsnivå. Parterna har därför goda möjligheter att samverka i tekniska frågeställningar i byggskedet.

I övrigt vill Svenska kraftnät hänvisa till inlämnat yttrande, i tidigare samråd, från den 8 december 2016.

Bemötande:

Förvaltningen tackar för inlämnat yttrande och ser också goda möjligheter att samverka i tekniska frågeställningar i byggskedet. För bemötande till tidigare inlämnat yttrande, se bilaga 4 till samrådsredogörelse publicerad i mars 2017, nyatunnelbanan.sll.se/sv/nacka-soderort-beslut.

Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten har tagit del av remiss och har inga synpunkter.

Bemötande:

Förvaltningen tackar för inlämnat yttrande.

Statens geotekniska institut, SGI

SGI har tagit del av underlaget men har ingenting att tillägga. I övrigt vill de hänvisa till tidigare synpunkter skickade den 2016-12-15.

Bemötande:

Förvaltningen tackar för inlämnat yttrande. För bemötande till tidigare inlämnat yttrande, se samrådsredogörelsen som publicerades i mars 2017, nyatunnelbanan.sll.se/sv/nacka-soderort-beslut.

SMHI

SMHI har tagit del av remisshandlingar och har inga synpunkter i ärendet, utöver tidigare lämnade yttranden.

Bemötande:

Förvaltningen tackar för inlämnat yttrande. För bemötande till tidigare inlämnade yttranden, se samrådsredogörelsen som publicerades i mars 2017, nyatunnelbanan.sll.se/sv/nacka-soderort-beslut.

Förvaltningen vill också informera om att kommunerna i detaljplaner ämnar ange lägsta höjdnivåer vid entréerna för att undvika översvämningar där.

Trafikverket

Trafikverket har inga synpunkter på den förändrade utformningen som föreslås.

Bemötande:

Förvaltningen tackar för inlämnat yttrande.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket anser att denna del i utbyggnaden av tunnelbana till Nacka och söderort inte påverkar sjöfarten och har därmed inga invändningar mot föreslagna ändringar.

Bemötande:

Förvaltningen tackar för inlämnat yttrande.

Luftfartsverket, LfV

LfV har som sakägare av CNS-utrustning inget att erinra mot etableringen. LfV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

LfV har inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering.

Bemötande:

Förvaltningen tackar för inlämnat yttrande och noterar LfV:s önskemål om att LfV och berörda flygplatser ska kontaktas vid uppförande av objekt som eventuellt kan påverka verksamheten. Inget uppförande av byggnadsverk över 20 meter ingår i förvaltningens planer inom projekt Nacka – söderort.

Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen avser inte inkomma med synpunkter i detta samråd för järnvägsplan för Nacka och söderort eftersom trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana har en tät samverkan för att realisera utbyggnaden av tunnelbanan i enlighet med avtal från Stockholmsförhandlingen, i vilken trafikförvaltningens synpunkter omhändertas löpande.

Bemötande:

Förvaltningen tackar för inlämnat yttrande.

Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsens synpunkter på kulturmiljö

Stigbergsparken härrör från början av 1900-talet. På 1930-talet och senare har det tillkommit murar, trappor och en lekplats. Parken ligger inom kulturmiljövårdens riksintresse Stockholms innerstad med Djurgården (AB 115). Relevanta uttryck för riksintresset som berörs av projektet är "1900-talets stadsbyggande, miljöer som återspeglar stadsplanering och bebyggelseutvecklingen under århundradets inledande årtionden, parkanläggningar och grönska".

Länsstyrelsen bevakar och verkar för att riksintressen tillgodoses. I planens bedömda miljökonsekvenser framhåller förvaltningen att det nya förslaget får en betydligt större byggnadsvolym, med en central placering i parken samt med stora slutna delar, vilket kommer att få en större fysisk påverkan på parkrummet än det tidigare förslagets mindre byggnader utmed

Folkungagatan. Länsstyrelsen instämmer med detta, samt i bedömningen att parken förlorar delar av sin rumslighet och att parken blir mer en målpunkt för kollektivtrafik än ett parkrum för vistelse och lek. Även Stigbergets förkastningsbrant kommer att skymmas.

Länsstyrelsen konstaterar från riksintressesynpunkt, att en av stadens parkanläggningar från 1900-talet förändrar sin karaktär på ett sådant sätt att upplevelsen och förståelsen av dess kulturhistoriska värden påverkas negativt. Stockholms parker återspeglar en del av Stockholms stadsplaneringshistoria. Länsstyrelsen anser att Stigbergsparkens roll som park i denna stadsdel förminskas genom förslaget. Stigbergsparken ingår dock inte i ett av riksintressets kärnområden. Länsstyrelsens bedömning är att stationsförslaget inte medför påtaglig skada på riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården, men konstaterar att det leder till en negativ effekt på stadens gröna årsring.

Utöver att vara en del av riksintresset har Stigbergsparken lokalhistoriska värden, varför det sammantaget finns skäl för förvaltningen att studera om byggnadens storlek kan minskas och om föreslagen bebyggelse kan flyttas längre västerut. För att minimera påverkan på parken och kringmiljön anser Länsstyrelsen att det är angeläget att studera och så långt det är möjligt precisera utformning, material och färgsättning samt hanteringen av markytor.

Bemötande:

Då kulturmiljökonsekvenserna beror på utformning av stationsbyggnaden är det i den fortsatta gestaltningen viktigt att säkerställa visuell kontakt mellan parkrum och bakomliggande bergbrant samt i öst-västlig riktning genom byggnaden. Tanken är vidare att koppla stationens identitet till Södermalm och Stigbergsparken och förkastningsbranten samt att även uppnå en orienterbarhet och trygghet genom att skapa så god kontakt som möjligt mellan parkmiljön och Folkungagatan och övrig närliggande stadsbebyggelse.

Förvaltningen har tidigare tagit fram ett gestaltningsprogram som övergripande anger en gemensam grund för gestaltning av de planerade stationerna. Utformning av varje entré och biljetthall ska enligt programmet anpassas efter förutsättningar på platsen och i gestaltningen ska genomtänkta val göras med avseende på bland annat material och färg och byggnader ska upplevas som trygga tillskott i parken.

Fortsatt planering och utformning av stationsbyggnad sker i nära samarbete med Södermalms stadsdelsförvaltning, Stadsmuseet och representanter från flera fackförvaltningar på Stockholms stad. Inom det samarbetet kan det också arbetas för att minimera uppkomsten av svårskötta ytor.

Stockholms stad planerar därtill en upprustning av parken i samband med utbyggnaden av stationen. Vad konsekvenserna blir exakt för parken beror då, förutom på byggnadsutformningen, även på hur kvarvarande delar av Stigbergsparken utformas.

Under året har det gjorts optimeringar i projekteringsarbetet och det har resulterat i att ventilation ska ske mekaniskt vilket i sin tur innebär att behovet av separata tryckutjämningschakt med tillhörande torn försvunnit. Tryckutjämningschaktet hade varit cirka 1 meter högt, schaktets tvärsnittsarea cirka 25 kvadratmeter och gallerarean hade varit cirka 25 kvadratmeter. Jämfört med det planförslag (som inkluderade tryckutjämningschakt) som det nyss samråtts om blir byggnadsvolymen därför mindre enligt angivna mått.

Ambitionen är att minska ner storleken och höjden ytterligare om det är möjligt och arbete pågår för att hitta lösningar som innebär att byggnaden kan bli mindre utan

att försämrade funktion och säkerhet. Entrén- och biljetthallsmiljön ska till exempel fortsatt vara lätt att överblicka, vilket inger trygghet och underlättar orientering. Det ska vara tillräckligt med ytor och en tydlig rumslig organisation som minimerar antalet konfliktpunkter.

Om entrén i stället placeras längre västerut kommer det innebära att byggnaden hamnar ovanför spårtunnel och plattform samt närmare svaghetszonen i berget. Det skulle medföra att plattformen behöver breddas och förskjutas för att kunna hantera hisslösningen. En förskjutning och breddning av plattformen skulle innebära svårigheter att uppnå en bra spårgeometri, dels norrut under Saltsjön, men även söderut med att få in växlarna direkt söder om plattformen för avgränsningen Nacka-söderort. Det skulle alltså påverka spårdragningen och växellägen negativt. En placering längre västerut skulle därtill minska tillgängligheten för de som har Ersta som målpunkt.

Inkomna synpunkter från kommuner och kommunala bolag

Storstockholms brandförsvär

Storstockholms brandförsvär (SSBF) yttrande behandlar riskhantering och förutsättningar för räddningsinsatser inom ramen för lagen om skydd mot olyckor.

SSBF har tidigare gett synpunkter avseende utbyggnation av tunnelbanan Nacka-söderort vid samråd för lokalisering av stationer (yttrande daterat 2015-03-11 & yttrande daterat 2016-12-08) samt i ett flertal yttrande avseende övergripande projektering/utformning av den nya tunnelbanan. Synpunkter i dessa yttranden är fortsatt aktuella.

SSBF saknar i det nya redovisade förslaget, information om var utrymningen från trapporna kommer att placeras. SSBF önskar att det säkerställs att utrymning via trappan är oberoende av utrymning från hissarna för att säkerställa två av varandra oberoende utrymningsvägar.

I övrigt har SSBF ingen synpunkt på det nya förslaget. SSBF rekommenderar fortsatt samverkan kring riskfrågorna om det finns osäkerhet i hur ovanstående yttrande ska beaktas i resterande del av processen.

Bemötande:

Angående bemötanden till tidigare yttranden från SSBF hänvisar förvaltningen till tidigare samrådsredogörelser, senast den som publicerades i mars 2017, nyatunnelbanan.sll.se/sv/nacka-soderort-beslut.

I likhet med tidigare planförslag finns, förutom hiss, separat trappa som alternativ utrymningsväg. Detta för att säkerställa två av varandra oberoende utrymningsvägar. Trapporna planeras komma upp vid norra fasaden av stationsbyggnaden.

Förvaltningen ämnar fortsätta samverka med SSBF gällande riskfrågor och räddningsinsatser vid behov.

Stockholms stad

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

Staden anser att det är positivt att markanspråket i parken inte ökar samt att nästan alla funktioner samordnas i en byggnad. Byggnadens placering är dock olycklig och utformning behöver bearbetas vidare för att minimera nackdelarna för parken och dess gestaltning.

Staden anser att det är viktigt att den deltar aktivt i utformning av byggnad och park. En välformad byggnad och en genomtänkt parklösning kan göra platsen till en ny målpunkt, skapa ökad trygghet, ge nya upplevelsevärden och ökad social mångfald.

Staden anser att målsättning med gestaltningen av stationsbyggnaden bör vara att berget i så stor utsträckning som möjligt ska vara synligt och möjligt att uppleva. Staden vill undvika att parken får svårskötta ytor, bakom byggnad och berg. Av trygghetsskäl är det viktigt att undvika sådana typer av "döda" utrymmen.

Staden anser att en sänkning av höjden skulle vara positiv för miljön i parken.

Staden är mycket positiv till att den stora eken och träden längs Folkungagatan kan bevaras och önskar att även övriga träd, i möjligaste mån, bevaras och skyddas under byggtiden, exempelvis den stora kaukasiska vingnöten och de två lönnar som står vid trappan samt att de gamla lindarna längs Tjärhovsgatans gamla sträckning bör ersättas av nya som ska införlivas i parkens nya gestaltning. Staden önskar att kommande projektering tar hänsyn till den historiska sträckningen.

Placeringen innebär att kopplingen österut mot Ersta sjukhus försämras något.

Tillgängligheten till stationsentrén försämras och angöringen till stationen försvåras då den ligger mitt inne i parken. Parkmarken måste hårdgöras i större utsträckning för att underlätta trafikanternas tillgänglighet till stationen.

Staden framhåller att kompletterande samrådshandling saknar presentation för lösning för sophämtning samt angöring till entré och att dessa funktioner inte får ske inom parkmark.

Staden anser vidare att ansvar för drift och underhåll av ytor behöver lösas och att det är viktigt att det i det fortsatta arbetet planeras för cykelparkering i anslutning till stationen.

Staden står fast vid synpunkt från tidigare samråd om att ytan för tillfälligt markanspråk är för stor. Staden önskar att ingen gatumark ianspråkats kring parken och önskar även att trapporna som leder upp på berget hålls öppna under hela byggtiden.

Staden vill förbereda förvaltningen på att den i den separata miljötillståndsprocessen troligtvis kommer att ha motsvarande synpunkter på villkor för luftburet buller och stomljud som staden hade i tillståndsprocessen för utbyggnad mellan Akalla och Barkarby. De synpunkterna innehöll bland annat en begränsning av arbetstid gällande stomljud.

I övrigt hänvisar staden till tidigare framförda samrådssynpunkter från december 2016.

Till stadens gemensamma yttrande finns ett så kallat ersätтарыttrande som kompletterar stadens remissvar. I det uttrycks ett välkomnande av den tunnelbaneutbyggnaden. Yttrarna uttrycker samtidigt ett beklagande över ett minskat antal tunnelbaneuppgångar och anser att det är ett misstag att uppgången vid Vita bergsparken är borttagen och att det minskar förtjänsten av utbyggnaden och att det är en mycket kortsiktig lösning för att spara pengar. Yttrarna anser att parterna, i det här fallet främst Stockholms stad, borde ha ansträngt sig mer för att få fram en finansiering för att behålla det ursprungliga antalet uppgångar vid Sofia.

Bemötande:

Förvaltningen tackar för yttrandet och de positiva synpunkter som kommit från staden.

I den fortsatta gestaltningen är det viktigt att säkerställa visuell kontakt mellan parkrum och bakomliggande bergbrant samt i öst-västlig riktning genom byggnaden. Tanken är vidare att koppla stationens identitet till Södermalm och

Stigbergsparken och förkastningsbranten samt att även uppnå en orienterbarhet och trygghet genom att skapa så god kontakt som möjligt mellan parkmiljön och Folkungagatan och övrig närliggande stadsbebyggelse.

Förvaltningen har tidigare tagit fram ett gestaltungsprogram som övergripande anger en gemensam grund för gestaltning av de planerade stationerna. Utformning av varje entré och biljetthall ska enligt programmet anpassas efter förutsättningar på platsen och i gestaltningen ska genomtänkta val göras med avseende på bland annat material och färg och byggnader ska upplevas som trygga tillskott i parken.

Fortsatt planering och utformning av stationsbyggnad sker också i nära samarbete med Södermalms stadsdelsförvaltning, Stadsmuseet och representanter från flera fackförvaltningar på Stockholms stad. Inom det samarbetet kan det arbetas för att minimera uppkomsten av svårskötta ytor och så kallade döda utrymmen.

Stockholms stad planerar därtill en upprustning av parken i samband med utbyggnaden av stationen. Vad konsekvenserna blir exakt för parken beror då, förutom på byggnadsutformningen, även på hur kvarvarande delar av Stigbergsparken utformas.

Under året har det gjorts optimeringar i projekteringsarbetet och det har resulterat i att ventilation ska ske mekaniskt vilket i sin tur innebär att behovet av separata tryckutjämningschakt med tillhörande torn försvunnit. Tryckutjämningschaktet hade varit cirka 1 meter högt, schaktets tvärsnittsarea cirka 25 kvadratmeter och gallerarean hade varit cirka 25 kvadratmeter. Jämfört med det planförslag (som inkluderade tryckutjämningschakt) som det nyss samrättats om blir byggnadsvolymen därför mindre enligt angivna mått.

Ambitionen är att minska ner storleken och höjden ytterligare om det är möjligt och arbete pågår för att hitta lösningar som innebär att byggnaden kan bli mindre utan att försämra funktion och säkerhet.

Förvaltningen kommer i möjligaste mån bevara och skydda träd under byggtiden men vissa träd kommer att behövas tas ned. Förvaltningen avser att ta hänsyn till Tjärhovsgatans gamla sträckning i kommande projektering.

Kopplingen österut mot Ersta sjukhus försämras något men med nytt val av stationsentré i Stigbergsparken har hänsyn tagits till den svaghetszon i berget som (med tidigare förslag) hade medfört ett försvårande tekniskt arbete med risk för ett uppskjutande av tidplan, ökade kostnader och risk för störningar i driftskedet då bergspänningar i zonen kan öka med tiden och medföra ett ökat behov av underhåll och kompletterande bergförstärkning. Det har också tagits hänsyn till trygghet och säkerhet i och med att hissarna kan landa i marknivå.

Om stationsbyggnad i stället placeras längre österut i parken, närmare Ersta, skulle det innebära djupare och mer tekniskt komplicerad jordschakt och det skulle även innebära längre underjordspassage till plattformen. Långa gångar under mark upplevs som otrygga av många resenärer och är därtill dyra att anlägga. Därför kan det bara motiveras om de går under högtrafikerade gator, vilket inte är fallet här.

Om entrén i stället placeras längre västerut kommer det innebära att byggnaden hamnar ovanför spårtunnel och plattform samt närmare svaghetszonen i berget. Det skulle medföra att plattformen behöver breddas och förskjutas för att kunna hantera hisslösningen. En förskjutning och breddning av plattformen skulle innebära svårigheter att uppnå en bra spårgeometri, dels norrut under Saltsjön, men även

söderut med att få in växlarna direkt söder om plattformen för avgreningen Nacka-söderort. Det skulle alltså påverka spårdragningen och växellägen negativt. En placering längre västerut skulle därtill minska tillgängligheten för de som har Ersta som målpunkt.

Vad gäller tillgänglighet i allmänhet bedöms inte de nackdelar som nytt planförslag kan medföra överväga fördelarna som det innebär med en omlokalisering av biljetthall med entré enligt nytt förslag. Förvaltningen ser fram emot att i kommande projektering och i det fortsatta samarbetet med staden utforma en byggnad med goda anföringsmöjligheter, lösning för sophämtning och tillgänglighet för trafikanter. Inom ramen för det samarbetet kan även ansvar för drift och underhåll av ytor diskuteras.

Förvaltningen avser att tillsammans med staden utforma en stationsbyggnad som möjliggör för staden att planera för en cykelparkering i anslutning till stationen.

Då förvaltningen i samråd med Stockholms stad hade beslutat sig för att föreslå en ny placering av biljetthall och entré var det även viktigt att så fort som möjligt samråda om detta med berörda från bland annat allmänheten. Den information och de skisser som fanns i publicerad samrådshandling om kompletterande samråd för Sofia var det som då fanns tillgängligt.

Ytor för tillfälligt nyttjande kommer att indexeras och tidsättas till granskningsskedet. En bilaga kommer också att finnas till plankartorna för tillfälligt nyttjande som beskriver tillgänglighet och framkomlighet. Dialog sker med Stockholms stad kring ytorna och bilagan. När byggnationen är avslutad återställs dessa ytor (om inte annat överenskommes med fastighetsägaren) och lämnas tillbaka till fastighetsägaren. Genom det genomförandeavtal som arbetas fram av berörda kommuner och förvaltningen följer hur återställande av tillfälligt nyttjade ytor ska ske samt samordningsformer för förankring av projektering och utförande.

Målsättningen är dock att minimera ytanspråk och att minimera omgivningspåverkan. Etableringsytorna kommer där det är nödvändigt att avskärmas mot omgivningen för att de ska störa så lite som möjligt och för att minimera risken för olyckor. Dessa ytor ska återställas efter att byggnationen är slut. Förvaltningen planerar att inte ianspråkta gatumark tillfälligt kring parken. Ersta trappor kommer inte att behöva stängas av på grund av tunnelbaneutbyggnaden. Nedre delen av de trappor som leder ner till centrala delen av parken kommer dock att behöva stängas av under byggtiden. Trapporna går att nå från ovasidan men det går inte att ta sig hela vägen ner eftersom nedre delen kommer för nära ett schakt. Trapporna kommer att återställas i samråd med Stockholms stad efter byggtidens slut. Trapporna närmare Tjärhovsgatan kommer att behöva stängas av en kortare tid i samband med att en elnätstation flyttas.

Förvaltningen tackar staden för upplysning om troliga synpunkter på bullervillkor.

För stadens tidigare synpunkter hänvisar förvaltningen till den i februari år 2016 publicerade samrådsredogörelse som går att finna på förvaltningens webbplats, nyatunnelbanan.sll.se/sv/nacka-soderort-beslut.

Vad gäller antal uppgångar har ett antal olika stationsentréer och stationslägen utretts för att kunna ta fram de mest lämpade placeringarna. Vid valen av stationslägen och entréer har flera typer av aspekter beaktats som tillgänglighet, trafiksäkerhet för samtliga resenärer, miljö, befintlig och planerad bebyggelse, sociala aspekter, verksamheter, skolor, konflikter mellan anläggningar, geometri, rådhög, kultur- och naturmiljö, byggbarhet och byggtid samt kostnad. Statistik över boende, arbetande och besökare i området, idag och år 2030, har

analyserats. Utifrån analysen har det studerats hur olika stationsplaceringar kopplar till annan kollektivtrafik och viktiga målpunkter samt att så många som möjligt enkelt ska kunna nå dessa. De stationsentréer och stationslägen som föreslagits är de som bedöms uppfylla dessa kriterier bäst. I Idéstudien, Lokaliseringsutredningen och PM Stationstillgänglighet som finns att läsa på förvaltningens hemsida nyatunnelbanan.sll.se, finns mer information kring val av entréer.

Vad gäller station Sofia har alternativa entréer valts bort på grund av långt avstånd mellan entré och biljetthall, långa gångar under mark som upplevs otrygga och är dyra att anlägga, konflikt med befintlig Saltsjöbana, en svaghetszon i berget och att det vore komplicerat att bygga hiss och hiss i tät stadsmiljö. Exempelvis har lägen nära Ersta sjukhus och mot Tjärhovsplan studerats och dessa platser har valts bort eftersom att avståndet blir långt mellan entrén och biljetthallen. Alternativet vid Skånegatan valdes bort för att det bedömdes bli en för dyr lösning och att det hade varit komplicerat att bygga en uppgång med hiss och hiss i den täta stadsmiljön.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet ställer sig mycket positivt till den föreslagna utbyggnaden av tunnelbanan men har tidigare haft synpunkter på linjedragningar och föreslagna stationslägen. För station Sofias del beklagar rådet att uppgången mot just Sofia tagits bort. Skönhetsrådet finner förslaget bättre ur resenärens perspektiv eftersom en omstigningsnivå tas bort, men anser att den stora tillkommande byggnaden som förslaget förutsätter, är ett problem för parkmiljön. Det föreslagna stationshusläget mitt i parken medför att mycket lite kvalitativ parkmark kommer att återstå. Den höjd som hissmaskineriet kräver, uppemot tre våningar, finner rådet mycket problematisk i stadsbilden.

Skönhetsrådet anser att förslaget bör bearbetas så att dessa intrång i stads- och parkmiljö minskar. Möjligheten att flytta in uppgången och det höga maskineriet i Stigbergets näraliggande brant bör studeras före arbetet med stationsuppgången beslutas.

Bemötande:

Den förstudie för tunnelbana till Nacka, idéstudie för utbyggnad till Gullmarsplan/söderort och lokaliseringsutredning (Sofia–Gullmarsplan/söderort) som har genomförts har resulterat i val av sträckning.

Inför tunnelbaneutbyggnaden har ett antal olika stationsentréer och stationslägen utretts för att kunna ta fram de mest lämpade placeringarna. Vid valen av stationslägen och entréer har flera typer av aspekter beaktats som tillgänglighet, trafiksäkerhet för samtliga resenärer, miljö, befintlig och planerad bebyggelse, sociala aspekter, verksamheter, skolor, konflikter mellan anläggningar, geometri, rådighet, kultur- och naturmiljö, byggbarhet och byggtid samt kostnad. Statistik över boende, arbetande och besökare i området, idag och år 2030, har analyserats. Utifrån analysen har det studerats hur olika stationsplaceringar kopplar till annan kollektivtrafik och viktiga målpunkter samt att så många som möjligt enkelt ska kunna nå dessa. De stationsentréer och stationslägen som föreslagits är de som bedöms uppfylla dessa kriterier bäst. I Idéstudien, Lokaliseringsutredningen och PM Stationstillgänglighet som finns att läsa på förvaltningens hemsida nyatunnelbanan.sll.se, finns mer information kring val av entréer.

Sträckningen via Sofia har valts på grund av att den sträckningen är en behövande utveckling för framtiden samt att den bidrar till en hållbar infrastruktur i Stockholmsområdet. Busstrafiken som finns i området är inte tillräcklig för att klara

den framtida kapaciteten. Sträckningen avlastar även Slussen som idag är en hårt belastad del av tunnelbanan.

Flera alternativ har studerats för att mer exakt bestämma en lokalisering för entréerna. Alternativ till nuvarande planförslag har valts bort på grund av långt avstånd mellan entré och biljetthall, långa gånger under mark som upplevs otrygga och är dyra att anlägga, konflikt med befintlig Saltsjöbana, en svaghetszon i berget eller att det vore komplicerat att bygga hissachakt i tät stadsmiljö.

Schaktstorleken som krävs för en station med enbart ett schakt för hissar är omfattande och med de möjliga lägena för linjen begränsas antalet tänkbara platser för placering av stationen och dess entréer. Utifrån dessa kriterier är Stigbergsparken den plats som ger minst negativ påverkan under byggtiden.

Med nytt val av stationsentré i Stigbergsparken har hänsyn tagits till den svaghetszon i berget som (med tidigare förslag) hade medfört ett försvårande tekniskt arbete med risk för ett uppskjutande av tidplan, ökade kostnader och risk för störningar i driftskedet då bergspänningar i zonen kan öka med tiden och medföra ett ökat behov av underhåll och kompletterande bergförstärkning. Det har också tagits hänsyn till trygghet och säkerhet i och med att hissarna kan landa i marknivå. Då nytt förslag inte innebär några större skillnader i påverkan vad gäller park- och kulturmiljön i Stigbergsparken och att bedömda konsekvenser är desamma som i tidigare förslag bedöms det nya förslaget vara det mest lämpliga förslaget.

Om stationsbyggnad i stället placeras längre österut i parken, närmare Ersta, skulle det innebära djupare och mer tekniskt komplicerad jordschakt och det skulle även innebära längre underjordspassage till plattformen. Långa gånger under mark upplevs som otrygga av många resenärer och är därtill dyra att anlägga. Därför kan det bara motiveras om de går under högtrafikerade gator, vilket inte är fallet här.

Om entrén i stället placeras längre västerut kommer det innebära att byggnaden hamnar ovanför spårtunnel och plattform samt närmare svaghetszonen i berget. Det skulle medföra att plattformen behöver breddas och förskjutas för att kunna hantera hisslösningen. En förskjutning och breddning av plattformen skulle innebära svårigheter att uppnå en bra spårgeometri, dels norrut under Saltsjön, men även söderut med att få in växlarna direkt söder om plattformen för avgreningen Nacka-söderort. Det skulle alltså påverka spårdragningen och växellägen negativt. En placering längre västerut skulle därtill minska tillgängligheten för de som har Ersta som målpunkt.

Att placera stationens biljetthall och entré i Stigberget är inte möjligt på grund av andra befintliga anläggningar.

I den fortsatta gestaltningen är det viktigt att säkerställa visuell kontakt mellan parkrum och bakomliggande bergbrant samt i öst-västlig riktning genom byggnaden. Tanken är vidare att koppla stationens identitet till Södermalm och Stigbergsparken och förkastningsbranten samt att även uppnå en orienterbarhet och trygghet genom att skapa så god kontakt som möjligt mellan parkmiljön och Folkungagatan och övrig närliggande stadsbebyggelse.

Förvaltningen har tidigare tagit fram ett gestaltungsprogram som övergripande anger en gemensam grund för gestaltning av de planerade stationerna. Utformning av varje entré och biljetthall ska enligt programmet anpassas efter förutsättningar på

platsen och i gestaltningen ska genomtänkta val göras med avseende på bland annat material och färg och byggnader ska upplevas som trygga tillskott i parken.

Fortsatt planering och utformning av stationsbyggnad sker i nära samarbete med Södermalms stadsdelsförvaltning, Stadsmuseet och representanter från flera fackförvaltningar på Stockholms stad.

Stockholms stad planerar därtill en upprustning av parken i samband med utbyggnaden av stationen. Vad konsekvenserna blir exakt för parken beror då, förutom på byggnadsutformningen, även på hur kvarvarande delar av Stigbergsparken utformas.

Under året har det gjorts optimeringar i projekteringsarbetet och det har resulterat i att ventilation ska ske mekaniskt vilket i sin tur innebär att behovet av separata tryckutjämningschakt med tillhörande torn försvunnit. Tryckutjämningschaktet hade varit cirka 1 meter högt, schaktets tvärsnittsarea cirka 25 kvadratmeter och gallerarean hade varit cirka 25 kvadratmeter. Jämfört med det planförslag (som inkluderade tryckutjämningschakt) som det nyss samråts om blir byggnadsvolymen därför mindre enligt angivna mått.

Ambitionen är att minska ner storleken och höjden ytterligare om det är möjligt och arbete pågår för att hitta lösningar som innebär att byggnaden kan bli mindre utan att försämrade funktion och säkerhet.

Inkomna synpunkter från organisationer

Södermalms hyresgästförening

Föreningen undrar hur utrymning nu förenklas genom endast en utgång och med bara hissar ner till plattformen. Föreningen menar vidare att det ska vara två av varandra oberoende utgångar och därtill att en utrymning via tunnelsystemet med nödutgångar inom visst avstånd från stationen (max 100 meter) ska finnas. Föreningen menar också att hissar endast får användas vid brand om de är utformade för det.

Föreningen tycker att det är viktigt för karaktären på området att bibehålla parkmiljön och att återuppbygga lekparken i Stigsbergsparken, för att ge kvarteren vid Folkungagatan lite lugn och för Ersta sjukhus skull.

Bemötande:

Utrymning, exempelvis på grund av brand, kan ske från stationen genom två av varandra oberoende vägar, dels genom hissarna, dels genom trappor.

Hissarna kommer vara utformade för utrymning. Med det nya förslaget landar de i marknivå och personer som utrymmer med hissarna kan ta sig direkt ut till det fria utan nivåskillnader efter att de har klivit ut ur hissen. På samma sätt underlättar det även för räddningstjänsten vid en insats.

Sammantaget medför det nya förslaget stora fördelar för tryggheten och säkerheten på stationen och uppfyller de krav som ställs på utrymnings säkerheten.

I den fortsatta gestaltningen är det viktigt att säkerställa visuell kontakt mellan parkrum och bakomliggande bergbrant samt i öst-västlig riktning genom byggnaden. Tanken är vidare att koppla stationens identitet till Södermalm och Stigbergsparken och förkastningsbranten samt att även uppnå en orienterbarhet och

trygghet genom att skapa så god kontakt som möjligt mellan parkmiljön och Folkungagatan och övrig närliggande stadsbebyggelse.

Förvaltningen har tidigare tagit fram ett gestaltungsprogram som övergripande anger en gemensam grund för gestaltning av de planerade stationerna. Utformning av varje entré och biljetthall ska enligt programmet anpassas efter förutsättningar på platsen och i gestaltningen ska genomtänkta val göras med avseende på bland annat material och färg och byggnader ska upplevas som trygga tillskott i parken.

Fortsatt planering och utformning av stationsbyggnad sker också i nära samarbete med Södermalms stadsdelsförvaltning, Stadsmuseet och representanter från flera fackförvaltningar på Stockholms stad.

Stockholms stad planerar därtill en upprustning av parken i samband med utbyggnaden av stationen. Vad konsekvenserna blir exakt för parken beror då, förutom på byggnadsutformningen, även på hur kvarvarande delar av Stigbergsparken utformas.

Inkomna synpunkter från företag

E.ON Värme

E.ON Värme i Stockholm har inget att erinra.

Bemötande:

Förvaltningen tackar för inlämnat yttrande.

Inkomna synpunkter från fastighetsägare

Brf Flaggan 3, Stockholm

Föreningen tycker att det är en stadsbyggnadsmässigt mycket olycklig lösning att lägga en stor byggnad mitt i parken nära berget och långt ifrån befintliga gator. Föreningen tycker att det stör bilden av berget och delar parkrummet med alldeles för stor byggnad.

Föreningen tycker att de återstående delarna av parken kommer att bli små och sönderslagna genom placeringen av en stor byggnad i mitt i parken. Parkkänslan kommer också att minska av att det kommer krävas hårdgjorda angöringsvägar genom parken.

Föreningen tycker att byggnaden tar väldigt stor yta i anspråk.

Föreningen tycker att det nya planförslaget innebär en orimligt hög volym och menar att illustrationen som visades på samrådet var missvisande.

Föreningen vill behålla träd som ska fällas framför planerad ingång och framhåller trädens funktion i syresättning.

Föreningen har uppfattat att det nya planförslaget är ett ekonomiskt beslut från förvaltningen. Föreningen ställer sig även frågande till att resenärer skulle utsättas för risker med lång gångpassage under jord som uppgång österut skulle innebära och exemplifierar med längre gångtunnlar vid T-centralen och Fridhemsplan.

Sammanfattningsvis tycker föreningen att tidigare förslag med två entréer nära Folkungagatan var bättre och att det hade fördelen att inte påverka parken lika mycket eller stadsbilden med parkens bergssluttning. Det borde finnas ekonomiskt utrymme för att ta bättre vara på parken även om det är dyrare. Föreningen tycker att det är bättre om byggnaden flyttas närmare gatan eller längre in i berget med en mindre utgång om det är genomförbart samt att byggnaden får lägre höjd. Föreningen efterlyser även utgång i flera riktningar och med så få hårdgjorda parkvägar som möjligt.

Bemötande:

Stationsentrén i Stigbergsparken bedöms medföra att parken förlorar delar av sin nuvarande rumslighet och innebär ökade flöden av människor och förändrade rörelsemönster. Detta ändrar parkens karaktär från ett parkrum, primärt utformat för vistelse och lek, till delvis en målpunkt och nod för kollektivtrafik. Planförslagets ytanspråk motsvarar ungefär tidigare förslags sammanlagda delar. För stads- och landskapsbilden samt rekreation vid Stigbergsparken bedöms ingreppet liksom tidigare medföra stora negativa konsekvenser.

Med nytt val av stationsentré i Stigbergsparken har hänsyn tagits till den svaghetszon i berget som (med tidigare förslag) hade medfört ett försvårande tekniskt arbete med risk för ett uppskjutande av tidplan, ökade kostnader och risk för störningar i driftskedet då bergspänningar i zonen kan öka med tiden och medföra ett ökat behov av underhåll och kompletterande bergförstärkning. Det har också tagits hänsyn till trygghet och säkerhet i och med att hissarna kan landa i marknivå.

Om stationsbyggnad i stället placeras längre österut i parken, närmare Ersta, skulle det innebära djupare och mer tekniskt komplicerad jordschakt och det skulle även innebära längre underjordspassage till plattformen. Långa gångar under mark upplevs som otrygga av många resenärer och är därtill dyra att anlägga. Därför kan det bara motiveras om de går under högtrafikerade gator, vilket inte är fallet här.

Om entrén i stället placeras längre västerut kommer det innebära att byggnaden hamnar ovanför spårtunnel och plattform samt närmare svaghetszonen i berget. Det skulle medföra att plattformen behöver breddas och förskjutas för att kunna hantera hisslösningen. En förskjutning och breddning av plattformen skulle innebära svårigheter att uppnå en bra spårgeometri, dels norrut under Saltsjön, men även söderut med att få in växlarna direkt söder om plattformen för avgreningen Nacka-söderort. Det skulle alltså påverka spårdragningen och växellägen negativt. En placering längre västerut skulle därtill minska tillgängligheten för de som har Ersta som målpunkt.

Att placera stationens biljetthall och entré i Stigberget är inte möjligt på grund av andra befintliga anläggningar.

I den fortsatta gestaltningen är det viktigt att säkerställa visuell kontakt mellan parkrum och bakomliggande bergbrant samt i öst-västlig riktning genom byggnaden. Tanken är vidare att koppla stationens identitet till Södermalm och Stigbergsparken och förkastningsbranten samt att även uppnå en orienterbarhet och trygghet genom att skapa så god kontakt som möjligt mellan parkmiljön och Folkungagatan och övrig närliggande stadsbebyggelse.

Förvaltningen har tidigare tagit fram ett gestaltungsprogram som övergripande anger en gemensam grund för gestaltning av de planerade stationerna. Utformning av varje entré och biljetthall ska enligt programmet anpassas efter förutsättningar på platsen och i gestaltningen ska genomtänkta val göras med avseende på bland annat material och färg och byggnader ska upplevas som trygga tillskott i parken.

Planering och utformning av stationsbyggnad sker i nära samarbete med Södermalms stadsdelsförvaltning, Stadsmuseet och representanter från flera fackförvaltningar på Stockholms stad. Ett färdigt förslag vad gäller byggnadens kontur och därmed markanspråket kommer att finnas framtaget då järnvägsplanen går ut på granskning.

Stockholms stad planerar samtidigt en upprustning av parken i samband med utbyggnaden av stationen. Vad konsekvenserna blir för parken beror då, förutom på byggnadsutformningen, även på hur kvarvarande delar av Stigbergsparken utformas.

Vad gäller utgång i flera riktningar är inget bestämt ännu men i utformningsarbetet har frågan lyfts om att möjligen ha entrédörrar i riktning mot Folkungagatan och Tjärhovsplan.

Skissförslag i kompletterande samrådshandling visade att byggnadshöjden var cirka 10–11 meter och byggnaden kommer inte att bli högre än så. Höjden 10–11 meter gäller därtill inte hela byggnadens höjd utan de delar som sträcker sig längst upp, det vill säga så kallade hisstoppar. Resterande delar av byggnaden varierar i höjd men sträcker sig aldrig högre upp än hisstopparna.

Under året har det gjorts optimeringar i projekteringsarbetet och det har resulterat i att ventilation ska ske mekaniskt vilket i sin tur innebär att behovet av separata tryckutjämningschakt med tillhörande torn försvunnit. Tryckutjämningschaktet hade varit cirka 1 meter högt, schaktets tvärsnittsarea cirka 25 kvadratmeter och gallerarean hade varit cirka 25 kvadratmeter. Jämfört med det planförslag (som inkluderade tryckutjämningschakt) som det nyss samråtts om blir byggnadsvolymen därför mindre enligt angivna mått.

Ambitionen är att minska ner storleken och höjden ytterligare om det är möjligt och arbete pågår för att hitta lösningar som innebär att byggnaden kan bli mindre utan att försämra funktion och säkerhet. Entrén- och biljetthallsmiljön ska till exempel fortsatt vara lätt att överblicka, vilket inger trygghet och underlättar orientering. Det ska vara tillräckligt med ytor och en tydlig rumslig organisation som minimerar antalet konfliktpunkter.

Då Stigbergsparken inte hyser några höga naturvärden bedöms ingreppen i parkmiljön medföra små negativa konsekvenser ur detta perspektiv i driftskedet både med detta planförslag och tidigare förslag. Det faktum att en alléträdsrad kan bevaras i planförslaget medför lokalt något mindre negativ påverkan för biotopen men innebär inga påtagliga förändringar i konsekvenser för naturvärdet. Förvaltningen kommer i möjligaste mån bevara och skydda träd under byggtiden men vissa träd kommer att behövas tas ned.

Stockholms Kooperativa Bostadsförening (SKB), Maltet 1, Stockholm

SKB vill självklart inte hindra en positiv utveckling med utbyggd tunnelbana, allt vad som där hör till. För att minska påverkan på SKB:s permanent boende hyresgäster vill vi lämna följande förslag till förbättringar av friskluftsintagets utformning och placering.

- Friskluftsintagen bör utformas som utsträckta rektanglar, snarare än kvadrater (gäller tvärsnittsarean). Förslagsvis endast 1 meter breda, men betydligt lägre än förslaget.
- Friskluftsintagen bör förläggas så långt från befintliga bostadshus som möjligt, så nära gångvägen som möjligt.
- Friskluftsintagen bör förläggas så långt västerut som möjligt. För SKB:s del gärna i parken vid Maltgatans södra fond och parken ytterligare ett ”snäpp” västerut. Då kommer det så långt från permanenta bostäder som möjligt.

Bemötande:

Arbete fortgår med projektering och utformning av friskluftsintagen inom Stockholms stads fastighet Hammarbyhöjden 1:1 som angränsar till fastigheten Maltet 1 ägd av SKB. En ändrad placering i parken vid Maltgatans södra fond är inte möjlig på grund av andra anläggningar på platsen. Förvaltningen noterar synpunkterna och arbetar vidare med att optimera en lösning.

Inkomna synpunkter från ledningsägare

Ellevio

Ellevio regionnät har en högspänningskabel förlagd i tunnel i anslutning till utpekad område. Ellevios anläggningar kan påverkas genom exempelvis sprängning, borrar, vibrationer och sättningar men utgår från att denna typ av påverkan inte kommer att ske. Ellevio efterfrågar effektbehovet för utbyggnaden, både för verksamheter under byggtid och under drifttid.

Ellevio lokalnät har en nätstation i direkt anslutning till där ny entrébyggnad planeras.

Ellevio har ett större 11 kV-kabelstråk som är i direkt konflikt med planerad entrébyggnad. Nytt läge för stråket behöver bestämmas.

Nätstationens och kablarnas funktioner måste kunna upprätthållas både under och efter utförda arbeten med järnvägsplanen.

I närheten av Ersta Trappor finns ytterligare en nätstation. Ellevio förutsätter att den stationen inte påverkas.

För att samråda om anläggningarna önskas att förvaltningen tar kontakt med Ellevio.

Bemötande:

Förvaltningen har kontakt med Ellevio och avser att ha en fortsatt dialog gällande påverkan på Ellevios anläggningar i området. Ellevios projektörer är inbjudna till ledningssamordningsmöten tillsammans med förvaltningen där frågor som dessa diskuteras.

Frågor gällande det totala effektbehovet hanteras i fortsatt detaljprojektering.

Hänsyn har tagits i projekteringen till att inte försvåra framtida in- och utmatningar till stationen.

För omgivningspåverkan så avser förvaltningen föra en dialog med de fastighets- eller anläggningsägare samt verksamhetsutövare som är särskilt berörda av projektet.

Samverkansavtal med Ellevio är tecknat under 2016. Där genomförandeavtal behövs kommer sådana att ingås.

Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom planområdet.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Bemötande:

För att reglera ersättning och parternas åtaganden vid genomförande av nödvändiga ändringar och omläggningar har Skanova och förvaltningen i juli 2016 slutit ett samverkansavtal som inkluderar en mall som ska användas för tecknande av projektspecifika genomförandeavtal.

Förvaltningen är medveten om att Skanova har teleanläggningar i området.

Förvaltningen kommer att ta kontakt med Skanova angående detta i god tid före produktionsstart. Om genomförandeavtal behövs kommer det att ingås.

AB Fortum Värme

Inom planområdet finns befintliga fjärrvärmeledningar. För planering av eventuella ledningsomläggningar och nya ledningsdragningar samt säkra befintlig drift med så få driftstörningar som möjligt framhåller Fortum att det är bra med tidig information och samrådsmöten.

Fortum har ledningstunnlar som berörs av tunnelbaneutbyggnaden. Det finns ett samverkansavtal och säkerhetsskyddsavtal med förvaltningen.

Eventuella kollisioner med gasnätet får hanteras i projekteringsmöten.

Bemötande:

Förvaltningen har kontakt med Fortum och avser att ha en fortsatt dialog gällande påverkan på Fortum anläggningar i området. Arbete drivs i enlighet med tidigare tecknade avtal samt överenskommen avtalsmall för genomförandeavtal.

Tillfrågade som ej inkommit med synpunkter

- AB Stockholms Spårvägar
- Arbetsmiljöverket
- Arriva
- Barnombudsmannen
- Bergsstaten
- Boverket
- Cykelfrämjandet
- DHR Stockholms läns distrikt
- E.On elnät
- Elsäkerhetsverket
- Energimyndigheten
- Fastighetsägarna Stockholm
- Fjärrvärmebyrå
- Fortifikationsverket
- Friluftsrämjandet Stockholm (lokalavdelning)
- Fältbiologerna Rikskansliet
- Fältbiologerna Stockholm-Uppland-Gotland
- Företagarna (Huvudkontor)
- Företagarna Stockholms Stad
- Försvarsmakten
- Handikappföreningarnas samarbetsorgan (HSO) i Stockholms län
- Havs- och vattenmyndigheten
- Hyresgästföreningen region Stockholm
- Kammarkollegiet
- Keolis Sverige AB
- Kollektivtrafikant Stockholm
- Konsumentföreningen Stockholm
- Motorförarnas Riksförbund
- MTR Stockholm AB
- Naturskyddsföreningen Stockholm
- Naturskyddsföreningen
- Naturskyddsföreningen i Stockholms län
- NTF, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande
- Pensionärernas Riksorganisation, PRO Stockholms län
- Polisen Stockholm
- Post- och telestyrelsen
- Riksantikvarieämbetet
- Riksförbundet Pensionärsgrupp, Distriktet Stockholm-Gotland
- Rikspolisstyrelsen
- Samfundet S:t Erik
- Skolfastigheter i Stockholm AB, SISAB
- SJ
- SLL, Centrum för arbets- och miljömedicin
- SLL, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen
- SLL, Stockholms läns landsting
- Svenska turistföreningen, STF
- Stockholm Business region
- Stockholm parkering
- Stockholm Vatten AB
- Stockholms Hamnar AB

- Stockholms Herpetologiska Förening
- Stockholms läns museum
- Stockholms Naturskyddsförening
- Stockholms ornitologiska förening (StOF)
- Stockholms sjögård
- Stockholms stad
- Stockholmståg
- Stokab
- Svensk handel
- Svensk kollektivtrafik
- Svenska Kommunal Pensionärers förbund, SKPF
- Svenska kyrkan
- Svenska spårvägssällskapet
- Sveriges hembygdsförbund
- Sveriges Ornitologiska Förening
- Sveriges Pensionärers Riksförbund, SPRF Stockholmsdistriktet
- Sveriges Pensionärsförbund, SPF Stockholmsdistriktet
- Synskadades Riksförbund, SRF Stockholms och Gotlands län
- Södermalmsparkens vänner
- Söderorts Naturskyddsförening
- Taxi Trafikförening UPA
- TDC
- Tele2
- Telenor
- TeliaSonera AB
- Tillväxtverket
- Vattenfall Eldistribution AB
- Vattenmyndigheten Norra östersjöns vattendistrikt
- Vi resenärer
- Yimby

Tillfrågade som meddelat att de avstår från att yttra sig

- Folkhälsomyndigheten
- Sveriges geologiska undersökning
- Fotgängarnas förening, FOT
- Kemikalieinspektionen
- Transportstyrelsen
- Naturvårdsverket
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Statens fastighetsverk

Bilaga 1 – Sändlista

AB Stockholms Spårvägar
Arbetsmiljöverket
Arriva Sverige AB
Barnombudsmannen
Bergsstaten
Boverket
Cykelfrämjandet
DHR Stockholms läns distrikt
E.On elnät
Ellevio
Elsäkerhetsverket
Energimyndigheten
Eon Värme
Fastighetsägarna Stockholm
Fjärrvärmebyrån
Folkhälsomyndigheten
Fortifikationsverket
Fortum
Fortum Värme
Fotgängarnas förening, FOT
Friluftsförbundet Stockholm (lokalavdelning)
Fältbiologerna Rikskansliet
Fältbiologerna Stockholm-Uppland-Gotland
Företagarna (Huvudkontor)
Företagarna Stockholms Stad
Försvarmakten
Handikappföreningarnas samarbetsorgan (HSO) i Stockholms län
Havs- och vattenmyndigheten
Hyresgästföreningen region Stockholm
Kammarkollegiet
Kemikalieinspektionen
Keolis Sverige AB
Kollektivtrafikant Stockholm
Konsumentföreningen Stockholm
Luftfartsverket
Länsstyrelsen i Stockholms län
Miljömedicin
Motorförarnas Riksförbund
MTR Stockholm AB
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
Naturskyddsföreningen Stockholm
Naturskyddsföreningen
Naturskyddsföreningen i Stockholms län
Naturvårdsverket

NTF, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande
Pensionärernas Riksorganisation, PRO Stockholms län
Polisen Stockholm
Post- och telestyrelsen
Riksantikvarieämbetet
Riksförbundet Pensionärsgemenskap, Distriktet Stockholm-Gotland
Rikspolisstyrelsen
Samfundet S:t Erik
Skolfastigheter i Stockholm AB, SISAB
SJ
Sjöfartsverket
Skanova
Skönhetsrådet
SLL, Centrum för arbets- och miljömedicin
SLL, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen
SLL, trafikförvaltningen
SMHI
Statens Fastighetsverk
Statens geotekniska institut
Svenska turistföreningen, STF
Stockholm Business region
Stockholm Gas AB
Stockholm parkering
Stockholm Vatten AB
Stockholms Hamnar
Stockholms Herpetologiska Förening
Stockholms läns landsting
Stockholms läns museum
Stockholms ornitologiska förening (StOF)
Stockholms sjögård
Stockholms stad, Kommunstyrelsen
Stockholmståg
Stokab
Storstockholms brandförsvär
Strålsäkerhetsmyndigheten
Svensk handel
Svensk kollektivtrafik
Svenska Kommunal Pensionärers förbund, SKPF
Svenska Kraftnät
Svenska kyrkan
Svenska spårvägssällskapet
Tele2
Telenor

Sveriges geologiska undersökning (SGU)
Sveriges hembygdsförbund
Sveriges Ornitologiska Förening
Sveriges Pensionärers Riksförbund, SPRF Stockholmsdistriktet
Sveriges Pensionärsförbund, SPF Stockholmsdistriktet
Synskadades Riksförbund, SRF Stockholms och Gotlands län
Södermalmsparkens vänner
Söderorts Naturskyddsförening
Taxi Trafikförening UPA

TDC
TeliaSonera AB
Tillväxtverket
Trafikverket
Transportstyrelsen
Vattenfall Eldistribution AB
Vattenmyndigheten Norra östersjöns vattendistrikt
Vi resenärer
Yimby

Bilaga 2 - Mötesserier

Mötesdatum	Intressenter	Syftet med mötet/mötesserien
Start 2012-08-17	Nacka, Värmdö, Stockholm, TrV	Utbyte av information Mötesserie – start aug 2012
Start 2012-09-06	Politiker Landsting, Nacka, Stockholm och Värmdö	Informera Mötesserie – start aug 2012
Start Januari, 2013	Trafikverket	Mötesserie för att titta på ev samförläggning.
Start 2012-10-01	Nobel Center och Exploaterings-kontoret	Mötesserie – start aug 2012 NPC ska bygga en byggnad som kommer i konflikt med den arbetstunnel som finns vid Kungsträdgårdens t-banestation.
Start Januari, 2013	CTS, Centre for Transport Studies vid KTH	CTS vill vara med och tycka om analyser och samhällsekonomi.
2012-12	Nacka kommun	Projektet ville informera sig om var Nacka vill ha sina stationer.
Start 2013-02-28	Nacka kommun, Värmdö kommun, Stockholms stad	Mötesserie start 2013-02-28 Samordning kring formell planering av tunnelbana (detaljplane- och järnvägsplaneprocesser)
2013-03-04	Nacka kommun	Genomgång av stationslägen i Nacka och första information om depåfrågan. Vi lyfte också frågan om möjlig mark för depå i Nacka.
2013-06-13	Länsstyrelsen	Informera Länsstyrelsen generellt om projektet - var vi är nu och vilken planering/utredning som vi förutser framöver. Diskussion om behov av framtida eventuell tillåtlighetsprövning. Därutöver samråd

		om järnvägsplanens MKB-avgränsning.
Start 2014-11-14	Ersta sjukhus, Stockholms stad, trafikförvaltningen	Mötesserie start 2014-11-14 Information från Ersta sjukhus om planering av ny- och ombyggnad av sjukhuset Information och samordning avseende arbetstunnel och Station Sofia samt pågående dialog om omgivningspåverkan under byggskedet
Start 2014-06-26	Svenska kraftnät	Mötesserie kring korsningen mellan den tänkta sträckningen för Citylink etapp 2 och tunnelbanan mot Söderort. Även samordning mätningar, kontrollprogram mm.
Start 2014-12-01	Atrium Ljungberg, Nacka kommun	Mötesserie avseende station Sickla
Start 2015-02-25	Unibail-Rodamco, Nacka kommun	Mötesserie avseende station Nacka C
2015-03-06	MTR	Informationsmöte nya tunnelbanan respektive MTR:s verksamhet
Start 2015-02-20	Skanska, Stockholms stad	
2015-03-09	Nacka kommun miljöenheten	Tillsynsmöte med Miljöenheten, Nacka kommun
Start 2015-03-11	SFV	Mötesserie nya tunnelbanan
Start 2015-01-08	Svenska kyrkan och Nacka församling	Mötesserie nya tunnelbanan
2015-03-25	Villaföreningen Lindegård	Informationsmöte nya tunnelbanan
Start 2015-03-30	Stadsholmen	Mötesserie nya tunnelbanan
2015-04-01	Nacka Energi	Informationsmöte nya tunnelbanan
2015-04-27	Brf Sjöstadsparterren	Informationsmöte nya tunnelbanan

2015-05-20	Nobel center	Mötesserie nya tunnelbanan
Start 2015-05-20	Länsstyrelsen, Nacka kommun och Stockholms stad	Mötesserie
Start 2015-06-12	Stockholm Vatten, SFA	Samordningsmötesserie Gullmarsplan
2015-06-24	Räddningstjänsten	Möte om säkerhet vid Slakthusområdet och Sofia
Start 2015-08-20	Nacka kommun, Stockholms stad	Mötesserie Detaljplane- och järnvägsplanehandlingar
2015-08-31	Dianelunds båtklubb	Information och diskussion om tillgång till vinteruppställningsplats och ersättningsplatser.
2015-09-03	Tunnelbanepolisen	Möte om säkerhet vid Slakthusområdet och Sofia
2015-09-04	Stockholms stad/söderstaden (Slakthusområdet)	Presentera tunnelbanan för kommunikatören för Söderstaden och vice versa
2015-09-07	Länsstyrelsen	Samråd om provningsupplägg och villkorsförslag.
Start 2015-09-10	Einar Mattsson	Mötesserie nya tunnelbanan, platssamordning Sundstabacken
2015-09-17	Idrottsförvaltningen	Mötesserie nya tunnelbanan, platssamordning Sundstabacken
Start 2015-10-02	Olofsson bil	Mötesserie nya tunnelbanan, etablering inom Sicklaön 89:1
2015-10-13	Stockholms stad, Persikan	Presentation av vårt kommunikationsarbete och vice versa
2015-10-02	Nacka kommun, miljöenheten	Samrådsmöte med Nacka kommun om provnings- och villkorsupplägg för utbyggnad av tunnelbanan
Start 2015-10-15	Klövern	Mötesserie nya tunnelbanan
2015-10-21	Handikapp- och pensionärsorganisationer	Presentera typstationen och samråd om byggskedet Nacka söderort
2015-10-29	Brf-samrådet i Hammarby sjöstad	Presentera projektet och närområdespåverkan

2015-11-12	Stockholms stad, Miljöförvaltningen	Samråd om prövningsupplägg och villkorsförslag
2015-11-20	Eklidens skola, BKA, tre klasser i sjuan	Barnkonsekvensanalys
2015-11-20	Trafikverket	
2015-11-27	Stockholms stad, Nobel Center	Kommunikatörer som arbetar med Blasieholmen ses och stämmer av läget
2015-12-08	Boende i Järla i närheten av stationen	Informera om det nya läget för stationen och tunnelbanedragningen i Järla
2016-01-12	Stockholms stad och boende/fastighetsägare m fl i området	Stockholms stads samråd om Slakthusområdet
2016-01-13	Enskede gårds gymnasium	Barnkonsekvensanalys
2016-01-14	Hamnskolan, BKA	Barnkonsekvensanalys
2016-01-20	Nacka miljövårdsråd	Information om Järlaflytten och projektet generellt
2016-01-21	Södermalms socialdemokrater anordnade information om Förvaltningen2	Allmän presentation, fokus Hammarby kanal och Södermalm
2016-01-25	Sickla kommunikationsnätverk	Informera varandra om byggprojekt i Sickla/Henriksdal
2016-02-02	Nacka kommun, Länsstyrelsen, Stockholms stad	Samrådsmöte om upplägg av projektets miljöprövning
Start 2016-03-21	Micasa	Mötesserie med information och diskussion om tunnelbanans arbete och möjligheterna till en entré Information och diskussion om möjligheter och risker i ett samarbete.
2016-04-05	Trafikverket	
2016-04-22	Orion teatern	Informera om projektet
2016-06-10	SFV	Samordning Blasieholmen
2016-06-14	Trafikverket	
2016-05-11, 2016-06-02	Fabege	Mötesserie samordning och omgivningspåverkan i Hammarby sjöstad
Start 2016-02-11	Brostaden/Castellum	Mötesserie samordning Brostaden/Castellums

		bestånd och Fastighetsutveckling i Slakthusområdet
2016-06-09	Stockholms stad Förvaltningen	Att med Staden komma överens om placeringar av stationsbyggnaden/byggnader i Stigbergsparken.
2016-06-22	Stockholms stad Förvaltningen Sweco	Stigbergsparkens uppgångar diskuterades
2016-05-16	Förvaltningen och allmänheten	Informationsmöte, station Hammarby kanal
2016-07-01	Länsstyrelsen	Återkoppling om optimeringsarbete, diskussion om bmp-beslut
2016-07-04	Stockholms stad, Miljöförvaltningen	Återkoppling om optimeringsarbete
2016-08-29	Nacka kommun	Återkoppling om optimeringsarbete
Varannan vecka. Q3-Q4 2016	Stockholms Stad	Arbetsmöten för att samordna Sofia och Hammarby kanal med Sthlms stad.
2016-09-13, 2016-10-04	Trafikverket	Utreda konfliktpunkter mellan nya Tunnelbanan och Östlig förbindelse
2016-10-04	Trafikverket	
2016-10-12	TF:s resursgrupp för tillgänglighet	Avstämning tillgänglighetsfrågor
2016-10-21	Länsstyrelsen i Stockholms län, Nacka kommun, Stockholms stad	Möte om ventilation, luft, evakueringskoncept, projektering för vattenhantering, vattenkvalitet och arkeologi
Varannan vecka. Q3-Q4 2016	Stockholms Stad	Arbetsmöten för att samordna Sockenplan, station Slakthuset och station Gullmarsplan med Stockholms stad.
Varannan vecka. Q3-Q4 2016	Stockholms Stad	Avstämning av övergripande frågor avseende stationernas utformning, läge och påverkan på markytan

Varannan vecka. Q3-Q4 2016	Nacka Kommun; Trafikverket	Arbetsmöte för att samordna stationerna i Sickla, Järla och Nacka C.
Varannan vecka. Q3-Q4 2016	Nacka Kommun	Avstämning av övergripande frågor avseende stationernas utformning, läge och påverkan på markytan
2016-11-21	Klövern	Tunnelbanan i Slakthuset och de kopplingar/påverkan som norra uppgången har till/på Klöverns fastigheter
2016-11-22	Sjöstadsföreningen Hammarby Sjöstad	Presentation om vårt arbete med hjälp av samråds material.
2016-11-23	Länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholms stad, Nacka kommun	Möte om förhållningssätt till kommande detaljplaner; fastighetsindelningsplaner
2016-11-25	Länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholms stad, Nacka kommun	Möte om skyfall och biotopskydd
2016-11-28	Arriva	Nya tunnelbanan påverkan på Tvärbanan och Saltsjöbanan under byggtiden samt de kopplingar som finns mellan anläggningarna när T-banan är klar. Trafiksäkerhet under byggtiden samt vid färdigställandet.
2016-11-29	Castellum (f.d. Brostaden)	Tunnelbanan i Slakthuset och de kopplingar/påverkan som södra uppgången har till/på Castellums fastigheter
2016-11-24	Fabege	Genomgång av samrådshandlingar
2016-11-24	Brf Nacka kyrkby	Samråd kring ventilationsschaktets placering vid Kyrkstigen
2016-09-06	Einar Mattsson Projekt AB SFA	Gemensam arbetsmötesserie med EM och SFA angående markåtkomst Sundsta gård 2 och bolagets framtida intressen i området (se även post tidigare i listan)
2016-11-10	SISAB	Information om projektets påverkan på bolagets fastigheter genom

		presentation och genomgång av plankartor i samrådshandlingen
2016-12-07	Villaägare längs Odelbergsvägen	Information om utbyggnaden om tunnelbanan och påverkan på närområde, svara på frågor
2016-12-12	Brf Nacka kyrkby	Samråd kring ventilationsschaktets placering vid Kyrkstigen. Uppföljningsmöte
2016-12-15	Företagarföreningen Hammarby sjöstad	Information om utbyggnaden om tunnelbanan och påverkan på närområde, svara på frågor
Start 2016-10-17 (161101, 161212)	Alm Equity	Information om tunnelbaneutbyggnaden, samordning etableringsytor och byggnation vid station Järla
Start 2015-09-29 (161101, 161111)	Familjebostäder	Information om tunnelbaneutbyggnaden, fokus omgivningspåverkan runt Sockenplan
2016-11-15	Brandstationen i Järla	Information om tunnelbaneutbyggnaden, samordning trafikomläggningar och etableringsområde vid Järla
2016-11-23	Järlahuset	Information om tunnelbaneutbyggnaden, samordning trafikomläggningar och etableringsområde vid Järla
2016-11-22	Brf-sammanslutningen i Sjöstan	Information om tunnelbaneutbyggnaden
Månadsvisa möten	Styrgrupp med representanter från kommuner (Solna, Stockholm, Järfälla, Nacka), Trafikverket samt staten via kansliet för 2013 års Stockholmsförhandling	Förvaltningschefens forum för rapportering och övergripande strategiska frågor gentemot intressenterna i 2013 års Stockholmsförhandling.
2016-02-16 (om Risk), 2016-08-22 (om MKB- metodik och luft), 2016-10- 28 (om Risk och säkerhet)	Länsstyrelsen - planläggning	
Mötesserie Delprojektövergripande	Järfälla och Nacka kommun, Solna och Stockholms stad	Syftet med arbetsgruppen är att utnyttja och sprida den

arbetsgrupp för plan- och markfrågor.		samlade erfarenheten i gruppen så att den kommer alla delprojekt till del. Syftet är också att likforma planprocess och planhandlingar för de olika delprojekten i den mån det är motiverat.
Mötesserie delprojektövergripande bygglovsfrågor.	Järfälla och Nacka kommun, Solna och Stockholms stad	Syftet är att i så stor utsträckning som möjligt nå samsyn om hur bygglovshandlingen ska ske.
Mötesserie Samverkansgrupp brand- och personsäkerhet.	Länsstyrelsen, SSBF, SBFF, Brandkåren Attunda, kommunerna, MSB, Transportstyrelsen, AV etc.	Informera om det säkerhetsarbete som pågår samt kunna ha en diskussion med parterna och kunna hämta in erfarenheter. Ska underlätta dialoger med parterna i andra sammanhang att det finns helhetsbild av säkerheten
2017-01-25	Nobel center	Mötesserie nya tunnelbanan: avstämning avseende gemensamma beröringspunkter, samordning mellan projekten
2017-03-08	Stockholms stad, miljöförvaltningen	Tillsynsmöte, status tillståndsprocessen och presentation av tillståndsansökan
2017-03-29	Brf Barrträdet	Information om tunnelbaneutbyggnaden med ventilationstorn samt förberedande arbeten
2017-04-05	Nacka kommun, miljöenheten	Presentation av tillståndsansökan
2017-05-09	Stiftelsen Stockholms studentbostäder	Kompletterande samråd avseende tillkommande friskluftsintag vid Heliosgången, fastigheten Kölnan 15
2017-05-09	SKB	Kompletterande samråd avseende tillkommande friskluftsintag vid Heliosgången, Maltet 1
2017-05-18	Medborgarskolan Stockholmsregionen/Kulturama	Kompletterande samråd avseende tillkommande

		friskluftsintag vid Heliosgången, fastigheten Godsvagnen 8
2017-05-30	Stadsholmen	Kompletterande samråd avseende förändrade markanspråk för fastigheterna Kronan 5, Stenbodarne 2, Stammen 37
2017-05-31	Stockholms stad, miljöförvaltningen och Nacka kommun, miljöenheten	Samråd om kontrollprogram för miljöfarlig verksamhet

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