

## **Samrådsredogörelse**

### **Ändring av detaljplaner genom tillägg för del av fastigheten Södra Hammarbyhamnen 1:3 m.fl. (del av Nya Östbergatunneln i stadsdelen Södra Hammarbyhamnen i Stockholm, Ä-Dp 2020-03032**

#### **Innehåll**

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>1</b>
<b>Bakgrund.....</b>	<b>2</b>
Förslagets syfte och huvuddrag.....	2
Hur samrådet bedrivits.....	2
<b>Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande .....</b>	<b>2</b>
Statliga och regionala myndigheter och förbund .....	3
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar .....	4
Övriga remissinstanser .....	6
Övriga, ej sakägare.....	7
<b>Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande .....</b>	<b>8</b>
Föreslagna förändringar.....	8

#### **Sammanfattning**

Stadsbyggnadskontoret har upprättat ett förslag till ändring av detaljplan som möjliggör Nya Östbergatunneln. Förslaget innebär att markreservat för allmännyttigt ändamål för ledningen mellan angivna nivåer läggs till på kvartersmark i de nu gällande detaljplanerna. Planförslaget sändes ut på samråd 2021-03-30 - 2021-05-03. Under samrådet inkom 18 yttranden. Alla remissinstanser tillstyrkte planförslaget men framförde synpunkter i sak, framför allt att Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) ska följa kommande dom från Mark- och miljödomstolen vad gäller byggskedet, samt genomförandefrågor. De flesta övriga boende framförde i huvudsak synpunkter om påverkan under byggtiden och projektet som helhet i förhållande till naturvärden.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare i det fortsatta planarbetet: genomförandefrågor och höjder. Kontoret föreslår att

#### **Stadsbyggnadskontoret**

Fleminggatan 4  
Box 8314  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 27 300  
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se  
stockholm.se

förslaget ändras så att genomförandefrågorna förtydligas och ser över höjder så att de anpassas efter korsande infrastruktur.

Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och studeras vidare i det fortsatta arbetet.

## **Bakgrund**

### **Förslagets syfte och huvuddrag**

Planens syfte är att möjliggöra del av Nya Östbergatunneln för att öka kapaciteten av stadens dag- och spillvattensystem inom kvartersmark.

Den Nya Östbergatunneln blir en förlängning av dagvattenledningen från Östberga och ska ta hand om dagvattnet från Enskedefältet och Björkhagen. Den nya ledningen gör det möjligt att separera dagvatten från reningsverkets avloppsvatten vilket innebär att orenat avloppsvatten inte släpps ut vid skyfall. Detta är en del av stadens klimatanpassning för framtiden.

Detaljplanen tas fram som ändring av gällande detaljplaner som redan idag finns inom planområdet. Detta innebär att redan gällande detaljplaner ändras, endast på kvartersmark, så att utbyggnaden av ledningen möjliggörs men att de i övrigt fortsätter att gälla.

### **Hur samrådet bedrivits**

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2021-03-30 - 2021-05-03. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner). Annons om samråd publicerades i DN och Svd onsdagen den 31 mars 2021 och i lokaltidningen Mitt i Södermalm, Hammarby Sjöstad, Södra Hammarbyhamnen lördagen den 3 april 2021.

### **Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under samrådet. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

## Statliga och regionala myndigheter och förbund

### Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har med de aktuella planhandlingarna och nuvarande information inte några synpunkter på planförslaget utifrån ingripandegrunderna enligt 11 kap 10 § PBL. De har dock synpunkter gällande formalia utifrån val av planförfarande.

Det är kommunen som i det enskilda fallet avgör när det är lämpligt att använda sig av ändring av detaljplan. Ändringen behöver dock uppfylla PBL:s krav på tydlighet samt rymmas inom ramen för gällande detaljplans syfte. Det kan bara finnas en detaljplan för ett geografiskt område och det går därför inte att göra ändringsplaner eller tilläggsplaner som ska gälla tillsammans med den ursprungliga planen. Det innebär att ändringar behöver göras i den ursprungliga planen vid en ändring av detaljplan.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande (ändring genom tillägg) inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan. De miljöfrågor som har betydelse för projektet som helhet undersöks i den ansökan om miljötillstånd som handläggs av Mark- och miljödomstolen. Ansökan innebär att en specifik miljöbedömning genomförs för projektet.

### Storstockholms Brandförsvär

Inget att erinra.

### Trafikverket

Genomförandet av projektet ska följa mark- och miljödomstolens dom om bortledning av grundvatten. Genomförandeavtal ska vara tecknat innan planen antas.

### Luftfartsverket

Luftfartsverket har inget att erinra.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*När detaljplanearbetet påbörjades hade Boverket upphävt de allmänna råden (1991:2) om ändring av detaljplan utan att hänvisa till några nya allmänna råd. Kontoret vill dock påpeka att allmänna råd inte är bindande. Inte heller verkar någon förändring ha varit avsedd vad gäller möjligheterna till ändring av detaljplan i PBL jämfört med vad som gällde enligt ÄBPL (jfr 5 kap. 12 § ÄPBL och 4 kap. 22 § PBL). I förarbetena till den senaste ändringen av 4 kap. 22 § PBL exemplifieras tvärtom tillägg som en möjlig form av*

*ändring av en plan, se prop. 2014/15:122 s. 31). Det kan även framhållas att byggande av (trafik)tunnel nämns i förarbetena till 5 kap. 12 § andra stycket ÄPBL som ett typexempel på fall där behov finns av att kunna införa likartade bestämmelser över ett större område (se prop. 1990/91:146 s. 48). Kontorets bedömning är därför att den föreslagna ändringen är förenlig med PBL i detta avseende.*

*I förarbetena angavs vidare att den enda begränsningen i möjligheterna att ändra en detaljplan – bortsett från bestämmelsen om ändring under genomförandetiden – är kravet på tydlighet (se prop. 1990/91:146 s. 47). Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att den valda redovisningsmetoden gör det möjligt att tillmötesgå kraven på tydlighet m.m. (4 kap. 32 § PBL). Att utföra ändringar direkt i de sex befintliga, gällande detaljplanerna, riskerar att göra planhandlingarna oöverskådliga och att planarbetet avsevärt försvåras och fördröjs.*

*Stadsbyggnadskontoret delar Trafikverkets yttrande gällande att genomförandet ska följa mark- och miljödomstolens dom om bortledning av grundvatten.*

### **Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar**

#### Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten meddelar att allmän platsmark har planlagts i planförslaget och lämnar även förslag på redaktionella ändringar och tillägg i planbeskrivningen.

#### Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö och hälsoskyddsnämnden (MHN) har ingen erinran gällande aktuell detaljplan och är positiv till en ny dagvattentunnel som möjliggör en förbättring av driftförutsättningarna i Henriksdals reningsverk och minska problemen med bräddningar av sammanblandat spill- och dagvatten.

#### Trafikkontoret

Kontoret ser positivt på den ökade kapaciteten gällande dag- och spillvattenshantering. Trafikkontoret förutsätter att hänsyn tas till befintlig och planerad infrastruktur såsom nya tunnelbanan, Östlig förbindelse och Värmdöleden i tunnel. I övrigt har trafikkontoret inga synpunkter på detaljplanen.

Trafikförvaltningen Region Stockholm och Förvaltning för utbyggd tunnelbana Region Stockholm

Förvaltningarna meddelar att planen behöver antingen förändra avgränsningen av markreservatet i förhållande till tunnelbanans skyddszon alternativt förändra planbestämmelsen så att ingrepp kan ske för tunnelbanan. Regionen menar att detaljplanen för tunnelbanan ska nämnas som berörd om inte markreservatszonen ändras i höjdläge.

Exploateringskontoret

Exploateringskontoret vill informera att staden avser bygga skola och eventuellt idrottsytor inom kvarteret Lagunen. Kontoret informerar även att det inom fastigheten Södra Hammarbyhamnen 1:37 planeras en större ombyggnad av trafikplats Lugnet och Värmdövägen för att möjliggöra för bostadsbebyggelse, vilket kan innebära en sänkning av Värmdövägen med sju meter. De upplyser även om ett utrymme i Henriksdalsberget som även fortsättningsvis ska vara intakt och möjligt för staden att använda.

Exploateringskontoret förutsätter att tunneln eller tunnelns skyddszon inte kommer att omöjliggöra planerad bebyggelseutveckling.

Vidare understryker exploateringskontoret vikten av samordning mellan projektet Sjöstadshöjden, projektet Hammarbyskogen och arbetstunneln samt den transportväg som planeras i Hammarbyskogen och betonar vikten av säkra gång- och cykelvägar mellan Hammarbyhöjden och Hammarby sjöstad.

Exploateringskontoret ska inte drabbas av kostnader med anledning av detaljplanens framtagande. Innan detaljplanen antas ska ett genomförandeavtal träffas mellan SVOA, exploateringskontoret och trafikkontoret. Exploateringskontoret ser fram emot fortsatt kontinuerlig samordning med SVOA.

Södermalms stadsdelsförvaltning

Stadsdelsförvaltningen ser positivt på planförslaget. De konstaterar att konsekvenserna för byggskedet hanteras i tillståndsansökan. Förvaltningen vill framföra att arbetsområdet i Hammarbyskogen ligger i nära anslutning till Sickla Park som är en del av Nackareservatet. Vid val av bland annat transportväg för borttransport av bergskross är det enligt förvaltningen viktigt att naturreservatets värden inte påverkas negativt.

### Kulturförvaltningen

Stadsutvecklingsenhetens bedömning är att det inom planområdet inte finns värden som ur kulturhistoriskt hänseende berörs varför föreslagen detaljplan kan tillstyrkas.

### Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Rådet har inga invändningar emot planförslaget men understryker vikten av att marken kring tunnelpåslaget återställs efter byggskedet.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Plankartans höjder kommer att justeras i korsningen med nya tunnelbanan och den allmänna platsmarken tas bort från planförslaget. Exploateringskontorets information är noterad och vidarebefordrad till SVOA. Förslaget till detaljplan kommer inte att antas innan ett genomförandeavtal har tecknats mellan SVOA, Trafikkontoret och Exploateringskontoret. Kontoret genomför redaktionella ändringar av planbeskrivningen och noterar Rådet till skydd för Stockholms skönhets samrådssynpunkt.*

### Övriga remissinstanser

#### Ellevio

Ellevio lokalnät önskar tidig avstämning av totalt effektbehov för byggkraft samt information om i vilka fysiska lägen byggkraft kommer behöva anslutas. Ellevio önskar även tidig avstämning av planerade åtgärder i mark vid påslag, anslutningar och tunnelmynningar där Ellevio lokalnäts anläggningar kan hamna i konflikt.

#### Stockholm Exergi

Inga konflikter har identifierats. Kontrollera med Stockholm Exergi gällande placering av nedstigningsschakt och nedfarter samt tillåtna vibrationsvärden för ledningarna.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret noterar och vidarebefordrar Stockholm Exergis och Ellevios synpunkter och önskemål till Stockholm Vatten och Avfall.*

## Övriga, ej sakägare

### Övrig 1

Övrig 1 har främst synpunkter gällande byggskedet för Nya Östbergatunneln. Övrig 1 skriver att projektet medför en risk för påverkan på omgivningen. Övrig 1 önskar förtydliganden av hur stor del av naturområdet som kommer att tas i anspråk för arbetsytor vid tunnelpåslagen. Övrig 1 önskar upplysning om den gång- och cykelväg som planeras att användas som transportväg under byggskedet kommer att bli permanent samt tydliggöra vilken alternativ sträckning av gång- och cykelvägen som ska användas under byggskedet, utan långa omvägar. Övrig 1 uttrycker oro för värdeminskning av de närliggande bostäderna på grund av minskade naturvärden samt på grund av störande buller under byggtiden. Övrig 1 anser därför att de närboende som påverkas av detta borde anses som sakägare i målet. Övrig 1 saknar en ESBO-beskrivning av Hammarbyskogen i ansökan om miljötillståndet med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Övrig 1 saknar också en beskrivning av hur exploateringsprojekten förhåller sig till Nya Östbergatunneln. Övrig 1 menar att projekten innebär reversibla skador på natur och djurliv i ett område som bedömts vara ett viktigt ekologiskt kärnområde som framöver skulle kunna användas för att koppla samman naturreservatet i Årstaskogen med Nackareservatet.

### Övrig 2

Övrig 2 vill som närboende överklaga detta bygge. Övrig 2 tycker att det är vansinnigt att bygga denna tunnel i brinnande klimatkris. Övrig 2 lyfter fram skogens höga värden för alla grupper som använder den så som barnfamiljer, hundägare, förskolor och andra boende i Hammarbyhöjden. Övrig 2 lyfter också vikten av gång- och cykelvägen för de boende längs linje 17 för att röra sig klimatsmart i staden.

### Övrig 3

Övrig 3 ser stora faror med projektet kopplat till byggskedet. Riskerna handlar framförallt om vägen som kan användas som transportväg för arbetsfordon som kommer inskränka boendes möjligheter till att motionera, leka och röra på sig samt risker kopplade till olyckor. Övrig 3 rekommenderar i stället att arbetsfordonen använder Hammarby fabriksväg och upp för backen via Hammarbytornet, det vill säga den andra änden av gång- och cykelvägen.

### Nacka Miljövårdsråd

Det södra påslaget planeras uppe i skogen på ett berg, detta trots att tunneln främst kommer att gå på djup kring -30 meter, ett högt beläget påslag leder till en onödigt lång anslutningstunnel.

NM anser att det är klart olämpligt att dra in lastbilstrafik till vad som idag är lugna gång- och cykelvägar vid Hammarbyskogen. Istället bör man ändra planeringen så att södra påslaget sker på en lägre nivå i eller i direkt anslutning till Sicklaverket.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Då detaljplanen inte berör området vid Hammarbyskogen eller hanterar byggskedet har synpunkterna som berör detta vidarebefordras till SVOA. Gällande information över andra projekt i området kring Hammarbyskogen vänligen besök [www.stockholmvaxer.se](http://www.stockholmvaxer.se).*

### Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Från de inkomna synpunkterna har inga större intressekonflikter kunnat identifieras.

De synpunkter som inkommit i samband med samråd pekar på ett behov av mindre kompletteringar av planbeskrivningen och rör i stort markreservatets höjdläge vid korsning av nya tunnelbanan, justering av allmän platsmark samt redaktionella ändringar. Kontoret har sett över synpunkterna och planbeskrivningen och plankartan kommer att justeras utefter dessa synpunkter.

### Föreslagna förändringar

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare:

- Markreservatets höjdläge vid korsning av nya tunnelbanan.
- Allmän platsmark som tas bort från plankarta.

Kontoret föreslår att förslaget ändras så att markreservatets höjdläge vid korsning av nya tunnelbanan justeras utifrån tunnelbanans markreservat, allmän platsmark tas bort från plankarta samt redaktionella ändringar görs i planbeskrivning. Vidare ska Stockholm Vatten och Avfall teckna genomförandeavtal med Exploateringskontoret och Trafikverket innan detaljplanen antas.



Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Anna Lina Axelsson  
planchef

Tony Andersson  
stadsplanerare