

Gröndals Intresseförenings synpunkter på Region Stockholms förslag till järnvägsplan för Gul tunnelbanelinje i ”Samråd Älvsjö” 22 maj – 19 juni 2024

Gröndals Intresseförening välkomnar och stödjer ett utvecklat infrastrukturutbud som främjar ökat kollektivt resande. Vi betonar vikten av att välja lösningar som effektivt bevarar och respekterar de värden som är fundamentala för en hållbar utveckling av Stockholm. Med tanke på vår geografiska intressesfär, fokuserar vi särskilt på den planerade stationen i Liljeholmen.

Området Trekanten, med dess natur- och parkområden, är av stor betydelse idag och med ett värde som förväntas öka i takt med att nya bostäder planeras för i norra Liljeholmen. Eftersom befolkningstillväxten leder till en minskad parkyta per invånare, är det av yttersta vikt att den nu föreslagna planen för en ny permanent stationsbyggnad i Liljeholmen, samt de tillhörande arbetsområdena som kommer att användas under de kommande nio åren, påverkar tillgänglig parkyta vid Trekanten så lite som möjligt.

Vår förening föreslår därför att följande ändringar görs i det nuvarande järnvägsplansförslaget:

Ändra stationsbyggnadens läge

Vi föreslår att en alternativ placering av den nya stationsbyggnaden bör övervägas. Bevara den befintliga trappan som leder upp till den nuvarande stationsbyggnaden och bygg den nya stationsbyggnaden söderut längs gångtunneln i riktning mot Nybohovshissen. Detta skulle innebära att den sida av trapphuset som vetter norrut, markerar den borte gaveln på den nya byggnadens fasad. Den nuvarande stationsbyggnaden, med dess kulturhistoriska betydelse, skulle då fortsatt vara en framträdande del av stadsbilden samtidigt som byggnationen av den nya stationsbyggnaden skulle ta en mindre eftertraktad del av parkområdet i anspråk. Det nya läget skulle fortsatt vara förenligt med den arbetstunnel som planeras och bibehålla en naturlig koppling till den befintliga kollektivtrafiken.

Ett argument mot att ompröva beslutet om stationsbyggnadens placering är att planprocessen redan har avancerat förbi det stadium där sådana överväganden skulle vara aktuella. Ett inriktningsbeslut om placeringen av stationslägen och uppgångar, som har varit grund för den fortsatta planeringen, fattades redan efter det samråd som ägde rum mellan den 1 och 29 juni 2022. Problemet är att detta beslut inte tycks ha föregåtts av en tillräcklig konsekvensanalys, åtminstone inte enligt den tillgängliga samrådsdokumentationen. Utvärderingar av olika stationsplaceringar borde ha indikerat att det nuvarande valet av plats skulle kunna leda till de konsekvenser för Trekantsparken som nu observeras. Ytterligare utredningar om olika stationsplaceringar, inklusive liknande det förslag som det nu presenterade och andra mer alternativa lösningar, borde ha utretts och varit del av samrådsmaterialet från 2022. I den preliminära planbeskrivningen för järnvägsplanen, daterad 2023-11-10, beskrivs olika miljökonsekvenser, men dessa är baserade på det redan då fattade inriktningsbeslutet om

stationsplacering. Detta kan ställas i kontrast till de utredningar och konsekvensanalyser som låg till grund för samrådet om olika alternativ för arbetstunnlar.

Mot den bakgrunden borde en mer adaptiv plan- och beslutsprocess nu accepteras som tillåter revidering och justering av redan fattade inriktningsbeslut.

Optimera användandet av etableringsytorna

I det tidigare förslaget till järnvägsplan från december 2023 föreslogs att etableringsytorna vid stationsområdet placeras där de nuvarande inhägnade parkeringsplatserna finns. Trots att användningen av arbetstunnel som byggmetod nu minskar behovet av etableringsytor, innebär det nya förslaget en betydande försämring. Detta beror på att värdefull parkmark nu istället riskerar att användas. Tyngdpunkten för etableringsområdena har flyttats från befintlig hårdgjord yta till parkmark. En bidragande faktor till denna förändring är att Trekantsvägen föreslås bli den nya transportvägen till och från schaktområdet, istället för Liljeholmsgränd. Även om användningen av parkmarken är tillfällig, representerar nio år en avsevärd tidsperiod med tanke på förlusten av parkens upplevelse- och rekreationsvärden samt de störningar som orsakas av transporter och buller. Detta drabbar inte minst den närbelägna Fruktleksparken och närbelägna förskolor med för snävt tilltagna utegårdar och därför beroende av externa grönytor.

Om Liljeholmsgränd anses vara olämplig som transportväg, bör de negativa effekterna av den temporära vägen över parkmarken och genom Trekantens rekreationsområde minimeras. Därför bör man återigen överväga att använda mer av den hårdgjorda ytan, som var avsikten i det ursprungliga förslaget. Värdefull parkmark bör inte användas som uppställningsplats för byggbodar eller maskiner. Arbetet bör optimeras så att parken endast används när det är absolut nödvändigt. Enligt den preliminära miljökonsekvensbedömningen (MKB) från juni 2024, tillåter byggmetoden med arbetstunnel att störande arbetsmoment utförs under kortare perioder och möjliggör pauser mellan dessa moment. Där finns även en tidsplan för arbetet som kan ligga till grund för att bestämma perioder då plank och transportvägar kan tas bort. Om det trots allt skulle behövas enstaka transporter under sådana perioder, skulle Liljeholmsgränd kunna användas som en tillfällig alternativ väg.

Tack ett informativt ”Öppet hus” möte med ett positivt bemötande!

Gröndals Intresseförening 2024-06-19

För styrelsen
Per-Erik Hägerström