

Maj 2021

Samrådsredogörelse

Bilaga 1 – Sammanställning och bemötande av
inkomna synpunkter från samråd november/december
2020

Tunnelbana till Älvsjö

Titel: Samrådsredogörelse

Projektledare: Åke Holm

Bilder & illustrationer:

Dokumentid: A300-CA1-12-00002_Bilaga1

Diarienummer: FUT 2020-1271

Distributör: Region Stockholm, förvaltning för utbyggd tunnelbana

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

Innehållsförteckning

1	Sammanställning av synpunkter	4
1.1	Statliga myndigheter.....	4
1.1.1	Trafikverket	4
1.2	Kommuner, kommunala bolag och instanser.....	4
1.2.1	Stockholms stad.....	4
1.2.2	Storstockholms brandförsvaret (SSBF)	5
1.3	Organisationer, företag, fastighetsägare och andra särskilt berörda.....	6
1.3.1	AREIM AB och MTR Nordic AB	6
1.3.2	Kollektivtrafikant Stockholm.....	6
1.3.3	Rådet till skydd för Stockholms skönhet	7
1.3.4	Stockholmsmässan	7
1.3.5	Stockholms Naturskyddsförening	7
1.4	Synpunkter från allmänheten.....	9
1.4.1	Synpunkter på genomförande av samrådet.....	9
1.4.2	För och emot en utbyggnad av tunnelbana.....	9
1.4.3	Förlängning norrut/koppla ihop med Gul linje.....	9
1.4.4	Förlängning söderut/koppla ihop med Grön/Blå linje.....	10
1.4.5	Alternativa linjedragningar.....	11
1.4.5.1	Stationsläge Hornstull	12
1.4.5.2	Stationsläge Södersjukhuset/Södermalm.....	12
1.4.5.3	Stationsläge Marieberg/Lilla Essingen.....	13
1.4.5.4	Stationsläge Solberga respektive Västberga	13
1.4.5.5	Stationsläge Rådhuset	13
1.4.5.6	Övriga stationslägen	14
1.4.6	Synpunkter på entréer	14
1.4.7	Synpunkter på stationsutformning.....	15
1.4.8	Synpunkter på stationslägen	16
1.4.9	Synpunkter på störningar och intrång i bygg- och driftskede	17
1.4.10	Synpunkter på det fortsatta arbetet.....	17
1.4.11	Övriga synpunkter	17

1 Sammanställning av synpunkter

Samrådsperioden pågick mellan den 2 november och 6 december 2020. Samrådet skedde digitalt på grund av rådande situation med covid-19.

Ett enklare utskick med information om samrådet skickades till boende och verksamheter inom utredningsområdet och delar av angränsande närområde.

1.1 Statliga myndigheter

1.1.1 Trafikverket

Trafikverket anser att hänsyn måste tas till riksintresse för kommunikation.

Trafikverket bedömer att följande riksintresse kommunikation berörs av området för lokaliseringsutredningen:

- Väg (E4, E20, Södra länken väg 75, Huddingevägen, väg 226)
- Hamn (Klara sjö och Riddarfjärden)
- Sjöfart (Mälaren, sträckan Riddarfjärden-Björköfjärden)
- Järnväg.

Utöver riksintressena finns ett industrispår till Liljeholmen. Potentiella konflikter mellan väg/järnväg bör tas med tidigt i utredningen. Intrång i skydds zoner ska undvikas.

Trafikverket bedömer att bytespunkterna Älvsjö och Årstaberget är aktuella i utredningen. Samordning behöver ske med Trafikverket gällande anläggningar.

Kommentar: Vi kommer att utreda och kartlägga eventuell påverkan på riksintressen kommunikation vidare i lokaliseringsutredningen. Påverkan och intrång på riksintressen kommer att undvikas eller minimeras.

1.2 Kommuner, kommunala bolag och instanser

1.2.1 Stockholms stad

Stockholms stad är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan sker i enlighet med Sverigeförhandlingen. Utbyggnaden ligger i linje med vad som framgår av kommunfullmäktiges budget.

Tunnelbanan till Älvsjö bidrar till ett mer robust kollektivtrafiksystem som kommer binda samman delar av staden som är dåligt kollektivtrafikförsörjda med större knutpunkter och nya stadsdelar. Detta kommer ha en positiv inverkan på staden i stort och kan bidra till minskad segregation.

Kontoren är positiva till att Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) kommer att göra en kostnadsuppskattning för de korridorer och stationsområden som redovisas i

lokaliseringsutredningen. Kontoren vill framhålla vikten av att FUT tidigt genomför uppdaterade succesivkalkyler som redovisar projektets kostnader.

Staden ska bidra med bostäder och planerar även för arbetsplatser i söderort. Tunnelbanans linjedragning bör därmed ligga där den ger störst resenärsnytta för hela trafiksystemet. Stationernas placering bör eftersträva maximal byteskapacitet med annan kollektivtrafik samt även bra byten till cykel. Lokalisering av uppgångar måste ta hänsyn till både befintliga områden och till framtida målpunkter.

Kontoren förordar att byggande och drift av tunnelbanelinjen sker utifrån ett resurssmart, fossilfritt och klimatpositivt perspektiv.

Kontoren vill lyfta fram att ytterligare en bedömningsgrund för lokaliseringen är att beakta och beskriva hur depåbehov, depåanslutningar och underhåll kan lösas.

Kommentar: I lokaliseringsutredningen utreds olika alternativ. De målformuleringar som tagits fram för lokaliseringsutredningen och används som grund för val av alternativ bedöms vara i linje med de mål och hänsyn som Stockholms stad lyfter i sitt yttrande.

1.2.2 Storstockholms brandförsvaret (SSBF)

Storstockholms brandförsvaret (SSBF) önskar att följande tas hänsyn till vid val av lokalisering:

- Eventuell placering av utflöden för brandgasventilation med mera för tunnlar och stationer behöver beaktas i plan.
- Räddningstjänstens mening är att en parallell räddnings- och servicetunnel är att föredra vid placering under mark. Motivet är bland annat den snabba tillgängligheten för insatspersonal och effektiv utrymningsväg. SSBF önskar således en lokalisering som möjliggör detta. Det krävs att tunneln är genomkörbar.
- Val av linjedragning kan påverka vilka risker som blir aktuella under byggtid och bör beaktas i beslutsprocessen.
- Om placering av station sker i anslutning till redan befintlig station bör det beaktas hur det påverkar befintliga då nuvarande tunnelbanan dimensionerades och byggdes från 50-talet och framåt. Detta innebär att det brandtekniska utförandet inte motsvarar de krav som nuvarande regelverk ställer.

I övrigt önskar SSBF redan nu belysa några övriga delar:

- Framkomlighet, tillgänglighet, räddningspersonalens säkerhet, insatsvägar inne i objekt, snabb och effektiv arbetsplatsjordning och tillgång till brandvatten.
- Fördelar med att skyddsåtgärder och åtgärder som är till för att underlätta/möjliggöra räddningsinsatser likformas i nya tunnelbanan.
- Stationer och tunnlar bör dimensioneras för självutrymning.
- Plattformsskiljande partier för att minska olyckor där personer kommer ner på spåren.

SSBF önskar fortsatt samarbete i denna fråga.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna. Detta kommer att utredas vidare och ser fram emot fortsatt dialog.

1.3 Organisationer, företag, fastighetsägare och andra särskilt berörda

1.3.1 AREIM AB och MTR Nordic AB

AREIM AB och MTR Nordic AB har inkommit med ett gemensamt yttrande. AREIM AB och MTR Nordic AB föreslår att en ny tunnelbanestation i Marieberg utreds. Detta eftersom programmet för utvecklingen av Marieberg anger att området ska bli en blandad, tätare stadsdel med cirka 1100 bostäder samt andra verksamheter. En utökad kollektivtrafik skulle bidra i linje med programmets syfte och riktning. Vidare pågår ett detaljplaneprojekt med syftet att bidra till utvecklingen av Marieberg genom att bland annat tillskapa nya och förstärka befintliga stadskvaliteter. En ytterligare anledning är att möjligheterna kommer vara stora att exploatera området ifall Bromma flygplats avvecklas. En sådan exploatering kan inte genomföras utan en ny station. Slutligen ser AREIM AB och MTR Nordic AB en möjlighet att privata fastighetsägare kan bidra finansiellt till stationen enligt "Hagalundsmodellen" om en högre exploatering tillåts.

Kommentar: Förslaget om station vid Marieberg noteras och utreds vidare inom lokaliseringsutredningen. Frågan om finansiering prövas inte i lokaliseringsutredningen. Finansieringen av tunnelbaneutbyggnaden sker utifrån de avtal som tecknats utifrån Sverigeförhandlingen.

1.3.2 Kollektivtrafikant Stockholm

Kollektivtrafikant Stockholm konstaterar att Spårväg syd har stor relevans för Fridhemsplan-Älvsjö. Kollektivtrafikant Stockholm rekommenderar ett gemensamt grepp för dessa båda infrastrukturprojekt för bästa möjliga resultat.

Kollektivtrafikant Stockholm menar att utredningskorridoren borde breddas västerut till området runt Fruängen och dess tunnelbana. Dels för att anknyta till kommande spårväg syd, som ska avslutas i Fruängen, dels för att flera kommunelar väster om pendelspåret annars även fortsättningsvis får långt till spårbunden trafik.

Vidare betonar Kollektivtrafikant Stockholm vikten av att i framtiden kunna förlänga resmöjligheterna norrut från Fridhemsplan. Det vore värdefullt om linjen från Odenplan-Arenastaden kan knytas ihop mellan Fridhemsplan och Odenplan.

Kollektivtrafikant Stockholm föreslår följande:

- Fridhemsplan-Liljeholmen: Blå och Grön linje vid Fridhemsplan förbinds vid byte till nya linjen med Röda linjen vid Liljeholmen. Befintliga stationen byggs ut.
- Liljeholmen-Årstaberget: Röda linjen förbinds vid Liljeholmen via nya linjen med Årstaberget. Befintliga stationer byggs ut.
- Årstaberget-Östberga/Liseberg: Nya linjen förbinds med ny station Östberga/Liseberg. Bör ha två entréer, en mot Östberga/Årstabergets industriområdet och en mot Örby.
- Östberga/Liseberg-Älvsjö: Nya linjen förbinds med pendeltågslinjen och planerade Spårväg syd. Befintlig station byggs ut.
- Älvsjö-Herrängen/Långbro: Nya linjen fortsätter mot Fruängen, med en station emellan, Herrängen/Långbro, som bör ha två utgångar, mot Herrängen och Långbro samt mot Långbro.
- Herrängen/Långbro-Fruängen: Den nya förlängda linjen förbinds med Fruängen, som är slutstation för tunnelbanans ena röda linje och även för planerade spårväg syd.

Kommentar: Förslagen noteras och värderas i fortsatt arbete. Angående byte till Spårväg Syd så planeras en hållplats för denna i Älvsjö varför byte mellan tunnelbana och spårväg i Älvsjö bedöms intressant att utreda vidare.

1.3.3 Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Rådet till skydd för Stockholms skönhet önskar inskräpa vikten av att lokaliseringsutredningen väljer en dragning som vid sidan av bostadspotential också maximerar bytespunkter samtidigt som redan befintlig kollektivtrafik inte dubbleras. Om banan dras i ett västligt läge bör exempelvis Marieberg få en station samtidigt som linjen inte dras parallellt med tvärbanan mellan Liljeholmen och Årstafältet. Om en östlig dragning föreslås bör exempelvis en station som kopplar till Södra station och SÖS övervägas.

Kommentar: Förslagen noteras och tas vidare i fortsatt utredning. Avvägningar kan komma att behövas för att välja mellan att prioritera bytespunkter, bostadspotential och att inte dubblera befintlig kollektivtrafik.

1.3.4 Stockholmsmässan

Region Stockholm kan genom tunnelbanan till Älvsjö bidra till att Stockholmsmässans mötesplats i Älvsjö kan bibehålla och stärka sin attraktivitet i konkurrensen med mötesplatser i andra regioner. På detta sätt kan Region Stockholm genom sitt projekt tunnelbana till Älvsjö ge ett väsentligt bidrag till regionens utveckling och tillväxt.

Viktigast för effektiva och hållbara transporter vad Stockholmsmässans flöden av besökare kopplat till tunnelbanans utformning är placeringen av stationen i Älvsjö, placeringen av uppgångarna från tunnelbanan liksom bytespunkterna med andra trafikslag.

Hur detta utformas i samklang med en vidare mobilitetslösning för Älvsjöområdet liksom Stockholmsmässans anläggning på platsen är vitalt för möjligheten att skapa effektiva och hållbara besökarflöden till och från Älvsjö.

Den mest effektiva och hållbara lösningen uppnås om Stockholmsmässans område, sydöst om järnvägsstationen i Älvsjö används som stationsläge för tunnelbanan, som läge för uppgångar från tunnelbanan samt som bytespunkter mellan olika trafikslag.

Stockholmsmässan anser att det är viktigt hur attraktivt utformningen av kollektivtrafikens anförings- och bytespunkter blir. För att öka tillgängligheten till kollektivtrafik krävs att mässanläggningens entréfunktioner samordnas med stationslägen, uppgångar och bytespunkter. Det bästa för att öka tillgängligheten med kollektivtrafik är om tunnelbanan till Älvsjö beaktar Stockholmsmässans område, sydöst om järnvägsstationen i Älvsjö.

Hur Stockholmsmässan utnyttjar sitt område och om Stockholmsmässan väljer att låta sin anläggning utvecklas till att bli en integrerad del av den nya urbana och täta stadsdelen är avgörande för möjligheten att etablera stora volymer stationsnära bostäder.

Kommentar: I de tidiga skisserna har bytespunktsfunktionen och byte till Spårväg Syd varit viktiga parametrar. Regionen noterar vikten av att lyfta fram Stockholmsmässan som målpunkt och integrationen med stadsutvecklingen. Den senare är ett projektmål för projektet.

1.3.5 Stockholms Naturskyddsförening

Stockholms Naturskyddsförening är positivt inställd till utbyggnad av kollektivtrafik och anser att detta alltid ska väljas framför nya motorvägar.

Att bygga tunnelbana är ett enormt projekt som innebär direkt och indirekt påverkan på landskapet vid byggskedet och när det står klart. I marken kan det finnas känsliga vattenådror med grundvattenflöden. Ovan mark kan värdefull naturmark försvinna i spårdragningen och vid t.ex. ingångar och arbetstunnlar under mark. Ytterligare påverkan på landskapet av tunnelbaneinfrastruktur såsom depåer kan också uppkomma.

Naturskyddsföreningen välkomnar ny kollektivtrafik som tunnelbana i Stockholm och ser ingen anledning att sätta sig emot detta tidiga samrådsförslag. Föreningen ser fram emot mer konkret information i ärendet för att kunna göra en bättre bedömning av positiva respektive negativa konsekvenser. Att Region Stockholm bestämt sig för tunnelbana har föreningen förstått, men det vore intressant att veta om jämförande analyser gjorts med BRT-busslinjer.

Följande medskick vill föreningen göra med anledning av fortsatt fysisk planering i det stora avgränsade området:

- Solbergaskogen får inte skadas av tunnelbaneprojektet.
- Undvik ekologiskt särskilt betydelsefulla områden (ESBO) som finns markerade på bifogad karta. Årstafältet är delvis redan exploaterat, men ta särskild hänsyn här också.
- Undvik att göra ingrepp på eller under Sjöängen nedanför Brännkyrka kyrka. Det är en värdefull gräsmark som är vattenfylld delar av året, detta ska kanske bli en vattenpark.
- Undvik värdefull natur kring Trekanten i Liljeholmen.
- Undvik att röra fornlämningar.
- Undvik stor påverkan på grundvatten och hydrologi.
- Påverkan bör ske på redan ianspråktagen mark i första hand.

Vidare betonar Naturskyddsföreningen betydelsen av en gedigen miljökonsekvensbeskrivning. All tänkbar naturmark som kan beröras direkt eller indirekt ska inventeras noggrant enligt SIS-standard för naturvärdesinventering. Det är också viktigt att göra ekologiska inventeringar i ett tidigt skede. Detsamma gäller arkeologer som bör få undersöka naturmark i ett tidigt skede. Oupptäckta fornlämningar kan finnas även om det inte är så troligt.

Kommentar:

Miljöförutsättningar och miljökonsekvenser utreds och kommer utredas kontinuerligt inom ramen för projektet. Ambitionen är att miljöanpassa projektet i möjligaste mån. Vi tar med oss informationen om de känsliga områden som Naturskyddsföreningen listar i fortsatt arbete. I detta skede, lokaliseringsutredningen, dokumenteras miljöfrågorna framförallt i en miljörapport, i nästa skede tas en fullständig miljökonsekvensbeskrivning fram.

Fokus ligger just nu på väsentliga och/eller alternativskiljande konsekvenser. Tunnelbanan kommer gå i tunnel och det är därmed begränsade ytor ovan mark som kommer att beröras. Det är inte rimligt att genomföra naturmiljö- och kulturmiljöinventeringar inom hela utredningsområdet utan de kommer att göras när berörda områden har konkretiserats.

Angående valet av trafikslaget tunnelbana så har några nya överväganden inte gjorts inom ramen för lokaliseringsarbetet. Valet av trafikslag gjordes i samband med Sverigeförhandlingen.

1.4 Synpunkter från allmänheten

Synpunkter har inkommit främst via mejl. I denna sammanställning är synpunkterna från allmänheten tematiskt ordnade.

1.4.1 Synpunkter på genomförande av samrådet

En *enskild* anser att det av kartorna i samrådsunderlaget inte framgår var den nya linjens stationer är tänkta att anläggas och önskar att detta ändrades.

En *enskild* anser att kartan som inkluderades i samrådsunderlaget borde revideras eftersom denna anser att Årsta borde ligga mellan Gullmarsplan och Liljeholmen.

En *enskild* anser att samrådsmaterialet var svårt att ta till sig och menar att materialet hade kunnat anpassas bättre digitalt.

En *enskild* funderar på om det för framtida samråd vore möjligt att publicera en nedladdningsbar visningsmodell i VR så att det är möjligt att se underlaget hemifrån. Den *enskilde* anser dock att det såklart är nödvändigt att ha öppna visningar i framtiden.

Kommentar: Syftet i detta första samråd har varit att ta in synpunkter förutsättningslöst inom utredningsområdet, därför har inga förslag redovisats utan tas fram till nästa samrådstillfälle. Regionen tar med sig synpunkterna och ser över hur redovisning kan utvecklas till nästa samrådstillfälle.

1.4.2 För och emot en utbyggnad av tunnelbana

Ett flertal *enskilda* ställer sig positiva till en utbyggnad av tunnelbana. En av de *enskilda* framhäver att Älvsjö och Solberga växer och behöver mer kollektivtrafik.

En *enskild* anser att projektet är kostsamt och onödigt och att det istället bör satsas på en ny busslinje samt underhåll av befintlig tunnelbana.

Kommentar: Åtgärdsvalet att det är trafikslaget tunnelbana som ska planeras togs i samband med Sverigeförhandlingen och är en utgångspunkt i arbetet.

1.4.3 Förlängning norrut/koppla ihop med Gul linje

Flera *enskilda* anser att tunnelbanan till Älvsjö borde kopplas ihop med den Gula linjen till Arenastaden. En av dessa *enskilda* anser att det är omotiverat att planera två linjer på samma spår. När den Gula linjen öppnar kommer invånare i västerort få sämre turtäthet, samtidigt som tågen under 2019 var överbelastade. Den *enskilde* menar att det ska vara bibehållen eller utökad turtäthet mellan Odenplan och Hässelby. Dessutom skulle en koppling till Gula linjen minska belastningen på T-centralen.

En annan *enskild* föreslår att den nya linjens spår vid Fridhemsplan förbinds med Gul linjes spår vid Hagastaden för möjlig vidare trafikering mot Arenastaden. Denne menar att ett sådant förslag ger fördelar genom ytterligare restids-/tillgänglighetsvinster, avlastning av centralen och kapaciteten på nya linjen utnyttjas bättre.

En *enskild* önskar att den nya linjen ska fortsätta från Fridhemsplan till slutstationen Odenplan där det sedan är möjligt att byta till Gula linjen, pendeltåg och Roslagsbanan.

I och med att Gula linjen och Roslagsbanan dras till Odenplan finns en risk att sträckan Fridhemsplan–Odenplan blir överbelastad, anser en *enskild*. Om Bromma flygplats läggs ned

tillkommer behov av kollektivtrafik västerut. Det bör därför utredas hur Älvsjölinjen skulle kunna förlängas från Fridhemsplan.

En *enskild* förespråkar Miljöpartiets förslag om att knyta ihop de två linjerna (Gula linjen och den nya linjen) via Norra Bantorget/Sabbatsberg. Detta förutsätter ytterligare en tunnelbanepattform i Odenplan.

Ett alternativ är att anlägga nya spår från Solna centrum via Gula linjen i Arenastaden till den Röda linjen i Bergshamra, anser en *enskild*. Därifrån kan linjen gå till Mörby centrum via Röda linjens spår.

En *enskild* föreslår en förlängning norrut från Arenastaden till Helenelund med stationsläge i Järvastaden och Silverdal. I framtiden kan det byggas ut till Täby.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna på förlängningar norrut och sammankopplingar, för detta uppdrag är dock avgränsningen att gå till Fridhemsplan. För att inte omöjliggöra framtida förlängning kommer projektet i det fortsatta arbetet att beakta detta vid utformning av Fridhemsplans station.

1.4.4 Förlängning söderut/koppla ihop med Grön/Blå linje

Flera *enskilda* anser att Älvsjölinjen bör kopplas ihop med Hagsätralinjen. En av dessa påpekar att det finns ett tunnelbanereservat på sträckan och att det dessutom borde ge ytterligare möjligheter för spårbunden tvärförbindelse, som i dagsläget är bristfällig. En *enskild* menar att en fördel med att koppla ihop till Hagsätralinjen är att det ger restidsvinster. Flera *enskilda* menar att detta skulle avlasta T-centralen. Boende både i Enskede och Högdalen/Rågsved skulle då enkelt kunna byta till pendeltåg.

En *enskild* anser att sträckningen bör förlängas från Älvsjö till Högdalen/Rågsved längst med befintligt spår vid väg 271. I sådana fall skulle ytan som i dagsläget disponeras av Shurgard istället kunna användas för en slutstation. På så sätt skulle även den framtida Blå linjen (nuvarande Gröna linjen) vävas in i en "kollektivtrafikringled". Detta då Stockholm saknar tvärförbindelser i de södra förorterna.

En *enskild* menar att det är möjligt att anlägga en ringlinje när Hagsätralinjen ska bli blå, med sträckningen Fridhemsplan-Rådhuset-T-Centralen-Kungsträdgården-Sofia-Gullmarsplan-Slakthusområdet (/.../)-Hagsätra-Älvsjö-Östberga-Årsta centrum-Södersjukhuset-Hornstull-Fridhemsplan.

En *enskild* föreslår att anslutningen till Fridhemsplans tunnelbana bör göras via Blå linjens spår och plattformar, alltså mellan Fridhemsplan och Rådhuset. På så sätt behöver inte Fridhemsplan bli en permanent ändhållplats för Älvsjölinjen. Om linjerna delar spår vid Fridhemsplan blir det senare även möjligt att dra linjen vidare norrut, t.ex. mot Kista.

En annan *enskild* föreslår att nya linjens spår vid Fridhemsplan förbinds med Blå linjens spår vid Stadshagen för trafikering mot Skärholmen/Barkarby eller Hjulsta. Detta ger fördelar genom ytterligare restids-/tillgänglighetsvinster, avlastning av T-centralen samt att kapaciteten på nya linjen utnyttjas bättre.

Det saknas en ringlinje, menar en *enskild*. Denne undrar varför det inte planeras, åtminstone till Stureby eller Svedmyra för att sammankoppla Röda och Blå linjen. Sedan kan linjen förlängas till Gröna linjen, Hökarängen eller Farsta. En annan *enskild* menar att en "Blå ring" kan skapas genom sträckan Fridhemsplan-Sofia-Gullmarsplan-Älvsjö-Liljeholmen-Fridhemsplan.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna på förlängningar söderut och sammankopplingar, för detta uppdrag är dock avgränsningen att gå till Älvsjö. För att inte omöjliggöra framtida förlängning kommer projektet i det fortsatta arbetet att beakta detta vid utformning av Älvsjö station.

1.4.5 Alternativa linjedragningar

Ett flertal *enskilda* ställer sig kritiska till att nuvarande förslag följer tvärbanans spår mellan Liljeholmen och Årstafältet. Några *enskilda* påpekar att det enligt samrådsunderlaget endast är två av de tänkta stationerna, Årstafältet och Östberga, som skulle ligga i områden som för nuvarande saknar mer utbyggda kommunikationer. Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberget och Älvsjö är redan knutpunkter med tunnelbana, pendeltåg, tvärbana och bussar. Flera *enskilda* påpekar att upptagningsområde och tillgänglighet för tunnelbanan är viktigt. Det vore önskvärt med en sträckning som ger bättre och framförallt nya anslutningar till fler människor. Ett flertal *enskilda* har därför inkommit med alternativa sträckningar och stationslägen vilka presenteras nedan.

Flera *enskilda* föredrar en föreslagen sträckningen Fridhemsplan-Hornstull-Södersjukhuset-Årsta centrum (Årsta torg)-Östberga-Älvsjö. Entréer föreslås placeras enligt nuvarande förslag för Fridhemsplan och Älvsjö. Förslag inkluderar entréer vid Hornstull (Hornstull och Heleneborgsgatan mot Reimersholme), Södersjukhuset (direkt in samt Rosenlundsgatan, Södra station), Årsta centrum (Årsta torg och tvärbanans station Årstafältet) samt Östberga (Östberga torg och Södra Årstafältet, Ersta gårdsväg). Med dessa entréer får förslagen anslutningar till samma trafikslag, det vill säga Grön, Blå och Röd tunnelbanelinje, bussar, pendeltåg och tvärbana.

Flera *enskilda* förespråkar en sträckning mellan Fridhemsplan-Marieberg-Hornstull-Liljeholmen-Årstaberget-Valla torg-Årsta-Östberga-Älvsjö.

Flera *enskilda* förespråkar en östlig dragning av linjen. En av dessa menar att det därmed går att undvika det dåliga sprickfyllda berget vid Fridhemsplan och den djupa krosszonen vid Liljeholmen som i båda fallen fördyrar och komplicerar bygget av tunnelbanan.

En *enskild* föreslår att en ny plattform för tunnelbanan byggs under de gamla vid Fridhemsplan. Linjen skulle fortsätta med en ny plattform under den gamla vid Hornstull, och det skulle också byggas en anslutning till Röda linjen via tunnlar som går söderut och sedan ansluter till tunneln mellan Hornstull och Liljeholmen. En annan *enskild* föreslår en dragning från Fridhemsplan via Liljeholmen till Skärholmen.

En *enskild* föreslår en sträckning mellan Fridhemsplan-Marieberg/Lilla Essingen-Gröndal-Hornstull/Aspudden-Rosenlundsgatan/Södersjukhuset-Årsta fältet/Valla torg-Östberga. Detta då linjen bör få stort upptagningsområde. Denne anser även att det är bättre att byta till tvärbana vid Gröndal än vid Liljeholmen.

En annan *enskild* föreslår sträckning mellan Solna-Karolinska-Fridhemsplan-Zinkensdamm-Södra station-Årsta/Valla torg-Östberga-Älvsjö. På så sätt ansluter tunnelbanan till tvärbanan och detta möjliggör en fortsättning via Stuvsta-Huddinge-Flemingsberg, mot Grödingebanan där avgrening kan ske mot gamla Södertörns flygflottlj.

En *enskild* föreslår en sträckning via Södersjukhuset och Årsta. Förslagsvis blir sträckningen (med möjliga förlängningar inom parentes): (Hagsätra-)Älvsjö-Östberga/Liseberg-Årstafältet-Årsta Centrum-Södersjukhuset-Hornstull-Fridhemsplan (-Adolf Fredrik-Odenplan-Roslagstull-Universitetet). Med Årstafältet avses ny station inom det blivande bostadsområdet, ej tvärbanans nuvarande station. Vidare anser denne att stationen i Årsta centrum bör få en entré i söder mot Valla Torg.

Sju stationer föreslås av en annan *enskild*: Fridhemsplan-Liljeholmskajen-Liljeholmen-Årstabergr-Östberga-Älvsjö-Älvsjö depå. I framtiden kan det även byggas ut till Kungens kurva eller Lindvreten.

En *enskild* anser att linjen bör dras i enlighet med Miljöpartiets förslag för Orange linje, det vill säga stationer i Liljeholmen, Hornstull och Marieberg.

En annan *enskild* anser att det behövs en förbindelse mellan Hägersten och pendeltågstrafiken samt Fridhemsplan, exempelvis genom att dra en tunnelbanelinje till Årstabergr. På så sätt skulle många kunna undvika att resa via T-centralen.

En *enskild* föreslår sträckning med stationerna Älvsjö-Östberga-Årstabergr-Liljeholmen-Fridhemsplan med fortsättning Karlberg. Den *enskilde* menar att förslaget innebär ökade kostnader för en tunnel med anslutning i Karlberg, men att det även ger besparingar jämfört med sträckningen som presenterades på samråd. Denne menar att ingen tunnelbanestation behövs i Älvsjö då Nynäshamnsbanans pendeltågsstation kan användas. Det behövs ingen tunnelbanestation i Årstabergr eftersom få behöver byta där.

En *enskild* föreslår dessutom att antingen grenar av linjen vid Solberga västerut förbi Fruängen och ansluta till Sättra/Skärholmen för vidare färd mot Norsborg, eller österut förbi arenorna vid Slakthusområdet och vidare mot Tyresö.

Kommentar: Regionen noterar de olika idéerna till sträckningsalternativ och tar med detta i fortsatt utredningsarbete. I utredningsarbetet kommer alternativa sträckningar att utvärderas mot projektmålen för att se vilket/-a alternativ som uppfyller detta på bästa sätt. Förlängningar utanför utredningsområdet studeras inte vidare i detta arbete men stationerna i Älvsjö och Fridhemsplan ska inte omöjliggöra sådan förlängning.

1.4.5.1 Stationsläge Hornstull

Ett flertal *enskilda* anser att det vore fördelaktigt med ett stationsläge i Hornstull, bland annat för att avlasta busstrafiken på Västerbron och Röda linjen samt för att skapa fler bytespunkter mellan tunnelbanelinjer. Flera *enskilda* menar även att ett stationsläge i Hornstull skapar en bättre koppling mellan Kungsholmen och Södermalm och en av dessa menar att det är onödigt att inte göra detta när tunneln under Riddarfjärden ändå ska byggas. En *enskild* föreslår även att SL vid vissa avgångar kan hoppa över att stanna vid Hornstull för att snabbare passera förbi. En annan *enskild* önskar att en station i Hornstull kombineras med en entré i Marievik.

En *enskild* föreslår att Hornstulls station får en entré vid Pålsundsparken i norr samt i förening med Hornstulls nuvarande västra entré.

Kommentar: Förslaget tas vidare i utredningsarbetet. En analys planeras som utvärderar hur bland annat kollektivtrafikresandet påverkas av en station i Hornstull.

1.4.5.2 Stationsläge Södersjukhuset/Södermalm

Ett flertal *enskilda* anser att det vore fördelaktigt med ett stationsläge vid Södersjukhuset och ett vid Södra station. En station vid Zinkensdamm (Röda linjen) anses också lämplig. En *enskild* menar att en sådan dragning skulle skapa större redundans i systemet med fler bytespunkter istället för att centrera till Årstabergr och Liljeholmen. Linjen behöver inte heller dras parallellt med tvärbanan, vilket hade gjort tveksam nytta. En annan *enskild* menar att ett stationsläge vid Södersjukhuset också skulle innebära en direkt koppling mellan Södersjukhuset och Nya Karolinska. En *enskild* menar att stationsläget vid Södersjukhuset skulle kunna ha entréer som

betjänar Södersjukhuset och bostäderna kring Tanto. En entré mot Rosenlundsgatan skulle även ge ännu ett alternativ till byte till pendeltåg.

Kommentar: Förslag om stationsläge vid Södersjukhuset/Södermalm noteras och studeras som ett tänkbart stationsläge.

1.4.5.3 Stationsläge Marieberg/Lilla Essingen

Flera *enskilda* anser att det vore fördelaktigt med ett stationsläge vid Marieberg/Lilla Essingen. Detta då Marieberg har stort behov av kollektivtrafik och en nedläggning av Bromma flygplats skulle möjliggöra hög och tät bebyggelse vilket ökar behovet ytterligare. En av dessa *enskilda* påpekar att ett sådant stationsläge skulle innebära restids-/tillgänglighetsvinster, avlastning av centralen och att kapaciteten på den nya linjen utnyttjas bättre. En *enskild* menar att det är strategiskt även då det ska byggas nya bostäder i området. En annan *enskild* anser att en station som sluter samman med tvärbanan i Gröndal är fördelaktig. Detta då det är stort upptagningsområde.

En *enskild* påpekar att stationsläge i Marieberg kan ge smidig omstigning till stombuss 1.

En *enskild* ser gärna hållplatser även vid Reimersholme/Långholmen och Trekanten. Vidare framhäver denne att tunnelbanenätet inte enbart ska understödja utbyggnaden av bostäder utan även tillgodose god tillgänglighet till samtliga samhällsfunktioner och områden.

En annan *enskild* anser att sträckan från Fridhemsplan till Liljeholmen är en lång sträcka utan någon station och att det därför blir mer som en pendeltågslinje. Denne menar att området mellan dessa stationer, det vill säga Marieberg, Lilla Essingen och Stora Essingen, kommer sakna spårbunden kollektivtrafik. Den *enskilde* anser att Region Stockholm nu bör ha framförhållning när det gäller framtidens behov av spårtrafik och att det bör byggas en station i Marieberg.

Kommentar: Förslaget tas vidare i utredningsarbetet. En analys planeras som utvärderar hur bland annat kollektivtrafikresandet påverkas av en station i Marieberg.

1.4.5.4 Stationsläge Solberga respektive Västberga

Flera *enskilda* anser att det är olyckligt att inte en station planeras vid Solberga mellan Östberga och Älvsjö. I området finns i dagsläget endast busstrafik, som är överbelastad. Önskan är att utredningen tar med förslag om station i Solberga.

En *enskild* önskar en station i Västberga eftersom området i dagsläget är överbelastat med trafik samtidigt som förutsättningarna för att gå och cykla är dåliga. Denne menar även att en tunnelbanestation i området skulle underlätta för arbetspendling. En annan *enskild* anser att stationsläge i Västberga är positivt då tron finns att området inom några år kommer att bebyggas.

Kommentar: Flera olika korridorer och stationslägen kommer att studeras i utredningen. En sträckning från Älvsjö mot Solberga och Västberga bör kunna vara ett av dessa alternativ att studera.

1.4.5.5 Stationsläge Rådhuset

En *enskild* anser att ett stationsläge vid Rådhuset är att föredra då det skulle motverka onödig trängsel på Fridhemsplan. Vidare är det gångavstånd mellan Rådhuset och området runt centralen. Sträckningen möjliggör förlängning norrut, vidare via Norra bantorget vidare mot Sankt Eriksplan eller Odenplan, för bytesmöjligheter.

Kommentar: I utredningsarbetet har regionen haft Fridhemsplan som utgångspunkt för sin avgränsning. Att ändra inriktning mot Rådhuset skulle kunna fungera väl för många resenärer men stöds inte av

övergripande inriktningar som RUF 2050 där Fridhemsplan lyfts fram som regional bytespunkt.

1.4.5.6 Övriga stationslägen

Några *enskilda* önskar ett stationsläge vid Västerbroplan/Rålambshov. En *enskild* anser att ett sådant läge skulle kunna avlasta busstrafiken.

Andra förslag på stationslägen är Reimersholme, Sankt Eriksplan samt entré i Gröndal.

Flera *enskilda* föreslår en station vid Valla torg. En av dessa anser att sträckning mot Älvsjö avgör vilket stationsläge av Årstafältet och Valla torg som är bäst för denna anslutning till tvärbanan. Denne föreslår två entréer, den södra vid tvärbanestationen och den norra så långt norrut i Årsta som möjligt, mot Årstavägen.

Kommentar: Flera olika korridorer och stationslägen kommer att studeras i utredningen. De stationslägen som nämns, med undantag för Sankt Eriksplan som ligger utanför utredningsområdet, bedöms i det fortsatta arbetet.

1.4.6 Synpunkter på entréer

En *enskild* föreslår en entré i Liljeholmen mot nuvarande tvärbana och bussar samt en vid norra delen av Årstadal. En annan *enskild* anser att stationen vid Liljeholmen bör ha en entré från Gröndal. En *enskild* föreslår att Liljeholmens station förläggs så att den västliga uppgången kommer upp vid Liljeholmens norra utgång. Stationens östliga uppgång mot Sjövikstorget-Årstadal/Marievik. Detta motiveras med att Årstadal/Marievik har många boende och arbetsplatser, samt det ska bebyggas mer.

Gällande station Östberga önskar en *enskild* en tunnelbaneentré kring Juliaborg då det är en knutpunkt för många bussar. Denne anser att det är viktigt att Östbergas station går att nå från både Stamgatan/Stamtorget och från Östbergatorgets närhet, t.ex. andra sidan gångtunneln/Östbergabackarna sett från Östberga torg. En annan *enskild* föreslår en entré i Gamla Östberga och en annan närmare Liseberg. Detta för att bussarna i rusningstrafik är fulla. En *enskild* föreslår även en entré vid Östbergahöjden. Ytterligare en *enskild* föreslår en entré mot Örby Slott. En *enskild* menar att det är viktigt att det befintliga kulturhuset på Östberga torg bevaras. En *enskild* anser att stationen bör ligga västerut för att kunna ha entré både vid Östberga och Västberga.

En *enskild* anser att det viktigaste är att det parkeringsområde som är nära Årstabergr station nyttjas för t.ex. entré. En *enskild* menar att stationen bör ha en gång i berget bort till Sjöviksbacken/Sjöviksvägen, då det är ett bostadsområde, skola och arbetsplatser i närheten.

En *enskild* menar att Årstabergrs sydöstra utgång bör ansluta till pendeltågsstationen och tvärbanan. Nordvästliga utgången bör läggas så att man kan komma ut vid Sjöviksbäckens topp.

Flera *enskilda* önskar att tunnelbanans dragning planeras så att tillgång till tunnelbana underlättas för "Årsta city", det vill säga kring Årsta torg, Kulturhuset, Årsta Folkets hus, Årsta kyrka och närliggande näringsverksamhet. Stationen bör förläggas med en entré mot Årsta torg/Årstavägen/Siljansvägen och en entré mot Årstafältet/Vallatorg. Den *enskilde* föreslår att stationen ska heta "Årsta kyrka". En annan *enskild* menar att bra placering av hållplats är i linje med gamla Götalandsvägen på Årstafältet.

En *enskild* önskar att Älvsjö station placeras så att bytesmöjligheter till buss, spårväg och pendeltåg blir optimala. En utgång mot Stockholmsmässan och en utgång mot Älvsjöstranden åt andra hållet.

En *enskild* anser att en stationsentré i Älvsjö bör placeras mitt på torget så att bussar och pendeltåg knyts ihop med den service som finns i Älvsjö. En *enskild* förespråkar även en stationsentré vid den norra änden mot bron där Göta Landsvägsviadukten ligger. En entré i norra delarna av Älvsjö skulle kunna leda till att fler börjar pendla med kollektivtrafik istället för med bil.

Flera *enskilda* föreslår att en entré i Älvsjö placeras nedanför Älvsjös gårdsväg och i anslutning till Mässvägen/Stockholmsmässan. En sådan placering skulle kunna möjliggöra byte mellan tunnelbana och buss utan att det blir trångt på pendeltågsstationen och torget. Det skulle dessutom innebära att det blir möjligt att bygga ihop andra stadsdelar, framförallt Älvsjö-Örby över Huddingevägen. En *enskild* föreslår även en entré söderut mot villaområdet söder om Älvsjövägen.

En *enskild* menar att det bör finnas en uppgång vid Liljeholmsvägen på tvärbanan och en södra ingång från Liljeholmsgallerian. Samt att det bör finnas en förlängd gångtunnel under Södertäljevägen med en uppgång på Årstaängsvägen.

En *enskild* föreslår att stationen vid Årstaberget får en uppgång norrut vid korsningen Hildebergsvägen-Sjöviksbacken. En södra uppgång under pendeltågspåret, Årstaberget.

Kommentar: Lokaliseringsutredningens huvudsyfte är att utreda och konsekvensbedöma flera olika korridorer mellan Fridhemsplan och Älvsjö för att finna den korridor som är bäst lämpad för en utbyggnad av tunnelbanan. I lokaliseringsutredningen studeras flera tänkbara lägen och utformningar av stationer där vi sedan väljer en tänkbar stationsutformning per stationsområde för att kunna utvärdera hela korridoren.

Regionen noterar synpunkterna och beaktar dessa i nästa skede i planeringsprocessen då underlaget har fördjupats bland och en detaljutformning av stationsentréer, biljetthallar etcetera kan genomföras. Ambitionen är att entréer placeras vid viktiga målpunkter som t.ex. köpcentrum, skolor, idrottsanläggningar etcetera men också närhet till annan kollektivtrafik som bussar, pendeltåg och spårväg.

1.4.7 Synpunkter på stationsutformning

Några *enskilda* vill betona vikten av väl utformade och planerade bytespunkter. En av dessa anser att bytespunkter bör spridas mellan tunnelbanelinjerna så att det blir tre stationer som trafikeras av två linjer: Blå/Grön linje vid Fridhemsplan, Blå/Älvsjö vid Rådhuset och Grön/Älvsjö vid Sankt Eriksplan. En del *enskilda* anser att fokus bör läggas på att Årstaberget ska bli en välfungerande knutpunkt.

En *enskild* anser att långa underjordiska gångar mellan entréer och transitställen ska undvikas, då detta inte lämpar sig för en modern funktionell infrastrukturstad som Stockholm. Den *enskilde* anser att detta är viktigt främst vid stationerna Fridhemsplan, Liljeholmen och Årstaberget.

Några *enskilda* betonar att det är viktigt att de nya stationerna konstrueras så att det går så fort som möjligt att nå tågens plattform från gatunivå. Detta kan uppnås genom att förlägga stationerna så nära gatunivå som möjligt. Detta gäller särskilt vid bytesstationer. Byten mellan tunnelbanelinjer bör vara möjliga direkt mellan plattformar, utan omvägar gångtunnel, biljetthall eller att resenärer måste passera spärrar.

Gällande arkitekturen för stationerna önskar en *enskild* att projektet tar inspiration till exempel från tunnelbanestationerna i centrala Moskva.

En *enskild* föreslår att stationen vid Fridhemsplan får en plattform bredvid den befintliga plattformen. Detta möjliggör ett snabbt byte mellan linjer genom att gå tvärs över plattformen. Denne menar att det som behövs är fyra kilometer extra spårtunnlar och ett mellanplan för gång på ena sidan för anslutning till gemensamma rulltrappor till gatunivå.

Kommentar: När det gäller stationsutformning finns det många aspekter att ta hänsyn till som t.ex. bytesfunktion till annan tunnelbanelinje men också till annan kollektivtrafik. Regionens ambition är att i möjligaste mån åstadkomma korta bytestider bland annat genom att förlägga en ny station nära markytan eller att förbindelsetunnlar blir så korta som möjligt. Frågorna kommer att detaljstuderas närmare i nästa skede i planeringsprocessen. Se även kommentar under 1.4.6.

1.4.8 Synpunkter på stationslägen

En *enskild* anser att det vore bra att utnyttja parken i hörnet Drottningholmsvägen/Fridhemsgatan för stationsläget vid Fridhemsplan.

Kommentar: Regionen noterar synpunkten. Utformningen av stationerna är något som kommer att fördjupas i nästa skede.

En *enskild* anser att Älvsjö station bör kopplas ihop med pendeltågsstation och den nya tvärbanestationen.

Kommentar: Ambitionen är att koppla ihop med pendeltåg och framtida Spårväg Syd.

En *enskild* har haft en felaktig uppfattning om att det redan varit beslutat att en ny linje ska dras till Östberga, vilket inte verkar vara fallet baserat på samrådsunderlaget. Östberga har dåligt kollektivtrafikutbud samtidigt som det planeras tusentals nya bostäder samt att Årstafältet ska bebyggas.

En annan *enskild* föreslår att en entré vid Östberga station placeras kring området nära Östberga torg alternativt Liseberg. Ytterligare ett alternativ är närmare fältet, vid infarten mot Östberga.

Kommentar: En station i Östberga studeras vidare i fortsatt arbete. Denna kan utformas med entréer som förslagsställaren anger men också till exempel med en koppling mot Årstafältet.

En *enskild* anser att stationen Årstafältet bör vara Årsta torg.

Kommentar: Årstafältet är ett stort område för ny exploatering där det kommer att krävas ny kollektivtrafikförsörjning. En placering av stationen kommer att utredas vidare med hänsyn till var den bäst gör nytta för befintliga och tillkommande boende och arbetande.

En *enskild* anser att plattformen vid Fridhemsplan bör anläggas så att den nås från mellanplanet mellan Gröna och Blå linjen. Samt så att den kan förlängas som en "underjordisk buss 4" mot Sabbatsberg-Odenplan-KTH-Frihamnen. Även en förlängning mot Hornsberg-Traneberg-Bromma flygplats-Beckomberga-Vällingby anses möjlig.

Kommentar: Hur Fridhemsplans station ska utformas kommer att studeras vidare. En förlängning finns inte med i projektets uppdrag men ska inte omöjliggöras.

En annan *enskild* påpekar att det är av vikt att ha ordentligt med plats för spår att vända på bortom ändstationerna då det påverkar kortaste turtäthet.

Kommentar: Utgångspunkten i dagsläget är att tågen ska kunna vända vid plattformen på ändstationerna Fridhemsplan och Älvsjö eftersom det är den snabbaste lösningen. Möjligheten till uppställning behöver också studeras.

1.4.9 Synpunkter på störningar och intrång i bygg- och driftskede

En *enskild* undrar hur boende kommer att påverkas under både bygg- och driftskedet, till exempel gällande vibrationer och eventuella skador på fastigheter.

En annan *enskild* undrar var sprängmassorna från den nya tunnelbanebyggnationen ska tas ut. Denne ställer sig frågande till att miljökostnaderna finns med i kalkylerna, eller om byggnationens påverkan exkluderats från miljökonsekvensberäkningarna (vilket gjordes för Förbifart Stockholm).

Kommentar: Störningar under bygg- och driftskede är något som i dagsläget bedöms övergripande men i senare skede när lokaliseringen är beslutad kan bedömas utifrån påverkan på enskilda. I utredningsarbetet tas en masshanteringsplan fram och konsekvenserna av bygget bedöms. Regionen gör bedömningen att det är viktigt att i tidigt skede påbörja detta arbete så att rätt avvägningar och åtgärder kan vidtas.

1.4.10 Synpunkter på det fortsatta arbetet

En *enskild* önskar att det till nästa samråd tas fram en detaljerad områdeskarta med tänkbara placeringar av entréer som allmänheten kan få tycka till om.

En *enskild* anser att när nya hållplatser planeras bör dessa placeras så att så många som möjligt får relativt nära till dessa.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna och tar med dessa i det fortsatta arbetet. Allt eftersom förslagen utreds kan också dessa presenteras tydligare och det är lättare att lämna specifika synpunkter.

1.4.11 Övriga synpunkter

En *enskild* föreslår att arbetet med den nya linjen ska inkludera en fjärrtågsstation som kan avlasta Stockholm central. En sådan station skulle kunna anläggas vid Älvsjö alternativt Årstadals station eller Liljeholmen med tillhörande stickspår till stambanan. En sådan plan skulle kunna inkluderas i planarbetet för Liljeholmen och Liljeholmsbron. Ett stationsläge söder om söder är positivt då det bland annat kan öka upptagningsområdet och avlasta Getingmidjan.

Kommentar: En etablering av en fjärrtågsstation faller inte inom ramarna för projektet.

En *enskild* menar att tunnelbanan som finns idag och byggdes tidigt har vissa begränsningar och menar att den utbyggnad som nu ska byggas inte behöver ha begränsningar utan man bör satsa på fordon som är bredare och andra tekniska val såsom överliggande kontaktledning och största tillåtna hastighet på 100-120 km/h. Man bör även satsa på plattformsdörrar, förarlösa tåg osv.

En annan *enskild* menar att tunnelbanan som nu ska byggas bör byggas utan begränsningar, man bör till exempel satsa på fordon som är bredare än dagens och andra tekniska val.

Kommentar: I uppdraget till projektet är utgångspunkten att planera för motsvarande system som på övriga tunnelbanelinjer. Regionen noterar i likhet med synpunktslämnarna att det sker en utveckling mot

till exempel förarlösa tåg. I valet av lokalisering tas inte ställning till val av fordon men för det fortsatta arbetet och strategi för val av depå är detta en viktig fråga.

En *enskild* undrar vad regionen och staden vill göra med marken söder om Älvsjö station, bygga nytt sjukhus? Denne undrar även om mässhallarna i Älvsjö ska ligga kvar eller flyttas. Den *enskilde* undrar vidare om det finns tankar på en regional knutpunkt i Älvsjö där de regionala tågen kan vända och det är möjligt att byta mellan pendeltåg, tunnelbana, spårvagn och buss.

Kommentar: Att omgivande mark och mässverksamhet kan utvecklas har stor betydelse för projektet. Regionen baserar sina trafikprognoser på att det ska tillkomma ett stort antal bostäder och arbetsplatser i Älvsjö. Hur dessa ska placeras är dock en fråga för Stockholms stad. Älvsjö station är och kommer att vara en viktig bytespunkt. Regionen planerar även för Spårväg Syd och avser att tillsammans med även staden och Trafikverket utreda hur bytespunkten kan utvecklas och kopplas till bostäder och arbetsplatser.

En annan *enskild* föreslår att den befintliga bussterminalen i Älvsjö flyttas till de stora parkeringsytorna som finns mellan studentbostäderna och mässan. När det gäller spårvagnarna kan de ha sin station där nuvarande busstation ligger i dagsläget. De kan då åka ut via Johan skyttes väg och vidare ut på Älvsjövägen.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna. Spårvägen hanteras av regionen i ett separat projekt och bussterminalfrågan av trafikförvaltningen inom regionen.

En *enskild* undrar ifall alternativa trafikslag, som ger liknande eller högre nyttor men till lägre investeringskostnad, har studerats. Detta skulle exempelvis kunna vara stombusstrafik eller spårvägstrafik i stråket Älvsjö-Östberga-Årstafältet-Årstaberget-Liljeholmen-Hornstull-Västerbroplan-Fridhemsplan-St Eriksplan-Nya Karolinska sjukhuset.

Kommentar: Åtgärdsvalet att det är trafikslaget tunnelbana som ska planeras togs i samband med Sverigeförhandlingen och är en utgångspunkt i arbetet. (Se även 1.4.2)

En annan *enskild* föreslår att Huddingevägen, i samband med byggnationen av tunnelbanan, ska grävas ned och gå parallellt med Södra länken. Denne anser även att Magelungsvägen ska göras om till stadsgata från Älvsjö mot Högdalen. På så sätt skapas möjligheter till ny bostadsutveckling samtidigt som Älvsjö-Örby-Hagsätra/Rågsved och Högdalen kopplas samman. Tvärbanan kan då förlängas från Älvsjö mot Fagersjö-Hökarängen-Skarpnäck och Tyresö vilket förbättrar tvärförbindelsen till söderort.

Kommentar: Detta faller inte inom ramarna för projektet utan är en fråga för stadens stadsutvecklingsplaner för Älvsjö.

En *enskild* undrar vilken färg den nya linjen ska tilldelas. Denne påpekar att det är viktigt att personer med nedsatt syn ska kunna skilja på färgerna. Den *enskilde* föreslår att pendeltågen tilldelas en annan färg, t.ex. svart, så att den nya linjen kan bli rosa. Ett annat förslag är att Nockebybanan, Saltsjöbanan, Lidingöbanan och Spårväg City byter färg till grå. Dessa linjer har redan färger som liknar varandra.

Den *enskilde* föreslår även en ny spårförbindelse i form av en tunnel som börjar vid Älvsjödepån och sedan ansluter till tunnelbanestationen Älvsjö. Detta skulle innebära effektivare vagntransporter med nya vagntyper. Den *enskilde* har också förslag om Spårväg Syd och framtida spårvagnslinjer.

En annan *enskild* ställer sig frågande till varför linjen ska vara röd.

Kommentar: Det har inte gjorts något ställningstagande gällande färg för den nya linjen ännu.

En *enskild* föreslår att ytan mellan Årstaberget och Älvsjö utreds eftersom tunnelbanan denna del av sträckan skulle kunna gå ovan mark och på så sätt bli mindre kostsam.

Kommentar: Områdena söder om Årstaberget är till stor del bebyggda eller planerade för utbyggnad med nya bostäder och arbetsplatser, som t.ex. Årstafältet. En planering med förtätning av befintlig bebyggelse vid Östberga pågår också. På grund av den påverkan på omgivningen som en ytligt förlagd tunnelbana bedöms ge anses det inte vara ett lämpligt alternativ.

En *enskild* har förstått det som att som en följd av den nya planeringen så kommer nuvarande Gröna linje 19 mellan Hässelby och Hagsätra inte längre att gå till Hagsätra, utan vända vid Gullmarsplan. Det innebär att de som vill åka från Hagsätra mot Hässelby och omvänt måste byta tåg vid Gullmarsplan. Denne anser att detta är en tydlig försämring och att nuvarande Grön linje 19 mellan Hässelby och Hagsätra ska bevaras och kvarstå oförändrad även efter utbyggnaden. Den kan vara parallell med den utbyggda Blåa linjen och en förstärkning till Hagsätra, precis som nya Gula linjen planeras vara parallell med nuvarande Gröna linjen till Farsta strand respektive Skarpnäck.

Kommentar: Det kommer inte vara möjligt att låta Grön linje 19 att kunna gå längre än till Gullmarsplan i framtiden. Den nuvarande Gröna linjens sträckning mellan Gullmarsplan och Sockenplan kommer att rivas i och med utbyggnaden av tunnelbana till Nacka och söderort.

En *enskild* undrar om byggnationen av linjen även kommer inbegripa ytterligare en spårdragning till/från Aspudden. Denne undrar om detta stämmer och i så fall, om det diskuterats en till entré till tunnelbanan i Aspudden.

Kommentar: En sådan spåranslutning från den nya tunnelbanelinjen och till befintlig Röd linje vid Aspudden har tidigare utretts och kommer att finnas med som ett alternativ. Idéen är att kunna trafikera med en ny linje från Skärholmen till Fridhemsplan. Någon ny entré vid Aspudden har inte varit aktuell hittills.

En *enskild* menar att det kommer bli aktuellt med ytterligare en järnvägstunnel genom Stockholm om regional- och pendeltågstrafik runt Stockholm fortsätter expandera. Denne menar att spårkapaciteten från Järna genom Stockholm kommer slå i taket och det behövs således en plan för hur man optimalt skulle placera ytterligare en tågtunnel. Denne påpekar att en variant vore att lägga en pendeltågsgren istället för tunnelbana i den nya tunneln mellan Älvsjö och Fridhemsplan med anslutning i Karlberg. Detta menar den *enskilde* har fördelar då det blir färre behov av byten, från start integrerad med resandeströmmar, vilket ger högt kapacitetsutnyttjande och det blir en avlastning för centralen. Det blir dessutom lättare att bygga ut stationer norrut och söderut och tunneln kommer vara integrerad i regionens järnvägsnät.

Samma *enskild* menar att järnväglösningar har större flexibilitet än tunnelbanelösningar, då man kan använda samma spår för pendeltåg och regionalståg. Denne menar även att tågtunneln kan erbjuda bytespunkter, då det anses bättre att leda pendlare förbi ett antal bytespunkter än att möjliggöra ett första byte vid Älvsjö.

Kommentar: Projektet har i uppdrag att ta fram en lokaliseringsutredning för en ny tunnelbana på sträckan Fridhemsplan-

Älvsjö. Tunnelbanan har en primärt lokal funktion mellan olika delar inom Stockholm medan regionaltåg har en annan funktion på längre avstånd. Behovet av en ny järnvägssträckning tar inte lokaliseringstuderingen ställning till.

