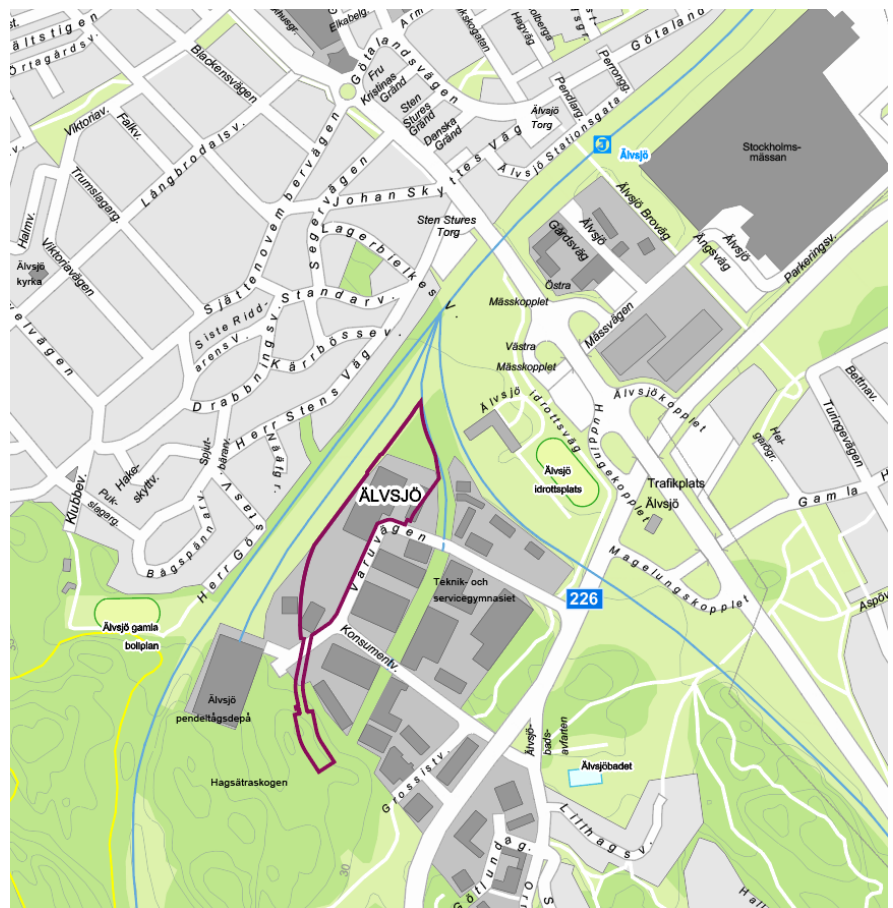


Granskningsutlåtande Detaljplan för tunnelbanedepå i Älvsjö, inom fastigheten Leverantören 2 m.fl. i stadsdelen Älvsjö, Dp 2023-13992



Innehåll

Inledning	3
Förslagets syfte och huvuddrag	3
Sammanfattning av granskningen.....	3
Föreslagna förändringar	6
Sammanfattade synpunkter	10
Allmänt om planförslaget och planprocessen	10
Arkitektur och gestaltning.....	10
Kulturmiljö	11
Park, natur och vatten	11
Trafik	12
Teknisk försörjning	14
Hälsa och säkerhet	16
Miljö- och klimataspekter.....	23
Sociala aspekter.....	24
Olägenheter för privatpersoner och övriga intressenter.....	25
Fastighetsrättsliga frågor.....	26
Övriga frågor	28
Remissinstanser utan synpunkter	29
Ej tillgodosedda synpunkter	29
Sammanvägt ställningstagande	29

Inledning

Förslagets syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en tunnelbanedepå i Älvsjö industriområde och spåranslutning till den nya tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö.

Detaljplanen syftar vidare till att reglera skala och gestaltning med hänsyn till omgivningen och för att säkerställa arkitektonisk kvalitet. Inom depåområdet säkerställs skyddsåtgärder för buller och översvänningsrisk samt fördröjningskapacitet för dagvatten.

Detaljplanen utgör är ett angeläget allmänt intresse för att tillgodose behovet av kollektivtrafikförsörjning i takt med att Stockholm och regionen växer. Den utgör en viktig del av utbyggnaden av Stockholms kollektivtrafik och är i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6 samt översiktsplanen.

Sammanfattning av granskningen

Planarbetet bedrivs med samordnat förfarande enligt 5 kap. 7a§ PBL, gemensamt med en järnvägsplan som Region Stockholm genom Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) tar fram. Detta innebär att processerna samordnas och det behövs inget separat detaljplanesamråd. Detaljplanen tar stöd i samrådet för järnvägsplanen. Därefter genomfördes granskning för detaljplanen och järnvägsplanen parallellt. Allmänheten har beretts möjlighet att yttra sig över planförslaget under järnvägsplanens plansamråd samt under detaljplanens och järnvägsplanens respektive granskningsperiod.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för järnvägsplanen hölls mellan den 22 maj och den 19 juni 2024. Under samrådsperioden var det möjligt att lämna synpunkter via Region Stockholms hemsida, brev och e-post. Samrådet annonserades i Post- och Inrikes Tidningar, Mitt i, Dagens Nyheter, Bättre stadsdel och via anslag i kollektivtrafiken samt på sociala medier. Annonsering gjordes även via webben i digitalt nyhetsbrev. Samrådshandlingarna var tillgängliga på projektets hemsida (<https://nyatunnelbanan.se/>), i Tekniska nämndhuset samt på kontoret för Förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Under samrådet hölls fyra öppna hus längs den planerade tunnelbanelinjen: den 29 maj på Sverigefinska skolan på Fridhemsplan, den 30 maj på Stockholmsmässan i Älvsjö, den 3 juni på Östberga kulturhus i Östberga, samt den 10 juni på Bibliotekslabbet Liljeholmen, på Liljeholmen. På de öppna husen

fanns möjlighet att ta del av samrådsmaterialet, ställa frågor och lämna synpunkter.

Samrådsgruppen utgjordes av boende och verksamheter inom utredningsområdet för grundvattenpåverkan samt fastighetsägare inom 50 meter från samrådsförslagets markanspråk och informerades via brev.

Totalt inkom cirka 10 synpunkter gällande depå under samrådet. En del av synpunkterna som rörde depå berörde markanspråken och störningar under byggskedet. En annan del av synpunkterna berörde bullerstörningar under driftskedet vid depån. Projektets påverkan på grundvattennivåerna och bergvärmeanläggningar belystes också.

Hur granskningen bedrivits

Granskning för aktuell detaljplan pågick mellan den 18 juni och den 26 augusti 2025. Information om granskningen skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen.

Granskningsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, på Fleminggatan 4 och på stadsbyggnadskontorets hemsida. Kungörelse om granskning publicerades i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet onsdagen den 18 juni 2025 samt i lokaltidningen Mitt i Älvsjö lördagen den 21 juni 2025.

Information om järnvägsplanens granskning finns i järnvägsplanens granskningsutlåtande.

Huvudsakliga synpunkter

Under granskningsperioden inkom det totalt 18 yttranden till stadsbyggnadskontoret, varav 13 från remissinstanser. Dessa yttranden berörde framförallt buller- och vibrationer, trafiklösningar, påverkan på riksintresse för kommunikationer, dagvatten- och skyfallsfrågor, naturvärden, ledningsomläggningar samt fastighetsrättsliga frågor.

Från länsstyrelsen inkom synpunkter om översvämningsrisk samt detaljer i planbeskrivningen avseende redogörelse för artskydd och vilken prövning som kan fodras kopplat till naturreservat. Länsstyrelsen hade inga synpunkter av betydelse för överprövning förutsatt att föreslagen skyfallsåtgärd utanför planområdet kan säkerställas.

Från andra remissinstanser inkom synpunkter om påverkan på riksintresse för kommunikationer, intrång på Varuvägen, teknisk försörjning, ledningsomläggning, utrymnings- och insatsmöjligheter, barnkonsekvenser samt återställning och kompensation av naturmark.

Från de privatpersoner och företag som yttrade sig under granskningsperioden inkom synpunkter om buller och vibrationer, påverkan på bostäder respektive verksamheter, trygghet samt risker för kulturmiljöer och Älvsjö IP.

Beslut om betydande miljöpåverkan

Stadsbyggnadskontoret beslutade den 27 juni 2025 att detaljplanens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan, och Länsstyrelsen beslutade den 20 november 2023 att järnvägsplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

En miljökonsekvensbeskrivning som är gemensam för järnvägsplanen och detaljplanen har upprättats enligt plan- och bygglagen och miljöbalken. Miljökonsekvensbeskrivningen godkändes av länsstyrelsen den 4 mars 2025.

Sammanvägt ställningstagande

Med anledning av inkomna granskningsynpunkter samt fortsatt planarbete och projektering föreslås vissa justeringar av planen.

Vändspårstunnelns läge justeras och planområdet minskas så att Varuvägen och en befintlig elnätsstation inte tas i anspråk.

Några markhöjder justeras, vilket innebär att en lågpunkt inom depåområdet byggs bort. För att hantera ökade vattenmängder utanför planområdet behöver skyfallsytan vid vändspåren utökas till totalt 750 kubikmeter, vilket regleras i genomförandeavtal och kommande nyttjanderättsavtal. Därutöver behöver cirka 2 200 kubikmeter skyfallsvatten fördröjas längs en flödesväg längre söderut, vilket säkerställs genom ett tilläggsavtal till genomförandeavtalet. En ny skyfallsutredning har tagits fram med anledning av dessa nya parametrar.

Bullerskydd regleras i detaljplanen i stället för i järnvägsplanen, med ett förtydligande av att gällande riktvärden för externt industribuller ska innehållas.

Prickmarken inom depåområdet minskas och regleras enbart utmed spårområdet i väster, utan förändring av byggrätten, som fortsatt medger högst 10 000 kvm byggnadsarea ovan mark.

Därutöver görs justeringar och förtydliganden i planbeskrivningen avseende bland annat anläggningens utformning, översvämningsrisk, buller, artskydd, barnkonsekvenser, naturreservat, gata, avfallshantering och olycksrisk. Illustrationerna på plankartan uppdateras utifrån den nya projekteringen.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget och de föreslagna förändringarna innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Planförslaget möjliggör en utbyggnad av Stockholms kollektivtrafik och är i linje med översiktsplanen och Sverigeförhandlingen.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att de föreslagna ändringarna inte utgör en väsentlig ändring enligt 5 kap. 25 § PBL. Ändringarna bedöms därmed inte vara av sådan omfattning och karaktär att en ny granskning krävs. Det bedöms vara tillräckligt att de som berörs av ändringarna underrättas och ges möjlighet att yttra sig över ändringarna.

Sammantaget innebär förändringarna att detaljplanens syfte och genomförandeförutsättningar inte påverkas i grunden. Ändringarna berör samma fastigheter och fastighetsägare, vilket innebär att ansvarsfördelning och berörkrets är oförändrad. Det tillkommer inte heller någon ny markanvändning.

Planområdets omfattning förblir i stort sett densamma. De justeringar som är aktuella för depåområdet ovan mark innebär i samtliga delar att planområdet minskar. De höjdavgränsade delarna av planområdet för vändspårstunnlar ryms i huvudsak inom det granskade planförslaget.

Ändringarna bedöms inte heller förändra miljökonsekvenserna i sådan grad att den miljökonsekvensbeskrivning som godkändes av länsstyrelsen den 4 mars 2025 behöver ändras.

Stadsbyggnadskontorets beslut om att detaljplanens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan kvarstår.

Förändringarna i anläggningens utformning har kontrollerats genom kompletterande beräkningar för buller och skyfall.

Kontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner förslaget till detaljplan och att det överlämnas till kommunfullmäktige för antagande.

Föreslagna förändringar

Med anledning av de synpunkter som framförts under granskningen samt fortsatt planarbete och projektering föreslås följande förändringar:

- Justerat läge för vändspårstunnlarna, vilket enbart omfattar enbart höjdavgränsat planområde under mark.
- Planområdet minskas så att Varuvägen och en befintlig elnätsstation inte tas i anspråk.
- Justerade markhöjder och en ny skyfallsutredning. Ändringen innebär att en lågpunkt inom depåområdet byggs bort. För att hantera den ökade mängden vatten behöver skyfallsytan utanför planområdet vara 250 kubikmeter större (totalt 750 kubikmeter), vilket säkerställs i

genomförandeavtalet mellan Stockholms stad och Region Stockholm. Därutöver behöver ytterligare cirka 2 200 kubikmeter skyfallsvatten fördröjas längs en flödesväg längre söderut. Den åtgärden säkerställs i ett tilläggsavtal till genomförandeavtalet.

- Bullerskydd regleras i detaljplanen (m2) istället för järnvägsplan. Regleringen innebär ett förtydligande av att gällande riktvärden för externt industribuller ska innehållas. En kompletterande bullerutredning har tagits fram för att kontrollera anläggningens nya utformning, där tvätthallen integreras i depåbyggnaden. Ändringen innebär lägre externa bullernivåer jämfört med granskningsförslaget.
- Prickmarken inom depåområdet minskas för att enbart regleras utmed spårområdet i väster, vilket är syftet. Byggrätten är oförändrad genom begränsning av utnyttjandegrad, då största tillåtna byggnadsarea förblir 10 000 kvm ovan mark. Ändringen utförs i gräns mot fastigheten Varubudet 1 (pendeltågsdepån) som ägs av Aktiebolaget Storstockholms Lokaltrafik, vilket är ett av Region Stockholm helägt bolag. Ändringen tillkom på önskemål av Region Stockholm.
- Förtydliganden i planbeskrivningen avseende anläggningens utformning, översvämningsrisk, buller, artskydd, barnkonsekvenser, naturreservat, gata (Varuvägen), avfallshantering och olycksrisk – vilket inkluderar konsekvensändringar av punkterna ovan.

Därutöver har plankartan upprättats i en ny programvara enligt Boverkets föreskrifter för digitala detaljplaner. Denna anpassning har påverkat plankartans utseende i viss utsträckning men innebär ingen ändring i sak.

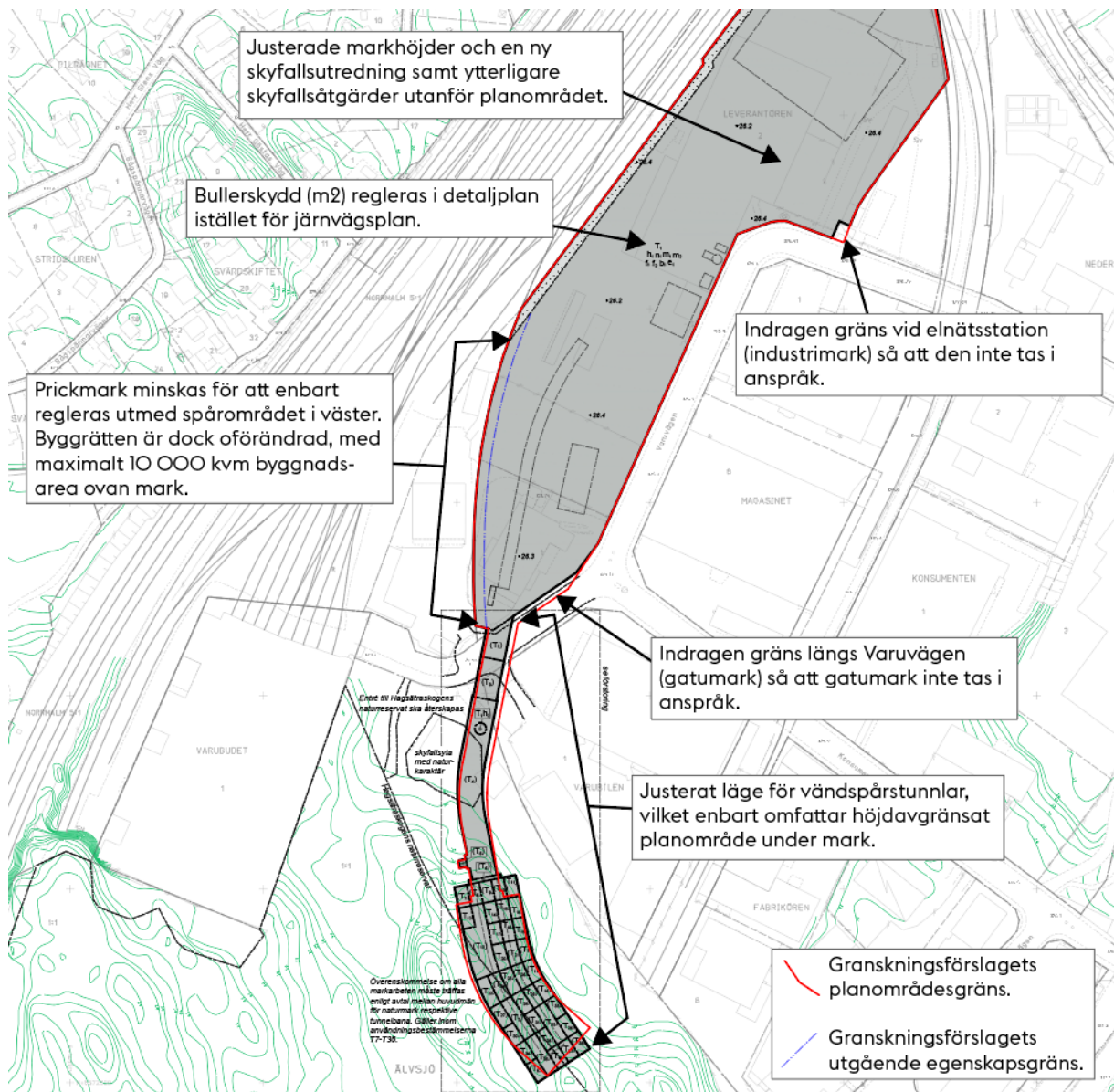


Illustration av ändringar på detaljplanekartan inför antagandet. Ny skyfallsmodellering har även visat behov av att hantera ytterligare skyfallsvatten utanför planområdet, vilket säkerställs genom avtal. Illustration: SBK

Bedömning av föreslagna ändringar

Stadsbyggnadskontoret bedömer att föreslagna ändringarna inte utgör väsentlig ändring av detaljplanen. Ändringarna berör samma fastigheter och fastighetsägare, vilket innebär att ansvarsfördelning och berörkrets är oförändrad. Det tillkommer inte någon ny markanvändning, utan det handlar fortsatt om tunnelbaneändamål.

Planområdets omfattning förblir i stort sett densamma. De justeringar som är aktuella för depåområdet ovan mark innebär i samtliga delar att planområdet minskar. De höjdvägränsade delarna av planområdet för vändspårstunnlar ryms i huvudsak inom det granskade planförslaget. Revideringen av vändspår innebär dessutom att en större del av vändspåren kan förläggas i bergtunnel.

Därmed reduceras behovet av betongtunnel med tillhörande markpåverkan (tillfälligt markanspråk), vilket bedöms vara fördelaktigt för miljön och allmänintresset.

Ändringarna föranleder också några mindre konsekvensändringar och förtydliganden i planbeskrivningen som enbart är av redaktionell karaktär.

Sammantaget innebär förändringarna inte att detaljplanens syfte och genomförandeförutsättningar påverkas i grunden. Mot denna bakgrund bedömer stadsbyggnadskontoret att ändringarna inte utgör en väsentlig ändring som föranleder behov av ny granskning enligt 5 kap. 25 § PBL.

Sammanfattade synpunkter

Nedan redovisas sammanfattningar av de synpunkter som inkom under granskningen ämnesvis. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne. Inkomna synpunkter i ärendet kan återfinnas på stadsbyggnadsexpeditionen i Tekniska Nämndhuset, på Fleminggatan 4.

Allmänt om planförslaget och planprocessen

Länsstyrelsen noterar att planarbetet bedrivs med samordnat förfarande enligt 5 kap. 7a § PBL, vilket innebär att detaljplanen tillgodoräknar sig samrådet för järnvägsplanen. Länsstyrelsen har i granskningsskedet inga synpunkter av betydelse för en eventuell överprövning enligt 11 kap. 10 § PBL, under förutsättning att föreslagen skyfallsåtgärd utanför planområdet kan säkerställas.

Region Stockholm (Trafikförvaltningen och Förvaltning för Utbyggd Tunnelbana) framhåller att planarbetet bedrivs med samordnat förfarande, gemensamt med järnvägsplanen som Region Stockholm tar fram. Regionen avstår från att lämna synpunkter på detaljplanen och hänvisar till den kontinuerliga dialog som förs mellan staden och regionen om eventuella ändringar som kan behövas i detaljplanen och tillhörande handlingar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar Länsstyrelsens bedömning och arbetar vidare med att säkerställa skyfallsåtgärden i enlighet med Länsstyrelsens synpunkt.

Stadsbyggnadskontoret noterar att Region Stockholm inte lämnar några synpunkter på planförslaget. Kontoret ser positivt på den pågående dialogen och kommer att fortsätta samarbetet med Region Stockholm inom ramen för både detaljplan och järnvägsplan.

Arkitektur och gestaltning

Skönhetsrådet tillstyrker detaljplanen och framhåller att placeringen av depån är väl vald samt att föreslagna volymer och höjder är väl anpassade till platsen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar Skönhetsrådets positiva synpunkt och gör ingen ändring i förslaget med anledning av yttrandet.

Kulturmiljö

En privatperson anser att projektet kan medföra risk för skador på Brännkyrka kyrka och kyrkogården genom destabilisering av marken, med hänvisning till risker för ras och påverkan på gravplatser. Man uttrycker också oro för att Älvsjö gård kan förstöras av projektet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna. Brännkyrka kyrka ligger cirka 1,2 kilometer från planområdet och Älvsjö gård ligger drygt 400 meter från planområdet, vilket innebär att risken för påverkan bedöms som osannolik. Påverkan på dessa kulturmiljöer och gravplatser studeras däremot inom det parallellt pågående planarbetet för spårlinjen med stationer, främst avseende placering av anläggningar ovan mark.

Park, natur och vatten

Artskydd

Länsstyrelsen framhåller att den bedömning som görs i miljökonsekvensbeskrivningen av planens förenlighet med artskyddsförordningen bör framgå även av planbeskrivningen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Med anledning av Länsstyrelsens synpunkt kommer stadsbyggnadskontoret att se över planbeskrivningen och förtydliga bedömningen av planens förenlighet med artskyddsförordningen.

Naturresevat

Länsstyrelsen anser att planbeskrivningen bör justeras för att tydligare framgå vilken prövning som kan fordras avseende Hagsätraskogens naturresevat. Länsstyrelsen föreslår att meningen omformuleras så att det framgår att prövning enligt 7 kap. 7 § första stycket miljöbalken inte är aktuell eftersom ingen del av naturresevatet kommer att behöva upphävas.

Trafikkontoret framhåller närheten till Hagsätraskogens naturresevat och att fortsatt dialog krävs om åtgärder för att begränsa ingrepp i naturmarken, återställa etableringsytor och vid behov vidta kompensationsåtgärder. Trafikkontoret vill även vara delaktigt i granskningen av skyfallsytans utformning, så att den blir funktionell och lämplig. Brandgasschaktet bör utformas så att tillgängligheten till naturresevatet inte försämras.

Exploateringskontoret ser positivt på att naturmark som tas i anspråk tillfälligt återställs och att naturvärden på sikt stärks.

Återställningen bör ske i samråd med ekologisk kompetens inom staden och regleras i genomförandeavtal mellan Region Stockholm och Stockholms stad.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret delar Länsstyrelsens synpunkt och kommer att se över formuleringen i planbeskrivningen i enlighet med Länsstyrelsens förslag.

Stadsbyggnadskontoret delar Trafikkontorets synpunkt om vikten av hänsyn till naturreservatets intressen.

Synpunkten om utformning av skyfallsytan och brandgasschaktet kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

Park och grönområden

Exploateringskontoret ser positivt på att naturmark som tas i anspråk tillfälligt återställs och att naturvärden på sikt stärks. Återställningen bör ske i samråd med ekologisk kompetens inom staden och regleras i genomförandeavtal mellan Region Stockholm och Stockholms stad.

Trafikkontoret framhåller att återställning av naturmark och etableringsytor är viktig samt att kompensationsåtgärder kan behövas. Man vill även delta i granskningen av skyfallsytans utformning så att den blir både funktionell och lämplig.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret delar synpunkterna om vikten av att tillfälligt ianspråktagen naturmark återställs och att kompensationsåtgärder genomförs. Återställning ska ske i samråd med ekologisk kompetens och regleras i genomförandeavtalet.

Projektet kommer att medföra en påverkan på naturmiljön inom Hagsätraskogen. Ingen påverkan sker dock på Hagsätraskogens naturreservat ovan mark. Åtgärder kommer att vidtas under fortsatt projektering och byggskede för att minimera påverkan på Hagsätraskogen. Efter byggskedet ska naturmark återställas i samråd med ekologisk kompetens och i samråd med Stockholms stad, med målet att skapa förutsättningar för nya och utvecklade naturvärden. Även tillgängligheten till Hagsätraskogen kommer efter byggskedet att återställas.

Trafik

Trafikverket framhåller att detaljplanen berör riksintresset för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken, vilket omfattar Stambanan och Nynäsbanan. Dessa anläggningar ska skyddas mot åtgärder som kan försvåra tillkomsten, nyttjandet eller framtida

utveckling. Hänsyn måste tas även till riksintressenas influensområde.

Trafikverket konstaterar att lokaliseringen av tunnelbanedepån mellan Västra stambanan och Nynäsbanan kan försvåra en eventuell framtida utbyggnad av Västra stambanan och begränsa möjligheterna att utöka pendeltågsdepån i området. Uppställningskapaciteten framför pendeltågsdepån kan därmed behöva minskas i framtiden. Trafikverket hänvisar till samrådsredogörelsen där Region Stockholm accepterat risken att framtida utveckling av Västra stambanan kan påverka depå- och spåranläggningarna i området.

Trafikverket betonar också att tillfartsvägar och servicevägar till Trafikverkets infrastruktur inte får blockeras eller tas bort i samband med etableringen.

Trafikkontoret påpekar att depån i granskningsförslaget gör ett permanent intrång på Varuvägen med cirka 4,4 meter på en sträcka av cirka 50 meter. Intrånget bedöms vara möjligt, men Trafikkontoret önskar att FUT ser över om intrånget kan minskas eller tas bort. En systemhandling för Varuvägen behöver tas fram för att säkerställa att lösningen är genomförbar, särskilt med hänsyn till passagen av kommande tunnlar under gatan. Projekteringen måste garantera att tunnlar, konstruktioner, ledningar och vägkropp får plats samt att avrinningen fungerar.

Exploateringskontoret framhåller att depån i granskningsförslaget ianspråkar delar av Varuvägen inom industriområdet och minskar gatans bredd med cirka fyra meter längs en mindre sträcka. Det framgår inte hur gränsdragning och ansvarsfördelning för konstruktionen under Varuvägen kommer att se ut. Kontoret önskar att detta förtydligas i plankarta och planbeskrivning.

Invela (Magasinet 6 och 7) påpekar att Varuvägen är avgörande för deras fastigheter och att depåbygget inte får påverka infart, utfart eller framkomlighet. De anser att tillfälliga lösningar som grusade byggvägar, flaggvakter och smalare körbanor inte är acceptabla. Yttranden förutsätter också att ökad trafikmängd på Varuvägen har utvärderats noga.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar Trafikverkets synpunkter och beaktar riksintresset för kommunikationer i det fortsatta planarbetet. Stockholms stad samverkar med Regionen och Trafikverket för att möjliggöra erforderlig förändring med avseende på markbyte. Ett finansieringsavtal gällande ombyggnad av stickspåren och marken kommer att tecknas mellan Regionen och Trafikverket.

Stadsbyggnadskontoret kan inte inom ramen för denna detaljplan ta ställning till Trafikverkets eventuella framtida behov av intrång i befintligt servitut för pendeltågspåren mellan Västra stambanan och det föreslagna depåområdet för tunnelbanan. Det krävs en fortsatt tät samverkan mellan Trafikverket och Region Stockholm för att säkerställa och samordna ytor för all viktig infrastruktur i området. De överväganden som legat till grund för lokaliseringen av tunnelbanedepån redovisas i järnvägsplanens planbeskrivning.

Tillfartsvägar och servicevägar till Trafikverkets anläggningar ska inte blockeras i samband med genomförandet. Samordning kommer att ske mellan Regionen, Trafikkontoret och Trafikverket.

Stadsbyggnadskontoret delar Trafikkontorets och Exploateringskontorets synpunkter om Varuvägen. Gränsen för depåområdet kommer att justeras så att Varuvägens nuvarande bredd kvarstår. En systemhandling för gatan ska tas fram där bland annat gatans lutning och utrymme för ledningar studeras vidare. Stadens förvaltningar medverkar som granskare. I detta arbete kommer gränsdragning och ansvarsfördelning för Varuvägen och den underliggande konstruktionen att förtydligas.

Stadsbyggnadskontoret noterar Invelas synpunkt. Trafiklösningar under byggtiden kommer att samordnas med trafikkontoret och utformas för att säkerställa framkomlighet och tillgänglighet till fastigheterna. Avsikten är att de tillfälliga ytorna ska användas så effektivt som möjligt och att tiden minimeras då de används. Tillgängligheten till Varuvägen för berörda verksamheter inom området ska vara möjligt under hela byggtiden.

Teknisk försörjning

Dagvatten

Trafikverket framhåller att alla arbeten inom järnvägens influensområde, till exempel schaktning, sprängning eller andra markarbeten samt åtgärder som påverkar dagvatten, måste utföras så att järnvägsanläggningen inte riskerar att påverkas negativt. Trafikverket ser positivt på fortsatt dialog med staden i kommande detaljprojektering, för att säkerställa att Trafikverkets anläggning inte riskerar att påverkas negativt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Synpunkten vidareförmedlas till Region Stockholm som ansvarar för genomförandet. Region Stockholm kommer ta fram ett PM för att kartlägga eventuella risker för Trafikverkets anläggningar.

I driftskedet ska dagvatten omhändertas inom den egna fastigheten enligt stadens dagvattenstrategi och åtgärdsnivå.

El/Tele

Ellevio påpekar att depån berör befintliga anläggningar för regionnät och lokalnät i området. Ledningstråket över Leverantören 2 hamnar i konflikt med depån och måste flyttas. Förutsättningarna för flytt och rättighetsupplåtelse ska regleras i avtal mellan *Ellevio* och Region Stockholm. Vid etablering och schakt ska *Ellevios* ledningar beaktas, och särskilda åtgärder som vibrationsmätning, skyddsställningar och restriktioner för upplag av massor kan krävas. *Ellevio* framhåller även behovet av tidig dialog om effektbehov och anslutningar för byggkraft.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret vidareförmedlar Ellevios synpunkter till Region Stockholm som ansvarar för fortsatt projektering och ledningssamordning. Regionen har dialog med Ellevio om såväl de genomförandefrågor som berör Ellevios befintliga anläggningar som depåns behov av elförsörjning under byggtiden och i förvaltningskedet. Regionen och Ellevio har tecknat ett samverkansavtal avseende depåutbyggnaden. Vid behov kommer platsspecifika genomförandeaftal att upprättas i dialog mellan parterna.

Ellevio har en elnätsstation på Varuvägen 12 som inför antagandet kommer att utgå ur planområdet.

Energiförsörjning

Stockholm Exergi framhåller att det inom planområdet finns befintliga fjärrvärme- och fjärrkylaledningar. För att planera eventuella omläggningar och nya ledningsdragningar samt säkra befintlig drift med så få störningar som möjligt är det viktigt med tidiga samrådsmöten. *Exergi* framhåller också behovet av tidig samordning för att fastslå effekt- och energibehov innan detaljprojektering. Samarbets- och genomförandeaftal behöver tecknas, och samordning ska ske med övrig infrastruktur.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret vidareförmedlar Stockholm Exergis synpunkter till Region Stockholm som ansvarar för fortsatt projektering och ledningssamordning. Regionen har dialog med Exergi om såväl de genomförandefrågor som berör Exergis befintliga anläggningar som depåns behov av effekt och energiförsörjning. Regionen och Exergi tecknade 2016 ett samverkansavtal avseende tunnelbaneutbyggnaden och genom ett tilläggsavtal tecknat i februari 2025 omfattar detta även Gula linjen inklusive dess depå.

Avfallshantering

Stockholm Vatten och Avfall framhåller att planbeskrivningen saknar information om hur avfallshantering planeras, särskilt från personallokaler. Det behöver säkerställas att tillräckliga utrymmen avsätts för avfallsfraktioner, att dragvägar är korta, hårdgjorda och tillgängliga, samt att arbetsmiljökrav uppfylls. SVOA påminner också om krav på fettavskiljare samt vikten av tidig planering för angöring av hämtfordon.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Med anledning av Stockholm Vatten och Avfalls synpunkter kommer stadsbyggnadskontoret att komplettera planbeskrivningen med information om avfallshantering för att riktlinjerna för god avfallshantering ska beaktas i det fortsatta planarbetet.

Inom depåområdet planeras ett särskilt rum för källsortering och mellanförvaring av avfall. Rummet rymmer fem normala avfallskärl och ett större kärl, samt utrymme för hushållsavfall. Fri yta om minst 1,5 meter ska lämnas framför kärLEN för hantering och åtkomst. Hämtfordon kan parkera direkt på asfalterad yta utanför fasaden. Entrén till avfallsrummet anordnas utan trappsteg, men med låg tröskel anpassad efter ytterfasad och tillgänglighet.

Eftersom lokalen inte innehåller något matlagingskök bedöms ingen ökad mängd fett i avloppsvattnet uppstå jämfört med normalt hushållsavlopp.

För skrymmande avfall föreslås en miljöstation med plats för fyra containrar. Hämtfordon kan backa in mot containrarna för effektiv tömning.

Hälsa och säkerhet

Buller och vibrationer

Trafikverket påpekar att planförslaget under byggtiden kommer att medföra störningar i form av byggbuller, stomljud och vibrationer, men att dessa inte bedöms påverka Trafikverkets del av järnvägen negativt.

BRF Järnhatten 16 uttrycker oro för att buller och vibrationer från depån och byggskedet. De efterfrågar bullerskyddande åtgärder för deras bostäder inklusive ljudisolerande fönster samt bullerplank innan byggnationen påbörjas. Yttranden begär också att bästa möjliga teknik används för att minimera buller, vibrationer och stomljud. De påpekar att bullernivåerna från trafik och verksamheter i närområdet redan idag är höga och överskrider Naturvårdsverkets riktvärden. Under byggskedet finns ytterligare risk för exponering från bland annat spontning, sprängningar,

masshantering och transporter. Överskridanden nattetid ses som särskilt allvarligt.

Fastighetsägarna till Järnhatten 17 framhåller att deras fastighet redan idag är kraftigt bullerutsatt från Västra Stambanan och att de har fått ett skriftligt besked från Trafikverket om att de har inkluderats i Trafikverkets åtgärdsprogram för bullerskydd. Bullernivån överskrider redan idag Naturvårdsverkets riktvärden för industribuller. Depån väntas addera ytterligare bullerkällor under fler av dygnets timmar både under bygg- och driftskede; spårrörelser med spårskrik, torkning av tåg efter tvätt och tillfälligt byggbuller. Fastighetsägarna begär att bullerbelastningen från järnväg, depåbygge och depådrift ses över samlat. De efterfrågar samverkan mellan Regionen och Trafikverket för en sammanvägd bullerbedömning och bullerdämpande åtgärder vid depån och den egna fastigheten. De begär också löpande buller och vibrationsmätningar under bygg- och driftskedet samt återkommande uppföljning för att säkerställa att riktvärden innehålls långsiktigt. Åtgärderna bör genomföras innan bygget av depån startar.

Invela (Magasinet 6 och 7) framhåller att buller från både byggnation och drift kan störa hyresgästerna och leda till ekonomisk skada. Man förutsätter att bullerskydd sätts upp mot fastigheterna om det bedöms nödvändigt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Buller

Stadsbyggnadskontoret noterar Trafikverkets bedömning att planförslaget inte påverkar Trafikverkets anläggning negativt avseende buller.

Stadsbyggnadskontoret noterar fastighetsägarnas oro för buller. Väl i drift ska depåverksamheten följa Naturvårdsverkets riktlinjer för industribuller. Om dessa inte följs, behöver åtgärder vidtas för att dämpa bullret.

En bullerutredning har genomförts som visar att planerad depå kan bedrivas inom gällande riktvärden i driftskedet. Efter granskning införs en förtydligande planbestämmelse på detaljplanekartan som säkerställer att gällande riktvärden för externt industribuller ska innehållas. Motivet är att den skyddsåtgärd (bullerskärm) som reglerades i järnvägsplanen i granskningsskedet inte längre behövs eftersom tvätthallen istället kommer att integreras i depåbyggnaden. Regleringen beskrivs vidare i planbeskrivningen där det framgår att det är Naturvårdsverkets riktvärden enligt Rapport 6538 "Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller" som avses.

En tilläggsutredning har tagits fram för att kontrollera den nya utformningen där tvåthallen integreras i depåbyggnaden, med nya beräkningar. Luftburet buller kommer under drifttiden att uppstå från tågrörelser, verkstad och tekniska installationer.

Bullerberäkningar har genomförts för en timme under dagen respektive natten, när de mest bullrande aktiviteter antas utföras. Dimensionerande fall bedöms vara den värsta timmen nattetid.

Utan åtgärder visas risk för överskridande av riktvärde för maximal ljudnivå under värsta timmen nattetid, i form av spårskrik från tågrörelser. Fem bostäder riskerar då att överskrida riktvärdet 55 dBA med en högsta ljudnivå på 57 dBA. Med utredda åtgärder, i form av "top-of-rail-behandling" för att förhindra spårskrik, beräknas riktvärdena innehållas för samtliga bostäder, och då uppgår den högsta ljudnivån till maximalt 50 dBA. Dagtid beräknas inga bostäder få ljudnivåer som överskrider riktvärde för ekvivalent ljudnivå 50 dBA. Den högsta ekvivalenta ljudnivån dagtid beräknas till 35 dBA, och med åtgärd till 33 dBA. Driftscenario dagtid innefattar även tågrörelser på provspåret.

Enligt Stockholms stads bullerkarta har bostäderna i området väster om Västra stambanan närmast järnvägen redan idag höga bullernivåer (över 60 dBA i ekvivalenta ljudnivåer och över 85 dBA i maximala ljudnivåer). Bedömningen är att det fortsatt kommer att vara den befintliga infrastrukturen som dominerar ljudbilden i området. Bullerskärmen som yttrandena anser är problematisk ligger utmed stambanan och den ägs och underhålls av Trafikverket.

Stomljud

Stomljud från spårtrafik kan spridas till närliggande byggnader via de vibrationer som uppstår när tågen trafikerar spåren. För spårtrafik inom depån bedöms det inte föreligga någon risk för stomljud över riktvärden i närliggande lokaler och den samlade bedömningen är att risken för stomljud inte behöver beaktas ytterligare.

Vibrationer

Komfortstörande vibrationer från tågtrafik uppstår när tunga tåg sätter marken i lågfrekventa rörelser som fortplantar sig till byggnader. Höga vibrationsnivåer uppstår vanligen när tunga tåg åker i hög hastighet på mjuka jordar, i synnerhet lera, samt att det finns byggnader grundlagda på samma jord nära järnvägen. Då tunnelbanetågen är relativt lätta och har en låg hastighet inom depån görs bedömningen att risken för höga vibrationsnivåer är låg. Den samlade bedömningen är att risken för vibrationsstörningar inte behöver beaktas ytterligare.

Drivmetoden med tunnelbormaskin från depåområdet alstrar inte några vibrationer som kan skada byggnader, utan vibrationer uppkommer framför allt vid sprängningsmomentet för drivningsmetoden borra-spräng. Vibrationer fortplantar sig i marken och är som störst närmast sprängningsplatsen men dämpas med avståndet från källan. Vid vibrationsalstrande arbeten tillämpas bland annat Svensk Standard.

Buller under genomförandet

Det buller som alstras under byggtiden regleras inte av detaljplanen eller järnvägsplanen, utan ingår i den parallella miljöprövning för tunnelbana till Älvsjö, samt ny depå i Älvsjö som görs av projektet (se <https://nyatunnelbanan.se/alvsjo/beslut-och-handlingar/>). Av handlingarna i miljöprövningsärendet framgår att när det gäller byggskedet så strävar Regionen efter en proaktiv hantering av potentiella bullerstörningar.

Regionen har upprättat en handlingsplan och åtgärder utförs i olika steg enligt en åtgärdstrappa: innan byggstart ser Regionen över om alternativa byggmetoder kan användas, eller om bullerskyddsåtgärder kan utföras där Regionen arbetar.

Omgivningen kommer informeras om att arbeten ska utföras, var de ska ske samt hur länge de beräknas pågå i syfte att ge dessa möjlighet att anpassa sig. Villkor för buller och stomljud under byggtiden kommer att bestämmas av mark- och miljödomstolen i miljöprövningen.

Översvämningsrisk

Länsstyrelsen konstaterar att detaljplanen innehåller planbestämmelser som reglerar höjdsättning av depån för att motverka översvämningsrisk samt säkerställer att planerad anläggning inte försämrar översvämningsituationen för omkringliggande bebyggelse och infrastruktur. Länsstyrelsen har inga synpunkter på skyfallsanalysen eller hur resultaten arbetats in i plankartan. Däremot framhålls att den föreslagna skyfallslösningen utanför planområdet behöver säkerställas genom avtal eller liknande mellan Stockholms stad och Region Stockholm. Kommunen bör i planbeskrivningen redogöra för när åtgärden behöver genomföras i förhållande till utvecklingen av planområdet.

Trafikverket uppmärksammar att höjdsättningen av depån enligt planförslaget kan orsaka stående vattendjup på upp till 0,4 meter vid en befintlig byggnad mellan depån och Västra stambanan. Detta kan förhindras med modifierad höjdsättning i detaljprojekteringen. Trafikverket ser positivt på fortsatt dialog med staden i kommande detaljprojektering, för att säkerställa att Trafikverkets anläggning inte riskerar att påverkas negativt.

Invela (Magasinet 6 och 7) framhåller vikten av att flödesvägarna inte påverkas, då deras fastigheter är belägna i områdets lägsta punkt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar Länsstyrelsens synpunkt och konstaterar att planbestämmelserna säkerställer nödvändig höjdsättning av depån för att motverka översvämningsrisk. Planbeskrivningen kommer att kompletteras för att tydliggöra behovet av skyfallsåtgärder utanför planområdet, hur dessa ska säkerställas samt när de behöver vara genomförda i förhållande till utvecklingen av planområdet.

Skyfallsdammen i anslutning till planområdet kan inte anläggas innan vändspårstunnlarna är färdigställda, men enligt Regionens genomförandeplan ska den anläggas så snart som möjligt i samband med återställningsarbeten efter schakt.

Till följd av justerad höjdsättning inom depåområdet behöver skyfallsdammen i anslutning till planområdet ha en fördröjningsvolym om minst 750 kubikmeter i stället för tidigare beräknade 500 kubikmeter. Denna åtgärd är säkerställd i genomförandeavtal mellan Stockholms stad och Region Stockholm.

Efter det att genomförandeavtalet tecknades har nya parametrar tillkommit som innebär att skyfallsmängderna tidigare har underskattats. Förnyad skyfallsmodellering visar att ytterligare cirka 2 200 kubikmeter skyfallsvatten behöver omhändertas längs en flödesväg i dalgången där Ormkärrens bäcken också rinner. Det beror främst på att en trumma har upptäckts under Västra stambanan, som leder förhållandevis stora vattenmängder från Älvsjöskogen till Hagsätraskogen. Åtgärder för att fördröja detta skyfallsvatten säkerställs genom ett tilläggsavtal till genomförandeavtalet mellan Stockholms stad och Region Stockholm.

Avtalet reglerar de övergripande principerna för genomförandet av skyfallsåtgärden. I detta ingår alla arbeten som krävs för att fördröja vattnet samt anpassning till landskapet inklusive återställande av eventuella påverkade vegetationsytor och anläggningar samt ersättning av naturvärden. Enligt avtalet ansvarar Regionen för projektering i samråd med staden och enligt stadens standard. De handlingar som ska ligga till grund för utförandet av respektive anläggning ska godkännas av staden.

Utformningen av dessa åtgärder studeras vidare efter detaljplanens antagande. Redovisningen i planbeskrivningen ska motsvara en förprojekteringsnivå som visar att funktionen kan uppnås på ett lämpligt och väl avvägt sätt och att föreslagen markanvändning därmed är lämplig enligt 2 kap. PBL. I detta ingår att åtgärderna

ska placeras och utformas med hänsyn till platsens värden för kulturlandskap, rekreation och ekologi samt syftet för Hagsätraskogens naturreservat. Åtgärderna ska också utföras på ett kostnadseffektivt sätt, både vad gäller genomförande och drift.

Älvsjö industriområde är beläget i en lågpunkt som redan i nuläget riskerar att översvämmas vid skyfall. Genom depåns höjdsättning säkerställs att anläggningen inte tar skada och att vatten inte kan rinna in i tunnlar vid ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,2. Känslighetsanalyser redovisas också för ett 200-årsregn med klimatfaktor 1,2, vilket motsvarar ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,4 samt för ett 500-årsregn med klimatfaktor 1,2. Regionen (verksamhetsutövaren) ansvarar för eventuella åtgärder som krävs med hänsyn till större regn än 100 år kf 1,2 och projektet förutsätter att det kan omhändertas på ett tillräckligt sätt inom den egna fastigheten.

Trots att depån ökar andelen genomsläpplig yta jämfört med nuläget riskerar skyfallsvatten fortsatt att ansamlas utanför depåområdet. Utan föreslagna skyfallsåtgärder skulle den maximala vattennivån i denna del av industriområdet öka med cirka 12 cm vid ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,2 jämfört med nuläget. Med föreslagna åtgärder bedöms vattennivån inte öka.

Trafikverkets synpunkt om behov av modifierad höjdsättning vid detaljprojekteringen för att motverka översvämning vid en befintlig byggnad har vidareförmedlats till Regionen.

Stadsbyggnadskontoret noterar även synpunkten från Invela om påverkan på flödesvägarna. Föreslagna skyfallsåtgärder bedöms totalt sett innebära en förbättring för industriområdet jämfört med nuläget. Åtgärder för att hantera dagvatten och översvämningsrisk regleras i detaljplanen samt genom avtal mellan Region Stockholm och Stockholms stad.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att översvämningsrisken kan hanteras genom de åtgärder som redovisas i planhandlingarna och genom de avtal som tecknats eller avses tecknas mellan Stockholms stad och Region Stockholm. De föreslagna lösningarna är realistiska, genomförbara och anpassade till områdets topografi, befintlig infrastruktur samt natur- och rekreativvärden. Detaljprojektering krävs inte i detaljplaneskedet, men de redovisade åtgärderna utgör en godtagbar grund för att säkerställa att anläggningen och omgivningen skyddas mot skyfall.

Målsättningen är att skyfallsåtgärderna ska vara genomförda och i drift när arbeten med tunnelbormaskinens schakt påbörjas, och senast innan depåbyggnationen nått ett skede där omgivningen annars riskerar att översvämmas.

Geoteknik och hydrogeologi

Trafikverket framhåller att alla arbeten inom järnvägens influensområde, till exempel schaktning, sprängning eller andra markarbeten samt åtgärder som påverkar grundvatten, måste utföras så att järnvägsanläggningen inte riskerar att påverkas negativt. Trafikverket ser positivt på fortsatt dialog med staden för att säkerställa att järnvägsanläggningen inte påverkas negativt samt att länshållningsvatten och grundvattenpåverkan följs upp i ett kontrollprogram under byggtiden.

BRF Järnhatten 16 ser risker kopplade till förändringar i grundvattennivåer. Länsstyrelsen har påtalat att sammantagna effekter måste beaktas, eftersom sådana förändringar kan leda till mobilisering och spridning av befintliga föroreningar i mark och grundvatten. Våra bostäder är belägna i ett område som kan påverkas av dessa förändringar, vilket inger stor oro för långsiktiga konsekvenser, både under byggskedet och vid drift. Yttranden begär att kontinuerliga och öppna mätningar av grundvattennivåer genomförs, samt att skyddsåtgärder vidtas vid minsta risk för spridning av föroreningar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar Trafikverkets synpunkter och vidareförmedlar till Region Stockholm att geoteknik och grundvattenpåverkan ska beaktas i detaljprojekteringen så att järnvägsanläggningen inte påverkas negativt.

Förutom järnvägsplan söker Regionen tillstånd för vattenverksamhet enligt miljöbalken. I kapitel 11 i miljöprovningens MKB beskrivs de kontroller och skyddsåtgärder som kan bli aktuella. Innan byggstart kommer kontrollprogram att upprättas för att säkerställa kontroll och uppföljning av vattenverksamheten och den påverkan som kan uppkomma i omgivningen samt kontroll av de störningar under byggtiden som klassas som miljöfarlig verksamhet.

Konsekvenser under byggtiden omfattas av miljöprovningsprocessen, för vilken en separat miljökonsekvensbeskrivning tas fram.

Region Stockholm avser att kontrollera grundvattennivåer i jord och berg löpande under byggtiden. Vid behov genomförs skyddsåtgärder i form av skyddsinfiltration för att minska risken för skadliga grundvattensänkningar och påverkan på känsliga byggnader och anläggningar. Byggnader som är grundlagda med pålar till fast berg riskerar inte att påverkas av en eventuell grundvattensänkning.

Risk och räddningstjänst

Storstockholms brandförsvaret (SSBF) påpekar att uppgifter om planerad utrymningskorridor och schakt inte framgår av plankartan eller planbeskrivningen. Detta behöver tydliggöras för att säkerställa utrymnings- och insatsmöjligheter. SSBF framhåller även behovet av ett insatskoncept för den komplexa anläggningen, inklusive brandvattenuttag och angreppspunkter. Vidare påpekas att brandvattentillgången i området tidigare har varit låg, vilket bör prioriteras att lösa.

Invela (Magasinet 6 och 7) förutsätter att Stockholms stad säkerställer att det inte förekommer hantering av brandfarliga och skadliga ämnen i anslutning till deras fastigheter som skapar framtida restriktioner för användning av fastigheterna både under och efter byggnation.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Det är korrekt uppfattat av SSBF att utrymningsvägar planeras utmed vändspårstunneln samt från spårtunnlarna under depåområdet. Stadsbyggnadskontoret kommer att förtydliga detta i planbeskrivningen.

Regionen planerar bygga egna anläggningar för brandvattenbehovet. Dessa anläggningar fylls med hjälp av kommande stationers vattenanslutningar.

Ett insatskoncept kommer att tas fram av Regionen i samråd med SSBF i den nu pågående detaljprojekteringen.

Miljö- och klimataspekter

Miljö- och klimatpåverkan

Trafikverket framhåller att planförslaget huvudsakligen ligger inom redan ianspråktagen mark, vilket minimerar påverkan på orörd natur. Genom att använda massorna lokalt från exempelvis andra projekt säkerställs god hushållning av naturresurser. Trafikverket ser även positivt på att klimatpåverkan under byggtiden följs upp i linje med Trafikverkets klimatkalkylmodell baserad på livscykelanalys.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret delar Trafikverkets synpunkt och ser positivt på att planförslaget innebär begränsad påverkan på natur och att klimatpåverkan följs upp i linje med Trafikverkets modell.

Förorenad mark

Trafikverket noterar att det inom och i anslutning till planområdet finns flera potentiellt eller konstaterat förorenade områden som behöver hanteras i samband med framtida entreprenadarbeten.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar Trafikverkets synpunkt och vidareförmedlar till Region Stockholm som ansvarar för genomförandet. Konsekvenser under byggtiden omfattas av miljöprövningsprocessen, för vilken en separat miljökonsekvensbeskrivning tas fram. I planbeskrivningen konstateras också att den aktuella markföroreningen är anmälningspliktig enligt miljöbalkens bestämmelser samt Förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.

Det har inte påträffats några omfattande föroreningar vid utförda provtagningar. Den sökta grundvattenbortledningen bedöms endast kunna påverka föroreningar i den planerade anläggningens närområde. Skyddsinfiltration innebär även en skyddsåtgärd för att minska risken för att eventuella föroreningar mobiliseras.

Luftkvalitet

Trafikverket utsläpp till luft bedöms vara små och inte påverka Trafikverkets anläggning.

BRF Järnhatten 16 uttrycker oro för luftföroreningar under byggskedet i form av damning och från ökade transporter. Trots utlovade dammreducerande åtgärder riskerar luftkvaliteten i bostadsområdet att försämrans märkbart. Yttranden begär att konkreta och redovisade åtgärdsplaner för damm- och luftföroreningskontroll tas fram.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar Trafikverkets bedömning att planförslaget inte påverkar Trafikverkets anläggning negativt avseende luftkvalitet.

Synpunkten om oro för luftföroreningar och damning under genomförandet har vidareförmedlats till Region Stockholm. Regionen kommer att ställa krav på upphandlade entreprenörer ska begränsa damning och andra olägenheter för närboende. Dagliga kontroller ska genomföras med avseende på damning vid torr väderlek. Konsekvenser under byggtiden omfattas av miljöprövningsprocessen, för vilken en separat miljökonsekvensbeskrivning tas fram.

Sociala aspekter

Utbildningsförvaltningen ser positivt på satsningar som stärker kollektivtrafiken, men betonar att påverkan från byggtrafik, buller och luftföroreningar under bygg- och driftskedet bör utredas och minimeras. Förvaltningen framhåller att Hagsätraskogens naturreservat är en viktig pedagogisk resurs och bör fortsatt vara tillgänglig för skolelever. Förvaltningen efterfrågar också en

tydligare beskrivning av hur trygg och trafiksäker tillgång till Älvsjö IP säkerställs för barn och unga under byggtiden samt en riskbedömning av påverkan på den fristående gymnasieskolan Teknik och Servicegymnasiet. Förvaltningen förordar därför att en barnkonsekvensanalys genomförs.

En privatperson framhåller att projektet riskerar att slå ut idrottsverksamhet som bedrivs av Älvsjö AIK och därigenom försämrade förutsättningarna för barn- och ungdomsverksamhet. Personen anser att Stockholmsmässan borde kunna utvecklas för både mässor och idrott.

Invela (Magasinet 6 och 7) anser att skalskyddet mot Varuvägen måste utformas med omsorg för att undvika en otrygg plats, samt att belysningen i depåområdet inte får bli störande utan i stället ska bidra till ökad trygghet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret delar utbildningsförvaltningens synpunkt om vikten av att barns rätt till en trygg och hälsosam miljö beaktas. Barnkonsekvensanalysen ska utvecklas i planbeskrivningen, men eftersom påverkan på barns livsmiljöer bedöms vara mycket begränsad genomförs ingen komplett barnkonsekvensanalys. Frågor om påverkan på Älvsjö IP, Hagsätraskogen samt närliggande skolor kommer även fortsättningsvis att beaktas i det fortsatta planarbetet.

Älvsjö IP ligger cirka 50 meter från planområdet, på andra sidan Nynäsbanan. Grusplanen i nordväst kommer att användas som etableringsområde för arbetstunneln, vilket medför konsekvenser för idrottsverksamhet och föreningsliv. Frågan omhändertas i de samordnade planerna för spårlinje och stationer.

Den långsiktiga planeringen av idrottsytor i närområdet hanteras inom programmet för centrala Älvsjö och ligger utanför ramen för den aktuella detaljplanen för tunnelbanedepå.

Stadsbyggnadskontoret delar synpunkten om vikten av ett genomarbetat skalskydd och trygghetskapande belysning. Frågan kommer att hanteras i det fortsatta arbetet med utformning av anläggningen.

Olägenheter för privatpersoner och övriga intressenter

Invela (Magasinet 6 och 7) framhåller att störningar under byggtid kan påverka hyresgästernas verksamheter och leda till ekonomisk skada genom hyresreduktion eller avflyttningar. Yttranden förutsätter att Stockholms stad kommer att hålla företaget fullt skadelösa med anledning av framtida utebliven hyra, värdeförlust

genom förlorande av framtida värdepotential som företaget kan lida med anledning av byggandet av den nya depån.

BRF Järnhatten 16 begär att deras oro tas på allvar och att nödvändiga åtgärder vidtas för att skydda deras boendemiljö. Det handlar såväl om deras hälsa som det framtida ekonomiska värdet på deras bostäder.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna. Frågor om eventuell ekonomisk kompensation hanteras av Region Stockholm. Fastighetsägare har rätt till ersättning för mark som Regionen tar i anspråk både permanent och tillfälligt. Om en närliggande verksamhet lider ekonomisk skada trots att störnings- eller skadeförebyggande åtgärder har gjorts, kommer Regionen att föra en dialog med berörd fastighetsägare angående ekonomisk ersättning. I det fall som skador uppstår på grund av arbetet med nya tunnelbanan har fastighetsägare rätt till ersättning för dessa. På Nya tunnelbanans hemsida finns mer information om fastighetsägares och Regionens rättigheter och skyldigheter i samband med bygget av nya tunnelbanan.

Fastighetsrättsliga frågor

Lantmäterimyndigheten anser att de höjder som avgränsar tunnelbaneanvändningen (T2–T42) bör anges med decimeternoggrannhet i stället för centimeternivå, för att harmoniera med fastighetsbildning och 3D-avgränsningar i andra detaljplaner. Man framhåller också att järnvägsplanen och detaljplanen i nuvarande form inte är helt samstämmiga i sina avgränsningar, vilket kan skapa osäkerhet vid framtida lantmåteriförrättningar.

Lantmäterimyndigheten påpekar att en fastighetsindelningsbestämmelse som fortsätter att gälla utanför planområdet riskerar att påverka möjligheterna att genomföra den fastighetsbildning utanför planområdet som berörda fastighetsägare önskar. Även en rest av fastigheten Leverantören 1 som lämnas utanför planområdet riskerar att försvåra den fastighetsbildning som avses eftersom ett så litet område industrimark inte kan fungera som en självständig fastighet.

Lantmäterimyndigheten anser att permanent markåtkomst för depån, men också för vändspår bör ske genom äganderätt i stället för servitutsupplåtelse, eftersom servitut innebär en osäkerhet vid så omfattande ianspråktagande. Man pekar även på osäkerheten i att upplåta servitut i fastigheter som är upplåtna med tomträtt, exempelvis Varubilen 1.

Exploateringskontoret understryker att staden har mycket begränsad rådighet över mark inom planområdet, som innehåller både tomträtter och befintliga byggnader som ägs eller nyttjas av andra. Kontoret framhåller att man inte kommer ha möjlighet att finansiera ersättningsanspråk från fastighetsägare eller nyttjanderättshavare till följd av FUT:s intrång eller expropriation. Innan detaljplanen kan antas behöver FUT ha träffat överenskommelser med berörda parter som hanterar detta.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar lantmäterimyndighetens synpunkter. Kontoret delar uppfattningen att dessa frågor är centrala för en rättssäker och långsiktigt hållbar fastighetsbildning, och kommer att föra en fortsatt dialog med både Region Stockholm och lantmäterimyndigheten i det fortsatta planarbetet.

Lantmäterimyndigheten har varit delaktig i processen och deltagit vid möten tillsammans med stadsbyggnadskontoret och regionen.

Stadsbyggnadskontoret noterar även exploateringskontorets synpunkter om markåtkomst. Frågor om intrång och ersättning hanteras av regionen. Genomförandeavtalet är undertecknat och ska även vara beslutat i kommunfullmäktige innan detaljplanen antas. Genom järnvägsplan regleras markåtkomst i förhållande till såväl fastighetsägare som rättighetsinnehavare.

Markåtkomst och servitut

Stadsbyggnadskontoret bedömer, utifrån regionens underlag, att förutsättningarna på platsen är sådana att upplåtelse genom servitut är möjlig i enlighet med fastighetsbildningslagens bestämmelser. Lantmäterimyndigheten har dessutom tidigare godkänt servitutsupplåtelse för tunnelbana. Servitutsupplåtelse bedöms som en lämplig lösning med hänsyn till markförhållanden och fastighetsstrukturen i området. Det är också Stockholms stads önskemål i egenskap av ägare till fastigheten Älvsjö 1:1 att markåtkomsten sker genom servitut snarare än överlåtelse, också av säkerhetsskäl vid en eventuell vidareförsäljning till annan part.

Höjdsatta avgränsningar och samstämmighet mellan detaljplan och järnvägsplan

Stadsbyggnadskontoret är medvetet om att detaljplanens avgränsning i höjddet i vissa delar inte helt överensstämmer med järnvägsplanen. Skälen till avvikelserna redovisas i planbeskrivningen. Bergtäckningen över bergtunneln för vändspår understiger på ett flertal ställen de 10 meter som tunneln, som utgångspunkt, behöver för sin stadga, bestånd och täthet. Markytan ovan tunneln är mycket kuperad och består till stor del av berg i dagen. Där tunnelns bergtäckning understiger 10 meter behövs allt tillgängligt berg för tunneln. Om det är berg i dagen kan

markanspråket med andra ord sträcka sig helt upp till markytan. Ovan markytan ska användningen även i fortsättningen utgöras av natur.

Detaljplanens höjdavgränsade delar innebär en urholkning av gällande plan, vilket gör att naturanvändningen i den aktuella delen kvarstår ovan och under planområdet för tunnelbana.

Med sedvanligt sätt att rita järnvägsplaner kan gränsen för markanspråket definieras till faktisk bergöveryta. Det framtida servitutet för tunneln kan också skrivas så att den faktiska bergöverytan utgör dess övre gräns. Detaljplanen behöver dock, av tekniska och rättsliga skäl, en höjdsatt övre gräns för tunnelbaneändamålet. Denna höjdrevisning utgör en förenklad representation av bergöverytans faktiska läge.

Inför antagandet kommer höjdavgränsningen att justeras till decimeternoggrannhet, i enlighet med lantmäterimyndighetens synpunkt. Det innebär att avvikelser mot järnvägsplanen kan bli större i vissa delar, men bedöms i praktiken inte påverka planens genomförande.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att järnvägsplanen i allt väsentligt överensstämmer med detaljplanen. I planbeskrivningen redovisas den metodik och de avgränsningar som gjorts för att uppnå samstämmighet mellan planerna och för att säkerställa att framtida fastighetsbildning och markåtkomst kan ske på ett tydligt och rättssäkert sätt.

Rest av fastighetsindelningsbestämmelse samt industrimark utanför planområdet

Stadsbyggnadskontoret delar lantmäterimyndighetens bedömning att det är olyckligt att rester av fastighetsindelningsbestämmelsen B167/1966 och en mindre bit industrimark som utgör del av Fastigheten Leverantören 1 lämnas utanför planområdet. Detta är en konsekvens av det samordnade planförfarandet. I praktiken bedöms det dock inte utgöra något problem för planens genomförande eftersom det finns flera möjliga lösningar. Vid en eventuell framtida planläggning i området kan dessa rester omhändertas och justeras.

Övriga frågor

Swedavia påpekar att planområdet berör Bromma flygplats MSA-yta, vilket bör framgå i planbeskrivningen. I övrigt har Swedavia inga synpunkter.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Med anledning av Swedavias synpunkt kommer stadsbyggnadskontoret att komplettera planbeskrivningen med

information om att planförslaget utöver Arlanda även berörs av Bromma flygplats.

Remissinstanser utan synpunkter

Följande remissinstanser har lämnat synpunkter utan erinran:

- Sjöfartsverket

Ej tillgodosedda synpunkter

De huvudsakliga synpunkterna som inkommit under granskningsperioden som ej tillgodosetts är:

- Önskemål om ekonomisk kompensation, vilket hanteras av Region Stockholm.
- Oro för påverkan på Brännkyrka kyrka med kyrkogård samt Älvsjö gård eftersom dessa inte berörs av planen.
- Önskemål om att freda idrottsytor vid Älvsjö IP eftersom dessa inte berörs av detaljplanen för depån, däremot för linjen.
- Ett flertal frågor hanteras inte i detaljplanen men har vidareförmedlats till Region Stockholm för att omhändertas i kommande skeden.

Sammanvägt ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret är positivt till utbyggnad av en ny depåanläggning till den nya tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Planförslagen är en viktig del i utbyggnaden av Stockholms kollektivtrafik och är i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6 och översiktsplanen.

Den nya tunnelbanan bidrar till ett mer robust kollektivtrafiksystem och högre kapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet. Linjen binder också samman delar av staden som idag är dåligt kollektivtrafikförsörjda samt nya stadsdelar med större knutpunkter.

Utbyggnad av tunnelbanan är en förutsättning för att planerad stadsutveckling och kan bidra till att skapa täta och hållbara stadsmiljöer. Vidare skapar utbyggnaden av den nya tunnelbanan nya förutsättningar för utveckling och tillväxt i Stockholm samt bidrar den till ökad hållbar tillgänglighet och minskad segregation.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar utifrån inkomna granskningssynpunkter att de avvägningar som har legat till grund för planförslaget har varit riktiga. Placeringen av depån i Älvsjö

industriområde är positiv med hänsyn till samlokalisering med befintliga spåranläggningar och pendeltågsdepån. Samtidigt väntas planförslaget medföra omfattande konsekvenser för omgivningen. Det ska vägas mot att planförslaget möjliggör en ny tunnelbanelinje, vilket bedöms bidra positivt för en långsiktigt hållbar utveckling av staden.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att de störningar och miljö- och hälsorisker som påtalats under granskningen kan hanteras med skyddsåtgärder, uppföljning och tillsyn, och att dessa frågor behöver beaktas vidare i genomförandeskedet. På så sätt bedöms skälig hänsyn kunna tas till berörda fastighetsägare och boende i närområdet.

Med anledning av inkomna synpunkter samt fortsatt planarbete och projektering föreslås vissa justeringar av planen. Dessa omfattar bland annat minskat planområde ovan mark och ett justerat läge för vändspåren. Några markhöjder ändras för att bygga bort en lågpunkt inom depåområdet. Därtill har ny skyfallsmodellering visat ett behov av att hantera ytterligare skyfallsvatten från en flödesväg längre söderut. En ny skyfallsutredning har tagits fram med anledning av dessa nya parametrar och åtgärder utanför planområdet beskrivs i detaljplanens planbeskrivning samt säkerställs i avtal. Bullerskydd regleras i detaljplanen istället för i järnvägsplanen. Prickmarken inom depåområdet minskas, men byggrätten är oförändrad och medger fortsatt högst 10 000 kvm byggnadsarea. Illustrationerna på plankartan uppdateras utifrån den nya projekteringen. Därutöver har planbeskrivningen kompletterats i vissa sakfrågor samt genomgått redaktionella justeringar.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget och de föreslagna förändringarna innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen. De föreslagna ändringarna bedöms inte utgöra en väsentlig ändring enligt 5 kap. 25 § PBL. Ändringarna bedöms därmed inte vara av sådan omfattning och karaktär att en ny granskning krävs.

Ändringarna bedöms inte heller förändra miljökonsekvenserna i sådan grad att den miljökonsekvensbeskrivning som godkändes av länsstyrelsen den 4 mars 2025 behöver ändras.

Stadsbyggnadskontorets beslut om att detaljplanens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan kvarstår.

Förändringarna i anläggningens utformning har kontrollerats genom kompletterande beräkningar för buller och skyfall.

Kontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner förslaget till detaljplan och att det överlämnas till kommunfullmäktige för antagande.

William Stepp
Tf. Enhetschef

Christian Bleckman
Stadsplanerare