

**Stadsledningskontoret
Exploateringskontoret
Miljöförvaltningen
Trafikkontoret
Enskede-Årsta-Vantörs
stadsdelsförvaltning
Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning
Kulturförvaltningen
Fastighetskontoret
Idrottsförvaltningen
Stockholm Stadshus AB**

Dnr KS 2025/851
Dnr E2024-01584-1
Dnr 2025-08004
Dnr T2025/45
Dnr EÅV2025/567

Dnr HÅ2025/450
Dnr KUL2025/1064
Dnr FSK2025/415
Dnr IDF2025/1392
Dnr SSAB2025/114

Handläggare

Stadsledningskontoret
Cecilia Mårtensson
Telefon: 08-50829335
Exploateringskontoret
Helena Insulander
Telefon: 08-508 26 513
Stadsbyggnadskontoret
Christian Bleckman
Telefon: 08-508 27 340
Miljöförvaltningen
Stefan Troëng
Telefon: 08-508 28 938
Trafikkontoret
Jens Löfgren
Telefon: 08-508 262 45
Enskede-Årsta-Vantörs
stadsdelsförvaltning
Eskil Swerkersson
Telefon: 08-508 14 020
Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning
Kajsa Pärke
Telefon: 08-508 21 083
Kulturförvaltningen
Elisabeth Ek
Telefon: 08-508 31 566
Fastighetskontoret
Anna Wiström
Telefon: 08-508 26 731
Idrottsförvaltningen
Ruben Wennerberg
Telefon: 08-508 276 03
Stockholm Stadshus AB
Johanna Magnusson
Telefon: 08-508 297 62

Till

Kommunstyrelsen

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

Remiss från Region Stockholm

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen *Underrättelse om granskning av järnvägsplanehandlingar avseende depå för utbyggnaden av tunnelbanan till Älvsjö* besvaras med vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, trafikkontorets, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings, Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltnings, kulturförvaltningens, fastighetskontorets, idrottsförvaltningens och Stockholms Stadshus ABs tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

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

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

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltning, kulturförvaltningen, fastighetskontoret, idrottsförvaltningen och Stockholms Stadshus ABs 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 framföra att slutlig utformning av depån även fortsättningsvis behöver planeras ihop med kontoren. Skyddszoner

samt ytor för tillfart och angöring ska utformas gemensamt med staden i kommande ansökningar om servitut. Närheten till

Hagsåtraskogen och dess reservat är känslig. Det är viktigt med en fortsatt tät dialog mellan FUT och kontoren gällande åtgärder för att begränsa ingreppen i naturmarken, återställning av ytor för tillfälligt nyttjande samt kompensationsåtgärder för förlorade värden.

De tillfälliga arbetsytorna kommer påverka många människor under lång tid. Det är viktigt att ytorna utformas säkert och att framkomligheten för allmän trafiksäkras genom hela byggskedet.

Bakgrund

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

Projektet tunnelbanan till Älvsjö drivs av Region Stockholm (Regionen) med medverkan från Stockholms stad. För att trafikera tunnelbanan Älvsjö-Fridhemsplan så behövs både fordon och depå. Finansiering av dessa är regionens ansvar enligt överenskommelsen inom Sverigeförhandlingen och bekostas därmed inte av gemensamma projektmedel.

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

Staden har vid fyra tidigare samråd yttrat sig om depåns anläggningar med tillhörande tillfartstunnlar och vändspår 23-04-26(Dnr KS 2023/254), 23-11-29 (Dnr KS2023/965) och 24-08-21(Dnr KS2024/654) och 2024-10-23 (Dnr KS2024/900).

Ärendets beredning

Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning, kulturförvaltningen, fastighetskontoret, idrottsförvaltningen och Stockholms Stadshus AB.

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 (dnr 2023-13992). 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.

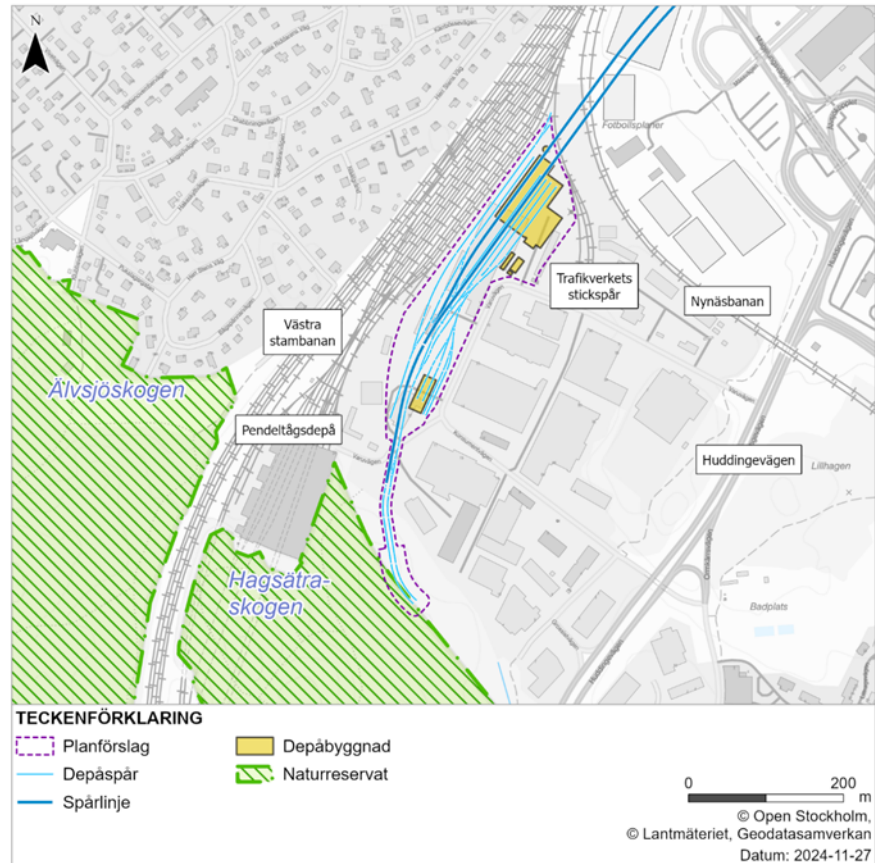
Efter granskning är nästa steg att järnvägsplanerna skickas in till Trafikverket, som fastställer planerna.

Följande handlingar ingår i det riktade samrådet

- 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 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 tunnelbormmaskin, en så kallad TBM-maskin.

Synpunkter och förslag

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 Hagsåtraskogens 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.

Som svar på remissen *Underrättelse om granskning av järnvägsplanehandlingar avseende depå för utbyggnaden av tunnelbanan till Älvsjö* hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, trafikkontorets, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltnings, kulturförvaltningens, fastighetskontorets, idrottsförvaltningens och Stockholm Stadshus ABs tjänsteutlåtande.

Fredrik Jurdell
Stadsdirektör

Thomas Andersson
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Amanda Horwitz
Förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret

Anna Hadenius
Förvaltningschef
Miljöförvaltningen

Gunilla Glantz
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Anders Carstorp
Förvaltningschef
Enskede-Årsta-Vantörs
Stadsdelsförvaltning

Lee Orberson
Stadsdelsdirektör
Hägersten-Älvsjös
Stadsdelsförvaltning

Maria Jansén
Förvaltningschef
Kulturförvaltningen

Marina Höglund
Förvaltningschef
Idrottsförvaltningen

Anders Kindberg
Förvaltningsdirektör
fastighetskontoret

Digitala signaturer

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

Namn	Datum
Gunilla Elisabeth,Glantz	2025-08-19
Anders Thomas,Andersson	2025-08-19
Anders Lennart,Carstorp	2025-08-23
Britta Marina,Högländ	2025-08-22
Anders Göran,Kindberg	2025-08-19
Anna Helena,Hadenius	2025-08-19
Lee Ernst,Orberson	2025-08-19
Carl Fredrik Verner,Jurdell	2025-08-19
Kerstin Amanda,Horwitz	2025-08-21
Maria Christina,Jansén	2025-08-20