



<b>Handläggare</b>	<b>Till</b>
<b>Stadsledningskontoret</b> Anton Västberg Telefon: 08-508 29 305	Kommunstyrelsen
<b>Exploateringskontoret</b> Martin Skillbäck Telefon: 08-508 26 276	Exploateringsnämnden 2015-02-19
<b>Trafikkontoret</b> Sofi Persson Telefon: 08-508 26 115	Trafiknämnden 2015-02-19
<b>Stadsbyggnadskontoret</b> Jenny Kihlberg Telefon: 08-508 27 379	Stadsbyggnadsnämnden 2015-02-19
<b>Miljöförvaltningen</b> Anette Jansson Telefon: 08-508 28 820	Miljö- och hälsoskyddsnämnden 2015-02-17
<b>Fastighetskontoret</b> Pontus Werlinder Telefon: 08-508 27 059	Fastighetsnämnden 2015-02-17
<b>Södermalms stadsdelsförvaltning</b> Mats Christenson Telefon: 08-508 12 201	Södermalms stadsdelsnämnd 2015-02-19
<b>Enskede- Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning</b> Christoffer Lindh Telefon: 08-508 14 050	Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd 2015-02-19

## **Förlängning av tunnelbanan från Kungsträdgården till Gullmarsplan och söderort**

Remiss från förvaltningen för utbyggd tunnelbana, Stockholms läns landsting

**Stadsledningskontoret**  
Förnyelseavdelningen

Stadshuset, Ragnar Östbergs Plan 1  
105 35 Stockholm  
Växel 08-508 29 000  
kommunstyrelsen@stockholm.se  
www.stockholm.se

### **Kontorens förslag till beslut**

Kommunstyrelsen, exploateringsnämnden, trafiknämnden, stadsbyggnadsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden,

fastighetsnämnden, Södermalms stadsdelsnämnd och Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd beslutar var och en för sig följande.

1. Som svar på remissen ”Samråd om tunnelbanan från Kungsträdgården till Gullmarsplan och söderort” hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, fastighetskontorets, Södermalms stadsdelsförvaltnings och Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings gemensamma tjänsteutlåtande.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Lars Rådth  
Stadsdirektör

Krister Schultz  
Förvaltningschef  
Exploateringskontoret

Per Anders Hedkvist  
Förvaltningschef  
Trafikkontoret

Anette Scheibe Lorentzi  
Förvaltningschef  
Stadsbyggnadskontoret

Gunnar Söderholm  
Förvaltningschef  
Miljöförvaltningen

Juan Copovi Mena  
Förvaltningschef  
Fastighetskontoret

Christina Rapp Lundahl  
Förvaltningschef  
Södermalms  
stadsdelsförvaltning

Lena Lundström Stoltz  
Förvaltningschef  
Enskede-Årsta-Vantörs  
stadsdelsförvaltning

## Sammanfattning

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT, Stockholms läns landsting) har bett Stockholms stad att yttra sig om sträckningsalternativ mellan Gullmarsplan och Sockenplan, samt lägen för stationsentréer till tunnelbanan, enligt bifogad samrådsfolder, inför upprättande av järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Tillståndsansökan enligt miljöbalken för utbyggnaden av tunnelbana på sträckan Kungsträdgården – Gullmarsplan/söderort kommer också att upprättas.

Samrådsperiod är 9 feb – 12 mars 2015. Yttrandet från Stockholms stad ska ha inkommit till FUT senast den 12 mars 2015.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, fastighetskontoret, Södermalms stadsdelsförvaltning och Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling sker. Staden deltar aktivt i detta arbete och anser att utbyggnaden är mycket viktig för såväl staden som regionen.

FUT har genomfört kontinuerliga samråd med staden genom att hålla delprojektstyrelsemöten och arbetsmöten om berörd sträcka där representanter för staden har deltagit.

Staden anser att det är mycket viktigt att tillsammans med FUT fortsätta att studera lägen för stationsentréer, och utformning av dessa, för station Sofia.

Vid Renstiernas gata och Tjärhovsplan ligger en viktig bytespunkt för buss och dit kommer många av tunnelbanans resenärer att ta sig för att fortsätta sin resa. Det bör eftersträvas att bytet mellan tunnelbana och buss kan ske på ett smidigt och snabbt sätt.

En stationsentré till tunnelbanan i direkt anslutning till bytespunkten för buss vid Tjärhovsplan ser staden som mycket viktig ur både resenärs- och stadsmiljösynpunkt. Stationen bör ha två uppgångar åt norr och den östliga entrén föreslås bli placerad vid Stigbergsparken nära det planerade nya Ersta sjukhus som planeras få sin huvudentré mot Folkungagatan öster om parken.

Den södra uppgångens läge föreslås inom ett område från Åsögatan i norr till Skånegatan i söder och från Renstiernas gata i väster till

Klippgatan i öster. Uppgången ska placeras så att den kan ge god tillgänglighet till de boende på östra Södermalm.

För station Gullmarsplan kan föreslagen uppgång i kvarteret Mårtensdal samordnas med det planerade kontorsprojektet i kvarterets västra del. Uppgången kommer att kunna betjäna en stor del av västra Hammarby Sjöstad där ett betydande nytillskott av arbetsplatser men även bostäder planeras.

Staden ser att följande stationsentréer för den nya tunnelbanan vid Söderstaden (Slakthusområdet) är de lämpligaste för att stödja stadsutvecklingen i enlighet med översiktsplanen, Vision Söderstaden 2030 och beslutade stadsbyggnadsstrategier:

1. Stationsentré centralt i området med ingångar från Hallvägen. Det innebär att upptagningsområdet omfattar en stor mängd bostäder, verksamheter och andra urbana funktioner inom Slakthusområdet. Det betyder också att enkel och gen omstigning till buss är möjlig, då ett kollektivtrafikstråk planeras i Hallvägen.
2. Stationsentré längre österut i området med ingångar från Rökerigatans södra del. Det innebär goda förutsättningarna till kollektivtrafikförsörjning av en eventuell handelsanläggning i den delen av området och gör det enkelt och attraktivt för de stockholmarna att välja tunnelbanan istället för bil. Det potentiella upptagningsområdet omfattar förutom en stor mängd bostäder och den handelsanläggning som utreds, också verksamheter och andra urbana funktioner inom Globenområdet, särskilt Tele2 Arena.
3. Stationsentré vid Rökerigatans norra del möjliggöra enkelt och gent byte till tvärbanan vid station Globen. Det ger också mycket god kollektivtrafik för Hovet, Globen och arbetsplatserna i dess närhet.

Staden ser att den linjesträckning som på bästa sätt kan stödja de lägen för stationsentré enligt ovanstående bör väljas.

### **Bakgrund**

En förutsättning för att kunna bygga det stora antalet bostäder i regionen som behövs är att ha ett kollektivtrafiksystem som kan möta detta behov. Den spårbundna kollektivtrafiken är här central då det behövs en utbyggd kapacitetsstark kollektivtrafik.

Regeringen har den 28 februari 2013 beslutat om kommittédirektiv (2013:22, Utbyggnad av tunnelbana och ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län) som gett förhandlingsperson i uppdrag att genomföra en förhandling om Stockholms läns infrastruktur i syfte att åstadkomma en utbyggnad av tunnelbanan.

Med anledning av detta arbete har staten (genom 2013 års Stockholmsförhandling), Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun beslutat sig för att ingå ett avtal (huvudavtal inkl delprojektavtal, dnr 003-27/2014) inför det fortsatta arbetet med tunnelbanans utbyggnad.

En tunnelbaneutbyggnad i omfattning enligt 2013 års Stockholms förhandling möjliggör en kraftigt utökad bostadsbebyggelse. Den ökade bostadsbebyggelsen sker inte bara längs utbyggda delar av tunnelbanan utan längs hela den kapacitetsförstärkta tunnelbanelinjen. Sammantaget innebär avtalet att Stockholms stad, Solna stad, Nacka kommun och Järfälla kommun åtar sig att själva eller genom annan bostadsexploator uppföra 78 000 bostäder i berörd geografi.

Som en förutsättning för finansieringen av utbyggnaden av tunnelbanan finns även med förändrade och breddade trängselskatter. Hela utbyggnaden av tunnelbanan genomförs till en investeringskostnad om 19 500 miljoner kronor. Därutöver finansierar Landstinget fordon och depåer till ett belopp om 6 200 miljoner kronor. Tillsammans med investeringen i utbyggnad av tunnelbanan uppgår de samlade investeringarna till 25 700 miljoner kronor.

Stockholm stad har genom *Avtalet om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökat bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling* förbundit sig att samverka och medfinansiera utbyggnaden av tunnelbanan samt att finansiera bostadsbyggande utmed delsträckorna.

I enlighet med huvudavtalet och delprojektavtal omfattar samverkans- och medfinansieringsprojektet utbyggnad av tunnelbana utmed tre delsträckor. Dessa hanteras i var sitt delprojekt:

- sträckan Kungsträdgården- Sofia-Hammarby kanal-(Sickla)-(Järla)-(Nacka C), samt sträckan Kungsträdgården- Sofia- Gullmarsplan och Söderort,
- sträckan Odenplan- Hagastaden- (Arenastaden),

- sträckan Akalla-(Barkarby station)

Delprojekten är reglerade i särskilda delprojektavtal vilka är bilagda Huvudavtalet.

Stockholm stad har förbundit sig genom avtalen att för delsträckan Kungsträdgården- Sofia-Hammarby kanal-(Sickla)-(Järla)-(Nacka C), samt Kungsträdgården- Sofia- Gullmarsplan och Söderort att:

- verka för att tunnelbaneutbyggnaden kan genomföras i enlighet med tecknat huvudavtal och delprojektavtal
- verka för att nya detaljplaner, som möjliggör utbyggnad av tunnelbanan, antas och vinner laga kraft i enlighet med tidplan
- åta sig att genomföra erforderliga planarbeten enligt överenskommen tidplan
- medfinansiera med 2,35 miljarder (prisnivå januari 2013)
- uppföra ca 42 900 bostäder i söderort till senast år 2030

I det fortsatta arbetet kommer FUT, efter att ha inhämta allmänhetens, sakägare och kommunernas synpunkter, att välja sträckning mellan Gullmarsplan och Sockenplan, lägen för stationsentréer till tunnelbanan och utreda dessa vidare i en järnvägsplan. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) kommer att redogöra för bland annat påverkan på natur- och kulturmiljö. Järnvägsplan och MKB kommer att samrådas i nästa samrådsperiod (plansamrådet är planerat till början av 2016) för denna sträcka.

Under hösten 2015 planerar FUT att samråda om byggskedet inklusive lägen för arbetstunnlar och etableringsområden. Stockholm stad påbörjade planarbetet för detaljplaner i januari 2015. Planerna tas fram med samordnat förfarande för detaljplan och järnvägsplan. En gemensam MKB för detaljplan och järnvägsplan kommer att arbetas fram.

## **Ärendet**

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT, Stockholms läns landsting) har bett Stockholms stad att yttra sig om sträckningsalternativ mellan Gullmarsplan och Sockenplan, samt lägen för stationsentréer till tunnelbanan, enligt bifogad samrådsfolder, inför upprättande av järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Tillståndsansökan enligt miljöbalken för utbyggnaden av tunnelbana på sträckan

Kungsträdgården – Gullmarsplan/söderort kommer också att upprättas.

Samrådsperiod är 9 feb – 12 mars 2015. Yttrandet från Stockholms stad ska ha inkommit till FUT senast den 12 mars 2015.

Planerad utbyggnad av tunnelbanan innebär att befintlig tunnelbana förlängs på sträckan Kungsträdgården – Sofia – Gullmarsplan och Söderort. Det utreds nya tunnelbanestationer vid Sofia, Gullmarsplan och beroende på sträckningsalternativ även nya stationer invid/i Slakthusområdet. De nya tunnelbanespåren ansluter till befintliga spår före tunnelbanestation Sockenplan. Ingen ombyggnad av Kungsträdgårdens station är planerad. Hela utbyggnadssträckan är planerad att gå i tunnel.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, fastighetskontoret, Södermalms stadsdelsförvaltning och Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning.

### **Kontorets synpunkter och förslag**

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, fastighetskontoret, Södermalms stadsdelsförvaltning och Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling sker. Staden deltar aktivt i detta arbete och anser att utbyggnaden är mycket viktig för såväl staden som regionen.

FUT har genomfört kontinuerliga samråd med staden genom att hålla delprojektstyrelsemöten och arbetsmöten om berörd sträcka där representanter för staden har deltagit.

#### *Station Sofia*

Kontoren anser att det är mycket viktigt att tillsammans med FUT fortsätta att studera lägen för stationsentréer, och utformning av dessa, för station Sofia.

Vid Renstiernas gata och Tjärhovsplan ligger en viktig bytespunkt för buss och dit kommer många av tunnelbanans resenärer att ta sig

för att fortsätta sin resa. Det bör eftersträvas att bytet mellan tunnelbana och buss kan ske på ett smidigt och snabbt sätt.

En stationsentré till tunnelbanan i direkt anslutning till bytespunkten för buss vid Tjärhovsplan ser staden som mycket viktig ur både resenärs- och stadsmiljösynpunkt. Stationen bör ha två uppgångar åt norr och den östliga entrén föreslås bli placerad vid Stigbergsparken nära det planerade nya Ersta sjukhus som planeras få sin huvudentré mot Folkungagatan öster om parken.

Den södra uppgångens läge föreslås inom ett område från Åsögatan i norr till Skånegatan i söder och från Renstiernas gata i väster till Klippgatan i öster. Uppgången ska placeras så att den kan ge god tillgänglighet till de boende på östra Södermalm.

#### *Station Gullmarsplan*

Föreslagen uppgång i kvarteret Mårtensdal kan samordnas med det planerade kontorsprojektet i kvarterets västra del. Uppgången kommer att kunna betjäna en stor del av västra Hammarby Sjöstad där ett betydande nytillskott av arbetsplatser men även bostäder planeras.

#### *Söderstaden (Slakthusområdet)*

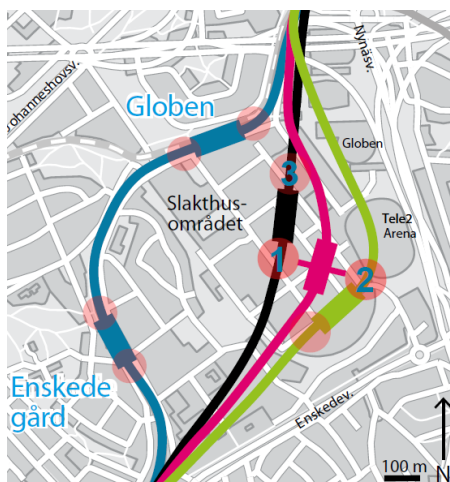
Kontoren ser att följande stationsentréer för den nya tunnelbanan är de lämpligaste för att stödja stadsutvecklingen i enlighet med översiktsplanen, Vision Söderstaden 2030 och beslutade stadsbyggnadsstrategier:

1. Stationsentré centralt i området med ingångar från Hallvägen. Det innebär att upptagningsområdet omfattar en stor mängd bostäder, verksamheter och andra urbana funktioner inom Slakthusområdet. Det betyder också att enkel och gen omstigning till buss är möjlig, då ett kollektivtrafikstråk planeras i Hallvägen.
2. Stationsentré längre österut i området med ingångar från Rökerigatans södra del. Det innebär goda förutsättningarna till kollektivtrafikförsörjning av en eventuell handelsanläggning i den delen av området och gör det enkelt och attraktivt för de stockholmarna att välja tunnelbanan istället för bil. Det potentiella upptagningsområdet omfattar förutom en stor mängd bostäder och den handelsanläggning som utreds, också verksamheter och andra urbana funktioner inom Globenområdet, särskilt Tele2 Arena.
3. Stationsentré vid Rökerigatans norra del möjliggöra enkelt och gent byte till tvärbanan vid station Globen. Det ger



också mycket god kollektivtrafik för Hovet, Globen och arbetsplatserna i dess närhet.

Kontoren ser att den linjesträckning som på bästa sätt kan stödja de lägen för stationsentré enligt ovanstående bör väljas.



Kontoren stöder FUT i synen att inom influensområdet för tunnelbanan i kommande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) utreda vidare miljöpåverkan, geotekniska grundförhållanden, markföroreningar etcetera samt påverkan på natur- och kulturmiljön.

Vid placering av Gullmarsplans norra stationsentré bör påverkan på det ekologiska spridningssambandet mellan Årstaskogen och Hammarbyskogen beaktas.

Kontoren anser att det är viktigt att intrång i privata och offentliga fastigheter minimeras såväl under byggtid som för den permanenta lösningen. Som exempel kan nämnas det intrång som erfordras i samband med anslutning till befintliga spår strax norr om Sockenplan.

Som svar på remissen ”Samråd om tunnelbanan från Kungsträdgården till Gullmarsplan och söderort” hänvisas till vad som sagts i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, fastighetskontorets, Södermalms stadsdelsförvaltnings och Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings gemensamma tjänsteutlåtande.

## Bilagor

1. Samrådsfolder ”Vi bygger ut Blå linje till söderort”