

**Handläggare**  
Renoir Danyar  
Telefon 08-508 26 659**Till**  
Stadsbyggnadsnämnden

## **Startpromemoria för planläggning av befintlig Högdalsdepå för utökat behov av depåkapacitet och anslutningsspår - i stadsdelarna Högdalen, Fagersjö, Farsta, Hökarängen och Gubbängen.**

### **Förslag till beslut**

Stadsbyggnadsnämnden beslutar att planarbete påbörjas.

Anette Scheibe Lorentzi

Thomas Stoll

Jonas Claeson

### **Sammanfattning**

Utbyggnaden av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling med nya spår, stationer och fler tunnelbanetåg i systemet innebär ett ökat behov av depåkapacitet.

En utredning om depålokalisering för utbyggd tunnelbana har genomförts där sex alternativa lägen utretts. Av dessa bedömdes två lägen, Högdalen och Skarpnäck, vara de mest fördelaktiga. Utredningen resulterade i att alternativ Högdalen rekommenderas för utbyggnad.

Tunnelbanedepån i Högdalen föreslås således byggas ut och moderniseras för att kunna användas av både grön och blå linje varvid ett nytt anslutningsspår behöver byggas till gröna linjens Farstagren.

Utökad kapacitet vid Högdalsdepån bedöms ge de bästa trafikala och verksamhetsmässiga förutsättningarna för det framtida fordonsunderhållet i tunnelbanesystemet. Miljökonsekvenserna bedöms vara relativt små och möjliga att hantera med olika typer av skyddsåtgärder.

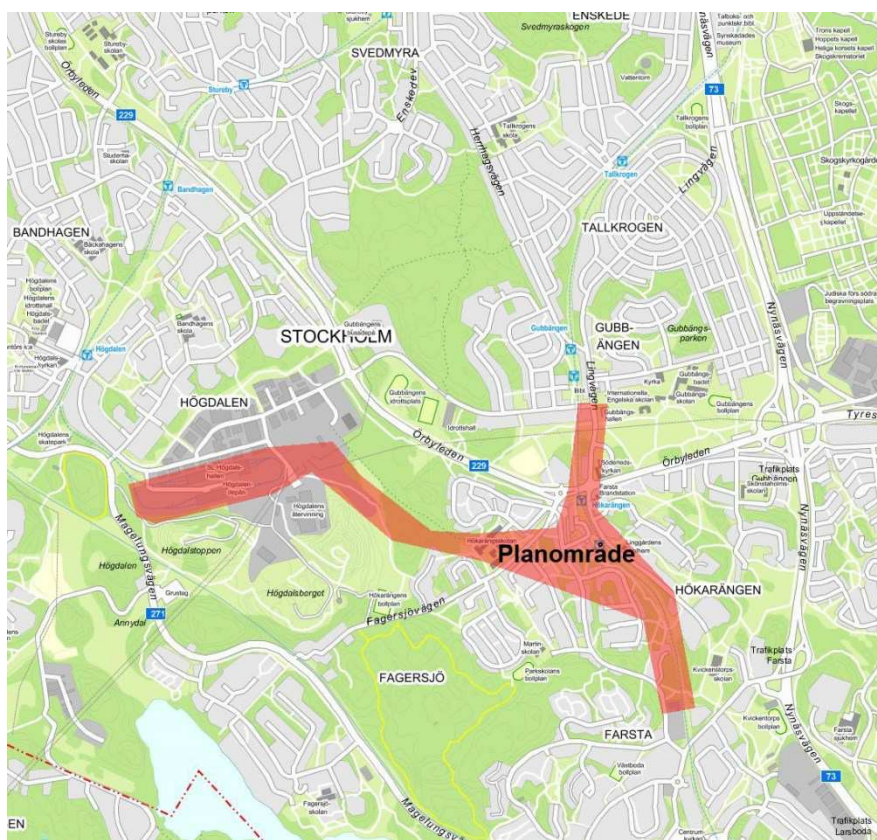
**Stadsbyggnadskontoret**

Fleminggatan 4  
Box 8314  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 27 300  
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se  
stockholm.se

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana, FUT/SLL, upprättar järnvägsplanen för depån med tillhörande spåranslutningar. Stockholms stad tar fram detaljplanen med så kallat samordnat förfarande. Kostnaden för planarbetet regleras genom planavtal med beställaren.

Stadsbyggnadskontoret tycker det är lämpligt att befintlig Högdalsdepå byggs ut samt att den förbinds till gröna linjens Farstagren med ett ca 2 km långt anlutningsspår som till största delen anläggs under mark.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att påbörja planarbete för Högdalsdepån.



*Ungefärligt planområde*

## UTLÅTANDE

### Bakgrund

I avtalet om finansiering och utbyggnad av tunnelbanan, som beslutades av Landstingsfullmäktige februari 2014, samt för ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling ingår även utökad depåkapacitet för underhåll och uppställning av tunnelbanetåg.

Under 2015 gjordes en utredning beträffande depålokalisering för nya tunnelbanan. I utredningen har sex alternativa lägen utretts. Av

dessa bedömdes två lägen, Högdalen (utbyggnad och utveckling av befintlig depå) och Skarpnäck (planering av en ny depå) vara de mest fördelaktiga ur trafikala, verksamhetsmässiga, miljömässiga och ekonomiska hänseenden, samt med hänsyn till övriga planer för områdena, till exempel bostadsbyggande. Dessa två alternativ har sedan utretts och en jämförelseanalys har genomförts. Utredningen resulterade dessutom i att alternativ Högdalen rekommenderades. I februari 2016 tog landstingsstyrelsen beslut om att utveckla befintlig depå i Högdalen.

Det mest fördelaktiga valet enligt FUT bedömning, gjord utifrån utredning om depålokalisering för utbyggd tunnelbana, är att utöka depåkapaciteten vid Högdalsdepån. Det ger de bästa trafikala och verksamhetsmässiga förutsättningarna för det framtida fordonsunderhållet i tunnelbanesystemet, inräknat eventuella ytterligare trafikökningar, till lägsta investerings- och driftskostnad. Utredningen visar också att miljökonsekvenserna är relativt små och möjliga att hantera med olika typer av skyddsåtgärder.

För depån upprättas en järnvägsplan och parallellt med det tar staden fram ny detaljplan för att möjliggöra anslutningsspåren och depån.

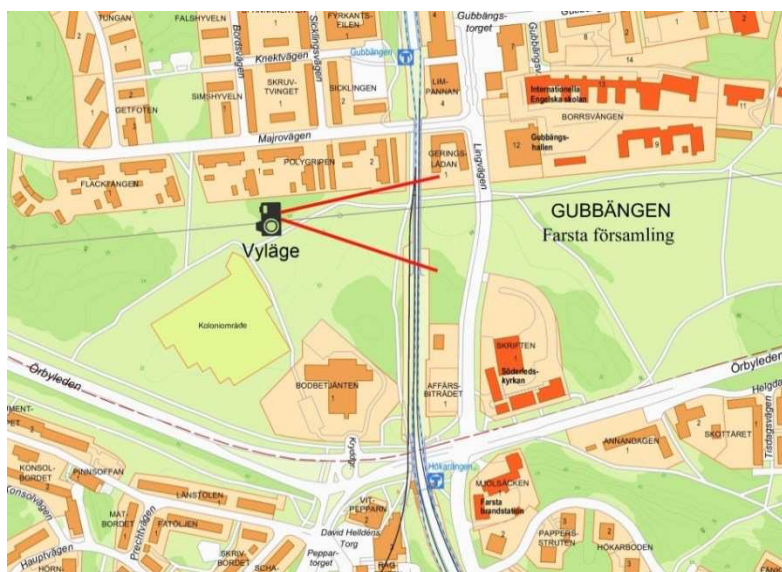
### **Utbyggnad och utveckling av befintlig depå i Högdalen**

Högdalsdepån ligger i dag på den gröna linjens Hagsätragen som i framtiden blir en del av den blå linjen.

Förslaget innebär att befintlig Högdalsdepå byggs ut och ett nytt anslutningsspår, ca 2 km, mellan depån och gröna linjens Farstagen anläggs. Dessutom planeras nya uppställningsspår i bergrum längs anslutningsspåret och ovan jord i befintligt depåområde.

Större delen av spåren kommer att dras i tunnlar, ca 20 – 25 meter under jord. Nära anslutningarna söder om Gubbängen kommer de att gå ytligare och därmed synas i landskapet.

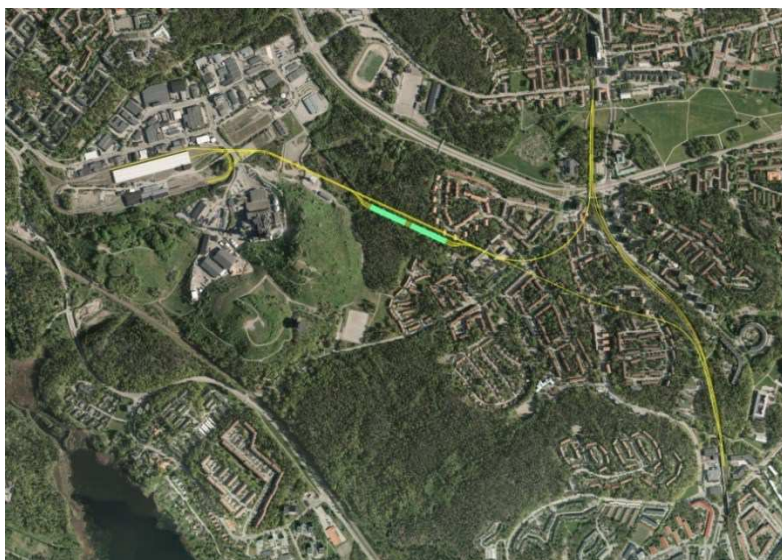




*Vyläge över spåren som kommer att gå ovan mark*



*Den mest synliga delen av anslutningsspåren vid Gubbängsfältet.  
Fotomontage*



*Förslag på dragning av anslutningsspår markerat gult till  
Högdalendepån*



*Förlängd klottersanering samt utökad uppställning i tunnlar*

### Planprocess

FUT har inlett den formella planläggningsprocessen för att initiera järnvägsplanen för anslutningsspår och depån.

Detaljplanen hanteras med samordnat förfarande. Samordnat förfarande (PBL 5 kap. 7a§) kan användas för sådana planer som har tillståndsprövats eller ska tillståndsprövas enligt miljöbalken. Det gäller också för sådana planer som har prövats eller ska prövas genom upprättande av vägplan eller järnvägsplan. Detaljplaner och järnvägsplaner måste ha samma omfattning/geografiska avgränsning.

Det samordnade förfarandet innebär att processerna får samordnas och att det bland annat inte behövs något särskilt plansamråd. Stadsbyggnadskontoret kommer således inte att genomföra ett formellt plansamråd. Däremot kommer det att genomföras plansamråd för järnvägsplanen. Detaljplanen ställs ut för granskning innan den antas.

Samråd gällande depålokalisering och tillståndsansökan för vattenverksamhet har skett löpande sedan arbetet med depålokalisering inleddes hösten 2014 och pågick fram till den 31 augusti 2015 då den formella samrådsperioden med allmänheten avslutades.

### Konsekvenser för miljön

#### Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att genomförande av detaljplanen medför betydande miljöpåverkan. Bedömning görs utifrån den betydande påverkan som kan uppstå under den långa byggtiden i form av sprängning, buller, vibrationer och grundvattenpåverkan. Även kulturmiljön och stadsbilden kan komma att påverkas på enstaka platser.

En miljökonsekvensbeskrivning skall därför upprättas i enlighet med bestämmelserna i miljöbalken 6 kap 11§. FUT upprättar järnvägsplaner med tillhörande MKB.I och med det samordnade förfarandet kommer detaljplanerna att nyttja järnvägsplanernas MKB.

### **Ekonomi**

Kostnaden för planarbetet regleras genom planavtal med beställaren.

### **Stadens planprocess för planläggning av depån och anslutningsspåret**

#### **Preliminär tidplan**

Startpromemoria	juni 2016
Samråd (järnvägsplan)	sep/okt 2016
Granskning	1:a Q 2017
Antagande SBN	2:a Q 2017

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

Utbyggnaden av tunnelbanan omfattar två mil nya spår och tio nya stationer vilket innebär att fler tunnelbanetåg trafikerar systemet. Därmed ökar även behovet av depåkapacitet, det vill säga uppställnings- och underhållsplatser för tunnelbanetågen. I Stockholms läns landstings ansvar ingår att planera och bygga ut för detta behov.

Stadsbyggnadskontoret är positivt till att Högdalsdepån byggs ut och utvecklas till en effektiv anläggning med minsta möjliga omgivningspåverkan under bygg- och driftskede.

Trafikalt är det en god lösning att Högdalsdepån kan serva både blå och grön linje vilket både ger flexibilitet och robusthet.

Lösningalternativet innebär få och korta transporter med tomma tåg, vilket medför att större delen av spårkapaciteten används för tåg i trafik och att driftskostnaderna minskar.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att planarbete för depån med tillhörande anslutningsspår påbörjas.

**SLUT**