

PM Rotel I (Dnr KS 2019/1639)

Underrättelse om granskning av järnvägsplanehandlingar för utbyggd depå i Högdalen

Remiss från Region Stockholm, förvaltningen för utbyggd tunnelbana

Remisstid den 20 december 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

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana hos Region Stockholm har gett Stockholms stad möjlighet att yttra sig över förslag till järnvägsplan för utbyggd depå i Högdalen.

Granskningen genomförs som en del av processen för framtagande av järnvägsplan enligt lag (1995:1649) om byggande av järnväg.

Granskningen omfattar bland annat underlagshandlingar och rapporter till järnvägsplan såsom till exempel planbeskrivning, miljökonsekvensbeskrivning, social konsekvensbeskrivning, PM kultur och landskap och PM Naturmiljö. Den innehåller även gestaltungsprogram samt plankartor för såväl permanent som tillfälligt nyttjande samt sektioner.

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 nuvarande tidplan fastställs järnvägsplanen och vinner laga kraft hösten 2020 om den inte överklagas.

Granskningen pågår mellan den 12 november och den 11 december 2019. Yttrandet från Stockholms stad skall ha inkommit till FUT senast den 11 december. Stockholms stad har fått anstånd till den 20 december med att lämna sitt yttrande.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Farsta stadsdelsnämnd och Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd. Samtliga remissinstanser har inkommit med ett gemensamt kontorsyttrande.

Mina synpunkter

Stockholm växer och det ställer krav på kapacitet för kollektivtrafiken i staden. Det är mycket viktigt att ett genomförandeavtal snarast tas fram mellan staden och regionen för att reglera gemensamma frågor inför genomförandet. Det är också viktigt att ett sådant avtal finns på plats innan järnvägsplanen vinner laga kraft. Stadens remissinstanser har i det gemensamma tjänsteutlåtandet pekat ut fler önskemål om förtydliganden och preciseringar. Stadens remissinstanser saknar i remissen ett resonemang kring skyddsåtgärder i form av bullerskyddsåtgärder som föreslås. Kontoren anser också att kopplingarna mellan *Planbeskrivningen*, *Miljökonsekvensbeskrivningen* samt *PM Kulturmiljö och landskap* fortfarande är något otydliga och bör förtydligas, exempelvis genom fler hänvisningar. Staden vidhåller också att det är viktigt att byggskedet planeras utifrån ett trygghets-, tillgänglighets- och säkerhetsperspektiv avseende allmänhetens användning av publika ytor och rekreationsområden. Utbyggnaden av tunnelbanan är mycket viktigt för såväl staden som regionen och Stockholms stad deltar aktivt i arbetet. I övrigt hänvisar jag till det gemensamma tjänsteutlåtandet.

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 4 december 2019

ANNA KÖNIG JERLMYR

Bilaga

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, Region Stockholm (Regionen), Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun.

Utrednings- och projekteringsarbetet för tunnelbaneutbyggnaden drivs av Regionen 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 Regionen för finansieringen på egen hand via projektmedel. I Stockholmsöverenskommelsens tilläggsavtal 2016, avsnitt 5.1 står: "(...) enbart Landstinget finansierar inköp av fordon och utbyggnad av depåer och depåanslutningar." 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)
- Samråd av järnvägsplan och tillståndsansökan vattenverksamhet för utbyggd depå i Högdalen, anslutning till Farstagrenen (Dnr 2018/1837)

Efter samråden har ett planförslag tagits fram som baseras på det som kommit fram under samrådsskedet. Det är detta järnvägsplaneförslag som nu remitterats.

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana har gett Stockholms stad möjlighet att yttra sig över förslag till järnvägsplan för utbyggd depå i Högdalen.

Granskningen genomförs som en del av processen för framtagande av järnvägsplan enligt lag (1995:1649) om byggande av järnväg.

Granskningen omfattar bland annat underlagshandlingar och rapporter till järnvägsplan såsom till exempel planbeskrivning, miljökonsekvensbeskrivning, social konsekvensbeskrivning, PM kultur och landskap och PM Naturmiljö. Den innehåller även gestaltungsprogram samt plankartor för såväl permanent som tillfälligt nyttjande samt sektioner.

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 hösten 2020 om den inte överklagas.

Granskningen pågår mellan den 12 november och den 11 december 2019. Yttrandet från Stockholms stad skall ha inkommit till FUT senast den 11 december. Stockholms stad har fått anstånd till den 20 december med att lämna sitt yttrande.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Farsta stadsdelsnämnd och Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd. Remissinstanserna har inkommit med ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Farsta stadsdelsförvaltning, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, kulturförvaltning, miljöförvaltning, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Farsta stadsdelsförvaltning och Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 22 november 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, kulturförvaltningen, utbildningsförvaltningen, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Farsta 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 arbetsmöten om Högdalendepån inklusive anslutningsspår där representanter från kontoren deltar. Kontoren har därmed kunnat lämna synpunkter under projektets gång. Kontorens synpunkter gällande granskningen av järnvägsplanen sammanfattas nedan.

Övergripande synpunkter

Staden anser att det är viktigt att ett genomförandavtal snarast tas fram mellan staden och regionen för att reglera gemensamma frågor inför genomförandet. Detta avtal måste finnas på plats innan järnvägsplanen vinner laga kraft.

Kontoren är positiva till den utveckling av projektet som skett sedan tidigare samråd. Exempelvis redovisar miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) förutom direkta konsekvenser även förslag till åtgärder och försiktighetsmått, vilket är värdefullt. Samtidigt anser kontoren att ett fortsatt utredningsarbete bör ske, innan planen fastställs, utifrån de förslag till försiktighetsmått och åtgärder som angetts.

För att ändamålet med järnvägen ska uppnås med minsta intrång och olägenhet, anser kontoren att förslagen till försiktighetsmått och åtgärder bör prövas avseende bland annat anpassningar av etableringsområden och arbetsvägar. Kontoren anser att om inte intrång i naturmark kan undvikas helt, bör intrånget minimeras i största möjliga utsträckning och i sista hand kompletteras med lämpliga kompensationsåtgärder som till exempel återplantering av skog med kompletterande förstärkningsåtgärder.

Kontoren saknar dock ett resonemang kring de skyddsåtgärder/försiktighetsmått i form av bullerskyddsåtgärder som föreslås, Sk1, enligt plankarta M52-6303-11-A7000-00-2211 m.fl. samt bilaga M52-6301-11-A7000-00-2211. Om inte skyddsåtgärder avses genomföras i samband med planens direkta genomförande är det angeläget att det redovisas hur hanteringen avses ske samt vem som ansvarar för åtgärder. Det behöver framgå av underlaget om det finns tekniskt möjliga åtgärder för att innehålla riktvärdena vid berörda bostäder och en kostnadsuppskattning för sådana åtgärder.

Om järnvägsplanen fastställs innan miljöprövningen är klar, kommer i praktiken vattenverksamhetens tillåtlighet att ha avgjorts redan genom fastställandet av järnvägsplanen (se 11 kap. 23 § miljöbalken). Eftersom det inte helt kan förutses vilken process (järnvägsplan

eller miljöprovning) som kommer att avslutas först behöver frågor som har betydelse för vattenverksamhetens tillåtlighet, i detta fall framförallt vattenhanteringen under såväl bygg- som driftskedet, vara helt utredda inom ramen för järnvägsplanen.

Planförslagets PM om miljö kvalitetsnormer för ytvatten bör, enligt kontoren, kompletteras med en mer ingående redovisning över hur det är tänkt att rena vattnet, så att det går att bedöma om det är tekniskt genomförbart och vilka reningsgrader som förväntas.

Staden bedömer att placering och utformning av ovanjordaneläggningarna såsom de redovisas i handlingarna ej kommer att innebära en negativ påverkan på befintliga kulturmiljövärden i landskapet eller omgivande bebyggelse.

Kontoren anser dock att kopplingarna mellan *Planbeskrivningen*, *Miljökonsekvensbeskrivningen* samt *PM Kulturmiljö och landskap* fortfarande är något otydliga och bör förtydligas, exempelvis genom fler hänvisningar.

Driftskede

Likt det övriga delprojekt av tunnelbaneutbyggnaden, inom Stockholms stad, önskar Staden reglera återställandet av ytorna för tillfälligt nyttjande i nyttjanderättsavtal.

Nyttjanderättshavaren ansvarar då för att återställa markområdet till den standard och med de funktioner som förelåg innan arbetena på platsen påbörjades om inte annat överenskommits. Åtagandet inkluderar planering, projektering samt utförande. Det är viktigt att samtalen runt återställande utgår från de förutsättningar som överenskommits tidigare under järnvägsplanens samrådsprocess, arbetsmöten och granskningar. Staden önskar starta arbetet med nyttjanderättsavtalen så tidigt som möjligt. Avtalen måste dock vara klara senast i samband med tillträdet till marken.

I granskningshandlingen är avståndet mellan skyddszon och markyta ofta små. 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 skyddszonens överenskoms med staden i samband med att ansökan om servitut för den nya anläggningen lämnas in till lantmäteriet.

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

Alla betongtunnlar i granskningshandlingen omfattar en skyddszon på 10 meter under tunneln. Skyddszonens omfattning vid betongtunnel måste minskas till att omfatta endast tätskiktet.

Vid Högdalens sorteringsanläggning kommer tunnelbanans skyddszon nära de planerade byggnaderna. Det är viktigt att aktörerna kommer överens om avgränsning i höjdled och viktigt att pågående detaljplaner vid Högdalens sorteringsanläggning synkroniseras med järnvägsplanen.

Nedan presenteras exempel från järnvägsplanehandlingen där föreslagen yta för permanent nyttjande inte utformats enligt ovan.

I anslutningen till Farstagrenen är en lång markkremsa planlagd som permanent markanspråk (JS1). Området avses för injektering och bergbultar i schaktvägg under mark. Eftersom användningen avser T-område under mark saknas avgränsning både i överkant och underkant, det vill säga schaktdjup och nedre gräns. Staden anser att begränsningar måste preciseras.

I profilritningen vid längdmeter 8+150 och vid 8+300 syns två volymer som sticker upp ovan mark. Dessa volymer markeras ”Fritt rum för tunnelbanetåg”. Dessa volymers användningsområden måste preciseras.

JS1-område avser permanent markanspråk under mark men på vissa stället når området ändå upp till markytan vilket är missvisande. Staden önskar att område markeras som skrafferat (Tunnelbana ovan och under mark).

På vissa platser finns JS1 direkt under markytan på gator t ex Kvicksundsvägen, Örbyleden samt gång- och cykelvägen mot Hauptvägen. Dessa platser måste åtgärdas.

Genomförandeskede

Det är viktigt att byggskedet planeras utifrån ett trygghets-, tillgänglighets- och säkerhetsperspektiv avseende allmänhetens användning av publika ytor och rekreationsområden. Särskilt viktigt är det att beakta barnperspektivet vid planering av byggtransporter från arbetstunnlar och etableringsområden. Gång-, cykel- och kollektivtrafik skall prioriteras vid trafikomläggningar. Ambitionen skall vara att undvika alternativa färdvägar för dessa trafikantgrupper. Till exempel planeras ett kollektivtrafikkörfält längs Örbyleden, framkomligheten på Örbyleden och i busskörfältet måste prioriteras i anslutning till tunnelbaneutbyggnadens arbetstunnel. Trafiken i anslutning till tunnelbaneutbyggnadens arbetsområden kommer att regleras av trafikordningsplaner.

En del av den nya tunneln kommer att gå under Hökarängsskolan. I granskningshandlingen redovisas att det främst är stömljud i byggskedet som kommer att innebära störningar för delar av verksamheten. Kontoren lyfter att det är viktigt att det hela tiden före och under arbetet finns en bra och tydlig dialog med skolans ledning med till exempel information om tider för kommande arbeten/störningar. Skolan har ett stort antal elevgrupper som är extra känsliga för yttre störningar. Om risk för störningar föreligger måste därför åtgärder genomföras, från projektets sida, som hanterar störningar på ett för skolan tillfredsställande sätt.

Tidsanpråk för samtliga ytor för tillfälligt nyttjande uppges vara 66 månader vardera. Kontoren ser problem med denna omfattning dels i tid och dels i rumslig utbredning. Ytor för tillfälligt nyttjande kommer påverka Stockholmarnas vardag under många år och kan även inverka på kommande exploaterings genomförbarhet, under den aktuella tidperioden. Kontoren vill därför att områdenas omfattning ses över samt att tiderna för tillfälligt nyttjande nyanseras. Kontoren anser att nyttjanderättsavtal som preciserar omfattning i tid och rum skall träffas för de specifika platserna.

Staden önskar att de tillfälliga markanspråk som föreslås i anslutning till byggnaderna på kvarteret Bikarbonatet, Muskotblomman, Peppardosan 1 med fler ses över och begränsas mot bebyggelsen. Exploateringsprojektet kommer att lägga om permanenta ledningar mellan kvarteret Bikarbonatet och spåret. Planerad tid för ledningsomläggning är år 2020.

Den belastning ledningarna klarar av kommer vara en förutsättning vid användningen av ytan för tillfälligt nyttjande. Det finns också en fornlämning söder om Magelungsvägen i närheten av passagen över Nynäsbanan. Denna plats ligger utanför etableringsområdet men i det fall trafik ska dirigeras om in på den närliggande grusvägen kan fornlämningen komma att påverkas negativt. Detta måste beaktas under produktionsfasen