

PM 2015:31 RI+RVII (Dnr 111-243/2015)

Förlängning av tunnelbanan från Kungsträdgården till Gullmarsplan och söderort

Remiss från Förvaltningen för utbyggd tunnelbana, Stockholms läns
landsting

Remisstid den 12 mars 2015

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Samråd om tunnelbanan från Kungsträdgården till Gullmarsplan och söderort” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarråden Karin Wanngård och Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana, Stockholms läns landsting (FUT) har bett Stockholms stad att yttra sig om sträckningsalternativ mellan Gullmarsplan och Sockenplan, samt lägen för stationsentréer till tunnelbanan, enligt bifogad samrådsfolder, inför upprättande av järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Tillståndsansökan enligt miljöbalken för utbyggnaden av tunnelbana på sträckan Kungsträdgården – Gullmarsplan/söderort kommer också att upprättas.

Samrådsperiod är 9 feb – 12 mars 2015. Yttrandet från Stockholms stad ska ha inkommit till FUT senast den 12 mars 2015.

Planerad utbyggnad av tunnelbanan innebär att befintlig tunnelbana förlängs på sträckan Kungsträdgården – Sofia – Gullmarsplan och Söderort. Det utreds nya tunnelbanestationer vid Sofia, Gullmarsplan och beroende på sträckningsalternativ även nya stationer invid/i Slakthusområdet. De nya tunnelbanespåren ansluter till befintliga spår före tunnelbanestation Sockenplan. Ingen ombyggnad av Kungsträdgårdens station är planerad. Hela utbyggnadssträckan är planerad att gå i tunnel.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden,

trafiknämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd och Södermalms stadsdelsnämnd. Stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsstyrelsen, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd och Södermalms stadsdelsnämnd har tagit fram ett gemensamt tjänsteutlåtande. Även exploateringsnämndens och stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshinderfrågor samt Stockholms stadsmuseum har inkommit med yttranden.

Stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsostyrelsen, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Södermalms stadsdelsnämnd och Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling sker. Staden deltar redan aktivt i detta arbete och anser att utbyggnaden är mycket viktig för såväl staden som regionen. Kontoren anser vidare att det är mycket viktigt att tillsammans med FUT fortsätta att studera lägen och utformning för stationsentréer.

Exploateringsnämndens och stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshinderfrågor har inga särskilda synpunkter på var stationerna är belägna. Rådet ser det som särskilt viktigt att se över Station Sofia ur tillgänglighetssynpunkt.

Stadsmuseet tar upp kulturhistoriska värden att ta i beaktanden i samband med byggnationen.

Våra synpunkter

Landstinget har den 9 februari 2015 inlett samråd om blå linje till söderort. Samrådstiden löper till den 12 mars 2015. Av samrådsfoldern framgår att landstinget med det här samrådet vill ta emot synpunkter på föreslagna stationsuppgångar och alternativa sträckningar. Det framgår även att landstinget kort därefter fattar beslut om sträckningar, stationer och studerar byggskedet. Nästa planerade samråd, hösten 2015, kommer handla om att presentera *hur* det kommer att gå till när tunnelbanan byggs. Att ytterligare samråd kommer hållas i det följande har således ingen betydelse för frågan om var stationer, uppgångar och spår i huvudsak kommer vara placerade. När samrådet hösten 2015 hålls har de första – och allra viktigaste – besluten om spårdragning och stationer redan tagits. Detta gör att allmänhetens möjlighet att påverka beslut, och den politiska diskussionen kring spårdragning och stationer, begränsas till den nu aktuella perioden 9 februari–12 mars. En månad, ställt i förhållande till tunnelbanans beständighet och den synnerligen långa genomförandetiden för tunnelbaneprojektet, är en anmärkningsvärt kort tid. Eftersom frågorna är så pass betydelsefulla för medborgarna ställer beslutsfattandet höga krav på såväl gott underlag för beslut, som på en transparent process med tillräcklig tid för dialog och reflektion. Landstinget hade för denna viktiga fråga kunnat kosta på sig mer tid för samråd, vilket hade riskerat överklaganden senare i processen.

Med det sagt är det mycket som är positivt med Blå linje till Söderort. Vi delar de synpunkter och ställningstaganden som lyfts fram i kontorens tjänsteutlåtande. Staden och landstinget bör i samråd fortsätta studera lägen för entréer och utformning utifrån smidiga bytespunkter mellan buss och tunnelbana. Inte minst övergången mellan de tre sydliga linjerna vid Gullmarsplan måste utformas på ett tillgängligt sätt

som upplevs smidigt av resenärerna. Den djupare belägna stationen bör kunna nå direkt från marknivå och inte enbart ledas via de nuvarande perrongerna. Landstinget bör också presentera förslag på hur kollektivtrafikssituationen ska lösas för de boende och de tillkommande i nya byggprojekt kring och väster om de t-banestationer som föreslås försvinna. Vi ställer oss frågande till varför ingen uppskattning av antalet potentiella passagerare inom gångavstånd från de föreslagna uppgångarna finns med i beslutsunderlaget.

I övrigt hänvisas till förvaltningarnas tjänsteutlåtande.

Vi föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Samråd om tunnelbanan från Kungsträdgården till Gullmarsplan och söderort” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 25 februari 2015

KARIN WANNGÅRD

DANIEL HELLDÉN

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Samrådsfolder ”Vi bygger ut Blå linje till söderort”

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Anna König Jerlmyr och Joakim Larsson (båda M) enligt följande.

Beslutet om att bygga ut Stockholms tunnelbana med nio nya stationer har varit möjligt tack vare Alliansens ekonomiska ansvarstagande och politiska vilja på såväl nationell som regional och lokal nivå. Den nya sträckningen från Kungsträdgården till östra Söderort via Gullmarsplan är välkommen och skapar bra kollektivförbindelser i expansiva områden. Samtidigt avlastar den nya sträckningen också den sårbara och tungt belastade getingmidjan över T-centralen, Gamla stan och Slussen.

Det är glädjande att den rödgrönrosa majoriteten i Stockholms stad delar vår uppfattning om behovet av en utbyggt tunnelbana, det skapar goda förutsättningar för att på sikt fortsätta utbyggnaden ytterligare. Med det sagt noterar vi, med förvåning, att majoriteten tycker att landstinget går för fort fram i sina planer. Från Alliansens sida tycker vi det är viktigt att tunnelbaneutbyggnaden kan komma igång så fort som möjligt.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande gjordes av Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson, Dennis Wedin, Johanna Sjö och Markus Nordström (alla M) och Lotta Edholm (FP) med hänvisning till Moderaternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Karin Ernlund (C) och Erik Slottner (KD) med hänvisning till Moderaternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana, Stockholms läns landsting har bett Stockholms stad att yttra sig om sträckningsalternativ mellan Gullmarsplan och Sockenplan, samt lägen för stationsentréer till tunnelbanan, enligt bifogad samrådsfolder, inför upprättande av järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Tillståndsansökan enligt miljöbalken för utbyggnaden av tunnelbana på sträckan Kungsträdgården – Gullmarsplan/söderort kommer också att upprättas.

Samrådsperiod är 9 feb – 12 mars 2015. Yttrandet från Stockholms stad ska ha inkommit till FUT senast den 12 mars 2015.

Planerad utbyggnad av tunnelbanan innebär att befintlig tunnelbana förlängs på sträckan Kungsträdgården – Sofia – Gullmarsplan och Söderort. Det utreds nya tunnelbanestationer vid Sofia, Gullmarsplan och beroende på sträckningsalternativ även nya stationer invid/i Slakthusområdet. De nya tunnelbanespåren ansluter till befintliga spår före tunnelbanestation Sockenplan. Ingen ombyggnad av Kungsträdgårdens station är planerad. Hela utbyggnadssträckan är planerad att gå i tunnel.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Södermalms stadsdelsnämnd och Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd. Även exploateringsnämndens och stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshinderfrågor samt Stockholms stadsmuseum har inkommit med yttranden.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd och Södermalms stadsdelsnämnd gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 9 februari 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, fastighetskontoret, Södermalms stadsdelsförvaltning och Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling sker. Staden deltar aktivt i detta arbete och anser att utbyggnaden är mycket viktig för såväl staden som regionen.

FUT har genomfört kontinuerliga samråd med staden genom att hålla delprojektstyrelsemöten och arbetsmöten om berörd sträcka där representanter för staden har deltagit.

Station Sofia

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

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

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

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

Station Gullmarsplan

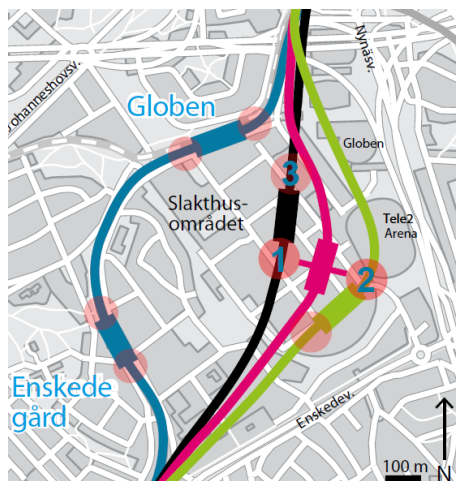
Föreslagen uppgång i kvarteret Mårtensdal kan samordnas med det planerade kontorsprojektet i kvarterets västra del. Uppgången kommer att kunna betjäna en stor del av västra Hammarby Sjöstad där ett betydande nytillskott av arbetsplatser men även bostäder planeras.

Söderstaden (Slakthusområdet)

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

1. Stationsentré centralt i området med ingångar från Hallvägen. Det innebär att upptagningsområdet omfattar en stor mängd bostäder, verksamheter och andra urbana funktioner inom Slakthusområdet. Det betyder också att enkel och gen omstigning till buss är möjlig, då ett kollektivtrafikstråk planeras i Hallvägen.
2. Stationsentré längre österut i området med ingångar från Rökerigatans södra del. Det innebär goda förutsättningarna till kollektivtrafikförsörjning av en eventuell handelsanläggning i den delen av området och gör det enkelt och attraktivt för de stockholmarna att välja tunnelbanan istället för bil. Det potentiella upptagningsområdet omfattar förutom en stor mängd bostäder och den handelsanläggning som utreds, också verksamheter och andra urbana funktioner inom Globenområdet, särskilt Tele2 Arena.
3. Stationsentré vid Rökerigatans norra del möjliggöra enkelt och gent byte till tvärbanan vid station Globen. Det ger också mycket god kollektivtrafik för Hovet, Globen och arbetsplatserna i dess närhet.

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



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

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

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

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 19 februari 2015 att godkänna det gemensamma tjänsteutlåtandet som svar på remissen.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 9 februari 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Se ovan.

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 17 februari 2015 att godkänna det gemensamma tjänsteutlåtandet som svar på remissen.

Särskilt uttalande gjordes av Richard Bengtsson m.fl. (FP), *bilaga 1*.

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 9 februari 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Se ovan.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskydds nämnden beslutade vid sitt sammanträde den 17 februari 2015 att godkänna det gemensamma tjänsteutlåtandet som svar på remissen.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP), Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) och Rikard Warlenius (V), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 9 februari 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Se ovan.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämndens beslutade vid sitt sammanträde den 19 februari 2015 att godkänna det gemensamma tjänsteutlåtandet som svar på remissen.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 9 februari 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Se ovan.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 19 februari 2015 att godkänna det gemensamma tjänsteutlåtandet som svar på remissen.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Anna Wedenlid m.fl. (S) och Lorena Delgado (V), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 9 februari 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Se ovan.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 februari 2015 att delvis godkänna det gemensamma tjänsteutlåtandet som svar på remissen samt därutöver anföra följande.

Oro över samrådet Blå linje till söderort

Landstinget har den 9 februari 2015 inlett samråd om blå linje till söderort. Samrådstiden löper till 12 mars 2015. Av samrådsfoldern framgår att landstinget med det här samrådet vill ta emot synpunkter på föreslagna stationsuppgångar och alternativa sträckningar. Det framgår även att landstinget kort därefter fattar beslut om sträckningar, stationer och studerar byggskedet. Nästa planerade samråd, hösten 2015, kommer handla om att presentera *hur* det kommer att gå till när tunnelbanan byggs. När nästa samråd, hösten 2015, hålls har därför de

första –och kanske allra viktigaste– besluten om spårdragning och stationer redan tagits. Detta gör att allmänhetens möjlighet att påverka beslut, och den politiska diskussionen kring spårdragning och stationer, begränsas till den nu aktuella perioden 9 februari–12 mars.

Det är således i och med detta samråd som viktiga frågor om stationer och spårdragning effektivt avgörs.

Det är mycket som är positivt med Blå linje till Söderort. Förutom att ett välkomnat beslut redan har fattats om att Nacka kommer att få tunnelbana omfattar detta samråd en ny station, Sofia, som skapar helt nya kollektivtrafikmöjligheter för östra Södermalm. Turtätheten på spåren kommer kunna ökas. Samrådet omfattar även överväganden i fråga om att station Gullmarsplan behöver ses över. Samrådet omfattar således frågor som är såväl väldigt viktiga som mycket varaktiga för medborgarna på Södermalm och i Söderort. Det allra mesta av samrådsinformationen är varken ny eller kontroversiell och i dessa delar kan kontorens förslag till beslut bifallas.

Därtill aktualiserar samrådet emellertid även fråga om nedläggning av stationerna Globen och Enskede Gård till förmån för ny station längre in i Slakthusområdet. Eftersom denna fråga, och andra frågor om stationer och deras uppgångar, är så pass betydelsefulla för medborgarna ställer ett beslutsfattande höga krav på såväl gott underlag för beslut som på en transparent process med tillräcklig tid för dialog och reflektion. I detta avseende oroar sig Enskede-Årsta-Vantör stadsdelsnämnd över samrådet. Vi anser att bristerna har omöjliggjort ett ställningstagande till kontorens förslag i dessa delar.

Tillräckligt underlag för ställningstagande och beslutsfattande är inte redovisat

Samrådshandlingarna, vilka landstinget har kommunicerat på olika vägar, däribland genom hemsidan sll.se, utskick till boende och till kommunala förvaltningar är visserligen lättillgängliga och pedagogiska. De redogör bl.a. för det legala ansvar som följer av arbete med tunnelbana, såsom framtagande av Miljökonsekvensbeskrivning, eller att det finns något som heter Järnvägsplan som beslutas av Trafikverket eller vilken myndighet och domstol som prövar vad. Men mycket av detta är frågor som främst intresserar tjänstemän att diskutera. I fråga om det som kommer stå just medborgarna närmast, varför stationer och dess uppgångar ska, eller kan, placeras på visst ställe lämnar samrådshandlingarna otillräcklig information. Viss information som finns att leta fram, såsom dokumentet ”Idéstudie Utbyggnad av tunnelbana till Gullmarsplan/Söderort”, innehåller en del undersökningar av alternativ. Den kommande konsekvensanalysen av förslagen, som även utlovades i idéstudien, har dock inte tagits fram i tid till detta samråd. Den information som samrådshandlingarna lämnar i fråga om förslagets fördelar eller nackdelar med stationsalternativen kan som bäst anses svårfunnen och otydlig. Exempelvis har ingen handling analyserat konsekvenserna för de boende kring Globen och Enskede Gård av att deras stationer läggs ned. Detta är inte bara anmärkningsvärt utan försvårar även samrådandet kring frågorna.

I fråga om Slakthusområdet finns ingen färdig detaljplan att arbeta mot eller jämföra med. Staden har visserligen antagit visionsdokument Söderstaden 2030 och en synnerligen allmänt hållen översiktsplan för området. Dessa lämnar dock inte närmare information om beslutad handel och bostadsbebyggelse eller gatudragning. I brist på sådant närmare underlag är det svårt att ta fram en fullständig och tillförlitlig konsekvensanalys eller i övrigt kunna bilda sig en uppfattning om de olika förslagen. Att tjänstemän, med sin professionalitet och expertis, kan ha ytterligare information som inte redogörs för i samrådet förändrar inte det förhållande att medborgare och många politiker saknar informationen. Således kan inte tillräckligt underlag för beslutsfattande anses redovisat, oavsett om någon annan känner till informationen. Stadsdelsnämnden kan i brist på detta underlag varken godkänna eller avslå förslaget till beslut i denna del.

Därutöver vill stadsdelsnämnden anföra följande:

Förutsättningar för en bra medborgardialog saknas

Den mycket korta tid som ett fönster för samråd i fråga om spårdragning, stationer och uppgångar kommer vara öppen för allmänheten att yttra sig om begränsar sig till en månad. En månad, ställt i förhållande till tunnelbanans beständighet och den synnerligen långa genomförandetiden för tunnelbaneprojektet, är en anmärkningsvärt kort tid. Det lämnas inte tillräckligt med tid för en medborgare att såväl hinna ta del av förslagen, reflektera över dem, diskutera dem, formulera en uppfattning och inkomma med synpunkter. Processen känns forcerad och det föreligger en risk att medborgarnas förtroende för primärkommunen och landstingskommunen skadas. Att handlingar går att begära ut, och att ett enstaka samrådsmöte per stadsdel kommer hållas, förändrar inte det förhållande att tidsramen för samråd och upplägget av detsamma inte står i proportionalitet till beslutets innebörd för våra medborgare. Ett synnerligen stort problem är att medborgarna inte kan se vilket alternativ som förespråkas framför andra och varför. Detta kommer medborgarna inte bli varse om förrän efter att kommunen och landstinget fattar sina beslut. Genom att medborgarna inte kan veta vilket alternativ som föreslås har medborgarna svårt att förhålla sig till samrådsmaterialet och riskerar att bli överraskade. Det saknas därför förutsägbarhet i processen och därmed även förutsättningar för en bra medborgardialog.

Förutsättningar för en bra diskussion mellan beslutsfattare saknas

Det är ingen nyhet för Stockholmpolitiker att blå linje till Sofia och Söderort diskuteras eller att olika alternativ har utretts på olika förvaltningar. Det som kommer som en överraskning är att samrådet inte har aviserats i förväg och att samrådstiden är så pass kort. Detta har tvingat fram beslut i Stockholms kommun med en sådan hast att ett ordentligt remissförfarande inom kommunen omöjliggörs. Likaså blir en lokalpolitisk diskussion omöjlig på Södermalm och i Söderort. När förutsättningarna för en bra lokalpolitisk förankring omöjliggörs på detta sätt riskeras det stöd för projektet som är så viktigt för att det i det följande ska kunna löpa på smidigt. Dessutom riskeras att osaklighet i fråga om bakgrund för förslagen samt ryktesspridning i fråga om skäl för beslutet att träda fram. Att kompetenta tjänstemän och vissa ledande politiker kan ha en bra insikt i frågan, och att förlängning av blå linje i största allmänhet har varit känt förtar inte kritiken i dessa redovisade avseenden. Det saknas transparens i processen. Förutsättningar för en bra dialog mellan beslutsfattare saknas.

I vart fall bör en mellanstation införas

Även om tidsplanen för tunnelbaneprojektet plötsligt är så pass brådskande att ett idealiskt samrådsförfarande inte är möjligt föreslås att landstinget, i vart fall, inför en mellanstation. Samrådet kan avslutas som tänkt den 12 mars, men i stället för att landstinget direkt därefter fattar ett inriktningsbeslut om var uppgångar ska placeras, eller att stationer ska läggas ned, kan landstinget sammanfatta samrådet och under våren gå ut med ett mer färdigt och genomarbetat förslag att samråda kring (mellanstation). I samband med det senare samrådet kan åsikterna och erfarenheterna från samråd 1 sammanfattas. Landstinget kan redogöra för hur man avser att ta omhand åsikterna. Kommunens synpunkter kan redogöras för. Annat, såsom missuppfattningar och felaktigheter, kan redas ut. Inte minst kan landstinget tydligt visa medborgarna ett färdigt förslag och koncentrera sin motivering till just fördelarna med det förslaget framför andra. Mot slutet av sommaren kan samråd 2 avslutas. Det kommande samrådet till hösten som landstinget redan nu har aviserat är alltså inte samma sak som stadsdelsnämnden här föreslår. Detta eftersom syftet med den av oss föreslagna mellanstationen är att medborgarna och förtroendevalda ska få en tydlig möjlighet att tycka

till om ett genomtänkt förslag *innan* beslut fattas av landstinget.

Att införa en sådan mellanstation är inte en fullgod lösning men skulle kunna effektivt ta udden av den främsta oron som tas upp i detta beslut. Stadsdelsnämnden kan inte se något hinder för att kommunstyrelsen anpassar sitt beslut, och slutliga ställningstagande, till förslaget om mellanstation.

Reservation anfördes av vice ordföranden Gustav Johansson m.fl. (M), Peter Backlund (FP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av samtliga ledamöter, *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Victoria Kawesa (Fi), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Erica Tjerneld (C), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Claes Karlsson (KD), *bilaga 1*.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 9 februari 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Se ovan.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 februari 2015 att godkänna det gemensamma tjänsteutlåtandet som svar på remissen.

Särskilt uttalande gjordes av Anders Göransson m.fl. (S), Erik Malm m.fl. (MP) och Birgitta Sevefjord (V), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Michelle Jangmyr (Fi), *bilaga 1*.

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 9 februari 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Se ovan.

Exploateringsnämndens och stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshinderfrågor

Exploateringsnämndens och stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshinderfrågors s yttrande daterat den 20 februari 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Rådet för funktionshinderfrågor vid stadsbyggnadsnämnden och exploateringsnämnden har tagit del av samrådsmaterialet och vill anförda följande:

Tunnelbaneutbyggnaden utgör en efterlängad etapp som åstadkommer viktiga förbättringar för en stor del av södra och östra Stockholm. Målsättningen ska givetvis vara att alla ska kunna färdas i de nya delarna, och använda de nya stationerna.

Rådet har inga särskilda synpunkter på var stationerna är belägna. Vi förutsätter att de byggs med så god tillgänglighet som det går att åstadkomma; Att stationer som är belägna i anslutning till bytespunkter (Sickla, Nacka C och Gullmarsplan m.fl.) utformas med logiska samband och god orienterbarhet.

Vi ser dock en särskild utmaning i den blivande stationen Sofia. Den kommer att hamna djupt, enligt uppgift 90 – 100 m under markytan. Detta ställer extrema krav på kommunikationen mellan plattform och gatunivå. Både vid normal användning och vid utrymning.

Vi vet att det finns grupper av personer med funktionsnedsättning som drar sig för att använda tunnelbanan, pga. rädsla för de risker som är förknippade med underjordiska miljöer.

Förhållandena vid station Sofia måste studeras särskilt noga, att man funderar på hur transporter ned till och upp från denna nivå kan ske på ett säkert och bra sätt.

Rådet förmodar att det kan bli svårt att klara transporten enbart med rulltrappor + kompletterande hiss/hissar. Ett mer realistiskt alternativ som enligt pressuppgifter studerats, är flera snabbgående hissar. Oavsett vilken lösning som väljs, krävs noggranna studier för att garantera trygghet och säkerhet. Både vid normal trafik och vid driftavbrott och utrymning.

Stockholms stadsmuseum

Stockholms stadsmuseums yttrande daterat den 23 februari 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Kulturhistorisk värdefull bebyggelse samt fornlämningar som bör beaktas

Det i underlaget markerade utbredningsområdet för föreslagna samt alternativa sträckningar och stationsplacering inom Stockholms stad berör områden med höga kulturmiljövården. Fastigheterna inom området är markerade med blått, grönt eller gult på Stadsmuseets kulturhistoriska klassificeringskarta. *Blå* markering betyder att fastigheten har ett synnerligen stort kulturhistoriskt värde som motsvarar fordringarna för byggnadsminnen i kulturminneslagen. Grön markering betyder att fastigheten med bebyggelsen är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. Gul markering betyder att fastigheten med bebyggelsen är av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde.

För blå- och grönmärkade fastigheter kan PBL (Plan- och bygglagen) 8:e kap, 13, 14 och 17 §§ tillämpas, och för gulmärkade fastigheter kan PBL (Plan- och bygglagen) 8:e kap, 14 och 17 §§ tillämpas.

Sträckningarna berör/gränsar mot områden av riksintresse för kulturmiljövården. Stockholms innerstad med Djurgården är som helhet ett riksintresse för kulturmiljövården. Riksintresset uttrycks i företeelser som främst tydliggör årsringarna och hur staden vuxit fram. Inom riksintresset finns ett antal sk värdekärnor som är särskilt betydelsefulla för att förstå och avläsa specifika historiska skeden och företeelser.

Sträckningarna berör/gränsar även till kulturhistoriskt värdefulla områden utpekade av Stadsmuseet i Stockholm. Inom dessa områden bör särskild uppmärksamhet ägnas åt kulturhistoriska värden.

Den första delen av tunneln kommer att anläggas inom fornlämningen RAÄ Stockholm 103:1, det område i Stockholms innerstad där man kan förvänta sig att påträffa kulturlager

från medeltid och 1600-tal. Marinarkeologisk kompetens kan behöva kopplas in vad gäller de delar av sträckningen som berör Saltsjön.

Placering, omfattning och gränser för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, kulturhistoriskt värdefulla områden samt fornlämningar finns redovisade på Stadsmuseets webbplats på den Kulturhistoriska klassificeringskartan:

http://kartor.stockholm.se/bios/dpwebmap/cust_sth/kul/klassificering/DPWebMap.html

Nedan följer en översiktlig beskrivning av kulturhistoriska värden i, och i närheten av redovisade förslag på stationsuppgångar.

Sofia

Det i bifogat underlag markerade området för norra och södra entrén ligger inom Riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården. Det inringade området för den norra entrén ligger direkt söder om värdekärnan Fjällgatan samt strax öster om värdekärnan Katarinaberget. Bebyggelsen kring Fjällgatan utgör ett framträdande exempel på folkligt byggande från 1700- och 1800-talet, och byggnaderna på Katarinaberget ger en värdefull inblick i hur Stockholms malmar har bebyggts och förändrats från 1600-talet fram till 1900-talets början.

Stadsmuseet ställer sig tveksamt till en tunnelbaneuppgång i Stigbergsparken samt i det östra hörnet av kvarteret Buketten. Ur kulturhistorisk synvinkel lämpliga ställen att utreda vidare är Tjärhovsplan, norra delen av Tjärhovsgatan samt området strax öster om Stigbergsparken, där en ny uppgång skulle kunna samordnas med den planerade utbyggnaden av Ersta.

Det för södra entrén föreslagna området inbegriper delar av Vita bergen som utgör en värdekärna i riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården. Kulturresevatet kvarteret Flintan ligger i den norra utkanten av Vitabergsparken och består av äldre, småskalig bostadsbebyggelse i form av enkla stugor från 1800-talet. Bebyggelsen har synnerligen höga kulturhistoriska värden. Stadsmuseet anser inte att det är lämpligt att placera en tunnelbaneuppgång i detta område längs Skånegatan. I området finns vidare flera grönmärkade, kulturhistoriskt särskilt värdefulla byggnader som man bör ta hänsyn till vid val av placering.

Gullmarsplan

Den norra uppgången föreslås ligga vid Mårtensdal, i närheten av rondellen vid Hammarby allé. Inom markerat område i väster ligger Skansbacken, ett område med bostadshus, ekonomibyggnader samt slakthus från 1700- och 1800-talet. Anläggningen minner om tiden innan Slakthusområdet byggdes på 1910-talet och har ett synnerligen stort byggnadshistoriskt värde. I söder gränsar området direkt till Kolerakyrkogården. Kyrkogården anlades 1808 för stadens fattiga samt för landvärnssoldater. År 1831 beslöts att kyrkogården även skulle användas vid den väntade koleraepidemin. Kyrkogården är registrerad som fast fornlämning (RAÅ Brännkyrka 79:1). Fornlämningen är skyddad enligt kulturmiljölagen (1988:950) (KML). Ovan beskrivna områden med näromgivning är känsliga för förändringar och Stadsmuseet anser att de ej är lämpade för placeringar av tunnelbane-entréer. Stadsmuseet rekommenderar att man försöker förlägga uppgången i öster, där den kan samordnas med pågående nybyggnadsprojekt.

Gullmarsplan – Sockenplan

Stadsmuseet anser att samtliga redovisade alternativa sträckningar (alternativ Blå, Svart, Rosa och Grön) är möjliga ur kulturhistorisk synvinkel. I området, särskilt inom Slakthusområdet, finns särskilt värdefull kulturhistorisk bebyggelse att ta hänsyn till vid placering av uppgångar/entréer till tunnelbanan. Ett exempel är Gamla Slakthallen

(Johanneshov 1:1, hus 1) vars byggnader har stora byggnadsteknikhistoriska-, arkitekturhistoriska- och industrihistoriska värden.

Stadsmuseets synpunkter

Med tanke på projektets omfattning förutsätter Stadsmuseet att en MKB kommer att göras och då är det viktigt att de kulturhistoriska aspekterna tas med.

Viktiga frågor att arbeta vidare med är placering och utformning av anläggningar ovan jord, stationsentréer, ventilationsanordningar mm. Enligt PBL 2 kap 6 § ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av god helhetsverkan.

Första delen av tunnelbanesträckningen berör fornlämning RAÄ Stockholm 103:1. Inom det i underlaget redovisade möjliga placeringarna för uppgångar/entréer finns vidare endast en idag känd fornlämning; Kolerakyrkoården. Före eventuellt ingrepp i en fast fornlämning måste man ansöka om tillstånd hos Länsstyrelsen. Det är även viktigt att säkerställa att fornlämningar inte skadas vid upprättande av tillfälliga etableringsytor under byggtiden. I de fall äldre lämningar, påträffas under arbetets gång, ska arbetet omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen kontaktas.

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

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

Reservationer m.m.

Fastighetsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Richard Bengtsson m.fl. (FP) enligt följande.

Folkpartiet har länge verkat för en utbyggnad av kollektivtrafiken och tunnelbanan och anser att förvaltningens förslag till beslut bör bifallas.

Vi menar att den förlängda T-banan från Kungsträdgården till Gullmarsplan och söderort är en nödvändighet för att avlasta Gullmarsplan, som idag är en station som har slagit i kapacitetstaket. Med nya stora bostadsområden, som ex Årstafältet och Årstastråket, måste spårkapaciteten i området öka ytterligare. Den nya tunnelbanan är en del i detta, men beredskap måste också finnas för att låta busslinje 4 bli spårbunden.

Vi anser vidare att det är av stor vikt att den demokratiska processen med samråd fortskrider och att medborgarnas synpunkter som samlas in under samråd, via enkäter och brev under februari och mars måste vägas in och tillmätas betydelse.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP), Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) och Rikard Warlenius (V) enligt följande.

Landstinget har den 9 februari 2015 inlett samråd om blå linje till söderort. Samrådstiden löper till 12 mars 2015. Av samrådsfoldern framgår att landstinget med det här samrådet vill ta emot synpunkter på föreslagna stationsuppgångar och alternativa sträckningar. Det framgår även att landstinget kort därefter fattar beslut om sträckningar, stationer och studerar byggskedet. Nästa planerade samråd, hösten 2015, kommer handla om att presentera hur det kommer att gå till när tunnelbanan byggs. Att ytterligare samråd kommer hållas i det följande har således ingen betydelse för frågan om var stationer, uppgångar och spår i huvudsak kommer vara placerade. När samrådet hösten 2015 hålls har de första – och allra viktigaste – besluten om spårdragning och stationer redan tagits. Detta gör att allmänhetens möjlighet att påverka beslut, och den politiska diskussionen kring spårdragning och stationer, begränsas till den nu aktuella perioden 9 februari–12 mars. En månad, ställt i förhållande till tunnelbanans beständighet och den synnerligen långa genomförandetiden för tunnelbaneprojektet, är en anmärkningsvärt kort tid. Eftersom frågorna är så pass betydelsefulla för medborgarna ställer beslutsfattandet höga krav på såväl gott underlag för beslut, som på en transparent process med tillräcklig tid för dialog och reflektion. Landstinget hade för denna viktiga fråga kunnat kosta på sig mer tid för samråd, vilket också minskat risken för överklaganden senare i processen.

Med det sagt är det mycket som är positivt med Blå linje till Söderort. Vi delar de synpunkter och ställningstaganden som lyfts fram i promemorian. Staden och landstinget bör i samråd fortsätta studera lägen för entréer och utformning utifrån smidiga bytespunkter mellan buss och tunnelbana. Inte minst övergången mellan de tre sydliga linjerna vid Gullmarsplan måste utformas på ett tillgängligt sätt som upplevs smidigt av resenärerna. Den djupare belägna stationen bör kunna nås direkt och inte enbart ledas via de nuvarande perrongerna

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

I övrigt hänvisas till förvaltningarnas tjänsteutlåtande.

Trafiknämnden

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Anna Wedenlid m.fl. (S) och Lorena Delgado (V) enligt följande.

Landstinget har den 9 februari 2015 inlett samråd om blå linje till söderort. Samrådstiden löper till 12 mars 2015. Av samrådsfoldern framgår att landstinget med det här samrådet vill ta emot synpunkter på föreslagna stationsuppgångar och alternativa sträckningar. Det framgår även att landstinget kort därefter fattar beslut om sträckningar, stationer och studerar byggskedet. Nästa planerade samråd, hösten 2015, kommer handla om att presentera *hur* det kommer att gå till när tunnelbanan byggs. Att ytterligare samråd kommer hållas i det följande har således ingen betydelse för frågan om var stationer, uppgångar och spår i huvudsak kommer vara placerade. När samrådet hösten 2015 hålls har de första – och allra viktigaste – besluten om spårdragning och stationer redan tagits. Detta gör att allmänhetens möjlighet att påverka beslut, och den politiska diskussionen kring spårdragning och stationer, begränsas till den nu aktuella perioden 9 februari–12 mars. En månad, ställt i förhållande till tunnelbanans beständighet och den synnerligen långa genomförandetiden för tunnelbaneprojektet, är en anmärkningsvärt kort tid. Eftersom frågorna är så pass betydelsefulla för medborgarna ställer beslutsfattandet höga krav på såväl gott underlag för beslut, som på en transparent process med tillräcklig tid för dialog och reflektion. Landstinget hade för denna viktiga fråga kunnat kosta på sig mer tid för samråd, vilket också minskat risken för överklaganden senare i processen.

Med det sagt är det mycket som är positivt med Blå linje till Söderort. Vi delar de synpunkter och ställningstaganden som lyfts fram i promemorian. Staden och landstinget bör i samråd fortsätta studera lägen för entréer och utformning utifrån smidiga bytespunkter mellan buss och tunnelbana. Inte minst övergången mellan de tre sydliga linjerna vid Gullmarsplan måste utformas på ett tillgängligt sätt som upplevs smidigt av resenärerna. Den djupare belägna stationen bör kunna nås direkt och inte enbart ledas via de nuvarande perrongerna.

Landstinget bör också presentera förslag på hur kollektivtrafikssituationen ska lösas för de boende och de tillkommande i nya byggprojekt kring och väster om de t-banestationer som föreslås försvinna.

I övrigt hänvisas till förvaltningarnas tjänsteutlåtande.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av vice ordföranden Gustav Johansson m.fl. (M), Peter Backlund (FP) enligt följande.

1. Att i huvudsak bifalla förvaltningens svar
2. Att därutöver anföra:

Att tunnelbanans gröna gren mellan Hagsätra och Hässelby strand slagit i kapacitetstaket står klart. Med nya stora bostadsområden med ex Årstafältet och Årstastråket är förlängning av den blå linjen från Kungsträdgården via Gullmarsplan och vidare på den gamla Hagsättragrenen är ett mycket bra sätt att öka kapaciteten i tunnelbanenätet. Dessutom måste också finnas beredskap för att låta busslinje 4 bli spårbunden och få sin start i slakthusområdet. Den nya dragningen av tunnelbanans Hagsättralinje innebär vissa utmaningar för att detta ska bli en förbättring för resenärerna.

Restiden får inte förlängas för de som reser från linjens södra delar. En rakare dragning genom Slakthusområdet och att gå från två stationer till en gagnar detta. Samtidigt får tillgängligheten för de som bor i områdena kring de gamla stationerna, då främst Enskede gårds station, inte försämrats. En utredning kring alternativa färdmedel, till exempel buss eller tvärbana, alternativt nyanlagda gångvägar till den nya stationen skulle kunna ge medborgarna samma möjligheter till kollektivtrafik som idag.

När Hagsättralinjen inte längre ankommer samma perronger i Gullmarsplan är det av yttersta vikt att möjlighet till byten till de andra gröna linjerna görs så smidigt som möjligt för resenären. Detta genom att perrongerna ligger geografiskt nära varandra och har direktförbindelse, helst utan att gå genom biljetthallen. Då tvärförbindelser i Söderort redan idag är bristfälliga får detta inte innebära en försämring för resande på tvären.

När den största förändringen i Söderorts tunnelbana de senaste årtiondena nu genomförs måste blicken lyftas för att se helheten. Vi vill att man i samband med denna omläggning från grön till blå linje också genomför den efterlängtade förlängningen av tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö C. Detta skulle innebära ett otroligt lyft för Hagsättralinjens södra delar. Inte minst skulle Högdalen, Rågsved och Hagsätra få avsevärt förbättrade kollektiva möjligheter.

Vi anser också att det är av stor vikt att den demokratiska processen med samråd fortskrider och att medborgarnas synpunkter som samlas in under samråd, via enkäter och brev i februari och mars måste vägas in och tillmätas betydelse. Hänsyn måste i detta fall tas ex vad medborgare anser om placering av planerade utgångar av den nya tunnelbanan.

Särskilt uttalande gjordes av samtliga ledamöter enligt följande.

Nämnden som helhet vill att man i samband med omläggningen av Hagsättralinjen från grön till blå linje också genomför den efterlängtade förlängningen av tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö C. Vi vill betona vikten av vad en sådan utbyggnad skulle betyda för området. En förstärkt kollektivtrafik innebär att fler människor får fler olika sätt att ta sig till och från området. Det ger möjlighet till fler arbetstillfällen i området och förkortar restiden för många arbetspendlare. Många satsningar har gjorts i området och en förbättrad infrastruktur skulle vara ett välkommet tillskott som visar att staden verkligen satsar på ytterstaden. En sammankoppling mellan tunnelbana och pendeltåg innebär också förbättrade tvärförbindelser som både ökar människors rörlighet men också minskar belastningen på idag hårt trafikerade knutpunkter.

Ersätтарыttrande gjordes av Victoria Kawesa (Fi) enligt följande.

1. Stadsdelsnämnden godkänner delvis kontorens förslag till beslut,
2. Stadsdelsnämnden anför i övrigt därutöver följande:

Oro över samrådet Blå linje till söderort

Landstinget har den 9 februari 2015 inlett samråd om blå linje till söderort. Samrådstiden löper till 12 mars 2015. Av samrådsfoldern framgår att landstinget med det här samrådet vill

ta emot synpunkter på föreslagna stationsuppgångar och alternativa sträckningar. Det framgår även att landstinget kort därefter fattar beslut om sträckningar, stationer och studerar byggskedet. Nästa planerade samråd, hösten 2015, kommer handla om att presentera *hur* det kommer att gå till när tunnelbanan byggs. När nästa samråd, hösten 2015, hålls har därför de första – och kanske allra viktigaste – besluten om spårdragning och stationer redan tagits. Detta gör att allmänhetens möjlighet att påverka beslut, och den politiska diskussionen kring spårdragning och stationer, begränsas till den nu aktuella perioden 9 februari–12 mars.

Det är således i och med detta samråd som viktiga frågor om stationer och spårdragning effektivt avgörs.

Det är mycket som är positivt med Blå linje till Söderort. Förutom att ett välkomnat beslut redan har fattats om att Nacka kommer att få tunnelbana omfattar detta samråd en ny station, Sofia, som skapar helt nya kollektivtrafikmöjligheter för östra Södermalm. Turtätheten på spåren kommer kunna ökas. Samrådet omfattar även överväganden i fråga om att station Gullmarsplan behöver ses över. Samrådet omfattar således frågor som är såväl väldigt viktiga som mycket varaktiga för medborgarna på Södermalm och i Söderort. Det allra mesta av samrådsinformationen är varken ny eller kontroversiell och i dessa delar kan kontorens förslag till beslut bifallas.

Därtill aktualiserar samrådet emellertid även fråga om nedläggning av stationerna Globen och Enskede Gård till förmån för ny station längre in i Slakthusområdet. Eftersom denna fråga, och andra frågor om stationer och deras uppgångar, är så pass betydelsefulla för medborgarna ställer ett beslutsfattande höga krav på såväl gott underlag för beslut som på en transparent process med tillräcklig tid för dialog och reflektion. I detta avseende oroar sig Enskede-Årsta-Vantör stadsdelsnämnd över samrådet. Vi anser att bristerna har omöjliggjort ett ställningstagande till kontorens förslag i dessa delar.

Tillräckligt underlag för ställningstagande och beslutsfattande är inte redovisat

Samrådshandlingarna, vilka landstinget har kommunicerat på olika vägar, däribland genom hemsidan sll.se, utskick till boende och till kommunala förvaltningar är visserligen lättillgängliga och pedagogiska. De redogör bl.a. för det legala ansvar som följer av arbete med tunnelbana, såsom framtagande av Miljökonsekvensbeskrivning, eller att det finns något som heter Järnvägsplan som beslutas av Trafikverket eller vilken myndighet och domstol som prövar vad. Men mycket av detta är frågor som främst intresserar tjänstemän att diskutera. I fråga om det som kommer stå just medborgarna närmast, varför stationer och dess uppgångar ska, eller kan, placeras på visst ställe lämnar samrådshandlingarna otillräcklig information. Viss information som finns att leta fram, såsom dokumentet ”Idéstudie Utbyggnad av tunnelbana till Gullmarsplan/Söderort”, innehåller en del undersökningar av alternativ. Den kommande konsekvensanalysen av förslagen, som även utlovades i idéstudien, har dock inte tagits fram i tid till detta samråd. Den information som samrådshandlingarna lämnar i fråga om förslagets fördelar eller nackdelar med stationsalternativen kan som bäst anses svårfunnen och otydlig. Exempelvis har ingen handling analyserat konsekvenserna för de boende kring Globen och Enskede Gård av att deras stationer läggs ned. Detta är inte bara anmärkningsvärt utan försvårar även samrådandet kring frågorna.

I fråga om Slakthusområdet finns ingen färdig detaljplan att arbeta mot eller jämföra med. Staden har visserligen antagit visionsdokument Söderstaden 2030 och en synnerligen allmänt hållen översiktsplan för området. Dessa lämnar dock inte närmare information om beslutad handel och bostadsbebyggelse eller gatudragning. I brist på sådant närmare underlag är det svårt att ta fram en fullständig och tillförlitlig konsekvensanalys eller i övrigt kunna bilda sig en uppfattning om de olika förslagen. Att tjänstemän, med sin professionalitet och expertis, kan ha ytterligare information som inte redogörs för i samrådet förändrar inte det förhållande att medborgare och många politiker saknar informationen. Således kan inte tillräckligt

underlag för beslutsfattande anses redovisat, oavsett om någon annan känner till informationen. Stadsdelsnämnden kan i brist på detta underlag varken godkänna eller avslå förslaget till beslut i denna del.

Därutöver vill stadsdelsnämnden anföra följande:

Förutsättningar för en bra medborgardialog saknas

Den mycket korta tid som ett fönster för samråd i fråga om spårdragning, stationer och uppgångar kommer vara öppen för allmänheten att yttra sig om begränsar sig till en månad. En månad, ställt i förhållande till tunnelbanans beständighet och den synnerligen långa genomförandetiden för tunnelbaneprojektet, är en anmärkningsvärt kort tid. Det lämnas inte tillräckligt med tid för en medborgare att såväl hinna ta del av förslagen, reflektera över dem, diskutera dem, formulera en uppfattning och inkomma med synpunkter. Processen känns forcerad och det föreligger en risk att medborgarnas förtroende för primärkommunen och landstingskommunen skadas. Att handlingar går att begära ut, och att ett enstaka samrådsmöte per stadsdel kommer hållas, förändrar inte det förhållande att tidsramen för samråd och upplägget av detsamma inte står i proportionalitet till beslutets innebörd för våra medborgare. Ett synnerligen stort problem är att medborgarna inte kan se vilket alternativ som förespråkas framför andra och varför. Detta kommer medborgarna inte bli varse om förrän efter att kommunen och landstinget fattar sina beslut. Genom att medborgarna inte kan veta vilket alternativ som föreslås har medborgarna svårt att förhålla sig till samrådsmaterialet och riskerar att bli överraskade. Det saknas därför förutsägbarhet i processen och därmed även förutsättningar för en bra medborgardialog.

Förutsättningar för en bra diskussion mellan beslutsfattare saknas

Det är ingen nyhet för Stockholmpolitiker att blå linje till Sofia och Söderort diskuteras eller att olika alternativ har utretts på olika förvaltningar. Det som kommer som en överraskning är att samrådet inte har aviserats i förväg och att samrådstiden är så pass kort. Detta har tvingat fram beslut i Stockholms kommun med en sådan hast att ett ordentligt remissförfarande inom kommunen omöjliggörs. Likaså blir en lokalpolitisk diskussion omöjlig på Södermalm och i Söderort. När förutsättningarna för en bra lokalpolitisk förankring omöjliggörs på detta sätt riskeras det stöd för projektet som är så viktigt för att det i det följande ska kunna löpa på smidigt. Dessutom riskeras att osaklighet i fråga om bakgrund för förslagen samt ryktesspridning i fråga om skäl för beslutet att träda fram. Att kompetenta tjänstemän och vissa ledande politiker kan ha en bra insikt i frågan, och att förlängning av blå linje i största allmänhet har varit känt förtar inte kritiken i dessa redovisade avseenden. Det saknas transparens i processen. Förutsättningar för en bra dialog mellan beslutsfattare saknas.

I vart fall bör en mellanstation införas

Även om tidsplanen för tunnelbaneprojektet plötsligt är så pass brådskande att ett idealiskt samrådsförfarande inte är möjligt föreslås att landstinget, i vart fall, inför en mellanstation. Samrådet kan avslutas som tänkt den 12 mars, men i stället för att landstinget direkt därefter fattar ett inriktningsbeslut om var uppgångar ska placeras, eller att stationer ska läggas ned, kan landstinget sammanfatta samrådet och under våren gå ut med ett mer färdigt och genomarbetat förslag att samråda kring (mellanstation). I samband med det senare samrådet kan åsikterna och erfarenheterna från samråd 1 sammanfattas. Landstinget kan redogöra för hur man avser att ta omhand åsikterna. Kommunens synpunkter kan redogöras för. Annat, såsom missuppfattningar och felaktigheter, kan redas ut. Inte minst kan landstinget tydligt visa medborgarna ett färdigt förslag och koncentrera sin motivering till just fördelarna med det förslaget framför andra. Mot slutet av sommaren kan samråd 2 avslutas. Det kommande samrådet till hösten som landstinget redan nu har aviserat är alltså inte samma sak som stadsdelsnämnden här föreslår. Detta eftersom syftet med den av oss föreslagna

mellanstationen är att medborgarna och förtroendevalda ska få en tydlig möjlighet att tycka till om ett genomtänkt förslag *innan* beslut fattas av landstinget.

Att införa en sådan mellanstation är inte en fullgod lösning men skulle kunna effektivt ta udden av den främsta oron som tas upp i detta beslut. Stadsdelsnämnden kan inte se något hinder för att kommunstyrelsen anpassar sitt beslut, och slutliga ställningstagande, till förslaget om mellanstation.

Ersättaryttrande gjordes av Erica Tjerneld (C) enligt följande.

1. Att i huvudsak bifalla förvaltningens svar
2. Att därutöver anföra:

Att tunnelbanans gröna gren mellan Hagsätra och Hässelby strand slagit i kapacitetstaket står klart. Med nya stora bostadsområden med ex Årstafältet och Årstastråket är förlängning av den blå linjen från Kungsträdgården via Gullmarsplan och vidare på den gamla Hagsätragrenen är ett mycket bra sätt att öka kapaciteten i tunnelbanenätet. Dessutom måste också finnas beredskap för att låta busslinje 4 bli spårbunden och få sin start i slakthusområdet. Den nya dragningen av tunnelbanans Hagsätralinje innebär vissa utmaningar för att detta ska bli en förbättring för resenärerna.

Restiden får inte förlängas för de som reser från linjens södra delar. En rakare dragning genom Slakthusområdet och att gå från två stationer till en gagnar detta. Samtidigt får tillgängligheten för de som bor i områdena kring de gamla stationerna, då främst Enskede gårds station, inte försämrats. En utredning kring alternativa färdmedel, till exempel buss eller tvärbana, alternativt nyanlagda gångvägar till den nya stationen skulle kunna ge medborgarna samma möjligheter till kollektivtrafik som idag.

När Hagsätralinjen inte längre ankommer samma perronger i Gullmarsplan är det av yttersta vikt att möjlighet till byten till de andra gröna linjerna görs så smidigt som möjligt för resenären. Detta genom att perrongerna ligger geografiskt nära varandra och har direktförbindelse, helst utan att gå genom biljetthallen. Då tvärförbindelser i Söderort redan idag är bristfälliga får detta inte innebära en försämring för resande på tvären.

När den största förändringen i Söderorts tunnelbana de senaste årtiondena nu genomförs måste blicken lyftas för att se helheten. Vi vill att man i samband med denna omläggning från grön till blå linje också genomför den efterlängtdade förlängningen av tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö C. Detta skulle innebära ett otroligt lyft för Hagsätralinjens södra delar. Inte minst skulle Högdalen, Rågsved och Hagsätra få avsevärt förbättrade kollektiva möjligheter.

Vi anser också att det är av stor vikt att den demokratiska processen med samråd fortskrider och att medborgarnas synpunkter som samlas in under samråd, via enkäter och brev i februari och mars måste vägas in och tillmätas betydelse. Hänsyn måste i detta fall tas ex vad medborgare anser om placering av planerade utgångar av den nya tunnelbanan.

Ersättaryttrande gjordes av Claes Karlsson (KD) enligt följande.

1. Att i huvudsak bifalla förvaltningens svar
2. Att därutöver anföra:

Att tunnelbanans gröna gren mellan Hagsätra och Hässelby strand slagit i kapacitetstaket står klart. Med nya stora bostadsområden med ex Årstafältet och Årstastråket är förlängning av den blå linjen från Kungsträdgården via Gullmarsplan och vidare på den gamla Hagsätragrenen är ett mycket bra sätt att öka kapaciteten i tunnelbanenätet. Dessutom måste

också finnas beredskap för att låta busslinje 4 bli spårbunden och få sin start i slakthusområdet. Den nya dragningen av tunnelbanans Hagsätralinje innebär vissa utmaningar för att detta ska bli en förbättring för resenärerna.

Restiden får inte förlängas för de som reser från linjens södra delar. En rakare dragning genom Slakthusområdet och att gå från två stationer till en gagnar detta. Samtidigt får tillgängligheten för de som bor i områdena kring de gamla stationerna, då främst Enskede gårds station, inte försämrats. En utredning kring alternativa färdmedel, till exempel buss eller tvärbana, alternativt nyanlagda gångvägar till den nya stationen skulle kunna ge medborgarna samma möjligheter till kollektivtrafik som idag.

När Hagsätralinjen inte längre ankommer samma perronger i Gullmarsplan är det av yttersta vikt att möjlighet till byten till de andra gröna linjerna görs så smidigt som möjligt för resenären. Detta genom att perrongerna ligger geografiskt nära varandra och har direktförbindelse, helst utan att gå genom biljetthallen. Då tvärförbindelser i Söderort redan idag är bristfälliga får detta inte innebära en försämring för resande på tvären.

När den största förändringen i Söderorts tunnelbana de senaste årtiondena nu genomförs måste blicken lyftas för att se helheten. Vi vill att man i samband med denna omläggning från grön till blå linje också genomför den efterlängtdade förlängningen av tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö C. Detta skulle innebära ett otroligt lyft för Hagsätralinjens södra delar. Inte minst skulle Högdalen, Rågsved och Hagsätra få avsevärt förbättrade kollektiva möjligheter.

Vi anser också att det är av stor vikt att den demokratiska processen med samråd fortskrider och att medborgarnas synpunkter som samlas in under samråd, via enkäter och brev i februari och mars måste vägas in och tillmätas betydelse. Hänsyn måste i detta fall tas ex vad medborgare anser om placering av planerade utgångar av den nya tunnelbanan.

Södermalms stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Anders Göransson m.fl. (S), Erik Malm m.fl. (MP) och Birgitta Sevefjord (V) enligt följande.

Vi föreslår bifall till förvaltningens förslag med följande tillägg:

Vi tycker det är mycket olyckligt på vilket sätt landstinget genomför detta samråd. Att ge föreningar, enskilda medborgare och politiska partier möjlighet att komma med inspel i stadsbyggandsfrågor är en mycket viktig del av demokratin. I en fråga som denna, med många intresserade, krävs därför en längre framförhållning än vad som nu är fallet.

Stadsdelsnämnden noterar att den planerade, djupt liggande tunnelbanestationen Sofia är tänkt att lokaliseras relativt långt västerut på Södermalm. För att den nya tunnelbanestationen ska kunna bli ett attraktivt alternativ för de boende på östra Södermalm, t.ex. i det planerade, nya kvarteret Persikan är det angeläget att uppgångarna från den nya tunnelbanestationen vid Sofia lokaliseras och utformas på sådant sätt att den sammanlagda tiden för att ta sig mellan perrongen och den östra delen av Södermalm minimeras.

I analysen av stationen under Hammarby kanal bör landstinget utreda möjligheten att möjliggöra en passage för gångtrafikanter och cyklister under kanalen.

Ersätтарыttrande gjordes av Michelle Jangmyr (Fi) enligt följande.

Vi föreslår bifall till förvaltningens förslag med följande tillägg:

Vi tycker det är mycket olyckligt på vilket sätt landstinget genomför detta samråd. Att ge föreningar, enskilda medborgare och politiska partier möjlighet att komma med inspel i

stadsbyggandsfrågor är en mycket viktig del av demokratin. I en fråga som denna, med många intresserade, krävs därför en längre framförhållning än vad som nu är fallet.

Stadsdelsnämnden noterar att den planerade, djupt liggande tunnelbanestationen Sofia är tänkt att lokaliseras relativt långt västerut på Södermalm. För att den nya tunnelbanestationen ska kunna bli ett attraktivt alternativ för de boende på östra Södermalm, t.ex. i det planerade, nya kvarteret Persikan är det angeläget att uppgångarna från den nya tunnelbanestationen vid Sofia lokaliseras och utformas på sådant sätt att den sammanlagda tiden för att ta sig mellan perrongen och den östra delen av Södermalm minimeras.

I analysen av stationen under Hammarby kanal bör landstinget utreda möjligheten att möjliggöra en passage för gångtrafikanter och cyklister under kanalen.