

Tunnelbana till Älvsjö

Sammanställning och bemötande av
inkomna synpunkter i
samrådsprocessen under perioden
21 februari – 21 mars 2023

Titel: Tunnelbana till Älvsjö

Uppdragsledare: Per Reiland

Projektledare: Åsa Von Malmborg

Bilder & illustrationer: Region Stockholm, förvaltning för utbyggd tunnelbana

Dokumentid: 7100-C72-22-00001

Diarienummer: FUT 2022-1349

Utgivningsdatum: 2023-08-30

Distributör: Region Stockholm, förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT)

Box 45 436, 104 31 Stockholm. Tel: 08 737 25 00. E-post: nyatunnelbanan@regionstockholm.se

Innehållsförteckning

1	Projektbakgrund.....	4
2	Samrådsprocessen.....	4
3	Inkomna samrådssynpunkter och Region Stockholms bemötande.....	5

1 Projektbakgrund

En helt ny tunnelbanelinje mellan Fridhemsplan och Älvsjö binder ihop centrala och södra Stockholm. Det gör att 48 500 nya bostäder med hållbara kommunikationer kan byggas. Linjen ger nya resmöjligheter med smidiga bytespunkter till annan kollektivtrafik samtidigt som T-centralen och röd linje avlastas. Den nya linjen utformas fristående från övriga linjer och med ny teknik. Vid stationerna skapas bytespunkter där olika trafikslag knyts samman. På flera ställen utmed linjen pågår stadsutveckling.

Planeringen av en ny tunnelbanelinje till Älvsjö har pågått sedan 2020 och beräknas ta cirka 5 år. År 2020–2022 pågick ett utredningsarbete av möjliga sträckningar och stationer.

I december 2021 föreslog Region Stockholm att linjen får stationerna: Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberget, Årstafältet, Östberga och Älvsjö.

Byggstart planeras till 2025 under förutsättning att nödvändiga tillstånd är klara. När spaden sätts i marken är byggtiden drygt 9 år. Läs mer om projektet på webbsidan, (<https://nyatunnelbanan.se/sv/alvsjo/>).

2 Samrådsprocessen

Samråd utförs löpande under hela planeringsprocessen för att informera om den planerade utbyggnaden och inhämta synpunkter till utredningsarbetet om lokalisering och utformning av anläggningen. Följande samråd har hittills genomförts inom projektet:

- Samråd gällande lokaliseringsutredning, perioderna 2 juni–30 juni 2021 och 2 november – 6 december 2020.
- Samråd gällande lokalisering av stationslägen och stationsuppgångar, perioden 1 juni – 29 juni 2022.
- Samråd gällande arbetsområden, arbetstunnlar och lokalisering av depå, perioden 21 februari – 21 mars 2023.

Under samrådsperioden 21 februari – 21 mars 2023 har det varit möjligt att lämna synpunkter via en samrådsportal på nätet, på Facebook samt via brev och e-post. Det har även hållits tre öppna hus: den 8 mars 2023 på Stadsarkivet i Liljeholmen, den 9 mars 2023 på Johan Skytteskolan i Älvsjö och den 15 mars 2023 på Kungsholmens bibliotek i Fridhemsplan. På öppet hus har det funnits möjlighet att ta del av samrådsmaterialet, ställa frågor och lämna synpunkter.

Regionen har även inför och under samrådsperioden haft riktade samrådsmöten med ett antal särskild berörda intressenter. Totalt har cirka 275 synpunkter lämnats från allmänhet och olika intressegrupper under denna samrådsperiod. Samtliga synpunkter har sammanfattats och redovisas samt bemöts i samrådsredogörelsen.

2.1 Samrådsrets

Samrådsretsen för samrådet gällande arbetsområden, arbetstunnlar och lokalisering av depå består av de som anses bli berörda. Samrådsretsen har i detta projekt utgått från 150 meter från tunnelbanelinjen, etableringsområden och arbetstunnlarna i vardera riktningen och brev med information har skickats till alla inom området.

3 Inkomna samrådssynpunkter och Region Stockholms bemötande

3.1 Myndigheter och organisationer

3.1.1 Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen saknar en tydlig utvärdering av alternativen med hänsyn till de miljöaspekter som ingår i prövningen av järnvägsplanen utifrån en miljöbedömning. Länsstyrelsen anser att det tydligare behöver framgå vad som skiljer alternativen åt i fråga om miljöeffekter och konsekvenser med hänsyn till 2–5 kap. och 7 kap. miljöbalken.

Alternativen behöver även tydligare utvärderas i förhållande till genomförbarhet, byggbarhet och kommande tillståndsprövningar. Vidare saknar länsstyrelsen en jämförelse av alternativen när det kommer till byggtid, för att få en uppfattning om hur länge störningarna kommer att pågå.

Kommentar: Region Stockholm tackar för synpunkterna och tar med sig dessa i det fortsatta arbetet. När det gäller val av lokalisering är det ett flertal olika parametrar som styr. I början av samrådet är inte all miljöpåverkan känd, utan syftet med samrådet är dels att inhämta synpunkter från de som kan bli berörda, dels att redovisa de huvudsakliga skillnaderna i miljöpåverkan mellan alternativen. Region Stockholm kommer att utreda miljöpåverkan under bygg- och driftskedet för valt alternativ vidare inför det samråd som kommer att hållas i slutet av året, då såväl utformning som förväntad miljöpåverkan kommer att redovisas.

3.1.2 Trafikverket

3.1.2.1 Riksintresse för kommunikation

Alternativa lokaliseringar av arbetsområde, arbetstunnlar och depåområde berör riksintresset väg och järnväg. Anläggning av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen.

Trafikverket anser att potentiella konflikter mellan infrastruktur för väg och järnväg behöver utredas och hanteras i tidigt skede för att säkerställa genomförbarhet. Intrång i skydds-zoner på Trafikverkets infrastruktur ska undvikas.

3.1.2.2 Arbetsområde och arbetstunnlar

Liljeholmshamnen

Förslaget för etableringsområde påverkar järnvägsspåren till Liljeholmen. Trafikverket ser det inte som möjligt att stänga av Liljeholmsspåret fram till Cementa. Det kräver ett nedläggningsbeslut av spåret, som är taget av Trafikverket samt att Cementa fysiskt har flyttat från Liljeholmen. Det kräver även att Region Stockholms Trafikförvaltnings behov av fordonstransporter mellan nationella järnvägen och trafikförvaltningens spårsystem är löst.

Nybodadepån

Arbetstunneln berör Essingeleden. Påverkan på berg-, konstruktions- och geoförhållanden behöver utredas. Under genomförandet behöver påverkan på Trafikverkets anläggning utredas. Det är framför allt vibrationer och grundvattennivåer som bedöms som viktiga att utreda.

Årstakrossen

Föreslaget etableringsområde ligger till större delen på Trafikverkets mark. Området är strategiskt viktigt för Trafikverket. För att Trafikverket ska kunna ta ställning till om Trafikverket kan ge ett temporärt arrende, om det inte är till olägenhet för Trafikverkets verksamhet, behöver mer underlag tas fram. Arbetstunneln föreslås lokaliseras under Södra länken. Förutsättningen för denna lokalisering för arbets- och huvudtunnlar får inte påverka Södra länken avseende berg-, konstruktions- och geoförhållanden. Trafikverket förutsätter att en redovisning av hur våra anläggningar kommer att påverkas av vibrationer och grundvattennivåer under genomförandeskedet tas fram.

Älvsjö, norr om mässan

Konsekvensen och påverkan av att etableringsområdet ligger nära Stambanan bör utredas. Föreslagen yta är för översiktligt beskriven för att Trafikverket ska kunna bedöma om ytan är lämplig för ändamålet.

Älvsjö IP:s grusplan

Konsekvensen och påverkan av att etableringsområdet ligger nära Nynäsbanan bör utredas. Föreslagen yta är för översiktligt beskriven för att Trafikverket ska kunna bedöma om ytan är lämplig för ändamålet.

3.1.2.3 Lokalisering av depå

Beroende på var lokaliseringen sker ska hänsyn till Trafikverkets verksamhet tas i beaktan.

3.1.2.4 Geoteknik och geohydrogeologi

När markarbeten ska utföras nära väg- och järnvägsområdet, samt åtgärder som kan påverka grundvattennivån, är det viktigt att säkerställa att anläggningarna inte riskerar att påverkas negativt.

Kommentar: Synpunkterna noteras och beaktas i kommande planering. Region Stockholm har en löpande dialog med Trafikverket och kommer att teckna ett avtal kring den samordning som krävs kring tunnelbanans planering och fortsatta utbyggnad.

Liljeholmshamnen: Region Stockholm tackar för synpunkterna och tar med sig dessa i det fortsatta arbetet om detta alternativ blir aktuellt.

Nybodadepån: I kommande skeden kommer påverkan på befintliga anläggningar avseende vibrationer, grundvatten etcetera att utredas vidare om detta alternativ blir aktuellt.

Årstakrossen: Om denna arbetstunnel blir aktuell kommer en fördjupad dialog kring om och hur samordning med Trafikverkets behov på platsen kan åstadkommas att inledas. I kommande skeden kommer påverkan på befintliga anläggningar avseende vibrationer, grundvatten etcetera att utredas vidare.

Älvsjö Norr om mässan och Älvsjö IP:s grusplan: I kommande skeden kommer påverkan på stambanan respektive Nynäsbanan att utredas vidare om något av dessa alternativ blir aktuella.

Lokalisering av depå: Region Stockholm tackar för synpunkten. Det kommer att hållas ett lokaliseringssamråd för depå under hösten 2023, där flera alternativ på depålågen kommer att presenteras. Eventuell påverkan på Trafikverkets anläggningar kommer att utredas och fortsatt dialog med Trafikverket kommer att hållas i denna fråga.

Geoteknik och hydrogeologi: Region Stockholm tackar för synpunkten. I kommande skeden kommer påverkan på väg och järnväg från markarbeten samt påverkan på grundvattennivå att utredas vidare.

3.1.3 Stockholms stad, fastighetskontoret

Fastighetskontoret förvaltar Älvsjö IP.

Stockholms stads fastighetskontor nämner i sitt yttrande att den yta inom Älvsjö IP som föreslagits som etableringsyta och tunnelpåslag måste, om den tas i anspråk, ersättas med annan motsvarande yta under den tid som byggnation pågår på tunnelbaneprojektets bekostnad.

Idrottsverksamheten på angränsande ytor kan utsättas för störningar och säkerheten måste säkerställas av tunnelbaneprojektet. Om påverkan visar sig bli påtaglig och hindra nuvarande användning, kommer ytterligare ersättningsytor behöva ordnas och bekostas av projektet.

Kommentar: Region Stockholm tackar för synpunkterna. I kommande skeden kommer påverkan på idrottens förutsättningar och trafikfrågor att utredas vidare om alternativ Älvsjö IP grusplan väljs. Förutsättningar för oskyddade trafikanter och behov av anpassningar kommer särskilt att studeras.

3.1.4 Älvsjö AIK fotbollsförening

Föreningen bedömer att projektet behöver ta fram en tydlig konsekvensanalys för placering av arbetstunnel och etableringsyta. Man behöver också visa hur de 1700 barn och ungdomar som rör sig i området, på ett säkert sätt kan ta sig till och från idrottsanläggningen.

Föreningen anger vidare att det råder brist på idrottsytor i Stockholm och för den grusplan som riskerar att bli en etableringsyta med en arbetstunnel har det pågått diskussioner om att anlägga konstgräs eller inomhushall.

Placering av etableringsyta och arbetstunnel på Älvsjö IP gör att den gång- och cykelväg som passerar utanför idrottsplatsen kommer att korsas av tung byggtrafik. Vägen används i stor utsträckning av föreningens barn och ungdomar och placeringen gör att idrottsplatsen kommer att kännas mindre trygg. Föreningen anger att idrottsplatsen även nyttjas för närliggande skolors idrottslektioner.

Föreningen förordar Norr om mässan alternativt Magelungsvägen i stället för Älvsjö IP. Föreningen bifogar därtill namnunderskrifter till yttrandet från personer som inte vill att Älvsjö IP ska nyttjas som byggarbetsplats och förordar annan placering.

Kommentar: Region Stockholm tackar för synpunkterna samt kompletterande information om nyttjandet av Älvsjö IP. Regionen kommer att ta med sig dessa i det fortsatta arbetet. En barnkonsekvensanalys kommer att tas fram som en del av den sociala konsekvensanalysen. Preliminära analyser av påverkan på barn och unga kommer att delges vid kommande samråd.

Etableringsyta, arbetstunnel och ramp är enligt förslaget endast tänka att användas tillfälligt under byggtiden. Förslaget innebär således inte någon begränsning av att i framtiden utveckla idrottsplatsen.

Framkomlighet och tillgänglighet kommer så långt som möjligt att säkerställas på varje plats som påverkas. För att säkerställa tillgängligheten och minimera störningar kommer mer fördjupade utredningar att göras med avseende på påverkan på befintlig trafik och behov av omledningsvägar. I Regionens utredningsarbete rörande lämpliga byggtransportvägar beaktas även påverkan på skolvägar och barns rörelser i området. Även trygghetsfrågan kommer att bearbetas vidare. Möjligheten att bedriva effektiva transporter till och från etableringsområdena och etableringsområdenas påverkan på trafiksituationen ingår i den samlade avvägningen mellan arbetstunnelalternativen.

3.1.5 OK-Q8

OKQ8 anser att arbetstunneln mellan Årstakrossen och station Årstafältet med fördel kan dras utanför området för drivmedelsanläggning med underjordiska cisterner och rörledningar, alternativt måste drivmedelsanläggningen och dess funktion säkerställas vid projektering och byggande av arbetstunneln.

Kommentar: Region Stockholm tackar för yttrandet. Exakt sträckning av arbetstunnelsträckning är ännu inte bestämd. När det gäller vibrationer från sprängningar kommer svensk standard för sprängningsinducerade vibrationer att tillämpas. Det innebär att en riskanalys tas fram och sprängningar anpassas utifrån byggnader och anläggningars känslighet. Metodiken är mycket välbeprövad och begränsar risken för skador till följd av anläggningsarbeten.

3.1.6 Storstockholms brandförsvaret

SSBF anser att projektet behöver utreda och analysera risk och säkerhet ytterligare, exempelvis risker förknippade med etableringsplatserna och transporter till och från arbetsplats.

Generellt ser SSBF värden av att välja etableringsytor utefter minsta möjliga påverkan på trafikmiljön. Etableringsplats får inte heller påverka blåljusmyndigheters tillgänglighet till befintlig bebyggelse och tillgången till brandvatten.

SSBF förespråkar generellt så korta arbetstunnlar som möjligt, eftersom arbetstunnelns längd påverkar säkerheten på arbetsplatsen, de arbetandes möjligheter att sätta sig själva i säkerhet, att släcka bränder och även räddningstjänstens förmåga att bidra i räddningsarbete.

SSBF uppmanar förvaltningen att skapa tydliga rutiner för arbete vid och i arbetstunnlarna.

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

SSBF önskar att Regionen samordnar insatsplaneringen och dess dokumentation avseende byggskedet för hela tunnelbaneutbyggnaden.

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. Även tillstånd från Polismyndigheten kommer att krävas vid sprängningsarbeten inom detaljplanlagt område.

Kommentar: Region Stockholm tackar för synpunkterna. I kommande skeden kommer risk och säkerhet att utredas vidare avseende arbetstunnlar, etableringsytor och transporter. Möjligheten att bedriva effektiva transporter till och från etableringsområdena och etableringsområdenas påverkan på trafiksituationen ingår i den samlade avvägning mellan arbetstunnelalternativen.

För att säkerställa tillgängligheten och minimera störningar kommer mer fördjupade utredningar att göras med avseende på att minska påverkan på befintlig trafik och behov av omledningsvägar.

Gällande tillgänglighet och framkomlighet till befintlig bebyggelse delar Region Stockholm önskemålet om en kontinuerlig dialog under byggskedet om förändringar i framkomlighet. Löpande arbetsmöten sker mellan Region Stockholm och SSBF vilket även kommer att fortsätta under byggskedet.

3.1.7 Citycon

Citycon är genom Citycon Liljeholmstorget Galleria AB tomträttsinnehavare till kv. Stubinen 2 och 4. Citycon har ett pågående stadsutvecklingsprojekt som omfattar cirka 70 000 kvm ny BTA för arbetsplatser, vård, hotell, bostäder, kultur, handel och service. Stora resurser har lagts på projektet. Citycon ser positivt på den nya tunnelbanans sträckning som förstärker Liljeholmen som knutpunkt.

Citycon förordar Liljeholmshamnen alternativt Södertäljevägen eftersom respektive projekts byggtrafik hålls åtskilda i största mån. Projektet bör undvika att gång- och cykeltrafik leds om.

Citycon förordar inte alternativ Lövholsgränd. Detta alternativ och tillsammans med Citycons produktion, riskerar transportmöjligheterna till båda projekten försämrats. Möjligheten att transportera massor från bygget sjövägen med pråm förefaller dock intressant och bör ses som en förutsättning om detta läge för arbetstunnel skulle väljas.

Projektet har presenterat fyra olika lägen för ny uppgång och valt det läge som Citycon uttryckt medför mycket stora risker och påverkan för Citycons projekt, men också för parkupplevelse och stadsbild. Påverkan på Citycons projekt innebär att deras projektförutsättningar inte kan uppnås.

Mot bakgrund av den längre produktionstiden förordar Citycon alternativ med arbetstunnel, som möjliggör produktion av båda projekten med minsta påverkan på omgivningen (luft, buller och parken).

Kommande arbete bör fokusera på ovan nämnda och studerande av genomförandefrågor för att skapa bästa förutsättningar för båda projekten.

Kommentar: Region Stockholm planerar för en ny station i Liljeholmen som kan komma påverka både Citycons pågående verksamhet och markanvisning. Placeringen av stationsbyggnaden omfattas inte av detta samråd, men Region Stockholm har löpande dialog med Citycon och Stockholm Stad kring detta.

Möjligheten att bedriva effektiva transporter till och från etableringsområdena och etableringsområdenas påverkan på trafiksituationen ingår i den samlade avvägningen mellan arbetstunnelalternativen.

För att säkerställa tillgängligheten och minimera störningar kommer mer fördjupade utredningar att göras med avseende på att minska påverkan på befintlig trafik och behov av omledningsvägar.

Gång- och cykelvägar samt bilvägar kan periodvis komma att behöva ledas om i vissa områden. Målet är dock att påverkan ska bli så liten som möjligt. Tillfälliga omledningar ska göras säkra, trygga, tillgängliga och framkomliga. På samma sätt kan befintlig buss-, tvärbana- och tunnelbanetrafik komma att påverkas under kortare eller längre perioder. Exempelvis kan busshållplatser tillfälligt behöva flyttas och busslinjer tillfälligt få en annan sträckning.

Ovannämnda utredningar kommer att ske i samråd med trafikförvaltningen, Stockholms stad, väghållare och berörda fastighetsägare.

Citycons övriga synpunkter kring lokalisering av arbetstunnlar i Liljeholmen kommer att ingå i den samlade avvägning som läggs till grund för lokaliseringen av nya tunnelbanans arbetstunnlar.

Avseende Citycons synpunkter kring lokalisering av entrébyggnad hänvisas till samrådsredogörelsen för samrådet kring stationsuppgångar. De synpunkter som framförs kommer att tas med i fortsatt utredningsarbete och en kontinuerlig dialog förs mellan Region Stockholm och Citycon i dessa frågor.

3.1.8 Castellum

Castellum äger via bolag fastigheter och tomträtter anslutande till ett antal av de föreslagna arbetstunnellägena. Det handlar om Rosteriet 5 och Godståget 1.

Castellum är positiva till den nya tunnelbanan på en övergripande nivå. De ser fram mot ett ömsesidigt lösningsorienterat samarbete i det fall anläggningsarbeten kommer att utföras i anslutning till deras fastigheter och medföra en påverkan på hyresgäster.

Kommentar: Under byggtiden uppkommer buller och vibrationer som kan orsaka störningar för människor i närområdet.

Region Stockholm kommer att eftersträva arbetsmetoder och arbetstider som minimerar bullerstörning så långt det är möjligt. För att minska risken för störningar arbetar Region Stockholm med att utreda förväntade bullernivåer, samråda med myndigheter, ställa krav på entreprenörernas arbete med byggande av tunnelbana och upprätta kontrollprogram för buller under byggtiden.

Innan störande arbeten startar kommer Region Stockholm att informera fastighetsägare, näringsidkare och närboende om att arbeten ska utföras, var de ska ske samt hur länge de beräknas pågå.

3.1.9 Sveafastigheter AB

Sveafastigheter har en markanvisning i Östberga, där planarbetet pågår. I alternativ A hamnar arbetstunnel under ny planerad bebyggelse. Detta riskerar att försvåra och fördyra byggprojektet till exempel genom sprängning.

Eventuellt kan byggtrafik behöva ledas från Lisebergsparken via Åbyvägen, varför transporter kan behöva samordnas.

Kommentar: Region Stockholm tackar för Sveafastigheters synpunkter och tar med sig dessa i arbetet framåt. Vidare utredning kommer påvisa vilket av redovisade alternativ som blir aktuellt. Byggtid för en eventuell arbetstunnel är cirka 12–15 månader och kommer att påbörjas direkt vid byggstart. Efter färdigställandet kommer tunneln att användas för transporter under hela byggtiden. När det gäller vibrationer från sprängningar kommer svensk standard för sprängningsinducerade vibrationer att tillämpas. Det innebär att en riskanalys tas fram och sprängningar anpassas utifrån byggnader och anläggningars känslighet. Metodiken är mycket välbeprövad och begränsar risken för skador till följd av anläggningsarbeten. Om Region Stockholm beslutar att arbeta vidare med alternativ A kommer kontakt att tas med Sveafastigheter för vidare dialog om samverkan och koordinering av de olika byggprojekten.

3.1.10 Byggvesta Development AB

Byggvesta är i huvudsak positiva till att det ska komma tunnelbana till Östberga.

Byggvesta har bostadsprojekt i anslutning till den planerade arbetstunneln i Östberga. Byggvesta tolkar det som att skyddszonen för tunneln är anpassad efter Byggvestas tomtgräns, och vill ta del av hur pass beslutad den är, eller om den kan komma att ändras. De ställer sig frågande till om det kommer att fungera med en tunnel så pass nära kommande byggnader. Byggvesta påpekar även att de kommer att behöva ha arbetsområde och spränga för byggnaderna i detta område och ser helst att den flyttas söderut.

Vidare vill Byggvesta ta del av information om vilken påverkan arbeten och sprängningar kommer att ha på naturen och berget, om det kommer att påverka grundvattnet något samt hur många träd som behöver avverkas. Byggvesta har en överenskommelse med staden om att en hel del av de befintliga träden på tomten ska vara kvar för att uppnå den grönytefaktor som krävs.

Byggvesta konstaterar att det kommer att innebära begränsningar av produktion av bostäder i tid och kostnad.

Byggvesta vill ta del av tidplan för arbetstunneln och om det finns någon ytterligare påverkan under byggtiden. Behov av samordning kommer att krävas.

Kommentar: Region Stockholms ambition är att hålla sig inom den korridor som är översänd till Byggvesta. Djupet och lokalisering av stationen är inte bestämd ännu vilket kan påverka utformningen av arbetstunneln. Byggtid för arbetstunneln är cirka 12–15 månader och kommer att påbörjas vid byggstart. Efter färdigställandet kommer tunneln att användas för transporter under hela byggtiden. När det gäller vibrationer från sprängningar kommer svensk standard för sprängningsinducerade vibrationer att tillämpas. Det innebär att en riskanalys tas fram och sprängningar anpassas utifrån byggnader och anläggningars känslighet. Metodiken är mycket välbeprövad och begränsar risken för skador till följd av anläggningsarbeten. Koordinering av arbetena kommer att krävas.

Utredning kring påverkan på naturmiljö, träd, grundvatten och övrig omgivningspåverkan kommer att göras inom ramen för plan- och tillståndsarbetet.

Regionen noterar övriga synpunkter och tar dessa med sig i arbetet framåt. Vidare utredning kommer att påvisa vilket av redovisade alternativ som blir aktuellt.

Om Region Stockholm beslutar att arbeta vidare med alternativ Östberga kommer kontakt att tas med Byggvesta för vidare dialog om samverkan och koordinering av de olika byggprojekten.

3.1.11 Jernhusen

Projekt Södertäljevägen

Jernhusen och Stockholms Exploateringskontor är fastighetsägare i området och driver gemensamt projekt för att tillskapa en levande stadsdel med bostäder och kontor. Jernhusen har markerat programområdet för Regionens info.

Pågående projekt i området

Jernhusen informerar om att det pågår fler projekt i området som visas på figur. På Jernhusens fastighet Liljeholmen 4:24 går idag Liljeholmsbanan som nyttjas för transporter och trafikering.

Alternativa arbetstunnlar och etableringsområden

Alternativet Liljeholmshamnen för arbetstunnel omöjliggör utbyggnation av den norra delen medan utbyggnaden av tunnelbanan pågår. Om arbetstunneln även blir permanent riskerar

planområdet omöjliggöras eller försvåras. Jernhusen informerar att planer i området kommer pågå parallellt med byggande av tunnelbana och belasta vägar i närområdet.

Alternativet Lövholmsgränd genererar trafik och ger konsekvenser för stadsutvecklingsprojektet Lövholmen.

Jernhusen förordar alternativ Södertäljevägen för arbetstunnel och etableringsområden.

Årstaberg, Årstafältet och Östberga

Jernhusens fastigheter Östberga 1:8 och Östberga 1:3 berörs då de ligger närheten av arbetstunnlar kopplat till stationerna Årstaberg, Årstafältet och Östberga. Krossverksamheten är ett problem redan idag.

Jernhusen anser att verksamheter som bedrivs på fastigheterna inte kommer att påverkas i större omfattning, förutsatt att krossverksamheten tas bort och att dammbildning minimeras.

Fortsatt dialog mellan Jernhusen och Region Stockholm önskas.

Kommentar: Region Stockholm tackar för synpunkterna och önskar också en fortsatt dialog. Synpunkterna kommer att ingå i den samlade avvägning som läggs till grund för valet mellan arbetstunnelalternativen. Om Regionen beslutar att arbeta vidare med arbetstunnel Lövholmen eller Årstakrossen kommer vi kontakta Jernhusen för vidare dialog.

En arbetstunnel vid Årstakrossen medför inte nödvändigtvis att krossverksamheten upphör utan ett möjligt scenario är att krossen bedrivs på en mindre yta i anslutning till Region Stockholms etablering.

Regionen kommer ålägga kommande entreprenörer att följa gällande rutiner för att minska damning till exempel bevattning när det är torrt och regelbunden däcktvätt.

Gällande befintlig krossverksamhet vid Årstakrossen är det Trafikverket som arrenderar ut marken och Region Stockholm.

3.1.12 Hastighetsmätarens Samfällighetsförening

Samfällighetsföreningens uppfattning är att etableringsytan inte bör placeras vid Magelungsvägen. Detta då alternativet ger störst påverkan på boende. Turingeparken är ett av få kvarvarande grönområden, det är viktigt att vara rädda om området.

Området vid Magelungsvägen är välutnyttjat. Såväl skolor som förskolor har i verksamheten nytta av Turingeparken, det är även ett populärt gång- och cykelstråk, det åks pulka om vintrarna samt det finns en hundrastgård och utegym bredvid föreslagen etableringsyta. Föreningen har en äng bredvid ytan där aktiviteter genomförs.

Träd och buskar i parken skyddar mot damm och buller. Redan idag hörs buller från Stockholm Vatten och Avfalls anläggning.

Vid etableringsytan finns en kraftledning som hänsyn ska tas till.

Korsningen vid Magelungsvägen/Gamla Huddingevägen är vältrafikerad, risk för ytterligare störningar vid en etablering.

Kommentar: Region Stockholm tackar för synpunkterna samt kompletterande information om nyttjandet av närområdet vid Magelungsvägen. Regionen tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet med val av lokalisering för arbetstunneln i Älvsjö.

Region Stockholm kommer att eftersträva arbetsmetoder och arbetstider som minimerar bullerstörning så långt det är möjligt. För att minska risken för störningar arbetar Region Stockholm med att utreda förväntade bullernivåer, samråda med myndigheter, ställa krav på entreprenörernas arbete med byggande av tunnelbana och upprätta kontrollprogram för buller under byggtiden. Påverkan under byggtiden samt hantering av densamma kommer närmare att utredas och beaktas i miljöprovningens miljökonsekvensbeskrivning samt dess underlagsrapporter vilka presenteras under kommande samråds- och granskningsperioder.

Möjligheten att bedriva effektiva transporter till och från etableringsområdena och etableringsområdenas påverkan på trafiksituationen ingår i den samlade avvägningen mellan arbetstunnelalternativen. För att säkerställa tillgängligheten och minimera störningar kommer mer fördjupade utredningar att göras med avseende på påverkan på befintlig trafik och behov av omledningsvägar.

3.1.13 JM AB

JM AB avstyrker alternativet Lövholsgränd som innebär att delar av fastigheten Färgeriet 4 tas i anspråk och planerad bostadsutveckling reduceras och/eller försenas. Detaljplanearbete pågår, inom Färgeriet 4 planeras för cirka 310 lägenheter.

Ett påslag till arbetstunnel och etableringsyta på Färgeriet 4 skulle påverka delar av planområdet Lövholsmen, både vad gäller utbyggnadstid och ekonomi. På fastigheten inryms idag skolverksamhet som behöver tas hänsyn till.

I samrådsunderlaget framgår det att det finns risk för föroreningar i mark och grundvatten, JM påpekar att det finns konstaterade föroreningar i både mark och grundvatten, både inom Färgeriet samt i närområdet.

JM anser att det finns en risk för utebliven utveckling av planområdet som kan leda till ersättningsanspråk utifrån följande aspekter; kostnader för evakuering av hyresgäster och uteblivna intäkter, befintlig byggrätt för kontor som inte kan nyttjas, förlorade/försenade intäkter i bostadsprojektet och kostnader för försening av exploateringsprojektet. I underlaget framgår det att tunneln troligtvis inte kommer att användas efter byggtiden, om den kommer att göra det tillkommer anspråk från JM då delar av ytan inte går att utveckla för bostäder.

Kommentar: Region Stockholm tackar för synpunkterna och kompletterande information. Informationen kommer att ingå i den samlade avvägning som läggs till grund för valet mellan arbetstunnelalternativen. Om Regionen beslutar sig för att arbeta vidare med arbetstunnel Lövholsmen kommer vi kontakta JM för vidare dialog.

3.1.14 Yimby

Yimby ser gärna att Älvsjöbanan får en fortsättning norrut som kan samordnas med Gula linjen. Därav föreslås det att arbetstunnlarna läggs så att de senare kan utnyttjas som spårtunnlar, vilket också gör att fler och bättre etableringsytor kommer inom räckhåll, föreslagna ytor är Hagastaden Östra, Karlberg och under S:t Eriksbron.

Kommentar: Detta samråd hanterar arbetsområden, arbetstunnlar och lokalisering av depå, varför bemötande av synpunkter gällande alternativa dragningar och lokalisering av tunnelbanelinjen inte hanteras här.

Regionen har studerat andra alternativ för ytor och landat i de alternativ som presenterats under samrådet. Vi kommer att utreda dessa ytor närmare och kommer i nästa samråd redovisa bortvalda alternativ och motiv till detta.

3.1.15 Stockholm Exergi

Med avseende på fjärrvärme och fjärrkylaledningarna på Kungsholmen och söderort så önskar Stockholm Exergi att bli kontaktade i tidigt skede för att diskutera potentiella ledningsflyttar som är nödvändiga att utföra i med planerade nedfarter till arbetstunnlar samt nya tunnelbanestationer.

Det finns en befintlig undermarksanläggning i området som kan påverkas. Vid planering, projektering och utförande av aktiviteter som innebär sprängning, borrning, linsågning, hydraulspräckning, bergspräckning, pålning, spontslagning, bergtätning eller liknande arbeten ska Stockholm Exergi Tunnlar kontaktas för kontroll av genomförbarhet och godkännande. Samverkansavtal är under framtagande. Genomförandeavtal kommer troligen att behöva tecknas. Det är viktigt att kontakt inleds i ett tidigt skede för att undvika negativ påverkan på framdrift och kostnad i projektet.

Kommentar: Region Stockholm tackar för inkomna synpunkter och ser fram emot fortsatt dialog i dessa frågor. Informationen kommer att ingå i den samlade avvägning som läggs till grund för valet mellan arbetstunnelalternativen.

Signerad samverkansavtal finns redan mellan Region Stockholm och Stockholm Exergi Tunnlar som äger bolagets tunnlar. För tillfället finns inget samverkansavtal mellan Region Stockholm och Stockholm Exergi som äger bolagets ledningar. Region Stockholm kommer ta fram utkast till samverkansavtal med Stockholm Exergi.

Korsningar och beröringspunkter med befintliga ledningar, anläggningar och tunnlar kommer att hanteras i kommande projektering. Region Stockholm kommer att kalla berörda lednings- och anläggningsägare till samordningsmöten.

3.1.16 Förvaltnings AB Lunden

Förvaltnings AB Lunden är lagfaren ägare till fastigheterna Stockholm Tryckeriet 13 och 14. Generellt ställer Förvaltnings AB Lunden sig positiva till utbyggnaden av ny tunnelbana till Älvsjö och välkomnar en utveckling av Liljeholmen som stadsdel.

Förvaltningen är negativt inställd till en etableringsyta och ett tunnelpåslag vid Lövholsgränd och förordar något av de andra två alternativen. Etableringsytan ligger i direkt anslutning till förvaltningens fastigheter Tryckeriet 13 och 14 där omfattande utbildningsverksamhet bedrivs. En etableringsyta i detta läge skulle generera omfattande byggtransporter vilket påverkar trafiksäkerheten negativt i området och medför ökat buller.

Kommentar: Region Stockholm tackar för inkomna synpunkter och ser fram emot fortsatt dialog i dessa frågor. Informationen kommer ingå i den samlade avvägning som läggs till grund för valet mellan arbetstunnelalternativen.

Under byggtiden uppkommer buller och vibrationer som kan orsaka störningar för människor i närområdet.

Region Stockholm kommer att eftersträva arbetsmetoder och arbetstider som minimerar bullerstörning så långt det är möjligt. För att minska risken för störningar arbetar Region Stockholm med att utreda förväntade bullernivåer, samråda med myndigheter, ställa krav på entreprenörernas arbete med byggande av tunnelbana och upprätta kontrollprogram för buller under byggtiden.

Innan störande arbeten startar kommer Regionen att informera fastighetsägare, näringsidkare och närboende om att arbeten ska utföras, var de ska ske samt hur länge de beräknas pågå.

3.1.17 St1

St1 nyttjar fastigheten Gångaren 7 i Stockholms kommun genom tomträtt. På fastigheten bedriver St1 drivmedelsförsäljning och butik genom varumärket Shell. Lokaliseringen Lindhagensplan omfattar hela området för St1:s verksamhet på Gångaren 7.

Om arbetstunneln förläggs till Lindhagensplan kommer drivmedelsstationen behöva rivas och fastigheten därmed lösas in. Såväl markintrånget som förlusten av rörelserna som bedrivs på Fastigheten ska ersättas. St1 har därför tagit fram ett värdeutlåtanden för detta, som uppskattar att inlösenersättningen för att ta fastigheten i anspråk för arbetstunnel med tillhörande etableringsytor kommer att som uppgå till cirka 78–84 miljoner kronor.

Stora investeringar har gjorts för att driva stationsbutiken och flera anställda skulle förlora sina arbeten vid detta alternativ. Stationen är dessutom en viktig service- och knutpunkt som är öppet hela dygnet, vilket skapar en trygghet i området.

St1 motsätter sig därför alternativet Lindhagens plan och uppmanar FUT att gå vidare med alternativet Rålambshovsleden för att anlägga arbetstunneln med tillhörande etableringsytor. Den alternativa lokaliseringen på Rålambshovsleden innehåller inte någon verksamhet, är obebyggd och planlagd som parkmark.

Kommentar: Region Stockholm tackar för inkomna synpunkter och ser fram emot fortsatt dialog i dessa frågor. Informationen kommer att ingå i den samlade avvägning som läggs till grund för valet mellan arbetstunnelalternativen.

Regionen och St1 har en löpande dialog och Regionen kommer att kontakta St1 så fort något beslut i frågan har fattats.

3.1.18 Byggaktörerna inom detaljplaneområdet för Lövholmen

Byggaktörerna inom detaljplaneområdet för Lövholmen (Lövholmen 12 med flera) anser att Lövholmen inte utgör ett alternativt läge för rubricerade anläggningar.

Lövholmen kommer att byggas med cirka 2 000 bostäder under åren 2027–2035. Fullt utbyggt kommer cirka 4 000 personer bo i området med tillhörande kommersiella lokaler och förskolor. I samband med detta kommer Lövholmsvägen att byggas om och breddas av Stockholm stad. Korsningarna vid infarterna till Lövholmen kommer också att byggas om. Trafik på Tvärbanan ska parallellt fortgå under byggtiden, samtidigt som Cementas transporter (cirka 30 000 per år) under del av byggtiden. Det innebär alltså stor påverkan på framkomligheten på Lövholmsvägen.

Ett påslag till arbetstunnel och etableringsyta på Färgeriet 4 skulle påverka stora delar av planområdet i Lövholmen, både vad det gäller utbyggnadstid och ekonomi. Flera års försening kan leda till ersättningsanspråk från flera drabbade byggaktörer.

Kommentar: Informationen kommer att ingå i den samlade avvägning som läggs till grund för valet mellan arbetstunnelalternativen. Om Regionen beslutar att arbeta vidare med arbetstunnel Lövholmen kommer vi genast kontakta berörda fastighetsägare för vidare dialog.

3.1.19 Byggaktörerna inom detaljplaneområdet för Marievik

Marievik är ett stort verksamhetsområde under utveckling.

Detaljplanen för Marievik är antagen men överklagad till Mark- och miljööverdomstolen (2022-12-13). Dom förväntas under Q1 2023. Utbyggnaden av Marievik kommer att ske med befintliga verksamheter igång varför det är viktigt att påverkan för boende och verksamhetsutövare minimeras. Byggaktörerna inom detaljplaneområdet för Marievik anser att alternativ Årstaängsvägen skulle få stor negativ påverkan på planerad utbyggnad av Marievik. Området kommer att ha ett flertal pågående entreprenader samtidigt som beräknad tunnelbaneutbyggnad och området är känsligt för ökad tung trafik. Påverkan på befintliga verksamheter bedöms bli stor om den tunga trafiken på Årstaängsvägen ökar då få alternativa vägar finns för gång- och cykeltrafik. I dagsläget utgör Södertäljevägen en barriär mellan Liljeholmen och Marievik.

Detaljplanen för Lövholmen ligger längre fram i tiden och det är möjligt att arbetena inte krockar med varandra om den ytan väljs.

Ytan vid Södertäljevägen ligger ej i anslutning till andra arbetsområden.

Kommentar: Informationen kommer att ingå i den samlade avvägning som läggs till grund för valet mellan arbetstunnelalternativen. Om Region Stockholm beslutar att arbeta vidare med arbetstunnel Lövholmen kommer vi kontakta berörda fastighetsägare för vidare dialog.

Möjligheten att bedriva effektiva transporter till och från etableringsområdena och etableringsområdenas påverkan på trafiken ingår i den samlade avvägning mellan arbetstunnelalternativen.

För att säkerställa tillgängligheten och minimera störningar kommer mer fördjupade utredningar att göras med avseende på påverkan på rådande trafiksituation och behov av omledningsvägar.

Ovannämnda utredningar kommer att ske i samråd med trafikförvaltningen, Stockholms stad, väghållare och berörda fastighetsägare.

3.1.20 SMHI

Det är viktigt att utreda vilka konsekvenser som extrem nederbörd får för arbetstunnlar och eventuella vertikalschakt. Tunnlar och schakt bör konstrueras så att stora mängder regnvatten inte tränger in i dem och orsakar översvämningar. För de arbetstunnlar som är tänkta att kunna användas även när tunnelbanan har tagits i drift bör även tas hänsyn till extrem nederbörd och översvämningar i framtida klimat.

Parallellt med arbetet att minska klimatpåverkan måste samhället anpassas till nuvarande och framtida klimat. Hänsyn behöver tas till såväl långsamma klimatförlopp som stigande havsnivå och förändringar i årstidernas längd som till ändringar i enskilda väderhändelser som värmeböljor och skyfall. Klimatpåverkan är transnationell – det som händer i andra delar av världen påverkar Sverige, och tvärtom.

Kommentar: En första analys har gjorts utifrån befintlig skyfallsmodell från Stockholms stad för att identifiera vilka kommande ”markuppstickare” (stationsentréer, arbetstunnlar och luftutbytesschakt) som ligger inom områden för risk för översvämning på grund av skyfall. För de markuppstickare som identifierats ligger inom riskzonen för påverkan av skyfall kommer vidare arbete att ske bland annat i samarbete med Stockholm stad. En dialog med Länsstyrelsen i Stockholm kommer att ske i vidare arbete.

3.1.21 Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet avstår från att yttra sig.

Kommentar: Region Stockholm noterar detta.

3.1.22 Svenska kraftnät

Svenska kraftnät avstår från att yttra sig.

Kommentar: Region Stockholm noterar detta.

3.1.23 Centerpartiet Älvsjö/Brännkyrka

Centerpartiet Älvsjö och Brännkyrka har avgränsat sitt yttrande till etableringsyta och arbetstunnlar vid Station Älvsjö. Centerpartiet konstaterar att det finns för- och nackdelar med alla tre presenterade alternativ.

Älvsjö AIK använder Älvsjö IP:s grusplan för träning och anser att föreningens stora, uppskattade verksamhet för barn och ungdomar skulle lida stor skada om denna grusplan tas i anspråk. Om Region Stockholm trots allt tänker gå vidare med denna lokalisering är det viktigt att man gör allt för att tillgodose Älvsjö AIK:s behov (via en ersättningsplan). Förslagsvis behöver en barnkonsekvensanalys tas fram.

I alternativet Norr om mässan behöver påverkan på Brännkyrka kyrka utredas vidare, kyrkan är gammal och är viktig ur kulturmiljösynpunkt. Föreslagna åtgärder kommer troligen påverka den kyrkliga verksamheten som bedrivs på platsen. Församlingshemmet är också en stor arbetsplats. Om detta alternativ blir aktuellt krävs noga planering minst ett halvår i förväg om kyrkan och begravningsplatsen ska kunna användas. Inför nästa samråd bör man noggrant undersöka markförhållandena och påvisa att Brännkyrka kyrka inte ska komma till skada.

Det är bra att Region Stockholm utreder möjligheten att placera etableringsytor i direkt anslutning till vertikala hisschakt. Om det är praktiskt och ekonomiskt genomförbart så borde Regionen satsa på detta.

Ovan synpunkter kan appliceras på förslag av ny depå.

Kommentar: Region Stockholm tackar för synpunkterna. Centerpartiets synpunkt avseende Älvsjö IP och den verksamhet som bedrivs där konfirmerar Älvsjö AIK:s egen synpunkt. För det fall detta alternativ väljs kommer Regionen att föra en dialog med Idrottsförvaltningen och berörd verksamhet om hur deras pågående markanvändning och verksamhet påverkas. För det fall något av de andra alternativen väljs kommer berörda verksamheter också kontaktas för att kunna ta hänsyn till och minimera påverkan på berörda verksamheter. En barnkonsekvensanalys kommer att tas fram som en del av den sociala konsekvensanalysen. Preliminära analyser av påverkan på barn och unga kommer att delges vid kommande samråd.

Hänsyn kommer att tas till utpekade kulturmiljövärden, både under bygg- och drifttiden. Lagskyddade kulturhistoriska byggnader identifieras särskilt för att bedöma om åtgärder för att säkra de kulturhistoriska värdena. Vid hantering av kulturmiljövärden jämte den kyrkliga verksamheten avser Region Stockholm att följa det arbetssätt som tidigare utbyggnadsgrenar etablerat med Svenska kyrkan jämte berörda församlingar. Arbetssättet innebär bland annat utökade kontroller kopplade till specifika värden och risker för byggnader samt en proaktiv dialog kring påverkan på verksamheten. Arbetena ska genomföras på ett sådant sätt att risken för påverkan på kulturmiljön och kulturhistoriska byggnader minimeras och kontrolleras mot riktvärden och gränsvärden. Detta arbetssätt kommer även att beskrivas i Region Stockholms ansökan till mark- och miljödomstolen.

Om alternativ Norr blir aktuellt kommer kontakt att tas med församlingen.

Gällande möjligheten att placera etableringsytor i direkt anslutning till stationsentréer fortlöper utredningsarbetet. Detta alternativ utesluter dock inte behovet av samtliga arbetstunnlar, varpå Region Stockholm får återkomma angående det bedömda behovet för Älvsjö.

3.1.24 SGI

SGI understryker vikten av att ta fram utredningar och analyser gällande grundvatten, geologi och hydrogeologi. Dessa aspekter bör vara av betydelse vid val av lokalisering av tunnlar. Avsaknaden av dessa utredningar gör sig SGI vill lyfta att geologiskt komplexa förhållanden kan öka risken att undermarksprojekt drabbas av kostnads- och tidsöverskridanden och/eller oförutsedd omgivningspåverkan. SGI ser därför gärna att byggbarhet och bedömning av omgivningspåverkan för de olika alternativen redovisas vid kommande förslag till lokalisering.

SGI förutsätter att kommande handlingar redovisar en principiell utformning av kontrollprogram för grundvatten, med översiktlig redovisning av planerad uppföljning, samt åtgärder som förbereds för olika tänkbara scenarier. Det finns andra undermarkanläggningar i närheten som Regionen behöver ta hänsyn till. Det kan även finnas behov eller fördelar av att samordna med andra anläggningars kontrollprogram.

SGI vill uppmärksamma att förändrade grundvattennivåer kan ändra grundvattnets naturliga flödesriktning vilket i sin tur kan påverka spridning av föroreningar.

Kommentar: Region Stockholm tackar för synpunkterna och tar med sig dessa i det fortsatta arbetet. När det gäller val av lokalisering är det ett flertal olika parametrar som styr. Förutom geologiska förhållanden är exempelvis tidplan, kostnad, miljöstörningar under byggtiden och övrig miljöpåverkan viktiga delar att ta hänsyn till. Under samrådsskedet är inte all miljöpåverkan känd, utan syftet med samrådet är dels att inhämta synpunkter från de som kan bli berörda, dels att redovisa de huvudsakliga skillnaderna i miljöpåverkan mellan alternativen. Region Stockholm kommer att fortsätta utreda anläggningens utformning och ytterligare samråd kommer att hållas.

Regionen kommer att redovisa förslag till kontrollprogram för grundvatten i miljökonsekvensbeskrivningen för miljöprövningen. I miljökonsekvensbeskrivningen kommer också risker för föroreningsspridning att redovisas.

3.1.25 Stockholms sjukhem

Stockholms sjukhem förordar det södra tunnelalternativet gällande förslag på servicetunnlar vid Fridhemsplan. I det norra alternativet går servicetunneln under fastigheten som ägs av Stockholms sjukhem, Vallgossen 13.

Inom fastigheten Vallgossen 13 bedrivs vård- och omsorgsverksamhet, vilken skulle påverkas under sprängning och andra störande aktiviteter under produktionen.

Dessutom försörjs fastigheten Vallgossen 13 av egenproduktion av värme via värmepumpar och många borrhål återfinns längs tunnelsträckningen. Borrhålen är cirka 200 meter djupa. Det norra alternativet innebär att Stockholms sjukhem inte längre har möjlighet till egenproduktion av energi till verksamheten. Det finns ett bygglov för borrhålslager.

Kommentar: Region Stockholm tackar för synpunkterna och tar med sig dessa i det fortsatta arbetet. Vidare utredning kommer att visa vilket alternativ som blir aktuellt.

För de fall befintliga bergvärmeanläggningar kommer i fysisk konflikt med de nya tunnarna kommer brunnarna att behöva gjutas igen varpå ersättning för den förlorade anläggningen utgår. Om skador konstateras ha uppkommit på befintlig bergvärmeanläggning, som exempelvis försämrad funktion, till följd av Region Stockholms arbeten eller grundvattensänkning med minskat energiutbyte som följde är Regionen skyldig att åtgärda dem alternativt att utge ersättning. Om vidare utredning och val av lokalisering visar sådan påverkan på Stockholms sjukhems befintliga energianläggning kommer Region Stockholm att kontakta Stockholms sjukhem för att diskutera och erbjuda en lösning.

3.1.26 Ellevio

Ellevio äger och driver flera anläggningar inom de utredda områdena. Generellt så blir det en större påverkan på Stockholms elförsörjning om en regionnätsledning (högspänning) skulle tvingas flyttas eller tillfälligt tas ur drift jämfört med en lokalnätsledning (lågspänning). Ellevio önskar dock att så få åtgärder som möjligt påverkar Ellevios nät. Ellevio önskar även att fortsatt bjudas in till samråd för lokalisering, järnvägsplaner och detaljplaner.

Kommentar: Informationen kommer att ingå i den samlade avvägning som läggs till grund för valet mellan arbetstunnelalternativen.

Korsningar och beröringspunkter med befintliga ledningar, anläggningar och tunnlar kommer att hanteras i kommande projektering. Region Stockholm kommer att kalla berörda lednings- och anläggningsägare till samordningsmöten.

3.1.27 Brännkyrka församling

Brännkyrka kyrka har kulturhistoriskt värde och är ett kyrkligt kulturminne. Brännkyrka församling besöks av många människor, i synnerhet under kyrkliga helger som Alla helgons dag. Brännkyrka församling avråder från alternativet avseende etableringsyta och tunnelpåslag norr om mässan. Församlingen anser att det finns risk att sprängningar skulle orsaka skada på Brännkyrka kyrka. Vidare anses det olämpligt med sprängningar nära kyrkogården med hänvisning till gravfriden. Etableringen riskerar även att påverka till- och avfartsvägar till Brännkyrka kyrka.

Kommentar: Region Stockholm tackar för synpunkterna. Hänsyn kommer att tas till utpekade kulturmiljövärden, både under bygg- och drifttiden. Lagskyddade kulturhistoriska byggnader identifieras särskilt för att kunna bedöma vilka åtgärder som krävs för att säkra de kulturhistoriska värdena. Vid hantering av kulturmiljövärden jämte den kyrkliga verksamheten avser Region Stockholm att följa det arbetssätt som tidigare utbyggnadsgrenar etablerat med Svenska kyrkan jämte berörda församlingar. Arbetssättet innebär bland annat utökade kontroller kopplade till specifika värden och risker för byggnader samt en proaktiv dialog kring påverkan på verksamheten. Arbetena ska genomföras på ett sådant sätt att risken för påverkan på kulturmiljön och kulturhistoriska byggnader minimeras och kontrolleras mot riktvärden och gränsvärden. Detta arbetssätt kommer även att beskrivas i Region Stockholms ansökan till mark- och miljödomstolen.

Möjligheten att bedriva effektiva transporter till och från etableringsområdena samt etableringsområdenas påverkan på trafiksituation ingår i den samlade avvägningen mellan arbetstunnelalternativen.

3.1.28 Vattenfall

Vattenfall Eldistribution AB har elnätanläggningar inom område och inom närområde för planerad tunnelbana vid Älvsjö bestående av 77 kV markkabel, 77 kV luftledning och 220 kV transformatorstation. I sitt yttrande redovisar Vattenfall vilka riktlinjer som gäller för markkabel, luftledning, vid sprängning, schaktning med mera.

Kommentar: Informationen kommer att ingå i den samlade avvägning som läggs till grund för valet mellan arbetstunnelalternativen.

Korsningar och beröringspunkter med befintliga ledningar, anläggningar och tunnlar kommer att hanteras i kommande projektering. Region Stockholm kommer att kalla berörda lednings- och anläggningsägare till samordningsmöten.

3.1.29 Locum

Locum representerar ägaren av fastigheten Gångaren 12, S:t Görans sjukhus och yttrandet gäller Fridhemsplan.

Stockholm stad tar nu fram en ny detaljplan för Gångaren 12 för att möjliggöra en vårdutveckling av sjukhuset. I den södra delen av fastigheten planeras en byggnation av vårdbyggnad med garageplan under mark. Det är under denna del av fastigheten som arbetstunneln föreslås förläggas. Tunneln går under och nära kulturhistoriska byggnader som är känsliga för vibrationer.

Locum lyfter i sitt yttrande att förslaget kommer att påverka sjukhusområdet i form av störningar för nuvarande och kommande vårdverksamhet. Verksamheterna på sjukhuset är känsliga för störningar i form av buller och vibrationer. Vårdverksamheterna måste fortsatt obehindrat kunna bedrivas. I det fall att arbetstunneln förläggs under S:t Görans Sjukhus så ska arbetet med tunneln ske i samråd med Locum.

Arbetstunnelns påverkan på grundvattnet och sjukhusets hantering av dagvatten samt skyfall för befintliga och framtida byggnader behöver utredas ingående.

Kommentar: Region Stockholm tackar för inkomna synpunkter. Informationen kommer att ingå i den samlade avvägningen i valet mellan arbetstunnelalternativen. Om Region Stockholm beslutar att arbeta vidare med arbetstunnel Lindhagensplan kommer vi att se över tunnelns dragning i syfte att minska intrånget i Locums tilltänkta exploatering. Region Stockholm kommer att samråda med Locum ifall detta alternativ blir aktuellt.

Innan byggskedet kommer regionen att inventera byggnader och anläggningar som kan komma påverkas till följd av vibrationer från bygget av tunnelbanan. Regionen kommer även att inventera byggnader som är känsliga mot grundvattenavsänkningar och med bakgrund av detta fastställa skyddsåtgärder.

Kulturminnesbyggnader omfattas av kulturmiljölagen, vilket bland annat innebär att dessa byggnader har ett mer vittgående skydd. Vid behov behöver därför den åtgärdsplan som Region Stockholm har tagit fram användas. Åtgärdsplanen innebär bland annat identifiering och besiktning i ett antal steg.

Region Stockholm har genom pågående projekt god erfarenhet med byggnadsarbeten i närheten av vårdverksamhet, till exempel Nya Karolinska Solna. Regionen avser även att tillämpa detta arbetssätt här.

3.1.30 Stockholm Vatten och Avfall (SVOA)

SVOA kräver tillgång till sin VA-anläggningen samt att VA-anläggningens funktion säkerställs under både bygg- och driftskede. SVOA skall kontaktas under den fortsatta planeringen avseende

vilken utformning som väljs beträffande transporttunnlarna och etableringsytorna. Samordningsmöten gällande behov av ledningsflytt med mera skall sammankallas så snart som möjligt.

SVOA har pågående projekt i området, bland annat en tunneldrivning av en avloppstunnel som passerar Liljeholmen och Mässtunneln. SVOA anser att dessa tunnelprojekt kommer att påverka förutsättningarna för Region Stockholms tunnelbaneprojekt.

Region Stockholm ska förutsätta att alla sättningar i ledningsnätet skadar ledningsnätet och försämrar dess funktion. Vid projektering och utförande bör därför förutsättningen vara att ingen grundvattenpåverkan som kan orsaka sättningar i lera i områden där SVOA:s VA-anläggning kan drabbas är acceptabel. SVOA ska kontaktas i det fortsatta arbetet gällande avledning av grundvatten.

SVOA:s VA-anläggning ska beaktas vid vibrationsalstrande arbeten och från markrörelser orsakade av byggtrafik.

SVOA nämner identifierade konflikter per station.

Fridhemsplan: SVOA förordar etableringsyta och tunnelpåslag vid Lindhagensplan. SVOA anser att etableringsytan bör justeras så att SVOA:s befintliga ledningar hamnar minst 2 meter utanför etableringsytan.

SVOA motsätter sig alternativet vid Rålambshovsleden.

Liljeholmen: SVOA avråder att placera stationsuppgång i parkområdet då SVOA har många ledningar som hamnar i konflikt med alternativet.

Vid Lövhölmgränd och Liljeholmshamnen finns en påbörjad utredning för vattenförsörjning som kan behöva tas i beaktande i kommande arbete.

SVOA motsätter sig etableringsyta och tunnelpåslag vid Södertäljevägen då det kommer att innebära en direkt konflikt med pågående tunnelarbeten för SFAL. Inom SFAL:s etableringsyta finns även befintliga ledningar tillhörande SVOA.

Årstaberget: SVOA avråder från etableringsyta och tunnelpåslag vid Nybodadepån på grund av identifierad konflikt mellan föreslagen arbetstunnel och Västberga Årstadalstunnelns skyddsavstånd och eventuellt med tunneln.

SVOA avråder från etableringsyta och tunnelpåslag vid Årstakrossen då ramp hamnar i konflikt med befintlig vattenledning, omfattande omläggning krävs. Föreslagen arbetstunnel är även i nivå med, och inom skyddszonen för befintliga Årstafältet-Årstavikentunneln.

Årstafältet: SVOA avråder från etableringsyta och tunnelpåslag vid Årstakrossen då etableringsyta och ramp hamnar i konflikt med befintlig vattenledning, omfattande omläggning krävs. Föreslagen arbetstunnel är även i nivå med, och inom skyddszonen för befintliga Årstafältet-Årstavikentunneln.

Vid Åbyvägen A och B hamnar föreslagen etableringsyta i konflikt med planerad LÅP-åtgärd och kräver samordning.

Älvsjö: I samrådshandlingen korsar Station Älvsjö den beslutade Mässtunneln. Region Stockholms tunnelbaneprojekt behöver anpassa genomförandet av Station Älvsjö, samt dess arbetstunnlar, etableringsytor och tunnelpåslag till Mässtunnelns sträckning och villkoren i befintlig miljödom för tunneln.

Gällande etableringsyta och tunnelpåslag norr om mässan medför alternativet konflikt med föreslagen etableringsyta och befintlig vattenledning, ytan bör justeras efter SVOA:s ledning.

SVOA avråder från alternativet gällande etableringsyta och tunnelpåslag vid Älvsjö IP då det innebär konflikt med befintliga ledningar och skulle kräva omläggningar. Den föreslagna rampens läge är nära skyddszon för Älvsjö- Mälartunneln. Region Stockholms tunnelbaneprojekt kommer att behöva anpassa sitt utförande och krav kommer att ställas på projektets planerade arbeten.

SVOA avråder från förslaget vid Magelungsvägen då förslaget kommer i konflikt med arbetstunnel vilket skulle innebära omläggning. Samordning kommer också krävas med projekt Mässtunneln.

Vid avledning av länshållningsvatten till spillvattennätet ska vid var tid gällande riktlinjer och riktvärden för länshållningsvatten hållas. SVOA:s ståndpunkt är att vatten ska renas vid utsläppspunkten. Det är också viktigt att mängden vatten till reningsverken från tunnlar i drift och annan infrastruktur begränsas i den mån det är möjligt. Möjligheten till rening av länshållningsvatten bör säkerställas i ett tidigt skede och förebygga uppkomsten av och minska mängderna med länshållningsvatten för att minska belastning mot reningsverk, ledningsnät och recipienter.

Kommentar: Informationen kommer att ingå i den samlade avvägning som läggs till grund för valet mellan arbetstunnelalternativen.

Korsningar och beröringspunkter med befintliga ledningar, anläggningar och tunnlar kommer att hanteras i kommande projektering. Region Stockholm kommer att kalla berörda lednings- och anläggningsägare till samordningsmöten.

I det fall SVOA berörs av valet av arbetstunnel eller sänkschakt kommer kontakt att tas och vidare dialog att hållas kring anpassningar och skyddsåtgärder.

3.1.31 Stockholm stad, kommunstyrelsen (Borgarrådsberedningen)

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, idrottsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd och Stockholms Stadshus AB. Södermalms stadsdelsnämnd avstår från att svara. Samtliga utom Södermalms stadsdelsförvaltning har inkommit med ett gemensamt kontorsyttrande på grund av kort remisstid. Den generella inställningen till en ny tunnelbanelinje är positiv.

Kommentar: Region Stockholm tackar för synpunkterna.

3.1.31.1 Föredragande borgarrådets synpunkter

Anläggandet av tunnelbanan kommer att påverka boende i Stockholm och det är angeläget att i byggskedet planera utifrån ett hälso-, trygghets-, tillgänglighets-, framkomlighets- och säkerhetsperspektiv. I kommande vägval måste Region Stockholm värna den biologiska mångfalden och minimera ingrepp i värdefull naturmark.

Projektet behöver samordnas med stadens planerade utveckling.

Gällande placering av depå är det inte möjligt att redan nu avfärda möjligheten att utveckla någon av de befintliga depåerna.

Det är viktigt att arbetstunnlarna inte innebär några begränsningar för vad som kan byggas ovanpå dem. Staden vill också veta om arbetstunneln även ska nyttjas i driftskedet för tunnelbanan samt en beskrivning av hur en arbetstunnel som inte används permanent avses återställas.

Grundvattensänkning kan påverka grundläggning av befintlig bebyggelse.

Inventeringar och mätningar för eventuella sprickbildningar krävs för kulturhistorisk värdefulla byggnader.

Kommentar: Region Stockholm tackar för synpunkterna. Se svar under 3.1.31.5 nedan.

3.1.31.2 Borgarrådsberedningen, särskilt uttalande Moderaterna, Liberalerna och Kristdemokraterna

Moderaterna, Liberalerna och Kristdemokraterna är positiva till den nya tunnelbanan mellan Fridhemsplan och Älvsjö. God kommunikation krävs i en växande stad. Genomförandet kommer att påverka många invånare under lång tid. Det är viktigt att påverkan minimeras för boenden, företag och annan samhällsservice, besökare, miljön och klimatet.

Moderaterna vill skarpt avstyra alternativet Rålambshovsleden eftersom det i stor utsträckning permanent skulle påverka Rålambshovsparken, en av Stockholms mest besökta och populäraste parker.

Lindhagensplan är inte en optimal plats, men är det minst dåliga av de två alternativen. Det är redan idag en trafikerad plats. Region Stockholm skulle få ansvaret att hitta ersättningsplats för drivmedelsstationen.

Kommentar: Region Stockholm tackar för synpunkterna. Se svar under 3.1.31.5 nedan.

3.1.31.3 Kommunstyrelsen, Reservation av Sverigedemokratpolitiker

Godkänner delvis borgarrådsberedningens svar på remissen, men lägger till följande:

Arbetstunnlarna och etableringsytorna kommer att innebära ett omfattande ingrepp på närmiljön under projektets byggtid, men även efteråt. Stockholm stad förespråkar bestämt att Region Stockholm väljer alternativ drivmedelsstationen vid Lindhagensplan och bevarar området intill Rålambshovsparken.

Kommentar: Region Stockholm tackar för synpunkterna. Se svar under 3.1.31.5 nedan.

3.1.31.4 Borgarrådsberedningen, särskilt uttalande av Centerpartiet

Centerpartiet är positiva till en utbyggnad av Stockholms tunnelbanenät med en linje mellan Fridhemsplan och Älvsjö, men önskar fortsatt en till station i Marieberg.

Anläggandet måste genomföras med så liten påverkan på invånarnas vardag och Stockholms värdefulla naturmiljöer som möjligt.

Centerpartiet anser att alternativet i anslutning till Rålambshovsparken inte är ett bra alternativ eftersom det finns risker kopplat till framkomligheten och säkerhet kring parken. Alternativet medför även negativa konsekvenser för naturmiljön.

Även om Lindhagensplan inte är ett optimalt alternativ är det att föredra. Region Stockholm bör få ansvaret att hitta en ersättningsplats för rondellen.

Om Region Stockholm väljer att gå vidare med alternativ Älvsjö IP:s grusplan måste man snarast leta fram en ersättningsyta.

Centerpartiet ser därutöver mycket positivt på en möjlig överdäckning av Nybodadepån i samband med arbetet för en depå för den nya tunnelbanelinjen. Nybodadepåns närområde och inom nya tunnelbanans sträckning anser vi även att spårområdena norr och söder om Årsta-broarna bör

överdäckas för att söderort ska få fler bostäder, kontor, lokaler för idrott och kultur, med mera, när tunnelbanan nu äntligen dras till Älvsjö.

Kommentar: Region Stockholm tackar för synpunkterna. Se svar under 3.1.31.5 nedan.

3.1.31.5 Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, idrottsförvaltningen, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd och Stockholms Stadshus AB

Inställningen till utbyggnad av tunnelbanan är positiv eftersom det sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6.

Tunnelbaneutbyggnadens genomförande kommer att påverka invånarnas vardag under en lång tid varför det är angeläget att i byggskedet planera utifrån ett hälso-, trygghets-, tillgänglighets-, framkomlighets- och säkerhetsperspektiv avseende allmänhetens användning av gator, publika ytor och rekreationsområden. Projektet behöver samordnas med stadens planerade utveckling. Kontoren önskar se detaljerade tidplaner för tunnelbaneutbyggnaden.

Det är viktigt att arbetstunnlarna inte innebär några begränsningar för vad som kan byggas ovanpå dem. Staden vill också veta om arbetstunneln även ska nyttjas i driftskedet för tunnelbanan samt en beskrivning av hur en arbetstunnel som inte används permanent avses återställas.

Grundvattensänkning kan påverka grundläggning av befintlig bebyggelse. Inventeringar och mätningar för eventuella sprickbildningar krävs för kulturhistorisk värdefulla byggnader.

För station Fridhemsplan ligger båda alternativen i tätbebyggelse med närhet till bostäder och annan bebyggelse. Kontoren förordar Lindhagensplan som inte bedöms ge lika stor negativ påverkan på bebyggelse, stads- och gaturum samt kulturmiljö. Det är viktigt att Region Stockholm hittar en ersättningsplats för drivmedelsstationen. Avstängningar ska bara vara aktuella vid transporter av dispensfordon, antalet körfält ska inte begränsas. Om Region Stockholm väljer alternativ Rålambshovsleden måste framkomligheten på vägar och tillgängligheten till besöksmål i området säkras (exempelvis den välbesökta Rålambshovsparken). Det är viktigt att kulturmiljön så långt som möjligt bevaras. Kontoren önskar mer information om hur tunnelpåslagen kan komma att se ut och hur det påverkar stadsbild och kulturmiljö. Kontoren frågar sig om arbetstunneln går att överdäckas och att vegetation återskapas i slänt (förslagsvis redan under byggskedet).

Gällande station Liljeholmen förordar kontoret alternativ vid Södertäljevägen eftersom det gör minst intrång i stadsmiljön. En återanvändning av SVOA:s arbetsområde och tunnelymning förordas. Kontoren vill inte att den trädbevuxna kullen plansprängs, varför andra alternativ behöver utredas. Region Stockholm behöver säkerställa framkomligheten på Södertäljevägen. Alternativet är mest lämpligt med tanke på planerad renovering av Liljeholmsbroarna. Alternativ Södertäljevägen innebär att naturvärden påverkas negativt. En placering av arbetstunneln måste ta hänsyn till och anpassas efter de höga naturvärden som finns. Det kan bli aktuellt med kompensation och förstärkningsåtgärder.

Alternativ Lövholmsgränd innebär att tidplanen för ett planerat projekt med många berörda aktörer skulle påverkas så mycket att hela projektets fortlevnad riskeras. För alternativ Liljeholmshamnen innebär en etablering och arbetstunnel att möjligheterna för bostäder försämras. Ett tunnelpåslag under Södertäljevägen skulle även innebära svårigheter och ökade kostnader för ledningssamordning. Alternativ Liljeholmshamnen innebär dessutom komplicerad

samordning med stadens planerade renovering av Liljeholmsbroarna. Alternativ Liljeholmshamnen vore dock positivt ur ett masshanteringsperspektiv, då transporter kan köras med båt.

Kommentar: Region Stockholm tackar för synpunkterna. I kommande skeden kommer påverkan på byggbarhet ovan tunnlar, natur- och kulturmiljö samt grundvatten etcetera att utredas vidare.

Vilka arbetstunnlar som blir permanenta, samt hur återställning ska gå till kommer också att utredas vidare i dialog med staden.

Avseende ersättningsplats för drivmedelsstationen vid Lindhagensplan har förvaltningen för utbyggd tunnelbana ingen tillgänglig mark. Om detta alternativ blir aktuellt kommer inriktningen vara att ersätta tomträttsinnehavaren för det intrång som regionens arbete innebär och då platsen inte längre behövs för tunnelbanans behov återgår marken till staden/tomträttshavaren beroende på vilken uppgörelse som träffas.

Möjligheten att bedriva effektiva transporter till och från etableringsområdena och etableringsområdenas påverkan på trafiksituationen ingår i den samlade avvägning mellan arbetstunnelalternativen.

För att säkerställa tillgängligheten och minimera störningar kommer mer fördjupade utredningar att göras med avseende på påverkan på befintlig trafik och behov av omledningsvägar.

I kommande skeden kommer påverkan på naturvärden att utredas vidare om alternativ Södertäljevägen väljs och möjliga anpassningar kommer att utredas.

Vid station Årstaberget förordar kontoren Årstakrossen eftersom inga naturvärden bedöms hotas samt att arbetstunneln är kortare än det andra alternativet. Vid Årstakrossen pågår dock ett planarbete för en drivmedelsstation. Arbetstunneln behöver ta hänsyn till den planerade markanvändningen och inte förhindra framtida användning på platsen. Det är också viktigt att partihandelsområdet inte påverkas negativt. Arbetstunneln behöver samplaneras och beakta planerad bebyggelse vid Årstaberget. En arbetstunnel vid Nybodadepån måste ta hänsyn till en ny platsgjuten stödmur och gata inom projekt Herbariet.

Kommentar: Region Stockholm tackar för yttrandet och tar med sig de synpunkter som angetts avseende respektive alternativ.

För station Östberga föredrar kontoren att tunnelns sträckning (i båda alternativen) justeras något så att den hamnar i glappet mellan kvarter. Kontoren förordar alternativ Åbyvägen A eftersom det innebär ett dubbelnyttjande av befintlig tunnelmynning och att naturmark kan sparas. En längre arbetstunnel från Åbyvägen skulle orsaka störningar för fler boende i Östberga under byggtiden och kan innebära att fler boende får begränsade möjligheter att få borrhållstånd för bergvärme. Ett tunnelpåslag vid Åbyvägen B behöver studeras mer noggrant ur trafiksynpunkt. Etableringsytan för både Åbyvägen A och B ligger i en lågpunkt. Regionen måste säkerställa att dagvatten och skyfall hanteras så att vatten inte rinner ut på Åbyvägen. Regionen behöver även ha ett återställningsprogram för att marken ska kunna infiltrera vatten efter att arbetena är avslutade. Regionen måste samordna sina byggtransporter med eventuell byggtrafik till planerade exploateringar i Östberga. Det vore önskvärt att etableringsområdet flyttar något västerut så att parkvägen som kopplar samman med regionala cykelstråket utmed Åbyvägen kan fortsätta användas under byggtiden.

Kommentar: Region Stockholm tackar för yttrandet och tar med sig de synpunkter som angetts avseende respektive alternativ. I kommande skeden

kommer påverkan på dagvatten och skyfall att utredas vidare om alternativ Åbyvägen A eller B väljs och möjliga anpassningar kommer att utredas vidare. För att säkerställa tillgängligheten och minimera störningar kommer mer fördjupade utredningar att göras med avseende på påverkan på befintlig trafik och behov av omledningsvägar. Återställning av ytorna kommer att ske i dialog med Stockholm stad.

Ur ett kultur- och miljöperspektiv är Älvsjö IP grusplan det bästa valet, däremot medför det negativa konsekvenser på idrottens förutsättningar i området. Alternativet ställer stora krav på Regionens planering och utformning. Den föreslagna ytan norr om mässan innehåller träd med höga naturvärden. Alternativ Magelungsvägen är problematiskt för att ytan fyller en viktig funktion som skyfallsyta. Alternativ Magelungsvägen är också belägen vid en av stadens primära cykelstråk, som behöver vara öppet under hela byggtiden. Etableringarna, oavsett placering, riskerar få stor påverkan på Stockholmsmässans verksamheter samt dess besökare. Buller bör minimeras under verksamma timmar och tillgänglighet säkras. Arbetstunnel får inte bli permanent eller innebära några begränsningar för framtida bebyggelse.

Kommentar: Region Stockholm tackar för synpunkterna. I kommande skeden kommer påverkan på idrottens förutsättningar och trafikfrågor att utredas vidare om alternativ Älvsjö IP grusplan väljs. Förutsättningar för oskyddade trafikanter och behov av anpassningar kommer särskilt att studeras.

Skyfalls- och trafikfrågor kommer att utredas vidare om alternativ Magelungsvägen väljs.

Naturmiljöfrågor kommer att utredas vidare om alternativ Norr om mässan väljs.

Region Stockholm kommer att eftersträva arbetsmetoder och arbetstider som minimerar bullerstörning så långt det är möjligt. För att minska risken för störningar arbetar Region Stockholm med att utreda förväntade bullernivåer, samråda med myndigheter, ställa krav på entreprenörernas arbete med byggande av tunnelbana och upprätta kontrollprogram för buller under byggtiden. Regionen kommer att föreslå villkor för byggbuller i miljöprövningen. Vi arbetar utifrån en särskild handlingsplan för störningar under byggtiden, där bland annat en åtgärdstrappa för bullerstörningar ingår. Innan störande arbeten startar kommer Region Stockholm att informera fastighetsägare, näringsidkare och närboende om att arbeten ska utföras, var de ska ske samt hur länge de beräknas pågå.

Gällande placering av depå anser kontoren att det inte är möjligt att redan nu avfärda möjligheten att utveckla någon av de befintliga depåerna. Kontoren anser att en så stor del av depån som möjligt bör förläggas under mark. Om en ny depå är det enda alternativet behöver platsen för denna utses och planeras tillsammans med staden. Det är viktigt att ta hänsyn till eventuella naturvärden och den omgivningspåverkan som depån kan ge upphov till. Befintliga Nybodadepån ligger synnerligen centralt i staden. Kontoren anser att projektet bör utreda om Nybodadepån kan överdäckas.

Kommentar: Regionen har sett över möjligheten att utnyttja befintliga depåer, men har kommit fram till slutsatsen att en ny depå behövs. Bedömningen är att antalet verkstads- och uppställningsplatser inte kommer att räcka till vare sig på kort eller lång sikt.

Angående en eventuell överdäckning av Nybodadepån så är förslaget betydligt mer omfattande än det uppdrag som Förvaltningen för utbyggd tunnelbana har – att säkra depåkapaciteten för tunnelbanan till Älvsjö. Inom den tidplan och budget som

regionen har för utbyggnad av tunnelbana och depå är denna omdaning av Nybodaområdet inte möjlig.

För att uppfylla krav på god arbetsmiljö för personal i en depå krävs att vissa funktioner placeras så att tillgång till dagsljus möjliggörs.

När det gäller en ny depå är Regionens avsikt att utse och planera platsen tillsammans med staden.

3.2 Bostadsrättsföreningar

Det har inkommit synpunkter från ett flertal bostadsrättsföreningar. Det har inkommit invändningar/motsättningar mot föreslagna planer på arbetstunnlar/etableringsytor på specifika platser på grund av bostadsrättsföreningarnas lägen.

De bostadsrättsföreningar som inkommit med synpunkter är:

Brf Karlsvik 208

Brf Gjuteriet 1

Brf Gjuteriet 8

Brf Posthuset

Brf Äppelträdet

Brf Hemmet 15

Brf Norr Mälarstrand 100

Brf Vapensmeden 6

Brf Vapensmeden 7

Brf Iskristallen

Brf Hängboken

Brf Vapensmeden 5

Brf Gjutformen 3

3.2.1 Station Fridhemsplan

Ett antal Brf:er motsätter sig arbetstunnel och etableringsyta vid Rålambshovsleden på grund av att intilliggande kvarter anses tättbebyggda och känsliga med gamla hus som riskerar att få skador. Vidare anser dessa föreningar att Rålambshovsparken bör bevaras och det finns en oro över att grönytor försvinner med påverkan på den biologiska mångfalden som följd.

Det framkommer även oro för att alternativet skulle innebära omfattande buller för boende i närliggande hus, spridning av föroreningar i mark, grundvatten och luft samt borttagning av viktiga parkeringsplatser.

Framkomligheten är mycket viktig för privatpersoner, näringsliv, utryckningsfordon med mera. Projektet behöver beakta det faktum att Norr Mälarstrand och Rålambshovsleden är den väg som används som transportväg för både polisen och internationella statsbesök.

Ett antal BRF:er förordar alternativet med arbetstunnel och etableringsyta vid Lindhagensplan. Detta då alternativet anses ge en mindre påverkan på kulturmiljö, naturmiljö, möjlighet till

rekreation samt att luftföroreningar till följd av transporter koncentreras till en mer lämplig plats och att alternativet tar mindre mark i anspråk. Färre boende anses även påverkas av detta alternativ.

Det har även inkommit synpunkter ett antal Brf:er om att Lindhagensplan är en mindre lämplig placering av etableringsyta. Detta då alternativet anses kräva saneringsarbeten på grund av drivmedelsstationen. Det finns oro i en förening för att föroreningar skulle kunna spridas till närliggande fastigheter.

Det framkommer även oro för att alternativet skulle innebära omfattande buller för boende i området under byggskedet.

BRF:er framför att trafiksituationen vid cirkulationsplatsen vid Lindhagensplan redan idag är hårt belastad. Den används dessutom av utryckningsfordon från S:t Görans sjukhus och i framtiden även av utryckningsfordon från den tillfälliga brandstationen på fastigheten Gångaren 12. Av den anledningen är det inte bra att stänga av ett körfält i cirkulationsplatsen. Tillgänglighet och framkomlighet kommer att begränsas i sådan utsträckning att trafiksituationen framstår som ohållbar.

Det har även inkommit en synpunkt från en förening gällande tillfällig brandstation som Stockholms stad sökt bygglov för på fastigheten Gångaren 12. Uppförande av tillfällig brandstation och byggnationen av arbetstunnel och etableringsytan riskerar att sammanfalla i tid. Föreningen uppmärksammar att när stationen är färdigbyggd kommer trafiksituationen vara fortsatt påverkad då räddningstjänstens fordon behöver ta sig fram.

Kommentar: Informationen kommer att ingå i den samlade avvägning som läggs till grund för valet mellan arbetstunnelalternativen.

Det kommer även att utföras naturvärdesinventeringar.

Region Stockholm kommer att eftersträva arbetsmetoder och arbetstider som minimerar bullerstörning så långt det är möjligt. För att minska risken för störningar arbetar Region Stockholm med att utreda förväntade bullernivåer, samråda med myndigheter, ställa krav på entreprenörernas arbete med byggande av tunnelbana och upprätta kontrollprogram för buller under byggtiden.

Förorenade massor kommer att transporteras bort till godkänd mottagare, och kontroller av risk för spridning kommer att genomföras.

Innan störande arbeten startar kommer Region Stockholm att informera fastighetsägare, näringsidkare och närboende om att arbeten ska utföras, var de ska ske samt hur länge de beräknas pågå.

Möjligheten att bedriva effektiva transporter till och från etableringsområdena och etableringsområdenas påverkan på trafiksituationen ingår i den samlade avvägning mellan arbetstunnelalternativen.

Framkomlighet och tillgänglighet kommer så långt som möjligt att säkerställas på varje plats som påverkas. För att säkerställa tillgängligheten och minimera störningar kommer mer fördjupade utredningar att göras med avseende på påverkan på befintlig trafik och behov av omledningsvägar.

Gällande den tillfälliga brandstationen tackar Region Stockholm för informationen och tar den med sig i fortsatt arbete och dialog med Stockholms stad.

3.3 Samråd med allmänhet och de som kan bli särskilt berörda

3.3.1 Station Fridhemsplan

3.3.1.1 Arbetstunnlar

Lindhagensplan

Alternativ med arbetstunnel vid Lindhagensplan anses av flertalet inkomna synpunkter vara ett mindre bra alternativ för arbetstunnel. Synpunktslämnarna beskriver att det finns många bostäder runtom kring och att boende är oroliga över buller och vibrationer under byggtiden. Det finns exempelvis flera kulturhistoriska byggnader i området som inte får ta skada av vibrationer. En annan uppger att arbetstunneln riskerar att påverka Stockholms sjukhem och dess egenproduktion av värme.

En annan fråga som inkommit är om det är klokt att stänga drivmedelsstationen vid Lindhagsplanen, eftersom det kommer att påverka fler att åka längre sträckor för att tanka.

Kommentar: Informationen kommer att ingå i den samlade avvägning som läggs till grund för valet mellan arbetstunnelalternativen. Vidare utredning kommer att påvisa vilket alternativ som kommer att bli aktuellt. Utformning och byggmetod kommer att utredas vidare i kommande skede.

Region Stockholm eftersträvar arbetsmetoder och arbetstider som minimerar bullerstörning så långt det är möjligt. För att minska risken för störningar arbetar Region Stockholm med att utreda förväntade bullernivåer, samråda med myndigheter, ställa krav på entreprenörernas arbete med byggande av tunnelbana och upprätta kontrollprogram för buller under byggtiden. Regionen kommer att föreslå villkor för byggbuller i miljöprövningen. Vi arbetar utifrån en särskild handlingsplan för störningar under byggtiden, där bland annat en åtgärdsstrappa för bullerstörningar ingår. Innan störande arbeten startar kommer Region Stockholm att informera fastighetsägare, näringsidkare och närboende om att arbeten ska utföras, var de ska ske samt hur länge de beräknas pågå.

Regionen har en särskild åtgärdsplan för vibrationer gällande kulturbyggnader som syftar till att minimera risken för skador. När det gäller vibrationer från sprängningar kommer svensk standard för sprängningsinducerade vibrationer att tillämpas. Det innebär att en riskanalys tas fram och sprängningar anpassas utifrån byggnader och anläggningars känslighet. Metodiken är mycket välbeprövad och begränsar risken för skador till följd av anläggningsarbeten. Separata samråd kommer att ske med direkt berörda, däribland Stockholms sjukhem om de anses vara direkt berörda. Inom ramen för uppdraget kommer Region Stockholm att bedriva ledningssamordning med aktörer som har ledningar i området.

Rålambshovsleden

Några synpunktslämnare uppger att det är bättre med arbetstunnlar vid Rålambshovsleden eftersom det anses mindre störande. En synpunktslämnare uppger att Rålambshovsleden innebär en kortare tunnel än Lindhagensplan och därmed kräver mindre sprängning.

Samtidigt påpekade andra att tunnel under Rålambshovsleden skulle gå under känslig bebyggelse och att boende är oroliga över buller och vibrationer. Att ha en arbetstunnel så nära Karlviksgatan är inte att föredra eftersom kvarteret är tättbebyggt och känsligt. Byggnaderna i området är av

äldre karaktär och riskerar att skadas. Vissa av husen är K-märkta och utpekade som särskilt värdefulla enligt Stockholms stad.

Kommentar: Informationen kommer att ingå i den samlade avvägning som läggs till grund för valet mellan arbetstunnelalternativen.

Region Stockholm kommer att eftersträva arbetsmetoder och arbetstider som minimerar bullerstörning så långt det är möjligt. För att minska risken för störningar arbetar Region Stockholm med att utreda förväntade bullernivåer, samråda med myndigheter, ställa krav på entreprenörernas arbete med byggande av tunnelbana och upprätta kontrollprogram för buller under byggtiden. Innan störande arbeten startar kommer Region Stockholm att informera fastighetsägare, näringsidkare och närboende om att arbeten ska utföras, var de ska ske samt hur länge de beräknas pågå.

Regionen har en särskild åtgärdsplan för vibrationer gällande kulturbyggnader som syftar till att minimera risken för skador. När det gäller vibrationer från sprängningar kommer svensk standard för sprängningsinducerade vibrationer att tillämpas. Det innebär att en riskanalys tas fram och sprängningar anpassas utifrån byggnader och anläggningars känslighet. Metodiken är mycket välbeprövad och begränsar risken för skador till följd av anläggningsarbeten.

3.3.1.2 Etableringsytor ***Lindhagensplan***

Detta alternativ anses av flertalet synpunktslämnare som bättre jämfört med Rålambshovsleden eftersom det medför mindre skada på miljön, platsen är mer koncentrerad och längre bort från grönytor och inte lika många bostadshus. Det anses bättre att placera etableringsytor (och arbetstunnlar) vid Lindhagensplan eftersom det är fler bostadshus vid Rålambshovsleden. Denna yta förordas även eftersom det anses närmare till arbetsplatser som ligger på Lindhagensgatan.

En synpunkt har inkommit om att det kan vara kostsamt att lösa in drivmedelsstationen samt sanera marken efter denna. Andra påpekar att drivmedelsstationen är viktig för både polis, ambulans och nyttotrafik. Det är dessutom den närmsta servicepunkt för många boende i området.

Två frågor har inkommit om miljöpåverkan har beaktats gällande transporter av sten och byggmaterial respektive om det i och med flytt av brandstationen vid St Görans sjukhus kan uppstå problem med framkomligheten vid rondellen.

En annan synpunktslämnare uppger att området redan idag är högt trafikerat och utgör en knutpunkt med både blåljus, busstrafik och gång- och cykeltrafik.

Två synpunkter har inkommit om att det ligger en förskola nära Lindhagsplan och att många barn passerar cirkulationsplatsen.

En synpunktslämnare reflekterar över att föreslagen etableringsyta vid Lindhagensplan är cirka dubbelt så stor som ytan som sägs vara tillräcklig.

Kommentar: Informationen kommer att ingå i den samlade avvägning som läggs till grund för valet mellan arbetstunnelalternativen. Vidare utredning kommer att påvisa vilket alternativ som kommer att bli aktuellt.

Framkomlighet och tillgänglighet kommer så långt som möjligt att säkerställas på varje plats som påverkas. För att säkerställa tillgängligheten och minimera

störningar kommer mer fördjupade utredningar att göras med avseende på påverkan på befintlig trafik och behov av omledningsvägar.

Påverkan på miljön (däribland buller- och vibrationer, landskapsbild, kulturmiljö och naturmiljö) kommer att utredas vidare i kommande skede.

Region Stockholm har förståelse för att drivmedelsstationen nyttjas av många i området och att det finns en oro att den försvinner i alternativ Lindhagensplan. I dagsläget har Region Stockholm dessvärre inte någon tillgänglig mark för att ersätta drivmedelsstationen. Om detta alternativ blir aktuellt kommer inriktningen vara att ersätta tomträttsinnehavaren för det intrång som Regionens arbete innebär och då platsen inte längre behövs för tunnelbanans behov återgår marken till staden/tomträttshavaren.

En barnkonsekvensanalys kommer att tas fram som integreras i den sociala konsekvensanalysen. Denna kommer att vara påbörjad och redovisas vid kommande samråd.

Storleken på etableringsytorna för arbetstunnlarna har generellt sett antagits behöva ha en storlek på minst 4000 kvadratmeter för att kunna uppfylla de behov som finns. I några fall är ytorna mindre än 4000 kvadratmeter, men i de flesta fall större. De arbetstunnlar som kräver ramp har ofta större etableringsytor, då rampen tar upp en stor del av arean.

Rålambshovsleden

Ett flertal synpunkter som inkommit anser att alternativ Rålambshovsleden inte är att föredra. Detta grundar sig i att det viktiga grönområdet vid Rålambshovsparken och dess biologiska mångfald, skulle påverkas högst negativt. Den föreslagna ytan används för lek, rekreation och nyttjas av skolor för idrottsaktiviteter. Att anlägga etableringsytor vid Rålambshovsparken skulle dessutom påverka Stockholms kulturliv eftersom det finns många restauranger, uteserveringar, en parkteater med mera som används flitigt. En etableringsyta vid Rålambshovsparken skulle innebära ingrepp i riksintresse med gamla och värdefulla träd och blomsterodlingar. Platsen karaktär kan förstöras.

Trafiken, både i form av bil, gående och cyklister skulle påverkas i högre utsträckning vid Rålambshovsleden än jämfört med vid Lindhagensplan. En omledd cykelled skulle innebära stora olägenheter för både cyklister och gående. En etableringsyta vid Rålambshovsleden skulle också få stor påverkan på de parkeringar som finns i närområdet. Många boende rör sig i området utan bil, vilket skulle bli begränsat i och med byggplats.

Några uppger att de oroar sig för bullerpåverkan i många år. Under byggtiden riskerar värdet på bostäder i närheten till etableringsytan att minska och lokaler i fastigheter blir svåra att hyra ut.

Det har inkommit en synpunkt om att arbetstunnlar och etableringsytor bör förläggas vid Rålambshovsleden, eftersom denna yta ligger mer perifert än Lindhagensplan. Samt att denna yta i nuläget är omgiven av trafikerade vägar.

Kommentar: Informationen kommer att ingå i den samlade avvägning som läggs till grund för valet mellan arbetstunnelalternativen.

Region Stockholm kommer att eftersträva arbetsmetoder och arbetstider som minimerar bullerstörning så långt det är möjligt. För att minska risken för störningar arbetar region Stockholm med att utreda förväntade bullernivåer, samråda med myndigheter, ställa krav på entreprenörernas arbete med byggande av tunnelbana och upprätta kontrollprogram för buller under byggtiden. Regionen

kommer att föreslå villkor för byggbuller i miljöprövningen. Vi arbetar utifrån en särskild handlingsplan för störningar under byggtiden, där bland annat en åtgärdstrappa för bullerstörningar ingår.

Innan störande arbeten startar kommer Region Stockholm att informera fastighetsägare, näringsidkare och närboende om att arbeten ska utföras, var de ska ske samt hur länge de beräknas pågå.

Påverkan på grönområden, trafik, landskapsbild, kulturmiljö, naturmiljö och buller och vibrationer kommer att utredas närmare och beaktas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning samt dess underlagsrapporter vilka presenteras under kommande samråds- och granskningsperioder.

3.3.1.3 Övrigt

En synpunkt har inkommit som motsätter sig en tunnelbanestation vid Fridhemsplan. Detta eftersom det finns problem i en bostadsrättsförening som ligger i närområdet med obehöriga personer i föreningens utrymmen.

Kommentar: Regionen noterar synpunkten. Vidare arbete kommer att utreda den mest lämpliga placeringen av station Fridhemsplan.

Under samrådtiden inkom en fråga om Region Stockholm har utforskat andra alternativ än de som presenteras i handlingen. Till exempel att gå in under Sankt Eriksbron. En annan anser att etableringsytor bör placeras vid Norr Mälärstrand.

Kommentar: Regionen har studerat andra alternativ för ytor och landat i de alternativ som presenterats under samrådet. Vi kommer att utreda dessa ytor närmare och kommer i nästa samråd redovisa bortvalda alternativ och motiv till detta.

3.3.2 Station Liljeholmen

3.3.2.1 Arbetstunnlar

Södertäljevägen

Eftersom byggnader på Nybohov har drabbats av sprickor efter sprängningar sedan tidigare projekt är detta alternativ inte att föredra. Det finns en stor rädsla för ytterligare skador på omkringliggande byggnader. Det är dessutom negativt att cykeltrafiken måste ledas om.

Förslagsvis kan Region Stockholm i stället använda redan påbörjad arbetstunnel vid Södertäljevägen. Det är även fördelaktigt om tunneln kan användas efter byggtiden.

Liljeholmshamnen

En fråga har inkommit om en permanent tunnel vid Liljeholmshamnen stämmer överens med planerad stadsutveckling i området.

Lövholmsgränd

Alternativ Lövholmsgränd anses vara olämpligt på grund av att det planeras för bostadsbebyggelse på denna plats. Stadsutvecklingen i Lövholmen är redan mycket försenad och behöver inte fördröjas ytterligare.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna och tar dessa med sig i det fortsatta arbetet. Vidare utredning kommer att påvisa vilket alternativ som kommer att bli aktuellt.

För att säkerställa tillgängligheten och minimera störningar kommer mer fördjupade utredningar att göras med avseende på påverkan på rådande trafiksituation och behov av omledningsvägar.

Regionen har en särskild åtgärdsplan för vibrationer gällande kulturbyggnader som syftar till att minimera risken för skador. När det gäller vibrationer från sprängningar kommer svensk standard för sprängningsinducerade vibrationer att tillämpas. Det innebär att en riskanalys tas fram och sprängningar anpassas utifrån byggnader och anläggningars känslighet. Metodiken är mycket välbeprövad och begränsar risken för skador till följd av anläggningsarbeten. Separata samråd kommer att ske med direkt berörda, däribland Stockholms sjukhem om de anses vara direkt berörda. Inom ramen för uppdraget kommer Region Stockholm att bedriva ledningssamordning med aktörer som har ledningar i området.

Samråd sker kontinuerligt med Stockholms stad för att säkerställa att tunnelbygget inte motverkar kommunens stadsutvecklingsplaner.

3.3.2.2 Etableringsytor **Södertäljevägen**

Ett flertal av inkomna synpunkter påtalar att det skulle vara problematiskt om cykelvägen mellan Södertäljevägen och Hägerstensvägen stängs av samt att etableringsytor inte bör anläggas vid Södertäljevägen då området redan är utsatt för buller genom Stockholm Vatten och avfalls arbete.

Liljeholmshamnen

Det finns en oro över de transporter som kommer att ske i området vid detta alternativ. Att köra ytterligare ett stort antal tunga transporter på Liljeholmsvägen tätt förbi tvärbanans hållplats och genom korsningen med Lövholmsvägen kommer att bli mycket besvärligt både för fordonsförare och det stora antalet fotgängare som dagligen korsar Liljeholmsvägen.

Kommentar: Region Stockholm noterar synpunkterna och tar dessa med sig i det fortsatta arbetet. Vidare utredning kommer att påvisa vilket alternativ som blir aktuellt.

För att säkerställa tillgängligheten och minimera störningar kommer mer fördjupade utredningar att göras med avseende på påverkan på rådande trafiksituation och behov av omledningsvägar.

3.3.2.3 Övrigt

Det har inkommit synpunkter om att det bästa alternativet är att använda den befintliga yta som i dagsläget används av Stockholm Vatten och Avfall.

Kommentar: Region Stockholm noterar synpunkterna och tar dessa med sig i det fortsatta arbetet.

3.3.3 Station Årstabergr

Inga synpunkter har inkommit gällande förslag på arbetstunnlar eller etableringsytor. Dock inkom ett förslag om att bygga en utgång mot vattnet, förslagsvis från den planerade tunnelbanestationen Årstabergr. Detta borde vara konstruktionsmässigt fördelaktigt med tanke på Årstabergrs förhöjda läge; detta skulle i så fall innebära en kortare rulltrappa/hiss.

Kommentar: Region Stockholm noterar synpunkterna och tar dessa med sig i det fortsatta arbetet.

Då det endast är en uppgång per station som planeras och Årstaberget är en bytespunkt har prioriteringen varit att placera stationen så nära befintlig järnvägsstation, tvärbana och bussterminal som möjlig.

3.3.4 Station Årstafältet

Inga synpunkter har inkommit gällande förslag på arbetstunnlar eller etableringsytor. Dock inkom önskemål om att arbetstunnlarna inte anläggs i närheten av Årstafältet eftersom det i dagsläget byggs bostäder där.

För att minimera påverkan på boende i närområdet bör Regionen överväga att anlägga etableringsytor i industriområden.

Kommentar: Region Stockholm noterar synpunkterna och tar dessa med sig i det fortsatta arbetet. Vidare utredning kommer att påvisa vilket alternativ som blir aktuellt.

Region Stockholm kommer att eftersträva arbetsmetoder och arbetstider som minimerar buller- och vibrationsstörning så långt det är möjligt.

Inga arbetstunnelmynningar planeras invid Årstafältet. De aktuella arbetstunnelalternativen planeras under mark på denna sträcka.

3.3.5 Station Älvsjö

3.3.5.1 Arbetstunnlar

Norr om mässan

Arbetstunnel bör placeras norr om Mässan då detta ger minst påverkan på människor, natur och djur.

Magelungsvägen

Detta alternativ ligger långt ifrån den framtida stationen, vilket medför en lång arbetstunnel som därför blir dyr och omständlig att bygga.

Det grönområde som finns idag används flitigt och hänsyn bör tas till gång- och cykelstråk i anslutning till området.

Kommentar: Region Stockholm noterar synpunkterna och tar dessa med sig i det fortsatta arbetet. Vidare utredning kommer att påvisa vilket alternativ som blir aktuellt.

3.3.5.2 Etableringsytor

Norr om mässan

Alternativ Norr om mässan är enligt flera inkomna synpunkter det bästa alternativet för etablering vid Station Älvsjö. Ytan lämpar sig bra för transporter via Åbyvägen.

Dock påpekar andra att det skulle påverka grönområden värdefull natur samt gång- och cykelvägar som till stor del används av skolbarn. Dessutom skulle alternativet medföra en ökad bullerpåverkan samt ökade trafikflöden. Åbyvägen är redan idag hårt belastad och ligger nära bostäder samt mässan. Etableringsytan och arbetstunneln ligger inte i direkt anslutning till stationen vilket också innebär fler transporter och mer berg att ta ur.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna och tar dessa med sig i det fortsatta arbetet. Vidare utredning kommer att påvisa vilket alternativ som kommer att bli aktuellt.

Påverkan på miljön (däribland buller- och vibrationer, landskapsbild, trafik och naturmiljö) kommer att utredas vidare i kommande skede.

En barnkonsekvensanalys kommer att tas fram som en del av den sociala konsekvensanalysen. Preliminära analyser av påverkan på barn och unga kommer att delges vid kommande samråd.

Älvsjö IP

Alternativet motsätts av flera synpunktslämnare eftersom fotbollsverksamhet (för framför allt barn) bedrivs i direkt anslutning till etableringsytorna. Barnen tar sig till platsen till fots eller cykel, det bör därför ses som en hög risk att blanda in byggtrafik i nära anslutning till gång- och cykelväg och idrottsanläggning.

Det har även inkommit synpunkter om att denna yta anses vara det bästa av de tre alternativen. Detta eftersom påverkan endast skulle ske under vissa tider på dygnet och inte dygnet runt. Ytan ligger dessutom nära Station Älvsjö vilket är positivt med tanke på transporter, trafik och avgasutsläpp. Etableringsytan ligger inte heller i närhet till bostäder.

Kommentar: Regionen tackar för synpunkterna och tar dessa med sig i det fortsatta arbetet. I kommande skeden kommer påverkan på idrottens förutsättningar och trafikfrågor att utredas vidare om alternativ Älvsjö IP grusplan väljs. Förutsättningar för oskyddade trafikanter och behov av anpassningar kommer särskilt att studeras.

En barnkonsekvensanalys kommer att tas fram som en del av den sociala konsekvensanalysen. Preliminära analyser av påverkan på barn och unga kommer att delges vid kommande samråd.

Magelungsvägen

Alternativ Magelungsvägen anses enligt flera synpunktslämnare inte vara ett bra alternativ eftersom det skulle innebära stor påverkan på människors vardag. En återkommande anledning är den populära park som finns vid Magelungsvägen (Turingeparken). Etableringsytor vid denna plats skulle påverka de boendes möjligheter till rekreation, motion, lek och spontanidrott. Det rör sig många barn i parkområdet. En eventuell etablering i parken skulle leda till ökad otrygghet. Det är viktigt att parken vid Magelungsvägen lämnas intakt eftersom den är välbesökt året om, däribland av skolbarn. En inkommen synpunkt beskriver även att parken fungerar som en barriär för buller och trafik. Det finns även många bostäder i närheten som skulle påverkas av buller.

Det är redan idag mycket trafik vid Magelungsvägen och Gamla Huddingevägen samtidigt som vägarna är dåliga. Gamla Huddingevägen går även förbi Örbyskolan och bostäder, det skulle innebära ytterligare belastning på vägen om etableringsytor placeras här. Längs Gamla Huddingevägen går även busstrafik mellan Älvsjö station och Örby, både denna kollektivtrafik och blåljustrafiken skulle bli negativt påverkade om infartsmöjligheten från Magelungsvägen till Gamla Huddingevägen begränsas. Frågor har ställts hur busstrafiken mer exakt kommer att påverkas av byggtrafik i området. Gamla Huddingevägen är en pendelsträcka för cyklister och skolväg för barn.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna och tar dessa med sig i det fortsatta arbetet. Vidare utredning kommer att påvisa vilket alternativ som kommer att bli aktuellt.

Påverkan på grönområden kommer att utredas närmare och beaktas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning samt dess underlagsrapporter vilka presenteras under kommande samråds- och granskningsperioder.

För att säkerställa tillgängligheten och minimera störningar kommer mer fördjupade utredningar att göras med avseende på påverkan på rådande trafiksituation och behov av omledningsvägar.

En barnkonsekvensanalys kommer att tas fram som integreras i den sociala konsekvensanalysen. Denna kommer att vara påbörjad och visas vid kommande samråd.

Region Stockholm kommer att eftersträva arbetsmetoder och arbetstider som minimerar bullerstörning så långt det är möjligt. För att minska risken för störningar arbetar Region Stockholm med att utreda förväntade bullernivåer, samråda med myndigheter, ställa krav på entreprenörernas arbete med byggande av tunnelbana och upprätta kontrollprogram för buller under byggtiden. Regionen kommer att föreslå villkor för byggbuller i miljöprövningen. Vi arbetar utifrån en särskild handlingsplan för störningar under byggtiden, där bland annan en åtgärdstrappa för bullerstörningar ingår.

Innan störande arbeten startar kommer Region Stockholm att informera fastighetsägare, näringsidkare och närboende om att arbeten ska utföras, var de ska ske samt hur länge de beräknas pågå.

3.3.5.3 Övrigt

En person anser att Stockholm stad bör utreda området kring Älvsjömässan som etableringsyta. Det är önskvärt att ha en yta där barn inte rör sig. Som exempel skulle man kunna bygga parkeringshus istället för markparkering och på så sätt frigöra mark. Älvsjömässan ligger i nära anslutning till större vägar så transporter till och från byggarbetsplatsen borde fungera.

Ett förslag har även inkommit om att ytan vid Råbyvägen kan används för etablering i stället för Magelungsvägen/Älvsjö IP.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna. De aktuella alternativen har valts dels med hänsyn till närhet till stationen i förhållande till arbetstunnelns geometri, dels med hänsyn till närhet till berg vid påslaget och även med hänsyn till tillgänglig mark. De redovisade alternativen har visat sig vara mest fördelaktiga i förhållande till dessa faktorer.

3.3.6 Lokalisering av depå

Flera synpunktslämnare anser att depån inte önskas lokaliseras vid Älvsjö IP, Örby, drivmedelsstationen vid Lindhagensplan eller i omedelbar närhet till Rålambshovsparken. Vidare påtalas att marken öster om Stambanan vid Brännkyrka Kyrka inte är lämplig för en depå eftersom det är sankmark.

Generellt anses att Regionen vid placering av en depå bör ta hänsyn till boende samt bevarande av grönytor.

Depån föreslås lokaliseras inom industriområde, exempelvis Årsta partihallar. Ett annat alternativ är placering nära Älvsjömässan. Förslag har även inkommit om att det vore effektivt att bygga ut den befintliga depån vid Nyboda eftersom den ligger i nära anslutning till tänkta tunnelbanespår, utan närhet till bostäder samt att utbyggnaden bör gå snabbare och kosta mindre då marken redan används som depå.

Avseende miljö önskas svar på om det blir aktuellt med bullerskyddsåtgärder samt om träd som tas ner kommer att kompenseras.

Kommentar: Regionen tackar försynpunkterna och tar dessa med sig i det fortsatta arbetet.

Alternativ för depålokaliseringar kommer att presenteras på samråd i september. Angående förslaget att använda befintlig depå vid Nyboda så är förslaget betydligt mer omfattande än det uppdrag som Förvaltningen för utbyggd tunnelbana har – att säkra depåkapaciteten för tunnelbanan till Älvsjö. Inom den tidplan och budget som regionen har för utbyggnad av tunnelbana och depå är denna omdaning av Nybodaområdet inte möjlig.

Skyddsåtgärder för natur och andra miljöfrågor kommer att redovisas i kommande planprocess.

3.3.7 Övriga synpunkter

Förslag har inkommit om att starta med byggnationen från Älvsjö mot Liljeholmen och att denna del sätts i bruk, innan resterande sträckning till Fridhemsplan färdigställs.

Synpunkt har inkommit som betonar att offentliga projekt ofta visar sig bli fördyrade och försenade. Eftersom projektet blir en ensamlevande bana, finns ingen återvändo när byggnationen startat. Om utvägar saknas får kostnaden hamna på vad den blir. Enda möjligheten i ett trångt ekonomiskt läge är att dra ner på byggtakten och skjuta trafikstarten ett ovisst antal år framåt.

En synpunkt har inkommit om att det är viktigt att tillgänglighet för alla i samhället eftersträvas. Till exempel är det ibland svårt att höra vad som sägs i högtalarna. Det finns en önskan om att spåren är inglasade som på Stockholm City.

Det bör även bli rulltrappor vid varje station och inte bara hissar.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna och tar dessa med sig i det fortsatta arbetet.

Tunnelbanan kan inte tas i bruk förrän hela systemet, inklusive depå, är utbyggt då alla delar i anläggningen tekniskt sett hänger ihop.

Miljöpåverkan, inklusive masshantering, samt påverkan på befintlig trafik, kommer att utredas vidare inom järnvägsplanen och tillståndsansökans arbete och presenteras i kommande samråd.

Tillgänglighets- och säkerhetsfrågor kommer att utredas vidare och presenteras i kommande samråd.

3.3.8 Synpunkter om hur samrådet bedrivits

En synpunkt har inkommit om att information inte skickats till denne som fastighetsägare cirka 150 meter från etableringsyta och arbetstunnel.

Kommentar: Samrådsgruppen som fått utskick är 150 meter från aktuella arbetstunnlar och etableringsområden. Dock har annonsering av samrådet i tidningar även skett som ska täcka in ytterligare områden.

3.3.9 Synpunkter som *inte* hanteras inom ramen för detta projekt eller besvaras i denna samrådsredogörelse

3.3.9.1 Alternativa linjedragningar och förlängd linjedragning

Det har inkommit synpunkter om alternativa linjedragningar och förlängning till Hagsätra, Örby slott, Marieberg, Rålambshovsparken, Zinkensdamm, Södersjukhusets entré och Lilla Essingen. Som skäl anges att dessa platser har behov av bättre förbindelser.

En synpunkt har inkommit om att det bör möjliggöras en framtida förlängning till exempel Bromma flygplats.

Kommentar: Regionen tackar för synpunkterna och för dessa vidare inom Regionen. Flera dragningar av linjen har undersökts och dragningen via de valda stationerna ger mest nytta. Tidigare har även samråd hållits om lokalisering av tunnelbanesträckningen och denna sträckning är nu beslutad att vi ska gå vidare med. Frågor om alternativa linjesträckningar besvaras därför inte i denna samrådsredogörelse. Angående förlängningar har den aktuella sträckan valts då den bedöms ge mest nytta sett till kostnaderna för projektet.

3.3.9.2 Åtgärder omkringliggande infrastruktur

Synpunkter har inkommit där det ifrågasätts varför det inte byggs en spårvagnslinje istället för tunnelbana.

Kommentar: Den nya tunnelbanelinjen identifierades i Sverigeförhandlingen som en viktig kollektivtrafiksatsning för att förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i Stockholmsregionen. En tunnelbanelinje mellan Fridhemsplan och Älvsjö binder ihop Stockholms södra och centrala delar samt avlastar röda linjen och T-centralen. Det möjliggör även att nya bostäder med bra kommunikationer ska kunna byggas i södra Stockholm.

3.3.9.3 Den nya tunnelbanans färgsättning

En synpunkt har inkommit om att låta den nya linje få färgen gul och den gula linjen få grön färg då den är en förlängning på gröna linjen.

Kommentar: Region Stockholm har beslutat att linjen får färgen gul (maj 2023).

