



Detaljplan för tunnelbanedepå i Älvsjö industriområde, Leverantören 2 m.fl., Dp 2023-13992

Hemställan från stadsbyggnadsnämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Detaljplan för tunnelbanedepå i Älvsjö industriområde, Leverantören 2 m.fl.,
Dp 2023-13992, antas.

Föredragande borgarrådet Jan Valeskog

Sammanfattning av ärendet

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en ny tunnelbanedepå i Älvsjö för den planerade tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Planförslaget är en viktig del i utbyggnaden av Stockholms kollektivtrafik och är i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6 samt översiktsplanen.

Beredning

Ärendet har initierats av stadsbyggnadsnämnden.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Stockholms tunnelbana spelar en helt avgörande roll för att staden ska fungera. När tunnelbanan byggdes i mitten av 1900-talet gjordes det med en stark framtidstro och viljan att vara en växande, modern stad. När vi nu beslutar om nästa del av tunnelbanas utbyggnad, genom den nya gula linjen, återspeglas samma ambition som skapat den sammankopplade och attraktiva stad som Stockholm är idag.

För att infrastruktur och tunnelbanan ska kunna bedrivas och fungera effektivt krävs fungerande och strategiskt belägna tekniska anläggningar, vilket denna depå kommer att bli.

Tunnelbanedepån i Älvsjö har utretts och bearbetas för att minimera påverkan på den omkringliggande miljön. Detta bland annat genom en miljökonsekvensbeskrivning. En del av åtgärderna innefattar bland annat placering av anslutnings- och vändspår

under mark, hänsynstagande till skalskyddets möte mot gatan och reglering av bullerskydd.

Förslaget har förändrats och anpassats med hänsyn till de synpunkterna som inkommit under samrådet.

Det är viktigt att den hänsyn som tagits som en del av arbetet med planens utformning också bärs vidare under byggnationsfasen av tunnelbanan och anläggningen.

Projektet som helhet är storskaligt och kommer att pågå under en relativt lång tid med både inkommande och utgående transporter som behöver samordnas med stor hänsyn till omkringliggande verksamheter.

Bilagor

1. Plankarta, dnr KS 2026/426-1.2
2. Planbeskrivning, dnr KS 2026/426-1.3
3. Samrådsredogörelse, dnr KS 2026/426-1.4
4. Samrådsredogörelse depålokalisering februari - mars 2023, dnr KS 2026/426-1.5
5. Samrådsredogörelse lokaliseringsutredning depå september - oktober 2023, dnr KS 2026/426-1.6
6. Samrådsredogörelse-jarnvagsplan-sparlinje-och-stationer-samt-depa-maj - juni-2024, dnr KS 2026/426-1.7
7. Samrådsredogörelse vändspårsutredning depå augusti - september 2024, dnr KS 2026/426-1.8
8. Granskningsutlåtande, dnr KS 2026/426-1.9
9. Miljökonsekvensbeskrivning, dnr KS 2026/426-1.10
10. Bilaga 1 till Miljökonsekvensbeskrivning, dnr KS 2026/426-1.11
11. Bilaga 2 till Miljökonsekvensbeskrivning, dnr KS 2026/426-1.12
12. Länsstyrelsens godkännande av miljökonsekvensbeskrivning, dnr KS 2026/426-1.13

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande av borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

En fortsatt utbyggnad av tunnelbanan är av avgörande betydelse för Stockholms långsiktiga tillväxt. Den nya Gula linjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö stärker kollektivtrafiksystemets robusthet, skapar nya förutsättningar för stadsutveckling i Söderort och möjliggör nya resmönster över Saltsjö–Mälarsnittet. Vi välkomnar att planprocessen för depåanläggningen i Älvsjö har kunnat fortskrida, vilket är en förutsättning för en idrifttagning av gula linjen i tid.

Lokaliseringen av depån till Älvsjö industriområde har medfört att den planerade etableringsytan med tillhörande arbetstunnelmyning på Älvsjö har kunnat skalas ner, då tunnelbormaskinen nu istället kan påbörja sin utgrävning från depåområdet. Detta

har vi vid flertal tillfällen yttrat vår oro över, och välkomnar att en justering har skett. Däremot kvarstår frågetecken kring hur den intensiva byggtrafiken kommer ledas, och hur det påverkar idrottsplatsens verksamhet samt säkerheten för barn och unga på väg till och från den.

Översiktsplanen pekar ut en potentiell framtida förlängning av gula linjen från Älvsjö till Hagsätra, och vi vill understryka att denna möjlighet bibehålls i samband med bygget av depåanläggningen. Förberedande arbeten för denna förlängning redan i detta skede bör undersökas, särskilt om detta i längden minskar risken för framtida merkostnader och utdragna driftstörningar.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 13 maj 2026

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande

Särskilt uttalande av Jan Jönsson (L) och Jonas Naddebo (C) som är likalydande med Liberalernas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ärendet

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en ny tunnelbanedepå i Älvsjö för den planerade tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Planförslaget är en viktig del i utbyggnaden av Stockholms kollektivtrafik och är i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6 samt översiktsplanen.

Planarbetet har genomförts med samordnat förfarande tillsammans med en järnvägsplan som Region Stockholm tar fram. Allmänheten har beretts möjlighet att yttra sig över planförslaget under järnvägsplanens samråd samt under detaljplanens och järnvägsplanens respektive granskningsperioder.

Planförslaget innebär anläggande av bergtunnel för vändspår, delvis under Hagsätraskogens naturreservat samt genomförande av skyfallsåtgärder på stadens mark utanför planområdet och delvis inom naturreservatet. Dessa åtgärder har vägts mot tunnelbanans samhällsnytta och bedöms kunna hanteras genom erforderliga tillstånd och dispenser samt kompensation och återställning med hänsyn till ekologiska, rekreativa och kulturhistoriska värden. Åtgärder utanför planområdet för att hantera översvämningsrisk är nödvändiga och de säkerställs genom avtal mellan Region Stockholm och Stockholms stad.

Remissammanställning

Ärendet har initierats av stadsbyggnadsnämnden.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 26 mars 2026 följande.

1. Stadsbyggnadsnämnden godkänner förslaget till detaljplan och överlämnar det till kommunfullmäktige för antagande efter att erforderliga genomförandebeslut har fattats av kommunfullmäktige.
2. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Särskilt uttalande av Björn Ljung (L) och Jonas Naddebo (C), se Reservationer m.m.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 20 februari 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Syfte

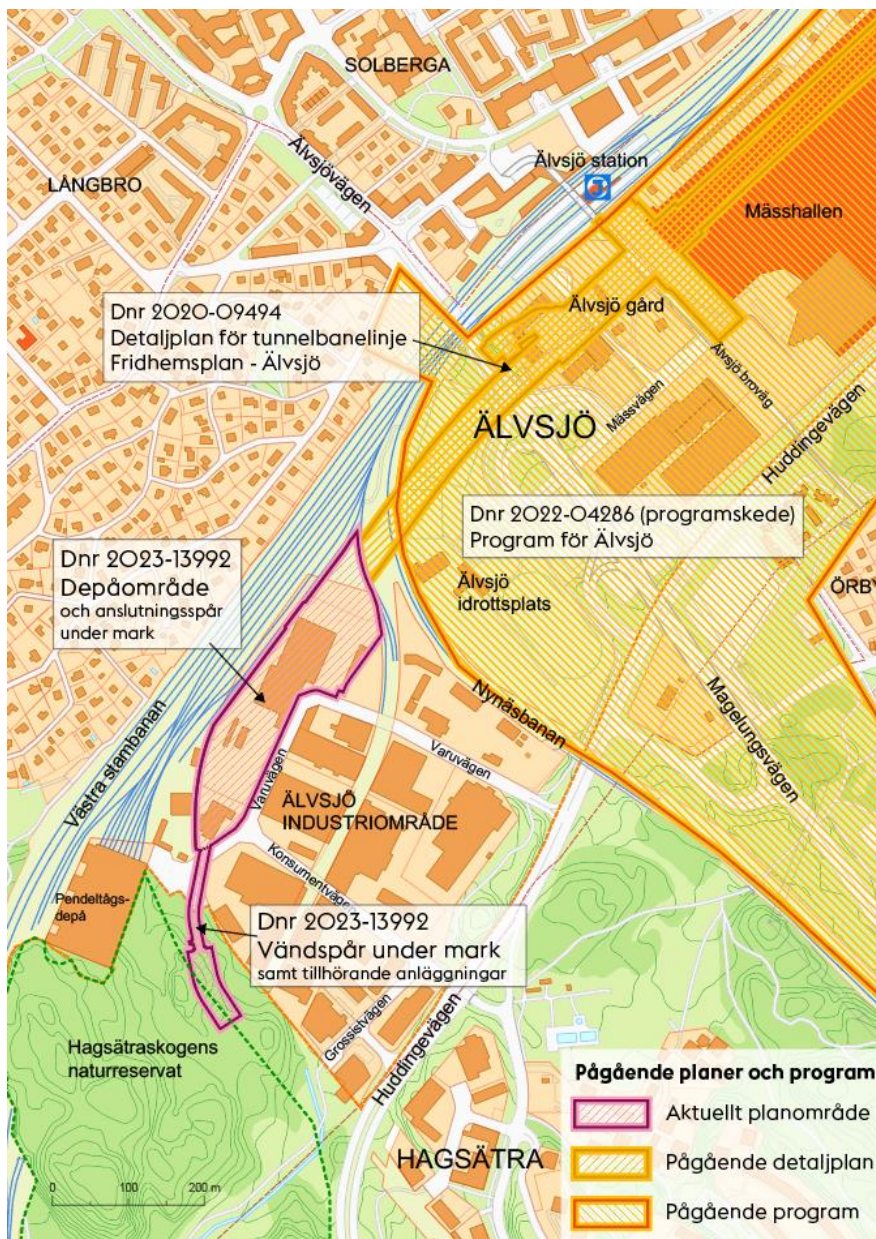
Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en tunnelbanedepå i Älvsjö industriområde och spåranslutning till den nya tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö

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 översvämningsrisk samt fördröjningskapacitet för dagvatten.

Bakgrund

Plandata

Planområdet ligger i den västra delen av Älvsjö industriområde och angränsar till Västra stambanan och Älvsjö pendeltågsdepå i västlig riktning samt Trafikverkets område för underhållsverksamhet och Nynäsbanan i nordlig riktning. Mot öster gränsar planområdet mot Varuvägen och i söder mot Hagsåtraskogens naturreservat.



Karta som visar planområdets läge och avgränsning samt pågående planer och program i närområdet. Illustration: SBK

Planområdet utgör cirka 40 000 kvadratmeter varav cirka 35 000 kvadratmeter är själva depåområdet. Resterande delar utgörs av vändspår under mark och anläggningar som tillhör vändspåren utanför det huvudsakliga depåområdet.

Pågående detaljplaner i området

Detaljplanen för utbyggnad av tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö med Dnr 2020-09494 avses att godkännas och antas parallellt med den aktuella detaljplanen för tunnelbanedepå. Genomförandet av de båda projekten hänger ihop, bland annat eftersom linjens tunnlar ska byggas från depåområdet.

Gällande detaljplaner

Inom planområdet finns följande gällande planer och fastighetsindelningsbestämmelse. Genomförandetiden har löpt ut i samtliga gällande planer.

- 5129A Älvsjö industriområde (1957), reglerar industri, trafikändamål och gata inom planområdet.
- 8487 Älvsjöskogen (1988), reglerar allmän platsmark, skogsområde samt reservat för tunnelbaneutbyggnad med skogsmark i avvaktan på utbyggnad inom planområdet.
- 8071 Pendeltågsdepå (1981), reglerar gata inom planområdet.
- FIB B167/1966 Leverantören (1966), reglerar tomtindelning (fastighetens storlek och gränser) för kvarteret Leverantören.

Markägoförhållanden

Berörda fastigheter är:

- Hela Leverantören 1 som är i privat ägo, Leverantören 1 AB, Sagax AB.
- Del av Leverantören 2 som ägs av Stockholms stad.
- Del av Älvsjö 1:1 som ägs av Stockholms stad
- Del av Norrmalm 5:1 som ägs av Staten Trafikverket
- Del under mark av Varubilen 1 som ägs av Stockholms stad och är upplåten med tomträtt till Sagax Älvsjö AB.

Relaterade beslut och styrande dokument

Riksintressen

I närområdet finns följande riksintressen för kommunikationer: Västra stambanan, Nynäsbanan och Väg 226, Huddingevägen.

Översiktsplan

Översiktsplanen betonar vikten av att samplanera utbyggnad av kollektivtrafiken med den övriga stadsutvecklingen och pekar bland annat ut tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Mycket av den stadsutveckling som pågår längs den planerade linjen utgår redan idag från att kollektivtrafiken ska stärkas. Tunnelbanan är en stomme i transportsystemet som skapar goda förutsättningar för ett hållbart resande och ökar tillgängligheten i regionen. Den är också ett viktigt verktyg för att skapa en mer sammanhängande stad.

Lokalt där depån föreslås anger översiktsplanen verksamhetsområde. Centrala Älvsjö bedöms ha mycket stora stadsutvecklingsmöjligheter och ett strategiskt samband mellan Älvsjö och Hagsätra ska stärkas.

Stockholms byggnadsordning

I byggnadsordningen karaktäriseras området som ett verksamhetsområde som har vuxit fram från mitten av 1900-talet. Förslaget har utformats med fokus på anläggningens funktionella krav, samtidigt som volymer, skala och material har anpassats till områdets karaktär och i syfte att bidra med arkitektonisk kvalitet.

Program för Älvsjödalen

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 25 januari 2024 ge stadsbyggnadskontoret uppdraget att upprätta ett program för Älvsjö, Dnr 2022-04286. Syftet är att utveckla centrala Älvsjö, "Älvsjödalen" till en regional och lokal målpunkt.

Planprogrammet skickades ut på samråd 6 maj till 17 juni 2025, och det omfattade då cirka 7 000 bostäder och 15 000 arbetsplatser. Dessutom planeras för olika idrottsfunktioner, handel, kultur, service, skolor och förskolor. Visionen är att Älvsjö ska utvecklas till en urban, tät och välintegrerad blandstad med trygga stadsrum och höga vistelsevärden.

Kommunala beslut i övrigt

I april 2017 träffades, inom ramen för den statligt initierade *Sverigeförhandlingen*, överenskommelsen *Ramavtal 6 – Storstad Stockholm* samt tre objektsavtal. Avtalen reglerar bland annat tunnelbanan mellan Älvsjö och Fridhemsplan. Avtalen slöts mellan staten, Region Stockholm, Stockholms stad och övriga kommuner.

Staden har vid fem samrådstillfällen yttrat sig om depån inklusive spåranslutning: 2023-04-26 (KS 2023/254), 2023-11-29 (KS 2023/965), 2024-08-21 (KS 2024/654), 2024-10-23 (KS 2024/900) och 2025-09-30 (KS 2025/851).

I maj 2024 beslutade exploateringsnämnden och trafiknämnden att godkänna genomförandeavtal mellan Regionen och staden för tunnelbanan Älvsjö–Fridhemsplan (E2024-01335/T2024-00996).

I april 2025 beslutade exploateringsnämnden godkänna ett intentionsavtal om markbyte, som exploateringskontoret tecknade med Regionen och Trafikverket, med anledning tunnelbanedepån i Älvsjö industriområde (E2025-00638).

I december 2025 beslutade exploateringsnämnden och trafiknämnden att godkänna genomförandeavtal mellan Regionen och staden för depå och depåanslutning i Älvsjö industriområde samt försäljning av fastigheten Leverantören 2 (E2025-03217 och T2025-03641). Kommunfullmäktige väntas fatta beslut om avtalet och markförsäljningen i april 2026.

Nuvarande förhållanden

Depån föreslås lokaliseras inom en del av Älvsjö industriområde som används för bland annat upplags- och parkeringsplatser, bilverkstäder, verksamheter inom maskinuthyrning, färg- och lackering samt en padelhall. Bebyggelsen är från senare halvan av 1900-talet och präglas av enkla industribyggnader i plåt. Byggnaderna är storskaliga men relativt låga. Fastigheterna inom planområdet har inte inventerats av Stadsmuseet.



Flygvy mot norr med det föreslagna depåområdet grovt markerat med en gul ring. Området består mestadels av hårdgjorda ytor och industribyggnader i plåt.

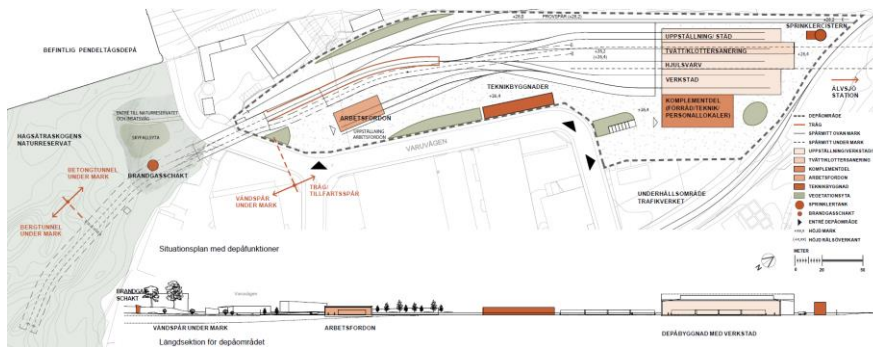
Området där depån föreslås gränsar till spårområden i väster och nordost samt Hagsätraskogen i söder. Angöring sker via Varuvägen som avgränsar området mot öster. Området där vändspår under mark föreslås anläggas består av ett kuperat skogsområde, tillfälliga etablerings- och upplagsytor i anslutning till skogsbrynet, delar av Varuvägen samt en del av en industrifastighet.

Planförslaget

Planens innehåll

Tunnelbanedepån dimensioneras för uppställning av fem tunnelbanetåg och komplett underhåll av linjens samtliga sju tåg.

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. Därutöver planeras fristående teknikbyggnader och en hall för arbetsfordon. I den västra delen av området anläggs ett provspår för provkörning av tågen samt spåranslutning till pendeltågbangården. All befintlig bebyggelse inom depåområdet föreslås rivas för att möjliggöra den nya anläggningen.



Situationsplan och längdsektion genom depåområdet. Byggnadernas placering regleras inte, men illustrerad bebyggelse ryms med marginal inom angiven byggrätt. Illustration: FUT

Detaljplanen reglerar byggrätt med största tillåtna byggnadsarea och maximal totalhöjd samt grundläggande principer för utformning av bebyggelsen. Vidare regleras skydd mot översvämningsrisk, fördröjningsåtgärder för dagvattenhantering samt att gällande riktvärden för omgivningsbuller ska innehållas. Ett flertal ytterligare skydds- och försiktighetsåtgärder som identifierats i miljökonsekvensbeskrivningen säkerställs på andra sätt.

Planen omfattar även anslutnings- och vändspår under mark för att möjliggöra trafik mellan depåområdet ovan mark och trafikspåren under mark vid Älvsjö station samt för rangering. Söder om depåområdet är planområdet för vändspåren avgränsat i höjddled, vilket innebär att pågående markanvändning kvarstår ovan och under det höjddavgränsade området, vilket inkluderar markytan.

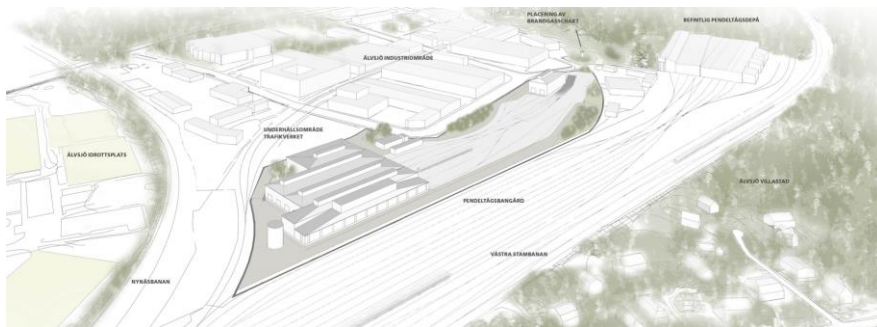
Vändspåren placeras söder om depåområdet och består av två spår i betong- och bergtunnel. Vändspårens totala längd blir cirka 190 meter från växelkrysset. I anslutning till vändspåren möjliggör planen även ett brandgasschakt med en överbyggnad ovan mark. Vändspåren gör ett visst intrång under Hagsätraskogens naturreservat med bergtunneln inklusive skyddszon, vilket är hanterat med erforderliga tillstånd och dispenser.

Arkitektonisk idé

Den arkitektoniska idén utgår från tunnelbanedepåns funktionella och tekniska krav samt från Älvsjö industriområdes karaktär och skala samt med omsorg om omkringliggande offentliga rum och planerad stadsutveckling i Älvsjö. I planens syfte

ingår att reglera bebyggelsens skala och gestaltning med hänsyn till omgivningen och för att säkerställa arkitektonisk kvalitet.

Utöver reglering av byggnadsvolym med maximal byggnadshöjd och byggnadsarea säkerställs grundläggande arkitektonisk kvalitet med en utformningsbestämmelse. Bestämmelsen anger att huvudbyggnadens fasader ska utföras i robusta material såsom betong och/eller tegel, med krav på bearbetning i form av varierad ytbehandling, reliefverkan och struktur. Komplementbyggnader ska relatera till huvudbyggnaden i sin utformning, och byggnaderna ska utföras i en sammanhållen palett av varma naturkulörer.



Flygperspektiv över depåområdet från nordväst. Illustration: FUT, ur gestaltungsprogrammet.

Skalskyddet mot Varuvägen ges särskild betydelse då det kommer att präglade gaturummet längs en lång sträcka. Där depåområdet är upphöjt från gatan regleras utformningen med en bestämmelse som anger att nivåskillnaden ska tas upp med stenmur, bearbetad betongmur eller liknande. Ovan muren behöver stängsel anordnas för säkerhet, och det avses utformas med omsorg om gaturummet, och kan med fördel kompletteras med vegetation och belysning.

Planförslagets konsekvenser

Bostadsförsörjning

Enligt avtal om utbyggnad av tunnelbana ska Stockholms stad uppföra cirka 48 500 bostäder i tunnelbanans influensområde. En utbyggd tunnelbana skapar förutsättningar för en framtida tät och miljövänlig stad.

En socialt sammanhållen stad

Tunnelbanan kan stärka förutsättningarna för olika grupper i samhället att mötas och medför ökad tillgång till stadens utbud och arbetsmarknad. Även barn och ungas tillgång till målpunkter i staden kan förbättras, särskilt för boende i områden som idag har begränsad tillgång till kollektivtrafik. Förbättrad tillgång till kollektivtrafik kan

även bidra till att stärka jämställdheten eftersom kvinnor i genomsnitt reser kollektivt i högre utsträckning än män.

Den fysiska miljön inom depåområdet bör utformas med omsorg och med hänsyn till trygghet och trivsel i omgivande offentliga rum.

Näringsliv och kompetensförsörjning

Tunnelbanan är det mest använda färdsmittet i Stockholm. En sammanhållen och rörlig arbetsmarknad måste ha en välfungerande arbetspendling, vilket den nya tunnelbanesträckningen bidrar till. Genom förbättrad tillgänglighet skapas även bättre förutsättningar för att etablera fler arbetsplatser i Stockholms södra delar, i enlighet med översiktsplanens mål.

Arkitektur och gestaltning

Depåområdet ska utformas med hänsyn till stadsbilden och på ett sätt som inte skapa nya barriärer i närområdet. Detaljplanen reglerar bebyggelsens omfattning och grundläggande gestaltungsprinciper.

Trafik och mobilitet

Den nya tunnelbanelinjen ökar kapaciteten i tunnelbanesystemet över Saltsjö-Mälarsnittet och förbättrar tillgången till kollektivtrafik i områden som präglas av högt bilinnehav idag.

Tillgänglighet för gång- och cykeltrafik säkerställs genom befintliga och justerade stråk, och åtgärder vidtas för att upprätthålla framkomlighet och trafiksäkerhet under såväl bygg- som driftskedet.

Grön och vattennära stad

Planförslaget innebär anläggande av bergtunnel för vändspår under Hagsätraskogens naturreservat, vilket bedöms kunna genomföras utan påtagliga konsekvenser för naturvärden ovan mark. Erforderliga tillstånd och dispenser har beviljats. Anläggande av betongtunnel för vändspår utanför naturreservatet medför negativa konsekvenser för naturvärden, vilka Regionen ska återställa och kompensera.

För att marken ska vara lämplig för det föreslagna ändamålet krävs även åtgärder för att hantera översvämningensrisk utanför planområdet. Dessa skyfallsåtgärder säkerställs genom avtal mellan Region Stockholm och Stockholms stad och föreslås både inom och utanför naturreservatet. Åtgärderna ska utformas med hänsyn till platsens ekologiska, rekreativa och kulturhistoriska värden, och värden som tas i anspråk ska återställas och kompenseras i enlighet med beslutade villkor.

Konsekvenserna för naturvärden har begränsats och vägts mot tunnelbanans samhällsnytta, och bedöms därmed vara godtagbara.

Kulturliv, idrott och rekreation

Planförslaget medför begränsade negativa konsekvenser för kulturliv, idrott och rekreation. Påverkan sker genom tillfälligt ianspråktagande av mark och förändrade entréer till Hagsätraskogens naturreservat samt genom att befintlig padelhall inom industriområdet avvecklas. Skyfallsåtgärder utanför planområdet ska utformas med hänsyn till områdets rekreativa och kulturhistoriska värden. Efter genomförandet bedöms rekreativa värden sammantaget kunna upprätthållas.

Klimat, miljö, hälsa och säkerhet

Den nya tunnelbanan minskar sårbarheten i trafiksystemet och bidrar till ett mer robust och kapacitetsstarkt kollektivtrafiknät. Utbyggnaden sker i samverkan med övrig stadsutveckling och ger fler stockholmare och besökare god tillgång till hållbara transportmedel. Tunnelbanan kan även bidra till en minskad energianvändning för kollektivtrafiken och till en kostnadseffektiv användning av samhällets resurser.

Möjliga konsekvenser under driftskedet rör bland annat bergtekniska och geotekniska förhållanden, översvämningsrisk, dagvatten, grundvattenpåverkan och markföroreningar samt buller och vibrationer. Miljö- och hälsopåverkande faktorer har utretts under planprocessen och hanteras genom planbestämmelser, skydds- och försiktighetsåtgärder samt genom avtal, lov och miljötillstånd. Under anläggningsskedet ska effektiv masshantering och återbruk av material eftersträvas.

Planprocess

Process

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 och därefter genomfördes granskning för detaljplanen respektive järnvägsplanen parallellt. Allmänheten har beretts möjlighet att yttra sig över planförslaget under järnvägsplanens plansamråd samt under detaljplanens och järnvägsplanens respektive granskningsperiod.

Plansamråd för järnvägsplanen hölls mellan den 22 maj och den 19 juni 2024.
Granskning av aktuell detaljplan pågick mellan den 18 juni och den 26 augusti 2025.

Tidigare ställningstaganden i ärendet

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 30 november 2023 att påbörja planarbete för en tunnelbanedepå till den nya tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Vid detaljplanestarten utreddes flera lokaliseringalternativ; fyra i Älvsjö och ett i Västberga. Nämnden beslutade om planstart i enlighet med stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande. I majoritetens särskilda uttalande framhölls bland annat vikten av att Hagsätraskogens naturreservats värden inte påverkas negativt, inklusive eventuell påverkan på vegetation till följd av anläggningar under mark.

Ärendet behandlades därefter av stadsbyggnadsnämnden den 12 december 2024 för ställningstagande inför granskning. Nämnden beslutade då att upprätta planförslaget och att ställa ut det för granskning i enlighet med stadsbyggnadskontorets utlåtande.

Samlade synpunkter och föreslagna förändringar

Under granskningsperioden inkom totalt 18 yttranden till stadsbyggnadskontoret, varav 13 från remissinstanser. Synpunkterna avsåg främst buller- och vibrationer, trafiklösningar, riksintressen för kommunikationer, dagvatten- och skyfallsfrågor, naturvärden, ledningsomläggningar samt fastighetsrättsliga frågor.

Länsstyrelsen framförde synpunkter om översvänningsrisk samt behov av förtydliganden i planbeskrivningen avseende artskydd och vilken prövning som krävs i relation till naturreservat. Länsstyrelsen hade inga synpunkter av betydelse för överprövning förutsatt att föreslagen skyfallsåtgärd utanför planområdet kan säkerställas.

Övriga remissinstanser lämnade synpunkter om påverkan på riksintresse för kommunikationer, intrång på Varuvägen, teknisk försörjning och ledningsomläggningar, utrymnings- och insatsmöjligheter, barnkonsekvenser samt återställning och kompensation av naturmark.

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

Med anledning av inkomna granskningsynpunkter och fortsatt planarbete har planförslaget justerats inför antagandet. Justeringarna omfattar bland annat ett något minskat planområde ovan mark, ett justerat läge för vändspåren samt ändrade markhöjder i syfte att bygga bort en lågpunkt inom depåområdet. Vidare har ny skyfallsmodellering visat behov av att hantera ytterligare vatten från en flödesväg längre söderut. En kompletterande skyfallsutredning har därför tagits fram, och åtgärder utanför planområdet säkerställs genom avtal. Bullerskydd regleras i detaljplanen istället för i järnvägsplanen. Prickmarken inom depåområdet minskas, men byggrätten är oförändrad. Därutöver har planbeskrivningen kompletterats i vissa sakfrågor samt genomgått redaktionella justeringar.

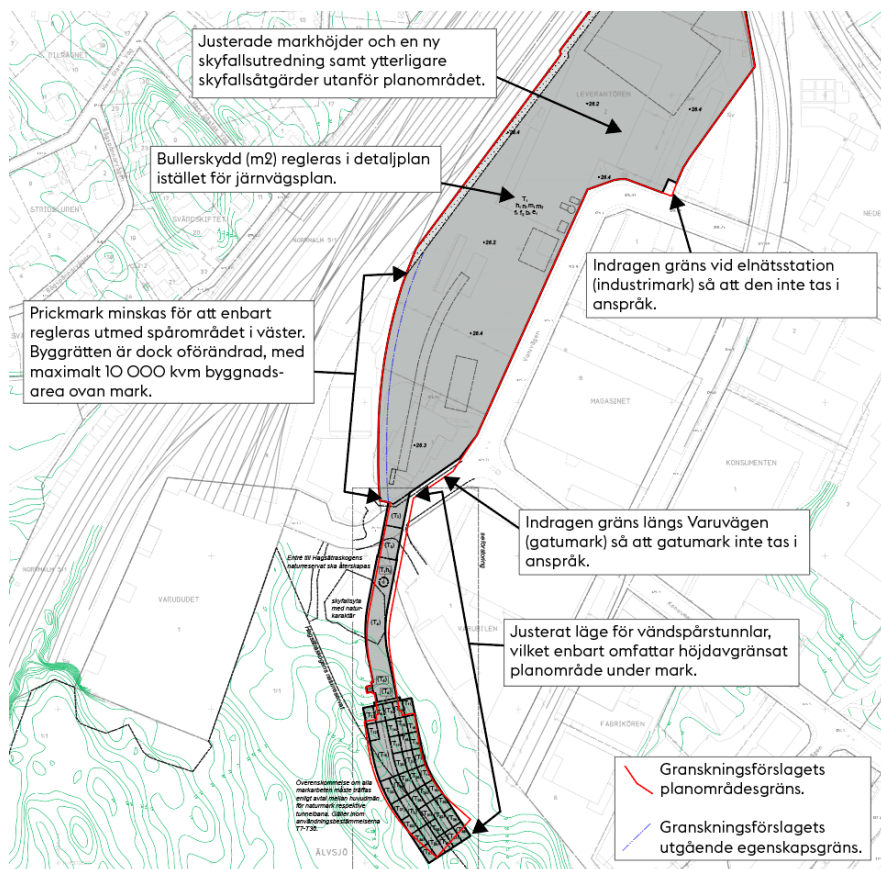


Illustration av ändringar på detaljplanekartan inför antagandet. Ny skyfallsmodellering har även visat behov av att hantera ytterligare skyfallsvatten utanför planområdet, vilket säkerställs genom avtal. Ändringarna beskrivs mer ingående i granskningsutlåtandet. Illustration: SBK

Undersökning av 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 därför upprättats och den godkändes av länsstyrelsen den 4 mars 2025.

Underlag till undersökningen om betydande miljöpåverkan har inhämtats från Stadsmuseet, miljöförvaltningen och Storstockholms brandförsvaret. Dessa underlag, tillsammans med framtagna utredningar och inkomna synpunkter har legat till grund för stadsbyggnadskontorets bedömning.

Utifrån avgränsningssamrådet med länsstyrelsen bedömdes det att projektet kan medföra betydande miljöpåverkan för följande miljöaspekter. I takt med att kunskapsunderlaget har fördjupats och planförslagets samt anläggningens utformning har justerats, har påverkan och konsekvenser för vissa aspekter kunnat mildras.

- Mark och vatten
- Kulturmiljö
- Stads- och landskapsbild
- Rekreation och sociala värden
- Naturmiljö
- Buller, stomljud och vibrationer
- Luftkvalitet utomhus
- Elektromagnetiska fält
- Klimatanpassning och översvämning
- Klimat och naturresurshållning
- Olycksrisker

Aspekterna behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen och redovisas även i detaljplanen.

Planavtal

Planavtal har tecknats med Region Stockholm, Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) för att täcka kontorets kostnader i samband med upprättande av detaljplanen.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret är positivt till utbyggnad av en ny tunnelbanedepå i Älvsjö för den planerade tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Planförslaget utgör en central del i utbyggnaden av Stockholms kollektivtrafik och är förenligt med Sverigeförhandlingens ramavtal 6 samt stadens översiktsplan.

Den nya tunnelbanan bidrar till ett mer robust kollektivtrafiksystem och högre kapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet. Utbyggnaden är en förutsättning för planerad stadsutveckling och bidrar till täta och hållbara stadsmiljöer. Linjen knyter även samman delar av staden som idag har begränsad tillgång till kollektivtrafik med större knutpunkter.

Lokaliseringen av depån i Älvsjö industriområde bedöms som ändamålsenlig, bland annat med hänsyn till samlokalisering med befintliga spåranläggningar och pendeltågsdepån. Samtidigt bedöms planförslaget medföra konsekvenser för omgivningen, särskilt under genomförandeskedet. Åtgärder för att mildra konsekvenserna har vidtagits inom planarbetet och ytterligare åtgärder säkerställs på annat sätt. Förslagets negativa konsekvenser har vägts mot att planförslaget möjliggör en ny tunnelbanelinje som bedöms bidra positivt till stadens långsiktigt hållbara utveckling.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att de störningar samt miljö- och hälsorisker som har lyfts under granskningen kan hanteras med föreslagna skydds- och försiktighetsåtgärder och att dessa frågor ska beaktas vidare i genomförandeskedet.

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

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

Reservationer m.m.

Stadsbyggnadsnämnden

Särskilt uttalande av Björn Ljung (L) och Jonas Naddebo (C)

En fortsatt utbyggnad av tunnelbanan är av avgörande betydelse för Stockholms långsiktiga tillväxt. Den nya Gula linjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö stärker kollektivtrafiksystemets robusthet, skapar nya förutsättningar för stadsutveckling i Söderort och möjliggör nya resmönster över Saltsjö–Mälarsnittet. Vi välkomnar att planprocessen för depåanläggningen i Älvsjö har kunnat fortskrida, vilket är en förutsättning för en idrifttagning av gula linjen i tid.

Lokaliseringen av depån till Älvsjö industriområde har medfört att den planerade etableringsytan med tillhörande arbetstunnelmynning på Älvsjö har kunnat skalas ner, då tunnelbormaskinen nu istället kan påbörja sin utgrävning från depåområdet. Detta har vi vid flertal tillfällen yttrat vår oro över, och välkomnar att en justering har skett. Däremot kvarstår frågetecken kring hur den intensiva byggtrafiken kommer ledas, och hur det påverkar idrottsplatsens verksamhet samt säkerheten för barn och unga påväg till och från den.

Översiktsplanen pekar ut en potentiell framtida förlängning av gula linjen från Älvsjö till Hagsätra, och vi vill understryka att denna möjlighet bibehålls i samband med bygget av depåanläggningen. Förberedande arbeten för denna förlängning redan i detta skede bör undersökas, särskilt om detta i längden minskar risken för framtida merkostnader och utdragna driftstörningar.