



## Tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan

Hemställan från exploateringsnämnden och trafiknämnden  
Genomförandeavtal

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Genomförandeavtal för tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan godkänns, i enlighet med bilaga till utlåtandet.
2. Exploateringsnämnden och trafiknämnden medges rätt att teckna genomförandeavtal och erforderliga följdavtal samt att vid behov träffa tilläggsavtal till genomförandeavtalet, förutsatt att sådant tilläggsavtal inte är av principiell betydelse.
3. Paragrafen justeras omedelbart.

### Föredragande borgarrådet Karin Wanngård

#### Sammanfattning av ärendet

Ärendet gäller det genomförandeavtal som Stockholms stad, genom dess exploateringsnämnd och trafiknämnd, och Region Stockholm har träffat med anledning av utbyggd tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan som överenskommit inom Sverigeförhandlingen 2017.

Genomförandeavtalet omfattar de mark- och vattenområden som exploateringskontoret och trafikkontoret äger eller ansvarar för och som tunnelbaneprojektet berör. Syftet med genomförandeavtalet är att på ett övergripande sätt reglera principer för att säkerställa genomförandet av tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan och den samordning som krävs med pågående och planerade stadsutvecklingsprojekt.

#### Beredning

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden och trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* anser att genomförandeavtalet tar tillvara stadens intressen och avvägningar på ett bra sätt samtidigt som det skapar förutsättningar för att regionen ska kunna påbörja utbyggnaden av tunnelbanan Älvsjö – Fridhemsplan, vilket i sin

tur är en förutsättning för att kunna genomföra stadens bostadsbyggande. Stadsledningskontoret understryker att finansieringen regleras i Ramavtal 6 – Storstad Stockholm samt objektsavtal avseende tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan.

### Föredragande borgarrådets synpunkter

Den nya tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö är en viktig infrastruktursatsning och kommer att binda ihop centrala och södra Stockholm. Tunnelbanan kommer också att möjliggöra att vi kan bygga 48 500 nya bostäder nära hållbara och tillgängliga kommunikationer. Stockholmarna behöver nya effektiva resmöjligheter med smidiga bytespunkter.

Vi ser positivt på det föreliggande genomförandeavtalet som i huvudsak reglerar principer och är av övergripande karaktär. Ytterligare och mer specifika avtal kommer att behöva träffas för tunnelbaneutbyggnaden. En fråga som återstår att lösa i kommande avtal är vilken part som ska bekosta återställande av de befintliga funktioner som inte går att anlägga på ursprunglig plats till följd av tunnelbaneanläggningens markanspråk. Vi anser att projektmedel ska bekosta återställande av befintliga funktioner och att staden således inte ska skjuta till mer medel för detta. I övrigt hänvisar vi till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

### Bilaga

Genomförandeavtal tunnelbanan Älvsjö – Fridhemsplan, dnr KS 2024/640-1.2

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** av borgarråden Christofer Fjellner, Dennis Wedin och Andréa Hedin (alla M) och borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Den 22 maj påbörjades samrådet angående hur den nya gula tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö ska byggas. I samband med att samrådet drog igång kom det för många av oss mycket efterlängtade beskedet – arbetstunneln för den gula linjen kommer läggas vid Lindhagensplan, inte vid en av stockholmarnas mest uppskattade parker, Rålambshovsparken. Det är en vinst för framför allt kungsholmsborna och den lokala kulturhistoriska miljön och grönområdena. Vi var många som i samband med beskedet drog en lättnadens suck.

I samband med att arbetstunneln läggs vid Lindhagensplan kommer den negativa påverkan på bebyggelse, stads- och gaturum samt kulturmiljö bli mindre. Till skillnad mot Rålambshovsparken är Lindhagensplan redan idag en trafikstörd plats, och den negativa inverkan på Stockholm blir således mindre med det alternativet. Trafiksituationen kommer behöva säkerställas och den befintliga bensinmacken ersättas på annan plats, men det är görbart och kommer inte innebära oåterkalleliga skador av ett uppskattat grönområde. Mycket arbete återstår kring detta - och

samarbetet mellan Stadshuset och Regionhuset har brutit i andra viktiga projekt. Nu är det upp till bevis.

Det är förvisso bra att FUT har minskat arbetsområdet i anslutning till Älvsjö idrottsplats. Dock kvarstår en viss oro eftersom verksamhetsytorna i anslutning till idrottsplatsen fortsatt föreslås att tas i anspråk. Det innebär att etableringsområdet riskerar att påverka verksamheten på Älvsjö IP under byggtiden. En sådan etablering kommer att pågå under många års tid och även påverka infarten till idrottsplatsen för såväl bilar som fotgängare och cyklister. Stora delar av föreningslivet skulle därför påverkas negativt under lång tid, kanske till och med få lägga ned eller tvingas flytta. Idrotts- och föreningslivet är högt prioriterat för oss, det bidrar positivt till samhället och individen på många sätt. Att riskera stora delar av detta lokalt är av uppenbara skäl därför en ohållbar situation. Vi förutsätter därför att etableringsytorna analyseras och används på så sätt att genomförandet minimerar påverkan för befintliga idrottsytorna.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 21 augusti 2024

Karin Wanngård  
Kommunstyrelsens ordförande

**Särskilt uttalande** av Annika Friberg och Jonas Nilsson (alla M), Jan Jönsson (L), Jonas Naddebo (C) och Nike Örbrink (KD) som är likalydande med Moderaternas och Liberalernas gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

## Ärendet

I april 2017 träffades överenskommelsen Ramavtal 6 – Storstad Stockholm samt tre objektsavtal (KF-beslut den 12 juni 2017, § 61, dnr 111-731/2017). Objektsavtalen reglerar kollektivtrafikobjekten tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan, Spårväg Syd, Roslagsbanan till City och tunnelbanestation Hagalund, samt ökat bostadsbyggande och utbyggnad av cykelstråk i Stockholms län. Avtalen slöts mellan staten, Region Stockholm (regionen), Stockholms stad, Huddinge kommun, Solna stad, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåker kommun.

Tunnelbanelinjen Älvsjö – Fridhemsplan blir åtta kilometer lång och får sex stationer: Älvsjö, Östbergahöjden, Årstafältet, Årstaberget, Liljeholmen och Fridhemsplan.

I oktober 2019 tecknade regionen och Stockholms stad en överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan (KF-beslut den 2 december 2019, § 31, dnr KS 2019/1225), vilken möjliggör ett tidigareläggande av projektets planering med två år, vilket i sin tur möjliggör en tidigarelagd trafikstart. Projektet drivs av regionen med medverkan från staden.

Genomförandeavtalet har tagits fram gemensamt av stadsledningskontoret, trafikkontoret, exploateringskontoret och regionen genom förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT).

Syftet med ett genomförandeavtal är på ett övergripande sätt reglera principer för att säkerställa genomförandet av tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan och den samordning som krävs med pågående och planerade stadsutvecklingsprojekt.

Genomförandeavtalet befäster att regionen ansvarar för utbyggnaden av tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan och finansiering sker med Projektmedel enligt Ramavtalet. Regionen och staden ska samverka och stödja varandra i genomförandet av tunnelbaneprojektet för att nå målen med utbyggnad av tunnelbana och ökat bostadsbyggande i enlighet med ramavtalet, tidplan och de kostnadsramar som är satta. Genomförandeavtalet reglerar huvudsakligen frågor avseende mark och fastigheter, planförfarande, stationsentréer och bebyggelse, masshantering samt träd och vegetation, se bilaga till stadens utlåtande.

## Exploateringsnämnden

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 16 maj 2024 följande.

1. Exploateringsnämnden godkänner genomförandeavtal för tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan enligt tjänsteutlåtandets bilaga 1.
2. Exploateringsnämnden ger exploateringskontoret i uppdrag att teckna erforderliga följdavtal samt vid behov träffa tilläggsavtal förutsatt att dessa inte är av principiell betydelse.

3. Exploateringsnämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner genomförandeavtal för tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan enligt tjänsteutlåtandets bilaga 1.
4. Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

*Reservation* av Dennis Wedin m.fl. (alla M), Aron Modig (KD) och Patrick Amofah (C), se Reservationer m.m.

*Reservation* av Anders Edin (SD), se Reservationer m.m.

## **Trafiknämnden**

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 23 maj 2024 följande.

1. Trafiknämnden godkänner genomförandeavtal för tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan enligt tjänsteutlåtandets bilaga 1.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att teckna erforderliga följdavtal samt vid behov träffa tilläggsavtal förutsatt att dessa inte är av principiell betydelse.
3. Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner genomförandeavtal för tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan enligt tjänsteutlåtandets bilaga 1.
4. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justerat paragrafen.

*Reservation* av Dennis Wedin m.fl. (alla M), Sara Svanström (L) och Markus Berensson (C), se Reservationer m.m.

*Reservation* av Anders Lindman (SD), se Reservationer m.m.

**Exploateringskontorets och trafikkontorets** gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 26 april 2024 har i huvudsak följande lydelse.

I april 2017 träffades, inom ramen för den statligt initierade Sverigeförhandlingen, överenskommelsen Ramavtal 6 – Storstad Stockholm samt tre objektsavtal (Dnr KF 170611). Objektsavtalen reglerar kollektivtrafikobjekten tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan, Spårväg Syd, Roslagsbanan till City och tunnelbanestation Hagalund samt ökat bostadsbyggande och utbyggnad av cykelstråk i Stockholms län. Avtalen slöts mellan staten, Region Stockholm (Regionen), Stockholms stad, Huddinge kommun, Solna stad, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåker kommun.

I oktober 2019 tecknade Regionen och Stockholms stad en överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan (Dnr KF 191202). Förskotteringen av medel möjliggör ett tidigareläggande av projektets planering med två år, vilket i sin tur möjliggör en tidigarelagd trafikstart. Projektet drivs av Regionen med medverkan från Stockholms stad.

Tunnelbanelinjen Älvsjö – Fridhemsplan blir åtta kilometer lång och får sex stationer: Älvsjö, Östberga, Årstafältet, Årstaberget, Liljeholmen och Fridhemsplan, se Figur 1 nedan. Den nya linjen planeras för förarlösa tåg och kommer inte ha någon spårkoppling till det befintliga tunnelbanenätet.



Figur 1. I bilden visas en översikt av den nya tunnelbanelinjen Älvsjö – Fridhemsplan med dess sex stationer i fet stil.

Enligt tidigare överenskomna ramavtal och objektsavtal ska ett genomförandeavtal upprättas mellan Staden och Regionen. Syftet med ett genomförandeavtal är på ett övergripande sätt reglera principer för att säkerställa genomförandet av tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan och den samordning som krävs med pågående och planerade stadsutvecklingsprojekt.

För att projektet ska minska risken för eventuella framtida kostnadsökningar, säkerställa tidig beredskap och handlingsalternativ har parterna beslutat om att införa tre kontrollstationer:

- Kontrollstation 1 efter genomförd lokalisering, beslutad av styrelsen.
- Kontrollstation 2 vid färdigställd systemhandling, beslutad av styrelsen.
- Kontrollstation 3 inför byggstart, beslutas tidigast under 2025.

Vid varje kontrollstation ska Regionen presentera en prognos avseende kostnad, funktion och tid samt vid avvikelser redovisa förslag på anpassningar för projektets fortsättning. Beslut om att projektet ska passera respektive kontrollstation fattas av styrelsen för Sverigeförhandlingens ramavtal 6, där stadens representanter från stadsledningskontoret fattar beslut på mandat från kommunstyrelsen.

Inför kontrollstation 1 genomförde Regionen en ”optimering” av tunnelbaneprojektets omfattning i syfte att hålla budget. Optimeringen innebar bland annat att tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan planeras som en fristående spåranslaggning utan koppling till övriga tunnelbanesystemet. Optimeringen resulterade även i att nya tunnelbanan mellan Älvsjö och Fridhemsplan planeras med 70 meter långa tåg och ca 75 meter långa plattformar, vilket ska ställas i relation till det befintliga tunnelbanesystemet där tågen är 140 meter långa och stationerna minst

145 meter långa. Optimeringen ledde även till att respektive station endast får en uppgång var och att spårtunnlarna byggs som två enkelspårstunnlar utan service- och räddningstunnel. Kontrollstation 1 beslutades den 16 december 2021.

Inför kontrollstation 2 har Regionen återigen arbetat med kostnadsbesparande optimeringar i syfte att hålla budget, som inneburit att stationerna minskat i storlek, hisskapaciteten mellan plattformar och stationsbyggnader reducerats och att spårlinjen justerats till ett grundare läge vid Liljeholmen. Kontrollstation 2 beslutades den 14 mars 2024.

### **Genomförandeavtalet**

Genomförandeavtalet har tagits fram gemensamt av stadsledningskontoret, trafikkontoret, exploateringskontoret och Regionen.

Avtalet, som redovisas i Bilaga 1, innebär i huvudsak att parterna är överens om följande:

- Regionen ansvarar för utbyggnaden av tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan och finansiering sker med Projektmedel enligt Ramavtalet. Byggherre är det av Regionen helägda bolaget NTAB (SL Nya Tunnelbanan AB), som handlar upp genomförandet.
- Inriktning för lokalisering av stationsentréer.
- Att samverka och stödja varandra i genomförandet av tunnelbaneprojektet för att nå målen med utbyggnad av tunnelbana och ökat bostadsbyggande i enlighet med den tidplan och de kostnadsramar som är satta.
- Om det vid tunnelbaneprojektets avslut finns kvarstående ekonomiska åtaganden mellan Parterna så ska en engångsersättning betalas innan tunnelbaneprojektet avslutas.
- Tunnelbaneprojektet ska planläggas med stöd av järnvägsplan, vilket är en juridiskt bindande beskrivning av den nya tunnelbanelinjen och något som krävs enligt lagen om byggande av järnväg.
- Parterna är överens om ett samordnat planförfarande vilket innebär att samråd för detaljplan sker inom ramen för järnvägsplanen. Staden ansvarar för att ta fram detaljplaner.
- Avtal för permanenta och tillfälliga markupplåtelser ska tecknas och parterna har enats om en mall för nyttjanderättsavtal.
- Regionen får inte ianspråka mark innan nyttjanderättsavtal, servitut eller annan överenskommelse tecknas.
- Permanenta och tillfälliga markupplåtelser ska tecknas för i huvudsak de områden som preciseras i järnvägsplanerna men att dessa kan komma att behöva justeras i vissa beröringspunkter.

- Regionen ska med projektmedel stå för alla ekonomiska anspråk som nyttjanderätts- samt tomträttshavare ställer mot kommunen.
- Hanteringsordning för arbeten i närheten av träd och annan vegetation.
- Huvudprincipen vid tillfälligt nyttjande av Stadens mark är att Regionen ska avlägsna alla konstruktionsdelar vid återställandet av aktuellt område. Ett eventuellt kvarlämnande av konstruktionsdelar ska föregås av ett PM som redogör planerade temporära stödkonstruktioners placering och beskaffenhet och en motivering kring varför ett kvarlämnande är aktuellt och till vilken omfattning. Parterna ska gemensamt samråda kring och godkänna sagda PM.
- Regionen har ansvaret för masshantering till följd av tunnelbaneprojektet vilket bekostas med projektmedel. Parterna åtar sig att samverka kring masshantering.
- Byggnader ska möjliggöras i omedelbar anslutning till stationsuppgångarna.
- Stationsbyggnaderna ska tåla en ovanpåliggande påbyggnad på ytterligare två våningar utan extra förstärkning och kostnad.
- Fastigheter som ägs av Staden ska upplåtas vederlagsfritt för projektets behov. Staden ska även aktivt medverka till att Regionen kan använda mark av bolag majoritetsägda av Staden utan kostnad.
- Regionen ska driva förhandlingar med befintliga nyttjanderättshavare men kommunen ska biträda Regionen.
- Kommunen ska vid överlåtelse av mark eller upplåtelse av tomträtt göra förbehåll om tunnelbanans utbyggnad.
- Platsspecifika genomförandeaftal ska tecknas för respektive stationsuppgång, antingen med Staden och/eller kommande exploatör.

Eftersom både utbyggnaden av tunnelbanan Älvsjö – Fridhemsplan och de av stadens exploateringsprojekt som berörs av tunnelbaneprojektet är i planeringsfasen, kan fortfarande många förutsättningar ändras. Vid behov av ändringar och tillägg ska tilläggsavtal till genomförandeaftalet tecknas.

Genomförandeaftalet reglerar inte finansieringen av projektet.

Ett separat genomförandeaftal för ny depå söder om Älvsjö station och nya depåanslutningar ska även tas fram.

### **Analys och konsekvenser / Trafikkontorets och exploateringskontorets synpunkter**

Kontoren anser att genomförandeaftalet väl följer de principer som fastlades i det tidigare beslutade ramavtalet och objektsavtalet. Genomförandeaftalet reglerar framförallt principer och är av övergripande karaktär. Ytterligare och mer specifika avtal kommer att behöva träffas för tunnelbaneutbyggnaden, såsom avtal avseende permanenta och tillfälliga markupplåtelser och samverkansavtal där tunnelbaneprojektet ska samordnas med exploateringsprojekt.



Utgångspunkten är att Regionen ansvarar för de avtal som behövs för genomförandet av tunnelbaneutbygganden, t ex avtal med fastighetsägare samt avtal med närliggande projekt.

Genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden kommer bli en utmaning i den täta staden och byggandet kommer att påverka stockholmarnas vardag under många år. Utbyggnaden kommer även att påverka kommande exploaterings genomförbarhet under den aktuella perioden. Staden och Regionen måste därför tillsammans planera för bästa möjliga genomförande för alla parter.

### **Ekonomi**

Tunnelbaneutbyggnaden drivs av Regionen med medverkan från Stockholms stad. Finansieringen sker via projektmedel, som är de medel som parterna i Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 – Storstad Stockholm samt objektsavtal avseende tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan redan förbundit sig att tillskjuta. Det är i dessa avtal som finansieringen av projektet regleras.

En fråga som återstår att lösa i kommande avtal är vilken part som ska bekosta återställande av de befintliga funktioner som inte går att anlägga på ursprunglig plats till följd av tunnelbaneanläggningens markanspråk. Stadens utgångspunkt är att projektmedel ska bekosta återställande av befintliga funktioner, och att staden således inte ska skjuta till mer medel för detta.

Tunnelbaneutbyggnaden kommer att innebära följdinvesteringar för staden. Erfarenheter från Stockholmsförhandlingen är att dessa följdinvesteringar omfattar t ex cykelställ, nya bänkar och utökad belysning i anslutning till de nya stationerna.

### **Trygghet och jämställdhet**

Tunnelbanan Älvsjö – Fridhemsplan 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.

### **Trafikkontorets och exploateringskontorets förslag**

Kontoren anser att det nu föreslagna genomförandeavtalet ger en god vägledning för båda parter i genomförandet av tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan och föreslår att exploateringsnämnden och trafiknämnden för sin del godkänner genomförandeavtalen för tunnelbanan Älvsjö – Fridhemsplan och överlämnar ärendet till kommunfullmäktige för godkännande.

### **Remissammanställning**

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden och trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

## **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 29 maj 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att genomförandet tar tillvara stadens intressen och avvägningar på ett bra sätt samtidigt som det skapar förutsättningar för att regionen ska kunna påbörja utbyggnaden av tunnelbanan Älvsjö - Fridhemsplan, vilket i sin tur är en förutsättning för att kunna genomföra stadens bostadsbyggande i enlighet med Sverigeförhandlingen.

Finansieringen sker via projektmedel, som är de medel som parterna redan förbundit sig att tillskjuta i Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 – Storstad Stockholm samt objektsavtal avseende tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan.

Stadsledningskontoret vill understryka att det är i dessa avtal som finansieringen av projektet regleras.

Genomförandeaftalet reglerar framförallt principer och är av övergripande karaktär. Ytterligare och mer specifika avtal kommer att behöva träffas för tunnelbaneutbyggnaden. En fråga som återstår att lösa i kommande avtal är vilken part som ska bekosta återställande av de befintliga funktioner som inte går att anlägga på ursprunglig plats till följd av tunnelbaneanläggningens markanspråk. Stadsledningskontoret anser att projektmedel ska bekosta återställande av befintliga funktioner och att staden således inte ska skjuta till mer medel för detta.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen beslutar att föreslå att kommunfullmäktige beslutar att genomförandeaftal för tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan godkänns, i enlighet med bilaga 1. Kommunfullmäktige ger exploateringsnämnden och trafiknämnden rätt att teckna genomförandeaftal och erforderliga följdavtal samt att vid behov träffa tilläggsavtal till genomförandeaftalet, förutsatt att sådant tilläggsavtal inte är av principiell betydelse. Paragrafen föreslås justeras omedelbart.

## Reservationer m.m.

### Exploateringsnämnden

Reservation av Dennis Wedin m.fl. (alla M), Aron Modig (KD) och Patrick Amofah (C),

1. Att exploateringsnämnden godkänner genomförandeavtal för tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan enligt tjänsteutlåtandets bilaga 1, villkorat att alternativ Lindhagensplan beslutas avseende arbetstunneln för station Fridhemsplan.
2. Att exploateringsnämnden ger kontoret i uppdrag att teckna erforderliga följdavtal samt vid behov träffa tilläggsavtal förutsatt att dessa inte är av principiell betydelse.
3. Att exploateringsnämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner genomförandeavtal för tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan enligt tjänsteutlåtandets bilaga 1, villkorat att alternativ Lindhagensplan beslutas avseende arbetstunneln för station Fridhemsplan.
4. Att exploateringsnämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.
5. Att därutöver anföra följande:

Den 22 maj planeras samrådet för tunnelbanan att inledas och ska pågå till den 19 juni. I dagsläget finns det därmed en osäkerhet kring vilket av alternativen för arbetstunneln vid Fridhemsplan som kommer att beslutas. Ett samråd är heller inte ett beslut, utan precis som det låter en formell process för inhämtande av synpunkter. Exakt vad dessa sedan leder till återstår därför att se.

Rålabshovsparken, Rålis, är en av stockholmarnas mest uppskattade parker. Det är en viktig rekreationsplats för både barn och vuxna samt en uppskattad mötes- och evenemangsplats för stockholmare och besökare året om. När Stockholm växer behöver kommunikationen förbättras – därför är det både viktigt och välkommet att byggnationen av en ny tunnelbanelinje mellan Fridhemsplan och Älvsjö är igång.

Men i och med tunnelbanebyggnationen riskerar Rålis bli en byggarbetsplats under åtminstone ett decennium, för att därefter få en permanent arbetstunnel. Gröna ytor av parken skulle behöva användas – och mängder av träd som i dag ramar in parken behöver i sådana fall fällas. Det skulle innebära oåterkalleliga skador på en av stockholmarnas mest älskade grönytor och mötesplatser. För Moderaterna i Stockholms stad är en permanent arbetstunnel som innebär bestående och negativa ingrepp i delar av Rålabshovsparken inte ett alternativ.

Det andra alternativet för arbetstunneln, vid Lindhagensplan, skulle inte ge lika stor negativ påverkan på bebyggelse, stads- och gaturum samt kulturmiljö. Till skillnad mot Rålis är Lindhagensplan redan idag en trafikstörd plats, och den negativa inverkan på Stockholm blir således mindre med det alternativet. Trafiksituationen skulle behöva säkerställas och den befintliga bensenmacken ersättas på annan plats,

men det är görbart och skulle inte innebära oåterkalleliga skador av ett uppskattat grönområde.

Tomträttsavtalet för Gångaren 7 (bensinmacken) har en avtalsperiod på 20 år från 1970. År 2030 förlängs det alltså med ytterligare 20 år om det inte sägs upp innan. En uppsägning kan enligt avtalet som tidigast ske den 30 september 2025, men vi menar att detta bör tas upp redan nu för att ge både bensinmacken, staden och regionen så tydliga förutsättningar som möjligt. Det är synnerligen viktig för att kunna långsiktigt börja förbereda för att arbetstunneln kan byggas vid Lindhagensplan och Rålambshovsparken räddas.

#### Reservation av Anders Edin (SD)

1. Att exploateringsnämnden godkänner genomförandeavtal för tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan enligt tjänsteutlåtandets bilaga 1, samt Sverigedemokraternas förslag i tillägg.
2. Att exploateringsnämnden ger kontoret i uppdrag att teckna erforderliga följdavtal samt vid behov träffa tilläggsavtal förutsatt att dessa inte är av principiell betydelse.
3. Att exploateringsnämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner genomförandeavtal för tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan enligt tjänsteutlåtandets bilaga 1, samt Sverigedemokraternas förslag i tillägg.
4. Att exploateringsnämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.
5. Att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna ställer sig i stort bakom genomförandeavtalet men vill samtidigt skriva in att genomförandeavtalet inte får ske genom att projektera för en arbetstunnel intill Rålambshovsparken. Det enda tänkbara alternativet ska vara en tunnel vid Lindhagensrondellen, i annat fall ska projektet avbrytas.

#### Trafiknämnden

#### Reservation av Dennis Wedin m.fl. (alla M), Sara Svanström (L) och Markus Berensson (C)

1. att nämnden beslutar att godkänna kontorets förslag till beslut, samt
2. att därutöver anföra

Den 22 maj påbörjade samrådet angående hur den nya gula tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö ska byggas. I samband med att samrådet drog igång kom det för många av oss mycket efterlängtade beskedet – arbetstunneln för den gula linjen kommer läggas vid Lindhagensplan, inte vid en av stockholmarnas mest uppskattade parker, Rålambshovsparken. Det är en vinst för framför allt kungsholmsborna och den lokala kulturhistoriska miljön och grönområdena. Vi var många som i samband med beskedet drog en lättnadens suck.

Samband med att arbetstunneln läggs vid Lindhagensplan kommer den negativa påverkan på bebyggelse, stads- och gaturum samt kulturmiljö bli mindre. Till skillnad mot Rålambshovsparken är Lindhagensplan redan idag en trafikstörd plats, och den negativa inverkan på Stockholm blir således mindre med det alternativet. Trafiksituationen kommer behöva säkerställas och den befintliga bensinmacken ersättas på annan plats, men det är görbart och kommer inte innebära oåterkalleliga skador av ett uppskattat grönområde. Mycket arbete återstår kring detta - och samarbetet mellan Stadshuset och Regionhuset har brutit i andra viktiga projekt. Nu är det upp till bevis.

#### Reservation av Anders Lindman (SD)

1. Att trafiknämnden godkänner genomförandeavtal för tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan enligt tjänsteutlåtandets bilaga 1, samt Sverigedemokraternas förslag i tillägg.
2. Att trafiknämnden ger kontoren i uppdrag att teckna erforderliga följdavtal samt vid behov träffa tilläggsavtal förutsatt att dessa inte är av principiell betydelse.
3. Att trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner genomförandeavtal för tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan enligt tjänsteutlåtandets bilaga 1, samt Sverigedemokraternas förslag i tillägg.
4. Att trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.
5. Att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna ställer sig i stort bakom genomförandeavtalet men vill samtidigt skriva in att genomförandeavtalet inte får ske genom att projektera för en arbetstunnel intill Rålambshovsparken. Det enda tänkbara alternativet skall vara en tunnel vid Lindhagensrondellen, i annat fall skall projektet avbrytas.