



Utlåtande Rotel II (Dnr KS 2026/424)

Detaljplan för del av fastigheten Årsta 1:10 m.fl. i stadsdelen Årsta (utbyggnad av tunnelbanan från Fridhemsplan - Älvsjö) Dp 2020-09494

Hemställan från stadsbyggnadsnämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Detaljplan för del av fastigheten Årsta 1:10 m.fl. i stadsdelen Årsta (utbyggnad av tunnelbanan från Fridhemsplan - Älvsjö), Dp 2020-09494, antas.

Föredragande borgarrådet Jan Valeskog

Sammanfattning av ärendet

Detaljplanen för del av fastigheten Årsta 1:10 m.fl. i stadsdelen Årsta syftar till att möjliggöra utbyggnaden av den nya gula tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö, inklusive sex nya stationer och tillhörande tekniska anläggningar.

Detaljplanen reglerar även markanvändningen ovan mark för stationsuppgångar, ventilation och andra nödvändiga funktioner kopplade till tunnelbanans drift.

Utbyggnaden har stort allmänt intresse för att stärka kollektivtrafiken i ett växande Stockholm och ligger i linje med både Sverigeförhandlingens ramavtal 6 och Stockholms stads översiktsplan.

Beredning

Ärendet har initierats av stadsbyggnadsnämnden.

Föredragande borgarrådets synpunkter

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

Den nya sträckningen kommer öppna upp för helt nya rörelsemönster och förändra hur stockholmarna upplever och rör sig i vår stad. Avstånd krymper och skillnaden

mellan stadens yttre och inre delar knyts samman för en mer sammanhållen stad där fler delar av Stockholm blir mer tillgängliga att besöka, bo och arbeta inom. Staden och regionens infrastruktur blir samtidigt mer robust med flera alternativa vägar genom ett klimatsmart resande för att kunna ta sig till stadens olika delar.

Konkret handlar sträckningen om en ny 7,8 kilometer lång koppling mellan Fridhemsplan och Älvsjö där det ska uppföras sex nya stationer i Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberget, Årstafältet, Östberghöjden och Älvsjö. Varje station får en unik utformning i gatuplan som utgår från platsens identitet och omgivning. Linjen kommer ligga djupt ner i marken för att kunna passera under Riddarfjärden och Liljeholmsviken.

Den utbyggda tunnelbanan skapar också nya värden. Flera delar av staden kan utvecklas med nya bostäder, service och arbetsplatser. Staden har som en del av Sverigeförhandlingen även åtaganden att bygga fler bostäder som en del av Stockholms stadsutveckling. Flera bostadsprojekt längs sträckningen är redan i planering eller genomförande, inte minst de större områdena som Årstafältet och Älvsjö. Men för att motsvara alla åtaganden som finns är det även många mindre projekt som behöver färdigställas inom den uppsatta tidsramen.

Det är därmed mycket viktigt att Stockholm står upp för dessa åtaganden. Det är en fråga om förtroende för redan fattade beslut och möjligheten att ingå nya överenskommelser i framtiden.

Bilagor

1. Plankarta, dnr KS 2026/424-1.5
2. Planbeskrivning, dnr KS 2026/424-1.6
3. Miljökonsekvensbeskrivning, dnr KS 2026/424-1.4
4. Samrådsredogörelse - järnvägsplan, dnr KS 2026/424-1.2
5. Granskningsutlåtande, dnr KS 2026/424-1.3

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation av borgarråden Christofer Fjellner, Dennis Wedin och Andréa Hedin (alla M) och borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis godkänna förslag till beslut
2. Att därutöver anföra

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.

Linjen planeras som ett helautomatiserat system, vilket möjliggör hög turtäthet samt kortare tåg och minskar behovet av omfattande berguttag vid stationsanläggningarna. Samtidigt vill vi understryka vikten av att turtätheten säkerställs över tid så att kapaciteten motsvarar den konventionella tunnelbanan och att linjen blir ett attraktivt och konkurrenskraftigt färdmedelsalternativ. Det är även positivt att plattformsavskiljande barriärer tillförs, vilket stärker både säkerhet och resenärsmiljö.

Den djupa linjedragningen har dock medfört omfattande hisslösningar. Det innebär att byten vid viktiga knutpunkter som Älvsjö och Årstabergrisker att bli mindre effektiva, då passage av spärrlinje och förflyttning i markplan krävs. Det försvårar integrationen med befintliga stationskomplex och riskerar att försämra resenärsupplevelsen.

Det är välkommet att den tidigare planerade teknikbyggnaden på Långholmen har utgått ur planförslaget. Samtidigt är det beklagligt att stationslägen vid Hornstull och Marieberg tidigt uteslöts, då dessa hade kunnat stärka systemets kapacitet, avlasta Liljeholmsbron och Västerbron i samband med kommande renoveringar samt bidra till en mer robust kollektivtrafikförsörjning i området. Behovet illustreras tydligt av att nya stombusslinje 5 som trafikerar sträckan Liljeholmen–Hornstull–Marieberg–Fridhemsplan återkommande når sitt kapacitetstak.

Lokaliseringen av depån till Älvsjö industriområde har möjliggjort en minskning av etableringsytor vid Älvsjö. Samtidigt kvarstår frågor kring byggtrafikens hantering och dess påverkan på Älvsjö IP samt barns och ungas säkerhet i området, vilka behöver följas noggrant i det fortsatta arbetet.

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

Stockholm den 15 april 2026

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande

Reservation av Christofer Fjellner, Jonas Nilsson och Johan Paccamonti (alla M), Jan Jönsson (L) och Jonas Naddebo (C) som är likalydande med Moderaternas och Liberalernas gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Ärendet

Detaljplanen för del av fastigheten Årsta 1:10 m.fl. i stadsdelen Årsta syftar till att möjliggöra utbyggnaden av den nya Gula tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö, inklusive sex nya stationer och tillhörande tekniska anläggningar.

Detaljplanen reglerar även markanvändningen ovan mark för stationsuppgångar, ventilation och andra nödvändiga funktioner kopplade till tunnelbanans drift

Utbyggnaden har ett stort allmänt intresse för att stärka kollektivtrafiken i ett växande Stockholm och ligger i linje med både Sverigeförhandlingens ramavtal 6 och Stockholms stads översiktsplan.

Detaljplanen har tagits fram genom ett samordnat förfarande, vilket innebär att järnvägsplanens samråd även gäller för detaljplanen och att ett separat plansamråd inte behövs.

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.

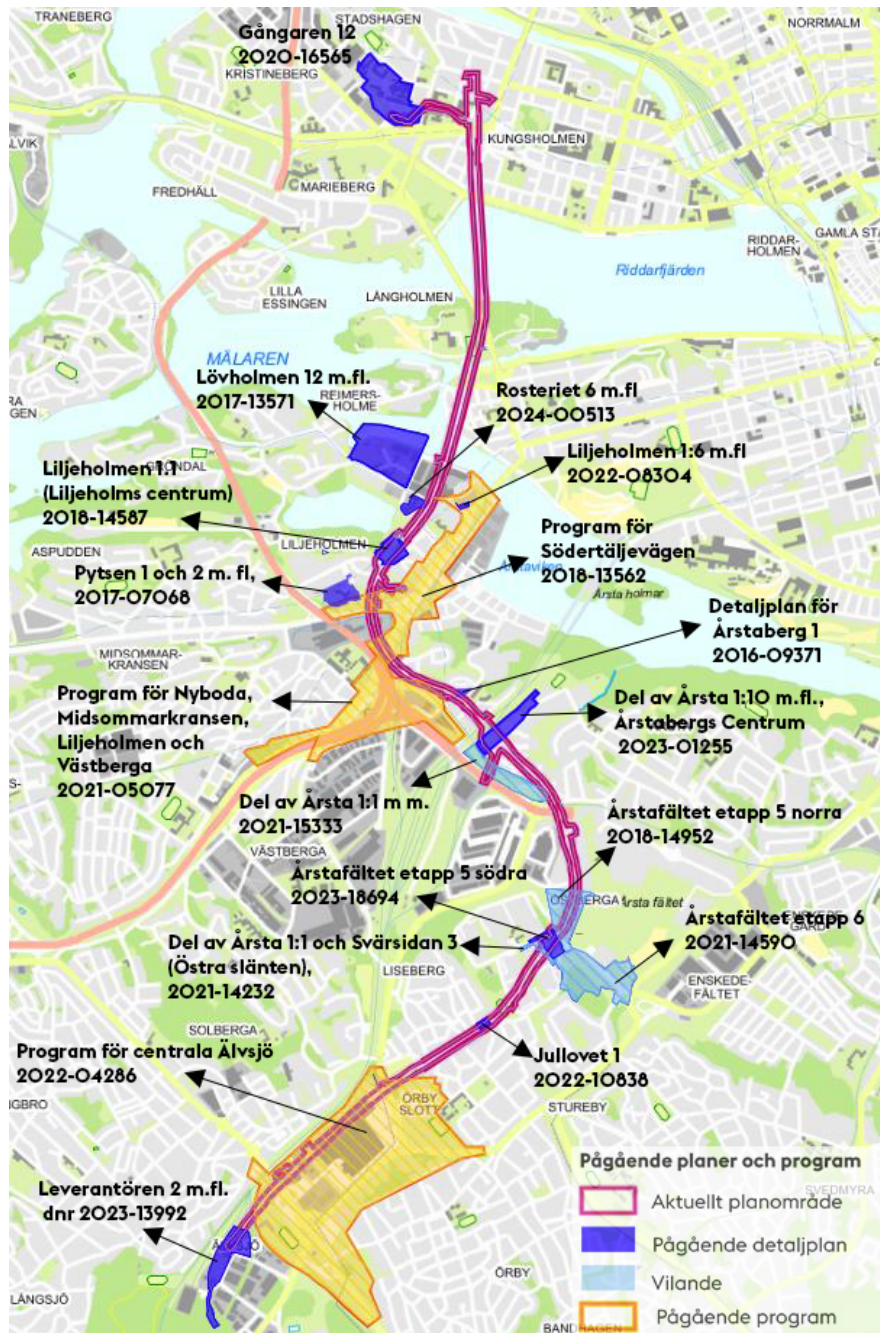
Syfte

Detaljplanen syftar till att möjliggöra utbyggnaden av tunnelbanan mellan Fridhemsplan och Älvsjö, inklusive sex nya stationer. Planen ska även säkerställa att stationsuppgångar och andra ovanmarksanläggningar utformas med hög arkitektonisk kvalitet och god anpassning till den omgivande stadsmiljön.

Vidare syftar detaljplanen till att stärka kopplingarna till pågående stadsutvecklingsprojekt längs sträckan, vilket bidrar till en mer sammanhållen stadsstruktur. Genom att förbättra kollektivtrafiktillgängligheten i områden med svagare kollektivtrafikläge främjar projektet både social och geografisk tillgänglighet.

Bakgrund

Plandata



Karta som visar pågående detaljplaner och program i närområdet.

- Gångaren 12, S:t Görans sjukhus, dnr 2020-16565, möjliggör en utveckling av S:t Görans sjukhus. Samrådsskede.
- Detaljplan för Lövholmen 12 m.fl., dnr 2017-13571, omvandling av Lövholmen till en tät och innehållsrik stadsdel med cirka 1800 bostäder och lokaler för service, kontor, kultur, förskolor, nya torg/platsbildningar, gator samt en park med lekplats. Inför granskning.

- Liljeholmen 1:6 och del av Liljeholmen 1:1, dnr 2022-08304, möjliggör flytt och utbyggnad av befintlig fördelningsstation. Inför antagande.
- Detaljplan för fastigheten Rosteriet 6 m.fl., dnr 2024-00513, möjliggöra fler kontorsarbetsplatser och centrumändamål. Granskningskede.
- Del av Liljeholmen 1:1 vid kv. Stubinen, dnr 2018-14587, möjliggör cirka 120 bostäder, kontor, centrum, hotell m.m. Inför antagande.
- Detaljplan för Pytsen 1 och 2 m fl., Nybohovsskolan, dnr 2017-07068, möjliggör utbyggnad av Nybohovsskolan samt en ny idrottshall. Inför antagande.
- Detaljplan för Årstaberget 1, dnr 2016-09371, möjliggör cirka 50 bostäder och centrumverksamhet. Inför antagande.
- Del av Årsta 1:1 m.m., område längs med Södra länken, dnr 2021-15333, ny kontorsbebyggelse. Samrådsskede.
- Del av Årsta 1:10 m.fl., Årstabergets Centrum, dnr 2023-01255, möjliggöra bostäder, kontor och centrumändamål. Samrådsskede.
- Del av Årsta 1:1 m.m., område längs med Södra länken, dnr 2021-15333, Samrådsskede/vilande.
- Årstafältet etapp 5 norra, dnr 2018-14952, möjliggör cirka 1250 bostäder och centrumändamål. Inför godkännande/vilande.

Årstafältet etapp 5 södra, dnr 2023-18694, möjliggör cirka 300 bostäder och centrumändamål. Granskningskede.

- Årstafältet etapp 6, dnr 2021-14590, möjliggör cirka 720 bostäder, sim- och idrottshall, skola och förskola. Samrådsskede/vilande.
- Del av Årsta 1:1 och Svärsidan 3 (Östra slänten), dnr 2021-14232, möjliggör cirka 120 bostäder. Samrådsskede/vilande.
- Jullovet 1 i stadsdelen Liseberg, dnr 2022-10838, möjliggör bostäder, vård och centrumverksamheter. Samrådsskede.
- Leverantören 2 m.fl., dnr 2023-13992, ny tunnelbanedepå i Älvsjö. Inför godkännande.

Gällande detaljplaner

Inom planområdet finns cirka 125 gällande detaljplaner samt ett stort antal tomtindelningsbestämmelser och rättigheter.

Relaterade beslut och styrande dokument

Riksintressen

Den nya tunnelbanelinjen ligger inom riksintresseområdet Stockholms innerstad med Djurgården. Vidare kommer den ligga inom eller i närheten av ett antal riksintressen för kommunikationer som Västra stambanan, Station Älvsjö, Årsta kombiterminal/Älvsjö godsbangård, Nynäsbanan, Södra länken, E4/E20 och Väg 226.

Den passerar även under Mälaren, som utgör ett riksintresse för yrkesfiske.

Översiktsplan

Översiktsplanen lyfter fram behovet av att samordna kollektivtrafikens utbyggnad med stadsutveckling och bostadsbyggande för att skapa ett hållbart och tillgängligt transportsystem.

Spårbunden kollektivtrafik gör det möjligt för en stor del av regionens invånare att nå arbetsplatser inom 60 minuter, men kopplingen mellan norra och södra Stockholm över Saltsjö–Mälarsnittet är en särskild utmaning.

Översiktsplanen pekar ut tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö, med möjlighet till förlängning mot Hagsätra, som en viktig framtida satsning. Mycket av den pågående stadsutvecklingen längs sträckan bygger redan på antagandet att en förstärkt kollektivtrafik kommer på plats inom de närmaste åren.

Program för Södertäljevägen

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 23 april 2020 att uppdra åt kontoret att upprätta ett program för Södertäljevägen i syfte att utveckla Södertäljevägen till ett urbant och tryggt stadsrum med nya

bostäder, arbetsplatser, handel, service och mötesplatser. Programmet var på samråd mellan 18 februari och 1 april 2025.

Program för Nyboda, Midsommarkransen, Liljeholmen och Västberga

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 16 juni 2021 att uppdra åt kontoret att upprätta ett program för Nyboda, Midsommarkransen, Liljeholmen och Västberga i syfte att utveckla området kring trafikplats Nyboda till en mer attraktiv och integrerad stadsmiljö, där kopplingarna mellan Midsommarkransen, Liljeholmen, Västberga och Årstaberget stärks.

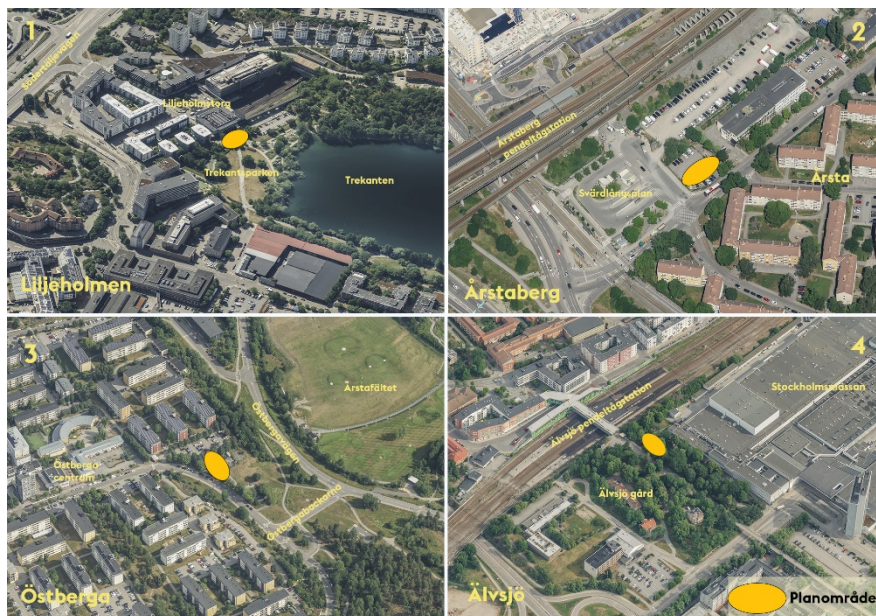
Program för Älvsjödalen

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 25 januari 2024 att uppdra åt kontoret att upprätta ett program för Älvsjö i syfte att utveckla centrala Älvsjö, "Älvsjödalen" till en regional och lokal målpunkt.

Planprogrammet var ute på samråd mellan 6 maj och 17 juni 2025 och omfattade cirka 7 000 nya bostäder och 15 000 arbetsplatser. Utöver detta planeras idrottsanläggningar, handel, kultur, service samt skolor och förskolor. Visionen är att

utveckla Älvsjö till en tät, urban och väl sammanlänkad blandstad med trygga miljöer och höga kvaliteter för vistelse.

Nuvarande förhållanden



Ortofoto över några platser där tunnelbanans ovanmarksanläggningar placeras.

Bild 1 – Ny tunnelbaneentré och biljetthall mot Trekantsparken i Liljeholmen.

Bild 2 – Tunnelbaneuppgång och biljetthall mot Svärdlångsplan i Årstaberget.

Bild 3 – Tunnelbaneuppgång och biljetthall mot Östbergabackarna samt placering av luftutbyteschakt vid Östbergavägen.

Bild 4 - Tunnelbaneuppgång och biljetthall i Älvsjö.

Planområdet där tunnelbanans spårtunnlar, stationsbyggnader och övriga schaktanläggningar planeras utgörs i huvudsak av berg. Området präglas av flera svaghetszoner, bland annat längs Riddarfjärden och Liljeholmsviken, samt av ett spricklandskap som är typiskt för stora delar av Mälardalen. Inom planområdet finns dessutom ett omfattande nät av underjordiska anläggningar, såsom befintliga tunnelbanelinjer, väg- och järnvägstunnlar, avlopps- och ledningstunnlar samt energibrunnar.

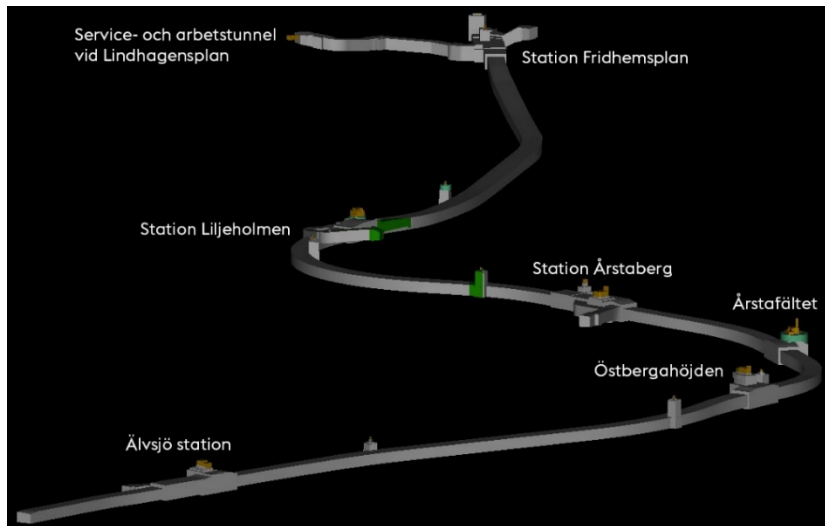
Ovan mark omfattar planområdet ett antal områden med varierande storlek för placering av stationsbyggnader, luftutbyteschakt och brandgasschakt. Det är ingen sammanhängande yta utan ytorna är utspridda inom hela spårkorridoren.

Planförslaget

Planens innehåll

Den nya tunnelbanesträckningen mellan Kungsholmen och Älvsjö blir cirka 7,8 kilometer lång och får sex stationer; Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberget, Årstafältet, Östbergahöjden och Älvsjö.

Tunnlarna byggs som två enkelspårstunnlar helt under mark och läggs djupt för att passera under Riddarfjärden och Liljeholmsviken. Ovan mark består anläggningen främst av stationsuppgångar samt luftutbytes- och brandgasschakt. Stationerna får en ny typ av utformning med kortare plattformar (75 meter), ett vertikalt hisschakt med högkapacitetshissar och rulltrappor från mellanplan till plattform.



3D-modell som visar Älvsjölinjens sträckning med de nya stationerna. Källa:FUT

Varje station består av fyra huvudsakliga delar: plattformsrums, mellanplan, vertikalschakt och entrébyggnad. Tunnelbanelinjen planeras som ett automatiserat system med självkörande fordon.

Plattformarna byggs med så kallade plattformsavskiljande barriärer som utformas som väggar/dörrar mellan spårområdet och plattformen. Förutom att motverka att obehöriga beträder spåret syftar plattformsavskiljande barriärer även till att förbättra resenärsmiljön på plattformen.

Fyra arbetstunnlar behövs för utbyggnaden, varav två (arbetstunnlar vid Fridhemsplan och Liljeholmen) kommer att permanentas som servicetunnlar medan övriga stängs efter byggskedet.

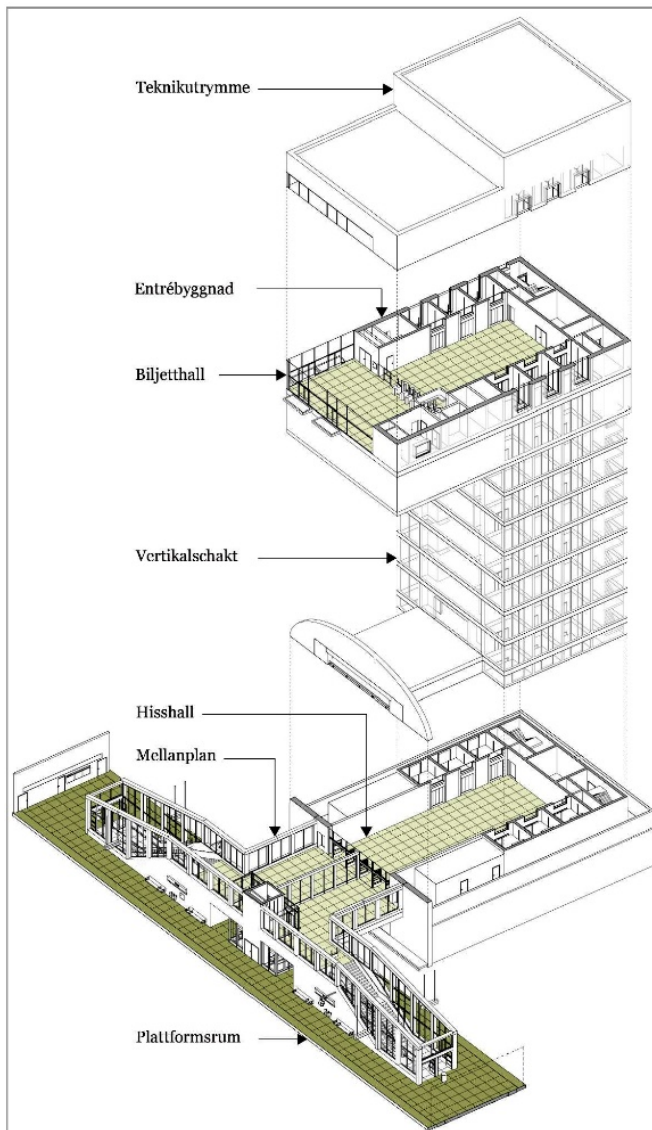


Diagram av anläggningen och de publika rummen. Källa: FUT

Arkitektonisk idé

Den arkitektoniska idén utgår dels ifrån Region Stockholms fem värdeord: attraktiv, hållbar, tillgänglig, tidstäl och trygghet, dels ifrån stadsrummets karaktär. Den arkitektoniska idén ska genomsyra helheten och tillföra kvalitet i alla skalor.

Platsernas olika förutsättningar innebär att formspråk och utformning varierar, där material, färgsättning och gestaltning väljs med omsorg i relation till den specifika platsens karaktär.

Stationsbyggnadernas gestaltning anpassas till platsens förutsättningar och kontexten. Visst arkitektoniskt särdrag som fasadindelningar, rutnät och tydligt horisontellt fönsterband kan vara återkommande i några av stationernas fasadgestaltning. För att bryta ner skalan utarbetas en gemensam princip genom en horisontell indelning av byggnadsvolymer. Horisontaliteten kan förstärkas med reliefer, mönster och olika

struktur i fasadbehandlingen. Öppningar i fasaden som ventilationsgaller och liknande integreras i materialet för god helhetsverkan.

En platsanpassning till respektive stationsläge görs genom färgsättning och ytbehandling. Stationsbyggnadernas fasader uppförs i robusta material. De föreslås uppföras med prefabricerade betongelement med relief och djupverkan, vilka kan kompletteras med inslag av andra material såsom keramik, tegel eller cementmosaik. Genom varierade kulörer, mönster, strukturer och texturer i fasadbehandlingen skapas en rik och uttrycksfull gestaltning som bidrar till en hög arkitektonisk kvalitet. Konstruktionen av schaktöverbyggnader (luftutbytesschakt och brandgasschakt) utgörs av betong med ytskikt av vertikala ribbor av trä eller stålplåt.

Entrépartier utförs i rostfritt stål och med skärmtak. Där högkapacitetshissar vetter mot publika ytor, är uppglasning av hisschakt i fasad ett återkommande tema för att ta in dagsljus och skapa intresse kring tunnelbanan i gaturummet.

Konst integreras inte bara i stationsmiljöerna under mark, utan även i den yttre miljön. Varje station får ett unikt konstnärligt uttryck som speglar platsens identitet och bidrar till att göra stationerna till upplevelserika och karaktärsskapande inslag i stadsbilden.



Vy över den nya stationsentrén i Liljeholmen, mot Trekantsparken. Bilden visar även befintlig tunnelbanestation bakom den nya tunnelbaneentrén samt planerade kontors- och verksamhetsbebyggelse i bakgrunden. Källa: FUT



*Årstabergrs stationsentrén i stadsrummet. I bakgrunden illustreras även planerad kontorsbebyggelse som prövas i den pågående detaljplanen för Årstabergr centrum.
Källa: FUT*



Visionsbild station Årstafältet. Källa: FUT.



Visionsbild station Östbergahöjden mot Östbergabackarna. Källa: FUT



Vy över stationsentré i Älvsjö, mot Älvsjö broväg, sedd från sydväst. Källa: FUT



Illustration av luftutbytesschakt vid planerat torg intill Östbergavägen. Källa: Karavan landskapsarkitekter

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 förbättrar möjligheterna för olika grupper att mötas och ger bredare tillgång till stadens utbud och arbetsmarknad. Barn och unga i områden med begränsad kollektivtrafik får särskilt stärkt tillgänglighet. Utbyggnaden kan också bidra till ökad jämställdhet eftersom kvinnor reser kollektivt i större utsträckning. Den fysiska miljön kring stationerna ska utformas med omsorg för att skapa trygghet och trivsel.

Näringsliv och kompetensförsörjning

Tunnelbanan är ett centralt färdmedel i Stockholm och avgörande för en sammanhållen arbetsmarknad. Den nya sträckningen mellan Fridhemsplan och Älvsjö stärker arbetspendlingen och skapar bättre förutsättningar för fler arbetsplatser i södra Stockholm. Detta bidrar till en mer balanserad geografisk fördelning av arbetsplatser i linje med översiktsplanens mål.

Kulturmiljö i en växande stad

Planförslaget innebär markanspråk och förändringar som kan påverka kulturmiljövärden negativt. Vid Fridhemsplan riskerar de planerade luftutbytes- och brandgasschakten att påverka stadsbilden. I Älvsjö ligger stationen nära Älvsjö gård och dess parkmiljö, vilket innebär att delar av den äldre grönstrukturen försvinner och den historiska läsbarheten försämras.

Arkitektur och gestaltning

De nya stationerna längs Gula linjen utformas med robusta material, varierade fasader och integrerad konst för att skapa hög arkitektonisk kvalitet och en stark helhetsupplevelse. Varje station anpassas till sin omgivning och bidrar till att utveckla stadsrummet.

Station Liljeholmen får en ny entré mot Trekantsparken, vilket omvandlar området till en mer urban och välkomnande miljö. Station Årstaberget integreras i en befintlig kollektivtrafiknod med två tydliga entréer och glasade fasader som förbättrar orienterbarheten.

Station Årstafältet får en entré i ett nytt bostadskvarter längs huvudgatan, ett viktigt stråk som binder samman kollektivtrafik och stadsdelens centrala funktioner. Station Östberga får en entré i ett hörnläge mot två viktiga stråk, vilket stärker kopplingarna till den växande stadsdelen Årstafältet.

Station Älvsjö utformas som en fristående stationsbyggnad i en ny parkmiljö som knyter an till Älvsjö gård och möjliggör framtida stadsutveckling.

Sammantaget bidrar stationerna till mer urbana, tillgängliga och attraktiva miljöer med goda kopplingar till omgivande stadsdelar.

Trafik och mobilitet

Den nya tunnelbanelinjen förbättrar kollektivtrafiken i områden med högt bilinnehav, som Liseberg, Östberga och Årsta, och ökar kapaciteten över Saltsjö–Mälarsnittet. För att skapa god tillgänglighet byggs en förlängd angöringsgata till Liljeholmens station och en ny angöringsgata vid Älvsjö station.

Grön och vattennära stad

Byggnationen vid Liljeholmens station innebär att delar av Trekantsparken tas i anspråk, vilket påverkar flera träd och kan beröra en biotopskyddad allé. Parkens rekreationsvärden försämras under byggtiden men ska återställas efteråt. Luftutbytesschaktet vid Liljeholmsstrand ligger inom Mälarens strandskyddsområde; strandskyddet återinträder i och med planläggningen men kommer att upphävas i detaljplanen.

Kulturliv, idrott och rekreation

Arbetstunneln för station Älvsjö mynnar vid Älvsjö IP:s grusplan. Grusplanen kommer att tas i anspråk för etableringsyta under byggtiden och förväntas kunna återställas. Därmed bedöms det inte ge några bestående negativa effekter på rekreationsvärden.

Klimat, miljö, hälsa och säkerhet

Den nya tunnelbanan stärker robustheten i Stockholms trafiksystem och ger fler invånare och besökare god tillgång till hållbara transportmedel. Den kan också minska energiförbrukningen och bidra till en mer resurseffektiv kollektivtrafik.

Den största miljöpåverkan uppstår under den långa byggtiden, främst genom buller, vibrationer och påverkan på grundvatten. Dessa frågor och möjliga åtgärder behandlas mer utförligt i miljökonsekvensbeskrivningen. Under anläggningsskedet ska masshantering och återbruk av material ske så effektivt som möjligt.

Process

Planarbetet bedrivs med samordnat förfarande enligt 5 kap. 7a§ PBL, gemensamt med en järnvägsplan för tunnelbanan som Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) tar fram.

Processerna samordnas och det behövs inget separat detaljplanesamråd. Detaljplanen tar stöd i samrådet för järnvägsplanen. Därefter genomförs granskning för detaljplanen och järnvägsplanen parallellt. Allmänheten bereds möjlighet att yttra sig

över planförslaget under järnvägsplanens plansamråd samt under detaljplanens och järnvägsplanens granskningsperiod.

Järnvägsplanen överlämnas till Trafikverket för fastställande.

Järnvägsplanen hade i samrådet diarienummer FUT 2024-0246. Samrådshandlingar för både tunnelbanelinjens och depåns respektive järnvägsplaner inklusive miljökonsekvensbeskrivningar finns tillgängliga på Region Stockholms särskilda webbsida för tunnelbaneutbyggnaden.

Tidigare ställningstaganden i ärendet

Ärendet behandlades i stadsbyggnadsnämnden den 17 februari 2022 vid beslut om planstart. Nämnden beslutade om planstart i enlighet med stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande.

Nästa tillfälle ärendet behandlades i stadsbyggnadsnämnden var 12 december 2024 för ställningstagande inför granskning.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade i enlighet med majoritetens förslag:

1. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att planförslag för utbyggnad av tunnelbanan till Älvsjö ställs ut för granskning.

Därutöver anføres följande: Utbyggnaden av tunnelbanans gula linje mellan Fridhemsplan och Älvsjö ses som central för Stockholms tillväxt, stadsutvecklingen i Söderort och avlastningen av befintlig infrastruktur. Trots att planprocessen går framåt och vissa tidigare problem har lösts, uttrycks oro över att omfattande besparingar riskerar att försämra linjens funktion, kapacitet och integration i staden.

Flera kostnadsreducerande åtgärder – som helautomatisk drift och kortare tåg – bedöms vara rimliga, men beslutet att ta bort plattformsdörrar ifrågasätts av säkerhets- och kvalitetsskäl. Den djupa linjedragningen innebär hisslösningar som ger sämre bytesmöjligheter vid Älvsjö och Årstaberget. Att stationer vid Hornstull och Marieberg uteslutits anses minska linjens potential och kräver dessutom en likriktarstation på Långholmen.

Flytten av depån till Älvsjö industriområde minskar behovet av etableringsytor men väcker frågor om byggtrafikens påverkan på idrottsverksamhet och barns säkerhet. Slutligen anses den ovanjordiska stationsutformningen bristfällig, och förhoppningar uttrycks om att den framöver kan integreras bättre i stadsmiljön.

Inför granskningen lades särskild vikt vid stationernas arkitektur och anpassning till platsens karaktär, vilket resulterade i omfattande gestaltungsbestämmelser som säkerställer hög kvalitet i utformning, material och färgsättning.

Den grönska som tas i anspråk kompenseras genom nya park- och torgytor vid Älvsjö station samt nyplantering av träd. Trekantsparken, som påverkas under byggskedet, kommer dessutom att rustas upp och utvecklas.

Samlade synpunkter

Granskning för detaljplanen pågick mellan den 20 augusti och den 18 september 2025. Under granskningen inkom 35 yttranden som främst rörde buller, luftkvalitet, risk för sättningar och sprickbildningar, kulturmiljö, dag- och grundvatten, geoteknik, miljöfrågor, byggstörningar samt krav på ekonomisk kompensation vid eventuella skador.

Länsstyrelsen lyfte frågor om geoteknik och strandskydd, medan andra remissinstanser tog upp kulturmiljö, trafik, arkitektur, fastighetsrättsliga frågor och påverkan på Älvsjö idrottsplats. Skönhetsrådet avstyrkte delar av förslaget vid Station Älvsjö men tillstyrkte övriga delar.

Privatpersoner uttryckte oro för boendemiljö, byggstörningar och risk för skador på fastigheter samt efterfrågade ekonomisk ersättning.

Efter granskningen av järnvägsplanen och detaljplanen visar analyser att det planerade trafiksystemet med självkörande tåg på den nya sträckan innebär att teknikbyggnaden på Långholmen inte längre behöver byggas. Därför har byggnaden tagits bort ur planförslaget.

Undersökning av betydande miljöpåverkan

Stadsbyggnadskontoret beslutade den 19 juni 2025 att detaljplanens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan, och Länsstyrelsen beslutade den 10 november 2021 att utbyggnaden av tunnelbanan till Älvsjö kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

En gemensam miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för järnvägsplanen och detaljplanen har tagits fram i enlighet med plan- och bygglagen samt miljöbalken. Länsstyrelsen godkände MKB:n den 10 mars 2025.

De aspekter som gör att planerna kan antas medföra betydande miljöpåverkan under byggtiden bedöms vara:

- Mark och vatten
- Kulturmiljö
- Stadsbild
- Rekreation
- Naturmiljö
- Buller, stömljud och vibrationer
- Luftkvalitet
- Elektromagnetiska fält
- Riksintressen för kommunikationer, kulturmiljövården och yrkesfiske

Miljöpåverkan under drifttiden

- Grundvatten
- Ytvatten
- Förorenade områden och grundvattenkvalitet
- Klimatanpassning och skyfall
- Klimat och naturresurshållning

Aspekterna är behandlade 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 gör bedömning att utbyggnaden av tunnelbana från Fridhemsplan till Älvsjö är ett viktigt och angeläget projekt för Stockholms stad och regionen.

Vidare har en intressekonflikt mellan projektet i sin helhet och projektets påverkan på befintliga fastigheter, ersättningskrav för eventuella skador på byggnader från ett antal bostadsrättsföreningar, bullerpåverkan och störningar på verksamheter, behov av samverkansavtal och behov av ytterligare utredningar identifierats.

Den nya Gula linjen förbättrar tillgängligheten mellan nordvästra och sydvästra Stockholm och binder samman flera stadsdelar där omfattande stadsutveckling pågår. Den stärker de regionala stadskärnorna, minskar beroendet av centrala Stockholm och ökar systemets robusthet genom att vara en fristående linje med potential för modern teknik som självkörande tåg.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att föreslagna förändringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

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.

Linjen planeras som ett helautomatiserat system, vilket möjliggör hög turtäthet samt kortare tåg och minskar behovet av omfattande berguttag vid stationsanläggningarna. Samtidigt vill vi understryka vikten av att turtätheten säkerställs över tid så att kapaciteten motsvarar den konventionella tunnelbanan och att linjen blir ett attraktivt och konkurrenskraftigt färdmedelsalternativ. Det är även positivt att plattformsavskiljande barriärer tillförs, vilket stärker både säkerhet och resenärsmiljö.

Den djupa linjedragningen har dock medfört omfattande hisslösningar. Det innebär att byten vid viktiga knutpunkter som Älvsjö och Årstabergrisker att bli mindre effektiva, då passage av spärrlinje och förflyttning i markplan krävs. Det försvårar integrationen med befintliga stationskomplex och riskerar att försämra resenärsupplevelsen.

Det är välkommet att den tidigare planerade teknikbyggnaden på Långholmen har utgått ur planförslaget. Samtidigt är det beklagligt att stationslägen vid Hornstull och Marieberg tidigt utslöts, då dessa hade kunnat stärka systemets kapacitet, avlasta Liljeholmsbron och Västerbron i samband med kommande renoveringar samt bidra till en mer robust kollektivtrafikförsörjning i området. Behovet illustreras tydligt av att nya stombusslinje 5 som trafikerar sträckan återkommande når sitt kapacitetstak.

Lokaliseringen av depån till Älvsjö industriområde har möjliggjort en minskning av etableringsytor vid Älvsjö. Samtidigt kvarstår frågor kring byggtrafikens hantering och dess påverkan på Älvsjö IP samt barns och ungas säkerhet i området, vilka behöver följas noggrant i det fortsatta arbetet.