

PM Rotel I (Dnr KS 2018/173)

Granskning av järnvägsplanehandling för utbyggnad av tunnelbanan till Nacka och Söderort

Remiss från förvaltningen för utbyggd tunnelbana, Stockholms läns landsting

Remisstid den 22 mars

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård anför följande.

Ärendet

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) har bett Stockholms stad med flera att yttra sig gällande järnvägsplan för tunnelbanan till Nacka och Söderort som nu finns för granskning. Granskningen genomförs som en del av processen för framtagande av järnvägsplan vilken regleras av lagen om byggande av järnväg (SFS 1995:1649).

Handlingarna i sin helhet finns tillgängliga på [FUT:s hemsida](#).

Beredning

Ärendet har remitterats till Stadsledningskontoret, Exploateringsnämnden, Fastighetsnämnden, Kulturnämnden, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stadsbyggnadsnämnden, Trafiknämnden, Utbildningsnämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd och Södermalms stadsdelsnämnd. Samtliga instanser har inkommit med ett gemensamt kontorsyttrande.

Förvaltningarna är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan sker i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling. Staden deltar aktivt i detta arbete och anser att utbyggnaden av tunnelbanan är mycket viktig för såväl staden som regionen. Kontoren har tagit del av den bilaga som hanterar servitutsfrågan ”Servitut för tunnelbaneutbyggnaden – motiv till vald lösning” och anser att ändringar måste ske i enlighet med deras synpunkter.

Kontoren har även uppmärksammat ett antal frågor och oklarheter runt skyddszoner och spontstugor som måste redas ut samt en del problem angående tillfälliga nyttjanderätters omfattning i både tid och rum. Dessa ytor kommer påverka stockholmarnas vardag under många år och kan även inverka på kommande exploaterings genomförbarhet under den aktuella tidperioden. Kontoren anser att nyttjanderättsavtal ska träffas för de specifika platserna där dess omfattning i tid och rum preciseras.

Mina synpunkter

Utbyggnaden av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling är ett viktigt steg för att möta dagens och framtidens behov av kollektivtrafik för såväl staden som regionen.

I genomförandeavtalen för utbyggnad av tunnelbanan till Nacka och Söderort som antogs under våren 2017 har parterna kommit överens om att mark som permanent behövs för tunnelbaneändamål ska upplåtas till Stockholms Läns Landsting (SLL) med servitutsrätt, i första hand officialservitut och i andra hand avtalsservitut. Den bilaga som hanterar servitutsfrågan ”Servitut för tunnelbaneutbyggnaden – motiv till vald lösning” måste ändras så att det med tydlighet framgår att servitutsupplåtelser är den mest lämpliga åtgärden för tunnelbaneutbyggnaden.

Tunnelbaneutbyggnaden kommer att ske under en väldigt lång tidsperiod. Under byggtiden är det viktigt att minimera olägenheterna för boende och samhällsservice och verksamheter som berörs samt att framkomligheten för alla trafikslag säkras. Projektet bör minimera omgivningsstörningar i den mån det är möjligt, inte minst för de platser som får påverkan under lång tid. Det är viktigt att de synpunkter som kontoren för fram under rubriken byggskede i bilagan med platsspecifika synpunkter beaktas.

I övrigt hänvisas till förvaltningarnas gemensamma synpunkter nedan samt bifogad bilaga.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 15 mars 2018

KARIN WANNGÅRD

Bilaga

Förvaltningarnas platsspecifika granskningssynpunkter

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Ärendet

I december 2014 slöts ett huvudavtal inklusive tre delprojektavtal om utbyggnad av tunnelbana och ökad bostadsutbyggnad i Stockholms län inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling mellan staten, Stockholms läns landsting (SLL), Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun.

Utrednings- och projekteringsarbetet för tunnelbaneutbyggnaden drivs av SLL med medverkan från kommunerna. Finansieringen av projektet sker via projektmedel som är de medel som parterna i uppgårelsen förbundit sig att tillskjuta för genomförandet av projektet.

Tidigare samråd som genomförts för den aktuella sträckan är:

- Kompletterande samråd station Sofia (Dnr 111-854/2017)
- Samråd för järnvägsplan (Dnr 111-1643/2016)
- Samråd om stationsuppgångar och tunnelbanesträckningar för tunnelbaneutbyggnaden mot Nacka och söderort (Dnr 111-243/2015)
- Samråd om lokaliseringsutredning för Sofia - Gullmarsplan/söderort (Dnr 123-802/2015)
- Samråd med fokus på byggskedet (Dnr 111-1535/2015)

Efter samrådsperioden tas ett planförslag fram som baseras på det som kommit fram under samrådsskedet.

Granskningen är ett sista tillfälle för berörda parter att lämna synpunkter. Efter granskning sammanställs synpunkterna i ett granskningsutlåtande. Med granskningsutlåtandet begär Trafikverket att Länsstyrelsen ska yttra sig över planen. När Länsstyrelsen tillstyrkt järnvägsplanen görs det slutliga planförslaget klart för fastställelse. Enligt dagens tidplan fastställs järnvägsplanen och vinner laga kraft under början av 2019, om den inte överklagas.

Järnvägsplanehandling för utbyggnad av tunnelbanan till Nacka och Söderort

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana har gett Stockholms stad med flera möjlighet att yttra sig gällande järnvägsplan för tunnelbanan till Nacka och Söderort som nu finns för granskning.

Granskningen genomförs som en del av processen för framtagande av järnvägsplan vilken regleras av lagen om byggande av järnväg (SFS 1995:1649).

Granskningen omfattar bland annat underlagshandlingar och rapporter till järnvägsplan såsom till exempel planbeskrivning, miljökonsekvensbeskrivning, socialkonsekvensbeskrivning, säkerhetskoncept och PM hälsopåverkan av tunnelluft. Den innehåller även gestaltningsprogram samt plankartor för såväl permanent som tillfälligt nyttjande samt sektioner.

Granskningen pågår mellan den 31 januari och den 1 mars 2018. Stockholms stad har begärt förlängd remisstid/ yttrandetid till den 22 mars 2018, vilket FUT godkänt.

Beredning

Ärendet har remitterats till Stadsledningskontoret, Exploateringsnämnden, Fastighetsnämnden, Kulturnämnden, Miljö- och hälsoskydds-nämnden, Stadsbyggnadsnämnden, Trafiknämnden, Utbildningsnämnden, Enskede-Årsta-

Vantörs stadsdelsnämnd och Södermalms stadsdelsnämnd. Samtliga instanser har inkommit med ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret, Exploateringskontoret, Fastighetskontoret, Stadsbyggnadskontoret, Kulturförvaltningen, Utbildningsförvaltningen, Miljöförvaltningen, Trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning och Södermalms stadsdelsförvaltning

Förvaltningarnas gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 5 mars 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, stadsbyggnadskontoret, kulturförvaltningen/stadsmuseet, utbildningsförvaltningen, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Södermalms stadsdelsförvaltning och Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan sker i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling. 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 delprojektstyrelser och arbetsmöten om tunnelbanans utbyggnad till Nacka och söderort där representanter från kontoren deltar. Kontoren har därmed kunnat lämna synpunkter under projektets gång.

Övergripande synpunkter

Kontoren har tagit del av den bilaga som hanterar servitutsfrågan ”Servitut för tunnelbaneutbyggnaden – motiv till vald lösning” och anser att den måste ändras om kontoren ska kunna godkänna den.

Kontoren vill uppmärksamma FUT på att parterna i genomförande-avtalen för respektive delprojekt har överenskommit att mark som permanent behövs för tunnelbaneändamål skall upplåtas till SLL med servitutsrätt, i första hand officialservitut och i andra hand avtalsservitut. Genomförandeavtalen antogs av kommun-fullmäktige den 6 mars 2017 (Dnr 123-1757/2016) samt av landstingsfullmäktige den 14 mars (Dnr LS 2015-0143, LS 2015-0144, LS 2015-0145). Berörda parter har efter noggranna utredningar kommit fram till att servitut är den bästa lösningen för utbyggnaden av den planerade tunnelbanan och kontoren anser inte att detta med tydlighet framgår av ovan nämnda bilaga.

Kontoren förtydligar nedan varför parterna är överens om att servitutsupplåtelser är den mest lämpliga åtgärden för tunnelbaneutbyggnaden.

Kommunerna är de som upplåter den största delen mark för utbyggnaden. Ur ett kommunalt planerings- och fastighetsägar-perspektiv är en servitutslösning ett bättre alternativ jämfört med alternativet att tunnelbaneutrymmena ingår i en 3D-fastighet. Ur markhushållningssynpunkt är det mycket tveksamt att varje ny underjordisk infrastruktur ska bli en egen fastighet. I en tät stadsmiljö behöver allt fler anläggningar förläggas under mark och konkurrensen om utrymmet ökar. Detta medför att det blir mer angeläget att kunna samordna och samutnyttja utrymmen under mark. Det blir för kommunerna lättare att samordna olika infrastrukturverksamheter om marken inte delas in i olika fastigheter. För de fastigheter som drabbas av intrång innebär vidare ett servitut en mindre belastning än en 3D-fastighet.

Den valda lösningen med servitut uppfyller intentionerna i lagen att man ur fastighetsrättslig synpunkt skall undvika större intrång än nödvändigt i en fastighetsägares rättigheter. Landstinget har även gjort bedömningen att det med servitutsupplåtelser går att

åstadkomma fullt tillräcklig tydlighet och säkerhet för tunnelbane-utbyggnaden. Servitutslösningen är därför att föredra framför bildande av en 3D-fastighet.

Frågan om servitut för tunnelbaneanläggning har prövats av Högsta domstolen där man i en prejudicerande dom entydigt tagit ställning i frågan om det så kallade väsentlighetsrequisitet enligt 7 kap. FBL är uppfyllt vid servitutsbildning för tunnelbana. Högsta domstolen ansåg att det ligger i sakens natur att den härskande fastigheten, en anläggning för tunnelbanan på Östermalm, var i hög grad för sin ändamålsenliga användning beroende av det tunnelbanenät den hade förbindelse med och att rimligen alla delar av nätet var i detta hänseende väsentliga för fastigheten. Hinder mot den begärda fastighetsbildningen med servitut förelåg alltså inte (NJA 1978 s. 57). 3D-lagstiftningen infördes som ett komplement till då befintlig lagstiftning och har inte ändrat de legala förutsättningarna för möjligheten att bilda servitut.

Inom vissa områden i Stockholms kommun som berörs av tunnelbaneutbyggnaden kommer fastighetsindelingsbestämmelser vara införda vid tidpunkten för järnvägsplanens fastställande. Dessa medför att 3D-fastighetsbildande inte är möjligt inom dessa områden.

Kontoren anser att ändringar i enlighet med ovanstående behöver göras i bilagan ”Servitut för tunnelbaneutbyggnaden – motiv till vald lösning”, för att den ska kunna godkännas. Som bilagan nu är formulerad uppfylls inte i tillräcklig utsträckning genomförande-avtalets intentioner.

Driftskede

Skyddszonerna runt spårområdet i berg varierar en hel del i storlek, vilket enligt kontoren kan komma att försvåra kommande exploateringar. Kontoren vill ha en genomgång av alla skyddszoner och att slutlig avgränsning av skyddszonerna skall utformas gemensamt med kommunen i kommande ansökningar om servitut.

I jord och lerlager, det vill säga ovan berg, skall skyddszonen begränsas till tätskikt vid betongkonstruktioner. Kontoren vill åter poängtera att avståndet mellan tunnelbaneanläggningens skyddszon och marknivån ska vara minst tre meter. Detta för att staden ska kunna göra mindre anläggningsarbeten, till exempel lägga ner ledningar, plantera träd med mera, utan att göra intrång i tunnelbanans skyddszon.

Det är viktigt att spontar och andra, till tunnelbaneutbyggnaden, hörande konstruktioner inte påverkar stadens möjligheter för framtida byggnation, ledningsdragning, markarbeten och nyplantering. Om spontstag eller andra konstruktioner måste lämnas kvar i stadens mark skall avtal kring detta tecknas med staden.

Mer platsspecifika granskningspunkter i driftskedet redovisas i bilaga 1.

Byggskede

Redovisade ytor för tillfälligt nyttjande inkräktar på gator och parker. Bilagan som beskriver de tillfälliga nyttjanderätterna är bra men övergripande. Då ytorna är omfattande både i storlek och tid och utbyggnaden sker i ett område med många boende och begränsade ytor önskar kontoren en fortsatt dialog mellan FUT och staden för att säkerställa att ytorna nyttjas effektivt genom hela genomförandetiden. Det är även viktigt att ytorna utformas säkert samt att in/utfarter till dem är tydliga samt trafiksäkra. Kontoren anser att nyttjanderättsavtal skall träffas för de specifika platserna där dess omfattning i tid och rum preciseras.

Kontoren noterar att granskningsförslaget övergripande redovisar hur intrång och därmed påverkan kan komma att ske på parkmark och grönområden. Kontoren önskar en mer detaljerad redovisning med avseende på till exempel vilka träd som kan bevaras och skyddas under byggtiden. Ett närmare samarbete bör ske med staden kring dessa frågor.

Då många ytor för tillfälligt nyttjande ligger inom parkmark är kvaliteten vid återställandet av dessa ytor viktigt. Kontoren anser att förutom bevarande och skydd av naturmiljön inom etablerings-områden bör även frågan om naturmarkskompensation beaktas i detta planeringskede.

Mer platsspecifika granskningssynpunkter i byggskedet redovisas i bilaga 1.

Övrigt

I samrådsredogörelsen anges att samråd har hållits löpande med bland annat berörda förvaltningar i Stockholms stad, men att inga kommuner eller kommunala bolag har inkommit med synpunkter. Det senare är enligt kontorens mening inte en korrekt beskrivning. Synpunkter från staden har framförts löpande vid möten med FUT och kontoren anser att detta också behöver återspeglas i samråds-redogörelsen.

Kontoren anser att järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tydligare bör redovisa hur förslaget klarar miljö kvalitets-normerna (MKN) för recipienten Strömmen. Den kortfattade redogörelsen i MKB:n ger begränsade möjligheter att bedöma vilken faktisk påverkan som verksamheten kommer att ha.

Som svar på remissen ”Granskning av järnvägsplanehandling för utbyggnad av tunnelbanan till Nacka och Söderort” hänvisas till vad som anförts i stadsledningskontoret, exploateringskontorets, fastighetskontorets, stadsbyggnadskontorets, kulturförvaltningen/ stadsmuseets, utbildningsförvaltningens, miljöförvaltningens, trafikkontorets, Södermalms stadsdelsförvaltnings och Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings gemensamma tjänsteutlåtande.