

Stadsledningskontoret	Dnr KS 2022/714
Exploateringskontoret	Dnr E2022-02662
Stadsbyggnadskontoret	Dnr 2022-09178
Miljöförvaltningen	Dnr 2022-12666
Trafikkontoret	Dnr T2022-01480
Södermalms stadsdelsförvaltning	Dnr SÖD 2022/714
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning	Dnr EÄV2022/601
Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltningen	Dnr HÄ 2022/406
Kungsholmens stadsdelsförvaltning	Dnr KUNG2022/268
Kulturförvaltningen	Dnr 4.1/1760/2022
Stockholms Stadshus AB	Dnr SSAB 2022/55

Handläggare

Stadsledningskontoret
Cecilia Mårtensson
Telefon: 0850829335

Till

Kommunstyrelsen

Exploateringskontoret
Helena Insulander
Telefon: 08-508 868 82

Stadsbyggnadskontoret
Jenny Kihlberg
Telefon: 08-508 273 79

Miljöförvaltningen
Johan Rosén
Telefon: 08-508 28 914

Trafikkontoret
Pierre Savard
Telefon: 08-508 262 41

Södermalms stadsdelsförvaltning
Mats Christenson
Telefon: 08-508 122 01

Enskede-Årsta-Vantörs
stadsdelsförvaltning
Caroline Finney
Telefon: 08-508 149 18

Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning
Kajsa Pärke
Telefon: 08-508 210 83

Kungsholmens stadsdelsförvaltning
Leila Massih
Telefon: 08-508 093 06

Kulturförvaltningen
Ida Holsner
Telefon: 08-508 315 89
Stockholm Stadshus AB
Johanna Magnusson
Telefon: 08-508 297 62

Samråd om ny tunnelbana till Älvsjö

Remiss från Region Stockholm

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen *Tunnelbana till Älvsjö, samråd placering av stationsuppgångar* hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, trafikkontorets, Södermalms stadsdelsförvaltnings, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings, Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltnings, Kungsholmens stadsdelsförvaltnings, kulturförvaltningens och Stockholms Stadshus ABs tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Region Stockholm har remitterat *Tunnelbana till Älvsjö, samråd placering av stationsuppgångar* bland annat till Stockholms stad för besvarande.

Syftet med samrådet är att samla in kunskap och synpunkter om tunnelbanans framtida stationslägen samt vart uppgångarna ska placeras. Efter samrådet kommer inkomna synpunkter vara underlag för beslut om placering av de nya stationerna och deras uppgångar.

Tunnelbanelinjen Fridhemsplan-Älvsjö blir åtta kilometer lång och får sex stationer: Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberget, Årstafältet, Östberga och Älvsjö. De nya stationerna kommer att ha en uppgång vardera. För samtliga nya stationsuppgångar, utom Fridhemsplan, finns ett större område beskrivet inom vilka uppgångarna föreslås, men det är inte bestämt exakt var dom ska ligga.

För samtliga stationsområden gäller att miljöfrågorna ska utredas och tas upp i den fortsatta samrådsprocessen. Miljökonsekvenser under byggtiden, till exempel buller och påverkan på grundvattnet, kommer att studeras i ansökan om miljötillstånd och i en miljökonsekvensbeskrivning.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Södermalms stadsdelsförvaltning, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltning,

Kungsholmens stadsdelsförvaltning, kulturförvaltningen och Stockholms stadshus AB är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6.

Kontoren vill understryka vikten av att det pågående samarbetet och den nära dialogen mellan staden och förvaltningen för utbyggd tunnelbanan fortsätter. Kontoren vill lyfta fram att tunnelbanans anläggningar behöver fungera ihop med ny planerad bebyggelse och det ska vara möjligt att bygga intill och ovanpå stationsentréerna för effektivt nyttjande av marken. Aktuella stadsutvecklingsprojekt vid stationslägena behöver samverka med tunnelbanan så att de inte hindras eller försenas i och med tunnelbanans utbyggnad.

Kontoren vill lyfta fram att de nya stationsuppgångarna behöver placeras så att det blir bra trafiklösningar på de aktuella platserna, för gång- cykel-, kollektiv- och biltrafik. En konsekvens av den nya tunnelbanan är ett utökat flöde av resenärer i anslutning till de nya stationerna. Kontoren anser också att stationsuppgångarnas närområde/angöringsytor bör vara klimatanpassade.

Kontoren anser att de precisa stationslägena längs linjesträckningen ska bestämmas tillsammans med Stockholms stad.

Bakgrund

Region Stockholm har remitterat *Tunnelbana till Älvsjö, samråd placering av stationsuppgångar* bland annat till Stockholms stad för besvarande.

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, Roslagsbanans förlängning till City och tunnelbanestation Hagalund samt ökat bostadsbyggande och utbyggnad av några cykelstråk i Stockholms län. Avtalen slöts mellan staten, Region Stockholm (Regionen), Stockholms stad, Solna stad, Huddinge kommun, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåker kommun.

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

Förvaltningen för utbyggd tunnelbanan (FUT) genomför kontinuerliga avstämningar med staden genom att hålla arbetsmöten om tunnelbaneutbyggnaden där representanter från de tekniska

förvaltningarna deltar. Kontoren kan därmed lämna synpunkter under projektets gång.

Staden har vid två tidigare tillfällen yttrat sig vid samråd om tunnelbanan till Älvsjö, 2020-12-07 (Dnr KS2020-1506) och 2021-07-05 (Dnr KS2021/790).

Ärendets beredning

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

Ärendet

Syftet med samrådet är att samla in kunskap och synpunkter om tunnelbanans framtida stationslägen samt vart uppgångarna ska placeras. Efter samrådet kommer inkomna synpunkter vara underlag för beslut om placering av de nya stationerna och deras uppgångar.

Tunnelbanelinjen Fridhemsplan-Älvsjö blir åtta kilometer lång och får sex stationer: Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberget, Årstafältet, Östberga och Älvsjö. De nya stationerna kommer att ha en uppgång vardera. Snabba hissar kommer att gå mellan plattformarna och stationsentréerna.



För samtliga nya stationsuppgångar, utom Fridhemsplan, finns ett större område beskrivet inom vilka uppgångarna föreslås, men det är inte bestämt exakt var de ska ligga.

I *Fridhemsplan* kommer den nya plattformen kopplas till befintligt tunnelbanesystem och därför planeras det ingen ny uppgång.

I *Liljeholmen* kommer det att byggas en ny uppgång. Station Liljeholmen är idag en viktig bytespunkt mellan tunnelbanans röda linje, tvärbanan och bussar. Flera stadsutvecklingsprojekt med både boende och arbetsplatser planeras i området.

Station *Årstaberget* är idag en viktig bytespunkt mellan pendeltåg, tvärbanan och bussar. Flera nya bostads- och arbetsplatsområden planeras. Den nya tunnelbanestationens läge hänger samman med stadens planering av ny bebyggelsen samt bytesmöjligheter. Stationen planeras att ligga i anslutning till pendeltågstationen, busstorget, tvärbanan och den nya bebyggelsen.

Årstafältet håller på att utvecklas till en ny stadsdel med bostäder, handel och arbetsplatser. Den nya tunnelbanestationens läge hänger samman med stadens planering av ny bebyggelse i området. Uppgången planeras att ligga i norra delen av den nya bebyggelsen, men inte vid tvärbanans station Årstafältet.

Östberga är ett bostadsområde under utveckling. Den nya tunnelbanestationen planeras ligga i stråket vid skolan och Kulturhuset. Läget beror både på att de som bor i Östberga ska få bättre tillgång till kollektivtrafik och på stadens planering av nya bostäder och arbetsplatser.

Station *Älvsjö* blir en viktig bytespunkt som möjliggör byte till pendeltåg och till den framtida Spårväg syd samt bussar. Den nya tunnelbanestationen planeras att ligga i anslutning till pendeltågstationen, Stockholmsmässan och planerad ny bebyggelse.

För samtliga stationsområden gäller att miljöfrågorna ska utredas och tas upp i den fortsatta samrådsprocessen. Under byggtiden kommer det att bli många transporter till och från bygget. Markområden kommer att behövas för upplag, arbetsbodas med mera. Miljökonsekvenser under byggtiden, till exempel buller och påverkan på grundvattnet, kommer att studeras i ansökan om miljötillstånd och i en miljökonsekvensbeskrivning.

Synpunkter och förslag

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret,

Södermalms stadsdelsförvaltning, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltning, Kungsholmens stadsdelsförvaltning, kulturförvaltningen och Stockholms stadshus AB är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6.

Av kommunfullmäktiges budget 2022 framgår att Stockholm är en av Europas snabbast växande huvudstäder. När Stockholm växer behöver kollektivtrafiken, gång- och cykelbanorna och gatorna byggas ut. Det måste byggas en infrastruktur som gör att människor snabbt och smidigt kan resa i hela regionen.

Staden deltar aktivt i arbetet med planeringen av utbyggd tunnelbana till Älvsjö. Tunnelbanan till Älvsjö bidrar till ett mer robust kollektivtrafiksystem i hela regionen och kommer att binda samman delar av staden, som idag 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 ökad integration.

Kontoren konstaterat att en mycket viktig förutsättning för hela utbyggnaden av tunnelbanan är det pågående samarbetet och den nära dialogen mellan staden och förvaltningen för utbyggd tunnelbana. Det gemensamma arbetet är viktigt för att lösa detaljer kring placering av stationsentréer och andra ovanmarksanläggningar inom de områden som presenteras i samrådet. Kontoren vill lyfta fram att tunnelbanans anläggningar behöver fungera ihop med ny planerad bebyggelse och det ska vara möjligt att bygga intill och ovanpå stationsentréerna för effektivt nyttjande av marken och för att realisera de bostäder som följer av ramavtalet. Exploateringsnytta är en viktig parameter för stadens bedömningar.

Aktuella stadsutvecklingsprojekt vid stationslägena och utbyggnaden av tunnelbanan behöver samverka, så att inte vare sig bostadsbyggande eller utbyggnad av tunnelbanan hindras eller försenas. När det gäller specificeringen av uppgångarnas lägen ser kontoren det som mycket viktigt att det förs en dialog mellan staden och förvaltningen för utbyggd tunnelbana (regionen) för att finna de bästa platserna för samtliga parter till en rimlig kostnad. Detta gäller både det som bekostas av projektmedel och det som blir följdinvesteringar och därmed bekostas av andra parter.

Kontoren vill lyfta fram att de nya stationsuppgångarna behöver placeras så att det blir bra trafiklösningar på de aktuella platserna, för gång- cykel-, kollektiv- och biltrafik. En konsekvens av den nya tunnelbanan är ett ökat flöde av resenärer i anslutning till de nya stationerna. Kontoren anser också att stationsuppgångarnas

närområde/angöringsytor bör vara klimatanpassade. Vid flera av de föreslagna stationsområdena finns tät bebyggelse och hårdgjorda ytor, vilka kan bli utsatta för höga lufttemperaturer vid värmeböljor samt få problem vid skyfall. Kontoren ser ett samarbete med förvaltningen för utbyggd tunnelbana som en förutsättning för att hitta hållbara lösningar för dessa platser.

Kontoren anser att de precisa stationslägena längs linjesträckningen ska bestämmas tillsammans med Stockholms stad.

Placering av arbetstunnlar och etableringsytor behöver också diskuteras gemensamt och samordnas med stadens planerade utveckling. Genomförandet kommer att påverka stockholmarnas vardag under en låg 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.

Kontoren förordar att den nya tunnelbaneuppgången i *Liljeholmen* placeras så nära den befintliga tunnelbanan, bussterminalen och tvärbanan som möjligt. Tunnelbaneentrén bör placeras på ett sätt som inte stör eller påverkar gång-, cykel- eller kollektivtrafik negativt och inte byggs i parker och/eller grönområden. Kontoren vill också informera om att den äldre delen av *Liljeholmens* befintliga stationsbyggnad är intressant ur ett kulturhistoriskt perspektiv och därför bör hanteras varsamt.

I *Årstaberget* anser kontoren att en ny stationsbyggnad lämpligen placeras på eller i direkt anslutning till *Svärdlångsplan*. Torget föreslås ansluta till stationen och utvecklas till en mötesplats.

På *Årstafältet* förordar kontoren en placering av tunnelbaneuppgången i den östra delen av området, i något av kvarteren intill det planerade stadsdelstorget. Denna placering gynnar stadslivet och samspelar med övrig bebyggelsestruktur i den nya stadsdelen. Tunnelbaneentrén kommer då placeras i en miljö där flest människor rör sig och den kommer även vara synlig från både stadsdelstorget och stadsdelsparken.

Det har tidigare diskuterats att placera uppgången i den västra delen av området, intill skyfallsparken. Kontoren anser att en västlig placering får ett flertal negativa konsekvenser till följd. Framförallt handlar det om risker vid kraftiga skyfall där större flöden av vatten riskerar att ansamlas på gatorna intill tunnelbanan. En sådan placering kan riskera att fördyra tunnelbaneprojektet då dagvatten och skyfallslösningar troligen behöver utökas. Vidare hamnar

tunnelbaneuppgången då inte intill de större målpunkterna i området.

Kontoren föreslår att tunnelbaneuppgången i *Östberga* i första hand placeras i en byggnadsvolym som kan kombineras med bostäder intill huvudgatan i *Östberga* i anslutning till torget och kulturhuset vid *Östberga Centrum*. Denna placering skulle erbjuda en god tillgänglighet till tunnelbanan och även främja *Östbergas* stadsutveckling. En placering längre bort skulle underminera torget som den centrala platsen i *Östberga* och riskera att försvåra fortsatta satsningar på trygghet och stadsutveckling i området.

Kontoren vill lyfta fram att det i *Östberga* ligger en park (*Backen*) som anlades under 1960/1970-talet och som har ett högt kulturhistoriskt värde. Kontoren anser att parken bör ha kvar sin koppling till torget och därför lämnas fri från byggnader då den har ett parkstråk som leder söderut från torget och är en etablerad koppling för boende i området. Parken har även betydelse ur ekologiskt hänseende. Parkleken *Backen* rustades upp med start 2018 och en etapp kvarstår att byggas.

Kontoren anser att placeringen av den nya tunnelbaneuppgången i *Älvsjö* bör ske med hänsyn till *Älvsjö* både som målpunkt och bytespunkt. Tunnelbaneuppgången bör stödja *Älvsjö* som knutpunkt för kollektivtrafiken med möjlighet till korta byten mellan tunnelbanan och dagens pendeltågsstation och bussterminal.

Kontoren förordar att tunnelbaneuppgången placeras så nära järnvägen i norr som möjligt, vid pendeltågsstationen och i mässans närhet. Det behöver dock lämnas plats vid järnvägsspåren för Trafikverkets framtida spårutvidgning. Utifrån rådande förutsättningar är det den bäst lämpade platsen utifrån en sammanvägning av konsekvenser.

Älvsjömässan är en viktig målpunkt i området och placeringen bör göras med hänsyn till att det periodvis kommer att vara stora flöden av resenärer till och från mässan och att mässan kommer att bedriva verksamhet under byggtiden. Placeringen av tunnelbanan bör så långt som möjligt, ta hänsyn till framtida exploatering av området.

Kontoren vill informera om att *Älvsjö centrum* och *Solberga* är klassat av polisen som ett utsatt område och stadsdelsförvaltningen arbetar med platssamverkan i området. Kontoren anser därmed att placeringen av tunnelbanestationen behöver utformas så att den inte medför baksidor och otrygga, oövervakade miljöer.

Kontoren anser att ovanjordsanläggningar som till exempel nödutgångar, ventilationstorn eller andra teknikbyggnader ska placeras med eftertanke och anpassas för minsta möjliga påverkan på omgivningen.

Kontoren vill understryka att placeringen av tunnelbaneuppgången inte ska medföra negativ påverkan på områdets natur- och kulturvärden.

Vidare vill kontoren framföra att om det behövs en plats inom Stockholms stad för att bygga en ny depå för tunnelbanan, så måste det snarast utredas i samverkan med staden.

Som svar på remissen *Tunnelbanan till Älvsjö, samråd placering av stationsuppgångar* hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, trafikkontorets, Södermalms stadsdelsförvaltnings, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings, Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltnings, Kungsholmens stadsdelsförvaltnings, kulturförvaltningens och Stockholms stadshus ABs gemensamma tjänsteutlåtande.

Magdalena Bosson
Stadsdirektör

Anette Scheibe Lorentzi
Förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret
Gunilla Glantz
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Anders Carstorp
Stadsdelsdirektör
Enskede-Årsta-Vantörs
stadsdelsförvaltning
Ann-Christine Hansson
Stadsdelsdirektör
Kungsholmens
stadsdelsförvaltning

Johan Castwall
Förvaltningschef
Exploateringskontoret
Anna Hadenius
Förvaltningschef
Miljöförvaltningen
Ann-Christine Jenvén
Stadsdelsdirektör
Södermalms
stadsdelsförvaltning
Gunilla Davidsson
Stadsdelsdirektör
Hägersten-Älvsjös
stadsdelsförvaltning
Maria Jansén
Förvaltningschef
Kulturförvaltningen

Digitala signaturer

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

Namn	Datum
Sara Magdalena, Bosson	2022-08-24
Gunilla Elisabeth, Davidsson	2022-08-24
Ann-Christine Maria, Hansson	2022-08-24
Ann-Christine, Jenvén	2022-08-24
Anette Elisabeth, Lorentzi	2022-08-24
Anders Lennart, Carstorp	2022-08-24
Anna Helena, Hadenius	2022-08-24
Maria Christina, Jansén	2022-08-26
Gunilla Elisabeth, Glantz	2022-08-24
Johan Magnus, Castwall	2022-08-24