

PM Ändringar efter granskning

Tunnelbana till Älvsjö – depå

2025-10-29

Titel: PM Ändringar efter granskning, Tunnelbana till Älvsjö – depå

Uppdragsledare: Per Reiland, Sweco

Projektledare: Kajsa Nilsson, Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT)

Bilder & illustrationer: Sweco

Dokumentid: 7100-C72-22-00027

Diarienummer: FUT 2024-0981

Utgivningsdatum: 2025-10-29

Distributör: Region Stockholm, Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Box 454 36, 104 31 Stockholm. Tel: 08 123 100 00. E-post: registrator.fut@regionstockholm.se

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	5
1.1	Ändringar efter granskning.....	5
1.2	Bedömning av miljökonsekvenser	5
1.3	Samlad bedömning	5
1.4	Delgivning av ändringar.....	5
2	Beskrivning av ändringar.....	6
2.1	Byggnader inom depån	6
2.2	Minskat permanent markanspråk nätstation	12
2.3	Spårkonfiguration ovan jord.....	13
2.4	Spårkonfiguration under mark	17
2.5	Vändspårstunnel.....	27
2.6	Skyddsåtgärd Sk1	37
2.7	Anslutning mot pendeltågsdepån	40
2.8	Minskat permanent markanspråk Varuvägen	41
2.9	Varuvägens höjdsättning	49
2.10	Utrymningsvägar	50
2.11	Redaktionella ändringar och förtydliganden	57

1 Inledning

Detaljerad redovisning av förändringarna med motiv finns i kapitel 2. Redaktionella ändringar redovisas sist.

1.1 Ändringar efter granskning

Järnvägsplanen för tunnelbana till Älvsjö – depå ställdes ut för granskning 2025-06-09 till 2025-08-18. Granskningssynpunkter har föranlett revidering av järnvägsplanen. I detta PM redovisas de revideringar som genomförts av järnvägsplanens granskningshandling, vilket är följande handlingar:

- Plan och profilkarta permanent markanspråk
- Tvärsektion permanent markanspråk
- Plankarta tillfälliga markanspråk
- Bilaga till plankarta tillfälliga markanspråk
- Planbeskrivning
- Fastighetsförteckning

1.2 Bedömning av miljökonsekvenser

Miljökonsekvensbeskrivningen för aktuell sträcka godkändes 2025-03-04 av Länsstyrelsen i Stockholms län. De revideringar som redovisas i denna PM bedöms inte förändra miljökonsekvenserna.

1.3 Samlad bedömning

Ändringar bedöms inte vara av sådan omfattning och karaktär att ny granskning med utställning krävs. Det bedöms vara tillräckligt att de som berörs av ändringarna underrättas och ges möjlighet att yttra sig över ändringarna.

1.4 Delgivning av ändringar

Ändringarna delges via brev till fastighetsägare och tomträttshavare i fastighets- och rättighetsförteckningen som berörs av förändringarna.

Därutöver delges berörda myndigheter. Fullständiga handlingar kan hämtas från Region Stockholms hemsida.

<https://nyatunnelbanan.se/alvsjo/beslut-och-handlingar/>

Delgivning av ändringar sker genom kommunikation mellan 2025-11-10 till 2025-11-21.

Via länk ovan nås även järnvägsplanen som den såg ut under granskning med utställning 2025.

2 Beskrivning av ändringar

2.1 Byggnader inom depån

Beskrivning: Byggnadsvolymen samt placering för depåbyggnader, teknikbyggnader och byggnad för arbetsfordon ändras.

Motiv: Optimering av byggnadsvolymer och placeringar av byggnader inom depån görs för att minska kostnader.

Berörda handlingar: Plan och profilkarta permanent markanspråk, Tvärsektion permanent markanspråk, Planbeskrivning*.

*Figur 6, 24, 25, 26, 31, 37, 38 i planbeskrivning ändras inte utan ska i och med denna ändring ses som illustrativa utan exakta placeringar av spår och byggnader.

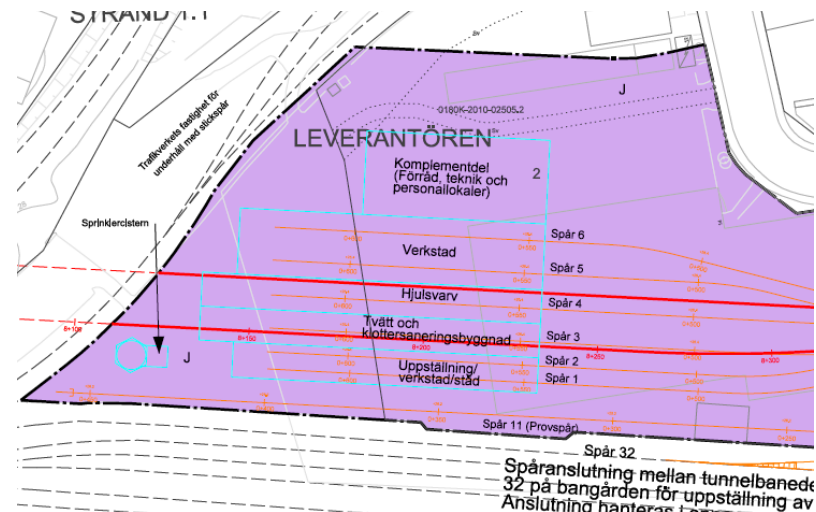
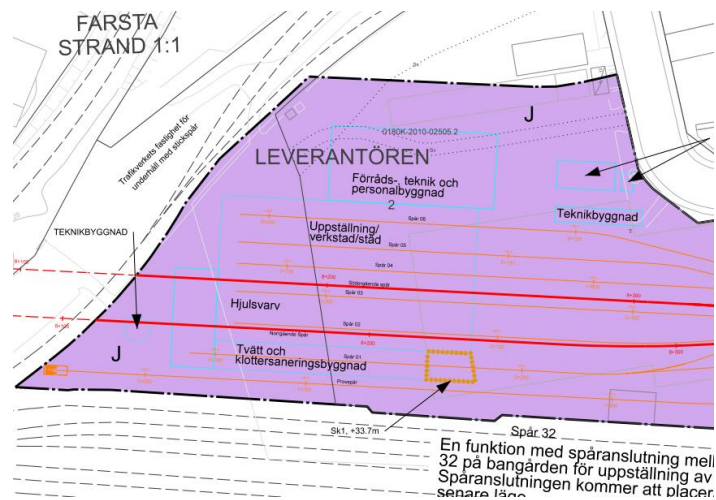
2.1.1 Plan och profilkarta permanent markanspråk

RITNINGSNUMMER

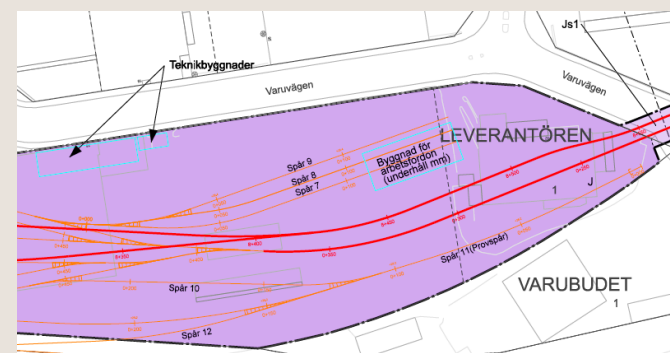
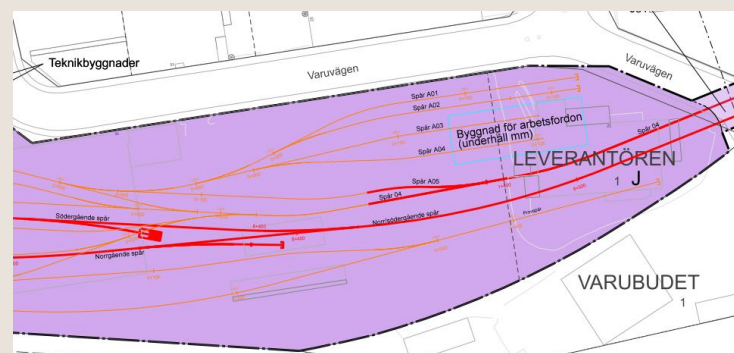
GRANSKNINGSHANDLING, 2025-05-26

ÄNDRING EFTER GRANSKNING

**M72-X900-10PL-
A0000-00-0201**



**M72-X900-10PL-
A0000-00-0201**

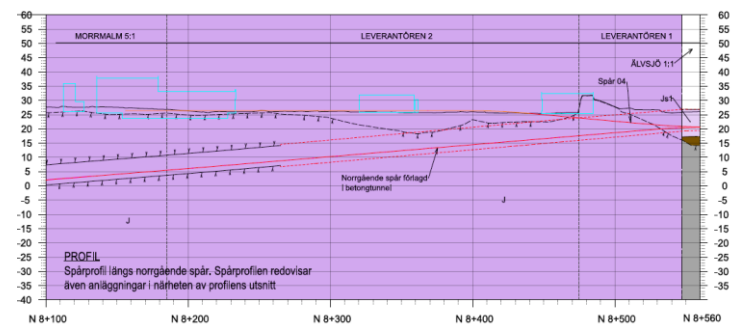
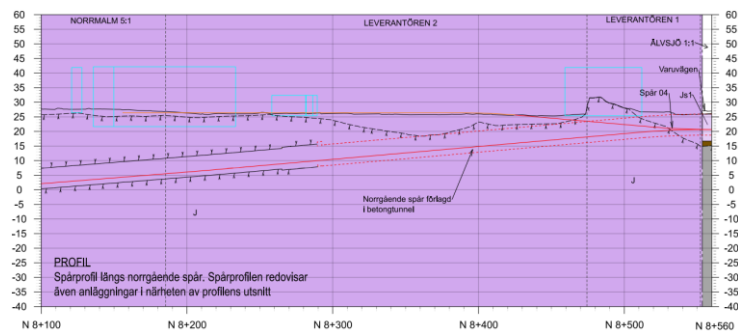


RITNINGSNUMMER

GRANSKNINGSHANDLING, 2025-05-26

ÄNDRING EFTER GRANSKNING

**M72-X900-10PL-
A0000-00-0201**



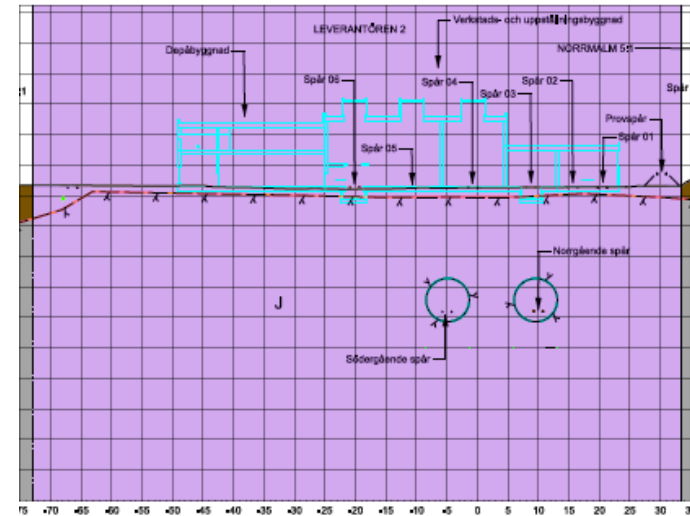
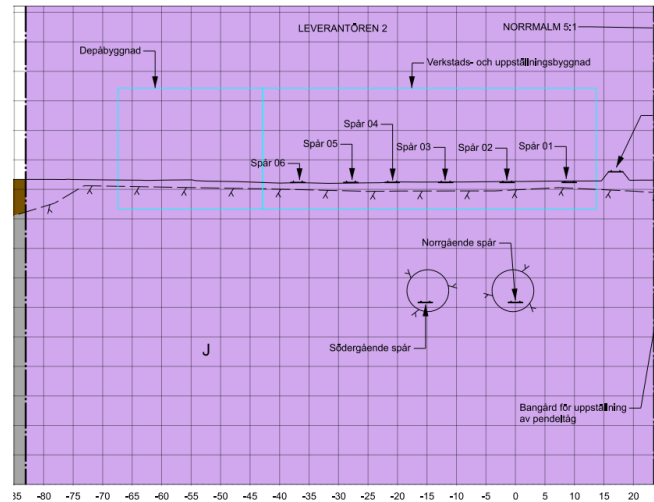
2.1.2 Tvärsektion permanent markanspråk

RITNINGSNUMMER

GRANSKNINGSHANDLING, 2025-05-26

ÄNDRING EFTER GRANSKNING

**M72-X900-10PL-
A0000-20-0001**



2.1.3 Planbeskrivning

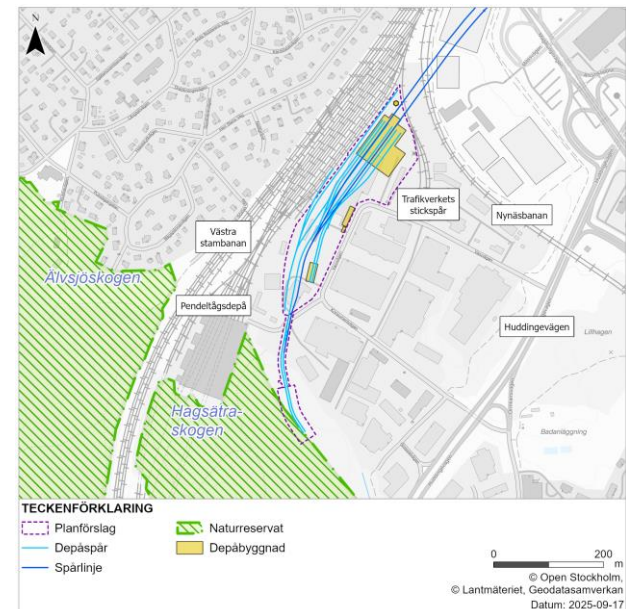
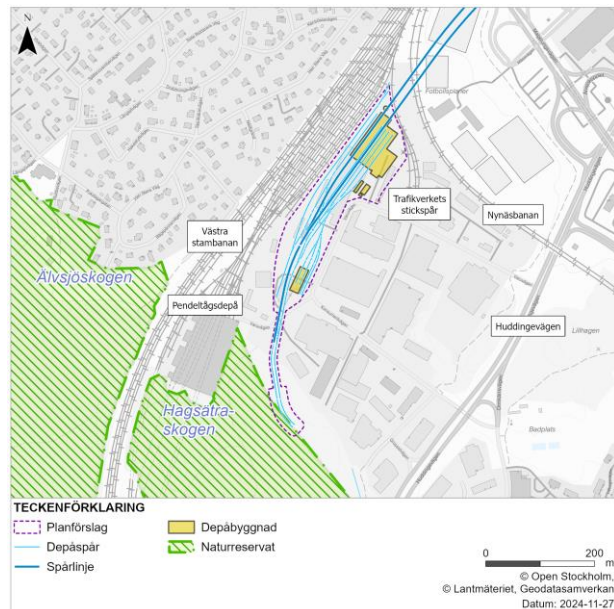
KAPITEL/AVSNITT	ÄNDRING EFTER GRANSKNING
4.2.4 Depån ovan mark	Depån planeras att utformas med följande funktioner: • Verkstad-, service/städ, tvätt samt klottersanerings- och uppställningsspår. • Separat hall för utvändigt tvätt, klottersanering samt övrig utvändigt rengöring/sanering. • Provspår (350 meter). Spåret används för att tåget behöver komma upp i hastighet för att göra kontroller efter reparationsarbeten.
4.2.5.1 Anslutningsspår	Vändspåren fyller även en viktig funktion som så kallade utdragsspår för den nya depån då tunnelbanetågen ska förflyttas inom depån från exempelvis uppställning till tvätthall.

FIGUR

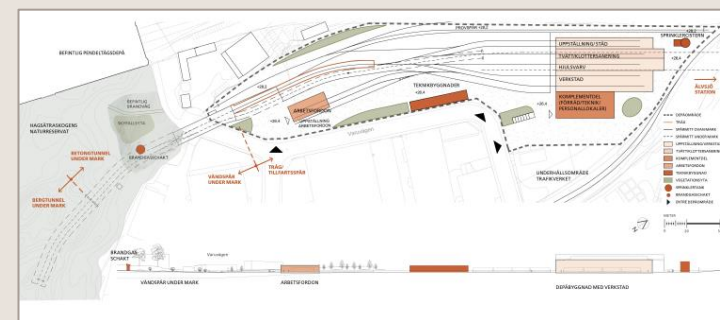
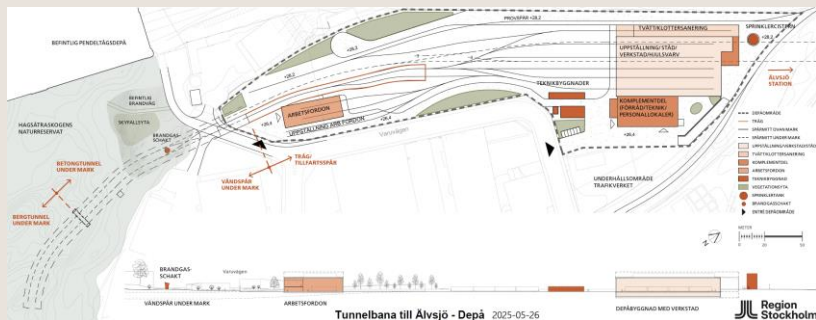
GRANSKNINGSHANDLING, 2025-05-26

ÄNDRING EFTER GRANSKNING

4 och 21



23 och 31



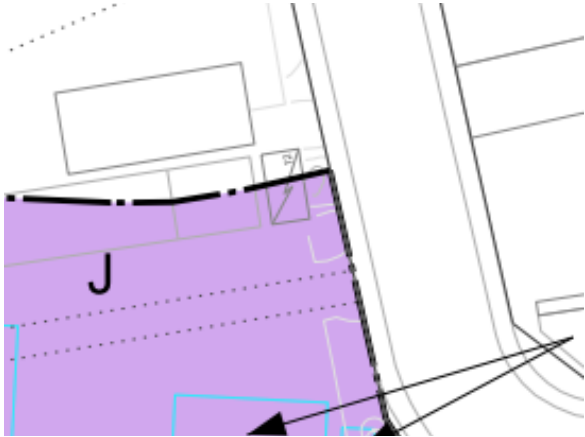
2.2 Minskat permanent markanspråk nätstation

Beskrivning: Det permanenta markanspråket minskas i den nordöstra delen av depån.

Motiv: En befintlig nätstation i den nordöstliga delen av depån som tidigare var planerad att flyttas behöver vara kvar vilket ger minskat permanent markanspråk för depån.

Berörda handlingar: Plan och profilkarta permanent markanspråk, Tvärsektion permanent markanspråk, Plankartor tillfälligt markanspråk, Bilaga till plankartor tillfälligt markanspråk, Planbeskrivning, fastighetsförteckning enligt nedan.

2.2.1 Plan och profilkarta permanent markanspråk

RITNINGSNUMMER	GRANSKNINGSHANDLING, 2025-05-26	ÄNDRING EFTER GRANSKNING
M72-X900-10PL-A0000-00-0201		

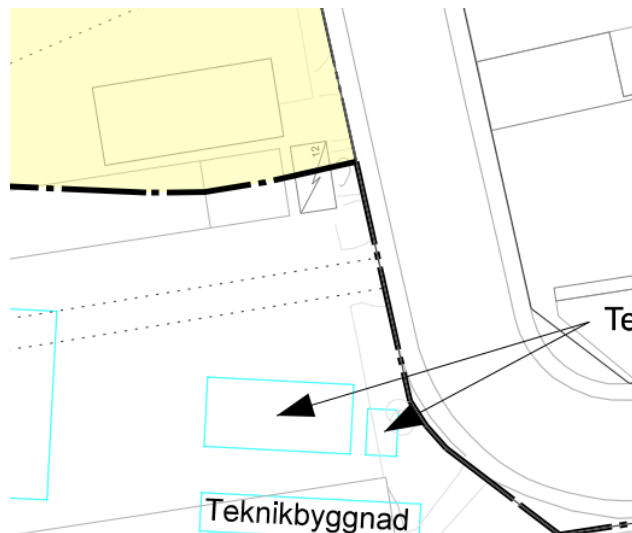
2.2.2 Plankarta tillfälligt markanspråk

RITNINGSNUMMER

GRANSKNINGSHANDLING, 2025-05-05

ÄNDRING EFTER GRANSKNING

**M72-X900-10PL-
A0000-00-0201**



2.2.3 Bilaga till plankartor tillfälligt markanspråk

2.2.4 Planbeskrivning

2.2.5 Fastighetsförteckning

2.3 Spårkonfiguration ovan jord

Beskrivning: Spårkonfigurationen ovan jord ändras. Ytan för depåspåren minskas från sex till sju spår vid servicehallen och antalet spår vid

teknikbyggnad för arbetsfordon minskas från fyra till tre.

Motiv: Optimering av spårkonfiguration inom depån görs för att minska kostnader och markanspråk för anläggningen.

Berörda handlingar: Plan och profilkarta permanent markanspråk, Tvärsektion permanent markanspråk, Planbeskrivning* enligt nedan.

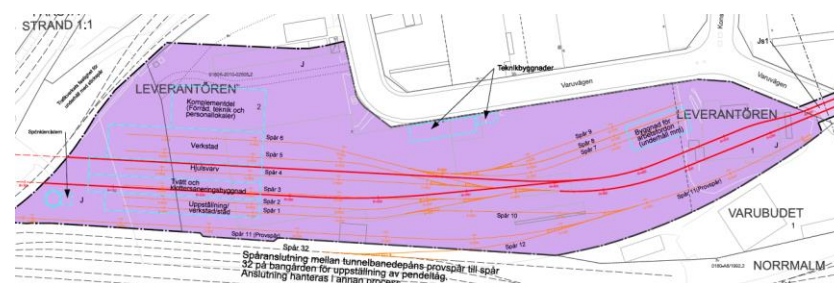
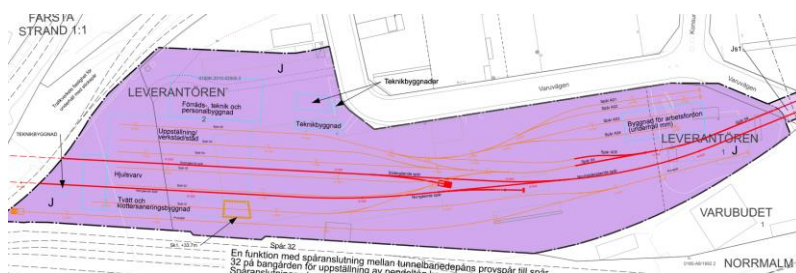
*Figur 6, 24, 25, 26, 31, 37, 38 i planbeskrivning ändras inte utan ska i och med denna ändring ses som illustrativa utan exakta placeringar av spår och byggnader.

2.3.1 Plan och profilkarta permanent markanspråk

RITNINGSNUMMER GRANSKNINGSHANDLING, 2025-05-25

ÄNDRING EFTER GRANSKNING

**M72-X900-
10PL-A0000-
00-0201**



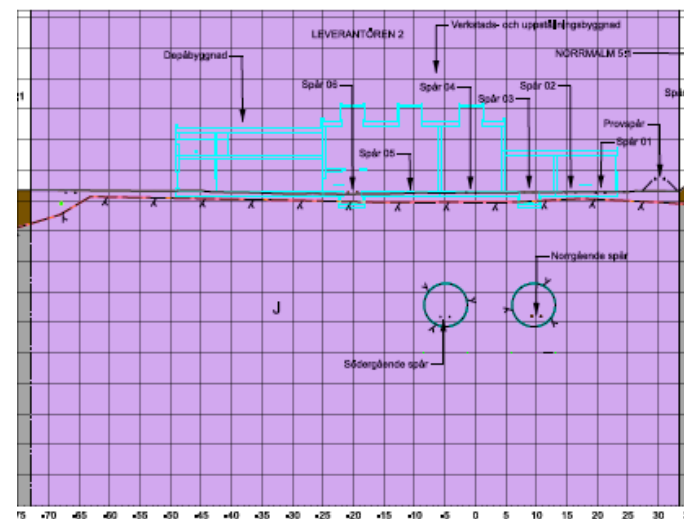
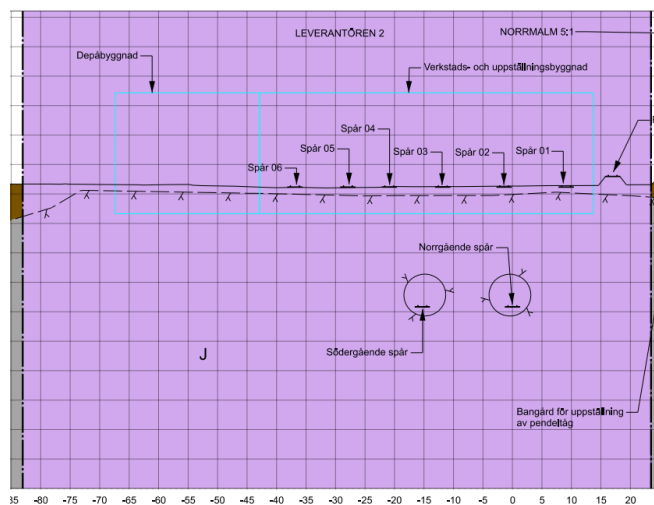
2.3.2 Tvärsektion permanent markanspråk

RITNINGSNUMMER

GRANSKNINGSHANDLING, 2025-05-26

ÄNDRING EFTER GRANSKNING

**M72-X900-10PL-
A0000-20-0001**



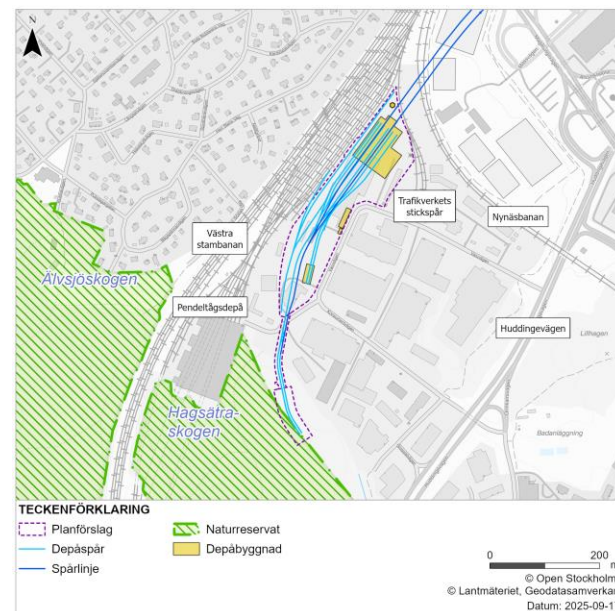
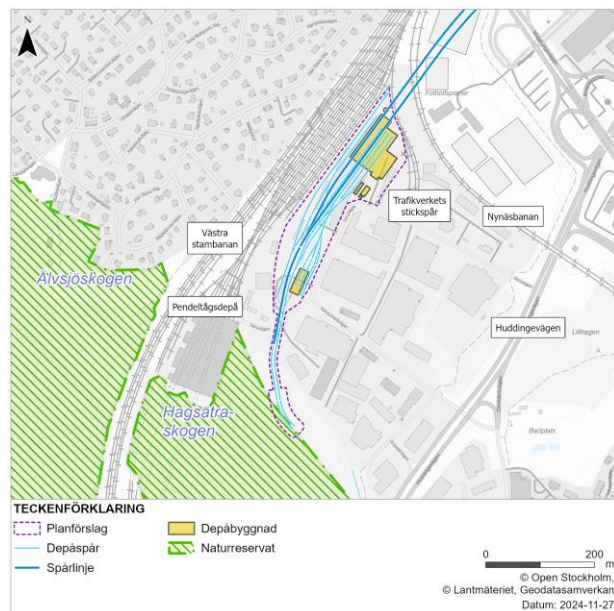
2.3.3 Planbeskrivning

FIGUR

GRANSKNINGSHANDLING, 2025-05-26

ÄNDRING EFTER GRANSKNING

4 och 21

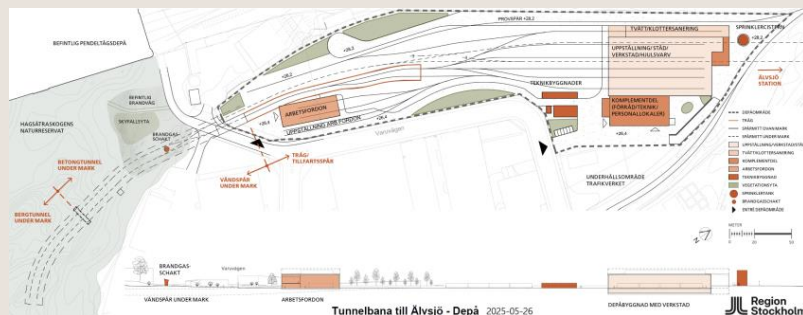


FIGUR

GRANSKNINGSHANDLING, 2025-05-26

ÄNDRING EFTER GRANSKNING

23 och 31



2.4 Spårkonfiguration under mark

Beskrivning: Tråget som leder upp till depån från vändspårstunneln samt det norr- och södergående spåret som ansluter mot linjen byter läge med varandra.

Motiv: Optimering för att minska kostnaderna för projektet.

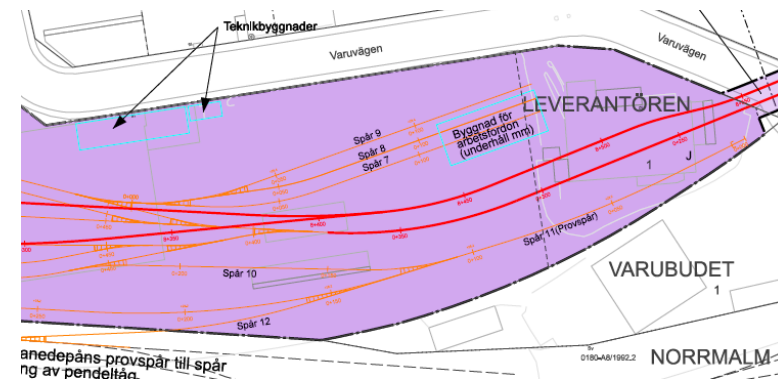
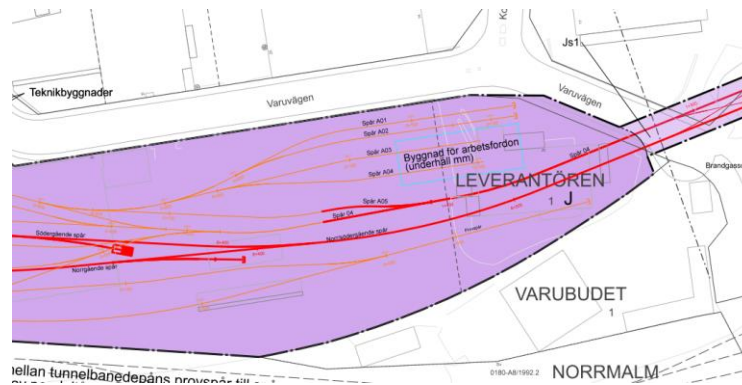
Berörda handlingar: Plan och profilkarta permanent markanspråk, Tvärsektion permanent markanspråk, Planbeskrivning enligt nedan.

2.4.1 Plan och profilkarta permanent markanspråk

RITNINGSNUMMER **GRANSKNINGSHANDLING, 2025-05-25**

ÄNDRING EFTER GRANSKNING

**M72-X900-
10PL-A0000-
00-0201**



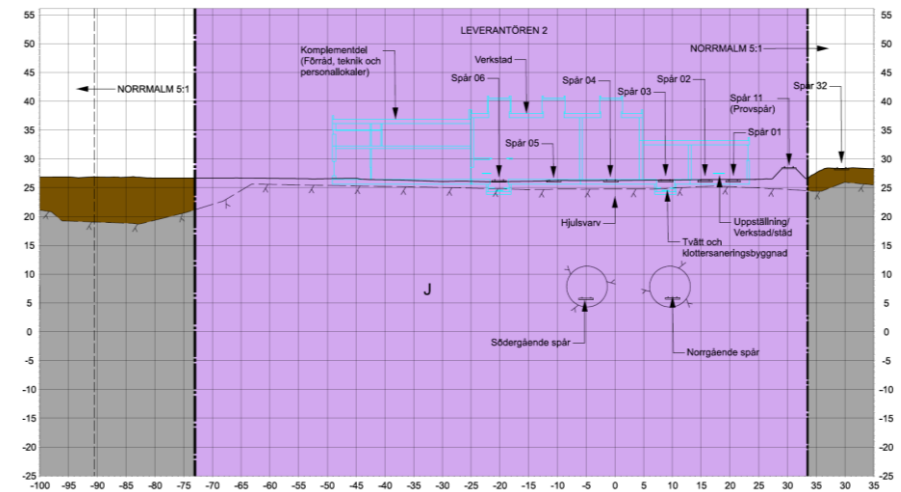
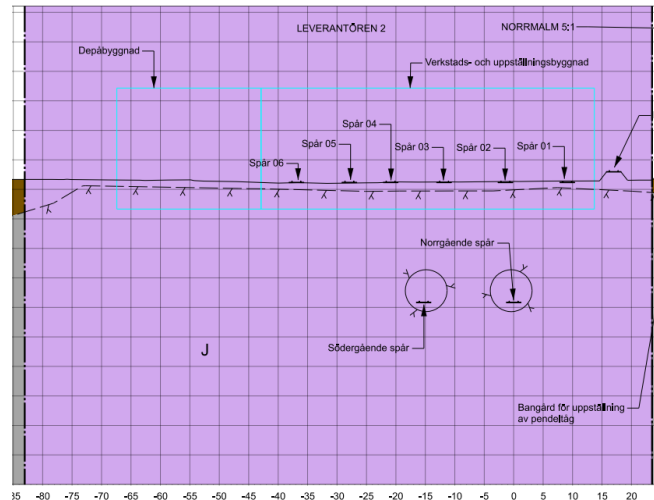
2.4.2 Tvärsektion permanent markanspråk

RITNINGSNUMMER

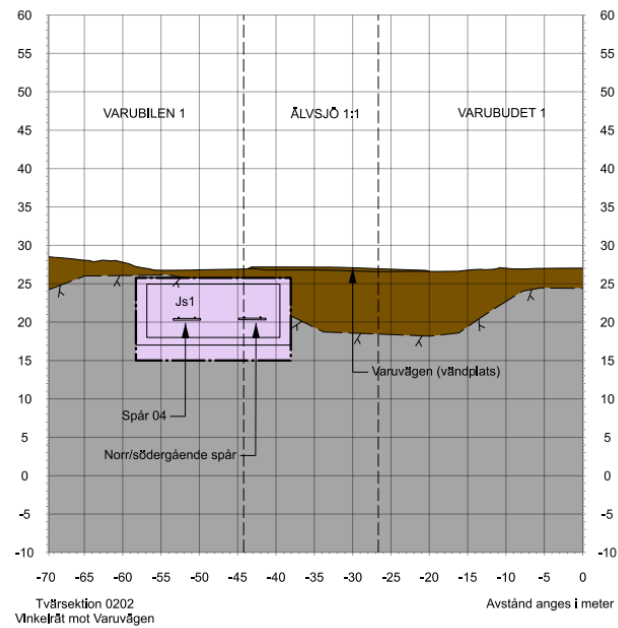
GRANSKNINGSHANDLING, 2025-05-26

ÄNDRING EFTER GRANSKNING

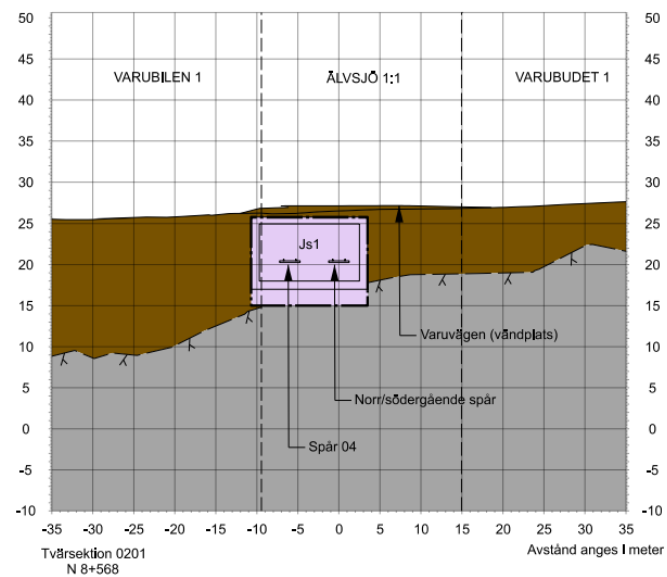
**M72-X900-
10PL-A0000-20-
0001**



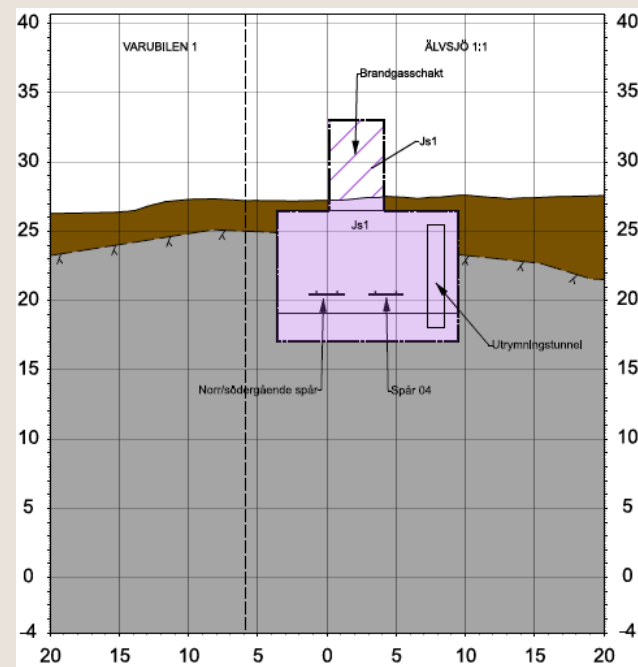
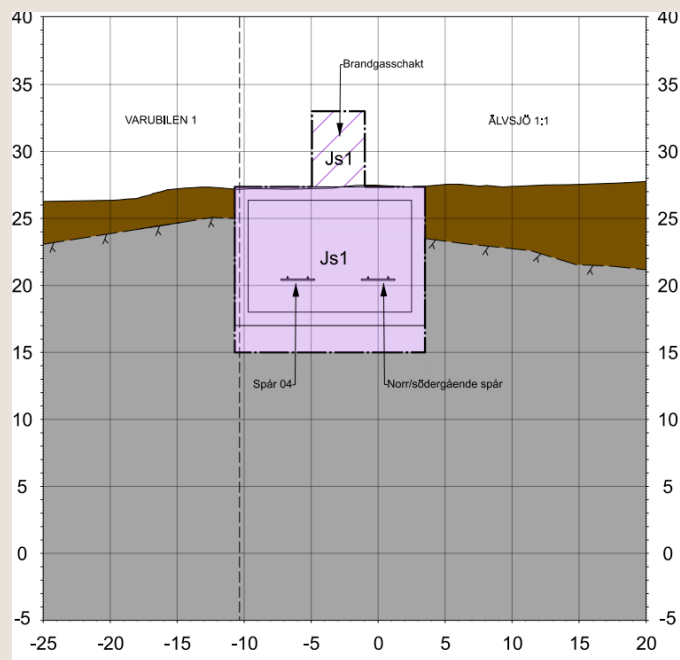
**M72-X900-
10PL-A0000-20-
0002**



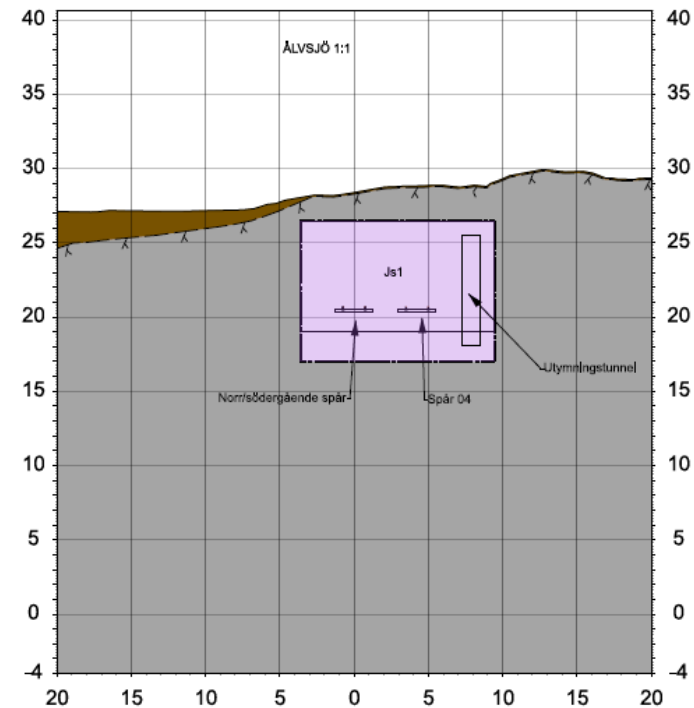
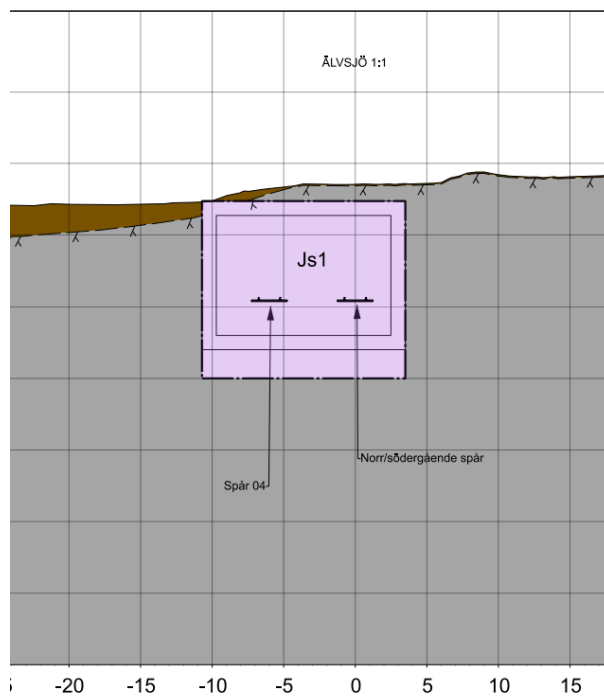
**M72-X900-
10PL-A0000-20-
0002**



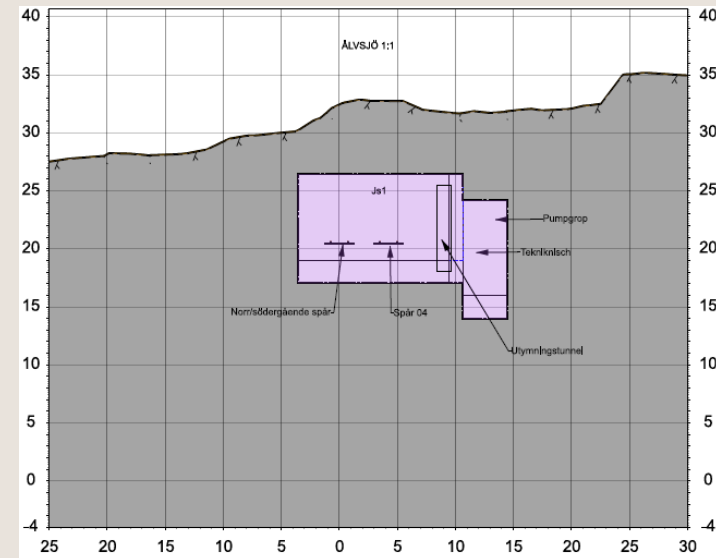
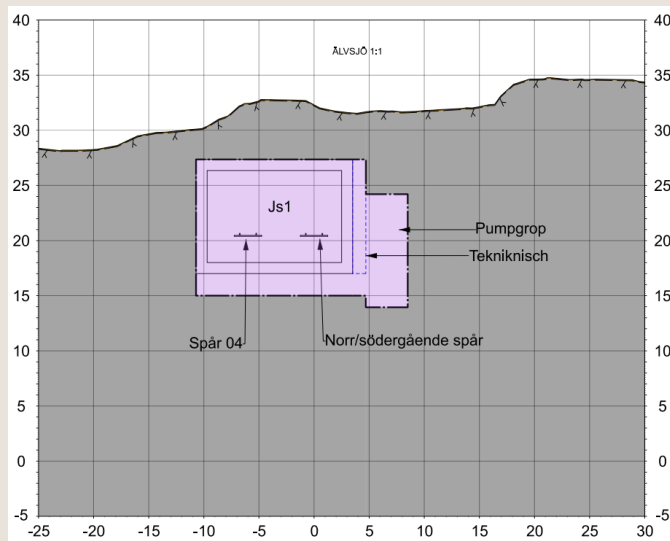
**M72-X900-
10PL-A0000-20-
0003**



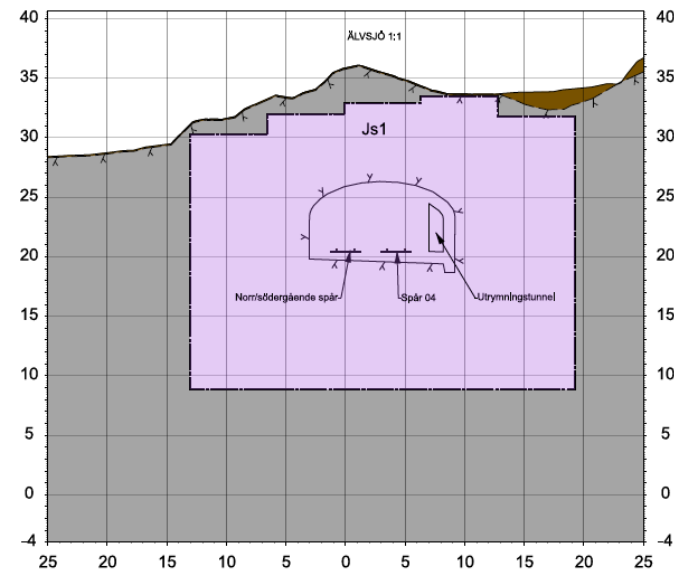
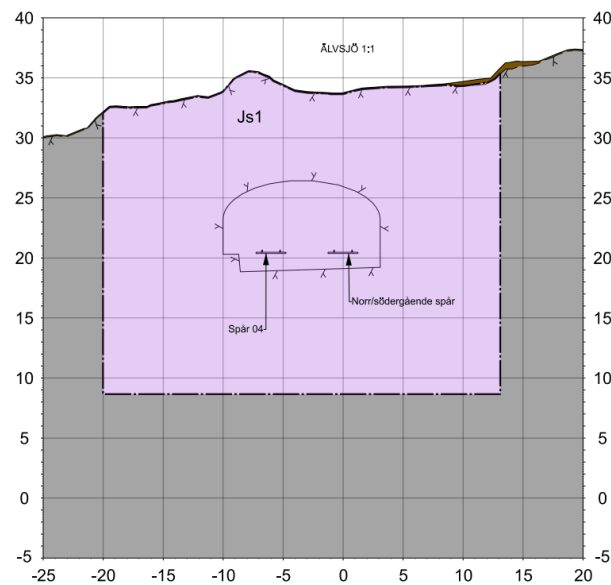
**M72-X900-
10PL-A0000-20-
0003**



**M72-X900-
10PL-A0000-20-
0004**



**M72-X900-
10PL-A0000-20-
0004**



2.4.3 Planbeskrivning

KAPITEL/AVSNITT

ÄNDRING EFTER GRANSKNING

4.2.5.1 Anslutningsspår

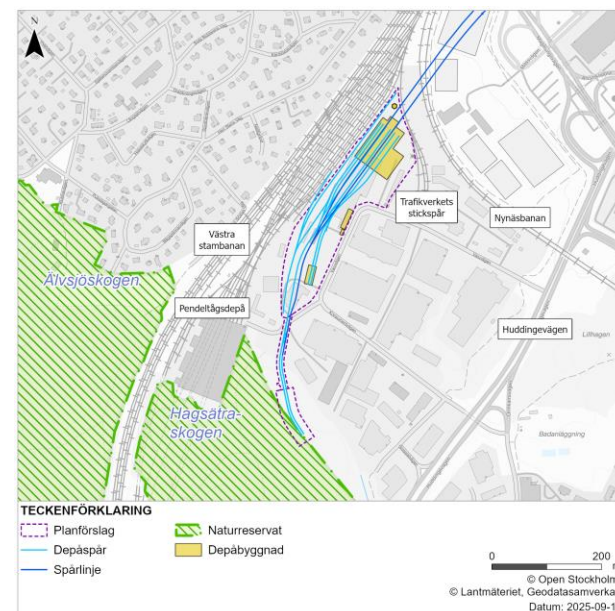
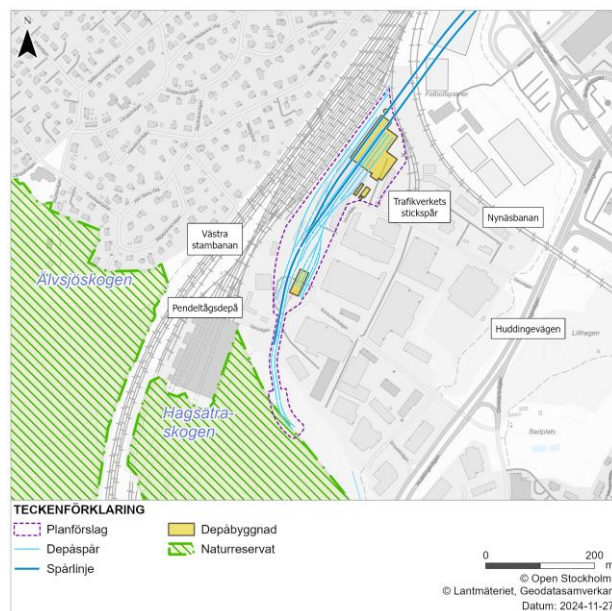
För att tunnelbanetågen ska kunna nå depån leder ett spår upp i ett betongtråg om cirka 100 meter från det ~~östligaste~~västligaste av vändspåren i den täckta betongtunneln.

FIGUR

GRANSKNINGSHANDLING, 2025-05-26

ÄNDRING EFTER GRANSKNING

4 och 21



Beskrivning: Vändspårstunnelns läge justeras och vändspåren förlängs med fem meter.

Motiv: Optimering för att minska kostnaderna för projektet.

Berörda handlingar: Plan och profilkarta permanent markanspråk,
Tvärsektion permanent markanspråk, Plankartor tillfälligt markanspråk,
Bilaga till plankartor tillfälligt markanspråk, Planbeskrivning,
fastighetsförteckning enligt nedan.

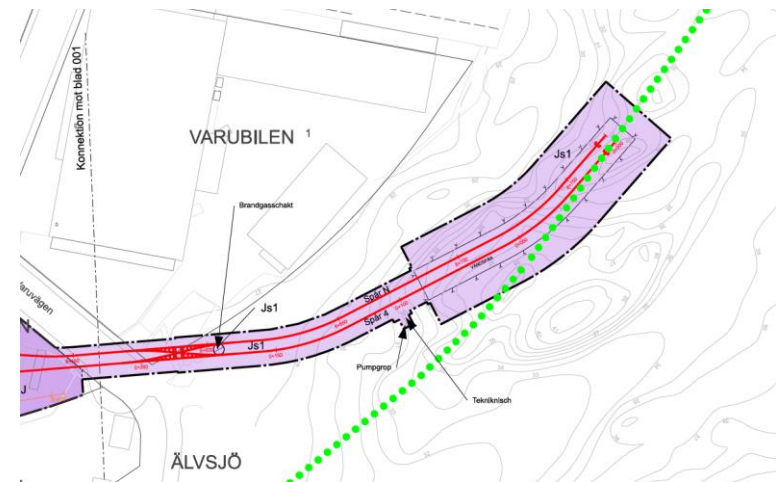
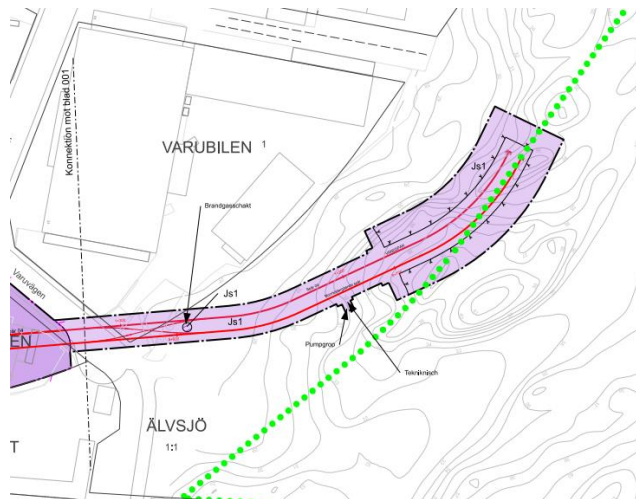
2.5.1 Plan och profilkarta permanent markanspråk

RITNINGSNUMMER

GRANSKNINGSHANDLING, 2025-05-05

ÄNDRING EFTER GRANSKNING

**M72-X900-10PL-
A0000-00-0201**

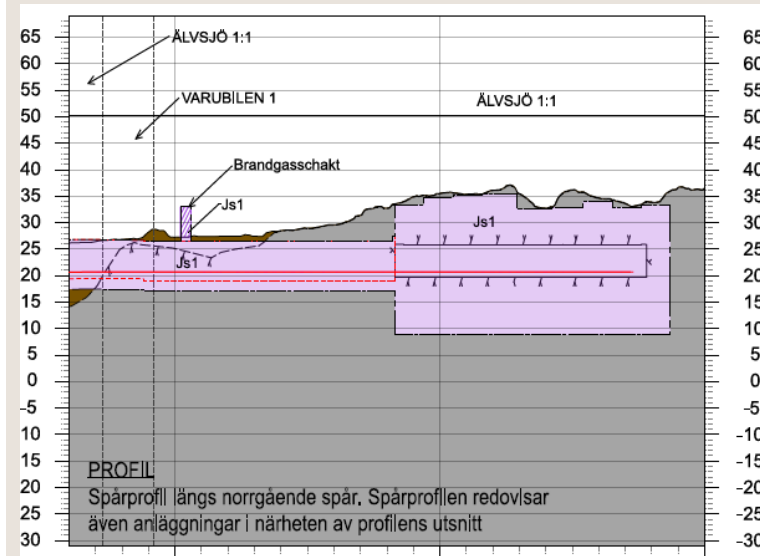
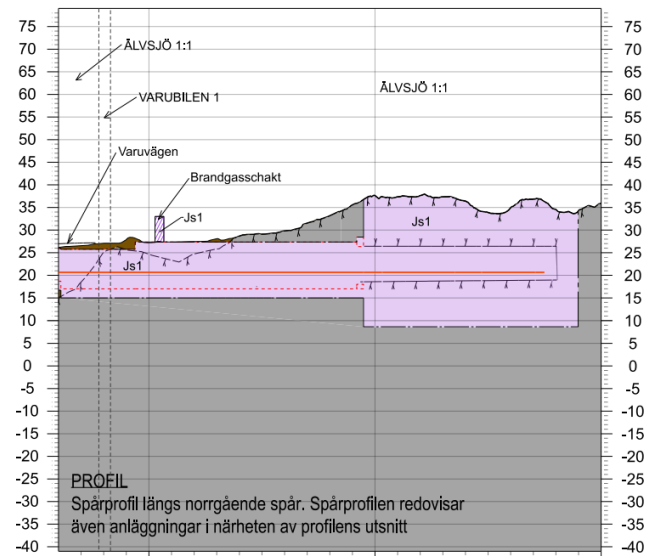


RITNINGSNUMMER

GRANSKNINGSHANDLING, 2025-05-05

ÄNDRING EFTER GRANSKNING

**M72-X900-10PL-
A0000-00-0201**



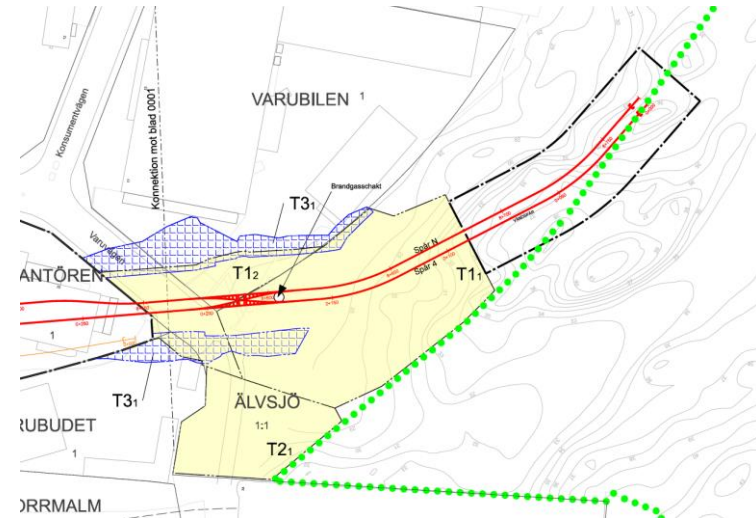
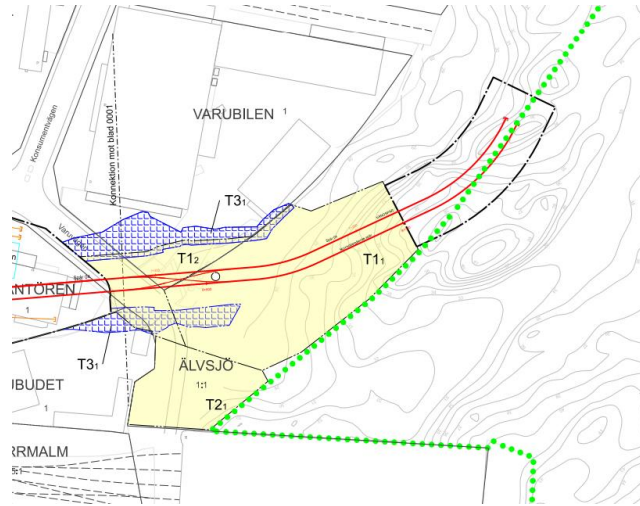
2.5.2 Plankartor tillfälligt markanspråk

RITNINGSNUMMER

GRANSKNINGSHANDLING, 2025-05-05

ÄNDRING EFTER GRANSKNING

**M72-X900-10PL-
A0000-00-0201**



2.5.3 Bilaga till plankartor tillfälligt markanspråk

NR	KAPITEL/AVSNITT	ÄNDRING EFTER GRANSKNING
----	-----------------	--------------------------

2.5.4 Planbeskrivning

NR	KAPITEL/AVSNITT	ÄNDRING EFTER GRANSKNING
----	-----------------	--------------------------

- | | | |
|---|---------|--|
| 1 | 4.2.5.1 | <p>Vändspåren kommer att anläggas i en betong- och bergtunnel, se Figur 28 och Figur 29. Bergtunneln behöver vara böjd för att uppfylla rekommenderad praxis för bergtäckning, se avsnitt 7.1.2 för skyddszonen. Vändspåret börjar söder om depån och består av två spår med en gångbrygga i mellan. Vändspårets totala längd är 155 186 meter från växelkrysset. En betongtunnel utförs eftersom bergytan strax söder om <u>Varuvägen</u> ligger på en alltför låg nivå för att tillåta ett utförande av en bergtunnel. Betongtunneln kommer att utföras med metoden "<u>cut and cover</u>". Innan betongtunneln kan gjutas behöver marken under tunneln <u>grundförstärkas med 2 meter</u>.</p> |
|---|---------|--|

*Se redaktionella ändringar 2.11.1 angående vändspårets längd innan ändringen.

2	9.4.1	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>mm (Dp 848 /)</th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2C</td> <td>Detaljplan för östra Älvsjöskogen mm (Dp 8487)</td> <td>8+760– 8+780</td> <td>Ny järnvägs- mark med servitutsrätt</td> <td>Tunnelbanereser- vat</td> <td>Överens- stämmer inte</td> </tr> <tr> <td>3A</td> <td>Stadsplan för</td> <td>8+580</td> <td>Ny järnvägs-</td> <td>Allmän plats</td> <td>Överens-</td> </tr> </tbody> </table>		mm (Dp 848 /)					2C	Detaljplan för östra Älvsjöskogen mm (Dp 8487)	8+760– 8+780	Ny järnvägs- mark med servitutsrätt	Tunnelbanereser- vat	Överens- stämmer inte	3A	Stadsplan för	8+580	Ny järnvägs-	Allmän plats	Överens-
	mm (Dp 848 /)																			
2C	Detaljplan för östra Älvsjöskogen mm (Dp 8487)	8+760– 8+780	Ny järnvägs- mark med servitutsrätt	Tunnelbanereser- vat	Överens- stämmer inte															
3A	Stadsplan för	8+580	Ny järnvägs-	Allmän plats	Överens-															

NR	KAPITEL/AVSNITT	ÄNDRING EFTER GRANSKNING
----	-----------------	--------------------------

3	9.4.1.2	
---	---------	--

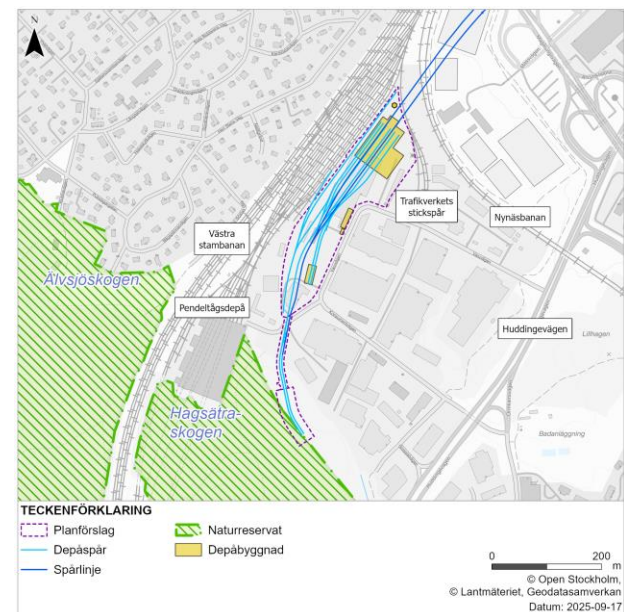
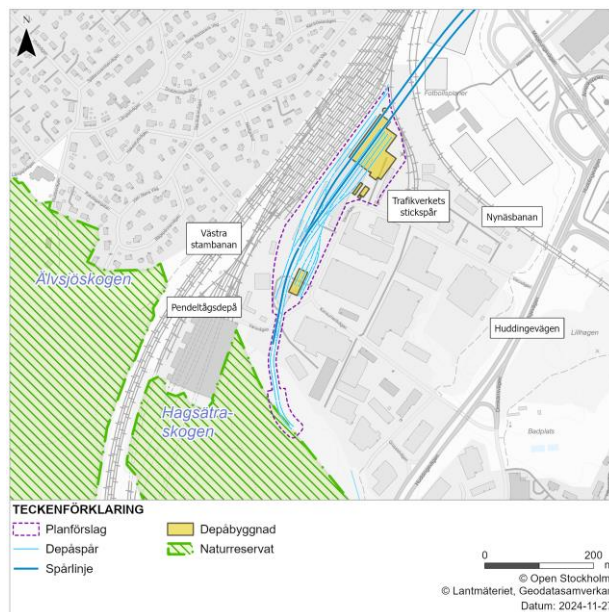
Röd markering visar detaljplanens gräns, de olika färgade ytorna utgör detaljplanens olika markanvändningar, se Figur 40. Totalt permanent markanspråk inom detaljplanen är ~~4545~~4693 m².

4	9.4.1.3	
---	---------	--

Röd markering visar detaljplanens gräns, de olika färgade ytorna utgör detaljplanens olika markanvändningar, se Figur 41. Totalt permanent markanspråk inom detaljplanen är ~~6~~17 m².

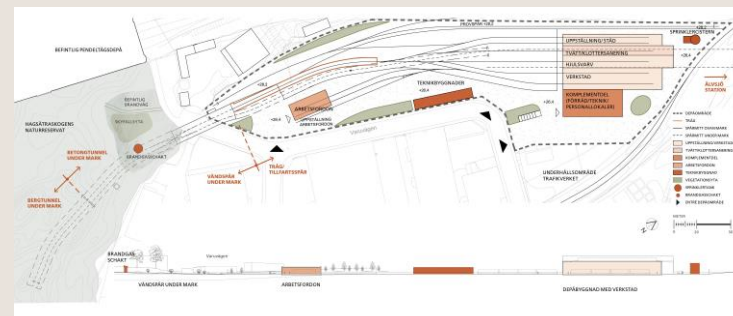
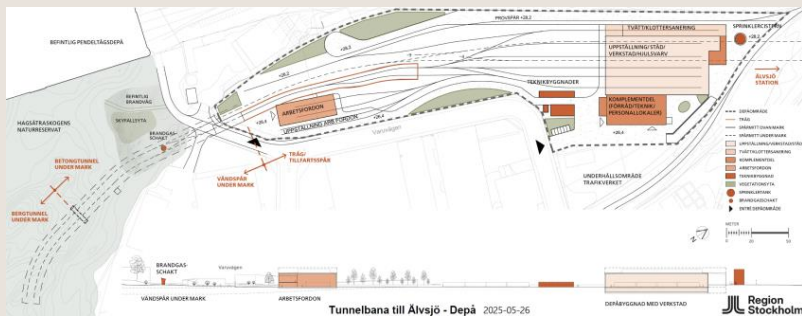
4 och 21

1



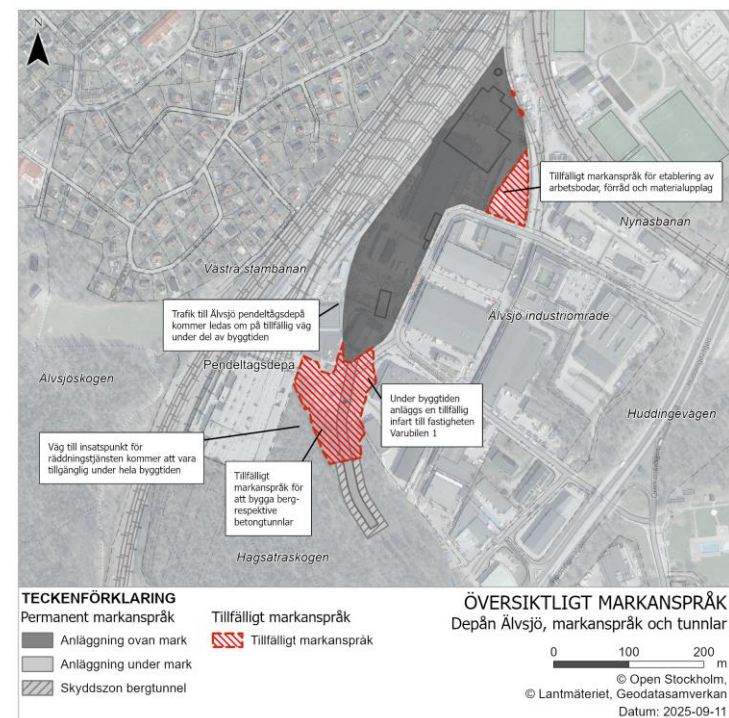
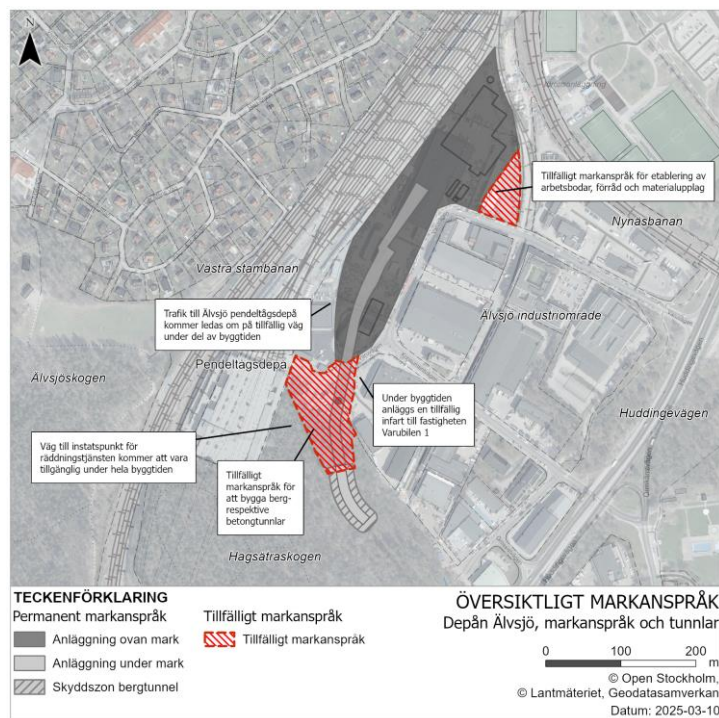
23 och 31

2



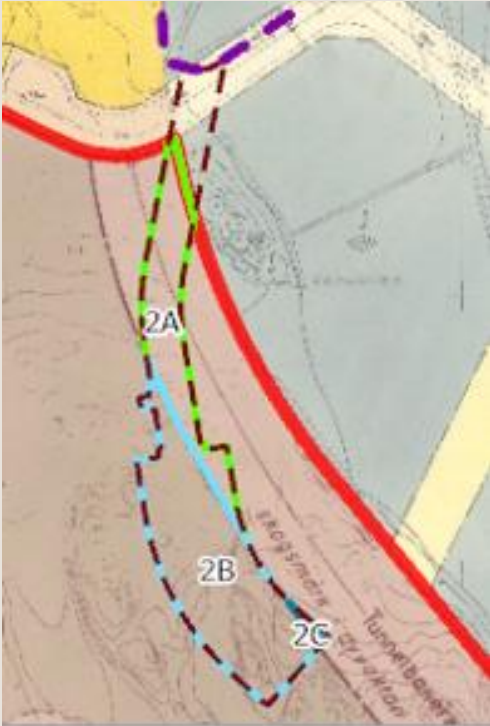
32

3



*Se 572.11.1 redaktionella ändringar punkt 2.

NR	FIGUR	GRANSKNINGSHANDLING, 2025-05-25	ÄNDRING EFTER GRANSKNING
----	-------	---------------------------------	--------------------------

40			
4			

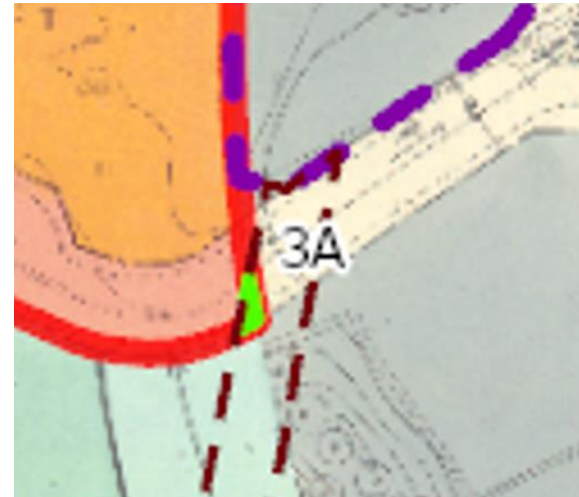
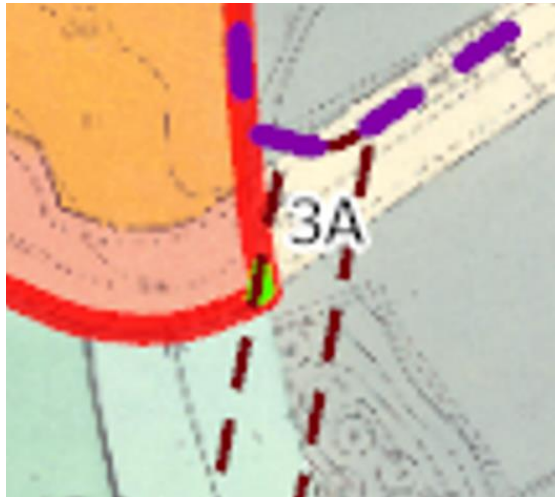
NR FIGUR

GRANSKNINGSHANDLING, 2025-05-25

ÄNDRING EFTER GRANSKNING

41

5



2.5.5 Fastighetsförteckning

2.6 Skyddsåtgärd Sk1

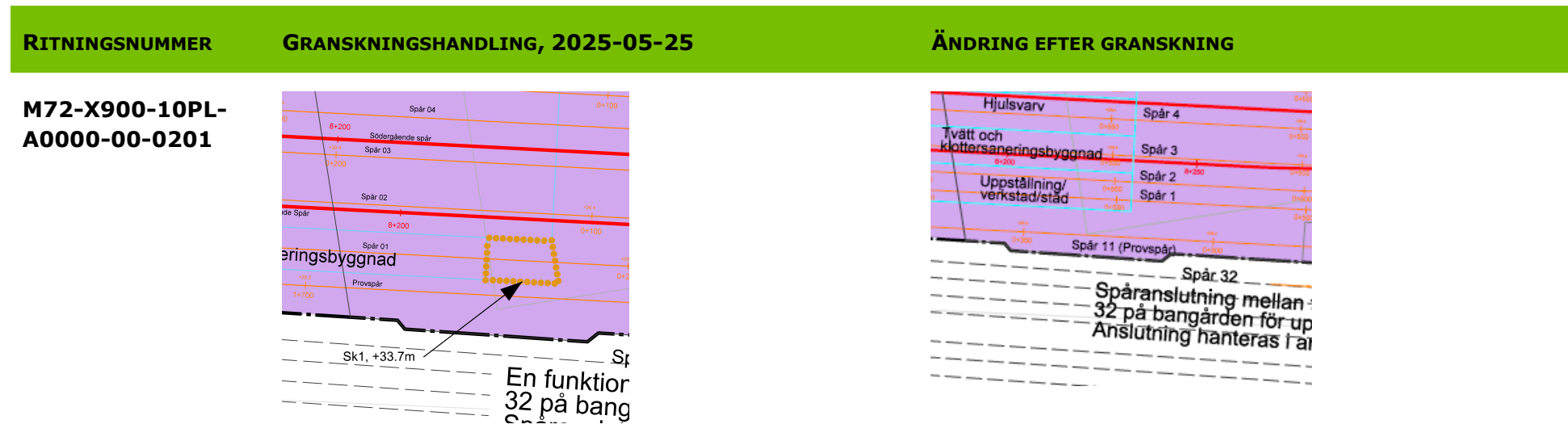
Beskrivning: Skyddsåtgärd SK1 tas bort från järnvägsplanen.

Motiv: Eftersom tvättanläggningen flyttas in i byggnaden på grund av optimeringar för att minska kostnader, är det inte längre nödvändigt att anlägga bullerskyddsskärmen. Alstring av buller från tvättfunktionen reduceras eftersom verksamheten kan ske inomhus med stängda dörrar.

Naturvårdsverkets riktvärden uppnås och skyddsåtgärden kan därför tas bort.

Berörda handlingar: Plan och profilkarta permanent markanspråk, Planbeskrivning, fastighetsförteckning enligt nedan.

2.6.1 Plan och profilkarta permanent markanspråk



2.6.2 Planbeskrivning

KAPITEL/AVSNITT	ÄNDRING EFTER GRANSKNING
Sammanfattning Effekter och konsekvenser, miljö och hälsa	Totalt sett bedöms det uppstå små negativa konsekvenser vid drift av depån avseende på luftburet buller med föreslagna skyddsåtgärder . De primära källorna för luftburet buller från depån är spårrörelser och torkning av vagnar efter tvätt inne i tvätthallen. För spårtrafik inom depån bedöms det inte föreligga någon risk för stömljud eller komfortstörande vibrationer över riktvärden i närliggande lokaler eftersom avstånden mellan spåren och byggnaderna är stora. Sammantaget bedöms att risken för stömljud och höga vibrationsnivåer är låg och inte behöver beaktas vidare.
Sammanfattning Skyddsåtgärder och försiktighetsmått	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått Skyddsåtgärder är möjliga att genomföra för att undvika eller förbättra påverkan och konsekvenser för olika miljöaspekter och de skyddsåtgärder som planeras att utföras ska fastställas i järnvägsplan och redovisas på plankartorna. Skyddsåtgärder gäller endast för drifttiden. Den aktuella skyddsåtgärden är en källnära bullersskyddsskärm i anslutning till tvätthallen. Några skyddsåtgärder är inte aktuella att fastställa i järnvägsplanen. Övriga åtgärder och andra försiktighetsmått återfinns i sin helhet i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning.

5.2.6

5.2.6 Buller, stömljud och vibrationer

Luftburet buller kommer under drifttiden att uppstå från tågrörelser, ~~tvätthall~~, verkstad och tekniska installationer. Bullerberäkningar har genomförts för en timme under natten när de mest bullrande aktiviteterna antas utföras. Antagna bullerkällor är spårrörelser och torkning av vagnar efter tvätt. ~~Föreslagen skyddsåtgärd i form av en bullerskyddsskärm, alternativt förlängning av fasad på uppställningshallens sydvästra hörn, är aktuellt för att innehålla gällande riktvärden för buller från verksamheter.~~ Spårunderhåll behövs ~~också~~ för att se till att spårskrik inte uppstår vid växlar och kurvor.

Totalt sett bedöms det uppstå små negativa konsekvenser vid drift av depån avseende luftburet buller. ~~med föreslagen bullerskyddsåtgärd.~~

6.1

6.1 Skyddsåtgärder som ska fastställas

~~Skyddsåtgärder som är möjliga att genomföra för att undvika eller förbättra påverkan och konsekvenser för olika miljöaspekter beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen som tillhör den här järnvägsplanen. Skyddsåtgärden gäller endast för drifttiden. Skyddsåtgärden som ska fastställas i järnvägsplanen ska också redovisas på plankartorna. Endast skyddsåtgärder som syftar till att begränsa skador på miljö och på tredje man och som rymts inom planförslaget kan fastställas. Inga skyddsåtgärder kommer vidtas eller fastställas i järnvägsplanen.~~

- ~~• Källnära skyddsåtgärd i form av bullerskyddsskärm, Sk1.~~

~~En 16 meter lång och 5,5 meter hög bullersskyddsskärm med skärmtak. Absorbenter ska finnas på samtliga innerväggar och innertak.~~

2.6.3 Fastighetsförteckning

SIDA

FASTIGHET

TEXT I GRANSKNINGSHANDLING OCH ÄNDRING EFTER GRANSKNING

2.7 Anslutning mot pendeltågsdepån

Beskrivning: En anslutning mot pendeltågsdepån ritas in i plankartan.

Motiv: Efter optimeringar som medfört justering av depåbyggnad och spårgeometrier har spåranslutningen kunnat ritats in på plankartorna.

Berörda handlingar: Plan och profilkarta permanent markanspråk, Tvärsektion permanent markanspråk, Planbeskrivning enligt nedan.

2.7.1 Plan och profilkarta permanent markanspråk

RITNINGSNUMMER

GRANSKNINGSHANDLING, 2025-05-05

ÄNDRING EFTER GRANSKNING

**M72-X900-10PL-
A0000-00-0201**

Spår 32
En funktion med spåranslutning mellan tunnelbanedepåns provspår till spår 32 på bangården för uppställning av pendeltåg kommer att behövas. Spåranslutningen kommer att placeras utmed provspåret och preciseras i ett senare läge.

Spår 11 (Provspår) Spår 32 Spår 1
Spåranslutning mellan tunnelbanedepåns provspår till spår 32 på bangården för uppställning av pendeltåg. Anslutning hanteras i annan process.

2.7.2 Planbeskrivning

KAPITEL/AVSNITT	ÄNDRING EFTER GRANSKNING
4.2.4.2 Provspår	4.2.4.2 Provspår Provspåret används för att tåget behöver komma upp i hastighet för att vissa kontroller efter reparationsarbeten ska kunna utföras. Spårgeometriskt är provspåret utformat att klara 50 kilometer i timmen och har en längd om 350 meter. Provspåret är förlagt intill och utmed befintlig bangård för uppställning av pendeltåg. Den nya tunnelbanedepån kommer att behöva en spåranslutning mot spår 32 på befintlig bangård för uppställning av pendeltåg. Spåranslutningen behövs för att kunna ta in och ut fordon till den nya tunnelbanedepån. För att möjliggöra detta behöver provspåret förläggas knappt två meter högre jämfört med övriga spår inom tunnelbanedepån och en stödkonstruktion anläggs utmed provspårets östra sida för att möjliggöra detta. Exakt var den nya spåranslutningen kommer att placeras utmed provspåret hanteras i ett separat anslutningsärende med Trafikverket. Det är därmed funktionen av en spåranslutning med tillhörande växlar med mera som Region Stockholm önskar få fastställd.
5.1.1	Depån kommer att få en spåranslutning mellan tunnelbanedepåns provspår och spår 32 på bangården för uppställning av pendeltåg för att kunna ta in och ut fordon från depån. Exakt placering och läge är inte bestämt men spåranslutningen <u>Möjligheterna till uppställning på pendeltågbangården kommer att begränsas under kortare perioder till följd av spåranslutningen. Begränsningen sker när tunnelbanedepån behöver använda spåranslutningen för transporter. kommer att innebära kortare perioder då möjligheterna till uppställning på pendeltågbangården kommer att begränsas när den nya tunnelbanedepån behöver använda spåranslutningen för transporter.</u>

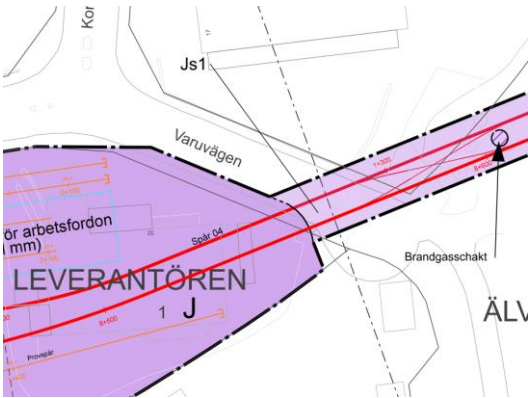
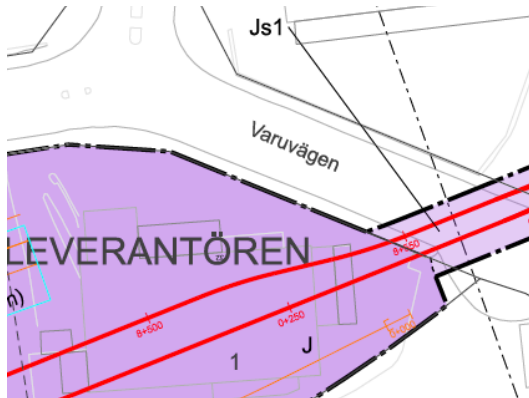
2.8 Minskat permanent markanspråk Varuvägen

Beskrivning: Del av Varuvägen behöver inte längre tas i permanent anspråk för depån. Detta berör en del av Varuvägen som är belägen i den södra delen av depåområdet på en sträcka om 50 meter längs vägen.

Motiv: Optimering för att minska kostnader och markanspråk.

Berörda handlingar: Plan och profilkarta permanent markanspråk, Tvärsektion permanent markanspråk, Planbeskrivning, Fastighetsförteckning enligt nedan.

2.8.1 Plan och profilkarta permanent markanspråk

RITNINGSNUMMER	GRANSKNINGSHANDLING, 2025-05-05	ÄNDRING EFTER GRANSKNING
M72-X900-10PL-A0000-00-0201		

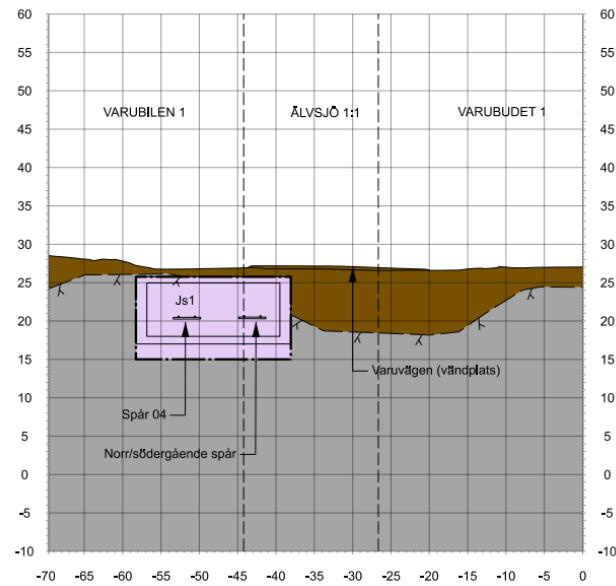
2.8.2 Tvärsektion permanent markanspråk

RITNINGSNUMMER

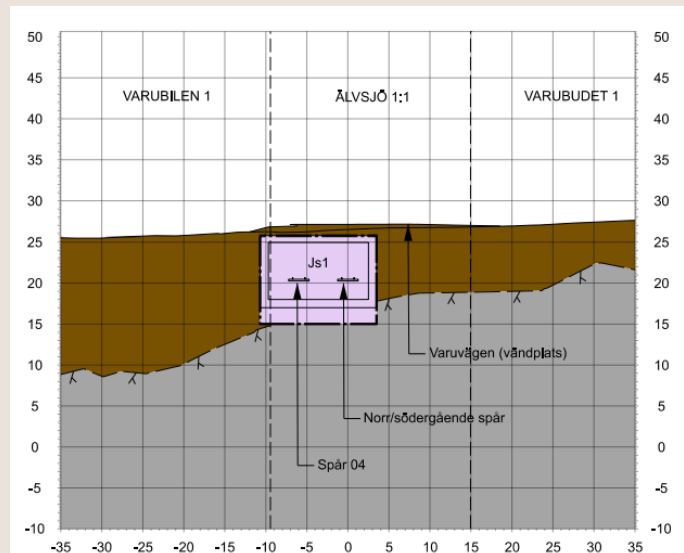
GRANSKNINGSHANDLING, 2025-05-05

ÄNDRING EFTER GRANSKNING

**M72-X900-10PL-
A0000-20-0002**



**M72-X900-10PL-
A0000-20-0002**



2.8.3 Planbeskrivning

NR	KAPITEL/AVSNITT	ÄNDRING EFTER GRANSKNING
1	Sammanfattning samlad bedömning	Effekter och konsekvenser av projektet Trafik, trygghet och tillgänglighet Konsekvenserna för trafik i Älvsjö industriområde bedöms inte förändras från dagens situation. Parkeringsmöjligheter längs Varuvägens södra del, på en sträcka av 50 meter, kommer dock att försvinna. Trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna som vistas i området kommer inte påverkas eller förändras när depån tas i drift. Säkerhet och trygghet och tillgänglighet bedöms inte påverkas när depån tas i drift.
2	Sammanfattning samlad bedömning	Samlad bedömning Trafiken i Älvsjö industriområde kommer inte påverkas när depån är i drift. Varuvägens södra del kommer dock att minska något i bredd vid pendeltägsdepån och parkeringsmöjligheterna utmed vägens södra del, cirka 50 meter, kommer att försvinna. Inga verksamheter i industriområdet kommer att påverkas när depån är tagen i drift. 9

NR	KAPITEL/AVSNITT	ÄNDRING EFTER GRANSKNING
3	5.1.1 Trafik	Bredden för Varuvägen kommer att behöva minskas från dagens cirka 13 meter till 8 meter på en sträcka av cirka 50 meter vid depåns södra del i höjd med pendeltågsdepån. Det beror på att Varuvägen i framtiden ska kunna ligga kvar i befintligt läge efter att tunnelbanedepån är färdigbyggd. Genom att bredden minskar kommer parkeringsmöjligheterna längs Varuvägens södra del, på en sträcka av ca 50 meter, att försvinna. Återställning av Varuvägen kommer att ske i samverkan med Stockholm stad. Konsekvenserna för trafik i Älvsjö industriområde kommer inte att förändras från dagens situation när depån är i drift.
4	8.1.1 Trafik, trafikanter och tillgänglighet	8.1 Sammanställning av konsekvenser 8.1.1 Trafik, trafikanter och tillgänglighet Konsekvenserna för trafik i Älvsjö industriområde kommer inte att förändras från dagens situation när depån är i drift. Däremot kommer Varuvägens södra del att minska något i bredd och parkeringsmöjligheter längs den sträckan kommer att försvinna. Tillgänglighet ur ett socialt perspektiv är en del av den upplevda trivseln och tryggheten på en plats eller i ett område. Depån placeras i ett befintligt industriområde med de verksamheter som finns där. Tillgängligheten i området kommer inte att förändras när depån är i drift.

5 Tabell 1/Avsnitt
9.4.1

N R	PLAN, NAMN, BETECKNING	SEKTION *	TYP AV MARKAN- SPRÅK	TILLÅTEN MARKANVÄNDNING FÖR BERÖRD DEL AV DETALJPLANEN	ÖVERENS- STÄMMESE MED DETALJPLAN
1C	Stadsplan för Älvsjö industriområde (PL. 5129A)	8+570 – 8+600	Ny järnvägs- mark med servitutsrätt	Industri, J	Överensstäm- mer inte
1D	Stadsplan för Älvsjö industriområde (PL. 5129A)	8+570 – 8+600	Ny järnvägs- mark med äganderätt	Trafikområde, T	Överensstäm- mer inte
1E	Stadsplan för Älvsjö industriområde (PL. 5129A)	8+500 – 8+560	Ny järnvägs- mark med äganderätt	Allmän plats, gatumark	Överensstäm- mer inte
2A	Detaljplan för	8+580 –	Ny järnvägs-	Tunnelbanereser	Överens-

6 9.4.1.1.

Röd markering visar detaljplanens gräns, de olika färgade ytorna utgör detaljplanens olika markanvändningar, se Figur 39. Totalt permanent markanspråk inom detaljplanen är ~~95 572~~³⁵
²⁴⁷ m².

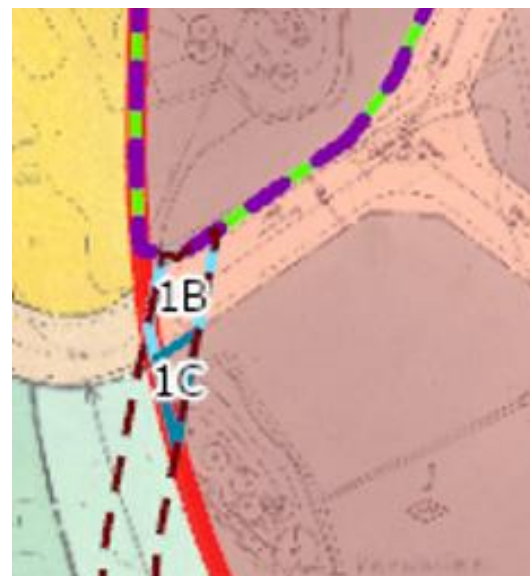
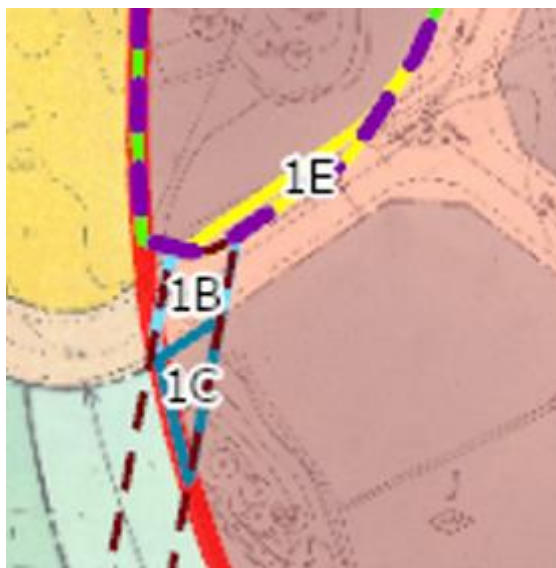
Nr FIGUR

GRANSKNINGSHANDLING, 2025-05-25

ÄNDRING EFTER GRANSKNING

39

1



2.8.4 Fastighetsförteckning

2.9 Varuvägens höjdsättning

Beskrivning: Varuvägen höjs med ? meter för att göra plats för teknisk infrastruktur och tunnelbaneanläggningen.

Motiv: För att befintliga ledningar (Vatten och avlopp, El, fjärrvärme) ska kunna ligga kvar i Varuvägen behöver dessa placeras i taket under

betongtunnelns konstruktion, vilket för med sig att betongtunneln behöver höjas. Höjning sker även på grund av att det ska gå att få plats med kontaktledning i tak vilket inte gick i tidigare utformning.

Berörda handlingar: Tvärsektion permanent markanspråk enligt nedan.

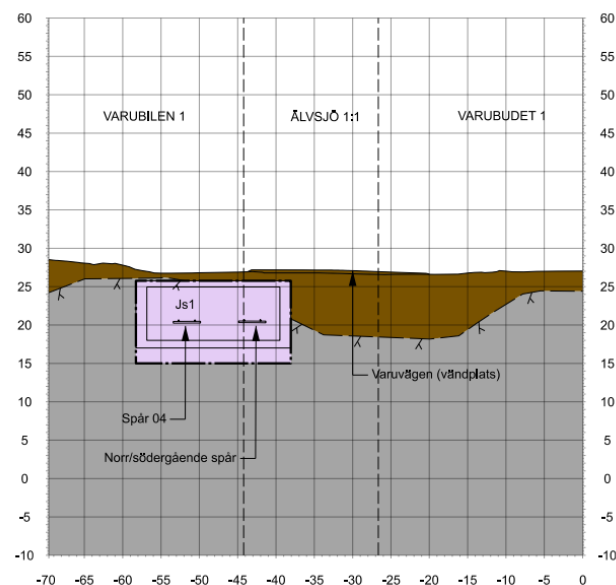
2.9.1 Tvärsektion permanent markanspråk

RITNINGSNUMMER

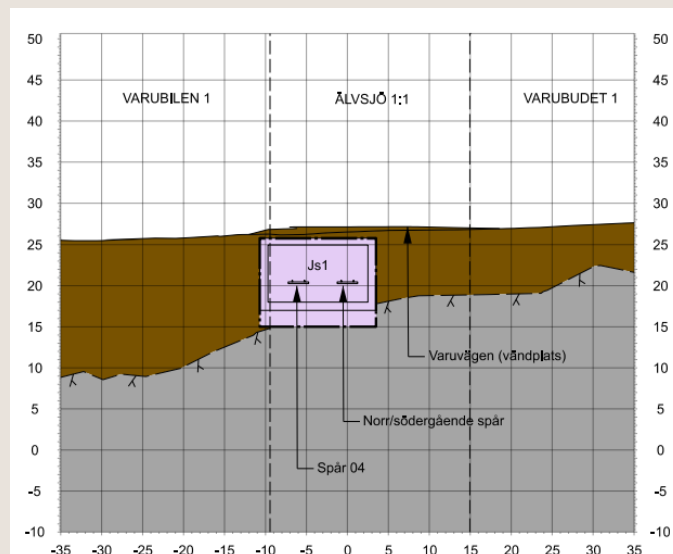
GRANSKNINGSHANDLING, 2025-05-05

ÄNDRING EFTER GRANSKNING

**M72-X900-10PL-
A0000-20-0002**



**M72-X900-10PL-
A0000-20-0002**



2.10 Utrymningsvägar

Beskrivning: En beskrivning av tilltänkta utrymningsvägar läggs till i planbeskrivningen.

Motiv: Förtydligande av planbeskrivningen.

Berörda handlingar: Tvärsektion permanent markanspråk, Planbeskrivning enligt nedan.

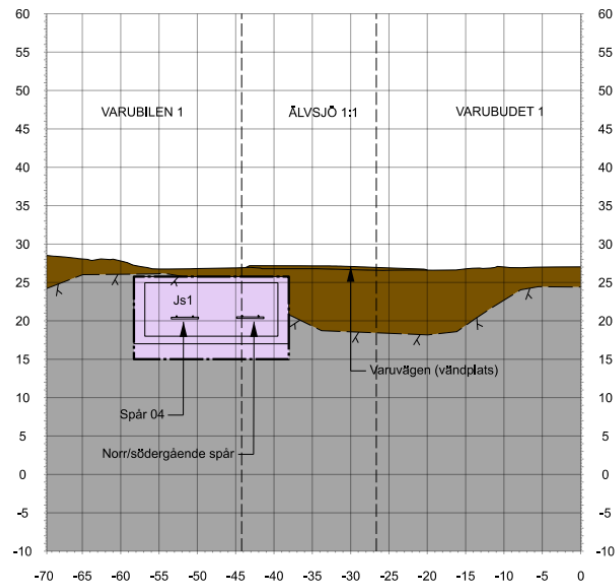
2.10.1 Tvärsektion permanent markanspråk

RITNINGSNUMMER

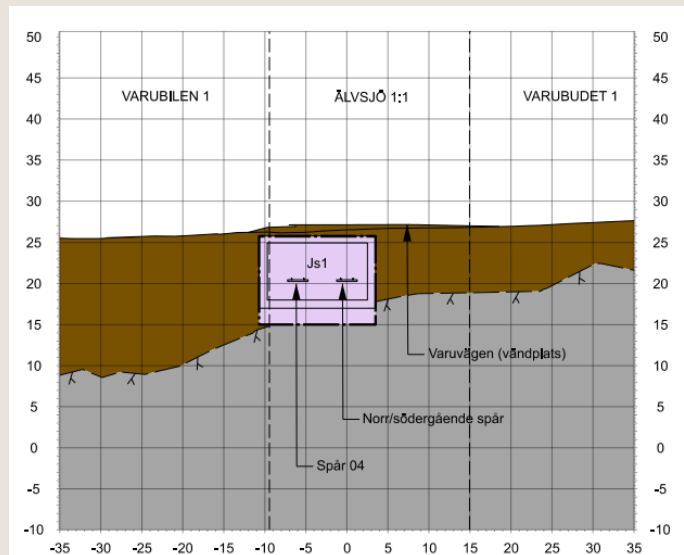
GRANSKNINGSHANDLING, 2025-05-25

ÄNDRING EFTER GRANSKNING

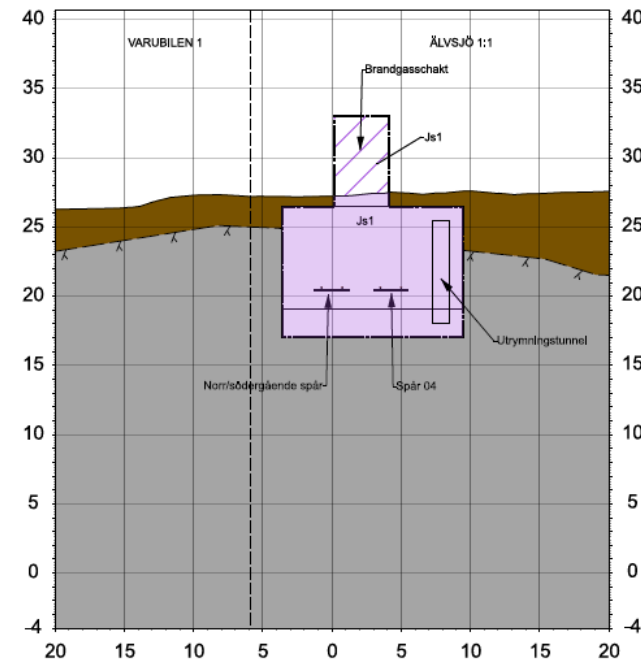
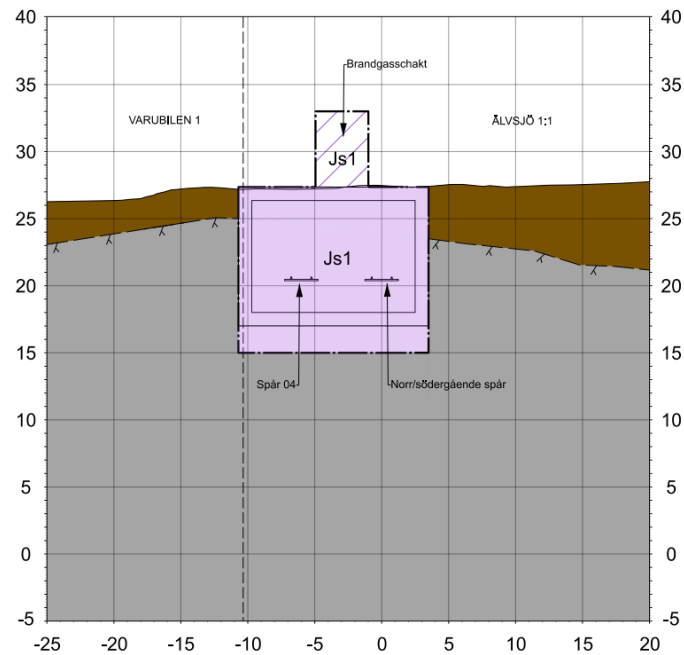
**M72-X900-10PL-
A0000-20-0002**



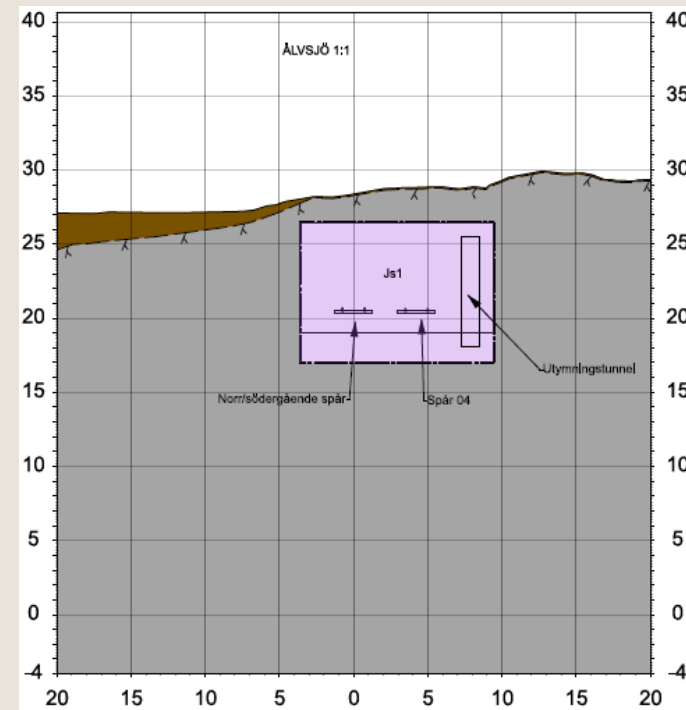
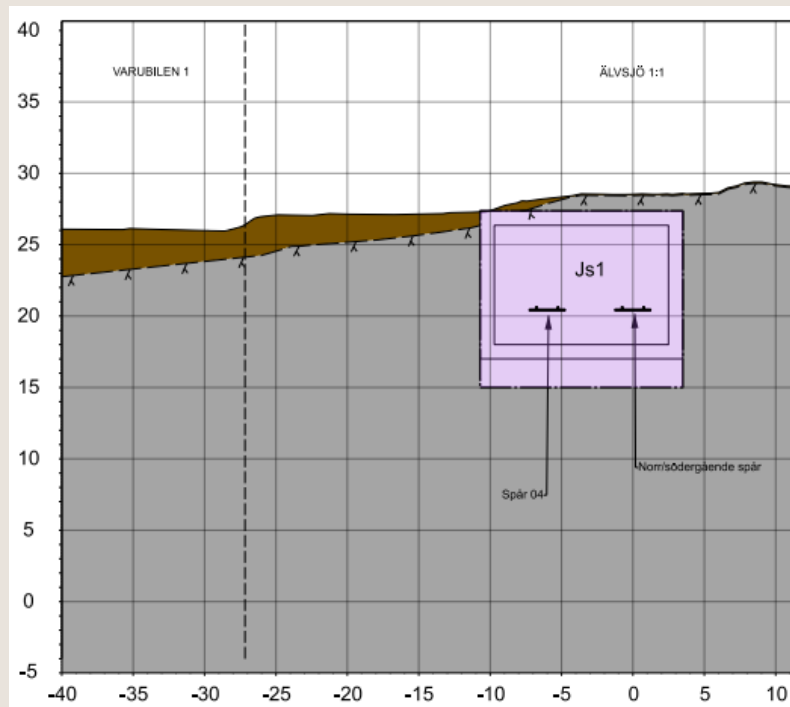
**M72-X900-10PL-
A0000-20-0002**



**M72-X900-10PL-
A0000-20-0003**



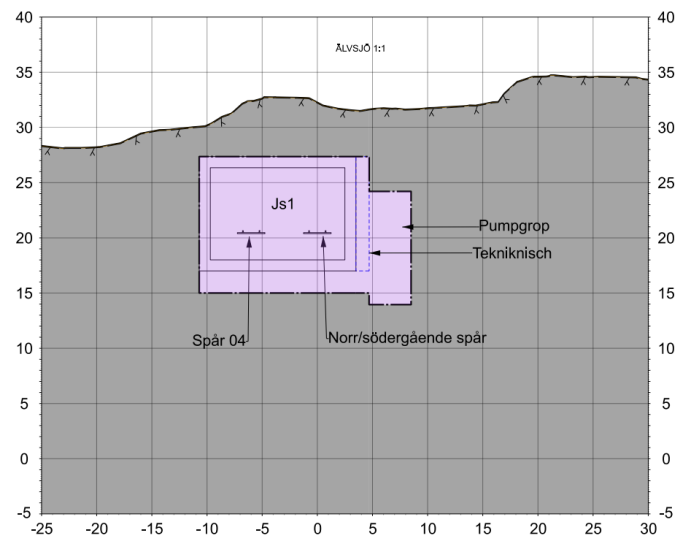
**M72-X900-10PL-
A0000-20-0003**



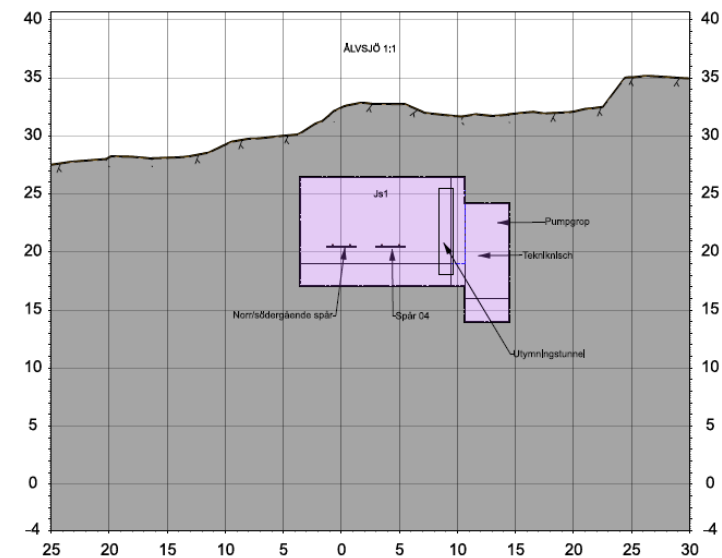
RITNINGSNUMMER

**M72-X900-10PL-
A0000-20-0004**

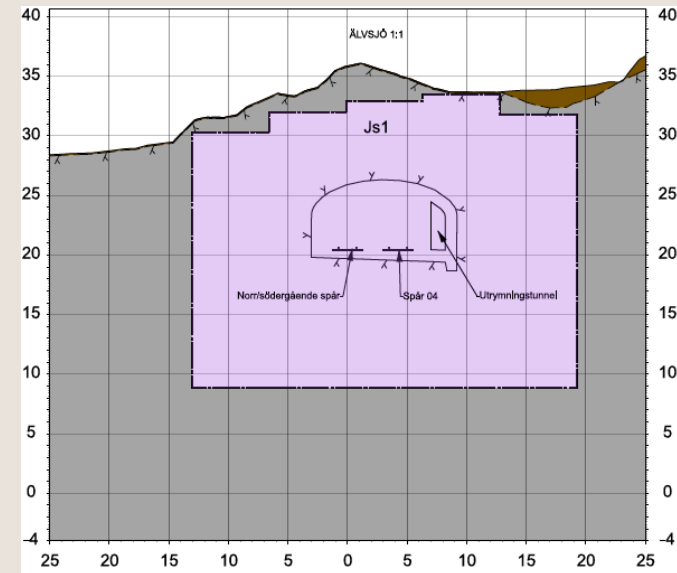
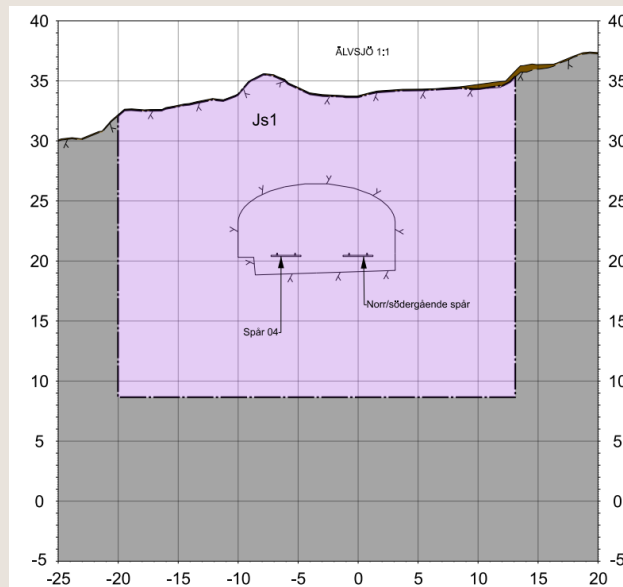
GRANSKNINGSHANDLING, 2025-05-25



ÄNDRING EFTER GRANSKNING



**M72-X900-10PL-
A0000-20-0004**



2.10.2 Planbeskrivning

NR	KAPITEL/AVSNITT	ÄNDRING EFTER GRANSKNING
----	-----------------	--------------------------

1	4.2.5.5	
---	---------	--

	4.2.5.5 Utrymningsvägar	
--	--------------------------------	--

	<u>En avskild utrymningskorridor anläggs parallellt med spår i vändspårstunneln. Utrymning sker genom korridoren via en trappa som leder upp till marknivån inom depån.</u>	
--	---	--

	<u>Även från anslutningsspåren kommer en utrymningsväg att finnas. Även denna leder via trappa upp till marknivån inom depån.</u>	
--	---	--

2.11 Redaktionella ändringar och förtydliganden

I detta avsnitt samlas olika redaktionella ändringar och förtydliganden som tillkommit efter granskningen. Det handlar om ändringar av enklare karaktär. Redovisningen görs med indelning på varje handling i järnvägsplanen.

2.11.1 Planbeskrivning

I planbeskrivningen har följande redaktionella ändringar och förtydliganden gjorts.

1. I granskningshandlingen angavs felaktigt att vändspårens längd var 155 meter från växelkrysset. I själva verket var längden 181 meter.
2. Figur 32 visade i granskningshandlingen fel markanspråk för tillfällig nyttjanderätt, vilket nu åtgärdats.

Tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö är ett samverkansprojekt mellan staten, Stockholm stad och Region Stockholm. Region Stockholm har i uppdrag att planera och bygga dels den nya tunnelbanelinjen, dels en ny depå i Älvsjö för tågen på den nya linjen. Stationerna på den nya linjen är Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberg, Årstafältet, Östbergahöjden och Älvsjö.