

# Välkommen till samråd

## **Vi behöver göra plats för fler tunnelbanetåg**

Tunnelbanan i Stockholm byggs ut och behovet av uppställnings- och underhållsplatser, så kallade depåer, ökar i takt med att antalet tåg ökar. Stockholms läns landsting utreder nu två alternativa lösningar: att utveckla den nuvarande depån i Högdalen eller att bygga en ny depå i Skarpnäck.

Nu sker samråd kring dessa alternativ. Tyck till om utformning och konsekvenser.



**Samrådet sker inför upprättande av tillståndsansökan enligt miljöbalken samt eventuell järnvägsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivningar. Denna broschyr är ett sammanfattande underlag för samrådet.**

**Under samrådsperioden 10 – 31 augusti 2015 bjuder vi in till öppet hus vid två tillfällen. Se baksidan för mer information.**

# Stockholm och tunnelbanan växer

Stockholmsregionen växer. När fler människor väljer att bo och vistas i Stockholm ökar behovet av bostäder och en väl fungerande kollektivtrafik. För att kunna fortsätta växa är det viktigt att satsa på hållbara trafiklösningar. I samband med 2013 års Stockholmsförhandling fick Stockholms läns landsting ansvar för utbyggnaden av tunnelbanan med två mil nya spår och tio nya stationer.

## Framtidens tunnelbana



Dagens tunnelbana och planerade utbyggnader. Denna broschyr handlar om utformning av en ny depå för uppställning, städning och underhåll av tunnelbanetåg. Skarpnäck och Högdalen (markerade med grå ring) är de alternativ som vi bedömer har bäst förutsättningar att uppfylla behoven.

Nya tunnelbanan behöver fler nya tunnelbanetåg när hela den planerade utbyggnaden är klar 2025. Det innebär också ett ökat behov av depåkapacitet, det vill säga platser för uppställning, städning och underhåll av tunnelbanetågen. I avtalet om utbyggd tunnelbana ingår att Stockholms läns landsting ska planera och bygga ut för detta behov. En förutsättning är att den nuvarande gröna Hagsätragrenen blir en del av den Blå linjen i och med utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka.

Efter en tids analysarbete har vi nu kommit fram till två huvudalternativ. Det ena alternativet är att

utveckla den nuvarande depån i Högdalen så att den kan betjäna både Grön och Blå linje i framtiden.

Det andra alternativet är att bygga en ny depå i Skarpnäck för Grön linje och låta den befintliga depån i Högdalen enbart betjäna den Blå linjen.

Idag finns tunnelbanedepåer i Vällingby, Rissne, Hammarby, Högdalen, Nyboda och Norsborg, samt uppställningsspår i Mörbymrådet. Alla dessa kommer att finnas kvar.

Vi planerar byggstart 2017/18 för att depån ska stå klar 2022.

# Vad är en tunnelbanedepå?



Tågen som trafikerar tunnelbanan behöver någonstans där de kan städas, servas, repareras, tvättas, och inte minst parkeras på natten. Detta är utrymmeskrävande och sker i en så kallad depå. En tunnelbanedepå innehåller även kontor, lagerutrymmen och ofta en klottersaneringsanläggning.

Många gånger ligger stora delar av en modern tunnelbanedepå under jord. Men för att skapa en bra arbetsmiljö för personalen måste bland annat verkstad, kontor och personalutrymmen placeras ovan jord.

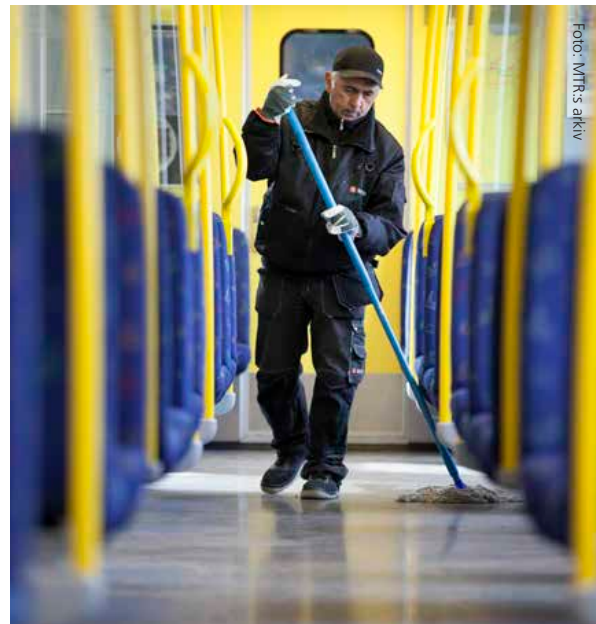
## Uppställning och städning

När tunnelbanetågen inte är i trafik körs de till depåns uppställningsspår. Dessa spår ska vara minst 140 meter långa för att få plats med tågen. På uppställningsspåren förvaras också arbetsfordon, till exempel fordon för snöröjning. Mycket av verksamheten i en depå pågår nattetid eftersom de flesta tunnelbanetåg behöver vara i trafik på dagen. Städning av alla tunnelbanevagnar sker i stort sett varje natt.

## Underhåll och reparationer

Inne i själva verkstaden sker underhåll och reparationer av tåg. Det förebyggande underhållet är planerat och görs enligt tågets underhållsplan ungefär en gång var sjätte vecka. Detta underhåll är viktigt, inte minst för att undvika onödiga stopp eller förseningar i trafiken på grund av fordonsfel. Ett bra förebyggande underhåll minimerar behovet av akuta reparationer.

För att komma åt utrustning under tågen är vissa verkstadsspår försedda med lyftar. På motsvarande vis finns arbetsplattformar för att komma åt utrustning på taken.



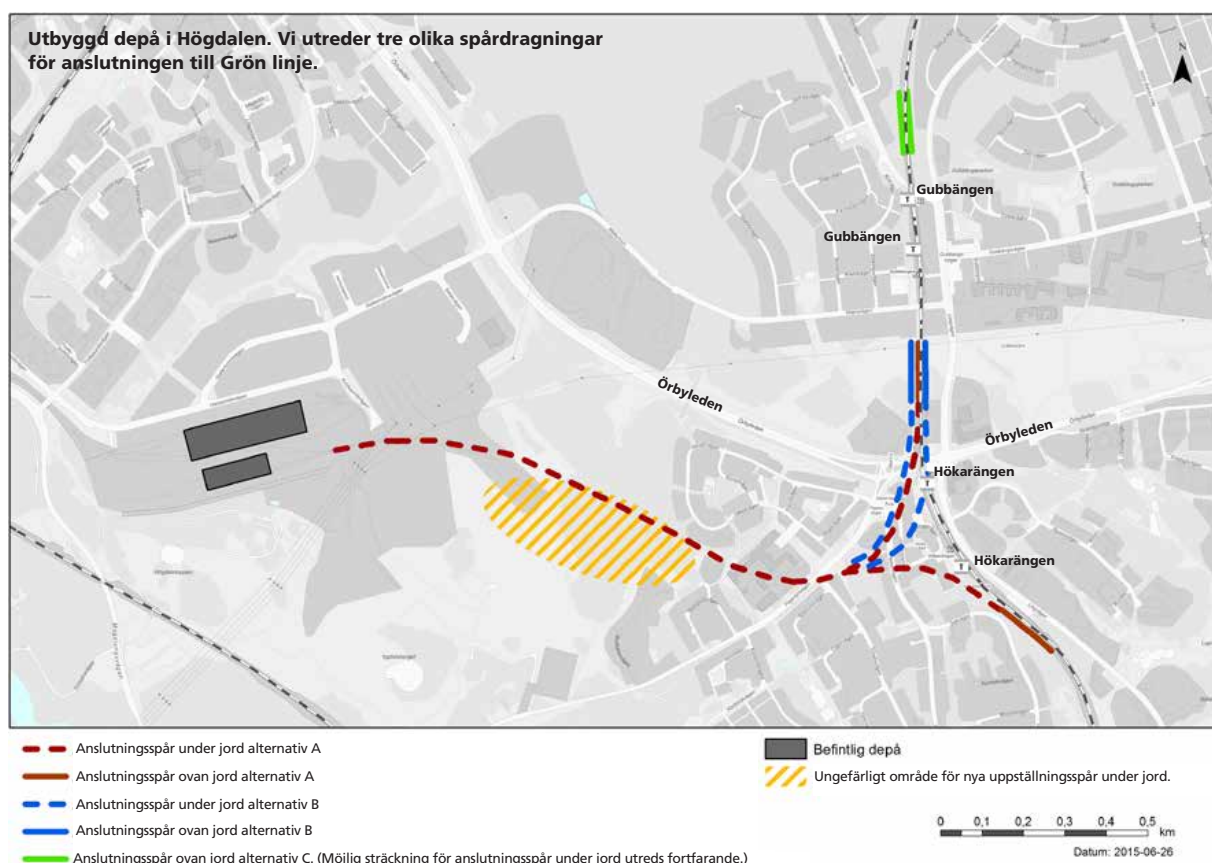
Nästan alla tunnelbanevagnar städas varje natt.



Speciella lyftar i verkstaden används för att komma åt under tunnelbanetågen både vid reparationer och underhåll.

# Två alternativ för mer depåkapacitet

Under 2014 och 2015 har vi analyserat det framtida behovet av depåer och möjliga alternativ för att lösa det. Femton olika alternativ har utretts utifrån en rad aspekter. Nu kvarstår två huvudalternativ – Högdalen och Skarpnäck. För dessa två alternativ finns förslag på utformning framtagna.



## Högdalen

Högdalenalternativet innebär att dagens depå utvecklas och används för både Grön och Blå linje. Nya uppställningsplatser byggs under jord som komplement till dagens platser ovan jord. Depån kopplas ihop med den Gröna linjens Farstagen genom ett nytt anslutningsspår som kommer upp ur jorden mellan Gubbängens och Hökarängens station. Exakt dragning för anslutningsspåret utreds fortfarande.

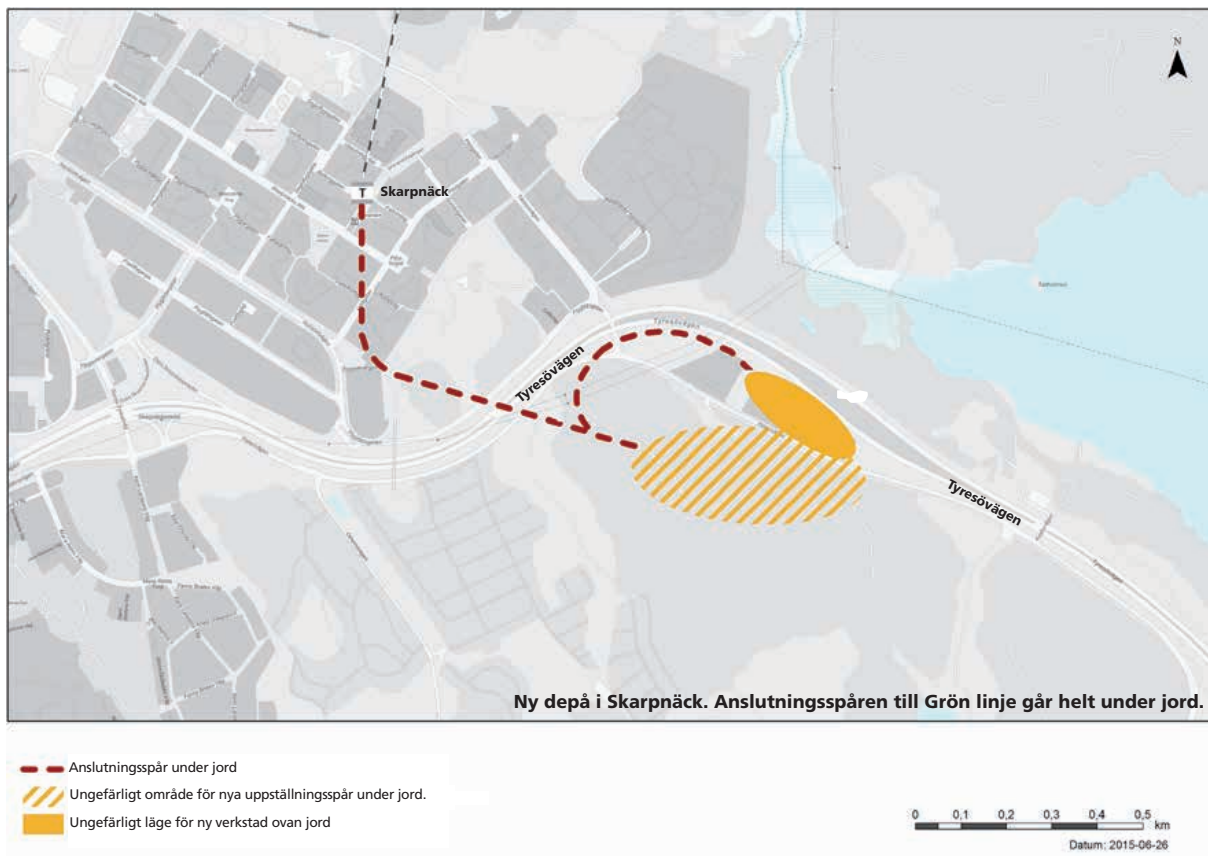
Det mesta av det som byggs nytt i detta alternativ är beläget under jord. Det är endast en kort sträcka av det nya anslutningsspåret som syns i markplan.

För att påverka statsbilden och passagen vid Gubbängsfältet så lite som möjligt, är det tänkt att det

nya anslutningsspåret byggs parallellt med dagens tunnelbanespår på viadukten. Spåret dyker sedan ner i jorden under Örbyleden.



Visionsbild anslutningsspår vid Gubbängsfältet.



## Skarpnäck

Skarpnäckalternativet innebär att en helt ny depå byggs söder om Tyresövägen. Depån ansluts till den Gröna linjen med ett spår under jord vid Skarpnäckens station. En uppställningsplats för cirka 30 tunnelbanetåg byggs under jord medan en verkstad för underhåll och reparation byggs ovan jord.

För att minska påverkan på miljön och undvika att inkräkta på strövområden är planen för Skarpnäckalternativet att verkstaden byggs mellan Tyresövägen och Flatenvägen.



Visionsbild över verkstad från Flatenvägen.

### Vad har påverkat valet av alternativ?

Under 2014 och 2015 har vi analyserat det framtida behovet av depåkapacitet och möjliga alternativa lösningar. Femton alternativ har utretts utifrån en rad faktorer. **De viktigaste är:**

- tillgång till lämplig mark
- påverkan på miljön
- placering i förhållande till övriga depåer i tunnelbanenätet
- begränsa risken för trafikstörningar
- begränsa mängden tomkörningar
- kostnad

Vi har också tittat på möjligheterna att bygga ut de depåer som finns redan idag. Vi bedömer att Högdalen och Skarpnäck har bäst förutsättningar att uppfylla kriterierna ovan.

Båda dessa alternativ förutsätter att uppställningsspår byggs under jord i Nacka. Samråd kring dessa spår kommer att ske i samband med detaljplanering av utbyggnad av Blå linje till Nacka.

# Miljöpåverkan



En viktig del i planeringen av en ny depå är att utreda miljöpåverkan både under byggtiden och när depån är i drift. Eftersom stora delar av anläggningarna byggs under jord blir påverkan begränsad när depån väl tagits i drift. Men under byggtiden berörs närområdet av buller och byggstök. Grundvattnet kan också påverkas. Projektet behöver därför prövas av mark- och miljödomstolen.

## Störningar under byggtiden

Oavsett val av alternativ innebär planerings- och byggskedet en del störningar. Borrningar och sprängningar av tunnlar och bergrum medför buller och vibrationer i närområdet. Arbetsmaskiner och transporter till och från arbetsplatsen medför också risk för störningar.

I byggskedet tar vi i så stor utsträckning som möjligt hänsyn till närboende och miljö, bland annat vid val av etableringsytor och transportvägar. De bergmassor som transporteras bort efter sprängningarna tas tillvara i andra byggprojekt i Stockholmsområdet.

## Miljöpåverkan av den färdiga depån

För båda alternativen planeras att stora delar av depån och anslutningsspåren placeras i bergrum och tunnlar under jord. Det innebär att påverkan på den yttre miljön blir liten och att spridningen av buller blir begränsad.

I Högdalenalternativet förväntas nya verkstadsplatser rymmas i den nuvarande verkstaden ovan jord. I Skarpnäckalternativet ingår däremot en ny verkstadsbyggnad ovan jord.

## Påverkan på grundvattnet

Att bygga tunnlar under grundvattennivån kan medföra att grundvattennivåerna i närområdet påverkas. Vi planerar omfattande markundersökningar för att kartlägga de geologiska förutsättningarna i de aktuella områdena. Utifrån resultaten av dessa undersökningar tar vi fram kontrollprogram för att undvika skador på omgivande naturområden och

bebyggelse. Det finns stor erfarenhet av att bygga tunnlar i Stockholmsområdet och skador orsakade av att grundvatten leds bort är sällsynta.



Vi inventerar även bergvärmebrunnar och dricksvattenbrunnar för att kartlägga om de kan komma att påverkas av bygget. Om så är fallet kommer ägarna att kompenseras.

# Så här planerar vi för utbyggnad av depåkapacitet

## Vad har hänt hittills?

Under 2014 och början av 2015 har Stockholms läns landsting genomfört en analys av behovet av depåkapacitet. Samtidigt har en lokaliseringstudering påbörjats. Målet har varit att klargöra hur depåbehovet ser ut för hela tunnelbanesystemet och att hitta möjliga alternativa platser.

## Varför samråder vi?

Både under själva bygget och när en depå är i drift, kommer en del av grundvattnet att rinna in i bergrum och anslutningstunnlar och behöver därför ledas bort. Sådan bortledning av grundvatten kräver tillstånd enligt miljöbalken. Arbetet med tillståndsansökan har påbörjats och detta samråd är ett led i det. Beslut om tillstånd fattas av mark- och miljödomstolen. Samrådet är också

ett led i arbetet med en eventuell järnvägsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Alla synpunkter skapar förutsättningar för ett fortsatt bra planeringsarbete.

## Vad händer härnäst?

Nästa steg är att fatta beslut om läge och utformning av depå. När det är gjort startar Stockholms stad arbetet med att ta fram en detaljplan. I detaljplanen regleras hur ett område får bebyggas och användas. Under detaljplanearbetet sker samråd med de som berörs av förslaget. Beslut om detaljplanen fattas sedan av Stockholms stad.

Landstinget har ännu inte tagit ställning till om järnvägsplan också ska tas fram. Om järnvägsplan blir aktuell kommer detaljplanprocessen följa den.



## Dina synpunkter är viktiga

Dina synpunkter på utformning och konsekvenser av de båda alternativen är viktiga för vårt fortsatta arbete. Ge oss gärna information som du anser är viktig för vår planering och detaljutformning.



## Du kan lämna dina synpunkter genom att:

- besöka våra öppet hus
- gå in på [www.sll.se/tbanadepa](http://www.sll.se/tbanadepa)
- läsa av QR-koden på baksidan
- skicka e-post till [tbanadepa@sll.se](mailto:tbanadepa@sll.se)
- skriva ett brev till Stockholms läns landsting, Förvaltning för utbyggd tunnelbana, Box 225 50, 104 22 Stockholm  
*Märk kuvertet "Ny depå".*

Senast 31 augusti 2015 vill vi ha dina synpunkter.

**2013 års Stockholmsförhandling** är en överenskommelse mellan staten, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun. Överenskommelsen innebär:

- att tunnelbanan byggs ut till Nacka, Arenastaden och Barkarby samt Blå linje byggs ut till söderort via Gullmarsplan och kopplas samman med Grön linjes Hagsätragren.
- att kommunerna ansvarar för att uppföra cirka 78 000 bostäder i tunnelbanans närområde fram till år 2030.
- att se över hela den nya tunnelbanans behov av fler fordon och utökad depåkapacitet.

Den totala investeringen för utbyggnaden av tunnelbanan inklusive depå och fordon beräknas till 25,7 miljarder kronor (prisnivå januari 2013).

## Välkommen till öppet hus!

Vi ställer ut förslagen och svarar på frågor.  
Du kan också lämna dina synpunkter på plats.

### **Onsdagen den 19 augusti 2015 kl. 15.00–19.00**

Skarpnäcks kulturhus, Skarpnäcks allé 25 i Skarpnäck

### **Onsdagen den 26 augusti 2015 kl. 15.00–19.00**

Engelska skolan, Lingvägen 123 i Enskede



Läs av QR-koden och  
besvara en enkät



Har du inte möjlighet att komma på öppet hus eller vill du läsa mer redan nu, gå in på vår webbplats  
**[www.sll.se/tbanadepa](http://www.sll.se/tbanadepa)**