

Tunnelbana till Nacka och söderort

Sammanställning av inkomna synpunkter i
samrådsprocessen under perioden
7 maj – 2 november 2015

Samrådsredogörelse februari 2016



Titel: Tunnelbana till Nacka och söderort - Sammanställning av inkomna synpunkter i samrådsprocessen under perioden 7 maj -2 november 2015 – Samrådsredogörelse februari 2016

Konsult: Sweco

Uppdragsledare: Johan Björkman, Sweco/TYPSA

Rapportansvarig: Cristine Waessman, Sweco/TYPSA

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

Dokumentid: 2320-M23-22-00003

Diarienummer: Förvaltningen 1505-0071 och 1505-0077

Utgivningsdatum: februari 2016

Distributör: Stockholms läns landsting, förvaltning för utbyggd tunnelbana

Box 225 50, 104 22 Stockholm. Tel: 08 737 25 00. E-post: nyatunnelbanan@sll.se

Innehållsförteckning

1.	Sammanfattning.....	4
	Synpunkter från privatpersoner	4
	Synpunkter från fastighetsägare, myndigheter och organisationer	5
2.	Projektbakgrund.....	6
3.	Samrådsprocessen.....	7
4.	Genomförande av samråd 7 maj – 2 november 2015.....	8
5.	Inkomna synpunkter	12
	Synpunkter från privatpersoner	13
	Allmänna synpunkter	13
	Kungsträdgården.....	15
	Sofia.....	15
	Hammarby Kanal	19
	Sickla	23
	Järla.....	24
	Nacka Centrum	25
	Gullmarsplan.....	27
	Ny station i Slakthusområdet.....	29
	Anslutning vid Sockenplan.....	30
	Inkomna synpunkter från statliga myndigheter.....	32
	Inkomna synpunkter från kommuner och kommunala bolag.....	39
	Inkomna synpunkter från organisationer	50
	Inkomna synpunkter från företag	58
	Inkomna synpunkter från bostadsrättsföreningar	60
	Inkomna synpunkter från fastighetsägare.....	65
	Inkomna synpunkter från ledningsägare	72
	Tillfrågade som ej besvarat förfrågan	73
	Tillfrågade som meddelat att de avstår från att yttra sig.....	73
6.	Generella bemötanden	74
	Restider/kapacitet/byten	74
	Miljö.....	74
	Stationer	76
	Arbetstunnlar.....	76
	Trygghet/säkerhet	77
	Tillgänglighet/framkomlighet	78
	Allmänna synpunkter	78
	Bilaga 1 – Sändlista.....	80

1. Sammanfattning

Samråd sker löpande under hela planeringsperioden och på olika sätt med olika instanser. Dock intensifieras samrådet i perioder där både myndigheter, organisationer och föreningar men även allmänheten har möjlighet att tycka till samt informeras om viktiga skeden och utvecklingssteg. Den här samrådsredogörelsen är en sammanställning av samtliga inkomna synpunkter under perioderna enligt nedan.

Under perioden 8 oktober – 2 november 2015 pågick ett samråd som handlade om byggskedet. Till samrådet inkluderas även synpunkter till och med 16 november 2015 från kommuner med flera som fått anstånd. Synpunkterna kan ha kommit in via en enkät på förvaltningens webbplats, mejl eller post, eller lämnats skriftligt under något av de tre Öppet hus som anordnades under oktober 2015. Även synpunkter som lämnats in 7 maj - 7 oktober 2015 har redovisats i denna samrådsredogörelse.

Synpunkter från privatpersoner

Det har inkommit totalt cirka 400 synpunkter från allmänheten. Synpunkterna presenteras för varje station uppdelat i åtta olika kategorier. Kategorierna är följande: *Restider/kapacitet/byten, Miljö, Stationen, Arbetstunnlar, Trygghet/säkerhet, Tillgänglighet/framkomlighet, Innovativa förslag* samt *Allmänna synpunkter*. Utöver stationsindelningen finns en rubrik som behandlar alla synpunkter som inte är stationsspecifika, *Allmänna synpunkter*. Varje enskilt yttrande kan ha bestått av synpunkter gällande flera av kategorierna och är därför i vissa fall uppdelade.

De flesta synpunkterna har handlat om:

- *Arbetstunnlar*
Det är många som har åsikter angående arbetstunnlar. Många har lämnat synpunkter på vilken av de föreslagna arbetstunnlarna de inte vill ha och gett förslag på andra placeringar.
- *Byggmiljö/störningar*
Många är oroliga för hur de kommer att påverkas under byggtiden av bland annat anläggningsfordon, tung trafik, sprängningar med mera. Det anses viktigt att de närboende inte kommer att störas allt för mycket under en längre tid.
- *Hissar i de djupa stationerna*
Flera är oroliga för hur hissarna vid station Sofia och station Gullmarsplan kommer att fungera när stationerna ligger djupt. Frågor angående klaustrofobi, säkerhet, utrymning med mera dyker upp från flera personer.
- *Lokalisering för stationsentréer*
Många har uttryckt åsikter angående var stationer och stationsentréer ska vara placerade. Det är många som har nya förslag till lägen för stationsentréer och flera som motsäger sig de föreslagna entréerna.
- *Påverkan på parker och kultur- och naturmiljö*
Många är oroliga att flera parker kan bli påverkade av byggnationen som till exempel Vitabergsparken, Stora Blecktornsparken, Tengdahlsplanen med flera. Det anses viktigt att bevara dessa och dess miljö för de boende i områdena.
- *Lokalisering och trafik*
Många är oroliga över hur trafiksituationen kommer att se ut i områdena under byggtiden.

De är oroliga över hur mycket trafik det kommer bli, vilka tider på dygnet det kommer vara trafik, hur det kommer att lösa sig med resterande trafikanter, med mera. Många är också oroliga över att det är mycket barn som rör sig i områdena under byggtiden, och vill säkerställa att dessa kan transportera sig riskfritt.

Bemötanden till de flesta synpunkterna finns att läsa sammanfattat i kapitel 6 Generella bemötanden.

Synpunkter från fastighetsägare, myndigheter och organisationer

Antalet inkomna synpunkter uppgår i denna handling till cirka 50 stycken, totalt 8 stycken har avstått från att yttra sig. De flesta synpunkterna har handlat om:

- *Grundvattenpåverkan och påverkan på byggnader under byggtiden*
Flera fastighetsägare är oroliga för hur byggnaderna kommer att påverkas på olika sätt under byggtiden. Det handlar om sprängningar, grundvattenpåverkan, vibrationer med mera som kan ge skada på byggnader.
- *Byggmiljö/störningar*
Många är oroliga för hur de kommer att påverkas under byggtiden av bland annat anläggningsfordon, tung trafik, sprängningar med mera. Det anses viktigt att de som verkar i området inte kommer att störas allt för mycket under en längre tid.
- *Tillgänglighet under byggtiden*
Det är många som är oroliga för hur tillgängligheten och framkomligheten kommer att se ut i de olika områdena under byggtiden. Det är flera som är oroliga över att gator kommer att stängas av och hur framkomligheten ska lösas.

Bemötanden till de flesta synpunkterna finns att läsa sammanfattat i kapitel 6 Generella bemötanden.

2. Projektbakgrund

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

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

I januari 2014 undertecknade staten, Stockholms läns landsting (SLL) och Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun en överenskommelse om utbyggnad av Stockholms tunnelbanenät. Utbyggnationen har delats upp i ett antal delprojekt. Denna del av tunnelbaneutbyggnaden omfattar sträckningen från befintlig tunnelbanestation vid Kungsträdgården via Sofia på Södermalm till Nacka Centrum. Den omfattar även utbyggnad av tunnelbanan med en gren från Sofia via Gullmarsplan till befintlig tunnelbana vid Sockenplan. Byggstarten är planerad till år 2018 och under år 2025 planeras trafiken på de nya linjerna vara i drift. Hela sträckan byggs under mark utom en kort sträcka med anslutning vid Sockenplan.

Genom tunnelbaneutbyggnaden skapas ett system som är mer robust och har betydligt större kapacitet än det kollektivtrafiksystem som finns idag. Syftet är att dagens och framtidens medborgare ska ha mer effektiva kollektivtrafiktransporter – allt för att skapa en hållbar framtid för både nuvarande och kommande generationer. Nedan visas den framtida tunnelbanesträckningen.



Figur 2. Framtidens spårtrafikkarta. Grå markering visar aktuell sträckning för området.

3. Samrådsprocessen

Samråd är något som sker löpande under hela planeringsprocessen på olika sätt med olika intressenter. Samrådet syftar till att informera om vad som händer under projektets gång och ge möjlighet till insyn och påverkan. Samråden sker i perioder där information om viktiga skeden och utvecklingssteg ges till myndigheter, organisationer, företag och allmänheten. På så vis finns möjlighet att tycka till och lämna synpunkter under projektets gång. Samråden omfattar både planprocessen för järnvägsplan och för den miljöprövningen enligt miljöbalkens 11 kapitel som avser vattenverksamhet. Kommunerna kommer att tillgodogöra sig synpunkterna i detaljplaneprocessen.

Följande samråd har tidigare genomförts inom projektet:

- Samråd perioden 9 februari – 12 mars 2015 - Samrådet gällde utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka samt lokaliseringsutredningen för utbyggnaden till söderort och behandlade uppgångar och sträckningar. Samrådsredogörelsen publicerades i maj 2015.
- Samråd perioden 13 mars – 4 juni 2015 - Samrådet gällde den färdigställda lokaliseringsutredningen Sofia-Gullmarsplan/Sockenplan samt rekommendationer för val av sträckning och behandlade motiv av val av Hagsätralinjen. Samrådsredogörelsen publicerades i augusti 2015.

Det kommer att genomföras fler samråd under planeringsperioden som avser olika delar av projektet. Denna samrådsredogörelse sammanfattar de synpunkter som inkommit under perioden 5 juni – 7 oktober 2015 samt de synpunkter som inkommit under det samråd som nu har genomförts under perioden 8 oktober – 2 november 2015 som har haft fokus på byggskedet. I kapitel 4. *Genomförande av samråd*, följer en beskrivning om hur samrådet för byggskedet har genomförts. Nästa steg kommer att vara ett samråd under våren 2016 med fokus på den färdiga anläggningen. Då finns det återigen möjlighet att lämna synpunkter.

Nedan visas en generell tidsaxel för planeringsprocessen och för tillståndsprövningen enligt miljöbalken och var vi befinner oss i dessa processer.



Figur 2. Planeringsprocessen och tillståndsprövningen

4. Genomförande av samråd 7 maj – 2 november 2015

Under perioden 7 maj - 7 oktober 2015 har det inkommit ett fyrtiotal synpunkter inom ramen för den övergripande samrådsprocess som löper konstant under hela planeringen. Under perioden 8 oktober – 2 november 2015 har cirka 450 synpunkter inkommit under ett allmänt samråd med fokus på byggskedet.

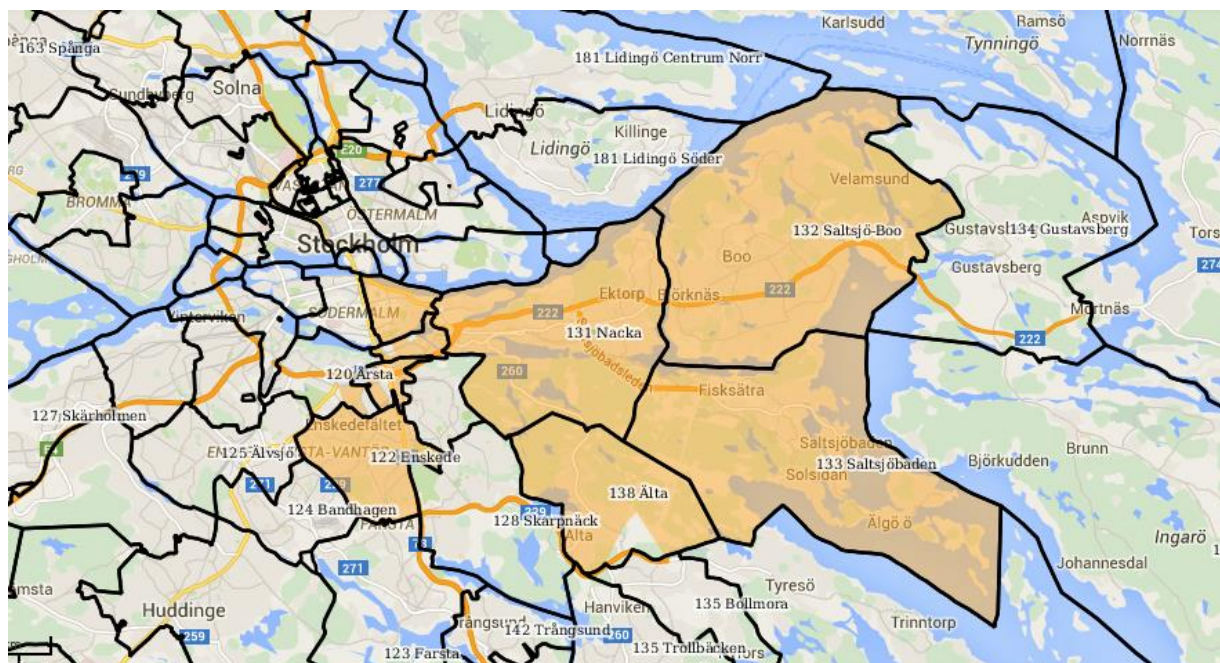
Ett samrådsunderlag om byggskedet finns som beskriver översiktligt hur arbetet med att bygga tunnelbanan kommer att genomföras, men också vilken påverkan och vilka konsekvenser som byggarbetet kan medföra. I underlaget presenteras var nya stationsentréer, arbetstunnlar och byggarbetsplatser föreslås ligga. Samrådsunderlaget är en del av underlaget till kommande järnvägsplan, detaljplaner och tillståndsansökan enligt miljöbalken.

Annonsering

Allmänheten har informerats om samrådets öppna hus och samrådsperioden genom kungörelseannonser i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet den 25 september 2015, samt med en följd av annonser de följande veckorna i Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet, Metro, Mitt i, Nacka Värmdö Posten, Södermalmsnytt och Tidningen Årsta/Enskede. På SL:s sida i Metro publicerades information om utredningen och en nyhetsartikel låg på förstasidan på www.sll.se.

Nyhetsbrev

Ett brev med fokus på samrådet och information om nyheter angående projektet delades ut i brevlådan hos cirka 92 000 hushåll och 13 000 företag som är berörda av projektets genomförande. Cirka 1 200 prenumaranter fick nyhetsbrevet skickat elektroniskt. Alla kan anmäla sig till att få nyhetsbrevet på webbplatsen sll.se/nyatunnelbanan. Till samtliga fastighetsägare inom utredningsområdet för grundvattenpåverkan skickades samma nyhetsbrev.



Figur 3. Områden där nyhetsbrevet skickades ut.

Öppet hus

Tre samrådsmöten av typen öppet hus har genomförts för allmänheten:

- onsdagen den 14 oktober 2015 på Restaurang EnArena Globen, Palmfeltsvägen 1,
- måndagen den 19 oktober 2015 på Spårvägsmuséet, Tegelviksgatan 22 samt
- torsdagen den 22 oktober 2015 på Nacka stadshus, Granitvägen 15.

Under öppet hus fanns stora delar av projektorganisationen på plats för att svara på frågor. Utöver det fanns samrådsunderlag och information om byggskedet att läsas på plats, samt på skärmar. Fyra filmer visades som handlade om byggskedet, sprängning av tunnel och djupa hissar. Det första informationstillfället besöktes av cirka 145 personer, det andra av cirka 345 personer och det tredje av cirka 110 personer. Totalt har cirka 600 personer varit närvarande vid något av informationstillfällena.

Samråd med föreningar, myndigheter, organisationer och andra intressenter

De föreningar, myndigheter, organisationer och andra intressenter som kan tänkas beröras av den nya tunnelbanan, har via post och e-post bjudits in till samråd. Information angående samrådet och var de kan ta del av samrådsunderlaget fanns även det med i post/e-post. Se bilaga 1 för att se vilka föreningar, myndigheter, organisationer och andra intressenter som fått utskicket.

Samrådsunderlag och möjlighet att lämna synpunkter

Information om samrådet angående byggskedet fanns tillgängligt på hemsidan, sll.se/nyatunnelbanan. Informationsmaterial fanns även tillgängligt i dessa lokaler under hela samrådsperioden:

- Dieserverkstadens bibliotek, Marcusplatsen 17 i Sickla
- Nacka stadshus, Granitvägen 15
- Nacka kyrkas församlingshem, Gamla Värmdövägen 14
- Sofia kyrka, Borgmästargatan 11
- Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Slakthusplan 4
- Luma bibliotek, Ljusslingan 26, Hammarby sjöstad
- Tekniska nämndhuset, Fleminggatan 4, Stockholm
- Förvaltning för utbyggd tunnelbana, Norra stationsgatan 69, Stockholm

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

- Lämna skriftliga synpunkter på öppet hus.
- Fylla i en digital samrådsenkät via hemsidan.
- Skicka e-post till tbananackasoderort@sll.se.
- Skicka ett brev till Stockholms läns landsting, Förvaltning för utbyggd tunnelbana, Box 225 50, 104 22 Stockholm.

Övriga samrådsmöten med intressenter

Samrådsmöten har hållits med intressenter under hela planeringsprocessen. Syftet med dessa samråd är att regelbundet under projektet informera, samordna och stämma av sakfrågor samt att tidigt få in synpunkter. Arbetsmöten med kommuner har också genomförts. Möten sker löpande och följande möten har genomförts under aktuell period:

Mötesdatum	Intressent (er)	Syftet med mötet/mötesserien
2015-05-20 (start mötesserie)	Nobel center	Avstämning gällande gemensamma beröringspunkter. Samordning mellan projekten.
2015-05-20 (start mötesserie)	Länsstyrelsen, Nacka kommun, Stockholms stad och Stockholms brandförsvär	Presentation av projektet, innehåll och avgränsningar i MKB samt riskfrågor.
2015-05-26 (mötesserie sedan våren 2015)	Svenska kyrkan och Nacka församling	Redovisning av projekteringsläget och förslag på undersökningspunkter.
2015-06-10 (mötesserie sedan hösten 2014)	Stadsholmen	Genomgång av berörda kyrkor. Framtida samarbetsformer/fortsatt arbete. Allmän projektinformation. Identifiering beröringspunkter. Genomgång av samrådssynpunkter.
2015-06-12	Stockholm Vatten, Stockholms framtida avloppsrening (SFAR)	Samordningsmöte Gullmarsplan. Avstämning gällande gemensamma beröringspunkter. Samordning mellan projekten.
2015-06-24 (mötesserie sedan våren 2014)	Svenska kraftnät	Avstämning gällande beröringspunkter mellan City Link etapp 2 och tunnelbaneutbyggnaden. Samordning mätningar, kontrollprogram med mera.
2015-06-24	Räddningstjänsten och Stockholms brandförsvär	Planerade lösningar för varje specifik station. Framförallt aktuellt på Sofia och Gullmarsplan där plattformarna endast kommer att kunna angöras via hissar.
2015-08-31	Dianelunds båtklubb	Avstämning kring arbetstunnel och etableringsområde i Gullmarsplan. Diskussion om tillgång till vinteruppställningsplats och ersättningsplatser.
2015-09-02 (mötesserie sedan våren 2015)	Svenska kyrkan och Nacka församling	Genomgång av berörda kyrkor. Framtida samarbetsformer/fortsatt arbete, genomgång samrådssynpunkter
2015-09-03	Tunnelbanepolisen	Hantering av Slakthuset och evenemang vid arenan.
2015-09-07	Länsstyrelsen	Samråd om prövningsupplägg och villkorsförslag.
2015-09-10 (start mötesserie)	Einar Mattsson	Platssamordning Sundstabacken. Allmän presentation av projektet. Avstämning kring gemensamma beröringspunkter.

Start 2015-09-17 (start mötesserie)	Idrottsförvaltningen	Platssamordning Sundstabacken. Allmän presentation av projektet. Avstämning avseende gemensamma beröringspunkter.
2015-09-30 (mötesserie sedan vintern 2014)	Ersta sjukhus	Allmän presentation av projektet. Information om Ersta diakonis utvecklingsplaner. Identifiering av gemensamma beröringspunkter och behov av framtida samordning.
2015-10-02 (start mötesserie)	Olofssons bil	Etablering inom Sicklaön 89:1. Allmän presentation av projektet. Avstämning kring gemensamma beröringspunkter.
2015-10-15 (start mötesserie)	Klövern	Avstämning avseende gemensamma beröringspunkter. Samordning.
2015-10-21	Handikapp- och pensionärsorganisationer	Presentation av typstationen och information samråd om byggskedet.
Mötesserie sedan våren 2015.	Skanska (vid behov även deltagande från Stockholms stad).	Samråd och samordning av projektering för stationsuppgång inom planerade byggnader.
Mötesserie sedan vintern 2014.	Atrium Ljungberg (vid behov även deltagande från Nacka kommun).	Samråd och samordning av projektering för stationsuppgång inom planerad byggnad samt inom befintlig fastighet.

5. Inkomna synpunkter

Syftet med samrådsredogörelsen är att redovisa de synpunkter som framförts under samrådet och tillhörande bemötanden från förvaltningen.

Under perioden 7 maj – 7 oktober 2015 inkom ett trettiotal synpunkter inom ramen för den övergripande samrådsprocess som löper konstant under hela planeringen.

Under perioden 8 oktober – 2 november 2015 hölls en allmän samrådsperiod med fokus på byggskedet där det inkom cirka 450 synpunkter. Sammanfattningar av alla synpunkter samt förvaltningens bemötanden redovisas i detta kapitel. Allmänhetens synpunkter presenteras i åtta olika kategorier uppdelade på de nio olika stationerna. Kategorierna är följande:

Restider/kapacitet/byten, Miljö, Stationen, Arbetstunnlar, Trygghet/säkerhet, Tillgänglighet/framkomlighet, Innovativa förslag samt Allmänna synpunkter. Utöver det finns en rubrik som behandlar alla synpunkter som inte är stationsspecifika, *Allmänna synpunkter*. Förvaltningens bemötande återfinns i slutet av varje kategori.

Myndigheternas, de kommunala bolagens, organisationers samt företagens och fastighetsägares synpunkter har sammanfattats och bemötts av förvaltningen i slutet av kapitlet. I kapitel 6 har bemötanden som är likartade för flera stationer/kategorier samlats.

I detta kapitel hänvisas bemötandena dit, kompletterat med specifika bemötanden vid behov.

Förvaltningen tackar för alla inkomna synpunkter och förslag.

Synpunkter från privatpersoner

Allmänna synpunkter

Alternativa sträckningar

En handfull personer uttrycker sin besvikelse över att tunnelbanesträckningen via Djurgården och Skeppsholmen har valts bort. En person menar att dessa områden, framförallt Djurgården, är väldigt attraktiva för turister och därför bör ha en enkel och snabb trafikförbindelse med övriga delar av Stockholm. Det framförs förslag på att ha säsongöppna stationer på ovannämnda platser för att under sommarhalvåret vara mer tillgängliga för turister.

Det framförs ett alternativ där nuvarande Grön linje 19 mellan Sockenplan – och Gullmarsplan kvarstår i sin nuvarande sträckning, samt att den nya Blå linjen ansluter som planerat vid Sockenplan. Då kan vartannat 19-tåg gå den gamla vägen och vartannat den nya vägen. På så sätt anses tillgängligheten öka för fler och det blir färre omstigningar i Gullmarsplan.

Det efterfrågas även fler tvärförbindelser. Till exempel föreslås en tvärgående västlig tunnelbana som kan knyta samman Gröna och Röda linjen utan att passera Slussen-Hötorget.

En person vill att det även ska finnas en station vid Slussen på den nya tunnelbanelinjen.

Bemötande: Den förstudie och lokaliseringsutredning som har genomförts har resulterat i val av sträckning. Alternativet via Djurgården avfärdades där på grund av bland annat att det innebar att resande från Nacka inte skulle få en direkt koppling till Södermalm utan behöva göra ett byte på Djurgården alternativt Kungsträdgården. Samt att sträckningen varken fångade upp resande på östra Södermalm eller i Hammarby sjöstad som pekats ut som viktiga målområden.

Förvaltningen har mottagit synpunkten angående säsongöppna stationer, det är inte aktuellt för projektet.

Alternativet där Grön linje 19 kvarstår i nuvarande sträckning är bortvalt som alternativ, se lokaliseringsutredning *Tunnelbana Sofia-Gullmarsplan/söderort*. Den nya Blå linjen omfattar utbyggnad av tunnelbanan med en gren från Sofia via befintlig tunnelbanestation Gullmarsplan till befintlig tunnelbana i Sockenplan. En sammankoppling av Blå linje med Hagsätragrenen (befintlig Grön linje) innebär för Hagsätralinjens resenärer bättre tillgänglighet till vissa stationer och sämre tillgänglighet till andra. Turtätheten på Hagsätragrenen är idag ungefär ett tåg var sjätte minut under högtrafik. Efter ombyggnation finns möjlighet att köra med tätare trafik. Ett enkelt och smidigt byte vid Gullmarsplan kommer att eftersträvas. Grön linje 19 kommer inte att kunna kvarstå i nuvarande sträckning med den nya valda sträckningen.

Inkomna synpunkter angående fler tvärförbindelser ligger utanför projektet.

En tunnelbanestation vid Slussen fanns med som alternativ i lokaliseringsutredningen men avskrevs på grund av att det var riskfyllt och av finansiella skäl.

Framtidsanpassning

Att förbereda för framtiden är något som cirka ett tjugotal personer lyft fram som viktigt, både när det gäller utformning av anläggningen och möjligheten för fortsatt framtida utbyggnad.

Det föreslås att kurvradier byggs för en hög framtida hastighet samt att plattformar görs 180 meter långa på samtliga stationer för att öka tillgängligheten för framtida utveckling.

Flera anser att man redan vid denna byggnation ska förbereda för en framtida utbyggnad av tunnelbanan till fler platser och att ansluta till områden för framtida bostadsutbyggnad. Till

exempel nämns en önskan om en fortsatt utbyggnad av tunnelbanan till Farsta strand, Orminge, Lidingö, Älvsjö, Tyresö med flera.

Bemötande: Förvaltningen har mottagit synpunkten angående kurvradier och plattformar, det är inte aktuellt för projektet. Detta på grund av att framtidens tåg inte kommer vara i behov av 180 meter långa plattformar.

Förvaltningen har mottagit synpunkter angående fortsatta utbyggnader av tunnelbanan, det är inte aktuellt för projektet. Det finns inga resurser i projektet för att förbereda för eventuell framtida utbyggnad. Dock möjliggör utformningen vid station Nacka Centrum en framtida förlängning till exempelvis Orminge.

Kommunikation

En person menar att samråd mellan förvaltningen och de som kommer att störas under byggtiden är viktigt för att ta del av boende och resenärers åsikter. Någon uppfattar att informationen angående arbetet såsom ritningar, utredningar, dokument med mera är svåra att hitta på SLL:s hemsida. En handfull personer anser att det inte går att lämna synpunkter när informationen inte är tillräcklig och tillgänglig på ett bra sätt.

En person menar att informationen från förvaltningen är förlöjligad samt oseriös. Någon menar att nyhetsbrevet endast redovisar en förskönad version och anser att det utgav felaktig information. Någon har också haft problem med enkäten på hemsidan och undrar hur säkert det är och att det är rätt svar som registreras.

Bemötande: För bemötande angående samråd samt tillgänglighet till information om projektet se kapitel 6 under Allmänna synpunkter, *Tillgänglig information*.

Förvaltningen noterar att information på SLL:s hemsida kan vara svåra att hitta samt synpunkter om nyhetsbrev. Via hemsidan finns möjlighet att ställa frågor om projektet. Har enkäten fyllts i och skickats så har svaret registrerats.

Övrigt

En person tycker det är viktigt med bra framkomlighet för rörelsehindrade i alla stationer. Till exempel behövs rymliga hissar. En person menar också att alla stationer bör få toaletter.

En person har en fråga om hur avtalen mellan förvaltningen och Nacka kommun angående tunnelbaneutbyggnaden och finansieringen ser ut.

En handfull personer vill att alla nya stationer bör bli konstnärligt utformade och hänvisar till att 1 procent av byggkostnaderna är avsedda för detta.

En person menar att om det finns gratis parkeringar i anslutning till tunnelbanestationen skulle fler välja att ta bilen till tunnelbanan och sedan åka kollektivt in till Stockholms innerstad. Det skulle minska trafikmängden inne i Stockholm centrum.

En handfull personer vill inte att tunnelbanan byggs ut och tycker snarare att befintlig sträckning bör kvarstå, med kompletterande bussar.

Bemötande: Samtliga stationer ska vara utformade på ett sådant sätt att tillgängligheten är god för samtliga resenärer, vare sig de reser med eller utan barn, barnvagn, rullstol eller annat som medför rörelsehinder. Stationen ska vara tillgänglig för alla oavsett funktionell förmåga.

Angående synpunkter på toaletter så kommer det att finnas tillgängligt på de nya stationerna.

Finansieringen av tunnelbanans utbyggnad regleras i det avtal som tecknades i januari 2014 benämnt *Överenskommelse o finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan*

samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling. Enligt avtalet kommer Nacka kommuns totala finansiering i projektet att vara cirka 850 miljoner kronor och de har utlovat att bygga cirka 13 500 bostäder intill nya tunnelbanan.

En upphandling med 12 olika konstnärer blev klar 2015. En konstnär per station kommer att vara ansvarig för den konstnärliga utformningen.

Inkomna synpunkter angående gratis parkeringar i anslutning till tunnelbanestationen och gång- och cykelbroar ligger utanför projektet. De hänvisas istället till Stockholms stad och Nacka kommun.

Utbyggnaden för tunnelbanan är beslutad och kommer att genomföras. Det behövs för att alla ska kunna fortsätta resa på ett attraktivt och hållbart sätt i hela Stockholm, samtidigt som invånarantalet ökar. Den nya tunnelbanan knyter ihop Stockholmsregionen och förenklar vardagen för alla som lever här, nu, och i framtiden.

Synpunkter på Gula linjen

En handfull personer har synpunkter angående den Gula linjen:

- Den gula linjen bör dras via Sankt Eriksplan från Hagastaden, via Fridhemsplan, Västerbron samt Hornstull till Liljeholmen, därefter till Älvsjö station.
- Industriområdet i Hagalund bör rivas och nya bostäder bör byggas, samtidigt som Gula linjens station Hagalund öppnas.

Bemötande: Inkomna synpunkter angående gula linjen ligger utanför projektet, de har vidarebefordrats till projektet tunnelbana till Arenastaden.

Kungsträdgården

Allmänna synpunkter

En handfull personer av de svarande är positiva till den nya tunnelbanesträckningen förbi Kungsträdgården och vill att byggprocessen ska börja så snart som möjligt.

Bemötande: Förvaltningen noterar tacksamt de positiva åsikterna. Byggstart är planerad till 2018 och förvaltningen strävar efter att följa planeringen. På grund av de tillstånd som behövs innan byggstart är därför inte möjligt att påbörja byggandet tidigare.

Sofia

Restider/kapacitet/byten

En person anser det viktigt att bevara busslinje nummer 53 på Danviksklippan. En person säger att busslinje 76 behöver gå oftare tills det att tunnelbanan är färdigställd.

Bemötande: För bemötande angående busslinjer se kapitel 6 under Restider/kapacitet/byten, *Befintlig kollektivtrafik*.

Miljö

Det är ett tjugotal som lämnat synpunkter angående att bevara den kulturmiljö och de grönområden som finns idag. Stigbergsparken samt Vitabergsparken har ett naturvärde och bör därför bevaras så långt som möjligt. Synpunktslämnarna anser att miljön och stadsbilden försämras när historiska områden och byggnader förstörs. En person önskar att det kaukasiska vingnötsträdet i Stigbergsparken ska bevaras.

Det är en handfull personer som lämnat synpunkter angående att ta hänsyn till människornas hälsa i den boendemiljö som skapas under de år som projektet pågår. En av dem undrar hur störningarna kommer att se ut under byggtiden vid station Sofia.

Bemötande: För bemötande angående kulturmiljö, parker och träd se kapitel 6 under Miljö, *Påverkan på parker och kultur- och naturmiljö.*

Den norra uppgången med tillhörande stationsentréer kommer att placeras i Stigbergsparken vilket gör att parken kommer att påverkas. För de stationsentréer som finns intill en park kräver särskild omtanke vid utformningen för att de ska upplevas som attraktiva och trygga. Det kommer inte ske några byggnadsarbeten eller anläggas etableringsyta i Vitabergsparken. Förvaltningen kommer att ta största hänsyn till den befintliga miljön i Vitabergsparken vid utformningen av den planerade uppgången med tillhörande entréer.

För bemötande angående boendemiljö se kapitel 6 under Miljö, *Byggmiljö/störningar.*

Vid station Sofia har transporterna inte bedömts ge upphov till stora förändringar av ljudmiljön, sett över dygnet, eftersom bullerpåverkan från vägtrafik finns redan idag. Arbeten med spontning och borring ger kortvarigt höga bullernivåer medan sprängning ger ännu högre värden men under väldigt kort period. Byggnaderna närmast stationsuppgångarna och tunnelmynningen kommer att beröras av buller över riktvärdet dagtid. Natttid bedöms ingen förändring av ljudmiljön. Stomljud kopplat till tunneldrivningen 100 meter under marken kommer inte att vara märkbart, däremot kan högre nivåer förekomma vid borring för arbetstunneln.

Etableringsytor och vägar för byggtrafik har valts utifrån att framkomlighet och tillgänglighet är förutsättningar för ett fungerande vardagsliv. Framkomlighet för fotgängare, cyklister, kollektivtrafik, varutransporter och biltrafik kommer att säkerställas på varje berörd plats, men störningar kommer att uppstå. Tillfälliga omledningar ska göras säkra, trygga och framkomliga. Gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik prioriteras före biltrafik. Alla tillfälliga ytor ska, utifrån platsens förutsättningar, göras tillgängliga för personer med funktionshinder.

Stationen

Det har inkommit cirka ett femtiotal synpunkter angående placeringen av stationsentréerna vid Sofia station, varav merparten gäller de södra stationsentréerna. Nästan alla femtio svarande föreslår alternativa stationsentréer:

Södra uppgången:

- Ett fyrtiotal föreslår att den ena av de södra stationsentréerna ska placeras vid Nytorget.
- Ett tiotal personer föreslår att den ena av de södra stationsentréerna flyttas till Skånegatan/Erstagatan.
- En handfull personer föreslår att den ena av de södra stationsentréerna placeras på Skånegatan vid Klippgatan.
- En person föreslår att stationsentréerna placeras i slutet av Ringvägen österut och vid Bondegatan vid Sofia skola.
- En handfull personer föreslår att en av de södra stationsentréerna flyttas till Bondegatan.
- Knappt ett fyrtiotal personer föreslår att stationsentréerna placeras vid Renstiernas gata intill Skånegatan.
- En person föreslår att en uppgång placeras vid Åsögatan.

- En handfull föreslår att en uppgång placeras vid Renstiernas gata/Åsögatan.

Norra uppgången:

- En person föreslår en stationsentré som är kopplad till Stadsgårdsberget.
- En person föreslår en stationsentré vid korsningen Folkungagatan/Erstagatan.
- En handfull personer föreslår att det bara ska finnas en stationsentré i Stigbergsparken.
- En person föreslår att stationsbyggnaden ska ligga i sydvästra hörnet av Stigbergsparken.
- En handfull personer har önskemål om att lägga en stationsentré i närhet till Viking Line-terminalen för att öka tillgängligheten för de som reser med båttrafiken där.

En handfull personer är positiva till placeringarna av stationsentréerna. Några vill inte ha någon tunnelbana på Södermalm. Ett tjugotal av synpunkterna menar att det är olämpligt att lägga en stationsentré i Vitabergsparken som är ett kulturhistoriskt värdefullt område. Flera personer sätter sig emot förslaget om en stationsentré vid Skånegatan/Borgmästargatan.

En person anser att det är för många stationsentréer på för liten yta, de placeras för nära varandra. För att få en spridning på entréerna bör de som bor i området få vara med och påverka placeringen. Det kan bidra till att entréerna byggs på de mest attraktiva platserna enligt framtida användare.

Bemötande: För bemötande angående stationsentréer se kapitel 6 under Stationer, *Lokaliseringar för stationsentréer.*

Förvaltningen noterar tacksamt de positiva åsikterna.

Kring station Sofia kommer förvaltningen tillsammans med Stockholms stad att se över antalet entréer samt de exakta placeringarna. Under projektets gång har boende i området haft möjlighet att lämna synpunkter bland annat om lokalisering av entréer.

Val av stationsentréer har gjorts utifrån bäst nytta för området och kommande exploateringar. Andra stationsentréer är bortvalda alternativ på grund av långt avstånd mellan entré och biljetthall, långa gångar under mark som upplevs otrygga, dyra att anlägga, konflikt med befintlig Saltsjöbana, en svaghetszon i berget och risker för större ingrepp på Vitabergsparken.

Arbetstunnlar

Det framgår i en handfull synpunkter att vid placeringen av arbetstunnlar måste möjligheten för framtida borrhningar av bergvärme finnas kvar för alla fastigheter i området.

En person har frågor kring etableringsytan. Personen vill veta vad en etableringsyta är, när den ska börja användas, hur länge den ska användas och vad man gör med den efter att byggnationen är klar.

Bemötande: För bemötande angående bergvärme se kapitel 6 under Miljö, *Bergvärme.*

En etableringsyta är en byggarbetsplats. Här finns det byggbodar för de som arbetar i tunnarna, här finns vissa ytor för lagring samt serviceplatser för maskiner och utrustning.

Under byggskedet kommer etableringsytor behöva tas i anspråk vid de olika stationsentréerna. Etableringsytorna kommer där det är nödvändigt att avskärmas mot omgivningen för att det ska störa så lite som möjligt och för att minimera risken för olyckor. Målsättningen är att minimera det ytanspråk som behöver tas för att minimera omgivningspåverkan.

Arbeten kommer att skilja sig beroende på området, byggprocessen, omfattningen med mera. Det går idag inte att säga hur lång tid etableringsytorna kommer finnas i varje område.

Byggtiden för stationsuppgångarna vid station Sofia bedöms till drygt 4 år, medan arbetstunneln bedöms användas under nästan 6 år.

Planerna är att använda några arbetstunnlar som servicetunnel för drift och underhåll när tunnelbanan är utbyggd och även som entré för eventuella insatser från räddningstjänsten. Efter byggnationens slut avetableras dock själva etableringsytan och återställs.

Från etableringsytan vid station Sofia går byggtrafiken via Londonviadukten.

Trygghet/säkerhet

För station Sofia är flera personer oroliga över att stationen ligger väldigt djupt under mark, samt att det endast kommer att finnas hissar. Osäkerheten i sig grundas bland annat i frågor om vad som händer om det börjar brinna, om hissen fastnar eller om hissen är ”ur funktion”.

En person är orolig för att området Sofia blir instängt på grund av alla byggen som pågår samtidigt och undrar hur tillgängligheten för räddningsfordon ser ut ifall en brand skulle inträffa.

Det är en handfull personer som är oroliga för att området kommer att bli attraktivt för unga att uppehålla sig i. Man är orolig för fylla, bråk, nedskräpning och förstörelse.

Bemötande: För bemötande angående hissarna se kapitel 6 under Trygghet/säkerhet, *Hisslösningen*.

Från station Sofia, kommer utrymning att kunna ske via hissar, särskilda utrymningstrapphus i anslutning till hissarna samt eventuellt även via angränsande servicetunnel som komplement. Om en hiss fastnar eller är ur funktion kommer det att åtgärdas omgående.

För bemötande angående tillgängligheten för brandbilar se kapitel 6 under Tillgänglighet/framkomlighet, *Tillgänglighet för utryckningsfordon*.

För att säkerställa trygghet och säkerhet i tunnelbanan och dess stationer har förvaltningen löpande dialog med räddningstjänst, polismyndigheten, länsstyrelsen med flera angående detta.

Innovativa förslag

Ett förslag finns på att bygga ett mellanplan på det norra hisschaktet och även en gångtunnel från hissarna till Stadsgården.

Ett förslag finns på att bygga en snedhiss i nordsydlig riktning för att få stationsentréerna längre ifrån varandra för att vara mer tillgängligt för fler resenärer. På så vis bevaras även Vitabergsparken som då inte behöver en stationsentré.

Bemötande: Förvaltningen noterar synpunkten angående mellanplan och gångtunnel, det är inte aktuellt i dagsläget på grund av att det inte finns resurser i projektet för en sådan lösning.

Val av stationsentréer har gjorts utifrån bäst nytta för området och kommande exploateringar. Andra stationsentréer är bortvalda alternativ på grund av långt avstånd mellan entré och biljetthall, långa gångar under mark som upplevs otrygga, dyra att anlägga, konflikt med befintlig Saltsjöbana, en svaghetszon i berget och risker för större ingrepp på Vitabergsparken.

Allmänna synpunkter

Flera personer är positiva till den nya tunnelbanan. Ett tiotal personer är negativa till utbyggnaden. En handfull personer påpekar påverkan på området och människor i och med att flera projekt, som Slussen samt kvarteret Persikan pågår samtidigt. Ingen vill bo i ett byggkaos och menar att mer hänsyn ska tas till de boende.

En fråga ställs om fastighetsägarna i området har blivit informerade på rätt sätt om projektet.

Bemötande: Förvaltningen noterar tacksamt de positiva åsikterna.

För bemötande angående de olika projekten se kapitel 6 under Allmänna synpunkter, *Flera projekt samtidigt*.

För bemötande angående information till fastighetsägare se kapitel 6 under Allmänna synpunkter, *Tillgänglig information*.

Hammarby Kanal

Restider/kapacitet/byten

Det har framkommit tre synpunkter från en handfull svarande angående byten:

- Förgreningen bör ske vid station Hammarby Kanal för att underlätta byten mellan linjerna och få en naturlig bytespunkt på södra Södermalm.
- Byten mellan tunnelbanan och Tvärbanan måste förenklas med kortare avstånd emellan för att få hållbara och tidseffektiva byten.
- Vad som kommer att hända med bussarna under tiden tunnelbanan byggs ut.

Det är några personer som tycker att även om tunnelbanan byggs som en bra kommunikation, får inte busstrafiken som finns idag tas bort eller förändras allt för mycket.

Ett förslag som nämns är att satsa mer på båttrafiken som finns i området.

Bemötande: För bemötande angående byten se kapitel 6 under Restider/kapacitet/byten, *Bytespunkter*. Det kommer att vara möjligt att byta mellan Tvärbana och tunnelbana vid station Hammarby Kanal. Dock ligger stationen så pass djupt att bytestiderna blir långa.

Utgångspunkt för utredningen kring en koppling av Blå och Grön tunnelbanelinje var det förordade förslaget för tunnelbanan till Nacka. Linjen har en viss lokalisering med stationer under Södermalm vid Sofia och en station under Hammarby kanal. En planeringsförutsättning för koppling mellan Blå och Grön tunnelbanelinje var även att den skulle ha en station vid Gullmarsplan för att förstärka Gullmarsplan som knutpunkt. Utifrån de tekniska möjligheter som finns för spårdragning till tunnelbanan måste en koppling från Blå linje till någon av Grön linjes grenar ske mellan de nya stationerna Sofia och Hammarby Kanal. Därför ligger Hammarby kanal söder om förgreningen och på grenen mot Nacka.

För bemötande angående busstrafik under byggtiden se kapitel 6 under Tillgänglighet/framkomlighet, *Generell tillgänglighet*.

För bemötande angående den befintliga kollektivtrafiken som buss och båt se kapitel 6 under Restider/kapacitet/byten, *Befintlig kollektivtrafik*.

Miljö

Det är ett trettiotal som är oroliga över att behöva bo inom en byggarbetsplats med buller, föroreningar, dieselutsläpp, damm med mera i flera år. Att minska på byggtiden skulle uppskattas mycket.

Det är ett tjugotal personer som framfört att de är rädda om den kulturhistoriska miljön och naturvärden i området. Det är flera parker som man önskar bevara då de nyttjas av många, större delar av året.

Det är en handfull personer som undrar hur tillgängligheten kommer att se ut till garage samt ingångar till husen under byggtiden med etableringsytor, trafik med mera.

Det är en handfull personer som uttrycker oro över att Lumaparksvägen och Lumagatan kommer att påverkas under byggtiden. Att de kommer drabbas av byggstörningar, avstängning av vägen med mera. En person menar att ett flertal byggnader på Lumaparksvägen 1 inte finns med på bullerkartorna och undrar därför hur det är tänkt där samt om de inte kommer att drabbas av något buller.

Det är en person som undrar hur Luma hamnkran kommer att påverkas av bygget.

En person undrar hur bygget kommer att påverka boende kring Färggårdstorget.

Bemötande: För bemötande angående byggmiljön se kapitel 6 under Miljö, *Byggmiljö/Störningar*.

Transporterna omfattar 8 000 ton bergmassor per vecka, motsvarande 6-20 lastbilar i timmen. Föreslagna vägar är Nackagatan – Tegelviksvägen – Värmdövägen för arbetstunneln, Katarina Bangata – Folkungagatan – Värmdövägen för norra stationsuppgången samt Hammarby allé – Lugnets allé för södra stationsuppgången. Södra länken är mål för samtliga transporter.

Transporterna bedöms inte ge upphov till stora förändringar av ljudmiljön, sett över dygnet. Arbeten med spontning och borring ger kortvarigt höga bullernivåer medan sprängning ger ännu högre värden men under ännu kortare perioder. Byggnaderna närmast stationsuppgångarna och arbetstunnelmynningen kommer att beröras av buller över riktvärdet dagtid. Nattetid bedöms ingen förändring av ljudmiljön. Stomljud kopplat till tunneldrivningen ungefär 30 meter under marken ger påverkan upp till 85 meter bort, och högre nivåer kan förekomma vid borring för arbetstunneln.

Byggtiden bedöms till knappt 5 år för arbetstunneln och knappt 4 år för stationsuppgångarna. Då tidplanen redan nu är kort kommer det bli svårt att minska byggtiden.

För bemötande angående den kulturhistoriska miljön samt parker se kapitel 6 under Miljö, *Påverkan på parker och kultur- och naturmiljö*.

För bemötande angående tillgängligheten under byggtiden se kapitel 6 under *Tillgänglighet/framkomlighet, Generell tillgänglighet*.

Gällande Lumaparksvägen 1 så visar bullerutredningskartan i huvudsak kvartersstruktur. Endast offentliga byggnader som skolor, kyrkor och sjukhus är utritade med den verkliga huskroppen. Samtliga byggnader längs med sträckan kommer att hanteras med avseende på buller från tunneldrivningen och tågtrafik i färdig tunnel.

Luma hamnkran kommer inte att påverkas av tunnelbaneutbyggnaden.

Stationen

Det är ett tjugotal som har åsikter angående placering av stationsentréer vid Hammarby Kanal. En handfull personer anser att en entré på Södermalm är onödig. Ett tiotal personer förespråkar de föreslagna entréerna. Andra alternativ till stationsentréer som föreslagits är:

Södra uppgången:

- En handfull personer föreslår att den södra stationsentrén bör ligga mitt på Lumatorget för att göra det till en mötesplats och för att elever till Sjöstadsskolan inte ska behöva korsa Tvärbanan.
- En person menar att hela stationen ska placeras i Sjöstaden med en entré i Lumaparken och en annan längre österut.

- En handfull personer önskar en stationsentré under norra uppgången öster om Vintertullstorget.
- En handfull personer anser att det behövs en stationsentré i den östra delen av Hammarby Sjöstad.
- En person har föreslagit att lägga ena entrén vid bron över Sickla kanal och den andra på Hammarby allé.
- En person menar att entrén bör flyttas så entrén vänds bort från Lumaparksvägen 1.

Norra uppgången:

- En handfull personer anser att den norra stationsentrén bör ansluta intill vatten och någon kaj intill kanalen.
- En person anser att norra stationsentrén bör ersättas med Sofias södra uppgången som ligger på nästan samma plats.

Bemötande: För bemötande angående lokalisering för entréer se kapitel 6 under Stationer, *Lokaliseringar för stationsentréer.*

Vid station Hammarby Kanal kommer förvaltningen tillsammans med Stockholms stad att se över exakta placeringarna av entréer. Under projektets gång har boende i området haft möjlighet att lämna synpunkter bland annat om lokalisering av entréer. De synpunkter som inkommit tas med i den processen.

Hammarby Kanals norra entré kan inte ersättas av Sofias södra entré. Avståndet mellan entréerna är cirka 750 meter och kan inte anses ligga på ungefär samma plats. De båda stadsdelarna kommer att förtätas inom de närmsta åren och behöver då en utvecklad kollektivtrafik.

Val av stationsentréer har gjorts utifrån bäst nytta för området och kommande exploateringar. Andra stationsentréer är bortvalda på grund av att det är i omedelbar närhet till befintlig kajkonstruktion, att det finns risk för förorenade massor, att de ligger på ett för långt avstånd från biljetthallen, konflikt med andra underjordiska anläggningar riskeras samt att det kräver en permanent avstängning av Lumagatan och permanent intrång i befintlig byggnad.

Arbetsstunnlar

Vid samrådet redovisades två olika lokaliseringalternativ för arbetstunneln i Hammarby Kanal, en med tunnelmynningen vid Färgarplan och en med tunnelmynningen vid Katarina Bangata. På de två föreslagna lokaliseringarna har cirka 100 synpunkter inkommit.

- Ett åttiototal anser att arbetstunneln med etableringsyta vid Färgarplan inte är optimal.
- Ett trettiototal anser att arbetstunneln med etableringsyta vid Katarina Bangata inte är optimal.

De båda synpunkterna grundar sig i att det blir för mycket tung trafik i ett område med mycket barn och ungdomar i rörelse, att påverkan på hälsan blir stor samt att det är trånga gator. Man framför att kulturmiljön i de berörda parkerna blir negativt påverkad och att tunneln planeras inom en riksintressant kulturmiljö. Det lyfts också fram att de boende i området kommer att påverkas under en lång tid.

I flera synpunkter föreslås alternativa lägen för arbetstunneln:

- En person föreslår en arbetstunnel vid Södra länken.

- En person föreslår en arbetstunnel vid Danvikstull.
- En person föreslår en arbetstunnel vid Tegelviksgatan.
- En handfull personer föreslår en arbetstunnel vid Lumaparken.
- En handfull personer föreslår en arbetstunnel vid Hammarby Fabriksväg.
- En handfull personer föreslår en arbetstunnel vid Londonviadukten.
- En handfull personer föreslår en arbetstunnel vid Kvarteret Persikan.
- En person föreslår en arbetstunnel vid Hammarby sjöstad.

Ett tiotal personer har önskemål på att massorna i största möjliga mån forslas bort med hjälp av båttrafik istället för lastbil för att minska påfrestningen och olycksrisken på gatorna.

En person undrar hur trafiksituationen ska lösas om Katarina Bangata stängs av då den är enda in- och utfarten till området.

En person undrar när det bestäms hur arbetstunneln ska gå samt om parkeringsgarage kommer att påverkas.

Bemötande: Ytterligare geotekniska undersökningar har genomförts efter samrådet angående mest lämplig plats för påslag för en arbetstunnel. Dessa undersökningar visar att Färgarplan inte längre är aktuell vilket medför att arbetstunneln med etableringsyta vid Katarina Bangata är det gällande alternativet just nu, men andra möjligheter kommer att studeras vidare i den pågående planeringen. Andra arbetstunnellokaliseringar än den föreslagna är bortvalda på grund av för stor påverkan på omgivningen, för stor störning på kulturmiljön samt för många närboende som blir påverkade. Utredning av frågan fortgår.

För bemötande angående trafiken i området se kapitel 6 under Arbetstunnlar, *Lokalisering och trafik*.

För bemötande angående kulturmiljön och parker se kapitel 6 under Miljö, *Påverkan på parker och kultur- och naturmiljö*.

För bemötande angående påverkan under byggtiden se kapitel 6 under Miljö, *Byggmiljö/Störningar*.

För bemötande angående tillgängligheten till garage se kapitel 6 under Tillgänglighet/framkomlighet, *Generell tillgänglighet*.

För bemötande angående sjötransporter se kapitel 6 under Arbetstunnlar, *Sjötransporter*.

Katarina Bangata är viktig för in- och utfart av ett stort område kring Norra Hammarbyhamnen. Därför kommer Katarina Bangata aldrig att stängas av helt. Gatans bredd kan dock behöva minskas under byggtiden men med reservation för att framkomligheten för utryckningsfordon, återvinningsfordon samt varutransporter alltid ska fungera.

Tillgänglighet/framkomlighet

Ett tiotal personer anser att stationstunneln som förbinder områden på ömse sidor av vattnet i Hammarby Kanal även ska kunna nyttjas som gång- och cykeltunnel. Att kunna nyttja förbindelsen utan att köpa en tunnelbanebiljett menar de skulle leda till att fler väljer att gå eller cykla istället för att åka kollektivt eller åka bil. En handfull personer anser att säkra och bra gång- och cykelbanor i hela området måste prioriteras.

En handfull personer lyfter att den kollektivtrafik som finns i Hammarby Kanal idag i form av olika busslinjer och en förbindelse med färja över Hammarby Kanal, måste bevaras även om

tunnelbanan byggs eftersom det är många som fortfarande kommer behöva använda dessa. Det anses även extra viktigt under byggnadstiden då många är oroliga för hur framkomligheten kommer att vara med all tung trafik.

Ett tiotal personer förespråkar kopplingar mellan Hammarby Sjöstad till uppgången som är belägen på Hammarby sjöstad, via till exempel broar över vattnet. Det skulle förenkla tillgängligheten mellan Hammarby sjöstad och sjöstadssidan både för tunnelbaneresenärer och gång- och cykeltrafikanter.

Bemötande: Stationen kan komma att kunna användas som passage mellan Hammarby sjöstad och Södermalm. Dock endast med någon form av SL-biljett.

För bemötande angående den befintliga kollektivtrafiken se kapitel 6 under Restider/kapacitet/byten, *Befintlig kollektivtrafik*.

För bemötande angående den tunga trafiken i området se kapitel 6 under Arbetstunnlar, *Lokalisering och trafik*.

För bemötande angående gång- och cykeltrafiken i området se kapitel 6 under Tillgänglighet/framkomlighet, *Generell tillgänglighet*.

Allmänna synpunkter

Ett tjugotal är positiva till den nya tunnelbanan i Hammarby Kanal och tycker att arbetet bör påskyndas och att stor hänsyn tas till de boende i området.

Ett trettiotal är oroliga över att flera stora projekt kommer pågå i området samtidigt. Att kvarteret Persikan, Slussen samt utbyggnad av nya tunnelbana till Nacka och söderort kommer att äga rum under samma tidsperiod innebär stor påverkan genom buller, trafik med mera.

Bemötande: Förvaltningen noterar tacksamt de positiva åsikterna. Byggstart är planerad till 2018.

För bemötande angående att flera projekt pågår samtidigt i området se kapitel 6 under Allmänna synpunkter, *Flera projekt samtidigt*.

Sickla

Restider/kapacitet/byten

En person anser att bytesmöjligheten mellan tvärbana-tunnelbana-buss är en viktig faktor för Sickla station och det finns därför önskemål om att få bytesstationen förlagd under tak. En person anser det viktigt att förenkla transporten mellan hemmet och tunnelbanan för de boende genom bussförbindelse, till exempel från Sickla, genom Finnboda mot Kvarnholmen. En person lyfter också fram att den planerade kopplingen av Planiavägen till Värmdövägen inte får försvåras av tunnelbanan.

Bemötande: För bemötande angående byten se kapitel 6 under Restider/kapacitet/byten, *Bytespunkter*.

När den nya tunnelbanan och dess stationer sätts i drift förväntas resandemönster att förändras. En anpassning av busslinjenätet kommer ske efter de resandemönstren som skapas. Det går dock inte idag att säga hur detta kommer att ske. Trafikförvaltningen kommer att se över busstrafiken innan den nya tunnelbanan tas i drift.

Förvaltningen har mottagit synpunkten angående koppling mellan Planlavägen och Värmdövägen, frågan hanterats löpande i de arbetsmöten som förvaltningen för med Nacka kommun.

Miljö

En handfull personer tycker att det är viktigt att bevara träden på den tilltänkta etableringsytan vid parkeringsplatsen mellan spåren och Värmdövägen.

Bemötande: För bemötande angående träd se kapitel 6 under Miljö, *Påverkan på parker och kultur- och naturmiljö*. I samband med kommande exploatering av området kommer Värmdövägen att flyttas söderut och de befintliga träden kommer inte längre kunna finnas kvar.

Stationen

En person föreslår att stationsentréer bör byggas på båda sidor av Värmdövägen för att minska risken för kollision mellan bilar och fotgängare.

Bemötande: Stationsentréer planeras att byggas på båda sidor av Värmdövägen vid den östra uppgången av stationen.

Tillgänglighet/framkomlighet

En person anser att tillgängligheten är en viktig faktor för de som rör sig i Sicklaområdet. Det bör tas i beaktande vid planeringen att det finns många barnfamiljer i området med barnvagnar samt rörelsehindrade med rullstolar. En person menar att det även bör finnas diverse småaffärer och café i direkt anslutning till stationerna.

Bemötande: För bemötande angående tillgängligheten se kapitel 6 under Tillgänglighet/framkomlighet, *Generell tillgänglighet*.

Förvaltningen strävar efter att skapa kommersiell yta i nära anslutning till stationerna. I de flesta fall i form av en enklare butik där det bedöms att efterfrågan finns.

Järla

Restider/kapacitet/byten

En handfull personer lyfter att många kommer att använda Järla som bytespunkt. Det anses vara viktigt att station Järla integreras med den befintliga stationen för Saltsjöbanan. De menar att bytesvägarna mellan stationerna bör vara korta och enkla.

Bemötande: För bemötande angående byten se kapitel 6 under Restider/kapacitet/byten, *Bytespunkter*.

Stationen

En handfull personer tycker att station Järla ska bestå av två stationsentréer på vardera sidan om plattformen, utöver den tredje. Detta skulle minska avstånden mellan bostäder och tunnelbanan för många resenärer och det skulle även vara positivt ur säkerhetssynpunkt med fler utrymningsvägar. Några menar att det bor flest människor på den västra sidan om stationen där det idag inte planeras någon entré. Enligt förslag bör den östra entrén ansluta till Saltsjöbanan och norra sidan av Värmdövägen, medan den västra entrén bör ansluta söder om Saltsjöbanan med entréer vid Värmdövägen i anslutning till Ekudden. En person menar också att stationen ska flyttas närmre Finntorp för större tillgänglighet.

Bemötande: För bemötande angående stationslokaliseringar se kapitel 6 under Stationer, *Lokaliseringar för stationsentréer*.

De tre stationsentréerna är placerade i öster på grund av att de har planerats efter Nacka kommuns plan för området samt efter resandeunderlaget som är större i de östra delarna i Järla. Nacka kommuns plan avser bebyggelse i närhet till de nya stationsentréerna som skapar tillgänglighet till tunnelbanan. På den västra sidan planeras en utrymningsväg för stationens säkerhet.

Efter samrådet har fler geotekniska undersökningar utförts, vilket har resulterat i att stationsläget har flyttats norrut.

Arbetstunnlar

En handfull personer lyfter att säkerheten i området under byggtiden är något som är viktigt. De lyfter fram att det är många barn och ungdomar som rör sig i området i anslutning till skola, fritidsaktiviteter samt lekplatser, dag som kväll. Detta bör beaktas vid planering av körväg för byggtrafiken.

Bemötande: För bemötande angående trafikmiljön se kapitel 6 under Arbetstunnlar, *Lokalisering och trafik.*

Allmänna synpunkter

En handfull personer är positiva till den nya tunnelbanan med station Järla och menar att byggnationen bör starta så snart som möjligt då det behövs en ny tunnelbana i området.

Bemötande: Förvaltningen noterar tacksamt de positiva åsikterna. Byggstart är planerad till 2018 och förvaltningen strävar efter att följa planeringen.

Nacka Centrum

Restider/kapacitet/byten

En handfull personer framför att byten mellan tunnelbanan och bussar måste vara enkla. Flera framför även att den nya bussterminalen som planeras i Nacka och den nya tunnelbanan bör ha en koppling för att förenkla byten mellan de olika trafikslagen. Det framförs även att det är viktigt att den befintliga busstrafiken i området inte försämras i och med nya tunnelbanan. Det är många äldre som får långt att gå till tunnelbanestationen om busstrafiken tas bort.

Bemötande: För bemötande angående byten se kapitel 6 under Restider/kapacitet/byten, *Bytespunkter.*

Det planeras för en god koppling mellan tunnelbanan och den nya bussterminalen i Nacka. Den exakta utformningen kommer att arbetas fram i ett senare skede. Förvaltningen kommer att prioritera ett bra byte mellan buss och tunnelbana i Nacka Centrum. Utformningen av tunnelbanans station och uppgångar kommer att samordnas med planeringen av den nya bussterminalen.

För bemötande angående bevarande av busstrafiken se kapitel 6 under Restider/kapacitet/byten, *Befintlig kollektivtrafik.*

Miljö

En person menar att man noga bör beakta den biologiska mångfalden vid etableringsytan mot Nyckelviken/Skönviksvägen, så att påverkan blir så liten som möjligt. En övergripande miljösyn vid stationsbyggnationen anses också viktig.

Bemötande: För bemötande angående miljön i grönområden se kapitel 6 under Miljö, *Påverkan på parker och kultur- och naturmiljö.*

Stationen

En handfull personer vill att stationen ska kopplas till den nya planerade busstationen för att öka tillgängligheten till byten mellan tunnelbana och buss. Man önskar också att stationen inte byggs som en inbjudande samlingsplats för ungdomar.

Bemötande: För bemötande angående stationslägen se kapitel 6 under Stationer, *Lokaliseringar för stationsentréer*.

Förvaltningen planerar att bygga tunnelbanestationerna på ett sätt så att resenärerna känner sig trygga. Förvaltningen har för att säkerställa trygghet och säkerhet i tunnelbanan och dess stationer, löpande dialog med räddningstjänst, polismyndigheten, länsstyrelsen med flera angående detta.

Arbetstunnlar

En person menar att läget för arbetstunneln är ett bra förslag om det kompletteras med påfarter för lastbilar vid Saltsjöbaden/Värmdöleden för att minska trafiken på lokala gator i Nacka Strand/Jarlaberg. En person önskar att Gamla Värmdövägen inte stängs av. Att transport- och arbetstunnlar bör redovisas i lokalpressen är också en synpunkt som framkommit.

Bemötande: Planering av färdväg genomförs för att påverkan på omgivningen och lokala gator ska minimeras.

För bemötande angående Gamla Värmdövägen se kapitel 6 under Tillgänglighet/framkomlighet, *Generell tillgänglighet*.

För bemötande angående redovisning av transport- och arbetstunnlar se kapitel 6 under Allmänna synpunkter, *Tillgänglig information*.

Tillgänglighet/framkomlighet

En handfull personer uttrycker att tillgänglighet till cykelparkering bör finnas vid stationsentréerna i Nacka när många kommer att cykla till och från tunnelbanan.

Bemötande: Förvaltningen planerar för en fungerande anläggning med närliggande cykelparkeringar, det är dock Nacka kommuns ansvar att realisera dessa.

Allmänna synpunkter

En handfull personer är väldigt positiva till den nya tunnelbanan som kommer att byggas i området. Några har synpunkter på namnet "Nacka Centrum" då de menar att stationen lätt kan blandas ihop med Saltsjöbanans station "Nacka station". Ett nytt förslag till namn är "Nacka Strand".

Några anser att stationen bör byggas så att det är lätt att förlänga linjen i framtiden. Flera uttrycker en önskan om att en förlängning till Nacka sjukhus bör planeras med en slutstation där snarare än på Nacka Centrum. Detta eftersom det är många som är i behov av vård och har svårigheter idag att ta sig till sjukhuset idag.

En handfull personer lyfter frågor kring hur tunnelbanan kommer att kopplas till Nacka Forum.

En person har önskemål om att Nacka kommun bör ha någon annan bostadsform än bostadsrätter.

Bemötande: Förvaltningen noterar tacksamt de positiva åsikterna. Byggstart är planerad till 2018 och förvaltningen strävar efter att följa planeringen.

Stationens namnsättning är beslutad hos Trafikförvaltningen att vara Nacka Centrum. Beslutet kan vid särskilda omständigheter komma att ändras.

Angående stationens namnsättning är beslut redan fattat att stationen ska heta Nacka Centrum.

Ytterligare utbyggnad av tunnelbanan med statlig finansiering utöver vad som redan beslutats, hanteras inte inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling.

Förvaltningen har en pågående dialog med ägarna till Nacka Forum angående en möjlighet för koppling till Nacka Forum. Förvaltningen kommer inte att omöjliggöra för en framtida koppling dit. En sådan byggnation ligger dock utanför projektet.

Frågan angående boendeformer hanteras inte av projektet. Förvaltningen hänvisar frågan vidare till Nacka kommun då kommunen har ansvar för bostadsplaneringen.

Gullmarsplan

Restider/kapacitet/byten

En person framför att alla bussförbindelser, byten mellan buss-tunnelbana samt byten mellan olika tunnelbanelinjer måste fungera på ett smidigt och snabbt sätt.

En handfull personer menar att mängden resenärer i både vagnar och på plattformar måste ses över en extra gång. Det är många som reser via tunnelbanan och det kommer bli fler när Globen och Enskede Gård inte finns att tillgå längre. Trängseln kan bidra till att folk väljer att åka bil istället för kollektivt.

Bemötande: För bemötande angående byten se kapitel 6 under Restider/kapacitet/byten, *Bytespunkter*.

När befintlig Grön Hagsätralinje blir Blå blir följden att stationerna Globen och Enskede Gård stängs. Den nya stationen i Slakthusområdet ska till en viss del ersätta dessa nedlagda stationer. Gullmarsplan kommer att få ett något större passagerarflöde med kopplingen till Blå linje. En utredning har påbörjats beträffande hur stationen bör utvecklas i samband med påkopplingen av den nya tunnelbanesträckningen. Kopplingen med ny Blå linje kommer att ge ökad kapacitet i Gullmarsplan eftersom det ökar antalet spår och linjer. På så vis kan fler tåg trafikera spåren och kapaciteten ökar för resenärerna.

Stationen

En person önskar en östligare sträckning av tunnelbanan, så att den norra entrén kan ligga längre österut än enligt vad som nu planeras. En annan fundering är varför de nya Blå linjerna inte grenar av sig vid navet Gullmarsplan snarare än under Södermalm.

Bemötande: För bemötande angående en stationsplacering längre österut se kapitel 6 under Stationer, *Lokaliseringar för stationsentréer*.

Att bygga en förgrening av Blå linje så långt söderut som vid Gullmarsplan skulle innebära en stor omväg för linjen mot Nacka. Det innebär längre restider för alla resenärer från Nacka som ska ta sig med tunnelbanan till innerstaden. Det innebär också att det behöver byggas en betydligt längre tunnel som medför mycket högre kostnader för projektet. Med den nya sträckningen under Hammarby Kanal och Saltsjön minskar dessutom sårbarheten på kollektivtrafiken som helhet vid störningar.

Tillgänglighet/framkomlighet

En person efterfrågar hur tillgängligheten kommer vara i området under byggtiden.

Bemötande: För bemötande angående tillgängligheten under byggtiden se kapitel 6 under Tillgänglighet/framkomlighet, *Generell tillgänglighet*.

Trygghet/säkerhet

Några personer är oroliga för hisslösningarna i station Gullmarsplan. De lyfter fram fyra frågor:

- Hur kommer hissarna att fungera vid till exempel strömavbrott eller om hissen är ”ur funktion”?
- Kommer alla att kunna känna sig trygga alla tider på dygnet i hissarna.
- Kommer hissarna att vara stora och rymliga för exempelvis klaustrofobiska eller funktionshindrade?
- Är det planerat för enbart hissar utan möjlighet till några trappor?

Andra enstaka synpunkter som framkommit är huruvida plattformen kommer att vara anpassad för att minska självmord och olycksfall i samband med tågets ankomst och avgång.

Bemötande: För bemötande angående frågor kring hissar se kapitel 6 under Trygghet/säkerhet, *Hisslösningen*.

Vid station Gullmarsplan kommer utrymning att kunna ske via hissar, särskilda utrymningstrapphus i anslutning till hissarna samt eventuellt även via angränsande servicetunnel som komplement. Om en hiss fastnar eller är ur funktion kommer det att åtgärdas omgående.

Förvaltningen planerar att bygga tunnelbanestationerna på ett sätt så att resenärerna känner sig trygga. Förvaltningen har för att säkerställa trygghet och säkerhet i tunnelbanan och dess stationer, löpande dialog med räddningstjänst, polismyndigheten, länsstyrelsen med flera angående detta.

För bemötande angående frågor kring olyckor se kapitel 6 under Trygghet/säkerhet, *PFA och barriärer*.

De nya stationerna och plattformarna kommer att få en ökad standard i jämförelse med befintliga stationer med exempelvis wc för allmänheten, bättre säkerhet med brandgasventilation med mera.

Innovativa förslag

En handfull personer ger förslag på att minska resenärstrycket på Gullmarsplan. Det kan vara genom att sätta in extra direktbussar från Hagsätra till Liljeholmen under rusningstrafiken, bussar från Tyresö/Bollmora med egen terminal vid Skarpnäck direkt anknuten till linje 17 samt inrätta nya direktlinjer till centrala Stockholm.

En person menar att vid arrangemang på Globen arena ökar mängden resenärer på den nya tunnelbanesträckningen. Ett förslag för att minska detta är att de resenärer som ska besöka ett arrangemang på Globen kan åka tunnelbana via den Gröna linjen. Förslaget innefattar även att vid stora matcher bör supporters från de olika lagen delas upp lagvis där ena laget kan ta sig till Globen via Gröna linjen, och det andra laget kan ta sig till Globen via nya Blå linjen. Det skulle minska oroligheterna för resterande resenärer.

Bemötande: Förslaget angående direktbussar ligger utanför projektet. De hänvisas till Trafikförvaltningen inom landstinget.

Redan idag fördelas resenärer på ett flertal olika stationer i området kring arenorna, och det kommer inte att förändras med den nya tunnelbanan. Det kommer fortfarande finnas ett flertal olika stationer i anslutning till arenaområdet som dessutom kan kopplas till två olika tunnelbanelinjer. Detta ger möjlighet att dela på olika resenärskategorier som till exempel supporters. Dessa möjligheter har diskuterats vid samråd med tunnelbanepoliserna.

Ny station i Slakthusområdet

Stationen

Det framgår att en handfull personer är nöjda med den nya stationen medan ett tiotal personer, främst de som blir drabbade av nedläggningen för stationerna Enskede gård och Globen, är missnöjda. Flera menar att det kommer bli krångligare att resa i och med nedläggningen av stationerna Enskede gård och Globen. De menar att en station i Slakthusområdet och dess stationsentréer måste planeras om efter följande:

- Norra entrén måste flyttas till nuvarande station Globen eller dess närhet.
- En stationsentré måste förläggas med större närhet till de som förlorar dagens station Enskede Gård.

Ett förslag är att låta den nya stationen i Slakthusområdet ansluta till Farstalinjen istället för till Hagsätralinjen.

Bemötande: För bemötande angående stationsplaceringar se kapitel 6 under Stationer, *Lokaliseringar för stationsentréer*. Se lokaliseringsutredningen som finns på nyatunnelbanan.sll.se under fliken Beslut och handlingar för projektet.

Den norra entrén kommer att ligga i närheten av Globens nuvarande station.

Ett av målen för utbyggnaden är att möjliggöra utökad kapacitet på Gröna linjen. Det är enbart möjligt genom att en av Gröna linjens grenar i söderort kopplas till en utbyggd Blå linjen. En sammankoppling av Blå linje med Hagsätragrafen anses vara det bästa alternativet eftersom det gynnar fler resenärer, det innebär en ny station intill Slakthusområdet istället för två, det har en central sträckning. Det kommer innebära restidvinster för de som har start- och/eller målpunkten i centrala Stockholm eller östra Södermalm och något längre restider för de som har start- och/eller målpunkt i västra och centrala Södermalm. Turtätheten kommer att kunna öka på linjen i och med sammankopplingen.

Tillgänglighet/framkomlighet

Ett tiotal personer menar att tillgängligheten till stationsentréerna är en av de viktigaste frågorna. Det är viktigt att både stationerna i sig och områden runt omkring, är så tillgängliga som möjligt. Hissar är viktiga vid stationerna, för barnvagnar och rullstolar, medan gångstråk från bostadsområden till stationen är viktigt för områden runt omkring. Allt för att öka tillgängligheten så mycket som möjligt.

Bemötande: För bemötande angående tillgänglighet se kapitel 6 under Tillgänglighet/framkomlighet, *Generell tillgänglighet*.

För bemötande angående frågor kring hissarna se kapitel 6 under Trygghet/säkerhet, *Hisslösningen*.

Trygghet/säkerhet

En person har frågor om vad som kan hända med byggnader i Slakthusområdet vid sprängningar. Det efterfrågas varningar vid sprängningar samt besiktning av byggnader före och efter sprängning.

En person är orolig för att evenemang på Globen kommer öka antalet resenärer vilket kan innebära våld, oroligheter och vandalism i tunnelbanan. Det gör att resterande resenärer känner sig otrygga vid sådana tillfällen.

Bemötande: För bemötande angående sprängningar och påverkan på byggnader se kapitel 6 under Trygghet/säkerhet, *Påverkan på byggnader under byggtiden*.

Vad gäller trygghet och säkerhet i tunnelbanan och dess stationer har förvaltningen löpande dialog med räddningstjänst, polismyndigheten, länsstyrelsen med flera.

Anslutning vid Sockenplan

Restider/kapacitet/byten

En person har en fråga om hur restider har kartlagts mellan Sockenplan till T-centralen via de olika sträckningarna Slakthusområdet eller Enskede Gård och Globen.

Bemötande: För bemötande angående kartlagda restider se kapitel 6 under Restider/kapacitet/byten, *Bytespunkter*.

Miljö

En person menar att det är viktigt att bevara Sockenplans gröna karaktär samt de lindar som finns. Detta eftersom området och lindarna utgör en uppskattad rekreationsplats ur ett miljöperspektiv.

En person är orolig för hur de kommer påverkas av störningar som till exempel buller.

Bemötande: För bemötande angående träd se kapitel 6 under Miljö, *Påverkan på parker och kultur- och naturmiljö*.

För bemötande angående buller, störande ljud samt byggtider se kapitel 6 under Miljö, *Byggmiljö/Störningar*.

Arbetsstunnlar

En person uttrycker önskemål om att arbetsstunneln bör ansluta till Palmfeltsvägen istället för Enskedevägen med argumentet att Enskedevägen är betydligt mer trafikerad. Gång- och cykeltrafiken beskrivs som omfattande i området och är därför viktig att ha i åtanke vid planering av byggtrafiken.

Bemötande: Det är servicetunneln som kommer att fungera som arbetsstunnel under byggtiden. Denna ligger söder om själva spårtunneln. Det är därför svårt och tekniskt komplicerat att kunna ansluta till Palmfeltsvägen som ligger norr om spårtunneln. Med den sträckning servicetunneln har, bedöms det i dagsläget mest naturligt att ansluta till Enskedevägen, men den detaljerade utformningen och dragningen kommer att studeras vidare.

För bemötande angående gång- och cykeltrafiken i kombination med byggtrafiken se kapitel 6 under Arbetsstunnlar, *Lokalisering och trafik*.

Tillgänglighet/framkomlighet

En person menar att det, för att öka tillgängligheten för de boende i området mellan Enskede Gård och Sockenplan, bör planeras en gång- och cykelbro över Sockenvägen parallellt med tunnelbanebron.

Bemötande: Inkomna synpunkter angående en gång- och cykelbro mellan Enskede Gård och Sockenplan ligger utanför ramen för projektet. De hänvisas till Stockholms stad.

Trygghet/säkerhet

En person framför att Sockenvägen anses vara en trafikerad väg där det finns många obevakade övergångsställen som gör att trafikmiljön upplevs mindre säker. Dessa obevakade övergångsställen bör snarare tas bort och ersättas med få reglerade, för att öka trygghetskänslan kring trafikmiljön i området.

Bemötande: Inkomna synpunkter angående obevakade övergångsställen ligger utanför projektet. De hänvisas till Stockholms stad.

Innovativa förslag

En person föreslår att Enskede Gårds tunnelbanestation ska kopplas ihop med Sockenplan genom en entré med rulltrappa under jord. Samt en förskjutning av Sockenplans station på cirka 50 till 75 meter som medför att värdefull tomtmark frigörs för bostadsbyggande.

En person vill att en plattform ska byggas över Sockenvägen för att få en stationsentré längre österut. En person föreslår att Sockenplans och Svedmyras stationer ska slås ihop och få en station belagd mitt emellan dessa.

Bemötande: Inkomna synpunkter angående rulltrappa vid Sockenplan och förskjutning av stationen ligger utanför projektet.

Inkomna synpunkter angående ny stationsentré och sammanslagning av stationer ligger utanför projektet. Uppdraget för det här projektet slutar norr om Sockenplan station.

Inkomna synpunkter från statliga myndigheter Luftfartsverket

Luftfartsverket (LFV) har som sakägare av CNS-utrustning inget att erinra mot utbyggnaden. LFV vill dock att byggnader och andra objekt högre än 20 m som skall uppföras i samband med utbyggnaden remitteras till LFV i ett så tidigt skede som möjligt. Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och radar (Communication, Navigation, Surveillance).

LFV har inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser ska därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta cirka 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för "Minimum Sector Altitude".

LFV erbjuder produkten Flyghinderanalys, där de utför kontroll av flygvägar, luftrum och all tänkbar radioutrustning för luftfarten. För mer information, se www.lfv.se/flyghinderanalys.

Bemötande: Förvaltningen noterar LFV:s önskemål att LFV och berörda flygplatser ska kontaktas vid uppförande av objekt som eventuellt kan påverka verksamheten.

Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet hänvisar till tidigare framförda synpunkter vid samrådsmöte med förvaltningen 2014-10-21.

På mötet framförde Riksantikvarieämbetet att de vill lyfta landskapsperspektivet, att inte tänka på värden i olika fack och som enskilda företeelser. Riksantikvarieämbetet anser det viktigt att belysa kumulativa effekter övergripande. De vill veta hur det landskap som tunnelbanan planeras i, kommer att se ut i framtiden. Riksantikvarieämbetet ställer frågan om hur tunnelbanan påverkar graden av exploatering, och påpekar att det kommer byggas mycket i områdena även om inte tunnelbanan byggs. De anser att projektet även behöver se till de övergripande frågorna.

Bemötande: Landskapsperspektivet, kumulativa effekter, framtidssyn, exploatering med mera är delar som beaktas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning och dess underlagsrapporter. Där kommer det att framgå hur projektet har behandlat dessa.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket anser det märkligt att det endast talas om lastbilstransporter, trots att det längs delar av tunnelbanesträckningen finns gott om vatten, lämpligt för sjötransport. Trafikverket har numer en viss kunskap om sjötransport av bergmassor, med anledning av projekt Förbifart Stockholm, som borde kunna återanvändas. Där planeras för fullt för transport av nästan 10 miljoner ton stenmaterial från tunneldrivning. Det Sjöfartsverket skulle vilja se och kunna vara en del av, är en fördjupad utredning kring hur en sådan sjötransportlösning skulle kunna se ut. Med fel ingångsvärden och bristande kunskap är det lätt att hamna fel och då bara se problem. Analogt med Förbifarten kan de tänka sig att den här frågan rent upphandlingsmässigt hamnar hos en entreprenör som inte har något incitament för att göra annat än det som de brukar, använda lastbil. Att använda sjötransport istället för landtransport i ett hårt belastat och trångt område kan ha fler positiva effekter på både totalkostnad, miljö och trängsel.

Staten och det offentliga som transportköpare kan verkligen göra skillnad och gå före och visa på möjligheter som kommersiella aktörer inte klarar, om man tänker lite längre och agerar/planerar i tid. Att använda vattenvägen kan även skapa utrymme generellt och inte kräva lika stora ingrepp i närmiljön, om det görs på rätt sätt.

Bemötande: För bemötande angående sjötransporter se kapitel 6 under Arbetstunnlar, *Sjötransporter*.

SMHI

SMHI hänvisar till följande synpunkter som framförts i tidigare samråd:

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

Slitage av tågets bromsar och av räls genererar partiklar som kan påverka människors hälsa. I utrymmen som underjordiska stationer bör åtgärder utformas så att dessa halter hålls på ett minimum. Det måste också säkerställas att gällande miljökvalitetsnormer för kvävedioxid, partiklar med mera klaras för boende i området även under byggtiden.

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

Bemötande: Vid utbyggnationen av den nya tunnelbanan kommer framtida klimatförändringar och dess medförda effekter att tas med i beräkningarna. Högsta vattennivå och vilken typ av kraftig nederbörd som ska användas i beräkningarna kommer förvaltningen att stämma av med Länsstyrelsen.

För bemötande angående buller se kapitel 6 under Miljö, *Byggmiljö/Störningar*.

Vid utformning av stationer kommer hälsoaspekten att beaktas.

Statens fastighetsverk

Statens fastighetsverk (SFV) vill att arbetet med riskanalys, kontrollprogram och planering av besiktningar tas upp i fortsatta samrådsmöten för att minimera den påverkan som sprängningar och transporter kan ha på deras byggnader och anläggningar.

SFV ser risker för den arkitekturbundna konsten och föremålssamlingar i de berörda byggnaderna samt bärighet på omgivande kajer. Det är angeläget att riskanalys, kontrollprogram samt besiktningar har hög ambitionsnivå och att rätt arbetsmetoder väljs. Även metodutveckling är angeläget för att säkerställa hög kvalitet och effektivitet.

Varken museiparken eller museikajen på Blasieholmen, som kommer att fortsätta vara transportväg för Nationalmuseum, kan utgöra etableringsyta. SFV föreslår etablering på pontoner och sjötransporter under förutsättning att inte andras verksamhet och/eller båttrafik hindras.

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

Vad gäller såväl störningar som tillgänglighet under byggtiden förutsätter SFV att samråd med SFV och berörda verksamheter görs i god tid och med genomarbetade tidplaner som grund så att nödvändiga åtgärder kan vidtas.

SFV konstaterar att Nationalmuseum är den byggnad med störst risk för påverkan. Det är inte bara sprängningar som utgör risk utan största risken ligger i de transporter av bergmassor som kommer att ske från den tunnel som utmynnar bakom museibygnaden. SFV kräver att transporterna går mot öster och norr på Museikajen och vidare på Nybrokajen.

Bemötande: Förvaltningen avser ha en fortsatt dialog med SFV angående omgivningspåverkan under byggskedet.

För bemötande angående sjötransporter se kapitel 6 under Arbetstunnlar, *Sjötransporter*.

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

För bemötande angående påverkan på kulturmiljö se kapitel 6 under Miljö, *Påverkan på parker och kultur- och naturmiljö*.

Förvaltningen noterar Statens fastighetsverks synpunkter gällande avstängning och trafikering av Blasieholmskajen. Det pågår utredningar gällande trafikplanering under byggtiden.

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

Nybrokajen finns som huvudförslag till transportväg för bortforslingen av bergmassor från arbetstunneln. Det har bedömts vara den snabbaste och enklaste vägen ut från området. De andra transportvägarna anses vara för trånga samt att det är många oskyddade trafikanter som rör sig där. Enligt uppgift från Stockholms stad behöver troligtvis Museikajen förstärkas för att klara transporter. En utredning om detta kommer att genomföras.

Statens Geotekniska Institut

Synpunkterna från Statens Geotekniska Institut har inkommit före samrådet om byggskedet och behandlar därför även material som inte hör till samrådet för byggskedet.

Statens Geotekniska Institut (SGI) anser att det bergtekniska underlaget är begränsat. Det konstateras i PM Berg att de berggrundsgeologiska förhållandena inte är avgörande för valet av sträckning. Samtidigt konstateras i underlaget, vid ett flertal tillfällen, att det råder stora osäkerheter om svaghetszoners läge, bergytans läge och därmed också bergtäckningen, längs med stora delar av de fyra föreslagna alternativen mot Söderort. Det finns också kvarstående osäkerheter gällande avståndet mellan alternativ Blå och ett befintligt berggrum i Globenområdet. Information om bergkvalitet saknas helt.

Kompletterande markundersökningar och inmätning av befintliga anläggningar bör genomföras för att alternativen ska kunna särskiljas och för att byggbarhet ska kunna säkerställas.

De hydrogeologiska förhållandena är översiktligt beskrivna i underlaget, men SGI anser dem inte vara alternativskiljande.

SGI utgår ifrån att föroreningssituationen, förutsättningarna för föroreningsspridning inklusive inverkan av förändrad grundvattenströmning, samt eventuella skyddsåtgärder beskrivs mer i detalj i miljökonsekvensbeskrivningen. SGI vill också lyfta frågan om det finns misstanke om klorerade lösningsmedel, samt frågan om misstanke om eventuell förorening i berg.

Bemötande: Kompletterande markundersökningar och inmätningar pågår. I miljökonsekvensbeskrivningen kommer en mer utförlig beskrivning redovisas.

Förvaltningen har mottagit SGI:s synpunkter och tar dessa med sig i fortsatta planeringar.

Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) anser att den elektromagnetiska strålmiljön kan påverkas kring järnväg. Det är viktigt att detta beaktas och att "Myndigheternas försiktighetsprincip om lågfrekventa elektriska och magnetiska fält" från 1996 tillämpas vid arbetet med den nya tunnelbanan, se Arbetsmiljöverkets broschyr ADI477. Observera att ovan nämnd försiktighetsprincip inte är densamma som den som avses i miljöbalken.

Radon är en radioaktiv gas som bildas naturligt i marken. Arbete under jord kan därför vara en extra utsatt miljö när det gäller radonexponering. Exponering för strålning från radon ger en ökad risk för lungcancer. För radon på arbetsplatser gäller Arbetsmiljöverkets föreskrifter AFS 2011:18 om hygieniska gränsvärden. Vid borrning och sprängning under jord kan smärre sprickbildning från vibrationer och sättningar uppstå i närliggande bostadshus vilket kan leda till förhöjda radonhalter inomhus. Detta kan kontrolleras för att undvika att radonhalterna höjs i närliggande bostäder på grund av arbetet med den nya tunnelbanan. SSM saknar i samrådet relevant dokumentation som visar att radon har tagits i beaktning.

I och med EU:s Strålskyddsdirektiv 2013/59/Euratom kommer gällande lagstiftning för radon att ändras och nya regelverk kommer att gälla från och med senast den 6 februari 2018. Det är främst lagstiftning gällande radon på arbetsplatser som kommer att förändras.

Bemötande: I underjordiska miljöer förekommer radon i luften. Enligt Boverkets byggregler är kravet för bostäder 200 Bq/m³. Detta värde bedöms att klaras i tunnelbanans stationer med den ventilation som projekteras. Ett underlagsdokument angående radon, hur människan påverkas och mätningar i olika delar av stationen har tagits fram med hjälp av strålsäkerhetsmyndigheten. Underlaget står som grund i arbetet när det planeras för hur arbete under mark sker för att säkerställa att de som arbetar i tunnarna inte påverkas. Förvaltningen samverkar utöver det med Trafikförvaltningen kring den färdiga anläggningen.

Svenska kraftnät

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

Svenska kraftnät har inga ytterligare synpunkter än vad som framfördes 12 mars 2015. De bedömer fortsatt att det är av största vikt att parterna har en fortsatt dialog.

Bemötande: Förvaltningen avser att ha en fortsatt dialog med Svenska kraftnät för att undvika konflikter mellan parternas tunnelanläggningar.

Trafikverket

Trafikverket Region Stockholm ser positivt på en utbyggnad av tunnelbanans Blå linje.

Trafikverket vill att samplanering sker med kommunerna för att åstadkomma bästa resultat. Det är viktigt att utreda vilka konsekvenser av exploateringarna som tunnelbanan medger samt ger på övrig transportinfrastruktur.

Transporter under byggtiden kommer att påverka ett hårt belastat vägnät. Behovet av god framkomlighet på det regionala vägnätet, för alla trafikslag, är av största vikt under byggnadstiden. Inte minst vid etableringsområden. Vid tillfälliga avstängningar och då gaturummet tas i anspråk är målet att de omdragningar som behöver göras ger säkra, trygga och framkomliga alternativ. Strategin är att prioritera gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik före biltrafik. Dessa frågor bör tydliggöras och konsekvensbeskrivas ytterligare under kommande skeden. Trafikverket ser positivt på att detta görs i samverkan med Trafikverket, berörda kommuner och tillsammans med andra aktuella arbeten som behöver koordineras.

Transporterna kommer att gå i områden med många bostäder och arbetsplatser, som är innerstadslika områden. Det innebär att många oskyddade trafikanter kommer att påverkas under

byggskedet. Trafikverket anser att det i möjligaste mån bör undvikas transportvägar som går längs skolvägar, förbi skolor och förskolor samt bostäder. Om transporter måste ske på dessa vägar behöver man redan i tidigt skede utreda och planera för olika åtgärder.

Trafikverket önskar få MKB på samråd innan den kan skickas in för godkännande till Länsstyrelsen. Även tillståndsansökan enligt miljöbalken för kommande vattendomar kräver miljökonsekvensbeskrivning. Viktiga frågor att belysa i MKB är konsekvenser avseende klimat, energi, luft, buller, vatten, natur, kultur och rekreation samt fysisk hälsa, i såväl bygg- som drift- och trafikeringskedet. Viktigt också att tydligt redovisa hur länge byggskedet avses pågå. Konsekvenser för överflyttning mellan olika trafikslag för de olika alternativen bör också tydligt redovisas.

Vad gäller klimat- och energi i byggskedet används mycket material och energi. Trafikverkets Klimatkalkylverktyg kan med fördel användas för att beräkna klimat- och energiåtgång i byggskedet.

Det är angeläget att riktvärden och normer för kommande störningar, luftföroreningar, buller samt vibrationer redovisas tydligt i kommande MKB.

Tunnelbaneutbyggnaden korsar allmänna farleder som Stockholm ström och Danvikstullskanalen och får inte påverka eller påtagligt skada riksintressets funktion.

Trafikverket önskar ta del av utredningen kring sjötransporter samt ha en gemensam diskussion för att hitta möjliga alternativa lösningar till marktransporter under byggtiden.

Trafikverket vill poängtera vikten av att de stora stråken som är utpekade vägar av riksintresse, Södra länken/ Nynäsvägen och Värmdöleden är viktiga beståndsdelar i regionens transportsystem. Det är viktigt att kapaciteten för vägtrafiken inte på något sätt påverkas negativt.

Inom Slakthusområdet har Trafikverket en arbetstunnel som skapades när Södra länken byggdes. Arbetstunneln ska fortsatt hållas tillgänglig för Trafikverkets verksamhet i enlighet med gällande avtal.

Det pågår en partsgemensam åtgärdsvalsstudie mellan Nacka kommun, Trafikverket och Trafikförvaltningen för samordnad trafikplanering i Nacka centrum. Fortsatt samverkan och samråd med Trafikverket måste ske inför kommande planeringsskeden och genomförande.

För södra stationsentrén vid station Nacka Centrum utreds byggtransporter via Vikdalsvägen och Skönviksvägen. En trafikplats med anslutning till Värmdöleden för uttransporter och för norra stationsentrén via Skönviksvägen till Värmdöleden är planerad men inte beslutad. Från arbetstunnelmynningen leds transporterna direkt ut till Värmdöleden. Det är av stor vikt att fortsatt dialog sker med Trafikverket för att klargöra dessa frågor så snart som möjligt.

Väg 75 Södra länken är utpekad väg av riksintresse enligt 8 § 3 kap miljöbalken. Den nya tunnelbanesträckningen korsar Södra länken. Trafikverket vill poängtera att Södra länken och dess skyddszon inte på något sätt får påverkas. Tunnelbaneprojektet måste fortsatt utreda och säkerställa att anläggningstekniska liksom fastighetsrättsliga frågor omhändertas och klargörs i samråd med Trafikverket.

Vad gäller stabiliteten på Trafikverkets tunnlar så måste SLL (Stockholms läns landsting) påvisa att tunnelbanans arbeten inte kommer att påverka befintliga anläggningar, alternativt hur dessa frågor ska omhändertas. Vidare måste en riskanalys upprättas som tar höjd för hela Södra länken inklusive samtliga installationer.

Trafikverket behöver ha tillgänglighet till Trafikverkets driftdepå i Sickla dygnet runt. VägAssistans utgår därifrån när de ska till Södra länken. De kan behöva göra akuta uttryckningar vid större händelse som olycka eller brand.

Då aktuella sträckningar delvis ligger inom Södra länkens kontrollområde ansvarar Trafikverket för grundvattensituationen i detta område, och rapporterar till Länsstyrelsen som är tillsynsmyndighet. Grundvattenprogrammet innefattar kontroller av grundvattennivåer och sättningar med hjälp av kontrollbrunnar och markpegel. Dessutom mäts mängden vatten som infiltreras genom berginfiltrationsanläggningar för att säkerställa en stabil grundvattennivå i området.

I fortsatt planering ska hänsyn tas till existerande kontrollbrunnar kring tunnelmynningarna och tillhörande krav på grundvattennivåer. Om tunnelbanans utbyggnad kommer att påverka grundvattenförhållandena och det ansvar Trafikverket har, så ska detta klargöras och omhändertas av förvaltningen.

Trafikverket vill understryka betydelsen av samordning för att inte konflikter ska uppstå mellan tunnelbanans placering och en eventuell framtida Östlig förbindelse.

Saltsjöbanan är utpekad riksintresse enligt 8 § 3 kap miljöbalken. Riksintressets funktion får inte påverkas eller påtagligt skadas.

Trafikverket förutsätter att förvaltningen håller löpande dialog med målet att nå samsyn avseende riksintressen, miljökonsekvenser samt förutsättningar för byggtiden innan granskningsskedet. Vidare bör projektet återkommande ha kontakt om eventuell påverkan på det statliga vägnätet och upprätta avtal i sådana frågor i god tid innan påverkan sker. Om åtgärder krävs på det statliga vägnätet till följd av tunnelbaneutbygganden ska dessa bekostas av annan än Trafikverket och regleras i avtal innan tunnelbaneplanerna antas.

Bemötande: Förvaltningen noterar tacksamt de positiva åsikterna.

Förvaltningen förutsätter fortsatt dialog med Trafikverket under projektets gång.

För bemötande angående god tillgänglighet se kapitel 6 under Tillgänglighet/framkomlighet, *Generell tillgänglighet*.

Det pågår utredningar gällande trafikplanering under byggtiden. Förvaltningen avser dialog med Trafikverket angående trafikering kring skolor.

För bemötande angående god framkomlighet i trafiken se kapitel 6 under Arbetstunnlar, *Lokalisering och trafik*.

En miljökonsekvensbeskrivning tillhörande järnvägsplanen kommer att tas fram och en rad aspekter kommer att utredas grundligt. Det kommer också att lämnas in en ansökan om tillstånd för vattenverksamhet, eftersom tunnelbaneutbyggnaden bedöms påverka grundvattnet. I miljökonsekvensbeskrivningen för ansökan kommer konsekvenser relaterade till grundvattnet, såsom sättningar, att redovisas. En första version av miljökonsekvensbeskrivningen till järnvägsplan kommer att redovisas i samband med samråd under våren 2016. Förvaltningen tar gärna emot synpunkter på denna.

För bemötande angående tillgängligheten till Trafikverkets driftdepå i Sickla se kapitel 6 under Tillgänglighet/framkomlighet, *Tillgänglighet för utryckningsfordon*.

För bemötande angående buller och påverkan i området se kapitel 6 under Miljö, *buller och störningar*.

Förvaltningen noterar Trafikverkets upplysningar angående riksintressen.

För bemötande angående grundvatten se kapitel 6 under Miljö, *Grundvattenpåverkan*.

En riskanalys för tunnelbanans arbeten, som tar höjd för hela Södra länken inklusive samtliga installationer, kommer att upprättas.

För bemötande angående sjötransporter se kapitel 6 under Arbetstunnlar, *Sjötransporter*.

För bemötande angående samplanering se kapitel 6 under Allmänna synpunkter, *Flera projekt samtidigt*.

Det finns ett upprättat samarbete mellan Trafikverket och förvaltningen avseende överlappande områden för vattenverksamhet som bland annat innebär utbyte av mätdata.

Förvaltningen noterar att Trafikverket lämnat synpunkter på form och inriktning på järnvägsplan.

Inkomna synpunkter från kommuner och kommunala bolag

Nacka kommun

Vibrationer och stomljud

En riskanalys kommer genomföras för byggnader inom 150 meter från spårtunnelns väggar. Kommunen förutsätter att förvaltningen kommer att göra samma analys avseende byggnader inom 150 meter från arbetstunnelns väggar. En riskanalys omfattar även konstruktionsbyggnader, såsom vägbroar. I förekommande fall bör åtgärder vidtas för att minska risken för skador även på dessa.

Särskilt kulturhistoriskt känsliga byggnader kommer att identifieras för att bedöma behov av särskilt varsam sprängning i närheten av dessa. Nödvändiga åtgärder ska vidtas för att minimera risken för skador och att detta sker i samråd med berörda fastighetsägare.

Det åligger förvaltningen att åtgärda eventuella skador som ändå uppstår och kommunen förutsätter att det görs i samråd med enskilda fastighetsägare.

Buller

Buller kan uppstå vid byggande av stationsentréerna och arbetstunnlarna. På vissa ställen och under delar av byggtiden kommer ljudnivåerna inomhus att bli så höga att kommunen anser att förvaltningen ska erbjuda tillfällig vistelse dagtid, eller annat boende en tid. Kommunen vill framhålla vikten av att beakta att en god ljudmiljö säkerställs vid verksamhet på etableringsytorna och vid transporter till och från byggarbetsplatserna.

Tillgänglighet och framkomlighet

Framkomlighet och tillgänglighet för personer och transporter förbi de planerade arbetsområdena under hela byggtiden är en prioriterad fråga. Framkomlighet för kollektivtrafik, bilar, varutransporter, cyklister och fotgängare behöver säkerställas vid varje plats. Störningar i framkomligheten kommer dock periodvis uppstå under byggtiden. Vid val av arbetstunnlar, etableringsytor och vägar för byggtrafik har stor vikt lagts på att minimera negativ påverkan på framkomlighet och tillgänglighet.

Inom ramen för "Nacka bygger stad" - är en del av visionen att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras. Det är därför viktigt att förvaltningen särskilt beaktar dessa trafikslag. Kommunen vill även poängtera att trafiksäkerheten, inte minst för oskyddade trafikanter, måste beaktas under hela byggtiden. Särskilt ska barns säkra skolvägar beaktas. För fordonstrafik är god framkomlighet på Nackas huvudgator särskilt viktig.

Kommunen är införstådd med att det kommer att behövas trafikomläggningar under byggskedet. Det är bra att förvaltningen i samrådsmaterialet skriver vilka vägar som kan komma att påverkas och att man kommer att säkra åtkomst till fastigheter, verksamheter och handel under hela byggtiden. Kommunen vill påtala vikten av att förvaltningen inför byggskedet tar fram trafikanordningsplaner i god tid.

Under den tid som tunnelbanan kommer att byggas kommer även många andra stora byggprojekt pågå i samma område. För att minimera störningar är det viktigt att förvaltningen arbetar tillsammans med kommunens särskilda framkomlighetsgrupp som planerar för bästa framkomlighet i varje skede. Kommunen kommer att fortsätta i samarbete med förvaltningen arbeta för att minimera trafikpåverkan och säkerställa att ovanstående aspekter beaktas både i den fortsatta planeringen, men även under hela byggskedet.

Grundvattenpåverkan

Inläckage till spårtunnlarna och stationsutrymmena kommer att vara något större under byggskedet än för färdig anläggning. Kommunen vill framhålla att det är viktigt att förvaltningen utreder vart inläckande vatten ska avledas, och kommunen vill vara med och delta i det arbetet. Det finns risk för att förorenat grundvatten kan förekomma i Sickla. Det kan därför komma att krävas extraordinära åtgärder för att rena grundvattnet innan det avleds.

Sänkta grundvattennivåer kan under vissa förhållanden påverka energibrunnar/bergvärmebrunnar, men även parker och naturmiljöer kan påverkas om sänkningen sker i områden med lerjord eller organisk jord. Undersökningar och kartläggningar pågår för närvarande, och mätningar av grundvattennivåer och rörelser i mark och byggnader kommer att ske fortlöpande för att upptäcka exempelvis sättningar i mark och byggnader. Arbetet omfattas av en prövning i mark- och miljödomstolen som beviljar tillstånd för arbeten i yt- eller grundvatten.

Förvaltningen tar fram ett kontrollprogram för att undvika skador på mark och bebyggelse, och kommunen förutsätter att förvaltningen ersätter de fastighetsägare som eventuellt påverkas negativt.

VA-försörjning

Under byggskedet behöver vatten dras fram till vissa etableringsytor. Detta kräver ledningsdragningar från huvudvattennät. Vid Sickla tunnelbanestation finns erforderlig mängd vatten i ledningar under Värmdövägen. Processvatten kan efter rening och sedimentering anslutas till befintligt VA-tunnelpåslag i direkt anslutning till etableringsområdet. Avseende permanent VA-anslutning till Sickla tunnelbanestation för driftskedet krävs vidare utredningar.

Vid Järla tunnelbanestation finns erforderlig mängd vatten i ledningar under Värmdövägen, till vilka förvaltningen kan koppla tillfälliga ledningar som bara behövs under byggskedet. Processvatten kan efter noggrann rening och sedimentering släppas till befintligt spillvattennät, eventuellt med begränsad tillrinningshastighet. Förvaltningen bör notera att kraven på rening av spillvatten är högre när processvatten släpps i befintligt spillvattennät, på grund av risk för sedimentering i ledningar. Under byggtiden kommer det befintliga VA-nätet att behöva läggas om temporärt. Avseende permanent VA-anslutning till Järla tunnelbanestation för driftskedet krävs vidare utredningar.

För tunnelbanestation Nacka Centrum behöver vatten tas antingen från huvudvattenledning i Vikdalsvägen - Skönviksvägen, eller från huvudvattenledning i Skvaltans väg via gångtunnel under 222:an. I det fortsatta utredningsarbetet rörande detta måste förvaltningen säkerställa att ledningsdragningar för tunnelbanans behov inte negativt påverkar Nackas möjligheter att bygga bostäder i enlighet med tunnelbaneavtalet. Eftersom arbetstunneln för Nacka Centrum föreslås bli en permanent service- och räddningstunnel behövs en permanent lösning för vattenförsörjningen. Dimensioneringen på ledningen måste därmed även tillåta en eventuell vidare utbyggnad av vattenledningen för att försörja anläggningen under driftskedet.

Processvatten kan efter rening och sedimentering anslutas till befintligt VA-tunnelpåslag inom etableringsområdet. På flera platser ligger etableringsområdena över VA-ledningspaket, och även över andra typer av ledningar. Det är viktigt att förvaltningen säkerställer att dessa ledningar skyddas mot belastningar genom lastutbredning i förekommande fall.

Landskap och kulturmiljö

Under byggtiden kommer upplevelsen av vår byggda miljö att påverkas, dels genom fysiskt intrång av etableringsytor, arbetsvägar etcetera, dels genom att upplevelsevärdena i den omkringliggande miljön påverkas av byggbuller, damning, spränggaser och visuella förändringar. Upplag, byggplank med mera kan exempelvis skymma siktlinjer mot kulturhistoriskt värdefulla miljöer

och byggnader. Dessa förändringar är tillfälliga och när etableringsytorna återställs kommer förvaltningen att ta hänsyn till de kulturhistoriska värdena.

Kyrkobyggnader står under kulturmiljölagen. Det ligger inom ramen för järnvägsplanen att göra en riskbedömning för det kyrkliga kulturminnet Nacka kyrka. Förutom den rent tekniska aspekten så anser kommunen att planen och dess genomförande även bör förhålla sig till kyrkan, kyrkogården och kyrkomiljön i antikvariskt avseende. Det är även viktigt att förvaltningen beaktar den verksamhet som pågår inom kyrkans område.

Tunnelbaneutbyggnaden kommer även att påverka naturvärden, framför allt genom att naturmark på vissa platser tas i anspråk och bebyggs eller att miljön störs genom buller, ingrepp eller förändrade grundvattenförhållanden. Likaså kan ytor som används för människors utevistelse påverkas. Det gäller såväl naturmark som torg, lekplatser, gång- och cykelvägar med mera. Rekreativvärdena kan påverkas vid utbyggnad av tunnelbana genom att ytor som används för rekreation stängs av under byggskedet eller att gång- och cykelvägar leds om. Kommunen samarbetar med förvaltningen för att minska även denna typ av påverkan, och i valet av de platser som valts ut för etablering och stationsentréer har dessa värden värderats högt. Det är därför viktigt att förvaltningen även fortsättningsvis arbetar tillsammans med kommunen för att säkerställa att intrång i värdefull naturmark och välanvända rekreativområden minimeras genom en anpassning till den befintliga miljön.

Den färdiga tunnelbanan kommer att påverka stadsbilden vid stationer och tunnelmynningar. Kommunen samarbetar därför med förvaltningen för att säkerställa att tunnelbanan byggs med ett stadsbyggnadsperspektiv. I den fortsatta planeringen är det väldigt viktigt att det är kommunens stadsbyggnadsstrategi som är styrande för hur tunnelbanans entréer gestaltas i staden. Tunnelbanans entréer ska vara karaktärsgivande och attraktiva vistelseplatser och för Nackas stationer ha ett gemensamt formspråk, eventuellt i materialval. Tunnelbanans entréer med sin självklara mångfunktionella plats för flöden av människor måste också utformas med omsorg även i detaljerna. Det är också viktiga vistelseplatser som ska skapas med spännande belysning och trygghet.

Luftkvalitet

Etablering av tunnelbanan kommer att innebära aktiviteter som temporärt under byggskedet leder till en ökning av luftföroreningar. De aktiviteter som främst kommer att bidra med luftföroreningar är transporter, användning av arbetsmaskiner, ventilation från tunnel, utvädring av spränggaser och damning. Kommunen vill påtala vikten av att förvaltningen strävar efter att såväl miljökvalitetsmålet Frisk luft och miljökvalitetsnormerna kan innehållas under hela byggtiden, och kommunen förutsätter att förvaltningen kommer att mäta luftkvaliteten löpande.

Riskhantering

Förvaltningen har påbörjat arbetet med att identifiera till vilka risker som särskild hänsyn behöver tas under byggskedet. Förvaltningen kommer att arbeta med att minimera dessa risker genom att arbeta proaktivt och systematisk. Kommunen vill gärna vara delaktig i det fortsatta arbetet i denna fråga.

Hantering av förorenad mark

Byggande av tunnelbanan förväntas inte i sig orsaka markföroreningar. För att undvika att byggandet av tunnelbanan bidrar till att sprida befintliga markföroreningar i och med schaktning, hantering av massor eller vid förändring av grundvattennivån är det viktigt att ta reda på var markföroreningar finns. En sammanställning av miljöfarliga verksamheter i närområdet av tunnelbanesträckningen, stationsentréer och arbetstunnelmynningarna har gjorts för att kunna bedöma risken vid markarbeten i närhet till eventuellt förorenade områden. Provtagning av eventuellt förorenade massor pågår och en redovisning av befintliga markföroreningar kommer att

finnas tillgänglig vid kommande samråd. Kommunen har ännu inte fått ta del av några resultat men förutsätter att förvaltningen informerar kommunen löpande.

Klimat och hushållning

Under den tid som tunnelbanan kommer att byggas kommer även många andra stora byggprojekt pågå i samma område. Kommunen anser därför att möjligheter till samordning av transporter bör studeras tillsammans med kommunen, och vid upphandling av arbetsfordon ska miljökrav ställas. Att minimera transportbehovet är viktigt ur flera aspekter och förvaltningen bör därför arbeta för en god hushållning med naturresurser och bra logistik under byggtiden.

Kommunen har tagit fram en skyfallsanalys som överlämnats till förvaltningen. Det arbetas aktivt för att säkerställa att dagvattenfrågan hanteras i kommunens planering. Det är därför bra att förvaltningen utreder vilka flöden tunnelbaneanläggningen ska klara utan att oacceptabla konsekvenser riskeras. Kommunen måste även vara delaktig i beslut kring entréernas höjdsättning för att säkerställa att dagvatten kan hanteras för de enskilda stationsentréerna.

Val av arbetstunnlar och etableringsytor

Kommunen har tillsammans med förvaltningen utrett ett stort antal möjliga lokaliseringar av arbetstunnlar och etableringsytor i en stegvis utvärderingsprocess. De förslag som förvaltningen nu presenterar är de som kommunen bedömt vara de som orsakar minst störning av de förslag som bedömts möjliga.

Sickla

Det är av stor vikt att utbyggnaden av tunnelbanan samordnas med planeringen för en eventuell upphöjning av Saltsjöbanan, både med avseende på den slutliga utformningen och utifrån byggskedet. En tidsmässig och logistisk samordning av dessa projekt är därför viktig, och utgångspunkten ska vara att projekten samordnas för att kunna genomföras på ett kostnadseffektivt sätt och för att minimera störningar. Eftersom medborgare och närliggande fastighetsägare kommer uppfatta all byggnation i området som en enda byggarbetsplats, oavsett om det är landstinget eller kommunen som bygger, så är samordning och gemensam kommunikation under genomförandefasen mycket viktigt.

Målbilden bör vara att kommunen och landstinget agerar och kommunicerar som om tunnelbaneentréerna och upphöjningen under byggtiden är ett enda projekt. När produktionsplaneringen görs för Saltsjöbanans höjning kommer kommunen att samverka med förvaltningen för en gemensam skedesplanering.

Järla

Det föreslagna läget för arbetstunnel och tillhörande etablering är acceptabelt under förutsättning att förvaltningen kan säkerställa alternativa vägar för såväl biltrafik och gång- och cykeltrafik när Järla skolväg stängs av. Eftersom detta är en viktig och välanvänd skolväg är det oerhört viktigt att en trygg och säker gång- och cykelväg erbjuds under hela byggtiden. Förvaltningen måste även tillse att återställande av ytan runt arbetstunneln efter dess igensättning görs med hänsyn till områdets karaktär och med tanke på områdets framtida markanvändning.

Etableringsytan vid arbetstunneln och etableringen söder om Värmdövägen (under nuvarande rampanslutning mellan Värmdövägen och Järlaleden) kräver åtgärder på vägnätet. Kommunen vill framhålla vikten av att erforderliga ombyggnadsåtgärder på vägnätet utförs i tid, och bekostas av förvaltningen, för att ytor ska kunna användas för etablering.

Kommunen noterar även att etableringsytan på fastigheten Sicklaön 40:11 behövs för att bygga den entré som planeras här. Eftersom denna fastighet nu planläggs för bostäder vill kommunen framhålla vikten av att ytan minimeras och att förvaltningen tar hänsyn till detta i skedesplaneringen så att tunnelbanans etablering kan avvecklas så tidigt som möjligt för att möjliggöra byggnation av bostäder.

Nacka Centrum

Utmed hela sträckan byggs en parallell servicetunnel för drift, underhåll, utrymning och räddning. Som tillfartstunnlar används utvald arbetstunnel. Inom Nacka kommun bedöms arbetstunneln till Nacka Centrums tunnelbanestation vara lämpligast att permanenta. Kommunen tycker att detta är ett bra läge för en permanent service- och räddningstunnel.

Kommunen vill dock framhålla att en etablering i detta läge endast är aktuell under förutsättning att det inte omöjliggör att en ny brandstation kan byggas och tas i bruk redan under tunnelbanans byggtid. Förvaltningen måste ta hänsyn till detta i den fortsatta planeringen för byggskedet.

Etableringen får heller inte negativt påverka de eventuella förändringar av Skvaltans trafikplats som studeras inom ramen för åtgärdsvalsstudien som kommunen genomför tillsammans med Trafikverket och Trafikförvaltningen. En eventuellt ombyggd trafikplats kan även komma att öppnas för allmän trafik före 2025, och detta behöver förvaltningen ta hänsyn till i den fortsatta planeringen för byggskedet.

Förvaltningen måste även säkerställa att den gång- och cykelväg som går genom det område som föreslås för etablering kring arbetstunneln kan hållas öppen och tillgänglig under hela byggtiden och även i driftskedet. Vägen är mycket viktig för boende i Jarlaberg eftersom den erbjuder en genväg till dagligvaruhandeln i Skvaltan, och vägen används även för de som ska gå vidare till Nyckelvikens naturreservat.

Den aktuella ytan gränsar till Nyckelvikens naturreservat, och kommunen vill påtala vikten av att förvaltningen säkerställer att naturreservatets höga rekreationsvärden och värdefulla naturvärden inte påverkas negativt under byggskedet eller driftskedet. Särskilt bör förvaltningen verka för att området inte störs av byggbuller.

Förvaltningen utreder även möjligheten till lokal masshantering på denna yta genom etablering av en tillfällig bergkross. Nacka kommun har inte tagit ställning i denna fråga utan behöver mer underlag. Bland annat behöver frågan om buller utredas mycket noggrant både med hänsyn till boende i omkringsliggande områden och med hänsyn till Nyckelvikens naturreservat.

Nacka kommun och Trafikförvaltningen utreder lokalisering av den nya bussterminalen vid Nacka Centrum. Kommunen gör även en förstudie för en överdäckning av Värmdöleden. Det kommer att vara av yttersta vikt att byggskedet för tunnelbanan samplaneras med byggskedet för en överdäckning och en bussterminal. När produktionsplaneringen görs för dessa anläggningar kommer kommunen att samverka med förvaltningen för en gemensam skedesplanering.

Övriga synpunkter

Nacka kommun har noterat att landstinget har fattat beslut om namn på de nya tunnelbanestationerna. För Nacka kommun är detta en viktig fråga och det hade varit önskvärt om landstinget samrått med kommunen innan beslut fattats. Nacka kommun kommer att bereda namnfrågan internt och sedan kontakta landstinget angående ändring av stationsnamn.

Kommunen vill påtala vikten av kommunikation under byggskedet. Erfarenhet visar att människor upplever att de blir mindre störda när de fått information innan störningen och förvaltningen bör därför redovisa en informationsstrategi där det framgår hur informationsspridningen under byggtiden kommer att genomföras, och till vilka grupper.

Bemötande: Förvaltningen har tacksamt mottagit Nacka kommuns positiva uttalande angående tunnelbanan.

För bemötande angående buller och störningar se kapitel 6 under Miljö, *Byggmiljö/Störningar*.

För bemötande angående eventuella skador på fastigheter se kapitel 6 under Trygghet/säkerhet, *Påverkan på byggnader under byggtiden*.

För bemötande angående tillgänglighet se kapitel 6 under Tillgänglighet/framkomlighet, *Generell tillgänglighet*.

Det pågår utredningar gällande trafikplanering under byggtiden. Förvaltningen avser dialog med Nacka kommun angående vilka vägar som påverkas.

För bemötande angående grundvattenpåverkan se kapitel 6 under Miljö, *Grundvattenpåverkan*.

För bemötande angående bergvärmebrunnar se kapitel 6 under Miljö, *Bergvärme*.

För bemötande angående landskap och kulturmiljö se kapitel 6 under Miljö, *Påverkan på parker och kultur- och naturmiljö*.

Förvaltningen har noterat synpunkten angående etableringsytan på Sicklaön 40:11.

Förvaltningen har noterat synpunkten angående möjlighet att bygga en ny brandstation i området under byggskedet.

Förvaltningen strävar efter att såväl miljökvalitetsmålet Frisk luft och miljökvalitetsnormerna kan innehållas under hela byggtiden. Förvaltningen kommer att mäta luftkvaliteten löpande.

En riskanalys för tunnelbanans arbeten kommer att upprättas.

För bemötande angående framkomlighet se kapitel 6 under Arbetstunnlar, *Lokalisering och trafik*.

Stationsentréer har placerats utifrån Länsstyrelsens rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå om +2,7 meter längs Östersjökusten och Mälaren i Stockholms län. Ingen av stationsentréerna bedöms därför påverkas av en översvämning från Mälaren eller en förhöjd havsvattennivå. I fortsatt projektering förutsätts alla stationer ha fullgod avrinning.

För bemötande angående samplaneringar se kapitel 6 under Allmänna synpunkter, *Flera projekt samtidigt*.

Arbetstunneln för Nacka Centrums tunnelbanestation anses nu mest lämplig för service- och räddningstunnel. Tunneln planeras därför att permanentas för det.

Stationens namnsättning är beslutad hos Trafikförvaltningen att vara Nacka Centrum. Beslutet kan vid särskilda omständigheter komma att ändras.

Förvaltningen har mottagit synpunkten angående Skvaltans trafikplats, VA-anslutningar, naturreservat med mera och tar den med sig i fortsatt planering.

Stockholm Hamnar

Stockholms Hamnar anser att de arbetstunnlar och etableringsytor som berör Stockholms Hamnar är de vid Museikajen/Nybrokajen på Blasieholmen, Stadsgården/Masthamnen i anslutning till Vikingterminalen samt i viss mån Norra Hammarbyhamnen.

När det gäller Stadsgården/Masthamnen är det viktigt att beakta den nödvändiga gods- och passagerartrafiken till och från hamnverksamheten längs kajen och att området inte påverkas i någon större utsträckning under byggskedet. Korsningen vid Viking Lines terminal kommer att vara hårt belastad då stora uttag av bergmassor kommer att ske den vägen. Transporter till och från tunnelområdet bör undvikas de tidpunkter på dygnet då Viking Line har sina trafiktoppar eftersom det då kan bli stora trafikstockningar i korsningen och anslutande vägnät. Hänsyn bör även tas till trafiken till och från Birka Line och Fotografiska.

Stockholms Hamnar vill dessutom lyfta Svenska Kraftnäts projekt City Link. Samordning måste ske med projektet City Link och även Nya Slussen, då samtliga tre projekt kommer att generera mycket transporter i området.

Etableringsytan på Blasieholmen, i anslutning till stationen vid Kungsträdgården, kommer omfatta kajtor på land samt eventuellt i vattnet med hjälp av en arbetsplattform. Exakt hur etableringsytan ska utformas bör ske i samråd med Hamnen för att säkerställa att kajen utnyttjas så effektivt som möjligt, och tillgodose den rörliga sjöfartens behov av kajplatser.

Hamninfrastruktur finns vid Nybrokajen och Museikajen, såsom el, vatten, avlopp, sophantering, pumpstation under jord med mera. Under byggskedet är det viktigt att underhåll och eventuella reparationer kan utföras vid behov. Samråd bör därför ske.

För Stockholms Hamnars del kan områdena Blasieholmen, Hammarby kanal och Stadsgården bli påverkade för omläggning av ledningar. I kajerna finns mycket infrastruktur och ledningar för att hantera el, vatten, avlopp med mera. Dessutom kommer fjärrvärme och fjärrkyla installeras i Museikajen på Blasieholmen. Samråd bör därför ske då eventuella ingrepp i eller nära kajer blir aktuellt.

Hänsyn måste tas till de bergvärmehål som finns under Stora Tullhuset och Stadsgårdsterminalen. Att döma av samrådsmaterialets skisser borde inte bergvärmehålen under Stadsgårdsterminalen utgöra några problem. Bergvärmehålen under Stora Tullhuset kan dock påverkas av borrhålet av tunneln. Ingen inskränkning på funktionen hos dessa bergvärmeanläggningar får ske.

Stockholms Hamnar förespråkar att de riskanalyser som ska tas fram analyserar hur vibrationer kan påverka fastigheter i Hamnens område men även eventuella effekter på Hamnens infrastruktur i området. Det är även viktigt att kartlägga vilka effekter buller och stomljud har för Hamnens verksamhet.

Bemötande: För bemötande angående byggtrafik se kapitel 6 under Arbetstunnlar, *Lokalisering och trafik*.

För bemötande angående City Link se kapitel 6 under Allmänna synpunkter, *Flera projekt samtidigt*.

Samrådsmöten har hållits med Stockholm Hamnar tidigare och det förs även nu en dialog där förvaltningen har bedömt att de har samordningsfrågor att hantera.

För bemötande angående bergvärme se kapitel 6 under Miljö, *Bergvärme*.

För bemötande angående buller och stomljud se kapitel 6 under Miljö, *Byggmiljö/Störningar*.

Stockholm Parkering

Stockholm Parkering har inga invändningar avseende planerna, men de vill gärna tillsammans med förvaltningen utreda möjligheterna att vidareutveckla lämpliga arbetstunnlar till parkeringsgarage efter färdigställande av utbyggnadsprojekt.

Bemötande: Förvaltningen planerar att tre av arbetstunnlarna, Sofia, Nacka Centrum och Sockenplan, ska fungera som servicetunnlar för drift- och underhållsfordon samt utrymning efter avslutad byggnation. För resterande arbetstunnlar planeras i nuläget ingen användning, men de kan komma att behöva användas för ventilation. Om inte kommer områdena kring mynningarna att återställas och tunnarna förslutas, det vill säga pluggas. Vissa av tunnarna kan komma att användas för ventilation i driftskedet.

Förvaltningen planlägger och söker markåtkomst för att bygga ut tunnelbanenätet. Däri ingår inte markåtkomst för parkeringar eller något annat än det som hör till tunnelbaneutbyggnaden.

Stockholms stad, Skönhetsrådet

Skönhetsrådet vill ta del av planförslagen för de nya entréerna. Rådet kan konstatera att flera av de planerade entréerna hamnar i ur stadsbildssynpunkt mycket känsliga lägen. I synnerhet de som planeras intill Vitabergsparken på Skånegatan. Den fortsatta planeringen av tunnelbanan kräver stor förståelse för kulturmiljön vid Vitabergsparken, Stigbergsparken och Blecktornsparken. Även övriga platser i stadsmiljön där nya entréer måste byggas kräver förståelse för kulturmiljön. Allt detta måste synas i de förslag för slutgiltig placering och gestaltning som redovisas i planskedet.

Bemötande: För bemötande angående entréerna se kapitel 6 under Stationer, *Lokaliseringar för stationsentréer*.

För bemötande angående kulturmiljö se kapitel 6 under Miljö, *Påverkan på parker och kultur- och naturmiljö*.

Stockholms stad, Stadsledningskontoret

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, stadsbyggnadskontoret, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantör- och Södermalms stadsdelsförvaltningar är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan sker.

Det anses viktigt att konsekvenserna som uppstår i byggskedet studeras noggrant. Konsekvenserna utreds vidare i nära samarbete med Stockholms stad. Intrång i privata och offentliga fastigheter bör minimeras såväl under byggtid som för den permanenta lösningen.

Etableringsytors placering behöver utredas vidare i nära samarbete med Stockholms stad och andra berörda aktörer. Det anses viktigt att uppförandet av etableringsområden genomförs utifrån trygghets-, tillgänglighets-, säkerhets- samt kulturhistoriska aspekter.

För byggtransporter från arbetstunnlar och etableringsområden ska hänsyn tas till bland annat berörda skolor och förskolor. Transportvägar för byggtransporter behöver utredas vidare i nära samarbete med Stockholms stad.

Nödvändiga informationsinsatser till närboende, företagare, institutioner för samhällsservice och andra berörda av tunnelbaneutbyggnaden i byggskedet bör genomföras.

Det förutsätts att påverkan på grundvattnet inte påverkar träden i berörda parker samt kulturhistoriskt värdefulla bebyggelser.

Blasieholmen

Omfattning och utformning av etableringar samt genomförandet av arbetena på platsen studeras i ett nära samarbete med Nobelprojektet och Stockholms stad. På grund av den begränsade ytan som finns att tillgå för två stora projekt, ses en nära samordning som nödvändig under hela projektens livslängd för att båda projekten ska kunna genomföras.

Alla byggtransporter ska ske via Museikajen och Strömkajen och inte via Nybrokajen förbi Nobelprojektet. Transporter av massor kan inte passera förbi Nobelprojektet för att komma till kajen mot Nybroviken. Bedömningen är att kajkonstruktionen inte håller och att det dessutom krävs att kajområdet stängs av under den period då man schaktar ur området och bygger.

Station Sofia

I samband med att etableringsytan i Stigbergsparken iordningsställs föreslås att en kulturhistorisk utredning och dokumentation görs inför kommande planering av etablering och nya byggnader. Det önskas att så lite som möjligt av Stigbergsparken används som etableringsområde och att etableringsytan vid Londonviadukten används i största möjliga utsträckning.

Hänsyn till Vita bergen samt kulturreseervatskvarteret behöver tas i vidare planering.

Station Hammarby Kanal

Arbetstunneln vid Katarina Bangata bör användas under byggtiden för utbyggnaden av station Hammarby Kanal. Detta med bakgrund av att bostäder planeras vid Färgarplan och det är inte möjligt att bedriva bostadsbyggande parallellt med nyttjandet av arbetstunneln.

För att etableringen i Stora Blecktornsparken inte ska bli för omfattande är det viktigt att tunnelbaneprojektet samordnas med den pågående renoveringen av Vintertullens servicehus och äldreboende på Katarina Bangata 80. Samordning avser både behoven av etableringsområden i och omkring Stora Blecktornsparken men även att tillgängligheten till en av stadens mest välbesökta parklekar tillgodoses. Möjligheten att använda Vintertullstorget för etablering bör utredas.

Det är även viktigt att säkra framkomligheten för gångtrafikanter till Ljusslingan från Lumaparken och Hammarby Kaj.

Station Gullmarsplan/Mårtensdal

En omfattande kontorsutbyggnad kommer att ske i västra delen av kvarteret Mårtensdal de närmaste åren. Staden, förvaltningen och den blivande byggherren studerar för närvarande möjligheterna att inrymma den norra stationsentrén i projektet. Eftersom kontorsprojektet planeras ha byggstart redan 2016 kommer vissa delar av entrén att behöva byggas som försvarsarbete. Ett nära samarbete krävs för att samordna respektive parts behov av etableringsutrymme under byggskedet.

Det är viktigt att uppmärksamma den dubbla etableringen vid Sundstabacken och arbetstunnel Gullmarsplan. Stockholm Vatten, i samband med byggande av ny avloppstunnel, har för avsikt att anlägga arbetstunnel med vidhängande etableringsyta och bergtransporter. Det innebär att störningen och transporterna sannolikt kommer att bli större än vad som beskrivs i aktuell samrådshandling.

En arbetstunnel med mynning och tillhörande etableringsyta vid Sundstabacken planeras. Det är viktigt att ingen negativ påverkan sker på Sundsta gård som är blåmarkerad på kartan. Även för fastigheterna Enskedehallen och Skanskvarn 1 bör särskild hänsyn tas för att minimera eventuella skador och störningar.

Årsta skogar ska bli ett naturreservat och arbete med att inrätta detta pågår för fullt.

Ny station i Slakthusområdet

Stockholm stad planerar för mellan 3 000 och 4 000 bostäder i Slakthusområdet. Då bostadsmålet är prioriterat förutsätts att omfattningen av etableringsytor och den totala tidsåtgången för påverkan på Slakthusområdet minimeras för att inte försena och försvåra bostadsproduktionen i allt för stor omfattning. Staden planerar att flytta befintliga livsmedelsföretag i Slakthusområdet till nytt livsmedelscentrum i Farsta. Flytten påbörjas under år 2019. Då flera av dessa företag sitter i byggnader som kommer att behöva rivas är det stadens förhoppning att förvaltningen inte behöver etablera sig i området förrän tidigast 2020. Kontoren förutsätter en fortsatt dialog om evakuering av berörda fastigheter.

Det förutsätts att inga bergtransporter sker från Slakthusområdet, istället bör det ske via arbetstunneln vid Sundstabacken eller påslaget vid Sockenplan.

Lämpliga transportvägar för etableringen i Slakthusområdet behöver förtydligas i vidare samråd med staden, på grund av att dessa kan komma förändras under byggtiden vid genomförandet av övrig bebyggelse i Slakthusområdet. Täta samråd behövs mellan Stockholms stad och förvaltningen för att omvandlingen av Slakthusområdet och utbyggnaden av tunnelbanan ska kunna genomföras parallellt.

Inom Slakthusområdet finns särskilt kulturhistoriskt värdefull bebyggelse att ta hänsyn till vid placering och utformning av entréer till tunnelbanan. Fastigheterna Johanneshov 1:1, Charkuteristen 5 och Styckmästaren 3 är exempel på byggnader med stora byggnadsteknikhistoriska-, arkitekturhistoriska- och industrihistoriska värden som kan beröras. Området som helhet har även pekats ut av Stadsmuseet såsom kulturhistoriskt värdefull miljö.

Bemötande: Förvaltningen noterar tacksamt de positiva åsikterna.

Under byggskedet kommer etableringsytor behöva tas i anspråk vid de olika stationsentréerna. Etableringsytorna kommer där det är nödvändigt att avskärmas mot omgivningen för att det ska störa så lite som möjligt och för att minimera risken för olyckor. Målsättningen är att minimera det ytanspråk som behöver tas för att minimera omgivningspåverkan.

För bemötande angående tillgänglighet se kapitel 6 under Tillgänglighet/framkomlighet, *Generell tillgänglighet*.

För bemötande angående natur- och kulturmiljö se kapitel 6 under Miljö, *Påverkan på parker och kultur- och naturmiljö*.

För bemötande angående transporter se kapitel 6 under Arbetstunnlar, *Lokalisering och trafik*.

Stationerna Kungsträdgården, Sofia, Hammarby Kanal, Gullmarsplan och Ny station i Slakthusområdet har utretts med fokus på att god framkomlighet och tillgänglighet ska råda under byggtiden. Tillgänglighet till Stora Blecktornsparken kommer att möjliggöras under byggtiden.

Nybrokajen finns som huvudförslag till transportväg för bortforslingen av bergmassor från arbetstunneln. Det har bedömts vara den snabbaste och enklaste vägen ut från området. De andra transportvägarna anses vara för trånga samt att det är många oskyddade trafikanter som rör sig där. Enligt uppgift från Stockholms stad behöver troligtvis Museikajen förstärkas för att klara transporterna. En utredning om detta kommer att genomföras.

Förvaltningen noterar önskemål om att så lite som möjligt av Stigbergsparken används som etableringsområde och att etableringsytan vid Londonviadukten används i största möjliga utsträckning.

Ytterligare geotekniska undersökningar har genomförts efter samrådet angående mest lämplig plats för påslag för en arbetstunnel. Dessa undersökningar visar att Färgarplan inte längre är aktuell vilket medför att arbetstunneln med etableringsyta vid Katarina Bangata är det gällande alternativet just nu, men andra möjligheter kommer att studeras vidare i den pågående planeringen. Andra arbetstunnellokaliseringar än den föreslagna är bortvalda på grund av för stor påverkan på omgivningen, för stor störning på kulturmiljön samt för många närboende som blir påverkade. Utredning av frågan fortgår.

För bemötande angående samplanering se kapitel 6 under Allmänna synpunkter, *Flera projekt samtidigt*.

För bemötande angående informationsinsatser se kapitel 6 under Allmänna synpunkter, *Tillgänglig information*.

Förvaltningen avser ha fortsatt dialog om evakuering av berörda fastigheter vid Slakthusområdet.

En miljökonsekvensbeskrivning tillhörande järnvägsplanen kommer att tas fram. Många aspekter kommer att utredas grundligt, inklusive de som Stockholms stad nämner. Det kommer också att genomföras en ansökan om tillstånd för vattenverksamhet, eftersom

tunnelbaneutbyggnaden bedöms påverka grundvattnet. I miljökonsekvensbeskrivningen för ansökan kommer konsekvenser relaterade till grundvattnet, såsom sättningar, att redovisas.

Förvaltningen noterar Stockholms stads upplysningar och förutsätter en fortsatt dialog.

Storstockholms brandförsvär

Storstockholms brandförsvär (SSBF) anser att något utförligt underlag beträffande brandskydd och riskbeaktande under byggskedet inte redovisats. De förutsätter att omfattande analyser avseende detta kommer att ske inom projektet framöver och samrådas när detta är aktuellt. Analyserna bör tydligt identifiera de olycksrisker som föreligger samt bedömning av dessa, exempelvis risker förknippade med etableringsplatserna och transporter, inklusive transport av farligt gods till och från arbetsplats.

Gällande tillgänglighet och framkomlighet till befintlig bebyggelse önskar SSBF kontinuerlig dialog under byggskedet beträffande förändringar i framkomlighet.

Befintlig bebyggelse intill etableringsplatser kan till exempel erfordra assistans från räddningstjänsten vid utrymning. SSBF:s möjligheter att hjälpa till vid stegutrymning beskrivs närmare i vägledningsdokument VL2014-091.

En annan viktig fråga att beakta är att tillgången till brandvatten vid eventuell släckinsats i befintlig bebyggelse inte inskränks vid etableringsplatserna.

SSBF önskar att förvaltningen samordnar insatsplanering avseende byggskedet för hela tunnelbaneutbyggnaden det vill säga alla fyra projekt. Samma system används oavsett vilken sträckning som etableringen berör. I flera större pågående infrastrukturprojekt, till exempel Norra Länken och Citybanan används idag ett digitaliserat system där projektet äger insatsplaneringsunderlaget. Detta system har fungerat tillfredsställande tidigare. Trafikverket har även tagit fram en rutin som kan tjäna som underlag vid upphandling av entreprenörer.

SSBF vill uppmana till att söka tillstånd till hantering av brandfarlig och explosiv vara på byggarbetsplatserna i god tid och gärna samordnat för projektet om möjlighet till detta finns. Detta för att möjliggöra en effektiv handläggning och att inte byggarbetetiden förlängs på grund av avsaknaden av tillstånd.

Bemötande: Ett övergripande arbete med säkerhetskoncept för tunnelbaneutbyggnaden pågår. Detta sker centralt hos förvaltningen.

Olycksrisker under byggskedet analyseras inom projektet och projektet avser att samråda med SSBF om detta. Påverkan på omgivningen och räddningstjänstens insatsmöjligheter för omgivningen beaktas i detta arbete. Ett gemensamt säkerhetskoncept för byggtiden tas också fram och där kommer även insatsmöjligheter att belysas. Synpunkten om digitaliserade system noteras.

För bemötande angående tillgänglighet och framkomlighet till befintlig bebyggelse se kapitel 6 under Tillgänglighet/framkomlighet, *Tillgänglighet för utryckningsfordon under byggtiden*.

Synpunkten om tillstånd för hantering av brandfarlig och explosiv vara noteras.

Inkomna synpunkter från organisationer

Hyresgästföreningen på Södermalm

Hyresgästföreningen på Södermalm är övergripande positiva till tunnelbaneutbyggnaden, men har synpunkter på hur byggtiden ska gå till.

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

Med ett östligare läge för tunnelbanan över Södermalm skulle de östra delarna av Södermalm få rimligare avstånd till stationen. Det skulle bli en bättre anknytning till Ersta sjukhus och en god anslutning till möjliga byten till buss på Folkungagatan.

En ny station behövs mellan station Hammarby Kanal och Sickla. Tunnelbanesträckningen mellan station under Hammarby kanal och Sickla är lång och här skulle med fördel ytterligare ett stationsläge kunna sökas för att täcka in stora delar av Hammarby sjöstad och de västligaste delarna av Nacka.

Vid stationen i Sickla är det viktigt att det blir en nära och enkel övergång mellan den utbyggda snabbspårvägen, Saltsjöbanan och den nya tunnelbanan samt en god närhet till Sickla handelsområde.

En studie behövs över var en övergång kan göras för busslinjerna från yttre Nacka och från Värmdö till tunnelbanan, så att detta kan förverkligas i samband med tunnelbaneutbyggnaden.

De rimliga lägena för arbetstunnelinfarter och etableringsytor är vid Hammarby fabriksväg eller nära Stadsgårdsleden vid Tegelviksgatan.

Det är viktigt att eventuella störningar och trafikfaror för bostadsbebyggelsen minimeras under byggskedet.

Förslaget att förlägga en arbetstunnel samt etableringsyta i södra delen av Tengdahlsparken är ett omöjligt förslag. Det skulle innebära en mycket kraftig störning i ett lugnt bostadsområde. Trafikmiljön kan bli farlig och parkmiljön skulle förstöras.

Byggnationen av Kvarteret Persikan i kombination med transporterna till och från station Hammarby Kanal, kan påverka boendemiljön negativt under lång tid.

En arbetstunnel bör heller inte placeras i Blecktornsparken då liknande problem finns där.

Bemötande: Förvaltningen noterar tacksamt de positiva åsikterna. Byggstart är planerad till 2018 och förvaltningen strävar efter att följa planeringen. På grund av de tillstånd som behövs innan byggstart är därför inte möjligt att påbörja byggandet tidigare.

Förvaltningen har mottagit synpunkter angående fortsatt utbyggnad av tunnelbanan till Orminge, det är inte aktuellt för projektet. Beslut är inte taget, men förvaltningen strävar efter att utformningen av tunnelbanan till Nacka och söderort inte ska omöjliggöra för framtida förlängningar.

Förvaltningen noterar synpunkt om att en ny station behövs mellan station Hammarby Kanal och Sickla. Det ingår inte i den beslutade utbyggnaden.

För bemötande angående kollektivtrafik och bytespunkter se kapitel 6 under Restider/kapacitet/byten, *Bytespunkter*.

För bemötande angående trafikmiljön se kapitel 6 under Arbetstunnlar, *Lokalisering och trafik*.

För bemötande angående störningar se kapitel 6 under Miljö, *Byggmiljö/Störningar*.

För bemötande angående parkmiljön se kapitel 6 under Miljö, *Påverkan på parker och kultur- och naturmiljö*.

Ytterligare geotekniska undersökningar har genomförts efter samrådet angående mest lämplig plats för påslag för en arbetstunnel. Dessa undersökningar visar att Färgarplan inte längre är aktuell vilket medför att arbetstunneln med etableringsyta vid Katarina Bangata är det gällande alternativet just nu, men andra möjligheter kommer att studeras vidare i den pågående planeringen. Andra arbetstunnellokaliseringar än den föreslagna är bortvalda på grund av för stor påverkan på omgivningen, för stor störning på kulturmiljön samt för många närboende som blir påverkade. Utredning av frågan fortgår.

Kollektivtrafikant Stockholm

Kollektivtrafikant Stockholm (KTS) är glada över en utveckling av tunnelbanenätet. Det finns en oro för vad som kommer att hända under byggtiden. Utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka och ombyggnad av Slussen måste ses i ett sammanhang.

Hur ska Värmdö- och Nackaborna vara säkra på att de kommer till staden med kollektivtrafik?

Det finns också en oro för otrygghet i den djupt liggande Sofiastationen och den planerade hissen. Ett aktivt säkerhets- och trygghetsarbete behöver startas upp redan nu. Det är viktigt att säkerställa tillgänglighet och trygghet för att alla ska kunna ta sig till och från tunnelbanan. KTS förutsätter att förvaltningen samråder med KTS och handikapprörelserna i denna fråga.

KTS vill också se att det planeras för en busslinje som går i motsvarande sträckning som de blivande tunnelbanesträckningarna. Detta för att möjliggöra en smidig övergång till nya resandemönster som tunnelbanan innebär. Det ger också en bra reklam för de nya sträckningarna med busslinjer i form av stomtrafik.

Bemötande: För bemötande angående tillgänglighet och trygghet se kapitel 6 under Tillgänglighet/framkomlighet, *Generell tillgänglighet*.

För bemötande angående hiss vid station Sofia se kapitel 6 under Trygghet/säkerhet, *Hisslösningen*.

För bemötande angående utbyggnaden av tunnelbanan tillsammans med ombyggnad av Slussen se kapitel 6 under Allmänna synpunkter, *Flera projekt samtidigt*.

En busslinje för motsvarande tunnelbanesträckning kommer inte att finnas. Det är inte möjligt att genomföra eftersom den nya tunnelbanelinjen bland annat går under vatten.

Lokala hyresgästföreningen Fikonet

Lokala hyresgästföreningen Fikonet är i grunden positiv till tunnelbaneutbyggnaden. Fikonet anser dock förslaget att förlägga arbetstunnel och etableringsyta i södra delen av Tengdahlsparken som ett omöjligt förslag.

Förslaget skulle kunna innebära en kraftig störning i ett lugnt bostadsområde på grund av etableringsytan och alla transporter som förutses. Trafikmiljön kan bli farlig på grund av tät lastbilstrafik.

Parkmiljön som används mycket kan förstöras, begränsas och bli farlig. Vidare skulle oersättliga karaktärsträd behöva tas ner.

Byggnationen av kvarteret Persikan i kombination med transporterna till och från station Hammarby Kanal, kan påverka boendemiljön negativt under lång tid.

En arbetstunnel bör heller inte placeras i Blecktornsparken då liknande problem finns där.

Fikonet anser att förvaltningen måste hitta ett annat alternativ och har pekat på två alternativ som har bedömts som möjliga. Det ena alternativet är att landa med arbetstunnel vid norra ändan av Tegelviksgatan. Utfarten skulle då ligga nära Stadsgårdsleden där endast en handfull bostäder finns i närheten. Det andra alternativet är att hitta en utfart vid Hammarby fabriksväg. Där ligger ingen bostadsbebyggelse men det finns diskussioner om en spillvattentunnel från Bromma. Det blir också en minskad belastning på Danviksbron.

Bemötande: Förvaltningen noterar tacksamt de positiva åsikterna.

För bemötande angående transporter se kapitel 6 under Miljö, *Byggmiljö/Störningar*.

För bemötande angående parkmiljö se kapitel 6 under Miljö, *Påverkan på parker och kultur- och naturmiljö*.

För bemötande angående trafikmiljö se kapitel 6 under Arbetstunnlar, *Lokalisering och trafik*.

Ytterligare geotekniska undersökningar har genomförts efter samrådet angående mest lämplig plats för påslag för en arbetstunnel. Dessa undersökningar visar att Färgarplan inte längre är aktuell vilket medför att arbetstunneln med etableringsyta vid Katarina Bangata är det gällande alternativet just nu, men andra möjligheter kommer att studeras vidare i den pågående planeringen. Andra arbetstunnellokaliseringar än den föreslagna är bortvalda på grund av för stor påverkan på omgivningen, för stor störning på kulturmiljön samt för många närboende som blir påverkade. Utredning av frågan fortgår.

Lokala Hyresgästföreningen i kvarteret Kristallen

Lokala Hyresgästföreningen i kvarteret Kristallen vill framföra synpunkter på placering av entréer till Sofia tunnelbanestations södra del. Beträffande miljön anser de att både Vitabergsparken och den kulturhistoriska miljön måste skyddas.

Det nuvarande förslaget innebär att bäge entréerna skulle placeras nära varandra och på samma sida om Renstiernas gata. Det är orimligt utifrån kravet att tunnelbanan och entréerna måste göras maximalt tillgängliga för maximalt antal människor. De föreslagna entréerna ligger även i onödig närhet till Vitabergsparken.

De föreslår en entré nere vid Skånegatans vändplan strax väster om Renstiernas Gata och en entré på gatans andra sida vid korsningen Åsögatan/ Renstiernas Gata. Entréer på Renstiernas Gatas bäge sidor skapar ökad trafiksäkerhet för fotgängare. Förslaget innebär enligt dem både ökad tillgänglighet och mindre intrång i Vita Bergen.

För övrigt så föreslår de att nästa samråd utformas som ett öppet möte där förvaltningen kan informera och mötesdeltagare kan ge synpunkter och ställa frågor. Samråden hittills har varit ambitiösa men handlat om att förvaltningen mött deltagarna en och en.

Bemötande: För bemötande angående stationsentréer se kapitel 6 under Stationer, *Lokaliseringar för stationsentréer*.

För bemötande angående Vitabergsparken och kulturmiljövärden se kapitel 6 under Miljö, *Påverkan på parken och kulturmiljö*.

Formerna för nästa samråd och andra dialogformer planeras nu. Samrådet kommer att äga rum under våren 2016.

Nacka Miljövårdsråd

Nacka Miljövårdsråd ser positiva effekter av nya tunnelbanan.

Det är viktigt att minimera störningar för boende och resande under byggskedet. Byggskedet sammanfaller med fler stora projekt i Nacka som till exempel byggande av Nacka Stad. Stockholms Läns Landsting (SLL) och Nacka Kommun bör samverka i de olika byggprojekten där det är möjligt. Finns det en samplanering mellan SLL och Nacka Kommun?

Station Sickla

Resande från tunnelbanan som ska vidare med buss 401 mot Nackanäs, Hästhagen och Älta måste vid omstigning korsa Sickla industriväg. Antingen bör en entré väster om Sickla industriväg anläggas, eller säkerställa att gatan kan passeras på ett säkert sätt. Det bör utredas om en separat entré kan ordnas norr om Värmdövägen. Alternativt måste en bra passage över Värmdövägen utformas genom exempelvis den befintliga gångbron.

Den östra entrén bör utformas för att överbrygga Saltsjöbanan och Värmdövägen och knyta ihop bostäderna norr om Värmdövägen med Sickla Köp kvarter. Om Saltsjöbanans station "Nacka" bevaras bör i så fall en handikappvänlig förbindelse (hiss) till Saltsjöbanans perrong anläggas. I detaljplanen bör en cykelparkering för resande som byter från cykel till tunnelbana utformas.

Station Järla

Stationens östra sida bör ha entrén dels söderut mot torget i Järla, dels norrut norr om Värmdövägen samt ha handikappvänliga anslutningar till Saltsjöbanans station. Entrén på Värmdövägens norra sida kommer att bli skolväg. För att öka trafiksäkerheten för barnen bör man utforma passagen så att skolområdena kan nås utan att Järlaleden behöver korsas. Då station Järla även blir omstigningsplats för bussar österut är det viktigt att en trafiksäker passage till busshållplatsen på Värmdövägens södra sida utformas.

På stationens västra sida bör tunnelbaneentrén ligga i anslutning till bostadsområdet i Ekuddsvägens nivå.

I byggskedet kommer biltrafiken ledas om och måste därmed korsa Värmdövägen. Det kommer då krävas en ljusreglerad korsning för att minimera faran med den nya trafikkorsningen. Nacka Miljövårdsråd rekommenderar att busshållplatsen Ekudden (östergående) flyttas till andra sidan Värmdövägen och utformas trafiksäker.

Station Nacka Centrum

Den västra entrén bör förses med en väderskyddad ingång i Nacka Forum. Den östra entrén bör ha entré norr om Värmdöleden mot Jarlaberg och Nacka Strand med väderskyddad passage till bussterminal och hållplatser för påstigning/avstigning på motorvägsbussar i båda riktningar. Eventuellt kan passage till motorvägsbussar (mot Stockholm) på norra sidan Värmdöleden istället anläggas från den östra stationsentrén.

Det är viktigt att gatumiljön planeras tillsammans med tunnelbanans entré.

Den del av etableringsytan som gränsar till Nyckelviken bör minimeras för att undvika påverkan på naturen och buller i naturreservatet. Är det nödvändigt att korsa motorvägs påfarten med en påfart från Saltsjöbadsleden norrgående? Nacka Miljövårdsråd anser att en sådan lösning som trafikfarlig. Kan trafik till etableringsytan istället ske från öster på Värmdöleden (genom att vända vid Skuruavfarten)?

Nacka Miljövårdsråd ställer sig frågande till hur planeringen och byggande av stationsentréerna till station Nacka Centrum samplaneras med den planerade överdäckningen av Värmdöleden, den nya bussterminalen för motorvägsbussar samt tillkommande påfarter/avfarter från Värmdöleden.

Är förvaltningen, Nacka kommun och Trafikverket överens? Finns det en övergripande plan? Innehåller den planen etapper?

Fortsättningen på spåren från station Nacka Centrum pekar rätt ut mot Nyckelvikens naturreservat. Enligt tidigare utredningen var Tunnelbanan helt förlagd söder om Värmdöleden. Vid en förlängning av Tunnelbanan bör nästa station efter Nacka Centrum ligga vid Ektorps centrum. Innan beslut tas om hur spåren ligger vid Nacka Centrum krävs en ny utredning om möjliga sätt att fortsätta Tunnelbanan via Ektorp mot Orminge.

Bemötande: Förvaltningen noterar tacksamt de positiva åsikterna.

För bemötande angående buller och störningar se kapitel 6 under Miljö, *Byggmiljö/Störningar*.

För bemötande angående samplanering av projekt se kapitel 6 under Allmänna synpunkter, *Flera projekt samtidigt*. Förvaltningen bedriver kontinuerligt samråd med Nacka kommun om utbyggnaden av nya tunnelbanan och dess påverkan.

Alla stationerna är placerade i områden där många människor rör sig. Det finns goda förutsättningar för att skapa en säker och tillgänglig miljö i och runt stationerna, eftersom stationerna inryms i nya byggnader. Åtgärder för säkerhet och tillgänglighet har lagts in i den typstation som ska användas vid utformningen av stationerna. En social konsekvensbeskrivning för den nya tunnelbanan håller på att tas fram. Inom begreppet social hållbarhet ryms tillgänglighet till tunnelbanans entréer.

För bemötande angående att minimera störningar för boende och resande se kapitel 6 under Arbetstunnlar, *Lokalisering och trafik*.

Förvaltningen planerar för en fungerande anläggning med närliggande cykelparkeringar, det är dock Nacka kommuns ansvar att realisera dessa.

För bemötande angående påverkan på naturen se kapitel 6 under Miljö, *påverkan på parker och kultur- och naturmiljö*.

För bemötande angående stationsentréer se kapitel 6 under Stationer, *Lokaliseringar för stationsentréer*.

Förvaltningen för dialog med intressenter angående trafiksituationen vid Värmdöleden.

Gällande handikappvänliga anslutningar till Saltsjöbanan station ligger det utanför projektet.

Förvaltningen har mottagit Nacka miljövårdsråds synpunkter angående fortsatta utbyggnader av tunnelbanan, det är inte aktuellt för projektet. Det finns inga resurser i projektet för att förbereda för eventuell framtida utbyggnad. Utformningen vid station Nacka Centrum är utformad på ett sådant vis att möjligheten för en förlängning till Orminge finns.

Samfundet S:t Erik

Samfundet S:t Erik är mycket positiva till utbyggnaden. De anser att lokaliseringen av nya tunnelbaneentréer görs med stor hänsyn tagen till de lokala förhållandena på platsen som befintliga kulturmiljövården. Den föreslagna nya stationsentrén i korsningen mellan Skånegatan och Borgmästaregatan bör lokaliseras betydligt längre västerut på Skånegatan i förhållande till Borgmästargatan.

Det framgår inte hur entréer till Sofia station ska se ut eller exakt var de ska ligga. Samfundet S:t Erik anser att entrén vid korsningen Skånegatan/Borgmästargatan som går upp till Vita bergen är särskilt känsligt. Det är viktigt var entrén placeras och hur den utformas. Det finns risk att vyn upp mot Vita bergen förvanskas av en modernitet som en tunnelbaneentré utgör. Därför bör en placering av entrén betydligt längre västerut på Skånegatan övervägas.

Samfundet S:t Erik anser att Flintan 1/Mäster Pers Gränd 2 kan ses som utomordentligt exempel på ett riksintresse för kulturmiljövården som är oersättlig.

Vid lokaliseringen av den föreslagna stationen vid Gullmarsplan, och i synnerhet lokaliseringen av den föreslagna östliga tunnelbaneentrén, måste hänsyn tas till Kolerakyrkogården som ligger öster om Nynäsvägen i det område som begränsas av Hammarbybacken.

Bemötande: Förvaltningen noterar tacksamt de positiva åsikterna.

För bemötande angående stationer se kapitel 6 under Stationer, *Lokaliseringar för stationsentréer*.

För bemötande angående Vita bergen och Kolerakyrkogården se kapitel 6 under Miljö, *Påverkan på parker kultur- och naturmiljö*.

STF Stockholm

Svenska turistföreningen (STF) Stockholm är mycket positiv till en utbyggnad av tunnelbanan.

STF förutsätter att sträckningen under Saltsjön dras helt i berg. En sänktunnel skulle vara förödande för miljön. Eventuell luftnings/tekniktorn på Skeppsholmen bör undvikas eller döljas väl.

Stationslägena och entréerna verkar vara väl genomtänkta. Bytesmöjlighet i Gullmarsplan med perrongen för Grön linje är positivt. Etableringsytan vid Sundstabacken önskas så liten som möjligt, så att den inte påverkar blivande Årstaskogens naturreservat. Sofia station och Hammarby Kanal är bra placerade.

STF förutsätter att Sicklas stationsentréer ger bra förbindelser till Sickla köp kvarter och Saltsjöbanan. De förutsätter också att station Nacka Centrum anpassas till omstigningsmöjligheter för busstrafiken till och från Boo/Värmdö. Skönviksvägens etableringsyta anser de tränger djupt in i Nyckelvikens mycket fina grönområde och eventuellt även in i naturreservatet vilket är helt oacceptabelt. En annan etableringsyta måste användas. Vad gäller Nacka centrums norra stationsentré önskar de att den inte förstör aktuellt skogsområde.

Att ersätta nuvarande sträckning mellan Gullmarsplan-Enskede gård med en ny sträckning och station i Slakthusområdet bör totalt sett kunna bli positivt för flertalet resande. Några boende får dock något längre avstånd. Det kan kanske kompenseras något med att se över gångvägars sträckning från Enskede gård mot Slakthusområdets station.

STF önskar att byggstart för tunnelbanan snabbas på så att trafiken kan komma igång tidigare än 2025. Medel för det bör kunna flyttas över från Trafikverkets stora anslag för vägbyggande.

Bemötande: Förvaltningen mottar tacksamt de positiva åsikterna som STF Stockholm framför.

För bemötande angående stationsentréer se kapitel 6 under Stationer, *Lokaliseringar av stationsentréer*.

Målsättningen för etableringsytor är att minimera ytan som behöver tas i anspråk och därav omgivningspåverkan. Varje område ses över och etableringsytan läggs där det anses mest lämpligt.

Förvaltningen noterar STF:s önskemål att luftnings-/tekniktorn på Skeppsholmen bör undvikas eller döljas väl.

För bemötande angående skogsområdet se kapitel 6 under Miljö, *Påverkan på parker, kultur- och naturmiljö*.

Byggstart planeras ske 2018 med vissa förberedande arbeten 2017. Trafiken beräknas vara igång tidigast 2025. Tidplanen är pressad vilket innebär att möjligheterna att tidigarelägga trafikstarten är mycket små. Förvaltningen kan inte påverka hur statens medel till Trafikverket fördelas.

Södermalms områdesorganisation

Styrelsen för Södermalms områdesorganisation (Södersossarna) anser att tillgängligheten, tryggheten samt säkerheten är viktig. Alla upp- och nedgångar till tunnelbanan samt gång- och cykelbanor bör noga ses över för att skapa trygga miljöer.

Tryggheten och tillgängligheten gäller främst den djupaste tunnelbanestationen i Sofia. För hissarna i stationen finns en oro att instängdhet och klaustrofobi kan skapa obehag samt begränsa tillgängligheten för vissa resenärer. Lösningen som de föreslår är att erbjuda alternativa trappor, förslagsvis utrymningstrapporna, att vara tillgängliga för dessa resenärer. Oavsett vilken lösning för hiss som väljs så krävs noggranna studier för att garantera trygghet och säkerhet. Ytterligare funderingar är hur hisstransport för människor med rullator, barnvagn, allergier och vid stressituationer fungerar. Människor kommer att vara djupt under marknivå och Södersossarna känner en viss oro för människor med astma, allergier etcetera. De funderar hur luftväxlingen kommer att ske.

Trafiksäkerheten för gående och cyklister vid Sofiastationens södra uppgång menar de bör ses över. En separat gång- och cykelbana önskas i området. Den nya tunnelbanan bör planeras så att goda möjligheter skapas för att använda cykel i kombination med tunnelbana med tillgång till cykelparkering.

Placeringen av entrén vid Metargatan/Katarina Bangata, station Hammarby Kanal, riskerar att minska tillgängligheten till området ovanför Lilla Blecktornsparken och bör ses över.

Landstinget bör utreda möjligheten att skapa en passage för gångtrafikanter och cyklister under Hammarby sjö. Det skulle förbättra kommunikationerna till och från Hammarby Sjöstad och till innerstaden avsevärt.

En oro finns för hur människor kommer att få ordentlig nattvila när det gäller buller vid sprängningar. Funderingar kring vilken typ av fordon som kommer att åka i områdena finns som till exempel miljöbilar, bullerdämpande fordon med fler. De undrar även hur hänsyn kommer tas till hastighetsbegränsningar som finns i området.

Idag är det svårt att hitta parkering för boende i området. Det är flera gator som ska stängas av under byggtiden och Londonviadukten används för parkering. De är därför oroliga för var de boende ska kunna parkera under byggtiden.

I samband med utbyggnaden av tunnelbanan önskas det att den ska bli utformad av konst för att förgylla tunnelbanestationerna.

Bemötande: För bemötande angående tillgänglighet och tillgänglighet till Lilla Blecktornsparken se kapitel 6 under Tillgänglighet/framkomlighet, *Generell tillgänglighet*.

För bemötande angående hiss vid station Sofia se kapitel 6 under Trygghet/säkerhet, *Hisslösningen*.

Förvaltningen strävar efter att såväl miljökvalitetsmålet Frisk luft och miljökvalitetsnormerna kan innehållas under hela byggtiden. Förvaltningen kommer att mäta luftkvaliteten löpande.

Inkomna synpunkter angående en gång- och cykelbana ligger utanför ramen för projektet. De hänvisas till Stockholms stad. Förvaltningen planerar för en fungerande anläggning med närliggande cykelparkeringar, det är dock Stockholms stads ansvar att realisera dessa.

Stationen kan komma att kunna användas som passage mellan Hammarby sjöstad och Södermalm. Dock endast med någon form av SL-biljett.

För bemötande angående buller se kapitel 6 under Miljö, *Byggmiljö/Störningar*.

Förvaltningen noterar synpunkten angående påverkan på parkeringar vid Londonviadukten under byggtiden.

En upphandling med 12 olika konstnärer blev klar 2015. En konstnär per station kommer att vara ansvarig för den konstnärliga utformningen.

YIMBY Sjöstadsutveckling AB

YIMBY Sjöstadsutveckling har noterat att det finns önskemål om att få möjlighet att använda de båda planerade tunnelbaneentréerna för tunnelbanestationen under Hammarbykanalen för passage mellan Hammarby Sjöstad och Södermalm utan att använda SL-biljett. YIMBY tror att detta enkelt kan ordnas genom en gemensam spärr till stationen nere vid spårområdet istället för två spärrar vid entréerna. Biljettluckor kan ändå placeras vid de båda entréerna. Den föreslagna åtgärden borde också innebära lägre kostnader/investeringar.

Bemötande: Stationen kan komma att kunna användas som passage mellan Hammarby sjöstad och Södermalm. Dock endast med någon form av SL-biljett.

Södermalms Barnmorskor (SÖS)

Södermalms Barnmorskor (SÖS) anser att den planerade arbetstunneln med tung trafik på bland annat Nackagatan och Tengdahlsgatan kommer att innebära en ohälsosam och riskfylld miljö för besökare av mödravården, Barnavårdscentralen och Vårdcentralen under byggtiden. Förlägg hellre arbetstunneln närmare Danvikstull.

Bemötande: För bemötande angående arbetstunnlar se kapitel 6 under Arbetstunnlar, *Lokalisering och trafik*.

Inkomna synpunkter från företag

BESQAB

Besqab uppför just nu två bostadshus på fastigheten Luma 3 och inflyttning är beräknad till fjärde kvartalet 2016. Besqab och bostadsrättsföreningens styrelse i Brf Lumaparken tycker generellt sett att det är positivt med en utbyggnad av kommunikationerna i området, men framför ett par synpunkter enligt nedan.

De önskar att stationsentréerna placeras så långt från deras bostadshus som möjligt samt att entréöppningarna vänds mot Tvärbanan.

Besqab och Brf Lumaparken vill att det tydliggörs hur tillgängligheten till och från garagen samt entréerna till bostadshusen under byggtiden ska säkras.

Vidare förutsätter de att arbetet med tunnelbaneentrén kommer att bedrivas på sådant sätt att olägenheter i form av buller, damm med mera, minimeras för de boende i Brf Lumaparken.

Bemötande: Förvaltningen noterar tacksamt de positiva åsikterna.

För bemötande angående stationsentréer se kapitel 6 under Stationen, *Lokaliseringar för stationsentréer*.

För bemötande angående tillgänglighet se kapitel 6 under Tillgänglighet/framkomlighet, *Generell tillgänglighet*.

För bemötande angående olägenheter se kapitel 6 under Miljö, *Byggmiljö/störningar*.

Nobelhuset AB

Nobelhuset AB planerar att uppföra Nobel Center på Blasieholmen. Byggstart planeras inom cirka ett år förutsatt att beslut om detaljplan och vattendom vunnit laga kraft. Tidigast 2019 räknar man med att Nobel Center kan invigas.

Nobel Center är mycket positiva till en utbyggd tunnelbana med ökad kapacitet och via Kungsträdgårdens tunnelbanestation. Det skapar goda möjligheter för framtida besökare till Nobel Center att resa på ett hållbart sätt.

Planeringsinriktningen för Nobel Centers lokalisering på Blasieholmen innebär närhet till arbetstunneln vilket de accepterar. Påverkan på Nobel Center i byggskede och drift bör utredas och värderas i samverkan mellan Nobel Center, Stockholms stad och förvaltningen.

Nobel Center anser att transporter av massor inte kan passera förbi Nobel Center för att komma till kajen mot Nybroviken. Bedömningen är att kajkonstruktionen inte håller och att det krävs att kajområdet stängs av under den period då de schaktar ur området och bygger.

Blasieholmen är en begränsad yta där arbeten kommer att pågå under ett antal år. De förutsätter fortsatt god dialog när det gäller samordning i tid av arbeten på plats inklusive buller/ vibrationer.

Nobelhuset anser att den föreslagna etableringsytan förefaller rimlig i detta skede.

Bemötande: Förvaltningen noterar tacksamt de positiva åsikterna.

För bemötande angående transporter se kapitel 6 under Arbetstunnlar, *Lokalisering och trafik*.

Nybrokajen har valts som transportväg för bortforslingen av bergmassor från arbetstunneln. Det beror på att det är den snabbaste och enklaste vägen ut från området utan att behöva gå via Kungsträdgårdens centrum. De andra transportvägarna anses vara för trånga samt att det är

många oskyddade trafikanter som rör sig där. Enligt uppgift från Stockholms stad behöver troligtvis Museikajen förstärkas för att klara transporterna.

Förvaltningen avser ha en fortsatt dialog med Nobel Center angående störningar, tillgänglighet och samordning av projektets respektive arbete under byggskedet.

Inkomna synpunkter från bostadsrättsföreningar

Brf Barnängshusen

Bostadsrättsföreningen Barnängshusen har fem fastigheter och ligger på östra Södermalm inramad av Tegelviksgatan, Barnängsgatan, Barnängsgränd och Tengdahlsgatan. Barnängshusen förordar en placering av en arbetstunnel med mynning vid Katarina Bangata.

Området kring Barnängen är beroende av kommunal kommunikation i form av busslinjerna 2, 57 och 66.

Ombyggnaden av kvarteret Persikan kommer att leda till ökade bullernivåer. Detta faktum är inte med i den bulleranalys som ingår i rapporten. Om en arbetstunnel dessutom mynnar vid Färgarplan blir kvarteret instängt av byggarbetsplatser med ökat buller och tunga transporter. Det kommer påverka boendemiljön negativt under flera år. Ombyggnad av kvarteret Persikan bör ingå i den framkomlighetsanalys som tas fram.

En placering av arbetstunneln vid Färgarplan renderar försening av den byggnationen på kanske 10 år eller mer.

För byggnation av norra tunnelbanenedgången Hammarby Kanal kommer en del av Katarina Bangata att tas i anspråk som etableringsyta. Om arbetstunnelmynningen anläggs på samma yta blir det totala markanspråket väsentligt mindre. Dessutom blir det ett arbetsområde mindre om det inte byggs på Färgarplan.

Barnängshusen anser att en placering av arbetstunneln vid Katarina Bangata skulle ske till en lägre kostnad då sträckningen blir kortare. Byggnationstiden skulle också minskas.

Färgarplan angränsar till det före detta fabriksområdet Barnängen med stora kulturhistoriska värden. Dessutom ligger även Tengdahlsparken i anslutning till Färgarplan, vilken används mycket under sommarhalvåret som rekreationsområde. Det kan anses ha natur- och kulturmiljövärden eller upplevelsemässiga värden.

Barnängshusen anser att ovan nämnda punkter bör beaktas och vidare utvärderas innan placering av arbetstunneln till Hammarby Kanal slutgiltigt bestäms.

Bemötande: För bemötande angående busslinje 2, 57 och 66 se kapitel 6 under Restider/kapacitet/byten, *Befintlig kollektivtrafik*.

För bemötande angående ombyggnad av kvarteret Persikan se kapitel 6 under Allmänna synpunkter, *Flera projekt samtidigt*.

Ytterligare geotekniska undersökningar har genomförts efter samrådet angående mest lämplig plats för påslag för en arbetstunnel. Dessa undersökningar visar att Färgarplan inte längre är aktuell vilket medför att arbetstunneln med etableringsyta vid Katarina Bangata är det gällande alternativet just nu, men andra möjligheter kommer att studeras vidare i den pågående planeringen. Andra arbetstunnellokaliseringar än den föreslagna är bortvalda på grund av för stor påverkan på omgivningen, för stor störning på kulturmiljön samt för många närboende som blir påverkade. Utredning av frågan fortgår.

För bemötande angående störningar se kapitel 6 under Miljö, *Byggmiljö/störningar*.

För bemötande angående natur- och kulturmiljö se kapitel 6 under Miljö, *Påverkan på parker och kultur- och naturmiljö*.

Brf Hamnkaptenen

Brf Hamnkaptenen består av fastigheterna Hamnvakten 8 och Hamnvakten 9. De ser positivt på den föreslagna tunnelbaneentrén vid Hammarby Kanal även om de helst hade sett att entrén hamnar på norra Vintertullstorget.

Föreningen anser att det finns en förhöjd risk för skador på deras fastigheter på grund av tunnelbanebygget. Skador kan orsakas av vibrationer vid sprängningarna. Fastigheterna står delvis på gammal sjöbotten. Om grundvattennivån trots försiktighetsåtgärder sänks temporärt eller permanent finns en risk för att det leder till sättningar i marken vilket kan påverka byggnaderna.

Hamnkaptenen efterfrågar en noggrann och oberoende dokumentation av fastigheterna innan bygget startar, under byggtiden och efteråt. Förvaltningen bör lägga stor kraft på att minimera bullerstörningarna för de boende under byggtiden.

Ett förtydligande över hur besiktningen av berörda byggnader kommer gå till efterfrågas. De önskar även att fastighetsägare kan vara deltagande i processen, i syfte att minimera framtida tvister.

Hamnkaptenen förordar starkt att arbetstunneln dras till Färgarplan eller annan placering som inte mynnar i Katarina Bangata. Det bästa är om arbetstunneln förlängs så att den mynnar nära Londonviadukten.

Östra delen av Stora Blecktornsparken kommer att hägnas in under byggtiden. Förvaltningen bör begränsa ytan maximalt för att så stor del av parken som möjligt ska gå att använda. Byggtiden för inhägnaden bör minimeras.

De anser att förvaltningen bör utforma entrén till tunnelbanan så att påverkan på Stora Blecktornsparken blir så liten som möjligt. Återskapandet av en god parkmiljö i de delar som skadas under byggtiden anses viktigt.

Bemötande: Förvaltningen noterar tacksamt de positiva åsikterna.

För bemötande angående risk för skador på fastigheten se kapitel 6 under Trygghet/säkerhet, *Påverkan på byggnader under byggtiden*.

För bemötande angående grundvatten se kapitel 6 under Miljö, *Grundvattenpåverkan*.

För bemötande angående buller se kapitel 6 under Miljö, *Byggmiljö/Störningar*.

Förvaltningen kommer att ha en fortsatt dialog med de fastighetsägare med hyresgäster som blir väsentligt berörda.

För bemötande angående arbetstunnlar se kapitel 6 under Arbetstunnlar, *Lokalisering och trafik*.

För bemötande angående inhägnad och parkmiljö se kapitel 6 under Miljö, *Påverkan på parker och kultur- och naturmiljö*.

Ytterligare geotekniska undersökningar har genomförts efter samrådet angående mest lämplig plats för påslag för en arbetstunnel. Dessa undersökningar visar att Färgarplan inte längre är aktuell vilket medför att arbetstunneln med etableringsyta vid Katarina Bangata är det gällande alternativet just nu, men andra möjligheter kommer att studeras vidare i den pågående planeringen. Andra arbetstunnellokaliseringar än den föreslagna är bortvalda på grund av för stor påverkan på omgivningen, för stor störning på kulturmiljön samt för många närboende som blir påverkade. Utredning av frågan fortgår.

Målsättningen för etableringsytor är att minimera ytan som behöver tas i anspråk och därav omgivningspåverkan. Varje område ses över och etableringsytan läggs där det anses mest lämpligt.

Brf Hamnkranen

Bostadsrättsföreningen Hamnkranen på Lumagatan 11-21 samt Hammarby Kaj 48 Hamnkranen är generellt positiva till byggandet av ny tunnelbana. Arbetet kommer dock att påtagligt beröra föreningen och de boende under en längre tid.

Lägenheterna, inklusive bottenplan, är försedda med friskluftsintag för varje rum samt frånluftsventilation. I föreningens lokaler finns bland annat en förskola som ligger i bottenvåningen i hörnet Lumagatan/Hammarbyterassen, men också en affär och en kiropraktikermottagning på Hammarby Kaj.

Lumagatan är en lugn och tyst bakgata. När buller förekommer förstärks ljudet mellan fastigheterna och Lumafabriken. Åtgärder bör vidtas för att dämpa buller och damm. Eftersom Lumagatan är tyst men lider av eko om buller genereras så kan eventuella tunga transporter inte heller tillåtas nattetid och särskilt bullerdämpande åtgärder kan komma att krävas. Eventuell belysning skall riktas så att fasaden inte blir belyst och störande i lägenheter.

Hammarby Kaj har parkeringsförbud, men många parkerar där med nyttotillstånd vilket gör gatan tidvis svårforcerad, speciellt för större fordon och infarten till garaget störs. För att värna om boendemiljön under byggtiden anser Hamnkranen att tillgängligheten till entréer måste kunna garanteras för bland annat räddningstjänst, färdtjänst och returåtervinning.

Föreningen måste ha möjlighet att ställa upp container på egen mark för grovsopor utanför Hammarby Kaj 48 vilket sker två gånger per år.

Hamnkranen önskar en sammanfattning av den formella delen av projektet. Vad måste Hamnkranen bevaka ur ett mera rättsligt perspektiv och när? I samrådsunderlaget framgår det inte när detaljplaner är aktuella och hur underrättelse sker. Hamnkranen vill att projektet redovisar alternativ till den föreslagna etableringsplatsen på Lumagatan. Går det att nyttja grösyrtorna/parkeringarna mera mot Lumafabriken? Hammarby Sjöstad har aktivt arbetat för att bli en miljöstadsdel, kan även detta särskilt beaktas i det fortsatta arbetet?

Brf ser fram mot information och gott samarbete om de åtgärder som föreslås och önskar regelbunden kontakt med projektet.

Bemötande: Förvaltningen noterar tacksamt de positiva åsikterna.

För bemötande angående buller och andra störningar se kapitel 6 under Miljö, *Byggmiljö/Störningar*.

Förvaltningen strävar efter att såväl miljökvalitetsmålet Frisk luft och miljökvalitetsnormerna kan innehållas under hela byggtiden. Förvaltningen kommer att mäta luftkvaliteten löpande.

För bemötande angående tillgänglighet till entréer se kapitel 6 under Tillgänglighet/framkomlighet, *Generell tillgänglighet*.

För bemötande angående tillgänglighet för räddningstjänst se kapitel 6 under Tillgänglighet/framkomlighet, *Tillgänglighet för utryckningsfordon*.

Gällande containrarna för grovsopor kommer förvaltningen att erbjuda en alternativ plats om den ordinarie inte är tillgänglig på grund av utbyggnaden av tunnelbanan.

Målsättningen för etableringsytan är att minimera ytan som behöver tas i anspråk och där av omgivningspåverkan. Varje område ses över och etableringsytan läggs där det anses mest lämpligt. Förvaltningen noterar Hamnkranens önskemål om etableringsyta.

Förvaltningen kommer att ha en fortsatt dialog med de fastighetsägare med hyresgäster som blir väsentligt berörda.

Brf Ljuset

Bostadsrättsföreningen Ljuset ligger 90 m ovanför planerad perrong vid Sofia. Ljuset omges av gatorna Åsögatan, Bondegatan, Borgmästargatan och Klippgatan och har en stor innergård. Ljuset är mycket nöjda med placeringen av entréerna för station Sofia men också mer kritiska mot den precisa dragningen av linje under deras kvarter.

Innergården ger möjlighet att utnyttja markytan för bergvärme, något de fått tillstånd för. Ett omöjliggörande av en framtida borrhning för Ljusets del måste tas upp på minuskontot för miljön. Ljuset anser att Landstinget i samband med utbyggnaden av tunnelbanan borde räkna med detta i den miljökalkyl som tas fram.

Nuvarande lokalisering av perrong, sidotunnel och arbetstunnel upptar maximal möjlig yta tillhörande föreningen. Det minimerar därmed möjliga framtida energiuttag ur berget med uppskattningsvis 70 procent. Den föreslagna dragningen kan eventuellt ersätta varmvattnet för en del av lägenheterna med bergvärme, medan hela uppvärmningen alltså får hämta sin energi från fjärrvärmenätet.

För att minimera påverkan på föreningen kan perrong och sidotunnel flyttas något västerut samt arbetstunnelns ände flyttas söderut. Detta påverkar inte placeringen av entréerna.

Bemötande: För bemötande angående bergvärme se kapitel 6 under Miljö, *Bergvärme*.

Brf Vitbetan 27

Bostadsrättsföreningen Vitbetan 27 tycker att placeringen av norra stationsentrén på station Hammarby Kanal med entré mot Katarina Bangata vid Stora Blecktornsparken är bra. Båda stationsentréerna för Sofia har bra placeringar.

De är tveksamma till att åka hiss under lågtrafik även om det går fort och att hisskorgen har mycket glas i dörrarna. Även om det finns övervakningskamera försvinner inte otryggheten. De ser gärna att en trafikvakt åker med i hissen vid lågtrafik för att öka tryggheten.

Om alternativet med en arbetstunnelmynning placerad vid Katarina Bangata vid Stora Blecktornsparken väljs är det en fördel om transporterna kan köras på den västra körbanan genom allén. Det skapar avstånd till bostadshusen.

Vitbetan 27 hoppas att Malmgårdsvägen inte kommer att användas som transportväg. I deras hörnhus på Ringvägen 162/Malmgårdsvägen upplever de bullerproblem från 59:ans buss och långtradare som kör nere från industriområdet på Norra Hammarbyhamnen. Ljudet mellan flerfamiljshusen från 1930 och kulturhusen på motsatta sidan studsar upp från gatan.

Huset tycks ha satt sig mot Hammarby kanal eftersom dörrar och luckor har en benägenhet att svänga upp åt det hållet. Huset ligger på lera alternativt sand.

Bemötande: För bemötande angående hissar se kapitel 6 under Trygghet/säkerhet, *Hisslösningen*.

För bemötande angående transporter se kapitel 6 under Arbetstunnlar, *Lokalisering och trafik*.

För bemötande angående buller se kapitel 6 under Miljö, *Byggmiljö/Störningar*.

För bemötande angående sättningar se kapitel 6 under Miljö, *Grundvattenpåverkan*.

Lokala Hyresgästföreningen Plantskolan/Växthuset

Lokala Hyresgästföreningen Plantskolan/Växthuset anser att barriären mellan Enskede Gård och Slakthusområdet är ett problem för boende att kunna använda den nya tunnelbanestationen i Slakthusområdet. En tillgänglighetsanpassad gångförbindelse behövs för att komma till tunnelbanan och för att kunna använda det nya butiks och serviceutbudet.

Tunnelbanestationen i Slakthusområdet ligger för de flesta på längre avstånd än den station de har i dag. Den är inte attraktiv att använda för kortare resor och för resor till de centrala delarna på Södermalm och västerut på röda linjen. En tät busslinje till Gullmarsplan eller hela vägen in till Södermalm behövs.

Nya skolan på Palmfeltsvägen öppnar med 600 elever som i stor utsträckning kommer att lämnas och hämtas med bil. För att avhjälpa detta föreslår de att en ny busslinje eller att 144:an får en ny sträckning från 2017.

Arbetstunneln som mynnar vid Palmfeltsvägen nära Sockenplan kan bli ett problem med trafikstockningar, något som redan förekommer i dagens trafiksituation. Det är viktigt att arbetstunneln inte blir ett trafikhinder och att lastbilstransporter från tunneln tar hänsyn till trafiken i rusningstid.

Sprängningar och borrhningar i berget orsakar inte bara problem med markförhållanden och grundvatten. Vid grävningar av avlopp med mera, speciellt i anslutning till ett område med livsmedelsindustri kan problem uppstå där skadedjursbekämpningen i vissa fall, kan behöva kontaktas. Plantskolan/Växthuset föreslår en tidig riskanalys.

Bemötande: För bemötande angående tillgänglighet se kapitel 6 under Tillgänglighet/framkomlighet, *Generell Tillgänglighet*.

För bemötande angående ny busslinje och ny sträckning se kapitel 6 under Restider/kapacitet/byten, *Befintlig kollektivtrafik*.

För bemötande angående kollektivtrafik se kapitel 6 under Restider/kapacitet/byten, *Bytespunkter*.

För bemötande angående arbetstunnlar se kapitel 6 under Arbetstunnlar, *Lokalisering och trafik*.

För bemötande angående eventuellt påverkan på byggnader se kapitel 6 under Trygghet/säkerhet, *Påverkan på byggnader under byggtiden*.

Inkomna synpunkter från fastighetsägare

Atrium Ljungberg AB

Atrium Ljungberg AB (ALAB) med dotterbolag äger flera fastigheter i Sickla som berörs av planen. ALAB ser mycket positivt på att tunnelbanan byggs ut till Sickla.

Vid Sickla station planeras en tunnelbaneentré som landar i ALAB:s planerade stationshus. ALAB ser positivt på stationens placering och vill ha en fortsatt dialog för att uppnå optimal utformning av station, vänthall, accesser och miljöer.

ALAB ser positivt på placeringen av den östra entrén. För att en fungerande och trygg utformning ska uppnås anser ALAB att två alternativ kan väljas för det fortsatta arbetet.

Alternativ 1 innebär en höjd Saltsjöbana och ny inlastningsgata. En förutsättning är en höjning av Saltsjöbanan och en entré placerad i upphöjningens konstruktion. Detta alternativ kräver dock att trafiksituationen kring platsen hanteras för att bli tryggt och stadsmässigt intressant.

Inlastningstrafiken till och från inlastningsgatan i bakkant av gallerian är intensiv. En förutsättning är därför att en korsning av gods- och gångtrafik undviks i anslutning till den nya tunnelbaneentrén genom öppnandet av en ny inlastningsgata från Värmdövägen. Om denna inlastningsgata av någon anledning inte kan komma till stånd bör alternativ 1 uteslutas, även om Saltsjöbanans höjning blir av.

Om kriterier för upphöjd Saltsjöbana och ny inlastningsgatan inte kan genomföras, bör istället alternativ 2 föredras.

Alternativ 2 innebär att en ny entré till gallerian utformas som omhändertar såväl passagerare från tunnelbanan som gångtrafikanter från alla väderstreck. En ny framsida skapas. Entrén är öppen även när gallerian inte är öppen. En kort underjordisk gång med god uppsikt skapas. År 2025 kan platsen vara ett nav mitt i en blandad stadsmiljö med handel, kontor, kultur, service och bostäder. Konflikter mellan tung trafik och gående undviks i anslutning till tunnelbaneentrén. Det är av största vikt att service och handel är maximalt tillgängligt med kollektivtrafik, för att så undvika att fler besökande än nödvändigt väljer bilen. Med denna placering är man oberoende av Saltsjöbanans upphöjning och det är därför ett säkert alternativ som fungerar oberoende av de yttre faktorer som idag inte är kända.

För utvecklingen av Sickla och hela Nacka är det av största vikt att inga förseningar tillkommer, utan att arbetet även i fortsättningen bedrivs snabbt och med högsta prioritet.

ALAB har bifogat två skisser över alternativ.

Bemötande: Förvaltningen noterar tacksamt de positiva åsikterna.

För bemötande angående entréer se kapitel 6 under Stationer, *Lokaliseringar för stationsentréer*.

Förvaltningen kommer att ha en fortsatt dialog med ALAB för att uppnå optimal utformning av station, vänthall, accesser och miljöer.

Fastighets AB Brostaden

Fastighets AB Brostaden innehar (via dotterbolaget Slakthusområdet i Johanneshov Fastighets AB) tomträtterna till Charkuteristen 5, 6 och 8 samt Sandhagen 6.

Brostaden har hyresgäster och verksamheter i byggnaderna. Det är viktigt att åtkomst för in- och utlastning möjliggörs under byggskedet. Kunder behöver kunna parkera nära entréer för att

snabbt och enkelt kunna ta med sig varor. Det finns även en parkering på taket på en byggnad och där är förstås in- och utfart en grundläggande förutsättning.

I princip kommer arbeten med den nya tunnelbanan att utföras direkt under några av Fastigheten AB Brostadens:s tomträtter varför även störningar i form av buller och vibrationer kan förväntas. Charkuteristen 5 är "blåklassad" enligt Stadsmuseets kategorisering och har en speciell fasadkonstruktion av glas vilket Brostaden förutsätter kommer beaktas vid arbeten nära/under denna byggnad.

Brostaden förutsätter att bullernivåer under projektets genomförande kommer hålla sig inom Naturvårdsverkets riktlinjer och att bullermätningar utförs både före och under byggskedet. Om det inte är möjligt förutsätter de att ersättningslokaler tillhandahålls för deras hyresgäster.

Om det finns andra alternativ för etableringsytor och byggtransportvägar som inte på samma sätt berör tomträtterna ser de gärna att dessa alternativ utreds och används.

Brostaden förutsätter även att noggranna undersökningar och besiktningar av tomträtterna sker i samband med ansökan om vattenverksamhet, samt att erforderliga skyddsåtgärder vidtas.

Bemötande: För bemötande angående tillgänglighet se kapitel 6 under Tillgänglighet/framkomlighet, *Generell Tillgänglighet*.

För bemötande angående eventuell påverkan på byggnader se kapitel 6 under Trygghet/säkerhet, *Påverkan på byggnader under byggtiden*.

För bemötande angående buller se kapitel 6 under Miljö, *Byggmiljö/störningar*.

För bemötande angående besiktning av tomträtter se kapitel 6 under Miljö, *Grundvattenpåverkan*.

Förvaltningen kommer att ha en fortlöpande dialog med de fastighetsägare som kan komma att bli påverkade vad gäller hantering av omgivningspåverkan.

Fastighets AB L E Lundberg

Lundbergs är ägare till fastigheten Kärplingeholmen 6 som är grönklassad av Stockholms stadsmuseum, vilket innebär att den bedömts vara särskild värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. Byggnaden omfattas därmed bland annat av plan- och bygglagens förbud mot förvanskning och krav på varsamhet.

Fastigheten har en känslig grundläggning och vissa sättningar pågår redan idag.

Fastigheten och den verksamhet som bedrivs däri kommer med stor sannolikhet att påverkas av byggandet av tunnelbanan. Det är av största vikt att arbetet planeras och genomförs på ett sådant sätt att störningar för hyresgästerna minimeras och skador på fastigheten undviks. Det förutsätts att Lundbergs kommer hållas skadeslösa för det fall skador uppkommer.

Fastigheten riskerar att påverkas av störningar i form av buller, vibrationer och stomljud. Det är av största vikt att hyresgästerna inte störs i sina verksamheter och det förutsätts att åtgärder vidtas för undvikande av störningar. För det fallet till exempel krav på nedsättning av hyra uppkommer förutsätter Lundbergs att de kommer hållas skadeslösa.

Det förutsätts att bullervärdena under byggskedet inte överskrider Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggarbetsplatser (NFS 2004:15) samt att bullermätningar utförs både före och under byggskedet. För det fallet att ljudnivån skulle överskrida 45 dBA ekvivalentnivå inomhus förutsätts att ersättningslokaler för hyresgästerna tillhandahålls, samt att så sker i god tid till undvikande av störningar. Det önskas att byggtrafiken så långt möjligt dras bort från fastigheten.

En tillfällig eller permanent sänkning av grundvattennivåer kan påverka stabiliteten i marken under byggnaden, i synnerhet då markmaterialet utgörs helt eller till delar av lera. I fall då byggnader bärs upp helt eller delvis på konstruktioner av trä eller stål, kan även konstruktionernas bärighet försämrats efterhand i den kontakt med luftens syre som uppstår då grundvattenytans nivå sänks.

Eftersom en permanent eller tillfällig sänkning av grundvattennivåer kan försämrats såväl markstabilitet som befintliga konstruktioner, befaras att skador kan uppkomma på fastigheten som en konsekvens av planerad grundvattenbortledning. Skador som en sekundär konsekvens av sättningar i omkringliggande byggnader på grund av planerad grundvattenbortledning, ska ingå i riskbilden.

Noggranna undersökningar och besiktningar av fastigheten och området ska genomföras i samband med ansökan om vattenverksamhet. Skyddsåtgärder förutsätts vidtas till undvikande av sättningar i byggnader, ledningar och mark till följd av grundvattenbortledning.

Tillgängligheten till och från byggnaden ska bibehållas.

Den sammanlagda påverkan på Lundbergs fastighet kan således komma att bli mycket stor under en lång tid framöver. Det är av stor vikt att en helhetsbedömning görs av de tre projektens påverkan, Nobel Center, City Link och tunnelbaneprojektet - såväl avseende buller som grundvattenpåverkan så att en rättvisande bild av den sammanlagda påfrestningen på fastigheten erhålls.

Bemötande: För bemötande angående grönklassad byggnad se kapitel 6 under Miljö, *Påverkan på parker och kultur- och naturmiljö*.

För bemötande angående undersökningar och besiktningar av fastighet se kapitel 6 under Trygghet/säkerhet, *Påverkan på byggnader under byggtiden*.

För bemötande angående buller och störningar se kapitel 6 under Miljö, *Byggmiljö/Störningar*.

För bemötande angående grundvatten se kapitel 6 under Miljö, *Grundvattenpåverkan*.

För bemötande angående tillgänglighet till- och från fastighet se kapitel 6 under Tillgänglighet/framkomlighet, *Generell tillgänglighet*.

För bemötande angående helhetsbedömning av projekt se kapitel 6 under Allmänna synpunkter, *Flera projekt samtidigt*.

Fastighetsägare Upplandsgatan 35

Fastighetsägaren för Upplandsgatan 35 intill Järla station har lämnat ett förslag på överdäckning av Järla station med möjlighet att tillföra en helt ny modern station i alla avseenden.

Faller den möjligheten måste vi planera för en helt annorlunda byggnation som mycket väl kan innebära att en tunnelbaneuppgång inte kan bli möjlig där förvaltningen har planerat den.

Det är planerat för driftstopp för Saltsjöbanan under sommaren 2016/17. Det är viktigt att fastighetsägaren är med på den tidplanen inför en eventuell byggnation av ny stationsbyggnad.

Bemötande: Förvaltningen har noterat att fastighetsägaren Upplandsgatan 35 har lämnat in förslag om överdäckning av Järla station. Förvaltningen, tillsammans med Nacka kommun, för dialog angående detta. Det ingår för närvarande inte i projektet.

Förvaltningen kommer att ha en fortsatt dialog med de fastighetsägare och med hyresgäster som blir väsentligt berörda.

Lipid AB

Synpunkterna från Lipid AB har inkommit före samrådet om byggskedet och behandlar därför även material som inte hör till samrådet för byggskedet.

Lipid AB äger fastigheten Hjälpslaktaren 4 som ligger i Slakthusområdet. Lipid AB är positiva den nya tunnelbanesträckningen där en ny tunnelbanestation kommer placeras i Slakthusområdet.

Argumenten som framförs är bland andra följande:

- Det är det mest kostnadseffektiva förslaget vad gäller såväl bygg- som driftkostnader.
- Det är det förslag som bäst stödjer den befintliga strukturen i området och kommande utveckling av Slakthusområdet.
- Det är det mest centrala förslaget som bäst når de områden och funktioner som skall betjänas: boende, arenor, handel, arbetsplatser och framförallt det nya lokalcentrat "Slakthusområdet".
- Förslaget är det som ger bäst förutsättningar för en trygg stationsmiljö med aktivitet dygnet runt vid naturligt trafikerade stråk.
- Det är det förslag som visar bäst hänsyn mot Enskede Gård och Globenområdet.

Förslaget kan utvecklas och bli bättre för Slakthusområdet på flera sätt. Det vore olyckligt om ett stationsalternativ alltför tidigt låses fast som försvårar den demokratiska processen som ett framtagande av en detaljplan innebär. Lipid AB vill därför förekomma kommande detaljplans programsamråd med att framföra synpunkter på hur det på ett bättre sätt kan gynna områdets utvecklingsmöjligheter.

- Tunnelbanans dragning bör, med ett något nordligare läge, kunna göras ännu rakare och kortare vilket kan leda till ett än mer kostnadseffektivt alternativ.
- Med ett något nordligare läge hamnar stationen mer centralt i områdets kulturella och emotionella centrum där de viktigaste "signaturbyggnaderna" med kulturhistoriskt värde återfinns. Här är det absolut mest naturliga läget för områdets centrala torg.
- Ett centralt torg är en viktig funktion för att ett områdes identitet och karaktär skall kunna växa.
- I start-PM för Slakthusområdets detaljplaneprocess talas om 2500-3000 bostäder. Det är en siffra som är mycket lågt räknad utifrån vad som är såväl rimligt som möjligt att exploatera. Landstinget bör därför, vid fortsatt planering av tunnelbanans lokalisering i Slakthusområdet, ta höjd för ett större antal boende än vad som hittills har antagits.

Lipid ser positivt på den planerade kollektivtrafiksatsningen förutsatt att det innebär en placering centralt i området. Om tunnelbanan hamnar nära eller under Lipids fastighet så finns möjligheten att en entré kan placeras inom fastigheten som en integrerad del av de två garagevåningarna med miljöbilsparkering.

Trots att Lipid är positiva till den nya tunnelbanan menar de att det finns några saker som de anser är viktiga att beakta:

- Det är viktigt att följa de riktvärden som finns för buller, stömljud och vibrationer för att de boende på fastigheten inte ska störas onödigt mycket.
- Det är viktigt att förvaltningen och Stockholms stad för en dialog angående placering av tunnelbana, perrong och dess stationsentréer i samverkan med detaljplanen för Slakthusområdet. Begrepp såsom "Slakthusparken" och "Evenemangstorget" är helt okända för allmänheten och har heller inte beretts av våra demokratiskt tillsatta politiker.
- Det är viktigt att arbetet med tunneln och tunnelbanedriften inte orsakar några sättningar i marken eller byggnader.

I övrigt vill gärna Lipid ha en fortsatt dialog med förvaltningen.

Lipid har lämnat två planskisser som bilagor.

Bemötande: Förvaltningen noterar tacksamt de positiva åsikterna.

Ett flertal olika linjesträckningar har undersökts i tidigare förstudie. Beträffande förslaget om en nordligare sträckning så har ett flertal sträckningsalternativ avförts på grund av de många konflikter som finns med undermarksanläggningar och de svåruppnåeliga geometrikrav som finns för banan.

För bemötande angående eventuellt påverkan på byggnader se kapitel 6 under Trygghet/säkerhet, *Påverkan på byggnader under byggtiden*.

För bemötande angående kulturmiljö se kapitel 6 under Miljö, *Påverkan på parker och kultur- och naturmiljö*.

Inkomna synpunkter angående bostäder och centralt torg ligger utanför projektet. Det hänvisas istället till Stockholm stad.

Processerna med att ta fram järnvägsplan och detaljplan kommer att ske genom ett samordnat planförfarande enligt plan- och bygglagen. Det innebär att förvaltningens arbete med järnvägsplanen samordnas med kommunernas arbete med detaljplaner, både vad gäller utformning, framtagande av utredningar och annat underlagsmaterial. Samråd gällande järnvägsplan och detaljplaner kommer att genomföras gemensamt och synpunkter som gäller järnvägsplanen kommer även att påverka detaljplanerna. Järnvägsplanen och detaljplanerna kommer att ställas ut för granskning samtidigt.

Parallellt med järnvägsplanen kommer Nacka kommun och Stockholms stad att ta fram detaljplaner som säkrar att utbyggnaden inte strider mot gällande planer. För Slakthusområdet pågår ett separat detaljplanearbete för hela området.

Samordning pågår angående lokaliseringar av tunnelbaneentréer och detaljplaner.

Förvaltningen har mottagit synpunkten angående begrepp om "Slakthusparken" och Evenemangstorget" och tar den med sig i fortsatta planering. Etableringsytor för dessa framgår av figur 49, *Karta över ny station i Slakthusområdet* PM Byggskede.

För bemötande angående buller och vibrationer se kapitel 6 under Miljö, *Byggmiljö/Störningar*.

SKB fastigheten Tengdahlsgratan 22/Folkhem Produktion AB

SKB fastigheten/Folkhem Produktion AB anser att Färgarplan inte är lämplig för en arbetstunnelmynning. Det är en liten plats som ligger mitt ibland bostäder i en kulturhistoriskt känslig miljö.

Lokaliseringar av arbetstunnlar som valts bort har baserats på kriterier som stor omgivningspåverkan, störningar i kulturmiljön, störningar i stads- och landskapsbilden, att många rör sig till fots eller med cykel i området, många närboende, påverkan på naturvärden samt att området är planlagt för bostäder. SKB fastigheten/Folkhem Produktion AB anser att dessa kriterier är tillämpliga i högsta grad för Färgarplan.

SKB fastigheten/Folkhem Produktion AB vill bygga trähus på Färgarplan.

Bemötande: Ytterligare geotekniska undersökningar har genomförts efter samrådet angående mest lämplig plats för påslag för en arbetstunnel. Dessa undersökningar visar att Färgarplan inte längre är aktuell vilket medför att arbetstunneln med etableringsyta vid Katarina Bangata är det gällande alternativet just nu, men andra möjligheter kommer att studeras vidare i den pågående planeringen. Andra arbetstunnellokaliseringar än den föreslagna är bortvalda på grund av för

stor påverkan på omgivningen, för stor störning på kulturmiljön samt för många närboende som blir påverkade. Utredning av frågan fortgår.

Svenska kyrkan

Samtliga av Svenska kyrkans kyrkor längs de planerade sträckningarna är skyddade enligt kulturmiljölagen (1988:950) 4 kap. kyrkliga kulturminnen samt begravningslagen (1990:1 144). Det gäller Sofia kyrka, Sjöstadskapellet, Sankt Jacobs- och Nacka kyrka med tillhörande kyrkogård, gravgårdar och kapell.

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

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

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

Nacka kyrka

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

Sofia kyrka

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

Svenska kyrkan anser att eftersom programkraven för stomljud i drift inte är bestämda ännu behöver det visas att tillräckliga åtgärder kan dimensioneras med valda byggsätt.

Det nämns i utredningen endast om vibrationer orsakade av sprängning. Det borde på flera ställen också finnas risker för vibrationer orsakade av spontning och schaktning.

Jacobs kyrka

För Jacobs kyrka är det viktigt att påpeka att det finns en sättningshistorik och problematik sen bygget av tunnelbanan. Därmed bör även sättningsrisken och då också grundvattenfrågan vara viktig i anslutning till Jacobs kyrka.

Prognoser för faktisk vibrationspåverkan för respektive kyrka ska ingå i riskanalys.

Bemötande: För bemötande angående kulturmiljö se kapitel 6 under Miljö, *Påverkan på parker och kultur- och naturmiljö.*

För bemötande angående bullerstörningar se kapitel 6 under Miljö, *Byggmiljö/störningar.*

För bemötande angående påverkan på byggnader se kapitel 6 under Trygghet/säkerhet, *Påverkan på byggnader under byggtiden.*

Kyrkor har ett särskilt skydd enligt kulturmiljölagen och utreds särskilt noga hur tunnelbanan kan lokaliseras, utformas och byggas så att värdena i de kyrkliga kulturminnena inte riskeras. I det fortsatta samrådet med Svenska kyrkan kommer förvaltningen fortlöpande rapportera om vilka lösningar och skyddsåtgärder som planeras för att säkra de kulturhistoriska värdena.

Framtagande av ett avtal mellan Svenska kyrkan och förvaltningen pågår.

Den förstudie och lokaliseringsutredning som har genomförts har resulterat i val av sträckning. Se lokaliseringsutredningen och förstudien som finns på nyatunnelbanan.sll.se under fliken Beslut och handlingar för projektet.

För bemötande angående grundvattenfrågan se kapitel 6 under Miljö, *Grundvattenpåverkan*.

Förvaltningen har mottagit Svenska kyrkans synpunkter och tar dessa med sig i den fortsatta planeringen.

Inkomna synpunkter från ledningsägare

AB Fortum Värme

Inom planområdet finns befintliga ledningar för fjärrvärme och fjärrkyla i både mark och tunnlar. Åtgärder i Fortum Värme Distributions anläggningar utförs av Fortum Värme och bekostas av byggherre enligt gällande avtal. Viktigt att det tecknas ett genomförandavtal snarast möjligt. I övrigt ingen erinran.

Bemötande: I det fortsatta projekteringsarbetet ingår att kartlägga alla ledningar och tunnlar. Avtalsdiskussioner har inletts mellan AB Forum Värme Distribution och förvaltningen.

Ellevio AB

Åtgärder i Ellevio AB:s (före detta Fortum Distribution) befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av byggherren.

Ellevio Regionnät måste vara med redan i förprojekteringsstadiet gällande schaktvägar då de planerar bygga ut och förnya regionnätet i Stockholm. Efterfrågan finns också på det totala behovet av effekt för utbyggnaden. Ellevio kommer att bygga i beskrivna områden och ett antal delsträckor kommer att påverkas av deras anläggningar.

Vid Gullmarsplans station, planerad tunnelbanestation i Mårtensdal, nya stationen vid Slakthusområdet samt Sockenplan finns befintliga ledningar. Nämnade anläggningar undantar inte att andra anläggningar kan identifieras under förprojekteringsarbetet.

För Ellevio lokalnät pågår dialog med förvaltningen om samverkansavtal. Utbyggnaden av tunnelbanan innebär potentiellt både flytt och förstärkning av elnätet i och kring de planerade stationerna.

Kontakt ska i god tid tas inför byggskede, vid startade detaljplaner, järnvägsplan för utredning av konsekvenser för deras lokalnätsanläggningar, kapacitetsbehov för såväl byggkraft som ordinarie anslutningar samt säkerställande av lägen. Det är viktigt att nät i form av ledningar och nätstationer beaktas i samband med sprängningsarbeten.

Bemötande: I det fortsatta projekteringsarbetet ingår att kartlägga alla ledningar och tunnlar. Om planeringsområdet närmar sig befintlig ledningsanläggning kommer arbetsmöten att hållas.

Förvaltningen avser att ha en fortsatt dialog med Ellevio AB för att undvika konflikter mellan parternas anläggningar. Avtalsdiskussioner har inletts mellan Ellevio AB och förvaltningen.

Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom den nya tunnelbanans område och de önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter de att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

I övrigt hänvisar Skanova till de samråd om hanteringen av Skanova:s teleanläggningar som pågår mellan förvaltningen och Skanova.

Bemötande: I det fortsatta projekteringsarbetet ingår att kartlägga alla ledningar och tunnlar. Om planeringsområdet närmar sig befintlig ledningsanläggning kommer arbetsmöten att hållas.

Förvaltningen avser att ha en fortsatt dialog med Skanova för att undvika konflikter mellan parternas tunnelanläggningar.

Tillfrågade som ej besvarat förfrågan

Ett nittiototal av de myndigheter, organisationer, kommuner och företag som tillskickades materialet, har inte kommit med några yttranden, se bilaga 1.

Tillfrågade som meddelat att de avstår från att yttra sig

- Energimyndigheten
- Försvarsmakten
- Havs- och vattenmyndigheten
- KEMI Kemikalieinspektionen
- SGU (Sveriges geologiska undersökning)
- Vattenfall Eldistribution AB
- Post och telestyrelsen
- Bergsstaten

6. Generella bemötanden

I detta kapitel har svar som är gemensamma för flera synpunkter och stationer samlats. Dessa är sammanfattade i olika kategorier. Frågorna finns under kapitel 5. *Inkomna synpunkter* och där finns också hänvisningar till generella svar i detta kapitel. Under kapitel 5. *Inkomna synpunkter* kan det också finnas kompletterande specifika svar på generella frågor.

Restider/kapacitet/byten

Bytespunkter

I kommande samråd kommer det tydligare framgå hur det är planerat att bytespunkterna kommer att se ut. Generellt sett ska alla stationer utformas så att goda bytesmöjligheter skapas mellan olika transportslag och så att tillgängligheten till omgivande målpunkter och anslutande transportsystem blir god. En trafikanalys har tagits fram 2014 med syfte att se hur de olika sträckningarna påverkar restider för olika resenärer i de olika områdena. Utredningen finns att läsa på nyatunnelbanan.sll.se under fliken Beslut och handlingar för projektet.

Befintlig kollektivtrafik

Hur den befintliga kollektivtrafiken kommer att påverkas är i dagsläget oklart. Det kan ske förändringar som anpassar befintlig kollektivtrafik till den nya tunnelbanan. Trafikförvaltningen ansvarar för den övergripande planeringen av kollektivtrafiken. En löpande dialog förs med Trafikförvaltningen som ansvarar för busstrafiken och trafiken på Tvärbanan samt Saltsjöbanan.

Miljö

Påverkan på parker och kultur- och naturmiljö

Hänsyn kommer att tas till grönområden samt områden och byggnader med utpekade kulturmiljövärden, både under bygg- och drifttiden. Lagskyddade kulturhistoriska byggnader har identifierats särskilt för att bedöma om behov finns av särskilt varsam sprängning i närheten av dessa eller andra åtgärder för att säkra de kulturhistoriska värdena.

Stockholms läns landsting kommer att använda arbetssättet som togs fram i projekt Citybanan i Stockholm och projekt Slussen avseende skydd för kulturmiljö och kulturhistoriska byggnader. Arbetssättet innebär utökade kontroller kopplade till specifika värden och risker för dessa byggnader. Arbetena ska genomföras på ett sådant sätt att risken för påverkan på kulturmiljön, naturmiljön och kulturhistoriska byggnader minimeras och kontrolleras mot riktvärden och gränsvärden.

Det pågår en utredning om hur befintliga träd ska hanteras. Förslag på åtgärder kommer där att arbetas fram.

Den synliga påverkan av tunnelbanans utbyggnad kommer att vara de stationsentréer och anläggningar för ventilation som placeras ovan mark. Resten av tunnelbaneutbyggnaden byggs under jord, vilket innebär att spårdragningar ovan mark som skär igenom områden med höga natur- och kulturmiljövärden eller förhindrar djurs rörelsemönster undviks. Entréerna kommer

till största delen att placeras i redan exploaterad urban miljö. Målsättningen är att minimera ytanspråk och omgivningspåverkan.

Under byggskedet kommer etableringsytor att behöva tas i anspråk vid de olika stationsentréerna. Det innebär bland annat intrång i parker. Målsättningen är att minimera det ytanspråk som behöver göras för att minimera omgivningspåverkan. Etableringsytorna kommer där det är nödvändigt att avskärmas mot omgivningen för att de ska störa så lite som möjligt och för att minimera risken för olyckor. Dessa ytor ska återställas efter byggnationen är slut.

Byggmiljö/störningar

Strävan är att orsaka så lite störningar för omgivningen som möjligt, både under bygg- och drifttiden. Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller kommer dock inte att kunna följas på alla platser och under hela projektets byggtid då arbetet intensifieras under perioder. Särskilda villkor för projektet under byggtiden kommer därför att tas fram och redovisas för mark- och miljödomstolen.

Arbeten under kvällar, nätter och helger kommer att bli aktuella. Detta är nödvändigt bland annat vid arbeten som inte kan delas upp över flera dagar som till exempel stora gjutningar eller för att begränsa störningar på befintlig kollektivtrafik såsom tunnelbanan. Information kommer att ges till omgivningen i god tid innan ett arbete som kan uppfattas störande utförs. Arbetets omfattning och tidsperiod kommer att framgå i största möjliga mån.

För att minska damningen kommer ett flertal åtgärder att genomföras. Vägbanor bör i huvudsak vara hårdgjorda och väl rengjorda samt att berglaster ska vara täckta vid transporter.

Störningar under byggskedet är främst kopplade till där stationsentréer, övriga anläggningar på marken, arbetstunnlar och etableringsytor lokaliseras. Åtgärder kommer att vidtas för att minimera störningar under byggtiden.

Information kommer att ges till omgivningen i god tid innan en sprängning utförs. Arbetets omfattning och tidsperiod kommer att framgå i största möjliga mån.

Förvaltningen kommer att ställa krav på entreprenörernas arbete med byggande av tunnelbana och att upprätta kontrollprogram för bland annat buller under byggtiden.

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

Grundvattenpåverkan

Den grundvattenpåverkan som spårtunnlar och stationer kan ge upphov till och konsekvenser av denna, är tillståndspliktig verksamhet. Ansökan om tillstånd till vattenverksamhet, enligt miljöbalken, kommer att lämnas till mark- och miljödomstolen. I ansökan kommer en detaljerad redovisning av projektets grundvattenpåverkan att ingå. I prövningsprocessen kommer mark- och miljödomstolen bedöma om påverkan och konsekvenser är acceptabla med föreslagna villkor för verksamheten med avseende på bland annat byggnader, natur- och kulturmiljö med mera.

Stockholms läns landsting utför omfattande inventeringar av naturvärden, kulturvärden, byggnader och anläggningar som kan vara känsliga för en grundvattenpåverkan. Olika undersökningar och tester genomförs för att kartlägga grundvattennivåer och grundvattenrörelser. Före, under och efter byggtiden utförs täta kontroller av bland annat grundvattennivåer och sättningsrörelser för att följa upp eventuell påverkan från tunnelbanan. En viktig skyddsåtgärd är att täta berget runt tunneln för att minska mängden vatten som läcker in. Som ett komplement kan vatten även tillföras grundvattnet för att hålla nivån uppe.

Bergvärme

För bergvärme gäller att spår- och arbetstunnlarna kommer att passera rakt under ett antal fastigheter. I vissa fall kan tunnarnas placering innebära inskränkningar i möjligheten till framtida bergvärme, i andra fall kan brunnars läge och vinkel anpassas så att de går att utföra.

Om skador konstateras ha uppkommit på befintlig bergvärmeanläggning, som exempelvis försämrad funktion, till följd av förvaltningens arbeten är förvaltningen skyldigt att åtgärda dem alternativt att utge ersättning.

Stationer

Lokaliseringar för stationsentréer

Vid val av stationslägen och entréer beaktas tillgänglighet och trafiksäkerhet för samtliga resenärer, vare sig de reser med eller utan barn, barnvagn, och rullstol eller annat som medför rörelsehinder. Miljö, befintlig och planerad bebyggelse, sociala aspekter, verksamheter, handelsanläggningar samt skolor är också något som beaktas för att försöka hitta så bra lägen som möjligt. Stationerna ska upplevas som säkra och trygga. De stationsentréer som föreslagits är de som bäst bedöms uppfylla alla dessa kriterier.

Inför tunnelbaneutbyggnaden har ett antal olika stationsentréer utretts för att kunna ta fram de mest lämpade placeringarna. De aspekter som haft betydelse vid val av stationsentréer är konflikter mellan anläggningar, geometri mellan plattform och entré, rådighet, kultur- och naturmiljö, tillgänglighet och trafik, byggbarhet och byggtid samt kostnad.

Byte av trafikslag kommer att behövas vid stationerna då människor har olika målpunkter utanför området. Det går inte att lösa så alla i området får direkt tillgång till en stationsentré.

Arbetstunnlar

Lokalisering och trafik

En studie har genomförts för att urskilja vilka arbetstunnlar som ansetts mest lämpliga. Andra arbetstunnellokaliseringar än de föreslagna är bortvalda på grund av för stor påverkan på omgivningen, för stor störning på kulturmiljön samt för många närboende som blir påverkade. Placeringar av arbetstunnlar har gjorts i förhållande till närområdet, för att minimera störningar för skolor, sjukhus, bostäder, verksamheter, kultur- och naturmiljövärden, rekreatiomsområden med mera. De arbetstunnlar som föreslagits är de som bäst bedöms uppfylla dessa kriterier. Trafiksäkerhet och framkomlighet för trafikanter är en förutsättning för att vardagen ska fungera för människor som ska förflytta sig förbi de planerade etableringsområdena. I det fortsatta projekteringsarbetet kommer trafiksäkra lösningar att arbetas fram för trafikanter.

Inför tunnelbaneutbyggnaden har ett antal olika placeringar för arbetstunnlar utretts för att kunna ta fram de mest lämpade. De krav som ställts på arbetstunnlarna är tillräcklig bergtäckning, undvika kollision med befintliga undermarksanläggningar, arbetstunnelns längd, tunnelns lutning och linjeföring, tillräcklig yta för etableringsyta, tunnelmynningens placering i förhållande till anslutande vägar samt tunnelmynningens placering i förhållande till närområdet.

Trafikomläggningar kommer att genomföras och kan komma att påverka alla trafikslag under byggtiden. Transporter av massor kommer att gå från arbetsområdena ut på allmänna gator och vägar, dock kommer lastbilstransporterna endast utgöra en mindre del av trafikbelastningen på de flesta platserna. Många av de stora gatorna och vägarna som berörs har vid vissa tidpunkter

mycket trafik. Därför kan det bli aktuellt att tillfälligt lagra massor i tunneln och sedan lasta dem på fordon som kör ut vid lågtrafik.

Sjötransporter

Förvaltningen har efter utökad utredning inte funnit någon anledning att ändra vår tidigare bedömning att bortforsling av material från arbetstunnel via båttrafik har bedömts att det inte är ett alternativ i Hammarby kanal. Detta eftersom dessa transporter ger stora störningar i närområdet och det saknas tillgängliga mottagningshamnar/platser för bergmassorna.

Produktionstekniskt innebär detta alternativ svårigheter eftersom kajens bärighet och andra tekniska förutsättningar måste kartläggas och eventuellt förbättras. Hänsyn kommer att tas till trafikanter på gatorna i och med att transporterna istället kommer ske via lastbilar. Både tider och färdvägar planeras för den tunga trafiken för att påverka omgivningen så lite som möjligt. Förvaltningen har inhämtat erfarenheter gällande sjötransporter från förbifarten.

Trygghet/säkerhet

Hisslösningar vid Sofia och Gullmarsplan

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

Tunneln mellan Kungsträdgården och Södermalm kommer gå under Saltsjön, vilket medför att tunneln och station Sofia samt Gullmarsplan ligger djupt under mark. Vid så djupa stationer (70 - 100 meter) kommer rulltrappor att generera lång restid till markplan, därför är hissar det enda rimliga transportmedlet för att ta sig till markplan. För station Sofia och Gullmarsplans södra entréer planeras nödutrymningstrappor utöver hissarna. Trapporna är dock endast till för att användas vid nödutrymning av stationen. Möjligheter att kunna utrymma till servicetunneln studeras också. Vid nödutrymning kommer det att finnas flera olika sätt att kunna ta sig snabbt och säkert ut ur stationen. Detta gäller för alla stationer. Exakt utformning av utrymningskonceptet för varje station studeras närmare i det fortsatta arbetet.

PFA och barriärer

Förvaltningen arbetar kontinuerligt med frågor gällande barriärer intill spåren. Det kan medföra att eventuella åtgärder behöver tas med i ett senare skede i planeringen.

Möjligheten att installera plattformsavskiljande väggar (PFA) på perrongerna, i syfte att förhindra spridning av partiklar från tunneln till plattformsutrymmena, har studerats. Även halvhöga väggar i syfte att hindra resenärer att falla ner på spåret har utretts. För att kunna använda plattformsavskiljande väggar krävs att endast en typ av tåg trafikerar spåren så att tågens och plattformarnas dörrar överensstämmer. Då flera tågtyper används kommer plattformsavskiljande väggar inte att installeras. Plattformen kommer dock att utformas så att det blir möjligt att installera sådana i framtiden.

Biljetthallen kommer att utformas så att spärrpersonalen har uppsikt över biljetthallen inklusive hissar som finns i anslutning till denna.

Påverkan på byggnader under byggtiden

Under byggskedet uppkommer vibrationspåverkan dels från sprängning och dels från spantning och pålning. För dessa arbeten finns det svenska standarder formulerade. Dessa föreskriver ett arbetssätt som förvaltningen avser att följa.

Förvaltningen har valt ett inventeringsområde på 150 meter mätt i plan från planerade arbeten och inom detta område kommer påverkan av vibrationer på byggnader att utredas. Förvaltningen har också valt att sätta besiktningsområdet till cirka 150 meter från sprängningsarbeten. De svenska standarderna föreskriver kortare avstånd för dessa områden. Erfarenheterna från större infrastrukturprojekt i Stockholmsområdet är att inventerings- och besiktningsområdena i de svenska standarderna är tillräckligt tilltagna vad avser risk för skador på byggnader och anläggningar. Dock kan vibrationer upplevas skrämmande och kännas av på stora avstånd även om det inte finns någon risk för skador på byggnaden. Detta samt att andra projekt som Citybanan, förbifarten har haft besiktningsområden på 150 meter har medfört att besiktningsområdet valts till just 150 meter från planerade sprängningsarbeten.

Inför att de vibrationsalstrande arbetena kommer att påverka byggnaden erbjuds en besiktning av byggnaden. Vid besiktningen går besiktningsmän runt på plats i byggnaden och noterar befintliga skador men kommer också att titta på om riktvärdet avseende vibrationer behöver ses över.

När de vibrationsalstrande arbetena inte längre kommer att påverka byggnaden kommer en efterbesiktning på byggnaden att göras. Vid denna jämförs påverkan med protokollet från förbesiktningen.

Inom områden med lerjord och organisk jord behöver risk för sättningar i byggnader utredas.

Tillgänglighet/framkomlighet

Generell tillgänglighet

Under byggtiden är framkomlighet och tillgänglighet en förutsättning för att vardagen ska fungera för människor som ska förflytta sig förbi de planerade etableringsområdena. Framkomlighet för kollektivtrafik, bilar, varutransporter, cyklister och fotgängare i staden behöver säkerställas vid varje plats. Störningar i framkomligheten kommer dock periodvis uppstå under byggtiden. Hänsyn har tagits för att minimera negativ påverkan på framkomlighet och tillgänglighet för människor då förslag till etableringsytor och vägar för byggtrafik har utretts. Vid tillfälliga avstängningar och då gaturummet tas i anspråk är målet att de omledningar som behöver göras ger säkra, trygga och framkomliga alternativ. Särskild hänsyn är tagen för barn som rör sig i området. Gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik kommer att prioriteras före biltrafik.

Tillgänglighet för utryckningsfordon

Tillgänglighet för utryckningsfordon, återvinningsfordon samt varutransporter har högsta prioritet och ska inte försämrats under byggtiden. Varje enskild plats kommer att ses över och åtgärder samt tillfälliga lösningar ordnas vid behov.

Allmänna synpunkter

Flera projekt samtidigt

Samplanering/identifiering av beröringspunkter med olika projekt som Slussen, City Link, kvarteret Persikan med flera, är redan påbörjad. Detta arbete kommer att fördjupas och fortlöpa i

takt med fördjupad projektering och planering för varje projekt. Förvaltningen bedriver en dialog med de projekt som behöver samplaneras med utbyggnaden av tunnelbanan.

Förvaltningen kommer tillsammans med intressenter arbeta för att minimera trafikpåverkan samt säkerställa framkomlighet och tillgänglighet i varje skede.

Eftersom det mesta arbetet med tunnelbanan pågår under jord kommer det inte ha samma påverkan som projekten som pågår ovan jord. En generell slutsats är att byggarbetstiden i området minskar markant om flera projekt kan samspela under samma period istället för att byggarbete i området pågår under många fler år. På så vis minskar störningslängden på människorna och omgivningen i form av trafik, buller, tillgänglighet med mera.

Tillgänglig information

Under samråd om byggskedet har information funnits att tillgå på SLL:s hemsida. Förvaltningen för kontinuerligt samråd med myndigheter, fastighetsägare, organisationer med flera. Tre öppna hus för allmänheten har genomförts där projektet och byggskedet presenterats. Vid dessa tillfällen fanns stora delar av projektorganisationen på plats för att svara på frågor. Utöver det fanns samrådsunderlag om byggskedet att läsa på plats, och information fanns tillgänglig på skärmar. Fyra filmer visades som handlade om utbyggnaden av tunnelbanan generellt i Stockholm, byggskedet, sprängning av tunnel och djupa hissar. Ett nyhetsbrev med information om nyheter angående projektet har delats ut hos cirka 92 000 hushåll och 13 000 företag som är berörda av projektets genomförande.

Det har annonserats i lokalpressen angående byggskedesutredning och de öppna hus som ägt rum. Där framgick tidpunkter samt var information om projektet återfinns. Förvaltningen kommer även fortsättningsvis lägga ut information på förvaltningens hemsida. Via hemsidan finns möjlighet att ställa frågor om projektet. Under våren 2016 kommer ett ytterligare samråd med allmänheten att genomföras.

Bilaga 1 – Sändlista

AB Stockholms Spårvägar
Arbetsmiljöverket
Arriva
Barnombudsmannen
Bergsstaten
Bevara Blasieholmen
Bilister, Motorförarnas Riksförbund
Bombardier Transportation Sweden AB
Boo Hembygdsförening
Boo Miljö- och Naturvänner
Boverket
CityNet
Colt Technology Services AB
Cykelfrämjandet
DHR Stockholms läns distrikt
Diesilverkstaden, Sickla
Djurgårdens hembygdsförening
Djurgårdsförvaltningen
E: on elnät
Ellevio
Elsäkerhetsverket
Energimyndigheten
Eon Värme
Fastighetsägarna Stockholm
Fjärrvärmebyrån FVB
Folkhälsomyndigheten
Fortifikationsverket
Fortum
Fortum Distribution

Fortum Värme
Fotgängarnas förening, FOT
Friluftsförbundet Rikskansli
Friluftsförbundet Stockholm (lokalavdelning)
Fryshuset
Fältbiologerna Rikskansliet
Fältbiologerna Stockholm-Uppland-Gotland
Förbundet för Ekoparkens vänner
Företagarna (Huvudkontor)
Företagarna i Nacka och Värmdö
Företagarna Stockholms Stad
Företagsgruppen Hammarby sjöstad (och slakthusområdet)
Försvarsmakten
Hammarby sjöstads hembygdsförening
Handikappföreningarnas samarbetsorgan (HSO) i Stockholms län
Havs- och vattenmyndigheten
HSB Stockholm Nacka-Värmdö
Hyresgästföreningen i Nacka-Värmdö
Hyresgästföreningen region Stockholm
Hästhagen IF-innebandy
IP-only
Järla IF
Kemikalieinspektionen
Keolis Sverige AB
Kollektivtrafikant Stockholm
Konsumentföreningen Stockholm
Lantmäterimyndigheten i Stockholms kommun

LRF:s samrådsgrupp
Luftfartsverket
Länsstyrelsen i Stockholms län
Miljömedicin
MTR Stockholm AB
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
Nacka förenade båtklubbar
Nacka Hembygdsförening
Nacka kommun
Nacka Miljövårdsråd
Nacka Polismästardistrikt
Naturskyddsföreningen Stockholm
Naturskyddsförening Nacka
Naturskyddsföreningens rikskansli
Naturskyddsföreningen i Stockholms län
Naturvårdsverket
Nobel Center/Nobelhuset
Norrvatten
NTF, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande
Nätverket Nya Enskede
Nätverket Årstafältet
Pensionärernas Riksorganisation, PRO Stockholms län
Polisen Stockholm
Post- och telestyrelsen
Posten Sverige AB
Riksantikvarieämbetet
Riksförbundet Pensionärsgemenskap, Distriktet Stockholm-Gotland
Rikspolisstyrelsen
Saltsjöbadens Hembygdsförening
Saltsjöbygdens Naturskydds Förening

Samfundet S:t Erik
SGA förvaltar arenorna
Sickla If
SISAB/förvaltar alla skolor
SJ
Sjöfartsverket
Sjöstadsföreningen
Skanova
Skanova Nätplanering Stockholm
Skönhetsrådet
SLL, Centrum för arbets- och miljömedicin
SLL, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen
SLL, Trafikförvaltningen
SMHI
Statens fastighetsverk
Statens Geotekniska Institut
STF
Stockholm Business region
Stockholm Gas AB
Stockholm parkering
Stockholm Vatten AB
Stockholms Hamn AB, Lars Sundberg
Stockholms Hamnar
Stockholms Handelskammare
Stockholms Herpetologiska Förening
Stockholms läns landsting
Stockholms läns museum
Stockholms ornitologiska förening (StOF)
Stockholms sjögård
Stockholms Spårvagnar AB
Stockholms stad, Kommunstyrelsen
Stockholms stadsmuseum

Stockholmståg
Stokab
Storstockholms brandförsvär
Strålsäkerhetsmyndigheten
Svensk handel
Svensk kollektivtrafik
Svenska Fotbollsförbundet
Svenska Kommunal Pensionärers förbund, SKPF
Svenska Kraftnät
Svenska kyrkan
Svenska spårvägs-sällskapet
Svenskt Näringsliv
Sveriges geologiska undersökning (SGU)
Sveriges hembygdsförbund
Sveriges Ornitologiska Förening
Sveriges Pensionärers Riksförbund, SPRF Stockholmsdistriktet
Sveriges Pensionärsförbund, SPF Stockholmsdistriktet
Svindersvik

Synskadades Riksförbund, SRF Stockholms och Gotlands län
Södermalmsparkens vänner
Söderorts Naturskyddsförening
Södertörns brandförsvärsförbund
Taxi Trafikförening UPA
TDC
Tele2
Telenor
TeliaSonera AB
Tillväxtverket
Trafikverket
Transportstyrelsen
Tyresö kommun
Vattenfall Eldistribution AB
Vattenmyndigheten Norra östersjöns vattendistrikt
Veolia
Vi resenärer
Villaföreningen Lindegård
Yimby

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