



Samråd om ny tunnelbana till Älvsjö

Remiss från Region Stockholm
Remisstid den 17 januari 2024

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 *Samråd om ny tunnelbana till Älvsjö, samråd järnvägsplan, tillhörande detaljplan och tillståndsansökan miljöbalken* till bland annat Stockholms stad för yttrande.

Nya tunnelbanelinjen, gul linje, mellan Älvsjö och Fridhemsplan blir cirka åtta kilometer lång och får sex stationer: Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberget, Årstafältet, Östberga och Älvsjö. Ovan markytan kommer anläggningen främst bestå av stationsbyggnader och byggnader för ventilation. Arbete med lokalisering och utformning av tunnelbanan pågår. Samrådet omfattar järnvägsplan, detaljplan och avgränsning för miljöprövning. Syftet med samrådet är att få in synpunkter om den nya tunnelbanelinjens tunnlar, stationer och uppgångar.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB. Samtliga remissinstanser har inkommit med ett gemensamt kontorsyttrande på grund av kort remisstid.

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

stadsdelsförvaltning, Kungsholmens stadsdelsförvaltning, Södermalms 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 2024.

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.

För att den nya tunnelbanelinjen ska kunna integreras med befintlig- och planerad bebyggelse behöver Region Stockholm, Stockholms stad och andra berörda aktörer ha en nära och följsam dialog under processens gång. Det är en förutsättning för att de nya tunnelbanestationerna ska kunna planeras på ett sätt som möjliggör att staden klarar av sitt bostadsåtagande kopplat till Sverigeförhandlingen.

Innan den nya tunnelbanelinjen är klar kommer dock tunnelbaneutbyggnadens genomförande att påverka stockholmarnas vardag under en lång tid. Därför ställer vi oss frågande till att tunnelbanas tillfälliga arbetsytor i många fall är orimligt stora. Det behövs en skärpt dialog gällande arbetsytornas storlek och hur de kan minskas över tid, i takt med att vissa arbeten färdigställs. Målsättning måste vara att tunnelbanebygget har en så liten negativ påverkan som möjligt på stadslivet och att verksamheter i närområdet beaktas vid utformningen av etablerings- och arbetsytor.

Gällande *Fridhemsplan* så saknas det en likvärdig konsekvensanalys för de två alternativen för arbetstunnel. Det behövs för att staden ska kunna göra en fullvärdig bedömning utifrån hur alternativen påverkar natur- och kulturmiljön, hur många träd som behöver tas ner, hur skyfallsproblem påverkas och hur gång- och cykelstråk påverkas under bygg- och driftsskede. Med det sagt är det uppenbart att båda förslag på placering för arbetstunnel har en avsevärd påverkan på trafik och stadsmiljö, och att det är en fråga om att hitta det alternativ som har minst negativ påverkan.

Vi förordar placeringen av arbetstunneln vid Lindhagensplan, istället för Rålambhovsleden. Placeringen vid Lindhagensplan har en mindre negativ påverkan på stadsbilden, natur- och kulturvärden och allmänhetens framkomlighet. Den trafikpåverkan som en placering av arbetstunnel vid Lindhagensplan skulle innebära behöver dock utredas djupare av regionen i samarbete med Stockholms stad.

När det gäller *Älvsjö* är den föreslagna etableringsytan omfattande och kommer påverka förutsättningarna att bedriva idrott vid Älvsjö IP. Vi vill betona att det är oerhört viktigt att idrottsplatsen kan fungera som idrottsplats under byggtiden av tunnelbanan. Trafiklösningar måste tas fram som säkerställer att det går att ta sig till och från platsen med olika färdmedel. Alla barn och unga ska kunna ta sig till sin fotbollsträning och därifrån tryggt och trafiksäkert.

Om regionen inte kan garantera att idrottsverksamheten kan bedrivas säkert på platsen måste de bidra till att en ersättningslösning säkerställs i området eller att en alternativ placering för depån ses över för att arbetstunnel och tillhörande etableringsyta inte ska få en sådan negativ effekt på idrottslivet i området.

I övrigt hänvisar jag till det gemensamma tjänsteutlåtandet nedan.

Stockholm den 10 januari 2024

Karin Wanngård

Bilaga

Remiss – Samråd om ny tunnelbana till Älvsjö, dnr KS 2023/1269-1.1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

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

Vi ställer oss positiva till en framtida tunnelbanesträckning mellan Älvsjö och Fridhemsplan, det är en viktig del i Stockholms utveckling och framtida attraktionskraft. För att denna utveckling ska vara möjlig behövs även tunnelbanedepåer komma till, varför Region Stockholm har utrett olika alternativ. Det är samtidigt 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.

I den tidigare remissen kring depålokalisering i Älvsjö fanns ett antal frågetecken som vi ansåg att det var synnerligen viktigt att få utredda innan ett genomförande kan bli aktuellt. Detta står vi fast vid och det handlar bland annat om buller som kommer att påverka både närboende och närliggande naturreservat, samt trafiksituationen och kulturhistoriskt viktiga byggnader som exempelvis Älvsjö gård med sina anor från 1500-talet. En förutsättning är att stor hänsyn tas till allt detta i de fortsatta utredningarna.

Enligt Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) avses Älvsjö IP grusplan att användas som etableringsyta och arbetstunnel för tunnelbanedepån i Älvsjö. Omkring 40 procent av idrottsplatsen i sin helhet kan komma att påverkas av etableringen. En sådan etablering kommer också 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. Inför beslut om lokalisering kräver vi därför att en fördjupad utvärdering av befintliga alternativ genomförs samt att fler alternativa etableringsytor presenteras och analyseras i syfte att minimera påverkan för befintliga idrottsytor.

Vad gäller Fridhemsplan så avstyrker vi starkt 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. För oss är det en självklarhet att Rålambshovsparken ska bevaras. Risken finns också att Rålambshovsleden framkomlighet, samt gång- och cykeltrafik kommer att påverkas negativt. 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.

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 Christofer Fjellner, Annika Friberg och Johan Paccamonti (alla M), Gabriel Kroon (SD) och Jan Jönsson (L) som är likalydande med Moderaternas och Liberalernas gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Reservation av Kristin Jacobsson (C) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Att delvis avslå föredragande borgarrådets förslag till beslut
2. Att staden bestämt avfärdar alternativ Rålambshovsparken för arbetstunnelmynning till station Fridhemsplan
3. Att alternativ till att förlägga arbetstunnelmynning och etableringsyta på Älvsjö idrottsplats grusplan utreds och förordas om linjens depåanläggning lokaliseras till Älvsjö
4. Att uppdra åt Förvaltningen för utbyggd tunnelbana att utreda ytterligare stationslägen längs tunnelbanans nya gula linje i Marieberg och vid Hornstull
5. Att därutöver anföra följande

Stockholms tunnelbanesystem står inför en historisk expansionsfas, som utöver förlängningar av befintliga linjer även innefattar den nya gula linjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Centerpartiet välkomnar utbyggnaden och ser den som en förutsättning för Stockholms fortsatta tillväxt, utveckling och omställning till en grönare stad.

Vi ser dock med oro på några av de konsekvenser som arbetet av den gula linjen kan komma att få på stockholmarnas vardag och närmiljö, dels under byggtiden men även på lång sikt. I Älvsjö planeras anläggningsarbetet för stationsutrymmet att ta en stor yta i anspråk från Älvsjö idrottsplats. Idrottsföreningarna och dess tillhörande verksamhet står inför stora störningar om den planerade arbetstunneln och etableringsområdet enligt planen förläggs till Älvsjö IP:s grusplan. Vi har förståelse för att valet av tunnelbormaskin som framdrivningsmetod för den nya linjen ställer krav på arbetstunnlarnas dimension, men ställer oss likt kontoren samtidigt frågande inför de på sina håll väl tilltagna ytorna som avses nyttjas under byggtiden.

Centerpartiet delar kontorens och förvaltningarnas uppfattning om att depån för gula linjen bör förläggas till Älvsjö av flera skäl; dels minskar barriäreffekterna om anläggningen lokaliseras nära befintliga depåer och spårområden, vilket underlättar för framtida stadsutveckling i området. Än viktigare är att depålokalisering till Älvsjö enligt Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) möjliggör att alternativ till att använda Älvsjö IP som plats för arbetstunnelns mynning och tillhörande etableringsytor kan utredas. Tunnelbormaskinen kan i detta scenario istället monteras och påbörja sin framdrift från det föreslagna depåområdet, vilket öppnar för lösningar där idrottsverksamheten påverkas i avsevärt mindre utsträckning. Centerpartiets förhoppning att vårens kommande samråd för med sig alternativ där detta tas i beaktande.

Om nuvarande planförslag däremot fortlöper vill Centerpartiet starkt understryka vikten av att idrottsverksamheten på Älvsjö idrottsplats kan upprätthållas i nuvarande skala, och att störningar under etableringstiden minimeras. Regionen måste bidra till att ersättningsalternativ erbjudas till grusplanen på Älvsjö IP om denna tas i anspråk under byggarbetet. Nya störningsmoment i form av buller, sprängarbeten och trafik till/från bygganläggningarna som riskerar att försämra trafiksäkerheten för besökare till idrottsplatsen kan anses ofrånkomliga, vilket gör att ersättningsmöjligheter därför måste finnas på plats innan anläggningsarbetet för station och depå kan påbörjas.

Centerpartiet har länge arbetat för att möjliggöra ett idrottkluster på Sjöängen, beläget i Älvsjö, med fem 11-spelsplaner och en 7-spelsplan. Med den stundande stora utvecklingen av Älvsjö med avsevärt förbättrade kommunikationer är förslaget om idrottsklustret särskilt aktuellt. Det måste säkerhetsställas att de aktiva idrottsföreningarna på Älvsjö IP antingen kan fortsätta sin verksamhet utan störningar eller få en ersättningsplats. Vi föreslår att Sjöängen i så fall kan bli den platsen och därför bör utredas för ett idrottskluster.

Vi motsätter oss starkt förslaget om att förlägga arbetstunneln för Fridhemsplan till alternativ Rålambshovsleden. Detta alternativ medför en stor påverkan på befintliga grönytor, närmiljö och tillgången till Rålambshovsparken för gående och cyklisterna under flera år. Buller och byggtrafik kommer under en lång tid vara bestående inslag för boende och besökare i området, och arbetstunneln blir ett permanent inslag på grönområdet mellan Rålambshovsleden och Norr Mälarstrand även efter byggtidens slut. Alternativet att anlägga arbetstunneln vid Lindhagensplan är heller inte optimalt,

men kommer i jämförelse med Rålambshovsleden medföra drastiskt mycket mindre konsekvenser för stockholmarna.

Det är beklagligt att den nya tunnelbanelinjen på den drygt 2,5 kilometer långa delsträckan mellan Fridhemsplan och Liljeholmen inte planeras betjäna två viktiga upptagningsområden den passerar nära: Marieberg med dess stora exploateringsmöjligheter samt Hornstull och Högalidsområdet. Stationsanläggningar med tillhörande infrastruktur som hisschakt, biljetthallar och uppgångar utgör förvisso i ett tunnelbanebygge några av projektets mest kostsamma och komplicerade delar. Samtidigt är en färdig underjordisk sträcka mer eller mindre permanent - och än mer kostsam att justera i framtiden om behovet finns. Marieberg och Hornstull, som den i dagsläget planerade sträckningen förbiser, utgör viktiga knutpunkter som redan idag utgör viktiga resmål och där utvecklingspotentialen motiverar en framtidssäkring av den gula linjen. Med stationer på västra Södermalm och vid Marieberg fyller linjen fler ändamål, ökar den totala redundansen i systemet och möjliggör än mer nya resmönster. Som en del av framtidssäkringen bör spårtunnlarna även utformas för att med enkelhet och utan större påverkan på banans drift kunna förlänga linjen såväl i söder mot Hagsätra som i norr från Fridhemsplan.

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

Ärendet

Samrådet är en del av arbetet med att ta fram järnvägsplan och tillståndsansökan enligt miljöbalken för tunnelbanan. Då samordnat förfarande enligt plan- och bygglagen planeras för järnvägsplan och detaljplan så omfattar samrådet även detaljplan. Syftet med samrådet är att ge information och få in synpunkter till pågående arbete med lokalisering och utformning av tunnelbanan. Efter att inkomna synpunkter har beaktats planeras det för ytterligare ett samråd under våren 2024. Därefter ställs planförslaget ut på granskning innan järnvägsplanen slutligen överlämnas till Trafikverket för fastställelseprövning.

Följande handlingar ingår i samrådet

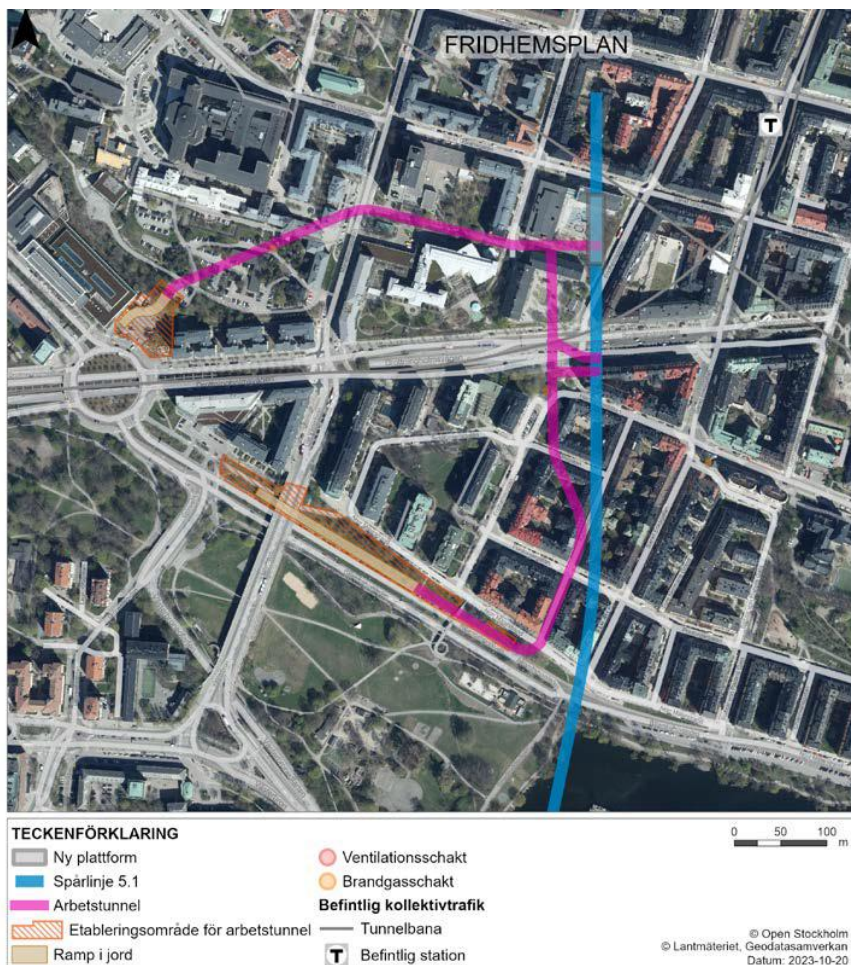
- Samrådsfolder
- Samrådskartor
- Preliminär planbeskrivning järnvägsplan
- Preliminär miljökonsekvensbeskrivning järnvägsplan
- Gestaltungsprogram järnvägsplan samrådshandling
- Samrådsunderlag miljöprövning
- PM arbets- och servicetunnel Fridhemsplan
- Samrådsredogörelser

Tunnelbanan mellan Fridhemsplan och Älvsjö blir en helt fristående linje. Bytespunkter skapas vid stationerna där olika trafikslag knyts samman. Byten till tunnelbanans övriga linjer kommer att finnas vid Liljeholmen och Fridhemsplan. Tunnelbanelinjen kommer att ligga djupt så plattformsrummen kommer att nås via hissar. Restiden mellan ändstationerna blir cirka 10 minuter.

Tunnlarna planeras att byggas med tunnelborrmaskin (TBM) som tunneldrivningsmetod. Tekniken innebär att en stor borrhör tar sig fram genom berget och samtidigt byggs en vattentät inklädnad i betong. Tunneln borrar från den södra änden av den nya linjen till den norra.

Stationer och arbetstunnlar planeras att byggas med borra- och sprängmetod. Stationerna kommer att byggas via arbetstunnlar eller ett större schakt vid respektive station. För båda alternativen krävs schakt vid uppgångarna men det krävs ett större schakt om arbetstunnel inte används. En del av arbetstunnlarna kommer att finnas kvar som permanenta servicetunnlar till exempel vid Fridhemsplan.

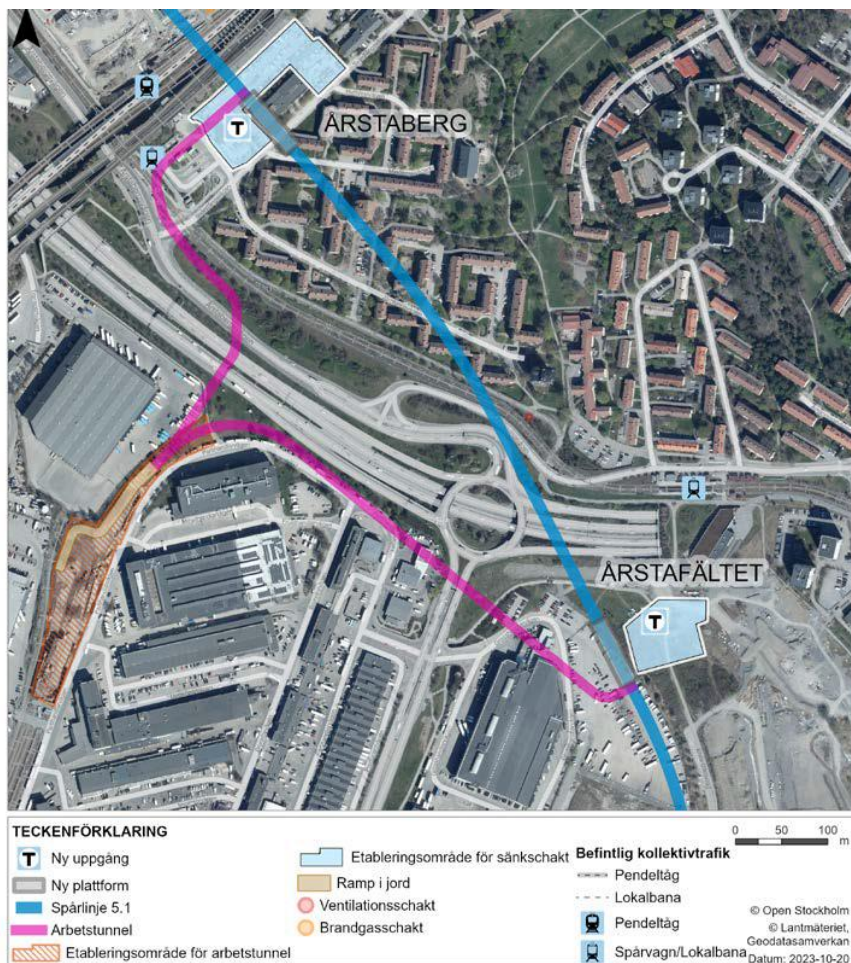
Längs sträckan för tunnelbanan planeras också för luftutbytestorn, brandgastorn och likriktarstation som kommer upp i mark på olika platser.



Fridhemsplan är idag en viktig bytestpunkt mellan tunnelbanans blå och gröna linjer och flera busslinjer. Gula linjens station vid Fridhemsplan placeras under den blå linjen. Byte till blå linje sker via rulltrappor och hissar och byte till grön linje sker via perrongen för blå linje. Byten mellan tunnelbanelinjerna sker innanför spärrarna vilket ger smidiga byten. De befintliga entréerna för blå och grön linje kan även användas för gul linje. Den nya stationen byggs via en arbetstunnel vid Lindhagensplan eller Rålambshovsleden. (se bild).

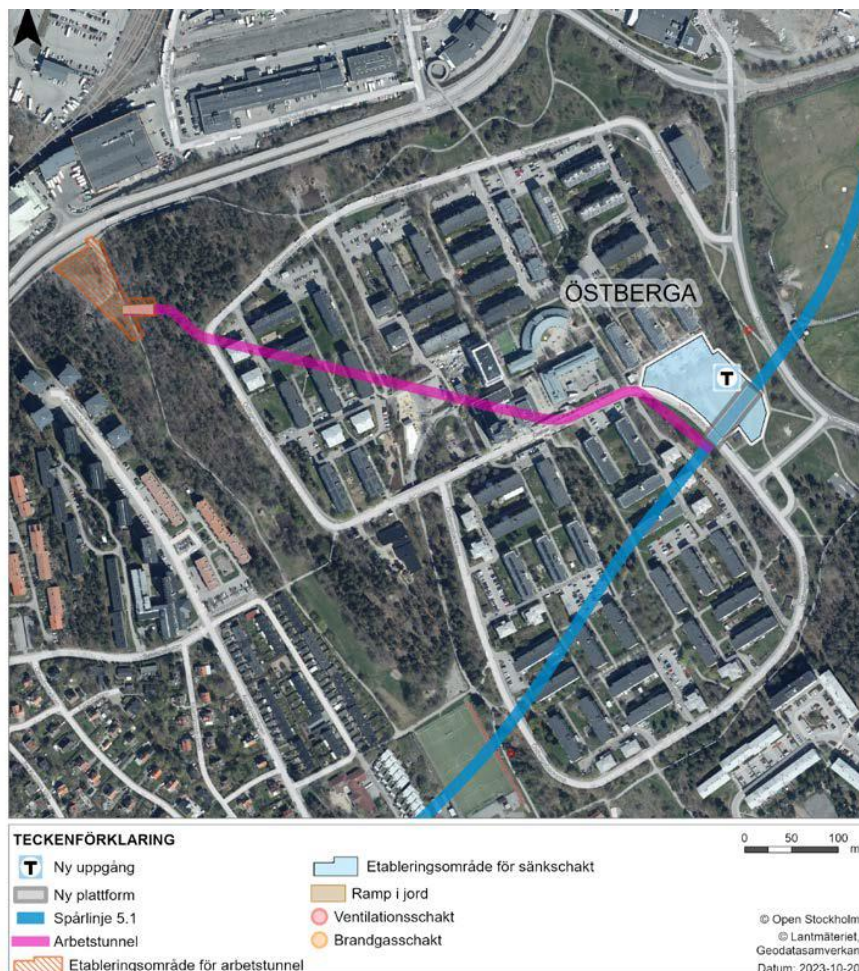


Liljeholmen är en växande stadsdel där bostäder, arbetsplatser och en större galleria planeras. Liljeholmen är en viktig bytespunkt och trafikeras i dag av tunnelbanans röda linje, tvärbanan och flera busslinjer. Gula linjens station byggs under den röda linjen. En ny uppgång byggs ihop med befintlig entré mot parken vid Trekanten. Byten mellan gul och röd linje, samt bussar, sker via rulltrappor och hissar, innanför spärrarna vilket ger smidiga byten. Stationen byggs via ett större öppet schakt vid uppgången eller via en arbetstunnel (se bild).

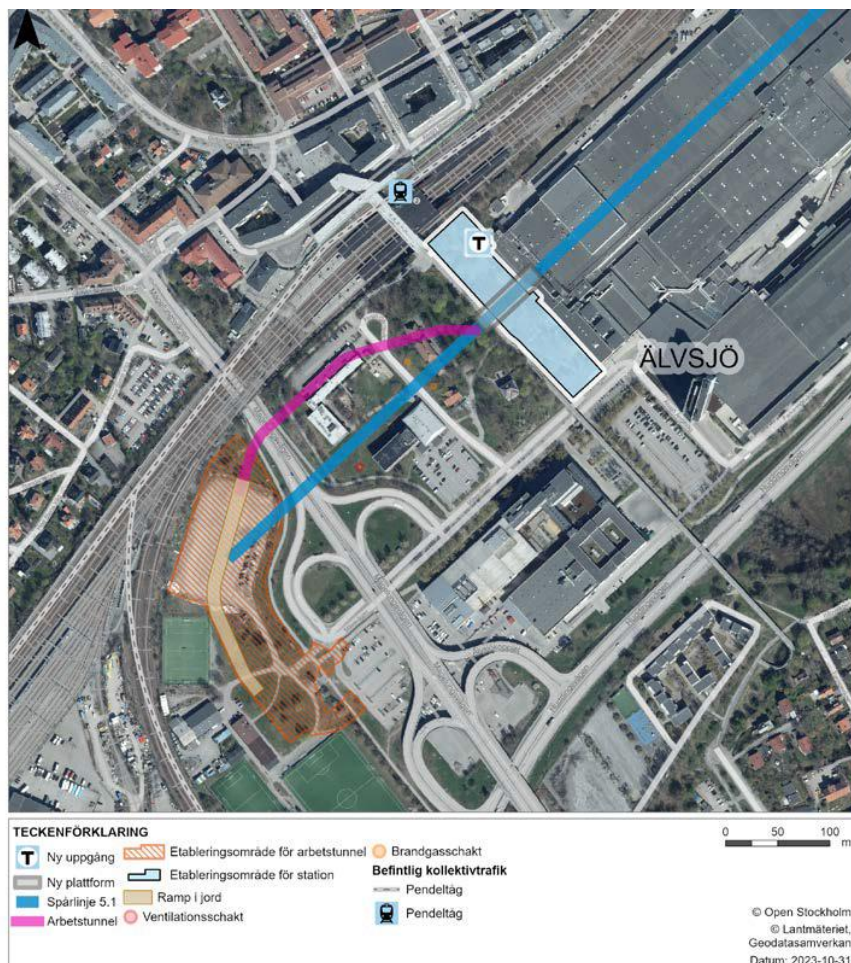


Årstabergs station blir en viktig bytespunkt för byten mellan tunnelbana, pendeltåg, tvärbana och bussar. Stort antal bostäder och arbetsplatser byggs och planeras i området. En ny station för tunnelbanan byggs öster om busstationen på Svärdsålsplan. Stationen får biljetthall i markplan och hissar ner till perrongen. Stationen byggs via ett större öppet schakt vid uppgången eller via en arbetstunnel (se bild).

Årstafältets station placeras i ett kvarter som ligger nära ett planerat torg och en närliggande park i den nya stadsdelen. Stationen får en entré i kvarterets västra del. Årstafältet utvecklas till en ny stadsdel med bostäder, handel och arbetsplatser. Stationen byggs via ett större öppet schakt vid uppgången eller via en arbetstunnel (se bild).



Östberga station placeras i området vid Östbergabackarnas östra del. Det gör att stationen också kommer att knyta samman Östberga centrum med nya Årstafältet. Östberga består idag av olika områden med flerfamiljshus och ska utvecklas med fler bostäder och arbetsplatser. I dag har området endast buss och saknar spårbunden kollektivtrafik. När gul linje är klar blir stadsdelen mer tillgänglig. Stationen byggs via ett större öppet schakt vid uppgången eller via en arbetstunnel (se bild).



Älvsjö station i placeras mellan gång- och cykelstråket Älvsjö Broväg och Stockholmsmässan. Stationen blir kompakt med entré och biljetthall som fristående byggnad och hissar ner till perrongen. Den nya stationen byggs via en arbetstunnel som startar vid Älvsjö grusplan. Älvsjö är en viktig mötespunkt för många resenärer med pendeltåg och bussar. Stort antal bostäder och arbetsplatser byggs och planeras i området.

Tunnelbanan byggs under mark i en tunnel som kommer att ligga under grundvattennivån. Detta kräver tillstånd enligt miljöbalken för bortledning av grundvatten under både bygg- och drifttid. Det kommer att krävas en så kallad vattendom enligt 11 kapitlet miljöbalken. Även eventuell ansökan för infiltration av vatten för upprätthållande av grundvattennivåer görs samtidigt. Tillstånd söks hos mark- och miljödomstolen. Praxis är att i domen också prövar den miljöfarliga verksamheten under byggtiden i enlighet med 9 kapitlet i miljöbalken.

Till domstolen inlämnas därför också underlag för att pröva de omgivningsstörningar som uppkommer under byggtiden (buller, vibrationer, kemikaliehantering och utsläpp till vatten och luft). Samråd genomförs inför upprättandet av tillståndsansökan och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Detta samråd utgör därmed ett underlag för avgränsning enligt 6 kap. 20 § och 29 § miljöbalken avseende tillståndsprövningen för utbyggnaden av tunnelbanan från Älvsjö till Fridhemsplan.

Remissammanställningen

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB och Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd. Samtliga remissinstanser har inkommit med ett gemensamt kontorsyttrande på grund av kort remisstid.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, kulturförvaltningen, idrottsförvaltningen, fastighetskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning, Kungsholmens stadsdelsförvaltning, Södermalms stadsdelsförvaltning, och Stockholms Stadshus AB

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, kulturförvaltningens, idrottsförvaltningens, fastighetskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltnings, Kungsholmens stadsdelsförvaltnings, Södermalms stadsdelsförvaltnings och Stockholms Stadshus AB:s gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 8 december 2023 har i huvudsak följande lydelse.

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 i linje med vad som framgår av kommunfullmäktiges budget 2024.

Övergripande synpunkter

Kontoren vill föra fram att stadens åtagande i Sverigeförhandlingen är att bygga 49 500 bostäder samordnat med utbyggnaden av ny kollektivtrafik där tunnelbanan är ett av projekten. För att skapa goda förutsättningar för en bra integrering av stationer som planeras 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 att planeringen måste ske i en fortsatt nära dialog mellan FUT, staden och berörda byggaktörer.

Kontoren ser det som nödvändigt att Regionen vid samtliga stationer genomför noggranna analyser så att stationerna fungerar i stadsmiljön. Stationernas utformning måste också fungera med befintlig och planerad trafik. Kontoren vill också lyfta fram att det finns en skyfallsproblematik på många av de aktuella platserna och vill framföra att det är en förutsättning att Regionen tar med konsekvenser och lösningar för att hantera skyfall i sin planering.

Kontoren anser vidare att luftutbytestorn, brandgastorn och likriktarstation också måste planeras så att de passar in i stadsmiljön och inte påverkar trafiken negativt. Innan Regionen föreslår slutlig placering av sådana ovanmarksanläggningar efterfrågar kontoren att konsekvensbeskrivningar tas fram för samtliga trafikslag. Kontoren önskar att angöringar och tillfartsvägar till ovanmarksanläggningar som inte har direkt angöring från en gata ska redovisas.

Kontoren anser att skyddszonerna ska utformas tillsammans med staden i kommande ansökningar om servitut för att inte försvåra för kommande exploatering. Detta är särskilt viktigt för områden där tunnelbanan hamnar nära markytan.

Kontoren noterar att arbetstunnlarna redovisas som permanenta markanspråk i samrådshandlingen, trots att det också står i texten att arbetstunnlarna enbart används under byggskedet. Detta behöver ändras eller förtydligas i samrådsunderlaget.

Kontoren vill framföra att tunnelbanans tillfälliga arbetsytor under byggtid kommer påverka många människor under lång tid. Kontoren bedömer att många, i samrådshandlingen, presenterade ytor är väl tilltagna i storlek. Kontoren önskar därför en fortsatt dialog med Regionen för att säkerställa att ytorna nyttjas effektivt genom hela genomförandetiden. Det är även viktigt att ytorna utformas säkert samt att in och utfarter är tydliga och trafiksäkra. Kontoren önskar att järnvägsplanens ytor för tillfälligt nyttjande inte placeras på gatumark, eventuell intrång på gatumark kan skötas enligt ordinarie hanteringsordning via trafikordningsplaner.

Kontoren vill understryka vikten av att nya stationer, plattformar och uppgångar blir tillgänglighetsanpassade så att de blir lätta att använda för funktionsnedsatta, äldre och de som reser med barnvagn. Även ur ett barnperspektiv är en väl fungerande kollektivtrafik med trygga och säkra anslutningar en viktig förutsättning för barns och ungas rörelsefrihet. Det nya konceptet som innebär att det endast finns hissar ner från biljetthallarna ställer höga krav på utformning samt driftsäkerhet för att de ska upplevas som trygga.

Fridhemsplan

Vid tunnelbanestationen Fridhemsplan vill kontoren att Regionen säkerställer att befintliga entréer och anslutande gångbanor klarar av belastningen från det större antal resenärer som kommer från den nya tunnelbanan. Detta gäller främst i rusningstrafik.

Kontoren vill framföra att brandgasschaktet vid Drottningholmsvägen är placerat på en känslig plats mitt i en stadsmiljö intill grönklassad bebyggelse. Schaktet är också

placerat på en trädplanterad gräsmatta, totalt påverkas 22 stycken större gatuträd. Träden har stor betydelse för platsens upplevelse i stadsmiljön, som skydd mot värme och för lokal dagvattenhantering. Att återställa genom nyplantering skulle ta mycket lång tid. Kontoren anser dock att placeringen kan vara möjlig under förutsättning att återställning görs av hela etableringsytan i dialog med staden. Brandgasschaktet får inte hindra den fria sikten från Fridhemsgatan mot Rålambshovsparken och stor vikt måste läggas vid gestaltning och anpassning till stadsrummet.

Kontoren vill att den nya detaljplanen för Stadshagen märks ut i planbeskrivningen. I Stadshagen kommer cirka 1800 bostäder att byggas mellan år 2020 – 2035.

Kontoren vill understryka att båda alternativen för arbetstunnel i anslutning till Fridhemsplan ligger i en del av Kungsholmen som är mycket tätbebyggd med många bostäder och andra känsliga verksamheter såsom skolor, förskolor, sjukhus och viktiga rekreationsområden.

Kontoren vill framföra att Regionen behöver ta fram en likvärdig konsekvensanalys för de båda alternativen för arbetstunnel. Detta behövs för att få en jämförbar uppfattning av påverkan på natur- och kulturmiljön där det bland annat redovisas hur många träd som behöver tas ner. Vidare saknas en skyfallsutredning som beskriver flödesvägar och översvämningsrisker och hur dessa påverkas av respektive alternativ för arbets- och servicetunnel. Det finns idag skyfallsproblem vid både Rålambshovsleden och Lindhagensplan. Ytterligare en viktig fråga är hur gång- och cykelstråken påverkas under både bygg- och driftskede.

Kontoren konstaterar att båda de föreslagna arbetstunnlarna, som ska ansluta till Fridhemsplan, är svåra ur trafiksynpunkt eftersom det är trafikintensiva miljöer på båda platserna. Fordons-, gång- och cykeltrafik påverkas negativt och det krävs anpassning och justering av befintligt trafiknät. Kontoren anser att trafikpåverkan måste utredas mer och i samarbete med staden.

Kontoren bedömer dock att alternativ Rålambshovsleden har störst negativ påverkan på bebyggelse, stads- och gaturum samt natur- och kulturmiljö. Platsen är en del av ett område med natur- och kulturmiljövärden vid Norr Mälarstrand och Rålambshovsparken.

Inom redovisat etableringsområde för Rålambshovsleden finns ett 50-tal träd. Träden och slänten utgör en viktig grön fond mellan bebyggelsen och trafikleden. Kontoren ser en risk för att merparten av träden inom det föreslagna etableringsområdet behöver tas ned. Det kommer i så fall att ta lång tid för nyplanteringar att ersätta dagens stora träd. Kontoren ser också en risk för att det skapas en fysisk barriäreffekt i området.

Sammanfattningsvis anser kontoren, utifrån dagens kunskap, att alternativ Lindhagensplan, i förhållande till alternativ Rålambshovsleden, har mindre negativ påverkan på såväl natur- och kulturvärden, stadsbild, rekreativa värden och allmänhetens framkomlighet.

Långholmen

Kontoren anser att det är en stor utmaning att på Långholmen finna en lämplig plats för en likriktarstation som tar 150 kvadratmeter i anspråk. Staden önskar att Regionen utreder möjligheten att förlägga byggnaden under mark för att inte störa natur-, kultur- och rekreationsområden för allmänheten.

Om likriktarstationen placeras innanför muren till det tidigare fängelset på Långholmen anser kontoren att det måste säkerställas att inga skador uppstår på muren samt att byggnaden ej överstiger murens höjd. Kan byggnaden döljas bakom muren påverkas inte parkupplevelsen vilket är positivt. Placeringen fungerar också bra för servicefordon som kommer att åka till och från likriktarstationen då det finns gator för angöring.

Kontoren konstaterar vidare att föreslagen placering är på en yta som idag nyttjas för båtuppställning vintertid. I det fall en likriktarstation behöver ianspråkta mark för båtsuppställning så behöver konsekvenser beskrivas samt möjliga kompensationsåtgärder redovisas.

Liljeholmen

I *Liljeholmen* anser kontoren att det är viktigt att utformning av stationsbyggnaden tar hänsyn till påverkan på Trekantsparken bland annat gällande trygghetsfrågor och byggnadens läge vid parken. Byggnaden behöver gestaltas med stor omsorg och en lokal med service riktad mot parkmiljön skulle vara positivt. Vid utformningen av stationsbyggnaden finns även en bra möjlighet att förbättra kontakten mellan Liljeholmstorget och parken.

Kontoren kan informera om att etableringsområdet som ligger väster om hisschaktet är markanvisat till Citycon och planeras upplåtas med tomträtt cirka år 2025 för uppförande av nya arbetsplatser. Inom detta markområde finns dessutom ett långtidsarrende för bostadsparkering för den bostadsrättsförening som är belägen ovanpå tunnelbanestationen. Om detta område ska kunna användas måste Regionen samverka med berörda parter.

Kontoren anser att det under hela byggtiden måste finnas möjlighet att med fordonstrafik ta sig genom eller förbi stationsbygget och etableringsområdet till den plats där Citycon ska bygga sitt projekt och där bostadsrättsföreningen 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. En ny vändmöjlighet på Liljeholmsgränd behöver anordnas eftersom stationen byggs på vändplatsen där till exempel sopbilar vänder idag.

Kontoren ser många fördelar med arbetstunnel istället för sänkschakt, för station Liljeholmen. Arbetstunnel på platsen ger mindre negativ påverkan på det pågående stadsutvecklingsprojektet, mindre störningar för närboende och mindre påverkan på Trekantsparken som är ett viktigt rekreationsområde för många som bor, arbetar och

går i skola vid Liljeholmen. Även transporter i området blir färre och mindre störande vid alternativet med arbetstunnel.

Vidare anser kontoren att det under byggtiden inte skapas otrygga platser runt etableringsytan i parken. Liljeholmen och Trekantsparken har trygghetsproblem med bland annat droghandel och därför är det extra viktigt att området runt etableringen blir upplyst och överblickbart. Det är också betydelsefullt att gående och cyklister kan orientera sig i området under byggtiden.

Kontoren vill även framhålla att etableringsyta, markanspråk och utformning för luftutbytesschakt vid Liljeholmsstranden behöver studeras tillsammans med staden för att få till en strategiskt hållbar lösning som minimerar negativ påverkan på trafik och stadsliv. Schaktet bör inte placeras i vägen för utblickar i förlängning av Trekantsvägen eller Mejerivägen.

Kontoren noterar att det föreslagna etableringsområdet på Södertäljevägen - Hägerstensvägen ser ut att ianspråkta mycket gatumark. Hur stort detta område behöver vara måste utredas i dialog med staden. Södertäljevägen har stora trafikmängder och primära cykelstråk på båda sidor om vägen. Staden önskar att järnvägsplanens ytor för tillfälligt nyttjande, så långt som möjligt, inte placeras på gatumark.

Årstaberg

Kontoren ställer sig negativa till att bygga station Årstaberg genom sänkschakt. Dels på grund av de stora markytorna som behöver tas i anspråk kring stationen under en lång tid, vilket påverkar stadens och Familjebostädernas utbyggnadsplaner. Det är även negativt för att det blir en stor omgivningspåverkan med byggtrafik och buller på en viktig bytespunkt för kollektivtrafiken och där många människor rör sig.

Kontoren ser däremot fördelar med att station Årstaberg byggs genom arbetstunnel från Årstakrossen. Föreslagen placering av arbetstunnel får dock inte innebära begränsningar på marken ovanför tunneln i framtiden. Om arbetstunneln innebär framtida begränsningar för ändrad markanvändning i området måste detta framgå mer specifikt av underlaget.

Kontoren anser att brandgasschaktet vid Årstaskolgränd behöver ta hänsyn till Trafikverkets planer på att bygga ett tredje pendeltågspår vid Årstaberg.

Kontoren anser att en placering av luftutbytesschaktet vid Åmänningevägen så nära tvärbanan som möjligt ger färre negativa konsekvenser för området. Schaktets gestaltning är viktig eftersom det föreslås ligga inom parkmark och bli ett synligt inslag i området. Det är viktigt att schaktet inte påverkar gång-, cykel- och motorfordonstrafiken negativt.

Kontoren bedömer att föreslagen placering av luftutbytesschakt vid Sjöviksbacken framför Årsta gamla skola som olämpligt. Schaktets storlek med en diameter om cirka sju meter innebär en påfallande påverkan på kulturmiljön. En annan placering bör sökas.

Årstafältet

Kontoren kan konstatera att byggandet av stationen tidmässigt kommer att sammanfalla med utbyggnaden av Årstafältet etapp 2 och 3 och det är därför viktigt med koordinering av de respektive entreprenaderna. Det tillfälliga etableringsområdet vid stationen behöver följa Årstafältets planerade stadsstruktur för att samordningen och planerad logistik- och utbyggnadsordning ska fungera. Det är avgörande med en nära dialog och samordning mellan Regionen och staden i utbyggnadsskedet.

Kontoren kan informera om att grundvattenfrågan är känslig i området och att det redan utförs arbeten som påverkar grundvattnet. Därför är det viktigt att regionen tar hänsyn till redan befintliga miljötillstånd.

Östberga

Kontoren ser positivt på att stationens placering inte påverkar Backens parklek då det idag finns begränsat med parkmark i Östberga. Det är dock negativt att stationen placeras en bit bort från Östberga torg varför det är viktigt att staden tillsammans med FUT arbetar för att begränsa de negativa effekterna. Gatan mellan torget och den planerade stationen bör omvandlas för att förbättra miljön mellan torget och det föreslagna stationsläget.

Ett luftutbytesschakt är planerat på naturmark utmed Östbergabackarna, öster om Lisebergs bollplan. Kontoren anser att etableringsytan för schaktet är väldigt stor och önskar att etableringsytan blir så liten som möjligt och att träd med höga naturvärden bevaras. Det är viktigt att i möjligaste mån begränsa verksamhetspåverkan för bollplanen under produktions- och driftskede. Framkomligheten för samtliga trafikantgrupper, särskilt gång- och cykel är viktig i genomförandeskedet. Kontoren önskar att järnvägsplanens ytor för tillfälligt nyttjande inte placeras på gatumark.

Utbyggnaden av luftutbytesschakten kan komma att sammanfalla med stadens och byggaktörens entreprenader inom stadens projekt *Parkstråket*. Det är viktigt med samordning av de respektive entreprenaderna.

För redovisad placering av luftutbytesschakt väster om Östbergavägen önskar kontoren att Regionen har en fortsatt dialog med staden för att säkerställa att schaktet anpassas till planerade och befintliga ledningar samt ny planerad bebyggelse. Avstånd till särskilt värdefulla träd behöver beaktas och etableringsytan behöver samordnas med planerad produktion för Årstafältet som bland annat innebär att Östbergavägen ska läggas om.

Kontoren vill lyfta fram att det vid Östberga station är viktigt att in- och utfart för bostadsrättsföreningen Ätten och SVOAs tryckstegringsstation behöver fungera under hela utbyggnadstiden. Ett flertal träd i området Fem klassas som allé och det måste därför ansökas om tillstånd för att ta ned dem. Det är önskvärt att FUT håller etableringsområdet enbart till den norra sidan av Östbergabackarna.

Kontoren är negativt inställda till föreslagen placering av arbetstunnel för Östbergahöjden, (Åbyvägen B) eftersom det innebär intrång i känslig naturmark. Transporter till och från arbetstunneln skulle också passera ett primärt cykelstråk.

Älvsjö

Kontoren vill framhålla att utformning av *Älvsjö station* även fortsättningsvis bör planeras tillsammans med staden för att nå bästa resenärsnytta och tillgänglighet i förhållande till befintlig och planerad bebyggelse. Bytespunkten ska utformas som en väl integrerad del av park- och stadsmiljön. Redovisad stationsutformning skapar baksidor mot den nya stadsdelen på grund av de stora nivåskillnaderna mellan park och entrévåning. Kontoren anser att stationens entré, som redovisas i materialet, inte uppfyller tillgänglighetskraven enligt plan- och bygglagen på angöring inom 25 meter och inte stadens ambition om angöring inom 10 meter. För att möjliggöra en tillgänglig angöring skulle biltrafik behöva korsa Älvsjö broväg och köra via rampen till stationsentrén vilket staden inte anser är en trafiksäker miljö för oskyddade trafikanter.

Kontoren vill framhålla att en ny, tät blandstad ska utvecklas i det idag, glest bebyggda området söder om Älvsjö station och detta bör framgå i alla delar av järnvägsplanen.

Kontoren konstaterar att de permanenta markanspråken under mark riskerar att begränsa möjligheten till grundläggning för kommande exploatering. Detta gäller främst i anslutning till det nya plattformsutrymmet. Markanspråket behöver justeras och i planbeskrivning bör det framgå att grundläggning tillåts och ska planeras tillsammans med staden.

Markanspråket kopplat till arbetstunneln som ansluter mot Älvsjö IP redovisas som permanent i samrådsunderlaget. Det behöver förtydligas eftersom arbetstunneln endast är tänkt som tillfällig under byggtid. Kontoren vill understryka att det bör vara en tillfällig arbetstunnel med tanke på den känsliga miljön i och med idrottsplatsens verksamheter.

Föreslaget etableringsområde i Älvsjö kommer under produktionskedan medföra negativ påverkan för Älvsjö Idrottsplats verksamheter då såväl angöringsytor som verksamhetsytor på idrottsplatsen föreslås tas i anspråk för att möjliggöra tunnelbanans byggnation. Det är av yttersta vikt att tillräckliga åtgärder vidtas för att i möjligaste mån begränsa störningar för verksamheterna under produktionstiden, idrottsplatsen måste fortsatt kunna fungera som en idrottsplats. Det är också viktigt att en trygg och framkomlig trafiklösning till och från idrottsplatsen kan säkerställas. Särskild tonvikt bör läggas på de många oskyddade trafikanter, till övervägande del barn och unga, som dagligen besöker idrottsplatsen. Huvudcykelstråket som passerar utmed Älvsjö IP behöver hållas öppet under hela byggtiden. Även företag inom läktare- och evenemangsbranschen måste fortsatt kunna bedriva sin verksamhet inom idrottsplatsen inklusive transporter till och från området.

Kontoren understryker att om bedömningen är att idrottsverksamheten inte längre kan bedrivas säkert på platsen, måste Regionen bidra till att en ersättningslösning säkerställs i närområdet.

Kontoren önskar att valet av vägar och tider för byggtrafiken samplaneras så att Stockholmsmässans större evenemang går att genomföra utan att det skapar trafikproblem i det regionala vägnätet. Då vägnätet och parkeringssituationen i området kommer att vara ansträngd blir kollektivtrafiken särskilt viktig för att stora besökarflöden ska komma till och från mässanläggningen. Det är därför viktigt att det alltid finns en fungerande gångväg med tillräcklig kapacitet för att på ett tryggt sätt hantera mässans besökarflöden till och från pendeltågstationen.

Kontoren kan konstatera att etableringsytan för stationen under byggtid tar ytor i anspråk som idag används som parkeringsplatser. Bedömningen är att cirka 1000-1500 parkeringsplatser försvinner som används av Stockholmsmässans besökare vid större arrangemang. Ersättningsparkeringar behöver säkerställas.

Planerad station samt spårtunneln är placerade vid och under mässanläggningen. För att arrangemang ska kunna genomföras i närliggande lokaler samtidigt som tunnelbanan byggs krävs anpassning under byggtid samt att skyddsåtgärder mot till exempel buller behöver planeras i god tid före byggstart i samverkan med staden. Det behöver också säkerställas att Stockholmsmässan fungerar under byggtiden genom att etableringsområdet behöver anpassas till exempel ska tillgänglighet och framkomlighet säkerställas för angöring av stora fordon och räddningstjänsten. Det är också viktigt att säkerställa att nödutrymning.

Kontoren vill framföra att det planeras för en omfattande byggnation i området och hänsyn måste tas till hantering av både grundläggning och skyfall. Depåns placering och tunnelns läge under mark får inte hindra eller försvåra för möjligheten att grundlägga för nya höga byggnader.

Vidare anser kontoren att placering av luftutbytesschakt vid Magelungsvägen bör ändras för att bättre samverka med stadsutvecklingen när beslut fattats om programarbete för Älvsjö.

Miljökonsekvensbeskrivning

I *miljökonsekvensbeskrivningen* bör beskrivningen över sträckan Rålambsvägen-Rålambshovsparken-Norr Mälarstrand kompletteras med informationen om att stråket kom att bli stilbildande för Stockholmstilen introducerat av Holger Blom och Erik Glemme samt att den varit förebild för parker som anlades under modernismens era i Stockholm. Den gröna, framför bebyggelsen, anlagda släntens samhörighet med parken bör också lyftas för att ge en bättre förståelse för stråkets kulturhistoriska bakgrund.

För Långholmen bör det i miljökonsekvensbeskrivningen framgå att fängelsemuren har ett skydd i detaljplanen och att muren utgör en kulturhistoriskt betydelsefull anläggning i miljön. Öns södra sida präglas av en marin miljö som är betydelsefull i

vyer från Söder Mälarstrand och Reimersholme. Det finns även höga naturvärden på ön samt koloniområden.

I miljökonsekvensbeskrivningen bör Östberga ges en tydligare beskrivning och Partihallarna bör nämnas. Östberga består av två väsensskilda områden, stadsdelens två bostadsenkla; Gamla Östberga med sina experimentbyggda flerfamiljshus från 1950-talet samt Östbergahöjden, vilka är ett resultat av miljonprogrammets satsning på 1960-talet. Norr om dessa ligger Årsta partihalls område som uppfördes under 1960- och 70-talen för att fylla ett utökat kapacitetsbehov för färskvaruhandel.

I miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs klimatutsläppen av projektet. Där tas inte själva fordonen med som en faktor i avsnittet om klimat och naturresurshushållning. Dessa bör också räknas med i kalkylen över klimatpåverkande faktorer precis som betong och räls med mer.

Kontoren vill framhålla att kontrollprogram ska tas fram för omgivningspåverkan under byggtiden. Detta *ska* tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten.

I miljökonsekvensbeskrivningen står att inga skyddade områden berörs av tunnelbanan. Det ska dock påpekas att flera alternativ till depåplacering berör Hagsätraskogens naturreservat. Kontoren vill också lyfta fram att föreskrifterna för Hagsätraskogens naturreservat möjliggör utbyggnad av depå under mark och i anslutnings till naturreservatet. Av reservatsföreskrifterna framgår att vid framtida behov av ytterligare utbyggnad av pendeltågsdepån, som ligger norr om Hagsätra skogen, så har en sådan utbyggnad under mark har undantagits från föreskrifterna. Vidare anges att tillfälliga upplag och arbetsvägar ovan mark som kan ges reservatsdispens eller reservatstillstånd.

För utbyggnad av infrastruktur illustreras i gällande detaljplan för Hagsätraskogen ett reservat för tunnelbana mellan Hagsätra och Älvsjö i Hagsätraskogens nordöstra kant. Vidare anger föreskrifterna att en eventuell utbyggnad av någon form av infrastruktur av regional betydelse i denna del av skogen kommer, om det blir aktuellt, att utredas och prövas i särskild ordning.

Om det visar sig vid en samlad bedömning av olika intressen att ny infrastruktur bör förläggas hit på ett sätt som i nämnvärd grad påverkar markytan i reservatet avser staden att justera naturreservatsgränsen så att sådana anläggningar kommer att ligga utanför naturreservatet. Vidare framgår att en tunnelbana under jord kan prövas mot reservatsföreskrifterna och eventuellt ges reservatstillstånd för bland annat sprängning och schaktning, utan en ändring av reservatsgränsen (*Beslut för Hagsätraskogens naturreservat 2021*).

I övrigt kvarstår tidigare framförda samrådssynpunkter i stadens tidigare remissvar: 2020-12-07 KS 2020-1506, 2021-07-05 KS 2021/790, 2022-09-21 KS 2022/714, 23-04-26 KS 2023/25, och 23-11-29 (KS 2023/965).