

*Handläggare:  
Anna Nylén*

Landstingsstyrelsen

## **Lokaliseringsutredning för tunnelbana till Järfälla/Barkarby**

### **Ärendebeskrivning**

Ärendet behandlar godkännande av rapporten Lokaliseringsutredning, Tunnelbana Akalla - Barkarby station.

### **Beslutsunderlag**

Tf. förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 9 februari 2015  
Lokaliseringsutredning, Tunnelbana Akalla - Barkarby station

### **Förslag till beslut**

Landstingsstyrelsen föreslås besluta

*att* godkänna Lokaliseringsutredning, Tunnelbana Akalla - Barkarby station.

### **Förvaltningens förslag och motivering**

#### *Sammanfattning*

Stockholms läns landsting, staten, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun har efter förhandling kommit överens om utbyggnad av 19 kilometer ny tunnelbana, nio nya tunnelbanestationer och nybyggnation av 78 000 bostäder i länet.

Det här ärendet behandlar lokaliseringsutredningen avseende utbyggnaden av tunnelbanan till Järfälla/Barkarby.

Lokaliseringsutredningen klarlägger var stationerna för Barkarbystaden och Barkarby station ska placeras, vilket även ger förutsättningar för

spårsträckningen däremellan. I utredningen värderas fyra olika alternativa placeringar för station Barkarbystaden samt två alternativa placeringar av tunnelbanestationen vid Barkarby station. Placeringarna utvärderas utifrån hur väl de uppfyller de övergripande målen och tillhörande projektmål.

För att stödja bostadsbyggandet som ingår i Järfälla kommuns åtagande och för att skapa en attraktiv bytespunkt vid Barkarby station, föreslår Förvaltning för utbyggd tunnelbana, att stationerna placeras enligt alternativen "Mitt i Barkarbystaden" och "Barkarby College" enligt utredningens rekommendationer. Med hänsyn till omgivningspåverkan under byggskedet rekommenderas även att tunnelbanan går i tunnel under Förbifart Stockholm.

Inom ramen för lokaliseringstudien har samråd genomförts med allmänhet och intressenter såsom kommuner, myndigheter och organisationer.

Beslutet har inga ekonomiska konsekvenser utöver redan beslutade avtal inom ramen för Stockholmsförhandlingen, LS 1401-0037.

I lokaliseringstudien har miljökonsekvenser beaktats. I den fortsatta planläggningen av tunnelbana till Järfälla/Barkarby kommer det att genomföras en miljökonsekvensbeskrivning.

#### *Bakgrund*

Stockholms befolkning växer med ca 35 000 personer per år och väntas nå 2,6 miljoner år 2030. För att möta utvecklingen och möjliggöra fortsatt tillväxt blir en utbyggd tunnelbana en central del i den långsiktiga satsningen på kollektivtrafiken i ett växande Stockholm.

Stockholms läns landsting, staten, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun har efter förhandling kommit överens om utbyggnad av 19 kilometer ny tunnelbana, nio nya tunnelbanestationer och att 78 000 nya bostäder ska byggas i länet.

Totalt innebär överenskommelsen en samlad investering i utbyggnad av Stockholms tunnelbana på 25,7 miljarder kronor. Byggstarten beräknas kunna ske år 2016 och hela projektet bedöms vara avslutat år 2025 vilket gör det till den största satsningen på tunnelbanan sedan 70-talet då blå linje byggdes ut.

Den 27 maj 2014 beslutade landstingsstyrelsen, att godkänna åtgärdsvalsstudie kollektivtrafik till Barkarby samt idéstudie av tunnelbana

Barkarby, LS 1403-0375. Det innebär att en förlängning av tunnelbanans blå linje med en sträckning från Akalla till Barkarby blev utgångspunkten i den fortsatta planeringen. Beslutet innebär även att planläggningen fortsätter för att möjliggöra ett genomförande av utbyggnaden enligt avtal inom 2013 års Stockholmsförhandling, det vill säga med byggstart cirka 2016 och trafikstart cirka 2021.

Det här ärendet behandlar lokaliseringsutredning för utbyggnaden av tunnelbana till Järfälla/Barkarby.

#### *Överväganden*

Lokaliseringsutredningen utgår från tidigare utförda åtgärdsvalsstudien och idéstudien, LS 1403-0375. Landstingets övergripande mål för kollektivtrafiken i Stockholms län är attraktiva resor, tillgänglig och sammanhållen region samt effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan. Dessa övergripande mål har brutits ner i fyra projektspecifika mål.

Det övergripande målet attraktiva resor blir som projektmål att skapa goda förutsättningar för att arbetspendla genom lättillgänglig och effektiv kollektivtrafik.

En tillgänglig och sammanhållen region blir som projektmål att möjliggöra bygget av 14 000 bostäder i tunnelbanans närområde samt att bidra till den regionala utvecklingen med Barkarby som en attraktiv och tillgänglig kollektivtrafiknod.

Slutligen ger det övergripande målet om effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan projektmålet att planera och bygga en anläggning med minsta möjliga omgivningspåverkan under bygg- och driftskede.

Lokaliseringsutredningens förslag på stationslägen har utvärderats utifrån hur väl de uppfyller de övergripande målen och tillhörande projektmål.

#### *Barkarbystaden*

Av de fyra alternativ på stationsplacering som studerats visar analysen att alternativet "Mitt i Barkarbystaden" är det som *bäst uppfyller målen*. Alternativet skapar mycket goda förutsättningar för att integrera entréer i stadsbebyggelsen med en uppgång som ansluter till kommunens planerade område med hög exploatering. Liksom för övriga alternativ ansluter den andra uppgången till ett område med något glesare bebyggelse, men för alternativ "Mitt i Barkarbystaden" ligger området i anslutning till handelsplatsen. Stationen får därmed ett centralt läge i området och resenärs mängden bedöms bli jämt fördelad mellan uppgångarna. Genom

god koordinering med exploateringen av området bedöms störningarna för boende bli små under byggskedet.

#### Barkarby station

För Barkarby station har två placeringar studerats. Analysen visar att alternativ "Barkarby College" är den som bäst uppfyller målen. Placeringen skapar god tillgänglighet för de planerade exploateringarna såväl för Veddesta som för Barkarbystaden, då alternativet har uppgångar på båda sidorna om E18 och Mäljarbanan. Stationen får en närmare anslutning till den planerade servicen i området med arbetsplatser, skolor och sjukvårdsbyggnader. Stationen får också en jämnare belastning mellan uppgångarna än i alternativet Veddesta. Alternativet kan dock innebära störningar under byggtiden för trafiken på E18 och Mäljarbanan. Anpassningar till de fysiska förutsättningarna, t ex. bergnivåerna i området, kan bli nödvändigt. Det innebär att stationens läge, i det fortsatta projekteringsarbetet, kan komma att flyttas något söder ut.

#### Spårkorridoren

Sträckan från Akalla till Barkarby station är ca 3,4 km. Spårkorridoren kommer att anpassas till de valda stationslägena. Sträckan kommer att i första hand planeras utifrån omgivningspåverkan, geotekniska- och byggtekniska förutsättningar, bygg- och driftskostnader, samt med hänsyn tagen till befintliga anläggningar i området, såsom Förbifart Stockholm och Fortifikationsverkets anläggning. Den exakta dragningen kommer att fastläggas i kommande projektering och kommer att redovisas i järnvägsplanen.

Studier av sträckningen visar att det är möjligt att gå under Förbifart Stockholm utan att lutningarna i tunnelbanan blir för kraftiga. Med hänsyn till den omgivningspåverkan som ett mer yttligt läge över Förbifart Stockholm innebär, rekommenderas att tunnelbanan går under förbifarten.

#### Samråd

Under planläggningsprocessen genomförs samråd med allmänhet och organisationer. Som en del i samråden gick förvaltning för utbyggd tunnelbana ut och frågade efter synpunkter under perioden 20 oktober till 16 november 2014. Två öppna hus genomfördes. Överlag är inställningen till en utbyggd tunnelbana positiv. Inkomna synpunkter har sammanställts i en samrådsredogörelse.

Flera synpunkter avsåg en önskan om en god koppling till Barkarby handelsplats för att underlätta möjligheten att åka kollektivt dit. Eftersom ett stationsläge nära handelsplatsen inte stödjer målet om att möjliggöra

nya bostäder i tunnelbanans närhet i samma utsträckning, kan denna önskan inte uppfyllas helt. För att skapa närhet till handelsplatsen behöver tunnelbana och pendeltåg kompletteras med busstrafik.

Ett annat vanligt förekommande önskemål var att lokaliseringen ska möjliggöra en framtida utbyggnad av tunnelbana mellan Barkarby station och Hjulsta. Rekommenderat stationsläge i Barkarby station omöjliggör inte en sådan förlängning.

#### **Ekonomiska konsekvenser av beslutet**

Beslutet har inga ekonomiska konsekvenser utöver redan beslutade avtal inom ramen för Stockholmsförhandlingen, LS 1401-0037.

#### **Miljökonsekvenser av beslutet**

I lokaliseringsutredningen har miljökonsekvenser beaktats. I den fortsatta planläggningen av tunnelbana till Järfälla/Barkarby kommer det att genomföras en miljökonsekvensbeskrivning som ska godkännas av länsstyrelsen. Det kommer även att tas fram underlag inför nödvändiga tillståndsprövningar av exempelvis vattenverksamhet.



Stefan Persson  
Tf. förvaltningschef