

PM 2015:32 RI+RVII (Dnr 111-248/2015)

## **Förlängning av tunnelbanan från Kungsträdgården till Nacka C**

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 ny tunnelbana till Nacka” 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 lägen för nya stationsuppgångar till tunnelbanan, enligt bifogad samrådsfolder, inför upprättande av järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Tillståndsansökan, enligt miljöbalken, för utbyggnaden av tunnelbana på sträckan Kungsträdgården – Nacka C 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 – Hammarby kanal – (Sickla)- (Järla) – (Nacka C). Två nya tunnelbanestationer planeras inom Stockholms stad, dels i Sofia och dels under Hammarby kanal. Stationen Hammarby kanal planeras så att den har stationsentréer på var sida om kanalen. Ingen ombyggnad av tunnelbanestation Kungsträdgården är planerad. Hela den nya tunnelbanesträckan är planerad att gå i tunnel.

Beredning

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

trafiknämnden, samt Södermalms stadsdelsnämnd. Stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Södermalms stadsdelsnämnd har tagit fram ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Fastighetsnämnden har avstått från att svara. Även exploateringsnämndens och stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshinderfrågor samt Stockholms stadsmuseum har inkommit med yttranden.

*Stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsönämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Södermalms stadsdelsnämnd* är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling sker. Nämnderna anser att det är mycket viktigt att tillsammans med FUT fortsätta att studera lägen för stationsentréer, och utformning av dessa, för station Sofia. Nämnderna anser också att föreslagen placering av den södra tunnelbaneentrén vid Lumaparken, med bra omstigningsmöjlighet till Tvärbana och bussar är optimal och bör prioriteras.

*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.

## Mina 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 att 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 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 kontorens tjänsteutlåtande. Staden och landstinget bör i samråd fortsätta att studera lägen för entréer och utformning utifrån smidiga bytespunkter mellan buss och tunnelbana. I analysen av

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

I övrigt hänvisas till förvaltningarnas tjänsteutlåtande.

Vi föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Samråd om ny tunnelbana till Nacka” 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 Nacka”

**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 Nacka C är nödvändig, dels för att förbättra kollektivtrafikförsörjningen i Hammarby Sjöstad men också för att avlasta Slussen, T-centralen och Gamla stan – sträckor som idag är hårt belastade och därmed sårbara.

Det är glädjande att den rödgrönrosa majoriteten i Stockholms stad delar vår uppfattning om behovet av en utbyggd tunnelbana. Vi är dock skeptiska till att bygga en gångtunnel under Hammarby kanal, främst då vi inte ser hur detta ska gå att genomföra och samtidigt uppfylla kraven på trygghet och tillgänglighet.

#### **Kommunstyrelsen**

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

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarrådet Lotta Edholm (FP) 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 Nacka C är nödvändig, dels för att förbättra kollektivtrafikförsörjningen i Hammarby Sjöstad men också

för att avlasta Slussen, T-centralen och Gamla stan – sträckor som idag är hårt belastade och därmed sårbara.

Stationen i Hammarby sjöstad föreslås ligga under Hammarby kanal med en uppgång på Södermalmssidan och en uppgång på Sjöstadssidan. Det förslaget skulle kunna kombineras med en gång- och cykeltunnel i anslutning till tunnelbanestationen. Detta skulle förbättra kommunikationerna till och från Hammarby Sjöstad till innerstaden avsevärt. Vi anser därför att en sådan tunnel bör utredas i det fortsatta arbetet.

Det är glädjande att den rödgrönrosa majoriteten i Stockholms stad delar vår uppfattning om behovet av en utbyggd tunnelbana. 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.

**Ersättaryttrande** gjordes av Karin Ernlund (C) och Erik Slottner (KD) med hänvisning till Folkpartiets särskilda uttalande i kommunstyrelsen.

## Remissammanställning

### Ärendet

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana, Stockholms läns landsting har bett Stockholms stad att yttra sig om lägen för nya stationsuppgångar till tunnelbanan, enligt bifogad samrådsfolder, inför upprättande av järnvägsplan, miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Tillståndsansökan, enligt miljöbalken, för utbyggnaden av tunnelbana på sträckan Kungsträdgården – Nacka C 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 – Hammarby kanal – (Sickla)- (Järla) – (Nacka C). Två nya tunnelbanestationer planeras inom Stockholms stad, dels i Sofia och dels under Hammarby kanal. Stationen Hammarby kanal planeras så att den har stationsentréer på var sida om kanalen. Ingen ombyggnad av tunnelbanestation Kungsträdgården är planerad. Hela den nya tunnelbanesträckan är planerad att gå i tunnel.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, samt Södermalms stadsdelsnämnd. Stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Södermalms stadsdelsnämnd har tagit fram ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Fastighetsnämnden har avstått från att svara. Även exploateringsnämndens och stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshinderfrågor samt Stockholms stadsmuseum har inkommit med yttranden.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsönämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Södermalms stadsdelsnämnd** gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 9 februari 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen och Södermalms 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*

Staden 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.

Kontoren 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 Hammarby kanal*

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

Föreslagen placering av den södra tunnelbaneentrén vid Lumaparken, med bra omstigningsmöjlighet till Tvärbana och bussar är optimal och bör därför prioriteras.

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.

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

Som svar på remissen ”Samråd om ny tunnelbana till Nacka” hänvisas till vad som sagts i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens och Södermalms stadsdelsförvaltnings gemensamma tjänsteutlåtande.

## **Exploateringsnämnden**

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

*Ersätтарыttrande* gjordes av Marcus Berensson (C), *bilaga 1*.

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

Se ovan.

## **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** 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 följande att godkänna det gemensamma tjänsteutlåtandet som svar på remissen.

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

Se ovan.

### **Trafiknämnden**

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

*Reservation* anfördes av Karin Ernlund (C), *bilaga 1*.

*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.

### **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** 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 anföra följande:

Tunnelbaneutbyggnaden utgör en efterlängtd 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 kulturmiljövärden. 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.

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](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.

### ***Hammarby kanal***

Den södra uppgången planeras i Lumaparken som gränsar direkt till gamla Lumafabriken. Fabriken uppfördes på 1930-talet och räknas som en av Sveriges första funktionalistiska industribyggnader. Byggnaden är en rest av det gamla industriområdet och har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde.

### **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. 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.

### Exploateringsnämnden

*Ersättaryttrande* gjordes av Marcus Berensson (C) enligt följande.

Om jag hade haft rätt att lägga fram förslag till beslut så hade jag föreslagit nämnden att besluta följande:

1. Delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.
2. Uppdra åt trafikkontoret att återkomma till trafiknämnden med förslag till beslut om en gång- och cykeltunnel under Hammarbykanalen.

Tack vare Centerpartiet och Alliansen pågår arbetet med att bygga ut tunnelbanan i fyra riktningar och med nio nya stationer. Centerpartiet var det enda Alliansparti som 2010 gick till val på att bygga ut tunnelbanan och vi är mycket stolta att nu kunna leverera verkligt resultat.

Stationen i Hammarby sjöstad föreslås ligga under Hammarby kanal med en uppgång på Södermalmssidan och en uppgång på Sjöstadssidan. Det förslaget stöttar Centerpartiet som också ser att det ger goda förutsättningar för en gång- och cykeltunnel i anslutning till tunnelbanestationen.

Centerpartiet vill därför att Trafikkontoret i samråd med landstingets Trafikförvaltning förbereder för en gång- och cykeltunnel i samband med förberedelserna för tunnelbanestationen.

Vid bygget av Hammarby sjöstad fanns planer på en gång- och cykelbro till Södermalm. På grund av tekniska svårigheter blev aldrig bron verklighet. Nu finns möjlighet att göra det som aldrig blev av – ge Sjöstadborna bra möjligheter att cykla.

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

*Reservation* anfördes av Karin Ernlund (C) enligt följande.

1. Delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.
2. Uppdra åt trafikkontoret att återkomma till trafiknämnden med förslag till beslut om en gång- och cykeltunnel under Hammarbykanalen.

Tack vare Centerpartiet och Alliansen pågår arbetet med att bygga ut tunnelbanan i fyra riktningar och med nio nya stationer. Centerpartiet var det enda Alliansparti som 2010 gick till val på att bygga ut tunnelbanan och vi är mycket stolta att nu kunna leverera verkligt resultat.

Stationen i Hammarby sjöstad föreslås ligga under Hammarby kanal med en uppgång på Södermalmssidan och en uppgång på Sjöstadssidan. Det förslaget stöttar Centerpartiet som också ser att det ger goda förutsättningar för en gång- och cykeltunnel i anslutning till tunnelbanestationen. Detta skulle förbättra kommunikationerna till och från Hammarby Sjöstad till innerstaden avsevärt.

Centerpartiet vill därför att Trafikkontoret i samråd med landstingets Trafikförvaltning förbereder för en gång- och cykeltunnel i samband med förberedelserna för tunnelbanestationen.

Vid bygget av Hammarby sjöstad fanns planer på en gång- och cykelbro till Södermalm. På grund av tekniska svårigheter blev aldrig bron verklighet. Nu finns möjlighet att göra det som aldrig blev av – ge Sjöstadborna bra möjligheter att gå och cykla.

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

I övrigt hänvisas till förvaltningarnas tjänsteutlåtande.

## **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.

*Ersättaryttrande* 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.