

Tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö

Under Sverigeförhandlingen 2017 beslutades att en ny tunnelbanelinje ska byggas mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Region Stockholm ska planera för och bygga nya tunnelbanelinjen. Linjen kommer att gå via Liljeholmen, Årstaberget, Årstafältet och Östberga.

Nu bjuds du in till samråd som är en del av järnvägsplan, tillhörande detaljplan för tunnelbanan och tillståndsansökan enligt miljöbalken. Syftet med samrådet är att ge information och få synpunkter i det fortsatta arbetet. Samrådsperioden pågår 15 november – 12 december 2023.



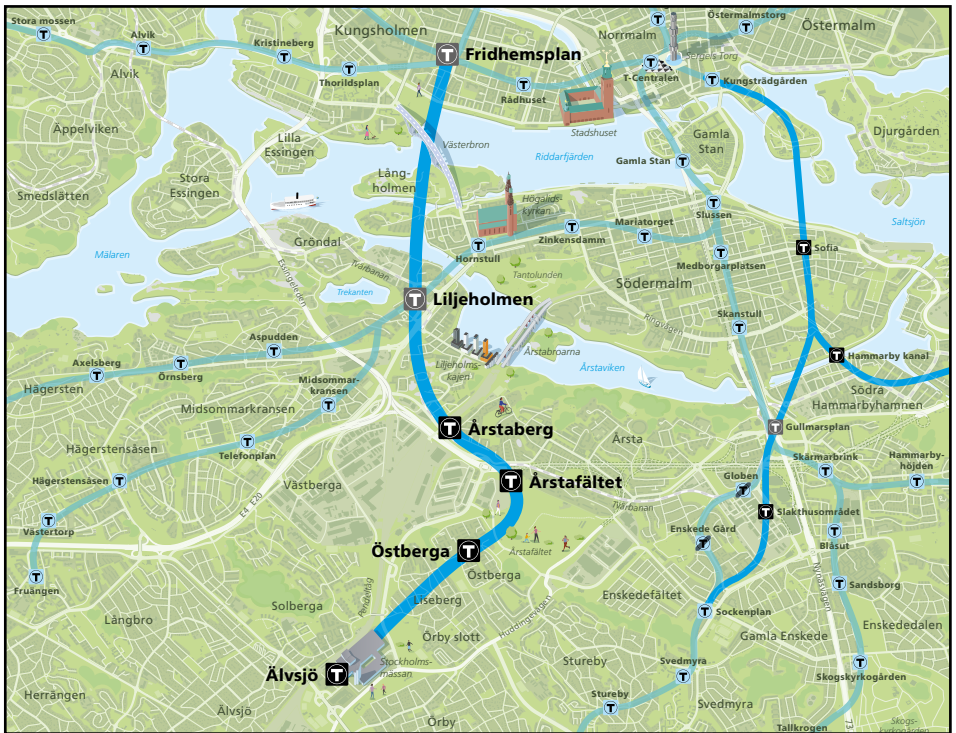
Nya tunnelbanan binder samman Stockholm

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 bytestpunkter till annan kollektivtrafik samtidigt som T-Centralen och röda linjen avlastas.

Den nya gula tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö kommer att binda samman innerstaden med flera expansiva områden; Liljeholmen,

Årstaberget, Årstafältet, Östberga och Älvsjö.

Linjen blir fristående och byggs med modern teknik. Bytestpunkter skapas vid stationerna där olika trafikslag knyts samman. Tunnelbanelinjen ligger djupt och hissar ger en smidig resa upp och ner. Restid mellan ändstationerna blir cirka 10 minuter.



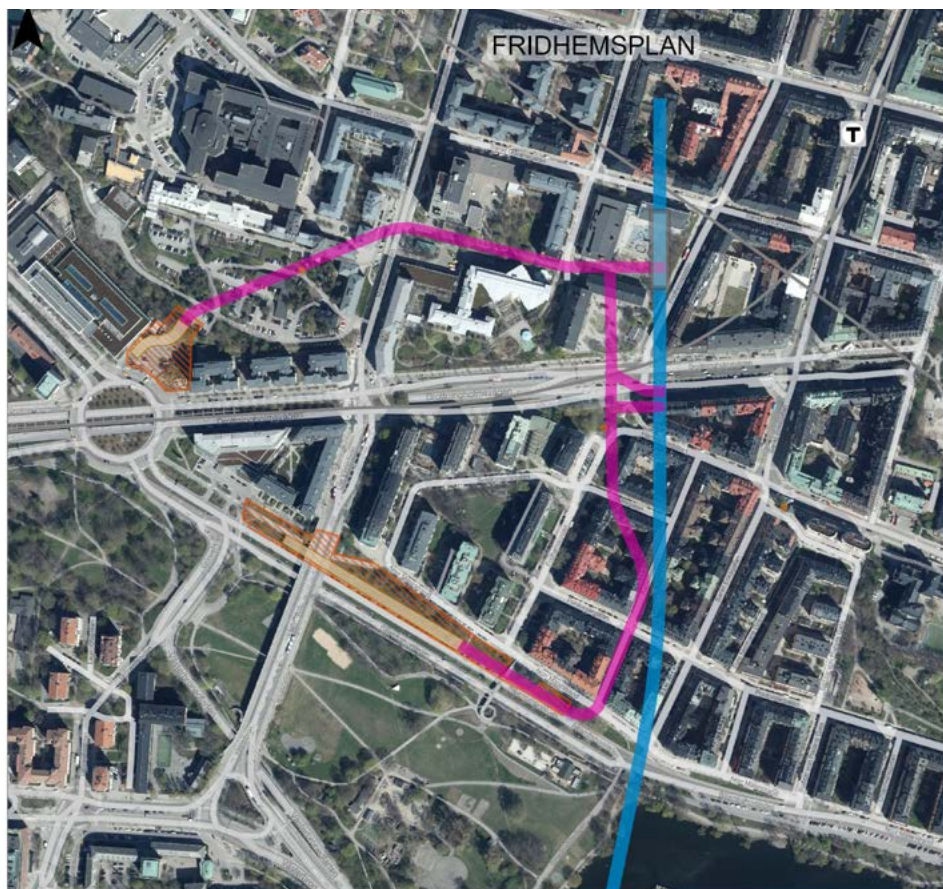
Sträckning, stationslägen och byggmetoder

Kartan visar planerad sträckning och stationslägen för tunnelbanans gula linje. Fyra helt nya stationer planeras, Årstaberget, Årstafältet, Östberga och Älvsjö. Dessutom behöver en ny depå byggas. I depån kan tågen parkeras under natten, servas, underhållas och städas.

Tunnlarna planeras att byggas med tunnelbormaskin (TBM) som tunneldrivningsmetod. Tekniken innebär att en stor borrh tar sig fram genom berget och samtidigt byggs en vattentät inklädnad i

betong. Tunneln borrar från den södra änden av den nya linjen till den norra.

Stationer och arbetstunnlar planeras att byggas med borra- och sprängmetod. Stationerna kommer att byggas via arbetstunnlar eller ett större schakt vid respektive station. För båda alternativen krävs schakt vid uppgångarna men det krävs ett större schakt om arbetstunnel inte används.



TECKENFÖRKLARING

- | | |
|---|--|
|  Ny plattform |  Ventilationsschakt |
|  Spårlinje 5.1 |  Brandgasschakt |
|  Arbetstunnel | Befintlig kollektivtrafik |
|  Etableringsområde för arbetstunnel |  Tunnelbana |
|  Ramp i jord |  Befintlig station |

0 50 100 m

© Open Stockholm
 © Lantmäteriet, Geodatasamverkan
 Datum: 2023-10-20

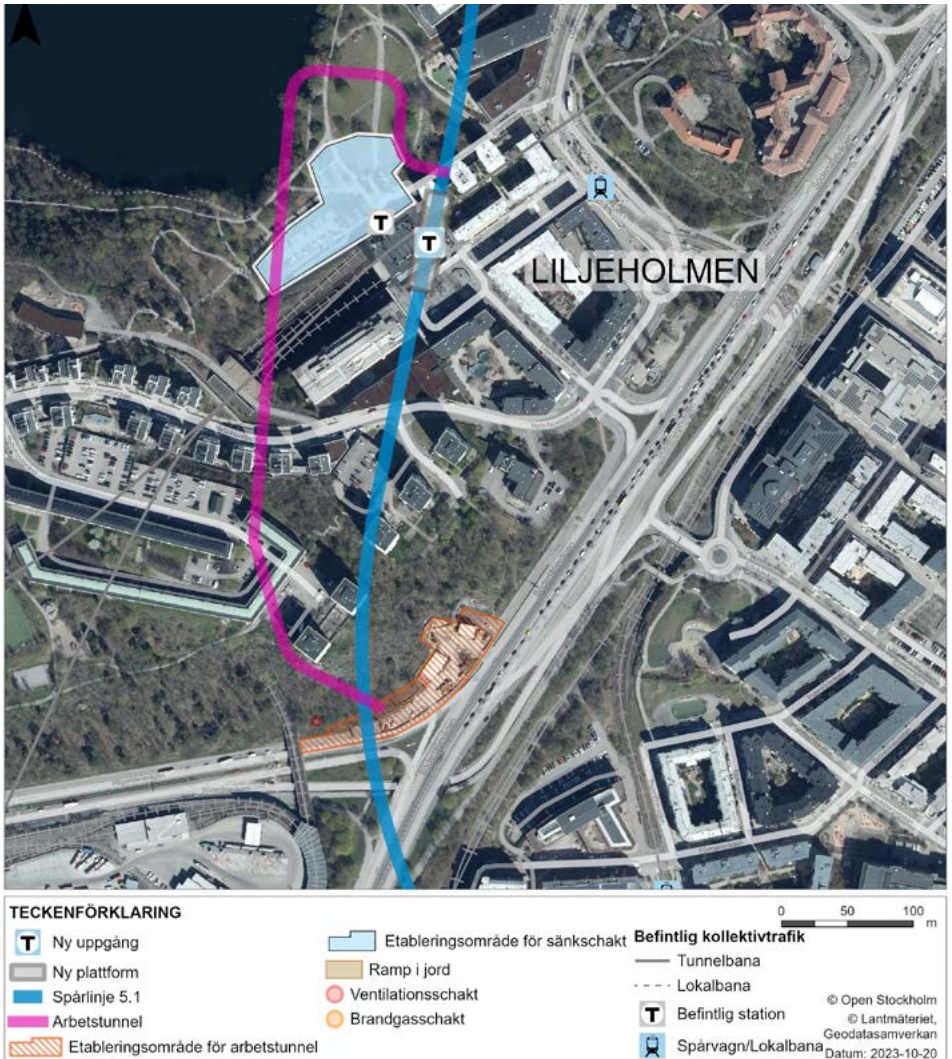
Fridhemsplan

Fridhemsplan är idag en viktig bytespunkt mellan tunnelbanans blå och gröna linjer och flera busslinjer. Gula linjens station vid Fridhemsplan placeras under den blå linjen.

Byte till Blå linje sker via rulltrappor och hissar och byte till Grön linje sker via Blå

linje. Byten mellan tunnelbanelinjerna sker innanför spärrarna vilket ger smidiga byten. De befintliga entréerna för Blå och Grön linje används även för Gul linje.

Den nya stationen byggs via en arbetstunnel vid Lindhagensplan eller Rålambshovsleden.

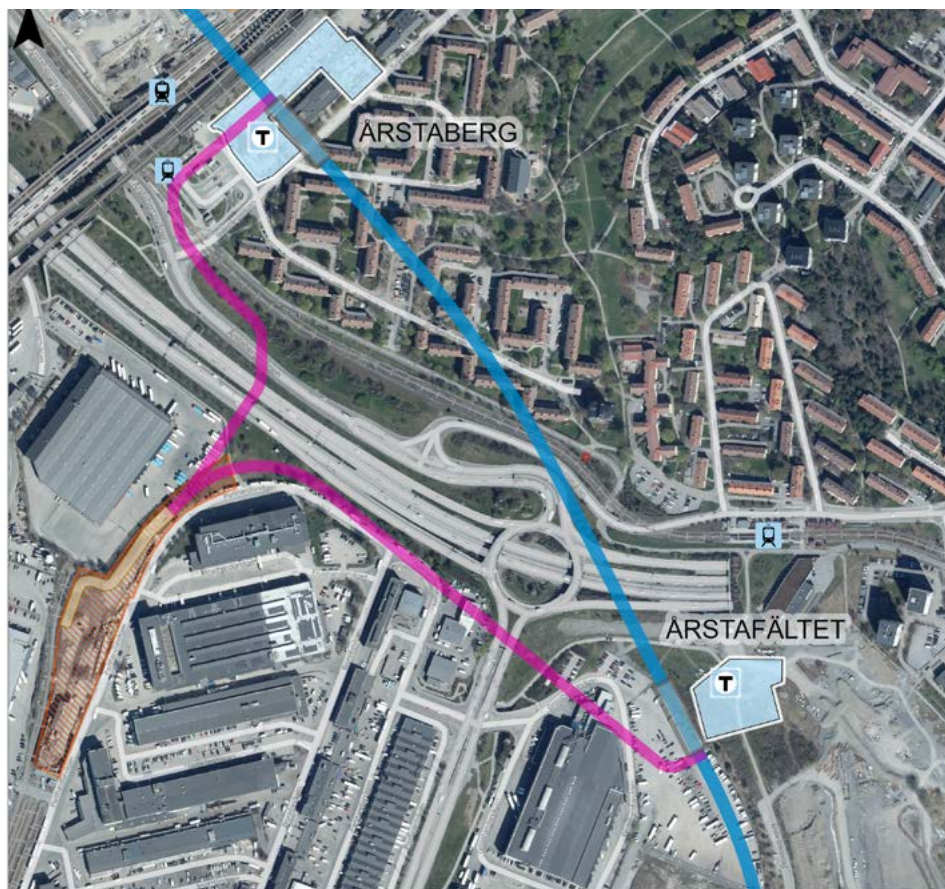


Liljeholmen

Liljeholmen är en växande stadsdel där bostäder, arbetsplatser och en större galleria planeras. Liljeholmen är en viktig bytespunkt och trafikeras i dag av röda linjen, tvärbanan och flera busslinjer. Gula linjens station byggs under den röda linjen.

En ny uppgång byggs ihop med befintlig entré mot parken vid Trekanten. Byten mellan Gul och Röd linje, samt bussar, sker innanför spärrarna vilket ger smidiga byten.

Stationen byggs via ett större öppet schakt vid uppgången eller via en arbetstunnel.



TECKENFÖRKLARING

- Ny uppgång
- Ny plattform
- Spårinje 5.1
- Arbetstunnel
- Etableringsområde för arbetstunnel

- Etableringsområde för sänkschakt
- Ramp i jord
- Ventilationsschakt
- Brandgasschakt

Befintlig kollektivtrafik

- Pendeltåg
- Lokalbana
- Pendeltåg
- Spårvagn/Lokalbana

0 50 100 m

© Open Stockholm
 © Lantmateriet,
 Geodatasamverkan
 Datum: 2023-10-20

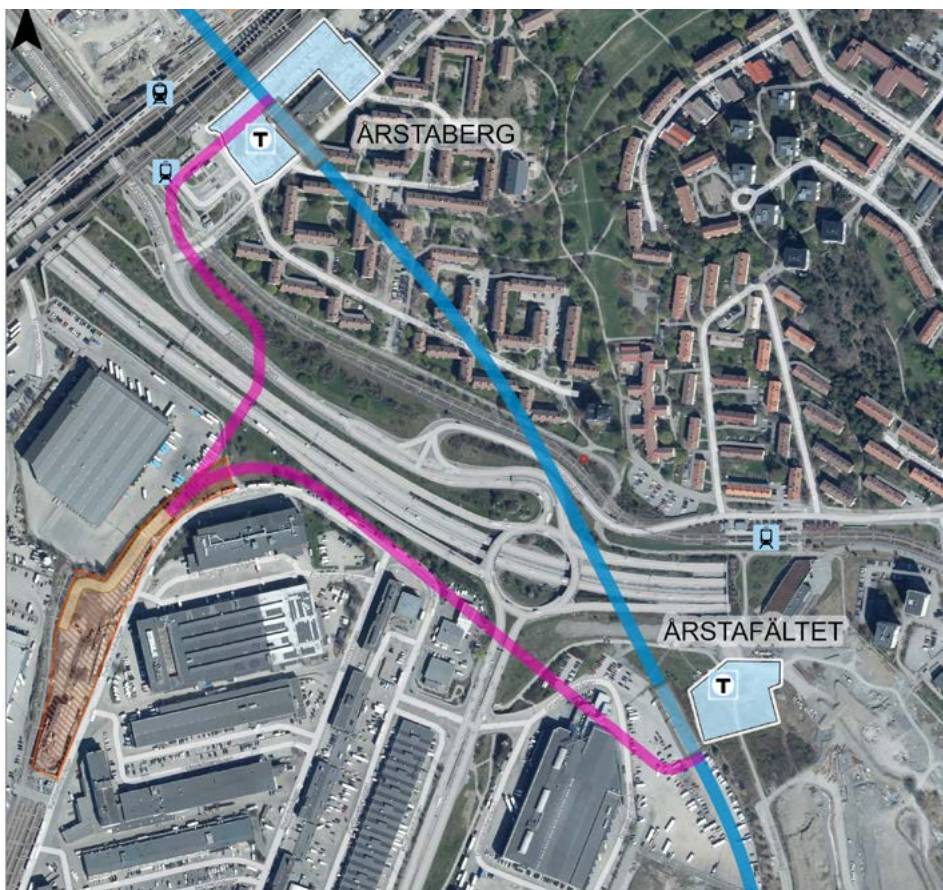
Årstaberget

Årstabergets station blir en viktig bytespunkt där du kan byta mellan tunnelbana, pendeltåg, tvärbana och bussar. Fler bostäder och arbetsplatser är planerade.

En ny station byggs öster om busstation Svärslångsplan och stationen får biljett-

hall och hissar ner till tunnelbanelinjen. Resenären får smidiga byten mellan olika kollektivtrafikslag.

Stationen byggs via ett större öppet schakt vid uppgången eller via en arbetstunnel.



TECKENFÖRKLARING

- Ny uppgång
- Ny plattform
- Spårlinje 5.1
- Arbetstunnel
- Etableringsområde för arbetstunnel

- Etableringsområde för sänkschakt
- Ramp i jord
- Ventilationsschakt
- Brandgasschakt

Befintlig kollektivtrafik

- Pendeltåg
- Lokalbana
- Pendeltåg
- Spårvagn/Lokalbana



© Open Stockholm
 © Lantmäteriet,
 Geodatasamverkan
 Datum: 2023-10-20

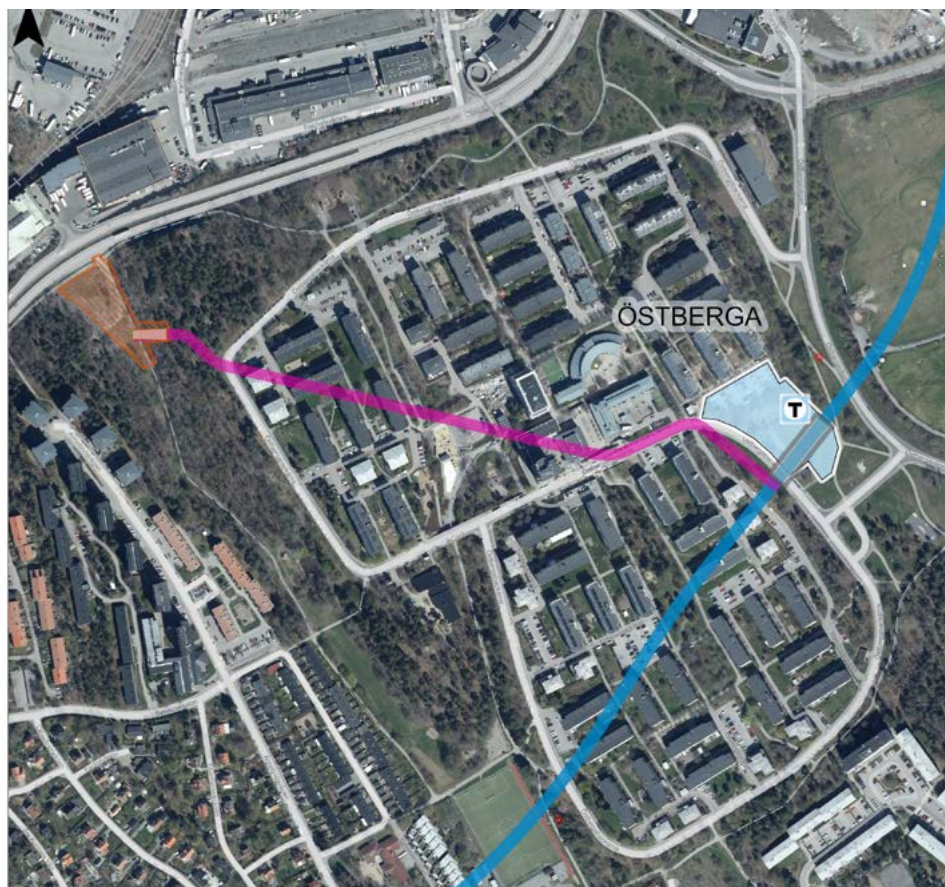
Årstafältet

Årstafältet utvecklas till en ny stadsdel med bostäder, handel och arbetsplatser.

Tillsammans planerar Stockholm Stad och Region Stockholm för att det ska gå smidigt att röra sig mellan kommande bostäder, tunnelbanan och annan kollektivtrafik.

Stationen i Årstafältet placeras nära ett planerat torg och en närliggande park i den nya stadsdelen. Stationen får en entré i kvarterets västra del.

Stationen byggs via ett större öppet schakt vid uppgången eller via en arbetstunnel.



TECKENFÖRKLARING

Ny uppgång	Etableringsområde för sänkschakt
Ny plattform	Ramp i jord
Spår linje 5.1	Ventilationsschakt
Arbetstunnel	Brandgasschakt
Etableringsområde för arbetstunnel	

0 50 100
m

© Open Stockholm
© Lantmäteriet,
Geodatasamverkan
Datum: 2023-10-20

Östberga

Östberga består av olika områden med flerfamiljshus och ska utvecklas med fler bostäder och arbetsplatser. I dag har området endast buss och saknar spår-bunden kollektivtrafik. När Gul linje är klar blir stadsdelen mer tillgänglig.

Stationen i Östberga placeras i området vid Östbergabackarnas östra del. Det gör att stationen knyter samman Östberga centrum med nya Årstafältet.

Stationen byggs via ett större öppet schakt vid uppgången eller via en arbetstunnel.



TECKENFÖRKLARING

- | | | |
|--------------|------------------------------------|----------------------------------|
| Ny uppgång | Etableringsområde för arbetstunnel | Brandgasschakt |
| Ny plattform | Etableringsområde för station | Befintlig kollektivtrafik |
| Spårinje 5.1 | Ramp i jord | Pendeltåg |
| Arbetstunnel | Ventilationsschakt | Pendeltåg |



© Open Stockholm
 © Lantmäteriet,
 Geodatasamverkan
 Datum: 2023-10-31

Älvsjö

Älvsjö är en viktig mötespunkt för många resenärer med pendeltåg och bussar. Spårväg Syd planeras och områden nära stationen är utvecklingsområden.

Stationen i Älvsjö placeras mellan gång- och cykelstråket Älvsjö Broväg och

Stockholmsmässan. Stationen blir kompakt med entré och biljetthall som fristående byggnad och hissar tar resenären ner till tunnelbanelinjen.

Den nya stationen byggs via en arbetstunnel vid Älvsjö grusplan.

Miljöpåverkan

Tunnelbanan går under stadsmiljö med både flerfamiljshus, kontor och villaområden. Eftersom tunnelbanan planeras under mark är beröringspunkterna små mellan den färdiga tunnelbanan och den ovanliggande staden. Tunnelbanans anläggningar ovan jord, till exempel stationsentréer och ventilationsanordningar, placeras och utformas med hänsyn till omgivningen.

Störningar under byggskedet

Det går inte att bygga tunnelbanan utan att det märks. Byggskedet genererar buller och vibrationer. Region Stockholm har stor erfarenhet av att arbeta med information och skyddsåtgärder för att vardagen ska fungera för de som påverkas. Regionen tar i möjligaste mån hänsyn till miljö och boende vid val av lägen för etableringsytor, arbetstunnlar och transportvägar. Krav ställs även på entreprenörer så att de minskar störningarna. Målet är att alla berg- och jordmassor som produceras när tunnlnarna byggs används i närområdet, så länge de inte är förorenade.

Effekter på grundvattnet

När en tunnel byggs och är i drift kommer grundvatten att läcka in, vilket kan medföra att grundvattennivåerna i närområdet påverkas. Om grundvattnet sjunker kan bergvärmebrunnar och anläggningar som inte är grundlagda på berg eller fast mark påverkas negativt. Därför krävs tillstånd för vattenverksamhet enligt miljöbalken. Nu utreds hur tunnelbanan kan påverka grundvattnet och vilka skyddsåtgärder som behövs för att undvika skador.

Tunnlarna där tunnelbanan ska gå drivs med tunnelborrmaskin och kläs in i betong när tunnlnarna är klara. Stationerna och arbetstunnlarna sprängs ut och innan



sprängning sker tätning med förinjektering av berget. Det går inte att få tunnlnarna och stationerna helt täta, så en mindre mängd grundvatten kommer att läcka in under hela tunnelbanans drifttid. Regionen har stor erfarenhet att hantera sådant inläckage och miljökonsekvenserna förväntas bli små eller utebli.

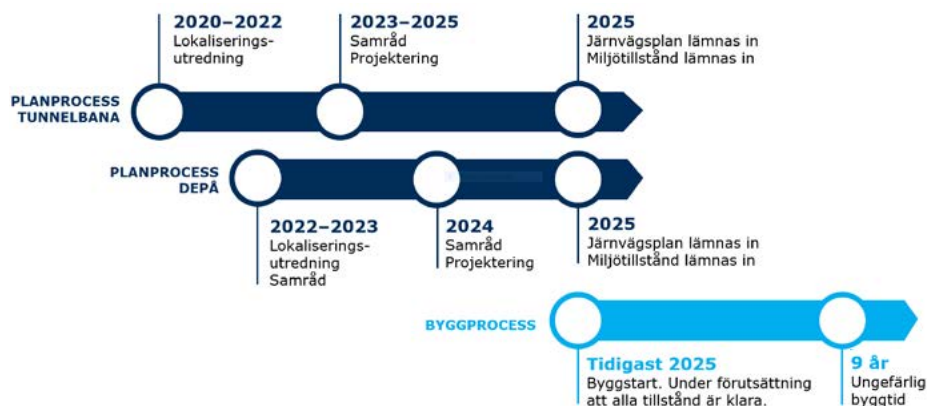
Miljöpåverkan under drift

Miljöpåverkan under tunnelbanans drifttid blir begränsad och eventuella skyddsåtgärder som kan behövas, som exempelvis bullerbegränsning, regleras inom järnvägsplanen.

Tunnelbanan påverkar stadsbilden med nya uppgångar och entréer, men den mark som under byggskedet används som etableringsytor kommer att återställas efter avslutad användning. En utbyggd tunnelbana ökar möjligheten att resa hållbart.

Järnvägsplan, detaljplan och miljöprövning

För att få bygga den nya tunnelbanelinjen behövs nödvändiga tillstånd från olika myndigheter och regionen behöver få tillgång till den mark och de utrymmen som behöver nyttjas tillfälligt under byggskedet och permanent under driftskedet.



Järnvägsplan: visar vilka markanspråk som behövs för tunnelbanan och bygget av den. Prövas av Trafikverket.

Detaljplaner: styr vad som får byggas och på vilken plats. Kommunen ansvarar för att ta fram och anta detaljplanerna.

Miljöprövning: domstolen beslutar vilka villkor för grundvatten och miljöstörningar som ska gälla när tunnelbanan byggs.

Järnvägsplanen och detaljplanerna samråds gemensamt.

Varför samråder vi?

Syftet med det här samrådet är att få synpunkter om den nya tunnelbanelinjens tunnlar, stationer, uppgångar och

omkringliggande ytor som behövs för att bygga dessa. Syftet är också att samråda om den miljöpåverkan som kan uppkomma under både byggnationerna och när tunnelbanan är klar. Samrådet är en del av både planprocessen (arbetet med järnvägsplan och detaljplan) och miljöprövningen.

Vad händer härnäst?

Synpunkter som kommer in sammanställs och besvaras i en samrådsredogörelse, som publiceras på nyatunnelbanan.se/alvsjo. Nästa samråd är våren 2024. Därefter kommer tillståndsansökan att färdigställas för prövning hos domstol och förslag till järnvägsplan och detaljplaner att ställas ut för granskning.



Välkommen till öppet hus

21 november, Östberga

Östberga kulturhus, Östbergatorget 14, Älvsjö.

Tid: 17.30–19.00

23 november, Liljeholmen

Lustikulla, Liljeholmsvägen 18, Stockholm.

Tid: 18.30–20.30

28 november, Älvsjö

Stockholmsmässan, Mässvägen 1, Älvsjö.

Tid: 18.00–20.00

30 november, Fridhemsplan

Sverigefinska skolan, Fridhemsgatan 17, Stockholm.

Tid: 16.00–19.00

Vill du veta mer?

På nyatunnelbanan.se/alvsjo kan du läsa mer om den nya linjen och anmäla dig till gula linjens nyhetsbrev.

Du kan även kontakta SL Kundtjänst på 08-600 10 00.