

Stadsledningskontoret  
Exploateringskontoret  
Stadsbyggnadskontoret  
Kulturförvaltningen/Stadsmuseet  
Utbildningsförvaltningen  
Miljöförvaltningen  
Trafikkontoret  
Farsta stadsdelsförvaltning  
Enskede-Årsta-Vantör  
stadsdelsförvaltning

Gemensamt tjänsteutlåtande  
Dnr KS 2019/1639  
Dnr 2019-04726  
Dnr 2019-16273  
Dnr 4.1/449/2019  
Dnr 1.6.1-173/2019  
Dnr 2019-18059  
Dnr T2019-03491  
Dnr FAR 2019/582  
Dnr EÅV 2019/653  
Sida 1 (10)  
2019-11-22

**Handläggare**

Stadsledningskontoret  
Cecilia Mårtensson  
Telefon: 0850829335

**Till**

Kommunstyrelsen

Exploateringskontoret  
Mattias Sjöberg  
Telefon: 08-508 26 692

Stadsbyggnadskontoret  
Renoir Danyar  
Telefon: 08-508 26 659

Kulturförvaltningen  
Elisabeth Ek  
Telefon: 08-508 31 566

Utbildningsförvaltningen  
Anna Ambjörn  
Telefon: 08-508 33998

Miljöförvaltningen  
Johan Rosén  
Telefon: 08-508 28 914

Trafikkontoret  
Alla Bäck  
Telefon: 08-508 26 037

Farsta stadsdelsförvaltning  
Cecilia Rivard  
Telefon: 08-508 18 048

Enskede-Årsta-Vantörs  
stadsdelsförvaltning  
Fredrik Holmgren  
Telefon: 08-508 140 50

**Underrättelse om granskning av  
järnvägsplanehandlingar för utbyggd depå i  
Högdalen**

**Svar på remiss från förvaltningen för utbyggd tunnelbana,  
Region Stockholm**

## Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen ”Underrättelse om granskning av järnvägsplanehandlingar för utbyggd depå i Högdalen” anses besvarad med vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, kulturförvaltningen, utbildningsförvaltningens, miljöförvaltningens, trafikkontorets, Farsta stadsdelsförvaltnings och Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings gemensamma tjänsteutlåtande.

## Sammanfattning

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (Region Stockholm) har bett Stockholms stad med fler att yttra sig gällande järnvägsplan för utbyggd depå i Högdalen som nu finns för granskning.

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

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 av tunnelbanan är mycket viktig för såväl staden som regionen.

I delprojektet Depå inklusive anslutningsspår och inköp av fordon står Region Stockholm för finansieringen enligt Stockholmsöverenskommelsen 2013 i Huvudavtal, Delprojektavtal Nacka/Söderort och Tilläggsavtal 2016. I dagsläget finns inget genomförandeavtal skrivet mellan staden och delprojekt Depå.

Staden bedömer dock att det är viktigt att genomförandeavtal mellan staden och regionen snarast tas fram, innan järnvägsplanen vinner laga kraft.

Kontoren är positiva till den utveckling av projektet som skett generellt sedan tidigare samråd. Exempelvis redovisar miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) förutom direkta konsekvenser även förslag till åtgärder och försiktighetsmått. Kontoren saknar dock ett resonemang kring de skyddsåtgärder/försiktighetsmått i form av bullerskyddsåtgärder som föreslås.

Om järnvägsplanen fastställs innan miljöprövningen är klar, kommer i praktiken vattenverksamhetens tillåtlighet att ha avgjorts redan genom fastställandet av järnvägsplanen. Det innebär att vattenhanteringen måste vara helt utredd inom ramen för järnvägsplanen.

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

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. Vid Högdalens sorteringsanläggning kommer tunnelbanans skyddszon nära de planerade byggnaderna. Pågående detaljplaner vid sorteringsanläggningen synkroniseras med järnvägsplanen.

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.

## **Bakgrund**

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 förbundet 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.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, kulturförvaltningen, utbildningsförvaltningen, miljöförvaltningen, trafik-kontoret, Farsta stadsdelsförvaltning och Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning.

### **Ärendet**

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 18 december med att lämna sitt yttrande.

### **Kontorens synpunkter och förslag**

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 genomförandeavtal 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 miljöprovningen 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 överenskommit. Åtagandet inkluderar planering, projektering samt utförande. Det är viktigt att samtalen runt

återställande utgår från de förutsättningar som överenskommit 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 skyddszonen 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, ledningsdragning, markarbeten och nyplantering. Om spontstag 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 höjddled 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 markremsa 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 stomljud 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

Som svar på remissen ”Underrättelse om granskning av järnvägsplanehandlingar för utbyggd depå i Högdalen” hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, kulturförvaltningen, utbildningsförvaltningens, miljöförvaltningens, trafikkontorets, Farsta stadsdelsförvaltnings och Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings gemensamma tjänsteutlåtande.

Magdalena Bosson  
Stadsdirektör

Johan Castwall  
Förvaltningschef  
Exploateringskontoret

Anette Scheibe Lorentzi  
Förvaltningschef  
Stadsbyggnadskontoret

Robert Olsson  
Förvaltningschef  
Kulturförvaltningen

Lena Holmdahl  
Förvaltningschef  
Utbildningsförvaltningen

Anna Hadenius  
Förvaltningschef  
Miljöförvaltningen

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef  
Trafikkontoret

Kerstin Sandström  
Stadsdelsdirektör  
Farsta stadsdelsförvaltning

Anders Carstorp

Stadsdelsdirektör  
Enskede-Årsta-Vantörs  
stadsdelsförvaltning

## **Digitala signaturer**

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

<b>Namn</b>	<b>Datum</b>
Robert,Olsson	2019-11-25
Anette,Scheibe Lorentzi	2019-11-26
Johan,Castwall	2019-11-25
Magdalena,Bosson	2019-11-25
Anna Helena,Hadenius	2019-11-25
GUNILLA,GLANTZ	2019-11-27
KERSTIN,SANDSTRÖM	2019-11-26
Anders,Carstorp	2019-11-25
Lena,Holmdahl	2019-11-25