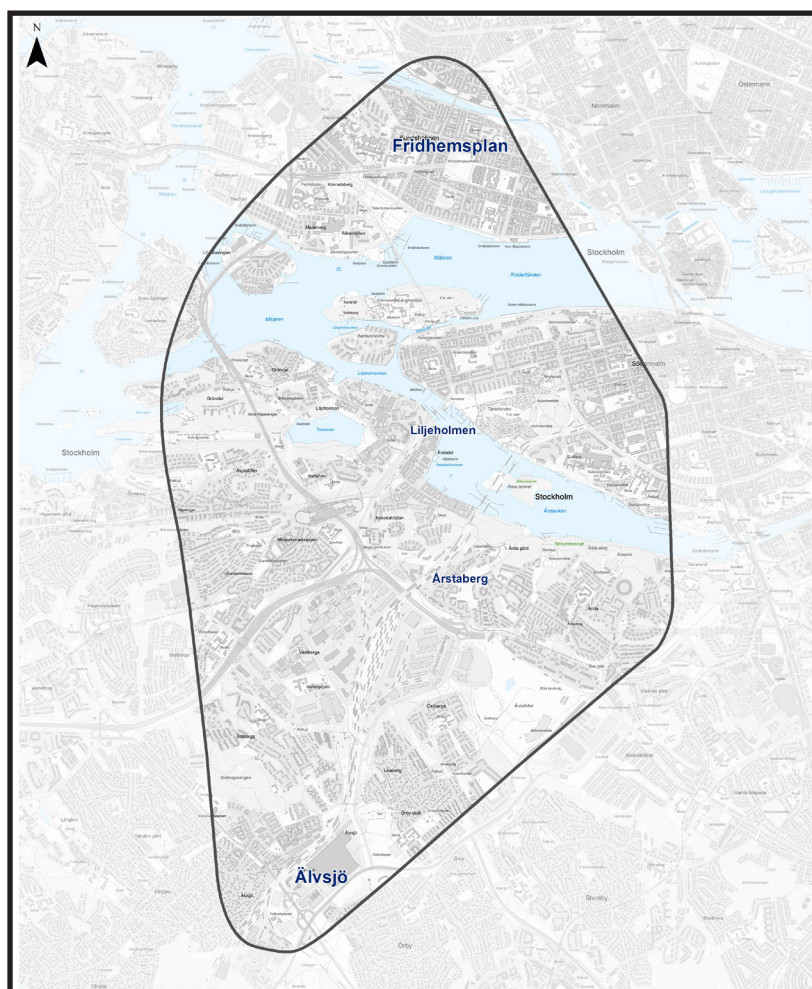


Tunnelbana till Älvsjö

Samrådsunderlag 2020-11-02



Titel: Tunnelbana till Älvsjö - samrådsunderlag

Utgivningsdatum: 2020-11-02

Distributör: Region Stockholm, förvaltning för utbyggd tunnelbana

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

Innehållsförteckning

1 Hur samrådet går till.....	4
1.1 Berörda och intressenter	4
1.2 Samrådstid	4
1.3. Kungörelse.....	4
1.4 Information till närområdet	4
1.5 Digitalt samråd på förvaltningens webbplats.....	4
1.6 Utställning på plats	4
1.7 Synpunkter lämnas	4
2 Beskrivning av projektet	5
2.1 Bakgrund och ändamål med utbyggnaden.....	5
2.2 Syftet med samrådet och planeringsprocessen	6
2.3 Lokaliseringsutredningen	6
2.3.1 Syftet med lokaliseringsutredningen	6
2.3.2 Utredningsområdet - avgränsning.....	7
2.3.3 Förutsättningar	8
2.3.4 Det här kommer vi utreda	9
2.3.5 Påverkan på omgivningen	10
2.4 Tidplan för lokaliseringsutredningen.....	11
2.4.1 Översiktlig tidplan för lokaliseringsutredningen	11
2.4.2 Vad händer framöver?	11

1 Hur samrådet går till

1.1 BERÖRDA OCH INTRESSEENTER

Med berörda och intressenter menas här berörda fastighetsägare, boende och verksamheter samt Stockholm stad, myndigheter, organisationer och allmänhet.

1.2 SAMRÅDSTID

Tidpunkten för Samråd 1 planeras att genomföras under november 2021, mellan 2020-11-02 och 2020-12-06.

1.3 KUNGÖRELSE

Kungörelse om Samråd 1 kommer att ske via Post- och inrikestidningar, Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet. Mitt i-tidningarna i inom utredningsområdet, och förvaltningens webbplats nyatunnelbanan.se/samrad-alvsjo

1.4 INFORMATION TILL NÄROMRÅDET

Ett enklare utskick med information om samrådet skickas till boende och verksamheter inom utredningsområdet och delar av angränsande närområden via reklamutskick.

1.5 DIGITALT PÅ SLL:S HEMSIDA

Allt material som tas fram för Samråd 1 kommer också att anslås på förvaltning för utbyggd tunnelbanas webbplats. nyatunnelbanan.se/samrad-alvsjo

1.6 UTSTÄLLNING PÅ PLATS

Samrådsmaterialet kommer också att finnas tillgängligt vid öppna hus på platser och tider som annonseras i kungörelserna. Utifrån situationen med Covid-19 kan de öppna husen ställas in, om myndigheternas rekommendationer skärps och mötena inte anses kunna genomföras på ett säkert sätt.

1.7 SYNPUNKTER LÄMNAS

Synpunkter på samrådsmaterialet eller andra synpunkter på projektet kan lämnas digitalt eller skriftligt senast 6 december. Synpunkter kan lämnas skriftligt per mail till registrator.fut@sll.se eller med fysisk post till Förvaltning för utbyggd tunnelbana, Box 225 50, 104 22 Stockholm. Märk kuvertet eller mailet med "Samråd Älvsjö".

2 Beskrivning av projektet

2.1 BAKGRUND OCH ÄNDAMÅL MED UTBYGGNADEN

Region Stockholm är en av de snabbast växande storstadsregionerna i Europa. Länets befolkning ökar med cirka 35 000 personer varje år. Det ställer krav på både fler bostäder och bättre resmöjligheter.

I april 2017 tecknades ett avtal mellan stat, kommun och landsting om att investera i nya kollektivtrafikobjekt och möjliggöra nya bostäder, så kallade Sverige-förhandlingar.

För utbyggnaden av tunnelbanan Fridhemsplan – Älvsjö är ändamålet att:

- Skapa attraktiva, effektiva och hållbara transporter som bidrar till regionens utveckling och tillväxt
- Öka tillgängligheten med kollektivtrafik genom förbättrade förbindelser över Saltsjö-Mälarsnittet väster om Slussen
- Stärka kapaciteten i tunnelbanesystemet över Saltsjö-Mälarsnittet
- Bidra till stadsutveckling genom att möjliggöra 48 500 bostäder i anslutning till tunnelbanan.



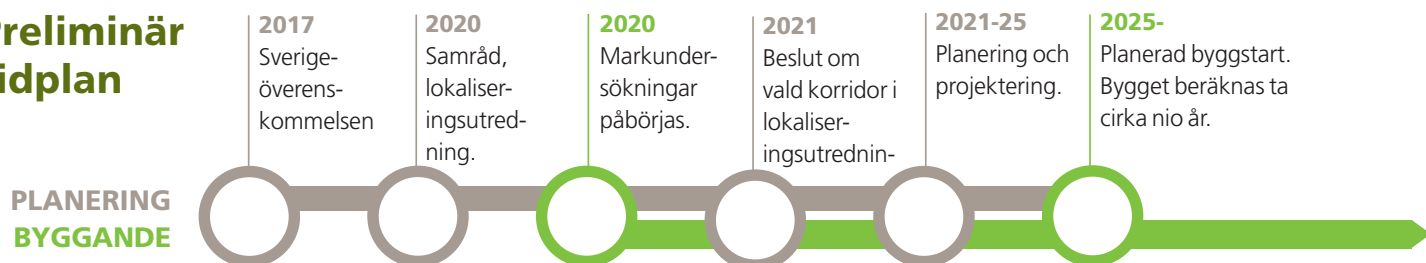
2.2 SYFTET MED SAMRÅDET OCH PLANERINGSPROCESSEN

Syftet med samråd i planfrågor är att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Samråden ger oss viktig information från berörda intressenter, exempelvis markägare, företag och boenden.

Syftet med alla samråd i planfrågor är att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt, och att ge möjlighet till insyn och påverkan.

Vi vill med det här samrådet informera att projektet har startat och hämta in information inom utredningsområdet som kan vara viktigt för oss att veta inför kommande arbeten med korridorer och stationslägen. När lokaliseringsutredningen är klar är det i dagsläget inte klarlagt hur planeringsprocessen ska fortsätta. Det kan bli en järnvägsplan och/eller detaljplan.

Preliminär tidplan



2.3 LOKALISERINGSUTREDNINGEN

2.3.1 Syftet med lokaliseringsutredningen

Lokaliseringsutredningen är en del av järnvägsplaneprocessen. Under denna process utreds var och hur tunnelbanan ska byggas. Planeringsprocessen ska ge ett bra beslutsunderlag, garantera samordning med andra aktörers planering och ge goda möjligheter till insyn och påverkan för dem som berörs. Samråd med berörda sker kontinuerligt under processens gång. Järnvägsplaneprocessen ska leda fram till en järnvägsplan som i detalj beskriver var anläggningen ska lokaliseras.

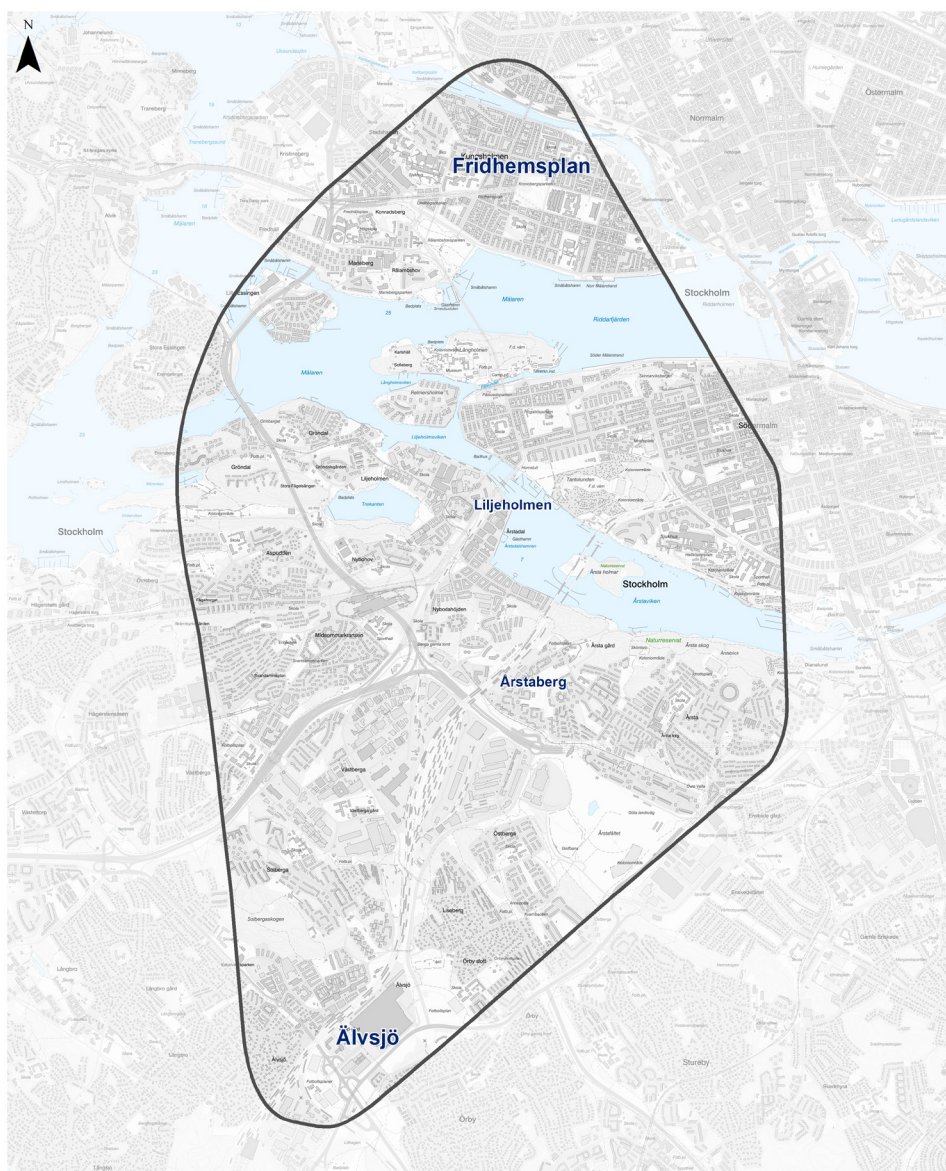
Inledningsvis i planeringsprocessen utreds flera olika alternativa sträckningar. När val av alternativ är gjort inriktas planeringsprocessen på utredningar och projektering kring det valda alternativet.

Resultatet av en lokaliseringsutredning är att hitta den mest lämpliga korridoren för att utforma anläggningen enligt alla tekniska, miljömässiga och ekonomiska krav som finns.

2.3.2 Utredningsområdet – avgränsning

Utredningsområdet för lokaliseringsutredningen har avgränsats till att gälla område mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Både Fridhemsplan och Älvsjö är idag två centrala noder i kollektivtrafiksystemet och att binda samman dessa ses som en möjlighet att öka och förbättra kollektivtrafikandelen i Stockholm. Området har avgränsats västerut och österut med vad som anses rimligt för en ny tunnelbanelinje.

Utredningsområdet framgår av figur 3.



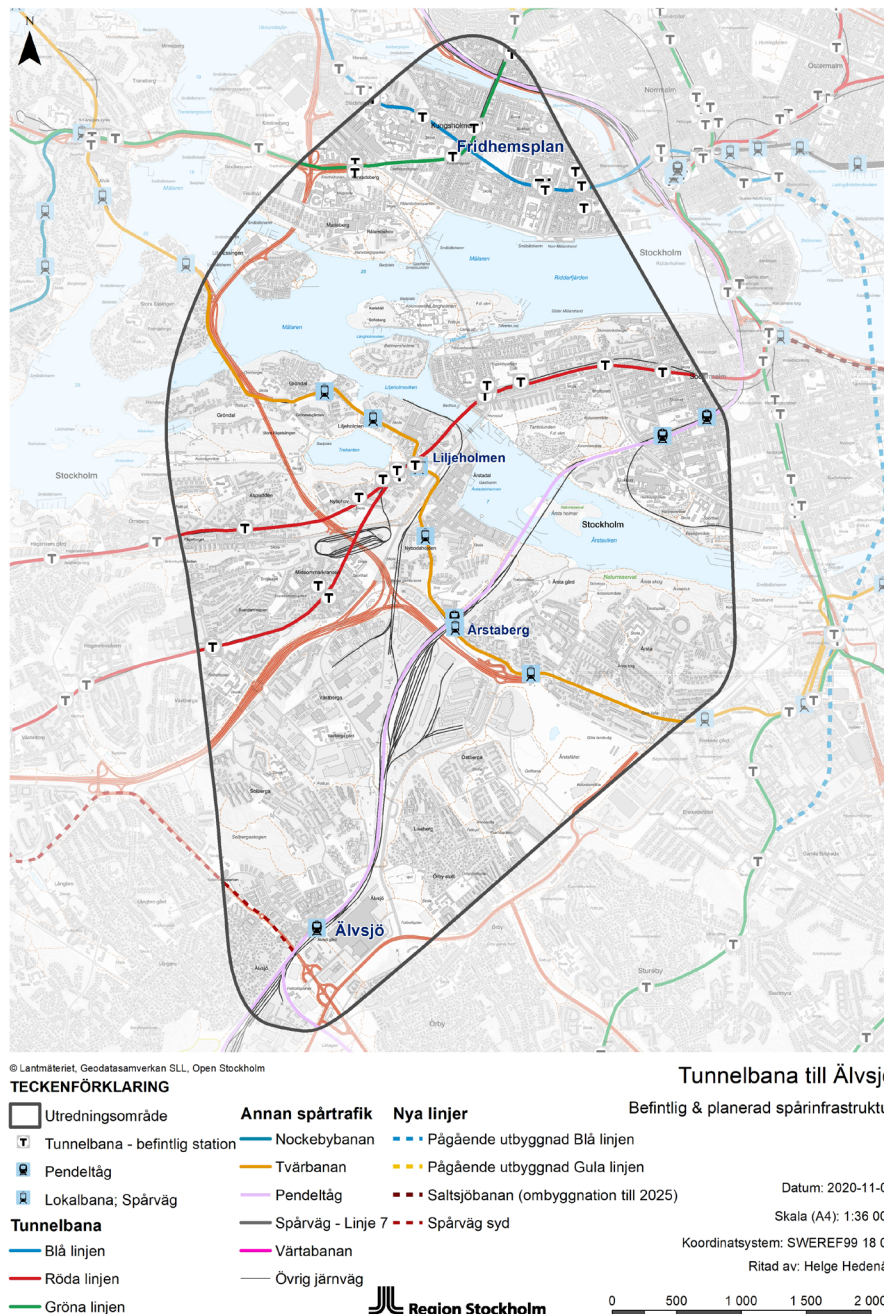
2.3.3 Förutsättningar

I utredningsområdet bor det cirka 200 000 invånare (SCB 2017). Prognoser säger att befolkningsutvecklingen kommer att öka mellan cirka 40 och 50 procent (RUFS). Det är inom utredningsområdet ett tätbebyggt område, varav en stor andel av bebyggelsen utgörs av bostäder. Det förekommer också andra känsliga verksamheter såsom skolor, sjukhus och andra vårdlokaler.

Inom utredningsområdet pågår arbete med bostäder, både omvandling av befintliga bostäder och ny exploatering av bostäder.

Infrastruktur

Inom utredningsområdet finns mycket befintlig infrastruktur, och många angränsande infrastrukturprojekt pågår, se figur 4.

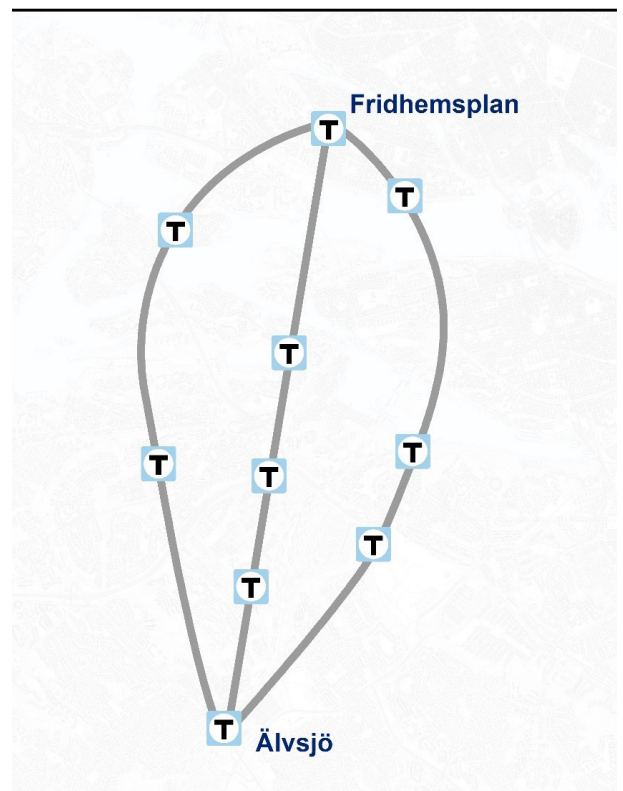


2.3.4 Det här kommer vi att utreda

Lokaliseringsutredningen kommer att studera olika korridorer. I utredningsarbetet är det viktigt att vi hittar korridorer som når många människor och är kostnadseffektiva. Frågor som hur en framtida trafikering med tunnelbanan kan se ut, kan en ny tunnelbanelinje kopplas till en befintlig tunnelbana för att skapa nya resvägar och vilka restider och turtäthet som kan möjliggöras kommer också att utredas i lokaliseringsutredningen.

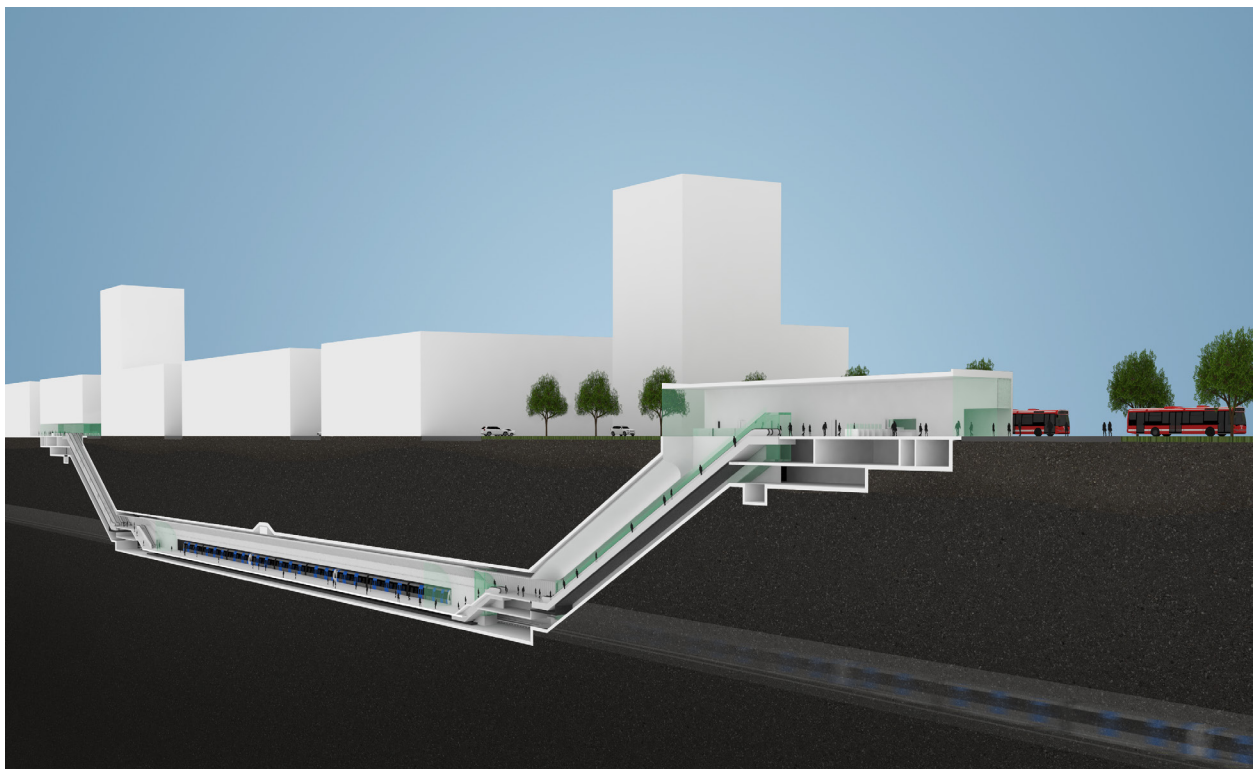
För de tänkbara stationsområden som pekas ut för en ny tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö kommer fokus att ligga på att utforma stationer som är attraktiva för boende, verksamheter och andra målpunkter inom området. Det är viktigt att ta hänsyn till annan kollektivtrafik som befintliga stationer och hållplatser för såväl tunnelbana, tvärspårväg, pendeltåg och bussar. Stor vikt kommer där det är möjligt att utforma bra bytespunkter för resenärer.

Ett exempel på hur utredningskorridor och stationslägen kan vara enligt figur 5. Utredningskorridoren kan sedan generera olika spårlinjer. Det viktiga är att utredningskorridoren uppfyller projektets ändamål och projektmål.



2.3.5 Påverkan på omgivningen

En ny tunnelbanelinje med tillhörande stationer och andra byggnader ovan mark, såsom entréer, biljetthall och olika ventilationsschakt kan komma att påverka omgivningen på olika sätt. Vi kommer översiktligt att belysa hur påverkan ser ut på bland annat; mark- och grundvatten, naturmiljö, kulturmiljö och rekreationsvärden. Vi kommer också att titta på hur dagens markanvändning kan påverkas och utvecklas. Vi kommer även att översiktligt beskriva påverkan på omgivningen under byggskedet samt val av olika byggmetoder, behov av tillfälliga markanspråk, masshantering och materialval. Andra viktiga frågor som ska belysas är hållbarhet, klimat och livscykelperspektiv på den nya tunnelbaneanläggningen. Vi kommer också att göra en kostnadsuppskattning för de korridorer och stationsområden som redovisas i lokaliseringsutredningen.



Figur 6. Typskiss för en tunnelbanestation med två uppgångar och koppling till buss.

2.4 TIDPLAN FÖR LOKALISERINGSUTREDNINGEN

2.4.1 Översiktlig tidplan för lokaliseringsutredningen

Arbetet med lokaliseringsutredningen har påbörjats under hösten 2020.



Figur 7. Tidplan för lokaliseringsutredningen

2.4.2 Vad händer framöver?

Vi har nu ett första samråd för att ta in synpunkter på övergripande förslag på olika stationslägen och sträckningar från boende, kommuner, myndigheter och andra berörda. Mark- och bergundersökningar i fält kommer att genomföras under hösten 2020 och vintern 2021.

Under våren 2021 planerar vi att ha ett till samråd för att ta in synpunkter på övergripande förslag på olika stationslägen och sträckningar från boende, kommuner, myndigheter och andra berörda, och presenterar ett huvudalternativ för lokalisering. Efter samrådet presenteras ett förslag till beslut om lokalisering, som Region Stockholm tar ställning till. Detta beräknas vara klart vid årsskiftet 2021/2022.

BAKGRUNDSFAKTA - SVERIGEFÖRHANDLINGEN

Stat, kommuner och landsting har avtalat om att investera i ny kollektivtrafik. Enligt avtalet efter Sverigeförhandlingen år 2017 blir det möjligt att bygga drygt 100 000 nya bostäder och fyra större utbyggnader av kollektivtrafik i Stockholms län.

Överenskommelsen omfattar fyra stora satsningar på kollektivtrafik i Stockholmsregionen:

Förlängning av Roslagsbanan till T-centralen, via Odenplan

Tunnelbana från Fridhemsplan till Älvsjö

Spårväg Syd mellan Älvsjö och Flemingsberg, via Skärholmen

Ny tunnelbanestation vid Hagalund

Stockholms läns landsting (numera Region Stockholm) bygger ut tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö till en investeringskostnad på 12,6 miljarder kronor. Avtalet pekar ut sex stationer: Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberg, Årstafältet, Östberga och Älvsjö. Projektstart planerades i avtalet till år 2022 och öppnas för trafik 2035. Stockholms stad åtog sig att bygga 48 500 bostäder.

