

PM 2016:153 RI (Dnr 111-1262/2016)

Samråd gällande utbyggnad av tunnelbanedepå i Högdalen och anslutningsspår till Gröna linjens Farstagren

Remiss från förvaltningen för utbyggd tunnelbana, Stockholms läns landsting

Remisstid den 22 september 2016

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Samråd gällande utbyggnad av tunnelbanedepå i Högdalen och anslutningsspår till Gröna linjens Farstagren” hänvisas till vad som anförs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård anför följande.

Ärendet

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT, Stockholms läns landsting) har berett Stockholms stad möjlighet att yttra sig om järnvägsplanen, miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) och underlag till tillståndsansökan för utbyggnaden av befintlig depå i Högdalen och tillhörande anslutningsspår till gröna linjens Farstagren under pågående planprocess. Utbyggnaden sker inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling (utbyggnad av tunnelbanan) där staden är en av avtalsparterna.

Samrådsunderlaget i sin helhet finns på [förvaltningen för utbyggd tunnelbanas hemsida](#).

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd och Farsta stadsdelsnämnd. Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, kulturförvaltningen/stadsmuséet, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning och Farsta stadsdelsförvaltning har svarat med ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, kulturförvaltningen/stadsmuséet miljöförvaltningen,, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning och Farsta stadsdelsförvaltning är i princip positiva till

järnvägsplaneförslaget, inklusive miljökonsekvensbeskrivning (MKB), som FUT har redovisat i samrådshandlingarna. Kontoren anser dock att bland annat plankartor, planbeskrivning, och MKB:n i vissa delar behöver fördjupas och kompletteras ytterligare, vilket bör ske i nära samarbete med staden.

Mina synpunkter

En utbyggd tunnelbana skapar förutsättningar för ökad bostadsbebyggelse och en hållbar stadsutveckling. Utbyggnaden av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling är angelägen för såväl staden som regionen. Staden är i stort positiv till järnvägsplaneförslaget, miljökonsekvensbeskrivningen och underlagen till tillståndsansökan för utbyggnaden av befintlig depå i Högdalen. Förvaltningen för utbyggnad av tunnelbanan (FUT) har kontinuerliga samråd med representanter från berörda förvaltningar i staden, och staden har därmed kunnat lämna synpunkter under projektets gång.

Staden står inför flera stora infrastrukturprojekt och det är viktigt att minimera negativa konsekvenser under byggtiden för invånarna. Byggtransporternas trafikpåverkan på Örbyleden bör utredas närmare. Särskild hänsyn behöver tas under byggperioden av utbyggnaden av tunnelbanedepån i Högdalen och anslutningsspår, för att Högdalens industriområde inte ska påverkas negativt av ökad lastbilstrafik till följd av transporter av massor från tunnelbygget. Även de boende i Högdalen behöver i möjligaste mån värnas från buller och andra störningar till följd av ökad byggtrafik. Det är även viktigt att framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter prioriteras och säkerställs under hela byggtiden.

I övrigt hänvisas till förvaltningarnas gemensamma kontorsyttrande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Samråd gällande utbyggnad av tunnelbanedepå i Högdalen och anslutningsspår till Gröna linjens Farstagren” hänvisas till vad som anförs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 15 september 2016

KARIN WANNGÅRD

Bilagor

Samrådsremissen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Remissammanställning

Ärendet

I december 2014 slöts ett avtal (huvudavtal inkl. delprojektavtal, dnr 003-27/2014) om utbyggnad av tunnelbana och ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling mellan staten (genom 2013 års Stockholmsförhandling), Stockholms läns landsting (SLL), Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun.

Den totala investeringen i utbyggnad av tunnelbanan enligt avtalet uppgår till 25 700 miljoner kronor. Avtalet innebär även att Stockholms stad, Solna stad, Nacka kommun och Järfälla kommun sammantaget åtar sig att själva eller genom annan bostadsexploator uppföra 78 000 bostäder i berörd geografi.

I enlighet med huvudavtalet och delprojektavtal omfattar samverkans- och medfinansieringsprojektet utbyggnad av tunnelbana utmed tre delsträckor. Dessa hanteras i var sitt delprojekt och är reglerade i särskilda delprojektavtal, bilagda Huvudavtalet.

Stockholms stad har genom avtalen förbundit sig att:

- verka för att tunnelbaneutbyggnaden kan genomföras i enlighet med tecknat huvudavtal och delprojektavtal
 - verka för att nya detaljplaner, som möjliggör utbyggnad av tunnelbanan, antas och vinner laga kraft i enlighet med tidplan
 - genomföra erforderliga planarbeten enligt överenskommen tidplan
 - uppföra ca 42 900 bostäder i söderort till senast år 2030
- Stockholms läns landsting har genom avtal förbundit sig att:
- finansiera utbyggnaden av ny depå inkl. tillhörande anslutningsspår

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

Samrådet

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT, Stockholms läns landsting) har bett Stockholms stad att yttra sig om järnvägsplanen, miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) och underlag till tillståndsansökan för utbyggnaden av befintlig depå i Högdalen och tillhörande anslutningsspår till gröna linjens Farstagren under pågående planprocess. Samrådsperioden är mellan den 22 augusti och den 11 september 2016. Stockholm stad har dock begärt förlängd remisstid/yttrandetid till den 22 september 2016 som FUT har godkänt.

Samrådshandlingen redovisar bland annat järnvägsplanekartor för permanenta markanspråk, planbeskrivning, miljökonsekvensbeskrivning samt fastighetsförteckning med berörda och påverkade fastigheter. Den redovisar även plankartor med tillfälliga markanspråk det vill säga lägen för etablerings-/arbetsområden, arbetstunnlars lägen, transportvägar för byggtrafik samt beskrivning av byggskedets påverkan, effekter och konsekvenser.

FUT:s syfte med samrådet är att samråda och informera om utbyggnaden av depå och anslutningsspårens sträckning samt inhämta synpunkter inför det fortsatta utredningsarbetet för järnvägsplan och stadens detaljplan.

Stockholms stad har påbörjat detaljplanearbetet under 2:a kvartalet 2016. Stadens detaljplanearbete sker i ett samordnat förfarande med FUT:s järnvägsplanearbete.

Granskningsperiod för järnvägsplan och detaljplan för utbyggnad av tunnelbanedepå i Högdalen och anslutningsspår till Gröna linjens Farstagren är planerad till 2:a kvartalet 2017.

Byggstart för detta delprojekt är planerad till andra halvåret 2018.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd och Farsta stadsdelsnämnd. Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, kulturförvaltningen/stadsmuséet, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning och Farsta stadsdelsförvaltning har svarat med ett gemensamt kontorsyttrande.

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

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Farsta stadsdelsförvaltning och kulturförvaltningen/stadsmuséets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 9 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Farsta stadsdelsförvaltning och kulturförvaltningen/stadsmuséet är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling sker. Staden deltar aktivt i detta arbete och anser att utbyggnaden av tunnelbanan är mycket viktig för såväl staden som regionen.

FUT har genomfört kontinuerliga samråd med kontoren genom att hålla arbetsmöten om depå inkl. anslutningsspår där representanter från kontoren deltar. Kontoren har därmed kunnat lämna synpunkter under projektets gång.

Nedan följer en genomgång av kontorens synpunkter.

Kontoren är i princip positiva till järnvägsplaneförslaget, inklusive miljökonsekvensbeskrivning (MKB), som FUT har redovisat i samrådshandlingarna. Kontoren anser dock att bland annat plankartor, planbeskrivning, MKB:n i vissa delar behöver fördjupas och kompletteras ytterligare, vilket bör ske i nära samarbete med staden. Som exempel kan nämnas föreslagen lösning för norra anslutningspunkten på Gubbängsfältet som kontoren anser behöver beskrivas utförligare. Detta då det visuella intrycket kan bli påtagligt. Kontoren anser även att konsekvenser för fältets funktion och landskapsbild behöver redogöras mer utförligt. Kontoren anser vidare att planförslagets kartmaterial behöver kompletteras med tätortskartan eller motsvarande för Stockholms stad,

vilken ger ökad tydlighet för allmän platsmark i form av t ex terräng, vegetationstyp samt gång- och cykelvägar.

Kontoren anser att tunnelmynningen för norra anslutningsspåret mot grön linje förläggs så långt söderut som möjligt för att säkerställa fri sikt i öst-västlig riktning över Gubbängsfältet.

Det är särskilt viktigt att framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter prioriteras och säkerställs under hela byggtiden.

Kontoren anser att inga gång- och cykelkopplingar bör stängs av helt under byggskedet. Att flytta gång- och cykelvägar provisoriskt till ett nytt läge kan vara acceptabelt efter diskussion med staden.

Vad gäller tillfälliga markanspråk över Kvicksundsvägen är det nödvändigt att framkomlighet till fastigheten Tippen 1 säkerställs. För tillfälligt nyttjande av fastigheter med tomträtter behöver FUT ta en direktkontakt med respektive tomträttsinnehavare. Det gäller bland annat fastigheterna Fotocellen 10, Polygripen 2 och Blå Jungfrun 1. Detsamma gäller för Geringslådan 1 som ägs av en bostadsrättsförening.

Öster om fastigheten Sicklingen 2 har detaljplan Dp 2013-17201-54 blivit antagen i SBN 2016-06-16 men är för tillfället överklagad. Om detaljplanen vinner laga kraft kommer marken upplåtas med tomträtt och bebyggas, varför tillfälligt nyttjande eventuellt ej blir möjligt, eller måste bestämmas av tomträttshavaren.

I planbeskrivningen har två alternativa arbetstunnlar presenterats, norra och södra alternativet. Kontoren förordar det norra alternativet för tillfartsväg till arbetstunneln/servicetunnel, som ligger i direkt eller nära anslutning till Örbyleden. Sträckning för permanent tillfartsväg till arbetstunneln/servicetunnel, etableringsområden och angöringsvägar bör utredas vidare i nära samarbete med kontoren. Detta för att minimera eventuell negativ påverkan och möjliggöra bästa möjliga alternativ för genomförande. Kontoren anser dock att byggtransporternas trafikpåverkan på Örbyleden bör utredas närmare.

Kontoren vill lyfta fram att särskild hänsyn behöver tas under byggperioden för att Högdalens industriområde inte ska påverkas negativt av ökad lastbilstrafik till följd av transporter av massor från tunnelbygget. Även de boende i Högdalen behöver i möjligaste mån värnas från buller och andra störningar till följd av ökad byggtrafik.

Byggtransportväg till/från södra anslutningspunkten mot gröna linjen behöver utredas vidare, vilket bör ske i nära samarbete med staden. Påverkan på naturmiljön behöver beaktas i denna utredning. Vaniljvägen är inte stadens gata, vilket innebär att trafikkontoret inte är väghållare. Det södra anslutningsspåret föreslås dyka ner under en av stadens gång- och cykelvägar. Det är viktigt att bärigheten på anslutningsspårets tunneltak är minst tillräcklig för att stadens snöröjningsmaskiner m.m. ska kunna belasta tunneltaket.

Genom att depåprojektet till största delen kommer genomföras under jord berörs endast ett fåtal platser i marknivå. Dessa platser i marknivå är betydelsefulla för både människor och ekologin, vilket gör att den fortsatta planeringen för dessa bör ske omsorgsfullt.

Platsen där det södra anslutningsspåret kommer i ytläge gör järnvägsplanen markanspråk både permanent och för tillfälligt nyttjande, vilket kan få betydelse för det naturmarksområde som ligger mellan fastigheten Blå Jungfrun 1 och befintligt spårområde. Markområdet representerar enligt staden höga ekologiska värden som del av en spridningszon för barrskogslevande arter samt för groddjur.

Kontoren anser att den fortsatta planeringen för området noggrant bör studera vilka konsekvenser som följer för de ekologiska värdena bl.a. påverkan med avseende på vatten till våtmarken. Föreslaget tillfälligt utnyttjande för angöringsväg från GC-väg mot spårvallen (se ritning M52-6303-11-A7000-10-2235) för det södra anslutningsspåret bedöms inte vara lämpligt. En tillfällig angöringsväg genom naturmarken kan komma att ge permanenta skador på befintligt värdefullt våtmarksområde med tillhörande trädvegetation och bör därför undvikas. Kontoren anser att alternativa angöringsvägar bör prövas genom att bl.a. utnyttja befintliga gång- och cykelvägar genom området eller att använda befintlig angöring

till fastigheten Blå Jungfrun 1, som även järnvägsplaneförslaget anger.

På motsvarande sätt bör etableringsytorna som föreslås omedelbart söder om Örbyleden (se ritning M52-6303-11-A7000-10-223) i direkt anslutning till ett större våtmarksområde, studeras närmare för att inte ge permanenta skador för områdets rekreativa och ekologiska värden.

I ansökan om tillstånd för vattenverksamhet bör försiktighetsåtgärder redovisas för att permanenta skador inte ska uppstå under projektets byggtid för ovan nämnda platser.

En redogörelse bör finnas i MKB:n för de åtgärder som planeras för uppföljning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen bedöms medföra. Om åtgärder behöver göras i ett senare skede bör det anges vem som är ansvarig för dessa åtgärder. En sammanfattning av de uppgifter som anges bör även finnas i MKB:n.

Då större delen av dragningen kommer att gå under mark är det av stor vikt att i god tid utreda eventuell påverkan på kulturhistoriskt värdefulla byggnader vad gäller vibrationer och grundvatten-påverkan, för att kunna sätta in nödvändiga skyddsåtgärder.

Vid slutgiltig placering och utformning av påslag och ovanjordanläggningar bör hänsyn tas till befintliga kulturmiljövärden i landskapet. I det bland samrådshandlingarna bifogade *PM Kulturmiljö och landskap Högdalsdepån* finns beskrivningar och rekommendationer.

Kontoren förutsätter att eventuella fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar utreds vidare så att karaktär och skyddsstatus är klarlagd i de fall de skulle komma att beröras av utbyggnaden.

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

Som svar på remissen ”Samråd gällande utbyggnad av tunnelbane-depå i Högdalen och anslutningsspår till Gröna linjens Farstagren” hänvisas till vad som anförts i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, trafikkontorets, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings, Farsta stadsdelsförvaltnings och kulturförvaltningen/stadsmuséets gemensamma tjänsteutlåtande.