

**PM Rotel I (Dnr KS 2018/1837)**

## **Samråd om järnvägsplan och tillståndsansökan vattenverksamhet för utbyggd depå i Högdalen, anslutning till Farstagrenen**

**Remiss från förvaltningen för utbyggd tunnelbana, Stockholms  
läns landsting**

Remisstid den 8 februari 2019

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

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

**Föredragande borgarrådet Anna König Jerlmyr** anför följande.

### 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.

Stockholmsöverenskommelsen gav i uppdrag till SLL att planera och bygga ut tunnelbanan i Nacka, Arenastaden och Barkarby. När tunnelbanan blir längre och tågen fler behövs mer depåkapacitet. Det är beslutat att Högdalendepån ska byggas ut och anpassas för att ta hand om tåg från både Grön och Blå linje. Planeringsarbetet har pågått kontinuerligt sedan 2015 och flera öppna hus har hållits.

Under 2017 och våren 2018 har en genomgång av projektet gjorts vilket resulterat i ett förslag på ändrat läge för anslutningen till Farstagrenen. Stockholms läns Landstings Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) bjuder in till nytt samråd kring det nya läget.

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 uppgörelsen förbundit sig att tillskjuta för genomförandet av projektet.

I delprojektet Depå inklusive anslutningsspår och inköp av fordon står dock SLL för finansieringen på egen hand via projektmedel. Staden har därför ingen medfinansiering i detta delprojekt.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskydds-nämnden, stadsbyggnadsnämnden,

trafiknämnden, utbildningsnämnden, Farsta stadsdelsnämnd och Stockholms Stadshus AB som i sin tur remitterat frågan vidare till AB Svenska Bostäder, AB Stockholmshem, AB

Familjebostäder varav AB Familjebostäder har inkommit med svar.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, kulturförvaltningen/Stadsmuseet, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, utbildningsförvaltningen och Farsta stadsdelsförvaltning har svarat med ett gemensamt kontorsyttrande och Stockholms Stadshus AB har svarat med ett kontorsyttrande.

*Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, kulturförvaltningen/Stadsmuseet, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, utbildningsförvaltningen och Farsta stadsdelsförvaltning* är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan sker i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling.

*Stockholms Stadshus AB* vill betona vikten av att i det fortsatta samrådet ta hänsyn till boende i de fastigheter som berörs av utbyggnaden.

### Mina synpunkter

Stockholm är en av Europas snabbast växande regioner. Stockholm behöver en infrastruktur som gör att människor snabbt och smidigt kan resa i hela regionen. Investeringar i kollektivtrafiken ger förutsättningar för ökad framkomlighet, en bättre miljö och mindre klimatpåverkan. Utbyggnationen av tunnelbanan är en viktig del i utvecklingen när staden växer. Tillgängligheten ökar, nya och gamla områden knyts samman och Stockholm fortsätter vara en attraktiv och väl fungerande stad för stockholmarna att leva i.

Utbyggnaden av tunnelbanan är ett led i Stockholmsöverenskommelsen som innebär att staden medfinansierar tunnelbaneutbyggnad med omkring 3 miljarder kronor samt möjliggör för 45 900 nya bostäder i tunnelbanans influensområde. Stockholm ska byggas attraktivt, hållbart och tätt och arbetet med att bygga 140 000 bostäder till 2030 fortsätter.

Jag är sammantaget positiv till den nya utformningen, samtidigt som förslaget är komplicerat och kräver ytterligare utredningsarbete. I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

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

Stockholm den 31 januari 2019

ANNA KÖNIG JERLMYR

### Bilagor

1. Remissvar Dnr 111-1911/2016
2. Remissvar Dnr 111-1262/2016
3. Rekommendationer avgränsningar kommande miljökonsekvensbeskrivningar
4. Remissen

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.  
**Remissammanställning**

**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 uppgörelsen förbundit sig att tillskjuta för genomförandet av projektet.

I delprojektet Depå inklusive anslutningsspår och inköp av fordon står dock SLL för finansieringen på egen hand via projektmedel. Staden har därför ingen medfinansiering i detta delprojekt.

Tidigare samråd som genomförts för det aktuella delprojektet:

- Kompletterande samråd om järnvägsplan och tillståndsansökan vattenverksamhet för utökad depåkapacitet Högdalen (Dnr 111-1911/2016)
- Samråd gällande utbyggnad av tunnelbanedepå i Högdalen och anslutningsspår till Gröna linjens Farstagren (Dnr 111-1262/2016)
- Utredning depålokalisering (Dnr 111-167/2016)
- Samråd om depå till ny tunnelbana (Dnr 111-1229/2015)

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) har gett Stockholms stad med fler möjlighet att yttra sig gällande järnvägsplan och tillståndsansökan vattenverksamhet för utbyggd depå i Högdalen, anslutning till Farstagrenen, som nu finns på samråd.

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

Samrådet omfattar bland annat en samrådshandling, planritningar för tillfälligt nyttjande och permanent markanspråk samt PM stömljud och buller i byggskedet.

Samrådet pågår mellan den 17 december och den 15 januari. Yttrandet från Stockholms stad ska ha inkommit till FUT senast den 15 januari. Stockholms stad har begärt förlängd remisstid/yttrandetid till den 8 februari, vilket FUT godkänt.

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

När järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning (MKB) är godkänd av Länsstyrelsen kommer SLL att ställa ut järnvägsplanen för granskning tillsammans med MKB:n och samrådsredogörelsen. Granskningsskedet är sista tillfället för berörda parter att lämna synpunkter. Efter granskningen yttrar sig Länsstyrelsen över planen. Därefter ansöker Landstinget om fastställelse av järnvägsplanen hos Trafikverket.

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

Enligt dagens tidplan fastställs järnvägsplanen och vinner laga kraft under hösten 2020, exklusive eventuell överklagan.

## Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, utbildningsnämnden, Farsta stadsdelsnämnd och Stockholms Stadshus AB som i sin tur remitterat frågan vidare till AB Svenska Bostäder, AB Stockholmshem, AB

Familjebostäder varav AB Familjebostäder har inkommit med svar.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, kulturförvaltningen/Stadsmuseet, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, utbildningsförvaltningen och Farsta stadsdelsförvaltning har svarat med ett gemensamt kontorsyttrande och Stockholms Stadshus AB har svarat med ett kontorsyttrande.

### **Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, kulturförvaltningen/Stadsmuseet, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, utbildningsförvaltningen och Farsta stadsdelsförvaltning**

**Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, kulturförvaltningens/Stadsmuseets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets, utbildningsförvaltningens och Farsta stadsdelsförvaltnings** gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 7 januari 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, kulturförvaltningen/stadsmuseet, utbildningsförvaltningen, miljöförvaltningen, trafikkontoret, och Farsta 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 arbetsmöten om depå inklusive anslutningsspår där representanter från kontoren deltar. Kontoren har därmed kunnat lämna synpunkter under projektets gång. Vad avser presenterat förslag på ny dragningen av anslutningsspår till Farstagrenen sammanfattas stadens synpunkter nedan. I övrigt kvarstår tidigare framförda samrådssynpunkter i enlighet med bilaga 1 (Dnr 111-1911/2016) och bilaga 2 (Dnr 111-1262/2016).

### **Övergripande synpunkter**

Kontoren förstår motiven och utformningen av den nya anslutningen till Farstagrenen och är sammantaget positiva till den presenterade lösningen. Samtidigt bedömer kontoren att det föreslagna området för en ny anslutning, i jämförelse med tidigare förslag, är mer komplicerat med avseende på bland annat att det finns fler boende i närområdet samt att värdefull naturmiljö berörs som innehåller flera så kallade ekosystemtjänster. Kontoren anser därför att ett omfattande utredningsarbete kvarstår för att staden ska känna sig trygga med föreslagen spårdragning.

Kontoren anser även att samrådets samrådsrets bör omfatta berörda inom 55 meter från gräns för järnvägsplanens tillfälliga markanspråk. Boende i delar av fastigheten Blå Jungfrun

I vid Pepparvägen ingår inte i den av SLL rekommenderade samrådskretsen, men kommer beröras av transporter på föreslagen transportväg i byggskedet.

För det fortsatta arbetet med miljökonsekvensbeskrivningarna för järnvägsplan och tillståndsansökan har kontoren sammanställt synpunkter om avgränsningar, se bilaga 3.

### **Driftskede**

Stadens ståndpunkt är att ett avstånd på tre meter mellan tunnelbanans skyddszon och marknivån alltid ska eftersträvas. 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. Staden kan dock tillåta vissa avsteg från detta om starka skäl finns. Den slutliga skyddszonen överenskomms med staden i samband med att ansökan om servitut för den nya anläggningen lämnas in till lantmäteriet.

Bestämmelse JS2 saknas på plankartan för permanent markanspråk. Likaså saknas bestämmelsen om skyddsåtgärder och försiktighetsmått. Kontoren anser att plankartan ska kompletteras med dessa bestämmelser.

Volym och fotavtryck för teknikhus behöver illustreras på plankartan. Bestämmelsen JS3 bör utgå. Angöring till teknikhuset säkerställs via avtal med staden.

### **Genomförandeskede**

Kontoren önskar reglera gemensamma genomförandeåtgärder på samma sätt som det är beslutat att göra i tunnelbaneutbyggnadens övriga delprojekt och förespråkar att ett avtal tas fram under våren.

Kontoren förutsätter att adekvata uppdaterade underlag gällande påverkan på kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer tas fram för den nya föreslagna ändrade spårsträckningen.

Den nya tunneln kommer att gå under Hökarängsskolan. I samrådsunderlaget redovisas att det främst är stomljud i byggskedet som kommer att innebära störningar för delar av verksamheten. Kontoren önskar att FUT lämnar tydlig information till skolan i god tid om planerade byggarbeten som kan innebära störande stomljud samt där möjlighet finns vidta åtgärder som kan mildra dessa störningar. Skolan har ett antal elevgrupper som är extra känsliga för yttre störningar. Om störningarna från stomljud blir så omfattande att verksamheten inte kan hantera dem på ett rimligt sätt behöver evakuering av berörda delar av verksamheten ske genom projektets försorg.

Genomförandet kan även innebära bullernivåer som medför att boende behöver erbjudas lokaler för tillfällig vistelse. Detta anser kontoren tydligt ska framgå i samrådshandlingen.

Kontoren vill lyfta fram att området för tillfälligt markanspråk rymmer höga natur- och rekreationsvärden som bedöms som svåra att återställa.

Kontoren önskar att utbredningen av arbets- och etableringsområdet ses över samt förtydligas med bland annat vilka tider ytorna behövs samt hur de ska användas. En trädinventering behöver utföras och värdefulla träd skyddas innan arbetsområdet etableras. Markanspräken önskar kontoren reglera med nyttjanderättsavtal på samma sätt som det är beslutat att göra i tunnelbaneutbyggnadens övriga delprojekt inom Stockholms stad.

Beroende på verksamhetens intrång i allmänna intressen kan tillstånd komma att förenas med särskilda åtgärder för kompensation enligt 16 kap 9§ miljöbalken. Eventuella kompensationsåtgärder bör regleras i genomförandeavtal.

Inför kommande miljöprövning och genomförande av järnvägsplanen anser kontoren att planeringen bör utgå från tidigare domar för tunnelbanans utbyggnad av sträckan Akalla – Barkarby (dom M 7039-15) och den gula linjen mellan Odenplan – Arenastaden (dom M 598-17). Kontoren anser att det är viktigt att liknande projekt behandlas lika och att motsvarande villkor oavsett projekt underlättar för såväl tillsynsmyndigheten, närboende och andra berörda.

För att minimera intrång och olägenheter i samband med in- och uttransporter för hela depåprojektet, bland annat när bergmassor tas ut vid tunneldrivning, anser kontoren att

huvuddelen av detta arbete bör ske via planerad arbetstunnel vid Örbyleden. I vilken omfattning bergmassor avses tas ut vid föreslagna anslutningsplats bör redovisas.

För att lokalt inom området för samrådet söka begränsa påverkan/olägenheter till befintlig bebyggelse från in- och uttransporter, bör alternativa transportvägar prövas och redovisas i det fortsatta arbetet. Vidare vill kontoren påtala att omgivande gatunät är BK2-klassat och planeras tyngre transporter är det en dispensfråga.

Flera parkvägar mellan Hökarängen och Farsta stängs av och tillsammans med den avstängda gångtunneln kommer det att påverka tillgängligheten för de boende i närområdet under en lång tid. Kontoren önskar en konsekvensbedömning för vad detta innebär för gång- och cykeltrafiken. Säkra skolvägar behöver tryggas under byggtiden. Kontoren hänvisar till trafikkontorets dokument "Säkra skolvägar" som stöd i det fortsatta arbetet.

Staden har pågående projekt i det aktuella området. Bedömningen är, i dagsläget, att projekten inte berörs av tunnelbaneutbyggnaden. Dock bör löpande avstämning göras med staden innan byggstart för att kontrollera projektens utveckling.

## **Stockholms Stadshus AB**

**Stockholms Stadshus AB:s** yttrande daterat den 17 januari 2019 har i huvudsak följande lydelse.

### **Underremisser**

AB Familjebostäder äger flera fastigheter som i olika omfattning kan komma att påverkas negativt. Bolaget redovisar ett antal risker i samband med bland annat markvibrationer från sprängning, komfortstörningar för hyresgäster och borring för tätning/injektering. Bolaget betonar därför vikten av tydlig kommunikation och information till berörda parter i det fortsatta arbetet.

### **Koncernledningens synpunkter**

Koncernledningen vill betona vikten av att i det fortsatta samrådet ta hänsyn till boende i de fastigheter som berörs av utbyggnaden. Effekterna av den förslagna förändringen och förtydliganden kring ett flertal frågor bör lämnas inom ramen för samrådet.