

PM Rotel I (Dnr KS 2021/790)

Samråd ny tunnelbana till Älvsjö

Remiss från Region Stockholm

Remisstid den 31 augusti 2021

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

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

Föredragande borgarrådet Anna König Jerlmyr anför följande.

Ärendet

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. 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 lokaliseringstudier 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.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd och Stockholms Stadshus AB. Remissinstanserna har inkommit med ett gemensamt svar.

Förvaltningarna betonar bland annat att projektet måste utformas och anläggas på ett kostnadseffektivt sätt.

Mina synpunkter

Stockholm är en ständigt växande stad och för att göra vår stad än mer attraktiv där fler ska kunna leva på ett bekvämt sätt som underlättar vardagen är detta ett steg i rätt riktning. Utbyggnad av tunnelbanan är i linje med Sverigeförhandlingens ramavtal 6

och dessutom en del av kommunfullmäktiges budget för 2021 mål om att infrastruktur och samhällsplanering ska utformas för att gynna transportsnåla resmönster, såsom kollektivtrafik.

Vidare genomför FUT kontinuerliga avstämningar med staden genom att hålla arbetsmöten om tunnelbaneutbygganden där representanter från de tekniska förvaltningarna deltar. Genom detta kan staden lämna synpunkter under projektets gång.

Avseende denna remiss kan konstateras att tunnelbaneprojektets ekonomi är av stor vikt och innebär att projektets kostnadskalkyl måste hålla sig inom ramen för Sverigeförhandlingens avtal. [Ramavtalsstyrelsen för Sverigeförhandlingens 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. Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Södermalms stadsdelsförvaltning, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning och Kungsholmens stadsdelsförvaltning och Mässfastigheter i Stockholm AB 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. De ekonomiska aspekterna måste analyseras vid val av linjesträckning, så att störst ekonomisk nytta och funktionalitet kan uppnås inom den givna 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. Som vägledning inför framtida ställningstaganden är samhällsekonomiska beräkningar av ytterligare stationslägen ett viktigt kunskapsunderlag. Det är viktigt att stationslägen inte omöjliggör en förlängning eller ytterligare stationer i framtiden och att stadsmässiga kvaliteter beaktas.

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).

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

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.

Vidare vill jag från stadens sida också framföra att tunnelbanans genomförande kommer att påverka stockholmarnas vardag under en lång 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.

I övrigt hänvisar jag till vad som sägs i förvaltningarnas gemensamma tjänsteutlåtande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

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

Stockholm den 25 augusti 2021

ANNA KÖNIG JERLMYR

Bilagor

1. Samrådsbroschyr Tunnelbana till Älvsjö Samråd 2 juni 2021
2. Samrådsunderlag inför beslut om betydande miljöpåverkan

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Karin Wanngård, Jan Valeskog, Emilia Bjuggren och Kadir Kasirga (alla S) enligt följande.

Det är mycket oklart varför en östlig dragning av tunnelbanan föreslås och presenteras på detta sätt från regionens sida. Förutsättningarna för dragningen är sedan länge väl utredd och även väl förhandlad med statliga företrädare. Enda orsaken vi kan se till initiativet är att hitta vägar att kunna spara investeringsmedel utan större hänsyn till regional utvecklingsplan och den översiktsplan som Stockholms stad beslutat. Det är i sådana fall uppseendeväckande att de blågröna i regionen inte öppet uttalar att de har sådana ambitioner eller planer i aktuellt remissunderlag.

År 2014, innan Sverigeförhandlingen startade, genomförde Stockholms stad och Stockholms läns landsting omfattande studier av alternativa spårlösningar både ovan och under jord. Syftet var att komma fram till vilka lösningar som hade bäst samhällsekonomisk nytta. Inte minst resandeströmmarna, överflyttning från bil till kollektivtrafik och annan miljönytta var viktiga parametrar. Samtliga spåralternativ ovan jord föll bort liksom flera dragningar i tunnel. Sträckan Fridhemsplan-Älvsjö med möjlig fortsatt förlängning var tydligt det projekt med störst relativ samhällsnytta.

Även utifrån arbetet med Stockholms stads översiktsplan, som senare beslutades av kommunfullmäktige i Stockholm, var denna spårdragning att föredra. Det som också påverkade valet var antalet bostäder som olika spårdragningar hade potential att bidra till. Sträckan Fridhemsplan-Älvsjö möjliggjorde flest antal nya bostäder vilket staten hade som avgörande kriterium i förhandlingarna för att medfinansiera projektet.

I ärendet redovisas flera skäl för att den västliga dragningen är att föredra. Det hade dock varit bra om de viktiga frågorna om bästa samhällsnytta, störst bostadspotential liksom inverkan utifrån stadens översiktsplan hade varit mer utvecklat i remissvaret.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande gjordes av Karin Wanngård, Jan Valeskog och Emilia Bjuggren (alla S) med hänvisning till Socialdemokraternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ersättarytrande gjordes av Lisa Palm (Fi) med hänvisning till Socialdemokraternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

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. 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.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd och Stockholms Stadshus AB. Remissinstanserna har inkommit med ett gemensamt svar.

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

**Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltnings, Kungsholmens stadsdelsförvaltnings, Södermalms stadsdelsförvaltnings och Mässfastigheter i Stockholm AB:s tjänst-
utlåtande daterat den 5 juli 2021 har i huvudsak följande lydelse.**

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Södermalms stadsdelsförvaltning, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning och Kungsholmens stadsdelsförvaltning och Mässfastigheter 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 linjestreckning, 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, arbetstunnlar, 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 lång 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 tunnelbanetraffiken. 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 tillämpligt.

Utöver kontorens synpunkter i detta yttrande så kvarstår tidigare framförda samrådsynpunkter 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 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.