

<b>Stadsledningskontoret</b>	Dnr KS 2025/625
<b>Exploateringskontoret</b>	Dnr E2024-01906-2
<b>Stadsbyggnadskontoret</b>	Dnr 2025/46
<b>Miljöförvaltningen</b>	Dnr 2025-11586
<b>Trafikkontoret</b>	Dnr T2025-01697
<b>Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning</b>	Dnr EÄV2025/567
<b>Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning</b>	Dnr HÄ2025/363
<b>Kungsholmens stadsdelsförvaltning</b>	Dnr KUNG2025/249
<b>Södermalm stadsdelsförvaltning</b>	Dnr SÖD2025/478
<b>Kulturförvaltningen</b>	Dnr KUL2025/913
<b>Idrottsförvaltningen</b>	Dnr IDF2025/1275
<b>Fastighetskontoret</b>	Dnr FSK2025/365
<b>Stockholm Stadshus AB</b>	Dnr SSAB2025/87

**Handläggare**

Stadsledningskontoret  
Cecilia Mårtensson  
Telefon: 08-50829335  
Exploateringskontoret  
Helena Insulander  
Telefon: 08-508 265 13  
Stadsbyggnadskontoret  
Renoir Danyar  
Telefon: 08-508 266 59  
Miljöförvaltningen  
Stefan Troëng  
Telefon: 08-508 289 38  
Trafikkontoret  
Jens Löfgren  
Telefon: 08-508 262 45  
Enskede-Årsta-Vantörs  
stadsdelsförvaltning  
Eskil Swerkersson  
Telefon: 08-508 140 20  
Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning  
Kajsa Pärke  
Telefon: 08-508 210 83  
Kungsholmens stadsdelsförvaltning  
Leila Massih  
Telefon: 08-508 093 06  
Södermalm stadsdelsförvaltning  
Erik Jondelius  
Telefon: 08-508 120 98  
Kulturförvaltningen  
Elisabeth Ek  
Telefon: 08-508 315 66  
Idrottsförvaltningen  
Ruben Wennerberg  
Telefon: 08-508 276 03  
Fastighetskontoret  
Anna Wiström  
Telefon: 08-508 267 31  
Stockholm Stadshus AB  
Johanna Magnusson  
Telefon: 08-508 297 62

**Till**

Kommunstyrelsen

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

### **Remiss från Region Stockholm**

#### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen *Underrättelse om granskning av järnvägsplanehandlingar avseende linje och stationer för utbyggnaden av tunnelbanan till Älvsjö* besvaras med vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, trafikkontorets, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltnings, Kungsholmens stadsdelsförvaltnings, Södermalms stadsdelsförvaltnings, kulturförvaltningens, idrottsförvaltningens, fastighetskontorets och Stockholms Stadshus ABs tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

#### **Sammanfattning**

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 besvarande.

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.

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.

Kontoren är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6. Utbyggnaden ligger 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.

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 omfattande samverkan kommer att krävas för att tillsammans hitta de bästa lösningarna på de aktuella platserna.

Omfattningen av det permanenta markanspråket, främst skyddszoner, måste på flera platser justeras för att möjliggöra framtida exploatering och utveckling av allmän plats. Skyddszonernas utbredning får inte fördyra eller omöjliggöra produktion av kommande exploateringsområden.

Fortsatt samordning måste ske avseende planerad exploatering och stationernas byggande genom hela produktionsskedet. Det är nödvändigt att Staden får möjlighet att i tid bygga gator och färdigställa kvarteret för att inte skapa onödiga risker för tredje man. Nyttjandet av ytor för tillfälligt markanspråk måste samordnas. En fortsatt dialog mellan Regionen och Staden krävs för att säkerställa att ytorna nyttjas effektivt genom hela genomförandetiden och att in/utfarter är tydliga och trafiksäkra.

Aktiv samverkan krävs också för att garantera fungerande och säkra trafiklösningar på alla berörda platser. Detta gäller både för befintliga och planerade verksamheter, under såväl produktionstid som efter färdigställandet. Framkomlighet och trafiksäkerhet för samtliga trafikantgrupper måste alltid fungera. Tillgänglighet till viktiga målpunkter som skolor, förskolor, sjukhus, idrottsanläggningar, parker och lekplatser ska beaktas.

## **Bakgrund**

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 besvarande.

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. Avtalen slöts mellan staten, Region Stockholm (Regionen), Stockholms stad, Solna stad, Huddinge kommun, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåker kommun.

Projektet tunnelbana till Älvsjö drivs av Regionen genom förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) med medverkan från Stockholms stad. Finansieringen av projektet sker via projektmedel, som är de medel som parterna i Ramavtalet förbundit sig att tillskjuta för genomförandet av projektet.

Regionen genomför kontinuerliga avstämningar med staden genom att hålla arbetsmöten om tunnelbaneutbygganden där representanter från de tekniska förvaltningarna deltar. Kontoren kan därmed lämna synpunkter under projektets gång.

Staden har vid åtta tidigare samråd yttrat sig om tunnelbanan till Älvsjö samt depå 2020-12-07 (Dnr KS2020-1506), 2021-07-05 (Dnr KS2021/790), 2022-09-21 (Dnr KS2022/714), 2023-04-26 (KS 2023/25), 2023-11-29 (KS2023/965), 2024-01-17 (KS2023/1269), 2024-08-21 (KS2024/654) och 2024-10-23 (KS2024/900).

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning, Kungsholmens stadsdelsförvaltning, Södermalms stadsdelsförvaltning, kulturförvaltningen, idrottsförvaltningen, fastighetskontoret och Stockholms stadshus AB.

### **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 stationer.

- 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 tunnelbormmaskiner med start i Älvsjö industriområde. När tunnelbormmaskinerna når Årstaberg flyttas all tillhörande logistik med massor, byggmaterial med mera från etableringsytan för tunnelbormmaskin 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 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.

### **Synpunkter och förslag**

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 fördyra 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, Hägerstenvägen 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 etableringsytorna 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 som 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 rekreativsområdet 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 husbilsamping sommartid.

Teknikbyggnaden innebär att cirka 5 procent av befintlig yta för båtuppställning och husbilsamping 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 husbilsamping 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 idrottsmålpoint 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 Älvsjö*s plattformsrum 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 inbegriper 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 nyttjanderätts- 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.

Som svar på remissen *Underrättelse om granskning av järnvägsplanehandlingar avseende linje och stationer för utbyggnaden av tunnelbanan till Älvsjö* hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, trafikkontorets, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltnings, Kungsholmens stadsdelsförvaltnings, Södermalms stadsdelsförvaltnings, kulturförvaltningens,



idrottsförvaltningens, fastighetskontorets och Stockholms stadshus  
ABs tjänsteutlåtande.

Fredrik Jurdell  
Stadsdirektör

Thomas Andersson  
Förvaltningschef  
Exploateringskontoret

Amanda Horwitz  
Förvaltningschef  
Stadsbyggnadskontoret

Anna Hadenius  
Förvaltningschef  
Miljöförvaltningen

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef  
Trafikkontoret

Anders Carstorp  
Förvaltningschef  
Enskede-Årsta-Vantörs  
stadsdelsförvaltning

Ann-Christine Hansson  
Stadsdelsdirektör  
Kungsholmens  
stadsdelsförvaltning

Lee Orberon  
Stadsdelsdirektör  
Hägersten-Älvsjö  
stadsdelsförvaltning

Marina Höglund  
Förvaltningschef  
Idrottsförvaltningen

Maria Jansén  
Förvaltningschef  
Kulturförvaltningen

Anders Kindberg  
Förvaltningsdirektör  
fastighetskontoret

Snorre Berglund  
Stadsdelsdirektör  
Södermalm stadsdelsförvaltning

## **Digitala signaturer**

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

<b>Namn</b>	<b>Datum</b>
Ann-Christine Maria,Hansson	2025-08-20
Lee Ernst,Orberson	2025-08-19
Kerstin Amanda,Horwitz	2025-08-21
Gunilla Elisabeth,Glantz	2025-08-25
Anders Göran,Kindberg	2025-08-19
Maria Christina,Jansén	2025-08-20
Anders Lennart,Carstorp	2025-08-23
Carl Fredrik Verner,Jurdell	2025-08-19
Anna Helena,Hadenius	2025-08-19
Snorre Kristen William,Berglund	2025-08-19
Britta Marina,Högland	2025-08-22
Anders Thomas,Andersson	2025-08-19