

**Stadsledningskontoret**  
**Exploateringskontoret**  
**Stadsbyggnadskontoret**  
**Miljöförvaltningen**  
**Trafikkontoret**  
**Enskede-Årsta-Vantör stadsdelsförvaltning**  
**Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning**  
**Fastighetskontoret**  
**Kulturförvaltningen**  
**Idrottsförvaltningen**  
**Stockholms stadshus AB**

Dnr KS 2023/965  
Dnr E2023-03949  
Dnr: 2023-20206  
Dnr MFx2023-20206  
Dnr T2023-02645  
Dnr EÄV:2023/816  
Dnr HÄ:2023/589  
Dnr FSK 2023/452  
Dnr KUL 2023/1507  
Dnr: 1.6/2023/2312  
Dnr SSAB 2023/110

**Handläggare**

Stadsledningskontoret  
Caroline Jansson  
Telefon: 08-508 262 13

**Till**

Kommunstyrelsen

Exploateringskontoret  
Helena Insulander  
Telefon: 08-508 265 13

Stadsbyggnadskontoret  
Renoir Danyar  
Telefon: 08-508 266 59

Miljöförvaltningen  
Stefan Troëng  
Telefon: 08-508 289 38

Trafikkontoret  
Pierre Savard  
Telefon: 08-508 262 41

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning  
Eskil Sverkersson  
Telefon: 08-508 140 20

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

Fastighetskontoret  
Anna Wiström  
Telefon: 08-508 267 31

Idrottsförvaltningen  
Daniel Cileg  
Telefon: 08-508 276 10

Kulturförvaltningen  
Elisabeth Ek  
Telefon: 08-508 315 66

Stockholm stadshus AB  
Johanna Magnusson  
Telefon: 08-508 297 62

## Samråd om ny tunnelbana till Älvsjö - lokalisering av ny depå

Remiss från Region Stockholm

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen Samråd, lokalisering av ny depå för tunnelbanan till Älvsjö hänvisas till 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 *Samråd om ny tunnelbana till Älvsjö - lokalisering av ny depå* till Stockholms stad för besvarande.

Tunnelbanelinjen Älvsjö - Fridhemsplan blir åtta kilometer lång och får sex stationer: Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberget, Årstafältet, Östberga och Älvsjö. För att kunna driftsätta tunnelbanelinjen behövs en ny depå, där tågen kan parkeras under natten, tvättas, städas och underhållas med mer.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltning, kulturförvaltningen, idrottsförvaltningen, fastighetskontoret och Stockholms stadshus AB är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6.

Flera alternativa depålokaliseringar har utretts av regionen. Utvärderingsarbetet har resulterat i fyra alternativ som regionen föreslår att studera vidare: Västberga 1, Älvsjö 3, Älvsjö 7 samt Älvsjö 10. Det är dessa alternativ som nu samråds.

Kontoren har vid sin granskning utgått ifrån att depåns placering och utformning måste ta hänsyn till planerad och kommande stadsutveckling, effektiv markanvändning samt att anläggningen som helhet utformas så yteffektiv som möjligt. Hänsyn måste även tas till befintliga funktioner som berörs av den nya depån, både i

bygg- och i driftsskede, såsom till exempel gator, idrottsplatser, kulturhistoriskt viktiga byggnader samt miljövärden.

Utifrån ovan nämnda kriterier ser kontoren störst potential i alternativet *Älvsjö 7A och 7B* då de undviker djupa schakt, läget är gynnsamt för en förlängning av tunnelbanan till Hagsätra, alternativen tar minst utvecklingsbar mark i anspråk och ger därmed bäst möjlighet för fortsatt utveckling av området.

Om delar av depån anläggs under Hagsätraskogens naturreservat är det viktigt att dessa delar utformas så att risken för skador på reservatet, minimeras. Kontoren vill också lyfta fram att forskrifterna för Hagsätraskogens naturreservat möjliggör utbyggnad av depå under mark och i anslutnings till naturreservatet.

Om depån påverkar tomträtter och befintliga bebyggda fastigheter vill kontoren lyfta fram att staden har en mycket begränsad rådighet över marken. Väljs en lokalisering av tunnelbanedepån som innebär intrång och eller expropriering av befintliga tomträtter kommer staden inte ha möjlighet att medfinansiera dessa kostnader.

Kontoren vill också understryka att depåns utbyggnad kommer att påverka närområdet under en lång tid varför det är angeläget att i byggskedet planera utifrån ett hälso-, trygghets-, tillgänglighets-, framkomlighets- och säkerhetsperspektiv avseende allmänhetens användning av gator, publika ytor och rekreationsområden.

## **Bakgrund**

Region Stockholm har remitterat *Samråd om ny tunnelbana till Älvsjö - lokalisering av ny depå* bland annat till 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 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 drivs av regionen med medverkan från Stockholms stad. Finansieringen av projektet sker via projektmedel, som är de medel som parterna i uppgörelsen förbundit sig att tillskjuta för genomförandet av projektet.

För att trafikera tunnelbanan Älvsjö-Fridhemsplan så behövs både fordon och depåkapacitet. Dessa bekostas inte partsgemensamt av projektmedel utan är regionens ansvar enligt överenskommelsen inom Sverigeförhandlingen.

Region Stockholms förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) driver depåprojektet och genomför kontinuerliga avstämningar med staden genom att hålla arbetsmöten om tunnelbaneutbygganden, inklusive depå, där representanter från de tekniska förvaltningarna deltar. Kontoren har därmed möjlighet att lämna synpunkter under projektets gång.

Staden har vid fyra tidigare samråd yttrat sig om tunnelbanan till Älvsjö, varav det senaste övergripande även omfattade depå 2023-04-26 (KS 2023/25), 2022-09-21 (KS 2022/714), 2021-07-05 (KS 2021/790) och 2020-12-07 (KS 2020-1506).

### **Ärendets beredning**

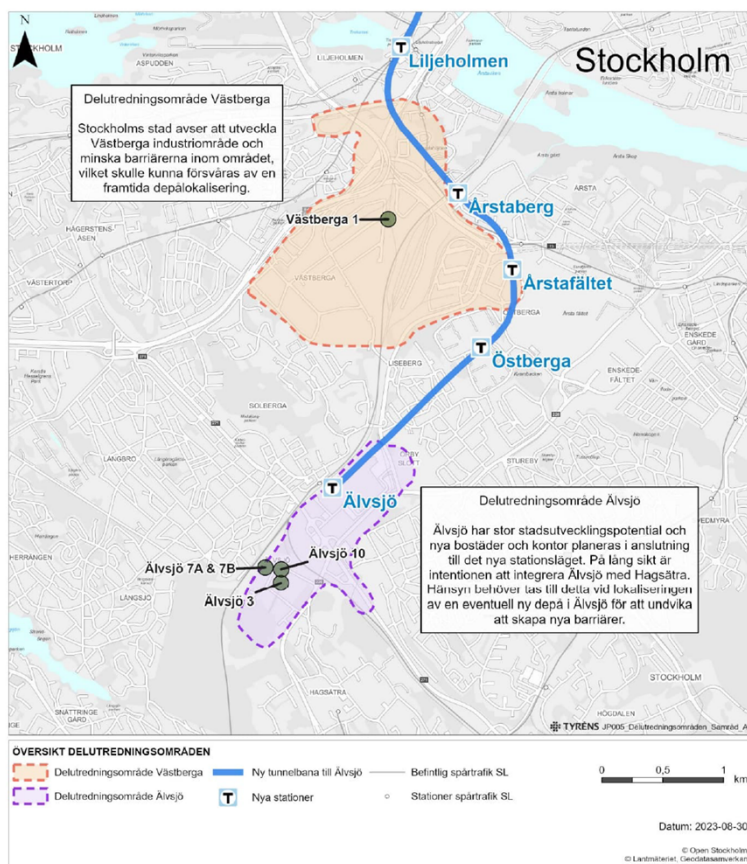
Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltning, fastighetskontoret, idrottsförvaltningen, kulturförvaltningen, och Stockholms stadshus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

### **Ärendet**

Syftet med samrådet om depå för tunnelbanan Älvsjö – Fridhemsplan är att informera om utredningsarbetet och få in synpunkter inför val av lokalisering. Samrådet ska också svara på om utbyggnaden av depå inklusive spåranslutningar kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

I depån ska tågen till den nya tunnelbanelinjen städas, servas, repareras, tvättas och parkeras på natten. Depån ska dimensioneras för uppställning och komplett underhåll av cirka 10 fordon. Invändig städning av fordonen kan ske på uppställningsplatserna. Om dessa förläggs i tunnel under mark ska personallokaler och miljöstation placeras på marknivå. Verkstadsbyggnaden ska innehålla två reparationsplatser med lämpliga mått för att tillgodose en god arbetsmiljö.

Flera alternativa lokaliseringar för depån har utretts. Utvärderingsarbetet har resulterat i fyra alternativ som ingår i samrådet och som studeras vidare i lokaliseringsutredningen dessa är Västberga 1, Älvsjö 3, Älvsjö 7 samt Älvsjö 10.



Översikt delutredningsområden

Depåläget alternativ *Västberga 1* är förlagd till ett befintligt spårområde i nord-sydlig riktning längs Drivhjulsvägen i Västberga industriområde och söder om Årstabergsvägen. Uppställning och städning sker i hall ovan mark med två fordon i rad. Verkstad med två reparationsplatser ligger ovan mark tillsammans med tvätt- och klottersaneringshall. Anslutningen till tunnelbanans linjesträckning är cirka 2000 meter. Det långa avståndet är beroende av höjdskillnaden mellan depåläget på markytan och anslutningspunkt till linjesträckningen under mark.

I Västberga 1 sker anslutningen ungefär mitt på linjesträckningen och utsättning av fordon från depån till tunnelbanespåren kan lättas göras både norrut och söderut från station Årstaberget. Regionen anser att alternativ Västberga 1 bör studeras vidare då det har en bra placering i linjenätet, området redan är bebyggt och att ovanjordsanläggning är bra ur arbetsmiljösynpunkt.



Alternativ

Västberga 1.

Depåläge alternativ *Älvsjö 3* ligger i Älvsjö industriområde, öster om Älvsjö pendeltågsdepå. Uppställning och städning sker i hall ovan mark med två fordon i rad. Verkstad med två reparationsplatser ligger ovan mark tillsammans med tvätt- och klottersaneringshall. Avståndet mellan Älvsjö station till depåläget är cirka 2900 meter. Spåret kommer gå i tunnel som delvis går under Hagsätraskogens naturreservat.

Regionen anser att alternativ *Älvsjö 3* bör studeras vidare för att området redan är bebyggt och att ovanjordsanläggning är bra ur arbetsmiljösynpunkt.



Alternativ Älvsjö 3

Depålåge alternativ *Älvsjö 7* ligger i Älvsjö industriområde, öster om Älvsjö pendeltågsdepå. Uppställning och städning sker under mark i bergtunnlar med tre fordon i rad. Verkstad med två reparationsplatser ligger ovan mark tillsammans med tvätt- och klottersaneringshall.

För alternativ Älvsjö 7 finns två varianter den som kallas 7A går slingan under jord längs kanten av naturreservatet utan att inkräkta i det. Det betyder att det i alternativet går spåren under en svacka i berget där bergtäckning saknas vid stigningen mot marknivå. Den andra varianten kallas 7B och där är slingan utdragen mer i sydlig riktning, in under naturreservatet, som med sin bergknalle ger bra bergtäckning vid stigningen upp från uppställningshallens nivå till marknivå. Från Älvsjö station söderut mot depån är det 500 meter till uppställning.

Regionen anser att alternativ Älvsjö 7 i båda varianterna bör studeras vidare för att läget har en bra placering i linjenätet för utsättning av tåg norrut på tunnelbanespåren, avståndet mellan Älvsjö station och utställningshallen är kort och ovanjordsanläggningar är bra ur arbetsmiljösynpunkt.



### Alternativ Älvsjö 7

Depåläge alternativ *Älvsjö 10* ligger i Älvsjö industriområde, öster om Älvsjö pendeltågsdepå. Alternativ Älvsjö 10 har en kort spåranslutning mellan depån och Älvsjö station, cirka 500 meter. Den korta spåranslutningen innebär att depån måste placeras i ett djupt schakt, cirka 20 meter under marknivån. På botten av schaktet placeras uppställning och städning med två fordon i rad, verkstad med två reparationsplatser samt plats för tvätt- och klottersanering. Möjligen kan delar av det öppna schaktet täckas igen och bebyggas men denna fråga behöver utredas vidare i kommande skede. Söder om uppställningshallen går två depåspår/vändspår i tunnel under Varuvägen och kommer delvis in under Hagsätraskogens naturreservat.

Regionen anser att alternativ Älvsjö 10 bör studeras vidare för att läget har en bra placering i linjenätet för utsättning av tåg norrut, avståndet mellan Älvsjö station och utställningshallen är kort och utrymmen för personal och tekniska installationer kan samnyttjas.





Alternativ Älvsjö 10

## Synpunkter och förslag

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltning, fastighetskontoret, idrottsförvaltningen, kulturförvaltningen, och Stockholms 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 anser att depåns placering och utformning ska ta hänsyn till planerad och framtida stadsutveckling. Anläggningen som helhet behöver utformas så yteffektivt som möjligt. Hänsyn måste även tas till befintliga funktioner som berörs av den nya depån till exempel gator, idrottsplatser, kulturhistoriskt viktiga byggnader och miljövården.

Kontoren vill lyfta fram att staden en mycket begränsad rådighet över marken om depån påverkar tomträtter och befintliga bebyggda fastigheter. Väljs en lokalisering för depån som innebär intrång och

eller expropriering av befintliga tomträtter kommer staden inte ha möjlighet att medfinansiera dessa kostnader.

### Depå i Västberga

Kontoren anser att *Västberga 1* är en olämplig plats för en ny depå. Alternativet *Västberga 1* skulle försvåra för områdets planerade utveckling. Det pågår ett arbete med att göra området till ett tryggare och mer välintegrerat verksamhetsområde. Depån skulle också försvåra för en planerad gata som ska koppla samman stadsdelarna Årstaberget och Västberga. Det finns risk för att depån istället utgör ytterligare en barriär. Däremot bedöms *Västberga 1* som bra ur miljö- och kulturmiljösynpunkt. Vald placering av depån påverkar inte några miljövärden och området är redan bebyggt med olika industriverksamheter.

Kontoren vill också lyfta fram att det finns en skyfallsproblematik i *Västberga*. Den föreslagna depån konkurrerar med ytor som är viktiga för hantering av skyfall och dagvatten. Ytorna ska också användas för att möjliggöra park och grönska i området.

Inom området för depå i *Västberga* finns Catenas tomträtter *Drivhjulet* och *Drivremmen* där DHL har verksamhet intill stambanan. En lokalisering av depå skulle försämra åtkomsten till spår för denna verksamhet, liksom andra verksamheter som behöver tillgänglighet till spår. Föreslagen placering riskerar även att påverka *Liljeholmsbanan*.

Inom föreslaget område för *Västberga 1* finns ett asfaltverk som flyttades från *Hornsberg* i samband med stadsutvecklingen där. Asfaltverket är en verksamhet av vikt för hela Stockholm och det är svårt att hitta en ny plats för denna MKB-pliktiga verksamhet.

### Depå i Älvsjö industriområde

Kontoren anser att en depå i *Älvsjö industriområde* bör förläggas så nära befintlig pendeltågsdepå och spårområde som möjligt. En så stor del som möjligt av depån bör förläggas under mark för att minska påverkan på befintliga verksamheter och framtida utveckling av området. Depåns planstruktur måste kunna införlivas i den kommande stadsmiljön och depåbyggnaderna ska gestaltas med hänsyn till stadsbilden.

Anläggningen som helhet måste utformas så yteffektivt som möjligt. Det är angeläget att anläggningar över och under mark utförs så att de inte hindrar pågående och framtida stadsutveckling. Tunnlarnas skyddszoner, speciellt öster om *Nynäsbanan* (det vill säga inom programområdet för *Älvsjö-Örby*) får inte hindra pålning ned till berg för nybyggnation eller andra förstärkningsåtgärder som behövs för områdets framtida stadsutveckling.

Kontoren vill lyfta fram att befintlig byggnad inom fastigheten *Leverantören 2* behöver rivras i samtliga depåalternativ i Älvsjö. Kontoren förutsätter att kostnader kopplade till intrång i fastigheten ersätts av regionen.

För samtliga alternativ till depåplacering i Älvsjö passerar spåren under Älvsjö gård. Gården har anor från 1500-talet och har byggts om vid olika tillfällen fram till 1890. Älvsjö gård med park riskerar att påverkas av depåbygget vilket måste utredas. Kontoren vill understryka vikten av att hänsyn tas till gårdens värde.

I alternativen Älvsjö 3, Älvsjö 7B och i mindre utsträckning Älvsjö 10 föreslår regionen att depån förläggs i Hagsätraskogens naturreservat, under mark. Kontoren vill informera om att reservatsföreskrifterna för Hagsätraskogens naturreservat ger möjlighet till utbyggnad av depå.

Av reservatsföreskrifterna framgår att vid framtida behov av ytterligare utbyggnad av pendeltågsdepån, som ligger norr om Hagsätra skogen, så har en sådan utbyggnad under mark har undantagits från föreskrifterna. Vidare anges att tillfälliga upplag och arbetsvägar ovan mark som kan ges reservatsdispens eller reservatstillstånd.

För utbyggnad av infrastruktur illustreras i gällande detaljplan för Hagsätraskogen ett reservat för tunnelbana mellan Hagsätra och Älvsjö i Hagsätraskogens nordöstra kant. Vidare anger föreskrifterna att en eventuell utbyggnad av någon form av infrastruktur av regional betydelse i denna del av skogen kommer, om det blir aktuellt, att utredas och prövas i särskild ordning. Om det visar sig vid en samlad bedömning av olika intressen att ny infrastruktur bör förläggas hit på ett sätt som i nämnvärd grad påverkar markytan i reservatet avser staden att justera naturreservatsgränsen så att sådana anläggningar kommer att ligga utanför naturreservatet. Vidare framgår att en tunnelbana under jord kan prövas mot reservatsföreskrifterna och eventuellt ges reservatstillstånd för bland annat sprängning och schaktning, utan en ändring av reservatsgränsen (*Beslut för Hagsätraskogens naturreservat 2021*).

En depå för tunnelbana är en regional betydelsefull anläggning och om delar av depån anläggs under Hagsätraskogens naturreservat är det viktigt att den utformas så att risken för skador på reservatet minimeras, till exempel genom att marken dräneras och vegetationen torkar.

Kontoren bedömer att det finns en risk att sprängning och bortledning av grundvatten kan få negativ påverkan på reservatets bevarandevärden. Påverkan på reservatets bevarandevärden ska redovisas liksom skyddsåtgärder för att minimera skada. Även kompensationsåtgärder vid eventuell skada på naturreservatet kan bli aktuella.

Kontoren anser att risk för befintliga markföroreningar i Älvsjö industriområde bör utredas närmare.

Kontoren vill understryka att föreslagna depålägen riskerar att inverka negativt på idrottens förutsättningar i området, särskilt på Älvsjö IP:s grusplan. Påverkas idrottsverksamheten av föreslagna depåalternativ i bygg- eller driftskede så måste alternativ med ersättningslösningar finnas tillgängliga. Det är också viktigt att besökande till idrottsplatsen, ofta barn, alltid kan komma till och från idrottsplatsen på ett trafiksäkert sätt, även under byggtiden.

Kontoren anser att det är viktigt att Varuvägen förblir öppen på hela sträckan både under byggtid samt när depån är tagen i drift. Varuvägen har en komplett trafikplats med Huddingevägen i den södra delen av industriområdet. Det är genom denna trafikplats som trafik söderifrån på Huddingevägen ansluter industriområdet och trafik norrut lämnar området.

För samtliga alternativ i Älvsjö föreligger, under bygg- och driftsfasen, risk för bullerstörningar både för närboende och i naturreservatet. För tillfället planerar staden att bygga ett grönt bullerplank i naturreservatet mot Huddingevägen, det vore olyckligt om buller samtidigt ökar från en ny källa i närområdet.

För hela tunnelbanans utbyggnad pågår det vibrationsutredningar och kontoren förutsätter att samma krav och standarder även kommer att tillämpas för den nya depån.

### Alternativ Älvsjö 3

Kontoren ställer sig negativa till alternativet *Älvsjö 3* då det tar mycket utvecklingsbar mark i anspråk och begränsar möjligheterna till framtida stadsutveckling. Älvsjö 3 påverkar Varuvägen negativt, då gatan har potential att utvecklas till en framtida stadsgata som kopplar samman de centrala delarna av Älvsjö med Hagsätra. Älvsjö 3 innebär också att det behöver byggas långa anslutningstunnlar under naturreservatet.

Då Älvsjö 3 tar mycket mark i anspråk innebär det sannolikt rivning av flera befintliga industribyggnader. Magasinet 6 är en stor magasin- och lagerbyggnad i tegel från 1965 och industribyggnaden

på fastigheten Magasinet 1 är uppförd 1963. Båda byggnaderna uppvisar höga arkitektoniska värden och är fina representanter för sin tids verkstadsbyggnader. Kontoren ser det som önskvärt att byggnaderna bevaras.

### Alternativ Älvsjö 10

Kontoren ställer sig negativa till *Älvsjö 10* på grund av det omfattande markanspråket och för stor påverkan på framtida stadsutveckling. Det stora schaktet som behövs är svårt att införliva i den kommande stadsmiljön vilket leder till ett mindre attraktivt område. Utifrån den kunskap som finns idag har kontoren svårt att avgöra om det är ekonomiskt genomförbart att överdäcka schaktet i en framtida stadsutveckling.

Kontoren ser också att lösningen innebär stora risker kopplade till bland annat skyfall och dagvattenhantering. Vidare ser kontoren att risken är stor för sättningar på intilliggande konstruktioner på grund av pålning, spontning och schakt.

För Älvsjö 10 kommer stora bergschaktvolymerna behöva lossgöras. Ur miljösynpunkt är det viktigt att minimera schaktmassor då dessa ger upphov till omfattande transporter. Det finns också en risk att sulfidförande bergarter påträffas vilket kan generera extra kostnader för provtagning och hantering. Mängden schaktmassor måste vägas mot den fördel av kortare tunnel som uppnås genom förslaget.

Älvsjö 10 bedöms inte heller lämpligt ur kulturmiljösynpunkt då det stora schaktområdet riskerar att påverka byggelse i angränsande kvarter.

### Alternativen Älvsjö 7A och Älvsjö 7B

Kontoren ser störst möjligheter med *Älvsjö 7A och 7B* då båda varianterna undviker djupa schakt, är gynnsamma för en förlängning av tunnelbanan till Hagsätra. Båda varianterna tar minst utvecklingsbar mark i anspråk och ger därmed bäst möjlighet för fortsatt utveckling av området.

Alternativ 7A undviker dessutom att gå in under naturreservatet. Alternativ 7A har dock en dålig bergtäckning vilket kontoren ser som en risk och nackdel då befintliga verksamheter (industri- och handel) riskerar att påverkas och kan behöva ersättas alternativt lösas in. Om Älvsjö 7A ska realiseras förutsätter kontoren att en konstruktionslösning tas fram för att inte påverka eller begränsa ovanliggande byggnader inom industriområdet.

Som svar på remissen *Samråd, lokalisering av ny depå för 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 Stockholms Stadshus ABs gemensamma tjänsteutlåtande.

Fredrik Jurdell  
Stadsdirektör

Thomas Andersson  
Förvaltningschef  
Exploateringskontoret

Amanda Horwitz  
Förvaltningschef  
Stadsbyggnadskontoret

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef  
Trafikkontoret

Anna Hadenius  
Förvaltningschef  
Miljöförvaltningen

Marina Högland  
Förvaltningschef  
Idrottsförvaltningen

Anders Kindberg  
Förvaltningschef  
Fastighetskontoret

Maria Jansén  
Förvaltningschef  
Kulturförvaltningen

Lee Orberson  
Stadsdelsdirektör  
Hägersten-Älvsjö  
stadsdelsförvaltning

Anders Carstorp  
Enskede-Årsta-Vantörs  
stadsdelsförvaltning