

Utlåtande 2018:17 RII (Dnr 120-2056/2017)

Ändring av detaljplan för del av fastigheten Akalla 4:1 m.fl. avseende utbyggnad av tunnelbanan Akalla – Barkarby i stadsdelen Akalla, ÄDp 2014-17962-54

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Ändring av detaljplan för del av fastigheten Akalla 4:1 m.fl. avseende utbyggnad av tunnelbanan Akalla – Barkarby i stadsdelen Akalla, ÄDp 2014-17962-54, antas.

Föredragande borgarrådet Jan Valeskog anför följande.

Ärendet

Stockholms läns landsting har utifrån en politisk överenskommelse, 2013 års Stockholmsförhandling, fått i uppdrag att planera och bygga en förlängning av tunnelbanan från Akalla till Barkarby station. Eftersom en järnvägsplan inte får strida mot gällande detaljplaner tar Stockholms stad fram föreliggande ändring av detaljplan.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra utbyggnaden av tunnelbanan under mark för Stockholmsdelen av den planerade tunnelbaneförlängningen från Akalla till Barkarby i Järfälla. På två platser behöver detaljplanen reglera anläggningar ovan mark. Det gäller ett befintligt ventilationsschakt och ett kombinerat ventilationsschakt samt avluft- och brandgastorn.

Beredning

Ärendet har initierats av stadsbyggnadsnämnden.

Mina synpunkter

Stockholmsregionen är en av Europas snabbast växande storstadsregioner. Behovet av en utvecklad infrastruktur, särskilt gällande ny kollektivtrafik, är stor. De är därför mycket glädjande att utbyggnaden av tunnelbana till Barkarby nu tar ytterligare ett steg närmare förverkligande.

Bilagor

1. Detaljplan
2. Planbeskrivning
3. Samrådsredogörelse
4. Granskningsutlåtande

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Ändring av detaljplan för del av fastigheten Akalla 4:1 m.fl. avseende utbyggnad av tunnelbanan Akalla – Barkarby i stadsdelen Akalla, ÄDp 2014-17962-54, antas.

Stockholm den 17 januari 2018

På kommunstyrelsens vägnar:
K A R I N W A N N G Å R D

Jan Valeskog

Ulrika Gunnarsson

Remissammanställning

Ärendet

Stockholms läns landsting har utifrån en politisk överenskommelse, 2013 års Stockholmsförhandling, fått i uppdrag att planera och bygga en förlängning av tunnelbanan från Akalla till Barkarby station. Eftersom en järnvägsplan inte får strida mot gällande detaljplaner tar Stockholms stad fram föreliggande detaljplan.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra utbyggnaden av tunnelbanan under mark för Stockholmsdelen av den planerade tunnelbaneförlängningen från Akalla till Barkarby i Järfälla. På två platser behöver detaljplanen reglera anläggningar ovan mark. Det gäller ett befintligt ventilationsschakt och ett kombinerat ventilationsschakt samt avluft- och brandgastorn.

Beredning

Ärendet har initierats av stadsbyggnadsnämnden.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 14 december 2017 att godkänna förslaget till detaljplan och överlämna det till kommunfullmäktige för antagande.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 13 november 2017 har i huvudsak följande lydelse.



Figur 1. Orienteringskarta med planområdet markerat i blått.

Syfte

Detaljplanens syfte är att möjliggöra byggande av tunnelbana under mark för Stockholmsdelen av den planerade tunnelbaneförlängningen från Akalla till Barkarby i Järfälla. Den är ett angeläget kommungemensamt intresse att tillgodose, för att klara kollektivtrafikförsörjningen när Stockholm och regionen växer.

På två platser behöver detaljplanen reglera anläggningar ovan mark. Det gäller ett befintligt ventilationsschakt och ett kombinerat

Ventilationsschakt samt avluft- och brandgastorn.

Bakgrund

I januari 2014 tecknade staten, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Solna stad, Nacka kommun och Järfälla kommun avtal om en utbyggnad av tunnelbanan och ökat bostadsbyggande. I det som kallas 2013 års Stockholmsförhandling ingår att kommunerna åtar sig att bygga 78 000 bostäder, varav ca 46 000 i Stockholms stad, i

tunnelbanans influensområde. Stockholms läns landsting genom Förvaltningen för utbyggd tunnelbana, FUT, ansvarar för utbyggnaden av tunnelbanan.

För att möjliggöra tunnelbaneutbyggnaden samt säkerställa att utbyggnaden av tunnelbanan inte strider mot gällande detaljplaner ska Stockholms stad och övriga berörda kommuner parallellt med järnvägsplanerna ta fram nya detaljplaner.

Planområdets läge och omfattning

Planområdet ligger i stadsdelen Akalla, nordväst och väster om Akalla centrum.

Planen berör delar av fastigheterna:

- Akalla 4:1 ägd av Stockholms stad.
- Mariehamn 3 ägd av Skolfastigheter i Stockholm AB
- Porkala 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 16 ägd av Stockholms stad.
Tomträttshavare är HSB BRF Porkala nr 249 i Stockholm.
- Porkala 16 ägd av Stockholms stad.
- Sveaborg 1 ägd av Stockholms stad. Tomträttshavare är
Bostadsrättsföreningen Sibeliusgången 28.
- Sveaborg 2 ägd av Stockholms stad. Tomträttshavare är HSB
bostadsrättsförening Sveaborg.

Planområdet omfattar 38 625 kvm.

Tidigare ställningstaganden

Regional utvecklingsplan och översiktsplan

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF 2010, pekar ut åtta regionala stadskärnor med potential att bli regionala knutpunkter. Denna flerkärniga bebyggelsestruktur ska avlasta Stockholms centrala delar och samtidigt kunna erbjuda samma utbud av tjänster och service. Bebyggelsen i Akalla ingår i den regionala stadskärnan Kista-Sollentuna-Häggvik.

I översiktsplanen pekas Kista ut som en viktig tyngdpunkt. Kista ska enligt visionen för Kista Science City utveckla arbetsplatser tillsammans med nya bostäder och utbildning. Som en utpekad strategi för att stärka förutsättningarna för Kistas utveckling ska satsningar på infrastrukturen genomföras. En förlängning av tunnelbanan från Akalla till Barkarby för att vidareutveckla den regionala kärnan är ett genomförande av översiktsplanens strategi. I översiktsplanen framgår även att den regionala grönkilen nordväst om Kista, i form av Hansta naturreservat och Igelbäckens kulturresevat, bör tillvaratas och utnyttjas som en kvalitet i det framtida utvecklingsarbetet. Uppdateringen av Stockholms stads översiktsplan är godkänt i stadsbyggnadsnämnden och föreslås för antagande i KF i början av 2018. Både förlängningen av tunnelbanan till Barkarby och den gröna kilen är fortsatt utpekade som strategiska områden.

Överenskommelse om utbyggd tunnelbana

Tunnelbanans stora betydelse för Stockholmsregionens tillväxt var grunden till att regeringen under 2013 initierade en förhandling med syfte att hitta en överenskommelse för hur en utbyggd tunnelbana skulle kunna finansieras. Uppdraget innebar även att få till stånd en ökad bostadsbebyggelse med största möjliga samhällsekonomiska nytta. De kommuner som ingår i överenskommelsen (Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun) har åtagit sig att bygga 78 000 bostäder i tunnelbanans influensområde.



Figur 2 Karta över framtida tunnelbanenät i Stockholms län efter utbyggnad enligt Stockholmsöverenskommelsen.

Tre tunnelbaneutbyggnader ingår i förhandlingen:

- Utbyggnad av tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort.
- Utbyggnad av tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden.
- Utbyggnad av tunnelbana från Akalla till Barkarby station.

Stockholms läns landsting ansvarar för tunnelbanans utbyggnad, genom Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) som inrättades den 1 mars 2014. Förvaltningens uppdrag är att genomföra tunnelbanans utbyggnad och andra åtgärder inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling. I uppdraget ingår också planering och projektering av nya fordonsdepåer samt upphandling av signalsystem och vagnar.

Åtgärdsvalsstudie och lokaliseringsutredning

Under 2013 utfördes en åtgärdsvalsstudie avseende utbyggnad av kollektivtrafik till

Barkarbystaden. Åtgärdsvalsstudiens slutsats var att en förlängning av tunnelbanan från Akalla till Barkarby station ger störst resenärsnyttor och därmed har bäst möjlighet att öka kollektivtrafikens marknadsandelar i nordvästsektorn. Under 2014 utfördes en lokaliseringsutredning i syfte att framförallt besluta om de nya tunnelbanestationernas lägen.

Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Stockholms län fattade den 18 mars 2015 beslut om att utbyggnaden av tunnelbanan Akalla- Barkarby station antas medföra betydande miljöpåverkan. Därefter har en miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplanen upprättats. Järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning gäller även för denna detaljplaneändring.

Miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen lämnades till länsstyrelsen 2016-12-16.

Tillståndsansökan för vattenverksamhet

När tunnlar för tunnelbanan ska byggas sker det under grundvattennivån i området. För att få utföra dessa arbeten krävs tillstånd enligt miljöbalken. Detta tillstånd krävs även för att få utföra arbeten i vatten. Parallellt med järnvägsplanens process tas en ansökan om vattenverksamhet fram och prövas av mark- och miljödomstolen.

Aktuella infrastrukturprojekt i området

Trafikverket planerar en ny sträckning av E4 väster om Stockholm, Förbifart Stockholm. Motorvägen sträcker sig mellan Kungens kurva i söder och Häggvik i norr vilket utgör drygt två mil, varav 18 kilometer i tunnel. I höjd med Lunda industriområde kommer Förbifarten att ledas ut ur tunneln på en bro över Mälarbanan, Bällstaån samt trafikplats Hjulsta. I höjd med Hästa klack går leden ned i tunnel under Järvafältet för att därefter komma ut i ett tråg strax innan Hanstavägen.

Riksintressen

De riksintressen som finns i planområdet och dess omgivning är kommande sträckning av E4 (Förbifart Stockholm) samt väg 275 mellan Akalla och Hjulsta (Akallalänken).

Tunnelbanan kommer att löpa under marken och lokaliseras relativt djupt för att ha bergtäckning längs hela sträckan. Där tunnelbanan och Förbifart Stockholm korsar varandra kommer tunnelbanan att löpa underst. Skydds zoner mellan de båda tunnarna har samordnats.

Gällande detaljplaner

Här redovisas de befintliga detaljplaner som avses ändras för att möjliggöra utbyggnaden av tunnelbanan. Denna detaljplan omfattar endast de delar av planerna som berörs av tunnelbaneutbyggnaden och påverkar således inte hela de befintliga planerna.

Följande befintliga planer omfattas av planområdet:

- Akalla II (PI 7410) samt Del av Akalla centrum (Dp2004- 06392), vann laga

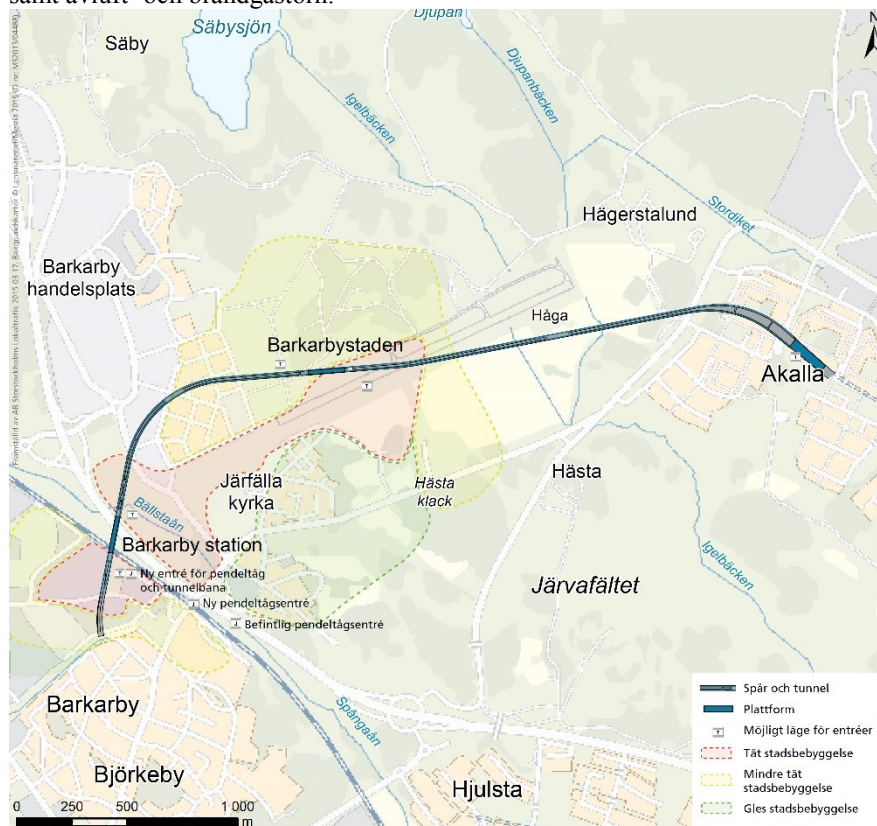
kraft 1973-08-14 respektive 2006-11-23

- Akalla III (PI 7481), vann laga kraft 1975-03-12.
- Akalla V (PI 7482), vann laga kraft 1975-03-03
- Stenhagens bollplan (Dp2001-05900), vann laga kraft 2003-01-13

Inom planområdet finns inget övrigt pågående detaljplanarbete.

Planförslaget

Detaljplanen avser en förlängning av befintlig tunnelbana från Akalla till Barkarby. Den är i huvudsak utformad som två parallella spårtunnlar från den befintliga tunnelbanan vid Akalla tunnelbanestation till Barkarby station med en mellanstation vid Barkarbystaden. På två platser behöver detaljplanen reglera anläggningar ovan mark. Det gäller ett befintligt ventilationsschakt och kombinerat ventilationsschakt samt avluft- och brandgastorn.



Förlängning av tunnelbanesträckan mellan Akalla och Barkarby



Profilbild av den nya tunnelbaneanläggningen

Tunnelbanans sträckning och höjdläge har utretts noga inom ramen för järnvägsplanen. Där redovisas även vilka bedömningar som gjorts beträffande alternativa lösningar. Det är en fördel ur säkerhetssynpunkt att tunnelbanan går i två parallella tunnelrör. Vid service och eventuella olyckshändelser där det ena tunnelröret påverkas kan åtkomst, räddningsinsatser och utrymning ske via det andra och via särskilda utrymningsvägar. Spårtunnlarna ligger omkring 20 -35 meter under markytan. På en plats korsar tunnelbanan Förbifart Stockholms vägtunnel, omkring fem meter under denna. Passage under vägtunnlarna bedöms ge minst omgivningspåverkande konsekvenser. I och med att en passage under vägtunnlarna är helt förlagd i berg blir dessutom anläggningsprocessen enklare och billigare. Att passera under har inte heller bedömts medföra några negativa konsekvenser under driftskedet.

Spårens längd är cirka 2,1 kilometer mellan Akalla och Barkarbystaden, varav 900 m inom Stockholms kommun, samt cirka 1,9 kilometer mellan Barkarbystaden och Barkarby station. Söder om plattformen på Barkarby station fortsätter spåren cirka 120 respektive 170 meter. Vid Akalla station ansluter tunnelbanan till befintliga enkelspårstunnlar. Vid Barkarbystaden övergår tunnlar till en dubbelspårstunnel vidare mot Barkarby station.

Tunnelbanan kommer att löpa helt under mark, men på några platser kommer dess anläggningar att synas ovan mark. I Akalla på Sveaborgsvägen kommer ett befintligt tryckutjämningschakt att byggas om till ventilationstorn för att även släppa ut brandgas och frånluft. Maxhöjd på tornet är nio meter. Tornets utformning, inklusive materialval kommer att väljas för att på bästa sätt anpassas till omgivande miljö. Upp till ca en meter kommer tornet att bestå av sockelkonstruktion och resterande av en genomsiktig överbyggnad.



Figur 3 Möjlig utformning av framtida ventilationstorn i Akalla

Park och natur

Enstaka träd kommer att tas ned. I slutningen mot Finlandsgatan finns tre träd som är skyddade i gällande detaljplan: två tallar och en björk. Dessa träd kommer inte att påverkas. Utöver detta finns inga utpekade naturvärden som berörs inom planområdet.

Gatunät, trafik och parkering

Gatunätet, biltrafik eller bussterminalen påverkas inte av denna plan. De gång- och cykeltunnlar samt det pendlingsstråk för cyklister som finns i anslutning till planområdet kommer att behållas

Stenhagens bollplan

Under byggskedet kommer en del av Stenhagens bollplan att tas i anspråk. Läget för fotbollsplan, parkering och omklädningsrum justeras tillfälligt så att en arbetstunnel kan anläggas. Funktionen kommer att finnas kvar under byggtiden.

Planförslagets konsekvenser

Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsytas i PBL(2010) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras. Bedömningen görs utifrån den betydande påverkan som kan uppstå under den långa byggtiden i form av buller, vibrationer och grundvattenpåverkan. Miljökonsekvensbeskrivningen har tagits fram i ett samordnat förfarande med järnvägsplanen.

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Planförslaget bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte område av nationell, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus. Den planerade verksamheten bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa.

Den planerade tunnelbanan kommer att gå helt i tunnel. Påverkan på landskapsbild, natur och kulturmiljö begränsas därför huvudsakligen till arbetstunneln under byggtiden och till det nya ventilationstornet i Akalla i driftskedet.

När det gäller påverkan genom luftkvalitet, buller, risk och översvänningsrisk har anläggningen anpassats och fortsätter att anpassas under vidare projektering för att minimera risker och underskrida riktvärden. Med dessa anpassningar bedöms de negativa konsekvenserna bli små.

Buller

Stomljuddämpande åtgärder kommer att vidtas vid spår längs hela sträckan inom planområdet. Med denna åtgärd uppfyller Förvaltning för utbyggs tunnelbana sin del av ansvaret för att trafikförvaltningens riktvärden för stomljuddämpning uppfylls i den framtida bebyggelsen.

Jämställdhet

Idag reser kvinnor och män olika mycket med kollektivtrafiken. Kvinnor reser generellt sett mer kollektivt än män. Förslaget är därför positivt ur ett jämställdhetsperspektiv eftersom många kvinnor reser kollektivt.

Planprocess

Planläggningen med detaljplan och järnvägsplan sker med samordnat förfarande vilket innebär att samråd om detaljplaner görs inom ramen för de samråd som genomförs i järnvägsplanen. I gransknings- och antagandeskedet tas detaljplanehandlingar fram av respektive kommun. Järnvägsplanen fastställs av Trafikverket.

Kommunal beslut

Stadsbyggnadsnämnden godkände den 22 oktober 2014 startpromemoria för planläggning av utbyggnad av tunnelbanan, dnr 2014-17118.

Samråd

Enligt lagen om byggande av järnväg ska den som upprättar en järnvägsplan samråda om den föreslagna anläggningen med berörda fastighetsägare, kommuner, länsstyrelse och andra som kan ha väsentligt intresse i frågan. Samrådsprocessen för utbyggnad av tunnelbana mellan Akalla-Barkarby station har omfattat järnvägsplan, järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning, tillståndsansökan för grundvattenbortledning samt ändring av berörda detaljplaner.

Samrådsprocessen genomfördes i tre omgångar:

1. Samråd om lokaliseringsutredning, 22 oktober - 16 november 2014. Syftet var att informera allmänheten om tunnelbaneutbyggnaden och få information till utredningsarbetet samt att få synpunkter inför val av sträckning och stationslägen.
2. Samråd om tunnelbanans utformning och dragnings samt stationernas läge och övriga ovanmarksanläggningar, 9 april – 7 maj 2015.
3. Kompletterande samråd, 3 oktober - 28 oktober 2016.

Efter samråd skickades både järnvägsplanen och detaljplanen på granskning.

Granskning av detaljplanen genomfördes under tiden

2017-06-29 till 2017-08-24. Under granskningen har åtta yttranden inkommit. De remissinstanser som har kommit in med yttranden har ingen erinran. Dock skriver Trafikverket att de inte har några synpunkter på detaljplaneändringarna under förutsättning att Projekt Förbifartens områden inte påverkas. Trafikverkets uppfattning är att detaljplanen inte bör antas förrän FUT och Trafikverket har ett avtal som visar att Trafikverket godkänner en teknisk lösning för korsningspunkter väster om planområdet samt att dispens kan ges för intrånget i Förbifartens skyddszon.

Inga synpunkter inkom från sakägarna.

De synpunkter som har kommit in under granskning har föranlett mindre ändring

av plankartan.

Revidering efter granskning

Efter granskning har en mindre justering av placering och utformning av planerat kombinerat ventilationsschakt samt avluft- och brandgastorn vid Akalla station skett, vilket föranledde revidering av plankartan. Dessutom förtydligades utformning av planbestämmelser ”T” och schaktdjup.

Byggstart

Enligt planbeskrivningen till järnvägsplanen (samrådshandling 2016-10-19) beräknas byggstart ske tidigast under hösten 2018, om inte detaljplaner, järnvägsplan och miljödömdom överklagas. Byggtiden beräknas vara cirka sex år.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret är positivt till en utbyggnad av tunnelbanan, då den innebär förbättrade möjligheter till kollektivtrafikresande samt knyter samman kommuner inom länet. Vidare skapar utbyggnaden bättre förutsättningar för framtida utveckling och tillväxt i regionen.

Planförslaget är också en viktig del i sammankopplingen av den fortsatta utvidgningen av kollektivtrafiken mot Barkarbystation, där även pendeltåg och Mäljarbanan stannar.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande är att de inkomna synpunkterna under granskning ej har föranlett några väsentliga ändringar av detaljplanen.