



Handläggare
Erik Jondelius
Telefon: 08-50812098

Till
Södermalms stadsdelsnämnd
16 oktober 2025

Remiss - Underrättelse om granskning av järnvägsplanehandlingar avseende linje och stationer för utbyggnaden, KS 2025/625

Anmälan av gemensamt remissvar

Sammanfattning

Region Stockholm har remitterat *Underrättelse om granskning av järnvägsplanehandlingar avseende linjer och stationer för utbyggnaden av tunnelbanan till Älvsjö* till bland annat Stockholms stad för besvarande.

Södermalms stadsdelsförvaltning, stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö's stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd och Stockholms Stadshus AB har i ett gemensamt tjänsteutlåtande lämnar synpunkter på samrådsunderlaget.

I tjänsteutlåtandet anger remissinstanserna att man är positiv till att en utbyggnad av tunnelbanan sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6.

I tjänsteutlåtandet framgår att denna granskning är det sista steget i arbetet med att ta fram järnvägsplan för spårlinje och stationer. Granskningsunderlaget visar exakt var tunnelbanelinjen ska gå och vilken mark som behövs, både under byggtiden och när tunnelbanan är klar. Granskningen är därmed det sista tillfället för berörda parter att lämna synpunkter. Efter granskningen ska järnvägsplanerna skickas in till Trafikverket, som fastställer planerna.

Rörande teknikbyggnaden på Långholmen, (som är den plats som ovan mark påverkas av tunnelbanan inom Södermalms stadsdelsområde), framför kontoren att rekreatiomsområdet på Långholmen inte ska försämrats och att lämpliga skyddsåtgärder måste vidtas under byggskedet för att minska risken för att de höga naturvärdena reduceras. Kontoren informerar också om att man idag

samarbetar med regionen för att underlätta för de befintliga verksamheter som kommer att påverkas under produktionsskedet, till exempel uppställning av båtar vintertid och husbilscamping sommartid.

Kontoren konstaterar i tjänsteutlåtandet att den kommande teknikbyggnaden innebär att cirka fem procent av befintlig yta för båtuppställning och husbilscamping kommer att försvinna permanent. Kontoret finner det svårt att uppbringa en ersättningsyta på Långholmen då marktillgången på ön är begränsad.

I tjänsteutlåtandet önskar kontoren att det förtydligas i handlingarna att teknikbyggnaden till ungefär hälften placeras på en yta som används för båtuppställning vintertid och husbilscamping sommartid och att den andra hälften av byggnaden placeras på en idag vegetationsklädd yta. På flera platser i planbeskrivningen, den sociala konsekvensanalysen och i miljökonsekvensbeskrivningen står endast att teknikbyggnaden ska placeras på båtuppställnings- och husbilscampingsytan, vilket följaktligen inte stämmer.

Kontoren påpekar att det i planbeskrivningen framgår att risken för elektromagnetisk stålning är liten vid teknikbyggnaden, men också att det kommer att genomföras åtgärder om det visar sig behövas. Kontoren anser det angeläget att regionen redovisar i järnvägsplanen vilka åtgärder som kan bli aktuella.

Bakgrund

Region Stockholm har remitterat *Underrättelse om granskning av järnvägsplanehandlingar avseende linjer och stationer för utbyggnaden av tunnelbanan till Älvsjö* till bland annat Stockholms stad för besvarande. Staden har vid åtta tidigare samråd yttrat sig om tunnelbanan till Älvsjö.

I april 2017 träffades, inom ramen för den statligt initierade *Sverigeförhandlingen*, överenskommelsen *Ramavtal 6 – Storstad Stockholm* samt tre objektsavtal. Avtalen reglerar bland annat kollektivtrafikobjekten tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg Syd, Roslagsbanan till City och tunnelbanestation Hagalund samt ökat bostadsbyggande och utbyggnad av några cykelstråk i Stockholms län. Projektet tunnelbana till Älvsjö drivs av Regionen genom förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) med medverkan från Stockholms stad.

Kommunstyrelsen skickade den 2025-05-13 ärendet på remiss till Södermalms stadsdelsnämnd, stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafikenämnden, Enskede-Årsta-Vantörs

stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjös stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd och Stockholms Stadshus AB. Förvaltningarna har berett ärendet gemensamt.

Ärendet togs upp till beslut i kommunstyrelsen den 19 augusti 2025.

Ärendet

Nedan görs en sammanfattning av det gemensamma tjänsteutlåtandet som utgör svar på remissen. Se bilaga 1 för tjänsteutlåtandet i sin helhet. På nyatunnelbanan.se/alvsjo finns samtliga samrådshandlingar att läsa under ”Beslut och handlingar” i menyn till vänster på webbsidan och fliken ”Järnvägsplan spårlinje och stationer granskningshandlingar 2025”.

I tjänsteutlåtandet framgår att denna granskning är det sista steget i arbetet med att ta fram järnvägsplan för spårlinje och stationer. Granskningsunderlaget visar exakt var tunnelbanelinjen ska gå och vilken mark som behövs, både under byggtiden och när tunnelbanan är klar. Granskningsunderlaget beskriver också vilka åtgärder som behövs för att skydda närmiljön. Granskningen är därmed det sista tillfället för berörda parter att lämna synpunkter. Efter granskningen ska järnvägsplanerna skickas in till Trafikverket, som fastställer planerna.

Det anges i tjänsteutlåtandet att tunnelbanan mellan Fridhemsplan och Älvsjö blir en helt fristående linje och att det planeras för fristående tåg. Byggstart planeras till 2025 om alla tillstånd är klara. Restiden mellan Fridhemsplan och Älvsjö blir cirka 10 minuter. Plattformarna kommer att bli 75 meter istället för 140 meter som dagens tunnelbana. Tunnelbanelinjen kommer att ligga djupt så plattformsrummen kommer att nås via hissar. De anläggningar som permanent kommer finnas ovan mark förutom stationerna är sju luftutbytesschakt, två brandgasschakt, en teknikbyggnad och två tunnelmynningar tillhörande servicetunnlar, vid Lindhagensplan och Södertäljevägen. Teknikbyggnaden ska placeras på Långholmen och blir den enda anläggningen ovan mark inom Södermalms stadsdelsområde. Tunnelbanans produktionstid är cirka nio år.

I tjänsteutlåtandet anges att stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltning, Kungsholmens stadsdelsförvaltning, Södermalms stadsdelsförvaltning, kulturförvaltningen, idrottsförvaltningen, fastighetskontoret och Stockholms stadshus AB är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6.

Utbyggnaden ligger också i linje med vad som framgår av kommunfullmäktiges budget 2025.

Kontoren noterar i tjänsteutlåtandet att järnvägsplanen inte presenterar de slutliga lösningarna i alla delar. Det innebär att det fortfarande finns beröringspunkter mellan tunnelbaneanläggningen och stadens intressen/ansvarsområden där lösningarna inte hunnit landa i järnvägsplanen. Det faktum att arbete med att hitta lösningar fortfarande pågår skapar osäkerhet inom staden och innebär att förvaltningarnas och bolagens gemensamma yttrande innehåller fler detaljerade synpunkter än önskvärt i detta skede. Slutlig utformning av både stationer och luftutbytesschakt behöver även fortsättningsvis planeras ihop med staden, framför kontoren i tjänsteutlåtandet.

Kontoren informerar i tjänsteutlåtandet om att EU planerar att införa nya luftkvalitetsnormer och att de nya kraven ska gälla från 2026. Formellt är det korrekt att i tunnelbaneprojekt tillämpa de riktvärden som för närvarande gäller. Det bedöms inte föreligga någon risk att dessa riktvärden överskrids med nuvarande planförslag. Kontoren påpekar dock i tjänsteutlåtandet att det kan vara lämpligt att beakta de nya normerna redan nu, eftersom nya krav kan komma att ställas utifrån dem.

I tjänsteutlåtandet framför kontoren att järnvägsplanens beräkningar och tänkta scenarier avseende dagvattenhantering och skyfall är otydliga och i vissa fall motsägelsefulla. Kontoren menar att de beräkningsmodeller och bedömningar som tunnelbaneprojektet genomfört noggrant måste samordnas med övrig exploatering. Ett exempel på detta är att tunnelbaneprojektet använt olika skyfallsmoduleringar för stationerna Årstafältet och Östbergahöjden trots att stationerna ligger inom samma avrinningsområde.

Rörande teknikbyggnaden på Långholmen framför kontoren att den föreslagna platsen för byggnaden är belägen inom ett område med höga natur-, kultur- och rekreativa värden. Kontoren anser att rekreationsområdet på Långholmen inte ska försämrats och att lämpliga skyddsåtgärder måste vidtas under byggskedet för att minska risken för att de höga naturvärdena reduceras. Kontoren informerar också om att man idag samarbetar med regionen för att underlätta för de befintliga verksamheter som kommer att påverkas under produktionsskedet, till exempel uppställning av båtar vintertid och husbilscamping sommartid.

Kontoren konstaterar att den kommande teknikbyggnaden innebär att cirka fem procent av befintlig yta för båtuppställning och husbilscamping kommer att försvinna permanent. Kontoret finner

det svårt att uppbringa en ersättningsyta för denna del som försvinner, orsaken är att marktillgången på Långholmen är begränsad.

I tjänsteutlåtandet önskar kontoren att det förtydligas i handlingarna att teknikbyggnaden till ungefär hälften placeras på en yta som används för båtuppställning vintertid och husbilscamping sommartid och att den andra hälften av byggnaden placeras på en idag vegetationsklädd yta. På flera platser i planbeskrivningen, den sociala konsekvensanalysen och i miljökonsekvensbeskrivningen står endast att teknikbyggnaden ska placeras på båtuppställnings- och husbilscampingsytan, vilket följaktligen inte stämmer.

Kontoren påpekar att det i planbeskrivningen framgår att risken för elektromagnetisk stålning är liten vid teknikbyggnaden, men också att det kommer att genomföras åtgärder om det visar sig behövas. Kontoren anser det angeläget att regionen redovisar i järnvägsplanen vilka åtgärder som kan bli aktuella.

Vidare kan inte kontoren finna en beskrivning i planhandlingarna om eventuellt buller från teknikbyggnaden. Kontoren upplyser därför om att det omkring den aktuella platsen idag finns verksamheter som riskerar att påverkas negativt av eventuella bullerstörningar.

Snorre Berglund
Stadsdelsdirektör
Södermalms
stadsdelsförvaltning

Esther Östin
Stadsmiljöchef
Södermalms
stadsdelsförvaltning

Bilagor

1. Underrättelse om granskning av järnvägsplanehandlingar avseende linje och stationer för utbyggnaden av tunnelbanan till Älvsjö, KS 2025/625. Gemensamt tjänsteutlåtande av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning, Kungsholmens stadsdelsförvaltning, Södermalms stadsdelsförvaltning, kulturförvaltningen, idrottsförvaltningen, fastighetskontoret och Stockholms stadshus AB.

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Snorre Berglund, Stadsdelsdirektör	2025-09-23
Esther Östin, Stadsmiljöchef	2025-09-23