

Stadsledningskontoret	Dnr KS 2024/654
Exploateringskontoret	Dnr E2024-01942
Stadsbyggnadskontoret	Dnr 2024-08074
Miljöförvaltningen	Dnr 2024-12995
Trafikkontoret	Dnr T2024-01570-1
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning	Dnr EÅV2024/454
Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning	Dnr HÅ2024/377
Kungsholmens stadsdelsförvaltning	Dnr KUNG2024/258
Södermalm stadsdelsförvaltning	Dnr SÖD2024/663
Kulturförvaltningen	Dnr KUL2024/842
Idrottsförvaltningen	Dnr IDF2024/1853
Fastighetskontoret	Dnr FSK2024/454
Stockholm Stadshus AB	Dnr SSAB2024/113

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
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
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

Samråd om ny tunnelbana till Älvsjö

Remiss från Region Stockholm

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen *Samråd om ny tunnelbana till Älvsjö*, hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, trafikkontorets, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings, Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltnings, Kungsholmens stadsdelsförvaltnings, Södermalms stadsdelsförvaltnings, kulturförvaltningens, idrottsförvaltningens, fastighetskontorets och Stockholms Stadshus ABs gemensamma tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Region Stockholm har remitterat *Tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö* bland annat till Stockholms Stad för besvarande.

Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan ingår i *Sverigeförhandlingen, Ramavtal 6 – Storstad Stockholm*. Projektet tunnelbanan Älvsjö-Fridhemsplan drivs av Region Stockholm, genom förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) med medverkan från Stockholms stad.

Den nya gula tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö ska binda ihop centrala och södra Stockholm och den får sex stationer Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberget, Årstafältet, Östbergahöjden och Älvsjö. Linjen behöver även en ny depå som föreslås ligga i Älvsjö industriområde. Ovan markytan kommer anläggningen främst bestå av stationsuppgångar och byggnader för ventilation.

Samrådet omfattar järnvägsplan, depå, detaljplan och tillståndsansökan enligt miljöbalken. Syftet med samrådet är att ge information och få in synpunkter på pågående arbete med lokalisering och utformning av tunnelbanan.

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

Kontoren är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6 och kommunfullmäktiges budget 2024. Tunnelbanan bidrar till ett mer robust kollektivtrafiksystem, binder samman staden, bidrar till hållbar tillgänglighet, minskad segregation och stärker näringslivets utveckling.

Kontoren vill understryka vikten av att pågående samarbetet och nära dialog mellan staden och FUT fortsätter. Tunnelbaneutbyggnaden och kommande exploateringar måste samordna sin produktionsplanering för ett effektivt genomförande. FUT behöver också planera för att skapa en bra integrering av stationerna i kommande bostadskvarter.

Utbyggnaden kommer att ta lång tid och det är särskilt viktigt att hänsyn tas till de som berörs till exempel boende, känsliga verksamheter som skolor, förskolor och sjukhus samt näringsidkare, byggherrar och idrottsföreningar. Det handlar till exempel om särskilda hänsyn vid utformning, gestaltning och användning av tillfälliga ytor och etableringsområden, permanenta markanspråk, permanenta anläggningar (till exempel luftutbytes- och brandgasschakt), begräsning av buller, hänsyn till natur- och kultur samt träd, begränsad störning för idrottsplatser, tillgänglighet och framkomlighet för boende, näringsliv och oskyddade trafikanter med mer.

Kontoren anser att det är positivt att FUT valt att gå vidare med arbets- och servicetunnel vid Lindhagensplan då den bedöms ge minst negativa effekter.

Kontoren vill lyfta fram att stationerna behöver planeras för att nå bästa resenärsnytta och tillgänglighet i förhållande till befintlig och planerad bebyggelse. Föreslagen utformning av biljetthallen för Älvsjö bedöms ge otrygga miljöer omkring stationen och en komplicerad angöring med fordon. Kontoren anser att en lägre biljetthall, i parkens nivå, kan skapa en större tillgänglighet, attraktivitet och trygghet och för resenärerna.

Samrådsunderlaget gällande depån i Älvsjö är bristfälligt och ytterligare underlag behövs. Kontoren och FUT måste fortsatt föra en dialog om depåns utformning så den inte påverkar planerad utveckling av området negativt. Placeras depån på mark som innebär intrång och eller expropriering av befintliga tomträtter kommer staden inte ha möjlighet att finansiera detta.

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 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 tunnelbanan Älvsjö-Fridhemsplan drivs av Region Stockholm 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.

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) genomför kontinuerliga avstämningar med staden genom att hålla arbetsmöten om tunnelbaneutbyggnaden där representanter från de tekniska förvaltningarna deltar. Kontoren kan därmed lämna synpunkter under projektets gång.

Staden har vid sex 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 (Dnr KS 2023/256), 2023-11-29 (Dnr KS2023/965) och 2024-01-17 (Dnr KS2023/1269).

Ärendets beredning

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

Ärendet

Region Stockholm har remitterat *Samråd om ny tunnelbana till Älvsjö* bland annat till Stockholms Stad för besvarande.

Den nya gula tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö ska binda ihop centrala och södra Stockholm, ger nya resmöjligheter och avlastar T-centralen och tunnelbanans röda linje. Gula linjen får sex stationer mellan Fridhemsplan och Älvsjö och restiden blir cirka

10 minuter. Linjen behöver även en ny depå som föreslås ligga i Älvsjö industriområde.



Bild 1: Planerade tunnelbanans sträckning och stationslägen samt ungefärlig placering av depån

Detta samråd är en del av arbetet med att ta fram järnvägsplan, miljökonsekvensbeskrivning och tillståndsansökan enligt miljöbalken för tunnelbanan. Då samordnat förfarande planeras för järnvägsplan och detaljplan så omfattar detta samrådet även detaljplaner. Syftet med samrådet är att ge information och få in synpunkter på pågående arbete med lokalisering och utformning av tunnelbanan. Till våren 2025 ska förslaget till järnvägsplan ställas ut på granskning. Efter granskningen överlämnas den slutliga järnvägsplanen till Trafikverket för fastställelseprövning.

En ansökan om tillstånd till grundvattenbortledning enligt 11 kap. 9 § miljöbalken kommer också att göras. Till ansökan om tillstånd tas en separat miljökonsekvensbeskrivning fram och ansökan prövas av mark- och miljödomstolen. Miljökonsekvensbeskrivningen kopplad till miljöprövningen hanterar utöver påverkan från grundvattenbortledningen även miljöfarlig verksamhet under byggtiden enligt 9 kap. miljöbalken, till exempel byggbuller. Miljöprövningen omfattar även den nya depån. Depån utreds i en separat järnvägsplan, inklusive miljökonsekvensbeskrivning.

Det här samrådet utgör ett kompletterande avgränsningssamråd för miljöprövningen enligt 6 kapitlet miljöbalken och samråd för järnvägsplan enligt 2 kapitlet lag om byggande av järnväg.

Följande handlingar ingår i samrådet för järnvägsplan och tillståndsansökan enligt miljöbalken:

- Samrådsfolder
- Preliminär miljökonsekvensbeskrivning miljöprövning
- PM Ändringar
- Plankartor permanent och tillfälligt markanspråk
- Preliminär bilaga till plankartor
- Preliminär planbeskrivning järnvägsplan
- Preliminär bilaga till plankartor
- PM arbets- och servicetunnel Fridhemsplan
- Preliminär miljökonsekvensbeskrivning järnvägsplan
- Gestaltningssprogram järnvägsplan samrådshandling
- Preliminär social konsekvensanalys
- Samrådsredogörelser

Följande handlingar ingår i samrådet för depå

- Plankartor permanent och tillfälligt markanspråk
- Samrådsplan vändspår
- Preliminär planbeskrivning järnvägsplan
- Preliminär miljökonsekvensbeskrivning järnvägsplan

Tunnelbanan mellan Fridhemsplan och Älvsjö blir en fristående linje och det planeras för självkörande tåg. Plattformarna kommer att bli 75 meter istället för 140 meter, som dagens tunnelbana. Tunnelbanelinjen kommer att ligga djupt så plattformsrummen kommer att nås via hissar. Bytespunkter skapas vid de stationer där olika trafikslag knyts samman. Byte till andra tunnelbanelinjer kommer att ske vid Liljeholmen och Fridhemsplan. Ovan mark planeras förutom stationer också luftutbytestorn, brandgastorn och en teknikbyggnad.

Tunnelbanans produktionstid är cirka nio år. Arbetet planeras att delas in i tre faser. I fas ett byggs arbetstunnlar, sänkschakt och stationer. I fas två byggs spårtunnlarna med tunnelbormaskin (TBM) och depå. I fas tre läggs spår, signalsystem installeras, plattformar byggs och hissar samt rulltrappor monteras. Fas tre omfattar även att provköra med tåg och testa alla tekniska system. Arbete med tunnelbanan kommer att pågå på arbetsområdena i olika omfattning under nio år och kommer att påverka allmänheten på olika sätt.

Sedan samrådet i november – december 2023 har några större förändringar gjorts i järnvägsplanen. Dragningen av spårlinjen har delvis förändrats, främst mellan Fridhemsplan och Årstafältet. Motivet till justeringen är framför allt geotekniska förhållanden

under Riddarfjärden och Liljeholmsviken. Detta i sin tur har inneburit att profilen har ändrats så att tunnelbanan inte ligger lika djupt. Spårlinjen söderut har förlängts för att koppla ihop spåren med föreslagen lokalisering av depå.

I syfte att optimera investeringskostnad och byggtid har bland annat växelpartier kortats ner och plattformsbredder minskats, spårtunnlar och en del stationer har justerats till mindre djupa lägen, stationernas volymer har minskats, antal hissar har minskats och utrymningskonceptet har förändrats.



Bild 2: Arbetsområden, arbets- och servicetunnel vid Lindhagensplan

Fridhemsplan är idag en viktig bytespunkt mellan tunnelbanans blå och gröna linjer och flera busslinjer. Gula linjens station vid Fridhemsplan placeras under den blå linjen. Resenärernas byten sker innanför spärrarna och dagens stationsentréer kommer användas. En arbets- och servicetunnel planeras vid Lindhagensplan. Placeringen har valts för att den innebär mindre påverkan på natur och kultur, det permanenta avtrycket bli mindre, färre boende påverkas av stomljud och buller och alternativet har en lägre total kostnad än andra utredda alternativ. Störningar vid samhällsviktiga verksamheter, så som sjukhus och skola kan, till stor del, hanteras genom anpassade byggmetoder.



Bild 3: Arbetsråden, arbets- och servicetunnel vid Liljeholmen

Liljeholmen är en växande stadsdel där bostäder, arbetsplatser och en större galleria planeras. Liljeholmen är en viktig bytespunkt och trafikeras i dag av röda linjen, tvärbanan och flera busslinjer. Gula linjens station byggs under den röda linjen. Byten mellan gul och röd linje, samt bussar, sker innanför spärrarna. En ny uppgång byggs ihop med befintlig entré mot Trekantsparken. Plattformrummet byggs via en arbetstunnel som ansluter mot Södertäljevägen.

Arbetsområdet vid Liljeholmens station och Trekantsparken kommer att påverka allmänheten i olika omfattning under nio år. Möjligheten att röra sig mellan torg och park stängs av under byggtiden. Människor som ska till torget får gå runt kvarteret och de som ska till tunnelbanan får gå till norra biljetthallen.



Bild 4: Arbetsområden vid Årstaberg

Årstabergs station blir en viktig bytespunkt där resenärerna kan byta mellan tunnelbana, pendeltåg, tvärbana och bussar. Fler bostäder och arbetsplatser planeras i området. En ny tunnelbanestation byggs norr om busstation Svärdsålsplan, i en ny fastighet. Stationen får egen biljetthall och hissar ner till tunnelbanan. Stationsutrymmet byggs via en arbetstunnel. Det kommer att finnas två arbetsområden för att bygga stationen, ett vid Årstaberg och ett vid Årstakrossen.



Bild 5: Arbetsområde vid Årstafältet

Årstafältet utvecklas till en ny stadsdel med bostäder, handel och arbetsplatser. Stationen placeras i ett kommande kvarter nära det planerade stadsdelscentrumet. Tunnelbanestationen byggs via ett större öppet schakt vid uppgången.



Bild 6: Arbetsområden vid Östberga höjden

Station Östberga höjden ligger i ett område som idag saknar spårbunden kollektivtrafik. När gul linje är klar blir stadsdelen mer tillgänglig. Tunnelbanestationen placeras i ett planerat bostadskvarter med en stationsentré som ansluter till det gångstråk som knyter samman Östberga torg med nya Årstafältet. Stationen byggs via ett större öppet schakt vid uppgången.



Bild 7: Arbetsområden och arbetstunnel vid Älvsjö

Älvsjö är en befintlig bytespunkt mellan pendeltåg och bussar. Stationen föreslås att placeras mellan gång- och cykelstråket Älvsjö broväg och Stockholmsmässan i anslutning till pendeltågsstationen. Stationen blir kompakt med entré och biljetthall som fristående byggnad. Den nya stationen byggs via en arbetstunnel som startar vid Älvsjö grusplan.

I Älvsjö finns tre arbetsområden. Arbetsområdet vid Älvsjö IP är till arbetstunnel för stationsutrymmet. Arbetsområdet vid

stationsuppgången används för att bygga stationen ovan mark. Arbetsområdet i Älvsjö industriområde används för att montera två tunnelbormaskiner (TBM). När arbetet med tunnelbormaskinerna är klart kommer tunnelbanans depå att byggas på samma plats.

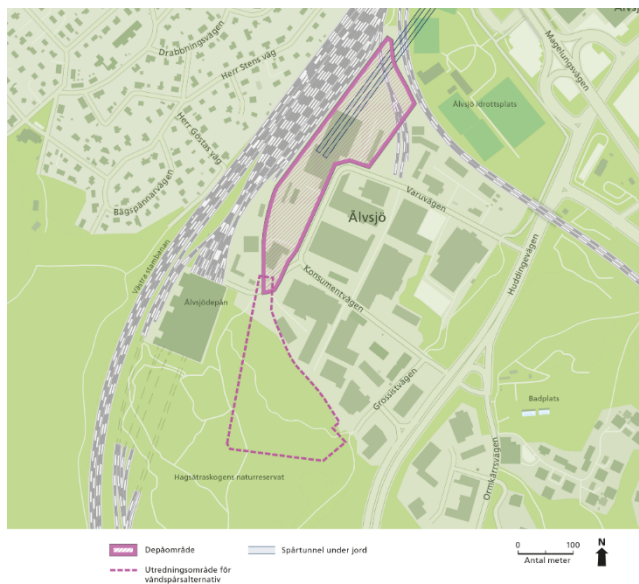


Bild 8: Utbredningsområde för vändspår samt arbetsområde vid depån

Den nya linjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö blir fristående. Linjen behöver därför ha en egen *depå* för sina tunnelbanetåg där de kan underhållas, tvättas och ställas upp. Depån ska kunna hantera cirka sju tåg. Depåns vändspår föreslås gå i en tunnel under Hagsätraskogens naturreservat, eller utanför reservatet närmare markytan. Byggtiden beräknas till cirka 4 – 5 år.

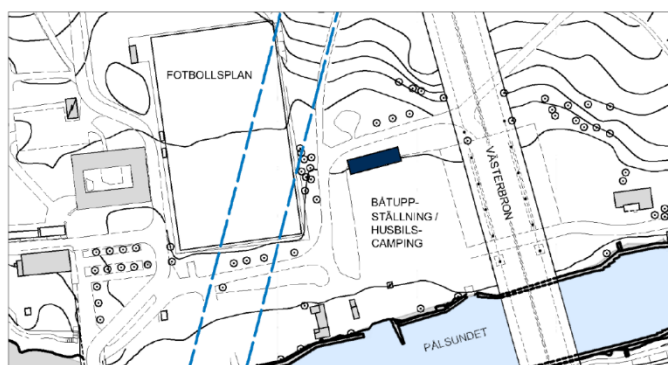


Bild 9: Föreslagen placering teknikhus Långholmen



Bild 10: Visualisering teknikhus Långholmen

Mellan stationerna Fridhemsplan och Liljeholmen behövs en *teknikbyggnad* som placeras på Långholmen. Teknikbyggnaden får en våning ovan mark samt källarplan. Byggnaden blir cirka 160 kvadratmeter ovan mark. Teknikbyggnaden ligger på parkmark och ett område för uppställning av båtar, som idag arrenderas av Heleneborgs båtklubb. På sommaren hyrs platsen ut till Långholmens husbilscamping. Byggtiden beräknas bli cirka 1,5 år med start 2030.

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 2024.

Kontoren vill lyfta fram att 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, minskad segregation och stärker näringslivets utveckling.

Sverigeförhandlingen innebär att staden ska bidra med 49 500 bostäder inom tunnelbanans influensområde. Utöver detta planerar staden också för arbetsplatser i söderort.

Vad avser de kompletteringar och förändringar som skett sedan tidigare samrådet över järnvägsplanen (KS 2024-01-17, dnr KS2023/1269) har kontoren följande synpunkter.

Övergripande synpunkter

Stadens åtagande om nya bostäder ska i enlighet med Sverigeförhandlingen ske samordnat med utbyggnaden av tunnelbanan. För att skapa goda förutsättningar för en bra integrering av stationer i kommande bostadskvarter anser kontoren att det är viktigt att det går att bygga intill och ovanpå stationsentréerna samt andra anläggningar som tillhör tunnelbanan. Kontoren anser därför att dialogen och det nära samarbetet mellan FUT, staden och berörda byggaktörer måste fortsätta.

De tillfälliga arbetsytorna kommer påverka många människor under lång tid varför det är viktigt att hänsyn tas till boende och känsliga verksamheter såsom skolor, förskolor och sjukhus. I flera områden som till exempel Årstafältet kommer det även finnas nya förskolor i området innan stationen är färdigbyggd. Det är viktigt att FUT även tar hänsyn till framtida verksamheter och bostäder som planeras och byggs i de olika områdena. Information och åtgärder för boende och verksamheter behövs för att minimera störningar och säkerställa trygghet och säkerhet under byggtiden.

Kontoren vill särskilt understryka vikten av att studera hur etableringsytor utformas, så att områdena kring dessa platser blir trygga, orienterbara och trevliga platser under den långa genomförandetiden. Det ska också understrykas att naturvärden kan komma att påverkas på ytorna för tillfälligt nyttjande och att detta måste beaktas i planeringen.

Vidare önskar kontoren en fortsatt dialog med FUT för att säkerställa att arbetsytorna nyttjas effektivt genom hela genomförandetiden. Det behövs en dialog om hur det tillfälliga markanspråket kan minskas över tid. Det är viktigt att alla ytor ses över och delas in i segment som kan avetableras tidigare än de åtta år som nu anges. Kontoren anser att FUTs olika faser i utbyggnadsskedet ska kunna avläsas i järnvägsplanens ytor för tillfälligt nyttjande. Det är även viktigt att ytorna utformas säkert samt att in/utfarter är tydliga och trafiksäkra.

Kontoren önskar även en fortsatt diskussion med FUT om de tillfälliga markanspråk som anges på gatumark och anser att de ska ses över i både tid och utbredning. För gatumark finns rutiner inom staden för att hantera nödvändiga tillstånd som behöver följas.

Tunnelbaneanläggningen omfattar ett flertal luftutbytes- och brandgasschakt. Dessa schakt kommer upp i parker, torg, gatumiljöer och exploateringsområden. Det är viktigt att FUT tillsammans med berörda kontor arbetar med gestaltning av dessa

schakt så att de passar in i omgivningen. På flera ställen placeras luftutbytesschakt och brandgasschakt nära körbanor samt gång- och cykelvägar. Kontoren önskar att FUT gör en översyn så att inga anläggningar placeras inom hinderfri bredd för körbana respektive gång- och cykelbana.

Inom flera av de redovisade arbetsområdena till exempel i Östberga finns många särskilt värdefulla träd. Avstånd till dessa träd samt deras rotsystem behöver beaktas i samråd med staden. På platser med många träd efterfrågar kontoren att FUT gör trädinventeringar för att säkerställa att träd med särskilda värden kan bevaras, skyddas eller kompenseras.

På många platser illustreras markområde för permanent markanspråk med mycket hackiga linjer vilket i praktiken gör det omöjligt för staden att nyttja eller komma åt anslutande ytor. Berörda kontor och FUT behöver därför tillsammans se över gränslinjerna av permanent markanspråk och justera dem. Det gäller i huvudsak ytor under mark.

Kontoren anser att skyddszonerna runt tunnelbanans anläggningar ska utformas gemensamt med staden i kommande ansökningar om servitut. Kontoren behöver få motiveringar till föreslagna skyddszoner kring de luftutbytesschakt och arbetstunnlar som endast ska nyttjas under byggskede.

I nästa skede, vid granskning av järnvägsplanen, behöver gestaltungsprogrammet kompletteras med en mer detaljerad visualisering av alla stationsbyggnader, överbyggnadsschakt, brandgasschakt, luftutbyteschakt samt tunnelmynningar vid arbetstunnlar. Kontoren vill även lyfta fram att det behöver framgå av järnvägsplanens handlingar att eventuellt upphävande av strandskydd hanteras i detaljplanerna för tunnelbanan.

Fridhemsplan

Kontoren tycker att det är positivt att FUT valt att gå vidare med arbets- och servicetunnel vid Lindhagensplan då det bedöms ge minst negativa effekter för stadsmiljö, sociala värden samt natur- och kulturvärden samt lägre kostnad för projektet. Arbetstunnel vid Lindhagensplan innebär dock risk för störningar under byggtid hos de vårdinrättningar som den kommer att passera under. I samrådshandlingen står att det i de flesta fall går att hantera störningarna med anpassade byggmetoder. Kontoren önskar förtydligande om vad som menas med anpassade byggmetoder.

Kontoren anser att arbetstunneln inte ska omöjliggöra en framtida användning av fastigheten vid Lindhagensplan trots att det är osäkert om eller hur fastigheten kan användas i ett senare skede.

Intrånget på den aktuella fastigheten behöver därför begränsas genom att ramp/tunnelmynning och väg placeras i ett läge som inte omöjliggör en eventuell framtida användning. Kontoren anser att ett servitutsavtal säkerställer tillgänglighet till den permanenta servicetunneln vilket medför att angöringsvägen och en större del av rampen till arbetstunnelmynningen på Lindhagsplan inte behöver planläggas.

Kontoren vill lyfta fram vikten av att de ytor och angöringsvägar som tas i anspråk under byggtiden anpassas och placeras i dialog med staden. Hänsyn behöver till exempel tas till en befintlig brandväg för bostadshus, parkytor som ska utvecklas, konstverk som måste skyddas och transportväg som kräver överenskommelse med en fastighetsägare.

Kontoren noterar att luftutbytesschaktet vid Fleminggatan blir ett påtagligt hinder i gatumiljön och anser att placeringen ska studeras vidare. På sikt kan det bli andra verksamheter i byggnaden närmast schaktet vilket medför att angöring och tillgänglighet måste fungera.

Kontoren anser vidare att brandgasschaktet vid Fridhemsgatan är placerat på en känslig plats mitt i stadsmiljön, intill grönklassad bebyggelse, skolgård samt naturmiljö och träd. Stor vikt måste läggas vid gestaltning och anpassning till befintlig stadsmiljö, kulturmiljö, skolgård och gaturum.

Liljeholmen

Kontoren ser positivt på att station Liljeholmen byggs med arbetstunnel eftersom det kommer att leda till mindre störningar under byggtiden. Buller under byggtiden är trots detta en central fråga. Buller kommer innebära en stor påverkan på bostäder, parkbesökare och en förskola. Kontoren efterfrågar därför bullerutredning som också visar under vilka tidsperioder området kommer påverkas av buller.

Arbetsområdet i Trekantsparken kommer att ta en stor del av parken i anspråk och delvis blockera passagen igenom parken. Kontoren önskar att FUT ser över möjligheten att minimera det föreslagna arbetsområdet i parken, genom att söka en annan placering för arbetsbodarna. Det är viktigt att miljön omkring etableringsytorna utformas så att resterande del av parken även under byggtiden upplevs som attraktiv för vistelse och rekreation. Kontoren vill lyfta fram vikten av att det inte skapas nya otrygga platser i parken. Idag förekommer narkotikahandel vid Liljeholmen och det finns risk att undanskymda och mörka platser drar till sig ytterligare kriminalitet till området. Kontoren önskar att förbindelsen (trappan) som går

mellan Liljeholmstorget och Trekantsparken går att använda under hela byggtiden.

Kontoren vill påpeka att en mindre del av det föreslagna etableringsområdet berör ett markområde som planeras att upplåtas med tomträtt till Citycon som i sin tur har för avsikt att bygga för arbetsplatser. För att nyttja den del av det, i järnvägsplanen, föreslagna etableringsområdet måste det diskuteras med berörda parter. Under hela byggtiden behöver det också finnas möjlighet att med fordonstrafik ta sig genom eller förbi stationsbygget och etableringsområdet till den plats där Citycon planerar att bygga och där en bostadsrättsförening har sin parkering. Det måste även finnas plats för att passera bygget för stadens driftfordon till parken samt för trafikförvaltningens angöring till bergbanestationen mot Nybohov.

Kontoren vill lyfta fram att det nya luftutbytesschaktet vid Hägerstenvägen kommer att innebära intrång i värdefull naturmiljö, där flera värdefulla träd måste avverkas. Det är mycket viktigt att läget mikroanpassas för att skona naturmiljön så långt som möjligt.

Flera gång- och cykelbanor som ingår i primärt cykelstråk berörs av arbetsområdena vid Hägerstenvägen och Södertäljevägen. Kontoren anser att de primära cykelstråken behöver vara öppna med god standard för cykeltrafik under hela byggtiden.

Årstaberget

Kontoren anser att biljetthallen och stationshuset i Årstaberget behöver placeras med hänsyn till befintlig gata så att gångbanorna fungerar. Så länge bussterminalen är kvar där den ligger idag behöver även gångbanan utanför stationshuset finnas kvar och vara dimensionerad för att hantera gångflödet till, från och förbi stationen. Kontoren anser att påverkan på bussterminalen under byggtid måste diskuteras med trafikförvaltningen.

Luftutbytesschakt Sjöviksbacken har bytt placering sedan det föregående samrådet. Den nya placeringen är bättre men den ligger nära fornlämning Brännkyrka 2003:1. Kontoren förutsätter att Länsstyrelsen har prövat platsens lämplighet utifrån 2 kap. KML.

Kontoren vill också lyfta fram att en fortsatt dialog mellan staden och FUT behövs för att hitta en lämplig placering av brandgasschakt Årsta skolgränd.

Årstafältet

Kontoren vill framföra att entreprenaden för byggande av stationen kommer att sammanfalla med utbyggnaden av Årstafältet och det är därför viktigt med koordinering av de respektive entreprenaderna. Kontoren anser att det tillfälliga etableringsområdet vid stationen behöver följa Årstafältets planerade stadsstruktur för att samordning och planerad logistik- och utbyggnadsordning ska fungera. FUTs etableringsområde och placering av spontens stagplacering måste samordnas med stadens planerade gatuutbyggnad och ledningsförläggning.

Både tunnelbaneutbyggnaden och Årstafältprojektet ska utföra avsänkning och bortledning av grundvatten. Kontoren vill understryka att stadens projekt och tunnelbanan behöver ha kommunikation om pågående och planerade miljötillstånd och domar.

Östberga

Kontoren vill också lyfta fram att station Östbergahöjdens placering i markplan måste samordnas med stadens planering av allmänplatsmark och intilliggande planerad bebyggelse. Tunnelbaneutbyggnaden och kommande exploateringar måste samordna sin produktionsplanering för ett effektivt genomförande.

Gestaltning och exakt placering av luftutbytesschakt Östbergavägen behöver ske i nära samarbete med staden. Dess placering måste beakta värdefulla träd, ledningar och placering i en blivande mötesplats och kommunikationsstråk samt siktlinjer från såväl den stora parken som uppifrån Östbergahöjden.

Även vid luftutbytesschakt Östbergabackarna anser kontoren att placering, gestaltning samt beaktande av naturvärden måste ske i samråd med kontoren. Redovisad placering av schaktet verkar göra permanent intrång på Östbergabackarnas körbana. Kontoren önskar en hinderfri bredd (minst 60 centimeter) mellan luftutbytesschaktet och körbanan. Schaktet ligger också i nära anslutning till Lisebergs bollplan, det är viktigt att begränsa verksamhetspåverkan under både produktions- och driftskede.

För placering av etableringsområdet vid stationsbyggnaden är det viktigt att ta hänsyn till befintliga funktioner som ska fungera till exempel in- och utfart för bostadsrättsföreningen Ätten samt SVOAs tryckstegringsstation. Produktionsplanering behöver göras gemensamt mellan berörda kontor inom staden och FUT för att samordna FUTs arbeten med stadens planerade flytt av både Östbergavägen och Östbergabackarna.

Kontoren vill också påpeka att det längs Östbergabackarna samt inom kvarteret Ättens mark finns träd som klassas som allé och det måste därför ansökas om tillstånd (dispens biotopskydd) för att ta ned dem.

Station Östbergahöjden planeras att byggas med sänkschakt. Detta innebär en stor mängd byggtransporter. Kontoren efterfrågar en tydligare beskrivning av hur transporterna ska hanteras med avseende på framförallt framkomlighet och störningar för boende. Etableringsområdet blockerar även befintlig parkväg som kopplar samman primära cykelstråk norr och söder om Östberga. Kontoren önskar att FUT beskriver hur framkomligheten under byggperioden kommer att lösas.

Älvsjö

Kontoren anser att utformning av station Älvsjö fortsatt bör planeras ihop med staden för att nå bästa resenärsnytta och tillgänglighet i förhållande till befintlig och planerad bebyggelse. Den redovisade biljetthallen som ligger på en högre nivå skapar en hög och sluten sockel mot parken i söder och mot övriga sidor av byggnaden. Detta medför också behov av att genomföra komplicerade markarbeten med ramp- och trapplösningar utanför stationen mot Älvsjö broväg samt mot stationens teknikutrymmen. Kontoren vill lyfta fram att den föreslagna byggnaden också riskerar att skapa otrygga miljöer omkring stationen som inte går att åtgärda med hjälp av gestaltning. Området i Älvsjö vid parken och stationen har redan idag otrygga miljöer som behöver åtgärdas och som inte får försämrats av den nya stationens utformning.

Kontoren anser att en lägre biljetthall i parkens nivå, med rulltrappa upp till den högre nivån skapar trygghet, öppenhet och en enklare angöring. Byggnadens skala och utformning bör också ske med hänsyn till kulturmiljön i Älvsjö gård och parkmiljön. För den temporära arbetstunneln anges ett permanent markanspråk. Kontoren anser att detta ska begränsas för att inte hindra en framtida exploatering ovanpå den tillfälliga tunneln.

Kontoren är positiva till att FUT minskat arbetsområdet i anslutning till Älvsjö idrottsplats. Etableringsområdet riskerar att påverka verksamheten på Älvsjö IP under byggtiden, eftersom verksamhetsytorna i anslutning till idrottsplatsen föreslås att tas i anspråk. Det är av yttersta vikt att begränsa störningar på idrottsplatsen under produktionstiden. Detta gäller såväl bullerstörningar som försämrad luftkvalitet. Utöver detta är det viktigt att säkerställa en trafiklösning för oskyddade trafikanter till och från idrottsplatsen. Det är många barn och unga som dagligen besöker idrottsplatsen. I beskrivningen av etableringsområdet i

kartunderlaget saknas en tydlig beskrivning av angöringsväg till etableringsområdet. Kontoren efterfrågar en illustration som visar in- och utfart till arbetsområdet och vart gång- och cykelbanan ska flyttas.

Det är viktigt att fortsätta den pågående dialogen med staden och Älvsjö AIK gällande Älvsjö IP, vidare måste etableringsområdet anpassas till verksamhet för den befintlig näringsidkare som finns på platsen.

Planerad station och spårtunnlar är placerade vid och under Mässfastigheters byggnad där Stockholmsmässan idag är hyresgäst och bedriver sin verksamhet. Flertalet av arrangemangen i byggnaden innehåller tysta och störningskänsliga inslag. Mässanläggningen måste kunna fungera som en storskalig mötesanläggning under hela produktionstiden, eftersom det saknas andra mötesanläggningar med tillräcklig kapacitet i Stockholmsregionen.

Det är viktigt att produktionen planeras och anpassas 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.

Depå

Kontoren är positiva till att depån föreslås ligga i Älvsjö intill befintliga spåranläggningar och pendeltågsdepån. Kontoren anser dock att fortsatt optimering för effektiv markanvändning ska utredas, till exempel genom att placera fler funktioner under mark. Samrådsunderlaget är bristfälligt angående depåns samt spårens placering och utformning och det behövs ytterligare underlag för att ta ställning till förslagen.

Kontoren vidhåller vad som framförts i tidigare yttranden över lokaliseringsutredning för depån, vilket är att staden har en mycket begränsad rådighet över den aktuella marken för depåns placering, där det är både tomträtter och befintliga byggnader. Placeras depån på mark som innebär intrång och eller expropriering av befintliga tomträtter kommer staden inte ha möjlighet att finansiera detta.

Staden och Regionen måste fortsatt föra en dialog runt depåns utformning så den inte hindrar den framtida stadsutveckling som planeras i området. Viktiga hänsyn behöver tas i området vid en

placering av depån till exempel möjliggöra förlängning av Mässvägen i verksamhetsområdet, framtida utveckling av verksamhetsområdet, tillgänglighet till Hagsätraskogens naturreservat och utveckling av ny infrastruktur i området. Anslutningar som idag är på allmän platsmark och behöver byggas om ska säkerställas inom pågående planläggning för depån. Kontoren förutsätter att justeringar av befintliga funktioner finansieras av Regionen, till exempel en flytt av Varuvägen.

Då endast påverkan (ej effekter och konsekvenser) beskrivs i den preliminära miljökonsekvensbeskrivningen är det inte möjligt att göra en samlad bedömning av depåns effekter för naturmiljön. För att identifiera behovet av kompensation och lämpliga platser behöver de samlade effekterna utmed hela anläggningen beskrivas. Det är viktigt att begränsa buller från depån in i naturreservatet.

Alternativa lägen för vändspår har inte utretts tillräckligt för att kunna ta ställning till något redovisat alternativ. Kontoren vill uppmärksamma på de negativa konsekvenser som ett öppet schakt för vändspår riskerar att få för naturreservatets ekologiska värden och tillgängligheten till reservatet. Ett öppet schakt skadar landskapsbilden och försvårar tillgängligheten till naturreservatet samtidigt som buller sprids lättare.

Kontoren noterar att gränsen mellan järnvägsplanen för tunnelbanelinjen och järnvägsplanen för depån har flyttats sedan tidigare samråd. Kontoren anser att en rimlig gränsdragning mellan de olika planerna är vid arbetstunnelns början vid Älvsjö grusplan. Alla markanspråk som berör fastigheten Leverantören 2 är ett utfall av depåplaceringen och bör därför kopplas till depåns järnvägsplan. Gränsen för järnvägsplanens spårlinje och stationer bör därför skjutas norrut mot arbetstunneln för Älvsjö station. Funktionen för tunnelbanelinjen stannar vid växelkrysset och arbetstunneln.

Teknikbyggnad Långholmen

Kontoren vill lyfta fram att det är en utmaning att hitta en lämplig plats för en teknikbyggnad på Långholmen. Samtidigt har kontoren en förståelse för att byggnaden krävs för tunnelbanans funktion. Teknikbyggnadens storlek (cirka 160 kvadratmeter) riskerar att göra stor inverkan på kultur, natur och rekreativa värden i området.

Det är positivt om teknikbyggnaden kläs in i grönska på samma sätt som visas i planprogrammets visualiseringar då det är positivt för upplevelsen av parkrummet omkring teknikbyggnaden. Med rätt utformning kan det även bidra till ekosystemtjänster som till exempel biologisk mångfald. För att bibehålla dagens parkupplevelse i så stor utsträckning som möjligt önskar kontoren

att gångvägen, som ska trafikeras av teknikbyggnadens servicefordon, även fortsättningsvis består av grus. Kontoren vill lyfta fram att gång- och cykelvägen även i framtiden måste vara trafiksäker då en mindre lekplats ligger i direkt anslutning och det är många som rör sig området.

Kontoren kommer bevaka frågorna om eventuella skyddsavstånd och skyddsåtgärder för elektromagnetiska fält och bullerpåverkan för att det ska bli en minimal påverkan på omgivningen. Kontoren förutsätter att FUT hanterar detta i nästkommande skede av planeringen och i nära samverkan med staden.

Föreslagen plats för byggnaden ligger delvis på parkmark och delvis på en yta som arrenderas ut till Heleneborgs båtklubb vintertid och till husbilscamping sommartid. Byggnaden innebär negativa konsekvenser för verksamheterna under både produktions och driftskede då den kommer att påverka både uppställningsytor och tillgänglighet till platsen. Med hänsyn till den begränsade marktillgången i området bedöms det som svårt att uppbringa ersättningsytor för de båtuppställningsplatser som försvinner som en konsekvens av förslaget. Kontoren förutsätter att FUT i den fortsatta planeringen av byggnaden har nära samverkan med befintliga verksamheter och nyttjanderättshavare i området.

Som svar på remissen *Samråd om ny tunnelbana 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 gemensamma 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

Marina Högländ
Förvaltningschef
Idrottsförvaltningen

Anders Kindberg
Förvaltningsdirektör
fastighetskontoret

Lee Orbersson
Stadsdelsdirektör
Hägersten-Älvsjös
stadsdelsförvaltning

Maria Jansén
Förvaltningschef
Kulturförvaltningen

Alexandra Wynn
Stadsdelsdirektör
Södermalm
stadsdelsförvaltning

Digitala signaturer

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

Namn	Datum
Anna Helena,Hadenius	2024-06-24
Carl Fredrik Verner,Jurdell	2024-06-24
Ann-Christine Maria,Hansson	2024-06-25
Gunilla Elisabeth,Glantz	2024-06-24
Anders Göran,Kindberg	2024-06-24
Britta Marina,Högland	2024-06-25
Anders Lennart,Carstorp	2024-06-25
Anders Thomas,Andersson	2024-06-24
Alexandra Lucy,Wynn	2024-06-24
Maria Christina,Jansén	2024-06-25
Kerstin Amanda,Horwitz	2024-06-24
Lee Ernst,Orberson	2024-06-24