

**Handläggare**  
Christian Bleckman  
Telefon +46 (0)8-508 27 740**Till**  
Stadsbyggnadsnämnden

## Startpromemoria för planläggning av ny depå för tunnelbanelinje Fridhemsplan-Älvsjö

### Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden beslutar att planarbete påbörjas.

Amanda Horwitz  
StadsbyggnadsdirektörMonika Joelsson      Karin Stenqvist  
Avdelningschef      Enhetschef

### SAMMANFATTNING

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en ny tunnelbanedepå och spåranslutning till den planerade och beslutade 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.

Depån ska dimensioneras för uppställning och komplett underhåll av tunnelbanetåg. Bland funktionerna finns tvätt, reparation och trafikledning. Lokalisering av depån har ännu inte beslutats. Flera alternativ har utvärderats och fyra lägen återstår att utreda vidare. Ett alternativ är i Västberga och tre är i Älvsjö. Stockholms stad deltar i lokaliseringsprocessen som leds av Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT). Aktuell detaljplan avser planläggning av depån med spåranslutningar enligt den lokalisering som beslutas. Det är angeläget att planarbetet kan påbörjas redan innan lokaliseringen är avgjord för att stadsbyggnadskontoret ska kunna bidra i lokaliseringsarbetet och för att planen för depån ska komma ikapp den pågående planen för tunnelbanelinjen.

Stadsbyggnadskontoret är positivt till planförslaget som ska säkerställa depåkapacitet för tunnelbanans gula linje. Depån ska placeras och utformas med hänsyn till framtida stadsutveckling och en effektiv markanvändning. Miljökonsekvenserna bedöms vara möjliga att hantera med olika skyddsåtgärder.

Planprocessen avses att bedrivas med samordnat förfarande gemensamt med en järnvägsplan som tas fram av Region Stockholm, Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT).

Kontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att planarbete påbörjas.

## UTLÅTANDE

### Syfte

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en ny tunnelbanedepå och spåranslutningar till den planerade tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö.

### Bakgrund

Region Stockholm är en av de snabbast växande storstadsregionerna i Europa. Fram till år 2050 beräknas länets invånarantal öka med drygt 1,1 miljoner till cirka 3,4 miljoner. 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. För att möjliggöra tunnelbaneutbyggnaden samt säkerställa att utbyggnaden av tunnelbanan inte strider mot gällande detaljplaner ska Stockholms stad parallellt med järnvägsplanen ta fram en ny detaljplan.

Tunnelbanans gula linje 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.

Den nya tunnelbanelinjen blir en ny viktig länk i Stockholms kollektivtrafiknät. Den utgör en tvärförbindelse som möjliggör effektiva byten till tunnelbana och pendeltåg i Älvsjö, Årstaberg,

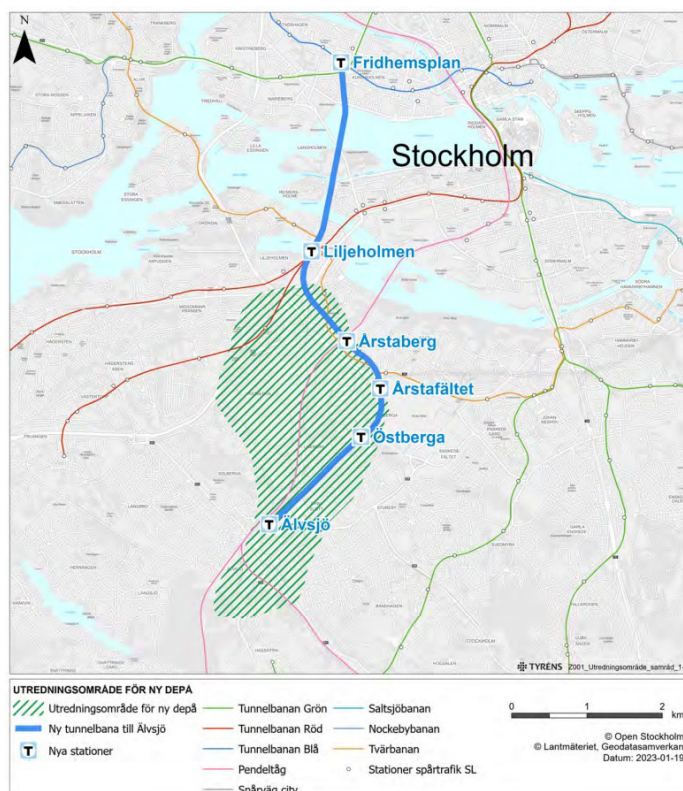
Liljeholmen och Fridhemsplan. Dessutom möjliggörs byte till Tvärbanan i Årstaberg och Liljeholmen samt till kommande Spårväg Syd i Älvsjö. Den nya tunnelbanelänken möjliggör för ökad kapacitet i Saltsjö-Mälarsnittet och kan därmed avlasta den befintliga tunnelbanans röda linje och bytespunkten T-Centralen. Tunnelbanelinjen planeras som ett automatiserat trafiksystem med självkörande fordon.

### Tunnelbanedepå

För att kunna driftsätta tunnelbanelinjen behövs en ny depå, där tågen bland annat kan parkeras under natten, tvättas, städas samt repareras och underhållas.

Samråd för lokalisering av depån pågick mellan 18 september och 18 oktober 2023. Lokaliseringsutredningen leds av Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) och avses vara klar kring årsskiftet 2023-2024. Syftet med samrådet var att informera om den depå som planeras, att ge information om utredningsarbetet och att få in synpunkter inför val av lokalisering.

Flera alternativ har utretts och av dessa återstår ett i Västberga och tre i Älvsjö. De alternativ som redan har uteslutits ligger på andra platser i samma stadsdelar. Aktuell detaljplan avser planläggning av depån med spåranslutningar enligt den lokalisering som beslutas.



*Den nya gula tunnelbanelinjen från Fridhemsplan till Älvsjö samt det vidare utredningsområdet för en ny depå. Illustration: FUT*

## Relaterade beslut och styrande dokument

### Riksintressen

Beroende på lokalisering kan olika riksintressen för kommunikationer beröra planförslaget, som till exempel stambanan, Station Älvsjö, Årsta kombiterminal/Älvsjö godsbangård, Nynäsbanan och Väg 226.

### 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 nå 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 även förlänga den till Hagsätra. Mycket av den stadsutveckling som pågår i stadsdelar längs linjen utgår redan idag från att en stärkt kollektivtrafik kan komma på plats inom ett antal år.

Lokalt för de områden som är aktuella för lokalisering av depån anger översiktsplanen verksamhetsområde; i Västberga respektive Älvsjö. 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.

### Kommunala beslut i övrigt

Kommunstyrelsen har vid fyra tidigare samråd yttrat sig om tunnelbanan mellan Fridhemsplan och Älvsjö, varav det senaste även övergripande omfattade depån: 2020-12-07 (Dnr KS2020-1506), 2021-07-05 (Dnr KS2021/790), 2022-09-21 (Dnr KS2022/714) och 2023-04-26 (Dnr KS 2023/25).

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 17 februari 2022 att påbörja planarbete för tunnelbanan mellan Fridhemsplan och Älvsjö, dnr 2020-09494.

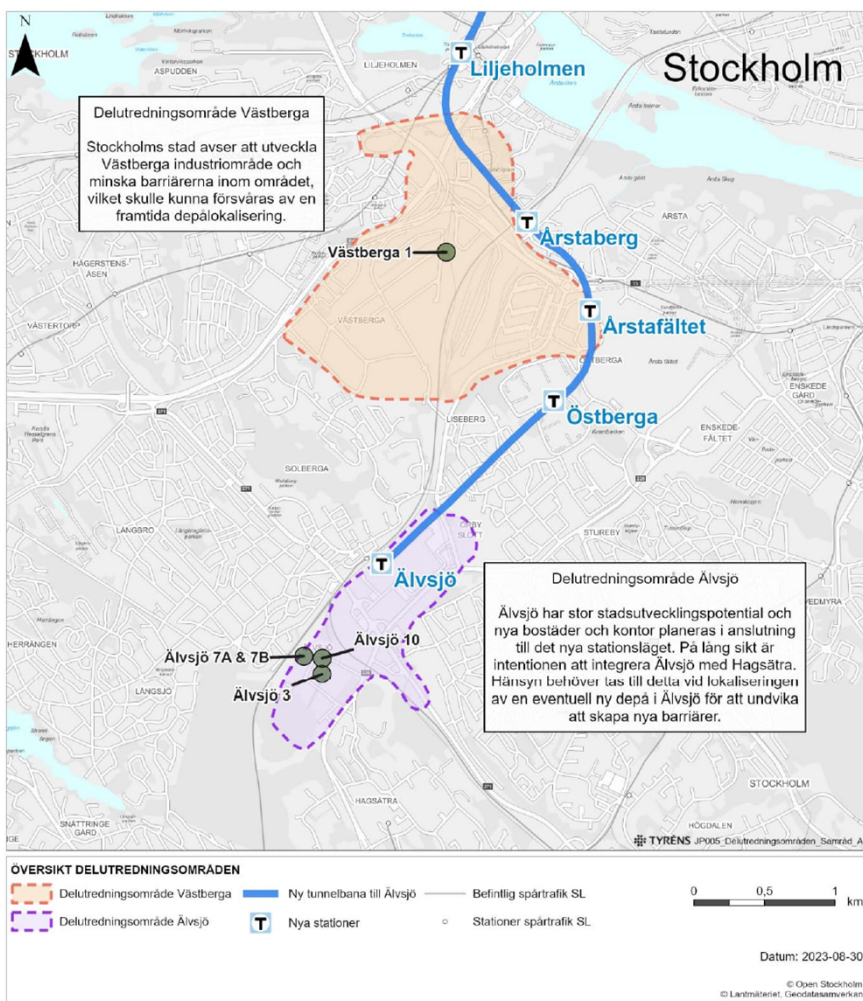


## Planförslaget

Flera lokaliseringar har utvärderats och det återstår fyra alternativ att utreda vidare. Alternativen är Västberga 1, Älvsjö 3, Älvsjö 7 och Älvsjö 10. När lokaliseringsutredningen är färdig ska ett samrådsförslag tas fram.

Depån ska dimensioneras för uppställning och komplett underhåll av cirka 10 tunnelbanetåg. Utöver depån omfattar planen även spåranslutning till tunnelbanans trafikspår. Bland depåns funktioner finns tvätt, reparation, trafikledningscentral, körytor, parkeringsplatser och personallokaler. Tunnelbanetågen ska kunna vända och rangeras. Inom depåområdet behövs också likriktarstation och fördelningsstation. Anslutningsspåren och en del depåfunktioner kan placeras under mark medan andra avses placeras i markplan med hänsyn till arbetsmiljöförhållanden.

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



Översikt delutredningsområden Västberga och Älvsjö med de fyra alternativ till lokalisering som föreslås inom lokaliseringsutredningen. När lokaliseringen är beslutad tas ett samrådsförslag fram. Illustration: FUT

### **Planförslagets konsekvenser**

Depåns utbyggnad kommer att påverka närområdet under en lång tid. Därför är det angeläget att planera anläggningsskedet med hänsyn till människors hälsa, trygghet, tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet. Allmänhetens användning av gator, publika ytor och rekreationsområden samt påverkan på bostäder och verksamheter behöver utredas vidare.

Åtkomst till den mark som behövs för depån med anslutande spår utreds inom ramen för järnvägsplanen.

### **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.

### **Trygghet**

Den fysiska miljön ska utformas omsorgsfullt och med hänsyn till upplevd trygghet och trivsel. Depån ska bidra till att säkerställa välskötta och fungerande tunnelbanetåg.

### **Jämställdhet**

Den förbättrade tillgången till kollektivtrafik kan bidra till att stärka jämställdheten eftersom kvinnor tenderar att resa kollektivt i högre utsträckning än män.

### **Näringsliv och kompetensförsörjning**

Depån är en viktig förutsättning för den utbyggda tunnelbanan, som är det mest använda färd sättet 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**

Depån och miljön runtomkring ska utformas med hänsyn till stadsbilden och bidra med arkitektoniska värden. Det är viktigt att ett gediget gestaltungsarbete genomförs inom ramen för

detaljplanen. Depån med spåranslutningar ska lokaliseras och utformas på ett sätt som inte skapar nya barriärer i närområdet.

#### Trafik och mobilitet

Anläggningen behöver tillfart från gata samt körytor för arbetsfordon och parkeringsplatser.

Spårlutningar, vänd- och rangermöjlighet samt provspår för tunnelbanetågen är viktiga frågor att utreda vidare. Det ska också finnas möjlighet för leverans och bortforsling av tunnelbanetåg.

Depån är nödvändig för den nya tunnelbanelinjen, som ökar tillgängligheten med kollektivtrafik och kapaciteten i tunnelbanesystemet över Saltsjö-Mälarsnittet. Tunnelbanan kommer också att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafik i områden som präglas av högt bilinnehav idag.

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

#### Klimat, miljö, hälsa och säkerhet

Den största miljöpåverkan väntas under den långa byggtiden i form av bland annat buller, vibrationer och grundvattenpåverkan. Det är viktigt att utreda möjliga konsekvenser och skyddsåtgärder kontinuerligt under planprocessen.

Möjliga konsekvenser berör bland annat bergtekniska förhållanden, geoteknik, markföroreningar, grundvattenpåverkan samt eventuell påverkan på ledningar och andra undermarksanläggningar. Därutöver behöver även farligt gods, miljöfarliga verksamheter och översvämningsrisk utredas vidare.

Under anläggningsskedet ska effektiv masshantering och återbruk av material eftersträvas. Negativ påverkan på natur- och kulturmiljö ska minimeras.

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.

## Planprocess

### Process

Planarbetet avses att bedrivas med samordnat förfarande enligt 5 kap. 7a§ PBL, gemensamt med en järnvägsplan för tunnelbanedepån med spåranslutningar som Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) tar fram.

Detaljplanen ska ha samma omfattning och geografiska avgränsning som järnvägsplanen. Processerna samordnas och det behövs inget separat plansamråd. Detaljplanen tar stöd i samrådet för järnvägsplanen och stadsbyggnadskontoret avser att upprätta en egen samrådsredogörelse. 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 redovisas för stadsbyggnadsnämnden blir efter samrådet för järnvägsplanen och inför granskning av detaljplanen.

### Undersökning av betydande miljöpåverkan

Under samrådsperioden för lokalisering av depån sker även samråd om utbyggnaden av en depå inklusive spåranslutningar kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En eventuell MKB upprättas av Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT). Detaljplanen kan ta stöd i järnvägsplanens MKB i och med det samordnade förfarandet.

### Tidplan

Under förutsättning att erforderligt underlag för detaljplanens framtagande levereras enligt uppsatt projekttidplan, samt att det under planprocessen inte tillkommer nya omständigheter som inte kunnat förutses, bedöms följande tidplan kunna realiseras:

Start-PM	30 november 2023
Samråd	maj 2024
Granskning	april 2025
Godkännande SBN	november 2025
Antagande KF	januari 2026

Om stadsbyggnadskontoret bedömer att planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan föreslås planen godkännas i stadsbyggnadsnämnden och därefter antas i kommunfullmäktige. Beslut om betydande miljöpåverkan fattas i samband med samrådet.



**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 att planlägga för en tunnelbanedepå med spåranslutningar till den nya tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Planförslaget ligger i linje med översiktsplanen och sker i enlighet med Sverigeförhandlingens avtal. Tunnelbanedepån är en förutsättning för utbyggnaden av Stockholms kollektivtrafik.

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

Stadsbyggnadskontoret avser att verka för en placering och utformning av depån med hänsyn till framtida stadsutveckling och en effektiv markanvändning. Tunnelbanan dras genom stadsdelar som är strategiska för stadens utveckling och därför är det viktigt att depån utformas yteffektivt och inte skapar nya barriärer. Planstrukturen ska kunna införlivas i en kommande stadsmiljö och anläggningen ska gestaltas med hänsyn till stadsbilden.

Miljökonsekvenserna behöver utredas vidare men bedöms vara möjliga att hantera med olika typer av skyddsåtgärder.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att planarbete påbörjas.

**SLUT**