

**Upphävande av del av detaljplan Dp 2007-03732  
samt ändring av detaljplan genom tillägg för del av  
fastigheten Gubbängen 1:1 m.fl. DP 2016-05809-54**  
Framställan från stadsbyggnadsnämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.  
Detaljplan för del av Gubbängen 1:1 m.fl., DP 2016-05809-54 antas.

**Föredragande borgarrådet Joakim Larsson** anför följande.

Ärendet

Stockholms tunnelbana står inför en omfattande utbyggnad. Utbyggnaden av tunnelbanan omfattar ca två mil nya spår och nio nya stationer fördelade på tre sträckningar samt nytt anslutningsspår till gröna linjens Farstagren. Genom att bygga ut kapaciteten för befintlig depå Högdalen och ansluta depån med tunnelbanans Farstagren med nya anslutningsspår möjliggörs utökad depåkapacitet för både tunnelbanans blåa och gröna linjer.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra utbyggnad av depåkapaciteten för befintlig depå Högdalen genom uppförande av nya anslutningsspår samt uppställningshall för tunnelbanetåg under mark. Detaljplanen reglerar anläggningar ovan mark på två ställen, vilket gäller arbets-/servicetunnel samt teknikhus intill Farstagrenen. Antagande av detaljplanen innefattar ändring genom tillägg av detaljplan för del av fastigheten Gubbängen 1:1 m.fl. DP 2016-05809 samt upphävande av del av detaljplan DP 2007-03732.

Detaljplanen har hanterats med samordnat förfarande med järnvägsplanen, vilket innebär att inget formellt plansamråd genomförts. Samråd om detaljplaner gjordes inom ramen för de samråd som genomfördes i järnvägsplanen.

Utbyggnaden av tunnelbanan är i linje med översiktsplanen som bland annat anger att Stockholm ska ha ett välfungerande transportsystem med

minimal klimatpåverkan. Vidare utpekas kollektivtrafiken i översiktsplanen som stommen i framtidens transportsystem.

## Beredning

Ärendet har initierats av stadsbyggnadsnämnden.

## Mina synpunkter

Stockholm växer i snabb takt. Detta ställer höga krav på robust infrastruktur och väl fungerande kollektivtrafik som knyter ihop stadens olika delar och kringliggande kommuner. Stockholms tunnelbanenät skapar möjligheter till ett mer hållbart och effektivt resande för stockholmarna samtidigt som förutsättningar för nya stadsdelar, bostäder och näringsliv tillkommer.

Utbyggnaden av tunnelbanan är en följd av Stockholmsöverenskommelsen som förhandlats fram mellan staten, Region Stockholm, Stockholms stad och flera andra kommuner i regionen där parterna kommit överens om finansiering och medfinansiering av utbyggnaden av tunnelbanan och bostadsbebyggelse. Den utökade kapaciteten för depån i Högdalen, tillhörande arbeten och de tillkommande tekniska anläggningarna ansvarar Region Stockholm för. Det finns också ett genomförandeavtal som reglerar upplåtelse och ansvarsfördelning knutet till denna detaljplan och det är glädjande att alla pusselbitar nu faller på plats där utbyggnationen av tunnelbanan nu kan fortskrida.

## Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Planbeskrivning
3. Granskningsutlåtande
4. Samrådsredogörelse
5. Samrådsredogörelse – Järnvägsplan för utökad depåkapacitet Högdalen.

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Detaljplan för del av Gubbängen 1:1 m.fl., DP 2016-05809-54 antas.

Stockholm den 16 september 2020

På kommunstyrelsens vägnar:  
ANNA KÖNIG JERLMYR

Joakim Larsson

*Mats Larsson*

## Remissammanställning

### Ärendet

Stockholms tunnelbana står inför en omfattande utbyggnad. Utbyggnaden av tunnelbanan omfattar ca två mil nya spår och nio nya stationer fördelade på tre sträckningar samt nytt anslutningsspår till gröna linjens Farstagren. Genom att bygga ut kapaciteten för befintlig depå Högdalen och ansluta depån med tunnelbanans Farstagren med nya anslutningsspår möjliggörs utökad depåkapacitet för både tunnelbanans blåa och gröna linjer.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra utbyggnad av depåkapaciteten för befintlig depå Högdalen genom uppförande av nya anslutningsspår samt uppställningshall för tunnelbanetåg under mark. Detaljplanen reglerar anläggningar ovan mark på två ställen, vilket gäller arbets-/servicetunnel samt teknikhus intill Farstagrenen. Antagande av detaljplanen innefattar ändring genom tillägg av detaljplan för del av fastigheten Gubbängen 1:1 m.fl. DP 2016-05809 samt upphävande av del av detaljplan DP 2007-03732.

Detaljplanen har hanterats med samordnat förfarande med järnvägsplanen, vilket innebär att inget formellt plansamråd genomförts. Samråd om detaljplaner gjordes inom ramen för de samråd som genomfördes i järnvägsplanen.

Utbyggnaden av tunnelbanan är i linje med översiktsplanen som bland annat anger att Stockholm ska ha ett välfungerande transportsystem med minimal klimatpåverkan. Vidare utpekas kollektivtrafiken i översiktsplanen som stommen i framtidens transportsystem.

### Beredning

Ärendet har initierats av stadsbyggnadsnämnden.

### Stadsbyggnadsnämnden

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 11 juni 2020 följande.

1. Stadsbyggnadsnämnden godkänner förslaget till detaljplan och överlämnar det till kommunfullmäktige för antagande.
2. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen

*Särskilt uttalande* gjordes av Joakim Larsson m.fl. (M), Björn Ljung (L), Cecilia Obermüller (MP), Fredrik Lindstål (C) och Mikael Valier (KD), *bilaga 1*.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 14 maj 2020 har i huvudsak följande lydelse.

I januari 2014 tecknade staden, Region Stockholm, 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 i tunnelbanans influensområde, varav 45 900 inom Stockholms stad. Utöver bostadsbebyggelsen omfattar avtalet 19 kilometer ny tunnelbana och 11 tunnelbanestationer. I uppdraget ingår också planering, projektering och utförande av nya fordonsdepåer där utökad kapacitet för depå Högdalen ingår.

#### **Plandata**

Planområdet ligger inom stadsdelarna Högdalen, Fagersjö, Hökarängen och Farsta. Planområdet omfattar cirka 9,5 hektar och berör följande fastigheter:

- Örby 4:1
- Fotocellen 10
- Tippen 2
- Tippen 4
- Tippen 1
- Gubbängen 1:1
- Barnvakten 1
- Skrinet 3
- Bänken 4
- Farsta 2:1
- Sjöskumspipan 4
- Långpipan 1
- Spisbrödet 5
- Spisbrödet 4
- Spisbrödet 3
- Spisbrödet 2
- Spisbrödet 1
- Cigaretten 1
- Mesosten 4
- Kaffebalen 1

- Kardemumman 1
- Kardemumman 2
- Kardemumman 5
- Kardemumman 4
- Russinet 1
- Russinet 2
- Korinten 1.



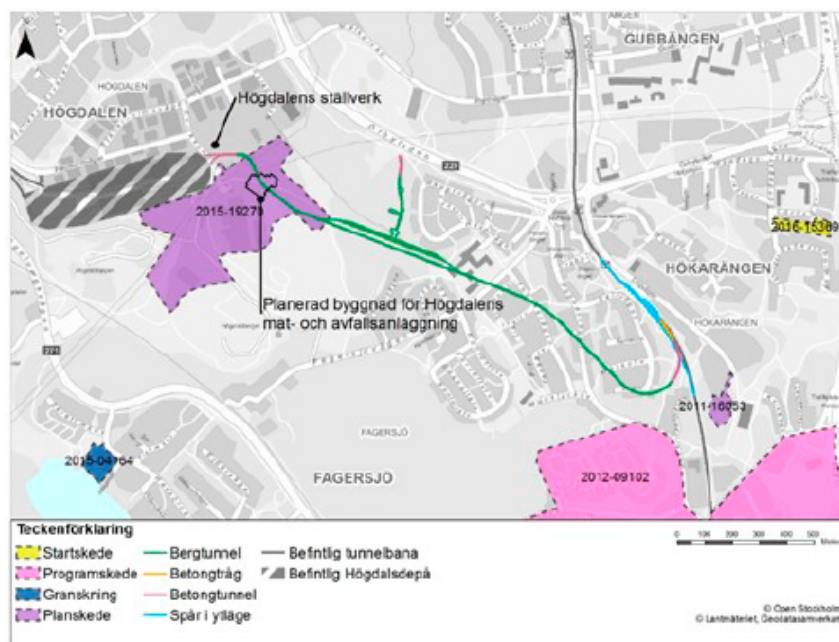
*Orienteringskarta med ungefärligt planområde markerat i rött.*

### **Gällande detaljplaner**

Ett stort antal planer berörs av utbyggnaden av anslutningsspår till depå Högdalen. Befintliga detaljplaner, totalt 18 st, kommer främst att ändras genom tillägsbestämmelser, som efter laga kraft kommer gälla tillsammans med gällande detaljplaner. Utöver detta planläggs vissa områden med ny detaljplan och ersätter därmed aktuellt område inom de gällande detaljplaner som berörs.

### **Pågående detaljplaner**

Inom och i anslutning till planområdet pågår fem planarbeten; *Dnr 2011-16053*, detaljplan för 130 bostäder i Hökarängen, *Dnr 2015-04164*, detaljplan för 3 bostäder i Fagersjö, *Dnr 2015-19270*, detaljplan för sorterings-, matavfalls- och biokolsanläggning samt kraftvärmeverk i Högdalen, och *Dnr 2016-15369*, detaljplan för 70-90 bostäder i Hökarängen.



*Pågående detaljplanarbeten i anslutning till planområdet.*

## Övergripande beslut och styrande dokument

### Översiktsplan

I översiktsplanen omnämns utbyggnad av Högdalsdepån som en beslutad åtgärd inom spår och vägar för att kunna hantera en framtida ökad trafik på tunnelbanans blåa och gröna linje.

### Riksintressen

Inom planområdet finns inga riksintressen. I anslutning till planområdet utgör delar av väg 229 (Örbyleden mellan Stureby och Gubbängen) riksintresse för transporter.

### Överenskommelse om utbyggd tunnelbana

Tunnelbanans stora betydelse för Stockholmsregionens tillväxt var grunden till att regeringen under år 2013 initierade en förhandling i syfte att hitta en överenskommelse för hur en utbyggd tunnelbana skulle kunna finansieras. Uppdraget innebar även att få till stånd en ökad bostadsbebyggelse varvat med största möjliga samhällsekonomiska nytta. Överenskommelsen kallas för Stockholmsöverenskommelsen.

I överenskommelsen ingår tre tunnelbaneutbyggnader:

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

- Utbyggnad av tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden.

Region Stockholm 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, projektering och utförande av nya fordonsdepåer där utökad kapacitet för depå Högdalen ingår.



*Karta över framtida tunnelbanenät i Stockholms län efter utbyggnad enligt Stockholmsöverenskommelsen. Blå ring markerar läge för Högdalsdepån.*

### Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Stockholms län fattade den 16 november 2016 beslut om att utbyggnaden av depå Högdalen med ny uppställningshall och anslutningsspår kan antas medföra betydande miljöpåverkan. I Länsstyrelsens beslut anges att projektets markarbeten och sprängningar i berggrunden kan anses medföra betydande effekter på yt- och grundvatten, naturmiljö, översvämningrisk samt förorenad mark.

### Tillståndsansökan för vattenverksamhet

Region Stockholm ansvarar för att ansöka om tillstånd hos mark- och miljödomstolen. Ansökan gäller vattenverksamheten, dvs. påverkan på grundvattnet. Ansökan innehåller även underlag som exempelvis gäller påverkan på ytvatten, buller och vibrationer, ifall domstolen bestämmer att även fastställa sådana villkor.

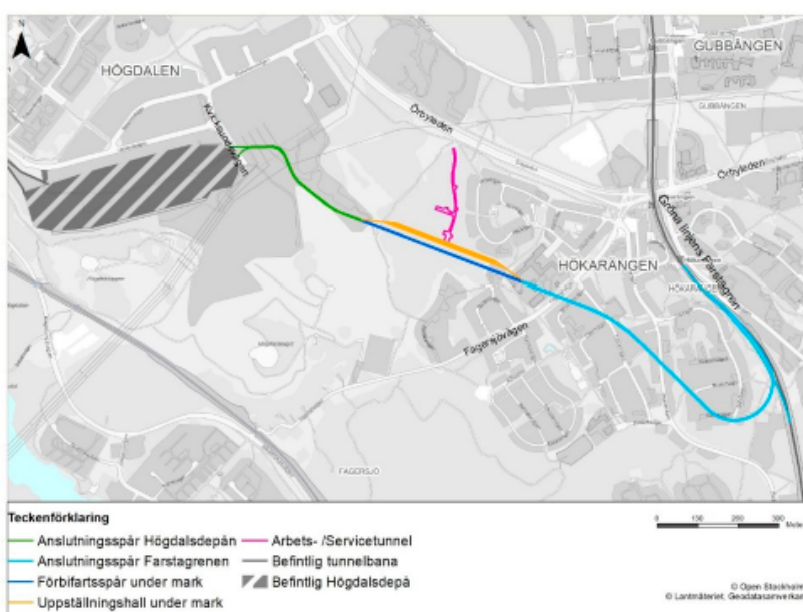


## Planförslaget

### Planförslagets huvuddrag

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en utbyggnad av depåkapaciteten för befintlig depå Högdalen genom uppförande av nya anslutningsspår samt uppställningshall för tunnelbanetåg under mark.

Planförslaget innebär en utbyggnad i huvudsak under mark. Anläggningen utgörs av två anslutningsspår, ett förbifartsspår och en uppställningshall under mark samt en arbets-/servicetunnel som sträcker sig från uppställningshallen och norrut mot Örbyleden. De två anslutningsspåren går dels från uppställningshallen och vidare mot befintlig Högdalsdepå, dels från uppställningshall som ansluter till befintlig Farstagrenen. För anslutningsspår till Farstagrenen kommer delar av spåransläggningen att placeras ovan mark. Delar av befintlig anläggning på Farstagrenen kommer att behöva byggas om och anpassas till de nya anslutningsspåren.



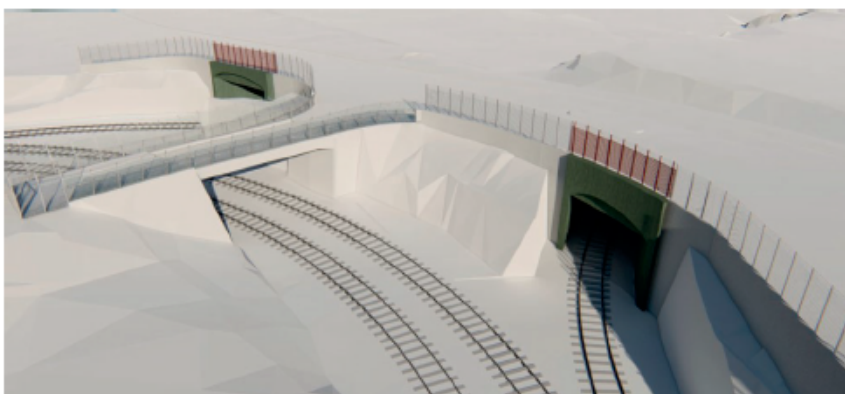
*Del av nya Högdalsdepån bestående av anslutningsspår, förbifartsspår, uppställningshall och arbets-/servicetunnel.*

Spårtunnlarna byggs i huvudsak som bergtunnlar men strax innan respektive tunnelmynning går spåren i betongtunnel på kortare sträckor. Detta gäller tunnelmynningar för anslutningsspår till Högdalsdepån, arbets-/servicetunneln samt anslutningsspår till Farstagrenen. För anslutningsspår till Farstagrenen förläggs spår även i betongtrå längs en begränsad sträcka.

### **Anslutningsspår till Högdalsdepån**

Anslutningsspår till Högdalsdepån har anpassats för att undvika intrång i Gökdalens våtmark. Hänsyn har tagits till befintliga kraftledningsstolpar som ligger i anslutning till Högdalens ställverk och planerad byggnad för Högdalens sorterings- och matavfallsanläggning (HSMA). Anslutningsspår till Högdalsdepån går rakt under planerad byggnad för HSMA inom fastigheten Tippen 4. Skydds-zonen har särskilt anpassats utifrån byggnadens planerade grundläggningsnivå.

Delen närmast befintlig Högdalsdepå, bland annat under Kvicksundsvägen, kommer att utföras med två enkelspårstunnlar – nordlig och sydlig anslutning till depån.



*Anslutningsspår till befintlig Högdalsdepå. Kvicksundsvägen går ovan tunnelarna. Vy från söder. Lundell Arkitekter.*



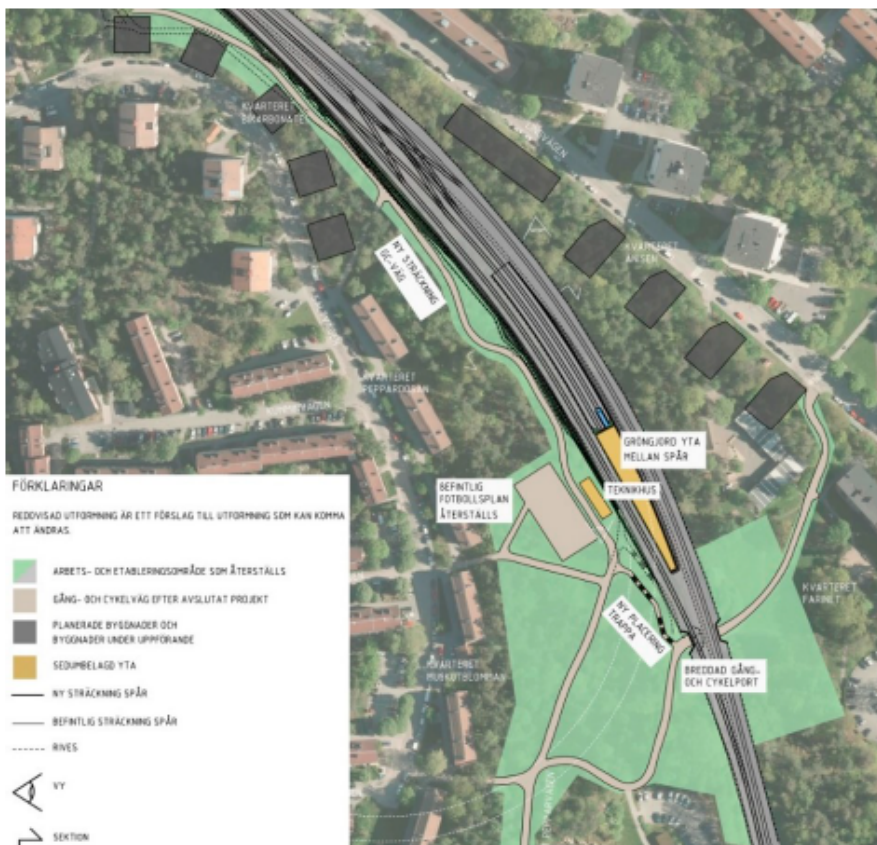
*Anslutningsspår till befintlig Högdalsdepå. Aktuell vy visar det norra spårets tunnelmynning vid Kvicksundsvägen. Lundell Arkitekter.*

Uppställningshall under mark och förbifartsspår

Uppställningshallen under mark utgörs av fyra uppställningsspår med utrymme att ställa upp två tåg med full längd efter varandra på samma spår. Utmed uppställningshallens sydvästra sida utformas en bergtunnel med förbifartsspår som utgör en anslutning mellan depåns två anslutningsspår.

#### Anslutningsspår till Farstagrenen

Anslutningsspår till Farstagrenen ansluter vid förbifartsspårens östra ände i höjd med Fagersjövägen och ansluter till trafikspår på grön linjes Farstagren söder om station Hökarängen. En teknikbyggnad för tunnelbanans drift placeras direkt öster om befintlig fotbollsplan längs Farstagrenen. Teknikbyggnaden är cirka 20 meter lång och sex meter bred.



*Illustration som visar tunnelmynning samt anslutningsspår till Farstagrenen strax söder om station Hökarängen (planerad bullerskärm framgår inte i illustrationen).*



*Tunnelmynning och tråg vid anslutning till Farstagrenen (planerad bullerskärm framgår inte i illustrationen). Lundell Arkitekter.*



*Teknikbyggnad vid anslutning till Farstagrenen. Vy från söder. Lundell Arkitekter.*

### **Arbets-/servicetunnel**

Arbets-/servicetunneln utgår från uppställningshallen under mark och sträcker sig i riktning norrut där den mynnar strax söder om Örbyleden. Tunneln är delvis belägen ovan mark. Tunneln kommer i byggskedet bland annat att användas för att transportera ut bergmassor från uppställningshall under mark och spårtunnlar. I



driftskedet kommer tunneln att användas som serviceväg för driftpersonal samt fungera som en insatsväg för räddningstjänst vid brand.



*Illustrationsplan över arbets-/servicetunnels mynning mot Örbyleden. Ljusgrönt område avser det område som påverkas under byggskedet. Området kommer efter avslutat bygge att återställas.*



*Illustration som visar arbets-/servicetunnelns tunnelmynning med Örbyleden till vänster. Lundell Arkitekter.*

### **Planförslagets konsekvenser**

Länsstyrelsen och Stockholms stad har gjort bedömningen att genomförandet av de detaljplaner som krävs för tunnelbanan kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning har därför upprättats inom ramen för järnvägsplanen, vilken utgör en del av planhandlingarna. Miljökonsekvensbeskrivningen godkändes av länsstyrelsen 2019-10-17.

### **En växande stad**

Stockholms län är attraktivt att bo i och har under en längre tid haft en hög befolkningstillväxt. Stockholms län är den snabbast växande huvudstadsregionen i Europa. Under 2016 ökade länets befolkning med 37 600 personer, vilket innebär en tillväxttakt på 1,7 procent. Befolkningen i Stockholms län bedöms öka med i genomsnitt 37 900 personer om året fram till 2025. Den kraftiga befolkningsökningen ställer stora krav på bl.a. en välfungerande kollektivtrafik och nya bostäder.

### **Bostadsförsörjning**

Utbyggnaden av tunnelbanan skapar möjlighet till stadsutveckling samtidigt som den stärker länets framkomlighetsinfrastruktur. Enligt avtal om utbyggnad av tunnelbana ska Stockholms stad uppföra ca 45 900 bostäder i tunnelbanans influensområde. En utbyggd tunnelbana är även grunden i den täta och miljövänliga staden.

### **En sammanhängande stad**

#### **En socialt sammanhållen stad**

En social konsekvensbeskrivning har genomförts som visar att anläggningens utformning inte medför negativa konsekvenser för säkerhet, tillgänglighet eller hälsa och välbefinnande i driftskedet.

Projektets huvudsakliga påverkan uppstår under byggskedet till följd av buller, byggtrafik samt avstängning av gång- och cykelvägar.

#### **Barnkonsekvenser**

Avstängningar och omledningar av befintliga gång- och cykelvägar bedöms medföra begränsningar i framkomlighet under byggskedet..

#### **Jämställdhet och trygghet**

Enligt Trafikförvaltningens inventering av kunskapsläge om jämställdhet i kollektivtrafiken är skillnader i resmönster inom könen stora och skiljer mycket beroende på kön, ålder, inkomst, utbildning mm. Män reser exempelvis längre och mer med bil medan kvinnor reser mer med kollektivtrafiken.

En välfungerande kollektivtrafik kan bidra till en mer jämställd resursfördelning i samhället och en jämnare arbetsfördelning i hemmen då kvinnors möjligheter att förflytta sig ökar liksom männens incitament att åka med kollektivtrafik.

#### **En klimatsmart och tålig stad**

Den utökade depåkapaciteten ska stödja ökad täthet och flerkärnighet i regionen samt bidra till en hållbar och sammanhållen utvidgning av Stockholm. Projektet skapar förutsättningar för att den nya tunnelbanan ska kunna ha tillräcklig kapacitet och konkurrenskraftiga restider till viktiga målpunkter. Utbyggnaden ska bidra till att kollektivtrafikens förbrukning av energi samt påverkan på miljö och hälsa ska minska så att samhällets resurser används kostnadseffektivt. Projektets mest väsentliga miljökonsekvenser följer enligt nedan.

#### **Grundvatten**

Det bedöms finnas en viss risk för sänkning av grundvattennivån i berg och jord under såväl bygg- som driftskedet. Störst risk för påverkan finns för Örbyleden. En permanent grundvattennivåsänkning bedöms medföra små till måttligt negativa konsekvenser för känsliga objekt. Med föreslagna åtgärder som skyddsinfiltation bedöms risken för påverkan på grundvattennivåer som liten och effekter för exempelvis Örbyleden och bergborrade brunnar bedöms inte uppstå.

#### **Ytvatten**

I driftskedet bedöms det samlade utsläppet av förorenat vatten från spårtunnlarna, utan vidtagna åtgärder, medföra stora negativa konsekvenser för recipienten Drevviken på grund av befarat läckage av PAH'er. Med föreslagna skyddsåtgärder i järnvägsplanen bedöms inga betydande negativa konsekvenser uppstå för recipienten Drevvikens miljö kvalitetsnormer. Vidare bedöms ingen risk föreligga för att projektet ska försämra möjligheten att följa miljö kvalitetsnormer för Drevviken.

Utöver påverkan på Drevviken från drän- och spolvatten finns det, vid händelse av brand, även en risk för negativ påverkan till följd av utsläpp av släckvatten. Risken för brand i anläggningen är sannolikt mycket liten. Vid eventuell brand kan släckvattnet samlas upp och hanteras separat.

### **Översvämningsrisk**

Risk för översvämning av anläggningen till följd av skyfall bedöms sammantaget som liten. Risken finns vid tunnelmynningarna vid befintlig Högdalsdepå. Med åtgärder inom depåområdet kan risken reduceras. Planförslaget bedöms inte öka risken för översvämning av omkringliggande mark. Analyser visar att risken för översvämning med den nya höjdsättningen troligen blir något lägre vid anslutningen till Farstagrenen jämfört med befintlig höjdsättning.

### **Natur**

De negativa konsekvenserna för naturmiljön bedöms som måttligt till stora jämfört med nuläget. Konsekvenser för den biologiska mångfalden uppstår primärt på lokal nivå genom förluster av naturvärden. Negativa effekter ur ett regionalt perspektiv kan inte uteslutas. Det är framför allt förlusten av värdefull vegetation och träd i utkanten av Hanvedenkilen och inom identifierade kärnområden, spridningszoner/-korridorer som bedöms kunna medföra negativa konsekvenser för den biologiska mångfalden på regional nivå. De konsekvenser som bedöms uppstå är en minskning av den gröna infrastrukturens omfattning, fragmentering av befintliga skogsbiotoper, försämring av spridningsfunktionaliteten mellan kärnområden/livsmiljöer och försämring av förutsättningarna för stödjande ekosystemtjänster. Med föreslagna åtgärder som återplantering och utplacering av död ved kan de negativa konsekvenserna mildras. Under byggskedet kommer åtgärder att vidtas för att undvika påverkan på skyddade arter.

Inga negativa konsekvenser för naturmiljövärden bedöms uppstå till följd av grundvattensänkningsar. Bergtunnlarnas lägen har anpassats för att inte påverka Gökdalens våtmark och den närliggande sumpskogen norr om denna. Detaljplanen bedöms inte medföra någon påverkan på eller konsekvenser för Gökdalens naturvärden.

### **Övriga miljöaspekter**

Detaljplanen bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan.

Beträffande olycksrisker kan en kraftig explosion vid Högdalens gasanläggning leda till driftstörningar i depåanläggningen om den ger upphov till tunnelrörelser eller ras. Sannolikheten för att detta inträffar bedöms som liten. Huvudsakliga risker från detaljplanen mot omgivningen utgörs av urspårningsrisker. Skyddsräler kommer att installeras vid växelpaketet vid Farstagrenen.

Byggandet av tunnlar kan till följd av grundvattennivåsänkningar och vibrationer indirekt påverka kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. En åtgärdsplan för vibrationer gällande kulturbyggnader kommer att tas fram i samband med utbyggnaden av spårtunneln och därmed bedöms negativa konsekvenser kunna undvikas. En av fyra möjliga fornlämningar kan potentiellt påverkas av fysiska förändringar ovan mark då den ligger inom arbetsområde för arbets-/servicetunneln. Exakt läge för den möjliga



fornlämningen måste utredas och samråd med länsstyrelsen för vidare bedömning bör göras.

Landskapsbilden kommer att påverkas negativt jämfört med idag då nya infrastrukturanläggningar uppförs i miljöer som utgörs av naturmark. Anpassad placering av anslutningsspår ovan mark och tunnelmynningar samt återställning av markytor, återplantering och genomtänkt gestaltning bedöms mildra konsekvenserna. För luftburet buller har beräkningar gjorts för anslutningen till Farstagrenen där anslutningsspår går i ytläge. Det bedöms inte finnas någon väsentlig skillnad mellan planförslaget (inklusive tågtrafiken på Farstagrenen) och nuläget eller nollalternativet. Bullerskärm med absorbenter kommer att uppföras längs södergående spår på Grön linjes Farstagren i höjd med kvarteren Anisen och Kryddpepparn öster om spårområdet. Fastigheter kommer att erbjudas bullerdämpande åtgärder om närmare undersökningar visar att det behövs för att klara aktuella riktvärden. Erbjudande om eventuella fastighetsnära bulleråtgärder samt uppförande av bullerskärm regleras med skyddsåtgärder i järnvägsplanen.

Ett genomförande av planen bedöms inte medföra några negativa konsekvenser med avseende på störande stömljud då stömljudsdämpande åtgärder vidtas under spår för att klara riktvärdet om 30 dBA SLOW.

### **Planprocess**

#### **Process**

Planläggningen av detaljplan och järnvägsplan har skett med samordnat förfarande vilket innebär att samråd om detaljplaner gjordes inom ramen för de samråd som genomfördes i järnvägsplanen. I gransknings- och antagandeskedet tas detaljplanehandlingar fram av Stockholms stad. Järnvägsplanen fastställs av Trafikverket.

### **Kommunala beslut**

Stadsbyggnadsnämnden godkände den 16 juni 2016 Startpromemoria för planläggning av utbyggnad av depå Högdalen med anslutningsspår.

### **Samråd**

Enligt Lagen om byggande av järnväg (1995:1649) 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.

Ett första samråd hölls 2015-08-10 – 2015-08-31, med omfattande underlag för val av depålokalisering.

Det andra samrådet genomfördes 2016-08-22 – 2016-09-12 och omfattade spårdragningen för anslutningsspår samt placering och utformning av uppställningshall under mark.

Mellan 2016-12-03 – 2016-12-23 genomfördes ett kompletterande samråd som redovisade förändringar avseende arbets-/servicetunnelns lokalisering jämfört med föreslagen utformning vid samrådet i augusti 2016.

I juni 2018 hölls ett fjärde samråd med fastighetsägarna vid Kvicksundsvägen angående utformning av tunneln närmast den befintliga depån.

Ett femte samråd genomfördes mellan 2018-12-17 – 2019-01-15 vilket omfattade en ny sträckning för dubbelspårstunnel mellan uppställningshallen och grön linjes Farstagren. Dubbelspårstunneln ersatte därmed de tidigare två enkelspårerna i södergående respektive norrgående riktning.

Inkomna synpunkter samt Region Stockholms bemötande av synpunkterna från samråden har sammanfattats i en samrådsredogörelse.

### **Granskning**

Efter samråd ställdes både järnvägsplan och detaljplan ut för granskning. Granskning av detaljplanen genomfördes under perioden 2019-11-20 – 2019-12-18. Under granskningen inkom 13 yttranden. Flertalet remissinstanser tillstyrkte planförslaget men framförde synpunkter i sak, framför allt vad gäller miljö kvalitetsnormer för vatten, brand och risk, spårtrafikbuller, magnetfältsnivåer, samordning och genomförandefrågor, gränsfrågor i plankarta, ledningar, planbeskrivning samt påverkan på gällande detaljplan med fastighetsindelingsbestämmelser.

### **Revidering efter granskning**

Inkomna granskningssynpunkter föranledde följande ändringar:

#### **Plankarta**

- Justering av schaktdjup, användnings- och egenskapsgränser.
- Mindre justering av planområdesgräns pga förändrade tekniska behov.
- Mindre justering och förtydligande av längdprofil i höjddled.
- Planläggning av område där gällande detaljplan saknas.
- Förtydligande av längdmätning.
- Planläggning av markområde mellan arbetstunnelmyning och Örbyleden som park.
- Upplysning om riktvärden för spårtrafikbuller.
- Justering av u-område.

#### **Planbeskrivning**

- Förtydliganden kring fastighetsrättslig beskrivning, markåtkomst, permanent markanspråk, luftburet buller och miljö kvalitetsnormer för vatten.
- Förtydligande av skyddsbestämmelser som regleras i järnvägsplanen.
- Redaktionella justeringar.

### **Tidplan**

Godkännande SBN: 2020-06-11

Antagande KF: Kvartal 3 2020

## **STADSBYGGNADSKONTORETS SAMMANVÄGDA STÄLLNINGSTAGANDE**

Utifrån inkomna synpunkter bedömer stadsbyggnadskontoret att utbyggnaden av tunnelbana är ett viktigt och angeläget projekt för Stockholms stad och regionen.

Utbyggnaden av kollektivtrafik och dess betydelse betonas särskilt i översiktsplanen, där det framgår att Stockholm ska ha ett välfungerande transportsystem med minimal klimatpåverkan som låter människor snabbt och enkelt röra sig i hela regionen. I översiktsplanen pekas kollektivtrafiken ut som stommen i framtidens transportsystem.

Stadsbyggnadskontoret är positivt till en utbyggnad av tunnelbanan då den innebär förbättrade möjligheter till kollektivtrafikresande. Vidare skapar utbyggnaden bättre förutsättningar för framtida utveckling och tillväxt i regionen.

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

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att godkänna förslaget till detaljplan och överlämnar det till kommunfullmäktige för antagande.

## **Reservationer m.m.**

### **Stadsbyggnadsnämnden**

*Särskilt uttalande* gjordes av Joakim Larsson m.fl. (M), Björn Ljung (L), Cecilia Obermüller (MP), Fredrik Lindstål (C) och Mikael Valier (KD) enligt följande.

Det är viktigt att ekosystemtjänster säkerställs i samband med genomförande av projektet samt att grönkompensation utförs för de värdefulla naturvärden som går förlorade.