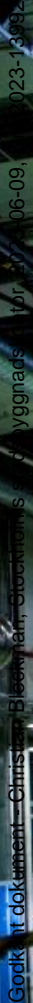


Sammanställning och bemötande av inkomna synpunkter i samrådsprocessen under perioden september-oktober 2023

Sammanställning och bemötande av inkomna synpunkter i samrådsprocessen under perioden september-oktober 2023



Innehållsförteckning

1.	Projektbakgrund	3
2.	Samrådsprocessen	3
3.	Sammanställning av synpunkter	4
3.1	Statliga myndigheter	4
3.1.1	Fortifikationsverket	4
3.1.2	Försvarsmakten	4
3.1.3	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	4
3.1.4	Statens geologiska institut	5
3.1.5	SMHI	5
3.1.6	Svenska Kraftnät	5
3.1.7	Trafikverket	5
3.2	Kommuner, kommunala bolag och instanser	7
3.2.1	Stockholm Brandförsvar	7
3.2.2	Stockholm Stad	7
3.2.3	Stockholm Vatten och Avfall	9
3.3	Organisationer, företag, fastighetsägare och andra särskilt berörda	10
3.3.1	AB Sagax	10
3.3.2	Clov AB	11
3.3.3	Elektra AB	11
3.3.4	Ellevio	12
3.3.5	Invela	12
3.3.6	Naturskyddsföreningen Stockholm	12
3.3.7	Skandia AB	13
3.3.8	PEAB	13
3.4	Synpunkter från allmänheten	13
3.4.1	Generella synpunkter	13
3.4.2	Lokalisering Västberga 1	14
3.4.3	Lokalisering Älvsjö	15
3.5	Övriga synpunkter	19

1. Projektbakgrund

Sverigeförhandlingen är ett initiativ från Sveriges regering för att få förbättrad kollektivtrafik och ökat bostadsbyggande i storstäderna. En helt ny tunnelbanelinje mellan Fridhemsplan och Älvsjö binder ihop centrala Stockholm med 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 tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö innebär en ny förbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet, vilket medför att kapaciteten stärks och befintligt kollektivtrafiksystem avlastas. Det blir den första tunnelbanelinjen som inte trafikerar T-Centralen.

För att trafikera den framtida linjen och därmed realisera nyttorna med projektet behövs både nya fordon och depåkapacitet för dessa fordon. Dessa bekostas inte partsgemensamt av projektmedel utan är regionens ansvar enligt överenskommelse inom Sverigeförhandlingen.

Tunnelbanetågen behöver underhållas och kunna ställas upp när de inte är i drift, vilket görs i en depå. En depå behövs för att kunna trafikera den nya linjen med tunnelbanetåg.

2. Samrådsprocessen

Samråd är en central del i att informera och samla in åsikter och perspektiv från berörda parter, inklusive allmänheten. Syftet med samråd i planfrågor är att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Samrådsprocessen är viktig under hela planläggningen och pågår i flera steg. Under det fortsatta arbetet med järnvägsplan och tillståndsansökan kommer fler samrådsaktiviteter att hållas.

Två samråd har hållits under arbetet med lokaliseringsutredningen för depå. Ett första samråd hölls februari–mars 2023. Syftet med samrådet var att i tidigt skede informera om projektet depålokalisering och hämta in viktig information om utredningsområdet inför det fortsatta arbetet med lokaliseringsutredningen. Ett andra samråd för lokalisering av depå för tunnelbanan till Älvsjö genomfördes i september–oktober 2023. Syftet med samrådet var att informera om den depå som behövs för framtida utbyggnad av Gul linje, att ge information om utredningsarbetet och att få in synpunkter inför ställningstagandet om val av lokalisering av depån. Samrådsperioden omfattar även samråd inför beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

3. Sammanställning av synpunkter

Totalt har 85 synpunkter inkommit under samrådsperioden september – oktober 2023, varav 28 st. synpunkter förespråkar lokaliseringssalternativ Västberga 1 och fyra motsätter sig lokalisering i Västberga.

Fem synpunkter förespråkar något av lokaliseringssalternativen i Älvsjö medan 11 motsätter sig generellt lokalisering i Älvsjö. Tre synpunkter förespråkar lokaliseringssalternativ Älvsjö 3. Fyra synpunkter förespråkar lokaliseringssalternativ Älvsjö 7, medan en synpunkt motsätter sig lokaliseringen. Tre synpunkter ställer sig positiva till lokaliseringssalternativ Älvsjö 10 medan sex synpunkter motsätter sig lokaliseringen.

65 av synpunkterna är framförda av privatpersoner och övriga 20 synpunkter är framförda av statliga myndigheter, kommuner, kommunala bolag och/eller instanser, organisationer, företag, fastighetsägare och andra särskilt berörda.

Samråden med allmänheten visade att:

- flera synpunkter handlar om möjliga förlängningar eller kopplingar till tunnelbanans röda eller gröna linje mot Hagsätra.
- flera förordar en lokalisering i Västberga jämfört med Älvsjö.
- det finns en oro att depån och dess spåranläggning ska påverka Hagsätraskogens naturreservat.
- det finns en oro att depån och dess spåranläggning ska påverka befintliga bergvärmepumpar samt att det innebär en bullerpåverkan.
- det finns en oro kring påverkan på fotbollsplaner i Älvsjö.

3.1 Statliga myndigheter

Nedan redovisas en sammanställning av de inkomna synpunkterna från berörda myndigheter med kommentarer från Region Stockholm.

Följande myndigheter har lämnat synpunkter:

- Fortifikationsverket
- Försvarsmakten
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Statens geologiska institut
- SMHI
- Svenska Kraftnät
- Trafikverket

3.1.1 Fortifikationsverket

Fortifikationsverket har inga synpunkter.

3.1.2 Försvarsmakten

Försvarsmakten har inga synpunkter.

3.1.3 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap avstår från att yttra sig i ärendet.

3.1.4 Statens geologiska institut

SGI avstår från att lämna synpunkter.

3.1.5 SMHI

SMHI har inga synpunkter.

3.1.6 Svenska Kraftnät

Svenska Kraftnät har i dagsläget inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och har därför inga synpunkter på rubricerad remiss. Däremot kan det finnas distributionsnätsledningar i närheten och nätägaren bör i så fall höras i samrådet.

Kommentar: Regionen noterar synpunkten. Regionen har inlett en dialog med berörda ledningsägare.

3.1.7 Trafikverket

Föreslagna lokaliseringarna ligger på, under eller intill Trafikverkets anläggningar och fastigheter. Underlaget för lokaliseringen av depåalternativen behöver generellt kompletteras i fortsatt dialog, för att kunna bedöma vilka konsekvenser alternativet kan ha på Trafikverkets anläggningar. Det är viktigt att hantera eventuella risker och tekniska frågeställningar så tidigt som möjligt i kommande systemhandlingsprojekteringen.

De föreslagna depålokaliseringarna angränsar mot riksintresset för kommunikation vilket ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Riksintresset omfattar samtliga delar av anläggningen samt eventuella framtida utbyggnadsbehov.

Alternativ Västberga 1

Trafikverket är fastighetsägare för delar av den mark som alternativet föreslås ligga på. Läget i närheten av Älvsjö bangård gör att det är en strategiskt viktigfunktion för framtida godshantering. Trafikverket anser att alternativ Västberga påverkar framtida godshantering i området på ett sådant sätt att alternativet är en olämplig plats för en ny depå.

Alternativ Älvsjö

Generellt för lokalisering av tunnelbanedepå vid Älvsjö.

Trafikverkets synpunkter gäller generellt för alla tre alternativ. Depålokalisering vid Älvsjö påverkar möjligheten till framtida kapacitetsökning av uppställningsspår för pendeltåg. Föreslagna lokaliseringar av tunnelbanedepå ligger vid sidan om dagens uppställningsspår för pendeltåg vid Älvsjö pendeltågsdepå. Ett eventuellt behov att utöka dessa försvåras eller omöjliggörs vid en depåplacering på föreslagna platser. Regionen bör utreda när, hur och var framtida kapacitetsutökning gällande pendeltågsuppställningen ska ske och hur Älvsjös uppställningskapacitet spelar roll i det sammanhanget.

Nedan punktats generellt synpunkter/krav för alternativen lokalisering av tunnelbanedepå som ligger vid Älvsjö:

- Att lägga en depå invid Älvsjö pendeltågsdepå kan eventuellt fysiskt påverka möjligheten att förlägga fler spår längs Västra stambanan, vid behov om utökad kapacitet. I kommande skede behöver det säkerställas att ökad kapacitet med hjälp av fler spår på stambana inte omöjliggörs.

- Trafikverket förutsätter att Regionen utreder hur järnvägsbron över Magelungsvägen påverkas av tunnelbygget. Järnvägsbrons ena brostöd är grundlagd direkt på berggrunden och det andra brostödet är pålat ner till berget.
- De stickspår som ligger vid Älvsjö uppställningsspår, för pendeltåg, får inte påverkas av depåalternativen. Stickspåren har en viktig strategisk funktion för Trafikverket, kopplat till underhåll av spårsystemet.
- Ett avstånd på minst 15 meter från närmaste spår är ett minimimått för att säkra drift, underhåll och elsäkerhet. Elsäkerheten mellan anläggningarna måste utredas.
- En beskrivning av byggtiden och dess störningar behöver tas fram. Kommer det behövas alternativa uppställningsplatser för pendeltågen under byggtiden?

Nynäsbanan

Alternativen för depå vid Älvsjö ska beakta de strategiska spårutredningarna för en eventuell regionaltågsstation vid Älvsjö. Utredningarna visar på att Nynäsbanans spårgeometri påverkas.

Geoteknik och geohydrologi

Generellt för alla alternativ är att de innebär tunneldrivning, avledning av grundvatten, under och intill lerområden längs sprickdalarna i Västberga samt Älvsjö. Det går inte att utesluta att området är eller kommer att bli uppdelat i flera avgränsade bassänger, och de undre magasinerna, under lerområdena, har mycket begränsad tillrinning och att det kan finnas trösklar som viden grundvattensänkning kan komma att utgöra grundvattendelare.

Hänsyn till risker för grundvattensänkningar som kan leda till risker för sättningar och risk för spårslägesfel måste därför hanteras i tidiga skeden. Detta gäller såväl vid projektering av tunnelbanan som depå. Grundvattenrör för övervakning av grundvattennivåer måste installeras redan i tidigt skede.

Dagvatten och skyfall

Samtliga lokaliseringalternativen vid Älvsjö ligger i ett område som idag har viss översvämningsproblematik vid skyfall. Detta behöver tas hänsyn till i den fortsatta projekteringen.

Betydande miljöpåverkan

I samrådsunderlag för beslut om BMP tas avfärdade alternativ upp. Ett av dessa är att nyttja en befintlig depå. Detta avfärdande skulle behöva kompletteras med mer specifikt vad kostnader samt miljö- och klimatpåverkan blir på en övergripande nivå (t ex nya spår till anläggning, utbyggd anläggning mm). Vidare bör det på en övergripande nivå kommenteras nivån av uttag av berg/klimatutsläpp och intrång på miljö kopplat till samtliga alternativ, inklusive att nyttja befintlig depå och dess kostnader och miljöpåverkan. Det skulle ge bättre bakgrund till, men också värdefull information om, vad som i miljö, resurser och medel skiljer alternativ 3, 7 och 10 från alternativ 0 + med utbyggd depå.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna och tar dessa med sig i arbetet framåt. Regionen förstår att det finns flera strategiska behov och överväganden som Trafikverket står inför vad gäller lägen för underhållsbehov, hantering och möjligheter för godstrafik samt eventuella framtida utbyggnadsmöjligheter av Västra stambanan inom de utpekade delutredningsområdena för lokalisering av en depå.

Kontinuerlig dialog med Trafikverket pågår sedan en tid där ett flertal gemensamma beröringspunkter diskuteras och hanteras mellan parterna för såväl linjen, stationerna och lokalisering av en depå.

3.2 Kommuner, kommunala bolag och instanser

Nedan redovisas en sammanställning av de inkomna synpunkterna från berörda kommuner, kommunala bolag och instanser med Region Stockholms kommentarer.

Följande kommuner, kommunala bolag och instanser har lämnat synpunkter:

- Stockholm Brandförsvär
- Stockholm Stad
- Stockholm Vatten och Avfall

3.2.1 Stockholm Brandförsvär

SSBF har tidigare lämnat synpunkter i utbyggnad av tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan. Dessa synpunkter gäller fortfarande. SSBF ser positivt på att olycksrisker har identifierats (transport av farligt gods, risk för urspärning, miljöfarlig och riskfylld verksamhet). SSBF förutsätter att riskerna kommer utredas och rekommenderar att specificerade åtgärdsförslag tas fram.

Kommentar: Regionen har även tidigare noterat synpunkter från Stockholms brandförsvär. Frågorna kommer att utredas och mer specificerade åtgärdsförslag kommer att redovisas i kommande skede med Järnvägsplan.

3.2.2 Stockholm Stad

Borgarrådets synpunkter

Delar stadsledningskontorets och förvaltningarnas samlade bild av att alternativen Älvsjö 7A och Älvsjö 7B har störst potential. Hänvisar i övrigt till förvaltningens gemensamma utlåtande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, idrottsförvaltningen, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning, och Stockholms stadshus AB

Kontoren anser att depåns placering och utformning ska ta hänsyn till planerad och framtida stadsutveckling. Anläggningen som helhet behöver utformas så yteffektivt som möjligt. Hänsyn måste även tas till befintliga funktioner som berörs av den nya depån till exempel gator, idrottsplatser, kulturhistoriskt viktiga byggnader och miljövärden.

Kontoren vill lyfta fram att staden en mycket begränsad rådighet över marken om depån påverkar tomträtter och befintliga bebyggda fastigheter. Väljs en lokalisering för depån som innebär intrång och eller expropriering av befintliga tomträtter kommer staden inte ha möjlighet att medfinansiera dessa kostnader.

Västberga

Kontoren anser att Västberga 1 är en olämplig plats för en ny depå. Alternativet Västberga 1 skulle försvåra för områdets planerade utveckling. Det pågår ett arbete med att göra området till ett tryggare och mer välintegrerat verksamhetsområde. Depån skulle också försvåra för en planerad gata som ska koppla samman stadsdelarna Årstaberg och Västberga. Det finns risk för att depån istället utgör ytterligare en barriär. Däremot bedöms Västberga 1 som bra ur miljö- och kulturmiljösynpunkt. Vald placering av depån påverkar inte några miljövärden och området är redan bebyggt med olika industriverksamheter.

Inom området för depå i Västberga finns Catenas tomträtter Drivhjulet och Drivremmen där DHL har verksamhet intill stambanan. En lokalisering av depå skulle försämra åtkomsten till spår för denna verksamhet, liksom andra verksamheter som behöver tillgänglighet till spår. Föreslagen placering riskerar även att påverka Liljeholmsbanan.

Inom föreslaget område för Västberga 1 finns ett asfaltverk som flyttades från Hornsberg i samband med stadsutvecklingen där. Asfaltverket är en verksamhet av vikt för hela Stockholm och det är svårt att hitta en ny plats för denna MKB-pliktiga verksamhet.

Älvsjö

Kontoren anser att en depå i Älvsjö industriområde bör förläggas så nära befintlig pendeltågsdepå och spårområde som möjligt. En så stor del som möjligt av depån bör förläggas under mark för att minska påverkan på befintliga verksamheter och framtida utveckling av området. Depåns planstruktur måste kunna införlivas i den kommande stadsmiljön och depåbyggnaderna ska gestaltas med hänsyn till stadsbilden.

För samtliga alternativ till depåplacering i Älvsjö passerar spårerna under Älvsjö gård. Gården har anor från 1500-talet och har byggts om vid olika tillfällen fram till 1890. Älvsjö gård med park riskerar att påverkas av depåbygget vilket måste utredas. Kontoren vill understryka vikten av att hänsyn tas till gårdens värde.

En depå för tunnelbana är en regional betydelsefull anläggning och om delar av depån anläggs under Hagsätraskogens naturreservat är det viktigt att den utformas så att risken för skador på reservatet minimeras, till exempel genom att marken dräneras och vegetationen torkar.

Kontoren bedömer att det finns en risk att sprängning och bortledning av grundvatten kan få negativ påverkan på reservatets bevarandevärden. Påverkan på reservatets bevarandevärden ska redovisas liksom skyddsåtgärder för att minimera skada. Även kompensationsåtgärder vid eventuell skada på naturreservatet kan bli aktuella.

Kontoren anser att risk för befintliga markföroreningar i Älvsjö industriområde bör utredas närmare.

Kontoren vill understryka att föreslagna depålägen riskerar att inverka negativt på idrottens förutsättningar i området, särskilt på Älvsjö IP:s grusplan. Påverkas idrottsverksamheten av föreslagna depåalternativ i bygg- eller driftskede så måste alternativ med ersättningslösningar finnas tillgängliga. Det är också viktigt att besökande till idrottsplatsen, ofta barn, alltid kan komma till och från idrottsplatsen på ett trafiksäkert sätt, även under byggtiden.

För samtliga alternativ i Älvsjö föreligger, under bygg- och driftsfasen, risk för bullerstörningar både för närboende och i naturreservatet. För tillfället planerar staden att bygga ett grönt bullerplank i naturreservatet mot Huddingevägen, det vore olyckligt om buller samtidigt ökar från en ny källa i närområdet.

Älvsjö 3

Kontoren ställer sig negativa till alternativet Älvsjö 3 då det tar mycket utvecklingsbar mark i anspråk och begränsar möjligheterna till framtida stadsutveckling. Älvsjö 3 påverkar Varuvägen negativt. Då gatan har potential att utvecklas till en framtida stadsgata som kopplar samman de centrala delarna av Älvsjö med Hagsätra. Älvsjö 3 innebär också att det behöver byggas långa anslutningstunnlar under naturreservatet.

Älvsjö 7

Kontoren ser störst möjligheter med Älvsjö 7A och 7B då båda varianterna undviker djupa schakt, är gynnsamma för en förlängning av tunnelbanan till Hagsätra. Båda varianterna tar minst utvecklingsbar mark i anspråk och ger därmed bäst möjlighet för fortsatt utveckling av området.

Alternativ 7A undviker dessutom att gå in under naturreservatet. Alternativ 7A har dock en dålig bergtäckning vilket kontoren ser som en risk och nackdel då befintliga verksamheter (industri- och handel) riskerar att påverkas och kan behöva ersättas alternativt lösas in. Om Älvsjö 7A ska realiseras förutsätter kontoren att en konstruktionslösning tas fram för att inte påverka eller begränsa ovanliggande byggnader inom industriområdet.

Älvsjö 10

Kontoren ställer sig negativa till Älvsjö 10 på grund av det omfattande markanspråket och för stor påverkan på framtida stadsutveckling. Det stora schaktet som behövs är svårt att införliva i den kommande stadsmiljön vilket leder till ett mindre attraktivt område. Utifrån den kunskap som finns idag har kontoren svårt att avgöra om det är ekonomiskt genomförbart att överdäcka schaktet i en framtida stadsutveckling.

Kontoren ser också att lösningen innebär stora risker kopplade till bland annat skyfall och dagvattenhantering. Vidare ser kontoren att risken är stor för sättningar på intilliggande konstruktioner på grund av pålning, spontning och schakt.

För Älvsjö 10 kommer stora bergschaktvolymerna behöva lossgöras. Ur miljösynpunkt är det viktigt att minimera schaktmassor då dessa ger upphov till omfattande transporter. Det finns också en risk att sulfidförande bergarter påträffas vilket kan generera extra kostnader för provtagning och hantering. Mängden schaktmassor måste vägas mot den fördel av kortare tunnel som uppnås genom förslaget.

Älvsjö 10 bedöms inte heller lämpligt ur kulturmiljösynpunkt då det stora schaktområdet riskerar att påverka bygghälsa i angränsande kvarter.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna och tar dessa med sig i arbetet framåt. Regionen har valt två delutredningsområden, i närområdet till den nya tunnelbanelinjen, där hänsyn tagits till stadsutveckling, natur- och kulturområden samt befintliga boendemiljöer och infrastruktur. Det är också vår ambition att depåns utformning ska vara yteffektiv och minimera det intrång den ger upphov till.

Regionen genomför sedan en tid kontinuerliga möten med staden där ett flertal gemensamma beröringspunkter diskuteras och hanteras mellan parterna för såväl linjen, stationerna och lokalisering av en depå.

3.2.3 Stockholm Vatten och Avfall

SVOA föredrar i första hand Alternativ Älvsjö 7B och i andra hand Alternativ Älvsjö 10, vilka båda dock kräver fortsatt samordning i gemensamt arbetsforum. SVOA:s befintliga VA-anläggning måste vara i normal drift under hela entreprenadtiden. SVOA kräver tillgång till VA-anläggningen samt att VA-anläggningens funktion säkerställs under både bygg- och driftskede. SVOA informerar kring vad som gäller kring befintliga VA-anläggningar, pågående projekt, gällande avtal, grundvattenpåverkan och geotekniska risker, VA-anslutning för depåanläggning samt länshållningsvatten.

Angöring, framkomlighet och trafiksäkerhet för avfallsfordon bör säkerställas i ett tidigt skede för att garantera trafiksäkerhet och god arbetsmiljö för hämtpersonalen. Vid vidare planarbetet bör avfallshanteringslösningen utredas närmare för att säkerställa att hämtfordon kan framföras inom planområdet och hämta avfall från planerade samt berörda befintliga och närliggande fastigheter. Under det fortsatta planeringsarbetet är det viktigt att säkerställa att de hämtfordon som ska användas för avfallshantering från det valda alternativet för lokalisering av den nya depån kan framföras inom området och angöra vid planerade hämtställen. Fullständiga mått och övriga riktlinjer gällande insamlingssystem, fettavskiljare, framkomlighet och trafiksäkerhet framgår av stadens riktlinjer Projektera och bygg för god avfallshantering.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna och tar dessa med sig i arbetet framåt. Ytterligare detaljer kring utformning kommer att utredas vidare i kommande skede. Regionen kommer att ha fortsatt dialog med berörda ledningsägare. Utformning och byggmetod kommer att utredas vidare i kommande skede.

3.3 Organisationer, företag, fastighetsägare och andra särskilt berörda

Nedan redovisas en sammanställning av de inkomna synpunkterna från berörda organisationer, företag, fastighetsägare och andra särskilt berörda med Region Stockholms kommentarer.

Följande organisationer, företag, fastighetsägare och andra särskilt berörda har lämnat synpunkter:

- AB Sagax
- Clov AB
- Elektra AB
- Ellevio
- Invela
- Naturskyddsföreningen Stockholm
- Skandia AB
- PEAB

3.3.1 AB Sagax

Leverantören 1 AB, Sagax Älvsjö AB, Fastighetsaktiebolaget Råfilmen, Tillverkaren 1 Fastighets AB, Storstockholms Industrifastigheter Kommanditbolag, Murarnas Hus AB, Söderport Syd AB och Kommanditbolag Upplagsvägen, genom AB Sagax.

Motsätter sig alla planer som på något sätt påverkar de fastigheter där respektive bolag har äganderätt, nyttjanderätt, är tomträttshavare eller på annat sätt bedriver verksamhet. De fastigheter som omfattas av planerna i samrådet och som AB Sagax kontrollerar genom dotterbolag, intressebolag eller joint-venture är; Stockholm Leverantören 1, Stockholm Varubilen 1, Stockholm Tillverkaren 1, Stockholm Konsumenten 1, Stockholm Fabrikören 9, Stockholm Grossisten 1, Stockholm Lagret 1, Stockholm Lagerhuset 3 och Stockholm Varubalen 3. AB Sagax, genom dotterbolag, intressebolag eller joint-venture driver verksamhet på flertalet fastigheter som på ett eller annat sätt kommer att påverkas av de fyra föreslagna lokaliseringarna (alternativ Västberga 1, alternativ Älvsjö 3, alternativ Älvsjö 7 och alternativ Älvsjö 10). Utifrån de kartor och beskrivningar som presenterats i samrådshandlingarna kan vi konstatera att samtliga föreslagna lokaliseringar kommer innebära mycket stor påverkan på de fastigheter som berörs.

Konsekvenserna av etablering av ny depå, inklusive tunnlar och spår inom föreslagna alternativa lokaliseringar, går idag inte att förutspå annat än att samtliga förslag kommer innebära stora störningar på och i anslutning till, eller genom begränsningar i de olika verksamheterna.

Även om konsekvenserna idag inte kan förutspås så väcks frågor initialt kring bland annat (dock ej begränsat till); inskränkningar i verksamheter, fastigheters utvecklingsmöjligheter, trafik och åtkomstmöjligheter, begränsningar avseende möjlig bergvärmeutbyggnad, begränsningar i befintliga bergvärmeanläggningar, skyddszoner kring nya tunnlar, förändrade grundvattennivåer och risk för skador på fastigheter och grundfundament, mm. Vi kan idag inte överblicka samtliga eventuella konsekvenser av de föreslagna etableringarna men konstaterar att det finns många frågor som framåt behöver utredas och besvaras. Generellt ställer sig AB Sagax positivt till tunnelbanans utbyggnad och förstår kapacitetsbristen i nuvarande depåer. De föreslagna alternativen för ny depå ger dock alla negativa konsekvenser för någon eller flera av AB Sagax, genom dotterbolag, intressebolag eller joint-ventures kontrollerade fastigheter och avfärdas därför i sin helhet, i nu föreslagna lokaliseringar. Det alternativ som, utifrån den information som idag finns tillgänglig, får minst påverkan för AB Sagax, dess dotterbolag, intressebolag och joint-ventures är alternativ Västberga 1 där merparten av nytt depåområde förläggs inom redan befintliga spårområden. I detta förslag omfattas fastigheterna Lagret 1, Lagerhuset 3 och Varubalen 3. Nämnade fastigheter påverkas i mindre omfattning än de fastigheter som omfattas av förslagen på lokalisering inom området Älvsjö. AB Sagax konstaterar och framhåller i sin tur att det inom de båda områdena, Västberga och Älvsjö, idag finns outnyttjad mark som går att nyttja istället för den mark som idag redan är bebyggd.

Kommentar: Region Stockholm tackar för informationen och inkomna synpunkter. Att bygga en tunnelbana utan att störa omgivningen något är mycket svårt då byggskedet genererar buller och vibrationer. Region Stockholm har stor erfarenhet av att arbeta med information och skyddsåtgärder för att intilliggande verksamheter även ska fungera under byggtiden. Regionen tar i möjligaste mån hänsyn till miljö och omgivningen vid val av lägen för ovanmarksanläggningar såsom depån.

Vid inlösen av fastigheter ska Region Stockholm hålla fastighetsägarna skadeslösa. Kostnaderna för genomförandet av alternativen, härunder intrångsersättning, ingår som en delfaktor i den samlade avvägningen som läggs till grund för valet mellan depåalternativen.

3.3.2 Clov AB

Clov AB lämnar inga synpunkter.

3.3.3 Elektra AB

Västberga, eller möjligen Älvsjö 7, framstår som de mest fördelaktiga lösningarna. En tunnebanedepå invid en av Stockholms bäst bevarade villastäder, Gamla Älvsjö, skulle innebära en väsentlig åverkan avseende buller, störningar, skador på existerande bebyggelse i samband med konstruktionen, sjunkande fastighetsvärden nära stadskärnan, och potentiellt växande otrygghet genom etablering av depåer, i ett skede av eskalerande våldsutveckling. Ett mer renodlat industriområde, som Västberga, utgör en mer lämplig lokalisering för en depå, än ett bostadsområde – i linje med Regionens resonemang kring framtida stadsutveckling.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna och tar dessa med sig i arbetet framåt. Vidare utredning kommer påvisa vilket alternativet som blir aktuellt.

3.3.4 Ellevio

I området för Västberga 1 har Ellevio lokalnät samt i regionalnät i anslutning till området. Ellevio önskar fortsatt dialog och information för att göra en bättre bedömning av påverkan. I området för Älvsjö 3, 7 och 10 har Ellevio ett flertal lokalnät samt regionalnätsledningar med en fördelningsstation. I alternativ Älvsjö 7 påverkas stationen av underjordiskt sprängningsarbete då en underjordsanläggning anläggs och placeras under stationen. Viktigt med fortsatt dialog med Ellevio för dialog kring påverkan vid byggnation i närheten av anläggningarna.

Kommentar: Regionen noterar informationen och tar den med sig i arbetet framåt. Särskilt samråd med berörda ledningsägare har inletts och kommer att utgöra ett viktigt underlag i det fortsatta arbetet med järnvägsplan.

3.3.5 Invela

Invela ställer sig positiva till alternativ Västberga 1 då alternativet inte berör våra fastigheter. Invela ställer sig starkt negativa till detta alternativ då de kommer att förlora deras mest centrala fastigheter i Stockholm. Fastigheterna ger en stor total hyresintäkt per år och det längsta hyresavtalet löper på 15 år. Dagens vakansgrad uppgår till 1,3 % och efterfrågan är extremt stor så i takt med att hyresavtalen löper ut är vår bedömning att hyresintäkten kommer att öka markant från dagens nivå. Alternativ Älvsjö 3, Älvsjö 7 och Älvsjö 10 är, som ovan nämnt, mycket ingripande för Invela som fastighetsägare respektive tomträttsinnehavare till Fastigheterna och Invela kommer lida stor ekonomisk skada om Region Stockholm väljer att gå vidare med någon av dessa alternativ.

Kommentar: Region Stockholm tackar för informationen och inkomna synpunkter. Vid inlösen av fastigheter ska Region Stockholm hålla fastighetsägarna skadeslösa. Kostnaderna för genomförandet av alternativen, härunder intrångsersättning, ingår i den samlade avvägningen som läggs till grund för valet mellan depåalternativen.

3.3.6 Naturskyddsföreningen Stockholm

Stockholms Naturskyddsförening vill särskilt poängtera det olämpliga i att bedriva omfattande sprängningsarbeten i den skog som hör till Hagsätraskogens naturreservat. Sådana här exploateringsprojekt innebär många indirekta effekter som innebär påverkan både i och omkring ett arbetsområde. Att ta upp nya tunneldmyningar in i berget vid Hagsätraskogens naturreservat, t.ex. arbetstunnlar, vore mycket negativt. Den nya arbetstunneln ner i berget vid Hökarängen visar vilka stora ingrepp det blir i naturmiljön och dessutom har det varit en stor arbetsplats under flera år. Omkring det skogsklädda berget invid Hagsätraskogens naturreservat finns sannolikt groddjur och fladdermöss, vilket gör att artskyddsförordningen kan aktualiseras. Det förefaller vara en betydande miljörisk att anlägga en depå under det skogsklädda berget invid Hagsätraskogens naturreservat. Stockholms Naturskyddsförening anser att det mesta talar för att alternativ Västberga 1 är att föredra ur miljö- och klimatsynpunkt.

Kommentar: Regionen noterar Naturskyddsföreningens synpunkter. Om det blir aktuellt med en lokalisering i Älvsjö så är vår inställning att en utbyggnad ska minimera intrånget och påverkan på naturreservatet ska bli så liten som möjligt. Föreskrifterna för naturreservatet medger eventuellt en sådan utbyggnad.

3.3.7 Skandia AB

Med anledning av att utredningsalternativen kan påverka bolagets fastigheter önskad fortsatt information om projektet, samt att frågor om exempelvis grundvattenavsänkning och buller i förhållande till bolagens fastigheter, i den mån det är aktuellt, redovisas inom ramen för kommande MKB.

Kommentar: Region Stockholm tackar för inkomna synpunkter. Region Stockholm kommer redovisa vald lokalisering i kommande samråd för järnvägsplanen. Om Skandia Bostäders fastigheter berörs av valt alternativ kommer Skandia bli kallad till samråd även i kommande skede.

På projektets hemsida hittar man information om projektet status, se Gul linje till Älvsjö (nyatunnelbanan.se).

3.3.8 PEAB

PEAB motsätter sig lokalisering i Västberga 1 då Peab Asfalt och Swerocks verksamheter skulle påverkas negativt av lokaliseringen. Avetablering och flytt av verksamheterna skulle medföra stora kostnader och konsekvenser för bolagen. Det skulle även innebära avbrott i produktion och leverans av produkter till avtalade kunder och projekt. Verksamheterna är mycket viktiga för centrala Stockholms tillgång till lokalt producerade byggprodukter till samhällsviktiga byggnationer i olika infrastrukturprojekt, levererade inom ett hållbart transportavstånd med så litet klimatavtryck som möjligt. Verksamheternas lokalisering är också mycket viktig och ovärderlig för PEAB-koncernen.

Kommentar: Region Stockholm tackar för informationen och inkomna synpunkter.

Vid inlösen av fastigheter ska Region Stockholm hålla fastighetsägarna skadeslösa. Kostnaderna för genomförandet av alternativen, härunder intrångsersättning, ingår som en delfaktor i den samlade avvägningen som läggs till grund för valet mellan depåalternativen.

3.4 Synpunkter från allmänheten

3.4.1 Generella synpunkter

Många känner sig oroliga för att naturmiljön kommer påverkas negativt av lokaliseringsalternativen, särskilt i Älvsjö och i anslutning till Hagsåtraskogens naturreservat.

Buller under byggtid och när depån är färdigställd är något som oroar allmänheten gällande alla alternativa lokaliseringar. Det finns även oro att bergvärmen i områdena skulle påverkas av depålokaliseringen.

Det ifrågasätts om det inte bör planeras för natt/middagsuppställning för 4-6 tåg i direkt anslutning till stationen för snabbare framkörning och snabbare åtkomst förare.

En synpunktlämnare saknar planering av spårkoppling till järnvägsnätet och framför att det inte är särskilt smidigt att behöva bärga vagnar via en spårvägslinje. Synpunktlämnaren hoppas att framtida kopplingar tas i åtanke och inte depålokaliseringen förhindrar bygget av en framtida koppling.

3.4.2 Lokalisering Västberga 1

Av de 85 stycken samrådssynpunkter som inkommit har 25 stycken privatpersoner uttryckt sig positiva till lokaliseringsalternativ Västberga 1 och två stycken motsätter sig lokaliseringsalternativet.

Allmänheten uttrycker att lokaliseringsalternativ Västberga 1 har många fördelar såsom att det redan är ett etablerat industriområde, det anses vara svårare att hitta en alternativ användning där, som att bygga bostäder exempelvis. Dock påpekas det även att det är viktigt att arbetet ej stör kommunens planer att bygga bostäder i området.

Miljöpåverkan

Flera synpunktlämnare framhåller Västberga 1 som det bästa alternativet ur ett miljö- och människoperspektiv då det har minst påverkan på boende i närområde samt att det inte rör naturreservatet.

Gällande miljöpåverkan anses lokaliseringen positiv då det antas ha mindre påverkan på grundvatten och att risken för sättningar på närliggande konstruktioner och byggnader antas vara lägre.

Att det kräver mindre sprängarbeten anses även som positivt för miljö- och klimatpåverkan samt för anläggningskostnaden som antas vara lägre än för de andra lokaliseringsalternativen.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna och tar dessa med sig i arbetet framåt. I samband med lokaliseringsutredningen görs en översiktlig miljökalkyl som en del av beslutsunderlaget.

För vald lokalisering kommer fördjupade utredningar kring miljöpåverkan tas fram i en miljökonsekvensbeskrivning.

Arbetsmiljö

Flera synpunktlämnare påpekar att alternativet har bäst möjlighet att bidra till en bättre arbetsmiljö samt att räddningstjänsten då får enklare arbete vid behov.

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

Byggtid

Flera synpunktlämnare föredrar Västberga 1 då det ligger på marknivå vilket ses som positivt då det kräver mindre sprängarbeten vilket också gör att byggtiden blir kortare.

Många uttrycker oro för störningar under byggtiden och ytterligare störningar under depåns användning.

En synpunktlämnare påpekar att alternativet i Västberga kommer med för stora inneboende risker då man redan misstänker att marken är kontaminerad. Synpunktlämnaren förespråkar istället att bygga i Älvsjö för att undvika stora förseningar eller budgetökningar.

Kommentar: Region Stockholm noterar synpunkterna och tar dessa med sig i det fortsatta arbetet. 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. Region Stockholm kommer i ansökan till mark- och miljödomstolen att föreslå ramvillkor för buller inomhus, där Naturvårdsverkets riktvärden för buller och stomljud från byggplatser utgör en utgångspunkt.

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. För utbyggnad av spåranläggning ställs krav på att dämpa buller från såväl depåanläggningen som anslutande järnvägstrafik. Behoven av bullerdämpande åtgärder kommer att utredas i kommande skede.

Lokaliseringen

Västberga 1 anses vara ett bra alternativ då det ligger halvvägs mellan stationerna och har närhet till Årstaberg. Flera möjliga synergieffekter av lokaliseringen lyft som positivt, exempelvis bättre kopplingar mellan andra trafikslag inom SL.

Det finns viss oro att en lokalisering i Västberga skulle försvåra en möjlig framtida anslutning för fotgängare mellan Västberga och Årstabergs station.

En synpunktlämnare tycker att alternativet Västberga 1 bör väljas och att alternativet bör expanderas lite för att ge störst nytta. Först och främst så ligger spåren i ett område där det nu finns kopplingar till västra stambanan och Älvsjö godsbangård. Därför bör ett förbindningsspår byggas mellan järnvägen och tunnelbanan för smidigare leveranser av vagnar och lättare underhåll av tunnelbanelinjen med andra fordon. Man bör också ta chansen att samtidigt bygga ett förbindande spår från Västberga/Årstaberg på gula linjen till röda linjen och depån i Nyboda. Detta skulle göra leveranser av tåg till resten av tunnelbanan mycket smidigare, samt möjligt att transportera vagnar till och från de olika linjerna och utföra underhåll på olika ställen. Till exempel kan den gula linjens tåg skickas till verkstaden i Hammarbyhallen för reparationer istället för att en helt ny verkstad byggs eller vagnarna behöver förflyttas via lastbil.

Kommentar: Underhåll av tunnelbanevagnar på de olika linjerna tunnelbana är beroende på vilken typ av tåg som trafikerar linjen. Regionen har idag ett flertal vagnstyper i drift som kräver separata verkstadsplatser beroende på vilken vagnstyp det är. Den nya tunnelbanelinjen som för närvarande planeras bli ett förarlöst tåg och även här ett tåg som kräver ett eget verkstadsspår med lyftar och anpassade till vagnstypens lyftpunkter. Sammantaget innebär det att det är svårt att blanda tågtyperna i tunnelbanesystemet och alla depåer kan inte ta emot alla tågtyper.

Oavsett val av lokalisering för en ny depå kommer möjligheten med en spåranslutning mot andra spårssystem för leveranser och införsel av nya tunnelbanevagnar ses över. Om möjligt ses även spåranslutning för vissa arbetsfordon som används för underhåll av den nya linjen över.

3.4.3 Lokalisering Älvsjö

Av de 85 stycken samrådssynpunkter som inkommit har fem privatpersoner uttryckt sig positiva till lokalisering av depån utifrån något av Älvsjö alternativen medan nio stycken motsätter sig lokalisering i Älvsjö.

Några motsätter sig lokalisering i Älvsjö med motivering att förslagen för en depå i Älvsjö känns rätt krystade, där förslag 10 ses som direkt olämpligt. De ifrågasätter varför inte befintlig pendeltågsdepå utnyttjas istället för att bygga nytt. En spårförbindelse med järnvägen via pendeltågsdepån borde vara naturlig för att utväxla fordon och arbetsmaskiner.

En synpunktlämnare menar att alla Älvsjöalternativ lider av nackdelen med avståndet till Fridhemsplan som kan resultera i eventuell tomkörning.

En synpunktlämnare lyfter specifikt att fler arbetsplatser är önskvärt i Söderort, inte bara bostäder.

Hagsåtraskogen naturreservat

Många motsätter sig lokalisering av depå i Älvsjö på grund av oro för att Hagsåtraskogens naturreservat ska påverkas negativt. Det finns oro att djurlivet kommer påverkas negativt av buller under både byggtid och användning av depån.

En synpunktlämnare menar att alternativet med mindre påverkan på naturreservatet ovan jord föredras före bättre bergskvalitet.

Det framhålls att skogen måste bevaras då många grönytor i Älvsjö bebyggs och försvinner. Vilket minskar boendes tillgång till rekreation i naturmiljö.

Kommentar: Regionen noterar synpunkten och tar den med sig i arbetet framåt. Om valet landar på ny depå i Älvsjö är det av största vikt att säkerställa att inte naturreservatet påverkas negativt.

Älvsjö Idrottsplats

Några synpunktlämnare lyfter att alternativen i Älvsjö hotar utbyggnad av fotbollsytor på Älvsjö IP som idag används som parkering. Osäkerheten kring ytan omöjliggör planering för utökning av planer. De lyfter även att då fler antas flytta till Älvsjöområdet kommer fler ha behov av idrottsplatsen. Att då minska utrymmet för den är ej att föredra då det redan i dagsläget är brist på mark för att utöva idrott i Stockholm. Denna brist lär bli ännu mer kännbar när Älvsjömassan rivs och bostadsområdet växer.

Kommentar: Regionen noterar synpunkten och tar den med sig i arbetet framåt. Vid byggnation av depå i Älvsjö är det av största vikt att säkerställa att inte Älvsjö idrottsplats påverkas negativt.

Region bedömer i nuläget inte att något av de redovisade depåalternativen påverkar verksamhet i marknivå nordöst om Nynäsbanan då anslutningsspåren avser att gå i tunnel under idrottsplats och parkeringar.

Miljöpåverkan

Flera synpunktlämnare framför att samtliga Älvsjö-alternativen kommer att ha stark negativ påverkan, dels ur miljösynpunkt, dels för boende i området, och detta både under byggtiden och efteråt.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna och tar dessa med sig i arbetet framåt. I samband med lokaliseringsutredningen genomförs översiktliga miljöbedömningar och en klimatkalkyl som en del av beslutsunderlaget.

För vald lokalisering kommer fördjupade utredningar kring miljöpåverkan tas fram i en miljökonsekvensbeskrivning.

Kulturmiljö

Flera synpunktlämnare framför att det i samtliga alternativ i Älvsjö finns stort antal gamla byggnader som riskerar skadas om ett eventuellt bygge görs där.

Det påpekas även att en depå så nära villaområdet skulle kraftigt påverka och försämra boendemiljön. Husen på Älvsjösidan av spåret ligger högt i relation till de planerade depå-områdena vilket gör att ljud transporteras lätt den korta sträckan mellan depån och villaområdet. En depå så nära inpå tomtgränserna skulle förutom de estetiska och personliga skadorna även kraftigt försämra husens värde. Omfattande sprängning, pålning m.m. riskerar förutom oangelägenheter för de boende också att skada fastigheterna.

Kommentar: Regionen noterar synpunkterna och tar dessa med sig i arbetet framåt. För vald lokalisering kommer fördjupade utredningar kring påverkan på kulturmiljö tas fram som en del i en miljökonsekvensbeskrivning.

Grundvatten

Det uttrycks oro för att förändringar i grundvattnet kommer riskera rejäla sättningar i många grannfastigheter i Älvsjö vilket skulle resultera i stora kostnader och påverkan på människors liv och vardag. Då bergvärme är väl utbyggt i området och effekten av detta riskerar att påverkas om t.ex. grundvattennivån sänks. Att göra ingrepp i detta område vore därför mycket olyckligt.

Kommentar: Region Stockholm kommer att samråda vidare med alla eventuellt påverkade under kommande arbete med järnvägsplan för projektet samt tillståndsansökan för bortledning av grundvatten.

Byggtid

Flera synpunktlämnare uttrycker oro för buller och störningar under byggtiden men även under depåns användning.

Kommentar: 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. Region Stockholm kommer i ansökan till mark- och miljödomstolen att föreslå ramvillkor för buller inomhus, där Naturvårdsverkets riktvärden för buller och stomljud från byggsplatser utgör en utgångspunkt.

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. För utbyggnad av spåranläggning ställs krav på att dämpa buller från såväl depåanläggningen som anslutande järnvägstrafik. Behoven av bullerdämpande åtgärder kommer att utredas i kommande skede.

Arbetsmiljö

Flera synpunktlämnare påpekar att det skulle vara direkt olämpligt att förlägga depån under mark då det skulle innebära en dålig arbetsmiljö.

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

Lokalisering Älvsjö

Flera synpunktlämnare lyfter att lokalisering i Älvsjö är bra då det finns möjlighet till koppling till andra kommunikationer.

En synpunktlämnare anser att linjen bör börja byggas från Älvsjö och inåt och tas i drift så fort som möjligt när man nått Årstaberg eller Liljeholmen och därefter byggas vidare till Kungsholmen för att snarast möjligt kunna bruka linjen på de områden som ligger mellan Älvsjö och Liljeholmen.

Kommentar: Tidigare har samråd hållits om lokalisering av stationer och tunnelbanesträckningen och den är nu beslutad. Frågor om alternativa stationer och linjesträckningar besvaras därför inte i denna samrådsredogörelse eftersom samrådet är avgränsat till möjliga depålokaliseringar för fordonen på tunnelbanan mellan Fridhemsplan och Älvsjö.

Lokalisering Älvsjö 3

Tre synpunktlämnare ställer sig positiva till lokaliseringsalternativ Älvsjö 3, medan ingen uttryckligen motsätter sig alternativet.

En synpunktlämnare anser att Älvsjö 3 är bäst då det kan förlängas till blå linjens spår från Hagsätra till depån. Då kan depån handskas med tåg från både gul och blå linje. Att pendeltågets depå ligger precis ovanför är också bra, då kan man dra ett spår mellan tunnelbanans och pendeltågets depå, om någon vagn skulle behöva skickas på renovering genom transport av järnvägsspåren.

En synpunktlämnare förespråkar Älvsjö 3 därför att det alternativet verkar ha minst påverkan på befintlig natur, bostäder och biltrafik i området. T.ex. inte kräver sprängning för tunnlar eller underjordisk depå.

Att depån till största del är förlagd på markplan anses av flera som positivt då lokaliseringen ger bättre tillgänglighet för räddningstjänsten. Det lyfts även som en möjlighet att utnyttja gemensamma personalutrymmen med pendeltågsdepån.

Att lokaliseringen är förlagd till markplan ses även som positivt då det krävs mindre sprängarbeten.

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

Lokalisering Älvsjö 7

Fyra synpunktlämnare ställer sig positiva till lokaliseringsalternativ Älvsjö 7, medan en uttryckligen motsätter sig alternativet.

Att lokaliseringsalternativet Älvsjö 7 är beläget närmast Hagsätra lyfts som positivt då det innebär en enkel framtida linjeförlängning dit, för att skapa en ny bytespunkt med blivande Blå linje. Närheten till Älvsjö station och busslinjer lyfts också som positivt.

Även att lokaliseringen i ett redan utbyggt industriområde ses som positiv både utifrån miljö- och bullermässigt.

En synpunktlämnare förespråkar förslaget då det utnyttjar marken på effektivast sätt med uppställningsplats i tunnel, vilket vid en framtida möjlig utbyggnad av Gul linje då större behov av uppställningsplats på ett enklare sätt skulle vara möjlig utan att ta mer plats i ytläge. När det gäller spårdragningen föredras 7b, förslaget i tunnel under naturreservatet, även om det möjligen påverkar naturreservatet. Det möjliggör stadsbyggnad även på djupet i den del av industriområdet som tas i anspråk av förslag 7a förutom svårigheterna med svackan i bergtäckning. Att depån läggs i Älvsjö är ju att föredra då möjliga synergieffekter kanske kan ske med pendeltågsdepån precis bredvid.

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

Lokalisering Älvsjö 10

Tre synpunktlämnare ställer sig positiva till lokaliseringsalternativ Älvsjö 10, medan sex stycken uttryckligen motsätter sig alternativet.

Den stora miljöpåverkan, sprängningsarbetet och stödkonstruktionerna som krävs ses som mycket negativt. Det lyfts även fram att det finns skyfallsproblem samt att alternativet skulle kunna påverka grundvattnet som kan få förödande konsekvenser för närliggande konstruktioner, villor, industrifastigheter.

Buller tas också upp som problematiskt, både under byggtiden men även under depåns användning.

Flera lyfter även att alternativet verkar dyrt och komplicerat. Att behöva en stor kran eller möjligtvis använda en permanent enorm hiss varje gång man ska transportera vagnar ut från depån ifrågasätts då det inte bara skapar problem med leverans av vagnar, men även gällande stora reservdelar och annan tung utrustning som också måste ta sig ner i gropen. En synpunktlämnare undrar varför inte ha uppställningen kan placeras längre söderut, eventuellt i lite tunnel, så att verkstaden kan ligga norr om?

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

3.5 Övriga synpunkter

Synpunkter som rör tunnelbanelinjen

Gul linje bör förlängas norrut till blivande station Hagastaden för att få direktkontakt med Karolinska sjukhuset samt Grön linje i sin helhet samt att det för Älvsjö är det bättre att förlänga blivande Blå linje från Hagsätra till Älvsjö.

Anser att även till Årstadal bör läggas till mellan Liljeholmen och Årstaberg.

Ett större värde hade tillförts om tunnelbanan även stannade på söder.

Den en nya planerade tunnelbanan korsar och ansluter till fem befintliga och ett sjätte planerat spårssystem och anser det därför lämpligt att ansluta till minst ett av dessa för att minst få tillgång till gemensamma resurser som arbetståg för underhåll av bana och tunnlar, redundans i vagnparken, ordentlig verkstad med reservdelar, hjulvarv, teknisk personal inom alla kompetenser och tider på dygnet osv.

Tycker det är fel att bygga den planerade linjen Älvsjö-Fridhemsplan med mindre metrotåg än den nuvarande. Om tunnelbanan byggs större så bör samtliga tunnelbanestationer vara byggda för ett fullängdstunnelbanetåg.

Två stycken efterfrågar koppling mellan Fridhemsplan och Hornstull.

Tre synpunkter ifrågasätter nyttan av Gula Linjen och tunnelbana till Älvsjö.

Kommentar: Tidigare har samråd hållits om lokalisering av stationer och tunnelbanesträckningen och den är nu beslutad. Frågor om alternativa stationer och linjesträckningar besvaras därför inte i denna samrådsredogörelse eftersom samrådet är avgränsat till möjliga depålokaliseringar för fordonen på tunnelbanan mellan Fridhemsplan och Älvsjö.

Synpunkter som rör anslutning till annan depå

Anslut till Hagsätrabanan och utnyttja befintliga verkstäder då behövs ingen ny depå.

Anser att depån för nya gula tunnelbanan bör ligga i Årstaberg i direkt anslutning till Tvärbanan.

Två synpunkter lyfter att Nybodadepån bör användas istället för att bygga en ny depå. Tycker det verkar onödigt dyrt att driftmässigt ha ytterligare en organisation personalmässigt och att det vore bättre att integrera i den arbetsgrupp som redan finns. Ett förslag är att bygga ett stickspår som går till Nybodadepån.

Tre synpunkter framför att en förlängning Gula Linjen till Hagsätra gör så kan Högdalsdepån kan användas istället för att en ny depå behövs.

Kommentar: Region Stockholm ser över möjligheten att ansluta till befintliga spårssystem, tunnelbana, stambana och tvärbana, för att möjliggöra införsel av nya fordon samt möjlighet till gemensamt utnyttjande av arbetsfordon till den nya linjen. Detta kommer att studeras vidare när val av lokalisering är klart.

Regionen har gjort bedömningen att kapaciteten vad gäller både verkstads- och uppställningsplatser är mycket begränsad i befintliga depåer som Nyboda, Norsborg och Högdalen, både idag och i framtiden. Det är också mycket troligt att de nya fordonen på Gul linje inte kan utnyttja befintliga verkstadsplatser som har andra mått för lyftpunkter för fordonen. Utrymmet är begränsat inom befintliga depåer och medger inte en utbyggnad av fler verkstadsplatser.

En förlängning eller spåranslutning mot Hagsätralinjen ska inte omöjliggöras i framtiden. Den innebär, förutom kostnader för nya spår mm, även att ett nytt signalsystem införs anpassat för de nya förarlösa fordonen som inte är densamma som dagens Gröna linje (framtid Blå linje) till Hagsätra.

Vårt uppdrag är att genomföra tunnelbanans utbyggnad och övriga åtgärder inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling. Det innebär planering, projektering och byggnation av ny tunnelbana och nya stationer på fyra olika sträckor. För att kunna genomföra utbyggnaden behöver också depåkapaciteten ökas och nya tåg köpas in.

