

Tunnelbana till Älvsjö

Sammanställning och bemötande av inkomna synpunkter i samrådsprocessen under perioden 1 juni till 29 juni 2022

Titel: Tunnelbana till Älvsjö – Sammanställning och bemötande av inkomna synpunkter i samrådsprocessen under perioden 1 juni till 29 juni 2022

Uppdragsledare: Per Reiland

Projektledare: Kajsa Nilsson

Bilder & illustrationer: Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Dokumentid: 7100-C72-22-00001

Diarienummer: FUT 2022-0617

Utgivningsdatum: 2023-02-03

Distributör: Region Stockholm, förvaltning för utbyggd tunnelbana

Box 45436, 104 31 Stockholm. Tel: 08 737 25 00. E-post: nyatunnelbanan@regionstockholm.se

Innehållsförteckning

1	Projektbakgrund.....	4
2	Samrådsprocessen.....	4
3	Genomförande av samråd 1 juni-29 juni 2022	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.

Planeringen av en ny tunnelbanelinje till Älvsjö har pågått sedan 2020 och beräknas ta cirka 5 år. Byggstart planeras till 2025 under förutsättning att alla tillstånd är klara. När spaden sätts i marken är byggtiden cirka 9 år.

År 2020-2022 pågick ett utredningsarbete av möjliga sträckningar och stationer.

I december 2021 föreslog Region Stockholm att linjen får stationerna: Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberg, Årstafältet, Östberga och Älvsjö. Projektstart skedde våren 2022 och år 2035 planeras tunnelbanelinjen öppnas för trafik. Den nya linjen utformas fristående från övriga linjer med ny teknik. Vid stationerna skapas bytespunkter där olika trafikslag knyts samman. På flera ställen utmed linjen pågår stadsutveckling (<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 större samrådsaktiviteter har hittills genomförts inom projektet:

- Samråd gällande lokalisering av stationslägen och stationsuppgångar, perioden 1 juni-29 juni 2022.
- Samråd gällande linjedragningen, perioden 2 november - 6 december 2020.

Under samrådsperioden 1 juni – 29 juni 2022 har samrådsaktiviteter genomförts. Förutom att det varit möjligt att lämna synpunkter via en samrådsportal på nätet, på Facebook samt via brev och e-post har det även hållits öppet hus. Dessa har ägt rum den 14 juni 2022 på tunnelbanestationen vid Liljeholmstorget och den 16 juni 2022 på kulturhuset i Östberga. Där har förvaltning för utbyggd tunnelbana informerat och tagit emot synpunkter. Uppsökande samrådsaktiviteter har också genomförts där möten skett med olika intressegrupper och synpunkter har då lämnats in. Totalt har cirka 160 synpunkter lämnats från allmänhet och olika intressegrupper under denna samrådsperiod. Samtliga synpunkter redovisas i samrådsredogörelsen.

3 Genomförande av samråd 1

juni-29 juni 2022

3.1 Myndigheter och organisationer

3.1.1 Länsstyrelsen i Stockholms län

2022-06-22, Skriftligt yttrande. Länsstyrelsen avstår i detta skede från att lämna synpunkter i ärendet.

Kommentar: Regionen noterar detta.

3.1.2 Trafikverket

3.1.2.1 Riksintresse kommunikation

Station Årstaberg och Station Älvsjö berör riksintresse för järnväg. Trafikverket anser att eventuella konflikter mellan dessa och den nya tunnelbanan behöver utredas och hanteras i ett tidigt skede så att genomförbarhet kan säkras. Intrång i skydds-zoner till Trafikverkets infrastruktur ska undvikas.

3.1.2.2 Årstaberg station

Bytespunkten Årstaberg kommer fortsatt vara av central betydelse för stora delar av regionen då flera olika trafikslag trafikerar platsen och utveckling av trafiken planeras. Det är av stor vikt att ha ett helhetsperspektiv utifrån detta. Slututformningen bör ha en sammanhållen mötespunkt som målsättning.

I planeringen av den nya tunnelbanan är det viktigt att ta hänsyn till den framtida utvecklingen av såväl station Årstaberg som stambanans kapacitet för nationell och internationell trafik. Det är därför viktigt att ta hänsyn till de begränsningslinjer och nya broar som en sådan utveckling kräver i planeringen av den nya tunnelbanan samt bebyggelse i området.

3.1.2.3 Älvsjö station

Bytespunkten Älvsjö kommer fortsatt vara av central betydelse för stora delar av söderort då flera olika trafikslag trafikerar platsen och utveckling av trafiken planeras. Det är av stor vikt att ha ett helhetsperspektiv utifrån detta. Slututformningen bör ha en sammanhållen mötespunkt som målsättning.

Det finns strategiska spårskisser på ett bredare spårområde samt på två tillkommande spår genom stationsområdet. Dessa i syfte att utveckla regional- och pendeltågstrafiken samt för att säkerställa framtida kapacitet på banan. Det är därför viktigt att ta hänsyn till de begränsningslinjer som finns i planeringen av den nya tunnelbanan samt bebyggelse i området.

3.1.2.4 Geoteknik

I samband med markarbeten är det viktigt att järnvägsanläggningen inte riskerar att påverkas. Avtal krävs om bevakning då grundläggning planeras nära järnvägen. Regionen ska ta kontakt med Trafikverket i god tid för att skriva avtal.

3.1.2.5 Dagvatten

Regionen bör visa hur Trafikverkets anläggning påverkas vid ett 200-årsregn.

3.1.2.6 Buller och vibrationer

Området är utsatt av buller från järnväg. I samband med bullerutredningar ska beräknade gränsvärden för buller och vibrationer utgå från Trafikverkets basprognos 2040.

3.1.2.7 Kommande avtal

Samverkansavtal och bevakningsavtal behöver tas fram.

Kommentar: Negativ påverkan på riksintressena ska utredas och kommer undvikas så långt det är möjligt i planeringen av den nya tunnelbanan. Intrång i skydds-zoner kommer att undvikas så långt det är möjligt samt ske efter samråd med Trafikverket. Regionens uppfattning är att tunnelbanan är av så stort samhällsintresse att det kan motivera intrång i skydds-zoner. Regionen instämmer i betydelsen av både station Älvsjö och station Årstaberg ur ett regionalt perspektiv och att ett helhetsperspektiv är viktigt utifrån detta. Gällande station Årstaberg instämmer regionen i behovet av att beakta en framtida utveckling av såväl stambanor som befintlig pendeltågsstation. Beträffande breddning och tillskapande av fler spår i Älvsjö instämmer regionen i att hänsyn ska tas till begränsningslinjer. Intentionen är att järnvägsanläggningen ska påverkas av tunnelbaneutbyggnaden i så liten utsträckning som möjligt. Regionen tar kontakt med Trafikverket för avtalsskrivning. Klimatanpassning är en viktig del av planprocessen och utredning av dagvattenhantering kommer göras i ett senare skede. Regionen tar med sig att Trafikverkets basprognos 2040 ska användas för utredning om buller och vibrationer.

3.1.3 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

3.1.3.1 Försvarsmakten

2022-06-29, skriftligt yttrande. Försvarsmakten har inget att erinra angående projektet.

3.1.3.2 Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, SMHI

2022-06-28, skriftligt yttrande. Institutet har inget att erinra angående projektet.

3.1.3.3 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB

2022-06-28, skriftligt yttrande. Myndigheten avstår att yttra sig i ärendet.

3.1.3.4 Svenska kraftnät

2022-07-08, skriftligt yttrande. Myndigheten avstår att yttra sig i ärendet då de i dagsläget inte har några anläggningar eller intressen i det aktuella området. Däremot informerar de att regionnätledningar kan finnas i närheten och där nätägarna då bör samrådas med.

Kommentar: Regionen noterar yttrandena.

3.1.3.5 Storstockholms brandförsvär

Storstockholms brandförsvär (SSBF) konstaterar att samrådsunderlaget är av övergripande karaktär och upprepar därför delvis synpunkter från tidigare samrådstillfälle. För att kunna lämna mer detaljerade synpunkter bedömer SSBF att projektet behöver ta fram en tydlig säkerhetsnivå samt en strategi för när räddningstjänsten väntas göra insats.

Hantering av olycksrisker

Det är viktigt att redan i tidiga planeringsskeden identifiera olycksrisker så att hanterandet av dessa kan ses som en kostnadseffektiv investering.

I den fortsatta planeringen bör de risker som finns i omgivningen bedömas. Exempel på riskkällor är Södra länken, Huddingevägen och järnvägen där transport av farligt gods sker. Vägledande är länsstyrelsens skrivelser. För de stationer (framför allt Älvsjö och Årstaberg men även Årstafälet) som är placerade nära farligt godsleder behöver särskilt beaktas risker mellan farligt godstransporter och ansamling av mycket människor på liten yta. Det är vidare relevant att beakta urspärningsrisken på järnvägen vid placering av uppgångar.

Tunnelkonstruktion

Risken för olyckor kopplade till brand eller explosion i tunnarna behöver hanteras då det kan påverka tunnarnas konstruktion i den grad att bebyggelsen ovan hotas. Olycksscenarier som kan ha effekt på tunnelkonstruktionen bör utredas.

Suicidrisk

Möjligheterna till plattformsavskiljning bör utredas i projektet då det har möjlighet att rädda många liv och minskar risknivåerna i tunnelbanan väsentligt. Dessa kan också underlätta räddningsinsats och minska samhällsliga kostnader för olyckor och dödsfall.

Byggtid

Det är av hög vikt att beakta räddningstjänstens framkomlighet under byggtid.

Möjlighet till räddningsinsatser

Utöver samrådsmaterialet har SSBF haft möten med förvaltning för utbyggd tunnelbana och fått beskrivning av hur anläggningen planeras. SSBF bedömer en utformning med en separat service- och räddningstunnel som mer robust ur både utrymnings- och insatsperspektiv.

De farhågor som SSBF ser med en lösning med två enkelspårstunnlar kan delas in i:

- Avskiljning mellan tunnelrör

- Längre och mer komplicerade räddningsinsatser

- Längre och mer komplicerad utrymning

Fördelar med räddningstunnel är bland annat att räddningstjänsten kan bygga upp sin insats närmare platsen de ska göra insats vid och även transportera sig med ordinarie fordon.

Avskiljning till skadedrabbat tunnelrör

Avskiljning mellan tunnelrören sker inte med fysisk barriär vilket bedöms som mindre robust än där separat räddningstunnel används. Om det inte går att säkerställa att tunnelröret är friskt så kommer räddningsinsats inte att kunna göras enligt gällande föreskrifter för arbetsmiljö. Projektet bör vidare undersöka en nedgång för insats på Långholmen eller Reimersholme då sträckan är relativt lång mellan Fridhemsplan och Liljeholmens station.

Utrymning

Det är av stor vikt att anläggningen utformas så att människor kan utrymma utan assistans av räddningstjänsten. Vid val av placering av nedgångar till tunnelbanan är det viktigt att ta i beaktande risken för flaskhalsar i anslutning till uppgångarna och i utemiljön. Vid befintliga stationer i Fridhemsplan och Liljeholmen behöver trycket vid utrymning från den nytillkommande linjen beaktas tidigt för att inte omöjliggöra utrymning.

Utrymningshiss/räddningshiss

Vid låga temperaturer kan hisskomponenter bli skadade och i vissa fall har hissprojektören satt in en frysvakt. Detta medför att räddningshissen inte får ett fullgott skydd mot brandgasspridning

den kalla delen av året. SSBF vill belysa att om trycksättning av hiss ska ske så behöver problematiken kring kall uteluft lösas.

Brandvatten

För att kunna genomföra en insats behöver det finnas tillgång till brandvatten både i tunnel och vid plattformar och entréer.

Övrigt

SSBF förespråkar en smart och eltekniskt säker sektionering av strömförsörjningen, så att inte hela linjen behöver göras strömlös om en olycka inträffar där strömmen behöver brytas. Region Stockholm bör, om så inte redan genomförts, beakta även kostnaderna av driftstillestånd av detta persontransportsystem i samhällsekonomiska kalkyler, då minskade kostnader i projektering kan bli dyrare i ett längre samhällsperspektiv för kommuner och regioner som försörjs av detta system.

Kommentar: Regionen tackar för synpunkterna. Samrådet hanterar i detta skede placeringen av stationer och uppgångar samt utformning av dessa varför bemötande av tidigare synpunkter inte redovisas i handlingen. Regionen tar med sig brandförsvarets synpunkter kopplat till uppgångarnas placering i förhållande till farligt godsleder samt att uppgångarna måste möjliggöra utrymning på ett säkert sätt utan assistans av brandförsvaret. I det fortsatta arbetet med utformning av stationer ingår att utreda förutsättningarna att förse stationerna med plattformsavskiljare. Regionen arbetar med frågorna kopplat till säkerhetsnivå för tunnelbanesystemet samt strategi för när eller om räddningstjänsten behöver göra insatser i tunnelrör. Synpunkterna gällande brand, framkomlighet under byggtid, avsaknad av servicetunnel, el samt problematik med hissar kopplat till kall uteluft kommer tas med och hanteras i senare skede av planprocessen. Regionen har, som även nämns i yttrandet, träffat SSBF för särskilda diskussioner kring frågor om brand och säkerhet utöver att SSBF tagit del av samrådsmaterialet. Regionen kommer att fortsätta denna dialog och de frågor som SSBF lyfter i sitt yttrande kommer att behandlas vidare där och beaktas i fortsatt projekteringsarbete.

3.1.3.6 Stockholms stad

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Södermalms stadsdelsförvaltning, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning, Kungsholmens stadsdelsförvaltning, kulturförvaltningen och Stockholms stadshus AB är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6. Förslaget innebär ett mer robust kollektivtrafiksystem för hela regionen. Att stadsdelar som idag saknar förbindelser får det väntas bidra till ökad tillgänglighet och ökad integration.

Stockholms stad konstaterar att en mycket viktig förutsättning för hela utbyggnaden av tunnelbanan är det pågående samarbetet och den nära dialogen mellan staden och förvaltningen för utbyggd tunnelbana. Staden vill lyfta fram att tunnelbanans anläggningar behöver fungera ihop med ny planerad bebyggelse. Det ska vara möjligt att bygga intill och ovanpå stationsentréerna för effektivt nyttjande av marken och för att realisera de bostäder som följer av ramavtalet. Det är vidare viktigt att föreslagen linjesträckning inte omöjliggör vidare förlängning och vidareutveckling av tunnelbanan.

Aktuella stadsutvecklingsprojekt vid stationslägena och utbyggnaden av tunnelbanan behöver samverka. När det gäller specificeringen av uppgångarnas lägen ser staden det som mycket viktigt att det förs en dialog mellan staden och förvaltningen för utbyggd tunnelbana (regionen) för att finna de bästa platserna för samtliga parter till en rimlig kostnad.

Staden vill lyfta fram att de nya stationsuppgångarna behöver placeras så det blir bra trafiklösningar på de aktuella platserna, för gång- cykel-, kollektiv- och biltrafik. Staden anser också att stationsuppgångarnas närområde/angöringsytor bör vara klimatanpassade. Vidare anser staden att de precisa stationslägena såväl som lägen för arbetstunnlar och etableringsytor ska bestämmas tillsammans med staden.

Liljeholmen

Staden förordar att den nya tunnelbaneuppgången i Liljeholmen placeras så nära den befintliga tunnelbanan, bussterminalen och tvärbanan som möjligt. Tunnelbaneentrén bör placeras på ett sätt som inte stör eller påverkar gång-, cykel- eller kollektivtrafik negativt och inte byggas i parker och/eller grönområden. Staden vill också informera om att den äldre delen av Liljeholmens befintliga stationsbyggnad är intressant ur ett kulturhistoriskt perspektiv och därför bör hanteras varsamt.

Årstaberg

I Årstaberg anser staden att en ny stationsbyggnad lämpligen placeras på eller i direkt anslutning till Svärdlånsplan. Torget föreslås ansluta till stationen och utvecklas till en mötesplats.

Årstafältet

Vid Årstafältet förordar staden en placering i den östra delen av området i något av kvarteren nära det planerade stadsdelstorget. Denna placering gynnar stadslivet och blir synlig från både stadsdelstorg och stadsdelspark. Placeringen i västra delen av området förordas inte då den anses få negativa konsekvenser vid framför allt skyfall.

Östberga

Staden föreslår att placeringen av den nya uppgången hamnar i en byggnadsvolym som kan placeras utmed huvudgatan i Östberga. Detta ger en god tillgänglighet till tunnelbanan och främjar därför stadsutvecklingen i området. Staden vill vidare lyfta fram parken vid namn Backen från 1960-/1970-talet som har ett högt kulturhistoriskt värde. Denna park bör ha kvar sin koppling till torget och därför lämnas fri från byggnader.

Älvsjö

Staden anser att placeringen av den nya tunnelbaneuppgången i Älvsjö bör ske med hänsyn till Älvsjö både som målpunkt och bytespunkt. Den nya uppgången i Älvsjö bör därför placeras så nära järnvägen som möjligt i mässans närhet. Beaktande av Trafikverkets behov av mark för spårutvidgning behöver dock också tas. Periodvis kommer stora mängder besökare till mässan, varför hänsyn till detta behöver beaktas. Det planeras för exploatering i området vilket tunnelbanan behöver ta hänsyn till. Minsta möjliga påverkan på omgivningen bör eftersträvas när ovanjordsanläggningar som hör till tunnelbanan planeras. Stationen behöver vidare utformas så att den inte medför baksidor och otrygga, oövervakade miljöer. Natur och kulturmiljön ska vidare skyddas från negativ påverkan vid placering av uppgången.

Depå

Om det behövs en ny plats för depå inom Stockholms stad, behöver detta utredas snarast i samråd med staden.

Kommentar: Regionen instämmer i att dialog mellan staden och regionen är viktig i arbetet med tunnelbanan. Intentionerna är att tunnelbaneuppgångar ska kunna förläggas i byggnader där det är möjligt och att integrering med pågående stadsutvecklingsprojekt ska eftersträvas. Regionen instämmer i att lämpliga trafiklösningar för samtliga trafikslag vid placering av uppgångar behöver hittas. Klimatanpassning kommer hanteras i projektet. Arbetstunnlar och etableringsytor kommer hanteras inom ramen för ett eget samråd längre fram i planprocessen. Kontinuerlig dialog sker med staden kring placering av uppgångar, arbetstunnlar

samt etableringsytor. Regionen kommer beakta övriga synpunkter kopplade till placering av uppgångar inför vidare arbete i projektet. Regionen är angelägen om att samråda placering av depå.

3.2 Samråd med allmänhet och de som kan bli särskilt berörda

3.2.1 Station Fridhemsplan

3.2.1.1 Uppgångar

Fördelar finns med att placera stationsuppgångar norr om Drottningholmsvägen, där det idag redan finns en tunnelbanestation, inklusive uppgångar samt möjlighet till omstigning till andra kollektiva färdmedel. Detta dels för att spara på grönytor och icke exploaterade ytor och dels för att minimera att oskyddade trafikanter springer över Drottningholmsvägen för att ta sig till busshållplatser på södra sidan.

Ett antal olika synpunkter har inkommit angående placering av nya uppgångar. Föreslagna placeringar innefattar att en uppgång på södra sidan av Drottningholmsvägen vid före detta biograf Draken, alternativt vid östra änden av Drottningholmsvägen samt att en uppgång borde finnas vid Hantverkargatan då det går mycket människor där.

Förbindelsegången mellan blå och grön linje är en lämplig plats att förlägga ingången till nya tunnelbanan till. Det ger enkla byten till andra linjerna och båda biljetthallarna nås smidigt.

Synpunkter har kommit in om att stationen ska ligga på samma plats som befintlig.

Kommentar: Regionen tar med sig synpunkterna i fortsatt planering av projektet.

3.2.1.2 Stationens utformning

Synpunkter om att den nya tunnelbanan ska stanna på samma plattformar som blåa linjen har kommit in vilket blir mer kostnadsbesparande.

Kommentar: Sammankoppling med andra linjer har utretts men slutsatsen är att det inte är aktuellt. Att trafikera tillsammans med en annan linje kan få negativ påverkan på turtäthet och tidtabell på båda linjerna eftersom de måste samsas om samma plattform och dessutom krävs att de tekniska systemen är helt kompatibla med varandra. Nya tunnelbanan planeras att byggas med modern teknik som inte i alla avseenden är kompatibel med övriga tunnelbanan. Utöver det är fordonslängden olika mellan de aktuella linjerna.

Synpunkter har kommit in om att det skulle vara önskvärt med rulltrappor vid Fridhemsplan då det är mycket folk som rör sig här och spåren är belägna långt ned.

Kommentar: Vid Fridhemsplan planeras för transporter upp och ned från spåren, både genom hissar och rulltrappor.

Synpunkter har kommit in som rör hur plattformarna ska placeras samt att spåren förlängs en bit bortom plattformen slut för att kunna hålla en högre hastighet in på stationen då det på detta sätt möjliggörs för en säkerhetssträcka.

Kommentar: Regionen utreder för närvarande hur plattformar och stationer ska utformas och tar därför med sig synpunkterna i fortsatt planering av projektet.

3.2.1.3 Övrigt

Vid Fridhemsplan behöver hela området omdanas, här behöver ett nytt torg skapas genom att befintlig bebyggelse rivs, service byggs ut, restauranger och torghandel byggs ut.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna och tar dessa med sig i det fortsatta arbetet. Bebyggelse och offentliga miljöer utanför stationerna förvaltas och planeras av Stockholms stad.

3.2.2 Station Liljeholmen

3.2.2.1 Uppgångar

Flera synpunkter har kommit in om att uppgångar till tunnelbanan ska finnas på östra sidan av Södertäljevägen, ofta i kombination med en vid Liljeholmens centrum. Synpunktlämnarna menar att det bidrar till att området Marievik och Liljeholmskajen får bättre kopplingar till omgivningen på detta sätt och barriäreffekten av Södertäljevägen mildras. En synpunkt om att en uppgång skulle kunna placeras vid Nybohovsberget har lämnats in då det anses vara ett område som annars inte får tunnelbana.

Synpunkter finns om en entrébyggnad i parken vid tvärbanan för att skapa ökad rörelse på andra sidan tvärbanan bort mot Marievik. Där är otryggt och en vistelseplats för missbrukare idag. Men det behövs i så fall en passage under tvärbanespåren för att inte öka trafikproblemen. En annan uppgång föreslås vid nuvarande tunnelbanas uppgång Liljeholmen Norra.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna och tar dessa med sig i det fortsatta arbetet. I det fortsatta arbetet är utgångspunkten att en uppgång ska byggas och prioriteringen är byten mellan olika trafikslag.

3.2.2.2 Bytesmöjligheter

Byte mellan tunnelbanorna samt andra trafikslag ska vara enkla vid den nya stationen. Avstånden mellan olika trafikslag får inte vara för långa. Detta då det är en viktig bytesstation och att stadsutveckling sker i området. Åsikter finns om att stationen bör ligga på samma ställe som befintlig station för att förenkla byten till röda linjen. Ingången till nya tunnelbanan ska vara placerad innanför spärrlinjen för befintlig tunnelbana och busstation för att underlätta byten. Synpunkter finns om att kopplingar till befintlig tunnelbana är viktigast framför de andra transportslagen. Hissar till den nya tunnelbanan föreslås på västra sidan av befintlig station mot sjön Trekanten då det ses som bäst utifrån förutsättningarna.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna och tar dessa med sig i det fortsatta arbetet. Inriktningen i det fortsatta arbetet är att det om möjligt ska gå att byta innanför spärrlinjen.

3.2.2.3 Övrigt

Liljeholmen har en grundproblematik med otrygghet i form av synligt missbruk. Trygghet beskrivs därför som en viktig aspekt i placering av tunnelbaneuppgången.

Det är stora flöden av unga på platsen runt Liljeholmens station, unga som grupp kommer att påverkas av byggtid och kommer att vara en stor resenärsgrupp i nya tunnelbanan. Det finns 17 gymnasieskolor i närområdet, ny ungdomsmottagning och ungdomsgård med stort upptagningsområde öppnar nära Liljeholmstorget hösten 2022. Detta bör tas i åtanke vid beslut om placering av uppgången.

Synpunkter finns om att tvärbanan är viktig för många som bor nära Liljeholmen. Det uppfattas som mycket negativt om den behöver stängas av under byggtid, särskilt hänvisas till besvär på grund av de avstängningar som varit och pågår i samband med tvärbanans utbyggnad mot Solna.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna och tar dessa med sig i det fortsatta arbetet. Projektet befinner sig i tidigt skede och kommande år vet vi mer om hur själva bygget ska genomföras. När vi närmar oss byggstart kan vi berätta mer och informera om hur närboende, verksamhetsutövare eller resenär påverkas under byggtiden. Att bygga tunnelbana i tätbebyggda områden i centrala Stockholm går inte obemärkt förbi. Vi försöker planera våra arbeten så att omgivningen påverkas så lite som möjligt.

3.2.3 Station Årstaberg

3.2.3.1 Uppgångar

Synpunkter finns om att tunnelbaneuppgången bör placeras i närheten av pendeltåget, tvärbana och bussar. Platser som föreslås är främst parkeringen norr om busstorget som uppfattas som outnyttjad och öde idag samt i tunneln/gångpassagen mot pendeltågen. Det föreslås även att det skapas en uppgång mot Sjöviksskolan och Årstadal samt Liljeholmskajen och Årtaskogs väg då befolkningstätheten är mycket stor här, det finns skola där samt det byggs mycket i området. En annan lämplig plats för tunnelbanans uppgång är i gången mellan pendeltåg och tvärbanan. På det sättet ska det inte vara nödvändigt att passera spärrlinjen vid byte mellan tunnelbana och pendeltåg.

Andra anser att uppgångar från Tunnelbanan bör placeras på båda sidor om järnvägsspåren. Det ger en minskad barriäreffekt, vilket järnvägen innebär idag. Det skapas med denna lösning två naturliga vägar att röra sig mellan tunnelbana och pendeltåg vilket kan begränsa trängsel och det blir kortare distans till nästa färdmedel. Boende kring Sjöviksskolan behöver då heller inte korsa något annat trafikslag. På samma sätt anser andra synpunktlämnare att uppgångar borde placeras på båda sidor om Årstälänken.

Kommentar: Regionen tar med sig synpunkterna till kommande skeden av projektet. I det fortsatta arbetet är utgångspunkten att en uppgång ska byggas och prioriteringen är byten mellan olika trafikslag.

3.2.3.2 Bytesmöjligheter

Årstabergs station anses vara dåligt planerad, upplevs vara otrygg och ha för långa bytestider mellan de olika trafikslagen som trafikerar platsen. Synpunkter finns om att byten borde underlättas, gärna genom att använda hissar och rulltrappor mellan de olika trafikslag som finns på platsen. Stationen bör även utformas så att byten kan ske innanför spärrlinjen.

Kommentar: Regionen tar med sig synpunkterna till kommande skeden av projektet. Uppgångar planeras med hänsyn till bytesmöjligheter. I detta projekt ingår inte förändringar av bytespunkten i övrigt.

3.2.3.3 Omkringliggande miljö

Synpunkter finns om att korsande cykelbana vid passage mellan tvärbana och pendeltåg upplevs som trafikfarlig och flera tillfrågade har upplevt konflikter/krockar eller tillfällen där man som gående fått väja eller nästan blivit påkörd av cyklister. Området upplevs vidare som trångt i rusningstrafik, men ödsligt på kvällar och dagtid. Vägen till biljetthallen från västra sidan av spåren borde ersättas med en lösning utan trappor så att det går att smidigare cykla förbi.

Uppfattningar finns om att det inte är någon mening med att försöka minska barriäreffekten av södra länken då det inte finns någon poäng med att ta sig till industriområdet söder om vägen. Motsatt uppfattning finns också, att det behövs en tydligare koppling mellan Årstaberg och Västberga industri- och bostadsområde. Inom Västberga finns barriärer i form av sparsamt använda järnvägar som behöver undanröjas.

Området runt Årstabergs station anses vara otrygg och bullrig, miljön borde göras om. När stationen planeras är det viktigt att tänka på de barn som passerar stationsområdet på sin skolväg så att de inte behöver blandas med flödet av cyklister och gående.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna och tar dessa med sig i det fortsatta arbetet. Bebyggelse och offentliga miljöer utanför stationerna förvaltas och planeras av Stockholms stad. Förvaltningen arbetar aktivt tillsammans med staden gällande placering av uppgångar och utformning av kringliggande miljöer.

3.2.4 Station Årstafältet

3.2.4.1 Uppgångar

Det har kommit förslag om placering av uppgångar mot Enskedehållet eller nära golfbanan. Åsikter finns om att uppgången bör vara lätt att hitta till från tvärbanan samt att den bör ligga i anslutning till torg och butiker i den nya stadsdelen. Andra anser att uppgångens placering så som den redovisas i samrådsbroschyren är bra.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna och tar dessa med sig i det fortsatta arbetet. Bebyggelse och offentliga miljöer utanför stationerna förvaltas och planeras av Stockholms stad. Förvaltningen arbetar aktivt tillsammans med staden gällande placering av uppgångar och utformning av kringliggande miljöer.

3.2.4.2 Övrigt

Platsen uppfattas som avlägsen idag, men många är medvetna om att det ska byggas en ny stadsdel med många nya bostäder. Station Årstafältet och tvärbanans hållplats Årstafältet bör inte ha samma namn på grund av att det då riskerar att bli förvirrande.

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

3.2.5 Station Östberga

3.2.5.1 Uppgångar

Flera förslag på uppgångar från den nya tunnelbanan har lämnats in. Platser som anses lämpliga är Östberga torg, Östberga IP, Stureby, Stamparken. Det finns även synpunkter om att uppgången borde läggas nedanför berget, däribland Annebodavägen eller Sylvestervägen.

Synpunkter finns som ifrågasätter torget (både av unga och av äldre) som lämplig plats för uppgången, dels på grund av ett skytt läge och dels för att synpunktslämnaren anser att Kulturhusets verksamhet påverkas negativt. Kulturhuset använder idag torget som förlängd yta för verksamhet, till exempel för fritidsgården att spela pingis och grilla. De som är tveksamma till en tunnelbaneentré vid torget föreslår istället en placering nära bussarna vid hållplatsen Branten, då entrén är nära byten till två olika busslinjer och också är närmare Östberga IP och Liseberg.

Torget anses av andra vara en naturlig plats för tunnelbaneentrén. Dessa personer ser dock inte heller framför sig en entré vid torget såsom det ser ut idag, utan uttrycker förhoppning om att torget utvidgas och utvecklas.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna och tar dessa med sig i det fortsatta arbetet. Bebyggelse och offentliga miljöer utanför stationerna förvaltas och planeras av Stockholms stad.

3.2.5.2 Trygghet

Det finns synpunkter med oro över att tunnelbanan ska bidra till att fler "främmande" människor rör sig i Östberga, som idag uppfattas av de boende som lugnt och familjärt. Det finns oro för att själva tunnelbaneentrén ska blir en plats för synligt missbruk och kriminalitet, som man uppfattar har skett i andra bostadsområden med tunnelbana.

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

3.2.5.3 Övrigt

Synpunkter finns från äldre om att de generellt är negativa till tunnelbana som färdmedel och föredrar buss eller bil. De ser inte så stort värde med tunnelbanan utan mest besvär under byggtiden och en oro för att det ska bli stökigare i Östberga.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna. Se även svar 3.2.2.3.

Det anses kunna vara förvirrande att stationen ges namnet Östberga då den kan sammanblandas med andra områden och stationer med liknande namn.

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

Då miljön och rådande klimatkris är viktig borde det finnas natur och andra lösningar som gynnar just miljön runt tunnelbanan.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna. Bebyggelse och offentliga miljöer utanför stationerna förvaltas och planeras av Stockholms stad.

3.2.6 Station Älvsjö

3.2.6.1 Uppgångar

Många synpunkter har kommit in om att entrén till tunnelbanan bör ligga i anslutning till Älvsjö torg/centrum. Flera tycker att det då blir enklare att ta sig till tunnelbanan och den befintliga pendeltågsstationen, en framtida station för spårväg syd samt busstationen. Det framförs också att fler är i rörelse i detta område och att mässan kommer minska i betydelse. Det är därför mer logiskt att uppgången placeras vid centrum än vid Älvsjömässan.

Det finns även åsikter om att läget för den nya uppgången borde vara vid pendeltågsspåren intill Älvsjö broväg då det ger bäst förutsättningar för byten mellan tunnelbana och pendeltåg. Andra synpunkter handlar om att det borde finnas två uppgångar, en vid pendeltågsstationen och en i något av de omkringliggande områdena, eller på var sida om pendeltågsspåren. En sådan lösning anses ha en barriärbrytande effekt och minska belastningen på befintliga vägar. En stationshall för den nya tunnelbanan föreslås på den östra sidan av järnvägen intill mässan. I samband med detta ges även förslag på trafikangöring till stationen från sydöst.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna. Öster om järnvägen finns stora områden som är utpekade som framtida utvecklingsområden för bostäder. Det har därför varit en bidragande faktor till placeringen som föreslås i samrådsbroschyren. Utifrån de tekniska och ekonomiska förutsättningarna kommer det endast vara möjligt att bygga en uppgång.

3.2.6.2 Bytesmöjligheter

Flera synpunkter finns om att skapa en bättre integrering av de olika trafikslagen buss, pendeltåg och tunnelbana samt framtida spårväg syd. Biljetthallarna ska inte behöva passeras vid byten. Det lyfts i detta sammanhang att byte till spårväg syd borde prioriteras framför byte till pendeltåg, då ett sådant byte främst kommer ske i Årstaberg.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna. Att planera och bygga en ny tunnelbana omfattar många utmaningar och kompromisser. Målsättningen är att byten ska kunna göras så smidigt som möjligt. Intentionen är att ansluta direkt till stationen vid Liljeholmen och Fridhemsplan och, om det är möjligt, med en gemensam spärrlinje. Övriga stationer planeras utifrån bästa möjliga bytesmöjlighet till övriga trafikslag inom de ramar som de tekniska begränsningarna på respektive plats ger.

3.2.6.3 Omkringliggande miljö

Dagens pendeltågsstation har för låg kapacitet vilket i sin tur kan medföra att det blir trångt att ta sig via den till den nya tunnelbanans upp- och nedgång vid passage från järnvägens västra sida till den östra där uppgången planeras enligt förslaget. En ytterligare hiss föreslås i pendeltågsstationen bredvid befintlig rulltrappa.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna. Målsättningen är att det inte ska bli en överbelastning på befintliga gångvägar.

Åsikter finns om att det bör planeras för en cykelinfartsparkering, då det i Älvsjö finns många villaområden varifrån cykel till station kan fungera väl. Existerande cykelparkering vid Älvsjö anses inte fungera bra.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna. Bebyggelse och offentliga miljöer utanför stationerna förvaltas och planeras av Stockholm stad. Förvaltningen arbetar aktivt tillsammans med staden gällande placering av uppgångar och utformning av kringliggande miljöer.

Synpunkter finns om att natur- och grönska samt den äldre femtiotalbebyggelsen och kulturvärdena vid Älvsjö gård ska bevaras när tunnelbanan byggs ut.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna och tar dessa med sig i det fortsatta arbetet. Tunnelbanan kommer inte påverka bebyggelsen ovan jord. Skador på natur ska undvikas i så stor utsträckning som möjligt.

Området runt mässan anses ha en dålig trafikmiljö i dagsläget. Vägar och spårtrafik behöver grävas ned för att skapa en lämplig boendemiljö. Det finns även farhågor om att biltrafiken ska öka på bekostnad av miljön i området. Åsikter finns också om att en ny planskild väganslutning till Huddingevägen ska byggas, såväl som en ny bro över järnvägen för spårväg syd.

Kommentarer: Bebyggelse och offentliga miljöer utanför stationerna förvaltas och planeras av Stockholm stad. Förvaltningen arbetar aktivt tillsammans med staden gällande placering av uppgångar och utformning av kringliggande miljöer.

3.2.6.4 Trygghet

Synpunkter finns om att Älvsjö redan i dagsläget är en regional mötesplats för kriminella, med anledning av den trafikknutpunkt som Älvsjö är. Det finns därför anledning att tro att tunnelbanan kan förstärka detta, till exempel genom att koppla samman kriminella nätverk i Östberga med Älvsjö. Socialtjänstens fältassistenter påpekar att det också rör sig grupper i närområdet som kan associeras med otrygghet. Det befintliga resecentrum är också utformat så att det skapas prång, gömslen och skydd för väder och vind, det finns tak, eluttag med mera, vilket lockar hemlösa och ljusskygg aktivitet. Detta sammantaget gör att Älvsjö station är en plats med utmaningar för trygghet. Med tanke på det är det viktigt hur entrén placeras. Förslag som framförs är att lägga entrén så den är väl synlig för förbipasserande, att försvåra för gäng att uppehålla sig vid entrén och "blockera" samt att samla entréerna till alla trafikslag på samma plats så att det underlättar informell och formell bevakning, dock bör flera alternativa ingångar finnas så att det går att välja annan väg vid behov. Det påtalas också att det är viktigt med trygga promenadvägar mellan tunnelbana och bostad.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna. Trygghet är av stor vikt vid planeringen av stationsuppgångar och utreds vidare i projektet.

Området vid mässan som föreslagits för en uppgång är öde kvällstid och nattetid och att det bör skapas mer liv och rörelse i området om det ska bli tryggt under de tiderna på dygnet.

Kommentar: Öster om järnvägen, på samma sida som mässan, finns stora områden som är utpekade som framtida utvecklingsområden för bostäder. Det har därför varit en bidragande faktor till placeringen som föreslås i samrådsbroschyren. Med detta i beaktande kommer flödet av människor på platsen se annorlunda ut på platsen i framtiden.

3.2.7 Generell utformning av nya tunnelbanan och stationer

3.2.7.1 Bytesmöjligheter

Det finns flera synpunkter om att det ska vara enkelt och tryggt att byta mellan trafikslag vid stationerna. En synpunkt har kommit om att pendel- och tunnelbana ska finnas på samma plats för att underlätta byten och att det vid Fridhemsplan ska gälla samma för de olika tunnelbanelinjerna. Det anses även att byte mellan spårbundna trafikmedel ska vara prioriterat framför kortast möjliga gångtider till olika målområden vid stationerna.

Kommentarer: Regionen noterar synpunkterna.

3.2.7.2 Hissar

Flera synpunkter ifrågasätter valet av hissar. Hissarnas kapacitet och tidseffektivitet ifrågasätts och hur de fungerar vid en nödsituation som brand samt ur ett trygghetsperspektiv. Det ifrågasätts också hur de fungerar i en framtida pandemi. Det föreslås även att hissarna kompletteras med trappor eller trappor i kombination med rulltrappor. Det finns åsikter om att hissarna bör få bemanning av ordningsvakter för att upplevas trygga.

Synpunkter finns från många som vidtalats vid uppsökande samråd, i olika åldrar och boende i olika områden, där de reagerar med frågor och/eller oro kring hissarna. Endast ett fåtal är helt positiva till hisslösningen. Några av frågorna som ställs är: Vad händer om hissarna stannar eller går sönder? Vilken information kommer att finnas om hur resenärerna ska agera om något händer? "Jobbigt att behöva vara fast i en hiss med skumma personer – i rulltrappan kan man själv hålla avstånd." Kommer folk att tränga sig in så det blir proppfullt och klaustrofobiskt? Folk

kommer inte kunna hålla ordning, så hur undviks att hissarna blir nedsmutsade och ofräscha. Hur ska det gå att komma in i hissen med barnvagn, kommer flera barnvagnar att få plats samtidigt?

Kommentarer: Den nya tunnelbanan behöver byggas djupt då flera av stationerna redan har trafik och annan infrastruktur under mark. Bergets kvalitet behöver vara bra och under Mälaren behöver tunneln gå djupt. De flesta stationer på den nya linjen planeras därför med snabbhissar. Hissar i stället för långa rulltrappor gör att transporten till och från plattformen går betydligt snabbare för resenärerna. Hissarna är även mindre utrymmeskrävande än rulltrappor vilket gör att det går snabbare och mer kostnadseffektivt att bygga. För att säkerställa att hissarna upplevs som trygga kommer kameraövervakning finnas i hissar och hisshallar. Snabbhissarna kommer även ha ett högt flöde av resenärer och vara centralt placerade på stationerna vilket kommer öka tryggheten och minska risken för skadegörelse. Hissarna utrustas med dubbla elmatningar vilket gör att hissen går även vid strömavbrott. Parallellt med hissarna planeras även för utrymningstrappor som kan användas i en nödsituation.

3.2.7.3 Sammankoppling med befintlig tunnelbana och pendeltåg

Synpunkter har kommit in om att möjliggöra för tunnelbanan att gå på samma spår som pendeltågen, men även att möjliggöra sammankoppling med tunnelbanans röda linje för att på så sätt öka kapaciteten i hela systemet och möjliggöra framtida alternativa linjedragningar. Det har även kommit in synpunkter om att det borde användas långa tåg i stället för korta och mer frekventa. Möjligheten till att få längre tåg i framtiden borde inte byggas bort. Detta då längre tåg och plattformar ökar kapaciteten. De nya tågen borde även kunna köras utan förare då det spar pengar och finns i andra tunnelbanesystem i världen.

Kommentar: Sammankoppling med andra linjer har utretts men slutsatsen är att det inte är aktuellt. Att trafikera tillsammans med en annan linje kan få negativ påverkan på turtäthet och tidtabell på båda linjerna eftersom de måste samsas om samma plattform och dessutom krävs att de tekniska systemen är helt kompatibla med varandra. Nya tunnelbanan planeras att byggas med modern teknik som inte i alla avseenden är kompatibel med övriga tunnelbanan. Utöver det är fordonslängden olika mellan de aktuella linjerna.

Kortare tåg används eftersom det enligt de analyser av kapaciteten som regionen gjort inte är nödvändigt med längre tåg, vilket gäller även på sikt. Vi utreder för närvarande vilken fordonstyp som ska trafikera linjen.

3.2.7.4 Tillgänglighet och trygghet

Det finns synpunkter från unga som tillfrågas där de är generellt positiva till nya tunnelbanans sträckning tack vare kortare restid och enklare byten när det gäller resor till skola, centrum och aktiviteter. Fler av de som tillfrågades bor i södra förorterna och pendlar dagligen till gymnasium på Kungsholmen. Synpunkter finns också från både unga, föräldrar och äldre där de uppmärksammar risker för ökad otrygghet vid de nya tunnelbaneuppgångarna. Synpunkter finns även från trygghetsgruppen (SDF och polis) där de påpekar att flera alternativa ingångar till entréhall är viktigt ur ett trygghetsperspektiv.

Det finns även åsikter om att det är viktigt att vara tillgängliga för dem som är ”utanför samhället”. Det finns många brister på tillgängliga kommunikationer. Till exempel är det svårt ibland att höra vad som sägs i högtalarna. Det måste finnas bra och tydlig information, till exempel stora digitala skärmar. Det är vidare viktigt att tänka på att stationerna utformas så att människor med funktionsvarianter kan känna sig säkra. Det önskas också att stationerna får plattformssavskiljande väggar i glas likt de vid Stockholm City och Odenplans pendeltågsstationer.

Kommentar: Regionen tackar för synpunkterna och noterar dessa. Målsättningen är att skapa en anläggning som skänker trygghet till användarna. Tillgängligheten ska beaktas i enlighet med gällande normer. Säkerhet är en viktig aspekt när vi planerar för stationerna på den nya tunnelbanelinjen. Vårt val av lösningar hänger ihop med andra tekniska förutsättningar som utreds.

3.2.7.5 Service

Åsikter finns om att den nya tunnelbanelinjen borde planeras för dygnet runt-trafik. De nya stationerna bör få publika toaletter.

Kommentar: Regionen noteras synpunkterna. Stationernas slutliga utformning, hur underhåll ska skötas och vilken trafikering tunnelbanan kommer att ha ska utredas vidare.

3.2.8 Byggskede

En synpunkt har kommit om att tunnelbanan bör byggas från Älvsjö och in mot Fridhemsplan. Det önskas också att sträckan Älvsjö-Liljeholmen kan tas i bruk innan Liljeholmen-Fridhemsplan blir klar så att väntan inte blir lika lång.

Kommentar: Se kommentar 3.2.2.3

3.2.9 Synpunkter om hur samrådet bedrivits

En synpunktlämnare tycker att det är förvånansvärt att allmänheten blir tillfrågad om var uppgångarna bäst placeras. En annan anser att det är bristfälligt att det inte redovisas var stationerna och uppgångarna är planerade någonstans. Det var även svårt att hitta en PDF över utställt material tyckte en annan. En synpunktlämnare saknar en redovisning om hur mycket de föreslagna stationslägena och uppgångarna beräknas kosta. Detta då projektets kostnadsförordningar faller på kommuner och regionen.

Kommentar: Syftet med samrådet är att samla in synpunkter på lämpliga placeringar av stationsuppgångar, innan det bestäms. Att genomföra samråd är en viktig del av planeringsprocessen för järnvägsprojekt. En PDF har funnits tillgänglig på samrådsportalen. Kostnader redovisas inte i samrådsunderlaget som funnits tillgänglig för denna samrådsaktivitet. De kommer redovisas längre fram i planprocessen.

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

3.2.10.1 Alternativa linjedragningar och förlängd linjedragning

Det finns synpunkter om alternativa linjedragningar och förlängningar förbi Odenplan, Fredhäll, Marieberg, Lilla Essingen, Södersjukhuset, Zinkensdamm, Hornstull, Reimersholme, Högdalen, Hagsätra, Liljeholmskajen, Årstadal, Årsta centrum, Valla torg. Som skäl anges att dessa platser saknar goda förbindelser eller behöver bättre förbindelser. Det finns också många synpunkter om att uppgångar borde placeras i Solberga, Örby, Älvsjöstaden, Liseberg, norra sidan av Stockholmsmässan och Långsjö. Bland skälen nämns att det är områden som idag saknar spårbunden kollektivtrafik och att det sker byggnation av bostäder som ökar trycket på kollektivtrafiken. Om förlängning inte kan ske till Odenplan i detta projekt så borde inte möjligheten byggas bort inför framtiden anser en synpunktlämnare.

En synpunkt har kommit om att det är viktigt att i framtiden möjliggöra för förlängning av linjen från de planerade ändstationerna Älvsjö och Fridhemsplan till t.ex. Bromma flygplats när den läggs ned och ska bebyggas. Sammankoppling med nya gula linjen mellan Älvsjö och Arenastaden föreslås även, då gröna linjen avlastas söderut på detta sätt.

Sammankoppling av den nya tunnelbanan, från Älvsjö till Hagsätra station föreslås då resande med pendeltåget söderifrån då slipper åka via T-centralen när de ska vidare i tunnelbanenätet, vinsterna ur kapacitets- och tidsynpunkt skulle vara stora med denna lösning. Om det dessutom möjliggjordes för stopp med regionaltåg/fjärrtåg i Älvsjö skulle det bli ännu bättre.

Kommentar: Regionen tackar för synpunkterna. Tidigare har samråd hållits om lokalisering av tunnelbanesträckningen och den är nu beslutad. Frågor om alternativa linjesträckningar besvaras därför inte i denna samrådsredogörelse eftersom samrådet är avgränsat till placering av uppgångar och utformning av stationer. Angående förlängningar har den aktuella sträckan valts då den bedöms ge mest nytta sett till kostnaden för projektet. För att inte omöjliggöra framtida förlängningar kommer projektet i det fortsatta arbetet att beakta möjligheten till förlängning vid utformning av Fridhemsplan respektive Älvsjö station.

Möjliggör en tunnel från station Fridhemsplan till S:t Görans sjukhus samt anslut ett nytt skyddsrum till denna tunnel. På så sätt förbättras för resande till sjukhus och civilförsvaret förbättras.

Kommentar: Regionen tackar för synpunkten. Förslaget är dock utanför det aktuella projektets ramar varför detta inte är aktuellt att genomföra i detta sammanhang.

3.2.10.2 Åtgärder på omkringliggande infrastruktur

Gång- och cykelstråket under Liljeholmsvägen samt kopplingen till tvärbanan och Liljeholmskajen från Liljeholms centrum behöver förbättras. Det borde till exempel byggas en gång- och cykelbro över Södertäljevägen för att knyta ihop stadsdelarna på båda sidor. Det upplevs svårt att ta sig till och från Liljeholms centrum till fots eller med cykel. Hinder finns här i form av staket och andra resenärer vilket ger trängsel.

Hela området runt stationen och pendeltågspåren vid Årstaberg borde däckas över. Underhållsbron på östra sidan av Årstabron borde öppnas för cykling. Det saknas också matbutik och gym i området. Gällande Älvsjö finns synpunkter om att spåren vid Älvsjö station borde grävas ned för att ta bort barriäreffekten av järnvägen.

Kommentar: Regionen tackar för synpunkterna. Förslagen och åtgärderna är utanför det aktuella projektets ramar och besvaras därför ej i denna samrådsredogörelse. Bebyggelse och offentliga miljöer utanför stationerna förvaltas och planeras av Stockholms stad.

Det finns synpunkter där det ifrågasätts varför det byggs en tunnelbana på sträckan och inte en spårvagnslinje. Detta då buss utmed sträckan har låg beläggning idag. Det skulle också spara pengar och bidra till ett nät av spårvagnslinjer vilket stärker kommunikationerna.

Kommentar: Den nya linjen 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.

Förslag finns om att bygga en ny bussterminal vid Älvsjö stationsgata utmed järnvägen. Åsikter har också framkommit om spårväg syds linjedragning.

Kommentar: Synpunkter om spårväg syd samt ny bussterminal noteras men hanteras inte inom ramen för detta projekt.

3.2.10.3 Den nya tunnelbanelinjens färg

Flera synpunkter har skickats in där det föreslås att den nya tunnelbanan ska få färgen gul. Det är mer logiskt än att nya tunnelbanan till arenastaden får denna färg, då den sitter ihop mer med gröna linjen anser synpunktlämnarna. Linjen till Arenastaden borde vara grön i stället tycker de.

Kommentar: Regionen noteras synpunkterna. Det är ännu inte bestämt vilken färg linjen kommer få.

3.2.10.4 Övrigt

Störningar för boende uppstår vid Fridhemsplans tunnelbanestation när tågen passerar.

Kommentar: Regionen noterar synpunkten och vidarebefordrar informationen till driftansvariga.

En synpunktlämnare önskar delta i en referensgrupp som ska delta i utformningen av tunnelbanan.

Kommentar: I dagsläget är det inte aktuellt med en referensgrupp av den typ som beskrivs.

