

Stadsledningskontoret
Exploateringskontoret
Fastighetskontoret
Stadsbyggnadskontoret
Kulturförvaltningen/Stadsmuséet
Idrottsförvaltningen
Utbildningsförvaltningen
Miljöförvaltningen
Trafikkontoret

Gemensamt tjänsteutlåtande
Dnr Slk 111-584/2015
Dnr Explk E2014-02316
Dnr Fk 1.6-253/2015
Dnr Sbk 2015-06328-30
Dnr Kuf 4.1/1458/2015
Dnr ldf 01.03/394/2015
Dnr Utbf 1.6.1-4179/2015
Dnr Mf 2015-006818
Dnr Tk T2015-01010
Sida 1 (9)
2015-05-04

Handläggare
Stadsledningskontoret
Anton Västberg
Telefon: 08-508 293 05

Exploateringskontoret
Joakim Norell
Telefon: 08-508 264 73

Fastighetskontoret
Stefan Båmstedt
Telefon: 08-508 279 08

Stadsbyggnadskontoret
Jenny Kihlberg
Telefon: 08-508 273 79

Kulturförvaltningen/Stadsmuséet
Lisa Sarban
Telefon: 08-508 315 52

Idrottsförvaltningen
Sophie Dahlberg
Telefon: 08-508 276 39

Utbildningsförvaltningen
Jens Barlas
Telefon: 08-508 339 31

Miljöförvaltningen
Johan Rosén
Telefon: 08-508 289 14

Trafikkontoret
Sofi Persson
Telefon: 08-508 261 15

Till
Kommunstyrelsen

Exploateringsnämnden
2015-05-21

Fastighetsnämnden
2015-05-19

Stadsbyggnadsnämnden
2015-05-21

Kulturnämnden
2015-05-20

Idrottsnämnden
2015-05-19

Utbildningsnämnden
2015-05-21

Miljö- och
hälsoskyddsnämnden
2015-05-19

Trafiknämnden
2015-05-21

Samråd om utbyggd tunnelbana mellan Akalla och Barkarby station

Remiss från förvaltningen för utbyggd tunnelbana, Stockholms läns
landsting

Kontorens förslag till beslut

Kommunstyrelsen, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, kulturnämnden, idrottsnämnden, utbildningsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafiknämnden beslutar var och en för sig följande.

1. Som svar på remissen ”Samråd om utbyggd tunnelbana mellan Akalla och Barkarby station” hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, fastighetskontorets, stadsbyggnadskontorets, kulturförvaltningens, idrottsförvaltningens, utbildningsförvaltningens, miljöförvaltningens och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Lars Rådh
Stadsdirektör

Håkan Falk
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Juan Copoví-Mena
Förvaltningschef
Fastighetskontoret

Anette Scheibe Lorentzi
Förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret

Berit Svedberg
Förvaltningschef
Kulturförvaltningen

Olof Öhman
Förvaltningschef
Idrottsförvaltningen

Lena Holmdahl
Tf. Förvaltningschef
Utbildningsförvaltningen

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef
Miljöförvaltningen

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Sammanfattning

Förvaltningen för utbyggd tunnelbanan (FUT, Stockholms läns landsting) har bett Stockholms stad m.fl. att yttra sig om förslag på järnvägsplan inklusive MKB samt tillståndsansökan enligt miljöbalken inklusive MKB för utbyggnaden av ny tunnelbanan på sträckan Akalla-Barkarby. Samrådsperioden är 9 april – 7 maj 2015. Stockholms stad har begärt förlängd remisstid till den 18 juni, vilket FUT har beviljat.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, stadsbyggnadskontoret, kulturförvaltningen/stadsmuséet, idrottsförvaltningen, utbildningsförvaltningen, miljöförvaltningen och trafikkontoret är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling sker. Staden deltar aktivt i detta arbete och anser att utbyggnaden är mycket viktigt för såväl staden som regionen.

FUT har genomfört kontinuerliga samråd med kontoren genom att hålla delprojektstyrelsemöten och arbetsmöten om berörd sträcka där representanter från kontoren deltar.

Kontoren är i huvudsak positiva till den remitterade järnvägsplanen med tillhörande MKB men har några medskick till FUT som bör hanteras. Dessa redovias under ”Kontorens synpunkter och förslag” längre ned i dokumentet.

Bakgrund

En förutsättning för att kunna bygga det stora antalet bostäder i regionen som behövs är att ha ett kollektivtrafiksystém som kan möta detta behov. Den spårbundna kollektivtrafiken är här central då det behövs en utbyggd kapacitetsstark kollektivtrafik. Regeringen har den 28 februari 2013 beslutat om kommittédirektiv (2013:22, Utbyggnad av tunnelbana och ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län) som gett förhandlingsperson i uppdrag att genomföra en förhandling om Stockholms läns infrastruktur i syfte att åstadkomma en utbyggnad av tunnelbanan.

Med anledning av detta arbete har staten (genom 2013 års Stockholmsförhandling), Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun beslutat sig för att ingå ett avtal (huvudavtal inklusive delprojektavtal, dnr 003-27/2014) inför det fortsatta arbetet med tunnelbanans utbyggnad.

En tunnelbaneutbyggnad i omfattning enligt 2013 års Stockholmsförhandling möjliggör en kraftigt utökad bostadsbebyggelse. Den ökade bostadsbebyggelsen sker inte bara längs utbyggda delar av tunnelbanan utan längs hela den kapacitetsförstärkta tunnelbanelinjen. Sammantaget innebär avtalet att Stockholms stad, Solna stad, Nacka kommun och Järfälla kommun åtar sig att själva eller genom annan bostadsexploator uppföra 78 000 bostäder i berörda områden.

Som en förutsättning för finansieringen av utbyggnaden av tunnelbanan finns även med förändrade och breddade trängselskatter. Hela utbyggnaden av tunnelbanan genomförs till en investeringskostnad om 19 500 miljoner kronor. Därutöver finansierar Landstinget fordon och depåer till ett belopp om 6 200 miljoner kronor. Tillsammans med investeringen i utbyggnad av tunnelbanan uppgår de samlade investeringarna till 25 700 miljoner kronor.

Stockholm stad har genom *Avtalet om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökat bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling* förbundit sig att samverka och medfinansiera utbyggnaden av tunnelbanan samt att finansiera bostadsbyggande utmed delsträckorna.

I enlighet med huvudavtalet och delprojektavtal omfattar samverkas- och medfinansieringsprojektet utbyggnad av tunnelbana utmed tre delsträckor och som hanteras i var sitt delprojekt:

- sträckan Kungsträdgården- Sofia-Hammarby kanal- (Nacka) samt Sofia- Gullmarsplan/Söderort.
- sträckan Odenplan- Hagastaden- (Arenastaden)
- sträckan Akalla-(Barkarby station)

Delprojekten är reglerade i särskilda delprojektavtal vilka är bilagda Huvudavtalet.

Stockholm stad har förbundit sig genom avtalen att för delsträckan Akalla-(Barkarby station)-(Barkarby station) att:

- verka för att tunnelbaneutbyggnaden kan genomföras i enlighet med tecknat huvudavtal och delprojektavtal
- verka för att nya detaljplaner, som möjliggör utbyggnad av tunnelbanan, antas och vinner laga kraft i enlighet med tidplan

- åta sig att genomföra erforderliga planarbeten enligt överenskommen tidplan

Detta samråd är en del av FUTs (förvaltningen för utbyggd tunnelbana) arbete med att ta fram järnvägsplan och tillståndsansökan enligt miljöbalken. Parallellt med järnvägsplanen arbetar Järfälla kommun och Stockholm stad med att ta fram detaljplaner/tilläggsplaner för tunnelbanans utbyggnad. Dessa detaljplaner tas fram med samordnat planförfarande. Synpunkter på järnvägsplanen kommer även att påverka detaljplanernas utformning.

I det fortsatta arbetet kommer FUT, efter att ha inhämtat allmänhetens, sakägare och kommunernas synpunkter på samrådshandlingarna, att utreda järnvägsplan och MKB vidare. Vid nästa samrådsperiod/granskning, som är planerad till årsskiftet 2015/2016 kommer också Stockholm stads detaljplaner för ny tunnelbana att kunna granskas.

Ärendet

Förvaltningen för utbyggd tunnelbanan (FUT, Stockholms läns landsting) har bett Stockholms stad m.fl. att yttra sig om förslag på järnvägsplan inklusive MKB samt tillståndsansökan enligt miljöbalken inklusive MKB för utbyggnaden av ny tunnelbana på sträckan Akalla-Barkarby. Kompletta samrådshandlingarna går att läsa på www.sll.se/tbanabarkarby.

Samrådsperioden är 9 april – 7 maj 2015. Stockholms stad har begärt förlängd remisstid till den 18 juni, vilket FUT har beviljat.

Planerad utbyggnad av tunnelbanan innebär att befintlig tunnelbana förlängs på sträckan Akalla-Barkarbystaden-Barkarystation. Utbyggnaden är planerad att gå i tunnel hela sträckan. Cirka 900 meter av utbyggnadssträckan ligger inom Stockholms stad, resterade sträcka ligger i Järfälla kommun.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, stadsbyggnadskontoret, kulturförvaltningen/stadsmuséet, miljöförvaltningen, idrottsförvaltningen, utbildningsförvaltningen och trafikkontoret.

Ärendet har även samordnats med Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltningen.

Kontorens synpunkter och förslag

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, stadsbyggnadskontoret, kulturförvaltningen/stadsmuséet, idrottsförvaltningen, utbildningsförvaltningen, miljöförvaltningen och trafikkontoret är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling sker. Staden deltar aktivt i detta arbete och anser att utbyggnaden är mycket viktig för såväl staden som regionen.

FUT har genomfört kontinuerliga samråd med kontoren genom att hålla delprojektstyrelsemöten och arbetsmöten om berörd sträcka där representanter från kontoren deltar.

Kontoren är i huvudsak positiva till den remitterade järnvägsplanen med tillhörande MKB men har några medskick som FUT bör hantera.

Kontoren vill betona att tunnelbanedragningen kommer att ske helt under jord på en sträcka av 900 meter inom kommungränsen. Påverkan av själva tunnelbaneutbyggnaden blir därför relativt begränsad. Den största påverkan för staden i detta projekt kommer att ske under byggtiden. Därför blir det särskilt viktigt att FUT minimerar den negativa påverkan som byggnationen kan ha under byggtiden samt återställer/kompenserar de delar som behöver detta.

Kontoren konstaterar att frågan om markåtkomst/fastighetsbildning inte är löst utan behöver diskuteras vidare mellan staden och FUT. Principen om vad som ska vara äganderätt eller servitutsrätt är en strategisk fråga som bör behandlas av styrgruppen för tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling.

Sträckning för permanent tillfartsväg till arbetstunneln/servistunnel, etableringsområden, angöringsvägar och tillfartstunnlar bör utredas vidare i nära samarbete med Stockholms stad. Detta för att minimera eventuell negativ påverkan och möjliggöra bästa möjliga alternativ för genomförande.

Markanspråk i korsningspunkten där vägtunneln till Förbifart Stockholm korsar tunnelbanesträckningen behöver studeras vidare i samarbeten mellan trafikverket, Stockholms stad och FUT.

Passagen för tunnelbanan som anges i detaljplan för Förbifarten bör även framgå på järnvägplanens plankarta.

Funktioner som friskluftintag och brandgasevakueringsstorn ska inte hindra potentiellt utvecklingsbara markområden. Föreslagen placering av brandgasevakueringsstorn vid Stenhagens fotbollplan utestänger dessa möjligheter. I närområdet till fotbollsplanen finns även bevakningsobjektet RAÄ Spånga 436:1, ”Lilla Akallatorpet” med kulturhistoriskt värde. Lämpligen bör brandgasevakueringsstorn istället förläggas på andra sidan Akallalänken vid infarten till Hägerstalund i närheten av Fortums anläggning. Området är ej planlagt och ligger inom Stockholm Stads fastighet Akalla 4:1. Det inverkar inte heller på Förbifart Stockholms planområde och ligger inte inom något kultur- eller naturreservat. Eventuellt hinderande ledningsdragningar behöver utredas.

FUT har för avsikt att under byggtiden använda delar av Stenhagens fotbollsplan som etableringsområde samt arbetstunneln (A1). Kontoren anser att Stenhagens fotbollsplan inklusive service- och omklädningsbyggnader behöver ersättas provisoriskt inom samma område. Detta provisorium behöver vara iordningställd innan arbetena på nuvarande bollplan startar. Även en permanent placering av Stenhagens fotbollsplan inklusive service- och omklädningsbyggnader behöver utredas vidare i nära samarbeten med Stockholms stad. Fotbollsplanens anläggningar med kringfunktioner bör återplaceras så långt som möjligt enligt nuvarande detaljplan för att undvika planändringar och minimera påverkan i området. All påverkan på Stenhagens fotbollsplan ska ersättas med fullgod kompensation.

Kontoren vill även särskilt poängtera att FUT behöver minimera störningarna vid och ta särskild hänsyn till Akalla grundskola och dess särskoleenhet under byggtiden.

Kontoren vill betona vikten av att planeringsunderlagen i detta skede är relevanta och täckande för de frågor som miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) kommer att omfatta. Kontoren vill här komplettera samrådshandlingarna i vissa frågor.

I miljökonsekvensbeskrivningens beskrivning av ytvatten och nuvarande förhållanden bör tilläggas vattenförekomsten Edsviken från planområdet via dagvattenledningar och Järva dagvattentunnel. Edsviken bör utgöra ett planeringsalternativ vid ansökan om tillstånd för vattenverksamhet liksom järnvägsplanens prövning av markanspråk för anläggningar i drifts- och byggskede.

Den nya tunnelbanan kommer att medföra åtgärder under bygg- och/eller driftskedet som är förbjudna och/eller som kräver tillstånd

enligt föreskrifter för Hansta naturreservat och Igelbäckens kulturresevat. Dispens och tillstånd hanteras och beslutas av stadsbyggnadsnämnden. I samband med beslut om dispens kan det bli aktuellt med villkor om kompensation för kvarstående skada på bevarandevärden.

För att underlätta det fortsatta projektarbetet ger kontoren en första preliminär bedömning av planerade åtgärder angivet i samband med utbyggnaden av tunnelbanan genom reservaten. I Hansta naturreservat innebär sprängning och grundvattenbortledning att FUT behöver söka dispens från föreskrift A1. Beroende på var spill och dränvatten leds kan även dispens enligt föreskrift A11 bli aktuellt. I Hansta innebär ledningsdragning att FUT behöver söka tillstånd från föreskrift A18. I Igelbäckens kulturresevat innebär grundvattenbortledning att FUT behöver söka dispens från föreskrift A5 och tillstånd från föreskrift A7. Sprängning innebär att FUT behöver söka tillstånd enligt föreskrift A7. I Igelbäcken innebär ledningsdragning att FUT behöver söka tillstånd från föreskrift A13. FUT har även möjlighet att välja om dispens och tillstånd till grundvattenbortledningen ska prövas samordnat i den parallella domstolsprocessen.

I miljökonsekvensbeskrivningen står det att det inte finns angivna bedömningsgrunder för inomhusluft i tunnelbana och att projektet därför kommer att ta fram egna inriktningsmål. En projekteringsförutsättning är att partikelhalten PM10 i stationernas publika delar under mark inte får överskrida 120 µg/m³ som dygnsmedelvärde. Halten får dock under en sammanlagd tid av 35 gånger per år vara högre. Kontorens bedömning är att värdet 120 µg/m³ inte har någon medicinsk eller epidemiologisk grund som baseras på exponering i tunnelbanemiljöer, varför ett klagörande behövs om vad värdet baseras på samt hur man kommer följa upp målet.

Det i underlaget markerade influensområdet inom Stockholms stad berör områden med höga kulturmiljövärden. Det rör sig om fornlämningar, äldre gårdar, kulturlandskap samt mer sentida kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i stadsdelen Akalla. Kontoren menar att det är viktigt att tunnelbanans influensområde utreds vad gäller eventuell påverkan på kulturlandskap och fornlämningar både gällande själva tunnelbaneutbyggnaden som sådan men framförallt under byggtiden. Det gäller exempelvis påverkan på fornlämningar och kulturlandskap till följd av grundvattenpåverkan i och med tunneldragningarna samt hur kulturhistoriskt värdefulla delar av byggnaders grundläggningar,

stommar och övriga beståndsdelar riskerar att påverkas av sprängningar mm.

Kontoren förutsätter att den arkeologiska utredning som enligt MKB:n planeras att genomföras under våren 2015 blir av.

Ett antikvariskt kontrollprogram bör upprättas för att säkerställa att inga skyddsvärda kulturhistoriska lämningar skadas under bygg- eller driftsskede.

Som svar på remissen ”Samråd om utbyggd tunnelbana mellan Akalla och Barkarby station” hänvisas till vad som sagts i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, fastighetskontorets, stadsbyggnadskontorets, kulturförvaltningens, idrottsförvaltningens, utbildningsförvaltningens, miljöförvaltningens och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande.