

Stadsledningskontoret	Dnr KS 2024/900
Exploateringskontoret	Dnr: E2024-02867-1
Stadsbyggnadskontoret	Dnr: 2024-12804
Miljöförvaltningen	Dnr: 2024-17692
Trafikkontoret	Dnr: T2024-02411
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning	Dnr: EÅV 2024/653
Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning	Dnr: HÅ2024/513
Kulturförvaltningen	Dnr: KUL2024/1184
Fastighetskontoret	Dnr: FSK

Handläggare

Stadsledningskontoret
Cecilia Mårtensson
Telefon: 08-50829335

Till

Kommunstyrelsen

Exploateringskontoret
Helena Insulander
Telefon: 08-508 26 513

Stadsbyggnadskontoret
Christian Bleckman
Telefon: 08-508 27 340

Miljöförvaltningen
Stefan Troëng
Telefon: 08-508 28 938

Trafikkontoret
Jens Löfgren
Telefon: 08-508

Enskede-Årsta-Vantörs
stadsdelsförvaltning
Eskil Sverkersson
Telefon: 08-508 14 020

Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning
Kajsa Pärke
Telefon: 08-508 21 083

Kulturförvaltningen
Elisabeth Ek
Telefon: 08-508 31 566

Fastighetskontoret
Anna Wiström
Telefon: 08-508 26 731

Riktat samråd gällande vändspårutredning för Älvsjö depå

Remiss från Region Stockholm

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen *Riktat samråd gällande vändspårsutredning för Älvsjö depå* hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning, kulturförvaltningen och fastighetskontorets gemensamma tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Region Stockholm har remitterat *Riktat samråd gällande vändspårsutredning tunnelbanedepå Älvsjö* bland annat till Stockholms Stad för besvarande.

Nya tunnelbanelinjen, gul linje, mellan Älvsjö och Fridhemsplan planerar för en ny depå i Älvsjö. Detta samråd omfattar endast påverkan för vändspår inom ny depå och kompletterar det samråd som genomfördes under våren 2024 för både järnvägsplan och tillståndsansökan.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning, kulturförvaltningen och fastighetskontoret är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6. I avtalet ingår att depåkapaciteten ska säkerställas genom att det byggs en ny depå för tågen.

Kontoren anser att det är positivt att vändspåret har kortats ner jämfört med tidigare förslag och att det placeras helt under mark i betong- och bergtunnel. Den föreslagna placeringen är gynnsam både ur natur- och kultursynpunkt.

Kontoren delar Regionens bedömning om att prövning bör kunna ske genom en dispens- och/eller tillståndsansökan och inte behöver omfatta en ändring av reservatsgränserna.

Underlaget vad gäller miljökonsekvenser är fortfarande övergripande. Konsekvenserna för naturvärden innanför och utanför reservatet kan därför inte fullt ut bedömas i detta skede. Skyfall och grundvattenpåverkan på Älvsjö industriområde och stambanan behöver utredas vidare.

Kontoren vill även att effekter av omgivningspåverkan under byggtiden tydliggörs. Det är viktigt att naturreservatet är tillgängligt samt att företagen i Älvsjö industriområde kan fortsätta bedriva sina verksamheter under hela byggtiden.

Bakgrund

I april 2017 träffades, inom ramen för den statligt initierade Sverigeförhandlingen, överenskommelsen Ramavtal 6 – Storstad Stockholm samt tre objektsavtal. Avtalen reglerar bland annat kollektivtrafikobjekten tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg Syd, Roslagsbanan till City och tunnelbanestation Hagalund samt ökat bostadsbyggande och utbyggnad av några cykelstråk i Stockholms län. Avtalen slöts mellan staten, Region Stockholm (Regionen), Stockholms stad, Solna stad, Huddinge kommun, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåker kommun.

Projektet tunnelbanan Älvsjö-Fridhemsplan drivs av Regionen med medverkan från Stockholms stad. Finansieringen av projektet sker via projektmedel, som är de medel som parterna i Ramavtalet förbundit sig att tillskjuta för genomförandet av projektet. För att trafikera tunnelbanan Älvsjö-Fridhemsplan så behövs både fordon och depåkapacitet. Dessa bekostas inte partsgemensamt av projektmedel utan är regionens ansvar enligt överenskommelsen inom Sverigeförhandlingen.

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) genomför kontinuerliga avstämningar med staden genom att hålla arbetsmöten om depåns utbyggnad där representanter från de tekniska förvaltningarna deltar. Kontoren kan därmed lämna synpunkter under projektets gång.

Staden har vid tre tidigare samråd yttrat sig om depåns anläggningar med tillhörande tillfartstunnlar och vändspår 23-04-26 (Dnr KS 2023/254), 23-11-29 (Dnr KS2023/965) och 24-08-21 (Dnr KS2024/654).

Ärendets beredning

Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Enskede – Årsta – Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten – Älvsjö stadsdelsförvaltning, kulturförvaltningen och fastighetskontoret.

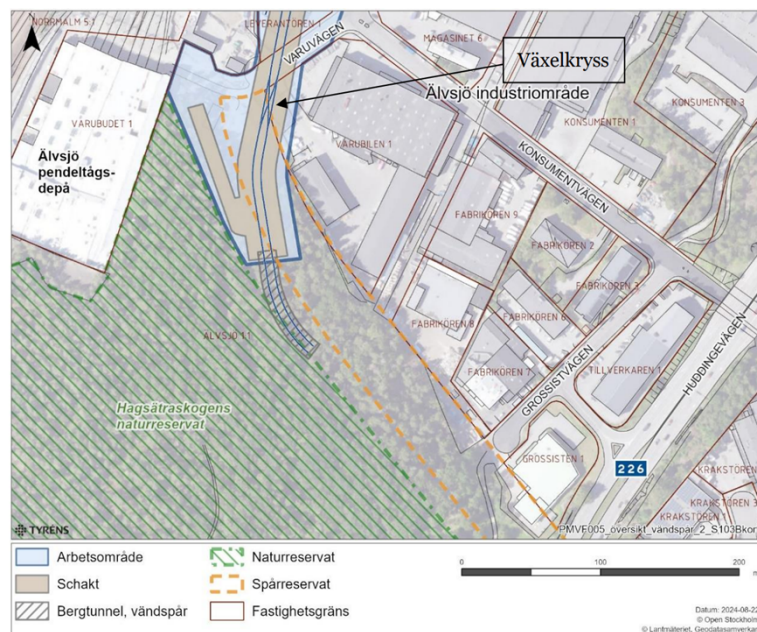
Ärendet

En ny tunnelbanelinje (gul) planeras mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Linjen kommer att bli fristående och behöver därför ha en egen depå. Depån planeras att anläggas i Älvsjö industriområde.

Detta samråd gäller endast depåområdet och kompletterar det samråd som genomfördes våren 2024 för både järnvägsplan och tillståndsansökan för tunnelbanan Älvsjö – Fridhemsplan (dnr KS2024/654). Samrådet omfattar även påverkan på Hagsätraskogen för ett vändspår.

Ett vändspår behövs för att göra det tekniskt möjligt för tågen att ta sig från tunnelbanelinjen under mark vid Älvsjö station till depåområdet som kommer att ligga ovan mark. En vändspårstudering har genomförts för att bedöma omgivningspåverkan av tre olika vändspåralternativ. Utredningen har resulterat i ett förordat alternativ som ingår i remissen.

Det alternativ som förordas är att vändspåret förläggs i betongtunnel som övergår i en böjd bergtunnel. Alternativet innebär ett intrång på cirka fem meter under mark i Hagsätraskogens naturreservat.



Vändspåret börjar söder om depåområdet och består av två spår med en gångbrygga mellan. Vändspårets totala längd blir 155 meter, från växelkrysset.

Bergytan ligger på en låg nivå i den första delen och därför behövs en så kallad cut and covertunnel i betong. Det innebär först ett öppet bergschakt, därefter byggs betongtunneln och sedan återfylls

området runt betongtunneln. Därefter kan marknivån återställas till ursprungsnivå. Schaktet kommer att påverka Varuvägen men arbetet planeras etappvis, så att Varuvägen hela tiden kan hållas öppen. Betongtunnelns längd blir cirka 100 meter. Bergpåslaget kommer förläggas utanför naturreservatets gräns men inom naturmark.

Förutsättningarna för vald lokalisering har utretts utifrån påverkan på olika miljöaspekter i och omkring Hagsätraskogens naturreservat. Bedömning av konsekvenser har skett utifrån naturreservatets syften, omgivningspåverkan och påverkan på naturmiljö. De bedömningar som genomförts har gjorts på en övergripande nivå och fördjupande bedömningar kommer att göras i miljökonsekvensbeskrivning (MKB), miljöprovning och MKB järnvägsplan för depå.

Utredningen visar att den naturmark som påverkas ovan mark är den som berörs av föreslagen cut and cover lösning i betong (betongtunnel) och föreslagna arbetsområden/etableringsytor. Ingen påverkan på naturmiljö sker ovan mark inom Hagsätraskogens naturreservat. Den naturmark som påverkas av betongtunneln och det planerade arbetsområdet har till största del naturvärdesklass 4, det vill säga visst naturvärde. Där betongtunneln övergår till bergtunnel har en mindre del av området naturvärdesklass 3, det vill säga påtagligt naturvärde.

Synpunkter och förslag

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning, kulturförvaltningen och fastighetskontoret är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6. I avtalet ingår att depåkapaciteten ska säkerställas genom att det byggs en ny depå för tågen.

Kontoren ser det som positivt att vändspåret har kortats ner jämfört med tidigare förslag och att det har placeras helt under mark i betong- och bergtunnel. Föreslagen utformning för vändspåret ger möjligheter att stärka kopplingen till naturreservatet vilket är positivt vid en framtida stadsutveckling i Älvsjö. Kontoren anser dock att motivet till vald sträckning bör beskrivas tydligare i förhållande till bergtäckning, svaghetszoner med mera.

Kontorens anser även att förordat alternativ fungerar väl ur kulturmiljösynpunkt. Inga registrerade forn- och kulturlämningar finns inom aktuellt område. Då marken inte är exploaterad kan det

medföra att lämningar påträffas under byggskede. Det är positivt att Region Stockholm, tillsammans med länsstyrelsen, har tagit fram ett arbetssätt gällande behov av arkeologiska utredningar. Därmed anser kontoren att fornlämningsfrågan är omhändertagen.

Underlaget vad gäller miljökonsekvenser är fortfarande övergripande och kontoren anser att det är viktigt att fördjupade bedömningar görs i det kommande planeringsarbetet, i enlighet med Regionens förslag. Kontoren noterar därmed att konsekvenser för naturvärden som orsakas av depån inte fullt ut kan bedömas i det här skedet.

Kontoren vill påpeka att underlagsrapporter saknas, vilket försvårar bedömningen av konsekvenser. I materialet saknas bland annat objektsbeskrivning med motiv för bedömning av art- och biotopvärden. Kontoren anser att det av underlaget bör framgå om de planerade åtgärderna är förenliga med artskyddsförordningen eller om särskilda skyddsåtgärder behöver vidtas.

Naturvärdesinventeringen visar att tallhällmarkerna till största del klassas som naturvärdesklass 3 och uppnår inte en högre klassning med anledning av att den saknar grova träd och allmän förekomst av värdearter. Kontoren vill lyfta fram att hällmarker oftast inte har grova träd, men att de kan vara av anseende ålder ändå, vilket är fallet i stora delar av Hagsätraskogen.

I utredningen uppges att inga strikt skyddade arter har observerats häckande inom berört område. Kontoren vill att det förtydligas vad som avses med strikt skyddade arter.

Kontoren anser att skyfall och grundvattenpåverkan på Älvsjö industriområde och stambanan behöver utredas vidare. Kontoren noterar att skyfall endast har beaktats för depåfastigheten. Byggnation av depån får inte försämra situationen för befintlig bebyggelse eller befintliga gator i området vid skyfall.

Remissmaterialet antyder att det råder en osäkerhet avseende effekter på naturmiljön till följd av grundvattenpåverkan. Kontoren anser att om det råder osäkerhet om hur grundvattnet påverkas både permanent och under byggtiden ska det tydligt framgå och avspeglas i konsekvensbedömningen och åtgärder föreslås.

Kontoren delar bedömningen att prövningen inför byggnation bör kunna ske genom en dispens- och/eller tillståndsansökan och inte behöver omfatta en ändring av reservatsgränserna. Av figurerna att döma börjar dock schaktet vid Varuvägen och sträcker sig genom skogsområdet fram till reservatsgränsen. Då schaktet ska gå väldigt

nära reservatsdelen så behövs inför tillståndsprovning en mer detaljerad information.

Kontoren vill lyfta fram vikten av att naturen återställs på och omkring tunnelns schakt. Arbetsområden och schakt bör utredas i syfte att spara värdefull natur/uppvuxna träd, vilket kan ha stor betydelse för kvaliteten på återställandet.

Kontoren noterar att det inte framgår av handlingarna vilken påverkan vändspåret har på befintliga tomträtter, detta måste förtydligas i kommande arbete. Ett exempel är att betongtunneln kommer att göra ett intrång på fastigheten Varubilen 1, vilket påverkar förutsättningarna för framtida exploatering.

I kommande arbete efterfrågar kontoren tydliggörande och fördjupningar på flera områden. Ett exempel är att sektioner redovisas för bättre förståelse av schaktets storlek, hur schaktet ansluter mot naturreservatets topografi samt hur korsningen med Varuvägen utformas. Vidare måste ansvarsfördelningen för konstruktionen under Varuvägen tydliggöras. Av utredningsmaterialet framgår även att ett ventilationstorn behöver byggas, kontoren efterfrågar placering av detta torn.

Kontoren vill även att effekterna av omgivningspåverkan under byggtiden tydliggörs i kommande arbete. Det är viktigt att naturreservat är tillgängligt genom hela byggtiden. I samrådsunderlaget står att naturreservatets norra entré kommer vara avstängd under byggskedet. Kontoren önskar att Regionen förtydligar placeringen för den entré som avses. Kontoren efterfrågar även en beskrivning av vilka konsekvenser byggskedet får för företagen i Älvsjö industriområde. Utöver detta behöver påverkan utredas avseende markanspråk, buller, hydrologi med mer.

Som svar på remissen *Riktat samråd gällande vändspårutredning för Älvsjö depå* hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, trafikkontorets, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltnings, kulturförvaltningens och fastighetskontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

Fredrik Jurdell
Stadsdirektör

Thomas Andersson
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Amanda Horwitz
Förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret

Anna Hadenius
Förvaltningschef
Miljöförvaltningen

Gunilla Glantz
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Anders Carstorp
Förvaltningschef
Enskede-Årsta-Vantörs
Stadsdelsförvaltning

Lee Orberson
Stadsdelsdirektör
Hägersten-Älvsjös
Stadsdelsförvaltning

Maria Jansén
Förvaltningschef
Kulturförvaltningen

Anders Kindberg
Förvaltningsdirektör
fastighetskontoret

Digitala signaturer

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

Namn	Datum
Maria Christina,Jansén	2024-10-03
Lee Ernst,Orberson	2024-10-03
Anna Helena,Hadenius	2024-10-04
Anders Thomas,Andersson	2024-10-03
Carl Fredrik Verner,Jurdell	2024-10-03
Anders Göran,Kindberg	2024-10-03
Kerstin Amanda,Horwitz	2024-10-05
Anders Lennart,Carstorp	2024-10-03
Gunilla Elisabeth,Glantz	2024-10-07