

PM 2015:198 RI+VII (Dnr 111-1535/2015)

Samråd om byggskedet för utbyggnad av tunnelbanan till Nacka och söderort

Remiss från förvaltningen för utbyggd tunnelbana, Stockholms läns landsting

Remisstid den 12 november 2015

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Samråd om byggskedet för utbyggnad av tunnelbanan till Nacka och söderort” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarråden Karin Wanngård och Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT, Stockholms läns landsting) har bett Stockholms stad att yttra sig om byggskedet under pågående planprocess. Ärendet innefattar etablerings-/arbetsområdets lägen, arbetstunnlars lägen, transportvägar för byggtrafik samt miljökonsekvenser i form av störningar och påverkan under bygg- och driftskedet.

Samrådsunderlag om byggskedet finns att läsa på [landstingets hemsida](#).

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd och Södermalms stadsdelsnämnd. Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning och Södermalms stadsdelsförvaltning har inkommit med ett gemensamt kontorsyttrande.

Förvaltningarna är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling sker. Staden deltar aktivt i detta arbete och anser att utbyggnaden är mycket viktig för såväl staden som regionen. Kontoren är generellt sett positiva till samrådshandlingarna, men har en del synpunkter och påpekanden som anförs i promemorian.

Våra synpunkter

En utbyggd tunnelbana skapar förutsättningar för ökad bostadsbebyggelse och en hållbar stadsutveckling. Utbyggnaden av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling är mycket viktig för såväl staden som regionen. 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 konsekvenserna för invånarna. Samrådsmaterialet visar på en god strävan att minimera konsekvenserna som uppstår i byggskedet. Dessa kommer utredas vidare i nära samarbete med Stockholms stad. Det är viktigt att intrång i privata och offentliga fastigheter minimeras såväl under byggtid som för den permanenta lösningen.

Etableringsytors placering behöver utredas vidare i nära samarbete med Stockholms stad och andra berörda aktörer. Uppförandet av etableringsområden måste göras utifrån trygghets-, tillgänglighets- säkerhets- samt kulturhistoriska aspekter. Vidare måste transportvägar för byggtransporter från arbetstunnlar och etableringsområden planeras med hänsyn till bland annat berörda skolor, förskolor och kringboende. För övriga synpunkter gällande stationsuppgångar och etableringsytor hänvisas till kontorens tjänsteutlåtande.

Vi föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Samråd om byggskedet för utbyggnad av tunnelbanan till Nacka och söderort” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 4 november 2015

KARIN WANNGÅRD

DANIEL HELLDÉN

Bilaga

Remissen, sammanfattning.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådens förslag.

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, 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:

- Kungsträdgården- Sofia-Hammarby kanal-(Sickla)-(Järla)-(Nacka C), samt Kungsträdgården- Sofia- Gullmarsplan och Söderort
- Odenplan- Hagastaden- (Arenastaden)
- Akalla-(Barkarby station)
- Delprojekten är reglerade i särskilda delprojektavtal vilka är 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.

Pågående samråd

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT, Stockholms läns landsting) har bett Stockholms stad att yttra sig om byggskedet under pågående planprocess.

Detta innefattar etablerings-/arbetsområdets lägen, arbetstunnlars lägen, transportvägar för byggtrafik samt miljökonsekvenser i form av störningar och påverkan under bygg- och driftskedet. Stockholms stad väljer även att yttra sig om alternativ till arbetstunnel (Färgarplan eller Katarina Bangatan) till station Hammarby kanal inför fortsatta utredning/projektering.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, och Södermalms stadsdelsnämnd. Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantör stadsdelsförvaltning, och Södermalms stadsdelsförvaltning har inkommit med ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, och Södermalms stadsdelsförvaltning

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, och Södermalms stadsdelsförvaltnings gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 28 oktober 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Övergripande

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, stadsbyggnadskontoret, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Enskede-Årsta-Vantör, och Södermalms stadsdelsförvaltningar är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling sker. 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 sträckningarna där representanter från kontoren deltar. Staden har därmed kunnat lämna synpunkter under projektets gång. Sträckningen omfattar Kungsträdgården – Sofia – Gullmarsplan – Slakthusområdet – anslutningen till befintliga spår vid Sockenplan och Sofia – Hammarby kanal – (Sickla) – (Järla) – (Nacka). Station Kungsträdgården kommer inte att byggas om i denna utbyggnad av tunnelbanan.

Kontoren anser det viktigt att konsekvenserna som uppstår i byggskedet studeras noggrant. Samrådsmaterialet visar på en god strävan att redovisa frågorna. De olika konsekvenser som följer av byggskedet utreds vidare i nära samarbete med Stockholms stad.

Kontoren anser att det är viktigt att intrång i privata och offentliga fastigheter minimeras såväl under byggtid som för den permanenta lösningen.

Etableringsytors placering behöver utredas vidare i nära samarbete med Stockholms stad och andra berörda aktörer. Staden förutsätter att uppförandet av etableringsområden görs utifrån trygghets-, tillgänglighets- säkerhets- samt kulturhistoriska aspekter.

Kontoren förutsätter att byggtransporter från arbetstunnlar och etableringsområden tar hänsyn till bland annat berörda skolor och förskolor. Transportvägar för byggtransporter behöver utredas vidare i nära samarbete med Stockholms stad.

Kontoren förutsätter att projektet för tunnelbaneutbyggnaden i byggskedet genomför nödvändiga informationsinsatser mot närboende, företagare, institutioner för samhällsservice och andra berörda.

Kontoren förutsätter att påverkan på grundvattnet inte påverkar träden i berörda parker samt kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

Blasieholmen

Föreslagen etableringsyta på Blasieholmen är troligen acceptabel, dock behöver omfattning och utformning av etableringar samt genomförandet av arbetena på platsen studeras i ett nära samarbete med Nobelprojektet och Stockholms stad. På grund av den begränsade ytan som finns att tillgå för två stora projekt, ses en nära samordning som nödvändig under hela projektens livslängd för att båda projekten skall kunna genomföras.

Staden anser att alla byggtransporter skall ske via Museikajen och Strömkajen och inte via Nybrokajen förbi Nobelprojektet. Detta beror dels på bedömningen att kajen inte kommer att klara den belastningen eftersom den under Nobelprojektets genomförande kommer att vara mycket sårbar på grund av sin bakåtförankring och närhet till Nobels schaktgrop, dels för att Nobel eventuellt kommer att behöva stänga av kajen under en längre period då Nobelprojektet schaktar och bygger.

Station Sofia

I samband med att etableringsytan i Stigbergsparken iordningsställs föreslår kontoren att en kulturhistorisk utredning och dokumentation görs av Stigbergsparken inför kommande planering av placering av etablering och nya byggnader.

Kontoren önskar att så lite som möjligt av Stigbergsparken används som etableringsområde och att etableringsytan vid London-viadukten används i största möjliga utsträckning.

De föreslagna stationsuppgångarna längs Skånegatan ligger i den norra utkanten av Vita bergen, som utgör en värdekärna i riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården. I anslutning ligger kulturresevatet kvarteret Flintan som består av bebyggelse med höga kulturhistoriska värden. Hänsyn till detta behöver tas i vidare planering.

Station Hammarby kanal

Kontoren förordar att arbetstunneln vid Katarina Bangata används under byggtiden för utbyggnaden av station Hammarby kanal. Detta med bakgrund av att bostäder planeras vid Färgarplan och att platsen inte möjliggör bostadsbyggande parallellt med att arbetstunnel till tunnelbaneutbyggnaden nyttjas.

För att etableringen i Stora Blecktornsparke inte ska bli för omfattande är det viktigt att tunnelbaneprojektet samordnas med den pågående renoveringen av Vintertullens servicehus och äldreboende på Katarina Bangata 80. Detta både kring behoven av etableringsområden i och omkring Stora Blecktornsparke men även att tillgängligheten till en av stadens mest välbesökta parklekar tillgodoses. Kontoren önskar att möjligheten att använda Vintertullstorget för etablering utreds.

Kontoren vill även framhålla vikten av att säkra framkomligheten för gångtrafikanter till Ljusslingen från Lumaparken och Hammarby Kaj.

Station Gullmarsplan/Mårtensdal

En omfattande kontorsutbyggnad kommer att ske i västra delen av kvarteret Mårtensdal de närmaste åren. Staden, FUT och den blivande byggherren studerar för närvarande möjligheterna att inrymma den norra stationsentrén i projektet. Eftersom kontorsprojektet planeras byggstarta redan 2016 kommer vissa delar av entrén att behöva byggas som försvarsarbete. Ett nära samarbete krävs för att samordna respektive parts behov av etablerings-utrymme under byggskedet.

Kontoren anser att det är viktigt att uppmärksamma den dubbla etableringen vid Sundstabacken (arbetstunnel Gullmarsplan) som sker då även Stockholm Vatten, i samband med byggande av ny avloppstunnel, har för avsikt att anlägga arbetstunnel med vidhängande etableringsyta och bergtransporter. Det innebär att störningen och transporter sannolikt kommer att bli större än vad som beskrivs i aktuell samrådshandling.

En arbetstunnel med mynning och tillhörande etableringsyta vid Sundstabacken planeras. Det är viktigt att ingen negativ påverkan sker på Sundsta gård som är blåmarkerad på kartan. Även för fastigheterna Enskedehallen och Skanskvarn 1 bör särskild hänsyn tas för att minimera eventuella skador och störningar.

Årsta skogar ska bli ett naturreservat och arbete med att inrätta detta pågår för fullt.

Ny station i Slakthusområdet

Stockholm stad planerar för mellan 3 000 och 4 000 bostäder i Slakthusområdet. Då bostadsmålet är prioriterat förutsätter staden att omfattningen av etableringsytor minimeras och att den totala tidsåtgången för tunnelbanans påverkan på Slakthusområdet också minimeras, allt för att inte försena och försvåra bostadsproduktionen i allt för stor omfattning. Staden planerar att flytta befintliga livsmedelsföretag i Slakthusområdet till nytt livsmedelscentrum i Farsta. Denna flytt påbörjas under år 2019. Då flera av dessa företag sitter i byggnader som kommer att behöva rivas är det stadens förhoppning att FUT inte

behöver etablera sig i området förrän tidigast 2020. Kontoren förutsätter en fortsatt dialog om evakuering av berörda fastigheter.

Stockholms stad förutsätter att inga bergtransporter sker ut från Slakthusområdet utan att det är via arbetstunnel vid Sundstabacken och vid påslaget vid Sockenplan som bergmassor kommer att tas ut. Samrådtexten är otydlig i dessa delar och behöver förtydligas. Lämpliga transportvägar i övrigt för etableringen i Slakthusområdet förutsätts överenskommas i vidare dialog med staden, då dessa kan komma att förändras under byggtiden på grund av genomförandet av övrig bebyggelse i Slakthusområdet. Sammantaget förutsätts en tät dialog mellan Stockholms stad och FUT för att omvandlingen av Slakthusområdet och utbyggnaden av tunnelbanan ska kunna genomföras parallellt.

Inom Slakthusområdet, finns särskilt kulturhistoriskt värdefull bebyggelse att ta hänsyn till vid placering och utformning av uppgångar/entréer till tunnelbanan. Fastigheterna Johanneshov 1:1, Charkuteristen 5 och Styckmästaren 3 är exempel på byggnader med stora byggnadsteknikhistoriska-, arkitekturhistoriska- och industrihistoriska värden som kan beröras. Området som helhet har även pekats ut av Stadsmuseet såsom kulturhistoriskt värdefull miljö.