

Handläggare

Christian Bleckman
Telefon 08-508 27 340

Till

Stadsbyggnadsnämnden

**Ställningstagande inför granskning av detaljplan
för ny tunnelbanedepå inom fastigheten
Leverantören 2 m.fl. i stadsdelen Älvsjö**

Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden beslutar att ett planförslag för tunnelbanedepå i Älvsjö upprättas och ställs ut för granskning.

Amanda Horwitz
Stadsbyggnadsdirektör

Martin Schröder	Karin Stenqvist
Bitr avdelningschef	Enhetschef

SAMMANFATTNING

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

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. 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.

Parallellt med planarbetet för tunnelbanedepån pågår även planarbete för tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö med tillhörande stationer, Dnr 2020-09409. Den nya tunnelbanelänken möjliggör för ökad kapacitet i Saltsjö-Mälarsnittet och kan därmed avlasta den befintliga tunnelbanan. Tunnelbanelinjen blir drygt åtta kilometer lång och omfattar sex

stationer; Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberg, Årstafältet, Östbergahöjden och Älvsjö. Linjen planeras som ett automatiserat trafiksystem med självkörande fordon. Eftersom linjen blir ett fristående system krävs en egen depå.

Tunnelbanedepån föreslås placeras i Älvsjö industriområde vid befintlig pendeltågsdepå. Depån behövs för uppställning och komplett underhåll av tunnelbanetågen. För att tågen ska nå upp till marknivån vid depån från trafikspåren vid Älvsjö station krävs vändspår som placeras under mark söder om depåområdet. De föreslagna vändspåren gör ett visst intrång med bergtunnel under Hagsätraskogens naturreservat vilket bedöms kunna hanteras med tillstånd och dispenser. Ingen påverkan bedöms ske på naturvärden ovan mark inom naturreservatet.

Länsstyrelsen i Stockholm beslutade den 20 november 2023 att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Arbetet med att ta fram en gemensam miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplanen och detaljplanen pågår.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att ett planförslag för en ny tunnelbanedepå i Älvsjö upprättas och ställs ut för granskning.

UTLÅTANDE

Syfte

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

Bakgrund

Region Stockholm är en av de snabbast växande storstadsregionerna i Europa. Med befolkningstillväxten ökar också behovet av transportinfrastruktur och bostäder.

Regeringen beslutade den 1 juli 2014 att tillsätta en särskild utredare med uppdrag att utreda utbyggnad av höghastighetsjärnväg samt åtgärder i storstadslänen som förbättrar kollektivtrafiken och leder till ett ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna, den så kallade Sverigeförhandlingen. I april 2017 tecknade staten, Region Stockholm och berörda kommuner (Stockholms stad, Täby kommun, Huddinge kommun, Österåkers kommun, Vallentuna

kommun och Solna stad) avtal om fyra stora kollektivtrafiksatsningar i länet:

- Tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö
- Förlängning av Roslagsbanan till T-Centralen
- Spårväg Syd mellan Älvsjö och Flemingsberg
- Ny tunnelbanestation vid Hagalund

Avtalet innebär också att kommunerna åtar sig att bygga cirka 100 000 bostäder, varav cirka 48 500 i Stockholms stad, i tunnelbanans influensområde. Region Stockholm, genom Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT), ansvarar för utbyggnaden av tunnelbanan och för framtagandet av järnvägsplaner, planering, projektering och genomförande av hela utbyggnaden av tunnelbana samt för fordon och depåer.

Tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö

Tunnelbanelinjen blir cirka åtta kilometer lång och omfattar sex nya stationer: Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberg, Årstafältet, Östberga och Älvsjö. Sträckan beslutades av Region Stockholms trafiknämnd den 14 december 2021. I maj 2023 beslutade Region Stockholm att den nya tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö ska benämnas Gul linje.

Tunnelbanedepån i Älvsjö

För att kunna driftsätta tunnelbanelinjens separata system behövs en ny depå, där tågen bland annat kan parkeras under natten, tvättas, städas samt repareras och underhållas. Region Stockholm beslutade den 20 februari 2024 att depån med tillhörande depåanslutningar skulle lokaliseras till Älvsjö industriområde, intill och utmed befintliga spåranläggningar i Älvsjö. Enligt uppsatta projektmål ska depån dimensioneras så att linjen kan trafiksättas med minst femminuterstrafik.

Ett förslag till järnvägsplan för depån skickades ut på samråd 22 maj till 19 juni 2024, parallellt med samrådet för tunnelbanelinjens järnvägsplan. Eftersom vändspåren inte var färdigutredda vid samrådet så kompletterade Region Stockholm med ett riktat samråd för vändspår som presenterades för bland annat Stockholms stad och länsstyrelsen den 26 augusti till 23 september 2024.

Den 20 november 2023 beslutade länsstyrelsen i Stockholm att projektet depå för tunnelbana till Älvsjö kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Arbetet med att ta fram en gemensam

miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplanen och aktuell detaljplan pågår.

Tidigare samråd för tunnelbanelinjen och depån

Sedan järnvägsplanen för den nya tunnelbananlinjen påbörjades har löpande samråd genomförts under hela planeringsprocessen.

Följande samråd har hittills genomförts inom järnvägsplanens planprocess:

- Samråd gällande lokaliseringsutredning, 2 till 30 juni 2021 samt 2 november till 6 december 2020.
- Samråd gällande lokalisering av stationslägen och stationsuppgångar, 1 till 29 juni 2022.
- Samråd gällande arbetsområden, arbetstunnlar och lokalisering av depå, 21 februari till 21 mars 2023.
- Samråd gällande järnvägsplan, tillhörande detaljplan för tunnelbanan och tillståndsansökan enligt miljöbalken, 15 november till 12 december 2023.
- Samråd 3 för tunnelbana till Älvsjö inklusive depån, 22 maj till 19 juni 2024.
- Riktat samråd angående vändspår till depån, 26 augusti till 23 september 2024.

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

För att möjliggöra tunnelbanedepån samt säkerställa att utbyggnaden inte strider mot gällande detaljplaner ska Stockholms stad parallellt med järnvägsplanen ta fram en ny detaljplan. Ett detaljplaneförslag ska presenteras till granskningen som planeras gemensamt med järnvägsplanens granskning den 4 april till 8 maj 2025.

Samverkan med FUT

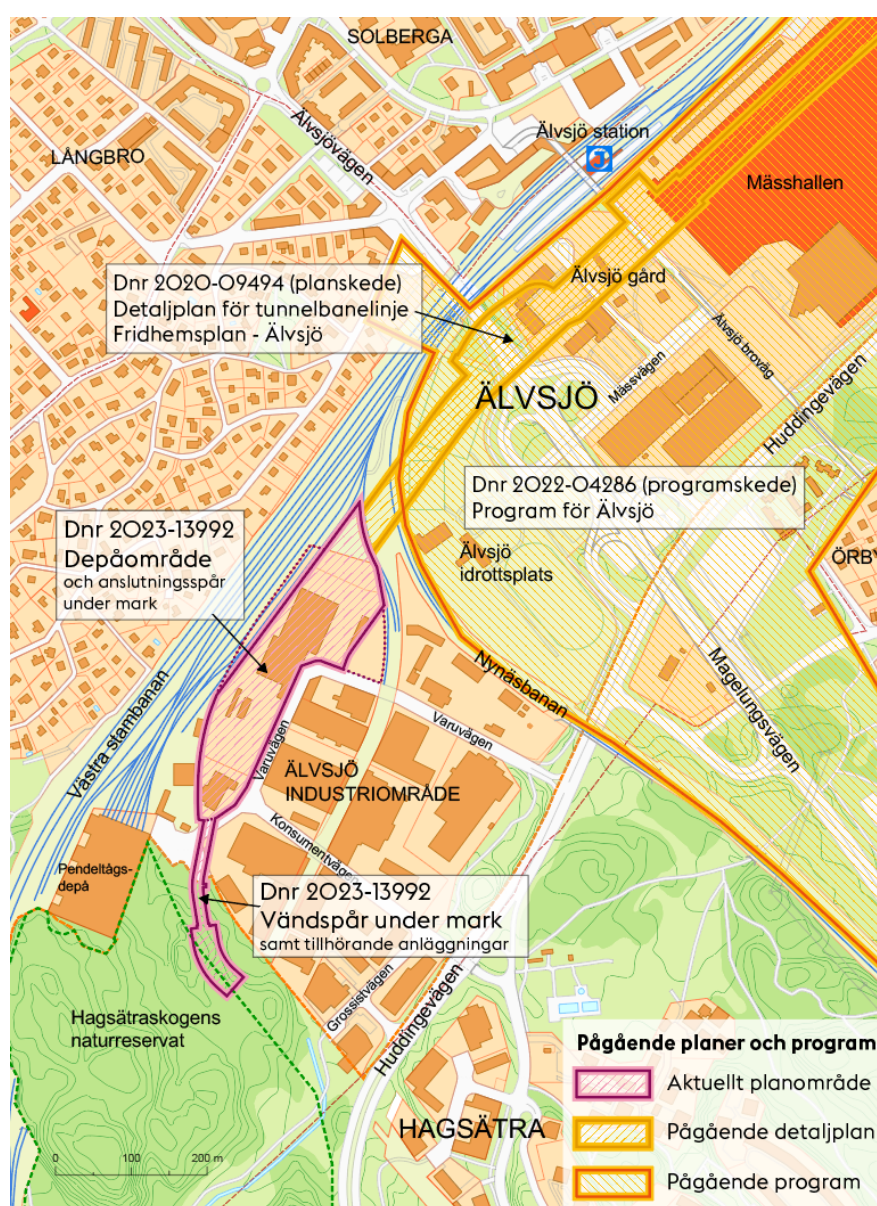
Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) genomför kontinuerliga avstämningar med staden genom att hålla arbetsmöten om tunnelbanelinjens och depåns utbyggnad där representanter från de tekniska förvaltningarna deltar. Stadsbyggnadskontoret medverkar i rollen som ansvarig myndighet för detaljplanen.

Plandata

Planområdet angränsar till Västra stambanan och Älvsjö pendeltågsdepå i västlig riktning samt Nynäsbanan i nordlig

riktning. Mot öster gränsar planområdet mot Varuvägen och Älvsjö industriområde och i söder mot Hagsätraskogens naturreservat.

Planområdet utgör cirka 40 hektar varav cirka 35 hektar är själva depåområdet. Resterande delar utgörs av vändspår under mark och anläggningar som tillhör vändspåren utanför det huvudsakliga depåområdet. Därutöver kan planområdet komma att omfatta anslutande ytor som påverkas av planläggningen samt anpassas till gränser i gällande planer.



Karta som visar planområdets läge och preliminära avgränsning.

Gällande planer

Inom planområdet finns följande gällande planer och fastighetsindelningsbestämmelse.

- 5129A Älvsjö industriområde, reglerar industri, trafikändamål och gata inom planområdet. Inom det föreslagna depåområdet anges industriellt och därmed jämförligt ändamål samt att bostäder inte får inredas i större utsträckning än som erfordras för egendomens skötsel och bevakning. Byggrätten inom industrianvändningen medger 18 meters byggnadshöjd och det finns ett reservat för allmänna underjordiska ledningar. Det föreslagna depåområdet omfattar dessutom ett mindre område som är reglerat som trafikändamål samt ett reservat för allmänna underjordiska ledningar.
- 8487 Älvsjöskogen, reglerar natur och reservat för tunnelbaneutbyggnad inom planområdet.
- 8071 Pendeltågsdepå, reglerar gata inom planområdet.
- FIB B167/1966 Leverantören, reglerar förslag till tomtindelning för kvarteret Leverantören.

Planområdet kan komma att justeras för att bland annat omfatta hela fastighetsindelningsbestämmelsen B167/1966 för kvarteret Leverantören.

Relaterade beslut och styrande dokument

Riksintressen

Planförslaget kan påverkas av riksintressen för kommunikationer: Västra stambanan, Nynäsbanan och Väg 226. I nuläget bedöms dock att inga permanenta markanspråk för tunnelbanedepån riskerar att påverka några riksintressen.

Översiktsplan

Översiktsplanen betonar vikten av att samplanera utbyggnad av kollektivtrafiken med den övriga stadsutvecklingen och bostadsbyggandet. Kollektivtrafiken 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.

Med spårbunden kollektivtrafik kan en stor andel av regionens arbetsplatser nås inom 60 minuter. Att skapa största möjliga tillgänglighet mellan norra och södra Stockholm, över Saltsjö-Mälarsnittet, är en särskilt stor utmaning för planeringen.

Översiktsplanen pekar ut tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö, med möjligheten att förlänga den till Hagsätra. Mycket av den stadsutveckling som pågår i stadsdelar längs linjen utgår redan idag från att en starkt kollektivtrafik kan komma på plats inom ett antal år.

Älvsjö industriområde

Lokalt för det område som är aktuellt för lokalisering av depån anger översiktsplanen verksamhetsområde. Översiktsplanen pekar även ut planeringsinriktningen att stärka ett strategiskt samband mellan Älvsjö och Hagsätra. Planen ska utformas i enlighet med översiktsplanens utbyggnadsstrategi att tillvarata långsiktig stadsutvecklingspotential.

Program för Älvsjö

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 25 januari 2024 att uppdra åt kontoret att upprätta ett program för Älvsjö, Dnr 2022-04286. Syftet är att utveckla centrala Älvsjö till en regional och lokal målpunkt. Programmet pekar bland annat ut möjligheten att förlänga Mässvägen in i Älvsjö industriområde.

Detaljplan för tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 17 februari 2022 att påbörja planarbete för utbyggnad av tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö, Dnr 2020-09494.

Nuvarande förhållanden

Depån föreslås inom en del av Älvsjö industriområde som i nuläget utgörs av bland annat upplags- och parkeringsplatser, bilverkstäder, verksamheter inom maskinuthyrning, färg- och lackering samt padelhall. Bebyggelsen är från senare halvan av 1900-talet och uppvisar ett enkelt utförande i plåt. Byggnaderna är storskaliga men relativt låga. Fastigheterna är inte inventerade av Stadsmuseet.

Området där depån föreslås gränsar till Västra stambanan i väster, Hagsätraskogens naturreservat i söder, befintliga verksamheter i öster och Nynäsbanan i nordost. Sydväst om föreslaget område för depån ligger Älvsjö pendeltågsdepå, dit angöring sker via Varuvägen som sträcker sig från områdets östra till södra del.

Det område där vändspåren föreslås består av ett kuperat skogsområde samt tillfälliga etablerings- och upplagsytor vid skogsbrynet.



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

Planförslaget

Tunnelbanedepån ska 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. Det planeras även för fristående teknikbyggnader och en hall för arbetsfordon. Längs Västra stambanan anläggs ett provspår för provkörning av tågen.

Detaljplanen ska bland annat reglera byggrätt med största byggnadsarea och maximal byggnadshöjd samt principer för utformning av bebyggelsen. Därtill kommer reglering av skydd mot störningar (översvänningsrisk och buller) och fördröjningsåtgärder för dagvattenhantering. Den exakta regleringen ska studeras vidare inför granskningen.

Planen omfattar även vändspår för att möjliggöra att tågen kan ta sig från trafikspåren under mark vid Älvsjö station till depåområdet ovan mark. Vändspåret föreslås placeras söder om depåområdet och består av två spår i betong- och bergtunnel med en gångbrygga mellan. Bergtunneln omfattas av en skyddszon runtom. Vändspårets totala längd blir 155 meter från växelkrysset. Markanvändningen för vändspåren ska avgränsas i höjddled för att behålla pågående markanvändning ovan mark. I anslutning till vändspåren söder om depåområdet ska planen även möjliggöra ett brandgasschakt med utrymningsväg i markplan. Under mark inom

depåområdet ska detaljplanen möjliggöra för anslutningsspår mot Älvsjö station.

Vändspåren gör ett visst intrång under Hagsätraskogens naturreservat i en bergtunnel med skyddszon, vilket avses att hanteras med tillstånd och dispenser. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det inte krävs några ändringar av naturreservatets gränser eller föreskrifter.

Utöver depåområdet och vändspåren kan detaljplanen komma att omfatta mark som idag är planlagd för industriändamål som ska ändras till trafikändamål för att ingå i Trafikverkets stickspår och underhållsområde. Därtill kan planområdet komma att omfatta andra anslutande områden som påverkas av planläggningen samt anpassas till gränser i gällande planer.

Planen ska utformas med hänsyn till framtida stadsutveckling och en effektiv markanvändning.

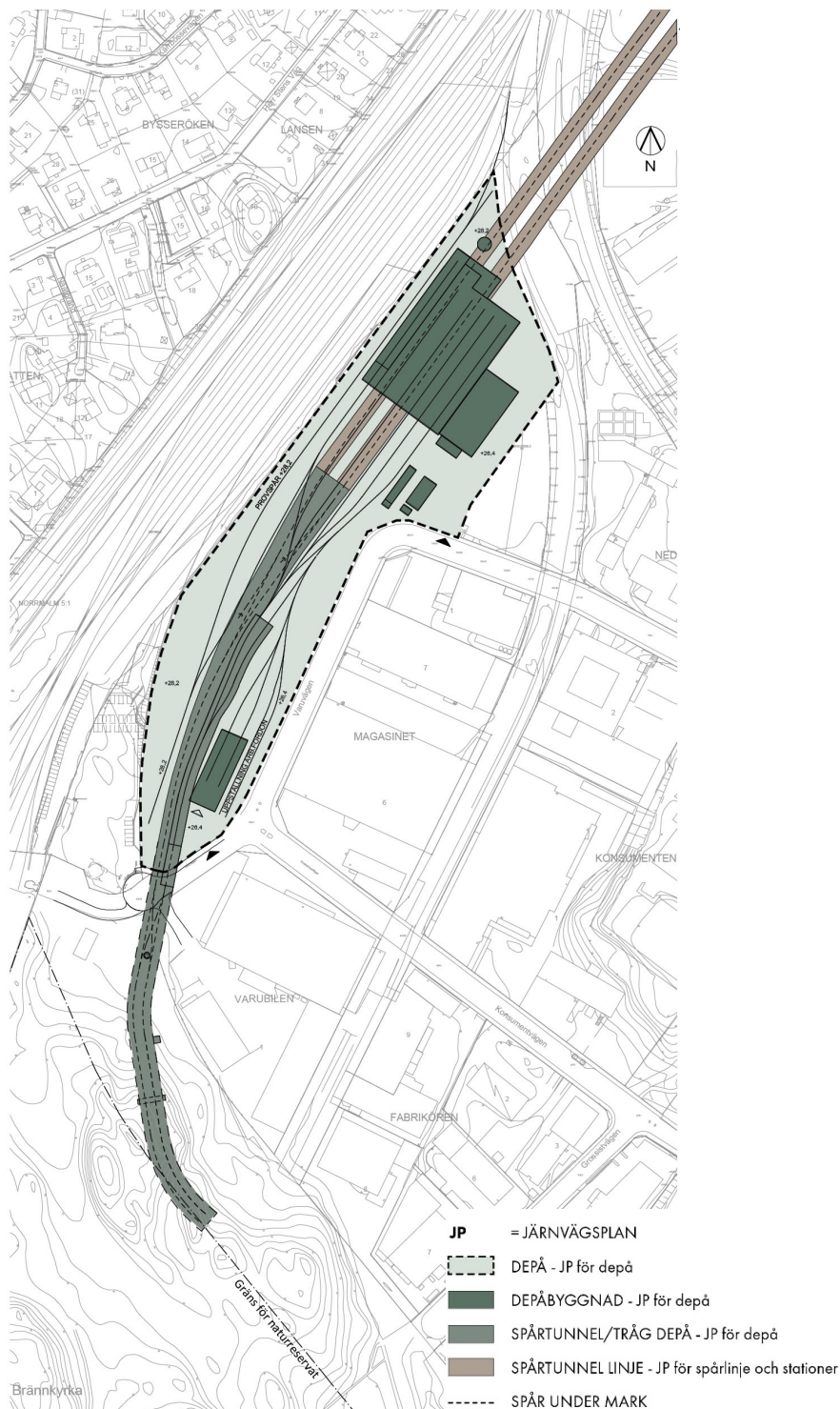


Illustration av reviderat samrådsförslag för depån. Vändspåren har efter samrådet kunnat kortas ned och placeras helt under mark. Därutöver har vissa mindre justeringar gjorts vad gäller placering av anläggningar ovan mark inom depåområdet. Depåområdets norra del är fortsatt under utredning eftersom förslaget behöver samordnas med Trafikverkets stickspår och underhållsområde. Även kring Varuvägen söder om depåområdet pågår utredning om vilka delar som behöver planläggas. Ett vidareutvecklat förslag kommer att presenteras till granskningen. Illustration: FUT

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, i synnerhet för de som bor i områden som har låg tillgång till kollektivtrafik idag. Den förbättrade tillgången till kollektivtrafik kan bidra till att stärka jämställdheten eftersom kvinnor tenderar att resa kollektivt i högre utsträckning än män.

Den fysiska miljön inom depåområdet ska utformas omsorgsfullt och med hänsyn till upplevd trygghet och trivsel i omgivande offentliga rum.

Näringsliv och kompetensförsörjning

Tunnelbanan är det mest använda färdssättet i Stockholm. En sammanhållen och rörlig arbetsmarknad måste ha en välfungerande arbetspendling vilket den nya tunnelbanesträckningen kan bidra till. Tunnelbanan ger även bättre förutsättningar för att etablera fler arbetsplatser i stadens södra delar. Det kan bidra till en jämnare fördelning av arbetsplatser i Stockholm, i enlighet med översiktsplanens mål.

Arkitektur och gestaltning

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

Trafik och mobilitet

Den nya tunnelbananlinjen möjliggör förbättrad tillgång till kollektivtrafik i områden som präglas av högt bilinnehav idag, till exempel Liseberg, Östberga och Årsta, vilket är positivt. Linjen ökar också kapaciteten i tunnelbanesystemet över Saltsjö-Mälarsnittet.

Depån påverkas av intilliggande riksintressen för kommunikationer; Västra stambanan, Nynäsbanan och Väg 226. I nuläget bedöms dock att inga permanenta markanspråk för tunnelbanedepån riskerar

att påverka några av dessa riksintressen. Det är viktigt att depån placeras och utformas på ett sätt som inte hindrar en eventuell framtida förlängning av tunnelbanelinjen.

Grön och vattennära stad

Vändspåren planeras att byggas delvis i en borrarad bergtunnel som går cirka fem meter in under Hagsätraskogens naturreservat och under skogsbrynet utanför naturreservatet. Sträckan och längden på vändspåren har optimerats för att minska omgivningspåverkan. Med nuvarande förslag bedöms ingen påverkan på naturmiljö ske ovan mark inom naturreservatet.

De delar av vändspåren som planeras genom schakt och övertäckning ("cut and cover") i betongtunnel inklusive arbetsområden och etableringsytor påverkar naturvärden av klass 4 samt ett mindre område av naturvärdesklass 3, utanför naturreservatet. Detta område utgörs av en talldominerad blandskog med inslag av asp, ek, björk och rönn med unga till medelålders träd. Två naturvärdesträd bedöms kunna påverkas av planerat schakt. Konsekvenserna bedöms bli långvariga eftersom det tar lång tid för skogen att återhämta sig. Region Stockholm planerar för kompensations- och återställningsåtgärder. Betongtunneln behövs på grund av begränsad bergtäckning söder om Varuvägen.

Kulturliv, idrott och rekreation

Tillgängligheten till Hagsätraskogens naturreservat bedöms inte försämrats av planerade vändspår under driftskedet. Bedömningen är att det finns goda möjligheter att återställa och förbättra entrén till skogen vid Varuvägen efter byggtiden. Huvudentrén till naturreservatet från Älvsjö industriområde ligger vid Grossistvägen och den bedöms inte påverkas under varken anläggnings- eller driftskedet.

Klimat, miljö, hälsa och säkerhet

Den nya tunnelbanan kommer att minska sårbarheten i trafiksystemet. Utbyggnaden sker i samverkan med övrig stadsutveckling och innebär att fler stockholmare och besökare ges god tillgång till hållbara transportmedel. Tunnelbanan kan bidra till en minskad förbrukning av energi för kollektivtrafiken och en kostnadseffektiv användning av samhällets resurser.

Möjliga konsekvenser under driftskedet berör bland annat bergtekniska förhållanden, geoteknik, översvämningssrisk, dagvatten, grundvattenpåverkan och markföroreningar. Konsekvenser och skyddsåtgärder utreds kontinuerligt under

planprocessen och redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. 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 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.

Nästa tillfälle som ärendet ska redovisas för stadsbyggnadsnämnden blir när stadsbyggnadsnämnden ska godkänna detaljplaneförslaget. Eftersom planen bedöms kunna medföra betydande miljöpåverkan ska ärendet sedan överlämnas till kommunfullmäktige för antagande. 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

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 30 november 2023 att påbörja planarbete för tunnelbanedepån till den nya tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Vid detaljplanestarten utreddes fortfarande flera lokaliseringalternativ; fyra i Älvsjö och ett i Västberga. Nämnden beslutade om planstart i enlighet med stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande. I majoritetens särskilda uttalande framfördes bland annat att det är viktigt att Hagsätraskogens naturreservats värden inte påverkas negativt, även avseende påverkan på vegetation på grund av anläggningar under mark.

Undersökning av betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen beslutade den 20 november 2023 att järnvägsplanen med Dnr FUT 2024-0246 kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska därför upprättas i enlighet med bestämmelserna i miljöbalken 6 kap 11§.

FUT upprättar järnvägsplanen med tillhörande MKB. I och med det samordnade förfarandet kommer detaljplanen att nyttja järnvägsplanens MKB.

Utifrån avgränsningssamrådet med länsstyrelsen bedöms det att järnvägsplanen kan medföra betydande miljöpåverkan för följande miljöaspekter:

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

Aspekterna är behandlade i järnvägsplanens MKB och kommer även att behandlas i detaljplanen.

Tidplan

Utifrån att erforderligt underlag för detaljplanernas framtagande levereras enligt uppsatt projekttidplan samt att inga nya, oförutsedda omständigheter blir kända eller tillkommer under planprocessen förväntas följande tidplan:

Granskning	april – maj 2025
Godkännande SBN	november 2025
Antagande KF	januari 2026

Planavtal

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

STADSBYGGNADSKONTORETS SAMMANVÄGDA 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 de planerade bostadsutbyggnaderna ska komma till stånd och därmed även möjligheterna 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 anser att placeringen av depån i Älvsjö industriområde är positiv med hänsyn till samlokalisering med befintliga spåranläggningar och pendeltågsdepån. Kontoret anser att fortsatt optimering för effektiv markanvändning ska utredas. Det är viktigt att depån och vändspåren inte skapar nya barriärer i området, särskilt med hänsyn till kommande stadsutveckling i Älvsjö. Planförslaget ska inte heller hindra möjligheten att i framtiden förlänga Mässvägen in i verksamhetsområdet. Det är viktigt att depån placeras och utformas på ett sätt som inte hindrar en eventuell framtida förlängning av tunnelbanelinjen.

I den fortsatta planeringen är det viktigt att depån och vändspåren utformas så att risken för skador på Hagsätraskogens naturreservat minimeras. De föreslagna vändspåren gör ett visst intrång med bergtunnel under Hagsätraskogens naturreservat vilket bedöms kunna hanteras med tillstånd och dispenser. För tillfälliga markanspråk kopplat till bygget av vändspår i betongtunnel utanför naturreservatet påverkas naturvärden av klass 4 samt ett mindre område med naturvärdesklass 3. Konsekvenserna bedöms bli långvariga eftersom det tar lång tid för skogen att återhämta sig. Region Stockholm planerar för kompensations- och återställningsåtgärder. Betongtunneln behövs på grund av begränsad bergtäckning söder om Varuvägen.

Miljökonsekvenserna behöver utredas vidare men bedöms vara möjliga att hantera med olika typer av skyddsåtgärder som till exempel bulleravskärmning, översvämningsskydd och fördröjningsåtgärder för dagvatten. Utbyggnaden kommer att ta lång tid och det är särskilt viktigt att hänsyn tas till de verksamheter och boende som berörs.

Kontoret vill understryka vikten av att pågående samarbete och nära dialog mellan staden och FUT fortsätter. Ett detaljplaneförslag ska upprättas till granskningen som planeras i samband med järnvägsplanens granskning.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att ett planförslag för en ny tunnelbanedepå i Älvsjö upprättas och ställs ut för granskning.

SLUT