

Handläggare
Exploateringskontoret
Caroline Cronvall
Projektutveckling Söderort
08-508 266 85

Trafikkontoret
Lars Karlsson
Tillståndsavdelningen Norr
08-508 266 80

Till
Exploateringsnämnden
2021-11-25

Trafiknämnden
2021-12-16

Projekt Nya Östbergatunneln. Genomförandeavtal med Stockholm Vatten AB

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del Genomförandeavtal för Projekt Nya Östbergatunneln för de i Stockholms kommun belägna anläggningarna och ger exploateringskontoret i uppdrag att teckna avtal med Stockholm Vatten AB.
2. Trafiknämnden godkänner för sin del Genomförandeavtal för Projekt Nya Östbergatunneln för de i Stockholms kommun belägna anläggningarna och ger trafikkontoret i uppdrag att teckna avtal med Stockholm Vatten AB.

Exploateringskontoret
Projektutveckling Söderort

Fleminggatan 4
Box 8189
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 266 85
Växel 08-508 276 00
caroline.cronvall@stockholm.se
exploateringskontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Johan Castwall
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Gunilla Glantz
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Sammanfattning

Stockholm Vatten AB planerar att bygga en ny dagvattentunnel under mark från Sicklaanläggningen vid Hammarbybacken, förbi Henriksdals reningsverk och med ett utlopp i Saltsjön. Det blir en förlängning av befintlig dagvattenledning från Östberga, därav namnet *Nya Östbergatunneln*. Den nya ledningen gör det möjligt att separera dagvatten från avloppsvatten och på så sätt kunna undvika att orenat avloppsvatten släpps ut vid kraftiga regn. Detta är en del av stadens klimatanpassning för framtiden.

Projektet kräver ny detaljplan. Planförslaget som är på granskning innebär ändring av gällande detaljplaner genom tillägg av planbestämmelse för ny dagvattenledning på kvartersmark. Projektet kräver även tillstånd enligt miljöbalken som söks hos mark- och miljödomstolen.

Med anledning av Projekt Nya Östbergatunneln har Stockholm Vatten AB och Stockholms kommun genom exploateringskontoret och trafikkontoret tagit fram ett genomförandeavtal. Genomförandeavtalet omfattar de mark- och vattenområden som exploateringskontoret och trafikkontoret äger eller ansvarar för och som Projekt Nya Östbergatunneln berör. Syftet med avtalet är att säkerställa genomförandet av Nya Östbergatunneln och samordning med den stora mängd andra stadsutvecklingsprojekt som pågår samtidigt.

Projektet bekostas i sin helhet av Stockholm Vatten AB. Kontoren har kostnader för egen personal.

Kontoren föreslår att exploateringsnämnden respektive trafiknämnden godkänner för sin del Genomförandeavtal för Projekt Nya Östbergatunneln för de i Stockholms kommun belägna anläggningarna och ger exploateringskontoret respektive trafikkontoret i uppdrag att teckna avtal med Stockholm Vatten AB.

Bakgrund

Kommande klimatförändringar beräknas medföra fler kraftiga regn och att havsnivån blir högre. Som en del av Stockholms klimatanpassning för framtiden planerar Stockholm Vatten AB att bygga en ny dagvattentunnel från Sicklaanläggningen vid

Hammarbybacken till Saltsjön. Den nya dagvattentunneln blir en förlängning på den befintliga dagvattentunneln från Östberga, därav namnet *Nya Östbergatunneln*, och ska ta hand om dagvattnet från Enskedefältet och Björkhagen.

Sicklaanläggningen är en del av Henriksdals reningsverk och ligger till största delen insprängd i Hammarbybacken, belägen i stadsdelen Björkhagen. Den befintliga dagvattentunneln från Östberga, som kommer in med dagvatten från Söderort till Sicklaanläggningen, övergår till Sickla-Saltsjötunneln som leder dagvattnet vidare från Sickla via Henriksdals reningsverk (i Henriksdal) till Saltsjön. Detta tunnelsystem för att avleda dagvatten är idag sammankopplat med utloppsledningarna från Henriksdals reningsverk, vilket medför problem vid kraftiga regn då avloppsvatten ibland måste bräddas och släppas ut orenat till Hammarby sjö och Saltsjön.

Nya Östbergatunneln gör det möjligt att separera dagvatten från reningsverkets avloppsvatten för att kunna undvika att behöva släppa ut orenat avloppsvatten vid kraftiga regn. Den nya dagvattentunneln möjliggör också för underhåll av befintliga system, då möjligheterna till avstängning för manuellt underhåll och rensning är starkt begränsade av arbetsmiljöskäl och alternativa avledningsvägar för dagvatten under tiden saknas i dagsläget.

Nya Östbergatunneln byggs från Sicklaanläggningen och passerar under Sickla kanal, Sickla udde, Värmdöleden, Henriksdalsberget och mynnar ut i Saltsjön vid Finnboda i Nacka kommun.



Översiktskarta Projekt Nya Östbergatunneln. Huvudtunnel i magenta, arbetstunnel i Stockholm respektive Nacka i lila. (Från Stockholm Vatten AB)

Nya Östbergatunnelns totala längd inom Stockholm och Nacka är ca två kilometer. Tunneln kommer ligga på ett djup som varierar mellan 0 och 97 meter från markytan. För att kunna genomföra projektet planeras två arbetstunnlar; en i Stockholm och en i Nacka. I Stockholm placeras en arbetstunnel med tillhörande tunnelpåslag ovan mark i området Hammarbyskogen. Arbetstunneln behövs under byggskedet för att få åtkomst till ledningen och för att frakta bort bergmassor. När den nya dagvattenledningen är driftsatt kommer arbetstunneln pluggas med massor och påslaget återställs. Tillstånd för arbetstunnel och tunnelpåslag samt åtgärder för återställande av naturmiljö i Hammarbyskogen hanteras i tillståndsansökan (se avsnitt Tillstånd enligt miljöbalken).

Stockholm Vatten AB planerar att Nya Östbergatunneln ska börja byggas under år 2022 och vara i drift 2027. Under byggtiden påverkas områden kring projektet av ökad byggtrafik och genom tillfälliga etableringsområden.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av exploateringskontoret och trafikkontoret gemensamt.

Tidigare beslut och ställningstaganden

Detta är första beslutstillfället i exploateringsnämnden och trafiknämnden.

I Översiktsplan för Stockholm, som antogs av kommunfullmäktige i februari 2018, framhålls modernisering och utbyggnad av ledningsnät för vatten och avlopp som en stor framtida infrastrukturfråga. I dagsläget består ungefär hälften av ledningsnätet av så kallade kombinerade system där avloppsvatten och dagvatten leds i samma ledningsnät till reningsverk. För att möta behov från nya exploateringar och framtida klimatförändringar behöver staden undersöka möjligheter till fler separerade ledningssystem.

Kommunfullmäktige godkände 2019-03-15 ett inriktningsbeslut för Nya Östbergatunneln avseende systemhandling och tillståndsprocess.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2020-12-21 att ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att påbörja planarbete för planläggning av Nya Östbergatunneln inom fastigheten Slamstationen 1 m.fl. i stadsdelarna Björkhagen, Hammarbyhöjden och Södra Hammarbyhamnen.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2021-09-30 att godkänna redovisningen av samrådet och gav stadsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram ett granskningsförslag för detaljplanen samt beslutade i frågan om planen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Detaljplan

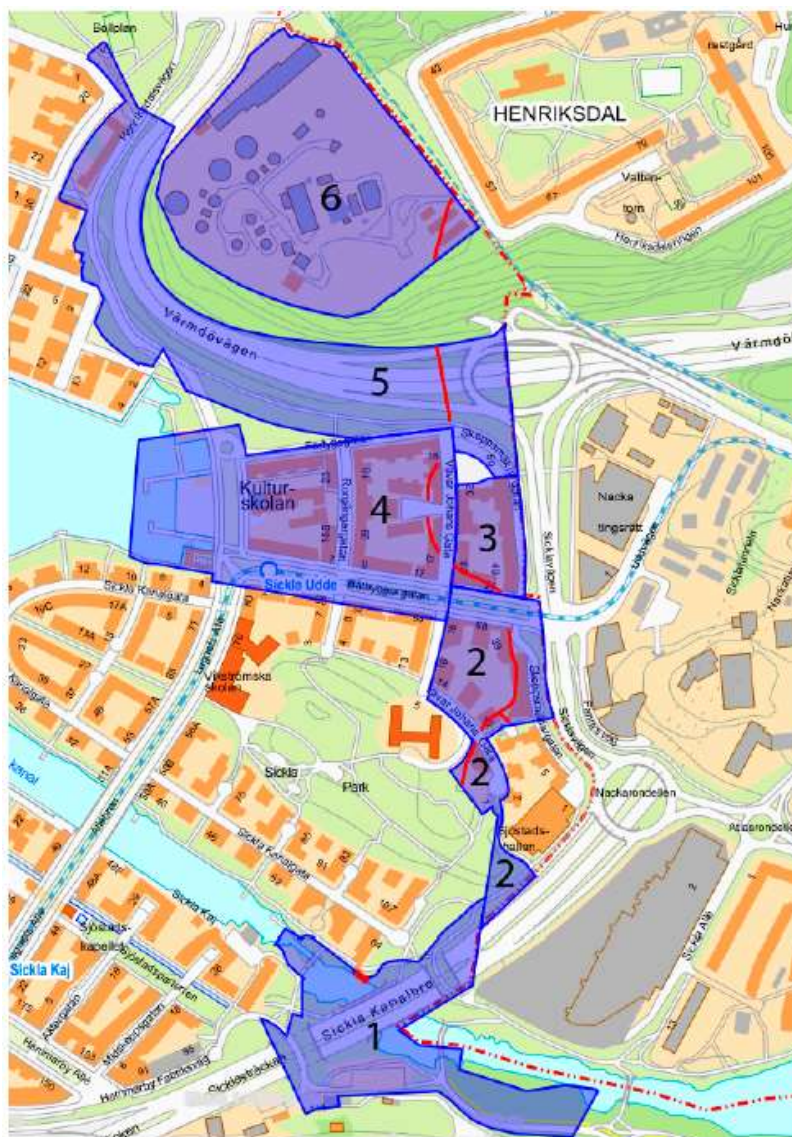
Ett förslag till detaljplan för del av Nya Östbergatunneln i stadsdelen Södra Hammarbyhamnen i Stockholm, Dp 2020-03032, var på samråd under tiden 2021-03-30 – 2021-05-03. Samtliga remissinstanser tillstyrkte planförslaget men framförde

framför allt att Stockholm Vatten AB ska följa kommande dom i mark- och miljödomstolen.

Planförslaget är på granskning under tiden 2021-10-13 – 2021-11-09.

Planförslaget innebär ändring av sex gällande detaljplaner genom tillägg av planbestämmelse för ny dagvattenledning på kvartersmark. Gällande detaljplaner, som redovisas nedan, fortsätter gälla i sin helhet tillsammans med denna ändring genom tillägg:

1. DP 92099A1
2. P1999-08783
ÄDp 2014-18909 (del av tunnelbaneutbyggnad
Kungsträdgården-Söderort inom Stockholms stad)
3. P2012-11791
4. 2003-02068
5. 5960A
6. 3925A



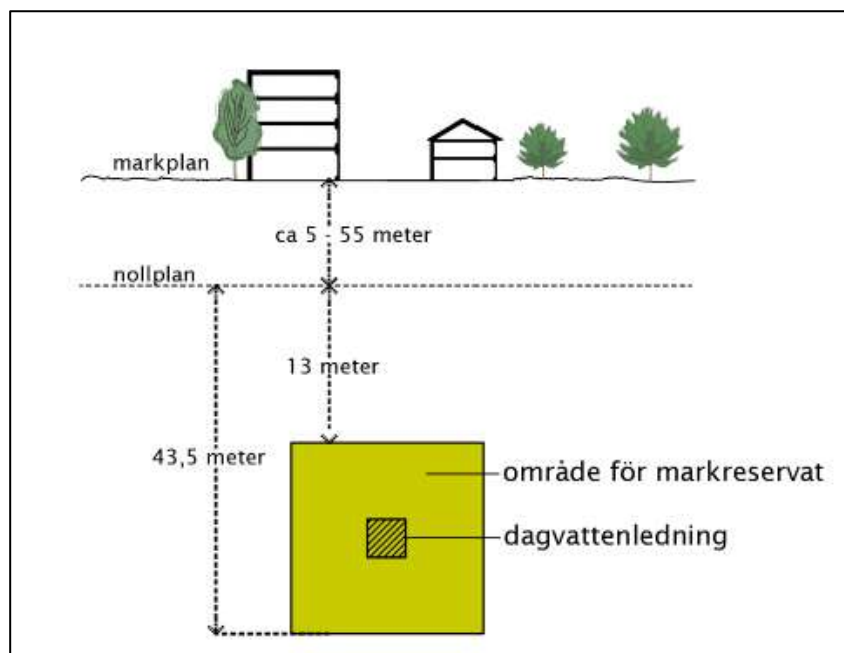
Karta över gällande detaljplaner, blå områden, som ändras genom tillägg. Röd linje visar den kvartersmark som planläggs. (Från Planbeskrivning granskningshandling 2021-10-05, dnr 2020-03032)

Genomförandetiden har gått ut för samtliga gällande detaljplaner, förutom ÄDp 2014-18909 som reglerar del av tunnelbanautbyggnad inom Stockholms stad och har en pågående genomförandetid. Den aktuella ändringen genom tillägg utgör ingen begränsning av de byggrätter som medges i gällande detaljplaner.

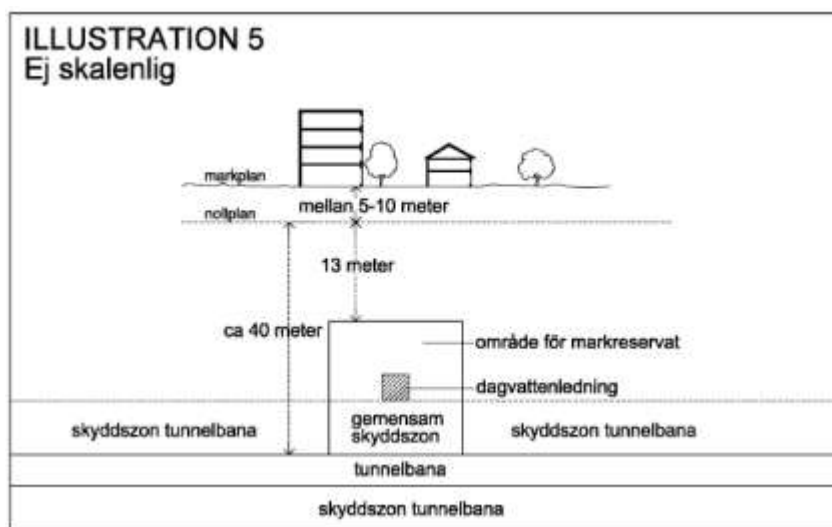
Den föreslagna placeringen för dagvattenledningen regleras genom att planbestämmelsen *Markreservat för allmännyttigt ändamål på kvartersmark* läggs till på kvartersmark i de gällande detaljplanerna. Det innebär att marken ska vara tillgänglig för

allmännyttig underjordisk dagvattenledning mellan nivåerna -13 meter och ner till -45 meter under nollplanet. Markreservatet består av dagvattenledning (ca 4,5 x 5 meter) och skyddszon (10 x 10 meter). Inom markreservatet får inga intrång från annan verksamhet ske, såsom schaktning, spontning och borring, om inget annat medges i plankartan. På allmän platsmark i de gällande detaljplanerna görs inga ändringar då marken redan är avsedd att användas för allmänt ändamål.

Den nya dagvattenledningen kommer att förläggas över den planerade tunnelbanan som regleras i ÄDp 2014-18909. Den planen ersätts i berört område av denna detaljplan och planbestämmelserna överförs för att möjliggöra båda anläggningarna.



*Principskiss över dagvattenledningen, ej skalenlig. Framtagen av Tyréns.
(Från Planbeskrivning granskningshandling 2021-10-05, dnr 2020-03032)*



Principsektion vid korsning med tunnelbanan. (Från Plankarta del 1 granskningshandling 2021-10-05, dnr 2020-03032)

Detaljplan för del av Nya Östbergatunneln, Dp 2020-03032, är planerad att redovisas till stadsbyggnadsnämnden för godkännande och till kommunfullmäktige för antagande under kvartal 1, 2022.

Tillstånd enligt miljöbalken

Då byggnationen av huvudledning och arbetstunnel medför bortledning av grundvatten som rinner in till anläggningsdelarna krävs tillstånd för vattenverksamhet enligt miljöbalken. Tillstånd till bortledning av grundvatten söks hos mark- och miljödomstolen och ansökan görs av Stockholm Vatten AB. Ansökan hanterar även bl.a. buller, vibrationer, stomljud och utsläpp till miljön som uppkommer under byggskedet. En miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram till tillståndsansökan.

Huvudförhandling i målet om Stockholm Vatten AB:s tillståndsyrkanden hölls i september 2021 hos mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt. Dom väntas under kvartal 4, 2021.

Genomförandeavtal med Stockholm Vatten AB

Stockholm Vatten AB, nedan kallat Bolaget, och Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd och trafiknämnd, nedan kallat Staden, har med anledning av Projekt Nya Östbergatunneln träffat genomförandeavtal.

Med Projekt Nya Östbergatunneln (förkortat Projekt NÖT) avses i genomförandeavtalet anläggande av dagvattentunnel samt uppförande av tillhörande anläggningar och installationer, såsom arbetstunnel.

Genomförandeavtalet omfattar de mark- och vattenområden som Staden äger eller ansvarar för och som Projekt NÖT berör. För de delar av tunneln som förläggs i privatägd mark tecknar Bolaget avtal direkt med dessa markägare.

Genomförandeavtalets syfte är att säkerställa genomförandet av Projekt NÖT och samordning med den stora mängd andra stadsutvecklingsprojekt som pågår samtidigt. Parterna är överens om att träffa separat genomförandeavtal i samtliga påbörjade eller planerade projekt för det fall en av parterna begär det. Parterna har identifierat behov av att ett separat genomförandeavtal för exploateringskontorets projekt Sjöstadshöjden.

I genomförandeavtalet regleras frågor om bl.a. tillfälligt och permanent markanspråk, byggtrafik och trafikpåverkan samt formerna för den samverkan som krävs i samband med genomförandet av Projekt NÖT.

Avtalets bestämmelser om genomförandet följer i allt väsentligt de sedvanliga rutiner som tillämpas vid Bolagets arbeten med ledningsnätet i Stockholms stad. Projektets storlek, komplexitet och långa genomförandetid gör att parterna bedömt att det finns behov av ett separat genomförandeavtal som klargör samarbetsformerna.

Genomförandeavtalet innehåller inte några bindande avtal om överlåtelse av mark.

Myndighetstillstånd

Bolaget svarar för att ansöka om alla nödvändiga myndighetstillstånd, såsom tillstånd enligt miljöbalken, trafikanordningsplaner (TA-planer) m.m.

Tillfälligt markanspråk

För projektets genomförande behöver Bolaget ta mark tillfälligt i anspråk för arbets- och etableringsområden. I

genomförandeavtalet finns en förteckning över preliminära etableringsområden som parterna samrått om. Arbets- och etableringsområdena är i huvudsak placerade på allmän platsmark och icke detaljplanelagd mark, med Staden som ägare. Staden ska medverka till att områden får ianspråkta för projektets genomförande enligt villkor i avtalet.

Staden ska där det är möjligt upplåta kvartersmark för etablering genom nyttjanderättsavtal. För användning av offentlig plats erfordras polistillstånd. Villkor som ska gälla för respektive tillfälligt markanspråk, såsom tider och eventuella skyddsåtgärder, fastställs i respektive nyttjanderättsavtal eller polistillstånd.

Den arbetstunnel som behövs under byggskedet kommer, när den inte används längre, att lämnas kvar inuti berget och eventuellt framtida ansvar för tunnelkonstruktionen åligger Bolaget. Ett separat servitutsavtal ska tecknas mellan parterna.

Permanent markanspråk

I avtalet framgår de markområden som Bolaget avser ta i anspråk permanent för Projekt NÖT:s ingående anläggningar.

I de delar tunneln/va-anläggningen förläggs i allmän platsmark samt icke detaljplanelagd mark- och vattenområde tillämpas mellan parterna gällande Markavtal för allmän va-anläggning i Stadens mark.

I de delar tunneln förläggs i av Staden ägd kvartersmark ska permanent markåtkomst säkras genom ledningsrätt eller annan lämplig rättighet. Ersättning för det markintrång anläggandet av tunneln i kvartersmark innebär för Staden ska avgöras vid respektive förrättning eller genom överenskommelse mellan parterna.

Om ytterligare markområden behöver tas i anspråk permanent ska parterna omgående uppta diskussioner om förutsättningarna härför.

Byggtrafik och trafikpåverkan

Bolaget ska upprätta trafikordningsplaner som ska godkännas av Stadens trafikkontor före avstängning av körfält m.m.

Det åligger Bolaget att samråda med Staden avseende trafikpåverkan inför att planerade arbeten ska påbörjas. Detta för att kunna minimera nödvändig trafikpåverkan inom varje nyttjanderättsområde. Bolaget ska även, inom ramen för Projekt NÖT, vid varje tidpunkt verka för att trafikpåverkan blir så liten som möjligt och att perioder av avstängning eller omläggning av trafik blir så korta som möjligt.

Ägande av anläggningar

Bolaget ska äga samtliga anläggningar tillhörande Projekt NÖT. Inga kommunala anläggningar med Staden som ägare är planerade att anläggas genom Projekt NÖT.

Drift och underhåll

För det fall Staden inte kan utföra normal drift på offentlig plats utanför ianspråktaget arbetsområde enligt polistillstånd, på grund av Bolagets arbeten, åligger det Bolaget att ordna med och bekosta den utökade driften.

Tidplan

Planförslaget för del av Nya Östbergatunneln i stadsdelen Södra Hammarbyhamnen i Stockholm, Dp 2020-03032, är på granskning under tiden 2021-10-13 – 2021-11-09.

Detaljplanen är planerad att redovisas till stadsbyggnadsnämnden för godkännande och till kommunfullmäktige för antagande under kvartal 1, 2022.

Planerad byggstart för Projekt Nya Östbergatunneln är år 2022. Planerad driftsättning av tunneln är år 2027. Huvudtidplanen är beroende av bl.a. att detaljplanen vinner laga kraft, att nödvändiga myndighetstillstånd erhålls, tillträde till fastigheter m.m. Flera av tillstånden kan påverkas av eventuella överklaganden.

Ekonomiska konsekvenser för staden

Projekt Nya Östbergatunneln bekostas i sin helhet av Stockholm Vatten AB. Staden svarar dock för kostnader för egen personal vid exploateringskontoret och trafikkontoret.

Trafiknämnden får vissa intäkter genom taxan för upplåtelse av offentlig plats. Exploateringsnämndens intäkter för tillfälliga markupplåtelser bedöms försumbara i sammanhanget.

Genomförandeavtalet och detta ärende reglerar inte *eventuella* framtida marköverlåtelser eller markförsäljningar med anledning av projektet, dessa hanteras i senare separata avtal.

Inga större utgifter för följdinvesteringar i stadens övriga anläggningar väntas uppstå på grund av projektet.

Kontorens sammanfattade bedömning

Projekt Nya Östbergatunneln är en viktig del i utbyggnaden av stadens infrastruktur och stödjer både målen om ett ökat bostadsbyggande och bidrar till miljömålen genom minskade utsläpp i Hammarby sjö och Saltsjön.

Det förslagna genomförandeavtalet följer i allt väsentligt de sedvanliga rutiner som tillämpas vid Stockholm Vattens arbeten med ledningsnätet i Stockholms stad. Ansvarsfördelningen innebär en i sammanhanget mindre kostnad för exploateringsnämnden och trafiknämnden, men kontoren bedömer det som mycket rimligt sett till den större nyttan i projektet.

Slut