

**Stadsledningskontoret**  
**Exploateringskontoret**  
**Stadsbyggnadskontoret**  
**Miljöförvaltningen**  
**Trafikkontoret**  
**Skärholmens stadsdelsförvaltning**  
**Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltning**  
**Kulturförvaltningen**

Dnr KS 2022/1019  
Dnr E2022-04155-1  
Dnr 2022-14478  
Dnr 2022-17814  
Dnr T2022-02275  
Dnr SKHLM2022/717  
Dnr HÅ 2022/585  
Dnr 4.1/2183/2022

**Handläggare**

Stadsledningskontoret  
Cecilia Mårtensson  
Telefon: 0850829335

Exploateringskontoret  
Karin Ahlzén  
Telefon: 08-508 272 02

Stadsbyggnadskontoret  
Jenny Kihlberg  
Telefon: 08-508 273 79

Miljöförvaltningen  
Johan Rosén  
Telefon: 08-508 28 914

Trafikkontoret  
Pierre Savard  
Telefon: 08-508 262 41

Skärholmens stadsdelsförvaltning  
Flor Luna  
Telefon: 08-508 240 48

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

Kulturförvaltningen  
Kristin Lindgren  
Telefon: 08-508 319 40

**Till**

Kommunstyrelsen  
Exploateringsnämnden  
Stadsbyggnadsnämnden  
Miljö- och  
hälsoskyddsnämnden  
Trafiknämnden  
Skärholmens  
stadsdelsnämnd  
Hägersten – Älvsjös  
stadsdelsnämnd  
Kulturnämnden

## **Inbjudan till samråd om alternativa lokaliseringar för Spårväg Syd (mellan Flemingsberg och Älvsjö)**

Remiss från region Stockholm

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets,

miljöförvaltningens, Skärholmens stadsdelsförvaltnings, Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltnings och kulturförvaltnings gemensamma tjänsteutlåtande.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

### **Sammanfattning**

Region Stockholm har remitterat *Samråd om alternativa lokaliseringar för Spårväg Syd (mellan Flemingsberg och Älvsjö)* till bland annat Stockholms stad för besvarande. Syftet med samrådet är att inhämta viktig information och synpunkter för de olika lokaliseringalternativ som utretts för Spårväg Syd.

Lokaliseringsutredningen för Spårväg Syd har studerat flera olika korridoralternativ och dessa har sammanställts i samrådshandlingen. De delområden som finns inom Stockholms stad börjar söderifrån med delområde Kungens kurva/Skärholmen och fortsätter sedan med delområde Skärholmsvägen - Sättra/Bredäng, delområde Fruängen och delområde Älvsjö.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Skärholmens stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltning och kulturförvaltningen är positiva till att en utbyggnad av Spårväg Syd sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6.

Kontoren vill även lyfta fram att Spårväg syd är ett samverkansprojekt. I det fortsatta arbetet är det därför avgörande för resultatet att dialogen mellan parterna fortsätter. Det är också en förutsättning att Spårväg syd i sin helhet finansieras inom ramen för de projektmedel som parterna avtalat om.

Kontoren anser att det i samrådshandlingen saknas en utvärdering av spårvägens måluppfyllelse samt en beskrivning av möjlighet och risker kopplat till samplanering av nya bostäder och stadsutveckling. Kontoren noterar vidare att det i huvudsak saknas resonemang kring hur Spårväg Syd kommer att påverka övrig trafik.

Längs sträckan finns konflikter mellan spårvägens dragningar och flertalet höga värden i natur- och kulturmiljö samt landskapsbild. Kontoren anser att det är viktigt att säkra en korridor som både skapar goda förhållanden för ny spårväg och samtidigt inte innebär stora ingrepp gentemot befintliga värden.

Kontoren anser att Spårväg Syd måste utformas som en väl fungerande spårväg med god framkomlighet. Där den trafikerar i befintliga eller planerade stadsmiljöer måste den utformas som en integrerad stadsspårväg. Det är mycket viktigt att stadsutveckling

och lokalisering samordnas för hållbara stadsmiljöer. Kontoren vill särskilt lyfta fram att väl fungerande bytespunkter och hållplatser är av största vikt för Spårväg syd.

### **Bakgrund**

Region Stockholm har remitterat *Samråd om alternativa lokaliseringar för Spårväg Syd (mellan Flemingsberg och Älvsjö)* till bland annat Stockholms stad för besvarande.

I april 2017 träffades, inom ramen för den statligt initierade Sverigeförhandlingen, överenskommelsen Ramavtal 6 – Storstad Stockholm samt tre objektsavtal. Avtalen reglerar kollektivtrafikobjekten tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan, Spårväg Syd (Flemingsberg-Skärholmen- Älvsjö), Roslagsbanan 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.

I oktober 2019 slöts, mellan Regionen, Stockholms stad och Huddinge kommun, en överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Spårväg Syd (KF 191202). Förskotteringen av medel möjliggjorde ett tidigareläggande av projektets planering i syfte att tidigarelägga trafikstarten.

Projektet drivs av Region Stockholm (Trafikförvaltningen) med medverkan från Stockholms stad och övriga parter inom ramen för avtalet. Finansieringen av projektet sker via projektmedel, som är de medel som parterna i uppgörelsen förbundet sig att tillskjuta för genomförandet av projektet. Under hösten ska Regionen ta fram en uppdaterad analys av bland annat kostnaden för Spårväg syd, inklusive nödvändiga följdinvesteringar.

En planeringsstudie för Spårväg Syd genomfördes 2013 – 2016. Inom planeringsstudien studerades lokalisering av spårvägen, kostnader och lönsamhet, tekniska förutsättningar, konsekvenser för miljön, hur människor påverkas, utformning av spårvägen samt möjlig lokalisering av en depå. En rad samrådsaktiviteter anordnades, både med allmänheten och med andra intressenter. I samband med att Sverigeförhandlingen inleddes, avslutades studien med en föreslagen men inte beslutad korridor.

Under 2021 genomförde Trafikförvaltningen en aktualitetsprövning av korridoren från den tidigare genomförda planeringsstudien och ramavtal 6.

Trafikförvaltningen genomför kontinuerliga avstämningar med staden genom att hålla arbetsmöten om Spårväg syd där representanter från de tekniska förvaltningarna deltar. Kontoren kan därmed lämna synpunkter under projektets gång.

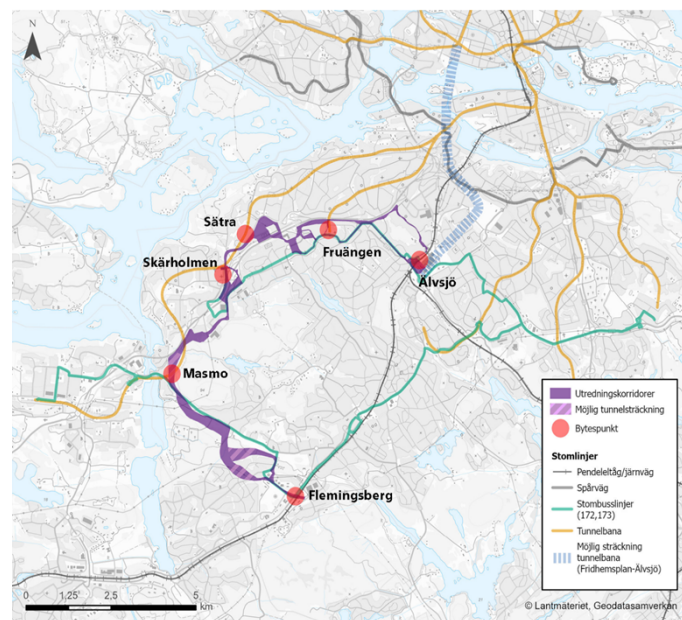
### Ärendets beredning

Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Skärholmens stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltning och kulturförvaltningen. Samråd har även skett med Stockholms Stadshus AB.

### Ärendet

Syftet med *Samråd om alternativa lokaliseringar för Spårväg Syd (mellan Flemingsberg och Älvsjö)* är att inhämta viktig information och synpunkter för de olika lokaliseringsalternativ som utretts för Spårväg Syd.

Det finns fyra målområden för Spårväg Syd som är gemensamt framtagna av Region Stockholm, staten, Huddinge kommun och Stockholms stad. De speglar spårvägens syfte i regionens kollektivtrafikanät och som en drivkraft för stadsutveckling, social inkludering och byggande av bostäder i spårvägens upptagningsområde. De fyra målområden utgör tillsammans ändamålet för Spårväg Syd.



Lokaliseringstuderingen för Spårväg Syd har studerat flera olika korridoralternativ och dessa har sammanställts i samrådshandlingen. I kommande skeden utreds mer i detalj var inom korridoren som spåren kan lokaliseras. De delområden som ingår i Stockholms stad börjar söderifrån med delområde Kungens kurva/Skärholmen (F1,

F2). Korridoren omfattar den norra delen av Kungens kurva, motorvägen E4/E20, en sträcka av Skärholmsvägen samt torget vid Skärholmen centrum.

Delområde Skärholmsvägen (G) och Sättra/Bredäng (H1, H2). Korridor G följer Skärholmsvägen och korridor H sträcker sig från Sättra vidare över E4/E20 till cirkulationsplatsen i korsningen Häradsvägen/Smista allé.

Delområde Fruängen (I1, I2, I3, I4, I5, I6). Korridor I sträcker sig från korsningen Häradsvägen/Smista allé förbi Segeltorp och Fruängen till Västertorps trafikplats.

Delområde Älvsjö (J1, J2). Korridor J sträcker sig från Västertorps trafikplats till Älvsjö centrum.

### **Synpunkter och förslag**

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

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Skärholmens stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltning och kulturförvaltningen är positiva till att en utbyggnad av Spårväg Syd sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6. Utbyggnaden ligger i linje med vad som framgår av Kommunfullmäktiges budget 2022.

Kontoren vill även lyfta fram att Spårväg syd är ett samverkansprojekt. I det fortsatta arbetet är det därför avgörande för resultatet att dialogen mellan parterna fortsätter. Det är också en förutsättning att Spårväg syd i sin helhet finansieras inom ramen för de projektmedel som parterna avtalat om.

Under hösten ska Region Stockholm ta fram en uppdaterad analys av bland annat kostnaden för Spårväg syd. Kontoren vill lyfta fram vikten av att även kostnader för projektets följdinvesteringar redovisas, för att visa projektets totala kostnad. Kontoren vill understryka vikten av att hålla ingångna avtal avseende projektets ekonomi. Om projektets kostnader överstiger den avtalade ramen måste en diskussion inledas mellan parterna i avtalet, i enlighet med huvudavtalet punkterna 6.2 och 15 (*Sverigeförhandlingen ramavtal 6 – Storstad Stockholm*). Detta ligger sedan till grund för beslut om fortsatt planering och genomförande av spårvägen.

Kontoren vill utöver detta påpeka vikten av att tidigt kartlägga beröringspunkter med andra projekt och befintliga anläggningar för att kunna samordna sig med ansvariga aktörer. I enlighet med Sverigeförhandlingens avtal ska staden bygga bostäder i anslutning till planerad spårväg. Det är därför viktigt att ett samordnat genomförandeperspektiv tas med tidigt i processen.

Barriäreffekter och otillgänglig infrastruktur underbygger fysisk segregation och ökar skillnader mellan människor i olika stadsdelar. Kontoren anser därför att det är viktigt att social hållbarhet genomsyrar arbetet med Spårväg Syd. Stockholms stad står inför flera utmaningar i och med att staden växer. För att staden ska kunna växa på ett så hållbart sätt som möjligt behöver bland annat social hållbarhet genomsyra stadens stadsutvecklingsprojekt där Spårväg syd ingår som en viktig del.

#### Övergripande synpunkter

Kontoren anser att Spårväg Syd måste utformas som en väl fungerande spårväg med god framkomlighet. Det är mycket viktigt att stadsutveckling och lokalisering samordnas för att skapa hållbara stadsmiljöer. Placeringen av spårvägen bör så långt som möjligt ta hänsyn till framtida exploateringsnyttor längs sträckan och vid planerade bytespunkter.

Kontoren vill särskilt lyfta fram att väl fungerande bytespunkter och hållplatser är av största vikt för Spårväg syd. Bytespunkterna måste tillgängliggöra viktiga målpunkter och försörja nya stadsmiljöer. Vidare bör bytespunkterna utformas så att de blir attraktiva, trygga och tillgängliga med gena avstånd till byten och en central placering nära andra målpunkter.

Kontoren vill lyfta fram att det i samrådhandlingen saknas en utvärdering och ett resonemang kring måluppfyllelse utifrån de fyra målområden som utgör ändamålet för Spårväg syd. Detta behövs för att inom respektive delområde kunna utvärdera de olika korridorerna.

Ett av målen med Spårväg syd är att understödja långsiktigt hållbar stadsutveckling, inklusive nya bostäder och arbetsplatser längs sträckan. Kontoren noterar att samrådsmaterialet framförallt visar Spårväg Syds konsekvenser på befintlig miljö inom de olika korridoralternativen. Kontoren vill utifrån detta lyfta fram att det saknas en fullständig beskrivning av möjlighet och risker kopplat till samplanering av nya bostäder och stadsutveckling längs de föreslagna korridorerna. Det är svårt att utläsa om de olika korridorerna möjliggör eller försvårar samplanering med både

pågående och framtida bostadsbyggande och stadsutvecklingsprojekt. Kontoren tycker att en effektivt markutnyttjande måste eftersträvas i den fortsatta planeringen för att kunna åstadkomma efterfrågad stadsutveckling.

I samrådshandlingen beskrivs tre olika utformningstyper för spårvägen. I beskrivningen av respektive delområde/korridor framgår inte vilken utformning som är planerad. Kontoren anser att spårvägens utformning är av mycket stor betydelse, för både stadsutvecklingspotential och stadsbyggnadskvalitet. Noggranna analyser behöver genomföras för att spårvägen och gatans övriga trafik ska kunna fungera ihop.

Kontoren vill särskilt framhålla att spårvägen måste utformas som en integrerad stadsspårväg där den trafikerar i befintliga eller planerade stadsmiljöer. Därigenom går det att åstadkomma trygga vistelsemiljöer samt minskad barriärverkan. Det är också viktigt att spårvägen vid korsningar kan passeras av övriga trafikslag.

Kontoren noterar vidare att det, för de flesta korridorerna, saknas ett resonemang om Spårväg Syds påverkan på övrig trafik. Det innebär att det är svårt att bedöma vilka korridorer som är bättre än andra utifrån en trafiksynpunkt.

Kontoren anser att den fortsatta planeringen behöver innehålla en hög grad av samplanering mellan spårvägens utveckling och övrig stadsutveckling. I detta bör lärdomar från framgångsrika spårvägsprojekt användas, ett exempel på ett sådant projekt är Hammarby Sjöstad där spårvägen både bildar stommen i stadsrummet och fungerar som en attraktiv och identitetsskapande kollektivtrafik.

Flera av de studerade korridorerna innehåller nya broar över E4/E20 mellan Huddinge och Stockholm. Om nya broar förses med gång- och cykelbanor kan det skapas nya kopplingar mellan kommunerna och spårvägen kan då bidra till att bygga bort den barriär som E4/E20 utgör. Men nya broar kräver också långa anslutande ramper vilka i sig kan skapa nya barriärer och otrygga miljöer. Dessa platser måste utformas med omsorg.

Kontoren delar regionens uppfattning att redan nu planera för projektets genomförande. Kontoren önskar därför en övergripande beskrivning över hur genomförandet är tänkt att ske samt en redovisning över behov av tillfälliga markanspråk för etablering och arbetsytor. För god resurseffektivitet i samband med byggprocessen och för att minimera klimatpåverkan anser kontoren att det bör vara

en hög grad av cirkulation/återbruk av schaktmassor och andra material.

*Natur, klimat- och kulturvärden*

Kontoren är positiva till att bebyggelse med *höga kulturvärden* samt att *kulturlämningar* redovisas i samrådshandlingens kartor. Däremot behöver betydelsen av höga kulturvärden definieras och förklaras i det fortsatta arbetet. Genomgående, oavsett val av korridorer, riskerar gröna kulturhistoriska värden påverkas negativt.

Längs sträckan finns konflikter mellan spårvägens dragningar och flertalet höga värden i natur- och kulturmiljö samt landskapsbild. Kontoren anser att det är viktigt att säkra en korridor som både skapar goda förhållanden för ny spårväg och samtidigt inte innebär allt för stora ingrepp gentemot befintliga värden. Kontoren vill framhålla att konsekvenserna för dessa värden behöver utredas och minimeras. Åtgärder som minskar påverkan på naturmiljö- och kulturhistoriska värden behöver vidtas, även för etableringsytor, under byggtiden.

Kontoren vill informera om att det i nära anslutning till utredningsområdet, inom Stockholm, ligger fyra kulturhistoriskt värdefulla miljöer som är utpekade i Stockholms stads översiktsplan; Älvsjö villastad, Långbro sjukhus, Västertorp och Västberga. Inom utredningsområdet finns också flera fornlämningar. De har ett särskilt skydd enligt 2 kap. kulturmiljölagen (1988:950), KML.

Kontoren vill framhålla att det finns en ekologisk spridningsutredning framtagen för Fruängen och att innehållet i denna bör beaktas i den fortsatta planeringen. I utredningen bedöms att det finns spridningssamband mellan Gömmarens naturreservat och stadens naturreservat Älvsjöskogen samt Hagsätraskogen. Vidare anser kontoren att kulturhistoriskt värdefulla träd, i så stor utsträckning som möjligt, bör bevaras. Eventuella träd som behöver flyttas under etableringsperioden ska återplanteras.



## Synpunkter utifrån delområden och korridorer

### Delområde Kungens kurva/Skärholmen (F1, F2)



Kontoren noterar att de två korridorerna (F1, F2) med hållplatslägen ger olika möjligheter till en gen, stadsmässig och trygg bytespunkt. I den fortsatta processen är det mycket viktigt att bytespunkternas utformning ges särskild omsorg.

Kontoren noterar att korridor F1, längs Smistavägen, påverkar framkomligheten negativt för såväl busstrafik som biltrafik längs sträckan. Placeringen av föreslagna placering för hållplatsen, söder om Skärholmsvägen, ger en svårorienterad bytespunkt med långa gångavstånd. Vid anslutningen till Skärholmsvägen gör spårvägen intrång på en fastighet där ett närsjukhus fått en tidig markreservation. Det framgår inte om utformningen fungerar med planerade bussramper från Förbifart Stockholm.

Kontoren anser att korridor F2, som innebär att spårvägen går på en bro över E4/E20, ger en gen dragning för spårvägen samtidigt som den möjliggör även nya effektiva kopplingar för busstrafiken. Brolösningen möjliggör också en anslutning för gång- och cykeltrafik över E4/E20 samt en bättre hållplats och bytespunkt i Skärholmen.

Kontoren vill påpeka att båda korridorerna (F1, F2) påverkar korsningarna Skärholmsvägen/Smistavägen och Skärholmsvägen/Harholmsgatan (Förbifartens ramp till Skärholmsvägen). Dessa två korsningar ligger nära varandra och det är viktigt att finna trafiklösningar som fungerar för samtliga trafikslag.

För att kunna ta ställning till och förorda någon av de föreslagna korridorerna (F1, F2) vid passagen av E4/E20 anser staden att ytterligare utredningar behöver genomföras. Det avser till exempel att säkra att nya broar och andra större konstruktioner formas på ett sätt så att de inte påverkar stadsmiljön, kulturmiljö och framtida stadsutveckling negativt. Båda korridorerna (F1, F2) passerar befintliga drivmedelsstationer som kommer att påverkas vilket därmed måste konsekvensbeskrivas. Kontoren vill även lyfta fram att det i Skärholmen pågår en åtgärdsvalsstudie för busstrafiken. Samplanering mellan de olika kollektivtrafikslagen är viktigt.

Delområde Skärholmsvägen (G) och Sättra/Bredäng (H1, H2)



Kontoren vill lyfta fram att i korridor G, längs Skärholmsvägen, måste spårvägen samplaneras med stadsutvecklingen för att tillsammans hitta ett effektivt markutnyttjande. Stadens mål är att skapa en sammanhängande stadsutveckling och minska barriäreffekterna. Detta förutsätter att spårvägen håller en låg hastighet längs Skärholmsvägen. En hög hastighet är inte förenlig med ett attraktivt stadsrum och motverkar den sammanhängande stadsutveckling som staden planerar.

En del av utredningsområdet längs Skärholmsvägen går i nära anslutning till fastigheten Lillsättra 2. Fastigheten har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde och är därför blåmarkerad i Stadsmuseets kulturhistoriska klassificeringskarta. En medveten landskapsplanering ramar in byggnaderna. Stor hänsyn bör tas till det så kallade Canon-huset inklusive markplanering.

Staden förordar att spårvägen går i korridor H1, som också är enligt avtalad sträckning längs Skärholmsvägen/Strömsättravägen förbi

Sätra IP och Bredäng. Korridoren innebär att det blir en viktig hållplats vid Sätra IP samt det nya området Mäläräng.

I Sätra planeras en attraktiv stadsmiljö med nya bostäder vid bytespunkten. I samrådsförslaget ingår ett vändspår i anslutning till föreslagen hållplats i Sätra. Vändspåret innebär att sektionen blir bredare. Kontoren önskar att vändspåret utreds vidare för att finna en lösning där vändspåret inte behöver ta lika mycket plats i anspråk.

Kontoren vill också framhålla att en placering enligt korridor H2, genom Sätra industriområde, bland annat innebär att hållplats Bredäng/Mäläräng utgår. Det är en mycket negativ konsekvens då den ska öka tillgängligheten till Sätra IP samt kollektivtrafikförsörja pågående bostadsexploatering i området.

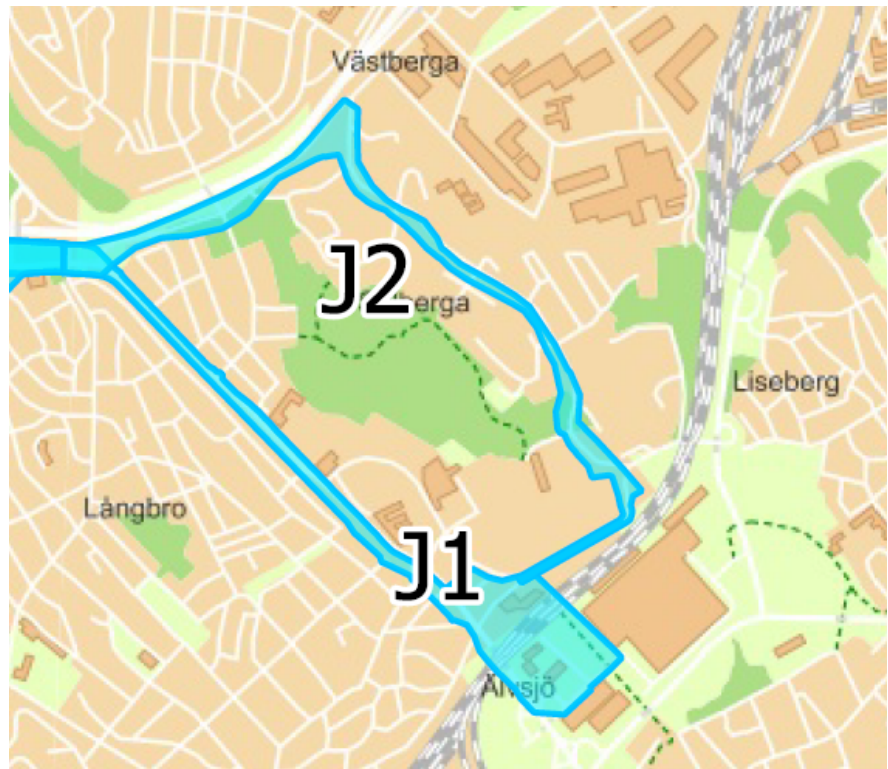
Delområde Fruängen (I1, I2, I3, I4, I5, I6)



Passagen genom Fruängen är komplicerad då området är tätbebyggt med gator som ofta slingrar sig fram i kuperad terräng. Det är en utmaning för spårvägen vilket innebär stor påverkan på befintligt gaturum och trafiken längs dessa gator. Dessa alternativ riskerar även att få stor påverkan på befintlig bebyggelse och kulturmiljö.

Kontoren förordar att spårvägen går norr om Fruängen (I4) längs E4/E20. Detta är dock förutsatt att ett korta byte mellan spårväg och tunnelbana säkras i Fruängen för att skapa en effektiv bytespunkt för resenärerna. Detta kan säkerställas genom att Trafikförvaltningen bygger en ny uppgång från Fruängens befintliga tunnelbanestation.

Delområde Älvsjö (J1, J2),  
Delområdet Älvsjö sträcker sig från Västertorps trafikplats till  
Älvsjö centrum.



Kontoren förordar att spårvägen ligger längs Älvsjövägen (J1). Korridoren innebär den kortaste sträckningen till Älvsjö centrum samt ger större tillgänglighet till bostäder längs sträckan.

I Älvsjö bör hållplatsläget ligga i direkt anslutning till pendeltåg, bussterminal och ny tunnelbana. Det är mycket angeläget att bytespunkten vid Älvsjö centrum blir gen och attraktiv för resenärerna. Det är även viktigt att hållplatsläget förläggs så att det hamnar nära viktiga målpunkter i Älvsjö. Fler alternativ för både placering och utformning närmare pendeltågsstationen bör därför utredas och konsekvensbeskrivas inom spårvägsprojektet, för att identifiera den bästa lösningen.

Kontoren anser att lokaliseringsalternativet J2, genom Solberga, är direkt olämpligt. En spårväg genom Solberga är väsentligt längre och innebär därmed längre restid till Älvsjö. Den innebär också flera negativa konsekvenser bland annat blir angöringen till bostäder sämre, biotopskyddade allér kan behöva tas ner och den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljön Solberga skulle förvanskas.

Kontoren vill framhålla att det är av stor betydelse att Älvsjö Gård inte påverkas av spårvägen. Älvsjö Gård härstammar från 1500-talet och har i dag en utformning från 1800-talet. Gården utgör en väsentlig del av områdets identitet och historia.

I övrigt kvarstår tidigare framförda samrådssynpunkter i stadens remissvar daterat den 24 januari 2022 med dnr KS 2021/1674

Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets, miljöförvaltningens, Skärholmens stadsdelsförvaltnings, Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltnings och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande.

Fredrik Jurdell  
Stadsdirektör

Monika Joelsson  
Tf förvaltningschef  
Stadsbyggnadskontoret  
Gunilla Glantz  
Förvaltningschef  
Trafikkontoret

Gunilla Davidsson  
Förvaltningschef  
Hägersten-Älvsjös  
stadsdelsförvaltning

Johan Castwall  
Förvaltningschef  
Exploateringskontoret  
Anna Hadenius  
Förvaltningschef  
Miljöförvaltningen  
Patrik Åhnberg  
Förvaltningschef  
Skärholmens  
stadsdelsförvaltning  
Maria Jansén  
Förvaltningschef  
Kulturförvaltningen

## Digitala signaturer

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

<b>Namn</b>	<b>Datum</b>
Gunilla Elisabeth,Davidsson	2022-10-19
MONIKA,JOELSSON VESTLUND	2022-10-18
Carl Fredrik Verner,Jurdell	2022-10-19
Anna Helena,Hadenius	2022-10-18
Gunilla Elisabeth,Glantz	2022-10-18
Göran Patrik,Åhnberg	2022-10-18
Maria Christina,Jansén	2022-10-19
Johan Magnus,Castwall	2022-10-18