

# ***Tunnelbana till Älvsjö- Depå***

Underlag för samråd om vändspårsutredning för tunnelbanedepå Älvsjö med berörda myndigheter och organisationer, augusti-september 2024, Bilaga 2, Genomförda samråd med myndigheter, organisationer, allmänhet och intressenter samt sammanfattning av inkomna synpunkter under samrådsperioden 2024-05-22 - 2024-06-19

## Innehållsförteckning

1	Samrådsprocessen för depån med tillhörande vändspår .....	3
1.1	Bakgrund till depåns lokalisering .....	3
1.2	Information om genomförda samråd .....	3
1.3	Samrådsrets .....	3
2	Samrådsmöten med myndigheter och intressenter .....	4
2.1	Samråd med Länsstyrelsen i Stockholms län .....	4
2.2	Samråd med Stockholm stad .....	4
2.3	Samråd med Trafikverket .....	4
2.4	Samråd med Trafikförvaltningen .....	4
2.5	Samråd med fastighetsägare/hyresgäster på Älvsjö industriområde....	5
3	Inkomna samrådssynpunkter under samrådet maj-juni 2024 .....	6
3.1	Information om utformningsförslaget i samrådet.....	6
3.2	Myndigheter .....	6
3.3	Företag, organisationer och föreningar .....	7
3.4	Fastighetsägare, tomträttsinnehavare och hyresgäster på Älvsjö industriområde	7
3.5	Allmänhetens synpunkter som berör depå och vändspårsalternativen	8

# 1 Samrådsprocessen för depån med tillhörande vändspår

## 1.1 Bakgrund till depåns lokalisering

I samband med beslutet på lokaliseringsutredningen för linjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö togs ett beslut om att bland annat korta ner stationerna på linjen till 75 meters plattform, en stationsuppgång mellan plattform och markytan samt att linjen inte längre skulle kopplas ihop med Röd linje vid Liljeholmen. Beslutet togs av Region Stockholm i december 2021. Beslutet innebär också att en depålösning till den nya tunnelbanelinjen inte nödvändigtvis måste nyttja befintliga depåer utmed Röda linjen vid Nyboda eller Norsborg.

En lokaliseringsutredning för en depålösning till den nya linjen påbörjades i november 2022. Ett tiotal lokaliseringsalternativ studerades främst vid Västberga och Älvsjö industriområden. I samband med detta genomfördes också en kapacitetsutredning av befintliga depåer i Stockholmsområdet. Slutsatsen där blev att en ny depå behöver byggas då tillgången till både verkstads- och uppställningsplatser är begränsad, både idag och på längre sikt, vid befintliga depåer. I februari 2023 förordade Region Stockholm en lokalisering av en ny depå till Älvsjö industriområde, intill och utmed befintliga spåranläggningar i området.

## 1.2 Information om genomförda samråd

Samråd syftar till att informera om vad som händer under projektets gång och ge möjlighet till insyn och påverkan. Särskilda samrådsinsatser görs i olika perioder där information om viktiga skeden och utvecklingssteg ges till myndigheter, organisationer, företag och allmänheten. Samråden har omfattat både planprocessen för järnvägsplan och tillståndsprövning för vattenverksamhet enligt miljöbalken. Följande samråd har hittills genomförts för depåns anläggning med tillhörande tillfartstunnlar och vändspår:

- Samråd gällande Linjens arbetsområden, arbetstunnlar samt lokalisering av depå, perioden 21 februari till 21 mars år 2023.
- Samråd gällande lokaliseringsutredning depå, perioden 18 september till 18 oktober 2023.
- Samråd gällande järnvägsplan för depån med tillhörande detaljplan för depån och tillståndsansökan enligt miljöbalken, perioden 22 maj till 19 juni år 2024.

Region Stockholm har även inför och under samrådsperioden haft riktade samrådsmöten med ett antal särskilt berörda intressenter (se kapitel 2).

## 1.3 Samrådskrets

Samrådskretsen består av de som anses kunna bli berörda. Adresser belägna inom utredningsområdet för grundvattenpåverkan samt 50 meter utanför utgör den geografiska avgränsningen för de som fått en riktad inbjudan till samråden. Brev med information har skickats till alla inom området och genom annonsering och webbinformation har alla som vill haft möjlighet att lämna synpunkter.

## 2 Samrådsmöten med myndigheter och intressenter

### 2.1 Samråd med Länsstyrelsen i Stockholms län

Samrådsmöten med länsstyrelsen har genomförts löpande under projekttiden, där Region Stockholm informerat om projektets framdrift och diskuterat olika miljöaspekter och planfrågor. Länsstyrelsen har även inbjudits till de formella samråden och lämnat yttrande på lokaliseringsutredningen och beslutat om att projektet innebär betydande miljöpåverkan.

För depån inkl. vändspåren har Länsstyrelsen i yttranden och vid möten tagit upp synpunkter där de påpekar risken för påverkan på grundvattennivåer som kan innebära konsekvenser för vegetationen i Hagsätraskogens naturreservat. De har även tagit upp att hänsyn ska tas till den omgivningspåverkan som depån kan ge upphov till, främst för miljöaspekten buller som kan uppfattas som mer störande än buller från linjetrafik eller trafikbuller i övrigt. Speciellt då verksamheten även pågår under kvällar och nätter.

### 2.2 Samråd med Stockholm stad

Planprocessen för järnvägsplanen samt detaljplanen för depån utförs genom samordnat planförfarande. Detta innebär att planarbetet bedrivs genom regelbundna arbetsmöten med olika fokus och deltagare från Region Stockholm och Stockholm stads olika förvaltningar. Stockholm stad har även lämnat yttranden i anslutning till de formella samrådstillfällena.

### 2.3 Samråd med Trafikverket

FUT har haft och har fortfarande regelbundna arbetsmöten med Trafikverket avseende depålösningen. Totalt har sedan januari 2022 genomförts över 20-talet möten där gemensamma frågor och berörings- och korsningspunkter för både linjen och depå. Bland de punkter som diskuterat på återkommande mötena är främst den eventuella påverkan och intrång Region Stockholm gör vid dels Årstaberget med luftbytesschakt, Årstakrossen med Arbetstunnel och en lokalisering av depå vid Älvsjö industriområde.

Frågor som gäller Älvsjö industriområde och en depålokalisering dit har varit främst framtida utbyggnad av Trafikverkets spår (stambanan) och därmed eventuell påverkan på befintlig pendeltågsdepå, utbyggnad av Älvsjö station till en regionalstågsstation, påverkan på Trafikverkets spår för underhåll.

### 2.4 Samråd med Trafikförvaltningen

Region Stockholms Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) och Trafikförvaltningen (TF) har haft regelbundna arbetsgruppsmöten sedan flera år tillbaka. På möten har frågor tagits upp kring ekonomi, teknik, gränssnittfrågor, planläget för både linjen/stationer och depå samt överlämning av färdigbyggd anläggning som ska förvaltas av TF.

## 2.5 Samråd med fastighetsägare/hyresgäster på Älvsjö industriområde

Möten har genomförts med AB Sagax vid tre tillfällen som ägare till fastigheten Leverantören 1 och tomträttshavare till Varubilen 1. Det första mötet genomfördes 26 september 2023 då samråd genomfördes för lokaliseringsutredning depå. Ytterligare två möten har genomförts för att informera AB Sagax om dels att Region Stockholm förordade en depålokalisering till Älvsjö industriområde i februari 2024, dels ett möte inför det samråd som genomfördes under våren 2024. De två mötena under våren genomfördes 13 mars 2024 och 24 april 2024. På det sistnämnda mötet deltog även Bevego som är hyresgäst till AB Sagax på fastigheten Varubilen 1.

Ett möte har också genomförts med Linde Gas den 23 maj 2024 för att informera om arbetsläget med en depå i Älvsjö industriområde under våren 2024.

# 3 Inkomna samrådssynpunkter under samrådet maj-juni 2024

## 3.1 Information om utformningsförslaget i samrådet

Samrådshandlingen för detta samråd (2024-05-22-2024-06-19) innehöll en samrådscharta med utredningsområde för dels en bergtunnel under Hagsätraskogens naturreservat, dels ett område för ett vändspår i betongtråg längs kanten av Hagsätraskogen.

## 3.2 Myndigheter

Följande myndigheter har lämnat yttrande på tunnelbaneprojektet inkl. depån men har inga särskilda synpunkter på vändspårsalternativen: SMHI, SGI, Lantmäteriet och Naturvårdsverket. Några myndigheter har avstått att yttra sig och hänvisar till tidigare yttranden eller har inga synpunkter.

Länsstyrelsen i Stockholms län och Trafikverket har begärt förlängd samrådstid till 6 september.

### 3.2.1 Stockholms stad

Stockholm stad har i ett gemensamt tjänsteutlåtande följande synpunkter som berör vändspårsalternativen:

Alternativa lägen för vändspår har inte utretts tillräckligt för att kunna ta ställning till något redovisat alternativ. Kontoren vill uppmärksamma på de negativa konsekvenser som ett öppet schakt för vändspår riskerar att få för naturreservatets ekologiska värden och tillgängligheten till reservatet. Ett öppet schakt skadar landskapsbilden och försvårar tillgängligheten till naturreservatet samtidigt som buller sprids lättare.

Då endast påverkan (ej effekter och konsekvenser) beskrivs i den preliminära miljökonsekvensbeskrivningen är det inte möjligt att göra en samlad bedömning av depåns effekter för naturmiljön. För att identifiera behovet av kompensation och lämpliga platser behöver de samlade effekterna utmed hela anläggningen beskrivas. Det är viktigt att begränsa buller från depån in i naturreservatet.

### 3.2.2 Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen, TF, har inkommit med synpunkter på de handlingar som berör både linjen och stationer samt depå. Nedan redovisas kortfattat de synpunkter som främst berör en depålokalisering till Älvsjö.

TF saknar en tydlig redogörelse avseende påverkan på riksintresse för kommunikationer för depålokaliseringen. Man anser bland annat att lokalisering av depån medför att pendeltågsdepån i Älvsjö blir svår att utveckla i framtiden och det på grund av detta inte finns beslutade planer. Kring detta har en avvägning gjorts och att placeringen ändå är lämplig.

Om Trafikverkets spåranläggningar (stambanan) behöver byggas ut med fler spår i framtiden så förväntas det ske på Trafikverkets fastighet där pendeltågen idag ställs upp. Uppskattningen är att de tre västra uppställningsspåren förloras och spårharpan till kvarvarande uppställningsspåren i norr behöver flyttas mer söderut.

I övrigt påpekar TF att påverkan på kollektivtrafik och framkomlighet till spåranläggningar (pendeltågsdepån) mm behöver stämmas av kontinuerligt med TF.

TF efterlyser ett tydligt arbetssätt om hur FUT avser jobba kontinuerligt för att klimatsäkra Gul linje för hela anläggningens förväntade livslängd, inklusive högre riskmedvetenhet, metodik för att jobba med risk kostnad-nyttoanalyser för att avgöra lämpliga dimensioneringar och skydds nivåer.

### 3.3 Företag, organisationer och föreningar

Följande har lämnat yttrande på tunnelbaneprojektet och depån men har inga särskilda synpunkter på vändspårsalternativen:

Stockholm vatten och avfall (SVOA), Storstockholms brandförsvaret, ledningsägare och Naturskyddsföreningen Stockholm.

### 3.4 Fastighetsägare, tomträttsinnehavare och hyresgäster på Älvsjö industriområde

Två yttranden som har beröring till vändspåren har inkommit och sammanfattas här:

AB Sagax ägare av fastigheten Leverantören 1 och tomträttsinnehavare av fastigheten Varubilen 1 har sammanfattningsvis lämnat följande synpunkter:

- Fastighetsekonomiska uppgifter om fastigheterna
- Påpekar att samrådshandlingen saknar tydlighet och detaljeringsgrad som krävs för att analysera förslaget effekter fullt ut.
- Konstaterar att fastigheten Leverantören kommer att behöva ianspråk tas för blivande ”depåområde” och hela fastigheten kommer att behöva förvärvas.
- Att flytten av en del av Varuvägen kommer att innebära ett både permanent och tillfälligt markanspråk på fastigheten Varubilen 1 och att transporterna till och från fastigheten påverkas.
- Avseende fastigheten Varubilen 1 så kan konstateras att åtminstone ett av förslagen inom utredningsområdet för ett vändspår kommer att inkräkta på fastigheten. Vid tidigare möte med Region Stockholm har framförts att ett areellt intrång på fastigheten så långt möjligt bör undvikas då stora ekonomiska värde står på spel.

Bevego Byggplåt och Ventilation AB är hyresgäst i fastigheten Varubilen 1. Bevego har lämnat följande synpunkter:

- Uppgifter om fastigheten och ekonomiska uppgifter om verksamheten.
- Konstaterar att del av fastigheten kommer behöva ianspråk tas med äganderätt för att ge plats åt en depå samt belastas med servitut för anläggning under mark. En del av fastigheten kommer att ianspråk tas med tillfällig nyttjanderätt ovan mark för byggnation mm.
- Lösningen som nu presenterats är förödande för bolaget då infarten till fastigheten berövas och omöjliggör den fortsatta driften av bolaget.
- Bevego presenterar också en alternativ lösning som skulle kunna fungera för dem.

## 3.5 Allmänhetens synpunkter som berör depå och vändspårsalternativen

Synpunkter som berör den planerade depån omfattar främst fastighetsägares oro för bullerpåverkan, påverkan på energibrunnar samt påverkan på grundvattenförhållanden och störningar under byggtiden i form av vibrationer och buller.

Inga yttranden från allmänheten har inkommit som berör vändspårsalternativen.



