

Tunnelbana till Älvsjö

Samråd

Placering av stationsuppgångar

juni 2022



Innehållsförteckning

1	Samråd om nya stationsuppgångar.....	3
2	Tyck till!.....	4
3	Vad har hänt?	6
4	Vad händer nu?	7
5	Var ska stationsuppgångarna ligga?.....	8
5.1	Station Fridhemsplan	8
5.2	Station Liljeholmen	10
5.3	Station Årstaberg	12
5.4	Station Årstafältet	14
5.5	Station Östberga	16
5.6	Station Älvsjö.....	18

Titel: Tunnelbana till Älvsjö

Uppdragsledare: Kajsa Nilsson

Projektledare: Åke Holm

Bilder & illustrationer: sid 3 och 5 Region Stockholm, Förvaltning för utbyggd tunnelbana.
Omslagets underlagskarta Lantmäteriet Geodatasamverkan. Övriga bilder samt foton Sweco.

Dokumentid: 7100-CA3-17-00001

Diarienummer: FUT 2022-0617

Utgivningsdatum: 2022-06-01

Tryck: Danagård LiTHO

Distributör: Region Stockholm, Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Box 454 36, 104 31 Stockholm. Tel: 08 737 25 00. E-post: nyatunnelbanan@regionstockholm.se

1 Samråd om nya stationsuppgångar

Region Stockholm planerar för en ny tunnelbanelinje mellan Fridhemsplan och Älvsjö så att avstånden blir mindre när Stockholm blir större. Detta behövs för att möjliggöra att 48 500 nya bostäder med bra kommunikationer ska kunna byggas i södra Stockholm. Tunnelbanelinjen blir 8 kilometer lång och får sex stationer: Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberg, Årstafältet, Östberga och Älvsjö.

Under hela planeringsarbetet har vi dialog och tar emot synpunkter. Nu vill vi samla in kunskap och synpunkter om stationslägena och var uppgångarna ska placeras. Tidsperioden för att lämna synpunkter är 1 juni-29 juni 2022. Detta är en del av arbetet med järnvägsplan och miljötillstånd för den nya tunnelbanelinjen.

Öppet Hus hålls vid två tillfällen, se broschyrens baksida. På Öppet Hus kan du prata med representanter för Region Stockholm och med våra experter som arbetar med planeringen av tunnelbaneutbyggnaden. Där finns utställningsskärmar med information och frågor som vi tycker är viktiga. Under resten av samrådsperioden finns information på en digital samrådsportal, som nås via nyatunnelbanan.se/alvsjo eller QR-koden här intill. I texten här nedanför står det hur du kan lämna synpunkter.



Har du önskemål eller synpunkter som resenär? Bor du nära någon station och vill berätta något om den platsen? Eller är det något annat som är viktigt för just dig när det kommer en ny tunnelbanelinje mellan Fridhemsplan och Älvsjö? I det här skedet är det främst stationsuppgångarna som vi behöver få in synpunkter på. Det kommer att bli fler tillfällen att lämna synpunkter när projektet har kommit längre.



Lämna synpunkter

Det finns flera sätt att lämna synpunkter. Välj det sätt som passar dig bäst.

- Använd fliken "Här lämnar du synpunkter!" direkt i den digitala samrådsportalen.
- Mejla synpunkter till registrator.fut@regionstockholm.se
- Skicka brev till Förvaltning för utbyggd tunnelbana, Box 454 36, 104 31 Stockholm.

Märk kuvertet eller mejlet med "Samråd Älvsjö". Skicka synpunkterna senast den 29 juni 2022.

Frågor? Kontakta SL Kundtjänst. Ring 08-600 10 00 eller fyll i kontaktformuläret på vår webbplats, nyatunnelbanan.se
Öppet alla dagar, dygnet runt.

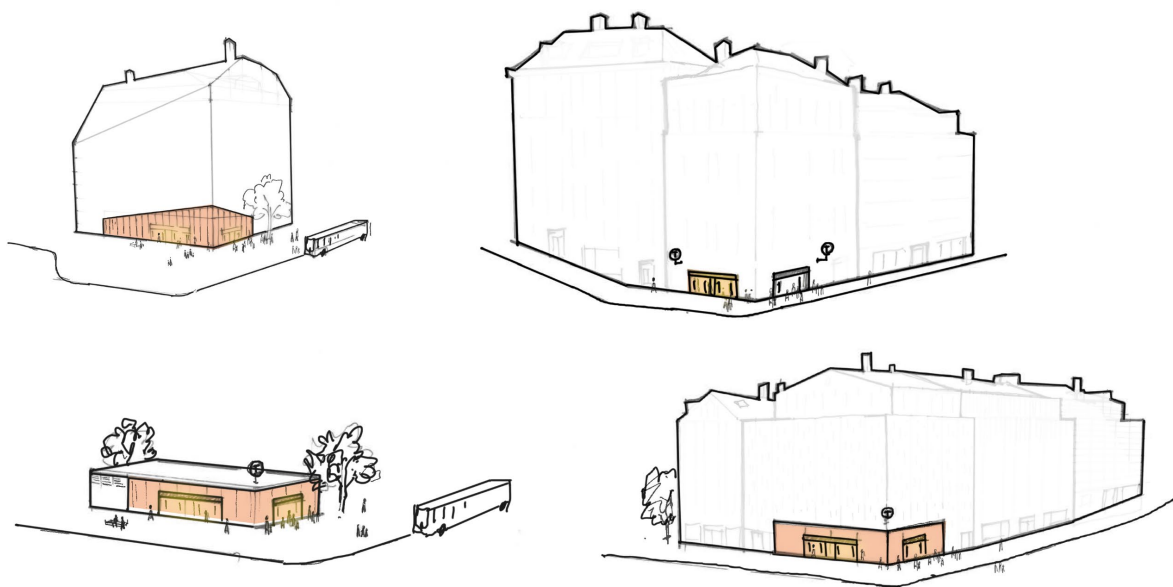


2 Tyck till!

Efter samrådet i juni 2022 kommer det att bestämmas var de nya stationerna och deras uppgångar placeras. Det är nu, under samrådet, som du har möjlighet att påverka detta. Dina behov, dina synpunkter och din kännedom om platserna är viktiga!

Utformning och lägen för uppgångar

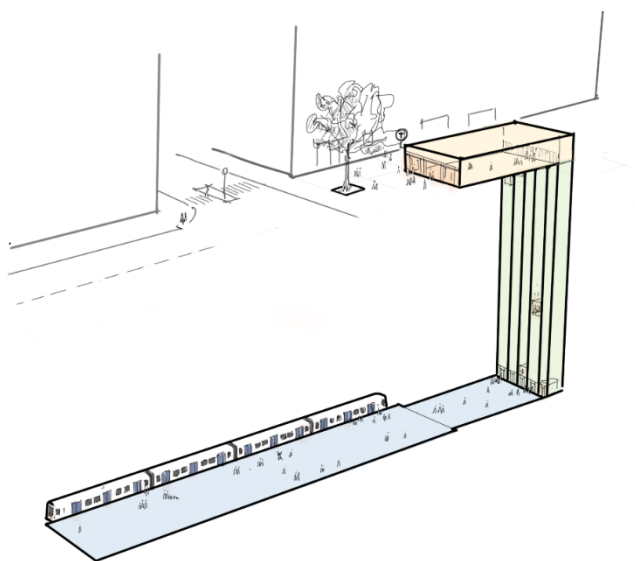
Utformningen av entrén till varje station anpassas efter och stärker förutsättningarna på platsen. Entréerna kan ligga fristående i egna byggnader, i nya byggnader eller kvarter, i befintliga byggnader eller som ett varsamt tillägg i anslutning till den befintliga tunnelbanans anläggning.



Figur 1. Olika sätt att bygga entréer till tunnelbanan.

Hissar

De nya stationerna kommer att ligga djupt eftersom tunneln behöver dras under Riddarfjärden och Liljeholmsviken. Effektiva hissar kommer därför att användas i stället för rulltrappor. Med hissarna tar man sig snabbare till och från plattformen än med vanliga rulltrappor. Hissarna kommer att gå hela tiden, utan att man behöver trycka på någon knapp och vänta på hissen. Hissarna är även mindre utrymmeskrävande än rulltrappor och schakten enklare att bygga.



Figur 2. Alla stationerna kommer att ha hissar mellan biljetthallen och plattformen.

Vad kan du påverka?

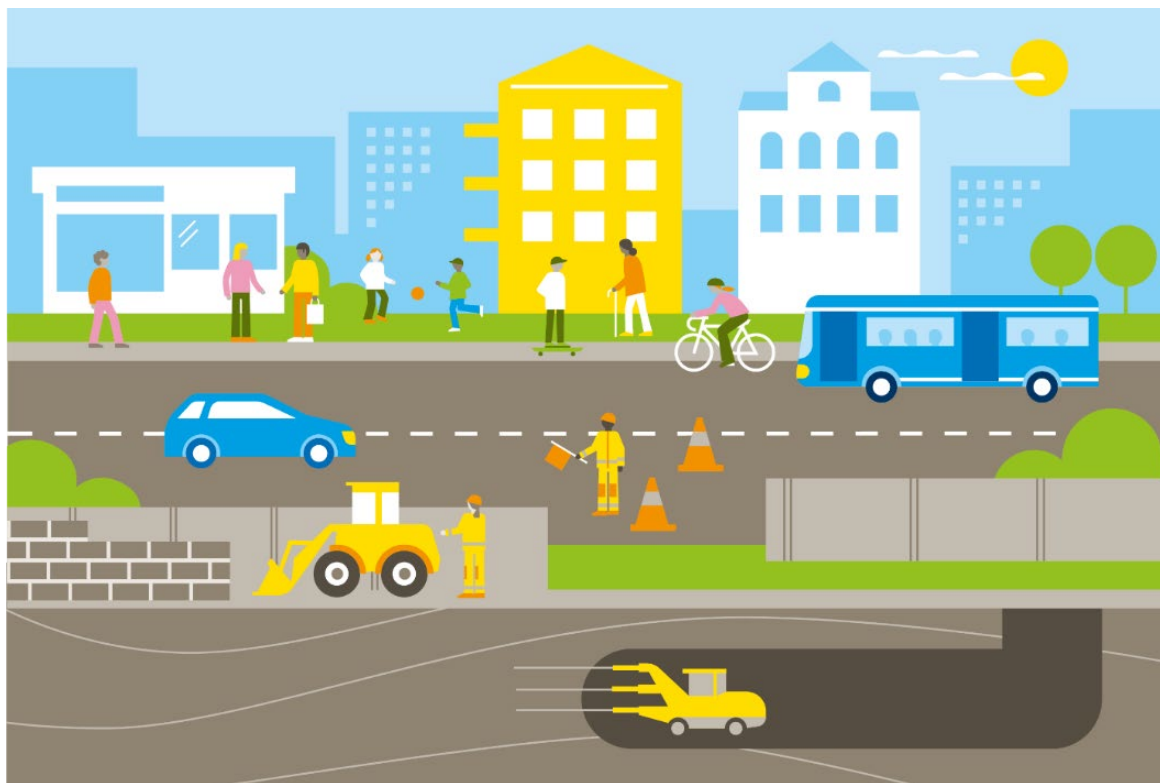
Vi vill ha dina synpunkter om var det är lämpligt att lägga uppgångar för de nya tunnelbane-stationerna. Utgångspunkten är de områden som är inringade med blått på kartor i avsnitt 5. Är det områden som blir bra för en ny stationsuppgång? Var inom de blå ringarna skulle du helst vilja ha entrén till tunnelbanan?

Vi vill dessutom gärna veta vad som är viktigt för dig på platserna för de nya stationerna. Det kan både gälla vad du behöver som resenär och hur platsen fungerar för dig som bor i närheten.

Du kan också lämna synpunkter om sådant som du vill att vi tar hänsyn till i den fortsatta planeringen. Vi är i ett tidigt skede och då finns det större möjligheter att påverka hur det blir i fortsättningen. Finns det till exempel byggnader, träd, cykelvägar eller annat inom de blå ringarna som du inte vill ska bli påverkade av en ny tunnelbanestation? Var rör du dig för att komma till skolan, jobbet eller andra viktiga platser? Sådant är bra att veta när vi ska planera vidare inför byggtiden.

Vad kan du inte påverka?

År 2021 bestämdes det var tunnelbanelinjen ska gå och vilka nya stationer som ska byggas. Det samråd vi har nu handlar om de nya stationerna. Andra sträckningar av tunnelbanan eller andra stationer är inte aktuella. Stationslägena hänger bland annat samman med var det kommer att byggas nya bostäder och var det finns bytesmöjligheter till annan kollektivtrafik.



3 Vad har hänt?

Planeringen av en ny tunnelbanelinje mellan Fridhemsplan och Älvsjö har pågått i flera år. Sommaren 2021 höll vi samråd om lokaliseringsutredningen. Då bestämdes läget för den nya sträckningen. Nu börjar arbetet med att ta fram en järnvägsplan, som ska visa vilken mark som behövs för tunnelbanan och för bygget av den.

Korta fakta om tunnelbanelinjen Fridhemsplan-Älvsjö

- Linjen kommer att få en dragning via Liljeholmen.
- Linjen kommer att gå i tunnel på hela sträckan.
- Linjen kommer att ha sex stationer: Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberg, Årstafältet, Östberga och Älvsjö.
- Stationerna kommer att ligga djupt. Inriktningen är att de kommer att nås med hissar, inte rulltrappor. Detta beror bland annat på kostnaden, då långa rulltrappor kräver stora och djupa schakt. Ett annat skäl är att det går mycket fortare att transportera sig med snabbhissar än med rulltrappor till de djup som det handlar om här.
- Linjen kommer att trafikeras med kortare tåg och stationerna kommer att ha kortare plattformar, men det möjliggör tätare trafik, vilket minskar väntetiden för resenären.

I lokaliseringsutredningen som togs fram år 2021 utreddes olika sträckningar för tunnelbanan mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Den sträckning som valdes stödjer bäst utbyggnad av nya bostäder i Stockholm samtidigt som den ger fler resenärer, kortare restider och lägre kostnader.

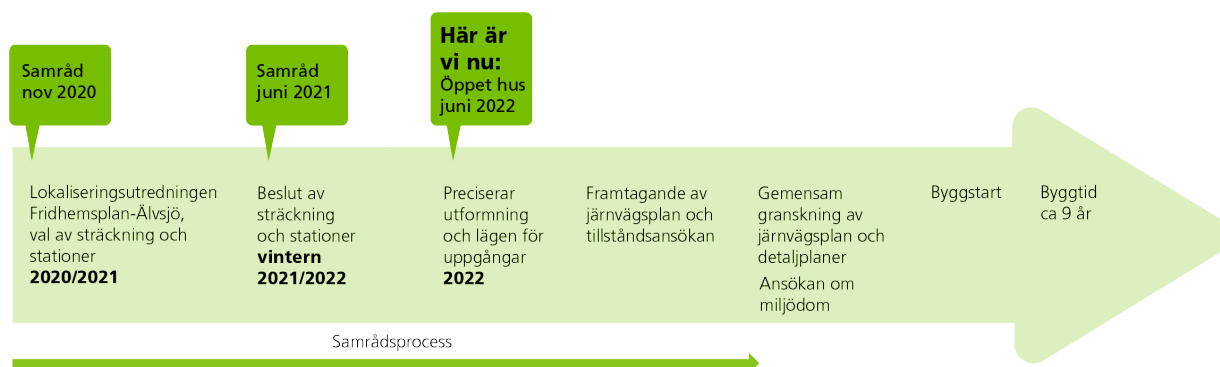
Den nya tunnelbanan mellan Fridhemsplan och Älvsjö hänger bland annat samman med Sverigeförhandlingen, som är ett initiativ från regeringen för att få bättre kollektivtrafik och fler nya bostäder i storstäderna. Stationernas läge beror alltså inte bara på var det finns behov av kollektivtrafik idag utan även på att den omfattande nya bebyggelsen som Stockholms stad planerar ska få tillgång till kollektivtrafik. Några av de nya stationerna kommer att ligga där det finns bytesmöjligheter till andra tunnelbanelinjer bland annat för att avlasta T-Centralen.

Region Stockholm ansvarar för att bygga ut tunnelbanan medan Stockholms stad ansvarar för planeringen av den nya bebyggelsen.

4 Vad händer nu?

Nu börjar arbetet med planering och utformning av den nya tunnelbanan och dess stationer. En järnvägsplan tas fram, som ska visa vilken mark som behövs för tunnelbanan och för bygget av den. I Figur 4 visas olika skeden i planläggningsprocessen.

I Figur 3 visas tidplanen. Vi samråder i juni 2022 för att få in mer information om de områden där stationerna placeras. Än är det inte bestämt exakt var stationerna ska ligga, inte heller var uppgångarna ska placeras. Vi har börjat studera utformningen av stationerna och kommer att kunna visa mer om det vid senare tillfällen.



Figur 3. Tidplanen för tunnelbana till Älvsjö.

Järnvägsplan

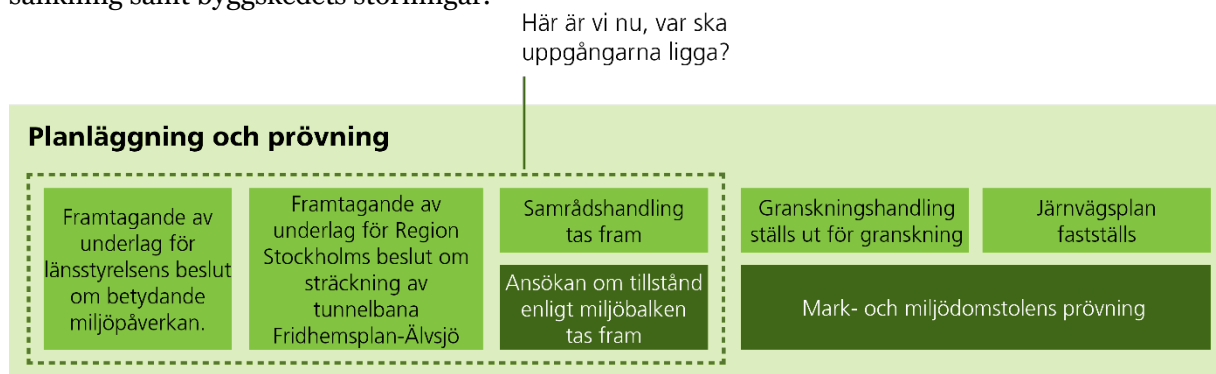
Järnvägsplanen beskriver vilken mark som behövs och vad som måste göras för att skydda miljön i samband med bygget. I järnvägsplaneprocessen ingår samråd, granskning och fastställande. När järnvägsplanen har fastställts och vunnit laga kraft kan den nya tunnelbanan börja byggas.

Miljökonsekvensbeskrivning

Till järnvägsplanen hör en miljökonsekvensbeskrivning som beskriver de miljökonsekvenser som blir följden av tunnelbaneutbyggnaden. Den tar bland annat upp konsekvenser av markanspråket, konsekvenser av trafikeringen samt skyddsåtgärder.

Miljötillstånd

Tunnelbygget kan påverka grundvattennivåerna och vi behöver därför ansöka om tillstånd hos mark- och miljödömsstolen. Det kallas tillstånd för vattenverksamhet, men tillståndet kan även innehålla villkor för exempelvis buller och vibrationer. En separat miljökonsekvensbeskrivning tas fram för miljötillståndet. Den tar upp konsekvenser avseende eventuell grundvattennivå-sänkning samt byggskedets störningar.



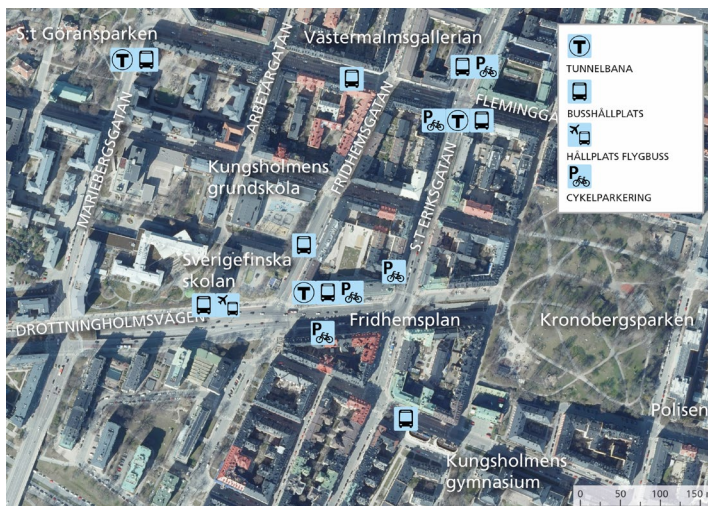
Figur 4. Planläggningsprocessen.

5 Var ska stationsuppgångarna ligga?

5.1 Station Fridhemsplan

Station Fridhemsplan är idag en viktig målpunkt och knutpunkt med bytes-möjligheter till tunnelbanans gröna och blå linjer samt bussar. Här kommer en ny plattform för den nya tunnelbanelinjen att byggas under den befintliga stationen. Det blir ingen ny uppgång.

På bilden här intill visas vilka kopplingar som finns idag mellan olika kollektivtrafikslag. På nästa sida visas två bilder. Den undre visar det område där den nya stationen ska placeras. På den övre finns kommentarer om hur platsen fungerar idag, till exempel vilken samhällsservice som finns och hur sambanden ser ut med andra delar av staden. Kom gärna med synpunkter på detta!



Figur 5. Fridhemsplan, befintlig kollektivtrafik.

Stadsbyggnad och socialt liv

Den nya tunnelbanelinjen kommer att skapa ett ytterligare flöde av människor, men även göra Fridhemsplan och dess bytespunkter tillgängliga för ännu fler. Viktiga platser i området är bland andra Västermalmsgallerian, S:t Görans sjukhus samt ett flertal skolor. Eftersom Fridhemsplan erbjuder en variation av funktioner för olika människor så finns många olika befolkningsgrupper här under stora delar av dygnet. Viktiga stråk för människor och trafik är Drottningholmsvägen, S:t Eriksgatan och Fleminggatan. Det finns även natur- och rekreationsvärden i området, bland andra Kronobergsparken och Råambshovsparken.

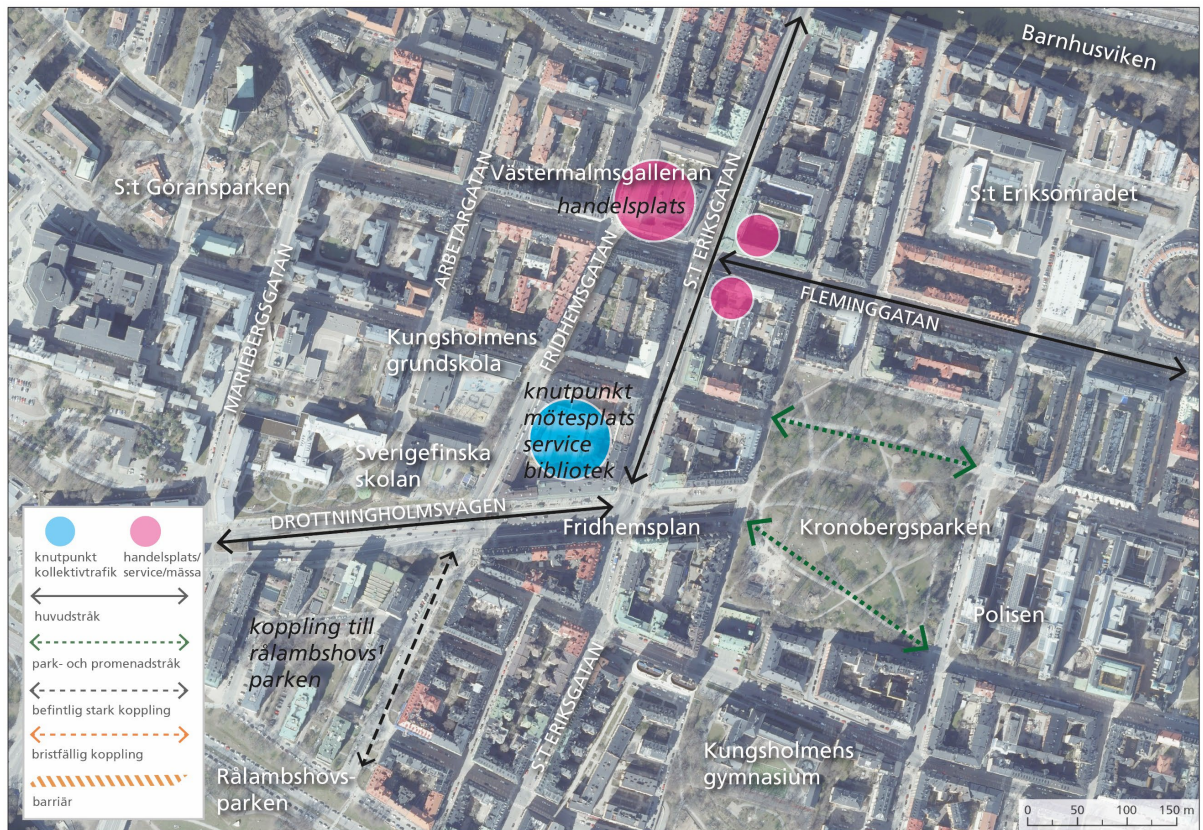
Miljö

Miljöfrågorna ska utredas och tas upp i den fortsatta samrådsprocessen. Station Fridhemsplan ligger inom ett riksintresse för kulturmiljövården, Stockholms innerstad. Det finns även träd med naturvärden, alléer med biotopskydd samt byggnader med kulturmiljövården i området. Miljökonsekvenserna studeras i den miljökonsekvensbeskrivning som tas fram till järnvägsplanen.

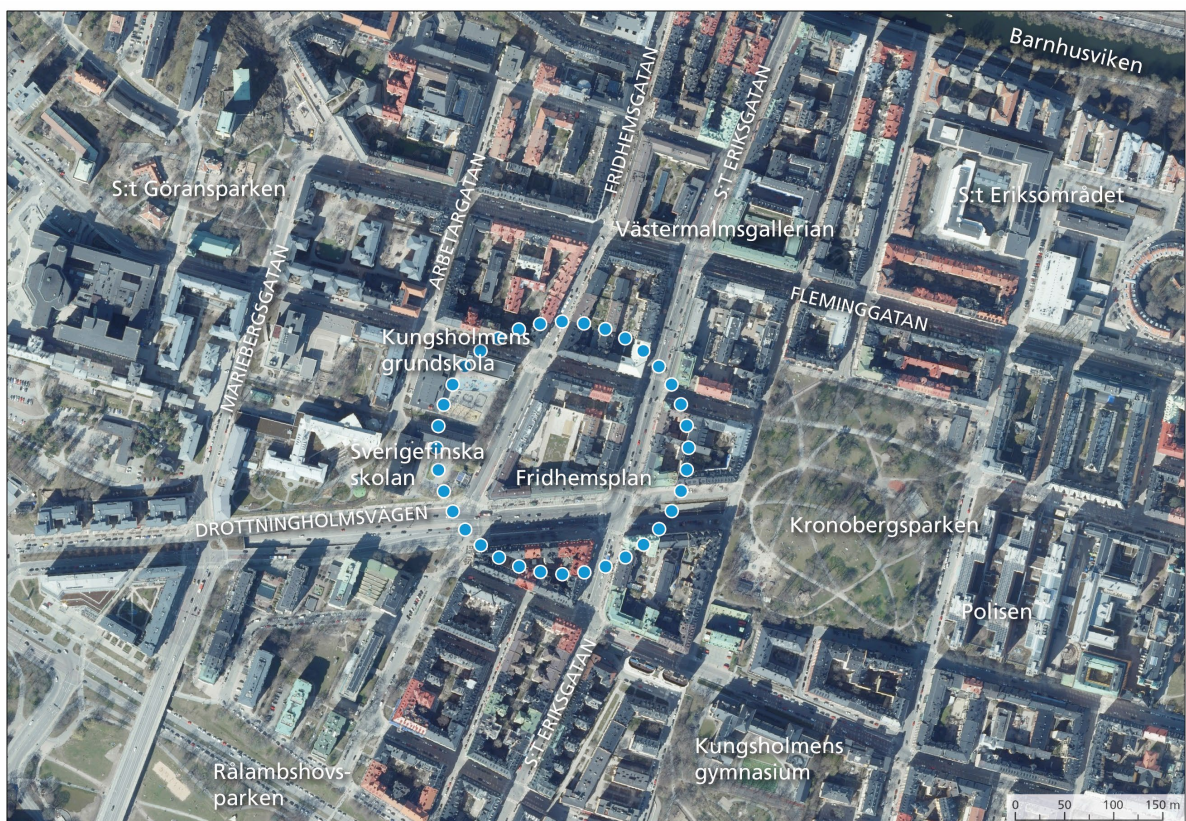
Under byggtiden kommer det att bli många transporter till och från bygget. Markområden kommer att behövas för upplag, arbetsbodar med mera. Miljökonsekvenser under byggtiden, till exempel buller och påverkan på grundvattnet, studeras i ansökan om miljötillstånd och den miljökonsekvensbeskrivning som hör dit.



Figur 6. En av de befintliga entréerna till station Fridhemsplan ligger i byggnaden på hörnet Fridhemsgatan/ Drottningholmsvägen.



Figur 7. Fridhemsplan, platsanalys.

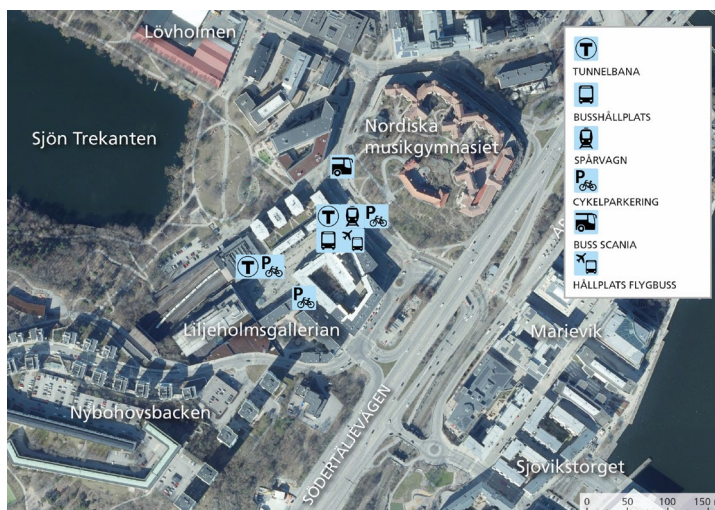


Figur 8. Fridhemsplan. Området där den befintliga station Fridhemsplan ligger är inringat.

5.2 Station Liljeholmen

Station Liljeholmen är idag en viktig bytespunkt mellan tunnelbanans röda linje, tvärbanan och bussar. Flera stadsutvecklingsprojekt med både boende och arbetsplatser planeras i området. Den nya tunnelbanestationens läge hänger samman med Stockholms stads planering av den nya bebyggelsen.

På bilden här intill visas vilka kopplingar som finns idag mellan olika kollektivtrafikslag. På nästa sida finns två bilder. Den undre visar det område där den nya stationen ska placeras. På den övre finns kommentarer om hur platsen fungerar idag. Det kommer att byggas en ny uppgång här, men det är inte bestämt än var den ska ligga. Utgångspunkten är den blå inringade området på kartan på nästa sida. Kom gärna med synpunkter på detta!



Figur 9. Liljeholmen, befintlig kollektivtrafik.

Stadsbyggnad och socialt liv

Liljeholmens centrum är idag en viktig handelsplats och knutpunkt för Stockholms södra delar. Målpunkter i området är bland annat sjön Trekanten med dess grönområde och park, Lövholmen, Nybohovsbacken, Marievik och Liljeholmskajen. Idag är centrumingångarna riktade mot Liljeholmstorget, vilket skapar flera olika "baksidor" i området. Dessa kan uppfattas som tomma och otrygga, särskilt kvälls- och nattetid. Här finns det potential att skapa nya mötesplatser och en tryggare samvaro i parkområdet.

Mellan Liljeholmens centrum och de vattennära områdena kring Liljeholmskajen och Marievik sträcker sig Södertäljevägen. Stockholms stad planerar att göra om Södertäljevägen till ett stadsstråk med ny bebyggelse och mer stadslik karaktär för att minska dess barriäreffekt och underlätta rörelse mellan centrum och vattnet. I anslutning till Liljeholmsgallerian planeras en överdäckning över befintliga spår med ny bebyggelse.

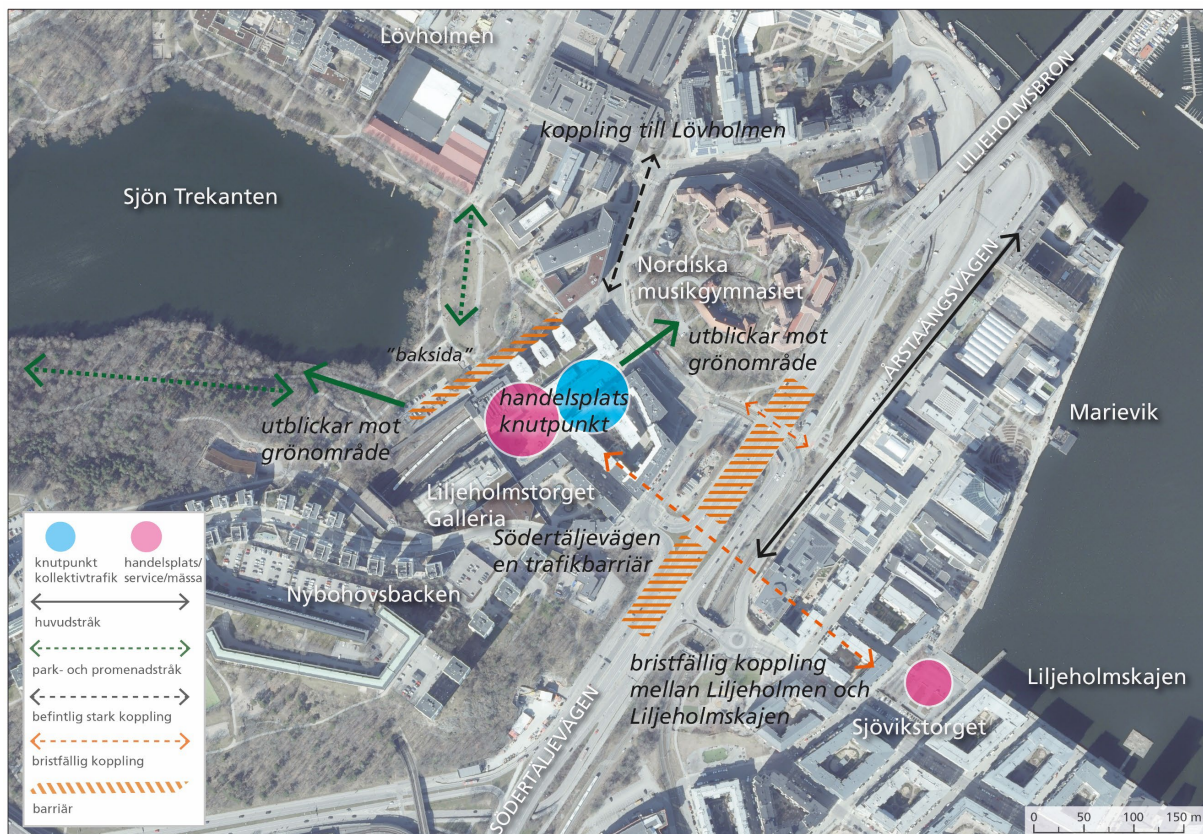
Miljö

Miljöfrågorna ska utredas och tas upp i den fortsatta samrådsprocessen. Vid Liljeholmen finns träd med naturvärden och byggnader med kulturmiljövärden i närområdet till den planerade stationen. Miljökonsekvenserna studeras i den miljökonsekvensbeskrivning som tas fram till järnvägsplanen.

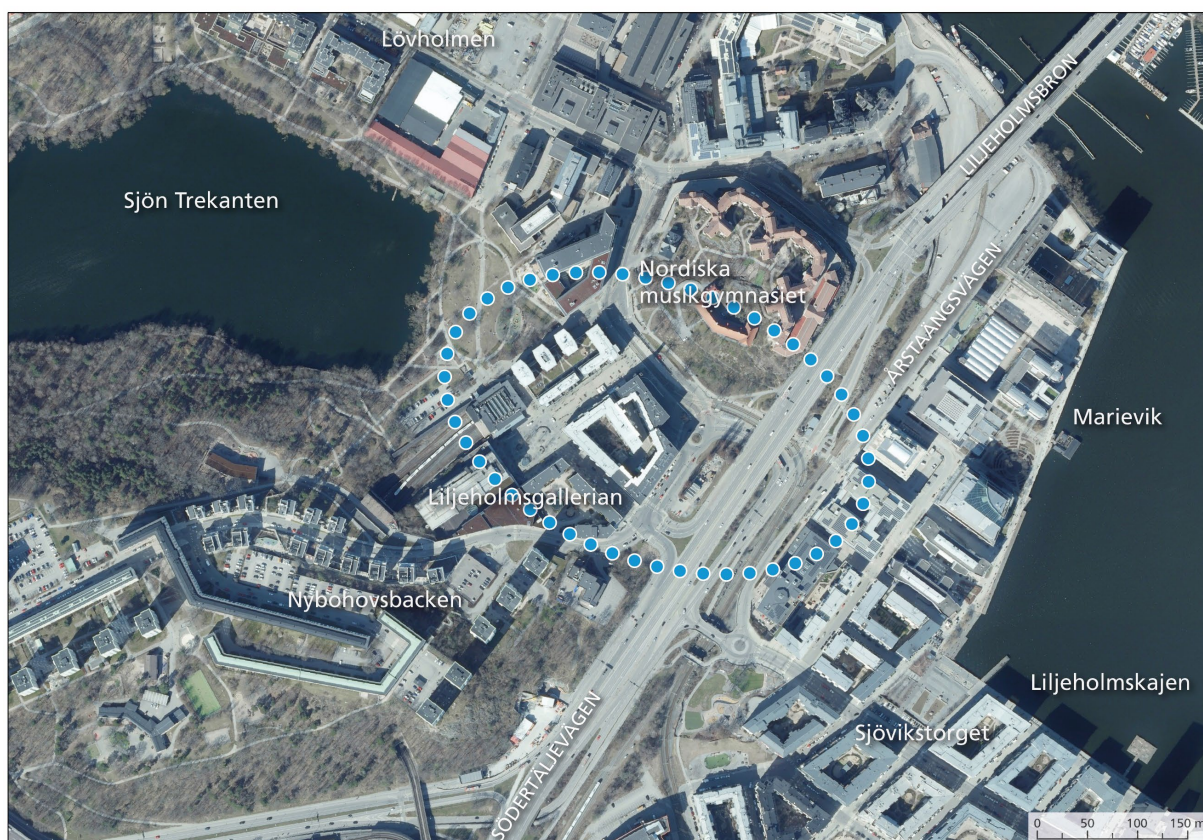
Under byggtiden kommer det att bli många transporter till och från bygget. Markområden kommer att behövas för upplag, arbetsbodar med mera. Miljökonsekvenser under byggtiden, till exempel buller och påverkan på grundvattnet, studeras i ansökan om miljötillstånd och den miljökonsekvensbeskrivning som hör dit.



Figur 10. En av de befintliga entréerna till tunnelbanan ligger vid Liljeholmstorget, i den vita byggnaden till höger.



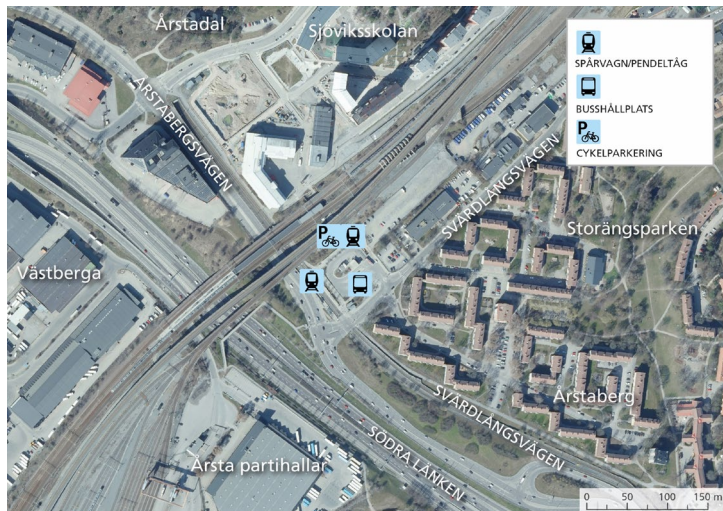
Figur 11. Liljeholmen, platsanalys.



Figur 12. Liljeholmen. Området där möjlig uppgång för tunnelbanestationen studeras är inringat.

5.3 Station Årstaberg

Station Årstaberg är idag en viktig bytespunkt mellan pendeltåg, tvärbanan och bussar. Flera nya bostads- och arbetsplatsområden planeras. Den nya tunnelbanestationens läge hänger samman med Stockholms stads planering av ny bebyggelsen samt bytesmöjligheter. Stationen kommer att ligga i anslutning till pendeltågstationen, busstorget, tvärbanan och den nya bebyggelsen. På bilden här intill visas vilka kopplingar som finns idag mellan olika kollektivtrafikslag. På nästa sida finns två bilder. Den undre visar det område där den nya stationen ska placeras. På den övre finns kommentarer om hur platsen fungerar idag, till exempel hur sambanden ser ut med andra delar av staden.



Figur 13. Årstaberg, befintlig kollektivtrafik.

Den nya tunnelbanelinjen kommer att få en helt ny station här. Det är inte bestämt än var uppgången ska ligga. Utgångspunkten är den blå inringade området på kartan på nästa sida. Kom gärna med synpunkter på detta!

Stadsbyggnad och socialt liv

Station Årstaberg har en naturlig koppling till de befintliga bostadsområdena i Årstaberg och till Sörågersparken. Kontakten med verksamhetsområdena Västberga och Årsta på andra sidan Sörågers Länken är svagare. På Sjöviksbacken planeras ett nytt bostadsområde och en ny skola har nyligen öppnat. Den befintliga järnvägen skapar dock en fysisk barriär mellan Sjöviksbacken och Årstaberg. Tunnelbanan möjliggör en gemensam mötesplats för de två bostadsområdena.

Längs tvärbanan går ett viktigt regionalt cykelstråk. Med dagens utformning finns viss risk för konflikter mellan resenärer som byter mellan olika trafikslag. För att ta sig från tvärbanan till pendeltåg och buss måste cykelstråket korsas.

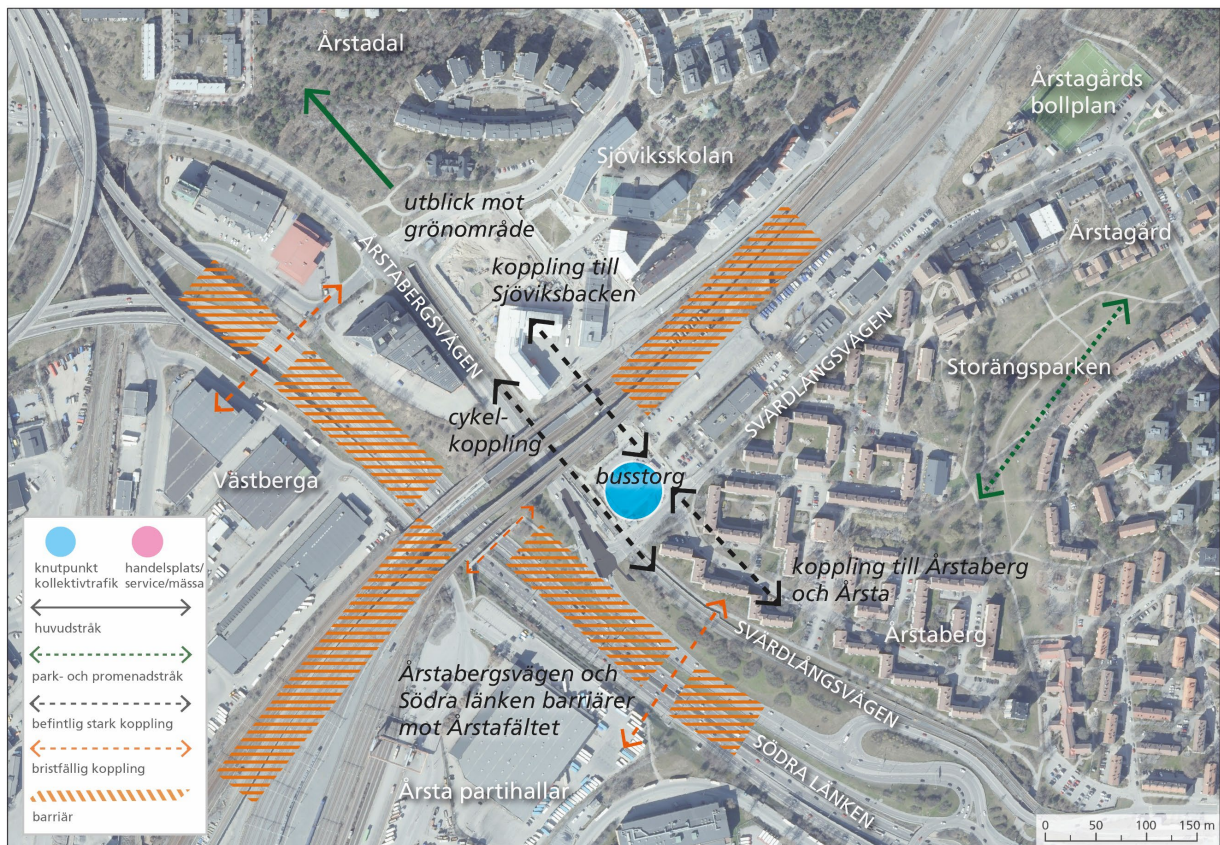
Miljö

Miljöfrågorna ska utredas och tas upp i den fortsatta samrådsprocessen. I Årstaberg finns naturvärden och randzoner till grundvattenmagasin i närområdet till den nya stationen, samt byggnader med kulturmiljövärden. Miljökonsekvenserna studeras i den miljökonsekvensbeskrivning som tas fram till järnvägsplanen.

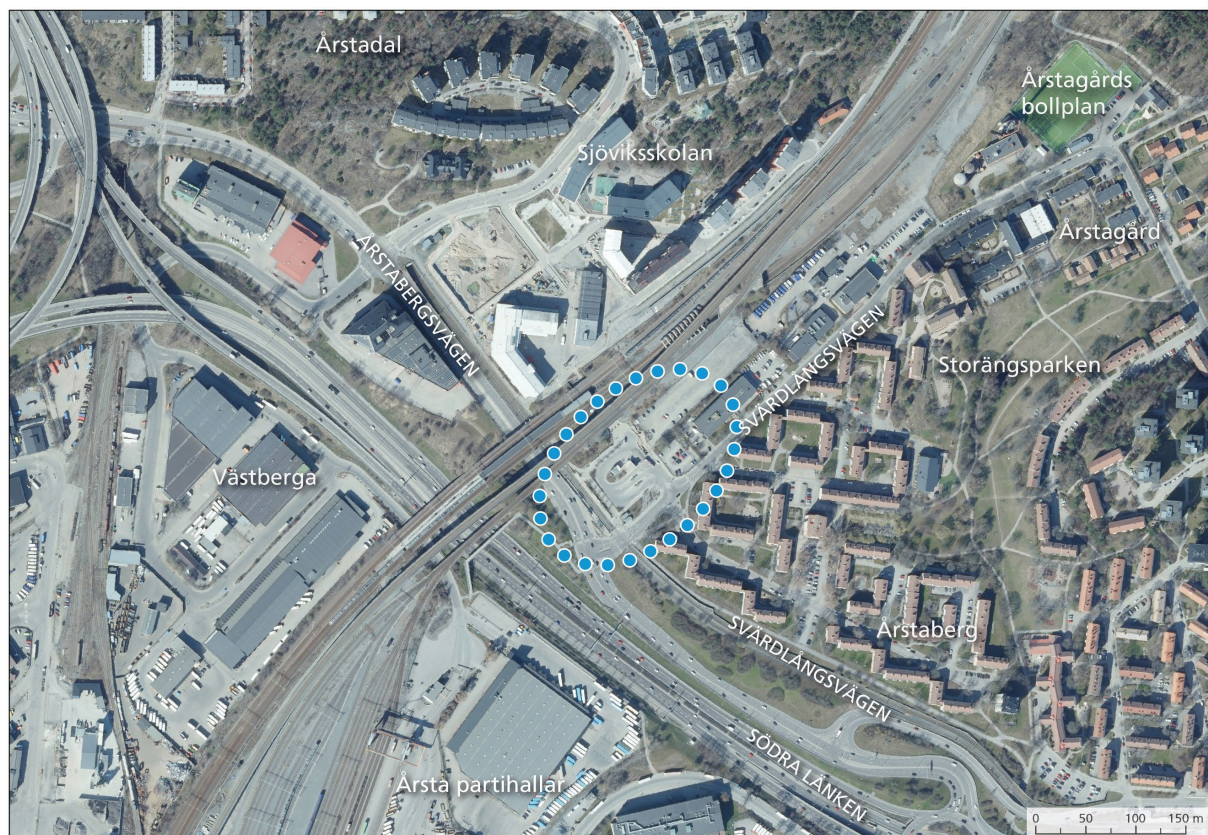
Under byggtiden kommer det att bli många transporter till och från bygget. Markområden kommer att behövas för upplag, arbetsbodar med mera. Miljökonsekvenser under byggtiden, till exempel buller och påverkan på grundvattnet, studeras i ansökan om miljötillstånd och den miljökonsekvensbeskrivning som hör dit.



Figur 14. Pendeltågstationen i Årstaberg.



Figur 15. Årstadberg, platsanalys.

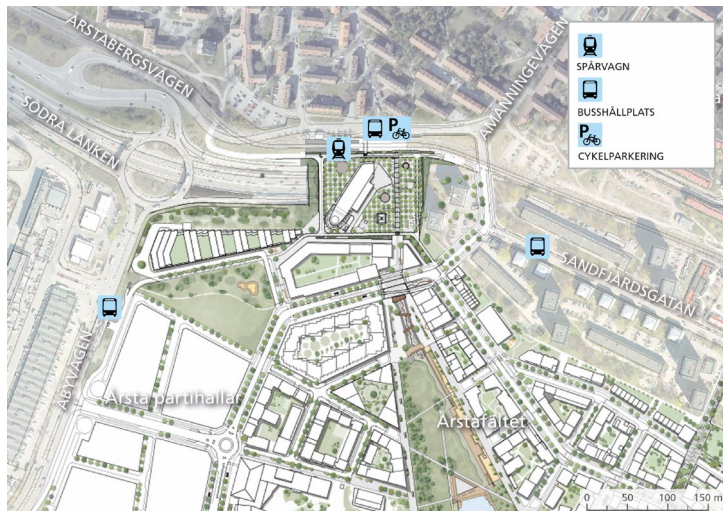


Figur 16. Årstadberg. Området där möjlig uppgång för tunnelbanestationen studeras är inringat.

5.4 Station Årstafältet

Årstafältet håller på att utvecklas till en ny stadsdel med bostäder, handel och arbetsplatser. Den nya tunnelbanestationens läge hänger samman med Stockholms stads planering av den nya bebyggelsen. Stationen kommer att ligga i norra delen av den nya bebyggelsen, men inte vid tvärbans station Årstafältet.

På bilden här intill visas den planerade nya bebyggelsen och vilka kopplingar som finns idag till olika kollektivtrafikslag. På nästa sida finns två bilder. Den undre visar det område där den nya stationen ska placeras. På den övre finns den nya bebyggelsen illustrerad, med kommentarer om hur platsen fungerar idag och med den framtida bebyggelsen.



Figur 17. Årstafältet, befintlig kollektivtrafik. Planerad ny bebyggelse är illustrerad med vita rektanglar.

Den nya tunnelbanelinjen kommer att få en helt ny station här. Det är inte bestämt än var uppgången ska ligga. Utgångspunkten är den blå inringade området på kartan på nästa sida. Kom gärna med synpunkter på detta!

Stadsbyggnad och socialt liv

Tunnelbanan kommer att bli en viktig del i infrastrukturen på Årstafältet, där det också finns hållplatser för såväl tvärbana som buss.

Mellan de nya och befintliga bostadsområdena sträcker sig Södra Länken, Årstabergsvägen och tvärbanan som skapar en fysisk barriär mellan Årstaberg och Årstafältet. Genom att tunnelbanans entré placeras på Årstafältet knyts de nya bostadsområdena samman med den omgivande staden.

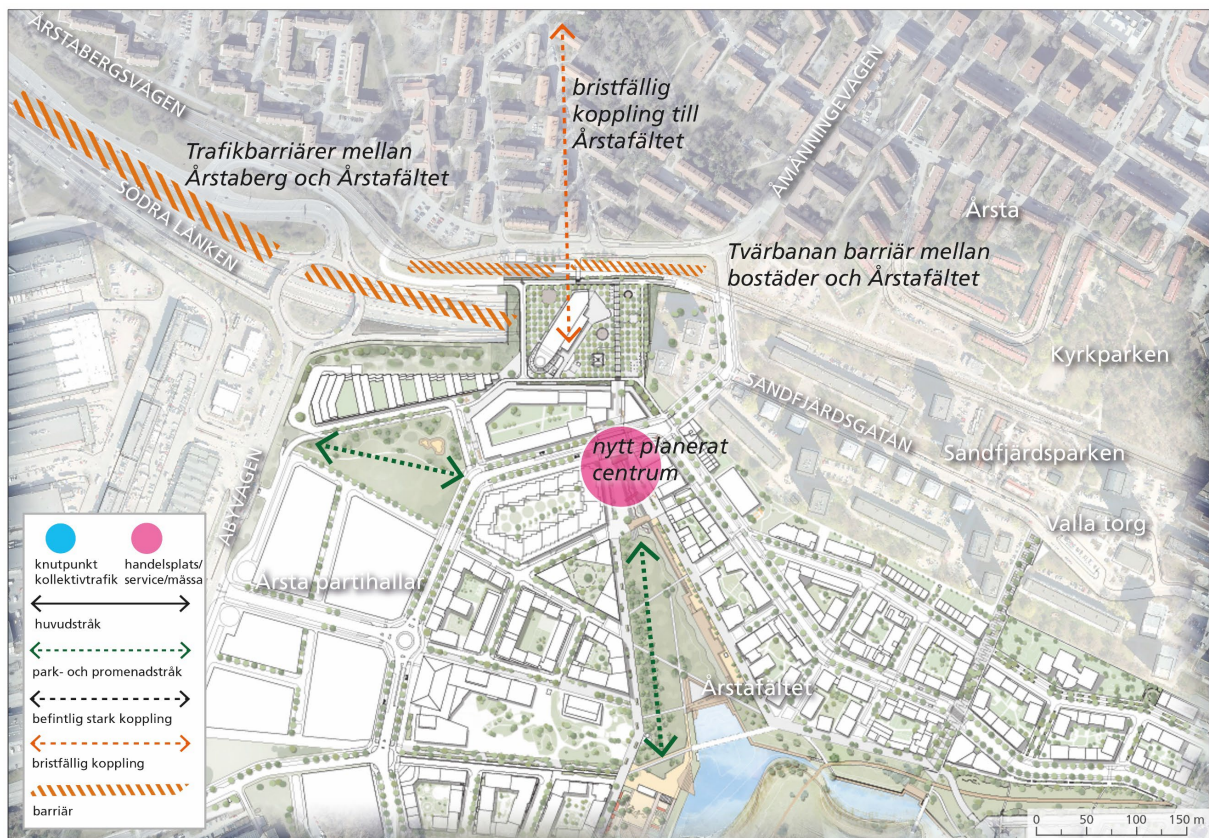
Miljö

Miljöfrågorna ska utredas och tas upp i den fortsatta samrådsprocessen. På Årstafältet, i närområdet till den nya stationen, finns fornlämningar och naturvärden. Miljökonsekvenserna studeras i den miljökonsekvensbeskrivning som tas fram till järnvägsplanen. Då Årstafältet ligger i en lågpunkt i staden måste skyfallsfrågorna beaktas i arbetet framöver.

Under byggtiden kommer det att bli många transporter till och från bygget. Markområden kommer att behövas för upplag, arbetsbodar med mera. Miljökonsekvenser under byggtiden, till exempel buller och påverkan på grundvattnet, studeras i ansökan om miljötillstånd och den miljökonsekvensbeskrivning som hör dit.



Figur 18. På Årstafältet byggs nu en ny stadsdel.



Figur 19. Årstafältet, platsanalys. Planerad ny bebyggelse är illustrerad med vita rektanglar.



Figur 20. Årstafältet. Området där möjlig uppgång för tunnelbanestationen studeras är inringat. Planerad ny bebyggelse är illustrerad med vita rektanglar.

5.5 Station Östberga

Östberga är ett bostadsområde under utveckling. Den nya tunnelbanestationen planeras ligga i stråket vid skolan och Kulturhuset. Läget beror både på att de som bor i Östberga ska få bättre tillgång till kollektivtrafik och på Stockholms stads planering. Det ska byggas nya bostäder och arbetsplatser som knyter samman Östberga med Årstafältet och Liseberg.

På bilden här intill visas den planerade nya bebyggelsen och vilka kopplingar som finns idag till kollektivtrafik. På nästa sida finns två bilder. Den undre visar det område där den nya stationen ska placeras. På den övre finns den nya bebyggelsen illustrerad, med kommentarer om hur platsen fungerar idag, till exempel vilken samhällsservice som finns och hur sambanden ser ut med andra delar av staden.



Figur 21. Östberga, befintlig kollektivtrafik. Planerad ny bebyggelse är illustrerad med vita rektanglar.

Den nya tunnelbanelinjen kommer att få en helt ny station här. Det är inte bestämt än var uppgången ska ligga. Utgångspunkten är det blå inringade området på kartan på nästa sida. Kom gärna med synpunkter på detta!

Den nya tunnelbanelinjen kommer att få en helt ny station här. Det är inte bestämt än var uppgången ska ligga. Utgångspunkten är det blå inringade området på kartan på nästa sida. Kom gärna med synpunkter på detta!

Stadsbyggnad och socialt liv

Den nya tunnelbanestationen kommer att underlätta kollektiva resor till och från Östberga. Framförallt kommer invånarnas rörelsefrihet och tillgång till den övriga staden att öka. Dessutom öppnas möjligheter att utveckla Östberga.

I utvecklandet av befintlig bebyggelse är det viktigt att ta hänsyn till det sociala liv som redan är etablerat på platsen. Längs med Östbergabackarna finns förutom bostäder och lekplats även Östberga centrum med skola, kulturhus och bibliotek. Centrumet är även nod för ett flertal fritids- och föreningsaktiviteter för barn och unga.

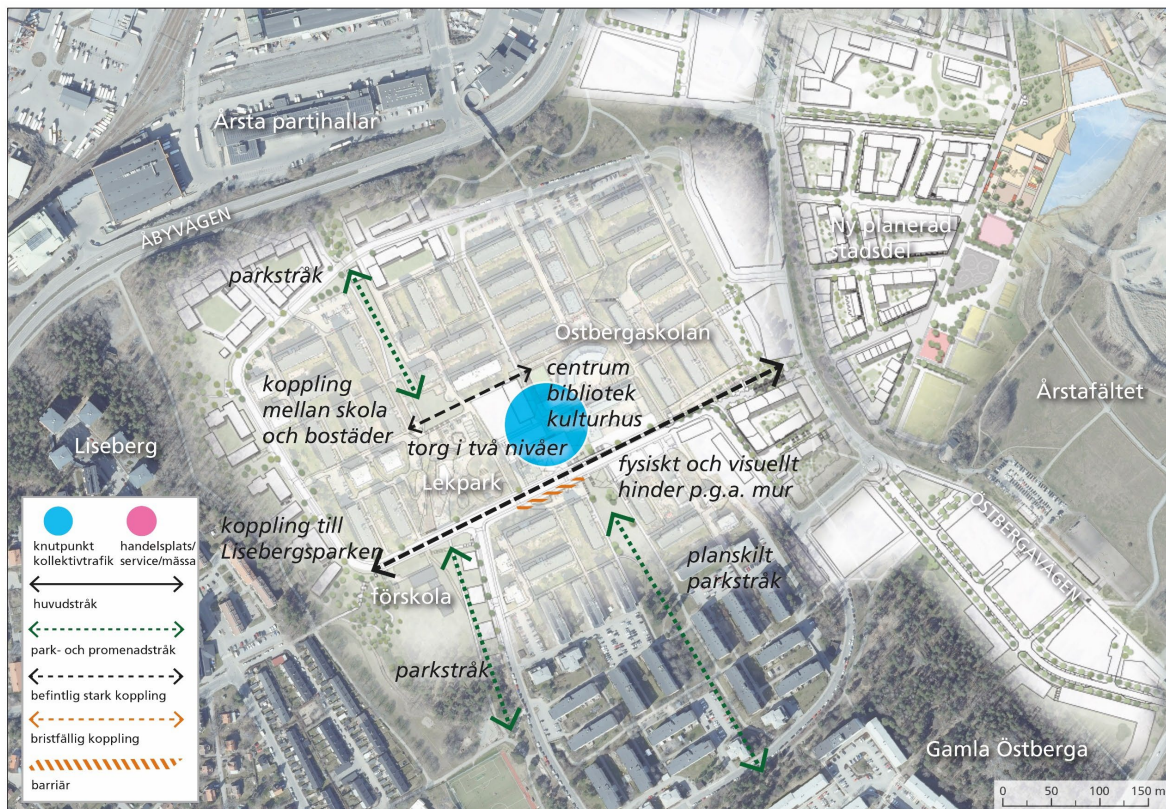
Miljö

Miljöfrågorna ska utredas och tas upp i den fortsatta samrådsprocessen. I området där den nya stationen planeras ligga finns stora träd med höga naturvärden. Det finns även fornlämningar och bebyggelse med kulturmiljövärden i närområdet. Miljökonsekvenserna studeras i den miljökonsekvensbeskrivning som tas fram till järnvägsplanen.

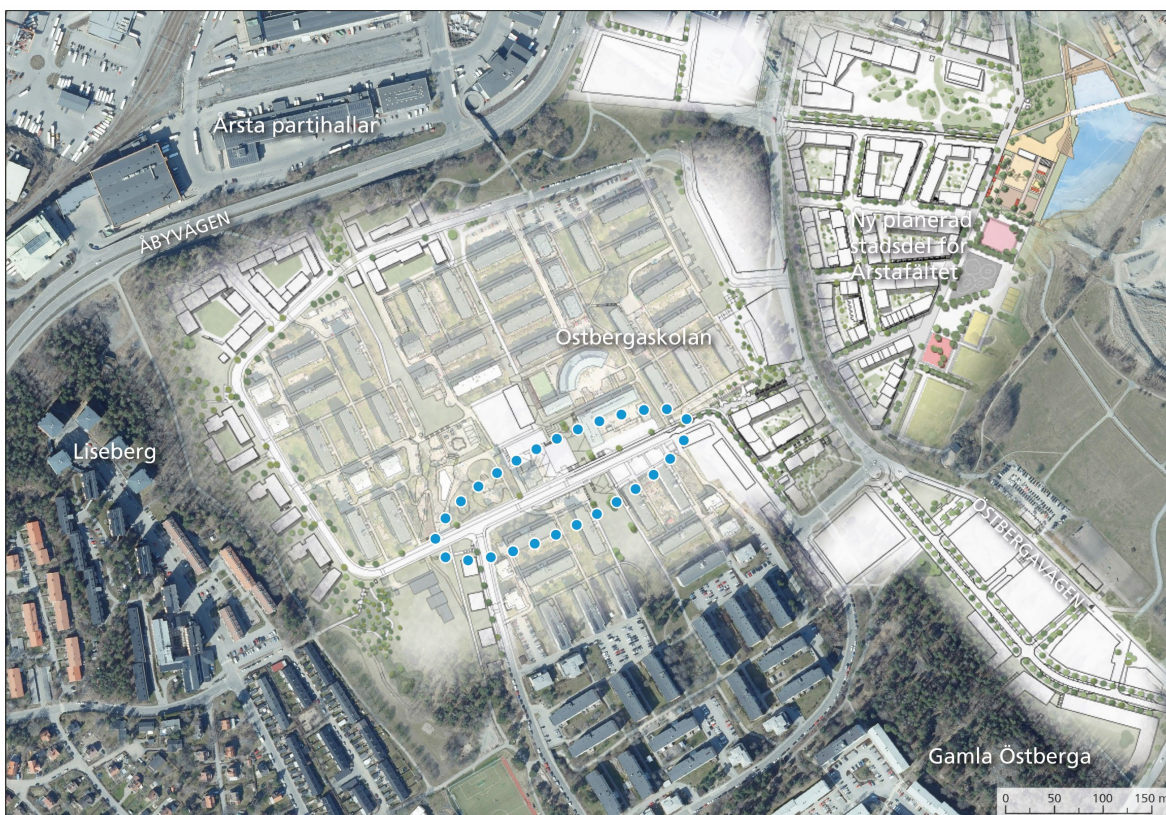
Under byggtiden kommer det att bli många transporter till och från bygget. Markområden kommer att behövas för upplag, arbetsbodar med mera. Miljökonsekvenser under byggtiden, till exempel buller och påverkan på grundvattnet, studeras i ansökan om miljötillstånd och den miljökonsekvensbeskrivning som hör dit.



Figur 22. Östberga centrum.



Figur 23. Östberga, platsanalys. Planerad ny bebyggelse är illustrerad med vita rektanglar.

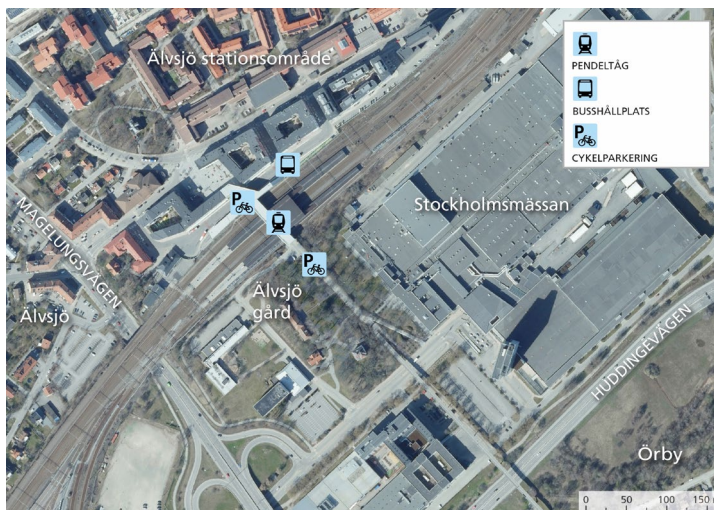


Figur 24. Östberga. Området där möjlig uppgång för tunnelbanestationen studeras är inringat. Planerad ny bebyggelse är illustrerad med vita rektanglar.

5.6 Station Älvsjö

Station Älvsjö blir en viktig bytespunkt som möjliggör byte till pendeltåg och till den framtida Spårväg Syd samt bussar. Öster om järnvägen finns stora områden som är utpekade som framtida utvecklingsområden främst för bostäder. Den nya tunnelbanestationen planeras att ligga i anslutning till pendeltågstationen, Stockholmsmässan och den planerade nya bebyggelsen.

På bilden här intill visas vilka kopplingar som finns mellan olika kollektivtrafikslag idag. På nästa sida finns två bilder. Den undre visar det område där den nya stationen ska placeras. På den övre finns den nya bebyggelsen illustrerad, med kommentarer om hur platsen fungerar idag, till exempel vilken samhällsservice som finns och hur sambanden ser ut med andra delar av staden.



Figur 25. Älvsjö, befintlig kollektivtrafik.

Den nya tunnelbanelinjen kommer att få en helt ny station här. Det är inte bestämt än var uppgången ska ligga. Utgångspunkten är det blå inringade området på kartan på nästa sida. Kom gärna med synpunkter på detta!

Stadsbyggnad och socialt liv

Den nya tunnelbanan ska underlätta resor för stadsdelens invånare och servicefunktioner och underlätta ny stadsutveckling, samtidigt som den ska avlasta pendeltåget vid större evenemang på Stockholmsmässan. Tunnelbaneuppgången kommer ligga nära Stockholmsmässan och det gång- och cykelstråk som går från Älvsjö mot Örby över Huddingevägen. Huddingevägen, Magelungsvägen och järnvägsspåren bildar dock en barriär mot bostadsområden, idrottsplatser och grönområden.

Från den nya tunnelbanestationen finns det en fysisk koppling via befintlig bro till Älvsjö centrum som är en viktig knutpunkt och mötesplats.

Miljö

Miljöfrågorna ska utredas och tas upp i den fortsatta samrådsprocessen. I området där station Älvsjö planeras ligga finns många stora träd med höga naturvärden, samt den kulturhistoriska herrgården Älvsjö gård. Miljökonsekvenserna studeras i den miljökonsekvensbeskrivning som tas fram till järnvägsplanen.

Under byggtiden kommer det att bli många transporter till och från bygget. Markområden kommer att behövas för upplag, arbetsbodar med mera. Miljökonsekvenser under byggtiden, till exempel buller och påverkan på grundvattnet, studeras i ansökan om miljötillstånd och den miljökonsekvensbeskrivning som hör dit.



Figur 26. Pendeltågstationen i Älvsjö.



Figur 27. Älvsjö, platsanalys.



Figur 28. Älvsjö. Området där möjlig uppgång för tunnelbanestationen studeras är inringat.

Nu bygger vi ut tunnelbanan för att göra avstånden mindre när Stockholm blir större. Under juni 2022 samråder vi om stationsuppgångarna på den nya linjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Du kan lämna synpunkter och ställa frågor i en digital samrådsportal som nås via nyatunnelbanan.se/alvsjo eller med QR-kod här.



Mer om hur du lämnar synpunkter står i denna broschyr på sidan 3. För mer information om hur den nya tunnelbanan planeras, gå gärna in på vår webbplats nyatunnelbanan.se/alvsjo.

Nya tunnelbanan finns även i sociala medier.



Samrådet om stationsuppgångarna pågår under perioden 1-29 juni 2022 och är en del av arbetet med järnvägsplan och miljötillstånd.

Öppet Hus hålls vid två tillfällen:

- Liljeholmstorget tisdag 14 juni kl 16.00-19.00
- Kulturhuset i Östberga torsdag 16 juni kl 16.00-19.00