

PM Rotel I (Dnr KS 2025/851)

Underrättelse om granskning av järnvägsplanehandlingar avseende depå för utbyggnaden av tunnelbanan till Älvsjö

Remiss från Region Stockholm
Remisstid den 25 september 2025

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård

Sammanfattning av ärendet

Region Stockholm har remitterat *Underrättelse om granskning av järnvägsplanehandlingar avseende depå för utbyggnaden av tunnelbanan till Älvsjö* bland annat till Stockholms stad för yttrande.

Nya tunnelbanelinjen, gul linje, mellan Älvsjö och Fridhemsplan planerar för en ny depå i Älvsjö. Denna granskning omfattar järnvägsplan för depå inklusive miljökonsekvensbeskrivning.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd och Stockholms Stadshus AB. Förvaltningarna och Stockholms Stadshus AB har svarat med ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, idrottsförvaltningen, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning och Stockholm Stadshus AB är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6 och för att detta ska kunna ske måste depåkapaciteten säkerställas.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Det är mycket glädjande att vi i Stockholm snart kommer att ha en ny tunnelbanelinje mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Den nya gula tunnelbanelinjen kommer att binda ihop centrala och södra Stockholm med sex nya stationer och gör att vi kan bygga 48 500 nya bostäder med hållbara kommunikationer. Stockholmarena behöver nya resmöjligheter med smidiga bytespunkter.

Jag vill betona vikten av att den slutgiltiga utformningen av depån även fortsättningsvis planeras i ett nära samarbete med staden. Skyddszoner samt ytor för tillfart och angöring behöver utformas tillsammans med stadens förvaltningar i kommande ansökningar om servitut. Staden har på grund av att det är både tomträtter och befintliga byggnader en mycket begränsad rådighet över den aktuella marken för depåns placering, vilket också har framförts i tidigare yttranden.

Det innebär i förlängningen att staden inte kommer ha möjlighet att finansiera eventuella intrång eller expropriering av befintliga tomträtter.

I övrigt hänvisar jag till Stockholms stads förvaltningars och Stockholms Stadshus AB:s gemensamma tjänsteutlåtandet.

Stockholm den 10 september 2025

Karin Wanngård

Bilaga

Remissmissiv – Underrättelse om granskning av järnvägsplanehandlingar avseende depå för utbyggnaden av tunnelbanan, dnr KS 2025/851-1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Ärendet

En ny tunnelbanelinje, gul linje, planeras mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Linjen kommer att bli fristående och behöver därför ha en egen depå. Depån planeras att byggas i Älvsjö industriområde.

Tunnelbaneprojektet är indelat i två separata järnvägsplaner, en för spårlinje och stationer och en för den nya depån.

Denna granskning är det sista steget i arbetet med att ta fram en järnvägsplan för tunnelbanedepå Älvsjö. Parallellt men granskningen för järnvägsplan pågår även granskningen för depåanläggningens detaljplan. Järnvägsplanens granskningsunderlag visar exakt tunnelbanedepåns och anslutande spårs utbredning både under byggtid och när depån är klar.

Tillhörande miljökonsekvensbeskrivning redovisar påverkan, effekter och konsekvenser på människors hälsa och miljön under drifttiden, samt påverkan kopplat till det permanenta markanspråket för anläggningen, men också den kvarstående påverkan från det tillfälliga markanspråket som behövs för att bygga anläggningen. Granskningen är ett sista tillfälle för berörda parter att lämna synpunkter.

Efter granskning är nästa steg att järnvägsplanerna skickas in till Trafikverket, som fastställer planerna.

Följande handlingar ingår i det riktade samrådet¹:

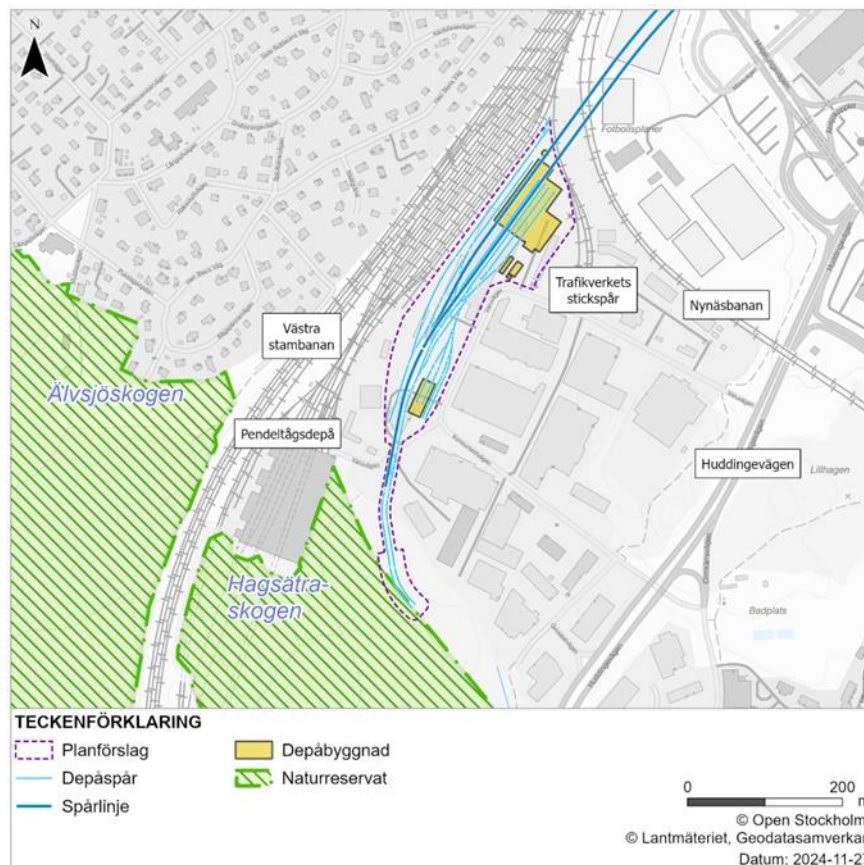
- Handlingsförteckning och läsanvisning
- Plankartor för permanent markanspråk
- Plankartor för tillfälligt markanspråk
- Underlagshandlingar
- Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande järnvägsplan
- Underlagsrapporter
- Samrådsredogörelse
- Övriga handlingar
- Tillgänglighetsredogörelse

Depån anläggs för att kunna ta hand om fordonen som ska trafikera den nya tunnelbanelinjen. Inom depåområdet planeras det för kombinerade platser för uppställning, verkstad och städning i en uppställnings- och verkstadshall med fem spår samt ytterligare ett spår för tvätt- och klottersaneringshall. Det planeras även för fristående teknikbyggnader och en hall för arbetsfordon. Längs med bangården för uppställning av pendeltåg kommer ett provspår att anläggas för provkörning av tågen.

Järnvägsplanens geografiska avgränsning utgörs av det område ovan och under mark där permanent och tillfälligt mark- och utrymmesanspråk görs. I norr angränsar området under mark till järnvägsplanen för tunnelbana mellan Fridhemsplan och

¹ nyatunnelbanan.se/alvsjo

Älvsjö-spårlinje och stationer, genom anslutningsspåret under mark samt ovan mark till Trafikverkets spårområde för underhåll. I väst avgränsas järnvägsplanen av den befintliga pendeltågsdepåns område. Planens södra gräns är mot Hagsätraskogens naturreservat och den östra avgränsningen sker utmed Varuvägen, se figur 1.



Figur 1: Järnvägsplanens planförslag visas i lila.

Byggstart för depå planeras till cirka 2028 förutsatt att de två järnvägsplanerna fastställs samtidigt och att nödvändiga tillstånd är klara. Den totala byggtiden för depån bedöms till cirka sju år medan den för spårlinjen och stationerna bedöms till cirka nio år. Innan arbeten för depån kan påbörjas ska delar av den tänkta ytan för depåområdet användas tillfälligt för anläggningsarbeten med de spårtunnlar som tillhör järnvägsplanen för spårlinje och stationer. Anläggningsarbetena utförs med en tunnelbormaskin, en så kallad TBM-maskin.

Remissammanställning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, *fastighetskontoret*, *idrottsförvaltningen*, *kulturförvaltningen*, *miljöförvaltningen*, *stadsbyggnadskontoret*, *trafikkontoret*, *Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning*, *Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltning* och Stockholms Stadshus AB. Förvaltningarna har svarat med ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, idrottsförvaltningen, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning och Stockholms Stadshus AB

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, fastighetskontorets, idrottsförvaltningens, kulturförvaltningens, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltnings och Stockholms Stadshus AB:s gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 19 augusti 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning, kulturförvaltningen, fastighetskontoret, idrottsförvaltningen och Stockholm Stadshus AB är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6 och för att detta ska kunna ske måste depåkapaciteten säkerställas. Kontoren vill även understryka vikten av att samtliga parter tar fullt ansvar för finansiering, framdrift och genomförande av projektet i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6.

Kontoren vill betona att slutlig utformning av depån även fortsättningsvis behöver planeras ihop med staden. Skyddszoner samt ytor för tillfart och angöring ska utformas tillsammans med kontoren i kommande ansökningar om servitut. Kontoren har en mycket begränsad rådighet över den aktuella marken för depåns placering, där det är både tomträtter och befintliga byggnader vilket också har framförts i tidigare yttranden. Kontoren kommer inte ha möjlighet att finansiera intrång eller expropriering av befintliga tomträtter.

Depån föreslås göra permanent intrång på Varuvägen med cirka fyra meter. Kontoren har bedömt att detta intrång är möjligt men önskar att Regionen ser över intrånget och om möjligt minskar eller tar bort det. Det behöver göras en systemhandling för Varuvägen på aktuellt avsnitt för att förstå konsekvenserna av föreslagen lösning. Det framgår inte av planhandlingarna hur gränsdragning och ansvarsfördelningen för konstruktionen under Varuvägen kommer att se ut. Kontoren önskar att det förtydligas i plankartor och planbeskrivning.

Närheten till Hagsätraskogen och dess reservat är känslig. Det är viktigt att komma ihåg att gränsen för reservatet är bestämt utifrån att ett spårreservat för framtida tunnelbana inrättats norr om reservatet. Den skog som nu tas i anspråk för permanent och tillfälligt markanspråk utgör skogsmark som utgör en helhet mot reservatet. Regionen och kontoren måste ha en fortsatt tät dialog om åtgärder för att begränsa ingreppen i naturmarken, återställning av etableringsytor och kompensationsåtgärder för förlorade värden.

I bilagan till plankartor för tillfälligt nyttjande anges för T11 att hänsyn ska i möjligaste mån tas till befintliga verksamheter på platsen. T1 bör kompletteras med skrivelse om hänsyn till naturvärden och närheten till Hagsätraskogens naturreservat.

Ljusstörningar från depån både under bygg- och driftskede ska så långt möjligt undvikas.

Kontoren önskar få vara delaktiga och få granska utformningen av skyfallsytan så att utformningen blir bra och ändamålsenlig. Brandgasschaktet behöver utformas på ett sätt så den inte stör allmänhetens tillgänglighet till Hagsätraskogens naturreservat.

Kontoren menar att bullerskydd med fördel kan regleras i detaljplanen snarare än järnvägsplanen. Regleringen bör utformas så att syftet med bullerskyddet säkerställs, det vill säga att gällande riktvärden för externt industribuller innehålls.

I plankartan anges att provspår och anslutningar till dessa kommer att anläggas på depåområdet. Enligt bullerutredningen kommer verksamheten från provspåren vara en betydande bullerkälla men inte dimensionerande eftersom verksamheten på provspåren bara kommer att ske dagtid. Kontoren har efterfrågat mer detaljer kring den bedömningen samt beräknade eller uppskattade ljudnivåer och frågan kvarstår.

De tillfälliga arbetsytorna kommer påverka många människor under lång tid. En fortsatt dialog mellan Regionen och kontoren är viktig för att säkerställa att ytorna nyttjas effektivt genom hela genomförandetiden. Det är även viktigt att ytorna utformas säkert samt att in/utfarter till dem är tydliga och trafiksäkra. Varuvägen måste vara framkomlig för allmän trafik genom hela byggskedet. Vidare är det viktigt att begränsa påverkan från byggtrafik, buller och vibrationer under genomförandet så att befintliga verksamheter kan bedrivas genom hela byggtiden.

I övrigt kvarstår tidigare framförda samrådssynpunkter.