

PM Rotel I, Rotel V (Dnr KS 2020/1506)

Samråd om tunnelbana till Älvsjö

Remiss från Region Stockholm

Remisstid den 31 januari 2021

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

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

Föredragande borgarråden Anna König Jerlmyr och Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

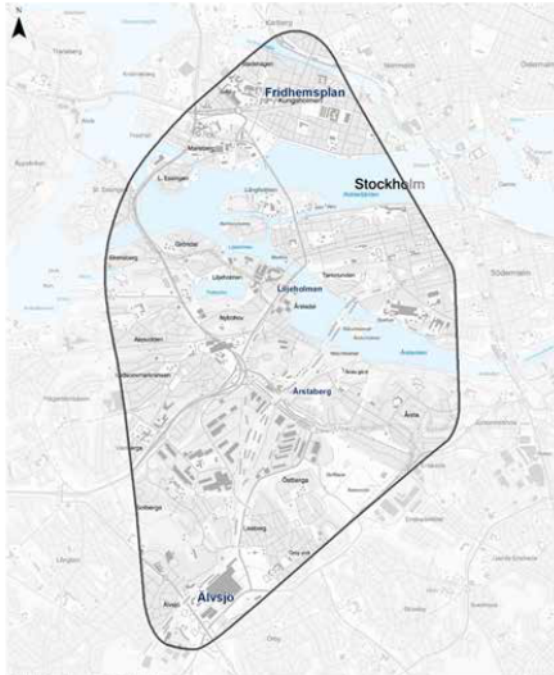
Region Stockholm har genom förvaltningen för utbyggd tunnelbana, FUT, gett Stockholms stad möjligheten att yttra sig gällande samrådsunderlag för tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan.

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

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

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

Syftet med samråd i planfrågor är att erhålla ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Vidare önskar FUT informera berörda intressenter om att projektet har startat samt inhämta information inom utredningsområdet inför kommande arbete med spårkorridorer och stationslägen (lokaliseringsutredning). Utredningsområdet för lokaliseringsutredningen har avgränsats till att gälla ett område mellan Fridhemsplan och Älvsjö, se bild.



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

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd och Södermalms stadsdelsnämnd. På grund av kort remisstid har samtliga remissinstanser valt att svara med ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Stockholms stad har ansökt och medgivits förlängd remisstid till den 31 januari 2021. Stockholms stad har även meddelat FUT denna promemoria som underhandsbesked.

Förvaltningarna är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6. Utbyggnaden ligger i linje med vad som framgår av kommunfullmäktiges budget. Tunnelbanan till Älvsjö bidrar till ett mer robust kollektivtrafiksystem som kommer binda samman delar av staden som är dåligt kollektivtrafikförsörjda med större knutpunkter och nya stadsdelar. Detta kommer ha en positiv inverkan på staden i stort och kan bidra till ökad hållbar tillgänglighet och minskad segregation.

Våra synpunkter

Stockholms stad är positiv till att en utbyggnad av tunnelbanan sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6. Utbyggnaden ligger i linje med vad som framgår av kommunfullmäktiges budget. Projektet bidrar till ett mer robust kollektivtrafiksystem som binder 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.

Sverigeförhandlingen innebär bland annat att staden ska bidra med ett stort antal bostäder inom tunnelbanans influensområde. Tunnelbanelinjen kommer även att stärka möjligheterna att tillskapa fler arbetsplatser i söderort vilket är mycket positivt. Den framtida linjedragning bör ligga där den ger störst resenärsnytta för hela trafiksystemet. Stationernas placering ska försörja nya och täta stadsmiljöer, möjliggöra förtätning av befintliga områden samt minska isoleringen av socialt utsatta områden.

Lokalisering av uppgångar måste ta hänsyn till både befintliga områden och till framtida målpunkter. Planeringen nu ska inte omöjliggöra att i framtiden kunna knyta ihop tunnelbanan mot såväl Hagsätravägen från Älvsjö som vidare mot västerort från Fridhemsplan. Det ger bättre framtida planeringsförutsättningar.

Vi anser att goda exempel, erfarenheter och nyckeltal från nu pågående tunnelbaneprojekt ska tas tillvara och användas i arbetet, där det är tillämpligt. Staden vill även framhålla vikten av att FUT tidigt genomför uppdaterade succesivkalkyler som redovisar projektets kostnader.

Många stockholmarnas vardag kommer under byggskedet att påverkas av planerad tunnelbaneutbyggnad och därför är det viktigt att i genomförandeplaneringen också tar hänsyn till naturmark och parker i det berörda området. Vid planering av byggtransporter och etableringsområden måste hänsyn tas till bland annat berörda skolor, förskolor och lekplatser. Det är angeläget att det görs studier av hur barns miljöer påverkas under byggtiden. Det är bra att redan i tidigt skede beakta möjligheterna att utnyttja båt- och/eller tågtransporter samt möjligheterna att nyttja befintlig infrastruktur utreds för byggande och underhåll.

I övrigt hänvisar vi till det gemensamma tjänsteutlåtandet i denna promemoria.

Vi föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

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

Stockholm den 27 januari 2021

ANNA KÖNIG JERLMYR OCH DANIEL HELLDÉN

Bilaga

Samrådsunderlag

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Remissammanställning

Ärendet

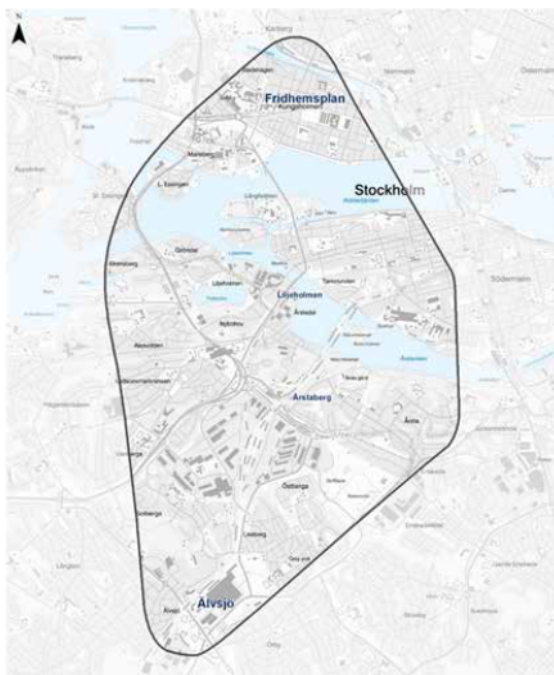
Region Stockholm har genom förvaltningen för utbyggd tunnelbana, FUT, gett Stockholms stad möjligheten att yttra sig gällande samrådsunderlag för tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan.

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

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

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

Syftet med samråd i planfrågor är att erhålla ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Vidare önskar FUT informera berörda intressenter om att projektet har startat samt inhämta information inom utredningsområdet inför kommande arbete med spårkorridorer och stationslägen (lokaliseringsutredning). Utredningsområdet för lokaliseringsutredningen har avgränsats till att gälla ett område mellan Fridhemsplan och Älvsjö, se bild.



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

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafikinämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd och Södermalms stadsdelsnämnd. På grund av kort remisstid har samtliga valt att svara med ett gemensamt tjänsteutlåtande.

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

Stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafikinämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning, Kungsholmens stadsdelsförvaltnings och Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 7 januari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Södermalms stadsdelsförvaltning, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning och Kungsholmens stadsdelsförvaltning är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6. Utbyggnaden ligger i linje med vad som framgår av kommunfullmäktiges budget.

Staden deltar aktivt i detta arbete och anser att utbyggnaden av tunnelbanan är mycket viktig för såväl staden som regionen. Tunnelbanan till Älvsjö bidrar till ett mer robust 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.

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

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

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

Sverigeförhandlingen innebär bland annat att staden ska bidra med ett stort antal bostäder inom tunnelbanans influensområde. Därutöver planerar staden även för arbetsplatser i söderort (i enlighet med översiktsplanen och stadens budget). Kollektivtrafiken är mycket viktig för att företag ska expandera sina verksamheter utanför stadens mest centrala delar och attrahera arbetskraft. En ny tunnelbanelinje mellan Fridhemsplan och Älvsjö kommer att stärka möjligheterna att tillskapa fler arbetsplatser i söderort vilket är mycket positivt. Tunnelbanans framtida linjedragning bör därmed ligga där den ger störst resenärsnytta för hela trafiksystemet. Stationernas placering ska försörja nya och täta statsmiljöer, möjliggöra förtätning av befintliga områden samt minska isoleringen av socialt utsatta områden.

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

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

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

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

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

utreds för byggande och underhåll genom att bland annat nyttja tunnlar som använts i tidigare infrastrukturprojekt.

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

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

Många stockholmares vardag kommer att påverkas av planerad tunnelbaneutbyggnad och därför anser kontoren att det är viktigt att i genomförandeplaneringen också tar hänsyn till naturmark och parker i det berörda området. Några exempel på viktiga områden med känsliga och värdefulla miljöer är Solbergaskogen, längs Norr Mälarstrand, Rålambshovsparken, Smeduddsbadet, Långholmen, Tanto, Reimersholme, Årstavikens strandpromenad och parkleken Backen i Östberga.