

Handläggare
Jonas Norberg
08-508 26 481

Till
Exploateringsnämnden
2024-06-13

Projekt Bergholmsbacken. Utredning av alternativ och åtgärder för byggväg efter kommunfullmäktiges beslut 2022-12-19. Lägesredovisning.

Förslag till beslut

Exploateringsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som redovisning av uppdrag i kommunfullmäktiges beslut 2022-12-19 § 20, om projekt Bergholmsbacken.

Sverker Henriksson
Biträdande förvaltningschef

Göran Carlberg
Avdelningschef

Sammanfattning

Kommunfullmäktige beslutade den 19 december 2022 att godkänna genomförandet av exploateringsprojektet Bergholmsbacken innehållande bostäder, förskolor, skola och utbyggnad av allmänplats i Bagarmossen. I genomförandebeslutet föreslås att byggtrafikens angöring ska ske via en temporär byggväg som angör Gamla Tyresövägen. Byggvägen var ej studerad i detalj vid genomförandebeslutet.

Kommunfullmäktige gav exploateringskontoret i uppdrag att studera byggvägen mer i detalj och dess konsekvenser på omgivningen samt belysa alternativa lösningar till byggvägen. Uppdraget skulle sedan redovisas för exploateringsnämnden. Exploateringskontoret har sedan genomförandebeslutet och uppdraget gavs bland annat genomfört en barnkonsekvensanalys och uppdaterat den bygglogistikutredningen som legat till grund för valet av bygglogistik. Kontoret har även tagit fram en utredning av påverkan på naturvärden och artskyddsbedömning av fåglar och fladdermöss.

Kontoret har utifrån fördjupade utredningar och barnkonsekvensanalysen mer detaljerat utrett konsekvenserna och analyserat dragningen av den föreslagna byggvägen. Utifrån ovanstående arbete har kontoret bearbetat förslagen dragning av byggvägen. Byggvägens dragning har ändrats i delar jämfört med tidigare förslag, där byggvägen föreslogs gå i samma sträckning som en ledningsförläggning.

I det bearbetade förslaget kommer de tunga transporter att köra in via Vinggatan i Skarpnäck för att sedan ansluta projektet söderifrån via park- och naturområdet mellan Bagarmossen och Skarpnäck. Byggvägen angör ifrån Vinggatan och fortsätter norrut mellan hundrastgården och Skarpnäcks sportfält upp till Skarpnäcksvägen och sedan vidare på befintlig gång- och cykelväg upp till Bergholms bollplan. De avlastade/tomma byggtransporterna slussas sedan i huvudsak ut genom Bagarmossen via Sockenvägen. Lättare transporter som hantverksbilar och budbilar angör via Sockenvägen för att minska belastningen på Skarpnäck. Byggvägen ska, som tidigare förslag, enbart användas för projekt Bergholmsbacken.

Naturmarken som ianspråkats vid ledningsförläggningen igenom dungarna återställs löpande och återställningsarbetena påbörjas i direkt anslutning till förläggningen.

En checkpoint upprättas utanför närområdet som därifrån styr in trafiken till och från projektet. All tung trafik förbokar en specifik passeringstid för varje transport.

Ett masslogistikcenter med stenkross upprättas också på Bergholms bollplan för att minska både CO₂-utsläpp och antalet tunga masstransporter. Det innebär att antalet transporter kommer att minska från de ursprungliga 76 000 transporter som

nämndes i bygglogistikutredning från 2017, till 60 000 under en genomförandetid på ca 5-6 år. Det innebär ca 3 tunga transporter per timme i snitt.

Ärendet

Ärendet avser svar på kommunfullmäktiges utlåtande av §20 från mötet den 19 december 2022, genomförandebeslut för överenskommelse om exploatering med försäljning respektive tomträtt, för bostäder inom fastigheten Skarpnäcks gård 1:1, del av fastigheterna Rustmästaren 2 och 5 samt fastigheten Byamännen 3 i Bagarmossen, projekt Bergholmsbacken. Kommunfullmäktige beslutade då att godkänna genomförandebeslutet med följande tillägg enligt kommunstyrelsens utlåtande:

I ärendet föreslås en byggväg genom Bagarmosseskogen, vilket har oroat många närboende. Alternativa lösningar till föreslagen byggväg ska utredas och redovisas till exploateringsnämnden.

För- och nackdelar ska presenteras med andra möjliga, föreslagna eller utredda alternativ som exempelvis Sockenvägen eller Gamla Tyresövägen. Trafiksäkerheten måste garanteras och alla som vistas och rör sig i området ska kunna ha en säker och bra närmiljö även under byggtiden.

En plan ska tas fram framöver för hur man ska återställa marken efter byggtiden för att minska eventuella skador på naturvärden och med målsättningen att istället stärka natur- och rekreativvärden.

Utöver en redogörelse av alternativen ska återkoppling göras på hur nuvarande förslag skulle kunna revideras så att intrånget i naturmarken minimeras och det ska förtydligas om den föreslagna byggvägen ska användas även till andra projekt.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom exploateringskontorets avdelning projektledning Farsta och Skarpnäck.

Tidigare beslut

Exploateringsnämnden fattade 2016-12-15 inriktningsbeslut för projektet Bergholmsbacken. Nämnden fattade samtidigt beslut

om att anvisa mark inom Bergholmsbacken till AB Borätt, Micasa Fastigheter i Stockholm AB, Riksbyggen ekonomisk förening, Skolfastigheter i Stockholm AB, Småa AB och Stockholms Stads Parkerings AB. Stadsbyggnadsnämnden har godkänt en start-PM för detaljplaneläggning 2017-02-09.

Kommunfullmäktige fattade genomförandebeslut för projekt Bergholmsbacken 2022-12-19.

Stadsbyggnadsnämnden godkände detaljplanen 2020-12-10, kommunfullmäktige antog detaljplanen 2022-12-19 och den vann laga kraft 2024-04-03.

Bakgrund

Programmet för Bagarmossen-Skarpnäck godkändes 2016 innehållande ett stort antal utvecklingsområden i geografin. Redan under programarbetet identifierades att bygglogistiken skulle bli en utmaning i området. Området har begränsade tillfarter som dessutom inte är grundlagda på ett sådant sätt att de kan hantera stora mängder tung trafik.

För projekt Bergholmsbacken är den idag möjliga angöringen via Sockenvägen. Sockenvägen löper genom området och har varierande geotekniska förutsättningar. På delar är det lera där grundförstärkning saknas vilket innebär att vägen ej kan hantera en större mängd tung trafik.

Utifrån de utredningar som gjordes i programmet har det varit tydligt att, vid genomförandet av kommande projekt, avlasta Sockenvägen i största möjliga mån från tung trafik där så är möjligt. För projekt Bergholmsbacken är den möjligheten att hantera de tunga transportererna via en temporär byggväg över naturområdet mellan Skarpnäck och Bagarmossen samt jobba med lokalt omhändertagande av massor.

Förutsättningar i genomförandebeslutet

Den dragning av byggvägen som redovisades i genomförandebeslutet, i en bilaga till överenskommelse om exploatering, visade nedanstående föreslagna dragning, se *bild 1*. Dragningen var inte studerad i detalj, inriktningen var att anlägga byggvägen tillsammans med Stockholm Vatten och Avfalls självfallsledning. Ledningen behöver anläggas så nära fast mark som möjligt för att minska risken för sättningsskador.

Dragningen nedan följer en bergskam och ger rätt lutning för att klara anslutningspunkten i väster. De exakta förutsättningarna för dragningen och utformningen av byggvägen avsågs att hanteras i kommande detaljprojektering.

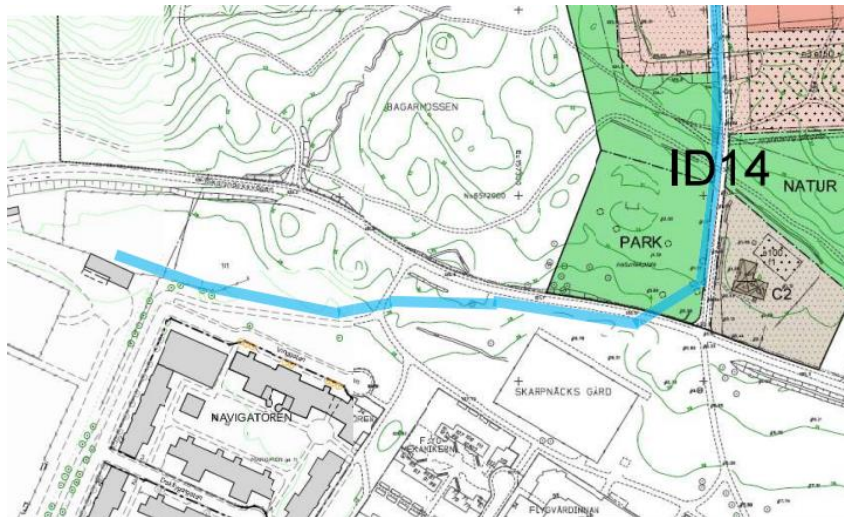


Bild 1, tidigare redovisad föreslagen dragning av byggvägen

Sockenvägen

Anledningen till att projektet i genomförandebeslutet föreslagit en byggväg är till största delen pga. av bygglogistiken och Sockenvägens förutsättningar.

Sockenvägen är redan idag en högt belastad väg där både trafikkontoret och Stockholm Vatten och Avfall vittnar om vibrations- och sättningsproblematik. Orsaken är att Sockenvägen delvis är anlagd på lera utan förstärkning vilket medför vibrationsproblem för närliggande byggnader. Vibrationer som även riskerar fortplantar sig i ledningsnätet då fordon kör över vägbrunnarna, vilket förvärras vid ökat nyttjande av vägen för tung trafik.

Till skillnad från projektet Bergholmsbacken som föreslås nyttja en byggväg som tillfartsväg, kommer Sockenvägen att behöva nyttjas för tunga transporter till andra projekt i både Bagarmossen och Kärrtorp. Av den anledningen bör antalet tunga transporter på Sockenvägen begränsas och i första hand betjäna de projekt som inte har någon annan möjlighet till tillfartsväg.

Kommande exploateringar i Bagarmossen och Kärrtorp bedöms kunna genomföras under en utspridd tidsperiod där det också finns möjligheter att planera i tid när projekten påbörjas. De

projekten är mindre i omfattning i förhållande till Bergholmsbacken och inte beroende av varandra. Sockenvägen kommer på sikt att behöva rustas upp, men det är ett komplext, tidskrävande och kostsamt arbete som inte rymms inom projektets budget. Uppskattningsvis kan det innebära något års projektering för att få en uppfattning om omfattningen av upprustningen och en möjlig skedesplanering för ett genomförande. Innan en projektering är klar är det svårt att uppskatta en kostnad och omfattning, men tidigare beräkningar har landat på flera hundra miljoner och en genomförandetid på flera år. En upprustning av Sockenvägen hinner inte bli klar innan Bergholmsbackens genomförande som planeras påbörjas under 2025.

Genomförda utredningar efter genomförandebeslutet

Exploateringskontoret har sedan genomförandebeslutet arbetat med utredningsuppdraget från kommunfullmäktige genom att uppdatera bygglogistikutredningen och naturvärdesinventering, ta fram en barnkonsekvensanalys och se över trafiksäkerhetsperspektivet. Även tydliggjort att byggvägen enbart ska nyttjas inom projekt Bergholmsbacken.

Bygglogistikutredning som utrett alternativa dragningar av byggvägen har även mer detaljerat studerat logistikflödena i projektet. Trafikmängderna har justerats utifrån att lokal masshantering sker inom projektet.

Utifrån resultaten från bygglogistikutredningen har en barnkonsekvensanalys genomförts för vald dragning av byggväg som också inkluderat trafiksäkerhetsperspektivet.

Barnkonsekvensanalysen har utgått ifrån barns målpunkter och vistelsevärden, viktiga kopplingar och stråk ur ett barnrättsperspektiv samt I Ur och Skurs verksamheter. I rapporten har också korsningspunkter med gång- och cykelpassager detaljstuderats för byggvägen.

Parallellt har även en uppdaterad naturvärdesinventering genomförts med inventering av fåglar- och fladdermöss. Inventeringen har även föreslagit åtgärder för att minimera påverkan för djur och natur inklusive återställandet av naturmarken.

Studerade alternativ

De alternativ som utretts som tillfartsvägar på det befintliga vägnätet för de tunga transporter, är Sockenvägen och Gamla Tyresövägen. I området mellan Skarpnäck och Bagarmossen där den temporära byggvägen föreslås anläggas har tre alternativ studerats. En dragning österut längs Skarpnäcksvägen för att ansluta till Pilotgatan, en parallell separerad byggväg längs Vinggatan och slutligen en förlängning av Vinggatan norrut.

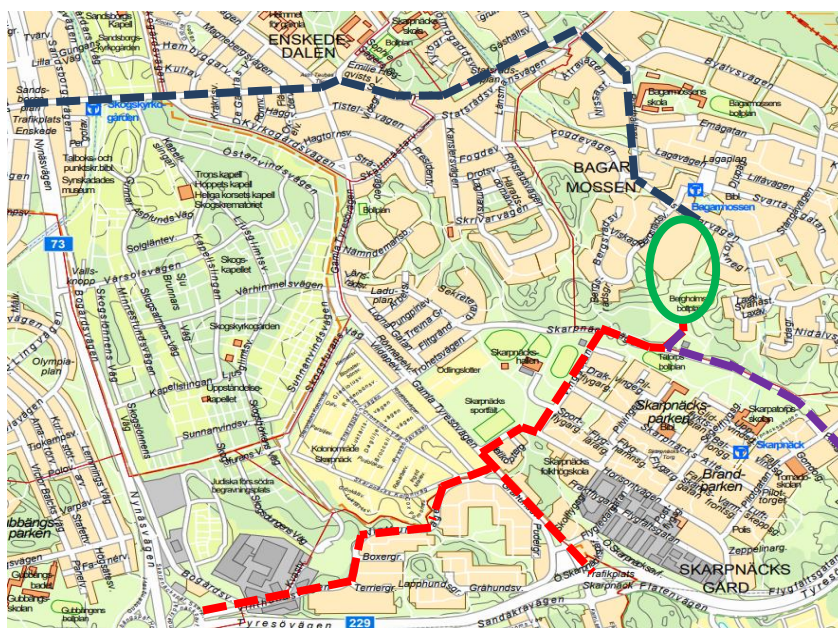


Bild 2, översiktskarta, blå markering visar Sockenvägen, lila markering Skarpnäcksvägen via Pilotgatan och röd markering Vinggatans förlängning via Gamla Tyresövägen samt Vinthundsvägen. Grön ring visar projektområdet.

Skarpnäcksvägen österut

Att dra byggvägen österut längs Skarpnäcksvägen för att sedan ansluta till Pilotgatan har utretts och bedömts som ett sämre alternativ än via Vinggatan. Den östra dragningen innebär att en större del av parken avskämmas och fler korsningar behövs mellan byggvägen och allmänt flöde, se *bild 3* nedan.

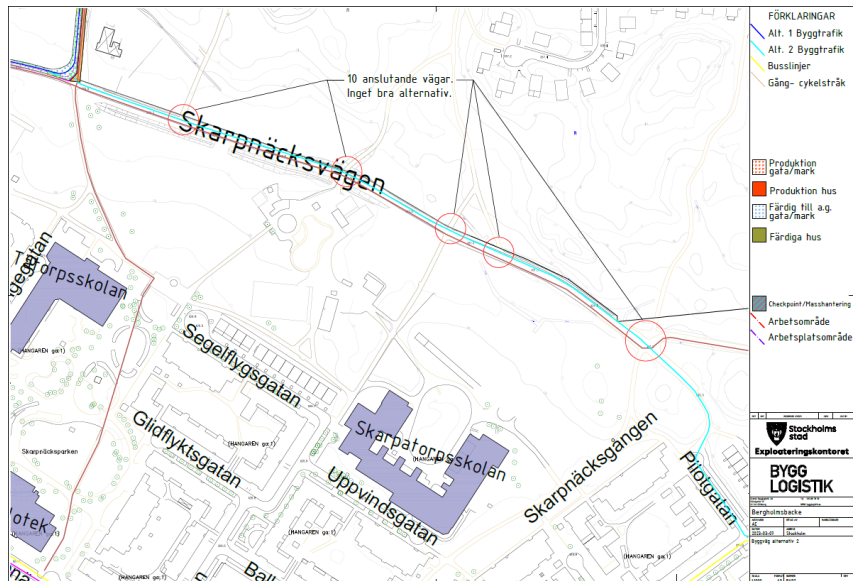


Bild 3, visar dragning av byggväg österut längs Skarpnäcksvägen

Parallellt med Vingegatan

Inom ramen för barnkonsekvensanalys har ett alternativ om att dra byggvägen i egen korridor parallellt med Vingegatan, i kanten på sportfältet utretts. Alternativet har strukits då det inte var möjligt att lösa en trafiksäker korsningspunkt mellan byggväg och allmän gata utan att stänga av gång- och cykelvägen.

Vingegatans förlängning norrut via Gamla Tyresövägen

Alternativet som kontoret förespråkar och som nedan redovisas i detalj under rubriken nedan ” Bearbetat förslag till byggväg”. Byggtrafiken tas in via Gamla Tyresövägen och vidare in på Vingegatan som sedan övergår i byggvägen. På den södra delen av Gamla Tyresövägen, som Bergholmsbackens byggtrafik kommer att nyttja, är bärigheten förstärkt och går att använda för tung trafik.

Bearbetat förslag till byggväg

Efter att byggvägen studerats i detalj tillsammans med avvägningar i utredningarna har kontoret landat i att alternativet att förlänga Vingegatan och ansluta till en byggväg är det mest fördelaktiga. Byggvägen planeras i Vingegatans förlängning norrut i stråket mellan Skarpnäcks sportfält och hundrastgården, för att ansluta till Skarpnäcksvägen, se bild 3 nedan. I hörnan vid Bergholmstorpet kommer byggvägen snedda i västra hörnet för att minska påverkan för torpets verksamhet samt underlätta passagera vidare söder- och österut.

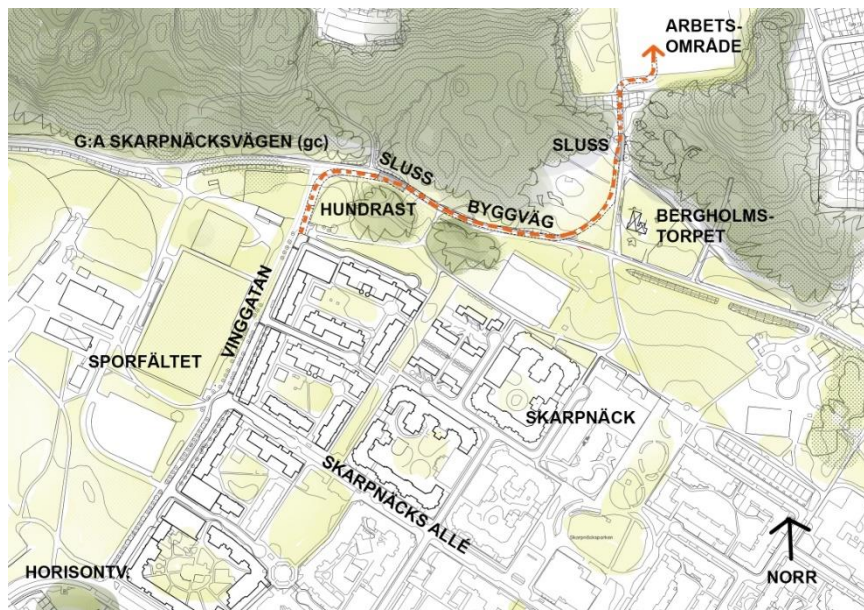


Bild 4, översiktsbild över byggvägens dragning markerat i rött.

Vinggatan behöver breddas till 6 m norr om Skarpnäcks allé för att klara mötande lastbilstrafik vilket medför att gångbanan närmast Skarpnäcks sportfält flyttas. En 3,5 meter bred kombinerad gång- och cykelbana anläggs väster om träden på sportfältet. Två nya övergångsställen placeras i Vinggatans norra del för att leda gångtrafikanter över gatan på ett säkert sätt, se bild 5 nedan.

För att minska risken för köbildning och en ”stökig” trafikmiljö, vilket även påverkar bussens framkomlighet längre söderut på Vinggatan, har ett antal logistikmål/principer tagits fram.

- Inga trafikolyckor eller tillbud pga. byggtrafik till och från projektet ska förekomma, vare sig på byggvägen eller på Vinggatan.
- Antalet leveranser ska minimeras med hjälp av lokal masshantering och hög fyllnadsgrad i de transporter som anländer.
- Endast projektgodkända leveranser ska använda Vinggatan.
- Planera ankommande byggleveranser och returerna för att undvika/minimera mötande byggtrafik på Vinggatan.

- Vilka transporter som går via Sockenvägen beslutas och samordnas löpande utifrån behov av logistikpersonal. Utgångspunkt är att nyttja Sockenvägen för returer.
- Personella resurser (logistikpersonal) planeras ute på projektet som dagligen följer upp och säkerställer att gällande logistikregler och rutiner efterlevs och att trafiklösningar fungerar som planerat.
- Bygg – och anläggningsentreprenörer ska planera och boka sina leveranser i ett projektgemensamt leveransbokningssystem.
- Logistikpersonal godkänner leveransbokningar, följer upp och samordnar/administrerar leveransbokningssystemet för att jämna ut leveransflödet.
- När behov finns kommer trafikvakter/flaggvakter att placeras ut på trafiksäkerhetskänsliga platser på Vinggatan.

I Vinggatans norra förlängning startar byggvägen, se *bild 5* nedan. För att avlasta Vinggatan är en väntzon placerad i början av byggvägen innan den ljusreglerade bommen. Inpassering sker endast under den redan förbokade tiden och efter identifiering, först då öppnas bommen. Byggvägen har en körbana och kommer inte medge mötande trafik och har en maxhastighet på 20 km/h.

Hundrastgården blir kvar i sitt nuvarande läge, men utformningen anpassas efter byggvägens dragning.

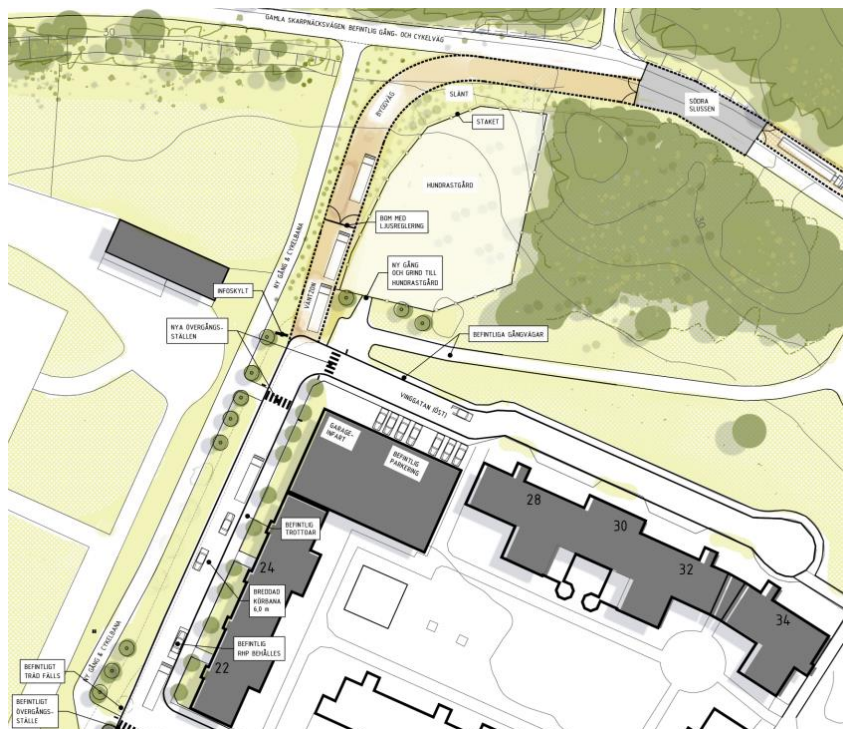


Bild 5, översiktlig utformning av byggvägen

Längs byggvägen finns två slussar, se *bild 4*, som är utformade för att separera gång- och cykeltrafik och byggtrafik, en på Skarpnäcksvägen och en ovanför Bergholmstorpet. Utformningen av slussarna är i huvudsak lika där illustrationerna mer i detalj visar hur de anpassats till respektive plats. Utgångspunkten är att slussarna är öppna för gång- och cykeltrafik all tid som inte byggvägen nyttjas, som kvällar, helger och under lov.

När byggvägen är i drift men det inte är någon byggtrafik som står och väntar vid slussen, är gång och cykelkopplingen öppen, se *bild 6*. När ankommande lastbil aktiverar en tryckplatta slår ljussignalen om till rött för gång och cykeltrafik och bommen/grinden går ner, se *bild 7*. Efter att lastbilen passerat slår ljussignalen om till grönt och bommarna/grindarna öppnar igen för gång- och cykeltrafik, se *bild 8*. Det är samma princip som för vanliga trafikljusreglerade övergångsställen, här förstärkt med bommar/grindar.

Illustrationer över slussen på Skarpnäcksvägen



Bild 6, Skarpnäcksvägens sluss som visar öppen passage för gång- och cykeltrafik och stängd väg för byggtrafiken.



Bild 7, Skarpnäcksvägens sluss som visar öppen passage för byggtrafiken och stängd väg för gång- och cykeltrafik

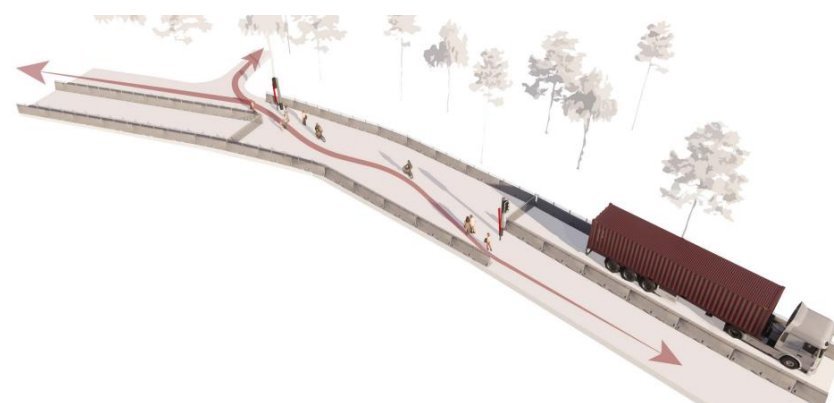


Bild 8, Skarpnäcksvägens sluss som visar att passagen öppnar för gång- och cykeltrafik när byggtrafiken passerat slussen.

Översiktlig illustration över slussen norr om Bergholmstorpet

Slussen norr om Bergholmstorpet är utformad enligt samma princip som vid Skarpnäcksvägen, *bild 9* nedan visar en illustration över slussen.



Bild 9, Slussen norr om Bergholmstorpet som visar öppen passage för gång- och cykeltrafik och stängd väg för byggtrafiken.

Tillfart till Vinggatan

De redovisade vägarna till byggvägen från genomförandebeslutet är fortfarande aktuell, via Nynäsvägen/Tyresövägen och sedan antingen Vinthundsgatan, Gamla Tyresövägen, Flygledargatan eller Horisontvägen för att sedan köra in på Vinggatan. Rutterna är markerade med olika färger på *bild 10* nedan där också lastklass anges, där BK 1 medger tyngre transporter än BK 2.

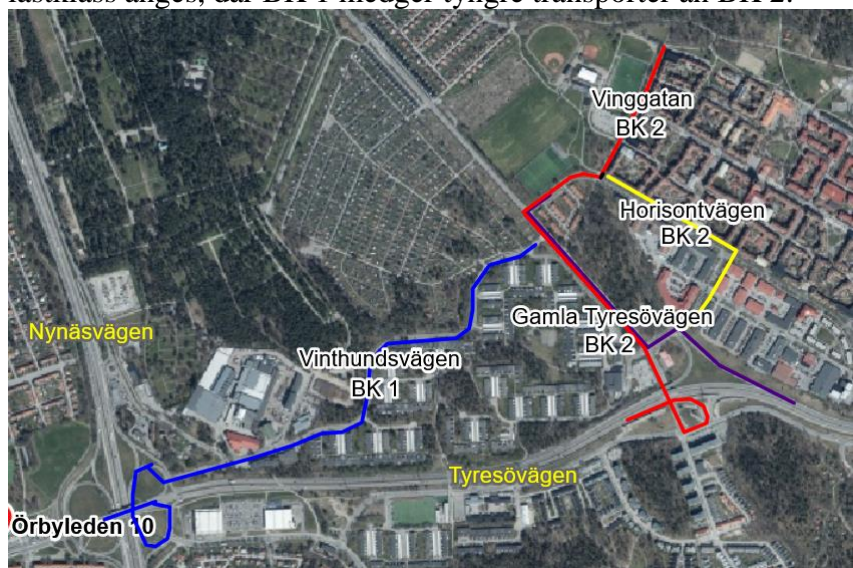


Bild 10, alternativa tillfartsvägar till Vingkatan

Bygglogistiska förutsättningar

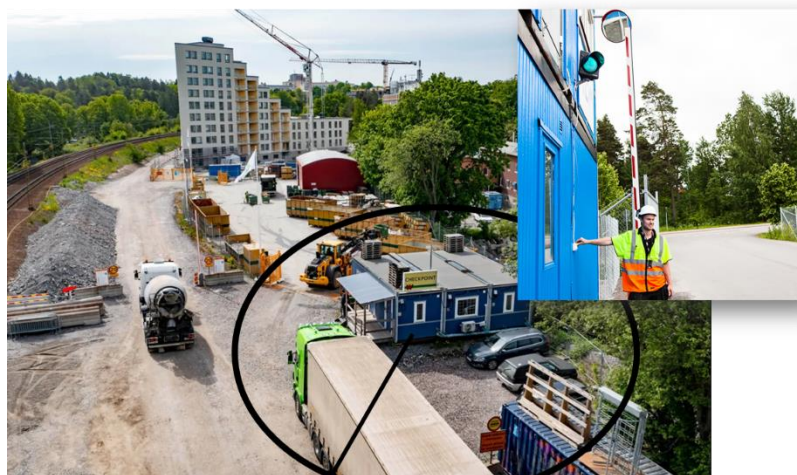
Utgångspunkten bakom valet av transportvägar och utförda transportberäkningar är att en checkpointlösning utanför närområdet är kopplad till projektet samt att ett masslogistikcenter förläggs inom projektet.

Checkpointlösning

Projektet kommer att nyttja en checkpoint som är en yta dit byggleveranser anländer i väntan på att lotsas vidare in till projektet, se *bild 11*. Flera lämpliga platser utreds och bland annat undersöks om Slakthusområdets befintliga checkpoint kan nyttjas. Checkpointen förbättrar leveransprecisionen och genom sin funktion skapar den rutiner för hur byggtransporter ska planeras.

Till checkpointen kopplas ett leveransplaneringssystem för att nå störs nyttoeffekt. I leveransplaneringssystemet bokar varje byggtreprenör sina anlöpande leveranser med inpasseringstid. En administratör på projektet samordnar och godkänner bokningarna innan de klassas som godkända och beviljas tillträde till byggområdet, via någon av tillfartsvägarna som redovisats ovan, se *bild 10*.

Utöver checkpointen kommer det finnas bemanning på plats. Deras uppgift är att säkerställa logistiken fungerar, som att agera flaggvakt, trafikvakt, åka med som lots vid behov samt säkerställa att all teknik fungerar längs byggvägen som bommar och grindar vid slussarna.



Checkpoint

Bild 11, exempelbild från projekt Albano i Stockholm som visar en checkpoint i förgrunden. I bakgrunden syns ett masslogistikcenter (MLC).

Masslogistikcenter (MLC)

Projektet kommer jobba med ett masslogistikcenter på Bergholms bollplan, där ska massor sorteras, krossas och förädlas schaktmassor lokalt inom projektet för att sedan användas till återfyllning inom projektet. Projektets entreprenörer tippar in berg på MLC och köper sedan tillbaka förädlade massor.

En uppskattning av schaktvolymen har gjorts (volymen massor som behöver tas bort från projektet) och hur stora volymer som behövs för återfyllnad för att dimensionera ytbehovet för MLC och för att kunna räkna på miljövinsterna. Ett ytbehov om ca 8000 m² uppskattas för MLC. Se översiktlig disposition och placering på *bild 12* nedan.

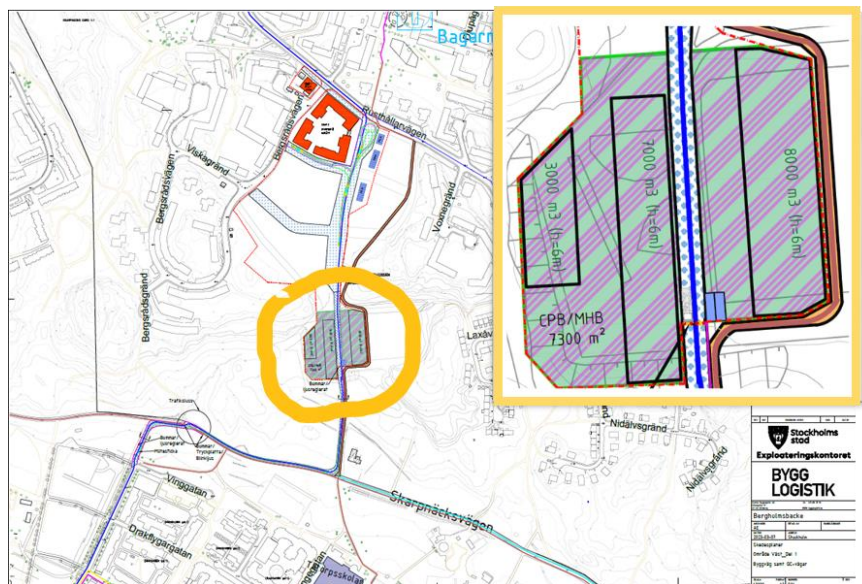


Bild 12, översiktlig disposition av masslogistikcentret, markerat i gult.

Tidigare erfarenheter från projekt i stadsnära miljöer som har haft MLC och krossverksamhet visar på att med rätt åtgärder nås de krav som ställs på ljudnivåer från anläggningsentreprenader. På Bergholmsbacken kommer MLC att placeras ca 200 m ifrån närmsta fasad. På referensprojekt har godkända ljudnivåer uppnåtts med kortare avstånd mellan ljudkällan och närmsta fasad. Gällande riktlinjer och bestämmelser ska följas avseende buller och vibrationer. Kontoret kommer att ställa krav i anbud, under projektering och under produktion.

Exempel på bullerdämpande åtgärder är att bygga upp ljudvallar med massor alternativt med containrar. Andra åtgärder är att isolera ljudkällan genom att sätta på en ”kjol”. En bra åtgärd för att minska damm är att använda en dimkanon. Se exempel på *bild 13* nedan

Behovet av krossverksamhet inom projektet planeras till 3-4 gånger om året å 3-4 veckor per tillfälle. Krossning kommer att utföras vardagar mellan kl. 09-15. Information om tider kommuniceras i god tid till berörda.



Bild 13, exempelbild på en stenbrytare med förslag på ljud- och dammdämpande åtgärder.

Transport- och koldioxidberäkningar

Om MLC har tillgång till en stenbrytare kan antalet transporter på stadens vägar ifrån projektet minska med upp till 94 %. Det motsvarar en minskning med ca 40 000 anlöpande transporter. CO₂ utsläppen från transporter minskar med upp till 88 %.

Transportberäkning

Transportberäkningen är uppdelad på transporter till husbyggnation och transporter för masshantering och den utgår ifrån utbyggnadsordning och uppskattade volymer av massor.

Transportberäkning husbyggnation

För husbyggnationen uppskattas 48 000 tunga transporter utifrån BK2 förutsättning, som är den klass som gäller för Sockenvägen, Rusthållarvägen, Vinggatan och på byggvägen. Beräkningen visar att i snitt anlöper 25 tunga transporter per dag. Beräkning är utifrån en hög fyllnadsgrad och jämn fördelning över en arbetsdag, arbetsvecka och arbetsmånad.

Generellt utan någon leveranssamordning anlöper cirka 50 % av transporter under rusningstrafiken mellan 07–09. Med god och gemensam leveranssamordning kan toppar jämnas ut.

Lättare transporter i form av budbilar, vars mängd är mycket varierande beroende på hur den typen av transporter styrs, är inte medräknade i leveransberäkningarna. Kontoret uppskattar andelen lätta transporter till ca 20 % vilka ej är medtagna i tidigare nämnd siffra.

Transportberäkning massor

Beräkningen visar att upp mot 12 000 transporter behövs för att transportera bort massor från arbetsområdet och transportera tillbaka massor för återfyllnad, utifrån BK2 och 10 ton massor per transport. Det blir i snitt 6 anlöpande transporter per dag. Med en lokal masshantering och stenkross kan antalet transporter på stadens gator reduceras till cirka 2 500.

Transportberäkning totalt, husbyggnation och massor

Sammantaget innebär det ca 60 000 tunga transporter totalt som nedbrutet blir i snitt ca 31 per dag, eller ca 3 st per timme.

Påverkan på barn

En barnkonsekvensanalys (BKA) har tagits fram för byggskedet, med fokus på byggvägens påverkan på barn och unga.

Utgångspunkten för arbetet har varit den tidigare genomförda förenklade barnkonsekvensanalysen som gjordes 2015 i samband med att programmet för Bagarmossen - Skarpnäck togs fram.

Ett byggprojekt av denna dignitet i befintligt bostadsområde medför oundvikligen en negativ påverkan på närboende och människor som vistas regelbundet i närområdet.

Genomförandetiden för hela projektet planeras till 5-6 år, där byggvägen planeras att vara aktiv i ca 5 år, vilket är en lång tid ur ett barns perspektiv. För individen så motsvarar det i praktiken större delen av 1) småbarnsåren 2) barnets låg- och mellanstadietid eller 3) barnets tonårsperiod. Det är därför av största vikt att negativ omgivningspåverkan minimeras i så stor utsträckning som möjligt.

Nyckeln för att minimera negativ omgivningspåverkan är en effektiv bygglogistik och det är av stor vikt att detta också genomförs hela vägen genom projektet. Kompetensen uppges finnas på marknaden. I upphandlingen av entreprenör behöver kvalitetskrav ställas och budget avsättas som möjliggör tänkta

lösningar. Beställarorganisationen behöver också noggrant följa upp att kraven efterlevs, och resurser allokeras för detta.

Byggvägens största negativa konsekvenser ur ett barnrättsperspektiv bedöms vara:

- Kumulativa påverkan för I Ur och Skurverksamhetens möjligheter att hitta nya sammanhängande och ostörda skogsplatser till följd av hela byggprojektet, där nuvarande samlingsplatserna försvinner till följd av byggvägen.
- Boendemiljön på norra Vingatan med tung trafik utanför bostad och smalt gaturum. Potentiellt upplevd otrygghet för oskyddade trafikanter längs trottoar.
- Säkra skolvägar för barn till och från Skarpnäcks sportfält, där Vingatan ska korsas, under perioder med många tunga transporter.

Trafiksäkerheten på Vingatan bedöms efter åtgärder vara acceptabla av trafiksäkerhetsexpert. Det utesluter inte att de kan förekomma oro bland vårdnadshavare eller personal. Barn upp till 12 år har inte vad som kallas ”trafikmognad” och deras hjärnor har inte utvecklats tillräckligt för att kunna bedöma risker eller tänka på konsekvenser. Trots ”trafikträning” kan impulser slå till som innebär en risk. Skolor och föreningar behöver informeras om den nya trafiksituationen på Vingatan så att de har möjlighet att vidta önskade åtgärder.

Skulle det uppstå situationer när flera lastbilar anländer samtidigt, med köbildning som följd så behöver personella resurser sättas in vid de korsningar där många barn passerar till sportfältet som flaggvakter.

I Ur och Skur-verksamheten har speciella förutsättningar. Verksamheten kommer att påverkas negativt, med mycket oro som följd. Det är en privat verksamhet som utövar en uppskattad verksamhet på allmän platsmark. Byggvägen innebär att deras samlingsplatser behöver flyttas, samtidigt som de behöver anpassa verksamheten till hela byggprojektet och förväntade störningar från det. Såväl samlingsplatser som undervisningsplatser behöver ha vissa kvaliteter och ligga

någorlunda sammanhängande. Förutsatt att de nya förutsättningarna kan hanteras, bedöms påverkan på barnen vara begränsad, men skapa merarbete och oro bland verksamheten. Exploateringskontoret ska arbeta tillsammans med verksamheten för att hitta och skapa möjlighet till nya platsbildningar. När byggprojektet är avslutat kommer verksamheten åter kunna nyttja områdena.

Vistelsevärden och barriäreffekt

Angående barns vistelsevärden i skogsområdena så bedöms byggvägens dragning vara en måttlig konsekvens. Kvällar och helger kommer inga transporter att köra på byggvägen. Dagtid kommer så att ske och det blir framför allt förskolor, skolor och fritids som i viss mån förutsätts anpassa sin verksamhet något genom att hålla ett visst avstånd till byggvägen. Det är sannolikt att i val av plats för naturlek sker anpassning framför allt utifrån själva byggarbetsplatsen.

Den inhägnade byggvägen skapar oundvikligen en barriäreffekt. Rent praktiskt går det att ta sig fram, men den visuella barriären kvarstår. Landskapet kommer att upplevas annorlunda. Ur ett strikt barnrättsperspektiv bedöms detta vara en måttlig konsekvens. Samtidigt bör man ha respekt för att upplevelsen av denna barriär kan variera kraftigt mellan individer. Det kan handla om allt ifrån vilken relation människor har till platsen till vilka förutsättningar människor har att förflytta sig till andra mer ostörda platser.

Förutsatt att samtliga vidtagna åtgärder realiseras och bygglogistiken fungerar som planerat så är bedömningen att konsekvenserna av byggvägen har minimerats i den utsträckning som är möjlig.

Rekommendationer för den fortsatta processen

- Upphandling och uppföljning av kravefterlevnad
I upphandlingen av entreprenör behöver kvalitetskrav ställas och budget avsättas som möjliggör tänkta lösningar. Beställarorganisationen behöver också följa upp att kraven efterlevs, och resurser allokeras för detta.

Kravställ genom upphandling ekonomiska incitament för entreprenören att säkerställa att transportföretagen till och

från byggarbetsplatsen håller rådande hastighetsbegränsningar.

- Information och kommunikation

Jobba med information kring alternativa gång- och cykelvägar för ökad orienterbarhet.

Tydlig kommunikation med kringliggande förskolor, skolor, närboende och föreningar kring tidplan för när transportarbetena är som mest/ minst intensiva och när stenkrossning kommer att ske. Ge möjlighet till att planera in nyttjande av kringliggande naturområden när intensiteten är som lägst.

- Löpande dialog och förbättringar underhand

Staden och den upphandlade entreprenören bör ha en löpande dialog med skolrepresentanter i Skarpnäck kring den upplevda trafiksituationen på Vinggatan och kopplingen till Skarpnäcks sportfält, liksom med närboende på norra Vinggatan. I det fall trafiksituationen blir otrygg eller osäker ska åtgärder kunna vidtas med kort framförhållning.

Under perioder med damning ska byggvägen vattnas för att minska negativ påverkan på människor som av olika anledningar befinner på gång- och cykelstråk intill byggvägen.

- Bästa möjliga teknik

Använd senaste teknik som exempelvis tyst krossning, för att minska bullernivåerna vid bergskross. Mätning av bullernivåer för att minimera störningar

Miljökonsekvenser

Sammanfattningsvis bedömer den genomförda utökade naturvärdesinventeringen att den planerade byggvägen medför en begränsad påverkan på omgivande naturmark.

Den bearbetade dragningen av byggvägen kommer innebära att den i ännu större utsträckning förläggs på antingen befintliga gång- och cykelvägar, på redan ianspråktagen mark vid

sportfältet eller utifrån de förutsättningar som detaljplanen anger. En del av ytan som ianspråkats för byggvägen vid Bergholmstorpet kommer sedan bli en naturlekpark.

Stockholms vatten och avfalls självfallsledning kommer nu att grävas ner i korta etapper i dungarna och återfyllas så fort ledningen är på plats. Det innebär att naturmarken är uppgrävd under en betydligt kortare tid och återställningsarbetena kan påbörjas i direkt anslutning till ledningsförläggningen. Ambitionen är att den kan anläggas enbart via ledningsschakten igenom naturmarken, vilket i så fall halverar bredden på den totala schakten. Dragningen kommer att anpassas för att minimera skadan på naturmarken så mycket som möjligt men ändå klara självfallet. Befintliga gång- och cykelvägar kommer att kunna nyttjas som vanligt och ansluta till Skarpnäckvägen.

Slutsats från genomförd ekologikutredning för byggvägen
Byggvägen kommer att gå igenom, samt i nära anslutning till, Länsstyrelsens utpekade skyddsvärda trädmiljöer söder om Skarpnäcksvägen. Inga särskilt skyddsvärda träd kommer dock att beröras. För några övriga naturvärdesträd kan skyddsåtgärder komma att bli aktuella för att till exempel undvika rotpåverkan. Ett par träd kan också behöva beskäras för att byggtrafik ska kunna köra på vägen. Det slutgiltiga behovet och utformningen av skyddsåtgärder bör utredas vidare i detaljprojekteringen tillsammans med en sakkunnig arborist. Ingen särskilt känslig flora har identifierats i samband med utredningen varför inga särskilda behov av att spara avbaningsmassor bedöms föreligga ur den synvinkeln.

De planerade exploateringsarbetena bedöms kunna genomföras utan att medföra otillåten påverkan på fåglar och fladdermöss enligt 4 och 4 a § artskyddsförordningen, förutsatt att de rekommenderade skyddsåtgärderna för respektive artgrupp vidtas. Dessa åtgärder innebär bland annat att Bergholmstorpets nuvarande förutsättningar för fladdermöss ska bevaras, att skogsmiljöer i området ska bevaras intakta i så stor utsträckning som möjligt och att grova träd, hålträd och död ved inte skatas ned. Inga identifierade grova träd, hålträd eller stående döda träd kommer behöva tas ned i samband med byggvägen. Det är dock av stor vikt att merparten av träden, inklusive hålträd, får stå kvar för att spridningssamband genom Bagarmossenskogen ska kunna bevaras för alla berörda artgrupper. De träd som ändå behöver tas

ned till följd av exploateringen ska placeras ut som faunadepåer i området.

Skyddsåtgärderna innefattar också tidsrestriktioner för olika typer av arbeten såsom röjning och avverkning vilket ska förläggas vintertid för att undvika negativ påverkan på fåglar och fladdermöss. Genom att Naturvårdsverkets riktlinjer för buller ska innehållas vid exploateringen bedöms inte sådan stark bullerpåverkan uppstå att berörda fågelarter påverkas negativt i området. Det är dock av stor vikt att riktlinjerna innehålls under häckningsperioden (1 mars-15 juli) för att undvika negativ påverkan på häckande fåglar. Om starkt bullerpåverkande arbete ej kan undvikas för den ovan angivna perioden ska i stället bullerdämpande åtgärder vidtas för att minimera risken för otillåten störning. Vidare bör bullerpåverkande åtgärder endast genomföras dagtid under perioden april-oktober för att undvika att störa födosökande fladdermöss. Övriga åtgärder innebär bland annat att tillkommande nattbelysning i området ska undvikas, begränsas och minimeras för att minska påverkan på fladdermöss, samt nyplantering av buskar och uppsättning av fågelholkar.

Genom att tillämpa ovanstående åtgärder bedöms arbetet inte medföra någon risk för påverkan på bevarandestatusen för de fågelarter som häckar inom eller i nära anslutning till området. Genom att vidta dessa åtgärder bedöms inte heller projektet komma i konflikt med artskyddet avseende fladdermöss.

För att undvika påverkan på spridningsvägar för grod- och kräldjur samt andra markbundna djur är det även viktigt att passagemöjligheter för dessa artgrupper säkerställs i den vidare projekteringen.

Kompensation för ianspråktagen grönyta

Kompensation för ianspråktagen grönyta redovisades i genomförandebeslutet och byggvägens marginella påverkan är inkluderad under genomförandet.

Tillgänglighet

De tillkommande gång- och cykelkopplingarna över byggvägen och Vingatan kommer att utformas i enlighet med gällande krav med extra fokus på trygga passager.

Genomförandefrågor

Tidplan och kommande beslut

I genomförandebeslutet redovisade projektet en preliminär och översiktlig tidplan vilken uppdaterats, ny tidplan, se bilaga 4. Detaljplanen har antagits av kommunfullmäktige 2023-12-19 och vann laga kraft 2024-04-03. Mot bakgrund av detta är planerad byggstart våren 2025 och första inflyttning bedöms till år 2028.

Nästa beslutstillfälle för exploateringsnämnden blir i samband med slutredovisning, preliminärt under 2030.

Kontorets synpunkter och förslag

Ekonomiska konsekvenser för staden

I budgeten för genomförandebeslutet är kostnaden för byggvägen inkluderad. Kostnader för utredningarna som ligger till grund för att besvara utlåtandet från kommunfullmäktige har tillkommit. De föreslagna utökade trafiksäkerhetslösningarna har ökat kostnaderna med ca 30 procent på byggvägens ursprungliga budget. Merkostnaden inryms i befintlig budget för projektet.

Hur byggvägens placering uppfyller stadens mål

Utgångspunkten i val av byggväg utgår ifrån slutsatserna från barnkonsekvensanalysen, bygglogistikanalysen samt naturvärdesinventeringen som redovisas i ärendet mer i detalj under respektive rubrik och som är med i sin helhet som bilagor till ärendet.

Kontorets sammanfattande bedömning

Kontoret anser att den föreslagna dragningen av byggvägen är det mest fördelaktiga alternativet. De åtgärder som planeras för att minska påverkan för människor och djur under genomförandetiden bedöms vara väl avvägda. Kontoret föreslår att nämnden godkänner detta svar på det utredningsuppdrag som lämnades i samband med kommunfullmäktiges beslut om genomförande av projekt Bergholmsbacken.

Slut

Bilagor

1. PM BKA byggväg vid genomförande av Dp
Bergholmsbacken, Bagarmossen, dat 2024-04-26
2. Rapport Logistikanalys, fördjupad analys av
Bergholmsbacken, dat 2024-04-11
3. PM Ekologi byggväg Bergholmsbacken, dat 2023-12-15