

**Stadsledningskontoret  
Exploateringskontoret  
Stadsbyggnadskontoret  
Miljöförvaltningen  
Trafikkontoret  
Södermalms stadsdelsförvaltning  
Enskede-Årsta-Vantörs  
stadsdelsförvaltning  
Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning  
Kungsholmens stadsdelsförvaltning  
Mässfastigheter i Stockholm AB**

Gemensamt tjänsteutlåtande  
Dnr KS 2021/790  
Dnr E2020-05181  
Dnr 2021-08542  
Dnr 2021-10209  
Dnr T2021-01655  
Dnr SÖD 2021/623  
Dnr EÅV2020/530  
Dnr: HÄ 2021/444  
Dnr: KUNG2021/298  
Dnr: SSAB 2021/85

Sida 1 (9)  
2021-07-05

**Handläggare**

Stadsledningskontoret  
Cecilia Mårtensson  
Telefon: 0850829335

**Till**

Kommunstyrelsen

Exploateringskontoret  
Alexandra Höglom Moio  
Telefon: 08-508 868 82

Stadsbyggnadskontoret  
Jenny Kihlberg  
Telefon: 08-508 273 79

Miljöförvaltningen  
Johan Rosén  
Telefon: 08-508 28 914

Trafikkontoret  
Pierre Savard  
Telefon: 08-508 262 41

Södermalms stadsdelsförvaltning  
Mats Christenson  
Telefon: 08-508 122 01

Enskede-Årsta-Vantörs  
stadsdelsförvaltning  
Fredrik Holmgren  
Telefon: 08-508 140 50

Hägersten-Älvsjö  
stadsdelsförvaltning  
Sebastian Rigi  
Telefon: 08-508 220 43

Kungsholmens  
stadsdelsförvaltning  
Leila Massih  
Telefon: 08-508 093 06

Mässfastigheter i Stockholm AB  
Mathias Lindroth  
Telefon: 08-749 43 33

## **Samråd ny tunnelbana till Älvsjö**

Remiss från förvaltningen för utbyggd tunnelbana, Region Stockholm

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen *Samråd ny tunnelbana till Älvsjö* besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, trafikkontorets, Södermalms stadsdelsförvaltnings, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings, Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltnings, Kungsholmens stadsdelsförvaltnings och Mässfastigheter i Stockholm AB gemensamma tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

### **Sammanfattning**

Region Stockholm har genom förvaltningen för utbyggd tunnelbana, FUT, bett Stockholms stad med flera att yttra sig gällande samråd för lokalisering av tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan.

Syftet med samrådet är att informera om tunnelbaneutbyggnaden, informera om utredningsarbetet, få in synpunkter inför val av lokalisering samt samråda kring om projektet antas medföra betydande miljöpåverkan.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Södermalms stadsdelsförvaltning, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltning, Kungsholmens stadsdelsförvaltning och Mässfastigheter i Stockholm AB 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 mål.

Kontoren konstaterar att tunnelbaneprojektets ekonomi är av stor vikt genom att projektets kostnadskalkyl måste hålla sig inom ramen för Sverigeförhandlingens avtal. Styrelsens beslut om *PM kontrollstationer* ska säkerställa fokus på ekonomistyrningen av projektet. Beslutet innebär att delvis nya arbetssätt implementeras som ska leda till att det genomförs en strukturerad genomlysning av projektets kostnad, tid och innehåll vid utpekade tidpunkter. Kontoren vill dock i sammanhanget framhålla vikten av att FUT även redovisar projektets kostnader löpande och genomför

uppdaterade succesivkalkyler. Ekonomiska aspekter måste även beaktas vid val av linjesträckning, så att störst ekonomisk nytta samt kvalitet uppnås.

Samrådet omfattar två sträckningsalternativ väst och öst. Alternativ väst stödjer den planerade stadsutvecklingen i enlighet med översiktsplanen (ÖP), viktiga stadsutvecklingsområden som berörs är exempelvis Liljeholmen, Årstaberget, Årstafältet och Älvsjö. Vidare innebär alternativ väst också lägre resursförbrukning och utsläpp av växthusgaser, bland annat för att det är en kortare sträckning. Sträckningen är också kortare än det östliga alternativet vilket bör ge en bättre ekonomisk kalkyl med förutsättningar att rymmas inom projektbudgeten. Sammantaget förordar kontoren alternativ väst.

Kontoren vill lyfta fram att det i den fortsatta planeringen är viktigt att stadens stadsutvecklingsprojekt och tunnelbaneutbyggnadens lokalisering samordnas gällande placering av framtida stationer och arbetstunnlar.

Kontoren vill också peka på att genomförandeskedet kommer att påverka stockholmarnas vardag under en låg tid. Det är därför viktigt att planera byggskedet utifrån ett trygghets-, tillgänglighets-, framkomlighets- och säkerhetsperspektiv.

### **Bakgrund**

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

I oktober 2019 slöts, mellan Regionen och Stockholms stad, en överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan (KF191202, dnr KS 2019/1502). Förskotteringen av medel ska möjliggöra ett tidigareläggande av projektets planering i syfte att tidigarelägga trafikstarten. Förskotteringen innebär ett tidigareläggande av planeringen med två år.

Inom ramen för Sverigeförhandlingen har parterna även beslutat om *PM kontrollstationer* (beslut ramavtalsstyrelsen 210419). Syftet är att tydligare följa upp och besluta om projektens framdrift utifrån tid, kostnad och innehåll vid bestämda tidpunkter.

I linje med förskotteringen startade Region Stockholm och förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) planeringen år 2020. Under planeringsprocessen har Stockholms stad svarat på ett tidigare samråd om tunnelbanan till Älvsjö (KS 200203, dnr KS 2020/1506).

Projektet drivs av Regionen med medverkan från Stockholms Stad. Finansieringen av projektet sker via projektmedel, som är de medel som parterna i uppgörelsen förbundet sig att tillskjuta för genomförandet av projektet.

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana, Region Stockholm, har gett Stockholms stad med fler möjlighet att yttra sig gällande val av lokalisering av tunnelbanan till Älvsjö. FUT har därför skickat remissen *Samråd om ny tunnelbana till Älvsjö* bland annat till Stockholms stad för yttrande.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Södermalms stadsdelsförvaltning, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning, Kungsholmens stadsdelsförvaltning och . Mässfastigheter i Stockholm AB.

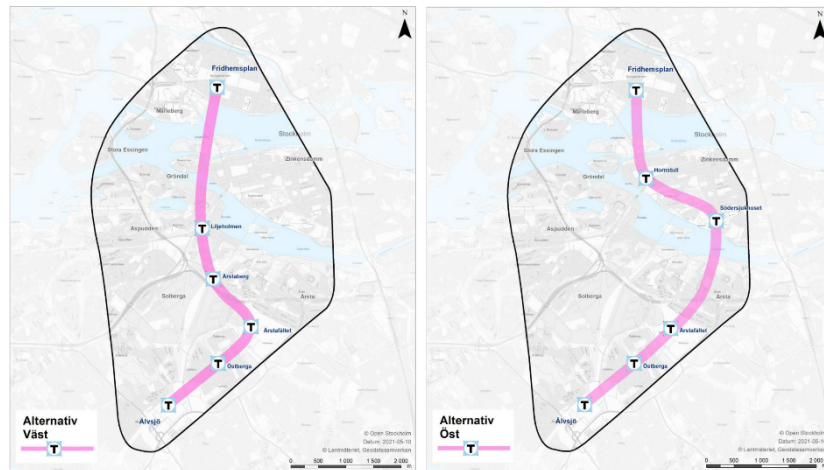
### **Ärendet**

FUT vill genom samrådet informera om den tunnelbaneutbyggnad som planeras, ge information om utredningsarbetet och få in synpunkter inför val av lokalisering.

Under samrådsperioden sker även samråd om projektet antas medföra betydande miljöpåverkan. Pågående lokaliseringsutredning kommer vara underlag för Region Stockholms beslut om sträckning av tunnelbana mellan Fridhemsplan – Älvsjö. I det fortsatta arbetet kommer den valda sträckningen att studeras vidare.

De sträckningar som studeras kallas för alternativ väst och alternativ öst. Båda sträckningarna startar i Älvsjö och har stationer i Östberga och Årstafältet. Det västra alternativet går från Årstafältet med stationer i Årstaberget, Liljeholmen och

Fridhemsplan. Det östra alternativet går från Årstafältet med stationer vid Södersjukhuset, Hornstull och Fridhemsplan, se bilder.



### Synpunkter och förslag

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Södermalms stadsdelsförvaltning, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltning och Kungsholmens stadsdelsförvaltning och Mässfästigheter i Stockholm AB är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6.

Av kommunfullmäktiges Budget för 2021 framgår att staden har som mål att Stockholm ska vara en fossilbränslefri och klimatpositiv stad 2040. Infrastruktur och samhällsplanering måste utformas för att gynna klimatsmart resande i form av kollektivtrafik, cykelbanor och transportsnåla resmönster. Kontoren anser att utbyggnaden av tunnelbanan ligger i linje med kommunfullmäktiges mål.

FUT 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. Avseende remissens förslag till stäckning samt underlag för miljöbedömning har kontoren följande synpunkter.

Kontoren konstaterar att tunnelbaneprojektets ekonomi är av stor vikt och innebär att projektets kostnadskalkyl måste hålla sig inom ramen för Sverigeförhandlingens avtal. Styrelsens beslut om *PM kontrollstationer* ska säkerställa fokus på ekonomistyrningen av projektet. Beslutet innebär att delvis nya arbetssätt implementeras

som ska leda till att det genomförs en strukturerad genomlysning av projektets kostnad, tid och innehåll vid utpekade tidpunkter. Kontoren vill dock i sammanhanget framhålla vikten av att FUT även redovisar projektets kostnader löpande och genomför uppdaterade succesivkalkyler. Utbyggnaden av tunnelbanan är komplicerad och kommer att pågå under en lång tid, det berör många parter och platser vilket innebär både kända och okända risker. Kostnadskalkylen behöver analyseras och ta höjd för dessa risker vilket är en förutsättning för att samverkansprojektets budget ska hållas. Kontoren konstaterar därför att de ekonomiska aspekterna måste analyseras vid val av linjesträckning, så att störst ekonomisk nytta och funktionalitet kan uppnås inom den giva projektbudgeten.

Nya tunnelbanan måste utformas och anläggas på ett kostnadseffektivt sätt avseende linjeval, stationsplacering/utformning, arbetstunnlar, val av tunneldrivningssätt och allt annat som hör till.

Samrådet omfattar alternativ väst och alternativ öst. Alternativ väst stärker stadens ambition att flytta ut innerstadens gränser utanför tullarna och låta närförorterna bli en del av innerstaden. Vidare stödjer den också planerad stadsutveckling i enlighet med översiktsplanen (ÖP).

Kontoren anser att betydelsefulla argument för det västliga alternativet är att det möjliggör många nya kontor och bostäder i exempelvis Liljeholmen, Årstaberget, Årstafältet vilka är viktiga stadsutvecklingsområden för staden och innebär att förutsättningar för näringslivet stärks i regionen. Det innebär också en något större ökning av kollektivtrafikresor, fler antal på- och avstigande samt större restidsvinst för samtliga resenärer än alternativ öst. Alternativ väst ger också lägre resursförbrukning och utsläpp av växthusgaser bland annat för att det är en kortare sträckning. Vidare innebär alternativ väst att Årstaskogens naturreservat lämnas orört. Sträckningen är också kortare än det östliga alternativet vilket bör ge en bättre ekonomisk kalkyl med förutsättningar att rymmas inom projektbudgeten. Sammantaget förordar kontoren därför alternativ väst.

Det är dock centralt att den fortsatta processen inte innebär att aktuella stadsutvecklingsprojekten i Liljeholmen, Årstafältet, Östberga, Älvsjö med flera inte omöjliggörs, förhindras, försenas eller försvåras. Kontoren förutsätter en fortsatt dialog med FUT

avseende stationslägen, arbetstunlar, etableringsytor och andra frågor som berör staden.

Stockholms stad planerar en stadsutveckling i Älvsjö där delar av området ska utvecklas med hög täthet innehållande både bostäder och arbetsplatser. Stockholmsmässan, som är en viktig målpunkt i Älvsjö, står även inför en stor omvandling som en del i områdets utveckling. Kontoren understryker att lokaliseringen av stationsläget för tunnelbanan i Älvsjö behöver stödja framtida stadsutveckling, planerad utveckling av ett attraktivt område för stora evenemang, och en möjliggöra för effektiv bytesfunktion mellan både befintliga och framtida trafikslag.

Kontoren vill lyfta fram att utbredningsområdet innefattar delar av staden som är mycket tätbebyggt med många bostäder och andra viktiga verksamheter såsom skolor, förskolor, sjukhus och rekreationsområden. Detta behöver beaktas i den fortsatta planeringen tillsammans med bland annat de höga kulturhistoriska och miljömässiga värden som finns i området, till exempel längs Norr Mälarstrand, vid Rålambshovsparken, Smedsudden och Långholmen.

Kontoren vill också framföra att tunnelbanans genomförande kommer att påverka stockholmarnas vardag under en låg tid varför det är angeläget att i byggskedet planera utifrån ett trygghets-, tillgänglighets-, framkomlighets- och säkerhetsperspektiv avseende allmänhetens användning av gator, gång- och cykelbanor, publika ytor och rekreationsområden.

Kontoren stödjer att det blir en koppling till röd tunnelbanelinje för den nya tunnelbanesträckningen, vilket bland annat möjliggör en framtida depåanslutning. I FUT:s fortsatta planering och i samverkan med staden bör frågan om depåer studeras vidare då ett ökat behov av depåer för underhåll och reparationer följer av den tillkommande tunnelbanetrafiken. Förutom behov och förutsättningar för lokalt underhåll och reparationer bör fortsatt planering även omfatta en beskrivning över vilket underhållsbehov som kan behöva tillgodoses utanför Stockholmsområdet samt hur det avses lösas till exempel vad avser spåranslutningar.

Angående underlag för bedömning om betydande miljöpåverkan, inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, anser kontoren att samrådsunderlaget är tillfredsställande. I dokumentet redogörs för avgränsning av betydande miljöaspekter samt tänkbara miljöeffekter som kan uppstå till följd av

anläggningen och byggandet av denna. Samt att miljöaspekterna kommer att utredas närmare av FUT i den fortsatta planläggningen.

Kontoren vill även uppmärksamma att mässtunneln, som Stockholm Vatten och Avfall AB planerar att bygga, kan komma att beröra planerad tunnelbana vid Liljeholmen och Älvsjö.

Kontoren vill peka på att det hos FUT och inom staden finns stor kunskap upparbetad från stockholmsöverenskommelsen vad gäller samarbetsformer, tidplan, undersökningar och kostnader från planerings- och genomförandeskedet. Goda exempel, erfarenheter och nyckeltal från det arbetet bör tas tillvara på och användas i arbetet med tunnelbanan till Älvsjö där det är tillämbart.

Utöver kontorens synpunkter i detta yttrande så kvarstår tidigare framförda samrådssynpunkter i stadens remissvar *Samråd om tunnelbana till Älvsjö* (KS 200203, dnr KS 2020-1506).

Stadsledningskontoret, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Södermalms stadsdelsförvaltning, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjö's stadsdelsförvaltning och Kungsholmens stadsdelsförvaltning och Mässfastigheter i Stockholm AB föreslår att kommunstyrelsen anser remissen besvarad i enlighet med vad som sägs i kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.

Magdalena Bosson  
Stadsdirektör

Johan Castwall  
Förvaltningschef  
Exploateringskontoret

Anette Scheibe Lorentzi  
Förvaltningschef  
Stadsbyggnadskontoret

Anna Hadenius  
Förvaltningschef  
Miljöförvaltningen

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef  
Trafikkontoret

Ann-Christine Jenvén  
Stadsdelsdirektör  
Södermalms  
stadsdelsförvaltning

Anders Carstorp  
Stadsdelsdirektör  
Enskede-Årsta-Vantörs

Gunilla Davidsson  
Stadsdelsdirektör



stadsdelsförvaltning

Ann-Christine Hansson  
Stadsdelsdirektör  
Kungsholmens  
stadsdelsförvaltning

Hägersten-Älvsjös  
stadsdelsförvaltning

Christian Clemens  
Verkställande direktör  
Mässfastigheter i Stockholm  
AB

### **Bilagor**

1. Remissvar *Samråd om tunnelbana till Älvsjö* dnr KS 2020-1506 (2020-12-07)

**Stadsledningskontoret**  
**Exploateringskontoret**  
**Stadsbyggnadskontoret**  
**Miljöförvaltningen**  
**Trafikkontoret**  
**Södermalms stadsdelsförvaltning**  
**Enskede-Årsta-Vantörs**  
**stadsdelsförvaltning**  
**Hägersten-Älvsjö**  
**stadsdelsförvaltningen**  
**Kungsholmens stadsdelsförvaltning**

Gemensamt tjänsteutlåtande  
Dnr KS 2020/1506  
Dnr E2020-05181  
Dnr: 2020-16770  
Dnr:2020-17414  
Dnr T2020-03146  
Dnr: SÖD 2020/1072  
Dnr: EÄV 2020/530  
Dnr: HÄ 2020/377  
Dnr: KUNG 2020/437  
Sida 1 (8)  
2020-12-07

**Handläggare**

Stadsledningskontoret  
Cecilia Mårtensson  
Telefon: 0850829335

**Till**

Kommunstyrelsen

Exploateringskontoret  
Elin Lundbäck  
Telefon: 08-508 876 69

Stadsbyggnadskontoret  
Jenny Kihlberg  
Telefon: 08-508 273 79

Miljöförvaltningen  
Johan Rosén  
Telefon: 08-508 28 914

Trafikkontoret  
Pierre Savard  
Telefon: 08-508 262 41

Södermalms stadsdelsförvaltning  
Mats Christenson  
Telefon: 08-508 122 01

Enskede-Årsta-Vantörs  
stadsdelsförvaltning  
Fredrik Holmgren  
Telefon: 08-508 140 50

Hägersten-Älvsjö  
stadsdelsförvaltning  
Kajsa Pärke  
Telefon: 08-508 210 83

Kungsholmens  
stadsdelsförvaltning  
Leila Massih  
Telefon: 08-508 093 06

## **Samråd om tunnelbana till Älvsjö**

Remiss från förvaltningen för utbyggd tunnelbana, Region  
Stockholm

## Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen *Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, samrådsunderlag* hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, trafikkontorets, Södermalms stadsdelsförvaltnings, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltnings och Kungsholmens stadsdelsförvaltnings gemensamma tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

## Sammanfattning

Region Stockholm har genom förvaltningen för utbyggd tunnelbana, FUT, bett Stockholms stad med flera att yttra sig gällande samrådsunderlag för tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan.

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

Tunnelbanan till Älvsjö bidrar till ett mer robust kollektivtrafiksystem som kommer binda samman delar av staden som är dåligt kollektivtrafikförsörjda med större knutpunkter och nya stadsdelar. Detta kommer ha en positiv inverkan på staden i stort och kan bidra till ökad hållbar tillgänglighet och minskad segregation.

Kontoren är positiva till att FUT kommer att göra en kostnadsuppskattning för de korridorer och stationsområden som redovisas i lokaliseringsutredningen. Kontoren vill framhålla vikten av att FUT tidigt genomför uppdaterade succesivkalkyler som redovisar projektets kostnader.

Sverigeförhandlingen innebär bland annat att staden ska bidra med ett stort antal bostäder inom tunnelbanans influensområde. Staden planerar även för arbetsplatser i söderort. Tunnelbanans framtida linjedragning bör därmed ligga där den ger störst resenärsnytta för hela trafiksystemet. Stationernas placering bör eftersträva maximal

byteskapacitet med annan kollektivtrafik samt även bra byten till cykel. Lokalisering av uppgångar måste ta hänsyn till både befintliga områden och till framtida målpunkter.

Kontoren förordar att byggande och drift av tunnelbanelinjen sker utifrån ett resurssmart, fossilfritt och klimatpositivt perspektiv.

Hos FUT och staden finns stor gemensam kunskap upparbetad från Stockholmsöverenskommelsen. Kontoren anser att goda exempel, erfarenheter och nyckeltal från det arbetet ska tas tillvara och användas där det är tillämbart.

### **Bakgrund**

I april 2017 träffades, inom ramen för den statligt initierade *Sverigeförhandlingen*, överenskommelsen *Ramavtal 6 – Storstad Stockholm* samt tre objektsavtal (KF 170611). Avtalen reglerar 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, Huddinge kommun, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåker kommun.

I oktober 2019 slöts, mellan Regionen och Stockholms stad, en överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan (KF 191202). Förskotteringen av medel ska möjliggöra ett tidigareläggande av projektets planering och i syfte att tidigarelägga trafikstarten. Förskotteringen innebär ett tidigareläggande av planeringen med två år.

Projektet drivs av Regionen med medverkan från Stockholms stad. Finansieringen av projektet sker via projektmedel, som är de medel som parterna i uppgörelsen förbundet sig att tillskjuta för genomförandet av projektet.

### **Ärendets beredning**

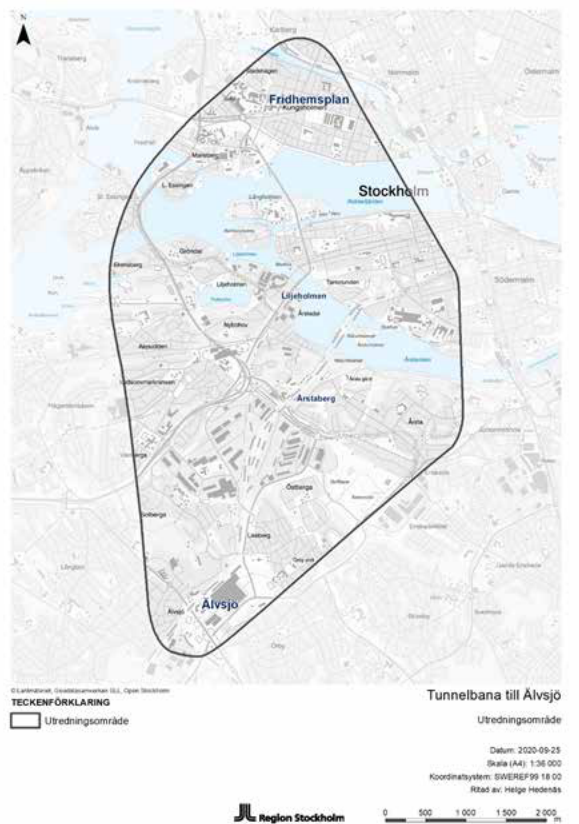
Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Södermalms stadsdelsförvaltning, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning och Kungsholmens stadsdelsförvaltning.

### **Ärendet**

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) har gett Stockholms stad med fler möjlighet att yttra sig gällande samrådsunderlag för

tunnelbanan till Älvsjö. Syftet med samråd i planfrågor är att erhålla ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Vidare önskar FUT informera berörda intressenter om att projektet har startat samt inhämta information inom utredningsområdet inför kommande arbete med spårkorridorer och stationslägen (lokaliseringsutredning).

Utredningsområdet för lokaliseringsutredningen har avgränsats till att gälla ett område mellan Fridhemsplan och Älvsjö, se bild.



Lokaliseringsutredningen kommer att studera olika korridorer som når många människor och är kostnadseffektiva. FUT kommer översiktligt att belysa hur påverkan ser ut på bland annat; mark- och grundvatten, naturmiljö, kulturmiljö och rekreativvärden samt hur dagens markanvändning kan påverkas och utvecklas. Förvaltningen kommer även översiktligt beskriva påverkan på omgivningen under byggskedet samt val av olika byggmetoder, behov av tillfälliga markanspråk, masshantering och materialval. Andra viktiga frågor som ska belysas är hållbarhet, klimat och livscykelperspektiv på den nya tunnelbaneanläggningen. Vidare kommer en kostnadsuppskattning att göras för de korridorer och stationsområden som redovisas i lokaliseringsutredningen.

### **Synpunkter och förslag**

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Södermalms stadsdelsförvaltning, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltning och Kungsholmens stadsdelsförvaltning 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.

Staden deltar aktivt i detta arbete och anser att utbyggnaden av tunnelbanan är mycket viktig för såväl staden som regionen. Tunnelbanan till Älvsjö bidrar till ett mer robust kollektivtrafiksysteem som kommer binda samman delar av staden som är dåligt kollektivtrafikförsörjda med större knutpunkter och nya stadsdelar. Detta kommer ha en positiv inverkan på staden i stort och kan bidra till ökad hållbar tillgänglighet och minskad segregation.

Av kommunfullmäktiges Budget för 2021 framgår att staden har som mål att Stockholm ska vara en fossilbränslefri och klimatpositiv stad 2040. Infrastruktur och samhällsplanering måste utformas för att gynna klimatsmart resande i form av kollektivtrafik, cykelbanor och transportsnåla resmönster.

FUT genomför kontinuerliga avstämningar med staden genom presentation i ramavtalets styrelse, projektets delprojektstyrelse och genom arbetsmöten med representanter från de tekniska förvaltningarna. Kontoren kan därmed lämna synpunkter under projektets gång.

Kontoren är positiva till att FUT kommer att göra en kostnadsuppskattning för de korridorer och stationsområden som redovisas i lokaliseringsutredningen. Kontoren vill framhålla vikten av att FUT tidigt genomför uppdaterade succesivkalkyler som redovisar projektets kostnader. Projektet är komplicerat och ska pågå under lång tid, det berör många parter och platser vilket innebär både kända och okända risker. Kostnadskalkylen behöver analyseras och ta höjd för dessa samtidigt som det är en förutsättning för samarbetsprojektet att budgeten kan hållas.

Sverigeförhandlingen innebär bland annat att staden ska bidra med ett stort antal bostäder inom tunnelbanans influensområde. Därutöver planerar staden även för arbetsplatser i söderort (i enlighet med översiktsplanen och stadens budget). Kollektivtrafiken

är mycket viktig för att företag ska expandera sina verksamheter utanför stadens mest centrala delar och attrahera arbetskraft. En ny tunnelbanelinje mellan Fridhemsplan och Älvsjö kommer att stärka möjligheterna att tillskapa fler arbetsplatser i söderort vilket är mycket positivt. Tunnelbanans framtida linjedragning bör därmed ligga där den ger störst resenärsnytta för hela trafiksystemet. Stationernas placering ska försörja nya och täta statsmiljöer, möjliggöra förtätning av befintliga områden samt minska isoleringen av socialt utsatta områden.

Kontoren anser att stationernas placering bör eftersträva maximal byteskapacitet med annan kollektivtrafik samt även bra byten till cykel. Lokalisering av uppgångar måste ta hänsyn till både befintliga områden och till framtida målpunkter. Vidare är det viktigt att stationsentréer anpassas till gaturummet ur ett trafikperspektiv. Entréerna behöver anpassas till stadens befintliga gator, gång- och cykelbanor och trygghets- och säkerhetsperspektivet behöver analyseras. Detta gäller både permanent placering och under byggnationen. Kontoren vill också lyfta fram att tunnelbanans nya stationer måste planeras så att de blir lätta att använda för alla, inklusive äldre, yngre och personer med funktionsnedsättning.

Kontoren vill lyfta fram att ytterligare en bedömningsgrund för lokaliseringen är att beakta och beskriva hur depåbehov, depåanslutningar och underhåll kan lösas.

Då staden ska bygga bostäder i anslutning till planerad tunnelbana anser kontoren att det är viktigt att genomförandeperspektivet tas med tidigt i processen. Här behövs ett nära samarbete mellan staden och FUT. Genomförandeplaneringen omfattar både plantekniska, tekniska och avtalsmässiga aspekter för framtagande av en så realistisk tidplan som möjligt samt framtagande av utbyggnadsordning som på bästa sätt synkroniserar med stadens andra projekt så att suboptimering undviks. För vissa av de pågående stadsutvecklingsprojekten, så som Årstafältet, har staden kommit långt i planeringen och genomförandet har inletts i vissa delar. Kontoren anser därför att stationsplaceringar i dessa lägen behöver beakta stadsutvecklingsplanerna som befintlig miljö. Tidplan och kostnads kalkyl för tunnelbaneutbyggnaden behövs därför så tidigt som möjligt. Eventuella förseningar kan medföra påverkan och kostnadsökningar för andra aktörer, inklusive staden, samt påverka färdigställande av stadsutvecklingsprojekt. Kontoren förstår att tidplan och kostnads kalkyl kommer att uppdateras kontinuerligt och önskar transparens i detta arbete.

Hos FUT och staden finns stor gemensam kunskap upparbetad från Stockholmsöverenskommelsen vad gäller samarbetsformer, tidplan, undersökningar och kostnader från planerings- och genomförandeskedet. Kontoren anser därför att goda exempel, erfarenheter och nyckeltal från det arbetet ska tas tillvara och användas i arbetet med tunnelbanan till Älvsjö, där det är tillämpligt.

Kontoren vill lyfta fram att det vid val av lokalisering av tunnelsystem med tillhörande tunnlar för uttag av sprängmassor är viktigt att i tidigt skede beakta hantering och transporter av bergmassor. Det är viktigt att planera för en cirkulär hantering av bergmassor så att de kan återanvändas. Det är bra att redan i tidigt skede beakta möjligheterna att utnyttja båt- och/eller tågtransporter. Vidare önskar kontoren att möjligheterna att nyttja befintlig infrastruktur utreds för byggande och underhåll genom att bland annat nyttja tunnlar som använts i tidigare infrastrukturprojekt.

Kontoren vill peka på att det ur trafiksynpunkt är viktigt att studera lämpliga platser att anlägga arbetsområden. Arbetsområdena liksom byggtrafiken till och från arbetsområdena ska, i möjligaste mån, inte påverka framkomligheten och trafiksäkerheten på stadens befintliga gator, vägar, gång- och cykelbanor. Vid planering av byggtransporter och etableringsområden måste hänsyn tas till bland annat berörda skolor, förskolor och lekplatser. Det är angeläget att det görs studier av hur barns miljöer påverkas under byggtiden.

Vidare anser kontoren att tunneldragningen bör baseras på en minimal påverkan på stadens ekosystemtjänster (natur- och rekreationsområden). Tunnelsträckningen bör också ta hänsyn till geologiska aspekter och placeras så att kemisk injektering med mer kan undvikas. Lokalisering av spår, stationslägen samt tillhörande infrastruktur som exempelvis strömförsörjning bör samtidigt beakta framtida klimatförändringar till exempel skyfall. Vid lokalisering av till exempel brandgas- och ventilationsanläggningar anser kontoren att det är viktigt att stadens luft- och ljudkvalitet i marknivå inte påverkas negativt. Ambitionen ska vara att rening av tunnelvatten inte kommer i konflikt med miljö kvalitetsnormer för sjöar och vattendrag.

Många stockholmarnas vardag kommer att påverkas av planerad tunnelbaneutbyggnad och därför anser kontoren att det är viktigt att i genomförandeplaneringen också tar hänsyn till naturmark och parker i det berörda området. Några exempel på viktiga områden



med känsliga och värdefulla miljöer är Solbergaskogen, längs Norr Mälarstrand, Råambshovsparken, Smeduddsbadet, Långholmen, Tanto, Reimersholme, Årstavikens strandpromenad och parkleken Backen i Östberga.

Som svar på remissen ”Samråd tunnelbana till Älvsjö” hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, trafikkontorets, Södermalms stadsdelsförvaltnings, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings, Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltnings och Kungsholmens stadsdelsförvaltnings gemensamma tjänsteutlåtande.

Magdalena Bosson  
Stadsdirektör

Johan Castwall  
Förvaltningschef  
Exploateringskontoret

Anette Scheibe Lorentzi  
Förvaltningschef  
Stadsbyggnadskontoret

Anna Hadenius  
Förvaltningschef  
Miljöförvaltningen

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef  
Trafikkontoret

Ann-Christine Jenvén  
Stadsdelsdirektör  
Södermalms  
stadsdelsförvaltning

Anders Carstorp  
Stadsdelsdirektör  
Enskede-Årsta-Vantörs  
stadsdelsförvaltning

Gunilla Davidsson  
Stadsdelsdirektör  
Hägersten-Älvsjös  
stadsdelsförvaltning

Ann-Christine Hansson  
Stadsdelsdirektör  
Kungsholmens  
stadsdelsförvaltning

## Digitala signaturer

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

<b>Namn</b>	<b>Datum</b>
GUNILLA, GLANTZ	2020-12-21
Anette, Scheibe Lorentzi	2020-12-18
Ann-Christine, Jenvén	2020-12-18
Magdalena, Bosson	2020-12-18
ANN-CHRISTINE, HANSSON	2020-12-18
Anders, Carstorp	2020-12-18
Anna Helena, Hadenius	2020-12-18
Gunilla, Davidsson	2020-12-18
Johan, Castwall	2020-12-18

## Digitala signaturer

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

<b>Namn</b>	<b>Datum</b>
Jan Christian,Clemens	2021-07-05
GUNILLA,GLANTZ	2021-07-06
Johan,Castwall	2021-07-05
Magdalena,Bosson	2021-07-05
Gunilla,Davidsson	2021-07-05
Anna Helena,Hadenius	2021-07-06
Jeanette,Holmqvist	2021-07-06
Snorre Kristen William,Berglund	2021-07-05
Anette,Scheibe Lorentzi	2021-07-05
ANN-CHRISTINE,HANSSON	2021-07-05