

**Handläggare**  
Renoir Danyar  
Telefon 08-508 26 659Till  
Stadsbyggnadsnämnden**Startpromemoria för planläggning av del av  
Blixtljuset 18 m. fl. (utbyggnad av Högdalsdepå,  
tunnelbanespår)****Förslag till beslut**

Stadsbyggnadsnämnden beslutar att planarbete påbörjas.

Anette Scheibe Lorentzi

Stadsbyggnadsdirektör

Monika Joelsson

Avdelningschef

Anna Lina Axelsson

Enhetschef

**SAMMANFATTNING**

Kapaciteten i Högdalsdepån ska utökas för att möjliggöra en utbyggnad av tunnelbanans blåa och gröna linjer i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen år 2013. Utökningen av depån ska bland annat innefatta en ny städ- och uppställningshall. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för ovanstående utbyggnad vilket innebär att gällande detaljplan behöver ändras då den angivna byggrätten inom depån är för liten. Utökningen av depåområdet innefattar även att tre nya spår längs fastighetens södra sida anläggs (ett förbifartsspår samt två spår för uppställning). En mindre del av den mark som tas i anspråk är idag icke planlagd naturmark.

Exploateringsnämnden markanvisade den 13 december 2018 delar av fastigheterna Örby 4:1 samt Tippen 3 till AB Storstockholms Lokaltrafik för utbyggnaden av depån i Högdalen.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att planarbete påbörjas.

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



Översiktskarta med planområdets läge i stadsdelen.

## UTLÅTANDE

### Syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en utökning av Högdalsdepåns depåområde för att kunna bygga nya spår längs fastighetens södra sida. Vidare syftar planen till att utöka befintlig byggrätt så att en utbyggnad av städ- och uppställningshall möjliggörs. Utvecklingen av depåområdet krävs för att möjliggöra utbyggnaden av tunnelbanans blåa och gröna linjer.

### Bakgrund

Depån i Högdalen ska byggas ut för att möta framtidens behov av fler uppställningsplatser för tunnelbanetåg vilket är en del av förverkligandet av Stockholmsöverenskommelsen. Överenskommelsen om utbyggd tunnelbana fastslogs 2013 mellan regeringen och fyra Stockholmskommuner. Region Stockholm ansvarar via Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) för tunnelbanans utbyggnad. I februari 2016 tog landstingsstyrelsen beslut om att utveckla dagens depå i Högdalen som ska användas av både grön och blå tunnelbanelinje.

Tunnelbanan från Gullmarsplan till Hagsätra är idag en del av grön linje. Efter utbyggnaden av den nya tunnelbanelinjen mellan

Kungsträdgården och Söderort kommer Hagsätragrenen bli blå linje. Den befintliga Högdalsdepån kommer således att ligga vid blå (Hagsätragrenen) och grön linje (Farstagrenen) när utbyggnaden av tunnelbanan är klar.

För att behålla och utöka turtätheten i den utbyggda tunnelbanan krävs fler tåg. Fler tåg innebär behov av utökad depåkapacitet, bland annat genom fler uppställningsplatser och åtkomst till de olika tunnelbanegrenarna.

I granskningskedet för detaljplan gällande *Örby 4:1 Markförläggning av kraftledning* (Dp 2018–12824), nedan kallad kabelplanen, ingick delar av föreliggande detaljplan som då var tänkt att möjliggöra en utvidgning av spårområdet. Inför antagandeskedet av detaljplan *Markförläggning av kraftledning* uteslöts den del som möjliggjorde för en utvidgning av spårområdet och istället provas utvidgningen av spårområdet, utökning av byggrätt samt möjligheten till park i aktuell detaljplan.

### Plandata

Planområdet ligger i direkt anslutning till Högdalsdepån och inkluderar större delen av Högdalstoppen. Det aktuella området är cirka 2,2 hektar.

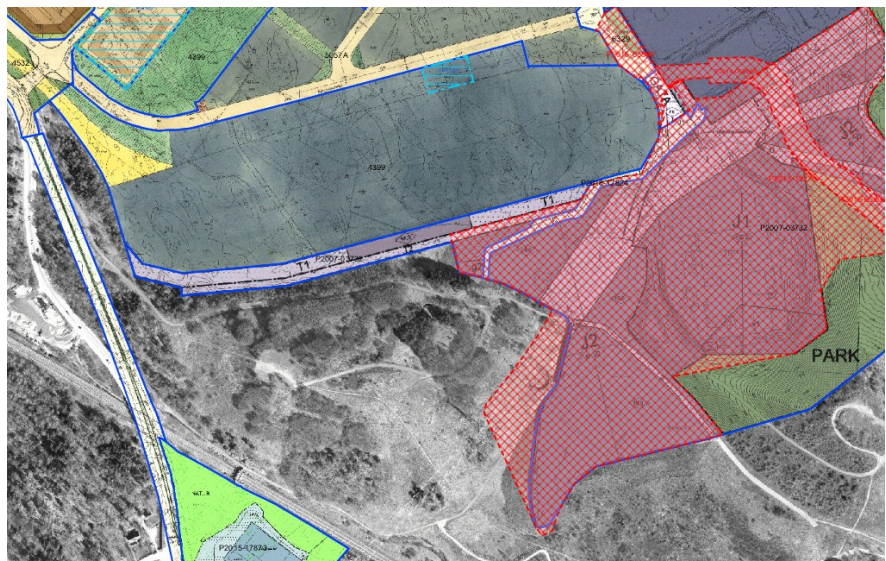


*Flygbild visar i blått planområdets ungefärliga avgränsning.*

### Gällande detaljplan

För planområdet gäller Dp 2007-03732, laga kraft 2009-10-23. Planen medger markanvändning trafikområde för spårtrafik samt tillhörande anläggningar samt industrispår.





*Gällande detaljplaner för området.*

#### Markanvisning

Exploateringsnämnden markanvisade den 13 december 2018 delar av fastigheterna Örby 4:1 samt Tippen 3 till AB Storstockholms Lokaltrafik för utbyggnaden av depån i Högdalen.

#### Nuvarande förhållanden

##### Stads- och landskapsbild

Planområdet och dess omnejd präglas av industriverksamheter. I anslutning till planområdet finns Högdalstoppen, vilken är en av tre toppar. Dess topp ligger på omkring 72 meter över nollplanet och utgör därmed ett framträdande inslag i stads- och landskapsbilden. Planområdet ligger nedanför toppen och är insprängt i ett område med utpräglad industrikaraktär.

##### Trafik och kollektivtrafik

Industriområdet, som planområdet ligger i, nås via Harpsundsvägen och Kvikksundsvägen. Transporter till och från industriområdet utgörs i huvudsak av tunga transporter. Viss privat biltrafik går till intilliggande återvinningscentraler. Buss 172 trafikerar Harpsundsvägen.

##### Miljö och markföroreningar

I länsstyrelsens karttjänst Länskarta Stockholms län finns en identifierad potentiell förorening inom planområdet. Det är Högdalstoppen (objektid:50063 enligt länsstyrelsen i Stockholms läns klassificering) som är en avslutad deponi. Föroreningen saknar riskklassning och preciserad status.

Ytterligare en markförorening är identifierad på fastigheten Blixtljuset 18 (objektid:11305 enligt Länsstyrelsen i Stockholms

läns klassificering). Föreningen är primärt kopplad till järnvägstrafik och sekundärt till skrothantering och skrothandel. Föreningen saknar riskklassning och preciserad status. Detta gäller inte inom det tänkta planområdet.

#### Natur och rekreativa värden

Högdalstopparna har ett kommunalt rekreativt värde. Det besöks till största delen av människor från omkringliggande stadsdelar.

Tillgängligheten till grönområdena är låg på grund av barriärer i form av Örbyleden och befintligt industriområde.

#### Vattenfrågor

Planområdet ingår i det naturliga avrinningsområdet för Magelungen. Magelungen har otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. De delar av planområdet som idag inte är hårdgjorda infiltrerar dagvattnet och avrinner mot Magelungen.

Inom området för planerade spår har uppträngande grundvatten påträffats vid Högdalstoppens slänt.

#### Översvämningsrisker

Inom planområdet finns platser som riskerar att översvämmas. Spårområdet och området för städ- och uppställningshall ligger i en svacka. Vid ett 100-årsregn kan vatten samlas på de värst drabbade områdena. Eftersom spårområdet idag består av naturmark kan vattnet delvis komma att infiltreras och vattenansamlingen skulle sannolikt bli något mindre.

#### Buller

Högdalsdepåns påverkan på omgivningen består dels av luftburet ljud då tågen kör utomhus dels av störningar från så kallat stomljud, det vill säga ljud som uppkommer genom vibrationer i anläggningen och som fortplantar sig genom marken upp till byggnaderna, där ljud uppkommer.

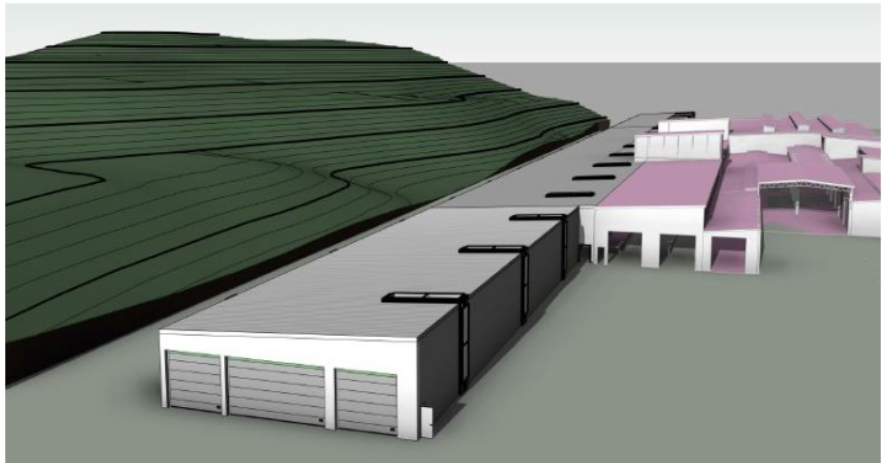
Ljudet då tåget kör utomhus bedöms i ett initialt skede inte överstiga gällande riktvärden, vare sig dagtid eller nattetid då hastigheten på tågen är låg samt att det inte förekommer skarpa kurvor vilken kan ge upphov till kurv- eller bromsskrik. Avståndet till närmaste bostäder är cirka 250 meter.

#### Teknisk försörjning

Området ingår i Stockholms stads verksamhetsområde för ren-, spill- och dagvatten.

### Planförslaget

Planen kommer att utreda möjligheten att utvidga spårområdet med en cirka 3,5 meter bred och 350 meter lång remsa samt utökning av byggrätten för att möjliggöra städ- och uppställningshall i anslutning till den befintliga verkstadsbyggnaden. Den planerade städ- och uppställningshallen kommer att vara ca 300 meter lång och cirka 20 meter bred i ett plan.



*Illustration utbyggnadsskisser för städ- och uppställningshall. Vy från öster med Högdalstoppen till vänster i bild, städ- och uppställningshall i mitten av bilden och befintlig hall till höger i bild.*

### Planförslagets konsekvenser

Planens genomförande är en förutsättning för en utbyggnad av tunnelbanans blåa och gröna linjer. Ett genomförande av planen innebär att mark som idag inte är hårdgjord kommer att hårdgöras eller beläggas med ett genomsläppligt material. Det här får påverkan på dagvattenhanteringen i området vilket kommer att utredas vidare.

### En växande stad

#### Näringsliv och kompetensförsörjning

För att Stockholm ska kunna utvecklas och växa i enlighet med översiktsplanen är utbyggnaden av tunnelbanans gröna och blåa linjer en förutsättning. En utbyggnad av Högdalens depå med tillhörande spår är därför nödvändig för att kunna skapa goda förutsättningar för invånare, verksamma och besökande i Stockholm att transportera sig med kollektivtrafiken.

### En klimatsmart och tålig stad

#### En grön och vattennära stad

I arbetet med framtagande av detaljplanen kommer dagvattenhantering och översvänningsrisken att utredas vidare för

att säkerställa markens lämplighet för ändamålet. Planförslaget ingick tidigare i granskningsskedet för Dp 2018–12824 och där föreslogs att dagvattnet som förut leddes till Magelungen från Tippenområdet istället skulle ledas via dammen och ledningsnätet till Mälaren – Fiskarfjärden eller Himmerfjärden. Miljö- och hälsoskyddsnämnden inkom under granskningen med ett yttrande där de framhöll att renat dagvatten från planområdet även fortsättningsvis ska tillföras sjön Magelungen. Frågan om hur dagvattenhantering ska ske i området kommer därför att behöva utredas ytterligare inför samrådsskedet av detaljplanen.

Utvidgningen av spårområdet innebär att en cirka 3,5 meter bred och cirka 350 meter lång remsa mark övergår från icke planlagd naturmark till området för trafikområde för tunnelbanedepå och spår. Eftersom utvidgningen är så liten bedömer stadsbyggnadskontoret att den endast har en marginellt negativ inverkan på de rekreativa och ekologiska värdena i området.

#### Klimat, miljö, hälsa och säkerhet

Utformningen av detaljplanen kommer att ta hänsyn till och möjliggöra för en god dagvattenhantering och där riskerna för översvämning minimeras.

Verksamheten i den nya städ- och uppställningshallen bedöms inte innebära risker mot omgivningen men omgivande verksamheter kan innebära viss risk mot planområdet. Med anledning av möjliga risker i anslutning till, och inom, aktuellt område behöver en riskanalys göras för planområdet.

### **En sammanhängande stad**

#### En socialt sammanhållen stad

En väl utbyggd och fungerande kollektivtrafik ger förutsättningar för ett mer jämlikt samhälle där fler ges möjlighet att transportera sig och där tillgängligheten inom Stockholm ökar. De nya och utbyggda tunnelbanelinjerna ger också förutsättningar för att fler bostäder kan byggas längs med linjerna.

### **Planprocess**

#### **Process**

Planarbetet kommer bedrivas med ett standardförfarande. Nästa tillfälle som ärendet ska redovisas för stadsbyggnadsnämnden blir vid antagande. Om inriktningen av planarbetet förändras, eller om det påverkas av nya förutsättningar av betydelse, ska ärendet dock

redovisas för nämnden för ett nytt ställningstagande redan efter plansamrådet.

### **Tidigare ställningstaganden i ärendet**

Delar av planområdet ingick i granskningsskedet i detaljplanen för *Markförläggning av kraftledning*, (Dp 2018-12824) men plockades inför antagandeskedet bort då länsstyrelsen och miljö- och hälsoskyddsnämnden inkom med yttranden om att dagvattenfrågan inom föreliggande planområde behövde utredas ytterligare.

### **Undersökning om betydande miljöpåverkan**

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. miljöbalken att en miljöbedömning behöver göras. Underlag till undersökningen om betydande miljöpåverkan har inhämtats från Stadsmuseet, miljöförvaltningen och Storstockholms brandförsvär.

### **Tidplan**

Start-PM	december 2019
Samråd	april 2020
Granskning	augusti 2020
Antagande	december 2020

### **Planavtal**

Planavtal har tecknats med Förvaltning för utbyggd tunnelbanan (FUT) för att täcka kontorets kostnader i samband med upprättande av detaljplanen

## **STADSBYGGNADSKONTORETS SAMMANVÄGDA STÄLLNINGSTAGANDE**

Detaljplanen möjliggör för en utbyggnad av Högdalens depå och tillhörande spårområde vilket är en förutsättning för en utbyggnad av tunnelbanans gröna och blåa linje.

Kontoret är positivt till förslaget som i sin tur ger möjlighet till genomförandet av utbyggd tunnelbana.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att den lilla del naturmark som tas i anspråk endast har en marginellt negativ inverkan på de rekreativa och ekologiska värdena i området. Det planförslaget i förlängningen möjliggör för, en utbyggd tunnelbana, bedöms betydligt mer prioriterat.

Frågor som särskilt behöver utredas i det fortsatta planarbetet är buller, risker kopplade till verksamheter, skred, översvämningar, dagvattenhantering och markföroreningar kopplade till deponi.



Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att planarbete påbörjas.

SLUT