

PM 2017:148 RI (Dnr 123-947/2017)

Granskning av järnvägsplanehandlingar för utbyggnaden av tunnelbanan till Arenastaden

Remiss från förvaltningen för utbyggd tunnelbana, Stockholms läns
landsting

Remisstid den 24 augusti 2017

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård anför följande.

Ärendet

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana har gett Stockholms stad med fler möjlighet att yttra sig gällande järnvägsplan för tunnelbanan till Arenastaden som nu finns för granskning. Granskningen genomförs som en del av processen för framtagande av järnvägsplan vilken regleras av lagen om byggande av järnväg (SFS 1995:1649).

Granskningen är ett sista tillfälle för berörda parter att lämna synpunkter och pågår mellan den 31 maj och den 22 juni 2017. Stockholms stad har fått anstånd till den 24 augusti 2017.

Ärendet går att läsa i sin helhet på [Förvaltningen för utbyggd tunnelbanas hemsida](#).

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, utbildningsnämnden och Norrmalms stadsdelsnämnd. Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, kulturförvaltningen/stadsmuseet, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, utbildningsförvaltningen och Norrmalms stadsdelsförvaltning har svarat med ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Förvaltningarna är positiva till en utbyggnad av tunnelbanan och staden deltar aktivt i detta arbete. Förvaltningarna har ett antal synpunkter som behöver beaktas i fortsatt process, både gällande driftskede och byggskede.

Mina synpunkter

Det är positivt att utbyggnaden av stadens tunnelbanenät enligt 2013 års Stockholmsförhandling nu kommer till stånd. Utbyggnaden av tunnelbanan är mycket viktig för Stockholms stad såväl som för Stockholmsregionen. Under byggtiden av tunnelbanan till Arenastaden är det viktigt att minimera olägenheterna för boende och berörda skolor och förskolor i området samt säkra framkomligheten för alla trafikslag. För mer detaljerade synpunkter hänvisas till förvaltningarnas gemensamma tjänsteutlåtande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 9 augusti 2017

KARIN WANNGÅRD

Bilaga

Underrättelse om granskning

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, Stockholms läns landsting (SLL), Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun.

Utrednings- och projekteringsarbetet för tunnelbaneutbyggnaden drivs av SLL 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.

Samråd utförs löpande under hela planeringsprocessen och tidigare har flera större samrådsaktiviteter för tunnelbana till Arenastaden genomförts under nov/dec 2014 (dnr 314-1547/2014), dec/jan 2015/2016 (dnr 123-1929/2015), okt/nov 2016 (dnr 123-1595/2016) samt januari 2017 (dnr 123-62/2017). Efter samrådsperioden tas ett planförslag fram som baseras på det som kommit fram under samrådsskedet.

Granskning av järnvägsplanehandlingar

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana har gett Stockholms stad med fler möjlighet att yttra sig gällande järnvägsplan för tunnelbanan till Arenastaden som nu finns för granskning.

Granskningen genomförs som en del av processen för framtagande av järnvägsplan vilken regleras av lagen om byggande av järnväg (SFS 1995:1649).

Granskningen omfattar bland annat underlagshandlingar och rapporter till järnvägsplan såsom till exempel planbeskrivning, miljökonsekvensbeskrivning, social konsekvensbeskrivning, säkerhetskoncept och PM hälsopåverkan och tunnelluft. Den innehåller även gestaltungsprogram samt plankartor för såväl permanent som tillfälligt nyttjande samt tvärsektioner.

Granskningen är det sista tillfället 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 i mitten av år 2018 om den inte överklagas.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, utbildningsnämnden och Norrmalms stadsdelsnämnd. Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, kulturförvaltningen/stadsmuseet, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, utbildningsförvaltningen och Norrmalms stadsdelsförvaltning har svarat med ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, kulturförvaltningen/stadsmuseet, miljöförvaltningen,

stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, utbildningsförvaltningen och Norrmalms stadsdelsförvaltning

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, kulturförvaltningen/stadsmuseet, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, utbildningsförvaltningen och Norrmalms stadsdelsförvaltnings gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 22 juni 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, stadsbyggnadskontoret, utbildningsförvaltningen, kulturförvaltningen/stadsmuseet, miljöförvaltningen, trafikkontoret och Norrmalms stadsdelsförvaltning är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan 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 delprojektstyrelser och arbetsmöten om tunnelbanans nya linje (gul linje) från Odenplan, via Hagastaden, till Arenastaden. Kontoren har därmed kunnat lämna synpunkter under projektets gång.

Kontorens synpunkter gällande granskningen av järnvägsplanen är sammanställda nedan och behöver beaktas av FUT i den kommande processen.

Driftskede

Kontoren vill poängtera att avståndet mellan tunnelbanans skyddszon och marknivån ska vara minst tre meter. 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.

Planbeskrivningens kartunderlag gällande kvartersindelning i Hagastaden måste uppdateras. I planbeskrivningen bör det även framgå tydligare hur återställandet av det temporära markanspråket ska ske och regleras.

Enligt det till planen hörande gestaltungsprogrammet kommer fasadmaterialet för byggnader för utrymning att utföras i metall. I enlighet med stadens dagvattenstrategi förutsätts att de metaller som kommer användas inte består av koppar eller zink samt dess legeringar.

Kontoren anser att ett klargörande snarast bör redovisas i planförslaget inklusive miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) vad gäller en optimal lösning för ventilation och luftkvalitet utomhus vid Hälsingehöjden och Stadsbiblioteket. Det måste vara säkerställt att konsekvenserna av järnvägsplanens genomförande inte innebär att miljökvalitetsnormer för luft överskrids. Vid Hälsingehöjden behöver även risken för kumulativa effekter för luftkvalitet utredas med det bidrag som kommer ske från Citybanans ventilation. När tunnelbanan tagits i drift bör luftkvaliteten kontrolleras under en period vid utsläppspunkter där människor vistas.

Kontoren vill betona vikten av att ventilationsanläggningar och tryckutjämningschakt vid behov bullerdämpas för att klara gällande riktvärden. Riktvärden för lågfrekvent buller i bostäder finns i Folkhälsomyndighetens allmänna råd (FoHMFS 2014:13).

Gällande vatten från tunnelbanans tunnlar med mera anser kontoren att en mer utförlig redovisning bör genomföras av kvalitetsfaktorer och icke-försämringsprincipen utifrån Weserdomen för berörd recipient (Ulvsundasjön i Solna).

Byggskedet

Förteckningen för tillfälligt nyttjande är enligt kontoren för generellt skriven. Kontoren anser

att den ska förtydligas med till exempel antal körfält, minimibredder på gångbanor och körfält etcetera.

I Hagastaden behöver Stockholms stad och FUT samnyttja ytorna, vilket innebär att ytorna för tillfälligt nyttjande kommer att regleras med avtal. Dialogen gällande de aktuella ytorna är viktig att hålla levande genom hela utbyggnadsprocessen.

Kontoren vill poängtera vikten av att uppförandet av etableringsområden görs utifrån trygghets-, tillgänglighets- och säkerhetsaspekter, framförallt med hänsyn till allmänhetens användning av publika ytor och rekreationsområden.

Alla transporter beskrivs i samrådsunderlaget att gå via Norra Stationsgatan. Det bör enligt kontoren utredas om transporter även kan gå över Värtabanan till Klarastrandsledens norra körbana. Den vägen nyttjades både när Värtabanans nya tunnelsystem byggdes och dito för rampen upp till Solnabron.

Kontoren förutsätter att byggtransporter från arbetstunnlar och etableringsområden tar hänsyn till bland annat berörda skolor, förskolor och parklekar och att planerade transportvägar utreds i nära samarbete med staden.

Kontoret förutsätter även att projektet för tunnelbaneutbyggnaden i byggskedet genomför nödvändiga informationsinsatser mot närboende, företagare och andra berörda.

I det övergripande genomförandeavtalet står att "SLL ska sträva efter att minimera utrymmena för etableringar i såväl tid som rum." Stadens gator och torg kommer att beröras under en lång tid av tunnelbaneutbyggnaden och det är därför viktigt att konsekvenserna som uppstår i byggskedet fortsatt studeras noggrant och planeras för i samarbete med staden samt berörda fastighetsägare. Bland annat berörs torghandeln på Vasastaden 2:99 (Odenplan).

Kontoren vill inför tillståndsprocessen meddela att Miljö- och hälsoskyddsnämnden, i tillståndsprocessen gällande utbyggnaden av tunnelbanan mellan Akalla och Barkarby, fört fram synpunkter på villkor gällande luftburet buller och stomljud, innehållande bland annat en begränsning av arbetstiden gällande stomljud. Nämndens synpunkter utgår ifrån vad som är praxis gällande buller från infrastrukturprojekt i Stockholmsområdet. Miljöförvaltningen vill redan i detta skede lyfta fram att motsvarande krav sannolikt kommer att ställas gällande utbyggnaden av aktuell tunnelbanelinje och att järnvägsplanens permanenta och tillfälliga markanspråk får betydelse för vilka försiktighetsmått som kommer att krävas för att klara nämnda bullervillkor.

I MKBn saknas beskrivning om att transporterna kommer att störa i form av buller. I en bilaga till MKBn nämns även att inga bostäder finns i direkt anslutning till station Hagastaden (200 m) och därmed inte störs av stationsarbetena. Kontoren konstaterar att detta inte stämmer då det finns boende längs med Norra stationsgatan, Norrbackagatan och inom kort även på Torsplan (kvarteren Helix och Innovationen). Vidare sker hänvisningar till en generell massahanteringsplan som inte finns bifogad i underlaget.

Kontoren ser brister i hur risker med bullerstörningar under byggtiden för berörda skolor tas upp i samrådsunderlagen. Kontoren anser därför att ytterligare dialog behövs omgående för att FUT ska få en helhetsbild av berörda skolors behov och situation inom Stockholms stad. De skolor som framförallt berörs av risker med bullerstörningar under byggtiden är Vasa Real, Gustav Vasa skola och Karlbergs skola, vilket staden har lyft i tidigare samråd.

Exempelvis är vare sig Gustav Vasa skola, Vasa Real (endast förskola söder om Vasa Real är markerad) eller Karlbergs skolas lokaler i korsningen Karlbergsvägen-Norra Stationsgatan (fastigheten som kallas Birkagården), markerade på den karta i planbeskrivningen som ska visa var bland annat skolor är lokaliserade. Det är enligt kontoren även anmärkningsvärt att Gustav Vasa skola inte kommenteras ur bullersynpunkt i varken planbeskrivning, samrådsredogörelse eller miljökonsekvensbeskrivning, vilket behöver justeras.

Staden har tidigare svarat att tunnelborrning som ger bullerstörningar på skolor behöver koordineras med skollov för att slippa kostsamma evakueringar. Detta gäller enligt kontoren fortfarande för de berörda skolorna. Även för Vasa Real som ska byggas ut mellan sommaren 2017 – januari 2020. Någon evakuering är här inte inplanerad eftersom befintliga

lokaler inte byggs om och det finns således ingen planerad evakuering till andra lokaler som tunnelbaneprojektet kan koordinera sig med.

Evakueringsbehovet för Vasa Real vid totalevakuering är med nuvarande skolas kapacitet knappt 900 elever, efter utbyggnad cirka 1 300 elever. En eventuell totalevakuering av Gustav Vasa skola skulle med dagens elevantal innebära behov av motsvarande cirka 450 elevplatser.

Vidare kan konstateras att Karlberg skolas lokaler i korsningen Karlbergsvägen – Norra Stationsgatan ligger i en fastighet som kommer att beröras av buller från arbetstunnelmynning. Aktuell lokal innebär vid eventuell evakuering ett lokalbehov på över 100 elevplatser.

Samtliga tre berörda kommunala grundskolor har dessutom skolgårdar som kan påverkas av buller under byggtiden med upp till över 75 dBA. Kontoren finner det anmärkningsvärt att detta inte följs upp i övriga planhandlingar och önskar få belyst hur frågan kommer att hanteras inom tunnelbaneprojektet.

Den barnkonsekvensanalys som bifogas planhandlingarna är geografiskt avgränsad till Arenastaden i Solna. Kontoren förutsätter att barnkonsekvensanalys görs även för Stockholm stads berörda skolor och förskolor.