

Stadsledningskontoret	Dnr KS 2023/254
Exploateringskontoret	Dnr E2023-00710
Stadsbyggnadskontoret	Dnr:2023-02906
Miljöförvaltningen	Dnr:2023-4088
Trafikkontoret	Dnr T2023-00534
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning	Dnr: EÄV:2023/209
Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning	Dnr: HÄ 2023/118
Kungsholmens stadsdelsförvaltning	Dnr: KUNG2023/78
Idrottsförvaltningen	Dnr:1.6/2023/961
Stockholm Stadshus AB	Dnr: SSAB2023/25

Handläggare

Stadsledningskontoret
Cecilia Mårtensson
Telefon: 08-50829335

Till

Kommunstyrelsen

Exploateringskontoret
Helena Insulander
Telefon: 08-508 265 13

Stadsbyggnadskontoret
Jenny Kihlberg
Telefon: 08-508 273 79

Miljöförvaltningen
Stefan Troëng
Telefon: 08-508 289 38

Trafikkontoret
Pierre Savard
Telefon: 08-508 262 41

Enskede-Årsta-Vantörs
stadsdelsförvaltning
Eskil Sverkersson
Telefon: 08-508 140 20

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

Kungsholmens stadsdelsförvaltning
Leila Massih
Telefon: 08-508 093 06

Idrottsförvaltningen
Ruben Wennberg
Telefon: 08-508 276 03

Stockholm Stadshus AB
Johanna Magnusson
Telefon: 08-508 297 62

Samråd om ny tunnelbana till Älvsjö - Arbetstunnlar, arbetsområden samt lokalisering av ny depå

Remiss från Region Stockholm

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen *Tunnelbana till Älvsjö - Arbetstunnlar, arbetsområden samt lokalisering av ny depå* hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, trafikkontorets, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings, Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltnings, Kungsholmens stadsdelsförvaltnings, idrottsförvaltningens och Stockholms Stadshus ABs tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Region Stockholm har remitterat Tunnelbanan till Älvsjö samråd om arbetsområden, arbetstunnlar och lokalisering av depå bland annat till Stockholms stad för besvarande.

Tunnelbanelinjen Älvsjö - Fridhemsplan ska bli åtta kilometer lång med sex stationer: Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberget, Årstafältet, Östberga och Älvsjö. För att kunna bygga tunnelbanelinjen krävs arbetsområden och arbetstunnlar. I detta samråd redovisas flera olika alternativ för arbetstunnlar med tillhörande etableringsytor samt ett utredningsområde för en depå. Val av vilka arbetstunnlar som kommer att byggas samt vilket depåläge som blir aktuellt kommer att beslutas i ett senare skede av planeringen och ska redovisas vid kommande samråd.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltning, Kungsholmens stadsdelsförvaltning, idrottsförvaltningen och Stockholms stadshus 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 budget.

Stadens åtagande i Ramavtal 6 omfattar 49 000 bostäder varav 48 500 är kopplade till Älvsjögrenen. För att staden ska kunna uppnå avtalat bostadsmål behöver arbetstunnlar, etableringsytor och eventuella vertikalschakt samordnas med stadens planerade utveckling. Kontoren anser att en dialog är nödvändig gällande arbetsytornas storlek och hur de kan ändras över tid. En gemensam planering med gemensamma tidplaner måste tas fram i ett tidigt skede för att samtliga åtaganden i Ramavtal 6 ska kunna förverkligas.

Tunnelbaneutbyggnadens genomförande kommer att påverka stockholmarnas vardag under en lång tid varför det är angeläget att i byggskedet planera utifrån ett hälso-, trygghets-, tillgänglighets-, framkomlighets- och säkerhetsperspektiv avseende allmänhetens användning av gator, publika ytor och rekreationsområden.

Gällande placering av Depå anser kontoren att det inte är möjligt att redan nu avfärda möjligheten att utveckla någon av de befintliga depåerna i staden och önskar att detta alternativ utreds mer. Om en ny depå är det enda alternativet behöver platsen för denna utses och planeras tillsammans med staden.

Vidare är en uttalad målsättning i byggandet av infrastruktur att minska utsläppen av växthusgaser, både vid drift men också vid själva byggnationen. Vid val av lokalisering av arbetstunnlar med mer bör hänsyn tas till faktorer som bidrar till utsläpp av växthusgaser.

Bakgrund

Region Stockholm har remitterat *Tunnelbanan till Älvsjö samråd om arbetsområden, arbetstunnlar och lokalisering av depå* 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 drivs av Regionen med medverkan från bland annat Stockholms stad. Finansieringen av projektet sker via projektmedel, som är de medel som parterna i uppgörelsen förbundit sig att tillskjuta för genomförandet av projektet.

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (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.

Staden har vid tre tidigare samråd yttrat sig om tunnelbanan till Älvsjö 2020-12-07 (Dnr KS2020-1506), 2021-07-05 (Dnr KS2021/790) och 2022-09-21 (Dnr KS2022/714).

Ärendets beredning

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

Ärendet

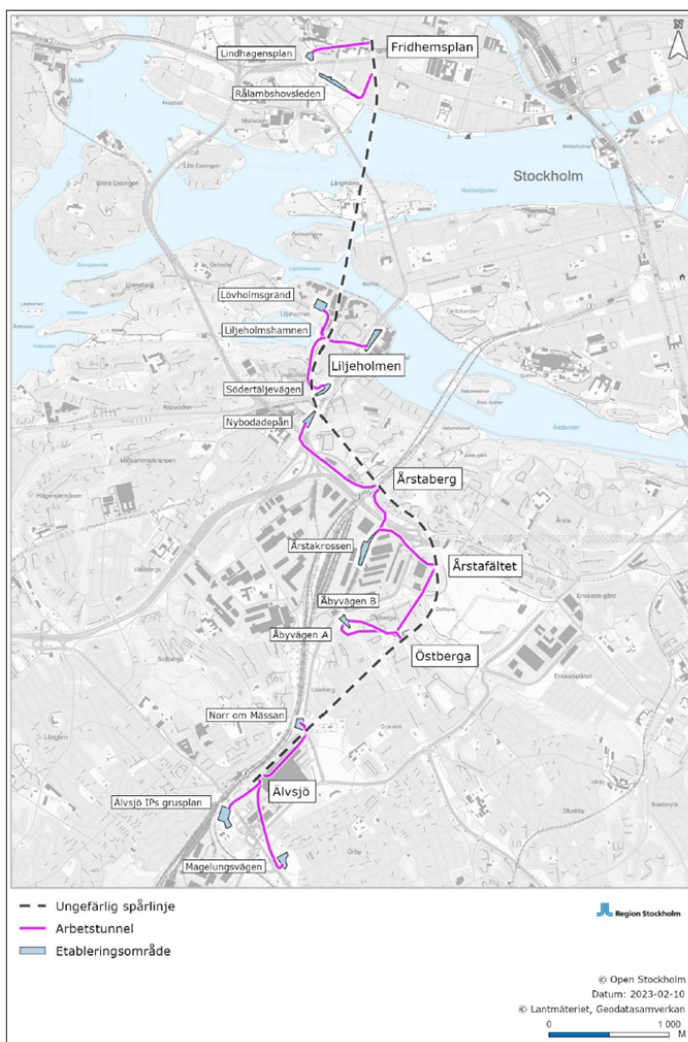
Syftet med samrådet är att samla in kunskap och synpunkter om lokalisering av arbetstunnlar och en ny depå. Beslut om hur många arbetstunnlar som ska byggas och vilket depåläge som blir aktuellt kommer att fattas i ett senare skede och redovisas vid kommande samråd.

Flera utredningar pågår kring hur projektet ska genomföras. Projektet har idag som inriktning att genomföra huvudtunnelarna med tunnelborrmaskin (TBM) som tunneldrivningsmetod. Arbetstunnlar och stationer ska byggas med borrhning och sprängning. Val av tunneldrivningsteknik påverkar behovet och placering av arbetstunnlar och etableringsytor. Projektet utreder nu även möjligheten att placera etableringsytor i omedelbar anslutning till de vertikala hisschaft som ska leda ner till stationerna.

Arbetstunnelarna används under byggskedet för att bygga spårtunnlar och stationer samt för att driva spårtunnelsträckningarna mellan stationerna. Arbetstunnelarna vid Fridhemsplan samt Liljeholmen förutsätts bli permanenta. Om kommande utredningar visar behov och möjlighet för någon ytterligare av arbetstunnelarna att bli permanent kommer detta redovisas i kommande samråd.

Under byggskedet kommer mark och utrymmen tas i anspråk som etableringsytor vid och i närheten av tunnelpåslag. Etableringsytor för arbetstunnlar har generellt sett behov av en storlek på minst 4 000 kvadratmeter.

Kartan visar de planerade stationerna med studerade arbetstunnlar och tillhörande etableringsytor, olika alternativ finns vid varje station.



För station Fridhemsplan har två alternativa lokaliseringar av arbetstunnlar med tillhörande etableringsytor studerats, en vid Lindhagensplan samt en vid Rålambshovsleden.

För station Liljeholmen har tre alternativa lokaliseringar av arbetstunnlar med tillhörande etableringsytor studerats, vid Lövholmsgränd, vid Liljeholmshamnen och vid Södertäljevägen.

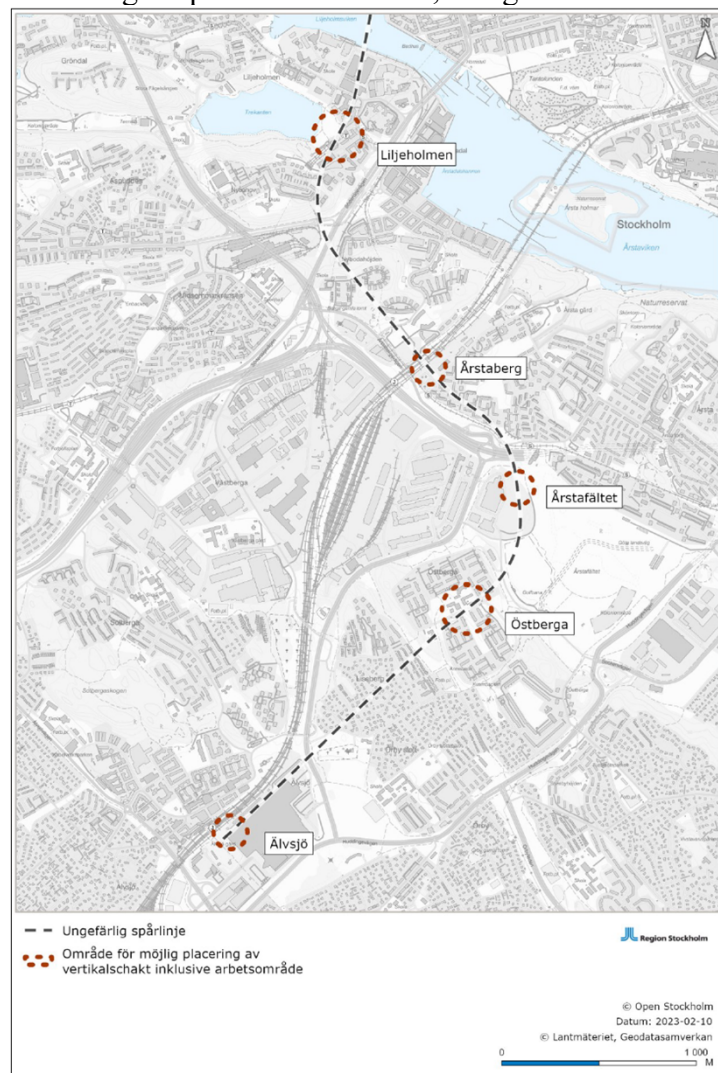
För station Årstaberg har två alternativa lokaliseringar av arbetstunnlar med tillhörande etableringsytor studerats, vid Nybodadepån och vid Årstakrossen. Alternativet vid Årstakrossen kan även komma att användas för station Årstafältet.

För station Årstafältet har två alternativa lokaliseringar av arbetstunnlar med tillhörande etableringsytor studerats, vid Åbyvägen och vid Årstakrossen. För båda alternativen gäller att ingående etableringsyta och del av tunnel kommer att samdisponeras med alternativ för stationerna Östberga och Årstaberg. En annan möjlighet är att station Årstafältet byggs via spårtunneln istället för via arbetstunneln.

För station Östberga har två alternativa lokaliseringar av arbetstunnlar med tillhörande etableringsytor studerats, båda vid Åbyvägen. Ena alternativet kan även komma att användas för station Årstafältet.

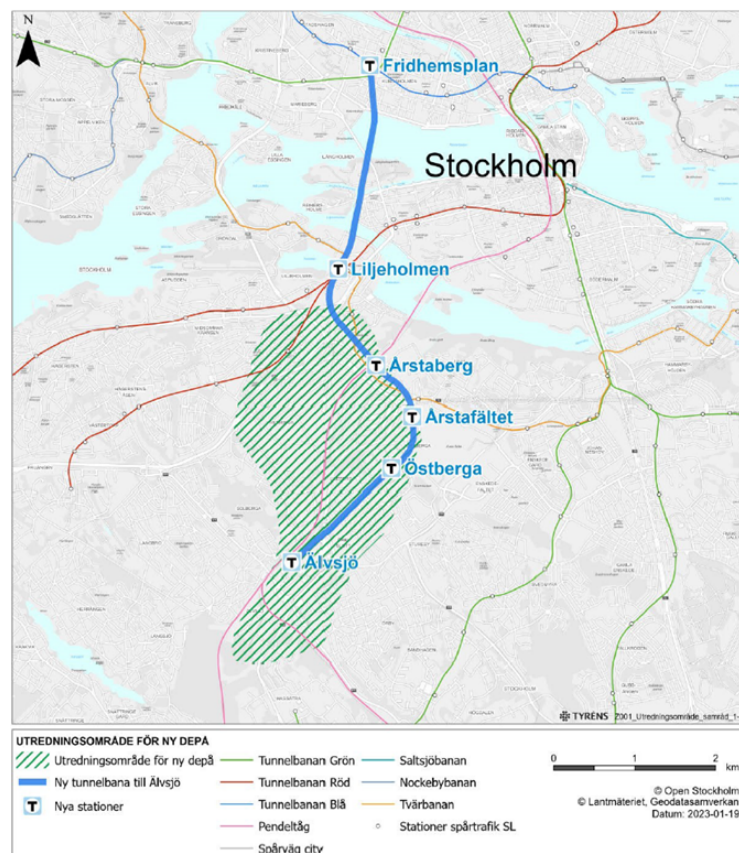
För station Älvsjö har tre alternativa lokaliseringar av arbetstunnlar med tillhörande etableringsytor studerats, vid Magelungsvägen, på grusplanen vid Älvsjö IP och norr om mässan.

Vid val av tunnelbormaskin som produktionsmetod så kommer färre arbetstunnlar behövas men större etableringsytor i direkt anslutning till planerade stationer, se figur nedan.



Områden som utreds för möjlig placering av vertikalschakt i Liljeholmen, Årstaberget, Årstafältet, Östberga och Älvsjö.

Pågående lokaliseringsutredning för depå ser över möjligheterna att bygga en ny depå i huvudsak inom utredningsområdet som redovisas i figuren nedan. Inom utredningsområdet kommer flera olika lokaliseringar och utformningar för en ny depå att tas fram. Det slutliga valet av depå kommer att behöva ta markanspråk i en mindre del av utredningsområdet. Exakt hur stort markanspråket blir beror på hur depån slutligen utformas och vilka delar som placeras ovan mark respektive under mark.



Utredningsområde för en ny depå.

Synpunkter och förslag

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

Vad avser de kompletteringar och förändringar som skett sedan tidigare samråd har kontoren följande synpunkter.

Tunnelbaneutbyggnadens genomförande kommer att påverka stockholmarnas vardag under en lång tid varför det är angeläget att i byggskedet planera utifrån ett hälso-, trygghets-, tillgänglighets-, framkomlighets- och säkerhetsperspektiv avseende allmänhetens användning av gator, publika ytor och rekreationsområden.

För att staden ska ha möjlighet att uppnå avtalat bostadsmål inom Sverigeförhandlingen behöver arbetstunnlar och etableringsytor samordnas med stadens planerade utveckling. Kontoren önskar se detaljerade tidplaner för när de olika ytorna för etablering, arbetstunnlar och eventuella vertikalschakt behöver användas för tunnelbaneutbyggnaden. En dialog önskas gällande arbetsytornas storlek och hur de kan minskas över tid, i takt med att vissa arbeten färdigställs. En gemensam planering med gemensamma tidplaner måste tas fram i ett tidigt skede mellan FUT och stadens projekt.

Inför val av arbetstunnlarnas placering är det viktigt att veta om arbetstunneln även ska nyttjas i driftsskedet för tunnelbanan. Det är också viktigt att arbetstunnlarna inte innebär några begränsningar för vad som kan byggas ovanpå dem. Kontoren önskar en beskrivning av hur en arbetstunnel som inte används permanent avses återställas.

Grundläggningen för befintlig bebyggelse kan påverkas om till exempel grundvattennivåer sänks med sättningar som följd. Där etableringar och arbetstunnlar berör kulturhistoriskt värdefull bebyggelse kan det behövas inventeringar och mätningar för eventuella sprickbildningar i byggnader.

För station Fridhemsplan har båda alternativen av arbetstunnlar komplexa förutsättningar. Projektområdet och båda etableringsalternativen ligger i en del av Kungsholmen som är mycket tätbebyggd med många bostäder och andra känsliga verksamheter såsom skolor, förskolor, sjukhus och viktiga rekreationsområden. Det finns också höga kultur- och naturvärden i området, bland annat längs Norr Mälarstrand och i Rålambshovsparken. Utifrån ett långsiktigt perspektiv och att arbetstunneln vid Fridhemsplan blir permanent, så förordar kontoren läget vid Lindhagensplan som inte bedöms ge lika stor negativ påverkan på bebyggelse, stads- och gaturum samt kulturmiljö.

Vid en inventering av bensinstationer i Stockholms stad framgår dock att bensinstationen vid Lindhagensplan är viktig att ha kvar. En tillfällig flytt under byggtiden är därmed Regionens ansvar.

Under ett genomförande av alternativ Lindhagensplan föreslår Regionen att antalet körfält i cirkulationsplatsen begränsas. Kontoren anser att utgångspunkten för tunnelbanans arbete bör vara att avstängningar bara ska vara aktuella vid transporter av dispensfordon och att antalet körfält inte begränsas.

Placeras arbetstunneln vid Rålambshovsleden är det viktigt att framkomligheten längs leden säkras, att gång- och cykeltrafik inte påverkas negativt samt att tillgängligheten till Rålambshovsparken fortsatt är trafiksäker och god. Rålambshovsparken är ett viktigt rekreativt område dit många förskolor, skolor och besökare tar sig regelbundet. Det är även viktigt att trafiken på Norr Mälardalen inte påverkas negativt.

Alternativ Rålambshovsleden ligger inom riksintresse för kulturmiljövården, Stockholms innerstad. Det är viktigt att kulturmiljön så långt som möjligt bevaras. En etablering här skulle orsaka ett stort ingrepp under många år varför bevarandet av träd i slänten i direkt anslutning till arbetsområdet är viktigt. Den trädplanterade grässlänten framför bebyggelsen fungerar som en tydlig gräns och skydd mot trafiken.

Arbetstunneln vid Fridhemsplan planeras bli en servicetunnel i driftsskedet varför kontoren anser att det behövs ett särskilt förtydligande av hur tunnelpåslagen kan komma att se ut och hur detta påverkar stadsbilden och kulturmiljön, särskilt om arbetstunneln placeras vid Rålambshovsleden. Kan till exempel rampen till arbetstunneln överdäckas och vegetationen i slänten återskapas? En överdäckning bör i så fall ske redan under byggnadsskedet.

Många frågor återstår och behöver studeras djupare gällande de två alternativens påverkan på trafik, boende, allmän plats och vegetation varför det är svårt att göra en fullgod bedömning.

För station Liljeholmen förordar kontoren alternativet vid Södertäljevägen. Denna plats gör minst intrång i den täta stadsmiljön i avsnittet. En återanvändning av SVOA:s arbetsområde och tunnelmynning förordas. Dubbelnyttjande av befintlig tunnelmynning ger också minst ingrepp i naturmiljön. Kontoren vill inte att den trädbevuxna kullen plansprängs, varför andra alternativ behöver utredas av FUT.

Om det är aktuellt att ta delar av vägytan på Söderäljevägen i anspråk så måste det utredas noggrant av FUT så att framkomligheten längs vägen säkras för gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och övrig motorfordonstrafik. Alternativ Södertäljevägen är också det alternativ som är mest lämpligt med tanke på stadens planerade renovering av Liljeholmsbroarna inklusive ombyggnad av vägsträckan söder om broarna.

För alternativ Södertäljevägen är det viktigt att befintlig trafik och arbetet med arbetstunneln samordnas med stadens planerade exploatering. Vidare måste tillfälliga trafiklösningar för Södertäljevägen studeras noggrant för att minimera störningarna för trafiken längs Södertäljevägen.

Alternativ Södertäljevägen innebär att naturvärden påverkas negativt framför allt med avseende på områdets funktion som ekologiskt särskild betydelsefull spridningszon inom Stockholms gröna infrastruktur. Flera observationer av skyddsvärda och hotade arter har gjorts inom området. En placering av arbetstunneln måste ta hänsyn till och anpassas efter de höga naturvärden som finns, särskilt med avseende på områdets funktion som del i ekologisk spridningszon. Skyddet av dessa naturvärden måste ha hög prioritet vid projektets genomförande och andra ytor kan behöva avsättas för kompensation och förstärkningsåtgärder.

Alternativ Lövholmsgränd innebär att tidplanen för ett planerat projekt med många berörda aktörer skulle påverkas så mycket att hela projektets fortlevnad riskeras. Vidare skulle samordningen under byggtiden med renoveringen av Liljeholmsbroarna bli komplicerad.

För alternativ Liljeholmshamnen innebär en etablering och arbetstunnel att möjligheterna för bostäder försämras genom att föreslagen tillfartsramp till tunnelpåslaget skulle gå genom bottenvåning och garageplan på två planerade kvarter. Ett tunnelpåslag under Södertäljevägen skulle även innebära svårigheter och ökade kostnader för ledningssamordning. Alternativ Liljeholmshamnen innebär dessutom komplicerad samordning med stadens planerade renovering av Liljeholmsbroarna. De i samrådet redovisade etableringsytorna skulle behöva justeras och en omfattande samordning mellan projektets genomförande utföras.

Det ska dock påpekas att alternativ Liljeholmshamnen vore positivt ur ett masshanteringsperspektiv, då transporter kan köras med båt.

För station Årstaberget har två alternativa arbetstunnlar föreslagits. Kontoren förordar Årstakrossen då inga naturvärden bedöms hotas

samt att arbetstunneln är kortare än det andra alternativet (Nybodadepån) vilket innebär mindre uttag av berg. Vid Årstakrossen pågår dock ett planarbete för en drivmedelsstation, projektet Godståget. Arbetstunneln behöver ta hänsyn till den planerade markanvändningen och inte förhindra framtida användning på platsen. Det är också viktigt att partihandelsområdet inte påverkas negativt eftersom det är utpekad som renodlat verksamhetsområde i stadens översiktsplan. Arbetstunneln behöver också samplaneras och beakta planerad bebyggelse vid Årstaberg.

En arbetstunnel vid Nybodadepån måste ta hänsyn till en ny platsgjuten stödmur och gata inom projekt Herbariet.

För station Årstafältet förordar kontoren läget vid Årstakrossen. Alternativet att nå stationen via spårtunnel är allra bäst ur miljösynpunkt då drivning av arbetstunnel i så fall utgår.

För station Östberga finns två alternativ, Åbyvägen A och Åbyvägen B, som båda innebär att arbetstunneln hamnar under planerad bebyggelse. Kontoren föredrar att tunnelns sträckning (i båda alternativen) justeras något så att den hamnar i glappet mellan kvarter C och D1, se bild nedan.



Kontoren förordar alternativ Åbyvägen A (med en något justerad dragning enligt ovan) då det innebär ett dubbelnyttjande av befintlig tunnelmynning och att naturmark kan sparas.

En längre arbetstunnel från Åbyvägen skulle orsaka störningar för fler boende i Östberga under byggtiden och kan innebära att fler boende får begränsade möjligheter att få borttillstånd för

bergvärme. Ett tunnelpåslag vid Åbyvägen B behöver studeras mer noggrant ur trafiksynpunkt.

Etableringsytan för både Åbyvägen A och B ligger i en lågpunkt. Regionen måste säkerställa att dagvatten och skyfall hanteras så att vatten inte rinner ut på Åbyvägen. Regionen behöver även ha ett återställningsprogram för att marken ska kunna infiltrera vatten efter att arbetena är avslutade.

Regionen måste samordna sina byggtransporter med eventuell byggtrafik till planerade exploateringar i Östberga. Det vore önskvärt att etableringsområdet flyttar något västerut så att parkvägen som kopplar samman med regionala cykelstråket utmed Åbyvägen kan fortsätta användas under byggtiden.

För station Älvsjö ser kontoren både för- och nackdelar med föreslagna alternativ för arbetstunnel.

Ur ett kultur- och miljöperspektiv är Älvsjö IP grusplan det bästa valet. Dels innebär alternativet inga betydande ingrepp i naturmiljö, dels innebär alternativet kortast arbetstunnel jämfört med övriga presenterade alternativ.

Däremot kommer förslaget med arbetstunnel på Älvsjö IP:s grusplan inverka negativt på idrottens förutsättningar i området. För att en sådan etablering kommer medföra påtagliga störningar för idrottsplatsen avseende tillgång till verksamhetsytan samt att byggnationen och dess transporter kommer påverka verksamheten på och tillgängligheten till intilliggande konstgräsplan. Gående och cyklister som berörs är i stor utsträckning barn, varför denna lokalisering är mindre lämplig och skulle ställa stora krav på Regionens planering och utformning av etableringsområdet.

Den föreslagna ytan norr om mässan, innehåller flera jätteekar med höga naturvärden som skulle gå förlorade. Alternativ Magelungsvägen är problematiskt för att ytan fyller en viktig funktion som skyfallsyta. Alternativ Magelungsvägen är också belägen vid en av stadens primära cykelstråk, som behöver vara öppet under hela byggtiden.

Stockholmsmässan är en viktig målpunkt i Älvsjö. Etableringarna, oavsett placering, riskerar få stor påverkan på Stockholmsmässans verksamheter samt dess besökare. Bulleralstrande arbeten bör, så långt det är möjligt, minimeras under mässans verksamma timmar. Tillfälliga trafiklösningar måste ha god trafiksäkerhet och tillgänglighet samt ta hänsyn till de stora flöden av besökare som mässan alstrar vi större evenemang. Om etableringar tar ytor i

anspråk som används som besöksparkering vid arrangemang på Stockholmsmässan bör dessa ytor, så långt det är möjligt, ersättas.

Oavsett placering av arbetstunnel är det viktigt att tunneln inte blir permanent eller innebär några begränsningar för framtida bebyggelse eftersom Älvsjö kommer att utvecklas med ett stort antal bostäder.

Gällande placering av depå anser kontoren att det inte är möjligt att redan nu avfärda möjligheten att utveckla någon av de befintliga depåerna. I samrådsunderlaget beskrivs att vissa delar av en depå måste placeras ovan mark med hänsyn till arbetsmiljö för personal som arbetar där. Bland annat beskrivs att parkeringsytor, klottersanering samt angöringsytor måste ske ovan mark. Kontoren anser att en så stor del av depån som möjligt bör förläggas under mark och anser att ovanstående ytor bör förläggas under mark.

Om en ny depå är det enda alternativet behöver platsen för denna utses och planeras tillsammans med staden. Det är viktigt att ta hänsyn till eventuella naturvärden, den omgivningspåverkan som depån kan ge upphov till i form av till exempel industribuller till närboende samt den miljöpåverkan under byggtiden. Beroende på val av plats anser kontoren att möjligheterna att kombinera en ny depå med bostads- och stadsutvecklingsprojekt behöver studeras.

Dagens Nybodadepå ligger synnerligen centralt i staden. Enligt Stockholms Översiktsplan har området mycket stora stadsutvecklingsmöjligheter, området är utpekad som *stadsutvecklingsområde omvandling*. Kontoren anser att FUT bör utreda om Nybodadepån kan överdäckas, eftersom den i delar ligger 10 till 20 meter under omkringliggande marknivå. Området kan bebyggas med cirka 2 000 nya bostäder, verksamheter, parker, gator och service. Detta kan eventuellt kombineras med en utökning av depån under mark.

I övrigt kvarstår tidigare framförda samrådssynpunkter i stadens remissvar daterat 2020-12-07, Dnr KS2020-1506, och remissvar daterat 2021-07-05, Dnr KS2021/790.

Som svar på remissen *Tunnelbana till Älvsjö - Arbetstunnlar, arbetsområden samt lokalisering av ny depå* hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, trafikkontorets, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings, Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltnings, Kungsholmens stadsdelsförvaltnings och Stockholms stadshus ABs gemensamma tjänsteutlåtande.

Fredrik Jurdell
Stadsdirektör

Monica Joelsson
Tf. förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret
Gunilla Glantz
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Ann-Christine Hansson
Stadsdelsdirektör
Kungsholmens
stadsdelsförvaltning
Marina Högländ
Förvaltningschef
Idrottsförvaltningen

Thomas Andersson
Förvaltningschef
Exploateringskontoret
Anna Hadenius
Förvaltningschef
Miljöförvaltningen
Anders Carstorp
Förvaltningschef
Enskede-Årsta-Vantörs
stadsdelsförvaltning
Lars Wennberg
Tf. stadsdelsdirektör
Hägersten-Älvsjös
stadsdelsförvaltning

Digitala signaturer

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

Namn	Datum
Anders Lennart,Carstorp	2023-04-03
Lars-Gunnar,Wennberg	2023-03-31
Monika Kristina,Vestlund	2023-03-31
Britta Marina,Högländ	2023-03-31
Carl Fredrik Verner,Jurdell	2023-03-31
Ann-Christine Maria,Hansson	2023-03-31
Anna Helena,Hadenius	2023-03-31
Gunilla Elisabeth,Glantz	2023-04-03
Anders Thomas,Andersson	2023-03-31