



## Riktat samråd gällande vändspårsutredning för Älvsjö depå

Remiss från Region Stockholm  
Remisstid den 30 oktober 2024

### Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

### Föredragande borgarrådet Karin Wanngård

#### Sammanfattning av ärendet

Region Stockholm har remitterat *Riktat samråd gällande vändspårsutredning tunnelbanedepå Älvsjö* bland annat till Stockholms Stad för yttrande.

Nya tunnelbanelinjen, gul linje, mellan Älvsjö och Fridhemsplan planerar för en ny depå i Älvsjö. Detta samråd omfattar endast påverkan för vändspår inom ny depå och kompletterar det samråd som genomfördes under våren 2024 för både järnvägsplan och tillståndsansökan (dnr KS 2024/654).

#### Beredning

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

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

## Föredragande borgarrådets synpunkter

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

Vi ser positivt på att vändspåret har kortats ner jämfört med tidigare förslag och att placeringen helt under mark i betong- och bergtunnel har en betydligt mindre påverkan på omliggande naturvärden än andra studerade alternativ. Den föreslagna utformningen stärker kopplingen till naturreserverat vilket är positivt för Älvsjös framtida stadsutveckling.

I övrigt hänvisar jag till det gemensamma tjänsteutlåtandet.

Stockholm den 23 oktober 2024

Karin Wanngård

## Bilagor

1. Remiss – Riktat samråd gällande vändspårsutredning för Älvsjö depå, dnr KS 2024/900-4.1
2. PM vändspår, dnr KS 2024/900-4.2
3. Genomförda samråd, dnr KS 2024/900-4.3
4. Fynd av häckfågel, dnr KS 2024/900-4.4

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

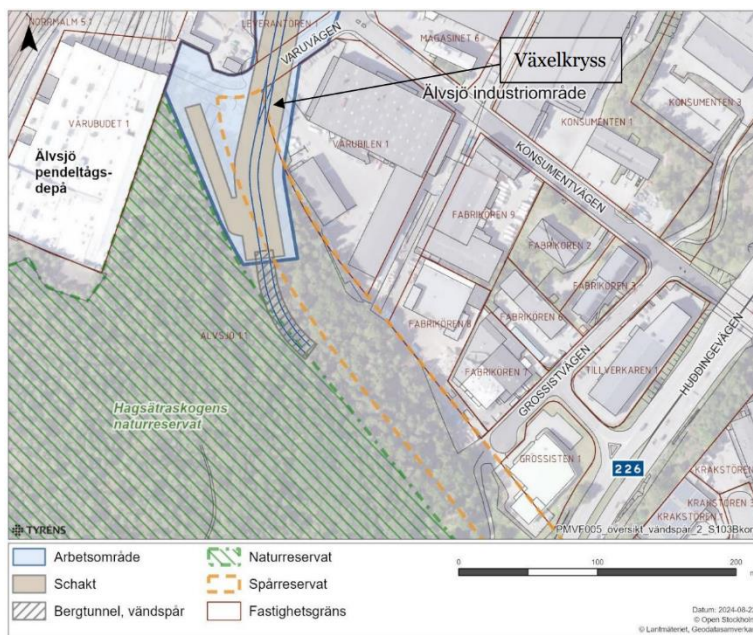
## Ärendet

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

Detta samråd gäller endast depåområdet samt påverkan på Hagsätraskogen för ett vändspår och kompletterar det samråd som genomfördes våren 2024 för både järnvägsplan och tillståndsansökan för tunnelbanan Älvsjö – Fridhemsplan (dnr KS 2024/654)..

Ett vändspår behövs för att göra det tekniskt möjligt för tågen att ta sig från tunnelbanelinjen under mark vid Älvsjö station till depåområdet som kommer att ligga ovan mark. En vändspårsutredning har genomförts för att bedöma omgivningspåverkan av tre olika vändspårsalternativ. Utredningen har resulterat i ett förordat alternativ som ingår i remissen.

Det alternativ som förordas är att vändspåret förläggas i betongtunnel som övergår i en böjd bergtunnel. Alternativet innebär ett intrång på cirka fem meter under mark i Hagsätraskogens naturreservat.



Vändspåret börjar söder om depåområdet och består av två spår med en gångbrygga mellan. Vändspårets totala längd blir 155 meter, från växelkrysset.

Bergytan ligger på en låg nivå i den första delen och därför behövs en så kallad cut and covertunnel i betong. Det innebär först ett öppet bergschakt, därefter byggs betongtunneln och sedan återfylls området runt betongtunneln. Därefter kan marknivån återställas till ursprungsnivå. Schaktet kommer att påverka Varuvägen men arbetet planeras etappvis, så att Varuvägen hela tiden kan hållas öppen. Betongtunnelns längd blir cirka 100 meter. Bergpåslaget kommer förläggas utanför naturreservatets gräns men inom naturmark.

Förutsättningarna för vald lokalisering har utretts utifrån påverkan på olika miljöaspekter i och omkring Hagsätraskogens naturreservat. Bedömning av konsekvenser har skett utifrån naturreservatets syften, omgivningspåverkan och påverkan på naturmiljö. De bedömningar som genomförts har gjorts på en övergripande nivå och fördjupande bedömningar kommer att göras i miljökonsekvensbeskrivning (MKB), miljöprovning och MKB järnvägsplan för depå.

Utredningen visar att den naturmark som påverkas ovan mark är den som berörs av föreslagen cut and cover lösning i betong (betongtunnel) och föreslagna arbetsområden/etableringsytor. Ingen påverkan på naturmiljö sker ovan mark inom Hagsätraskogens naturreservat. Den naturmark som påverkas av betongtunneln och det planerade arbetsområdet har till största del naturvärdesklass 4, det vill säga visst naturvärde. Där betongtunneln övergår till bergtunnel har en mindre del av området naturvärdesklass 3, det vill säga påtagligt naturvärde.

### Remissammanställning

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

**Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, kulturförvaltningen, fastighetskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning och Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltning**

**Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, kulturförvaltningen, fastighetskontorets, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning och Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 25 september 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltning, kulturförvaltningen och fastighetskontoret är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6. I avtalet ingår att depåkapaciteten ska säkerställas genom att det byggs en ny depå för tågen.

Kontoren ser det som positivt att vändspåret har kortats ner jämfört med tidigare förslag och att det har placeras helt under mark i betong- och bergtunnel. Föreslagen utformning för vändspåret ger möjligheter att stärka kopplingen till naturreservatet vilket är positivt vid en framtida stadsutveckling i Älvsjö. Kontoren anser dock att motivet till vald sträckning bör beskrivas tydligare i förhållande till bergtäckning, svaghetszoner med mera.

Kontorens anser även att förordat alternativ fungerar väl ur kulturmiljösynpunkt. Inga registrerade forn- och kulturlämningar finns inom aktuellt område. Då marken inte är exploaterad kan det medföra att lämningar påträffas under byggskede. Det är positivt att Region Stockholm, tillsammans med länsstyrelsen, har tagit fram ett arbetssätt gällande behov av arkeologiska utredningar. Därmed anser kontoren att fornlämningsfrågan är omhändertagen.

Underlaget vad gäller miljökonsekvenser är fortfarande övergripande och kontoren anser att det är viktigt att fördjupade bedömningar görs i det kommande planeringsarbetet, i enlighet med Regionens förslag. Kontoren noterar därmed att konsekvenser för naturvärden som orsakas av depån inte fullt ut kan bedömas i det här skedet.

Kontoren vill påpeka att underlagsrapporter saknas, vilket försvårar bedömningen av konsekvenser. I materialet saknas bland annat objektsbeskrivning med motiv för bedömning av art- och biotopvärden. Kontoren anser att det av underlaget bör framgå om de planerade åtgärderna är förenliga med artskyddsförordningen eller om särskilda skyddsåtgärder behöver vidtas.

Naturvärdesinventeringen visar att tallhällmarkerna till största del klassas som naturvärdesklass 3 och uppnår inte en högre klassning med anledning av att den saknar grova träd och allmän förekomst av värdearter. Kontoren vill lyfta fram att hällmarker oftast inte har grova träd, men att de kan vara av anseende ålder ändå, vilket är fallet i stora delar av Hagsätraskogen.

I utredningen uppges att inga strikt skyddade arter har observerats häckande inom berört område. Kontoren vill att det förtydligas vad som avses med strikt skyddade arter.

Kontoren anser att skyfall och grundvattenpåverkan på Älvsjö industriområde och stambanan behöver utredas vidare. Kontoren noterar att skyfall endast har beaktats för depåfastigheten. Byggnation av depån får inte försämra situationen för befintlig bebyggelse eller befintliga gator i området vid skyfall.

Remissmaterialet antyder att det råder en osäkerhet avseende effekter på naturmiljön till följd av grundvattenpåverkan. Kontoren anser att om det råder osäkerhet om hur grundvattnet påverkas både permanent och under byggtiden ska det tydligt framgå och avspeglas i konsekvensbedömningen och åtgärder föreslås.

Kontoren delar bedömningen att prövningen inför byggnation bör kunna ske genom en dispens- och/eller tillståndsansökan och inte behöver omfatta en ändring av reservatsgränserna. Av figurerna att döma börjar dock schaktet vid Varuvägen och sträcker sig genom skogsområdet fram till reservatsgränsen. Då schaktet ska gå väldigt nära reservatsdelen så behövs inför tillståndsprövning en mer detaljerad information.

Kontoren vill lyfta fram vikten av att naturen återställs på och omkring tunnelns schakt. Arbetsområden och schakt bör utredas i syfte att spara värdefull natur/uppvxna träd, vilket kan ha stor betydelse för kvaliteten på återställandet.

Kontoren noterar att det inte framgår av handlingarna vilken påverkan vändspåret har på befintliga tomträtter, detta måste förtydligas i kommande arbete. Ett exempel är att betongtunneln kommer att göra ett intrång på fastigheten Varubilen 1, vilket påverkar förutsättningarna för framtida exploatering.

I kommande arbete efterfrågar kontoren tydliggörande och fördjupningar på flera områden. Ett exempel är att sektioner redovisas för bättre förståelse av schaktets storlek, hur schaktet ansluter mot naturreservatets topografi samt hur korsningen med Varuvägen utformas. Vidare måste ansvarsfördelningen för konstruktionen under Varuvägen tydliggöras. Av utredningsmaterialet framgår även att ett ventilationstorn behöver byggas, kontoren efterfrågar placering av detta torn.

Kontoren vill även att effekterna av omgivningspåverkan under byggtiden tydliggörs i kommande arbete. Det är viktigt att naturreservat är tillgängligt genom hela byggtiden. I samrådsunderlaget står att naturreservatets norra entré kommer vara avstängd under byggskedet. Kontoren önskar att Regionen förtydligar placeringen för den entré som avses. Kontoren efterfrågar även en beskrivning av vilka konsekvenser byggskedet får för företagen i Älvsjö industriområde. Utöver detta behöver påverkan utredas avseende markanspråk, buller, hydrologi med mer.