

Tunnelbana till Älvsjö Sammanställning och bemötande av inkomna synpunkter i samrådsprocessen

Sammanställning och bemötande av inkomna synpunkter i samrådsprocessen för samråd om vändspårsutredning för tunnelbanedepå Älvsjö med berörda myndigheter och organisationer, augusti-september 2024

Titel: Tunnelbana till Älvsjö, sammanställning och bemötande av inkomna synpunkter i samrådsprocessen för samråd om vändspåsutredning för tunnelbanedepå Älvsjö med berörda myndigheter och organisationer, augusti-september

Projektledare: Kajsa Nilsson

Dokumentid: 7100-PB1-22-00001

Diarienummer: FUT 2024-0246

Utgivningsdatum: 2024-12-02

Distributör: Region Stockholm, förvaltning för utbyggd tunnelbana

Box 454 36, 104 31 Stockholm. Tel: 08-123 100 00. E-post: registrator.fut@regionstockholm.se

Innehållsförteckning

1	Inkomna samrådssynpunkter för vändspår i Hagsätraskogen	4
1.1	Samråd med berörd länsstyrelse	4
1.2	Samråd med berörd kommun.....	5
1.3	Samråd med myndigheter	8
1.4	Företag, organisationer och föreningar	9

1 Inkomna samrådssynpunkter för vändspår i Hagsätraskogen

Nedan redovisas inkomna synpunkter avseende tunnelbanelinjen samt Region Stockholms bemötanden.

1.1 Samråd med berörd länsstyrelse

1.1.1 Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen konstaterar att med nu förordat alternativ kan påverkan på Trafikverkets anläggning inte uteslutas och att samråd bör ske i det fortsatta arbetet.

Kommentar: Regionen och Trafikverket har pågående dialog om detta, och Trafikverket har fått ta del av samrådsunderlaget och lämnat synpunkter. Gällande arbeten i anslutning till Trafikverkets anläggningar avser Region Stockholm följa det arbetssätt som finns mellan Trafikverket och Regionen. Det innebär att parterna på förhand kommer överens om hur arbetet i anslutning till Trafikverkets anläggningar ska genomföras. Avtalen parterna emellan kommer grunda sig på gemensamma riskanalyser och åtgärdsplaner avseende vibrationer och grundvattensänkningar. För att bedöma tunnelbanans påverkan på utomhusluft kommer spridningsberäkningar att tas fram.

Länsstyrelsen påpekar att dispens till trots kan vändspårstunnel under naturreservat fortsatt omfattas av reservatsföreskrifter, såvida inte Stockholms stad beslutar om undantag.

Kommentar: Regionens målsättning är att minimera påverkan på naturreservatet till ett mindre intrång under mark. Regionen är införstådda med att reservatsföreskrifter kommer att omfatta vändspårstunnel och tillståndsansökan kommer att skickas in till Stockholms stad.

Länsstyrelsen saknar information om byggtid för schakt och grundvattenbortledning vid betongtunneln. För bästa planering av tunnlar och skyddsåtgärder anser Länsstyrelsen att ytterligare undersökningar av jord- och bergförhållanden bör ske, och att skyddsinfiltration bör undvikas om möjligt. Länsstyrelsen anser att Regionen behöver utreda och presentera olika alternativa skyddsåtgärder samt deras miljöpåverkan, gärna med en livscykelanalys. Detta med hänsyn till Miljöbalkens bestämmelser.

Kommentar: Regionen kommer att arbeta med ytterligare undersökningar för eventuell omfattning av bortledning av grundvatten vid betongtunneln, samt med hänsyn till Miljöbalken redovisa alternativa skyddsåtgärder. Alternativa skyddsåtgärder presenteras i miljökonsekvensbeskrivning för miljöansökan.

Det schakt som kommer att utföras, utanför naturreservatet, för både ramp och betongtunnel, kommer att sträcka sig utmed och nära reservatsgränsen. Schaktet kommer att utföras med tät spont ner till berggrunden och berget kommer att tätas.

Bedömningen idag är att förberedande arbeten med både jord- och bergschakt samt byggande av ramp och betongtunnel med återställande av Varuvägens läge ovanpå betongtunnel kommer ta cirka två år. I fortsatt arbete tas handlingar fram med mer detaljerad information om byggtid för schakt.

Länsstyrelsen anser att hydrologiska förhållande vid Ormkärssdammen, lekvattnen och övriga småvatten och sumpskogsområden i naturreservatet behöver utredas vidare, och välkomnar att grundvattenrör installerats och mätning påbörjats.

Länsstyrelsen nämner att inga livsmiljöer för fridlysta groddjur med skyddade livsmiljöer påträffats, och att åtgärder som påverkar potentiella lekvatten bör anses tillåtliga. Detta så länge inte åkergroda eller större vattensalamander nyttjar lekvattnen. Med hänsyn till artskyddet kan det vara relevant att tillse att potentiella lekvatten, främst de nordligaste i direkt kontakt med schaktet, inte skadas. Detta är naturvårdsmässigt motiverat även för till exempel vanlig groda som finns i de södra lekvattnen.

Kommentar: Regionen har bedömt att Ormkärssdammens vattenförsörjning inte påverkas av utbyggnaden i Hagsätraskogen. För övriga objekt kommer Regionen att fortsatt mäta grundvattennivåer och vid behov genomföra nödvändiga åtgärder för att minimera påverkan. Förslag på skyddsåtgärder för skyddade arter kommer att presenteras i miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplan.

Länsstyrelsen har inte tagit del av resultat från autobox-inspelningar och anser att resultat från fladdermusinventeringar får tjäna som god grund för vidare utredning. Länsstyrelsen drar slutsatsen att det kan finnas anledning till anpassningar och begränsning av belysning med hänsyn till nattaktiva djur. Länsstyrelsen anser att Regionen bör utveckla ett resonemang gällande möjlig ekologisk kompensation.

Kommentar: Regionen kommer att redovisa resultat, påverkan och föreslagna åtgärder för fladdermöss i miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplan. Förslag på skyddsåtgärder och förslag på återställning kommer att presenteras i miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplan.

1.2 Samråd med berörd kommun

1.2.1 Stockholms stad

Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd och Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd.

Kontoren är positiva till att en förkortning av bergtunneln för vändspår skett och att den placeras helt under mark. Föreslagen utformning möjliggör stärkning av koppling till naturreservatet, vilket är positivt för framtida stadsutveckling. Kontoren anser dock att motivet till vald sträckning bör beskrivas tydligare i förhållande till bergtäckning, svaghetszoner med mera.

Kontoren anser att fornlämningsfrågan är omhändertagen. Underlaget för miljökonsekvenser anses övergripande och fördjupande bedömningar behövs för att fullt ut kunna bedöma konsekvenser för naturvärden. Kontoren påpekar att underlagsrapporter saknas, vilket försvårar

bedömningen av konsekvenser. Detta gäller särskilt objektsbeskrivning med motiv för bedömning av art- och biotopvärden för att säkerställa förenlighet med artskyddsförordningen.

Kommentar: Region Stockholm noterar synpunkterna om underlag och underlagsrapporter och kommer i det fortsatta arbetet följa upp detta och arbeta för att tillräckliga underlag ska finnas tillgängliga. I samband med granskningen kommer underlagsrapporter att tillgängliggöras. Den slutgiltiga miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplan Depå kommer att förtydligas med beskrivning av påverkan och konsekvenser i både ett större perspektiv och samlat för projektet. Även den lokala påverkan på skyddsvärda träd och naturvärden kommer att förtydligas. Miljökonsekvensbeskrivningen kommer även att kompletteras med förslag på åtgärder för att minimera konsekvenserna, och med beskrivning av valt vändspårsalternativ med bedömning av konsekvenser.

Kontoren påpekar att hållmarkerna i Hagsätraskogen trots klassning som naturvärdesklass 3 kan vara av anseende ålder. Kontoren önskar ett förtydligande om vad som avses med strikt skyddade arter.

Kommentar: Region Stockholm hänvisar till genomförd naturvärdesinventering och kommer i slutgiltig miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplan att genomföra en bedömning mot artskyddsförordningen.

Kontoren framför att skyfall på Älvsjö industriområde och stambanan behöver utredas vidare då skyfall endast beaktats för depåfastigheten och den omkringliggande situationen inte får försämrats.

Kommentar: Utredningar pågår för att hantera skyfallsproblematiken inte bara för kravställning på depåområdet utan även för påverkan på omgivningen. Åtgärder kommer att redovisas för Stockholms stad och övriga berörda underhand samt beskrivas mer översiktligt i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning för depå samt kommande granskningshandling för järnvägsplanens planbeskrivning.

Kontoren framför också att grundvattenpåverkan på Älvsjö industriområde och stambanan behöver utredas vidare, då det råder en osäkerhet avseende effekter på naturmiljön till följd av grundvattenpåverkan. Kontoren anser att om det råder osäkerhet om hur grundvattnet påverkas både permanent och under byggtiden ska det tydligt framgå och avspeglas i konsekvensbedömningen och åtgärder föreslås.

Kommentar: Under drifttiden för depåområdet förväntas ingen grundvattenpåverkan ske mot uppställningsbangård för pendeltåg eller för Västra stambanan. Region kommer vid behov att genomföra skyddsinfiltration för att hantera sättningskänslig bangård och stambana under byggtiden.

Kontoren delar bedömningen att prövningen inför byggnation bör kunna ske genom en dispens- och/eller tillståndsansökan och inte behöver omfatta en ändring av reservatsgränserna. På grund av schaktets närhet till naturreservatet så behövs inför tillståndsprövning en mer detaljerad information. Kontoren lyfter fram vikten av att återställande av natur och att bevarande av värdefull natur och träd är av stor betydelse för återställande.

Kommentar: Regionens målsättning är att minimera påverkan på naturreservatet till ett mindre intrång under mark, och att hantera intrånget i naturreservatet genom en tillståndsansökan till Stockholms stad.

Vändspåret i bergtunnel passerar under en mindre svacka i höjdområdet med lera och marknära grundvattennivåer. I svackan finns blötområden (småvatten). Direkt söder om bergshöjden finns ett anlagt småvatten, Ormkärnsdammen, som ansluter till en bäck. Bäckens rinner från Västra Älvsjöskogen under stambanan i en kulvert till Ormkärnsbäcken och sedan vidare österut. Inget av småvattnen bedöms vara direkt försörjt av ett grundvattentillflöde.

Något varaktigt grundvattenmagasin i jord förekommer inte inom bergshöjden och vegetationen är inte heller beroende av grundvatten. Påverkan på grundvatten från anläggning under mark beskrivs mer i detalj i miljökonsekvensbeskrivning för miljödom.

Det schakt som kommer att utföras, utanför naturreservatet, för både ramp och betongtunnel, kommer att sträcka sig utmed och nära reservatsgränsen. Schaktet kommer att utföras med tät spont ner till berggrunden och berget kommer att tätas. Bedömningen idag är att förberedande arbeten med både jord- och bergschakt samt byggande av ramp och betongtunnel med återställande av Varuvägens läge ovanpå betongtunnel kommer ta cirka två år.

I miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplan kommer påverkan och konsekvenser att bedömas, förslag på åtgärder och återställning kommer att föreslås. Schaktet och övriga markanspråk kommer inte att innebära någon påverkan på naturreservatet ovan mark. Detta ska säkerställas i fortsatt arbete och mer detaljerade underlag ska tas fram.

Arbete med eventuella åtgärder för återställning, till exempel plantering av träd, kommer att ske i dialog med Stockholms stad och om behov finns regleras i kontrollprogram. Hantering sker i enlighet med genomförandeaftalet med Stockholm Stad. Återställning av naturmark beskrivs mer i detalj i miljökonsekvensbeskrivning järnvägsplan Depå.

Påverkan på befintliga tomträtter behöver förtydligas, till exempel Varubilen 1. Tydliggörande och fördjupningar efterfrågas på flera områden. Detta gäller sektioner för schaktets storlek, anslutning mellan naturreservat och schakt, samt utformning för Varuvägen och ansvarsfördelning av konstruktion under den. Därtill efterfrågas placering av ventilationstorn.

Kommentar: Regionen har en dialog med tomträttshavare och verksamhetsutövare på Varubilen 1 för att hantera påverkan från utbyggnaden av tunnelbanan. Varubilen 1 omfattas av ett permanent markanspråk för betongtunneln under mark. Regionens rätt att använda utrymmet för betongtunneln kommer säkerställas genom upplåtelses av servitut. Betongtunneln kommer byggas på en del av fastigheten som i dag nyttjas för in- och utfart. I driftskedet kommer tomträtten kunna nyttjas som i dag, men servitutet begränsar möjligheten att i framtiden bebygga de delar av tomträtten som ligger ovanför och precis intill tunneln. För att genomföra byggnationen av betongtunneln behöver del av Varubilen 1 nyttjas tillfälligt av Regionen och infartsvägen från Varuvägen till Varubilens baksida behöver tillfälligt stängas av och ledas om.

Regionen kommer inför kommande plangranskning ta fram mer detaljerade handlingar för depåanläggningen och tillhörande vändspår som redovisar relationen med befintliga vägar och fastigheter.

Regionen kommer äga, drifta och underhålla betongtunneln under Varuvägen. Varuvägen kommer återställas ovanpå betongtunneln varför projekteringen av betongtunnelns sker med beaktande av kommande laster från Varuvägen.

Ventilationstornet (brandgasschakt) placeras strax söder om vändspårstunnelns korsning med Varuvägen. Ventilationstornet ligger utanför Hagsätraskogens naturreservat och är i sin helhet lokaliserad på staden mark. Närmre placering av brandgasschaktet kommer att presenteras för Stockholms stad i samordningsforum. I gestaltungsprogrammet till järnvägsplanen kommer inför granskningsskedet utvecklas med visualiseringar av brandgasschacket.

Kontoren vill att effekterna av omgivningspåverkan tydliggörs i kommande arbete. Tillgängligheten är viktig, och det är viktigt att placeringen av den norra entrén till Hagsätraskogen som ska vara avstängd förtydligas. En beskrivning av konsekvenser under byggskedet för företag i Älvsjö industriområde önskas, samt utredning av påverkan avseende markanspråk, buller, hydrologi med mera.

Kommentar: Hantering av störningar under byggskedet kommer att regleras och hanteras inom kommande miljöprövning för projektet. Hänsyn till natur- och kulturmiljö samt träd beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen och kommer att fortsatt hanteras tillsammans med Stockholms stad i kommande skede i projektet, i enlighet med genomförandeavtalet mellan Regionen och Stockholms stad. Tillgänglighet och framkomlighet kommer att fortsätta hanteras i samråd med Stockholms stad.

1.3 Samråd med myndigheter

1.3.1 Trafikverket

Trafikverket yttrar sig både i egenskap av ansvarig myndighet för långsiktig infrastrukturplanering och i egenskap av anläggningsägare. Trafikverket påtalar vikten av att riksintressen för kommunikationer ska skyddas enligt 3 kap 8 § miljöbalken och att hänsyn måste tas till riksintressets påverkansområde.

Trafikverket påtalar att det föreligger en generell risk för avledning av grundvatten vid tunneldrivning längs sprickdalarna i Älvsjö. Trafikverket understryker att vid arbeten som riskerar påverka grundvattennivån är det viktigt att Trafikverkets anläggningar inte påverkas. Trafikverkets järnvägsspår är till största delen förlagda på lerområden som kan antas innehålla avgränsade bassänger och trösklar som kan komma att utgöra grundvattendelare vid grundvattensänkning. Järnvägen korsar områden med omväxlande jordförhållanden vilket kan leda till differentialsättningar som i sin tur leder till spårslägesfel.

Trafikverket uppmanar att risker för grundvattensänkningar måste hanteras i tidiga skeden, och att grundvattenrör ska installeras. En grundvattensänkning riskerar att påverka Trafikverkets möjlighet att uppfylla miljötillstånd.

Trafikverket påtalar även vikten av att vibrationer från borrning inte får orsaka sättningar inom järnvägsanläggningen eller påverka områden med sådan utrustning som är kopplade till Trafikverkets anläggning. Trafikverket önskar att flera kontrollprogram upprättas för att säkerställa att dess anläggning inte får en negativ påverkan av arbetet.

Kommentar: Gällande arbeten i anslutning till Trafikverkets anläggningar avser Region Stockholm följa det arbetssätt som finns mellan Trafikverket och Regionen. Det innebär att parterna på förhand kommer överens om hur arbetet i anslutning till Trafikverkets anläggningar ska genomföras. Avtalen parterna emellan kommer grunda sig på gemensamma riskanalyser och åtgärdsplaner avseende vibrationer och grundvattensänkningar. Regionen och Trafikverket har pågående dialog om detta.

Region Stockholm har för undersökning av möjlig grundvattensänkning installerat grundvattenrör som kontrolleras regelbundet, och kommer ta fram kontrollprogram för att söka säkra från påverkan orsakad av grundvattensänkning.

Regionen gör bedömningen att under drifttiden för depåområdet förväntas ingen grundvattenpåverkan ske mot uppställningsbangård för pendeltåg eller för Västra stambanan. Region kommer vid behov att genomföra skyddsinfiltration för att hantera sättningskänslig bangård och stambana under byggtiden.

1.4 Företag, organisationer och föreningar

1.4.1 Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen har inte kunnat kontrollera hur naturen ser ut vid föreslagen bergtunnelskärning, och föreslår ett antal råd för hur påverkan på Hagsätraskogen kan minskas. Däribland ingår att planera dragningen för att minimera avverkning och störningar i Hagsätraskogen, undvika att påverka naturvärdesträd, placera död ved, säkerställa att våtmark vid tunnel inte påverkas, undvika arbete under fåglars häckningstid och kulturhistoriskt utreda den historiska ridvägen.

Naturskyddsföreningen anser att en ekodukt mellan Hagsätraskogen och Älvsjöskogen, över Västra stambanan, är nödvändig för tillräcklig ekologisk kontakt, särskilt eftersom järnvägen identifierats som en viktig barriär att åtgärda. I och med att depån påverkar Hagsätraskogen anser Naturskyddsföreningen att en medfinansiering för en ekodukt bör ingå i projektets budget.

Kommentar: Region Stockholm noterar synpunkterna och dessa tas med i det fortsatta arbetet. Region Stockholm har etablerade rutiner och arbetssätt för att minska påverkan på natur- och kulturmiljö. Det aktuella förslaget, kort, bjöd bergtunnel, innebär minimerad påverkan på naturreservatet och är det förslag Regionen inriktar sig på i fortsatt arbete. Regionen kommer att arbeta med åtgärder i kommande arbete för att minska påverkan från grundvattenbortledning och på naturvärden i naturmark mellan befintligt industriområde och naturreservatet.

Uppdraget för tunnelbana till Älvsjö definierades i Sverigeförhandlingen och Regionen ansvarar för kostnad för utbyggnad av depå inom det definierade planområdet, där stambanan och Älvsjöskogen inte ingår, ej heller en ekodukt. Enligt naturvärdesinventeringen är påverkan på naturvärden små. Regionen har

inte mandat att genomföra åtgärder som innebär ett större intrång eller oskäligen kostnad i förhållande till ändamålet, att bygga en depå för tunnelbana, så länge detta genomförs med minsta intrång och olägenhet. Om det i det framtida arbetet framkommer behov av eventuella åtgärder kommer Regionen att utreda detta vidare.

1.4.2 Sagax/Bevego

Sagax är tomträttshavare till fastigheten Varubilen 1, och Sagax är hyresgäst i fastigheten. Region Stockholm har genomfört uppsökande samråd under oktober och november 2024 med dessa parter. I möten med parterna har Regionen presenterat föreslagna lösningar för vändspår inklusive påverkan på Varubilen 1 och mottagit synpunkter från parterna. I arbete med utformning har Regionen hanterat synpunkterna likvärdigt som de samrådsynpunkter som inkom från Sagax och Bevego utifrån underlaget som var på samråd maj-juni 2024. Vissa revideringar av utformningen som bedömts kunna underlätta nyttjandet av tomträtten, särskilt under depåns drifttid, har genomförts. Regionen bedömer att tomträttens nuvarande användning kan pågå under depåns drifttid. Servitutet för betongtunneln begränsar dock möjligheten att i framtiden bebygga de delar av tomträtten som ligger ovanför och precis intill tunneln. Under byggtiden bedöms Bevegos infart och plocklager påverkas under cirka två år. Regionen planerar för fortsatta möten med parterna i syfte att säkerställa en lösning som möjliggör att Bevegos verksamhets kan bedrivas samtidigt som byggandet av depåanläggningen.

Tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö är ett samverkansprojekt mellan staten, Stockholm stad och Region Stockholm. Region Stockholm har i uppdrag att planera och bygga den nya tunnelbanelinjen.

Samrådet omfattar järnvägsplan, miljöprövning och detaljplan. Syftet är att hämta in synpunkter om utformning och lokalisering av den nya tunnelbanelinjens anläggning och depå. Syftet är också att samråda om den miljöpåverkan uppkommer både under byggtiden och när tunnelbanan är klar.