

HandläggareRenoir Danyar
Telefon 08-508 26 659**Till**

Stadsbyggnadsnämnden

**Ställningstagande inför granskning av förslag till
detaljplan för del av fastigheten Årsta 1:10 m.fl. i
stadsdelen Årsta. Utbyggnad av tunnelbanan
Fridhemsplan – Älvsjö (tunnelbana)****Förslag till beslut**

Stadsbyggnadsnämnden beslutar att planförslag för utbyggnad av tunnelbanan till Älvsjö ställs ut för granskning.

Amanda Horwitz

Stadsbyggnadsdirektör

Martin Schröder

Bitr avdelningschef

Anna Lina Axelsson

Enhetschef

SAMMANFATTNING

Detaljplanen syftar till att möjliggöra utbyggnad av tunnelbana för sträckan Fridhemsplan - Älvsjö med tillhörande sex nya stationer. Planförslaget är en viktig del i utbyggnaden av Stockholms kollektivtrafik och är i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6 och översiktsplanen.

Våren 2017 tecknade staten, Region Stockholm och berörda kommuner (Stockholms stad, Täby kommun, Huddinge kommun, Österåkers kommun, Vallentuna kommun och Solna stad) avtal om fyra stora kollektivtrafiksatsningar i länet. Avtalet innebär också att kommunerna åtar sig att bygga cirka 100 000 bostäder, varav cirka 48 500 i Stockholms stad, i tunnelbanans influensområde.

Region Stockholm, genom Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) ansvarar för utbyggnaden av tunnelbanan och för framtagandet av järnvägsplan. För att möjliggöra tunnelbaneutbyggnaden samt säkerställa att utbyggnaden av tunnelbanan inte strider mot gällande detaljplaner ska Stockholms stad, parallellt med att FUT upprättar järnvägsplan för den nya

Stadsbyggnadskontoret

Fleminggatan 4
Box 8314
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 27 300
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
start.stockholm

sträckan, ta fram en ny detaljplan för tunnelbanelinjen. Detaljplanen tas fram med ett så kallat samordnat förfarande.

Den nya tunnelbanelänken möjliggör för ökad kapacitet i Saltsjö-Mälarsnittet och kan därmed avlasta den befintliga tunnelbanans röda linje och bytespunkten T-Centralen. Tunnelbanelinjen planeras som ett automatiserat trafiksystem med självkörande fordon.

Länsstyrelsen beslutade den 10 november 2021 att utbyggnaden av tunnelbanan till Älvsjö kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att planförslag för utbyggnad av tunnelbanan mellan Fridhemsplan och Älvsjö upprättas och ställs ut för granskning.

UTLÅTANDE

Syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utbyggnad av tunnelbana för sträckan Fridhemsplan – Älvsjö under mark samt reglera användning för entréer, uppgångar med mera ovan mark.

Bakgrund

Region Stockholm är en av de snabbast växande storstadsregionerna i Europa. I Stockholmsregionen bor 2,5 miljoner människor och invånarantalet beräknas öka till 3,3 miljoner år 2060. Med befolkningstillväxten ökar också behovet av transportinfrastruktur och bostäder.

Regeringen beslutade den 1 juli 2014 att tillsätta en särskild utredare med uppdrag att utreda utbyggnad av höghastighetsjärnväg samt åtgärder i storstadslänen som förbättrar kollektivtrafiken och leder till ett ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna, den så kallade Sverigeförhandlingen. I april 2017 tecknade staten, Region Stockholm och berörda kommuner (Stockholms stad, Täby kommun, Huddinge kommun, Österåkers kommun, Vallentuna kommun och Solna stad) avtal om fyra stora kollektivtrafiksatsningar i länet:

- Tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö
- Förlängning av Roslagsbanan till T-Centralen
- Spårväg Syd mellan Älvsjö och Flemingsberg
- Ny tunnelbanestation vid Hagalund

Avtalet innebär också att kommunerna åtar sig att bygga cirka 100 000 bostäder, varav cirka 48 500 i Stockholms stad, i tunnelbanans influensområde. Region Stockholm, genom Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT), ansvarar för utbyggnaden av tunnelbanan och för framtagandet av järnvägsplan, planering, projektering och genomförande av hela utbyggnaden av tunnelbana samt för fordon och depåer. För att möjliggöra tunnelbaneutbyggnaden samt säkerställa att utbyggnaden av tunnelbanan inte strider mot gällande detaljplaner ska Stockholms stad parallellt med järnvägsplanen ta fram en ny detaljplan.

Tunnelbanans gula linje mellan Fridhemsplan och Älvsjö
Tunnelbanelinjen blir cirka åtta kilometer lång och omfattar sex nya stationer: Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberg, Årstafältet, Östberga och Älvsjö. Sträckan beslutades av Region Stockholms trafiknämnd den 14 december 2021. I maj 2023 beslutade Region Stockholm att den nya tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö ska benämnas Gul linje.

Tidigare samråd för tunnelbanelinjen

Sedan järnvägsplanen för den nya tunnelbanelinjen påbörjades har löpande samråd genomförts under hela planeringsprocessen.

Följande samråd har hittills genomförts inom järnvägsplanens planprocess:

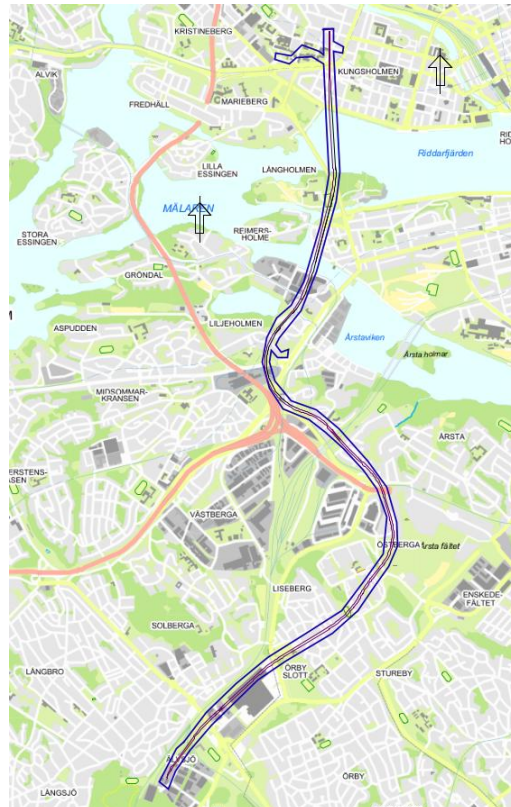
- Samråd gällande lokaliseringsutredning, 2 - 30 juni 2021 samt 2 november - 6 december 2020.
- Samråd gällande lokalisering av stationslägen och stationsuppgångar, 1 - 29 juni 2022.
- Samråd gällande arbetsområden, arbetstunnlar och lokalisering av depå, 21 februari till 21 mars 2023.
- Samråd gällande järnvägsplan, tillhörande detaljplan för tunnelbanan och tillståndsansökan enligt miljöbalken, 15 november till 12 december 2023.
- Samråd 3 för tunnelbana till Älvsjö inklusive depån, 22 maj till 19 juni 2024.
- Riktat samråd angående vändspår söder om depån, 26 augusti till 23 september 2024.

Samverkan med FUT

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) genomför kontinuerliga avstämmningar med staden genom att hålla arbetsmöten om tunnelbanelinjens utbyggnad där representanter från de tekniska förvaltningarna deltar. Stadsbyggnadskontoret medverkar i rollen som ansvarig myndighet för detaljplanen.

Plandata

Planområdet sträcker sig från station Fridhemsplan och söderut under Riddarfjärden, Långholmen, Liljeholmen och vidare till Älvsjö. Planområdet är cirka 90 hektar och berör ett stort antal fastigheter.



Karta som visar planområdets läge och preliminära avgränsning.

Pågående detaljplaner i området

I anslutning till den planerade tunnelbanelinjen pågår följande planer detaljplaner och stadsutvecklingsprojekt:

- Gångaren 12, S:t Görans sjukhus, dnr 2020-16565, möjliggör en utveckling av S:t Görans sjukhus. Samrådsskede.
- Detaljplan för Lövholmen 12 m.fl, dnr 2017-13571, omvandling av Lövholmen till en tät och innehållsrik stadsdel med cirka 1800 bostäder och lokaler för service, kontor, kultur, förskolor, nya torg/platsbildningar, gator samt en park med lekplats. Inför granskning.
- Liljeholmen 1:6 och del av Liljeholmen 1:1, dnr 2022-08304, möjliggör flytt och utbyggnad av befintlig fördelningsstation. Inför granskning.
- Del av Liljeholmen 1:1 vid kv. Stubinen, dnr 2018-14587, möjliggör cirka 120 bostäder, kontor, centrum, hotell m.m. Inför granskning.

- Detaljplan för Pytsen 1 och 2 m fl, Nybohovsskolan, dnr 2017-07068, möjliggör utbyggnad av Nybohovsskolan samt en ny idrottshall. Granskningsskede.
- Detaljplan för Årstaberg 1, 2016-09371, möjliggör cirka 50 bostäder och centrumverksamhet. Samrådsskede.
- Del av Årsta 1:1 m m., område längs med Södra länken, dnr 2021-15333, ny kontorsbebyggelse. Samrådsskede.
- Årstafältet etapp 5 norra, dnr 2018-14952, möjliggör cirka 1250 bostäder och centrumändamål. Granskningsskede. Årstafältet etapp 5 södra, dnr 2023-18694, möjliggör cirka 300 bostäder och centrumändamål. Granskningsskede.
- Årstafältet etapp 6, dnr 2021-14590, möjliggör cirka 720 bostäder, sim- och idrottshall, skola och förskola. Samrådsskede.
- Del av Årsta 1:1 vid kv Barnet (Parkstråket), dnr 2020-07393, möjliggör cirka 90 bostäder. Inför godkännande.
- Del av Årsta 1:1 och Svärsidan 3 (Östra slänten), dnr 2021-14232, möjliggör cirka 120 bostäder. Samrådsskede.
- Jullovet 1 i stadsdelen Liseberg, dnr 2022-10838, möjliggör cirka 25 seniorbostäder. Samrådsskede.
- Leverantören 2 m.fl., dnr 2023-13992, ny tunnelbanedepå i Älvsjö. Inför granskning.



Karta över planområdet och närområdet med pågående planprojekt.

Gällande detaljplaner

Inom planområdet finns cirka 125 gällande detaljplaner samt ett stort antal tomtindelningsbestämmelser och rättigheter.

Relaterade beslut och styrande dokument

Riksintressen

Den nya tunnelbanelinjen ligger inom riksintresseområdet Stockholms innerstad med Djurgården. Vidare kommer den ligga inom eller i närheten av ett antal riksintressen för kommunikationer som Västra stambanan, Station Älvsjö, Årsta kombiterminal/Älvsjö godsbangård, Nynäsbanan, Södra länken, E4/E20 och Väg 226. Den passerar även under Mälaren, som utgör ett riksintresse för yrkesfiske.

Översiktsplan

Översiktsplanen betonar vikten av att samplanera utbyggnad av kollektivtrafiken med den övriga stadsutvecklingen och bostadsbyggandet. Kollektivtrafiken är en stomme i transportsystemet som skapar goda förutsättningar för ett hållbart resande och ökar tillgängligheten i regionen. Den är också ett viktigt verktyg för att skapa en mer sammanhängande stad.

Med spårbunden kollektivtrafik kan en stor andel av regionens arbetsplatser nå inom 60 minuter. Att skapa största möjliga tillgänglighet mellan norra och södra Stockholm, över Saltsjö-Mälarsnittet, är en särskilt stor utmaning för planeringen.

Översiktsplanen pekar ut tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö, med möjligheten att även förlänga den till Hagsätra. Mycket av den stadsutveckling som pågår i stadsdelar längs linjen utgår redan idag från att en stärkt kollektivtrafik kan komma på plats inom ett antal år.

Nuvarande förhållanden

Planområde där tunnelbanas spårtunnlar, stationsbyggnader och övriga schaktanläggningar kommer att byggas utgörs uteslutande av berg med ett antal svaghetszoner, bland annat längs med Riddarfjärden och Liljeholmsviken, samt spricklandskap som är typiskt för stora delar av Mälardalen. Inom planområdet finns dessutom ett stort antal underjordiska anläggningar såsom andra tunnelbanelinjer, väg- och järnvägstunnlar, tunnlar för avlopp och ledningar samt energibrunnar.

Ovan mark omfattar planområdet ett antal områden med varierande storlek för placering av tunnelbaneuppgångar, ventilationsschakt

och likriktarstation. Det är ingen sammanhängande yta utan ytorna är utspridda inom hela spårkorridoren.



Ortofoto över några av ovanmarks ytor där tunnelbanas ovanmarksanläggningar placeras.

Bild 1 – Placering av teknikbyggnad (likriktarstation) på Långholmen

Bild 2 – Ny tunnelbaneentré och biljetthall mot Trekantsparken i Liljeholmen

Bild 3 – Tunnelbaneuppgång och biljetthall mot Svärdlångsplan i Årstaberg

Bild 4 - Tunnelbaneuppgång och biljetthall i Älvsjö

Vid Fridhemsplan utgörs planområdet av en slänt intill Kungsholms grundskolas skolgård och gatumark.

Inom Långholmen ligger planområdet i norra kanten av en grusyta som används för båtuppställning vintertid och för husbilscamping sommartid samt en small parkremsa.

Planområdet vid Liljeholmen består av en hårdyta i anslutning till befintlig tunnelbaneentré mot Trekantsparken och i Älvsjö utgör planområdet av en grönyta mellan Älvsjö Broväg och mässan.

Tunnelbanelinjen

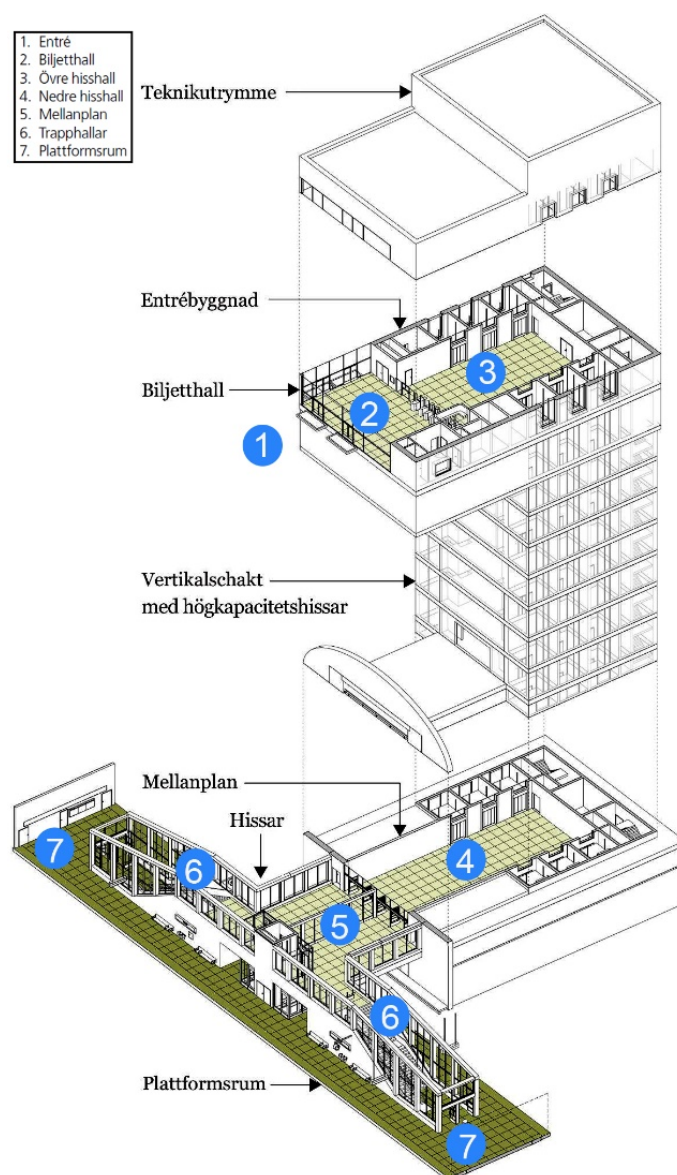
Den nya tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö blir en ny viktig länk i Stockholms kollektivtrafiks nät. Den utgör en tvärförbindelse som möjliggör effektiva byten till tunnelbana, pendeltåg och tvärbanan. Tunnelbanelänken möjliggör för ökad kapacitet i Saltsjö-Mälarsnittet och kan därmed avlasta den befintliga tunnelbanans röda linje och bytespunkten T-Centralen. Tunnelbanelinjen planeras som ett automatiserat trafiksystem med självkörande fordon.



*Placering av anläggningar ovan mark längs den nya tunnelbanelinjen.
Källa FUT*

Den nya tunnelbanan är cirka 7,8 kilometer lång och sträcker sig från Kungsholmen i norr till Älvsjö i söder och får sex stationer;

Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberg, Årstafältet, Östbergahöjden och Älvsjö. Restiden mellan Fridhemsplan och Älvsjö är cirka 10 och en halv minut. Tunnelbanan kommer att gå i två enkelspårstunnlar som anläggs helt under markytan. Spårtunnlarna behöver ligga djupt för att passera under Riddarfjärden och Liljeholmsviken.



Tredimensionellt diagram av stationsanläggningen för stationerna Liljeholmen, Årstaberg, Årstafältet, Östberga och Älvsjö. Källa FUT.

Ovan mark kommer tunnelbanes anläggningen bestå av framför allt stationsuppgångar, sju luftutbytesschakt, två brandgasschakt och en likriktarstation. Luftutbytesschakten har som funktion att ventilerar

spårtunnlarna medan brandgasschakten ska ventilerarand brandgaser vid händelse av brand.

Likriktarstationer placeras i normalfall under mark och i anslutning till stationerna, men eftersom avståndet mellan likriktarstationerna vid station Fridhemsplan och station Liljeholmen är mycket långt krävs en kompletterande likriktarstation som placeras på Långholmen.



Illustration över hur plattform, vertikaltransport, mellanplan med hisshall och högkapacitetshissar kan se ut i de nya stationerna. Källa FUT



Visionsbild Liljeholms station. Ny entré mot Trekantsparken. Källa FUT



Visionsbild station Årstaberg. Källa FUT



Visionsbild station Årstafältet. Källa FUT



Visionsbild station Östbergahöjden. Källa FUT



Visionsbild station Älvsjö. Källa FUT



Långholmen – placering av ny teknikbyggnad



Visionsbild ny teknikbyggnad på Långholmen sedd från söder. Källa FUT



Visionsbild över teknikbyggnad på Långholmen sedd från nordväst. Källa FUT

Stationerna Årstafältet och Östbergahöjden planeras att byggas med sänkschaktsmetoden medan stationerna Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberg och Älvsjö planeras att byggas med arbetstunnel. Vid byggnation med arbetstunnel krävs etableringsytor både vid arbetstunnelns mynning och vid stationsläget. För byggnation med sänkschakt krävs enbart en yta vid stationsläget. Ytan blir större än om arbetet bedrivs via arbetstunnel.

Planförslagets konsekvenser

Bostadsförsörjning

Enligt avtal om utbyggnad av tunnelbana ska Stockholms stad uppföra cirka 48 500 bostäder i tunnelbanans influensområde. En utbyggd tunnelbana skapar förutsättningar för en framtida tät och miljövänlig stad.

En socialt sammanhållen stad

Tunnelbanan kan stärka förutsättningarna för olika grupper i samhället att mötas och medför ökad tillgång till stadens utbud och arbetsmarknad. Även barn och ungas tillgång till målpunkter i staden kan förbättras, i synnerhet för de som bor i områden som har låg tillgång till kollektivtrafik idag. Den förbättrade tillgången till kollektivtrafik kan bidra till att stärka jämställdheten eftersom kvinnor tenderar att resa kollektivt i högre utsträckning än män.

Den fysiska miljön kring stationsbyggnaderna ska utformas omsorgsfullt och med hänsyn till upplevd trygghet och trivsel.

Näringsliv och kompetensförsörjning

Tunnelbanan är det mest använda färdssättet i Stockholm. En sammanhållen och rörlig arbetsmarknad måste ha en välfungerande

arbetspendling vilket den nya tunnelbanesträckningen kan bidra till. Tunnelbanan ger även bättre förutsättningar för att etablera fler arbetsplatser i stadens södra delar. Det kan bidra till en jämnare fördelning av arbetsplatser i Stockholm, i enlighet med översiktsplanens mål.

Kulturmiljö i en växande stad

Sammantaget bedöms planförslaget medföra markanspråk och förändringar i den fysiska miljön som riskerar att medföra negativ påverkan på kulturmiljövärden. Vid Fridhemsplan planeras ett luftutbytesschakt vid Fleminggatan och ett brandgasschakt vid Fridhemsgatan som kan påverka den fysiska miljön negativ. Stationsläget i Älvsjö ligger nära Älvsjö gård med tillhörande parkmiljö som sammantaget har höga kulturmiljövärden. Detta medför att denna del av Älvsjö gårds äldre grönstruktur försvinner och därmed försvåras en del av den historiska läsbarheten.

Arkitektur och gestaltning

Biljetthallens utformning och gestaltning till de nya stationerna Årstaberg, Årstafältet och Östbergahöjden ska utarbetas för att kunna integrera de i planerade bostadskvarterens bottenvåningar som hanteras i separata detaljplaner för respektive kvarter. Byggnaderna i de nya kvarteren utformas med tunnelbanans entré i markplan. Tunnelbanan annonserar sig i en självständig del av fasaden med höga entrépartier, skärmtak, belysning och skyltning som säkerställer stor synlighet i stadsrummet och orienterbarhet.

Liljeholmens tunnelbanestations södra biljetthall kommer att utvecklas och byggas ut med en ny entré och hisshall för högkapacitetshissar mot Trekantsparken vilket medför att landskapsbilden, parkmiljön och strövområden runt sjön kommer att förändras till en mer livlig och urban miljö.

Älvsjö station byggs som en fristående byggnad i en ny grön platsbildning som fogas till parkmiljön runt Älvsjö gård. Utformningen av stationen möjliggör fler stationsentréer och integrering i framtida stadsutveckling.

Till tunnelbaneanläggningen behövs även ett antal anläggningar ovan mark i form av luftutbytesschakt och brandgasschakt. Dessa anläggningar bedöms ha begränsad påverkan på stads- och landskapsmiljö.

Trafik och mobilitet

Den nya tunnelbanelinjen möjliggör förbättrad tillgång till kollektivtrafik i områden som präglas av högt bilinnehav idag, till

exempel Liseberg, Östberga och Årsta, vilket är positivt. Linjen ökar också kapaciteten i tunnelbanesystemet över Saltsjö-Mälarsnittet.

För angöring till Liljeholmens station behöver befintlig gata förlängas fram till stationsentrén. För Älvsjö station kommer en ny angöringsgata anläggas. Teknikbyggnaden på Långholmen kommer att angöras via befintlig parkväg.

Grön och vattennära stad

Inom Trekantsparken kommer flera träd att påverkas samt en biotopskyddad allé riskerar att påverkas då delar av Trekantsparken tas i anspråk av station Liljeholmens tillfälliga markanspråk. En del av parken skärs av under byggtiden, vilket innebär en förlust av rekreationsvärden under lång tid men parkens rekreationsvärden kommer att återställas efter byggtiden. För luftutbytesschaktet vid Liljeholmsstrand och för teknikbyggnaden på Långholmen berörs Mälarens strandskyddsområde. I samband med planläggning av tunnelbanan återinträder strandskyddet men det kommer att upphävas i detaljplanen.

Kulturliv, idrott och rekreation

Arbetstunneln för station Älvsjö mynnar vid Älvsjö IP:s grusplan. Grusplanen kommer att tas i anspråk för etableringsyta under byggtiden och förväntas kunna återställas. Därmed bedöms det inte ge några bestående negativa effekter på rekreationsvärden.

Klimat, miljö, hälsa och säkerhet

Den nya tunnelbanan kommer att minska sårbarheten i trafiksystemet. Utbyggnaden sker i samverkan med övrig stadsutveckling och innebär att fler stockholmare och besökare ges god tillgång till hållbara transportmedel. Tunnelbanan kan bidra till en minskad förbrukning av energi för kollektivtrafiken och en kostnadseffektiv användning av samhällets resurser.

Den största miljöpåverkan väntas under den långa byggtiden i form av bland annat buller, vibrationer och grundvattenpåverkan. Mer utförliga beskrivningar av byggstörningar och byggtidens miljöpåverkan samt eventuella förslag på åtgärder kommer att beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen för miljöprovningen.

Under anläggningsskedet ska effektiv masshantering och återbruk av material eftersträvas.

Planprocess

Process

Planarbetet bedrivs med samordnat förfarande enligt 5 kap. 7a§ PBL, gemensamt med en järnvägsplan för tunnelbanan som Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) tar fram.

Processerna samordnas och det behövs inget separat detaljplanesamråd. Detaljplanen tar stöd i samrådet för järnvägsplanen. Därefter genomförs granskning för detaljplanen och järnvägsplanen parallellt. Allmänheten bereds möjlighet att yttra sig över planförslaget under järnvägsplanens plansamråd samt under detaljplanens och järnvägsplanens granskningsperiod.

Nästa tillfälle som ärendet ska redovisas för stadsbyggnadsnämnden blir när stadsbyggnadsnämnden ska godkänna detaljplaneförslaget och överlämna den till kommunfullmäktige för antagande. Järnvägsplanen överlämnas till Trafikverket för fastställande.

Järnvägsplanen hade i samrådet diarienummer FUT 2024-0246. Samrådshandlingar för både tunnelbanelinjens och depåns respektive järnvägsplaner inklusive miljökonsekvensbeskrivningar finns tillgängliga på Region Stockholms särskilda webbsida för tunnelbaneutbyggnaden.

Tidigare ställningstaganden i ärendet

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 17 februari 2022 att påbörja planarbete för tunnelbanan mellan Fridhemsplan och Älvsjö.

Undersökning av betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen beslutade den 10 november 2021 att utbyggnaden av tunnelbanan till Älvsjö kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Stadsbyggnadskontoret instämmer i länsstyrelsens bedömning och beslutar följaktligen att genomförandet av detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska därför upprättas i enlighet med bestämmelserna i miljöbalken 6 kap 11§. FUT upprättar järnvägsplanen med tillhörande MKB. I och med det samordnade förfarandet kommer detaljplanen att nyttja järnvägsplanens MKB.

De aspekter som gör att planerna kan antas medföra betydande miljöpåverkan under byggtiden bedöms vara:

- Mark och vatten
- Kulturmiljö
- Stadsbild
- Rekreation

- Naturmiljö
- Buller, stömljud och vibrationer
- Luftkvalitet
- Elektromagnetiska fält
- Riksintressen för kommunikationer, kulturmiljövården och yrkesfiske

Miljöpåverkan under drifttiden

- Grundvatten
- Ytvatten
- Förorenade områden och grundvattenkvalitet
- Klimatanpassning och skyfall
- Klimat och naturresurshållning

Tidplan

Utifrån att erforderligt underlag för detaljplanens framtagande levereras enligt uppsatt projekttidplan samt att inga nya, oförutsedda omständigheter blir kända eller tillkommer under planprocessen förväntas följande tidplan:

Granskning	april – maj 2025
Godkännande SBN	november 2025
Antagande KF	februari 2026

Planavtal

Planavtal har tecknats med Region Stockholm, Förvaltning för utbyggd Tunnelbana (FUT) för att täcka kontorets kostnader i samband med upprättande av detaljplanen.

STADSBYGGNADSKONTORETS SAMMANVÄGDA STÄLLNINGSTAGANDE

Stadsbyggnadskontoret är positivt till utbyggnad av tunnelbanan mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Planförslaget ligger i linje med översiktsplanen och sker i enlighet med Sverigeförhandlingens avtal.

Den nya tunnelbanan bidrar till ett mer robust kollektivtrafiksystem och högre kapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet. Linjen binder också samman delar av staden som idag är dåligt kollektivtrafikförsörjda samt nya stadsdelar med större knutpunkter. Utbyggnad av tunnelbanan är en förutsättning för att planerade bebyggelseutveckling ska komma till stånd och därmed även möjligheterna att skapa täta och hållbara stadsmiljöer. Vidare skapar utbyggnaden av den nya tunnelbanan nya förutsättningar för

utveckling och tillväxt i Stockholm samt bidrar den till en ökad hållbar tillgänglighet och minskad segregation.

Miljöpåverkan i drift omfattar påverkan från det permanenta markanspråket och driften av den färdigbyggda anläggningen samt kvarstående påverkan efter byggtiden kopplat till det tillfälliga markanspråket och byggandet av anläggningen. Bygg- och drifttiden kräver olika typer av skyddsåtgärder för att projektet ska vara genomförbart. Järnvägsplanen prövar och styr de skyddsåtgärder som ska fastställas för drifttiden.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att planförslag för utbyggnad av tunnelbanan mellan Fridhemsplan och Älvsjö upprättas och ställs ut för granskning.

SLUT