

**Handläggare**  
Henrik Nerlund  
Telefon: 0850829767**Till**  
Förvaltning för utbyggd  
tunnelbana, Region Stockholm

## **Utbyggnad av tunnelbana till Älvsjö; Förvaltning för utbyggd tunnelbana, Region Stockholm**

Med anledning av Region Stockholms remiss av rubricerat ärende vill Skönhetsrådet anföra följande.

### **Ärendet**

Föreliggande ärende innefattar ett tidigt samråd för utbyggnad av en ny icke radiell tunnelbanegren mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Grenen har sin bakgrund i den s.k. Sverigeförhandlingen 2017 som sammanförde staten, regionala och kommunala organ till en uppgörelse om bl.a. ny kollektivtrafik i Stockholmsregionen.

Stockholms tunnelbana utgör stommen i stadens kollektivtrafik och mätningar visar att närheten till en spårstation anses vara en av de viktigaste faktorerna för ett områdes attraktivitet. Tunnelbanan invigdes 1950 och har sedan dess byggts ut till i dagsläget 100 stationer. Tunnelbanan var inledningsvis mycket viktig för att både strukturera och dimensionera stadens förortsbyggande. Strukturen gavs av att staden beslutat sig för en radiell bebyggelseutbredning där ytterstadens bostadsområden skulle kopplas till ett nytt City med arbetsplatser. Modellen ledde till ett linjenät där alla spår sammanstrålade vid T-Centralen. De ursprungligen åtta vagnarna per tåg styrde att bostäder för omkring 200 000 människor kunde byggas längs varje gren. Tunnelbanans framgång har delvis blivit en brist eftersom staden behöver fler centralpunkter att gravitera mot. Den föreslagna linjen från Fridhemsplan till Älvsjö innebär således en välkommen avlastning av City och möjligheten att skapa centralitet på fler platser. Om Stockholms tunnelbanenät jämförs med andra europeiska storstäders kollektivtrafik är det tydligt att fler bytespunkter och mer av rutnätsstruktur är av godo.

Skönhetsrådet anser att den föreslagna nya tunnelbanan är välkommen men önskar inskräpa vikten av att lokaliseringstuderingen väljer en dragning som vid sidan av bostadspotential också maximerar bytespunkter samtidigt som redan befintlig kollektivtrafik inte dubblas. Om banan dras i ett västligt läge bör exempelvis Marieberg få en station samtidigt som linjen inte dras parallellt med tvärbanan mellan Liljeholmens och

Årstafältets hållplatser. Om en östlig dragnig föreslås bör exempelvis en station som kopplar till Södra station och Södersjukhuset övervägas. Rådet önskar återkomma med synpunkter under det kommande utredningsarbetet.

## **Digitala signaturer**

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

<b>Namn</b>	<b>Datum</b>
Inga Margareta,Varg	2020-11-18
Magnus Henrik Erkki,Nerlund	2020-11-18