

PM Rotel I (Dnr KS 2023/254)

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

Remiss från Region Stockholm
Remisstid den 27 april 2023

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

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

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård

Sammanfattning av ärendet

Region Stockholm har remitterat ärendet *Tunnelbanan till Älvsjö - Samråd om arbetsområden, arbetstunnlar och lokalisering av depå* bland annat till Stockholms stad för yttrande.

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.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, idrottsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd och Stockholms Stadshus AB. Södermalms stadsdelsnämnd avstår från att svara. Samtliga utom Södermalms stadsdelsförvaltning har inkommit med ett gemensamt kontorsyttrande på grund av kort remisstid. Kulturförvaltningens synpunkter är också beaktade i det gemensamma kontorsyttrandet men på grund av

en miss framgår detta inte av kontorsyttrandets sidhuvud och vid underskrifterna. Ärendet anmäls därmed till kulturnämnden i efterhand.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, idrottsförvaltningen, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning, Kungsholmens stadsdelsförvaltning, 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.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Det är mycket glädjande att vi i Stockholm snart kommer att ha en ny tunnelbanelinje mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Den nya tunnelbanelinjen kommer att binda ihop centrala och södra Stockholm och gör att vi kan bygga 48 500 nya bostäder med hållbara kommunikationer. Stockholmarna behöver nya resmöjligheter med smidiga bytespunkter.

Innan den nya tunnelbanelinjen är klar kommer dock tunnelbaneutbyggnadens genomförande att påverka stockholmarnas vardag under en lång tid. Det är därför angeläget att i byggskedet planera utifrån ett hälso-, trygghets-, tillgänglighets-, framkomlighets- och säkerhetsperspektiv avseende allmänhetens användning av gator, publika ytor och rekreationsområden. Det är mycket viktigt att staden har möjlighet att uppnå avtalat bostadsmål inom Sverigeförhandlingen. Likaså är det en grundläggande utgångspunkt att i kommande vägval värna den biologiska mångfalden och göra så små ingrepp som möjligt i värdefull naturmark.

Region Stockholm och Stockholms stad behöver fatta beslut om en gemensam planering med gemensamma tidplaner som måste tas fram i ett tidigt skede för att säkerställa att ovanstående uppnås.

Arbetstunnlar och etableringsytor behöver samordnas med stadens planerade utveckling. Staden behöver se detaljerade tidplaner för när de olika ytorna för etablering, arbetstunnlar och eventuella vertikalschakt behöver användas för tunnelbaneutbyggnaden. Det behövs en dialog gällande arbetsytornas storlek och hur de kan minskas över tid, i takt med att vissa arbeten färdigställs.

Gällande placering av depå är det inte möjligt att redan nu avfärda möjligheten att utveckla någon av de befintliga depåerna. Om en ny depå är det enda alternativet behöver platsen för denna utses och planeras tillsammans med staden.

Inför val av arbetstunnlarnas placering är det viktigt att veta om arbetstunneln även ska nyttjas i driftskedet för tunnelbanan. Det är också viktigt att arbetstunnlarna inte innebär några begränsningar för vad som kan byggas ovanpå dem. Staden 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.

I övrigt hänvisar jag till det gemensamma tjänsteutlåtandet nedan.

Stockholm den 19 april 2023

Karin Wanngård

Bilagor

Remiss – Samråd om ny tunnelbana till Älvsjö – Arbetstunnlar, arbetsområden samt lokalisering av ny depå, dnr KS 2023/254-1.1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande av borgarråden Dennis Wedin (M) och Jan Jönsson (L) enligt följande.

Vi tycker att det är glädjande att byggnationen av en ny tunnelbanelinje mellan Fridhemsplan och Älvsjö snart är igång. När Stockholm växer måste kommunikationen förbättras. Det är i flera delar ett stort ingrepp i stadsmiljön, och tunnelbaneutbyggnadens genomförande kommer att påverka stockholmarnas vardag under lång tid.

Det är viktigt att byggnationer för ett växande Stockholm förenas med minsta möjliga växtvärk – för boenden, företag och annan samhällsservice, besökare, miljön och klimatet. Byggnationer, särskilt av den här storleken, måste ske med största möjliga hänsyn till omgivning och att stadslivet i så stor utsträckning som möjligt ska kunna fortsätta som vanligt vid sidan av byggnationerna.

Tunnelbaneutbyggnaden behövs, men Rålambshovsparken måste inte påverkas. Utbyggnaden, med etableringsytor och en permanent arbetstunnel i anslutning till stationen vid Fridhemsplan, bör inte lokaliseras till Rålambshovsleden med närliggande grönområden.

Moderaterna vill skarpt avstyrka alternativet Rålambshovsleden då denna i allt för stor utsträckning permanent skulle påverka Rålambshovsparken, en av Stockholms mest besökta och populäraste parker. Det skulle drabba en viktig mötesplats och grönyta i centrala Stockholm i allt för stor utsträckning. Vi vill att Rålambshovsparken ska bevaras. Risken finns också att Rålambshovsledens framkomlighet, samt gång- och cykeltrafik kommer att påverkas negativt.

Samtidigt som Lindhagensplan - där en bensinmack finns idag - inte är en optimal plats, gör vi bedömningen att det är det minst dåliga av de två alternativen. Det är redan idag en trafikerad plats, och Region Stockholm skulle få ansvaret att hitta ersättningsplats för bensinstationen. Inblandade aktörer kommer samtidigt behöva

föra en långsiktig dialog för att försäkra att arbetet sker med så liten negativ påverkan som möjligt för särskilt de boende i närheten av Lindhagensplan, samt för trafiken.

Kommunstyrelsen

Reservation av Gabriel Kroon (SD) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Kommunstyrelsen godkänner delvis borgarrådsberedningens svar på remissen
2. Därutöver anföra följande:

Arbetstunnlarna och etableringsytorna kommer innebära ett omfattande ingrepp på närmiljön under projektets byggtid, men även efteråt. Två förslag presenteras för etableringsplats för arbetstunnel till stationen Fridhemsplan. Bensinstationen vid Thorlidsplan samt allén intill Rålambshovsparken. Stockholm stad förespråkar bestämt att Region Stockholm väljer alternativ bensinstation vid Thorlidsplan och bevarar området intill Rålambshovsparken.

Särskilt uttalande av Christofer Fjellner, Annika Friberg och Jonas Nilsson (alla M) och Jan Jönsson (L) som är likalydande med Moderaternas och Liberalernas gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande av Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Centerpartiet gläder sig åt det fortsatta arbetet med en utbyggnad av Stockholms tunnelbanenät med en linje mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Om det inte hade varit för Centerpartiets idoga kamp för modiga och visionära investeringar i framtida infrastruktur i Stockholm hade vi inte haft möjligheten att löpande ta ställning till planeringen av tunnelbanans genomförande. I sammanhanget vill vi påpeka att det är beklagligt att Sverigeförhandlingen inte resulterade i ytterligare en station på sträckningen Fridhemsplan-Älvsjö, det hade varit välbehövligt och gynnsamt särskilt för framtida stadsutveckling i Marieberg.

I föreliggande ärende har Region Stockholm ett antal förslag på hur utbyggnaden ska genomföras. Det handlar om placering av arbetstunnlar, arbetsområden och permanent lokaliseringen av en ny depå. Mycket av detta är nödvändigt ont i stora byggprojekt men måste genomföras med så liten påverkan på Stockholmarnas vardag och Stockholms värdefulla naturmiljöer som möjligt.

Vad gäller placeringen av arbetstunneln och sedermera en permanent servicetunnel vid Fridhemsplans station anser Centerpartiet att alternativet i anslutning till Rålambshovsparken lämpar sig dåligt för detta ändamål. Det finns dels en risk för att framkomligheten kring parken och särskilt gång- och cykeltrafiken kan påverkas negativt. I närheten av den tilltänkta placeringen finns även ytor för spontanidrott och en mycket uppskattad skatepark. Det vore olyckligt om en arbetstunnel läggs alldeles intill denna plats och riskerar skapa säkerhetsrisker för barn och unga. Därtill innebär förslaget negativ påverkan på flera av områdets träd och övriga naturvärden.

Samtidigt är den alternativa placeringen – Lindhagensplan inte en optimal plats. Centerpartiet anser dock att det är det minst dåliga av de två alternativen. Lindhagensplan är en hårt trafikerad rondell med en befintlig drivmedelsstation, som Region Stockholm bör få ansvaret att hitta en ersättningsplats för. Staden måste såklart bistå regionen i att säkerställa att det förs en långsiktig dialog för att försäkra att arbetet sker med så liten negativ påverkan som möjligt för särskilt de boende i närheten av Lindhagensplan, samt för samtliga trafikslag som nyttjar platsen idag.

Vad gäller placeringen av temporär arbetstunnel och arbetsområde kopplat till stationen i Älvsjö anser Centerpartiet att majoritetens ställningstagande kring alternativet att bygga på grusplanen vid Älvsjö IP är otillräckligt. Om grusplanen ska tas i anspråk måste arbetet med ersättningsyta för fotbollen påbörjas omedelbart. Centerpartiet har tidigare föreslagit att Sjöängen ska utvecklas till fotbollskluster med flera 11-spelsplaner med konstgräs. Detta blir nu än mer aktuellt i och med regionens behov, för att inte säga brådsakande. Älvsjö är ett område med stor potential för stadsutveckling. Vi anser att staden skyndsamt bör genomföra ett programarbete för Älvsjö där området kring den framtida tunnelbanestationen, inklusive platsen för mässan, närliggande verksamheter, samt Sjöängen.

Centerpartiet ser därutöver mycket positivt på en möjlig överdäckning av Nybodadepån i samband med arbetet för en depå för den nya tunnelbanelinjen. I kommunfullmäktige har Centerpartiet föreslagit en överdäckningsstrategi för Stockholms stad. Det skulle klargöra förutsättningarna för framtida överdäckningar. I Nybodadepåns närområde och inom nya tunnelbanans sträckning anser vi även att spårområdena norr och söder om Årsta-broarna bör överdäckas för att söderort ska få fler bostäder, kontor, lokaler för idrott och kultur, med mera, när tunnelbanan nu äntligen dras till Älvsjö.

Ersättaryttrande av Nike Örbrink (KD) som är likalydande med Moderaternas och Liberalernas gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ärendet

Syftet med samrådet *Tunnelbana till Älvsjö - Arbetstunnlar, arbetsområden samt lokalisering av ny depå* 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 huvudtunnlarna 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 hisschakt som ska leda ner till stationerna.

Arbetstunnlarna används under byggskedet för att bygga spårtunnlar och stationer samt för att driva spårtunnelsträckningarna mellan stationerna. Arbetstunnlarna vid Fridhemsplan samt Liljeholmen förutsätts bli permanenta. Om kommande utredningar visar behov och möjlighet för någon ytterligare av arbetstunnlarna 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.

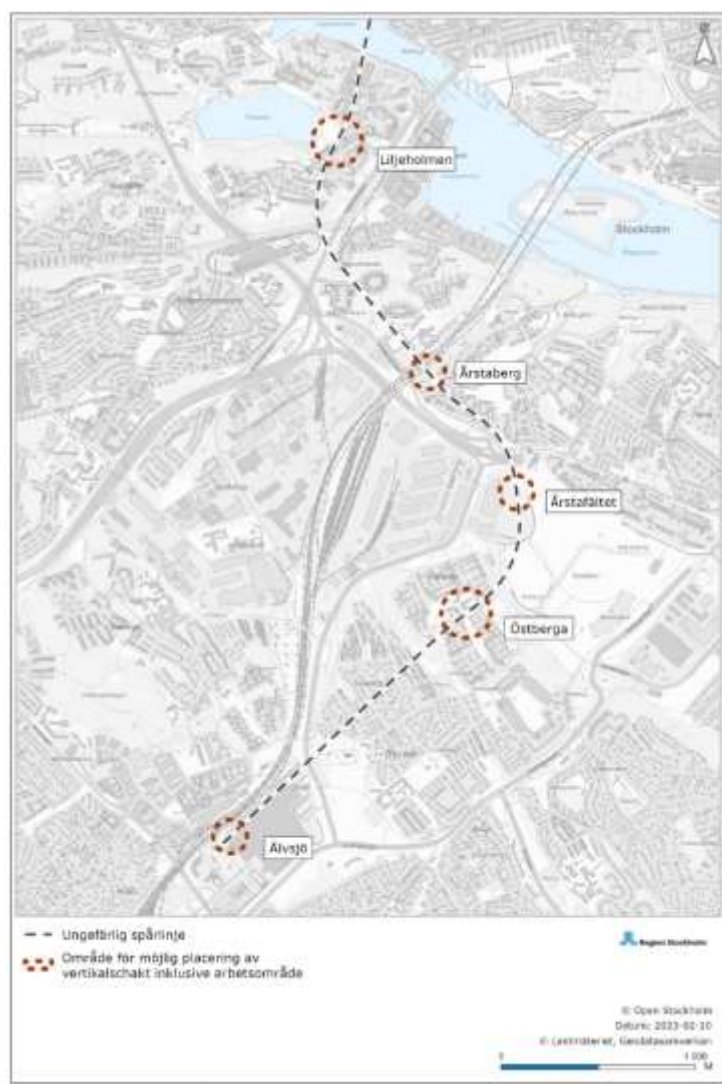
För station Årstaberg har två alternativa lokaliseringar av arbetstunnlar med tillhörande etableringsytor studerats, vid Nybodadepån och vid Årstakrossen. Alternativet vid Årstakrossen kan även komma att användas för station Årstafältet.

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 lokaliseringstudier 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.

Remissammanställningen

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, idrottsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd och Stockholms Stadshus AB. Södermalms stadsdelsnämnd avstår från att svara. Samtliga utom Södermalms stadsdelsförvaltning har inkommit med ett gemensamt kontorsyttrande på grund av kort remisstid. Kulturförvaltningens synpunkter är också beaktade i det gemensamma kontorsyttrandet men på grund av en miss framgår detta inte av kontorsyttrandets sidhuvud och vid underskrifterna. Ärendet anmäls därmed till kulturnämnden i efterhand.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, idrottsförvaltningen, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd,

**Kungsholmens stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd och
Stockholms Stadshus AB**

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, idrottsförvaltningens, kulturförvaltningens, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltnings, Kungsholmens stadsdelsförvaltnings, Södermalms stadsdelsförvaltnings, och Stockholms Stadshus AB:s gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 31 mars 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, idrottsförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning, Kungsholmens stadsdelsförvaltning, 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 FUT¹ 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.

¹ Region Stockholms förvaltning för utbyggd tunnelbana

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 rekreationsområde dit många förskolor, skolor och besökare tar sig regelbundet. Det är även viktigt att trafiken på Norr Mälarstrand 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 Lövholsgränd 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 utförs.

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 parthandelsområdet 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 borrhållstånd 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 utpekat 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-Älvsjö stadsdelsförvaltnings, Kungsholmens stadsdelsförvaltnings och Stockholms stadshus ABs gemensamma tjänsteutlåtande.