



Stadsledningskontoret
Exploateringskontoret
Trafikkontoret
Stadsbyggnadskontoret
Miljöförvaltningen
Fastighetskontoret
Norrmalms stadsdelsförvaltning
Kulturförvaltningen/Stadsmuséet
Utbildningsförvaltningen
Kyrkogårdsförvaltningen

Gemensamt tjänsteutlåtande
Dnr 123-1929/2015
Dnr E2015-03672:1
Dnr T2015-03171:1
Dnr SBK 2015-20929
Dnr 2015-018113
Dnr 1.6-499/2015
Dnr 1.5.3.-745/2015
Dnr 4.1/4343/2015
Dnr 1.6.1-10508/2015
Dnr 1.7-1861/2015
Sida 1 (11)
2015-12-22

Handläggare
Stadsledningskontoret
Anton Västberg
Telefon: 08-508 293 05

Till
Kommunstyrelsen

Exploateringskontoret
Victoria Grönros Zimmerman
Telefon: 08-508 262 58

Trafikkontoret
Sofi Persson
Telefon: 08-508 261 15

Stadsbyggnadskontoret
Jenny Kihlberg
Telefon: 08-508 261 15

Miljöförvaltningen
Johan Rosén
Telefon: 08-508 289 14

Fastighetskontoret
Sassan Sanjari
Telefon: 08-508 270 89

**Norrmalms
stadsdelsförvaltning**
Leila Massih
Telefon: 08-508 093 06

**Kulturförvaltningen/
Stadsmuséet**
Lisa Sarban
Telefon: 08-508 315 52

Utbildningsförvaltningen
Thomas Eriksson
Telefon: 08-508 337 19

Kyrkogårdsförvaltningen
Karin Söderling
Telefon: 08-508 301 21

Stadsledningskontoret
Stadsutvecklingsavdelningen

Stadshuset, Ragnar Östbergs Plan 1
105 35 Stockholm
Växel 08-508 29 000
kommunstyrelsen@stockholm.se
www.stockholm.se

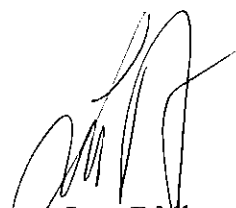
Samråd om järnvägsplan och tillståndsansökan vattenverksamhet för tunnelbaneutbyggnad mellan Odenplan till Arenastaden

Remiss från förvaltningen för utbyggd tunnelbana, Stockholms läns
landsting

Stadsledningskontorets förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar följande.

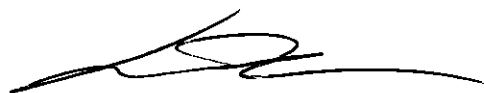
1. Som svar på remissen ”Samråd om järnvägsplan och tillståndsansökan vattenverksamhet för tunnelbaneutbyggnaden mellan Odenplan till Arenastaden” hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, fastighetskontorets, Norrmalms stadsdelsförvaltnings, kulturförvaltningen/stadsmuséets, utbildningsförvaltningens och kyrkogårdsförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.



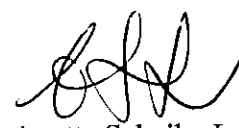
Lars Råch
Stadsdirektör



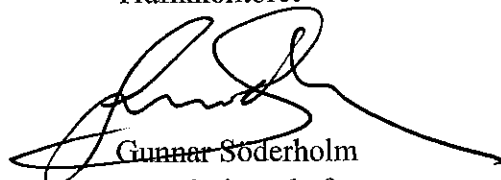
Håkan Falk
Förvaltningschef
Exploateringskontoret



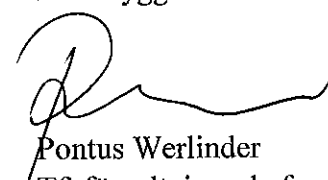
Lars Jolerus
Tf. förvaltningschef
Trafikkontoret



Anette Scheibe Lorentzi
Förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret



Gunnar Söderholm
Förvaltningschef
Miljöförvaltningen



Pontus Werlinder
Tf. förvaltningschef
Fastighetskontoret



Johanna Engman
Förvaltningschef
Norrmalms SDF

Inga Lundén
Tf. förvaltningschef
Kulturförvaltningen

Lena Holmdahl
Tf. förvaltningschef
Utbildningsförvaltningen

Mats Larsson
Förvaltningschef
Kyrkogårdsförvaltningen

Sammanfattning

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT, Stockholms läns landsting) har bett Stockholms stad att yttra sig om järnvägsplanen och tillståndsansökan enligt miljöbalken för sträckan Odenplan Hagastaden under pågående planprocess. Syftet med samrådet är att samråda och informera om sträckningen samt inhämta synpunkter inför det fortsatta utredningsarbetet för järnvägsplan och tillståndsansökan.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, fastighetskontoret, Norrmalms stadsdelsförvaltning, kulturförvaltningen, utbildningsförvaltningen och kyrkogårdsförvaltningen 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 har en rad synpunkter och påpekanden på samrådsunderlaget som FUT behöver ta med sig i kommande arbete med järnvägsplanen. Kontorens synpunkter redovisas under kapitlet "Kontorens synpunkter och förslag".

Kontoren vill särskilt lyfta fram att markåtkomst/markupplåtelser ska ske med servitut i enlighet med det genomförandeavtal som nu är under framtagande för den aktuella sträckan. Eventuellt bör även så kallade fastighetsindelningsbestämmelser (fib) användas.

Kontoren förutsätter att samrådsunderlaget anpassas efter stadens synpunkter i dessa frågor.

Bakgrund

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.

Stockholm 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 3 000 bostäder i Hagastaden till år 2030

Ärendet

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT, Stockholms läns landsting) har bett Stockholms stad att yttra sig om järnvägsplanen och tillståndsansökan enligt miljöbalken för sträckan Odenplan Hagastaden under pågående planprocess.

Samrådshandlingen redovisar bland annat järnvägsplanekartor för permanenta markanspråk, planbeskrivning, miljökonsekvensbeskrivning samt fastighetsförteckning med berörda och påverkade fastigheter. Den redovisar även plankartor med tillfälliga mark-

anspråk d.v.s. lägen för etablerings-/arbetsområden, arbetstunnlars lägen, transportvägar för byggtrafik samt miljökonsekvenser i form av störningar och påverkan under bygg- och driftskedet samt förslag på skyddsåtgärder.

FUT:s syfte med samrådet är att samråda och informera om sträckningen samt inhämta synpunkter inför det fortsatta utredningsarbetet för järnvägsplan och tillståndsansökan. Samrådsunderlaget finns att ladda ner i sin helhet på FUT:s hemsida, se länk: www.nyatunnelbanan.sll.se/arenastaden

Yttrandet från Stockholms stad ska ha inkommit till FUT senast den 28 januari 2016. Stockholm stad har begärt förlängd remisstid/yttrandetid som FUT har godkänt.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, fastighetskontoret, Norrmalms stadsdelsförvaltning, kulturförvaltningen, utbildningsförvaltningen och kyrkogårdsförvaltningen. Dessa förvaltningar och kontor benämns som kontoren fortsättningsvis i detta gemensamma tjänsteutlåtande.

Kontorens synpunkter och förslag

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, fastighetskontoret, Norrmalms stadsdelsförvaltning, kulturförvaltningen, utbildningsförvaltningen och kyrkogårdsförvaltningen 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 sträckningen där representanter från kontoren deltar. Staden har därmed kunnat lämna synpunkter under projektets gång.

Kontoren vill poängtera att markåtkomst/markupplåtelser ska ske med servitut i enlighet med det genomförandeavtal som nu är under framtagande för den aktuella sträckan. Eventuellt bör även så kallade fastighetsindelingsbestämmelser (fib) användas. Detta för att tunnelbanan ska kunna nyttjas för sitt ändamål.

Kontoren anser att järnvägsplanens planbeskrivning, plankarta, gestaltungsprogrammet och övrigt underlag innehållsmässigt behöver ses över och kompletteras. Bland annat av den anledningen att de flesta åtgärder rörande ovan- och undermarksbyggnader kräver byggrätt och är bygglovs- respektive anmälningspliktiga enligt PBL-systemet. Dessa behöver bland annat kompletteras med närmare placering, mått, volym och omfattning. Kontoren anser att gestaltning av stationsentréer, brandgas- och ventilationstorn, utrymningsvägar med mera behöver utredas vidare i nära samarbete med kontoren.

Skyddszonen utgör det område kring bergtunnlar, andra bergrum eller betongtunnlar/-konstruktioner som erfordras för bärande konstruktion. Vid bestämmande av skyddszonens utbredning så ska de intresseavvägningar som följer av tillämpliga bestämmelser i plan- och bygglagen iakttas. Härvid ska säkras att tunnelbanan kan användas för sitt ändamål samtidigt som den planutformning ska väljas som medför minst påverkan på befintliga fastigheter och tomträtter. Skyddszonen ska anges i detaljplaner och järnvägsplan och ska följa det genomförandeavtal som nu är under framtagande för den aktuella sträckan.

Kontoren anser att skyddszonen ska vara så begränsad som möjligt och enbart gälla när bergtäckning finns. Skyddszonerna ska anpassas för stadens planer på kommande bebyggelse och ska framgå av järnvägsplanekartorna till granskningsperioden. Skyddszonens omfattning ska inte inskränka stadens dispositionsrätt och förfogandemöjligheter över sina fastigheter/tomträtter med avseende på fastigheternas/tomträtternas huvudsakliga ändamål eller faktiska nuvarande användning enligt gällande detaljplan. Kontoren förutsätter att samrådsunderlaget anpassas efter stadens synpunkter i denna fråga och att det genomförandeavtal som nu är under framtagande för den aktuella sträckan efterföljs.

Det är viktigt att intrång i berörda fastigheter minimeras under byggtid och för den permanenta lösningen. Etableringar och öppna schakt vid Odenplan bör så långt som möjligt begränsas i omfattning.

De markanspråk (tillfälliga och permanenta) samt permanenta konstruktioner som finns redovisade i järnvägsplanen visar på en konflikt med det pågående projektet för planerad gångtunnel med tillhörande butiksytor vid Odenplan. Delar av ytorna som finns redovisade i handlingarna är markanvisade till SEB Trygg Liv för gångtunnel med tillhörande butikslokaler. Det finns även en

gällande detaljplan för detta ändamål. Kontoren anser att FUT behöver anpassa utformningen av sina konstruktioner så att konflikt mellan dessa anläggningar inte uppstår. Kontoren anser även att nära samordning behövs för att båda anläggningarna skall kunna uppföras.

Kontoren anser att FUT i samarbete med kontoren ska utreda om byggnation av ovan nämnda gångtunnel i ett tidigt skede kan bidra till att minska den negativa påverkan på framkomligheten vid Odenplan genom att förbättra för oskyddade trafikanter att passera platsen på ett säkert sätt. Under december 2015 kommer staden att påbörja en projektering i detta projekt.

De markanspråk (tillfälliga och permanenta) som FUT redovisat i järnvägsplanen hamnar i konflikt med Hagastadens planerade anläggningar/byggnader. Det är därför av största vikt att utformning och omfattning av etableringsområden och byggtrafik samt utformningen av det planerade ventilationsschaktet väster om Torsplan, invid kv. Isotopen, noga samordnas med projekt Hagastaden.

Järnvägsplanens ytor för tillfälligt nyttjande vid Odenplan kommer att vara i anspråkstagna under en relativt lång tidsperiod. Vid Odenplan kommer trafikstörande omgivningspåverkan bli påtaglig under byggskedet. Det är därför av stor vikt att dessa störningar minimeras så långt det är möjligt. Framkomligheten för alla trafikslag kommer att bli begränsad. Föreslagna arbetsområden och schakter skär av stora stråk för gående och cyklister. Det är viktigt att det så långt som möjligt erbjuds gena kopplingar för dessa trafikanter. Vid behov kan det handla om att bygga tillfälliga gång- och cykelbroar samt bryggor.

Under ombyggnadstiden behöver det ges stor hänsyn till hur platsen används. Det är viktigt att Odenplan även fortsättningsvis uppfattas som trygg, säker och lättorienterad. När Citybanan tas i drift kommer platsens attraktivitet öka ytterligare för resande. En särskild studie över gåendeströmmar för torget och närliggande gator är önskvärd. Att gående, busstrafik och cyklister ges prioritet är bra men övrig trafik behöver också säkerställas. Odenplans betydelse som kollektivtrafikknutpunkt är viktig att ta hänsyn till när det gäller placering av busshållplatser. Omledning av buss- och stombusslinjer behöver ske i nära samråd med berörda parter.

Tillgängligheten till fastigheter för verksamheter och boende behöver säkerställas under byggtiden. Det gäller varutransporter, sophantering, tillgänglighet för personer med funktionshinder,

räddningstjänst m.m. Under 2016 kommer cykelgaraget på Odenplan att öppna. Tillgängligheten till cykelgaraget behöver också säkerhetsställas under byggtiden.

Trafiksystemet i Stockholm är känsligt för störningar. Det är därför viktigt att fördjupade studier över hur begränsad framkomlighet vid Odenplan påverkar systemet som helhet så att inte oönskade spridningseffekter sker, t.ex. vid temporär avstängning av befintlig tunnelbana. Kontoren förutsätter att de berörda aktörerna samarbetar i frågan för att minimera trafikpåverkan.

Lokala spridningseffekter kan ge ökad biltrafik på bostadsgator som idag inte är anpassade för högre trafikflöden. För att minska negativ påverkan behöver FUT göra en analys för att identifiera risker och föreslå åtgärder. Det kan handla om hastighetsdämpande åtgärder vid övergångsställen och annan anpassning av intilliggande gator.

Att arbeta med effektiv kommunikation i tidigt skede och under hela byggperioden är nödvändigt för att informera trafikanterna om vad som gäller. Byggtrafiken behöver regleras genom säkra färdvägar och tillfarter. Kontoren förutsätter att byggtransporter från arbetstunnlar och etableringsområden tar hänsyn till bland annat berörda skolor, förskolor och parklekar. Transportvägar för byggtransporter behöver utredas vidare i nära samarbete med Stockholms stad.

Under byggtiden behöver hänsyn särskilt tas till barn, äldre och funktionsnedsatta, till exempel vad gäller trygghet, tillgänglighet och bullernivåer. Kontoren anser att information och åtgärder för att minimera störningar under byggtiden är av stor vikt för boende och verksamheter. Förskolorna exempelvis beroende av att kunna ha dagvila och möjligheterna att kunna ta sig till närliggande parkområden är viktig för deras uteverksamhet. Vissa förskolor är också beroende av tillgänglig kollektivtrafik för att kunna ta sig till större rekreatiomsområden. Kontoren anser att det behövs särskild informationsspridning och dialog med de verksamheter som påverkas under byggtiden. I dialog med verksamheterna kan det identifieras om det finns särskilda tider som är särskilt känsliga för störningar och om det finns möjlighet att anpassa arbetet efter det. Vidare anser Kontoren att förskolor bör nämnas som en verksamhet på sidan 26 i *Beskrivning till järnvägsplan* samt att Hagastadens planerade förskolor bör märkas ut på kartan i figur 17 i dokumentet *Byggskedets påverkan, effekter och konsekvenser*.

Vidare vill kontoren poängtera vikten av att de träd som tas bort tillfälligt också återplanteras. I enlighet med Norrmalms parkplan är träd en viktig del av stadens grönstruktur.

Kontoren vill förtydliga att hantering av eventuella förorenad mark i genomförandeskedet förutsätts ske i samråd med den lokala tillsynsmyndigheten, miljö- och hälsoskyddsnämnden.

I den fortsatta planeringen och i samverkan med kontoren studeras riskerna för lokal påverkan på luftkvalitet från tunnelbanans ventilationsutsläpp till platser där människor vistas.

Förutom att klara extrema vädersituationer (skyfall) bör klimatanpassning inom ramen för järnvägsplanen även kunna länkas samman med andra åtgärder som kan ge så kallade ekosystemtjänster.

Bedömningsgrunder för stomljud bör förtydligas enligt de definitioner som trafikförvaltningen anger i sina riktlinjer. Vilken markanvändning som omfattas av riktvärdet för stomljud 30 dBA (SLOW) bör exempelvis redovisas.

Kontoren anser att samrådsunderlaget inför prövningen enligt 11 kap miljöbalken bör utvecklas så att det tydligt framgår vad tillståndsansökan avser att omfatta i fråga om såväl den tillståndspliktiga vattenverksamheten som övriga miljökonsekvenser till följd av tunneldrivningen. Det bör även tydliggöras var i de olika processerna sökanden befinner sig (järnvägsplan, detaljplan och miljöprövning) och vad som är specifikt för prövningen enligt miljöbalkens bestämmelser. Detta för att undvika och minimera förseningar i processen.

Kontoren anser att några av de föreslagna byggnaderna och anläggningarna ovan jord kring Odenplan och Karlbergsvägen riskerar att inverka negativt på befintlig kulturmiljö. Detta gäller exempelvis längs Karlbergsvägens mittrefug samt för den kombinerade redskapsboden och utrymningstrapphuset på Gustaf Vasas kyrkotomt.

Kulturvärden kan även komma att påverkas indirekt genom att sprängning i berg leder till vibrationer och grundvattennivå-sänkningar som kan påverka byggnaders grundläggningar med sprickbildningar och sättningar som följd. Det är därför viktigt att den kartläggning av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse som sker inom utbredningsområdet inför byggstart omfattar såväl kyrko-

byggnader och byggnadsminnen skyddade enligt kulturmiljölagen som blå- och grönmärkade byggnader på klassificeringskartan.

Kontoren vill poängtera att FUT behöver samordna sig med stadens utbyggands-/renoveringsplaner för skolor i berört område. FUT behöver exempelvis ha en nära samplanering och samordning med tomträtthavaren SISAB för den utrymningsvägen som FUT utreder på skolgården till Vasa Real i kv. Resedan 2. Utbildningsförvaltningen och SISAB planerar en utbyggnad av skolan, vilket innebär att den aktuella delen av skolgården kommer att bebyggas. Kontoren anser att utrymningsvägen ska förläggas så att den inte riskerar att försena den planerade skolutbyggnaden eller begränsar elevernas friyta. Alternativ till utrymning vid Vasa Real bör därför utredas.

I det fortsatta arbetet är det viktigt att FUT särskilt bevakar om skolor riskerar att störas under byggperioden. Skolor är en störningskänslig verksamhet och störningar kan leda till att skolor behöver evakueras, vilket förutsätts hanteras av projektet. En karta beskrivande kommunala och fristående skolor september 2014 finns att tillgå. En uppdaterad karta kommer att tas fram till utbildningsnämndens lokalförsörjningsplan och finnas tillgänglig från och med mars 2016. Utöver idag existerande skolor så utreds möjligheten att förlägga en skola i kv. Spelbomskan i det hus som ligger längs Gyldéngatan respektive i kv. Vasen.

Kontoren anser att arbetstunnel (alternativ 1) till station Hagalund som påverkar Stockholms stads fastighet Haga 3:1 i Solna är en olämplig placering. Norra begravningsplatsen utgör ett riksintresse för kulturmiljövården och omfattas också av KML. Kyrkogårdsförvaltningen har påtalat för FUT olägenheten i att anlägga arbetstunneln enligt alternativ 1 eftersom den får anses påverka och riskera skador på kulturmiljön i alltför hög grad. Dessutom medför detta alternativ olägenheter för besökare och anhöriga. Betydande skyddsåtgärder i enlighet med ovanstående resonemang avseende kyrkobyggnader (jmf Gustav Vasa kyrka) skulle krävas för ingrepp i den känsliga kulturmiljön på Norra begravningsplatsen. Kontoren förordar att arbetstunnel enligt alternativ 2 anläggs för station Hagalund.

Som svar på remissen "Samråd om järnvägsplan och tillståndsansökan vattenverksamhet för tunnelbaneutbyggnaden mellan Odenplan till Arenastaden" hänvisas till vad som anförts i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, fastighetskontoret,

Norrmalms stadsdelsförvaltnings, kulturförvaltningen/stadsmuséets, utbildningsförvaltningens och kyrkogårdsförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande.