

Underrättelse om granskning av järnvägsplanehandlingar avseende linje och stationer för utbyggnaden av tunnelbanan till Älvsjö

Remiss från Region Stockholm
Remisstid den 17 september 2025

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård

Sammanfattning av ärendet

Tunnelbana till Älvsjö ingår i Sverigeförhandlingen, Ramavtal 6 – Storstad Stockholm. Projektet tunnelbana till Älvsjö drivs av Region Stockholm, genom förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) med medverkan från Stockholms stad. Region Stockholm har remitterat *Underrättelse om granskning av järnvägsplanehandlingar avseende linje och stationer för utbyggnaden av tunnelbanan till Älvsjö* bland annat till Stockholms stad för yttrande.

Den nya tunnelbanelinjen mellan Älvsjö och Fridhemsplan ska binda ihop centrala och södra Stockholm och får sex nya stationer. Ovan markytan kommer anläggningen främst bestå av stationsuppgångar och byggnader för ventilation. Granskningen omfattar järnvägsplan för spårlinje och stationer inklusive miljökonsekvensbeskrivning. Granskningen är ett sista tillfälle för berörda att lämna synpunkter.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Södermalms

stadsdelsnämnd och Stockholms Stadshus AB. Förvaltningarna och Stockholms Stadshus AB har svarat med ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, idrottsförvaltningen, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning, Kungsholmens stadsdelsförvaltning, Södermalms stadsdelsförvaltning 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.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Det är mycket glädjande att vi i Stockholm snart kommer att ha en ny tunnelbanelinje mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Den nya gula tunnelbanelinjen kommer att binda ihop centrala och södra Stockholm med sex nya stationer och gör att vi kan bygga 48 500 nya bostäder med hållbara kommunikationer. Stockholmarena behöver nya resmöjligheter med smidiga bytespunkter.

Vi noterar att järnvägsplanen på förslag inte presenterar slutgiltiga lösningar i alla delar och faktumet att arbetet pågår med att hitta lösningar skapar osäkerheter för staden. För vidare detaljer kring stadens synpunkter hänvisar jag till Stockholms stads förvaltningars och Stockholms Stadshus AB:s gemensamma tjänsteutlåtande.

Stockholm den 10 september 2025

Karin Wanngård

Bilaga

Remissmissiv – Underrättelse om granskning av järnvägsplanehandlingar avseende linje och stationer för utbyggnaden av tunnelbanan till Älvsjö, dnr KS 2025/625-1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Kommunstyrelsen

Reservation av Christofer Fjellner, Jonas Nilsson och Johan Paccamonti (alla M), Jan Jönsson (L) och Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Att delvis godkänna föredragande borgarråds förslag till beslut
2. Att därutöver anföra följande:

En fortsatt utbyggnad av tunnelbanan är en nödvändighet för Stockholms fortsatta tillväxt. Den gula linjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö skapar nya förutsättningar för stadsutveckling i Söderort, avlastar befintlig infrastruktur och öppnar för nya resmönster över Saltsjö-Mälarsnittet.

Tack vare ett starkt engagemang från bland annat oppositionen i Stockholms stadshus så har Rålambshovsparken räddats från exploatering, men det förekommer fortsatt flera orosmoln. Att stationerna vid Hornstull och Marieberg inte blir av har lett till att likriktarstationen blir nödvändig på Långholmen till följd av den långa delsträckan utan uppehåll. Detta är olyckligt eftersom det hotar Heleneborgs båtklubb i Pålsundet. Översiktsplanen pekar ut en potentiell framtida förlängning av gula linjen från Älvsjö till Hagsätra, och vi vill understryka att denna möjlighet bibehålls i samband med bygget av depåanläggningen.

Lokaliseringen av depån till Älvsjö industriområde medförde att den planerade etableringsytan med tillhörande arbetstunnelmynning på Älvsjö har kunnat skalas ner, då tunnelbormaskinen nu istället kan påbörja sin utgrävning från depåområdet. Att Älvjö IP har hotats är för oss oacceptabelt och vi har vid flertal tillfällen yttrat vår oro över detta. Därför välkomnar vi att en justering skedde. Frågetecken kvarstår fortfarande kring hur den intensiva byggtrafiken kommer ledas, och hur det påverkar idrottsplatsens verksamhet samt säkerheten för barn och unga påväg till och från den. Vi förutsätter att dialogen mellan FUT och Älvsjö AIK fortsätter för att garantera detta och att idrotten på Älvsjö IP givetvis kan fortsätta.

Vi delar remissinstansernas synpunkter på att flera av de permanenta eller tillfälliga markanspråken längs sträckan är väl tilltagna, och understryker att lösningar behöver finnas för att minimera påverkan, speciellt på gång- och cykeltrafik längs viktiga stråk som Hägerstensvägen, samt i känsliga parkmiljöer som Trekantsparken. Slutligen vill vi även lyfta fram stadsbyggnadskontorets bedömning om att den estetiska utformningen av stationsanläggningarna ovan jord lämnar mer att önska, och hoppas att stadsbyggnadsnämnden framgent ges möjlighet att på bästa sätt säkerställa att stationsanläggningarna blir integrerade i en attraktiv och levande stadsmiljö.

Ärendet

Den nya tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö ska binda ihop centrala och södra Stockholm, ge nya resmöjligheter och avlasta T-centralen och tunnelbanans röda linje. Linjen ska få färgen gul i tunnelbanesystemet och sex stationer: Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberg, Årstafältet, Östbergahöjden och Älvsjö. Restiden mellan Fridhemsplan och Älvsjö blir cirka 10 minuter. Det ska också byggas en ny depå i Älvsjö industriområde.



Figur 1. Planerad spårlinje och stationslägen

Projektet är indelat i två separata järnvägsplaner, en för spårlinje och stationer och en för den nya depån. Granskningen för järnvägsplan depå pågår parallellt och startade den 9 juni 2025.

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. I miljökonsekvensbeskrivningen utreds miljöpåverkan på människor, natur, kulturmiljö och djur. Granskningen är ett sista tillfälle för berörda parter att lämna synpunkter.

Efter granskning är nästa steg att järnvägsplanerna skickas in till Trafikverket, som fastställer planerna.

Följande handlingar ingår i granskning av järnvägsplan spårlinje och stationer¹.

- Läsanvisning och handlingsförteckning
- Plankartor för permanent markanspråk
- Plankartor för tillfälligt markanspråk
- Underlagshandlingar
- Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande järnvägsplan
- Underlagsrapporter till miljökonsekvensbeskrivning
- Samrådsredogörelse
- Övriga underlag och handlingar
- Tillgänglighetsredogörelse

Tunnelbanan mellan Fridhemsplan och Älvsjö blir en helt fristående linje med självkörande tåg. Plattformarna kommer att bli 75 meter istället för 145 meter som i dagens tunnelbana. Bytespunkter skapas vid stationerna där olika trafikslag knyts samman. Tunnelbanelinjen kommer att ligga djupt så plattformarna kommer att nås via hissar. De anläggningar som permanent kommer finnas ovan mark förutom stationer är sju luftutbytesschakt, två brandgasschakt, en teknikbyggnad och två tunnelmynningar tillhörande servicetunnlar, vid Lindhagensplan och Södertäljevägen.

Byggstart planeras till 2025 om alla tillstånd är klara. Spårtunnlarna planeras att drivas med två tunnelbormaskiner med start i Älvsjö industriområde. När tunnelbormaskinerna når Årstaberg flyttas all tillhörande logistik med massor, byggmaterial med mera från etableringsytan för tunnelbormaskin i Älvsjö industriområde till arbetstunnel och etableringsyta vid Årstakrossen.

Stationerna Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberg och Älvsjö planeras att byggas med hjälp av arbetstunnlar. Stationerna Årstafältet och Östbergahöjden byggs däremot med sänkschaktsmetoden. Båda byggmetoderna innebär att borra och spränga. Vid byggnation med arbetstunnel krävs etableringsytor både vid

¹ nyatunnelbanan.se/alvsjo

arbetstunnelns mynning och vid stationsläget medan det vid byggnation med sänkschakt enbart krävs en större yta vid stationsläget. För att bygga luftutbytesschakt, brandgasschakt och teknikbyggnad behövs också etableringsytor och tillfartsvägar. Tunnelbanans produktionstid är cirka nio år.

Remissammanställningen

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, idrottsförvaltningen kulturförvaltningen stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning, Kungsholmens stadsdelsförvaltning, Södermalms stadsdelsförvaltning och Stockholms Stadshus AB. Förvaltningarna och Stockholms Stadshus AB har svarat med ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, idrottsförvaltningen kulturförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning, Kungsholmens stadsdelsförvaltning, Södermalms stadsdelsförvaltning och Stockholms Stadshus AB

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, fastighetskontorets, idrottsförvaltningens, kulturförvaltningens, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltnings, Kungsholmens stadsdelsförvaltnings, Södermalms stadsdelsförvaltnings och Stockholms Stadshus AB:s gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 19 augusti 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjö 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 vill även understryka vikten av att samtliga parter tar fullt ansvar för finansiering, framdrift och genomförande av projektet i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6.

Kontoren noterar 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.

Vad avser de kompletteringar och förändringar som skett sedan stadens yttranden i de tidigare samråden har kontoren följande synpunkter.

Övergripande synpunkter

En viktig förutsättning för stadens kontor och bolag är att tunnelbaneprojektet samordnar sig med pågående och planerade exploateringsprojekt, för att en attraktiv och välfungerande stad ska kunna byggas. Det handlar både om att skapa attraktiva bostäder och kontor, trygga och tillgängliga stadsrum och en väl fungerande infrastruktur.

En fortsatt strukturerad dialog, gemensam tidsplanering och samordning av bygglogistik krävs för ett rationellt samordnat genomförande av såväl exploatering av bostäder som byggande av stationerna. Samverkansavtal som reglerar formerna för samverkan samt ansvars- och kostnadsfördelning för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden respektive exploateringsprojekten behöver tas fram snarast för att tydliggöra förutsättningarna för fortsatt arbete vid berörda platser.

Slutlig utformning av både stationer och luftutbytesschakt behöver även fortsättningsvis planeras ihop med staden. Det är viktigt att stationerna blir trygga och tillgängliga samt gestaltas enligt gemensamt framtagna gestaltungsriktlinjer. På flera ställen placeras luftutbytesschakt och brandgasschakt nära körbanor, gång- och cykelvägar. Kontoren önskar att Regionen gör en översyn så att inga anläggningar placeras inom hinderfri bredd. Hinderfri bredd för körbana är 60 centimeter och för gång- och cykelbana 40 centimeter.

Kontoren vill framföra att de detaljplanegränser som finns illustrerade för tunnelbaneanläggningen i järnvägsplanen måste ses över. Gränserna måste stämma överens med gränserna dels i befintliga detaljplaner och dels de nya detaljplanerna.

Kontoren vill lyfta fram att EU planerar att införa nya luftkvalitetsnormer och att de nya kraven ska gälla från 2026. Formellt är det korrekt att i tunnelbaneprojektet tillämpar de riktvärden som för närvarande gäller. Det bedöms inte föreligga någon risk att dessa riktvärden överskrids med nuvarande planförslag. Kontoren vill dock påpeka att det kan vara lämpligt att beakta de nya kraven redan nu, eftersom nya krav kan komma att ställas utifrån de nya riktlinjerna.

Kontoren noterar att järnvägsplanens plankartor anger var stomljuddämpande åtgärder längs rälsen kommer att vidtas. Kontoren anser att bestämmelsen kan förtydligas så att det i järnvägsplanen framgår att åtgärden ska ske spårnära. Det finns däremot inga bestämmelser för luftburet buller från uppstickare såsom ventilationsschakt. Detta bör klargöras då dessa också är en del av järnvägsplanen.

Kontoren anser att tunnelbanans utbredning av permanenta skyddszoner är för omfattande. Skyddszonerna bör utformas så att de inte riskerar att förädla eller

omöjliggöra genomförande av framtida exploatering och utveckling av allmän plats i berörda områden. Kontoren ser det därmed som nödvändigt att omfattningen av det permanenta markanspråket för tunnelbanan justeras på flera platser. Skyddszoner ska som regel sluta två meter under mark.

De beräkningsmodeller och bedömningar som tunnelbaneprojektet genomfört angående dagvattenhantering och skyfall måste noggrant samordnas med övrig exploatering. Kontoren vill framföra att järnvägsplanens beräkningar och tänkta scenarier är otydliga och i vissa fall motsägelsefulla, till exempel har olika skyfallsmoduleringar använts för stationerna Årstafältet och Östbergahöjden trots att stationerna ligger inom samma avrinningsområde. Kontoren anser till exempel att en analys av skyfallssituationen för de båda stationerna behöver göras med hänsyn till framtida förhållanden när Årstafältet är fullt utbyggt.

Kontoren vill vidare lyfta att det också är viktigt att VA-arbeten för tunnelbaneutbyggnaden planeras tillsammans med stadens förvaltningar och bolag, så att lösningarna blir långsiktiga och fungerar i den kommande utvecklingen och därmed det nya stadsdelarna. Befintliga VA – anläggningar måste också vara i drift och tillgängliga under hela tunnelbaneutbyggnadens genomförandetid.

Kontoren anser att plankartorna behöver kompletteras med gemensam skyddszon (Js3) för dels planerade och dels befintliga VA – anläggningar. Orsaken är att plankartorna i underlaget för permanent markanspråk saknar gemensam skyddszon (Js3) i flertalet av de beröringspunkter där tunnelbanans planerade skyddszoner överlappar VA – anläggningarnas befintliga skyddszoner till exempel i Liljeholmen och Älvsjö. Vidare som vill kontoren lyfta fram att avtal måste tecknas på de platser där tunnelbaneutbyggnaden berör kontorens och bolagens anläggningar, till exempel de korsningspunkter som medför gemensam skyddszon för VA och tunnelbana.

Kontoren vill även framföra att åtgärder för fördröjning och rening av dag-, process- och länshållningsvatten med mera skall rymmas inom tunnelbaneprojektets markanspråk under såväl byggskede som driftskede. Kontoren vill understryka att stadens riktlinjer och åtgärdsnivå för dagvatten gäller för detta.

I planbeskrivningen kapitel 11 listas olika ansökningar, dispenser och anmälningar som behövs i projektet. Kontoren noterar att där saknas anmälan av påträffade markföroreningar enligt 28§ förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.

Produktionsskede

Kontoren vill understryka vikten av en fortsatt samverkan mellan stadens planerad exploatering och byggnation av tunnelbanestationerna. Det är viktigt att nyttjandet av ytor för tillfälligt markanspråk samordnas och att stadens förvaltningar och bolag får möjlighet att bygga gator och färdigställa kvarter som behövs, inte minst i samband med stationernas öppnande. Samverkansavtal behöver tas fram så att produktionen av

stationerna och planerade bostäder med mer kan genomföras på bästa sätt till exempel behöver ytor för tillfälligt nyttjande och skyddszoner regleras.

Eventuella kvarlämnade konstruktioner i mark till exempel stag och spont behöver samordnas med grundläggning, gatuutbyggnad och ledningsförläggning för stadens planerade exploatering. Platser där detta är extra viktigt är vid stationerna Liljeholmen, Årstaberg, Årstafältet och Östbergahöjden.

Under produktionstiden kommer trafiksituationen att påverkans omkring alla stationer, arbetstunnlar och etableringsområden. Kontoren anser att det är av största vikt att en ökad samordning sker mellan staden och tunnelbaneprojektet för att ta fram fungerande och säkra trafiklösningar på alla berörda platser. Detta gäller både för befintliga och planerade verksamheter. Framkomlighet och trafiksäkerhet för samtliga trafikantgrupper måste fungera genom hela byggtiden.

Åbyvägen är ett exempel där en fungerande trafiklösning krävs. Åbyvägen är en av stadens större leder och är även del i omledningsvägnätet för Södra länken. Vidare är Årstaberg en viktig bytespunkt mellan pendeltåg, buss och tvärbana som kräver fungerande framkomlighet och säkerställd trafiksäkerhet. Vidare påverkas Södertäljevägen, Hägerstensvägen och Långholmen. I Östberga är Östbergabackarna den enda angöringsvägen för fordon till området, framkomlighet och tillgänglighet för busstrafiken måste säkerställas.

De tillfälliga arbetsytorna för tunnelbanan kommer påverka många människor under lång tid. Kontoren och bolagen önskar en fortsatt dialog med FUT för att säkerställa att ytorna nyttjas effektivt genom hela genomförandetiden. Det är även viktigt att ytorna utformas säkert samt att in/utfarter till dem är tydliga och trafiksäkra. Tillgänglighet till viktiga målpunkter som skolor, förskolor, sjukhus, idrottsanläggningar, parker och lekplatser behöver beaktas genom hela tunnelbanans byggtid.

De tillfälliga ytorna är ibland placerade på allmän platsmark såsom gata eller gång- och cykelväg. Kontoren anser att det är viktigt att samtliga trafikantgrupper har en god framkomlighet och trafiksäkerhet under hela byggtiden. Det är också viktigt att rätt standard sätts för trafiken när Regionen ansöker om TA-planer. I bilagan till plankartorna för tillfälligt nyttjande bör det till exempel framgå vad det är för cykelstråk som påverkas och vilken standard som behövs. Framkomlighet för blåljus och kollektivtrafik måste också upprätthållas.

Under genomförandet kommer buller och vibrationer uppstå. Kontoren anser att produktionen måste planeras och anpassas så att befintliga fastigheter såsom till exempel bostäder, skolor, förskolor, idrottsanläggningar, kontor och mässan blir påverkade i så liten utsträckning som möjligt. Kontoren och bolagen vill påtala vikten av skyddsåtgärder avseende buller, damm, vibrationer och så vidare för befintliga fastigheter och hyresgäster. En god information och nära dialog i genomförandeskedet krävs mellan tunnelbaneprojektet och staden för att möjliggöra

att kontoren och bolagen kan planera sina verksamheter och bevaka eventuella skyddsåtgärder.

Under byggtiden krävs också rening enligt stadens och SVOA:s krav samt att projektet inom etableringsytor möjliggör för fördröjning för att inte öka flödet till den allmänna VA-anläggningen vid befintligt 10-årsregn. Vidare vill kontoren framföra att det är SVOA:s allmänna bestämmelser skall följas under byggtiden avseendehantering av vatten. Det åligger projektet att säkerställa att SVOA:s anläggning inte påverkas under tunnelbanans bygg- eller drifttid, bland annat med avseende på vibrationer eller sättningar. Detta gäller anpassningar efter anläggningar både i berg och ytliga och jordförlagda.

Kontoren noterar att naturvärdesinventeringar har genomförts och vill framföra att lämpliga skyddsåtgärder ska vidtas på de platser som klassats med *höga naturvärden*. Inom det tillfälliga markanspråken behöver också värdefulla träd med tillhörande rotzon skyddas. Längs planerade gator för transporter kan träd behöva beskäras.

I legenden till kartorna för de tillfälliga nyttjandena behöver det förtydligas att T7-områdena gäller enbart under mark. Inget inom T7-områdena får sticka upp ovan markytan.

Geografiska och mer detaljerade synpunkter

Fridhemsplan

Järnvägsplanen måste tydligare redovisa hur de två brokonstruktionerna vid Lindhagensplan påverkas om grundvattennivåerna ändras. Broarnas bärighet kan påverkas av ändringar av grundvattennivån vilket riskerar att ske under byggtiden.

Arbets- och servicetunneln vid Lindhagensplan föreslås, i driftskedet, få en lika stor in/utfart (JS2) som till dagens drivmedelsstation. Det är viktigt att minimera påverkan på fastigheten Gångaren 7 och undvika att bygga in framtida konflikter. Om in/utfarten måste redovisas i järnvägsplanen önskar kontoren ett förtydligande i beskrivningen till järnvägsplanen där det framgår att Regionen ska medverka till detaljplaneändring när staden så önskar för att minska eller ändra omfattning av transportvägen.

Inom etablering *T2-1b (parkmark)* finns ett konstverk som inte får skadas. Kontoren samt ägaren till hotellet i anslutning till etableringsytan önskar att ytan T2-1b används för bodetablering och att ytan T2-1c blir plats för upplag mm vilket skulle skydda konstverket. Etableringsområde T2-1b och T2-1c behöver utformas så att de inte skymmer sikten för cyklister och bilister.

För brandgasschaktet vid Kungsholmens grundskola bör höjd och storlek ovan mark redovisas tydligare i planhandlingarna. I planbeskrivningen bör det även nämnas att vegetation intill brandgasschaktet påverkas. En nära dialog mellan regionen och SISAB är viktigt så att störande arbete, om möjligt, planeras till skollov samt att utformning av tornet tar hänsyn till närliggande utbildningsmiljö.

Fortsatta studier behöver göras för placering av *luftutbytesschakt Fleminggatan*. På plankartan för permanent markanspråk skär luftutbytesschaktet in i gångbanan vilket det inte bör göra. Den tillfälliga nyttjanderätten på Fleminggatan för att bygga luftutbytesschaktet är mycket bred. Det är viktigt att gatan fungerar för befintlig trafik under byggtiden.

Långholmen

Den föreslagna platsen för *teknikbyggnad* är belägen inom område med höga natur- och kulturvärden och rekreativa områden för allmänheten. Kontoren anser att rekreationsområdet på Långholmen inte ska försämrats. Under byggskedet måste lämpliga skyddsåtgärder vidtas för att minska risken för att de höga naturvärdena reduceras. Kontoren samarbetar också med regionen för att underlätta för de befintliga verksamheter som kommer att påverkas under produktionsskedet till exempel uppställning av båtar vintertid och husbilscamping sommartid.

Teknikbyggnaden innebär att cirka 5 procent av befintlig yta för båtuppställning och husbilscamping försvinner permanent, kontoren det som svårt att uppbringa en ersättningsyta för denna del. Orsaken är att marktillgången på Långholmen är begränsad.

Kontoren önskar 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 placeras på en vegetationsklädd yta. På flera platser i planbeskrivningen, den sociala konsekvensanalysen och i miljökonsekvensbeskrivningen står endast att teknikbyggnaden placeras på båtuppställnings- och husbilscampingsytan vilket inte stämmer.

I planbeskrivningen framgår att risken för elektromagnetisk strålning är liten vid teknikbyggnaden på Långholmen, men också att det kommer att genomföras åtgärder om det visar sig behövas.

Det är angeläget att regionen redovisar i järnvägsplanen vilka åtgärder som kan bli aktuella.

Eventuellt buller från teknikbyggnaden finns inte beskrivet i planhandlingarna. Omkring den aktuella platsen finns idag verksamheter som riskerar att påverkas negativt av eventuella bullerstörningar.

Liljeholmen

Förvaltningarna och regionen (förvaltningen för utbyggd tunnelbana) är överens om att följande justeringar ska arbetas in i järnvägsplanen innan den går till antagande

- den utskjutande tunneldelen i form av en 15 meter lång betonglåda, som avslutar arbetstunneln mot Södertäljevägen, ska tas bort helt och ersättas med en annan lösning för friskluftsintag som inte hindrar stadens framtida bebyggelse.

- höjdsättningen av station Liljeholmen mot Trekantsparken ska arbetas om så att stationen kan ansluta till befintliga marknivåer i Trekantsparken.

Trekantsparken kommer få en betydande påverkan under byggtid. Det är viktigt att människor fortfarande kan gå mellan Trekantsvägen och Trekantsparken samt genom Trekantsparken och att ytorna i anslutning till etableringsområdet är trygga och upplysta. Många människor rör sig på den aktuella platsen varför kontoren önskar att ytan för tillfälligt nyttjande på Liljeholmstorget (T1-6h) ses över och om möjligt minskas.

Ytan för byggbodar (T2-6d) är placerad utmed gångvägen längs med sjön. Denna parkväg används av många gående och cyklister. Arbetsområdets inhägnad bör lämna minst 1,5 meters marginal till parkvägen, parkvägen riskerar annars att uppfattas som trång och otrygg. Yta T3–6e, anslutande gångväg, ska anläggas enligt Teknisk handbok då den ska hålla i 9 år för såväl byggtrafik som för stadens snöröjningsfordon.

I direkt anslutning till den nya tunnelbaneentrén har Citycon en markanvisning för byggnation av nya arbetsplatser. Ett samverkansavtal måste tecknas mellan Regionen och Citycon då projekten gränsar mot varandra och ska genomföras samtidigt. Under hela byggtiden måste det finnas möjlighet att med fordonstrafik ta sig genom eller förbi stationsbyggets etableringsområde till Citycons byggprojekt och trafikförvaltningens bergbana, även stadens driftfordon måste kunna passera etableringsområdet. En ersättning för vändmöjlighet på Liljeholmsgränd behöver anordnas då etableringsområdet tar vändplatsen i anspråk där till exempel sopbilar vänder idag.

Arbetsområdet i anslutning till Södertäljevägen är omfattande. Kontoren önskar att ytan ses över, och om möjligt, delas in i segment som kan avetableras tidigare än de 9 år som nu anges.

Vid *Liljeholmsstranden* planeras ett luftutbytesschakt. Befintlig rad med lindar behöver skyddas under byggtiden. Om något träd behöver tas bort ska återplantering ske i samverkan med Staden. Det är viktigt att fordon kan komma fram på Liljeholmsstranden under byggtiden. Liljeholmsstranden är också en del i huvudvägnätet för cykel.

Årstaberg

I Årstaberg krävs särskild samordning och samverkan kring byggnationen av tunnelbanestationen, bostäder och gator genom att ramarna för inblandade parter behöver formaliseras och kostnader kopplade till tillfällig markåtkomst på Familjebostäders fastighet regleras.

Brandgasschakt Årsta skolgränd får inte inkräkta på gång- och cykelbanan, även när schaktet har öppna dörrar ska gång- och cykelbanan vara fredad. Den primära gång- och cykelvägen hamnar helt inom det tillfälliga markanspråket för brandgasschaktet

likaså nästan hela körbanan. Det är viktigt att trafiken på platsen fungerar genom hela byggtiden.

Etableringen vid *arbetstunnel Årstakrossen* gör intrång på Partihandlarvägen. Trafiken längs vägen måste fungera under den tid intrånget sker.

Årstafältet

Byggandet av *station Årstafältet* kommer att sammanfalla med utbyggnaden av Årstafältet etapp 2, 3 varför det är viktigt med koordinering av de respektive entreprenadernas genomförande.

För skyddszon i lera med beteckningen JS4 ska slutlig bestämmelse formuleras tillsammans med staden.

Östberga

Det permanenta markanspråket, skyddszon i berg, norr om *station Östbergahöjden* måste minskas för att möjliggöra framtida utveckling av allmän plats i anslutning till stationen, såsom trappa och cykelparkering.

Inom det tillfälliga markanspråken behöver värdefulla träd med tillhörande rotzon skyddas och samordning behöver ske med fastighetsägare och staden.

I planbeskrivningen presenterad karta för målpunkter behöver ses över. Bland annat finns en felaktig idrottsmålpunkt inritad på parkering till fastigheten Stamtavlan 5. Vidare saknas den befintliga skateboardytan nära planerat arbetsområde. Skateboardytan ska avvecklas men det är viktigt att hänsyn tas till yta så länge den är kvar.

Slutlig gestaltning av *luftutbytesschaktet vid Östbergavägen* ska utarbetas gemensamt med staden. De tillfälliga markanspråken kring luftutbytesschakt Östbergavägen är utritade på gångbanan, på huvudcykelstråket och delar av körbanan. Det är viktigt att samtliga trafikantgrupper kommer förbi området trafiksäkert och med god framkomlighet.

Luftutbytesschakt Östbergabackarna placeras nära körbanan. Kontoren vill att Regionen ser över bredden från körbanekant till luftutbytesschaktet så att hinderfri bredd uppnås. Schaktet ligger också i anslutning till Lisebergs bollplan, det är viktigt att i möjligaste mån begränsa verksamhetspåverkan både under drift- och produktionsskede.

Älvsjö

Det är avgörande för kommande stadsutveckling enligt program för Älvsjödalen DNR: 2022-04286 att det går att genomföra en omfattande stadsutveckling, tätt, med höga byggnader och en källarvåning samt att de kan pålas direkt ovan tunnlarna och deras skyddszon. Skyddszonen på norra sidan om *station Älvsjös* plattformsrumsrum är stor, kontoren och bolagen önskar att den minskas till de 15 meters skyddszon som tas upp i planbeskrivningen. Skyddszon som går till överkant av berg kommer att

hamna i konflikt med framtida anläggning av gator och kvartersbebyggelse vars grundläggning kommer att ske på berget.

Det är viktigt att produktionen planeras så att buller i möjligaste mån anpassas för att inte påverka möjligheterna till att använda mässanläggningen. Nödutrymning från mässan måste säkerställas, så att hela anläggningen kan utrymmas om det uppstår en utrymningssituation.

Besökarflödet till och från mässan behöver också säkerställas, vilket innebär att planerat besökarantal kan komma till och från platsen med bil och kollektivtrafik samt att nödvändig parkeringskapacitet finns i närområdet. För etableringsområden i närheten av mässans entréer och besökarvägar är det viktigt att anpassningar sker löpande för att säkerställa en trygg och störningsfri passage för personal och besökare. För mässans produktion behöver även tillgång till logistikområde och lastfar säkerställas.

Figur 4.37 i planbeskrivningen måste bytas ut då FUT, kontoren och bolagen överenskommit om en annan utformning i anslutning till station Älvsjö.

Kontoren förutsätter att tillräckliga åtgärder vidtas under produktionstid för att begränsa verksamhetsstörningar av *etableringsområde på Älvsjö IP*. Detta innebär såväl bullerstörningar, vibrationer som försämrad luftkvalitet. Utöver detta är det viktigt att en acceptabel trafiklösning till och från idrottsplatsen kan säkerställas. Särskild tonvikt bör läggas på de många oskyddade trafikanter, till övervägande del barn och unga, som dagligen besöker idrottsplatsen. Älvsjö AIK:s nyttjanderäts- och driftsavtal för Älvsjö IP har sagts upp. Kontoren förutsätter dock en fortsatt dialog med FUT och Älvsjö AIK i nästkommande skede.

Kontoret önskar att de tillfälliga markanspråken i anslutning till Magelungsvägen minskas och avslutas vid släntfot så att staden kan snöröja Magelungsvägen på ett bra sätt. Tillfälligt markanspråk som illustreras ut på Magelungsvägen måste tas bort alternativt förtydligas.

Access till *luftutbytesschakt Åbyvägen* kommer att säkras i planerad utveckling av Älvsjö. I järnvägsplanen presenteras i anslutning till luftutbytesschaktet, ”JS2-nytt utrymme för tillfartsväg eller utrymme för underhåll ovan mark, servitutsrätt”.

Kontoren och bolagen önskar att JS2 tas bort från järnvägsplanen.

I övrigt kvarstår samrådssynpunkter framförda i tidigare samråd.