

Granskningsutlåtande

Detaljplan samt ändring av detaljplan och områdesbestämmelser genom tillägg för del av fastigheten Norrmalm 2:41, Södermalm 10:35 Enskede Gård 1:1 m.fl. för utbyggnad av tunnelbana, sträckan Kungsträdgården-Södermalm, ÄDp 2014-18909

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	2
Förslagets syfte och huvuddrag.....	2
Granskning.....	3
Synpunkter inkomna under granskning	3
Statliga och regionala myndigheter och förbund	3
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	12
Övriga remissinstanser	27
Privatpersoner.....	58
Fastighetsägare	37
Övriga.....	70
Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts	71
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	71

Sammanfattning

Detaljplanens syfte är att möjliggöra byggande av tunnelbana under mark för stockholmsdelen av den *Blå linjen*, mot Nacka samt ny sträckning söderut mot Hagsätra. Den är ett angeläget gemensamt intresse för att tillgodose och för att klara kollektivtrafikförsörjning, när Stockholm och regionen växer. I syftet ingår även att så långt möjligt reglera genomförandet, så att den nya tunnelbanegrepen bildar servitut som läggs till den befintliga tunnelbanan.

Planförslaget har skickats ut för granskning under perioden 2018-02-14 – 2018-03-14. Under granskningen har ett 70-tal yttranden

Stadsbyggnadskontoret

Fleminggatan 4
Box 8314
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 27 300
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
stockholm.se

inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framförallt vad gäller översvänningsrisk och dagvattenhantering, ledningar, kultur- och naturmiljö, påverkan på riksintressen och byggtrafik under byggskede. De flesta sakägare och övriga boende som framfört synpunkter önskar att servicetunneln vid Sockenplan flyttas. Vidare har även synpunkter på störningar, sättningar, ianspråktagande av parkmark, placering av stationsbyggnader och utformning av stationsbyggnader framförts.

Kontoret bedömer att en överväldigande del av synpunkterna kan regleras i genomförandeavtalet mellan staden, SLL och mellan SLL och enskilda fastighetsägare. Synpunkter av administrativ och redaktionell karaktär har tagits omhand i den reviderade planbeskrivningen.

Inkomna synpunkter föranleder inga påtagliga ändringar av förslaget, dock innebär de mindre revidering av plankartan och planbeskrivningen. De ändringar som sker är översyn av utformning av planbestämmelser, införande av ny planbestämmelse (beträffande arbetstunnel där den korsar spårtunnel), ändring av ventilationsschaktens höjder, mindre justering av planområdesgräns och placering av ovanmarksanläggningar. Planbeskrivningen förtydligas avseende vissa rubriker samt den kompletteras angående artskyddad fladdermöss samt fornlämningar.

Kontoret anser sammantaget att utbyggnaden av tunnelbanan är ett angeläget projekt som gynnar och är viktigt för Stockholms tillväxt. Tunnelbaneutbyggnaden möter denna tillväxt på ett hållbart sätt och samtidigt tillgodoser de ökade behoven av fler bostäder och arbetsplatser.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att möjliggöra byggande av tunnelbana under mark för stockholmsdelen av den *Blå linjen*, mot Nacka samt ny sträckning söderut mot Hagsätra. Den är ett angeläget gemensamt intresse för att tillgodose och för att klara kollektivtrafikförsörjning, när Stockholm och regionen växer. Detaljplanen reglerar användning ovan mark för nio mindre områden. Det gäller främst områden kring nya stationsbyggnader och vid anslutning till befintligt spår mot Hagsätra, men även två vattenområden där ingen gällande plan finns.

I syftet ingår även att så långt möjligt reglera genomförandet, så att den nya tunnelbanegrenen bildar servitut som läggs till den befintliga tunnelbanan. Av säkerhetspolitiska skäl är det att

angeläget att tunnelbanesystemet inte hamnar i utländsk ägo. Sannolikheten att så kan ske bedöms vara mindre om tunnelbanan genomförs genom servitutsupplåtelser, jämfört med om den skulle utformas som en självständig 3D-fastighet. Den del av syftet som gäller genomförandet hanteras genom fastighetsindelningsbestämmelser i ett separat planärende, ÄDp 2016-10111 (Ändring av detaljplaner genom tillägg av fastighetsindelningsbestämmelser för del av Södermalm 8:57).

Granskning

Aktuell detaljplan har skickats ut för granskning under perioden 2018-02-14 – 2018-03-14. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Övriga informerades genom annons i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet 2018-02-14. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Synpunkter inkomna under granskning

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under granskningen. Yttrandena i sin helhet finns att ta del av i planakten. Merparten av inkomna synpunkter på detaljplanens granskningshandlingar har även skickats till SLL under granskning av järnvägsplanen. En mer utförligare hantering och bemödande av synpunkterna återfinns därför i järnvägsplanens granskningsutlåtande, <http://www.nyatunnelbanan.sll.se>

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen gör med hänsyn till prövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL bedömningen att det med föreslagen utformning av planen finns risk för att bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till risken för översvämning. Kommunen behöver innan antagande redogöra för och säkerställa att stationsentréer, servicetunnlar och utrymningsvägar är anpassade i höjd och utformning avseende risken för översvämning enligt efterföljande synpunkter. Länsstyrelsen anser även att kommunen behöver redogöra för vilka dagvattenåtgärder som avses genomföras för att miljö kvalitetsnormer för vatten ska kunna följas.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har i granskningsskedet följande synpunkter av betydelse för Länsstyrelsens överprövning enligt 11 kap. 10 § PBL.

Hälsa, säkerhet och risk

Översvämningsrisk

I planbeskrivningen anges endast gällande översvämningsrisk att risken är störst vid station Gullmarsplan men att det hanteras genom utformning av tunnelbaneanläggningen och omgivande mark. I järnvägsplanens planbeskrivning beskriver FUT vilka åtgärder som krävs för att nå de krav som är uppsatta för tunnelbanan men som förvaltningen inte har rådighet över. De fastställs alltså inte i järnvägsplanen. En sådan åtgärd är: Anslutande detaljplaner behöver anpassas i höjdsättning och utformning av VA-kapacitet, så att skyfall eller översvämning inte leds ned i tunnelbanan.

Förvaltningen kommer för att säkerställa detta att fortsätta föra dialog med Stockholms stad och Nacka kommun kring den fysiska planeringen av områdena kring stationsentréerna och tunnelpåslagen. Det föreslås att skyddsåtgärd bland annat kan vara att reglera höjdsättning och golvnivåer. Det finns således en oenighet mellan kommunen och FUT gällande vem som ansvarar för att skydda tunnelbaneanläggningen från översvämning till följd av ett klimatanpassat 100-årsregn.

FUT har ett ställningstagande att stationsentréer och andra öppningar anpassas i höjd och utformning så att ett 100-årsregn med klimatkoefficient 1,2 kan ske utan att anläggningen skadas. Andra öppningar borde vara servicetunnlar eller utrymningsvägar. I järnvägsplanens underlagsrapport Klimatanpassning - Tunnelbana till Nacka och söderort beskrivs att det föreligger översvämningsrisk vid mynningen till servicetunneln vid Londonviadukten, norra entrén vid Station Hammarby kanal samt stationsentrén mot Mårtensdal. Översvämningsrisken vid stationen Slakthusområdet är inte tillräckligt utredd då området står inför en stadsomvandling.

För några av dessa utpekade områden kan det vara svårt att hantera och reducera översvämningsrisken inom denna detaljplan då åtgärder krävs utanför planområdet. Länsstyrelsen anser dock att kommunen i planbeskrivningen behöver tydliggöra hur denna hantering ska ske i de omkringliggande detaljplanerna för att översvämningsrisken ska anses vara utredd och hanterad för aktuell plan. Slakthusområdet står inför stadsomvandling och det är i nuläget svårt att utreda översvämningsrisken. Länsstyrelsen instämmer med slutsatsen i Klimatanpassning - Tunnelbana till Nacka och söderort om att en analys av flödesvägar för kommande höjdsättning och exploatering behöver tas fram för området inför planläggning för att säkerställas att tunnelbanans anläggningar inte

påverkas. Länsstyrelsen anser även att kommunen behöver redogöra för hur översvämningensrisken för stationsentrén vid Mårtensdal ska hanteras då entrén kommer att ligga i nivå med trottoar vilket innebär en risk för inflödande vatten från Hammarby Allé och rondellen vid skyfall.

Miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten

Kommunen gör i planbeskrivningen bedömningen att planförslaget inte försämrar möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormer för vatten. Det framgår dock inte av planbeskrivningen hur kommunen har för avsikt att hantera dagvattnet vid anläggningarna ovan mark. Eftersom dagvattenhanteringen är en viktig del i att åstadkomma en god vattenkvalitet och kunna följa MKN för vatten behöver kommunen i planbeskrivningen redogöra för vilka dagvattenåtgärder som ska vidtas och vid behov reglera dessa i plankartan. Länsstyrelsens anser att kommunen behöver planera för dagvattenåtgärder vid stationsbyggnaderna, exempelvis vid och omkring station Sofias entrébyggnad i Stigbergsparken som innebär viss omdaning av omkringliggande ytor.

Rådgivande/övriga synpunkter

Fornlämningar

Planförslaget berör fornlämningarna RAÄ-nr Stockholm 103:1 och Brännkyrka 79:1. Länsstyrelsen bedömer inte att fornlämningarna är ett hinder för den planerade exploateringen, men de att bör nämnas i planbeskrivningen och markeras på plankartorna. I planbeskrivningen och i plankartorna behöver det också finnas information om vad skyddet för fornlämningar enligt 2 kap. kulturmiljölagen innebär. Tillstånd enligt 2 kap. kulturmiljölagen kommer att krävas för arbetena vid Kungsträdgården och eventuellt vid Sofia och Gullmarsplan.

Förorenad mark

I Länsstyrelsens databas över potentiellt förorenade områden, EBH-stödet, finns det idag ett flertal objekt registrerade inom planområdet för tunnelbanan som redan nämnts i planhandlingarna på ett tillfredställande sätt. Det kan ha funnits andra miljöfarliga verksamheter på platsen som inte Länsstyrelsen har någon kännedom om.

Länsstyrelsen är positiv till att kommunen i planbeskrivningen uppger att om markföroreningar orsakade av tidigare verksamheter upptäcks ska dessa åtgärdas. Länsstyrelsen vill ändå påpeka att detta ska göras för att säkerställa att det inte finns någon risk för människors hälsa och inte enbart i syfte att uppnå miljömålet Giftfri miljö.

Eventuella utredningar och åtgärder ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

Kulturmiljö

Delar av planförslaget ligger inom riksintresse för kulturmiljövården, Stockholms innerstad med Djurgården (AB115). Länsstyrelsen instämmer med miljökonsekvensbeskrivningens slutsats att störst negativ påverkan på kulturmiljövården sker i Stigbergsparken där station Sofias entrébyggnad förläggs. Detta påtalade länsstyrelsen i det kompletterande samrådet för järnvägsplanen (Länsstyrelsens dnr: 343-19728-2017), men bedömde att stationsförslaget inte medför påtaglig skada på riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården. Länsstyrelsen konstaterade dock att stationen leder till en negativ effekt på parken och på lokala kulturhistoriska värden.

Utformningen får därför en central betydelse och behandlas i planförslaget med utformningsbestämmelsen f1, som reglerar den minsta andelen av transparent fasadmaterial. Länsstyrelsen stöder ambitionen att lätta upp byggnadens uttryck för att minska dess effekt på miljön, men ser fortfarande problem med den slutna och höga taköverbyggnaden som ger byggnaden en framtoning som förstärker den negativa påverkan på parkmiljö och bakomliggande bergssida. En fortsatt bearbetning av takpåbyggnaden i form, material och om möjligt höjd är därför önskvärd.

Naturvärden

Länsstyrelsen har med anledning av planförslagets påverkan på naturvärden följande synpunkter och information:

Artskydd

Av planbeskrivningen framgår att det förekommer fladdermöss kring det planerade stationsområdet Hammarby kanal, norra uppgången, där det bland annat finns skyddsvärda träd. Alla fåglar och fladdermöss är strikt skyddade enligt 4 § artskyddsförordningen (2007:845) vilken även skyddar arternas fortplantningsområden och viloplats. Träd med exempelvis hålrum kan nyttjas av fladdermössen för fortplantning och/eller som viloplats varför dessa träd därmed även omfattas av artskyddsförordningen. Kommunen behöver klargöra vilka fladdermössarter som förekommer inom området för att därefter kunna bedöma om de planerade åtgärderna, exempelvis avverkning, kan komma att påverka respektive arts bevarandestatus på biogeografisk, nationell respektive lokal nivå negativt.

Enligt 4 § artskyddsförordningen (2007:845) är det förbjudet att störa vilda fåglar under häckningstid, samt att skada eller förstöra

fåglarnas häckningsplatser. Kring Sundstabacken förekommer åtminstone en känd häckning av en hotad art. Störande arbeten på och i närheten av träd där fåglar häckar får inte ske under perioden 1 mars – 31 juli för att inte förbudet i 4 § artskyddsförordningen ska utlösas.

Biotopskyddade alléer

Flera alléer som omfattas av det generella biotopskyddet berörs av de planerade åtgärderna. Träd som avverkas bör om möjligt ersättas med nya träd av liknande trädslag eller med ädellövträd. Träden bör förses med bevattningspåsar de första tre åren och vid behov påkörningsskydd. Länsstyrelsen vill informera om att avverkning av träd där fåglar häckar inte får ske under perioden 1 mars – 31 juli för att inte förbudet i 4 § artskyddsförordningen ska utlösas.

Skyddsvärda träd

Länsstyrelsen anser att kommunen bör spara så många skyddsvärda träd (gamla, grova och/eller träd med hålrum) som möjligt. Där detta inte är möjligt är det önskvärt att hela eller delar av stammar från skyddsvärda träd som avverkats bevaras, då träden även som döda har stor betydelse för växt- och djurlivet, framförallt vedlevande insekter. Helst bör stammarna placeras i solbelyst läge i närheten.

Skydd av träd vid byggnation

Under genomförandetiden bör träd skyddas i enlighet med ”Standard för skyddande av träd vid byggnation” av Östberg och Stål.

Försiktighetsmått och kompensationsåtgärder

De försiktighetsmått och kompensationsåtgärder som föreslagits i miljökonsekvensbeskrivningen bör följas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Tunnelbaneanläggningen har anpassats utifrån Länsstyrelsen i Stockholms läns rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå om +2,7 meter längs Östersjökusten och Mälaren i Stockholms län. Ingen av stationsentréerna eller de arbetstunnelmynningar som bibehålls för service eller utrymningsväg bedöms därför påverkas av en översvämning från Mälaren eller en förhöjd havsvattennivå. Tunnelbaneanläggningens stationsentréer och andra öppningar anpassas i höjd och utformning så att ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,2 kan ske utan att anläggningen skadas. Det byggs dock på att de områden kring stationerna som är under omdaning också anpassas för att säkerställa detta och att avvattningsvägarna fungerar som avsett. Anläggningen utformas så att eventuellt vatten som rinner in kan omhändertas på ett sådant sätt att anläggningen

inte tar skada av vattnet. Generellt gäller att vatten kan tillåtas rinna in i anläggningen där det omhändertas och sedan pumpas bort.

Några av stationsentréerna och tunnelmynningarna som bibehålls i driftskedet ligger i så kallade lågpunkter där regn- och smältvatten riskerar att ansamlas. Hög risk finns vid station Gullmarsplan (entrén mot Mårtensdal). Måttlig risk finns vid Londonviadukten (station Sofia).

Vid Mårtensdal finns förutsättningar för att större vattensamlingar kan uppstå. Själva lågpunkten ligger dock inte vid byggnaden där entrén är lokaliserad utan i rondellen och i parkmarken med en befintlig dagvattendamm. Här är det viktigt att säkerställa att avrinningsstråk på markytan hålls öppna för att erbjuda säkra avrinningsvägar.

Vid övriga stationsentréer och mynningar bedöms risken för en översvämning som låg eller obefintlig.

MKN

Tunnelbanans drift förorenar inte dränvattnet, varför dess förväntade kvalitet är i paritet med grundvattnet som i sin tur håller god kvalitet. Allt dränvatten kommer att behandlas i en VA-station med sandfång, utjämnings- och avsättningsmagasin och oljeavskiljning, och vattenkvaliteten. VA-station ska byggas i lågpunkten av tunneln intill station Sofia, med sedimentering/slamavskiljning i kombination med oljeavskiljare och eventuellt filter eller annan typ av rening som säkerställer att vattenkvaliteten för möjliggörande av vidare transport till recipient.

Vad gäller dagvatten från ovanmarkanläggningar så som stationsbyggnader och entréer bedömer staden att dessa byggnader upptar en mindre yta på mark som motsvarar byggnadernas tak. En del av dessa byggnader förses dessutom med grönt tak som bidrar till att vattenflöden från taken reduceras markant. Dagvattnet från dessa tak är därför begränsade och kan bräddas mot omgivande mark, i huvudsak allmänplatsmark, utan att förorenas på vägen till utloppen.

Fladdermöss

För utbyggnad av tunnelbanan till Nacka och söderort gjordes en samlad analys av behovet av fladdermusinventering.

Behovsanalysen genomfördes i samråd med en fladdermusexpert och underlaget var en sökning i Artportalen i kombination med genomförd naturinventering och kända naturvärden. Utifrån dessa underlag valdes lämpliga områden ut för inventering.

Med anledning av kommunens/länsstyrelsens fråga om ev påverkan på fladdermöss vid Blecktornsparken har en genomgång av

befintligt underlag samt studie av nya uppgifter från Artportalen gjorts. Enligt Artportalen har gråskimlig fladdermus setts vid Tantolunden och vid korsningen Götgatan/Katarina Bangata (700 m från etableringsområdet). Arten är livskraftig enligt rödlistan. Kända kolonier för arten finns på landsbygden. Om hösten kan arten söka sig in till städerna där hanarna hävdar revir kring höga byggnader. Utifrån artens krav på livsmiljö bedöms det inte finnas förutsättningar kolonier av gråskimlig fladdermus inom detaljplaneområdet. Förekomsten av fladdermus bedöms mot bakgrund av detta vara klargjord så långt möjligt och det bedöms inte finnas något behov av ytterligare skyddsåtgärder till följd av etableringsområdet som berör Stora Blecktornsparken.

Behovet av att söka dispens från artskyddsförordningens bestämmelser har utretts med anledning av arbetstunnelmynningen vid Sundstabacken. Länsstyrelsen i Stockholms län har den 24 augusti 2016 lämnat besked att de inte bedömer att dispens från artskyddsbestämmelserna krävs för detta intrång.

SLL

Detaljplanens syfte är att möjliggöra byggande av tunnelbana under mark för stockholmsdelen av *Blå linje*, mot Nacka samt ny sträckning söderut mot Hagsätra. Den är ett angeläget gemensamt intresse för att tillgodose och för att klara kollektivtrafikförsörjning, när Stockholm och regionen växer. Detaljplanen reglerar användning ovan mark för nio mindre områden. Det gäller främst områden kring nya stationsbyggnader och vid anslutning till befintligt spår mot Hagsätra, men även två vattenområden där ingen gällande plan finns.

I syftet ingår även att så långt som möjligt reglera genomförandet, så att den nya tunnelbanegrepen bildar servitut som läggs till den befintliga tunnelbanan. Av säkerhetspolitiska skäl är det angeläget att tunnelbanesystemet inte hamnar i utländsk ägo. Sannolikheten att så kan ske bedöms vara mindre om tunnelbanan genomförs genom servitutsupplåtelser, jämfört med om den skulle utformas som en självständig 3D-fastighet. Den del av syftet som gäller genomförandet hanteras genom fastighetsindelingsbestämmelser i ett separat planärende, ÄDp 2016-10111 (Ändring av detaljplaner genom tillägg av fastighetsindelingsbestämmelser för del av Södermalm 8:57).

Utbyggnaden av tunnelbanan prövas genom så kallat samordnat planförfarande, vilket innebär att samråd för detaljplanen har samordnats med samrådet för järnvägsplanen. Det betyder också att den miljökonsekvensbeskrivning som tagits fram för järnvägsplanen

är gemensam med detaljplanearbetet. Stockholms läns landsting samverkar med Stockholms stad vid framtagande av detaljplanerna.

Byggstarten för utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka och söderort är planerad att starta år 2018/2019 och att pågå i 7 – 8 år. Innan dess kommer förberedande arbeten så som till exempel lednings- och trafikomläggningar att genomföras.

Landstingets synpunkter på förslaget

Detta svar avges tillsammans med förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT).

Landstinget har följande synpunkter i granskningskedet.

Övergripande

Landstinget motsätter sig skrivningen i planbeskrivningen avseende intrång i skyddszon. Under inga omständigheter kommer ägaren till belastad fastighet kunna få ett medgivande som innebär att spårtunneln skadas. Landstinget förutsätter orsaken till skrivningen endast är ett skrivfel.

Detaljeringsgraden i avtal som ska slutas i detaljplaneskedet måste anpassas till den faktiska kunskapsnivån som finns vid tillfället avseende tunnelbaneutbyggnaden och övriga projekt inom kommunen.

Plankarta

I karta 1 så redovisas befintlig arbetstunnel Museikajen men där finns också ett befintligt ventilationsschakt under statyn som där uppgår till ca +3 meter. Denna höjd finns inte med i detaljplanen med i och med att befintlig tunnel redovisas bör även schaktet redovisas i detaljplanen.

Maxhöjden på servitut ovan jord, hisschaktet vid Gullmarsplan, är 6 m enligt detaljplanen. Men Landstinget ställer sig frågande varifrån de 6 meterna mäts i och med att järnvägsplanen visar ett servitut ovan mark ca 6 meter från biljetthallsnivå och ca 53 m över nollplanet. Detta behöver förtydligas i detaljplanen.

I karta 2 visas tvärsnitt i närheten av uppgång mot stationsentré Lumaparken där höjden för tunnarna i järnvägsplanen är -29 meter, -25 meter, samt -29 meter. Detaljplanen har istället ett schaktningsdjup -27 meter inom hela snittet, vilket krockar med området för järnvägsplanen. Schaktdjupet behöver förfinas för att ta hänsyn till skyddszon kring arbetstunnel. Den yttre konturen av entrébyggnaden i Luma kommer att justeras något vilket gör att detaljplanen kan behöva uppdateras.

Plankartan behöver kompletteras med anspråk för själva tunnelrören vid Mårtensdal i det fall detta inte täcks in i gällande detaljplan.

Byggrätt för tunnelportal vid Sundstabacken saknas. Tunnelmynningen kommer att användas för friskluftsintag i driftskedet.

Planbeskrivningen

I planbeskrivningen saknas information om inlösen av allmän platsmark, beskrivning av servitut i tomträtt samt information om förfarande via Mark- och miljödomstol. Dessutom är det ett utrymme som ligger under skyddsrum enbart avsett för att säkra anläggningen. Text om detta är otydligt i planbeskrivningen.

Övrigt

Observera att det finns ställen där anläggningen i sig ligger närmre markytan än tre meter. Landstinget emotser fortsatt dialog och samverkan med Stockholms stad i gemensamma frågor.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Staden har tillsammans med FUT haft genomgång av Landstingets synpunkter. Synpunkterna har därför beaktats och hanterats i de reviderade handlingarna.

Statens fastighetsverk

Detaljplanens syfte är att möjliggöra byggande av tunnelbana under mark för den del av nya tunnelbanan till Nacka och söderort som ger genom Stockholms stad. Huvudman för tunnelbanan är Stockholms läns Landsting.

Förslaget innebär en ändring i form av tillägg till befintliga stads- och detaljplaner inom planområdet som begränsar möjligheten att bygga på djupet. Detta styrs genom en tilläggsbestämmelse (T1) om minsta schaktdjup räknat från ett nollplan. Schaktdjupet bestäms av tunnelnars läge samt den skyddszon om 10 – 15 meter i höjd- och sidled som krävs runt tunnelarna för bärförmåga, stadga, beständighet och täthet.

Planområdet berör fastigheten Norrmalm 3:1 i det nordvästra hörnet där ett befintligt ventilationsschakt som mynnar i sockeln till statyn ”Bältesspännarna” är beläget och fortsättningsvis ska användas till det. Schaktdjupet i denna del är -14 meter.

Skeppsholmens centrala delar berörs i en båge från nordligaste punkten (schaktdjup -40 m) under ”Exercishuset” (ca -50 m) till mitten på öns södra del.

För de för SFV berörda vattenområdena finns inte någon detaljplan utan förslaget innebär att en planbestämmelse ”Öppet vattenområde (W(T1)) införs med ett tillåtet schaktdjup på -30 m.

Detaljplanen reglerar också användning ovan mark för nio mindre områden, främst nya stationsbyggnader, som inte berör SFV.

Landstinget har i samråd med berörda kommuner valt att säkerställa markåtkomsten genom ett samordnat planförfarande med järnvägsplan och detaljplaner.

Landstinget kommer att säkra rätten att använda tunnlar och skyddszon kring tunnlar genom servitutupplåtelser. SFV anser att dessa bör bildas genom förrättning och bli officialservitut för att i detalj säkra ansvar för skötsel och ombyggnader i framtiden.

SFV har inga synpunkter på förslaget.

Trafikverket

Tunnelbanans utbyggnad berör inom Stockholm och Nacka kommuner fyra väg/järnvägsobjekt vilka klassificeras som **riksintressen för infrastruktur**, väg 73, (Nynäshamnsvägen) väg 75 (Södra länken), väg 222 (Värmdöleden) samt järnvägen Saltsjöbanan. Det är viktigt att det under genomförandeskedet tillses att samtliga nämnda riksintressen skyddas från eventuell negativ påverkan till följd av tunnelbaneutbyggnaden.

Som nämns i planhandlingen passeras tilltänkt tunnelbana under två stycken allmänna farleder av riksintresse samt hamnområdet vid Stadsgården (Centrala Stockholm), vilket också är av riksintresse. Trafikverket vill understryka vikten om att hållas informerade i den fortsatta planeringen avseende åtgärder i eller i nära anslutning till ovannämnda riksintresseobjekt.

Väg 75(Södra länken) är byggd för att möjliggöra transporter av alla typer av farligt gods och uppfyller samtliga krav för säkerhetsklass A. Tunnelbanans utbyggnad får på intet sätt dimensioneras, genomföras eller på annat sätt inverka så att väg 75 (södra länken) funktion som led för farligt gods inskränks.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Exploateringskontoret

Exploateringskontoret anser att texten gällande servitut bör kompletteras med en text som i huvudsak har nedanstående innebörd. Detta som förklaring till varför parterna kommit fram till att servitut är den mest lämpade upplåtelseformen.

Kommunerna är de som upplåter den största delen mark för utbyggnaden. Ur ett kommunalt planerings- och fastighetsägarperspektiv är en servitutlösning ett bättre alternativ jämfört med alternativet att tunnelbaneutrymmena ingår i en 3D-fastighet. Ur markhushållningssynpunkt är det mycket tveksamt att varje ny underjordisk infrastruktur ska bli en egen fastighet. I en tät stadsmiljö behöver allt fler anläggningar förläggas under mark och konkurrensen om utrymmet ökar. Detta medför att det blir mer angeläget att kunna samordna och samutnyttja utrymmen under mark. Det blir för kommunerna lättare att samordna olika infrastrukturverksamheter om marken inte delas in i olika fastigheter. För de fastigheter som drabbas av intrång innebär vidare ett servitut en mindre belastning än en 3D-fastighet.

Den valda lösningen med servitut uppfyller intentionerna i lagen att man ut fastighetsrättslig synpunkt skall undvika större intrång än nödvändigt i en fastighetsägares rättigheter. Landstinget har även gjort bedömningen att det med servitutupplåtelse går att åstadkomma fullt tillräcklig tydlighet och säkerhet för tunnelbaneutbyggnaden. Servitutlösningen är därför att föredra framför bildande av en 3D-fastighet.

Slutlig avgränsning av servitutområden och skyddszoner utformas gemensamt i kommande ansökningar om fastighetsreglering. Ansökan skall föregås av en överenskommelse om fastighetsreglering mellan Stockholms stad och SLL. I jord och lerlager, det vill säga ovan berg, ska skyddszonen begränsas till betongkonstruktioner inklusive tätskikt. Utgångspunkten ska vara att avståndet mellan tunnelbaneanläggningens skyddszon och marknivå ska uppgå till minst tre meter.

Inom vissa områden i Stockholms stad som berörs av tunnelbaneutbyggnaden kommer fastighetsindelingsbestämmelser vara införda vid tidpunkten för järnvägsplanens fastställande. Dessa medför att 3D-fastighetsbildande inte är möjligt inom dessa områden.

Blasieholmen

Ventilationsschakt "Hovslagargatan" ligger inom detaljplanen för Nobel Center och ska därför utformas i nära samråd med stadens exploateringskontor.

Londonviadukten

Vid Londonviadukten utmynnar en av den nya anläggningens servicetunnlar. Kontoren önskar delta vid utformningen av denna

tunnelmykning så den inte försvårar för framtida exploatering på den aktuella platsen.

Hammarby kanal, Heliosgången

Ellevio avser lägga ner en större elledning, 220 kV, längs med Heliosgången. Samordning angående förläggning behöver ske mellan staden, FUT och Ellevio.

Slakthusområdet

Då tillgången till parker i det nya Slakthusområdet är begränsad, är möjligheten att plantera träd och grönska i Centrala parken av stor vikt för områdets utformning. Kontoren önskar därför att tunnelbanans undermarksanläggningar i det aktuella området förläggs så djupt som möjligt för att ge ökad frihetsgrad vid planering av parken. Vidare underlättar det för staden att klara framtida skyfallshantering.

Det vore även önskvärt att SLL ser över möjligheten att förlägga biljetthallen i den norra uppgången under mark, i enlighet med genomförandavtalet. Detta skulle underlätta byggbarheten för kommande exploatering samt skapa förutsättningar för en framtida uppgång i Globen Shopping.

Kontoren önskar att ventilationstornet vid Arenavägen flyttas närmare Arenavägen samt närmare grannfastigheten.

Genomförande

Avtal kring tillfälliga markanspråk skall tecknas mellan staden och SLL innan dessa tillträds.

Blasieholmen

I järnvägsplanen redovisad tillfällig nyttjanderätt för arbets- och transportväg på kajen, på sträckan förbi Tullhuset, kan komma att behöva stängas av under vissa skeden av genomförandet av Nobel Center. Tillfällig nyttjanderätt för byggnation, etablering och transportväg kan behöva samnyttjas med projekt Nobel Center.

Gullmarsplan, Mårtensdal, Sundstabacke

Omfattande byggen kommer vara igång inom hela kvarteret Mårtensdal samtidigt som tunnelbaneutbyggnaden. Hänsyn behöver därför tas till inflyttade hyresgäster och pågående verksamheter.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Synpunkterna kommer att beaktas i det fortsatta planarbetet. Rubriken "Servitut" i planbeskrivningen kommer att kompletteras med exploateringskontorets föreslagna text.

Fastighetskontoret

FSK förvaltar flera fastigheter som direkt berörs av utbyggnadsförslaget för ny tunnelbana till Nacka och söderort; Sandhagen 2, Sandhagen 3, Sandhagen 4, Hjälpplaktaren 6 och Hjälpplaktaren 7, samtliga belägna i Slakthusområdet.

För fastigheterna Sandhagen 2 och Hjälpplaktaren 6 som båda är föreslagna att rivras för att ge plats åt nya stationsbyggnader, finns en uppgörelse mellan FSK och Exploateringskontoret. Dock måste beaktas att Hjälpplaktaren 6 förser Hjälpplaktaren 7 (genom två servitut), med vatten och värme. Denna fråga måste lösas; hur Hjälpplaktaren 7 framledes förses med vatten och värme, samt vem som bekostar detta.

Sandhagen 3 och Sandhagen 4, påverkas genom två servitut som upprättats mellan de bägge fastigheterna rörande tillfart och område. Här måste fortsatt åtkomst säkerställas så att de bägge fastigheterna även i framtiden kan fungera utan problem. Parklek och förskola vid kv Plantan 1 kommer att utsättas för kraftigt luftburet buller under byggtiden. Detta måste följas upp och bullerskyddande åtgärder vid lekytorna kan bli aktuellt. Farliga backrörelser och tunga transporter kring förskolan måste särskilt beaktas.

Inom fastigheten Södermalm 8:57 bedrivs parklekar i Stora respektive Lilla Blecktornsparken. Hänsyn till detta måste tas gällande föreslagen byggetablering (Södermalm 8:57) vad gäller luftburet buller och transporter. Bullerskyddande åtgärder kan bli aktuellt.

För övriga fastigheter som FSK förvaltar som indirekt kan komma att påverkas under byggtiden, vad gäller sättningskador och andra skador till följd av grundvattenbortledning och sprängning, måste ersättningsfrågan vid skador lösas innan arbetet påbörjas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Rivning av byggnader i Slakthusområdet följer det planprogram som Stockholms stad tagit fram för området och är en förutsättning för tunnelbaneutbyggnaden. Inom ramen för den samordning som pågår mellan SLL och kommunen hanteras frågan om rivning av byggnader samt eventuellt behov av ledningssamordning mellan olika projekt i området.

Konsekvenser av buller under byggtiden och grundvattenbortledning samt eventuell påverkan på grundläggningen hanteras i tillståndsansökan enligt miljöbalkens

11 och 9 kapitel och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Tillståndsansökan prövas av mark- och miljödomstolen. Ansökan till domstolen och den komplettering som inlämnats den 28 februari 2018 har kungjorts och berörda bereds möjlighet att lämna synpunkter till tillståndsansökan.

Lantmäterimyndigheten i Stockholm

Lantmäterimyndigheten meddelar följande:

Plankartorna (del 1 - 4)

1) Det är bra att tunnelbanan planläggs med stor (användnings) bokstav, bl.a. för bästa flexibilitet i genomförandet. I några fall har planmyndigheten dock valt liten bokstav (markreservat) för anläggningsdelar planerade ovan mark. Dessa markreservat är belägna på allmän plats. Det finns i PBL inget stöd för reservat för kvartersmark på allmän plats. Boverket anger också tydligt att detta inte är en korrekt användning av markreservat.

Lantmäterimyndigheten vill tydliggöra att reservaten därmed inte ger något genomförandestöd för officialservitut enligt FBL.

2) Lantmäterimyndigheten vill dock generellt ifrågasätta om de ändringar av berörda detaljplaner som företas i ÄDp är förenliga med planernas ursprungliga syften: en detaljplaneändring ska uppfylla plan- och bygglagens krav på tydlighet och rymmas inom syftet för den ursprungliga detaljplanen. Det bör vara befogat med en ny detaljplan eftersom T är en helt ny användningsbestämmelse och har inte så mycket att göra med tidigare användningsbestämmelser i befintliga planer? KLM tolkar PBL och Boverkets rekommendationer som att en ändringsplan alltid ska gälla tillsammans med underliggande plan, dvs bestämmelserna måste fungera tillsammans och kan inte motsäga varandra. Om underliggande plan anger allmän plats, park, bör därför aldrig en ändringsplan kunna ange kvartersmark inom samma område, eftersom kvartersmark alltid ska skiljas från allmän platsmark. I dessa fall bör det alltid behövas en ny detaljplan som upphäver bestämmelsen park och istället avsetter bestämmelse för kvartersmark. Som huvudregel bör man kunna anta att om användning ska ändras (stor bokstav) så behövs en ny plan (med undantag t.ex av tillägg av bestämmelse inom kvartersmark, som inte upphäver gällande bestämmelse, utan bara kompletterar den med fler alternativ) men om man ska lägga till ett markreservat eller liknande (liten bokstav) så kan det normalt hanteras genom ändringsplan.

3) Profiler/sektioner måste förtydligas, nuvarande planbestämmelser är ej tillräckliga för att tolka planen på ett entydigt sätt. Behov finns att tydliggöra T-bestämmelsernas (inte bara T1) avgränsning,

nuvarande schematiska redovisning av skyddszoner och linje för tunnelbana är otillräcklig enligt Lantmäterimyndigheten. Planmyndigheten har i tidigare planarbeten (ÄDp 2014-17962-54 samt ÄDp 2014-18097-54) på ett föredömligt sätt redovisat T-användningen i höjdded. Kortare skalintervall i profilerna efterfrågas (förslagsvis 1 m istället för nuvarande 5 m) för att godtagbar tolkning av användningens lägsta höjder ska möjliggöras. Det är också viktigt att lägsta höjder redovisas i trappsteg, inte som en kontinuerlig linje. Det är också ett måste att egenskapslinjerna överförs från de traditionella plankartorna in i profilerna. Det är annars omöjligt att lokalisera sig och uppnå en rättssäker tolkning. T-användningar ska/bör även redovisas i sektionerna, liksom i tidigare ÄDp för tunnelbanan. Det bör också framgå var i sektionen som det är Dp respektive ÄDp. Det är också önskvärt att fastighetsgränser läggs in i sektionen. Sektionerna ska utan problem kunna läsas i samband med de traditionella plankartorna. Sektioner ihop med de traditionella plankartorna ska ge en entydig tolkning om T-användningarnas utbredning. Om fler sektioner krävs för att denna redovisning ska uppnås, ska fler sektioner in. Var är arbetstunnlarna?

4) Rörande samtliga plankartor som innehar bestämmelsen T9 (Service- och arbetstunnel tillhörande tunnelbanan), T9 måste begränsas i höjdded. Lantmäterimyndigheten tolkar planbestämmelsen idag som att T9 inte har en begränsning i höjdded och kolliderar med och ersätter befintliga bestämmelser (byggrätter, med mera) i gällande planer som troligen inte är åsyftat.

5) Arbetstunnlarna behöver även de redovisas i profiler/sektioner (se bestämmelse T9 ovan). Förrättningar kommer att omfatta även arbetstunnlarna, med nuvarande redovisning finns stora oklarheter rörande T9:s begränsning, samt berörda fastigheters påverkan av föreslagen bestämmelse. Särskilt viktig redovisning i profil är situationen då arbetstunnel korsar spårtunnel. Vad är avsikten där? Ska utrymme mellan tunnarna också planläggas med T-användning eller ska användning inte ersättas?

6) Rörande skrivelse under "Tillägg till planbestämmelserna", Lantmäterimyndigheten har uppmärksammat att en förbättring av skrivelsen gjorts sedan samråd vilket ökat förståelsen för innebörden av ändringarna. Detta går dock att förtydliga ytterligare genom att lägga till lydelse för T-bestämmelserna i stil med t.ex. "Inom utrymme som utgör T1, upphävs användning inom gällande detaljplan". En sådan skrivelse togs fram för T-användningen i ÄDp för nya bussterminalen vid Slussen. Det blir då tydligare att T1, T8 och T9 i ÄDp ersätter nuvarande användningar, se vidare synpunkter under 2).

7) Rörande bestämmelse T8, behov av att förtydliga eller ändra bestämmelsen, kommer avsedd ledning verkligen rymmas inom nuvarande satta nivåer och övergångar mellan de olika angivna schaktdjupen/höjderna?

8) Om flera av dessa brister inte rättas till innebär det att genomförandet (via lantmäteriförrättning tillförskaffa rådigheten till behövliga utrymmen för tunnelbaneanläggningar) är i kritisk fara. Lantmäterimyndigheten är direkt bekymrad för huruvida nuvarande utformning av plankarta + bestämmelser kan användas i genomförandet. Därför föreslås att planmyndigheten tar kontakt med Lantmäterimyndigheten för att diskutera omformning av föreslagna planbestämmelser.

9) Lantmäterimyndigheten vill ifrågasätta om viss ny planläggning verkligen samråtts i det samordnade samrådet. Här kan finnas en risk för formaliafel.

Planbeskrivningen och övriga frågor

10) Lantmäterimyndigheten har i det samordnade samrådet kommit med synpunkter som i stor del siktar in sig på osäkerheten med att välja officialservitut som förstahandsgenomförande. Dessa synpunkter kvarstår. Det är högst oklart om Ladugårdsgärdet 1:29 klarar en prövning som förmånsfastighet.

11) Har det utretts om tillåtet schaktdjup i befintliga planer för berörda fastigheter inskränks i och med föreslagna ändringar? Denna eventuella påverkan bör tydliggöras för respektive berörd fastighet.

12) Det kan tydligare redogöras vilka befintliga rättigheter som finns inom planområdet och hur/om de bedöms påverkas av planförslaget.

13) Planbeskrivning innehåller ett resonemang kring vald lösning (servitut) på sida 91-92. Något motsägelsefullt att ange att bestämmelserna inte ska hindra ett visst samutnyttjande men samtidigt ange att SLL måste ha full rådighet. Lantmäterimyndigheten anser vidare att argumenteringen kring b.la. säkerhetspolitiska skäl är lite märklig, hur går det om t.ex. fastigheten Ladugårdsgärdet 1:29 försäljs? Omfattar planmonopolet planläggning som avser att hindra SLL att sälja fastigheter eller lös egendom? Bör planmyndigheten verka för att styra vem som är ägare till en fastighet?

14) Längst ned på sid 91 behöver en justering av texten ske, bör stå ”spårtunneln inte skadas.”

15) Det hänvisas till icke fastställd/lagakraftvunnen järnvägsplan på ett flertal ställen. Detta kan vara bra av pedagogiska anledningar, men eftersom planen de facto inte finns bör hänvisningar ske med denna premiss i åtanke.

16) Lantmäterimyndigheten vill (liksom i tidigare samrådssvar för planerade fastighetsindelingsbestämmelser) starkt avråda från att införa sådana, eftersom lantmäterimyndigheten bedömer att de saknar stöd i lagstiftningen och därmed tillskapar mer bekymmer än önskad reell obstruerande verkan. Lantmäterimyndigheten bedömer det nämligen i nuläget som mycket svårt, angränsande till ogörligt, att utan överenskommelse och samsyn mellan parterna 3D-fastighetsbilda hela den befintliga tunnelbanan, varför införande av FIB kan sägas varken göra från eller till i obstruerande syfte, eftersom en enda sammanhängande fastighet för hela tunnelbanenätet sannolikt blir svårbildad utan överenskommelse. Dessutom ser lantmäterimyndigheten det inte särskilt kontroversiellt att 3D-fastighetsbilda allt utom ”FIB-låsta” områden och komplettera 3D-fastighetsbildningen med servitut inom FIB-områdena. Återigen en anledning till att backa i FIB-frågan.

17) Detaljplanen omfattar ett stort geografiskt område. Lantmäterimyndigheten anser att det skulle vara mer tydligt och hanterbart om området hade delats in i flera mindre detaljplaner. När området är av den här storleken finns risk att detaljer missas både under handläggning och vid granskning (allmänhet, fastighetsägare, remissinstanser osv). Det kan också vara svårt att lokalisera sig för den som nu eller i framtiden ska leta efter gällande planbestämmelser för ett specifikt mindre område inom detaljplanen.

I övrigt ingen erinran.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

En del av Lantmäterimyndighetens synpunkter, i synnerhet de synpunkter som rör fastighetsindelingsbestämmelser, har redan besvarats och hanterats i FIB-planerna. Resterande synpunkter kommer att besvaras i den utsträckning som staden anser nödvändig för genomförande av detaljplanen.

Rådet för funktionshinderfrågor

Rådet har tidigare pekat på svårigheten för exempelvis personer med rörelsesvårigheter att ta sig från Södermalm och ner mot Stadsgårdskajen, Fotografiska och färjorna. När station Slussen

läggs ner och station Sofia tillkommer bör man se över tillgängligheten avseende denna aspekt. Rådet lyfter att det är viktigt att man ser över brandsäkerheten med ett tillgänglighetsperspektiv. Hissar måste fungera även vid elavbrott m.m.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Synpunkterna noteras dock vill kontoret poängtera att det har skett en misstolkning av planförslaget gällande Station Slussen. Den kommer inte läggas ner som det har framförts i Rådet för funktionshinderns synpunkter.

Stadsmuseet

Stadsmuseet kan konstatera att planförslaget kommer att innebära stor påverkan på kulturhistoriska värden. Stadsmuseet efterfrågar med anledning av detta ett starkare skydd för dessa värden i detaljplanen.

Planförslaget

Detaljplanens syfte är byggande av tunnelbana under mark för stockholmsdelen av den Blå linjen, mot Nacka samt ny sträckning söderut mot Hagsätra. Detaljplanen reglerar användning ovan mark för nio mindre områden. Det gäller främst områden kring nya stationsbyggnader och vid anslutning till befintligt spår mot Hagsätra, men även två vattenområden där ingen gällande plan finns.

Bakgrund

Stadsmuseet har för Kulturförvaltningens del medverkat i stadens gemensamma skrivningar till Kommunstyrelsen om järnvägsplanen (SSM dnr 4. 1/3 535/2016, 4.0/1075/2018). Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, utbildningsförvaltningen, kulturförvaltningen/stadsmuseet, trafikkontoret, idrottsförvaltningen och Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning är positiva till en utbyggnad av tunnelbanan. Samråd har utförts aktivt löpande under hela planeringsprocessen.

Kulturhistoriska värden

Utbyggnaden av tunnelbanans blå linje berör flera platser med höga kulturhistoriska värden, till exempel Kungsträdgården, Blasieholmen, Stigbergsparken, Lumafabriken, Skansbacken/Kolerakyrkogården och slakthusområdet. Inom dessa områden finns kulturhistoriskt värdefulla byggnader och parker samt fornlämningar som omfattas av skydd enligt Plan- och bygglagen, Miljöbalken samt Kulturmiljölagen.

Stadsmuseets synpunkter

Utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka och söderort berör flera miljöer med stora kulturhistoriska värden. Stadsmuseet vill därför framhålla vikten av att även skydd av kulturmiljö bör stå med som ett av detaljplanens syften. Därutöver ser Stadsmuseet det som absolut nödvändigt att Kulturhistoriskt värdefull miljö (s 33 i planbeskrivning) beskrivs med mer än tre korta stycken, där t ex Stigbergsparken, Skansbacken, Kolerakyrkogården och Slakthusområdet inte ens nämns.

Stadsmuseet kan konstatera att påverkan på kulturmiljövärden i framförallt Stigbergsparken blir omfattande. Eftersom stora kulturhistoriska värden helt eller delvis försvinner i och med omgestaltningen av parken vill Stadsmuseet poängtera vikten av att planförslaget så långt som möjligt säkrar föreliggande förslag till utformning, vad gäller sparad bergvägg, grönyta, bevarade träd, samt höga ambitioner gällande arkitektonisk och anpassad gestaltning av biljetthall. Stadsmuseet ser därför behov av förtydligande av utformningsbestämmelserna för biljetthallen i detaljplan och/eller planbeskrivning. Det bör förtydligas att det är befintlig mursten på plats i parken som ska återanvändas i byggnadens sockel. Stadsmuseet anser vidare att hela nuvarande Stigbergsparken inklusive bergväggen bör införlivas i planområdet. För att kunna skydda detta, för både parken och staden i stort, värdefulla och karaktärsskapande inslag bör bergväggen förses med skyddsbestämmelse.

Vad gäller övrig påverkan på kulturmiljöer förutsätter kulturförvaltningen att projektet följer de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som föreslås i Miljökonsekvensbeskrivningen. Här vill kulturförvaltningen särskilt poängtera att det är angeläget att de tre ventilationstomen/schakten får en gestaltad och i förhållande till sina omgivningar individuellt anpassad utformning. Vid Skansbacken krävs exempelvis väl genomtänkt gestaltning av det ca 5 meter höga ventilationstornet för att minimera det visuella intrånget i den småskaliga och känsliga miljön. Detsamma gäller ventilationstornet vid Arenavägen som placeras nära låga och blåklassade industribyggnader. För att säkra hög ambition i gestaltning kan det vara lämpligt att införa utformningsbestämmelser i plan.

Slutligen vill Stadsmuseet meddela att byggnaden vid Vintertullstorget nyligen har grönmarkerats på den kulturhistoriska klassificeringskartan. Ny entré i bottenvåning på denna byggnad bör utformas med hänsyn till byggnaden och kvarteret Hamnvaktens kulturhistoriska värden.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planbeskrivningen kommer att kompletteras med en mer utförlig beskrivning av de kulturhistoriska värdefulla miljöer som berörs av detaljplanen.

Till granskningshandlingarna hör bl.a. två separata gestaltungsprinciper för dels utformning och gestaltning av den nya t-bana stationen Sofia dels utformning av Stigbergsparken och offentliga rum. Gestaltungsprinciperna har tagits fram som ett hjälpmedel för att skapa en attraktiv utformning av den nya stationsbyggnaden och dess yttre miljö samt utveckling och omdaning av Stigbergsparken från att vara ett i förhållande till Folkungagatan sidoordnat parkrum i foten av Stigberget, med storvuxna träd, gräsytor och en mindre lekpark, till att bli ett gemensamt stadsrum på östra Södermalm. Staden kommer därför använda sig av dessa två styrdokument i utformning och gestaltning av både stationsbyggnaden och parkmiljön.

Storstockholms brandförsvaret

SSBF är inbjudna och deltar i olika mötesföreläsningsinlägg inom samtliga sträckor för utbyggnaden av tunnelbanan. Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) ansvarar för utbyggnaden och bjuder in till dessa möten. SSBF är en av flera samrådsaktörer och är delaktiga under projektering och genomförandet av de olika delarna inom projektet samt svarar på remisser rörande utbyggnaden.

Planläggningen är samordnad för detaljplan och järnvägsplan vilket gör att de utgår från samma underlag. SSBF har tidigare svarat på remisser från FUT gällande sträckan. Nyligen svarade SSBF på remissen gällande granskning av järnvägsplanen för utbyggnaden till Nacka/Söderort (daterat 2018-03-01, dnr 305-285/2015). SSBF har även tidigare svarat på remisser för sträckan i samråd av JVP, kompletterade samråd för Sofia, samt samråd kring byggskede (Daterade, 2015-11-02, 2016-12-08 & 2017-05-17, Dnr 305-285/2015).

Dessutom har SSBF lämnat synpunkter på flertalet underlagsrapporter och handlingar som ligger till grund för bland annat järnvägsplan för Kungsträdgården – Nacka/Söderort, (yttrande avseende Säkerhetskoncept för skydd mot olyckor under drifttiden och Insatskoncept tunnlar och stationer - drifttiden, daterat 2015-04-17 och 2016-02-29, Dnr 305- 48/2015). Ovannämnda yttranden bifogas och ska ses som komplement till detta yttrande.

Eftersom planläggningen är gemensam med järnvägsplanen utgår SSBF från att SBK har tagit del av de tidigare lämnade synpunkterna i samrådsskedet, (yttranden nämnda ovan). Samtliga

synpunkter ska fortsatt beaktas även att de inte omnämns i detta yttrande.

Hantering av olycksrisker 1

SSBF saknar i detta skede en riskutredning kopplad till detaljplanen. Det finns fler riskutredningar utförda för järnvägsplanens olika delar men det är oklart för SSBF vilka specifika riskutredningar som har beaktats i planeringen av aktuell detaljplan.

I planbeskrivningen anges några olika olycksrisker. Det gäller främst leder för farligt gods transporter och bensinstationer. SSBF har inte gjort någon annan bedömning kring dessa olycksrisker och har inte hittat några ytterligare riskkällor i närheten av aktuellt planområde som bedöms kunna medföra förhöjda risknivåer. Risker såsom översvämningar samt ras och skred ligger utanför SSBF:s kompetensområde.

Möjligheten för personer att utrymma, både ut ur tunnelbanans system och bort från tunnelbanan samt olycksrisker i tunnelbanan omnämns inte.

I tidigare remissyttranden till FUT, har SSBF lämnat några synpunkter som berör hantering av olycksrisker. Exempelvis att SSBF saknar information om var utrymningen från trapporna från station Sofia kommer att placeras. SSBF önskar att det säkerställs att utrymning via trappan är oberoende av utrymning från hissarna för att säkerställa två av varandra oberoende utrymningsvägar. Detta bör även säkerställas i detaljplanen att oberoende utrymningsvägar är möjligt.

Möjlighet till räddningsinsatser

Utifrån tillgängligt underlag har SSBF i detta skede inga anmärkningar på planerad bebyggelse ur ett räddningsinsatsperspektiv. Framkomlighet, tillgänglighet och tillgång till brandvatten är sådana aspekter som kontinuerligt stäms av och diskuteras med FUT gällande samtliga sträckor för utbyggnaden av tunnelbanan.

I bifogade remissyttranden till FUT, se nedan, har SSBF lämnat synpunkter som berör möjlighet till räddningsinsatser.

Övrigt

SSBF rekommenderar fortsatt samverkan kring frågorna om det finns osäkerhet i hur ovanstående yttrande ska beaktas i resterande del av planprocessen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Utrymnings- och insatskoncept

Tunnelbanan ska utformas för att möjliggöra självutrymning. Självutrymning innebär att resenärer ges förutsättningar att själva lämna ett brinnande tåg och ta sig till en säker plats utan att exponeras för sådana förhållanden, orsakade av branden, att de riskerar att omkomma. Den huvudsakliga strategin är att tåg körs till närmaste station för att sedan utrymmas där. Skälen till detta är bland annat att stationer är en känd miljö som är anpassad för resenärer och att insats av personal och räddningstjänst underlättas. Sannolikheten för att tåg kan köras till station, så att utrymning kan genomföras där, är stor. Sannolikheten för att utrymning behöver genomföras i tunnel är dock inte försumbar, varför det även anordnas utrymningsmöjligheter från dessa.

Utrymning och insats vid stationer

Utrymning från stationerna sker via ordinarie trappor och rulltrappor. Även vissa hissar utformas för att kunna användas för utrymning, förutom vid brand i dess direkta närhet.

Utrymningsvägar från plattformarna dimensioneras för att kunna utrymma två fulla tåg samtidigt. Plattformarna avskiljs från uppgångarna med dörr- och väggpartier i respektive ände.

Utrymnet innanför dessa partier tjänar även som utrymningsplats för personer med nedsatt rörelseförmåga, där de sedan kan ta sig vidare med hjälp av hissar. Avskiljningarna tillsammans med brandgasventilation förhindrar att brand och brandgaser sprider sig till utrymningsvägarna.

Station Sofia kommer att ha en centralt placerad uppgång med hissar från mellanplanet. Från plattformsplenet till mellanplanet finns två av varandra oberoende utrymningsvägar som utgörs av en rulltrappa och fast trappa. Från mellanplanet finns tre av varandra oberoende utrymningsvägar i form av två utrymningstrappor samt utrymningshissar. Utrymningstrapporna mynnar direkt i det fria i marknivå. Utrymningshissarna ankommer till en biljetthall i marknivå.

Stationen förses med synliga och snabba högkapacitetshissar för transporten mellan biljetthall och mellanplan. Från mellanplanet tar man sig via hiss och trappor eller rulltrappor, placerade över plattformens mitt, ned till plattformsnivå.

Trafikkontoret

Trafikkontoret är positivt till förslaget på utbyggnad av tunnelbanan mellan Kungsträdgården och Nacka/Söderort.

Nedan följer kontorets synpunkter uppdelade på de olika delområdena.

**Del 1 (Blasieholmen, Station Sofia/Stigbergsparken,
Londonviadukten m.fl.)***Planbestämmelser*

Komplettera planbestämmelserna gällande fyra stycken lindar som står i befintlig trädrad (Tjärhovsgatans sträckning) från 1910 med planbestämmelse ”n1”. En (1) styck står väster om stationshuset och tre (3) stycken står öster om stationshuset. Kontoret undrar om T-område verkligen behövs på delen mellan Londonviadukten och kajen?

Gator och trafik

Trafikkontoret har inga nya synpunkter gällande trafiklösningarna.

Del 2 (Station Hammarby Kanal, Lumaparken m.fl.)*Planbestämmelser*

Bestämmelsen C1 (centrumändamål i bottenvåningen) och tunnelbaneentré är utmarkerat men betäckningen för T2 tunnelbanestationsbyggnad med biljetthall är inte utmarkerat. Ska det enbart vara spärrar och en kiosk men ingen biljetthall?

Trafikkontoret önskar att Lumaparksvägen ska justeras till Gata i samband med detaljplanen för tunnelbanan. Kontoret ser en stor vinst i att tillgängliggöra stationsbyggnaden från en allmän lokalgata. Detta gör att bland annat angöring underlättas.

Gator och trafik

Tunnelbaneuppgången i Blecktornsparken anges som centrumändamål i detaljplanen. Det medför sannolikt att bland annat varuleveranser och sophämtning behöver tillgång till serviceutrymmen. Det i sin tur medför troligtvis nyinvesteringar och anpassningar i gatumiljö på Katarina Bangata. Detta kan vara i form av exempelvis flyttade övergångsställen, anpassning av gångbanan, tillskapande av lastplatser, eventuell flytt av busshållplats med mera.

Trafikkontoret ser att nyinvestering för att förbättra eller dra om gång- och cykelbanan förbi stationsbyggnaden kommer att behövas med de nya rörelsemönstren på Lumatorget.

Del 3 (Johanneshov, Årsta m.fl.)*Planbestämmelser*

Kontoret saknar en hänvisning eller ytterligare bestämmelse för tunnelbaneuppgången i Mårtensdal. I gällande detaljplan Dp 2012-02448-54 medges visserligen att tunnelbaneuppgång får inrymmas men inte ytterligare specifikationer om hur eller exakt var.

I Mårtensdal önskar trafikkontoret en justering av den allmänna platsens utbredning då kontoret anser att ytterligare ytor för gång- och cykeltrafik behöver tillkomma i direkt anslutning till en tunnelbaneuppgång.

Den norra stationsentrén i Slakthusområdet ser ut att sticka ut på Arenavägens gång- och cykelbana. Om så är fallet så anser kontoret att den utstickande delen bör utgå.

De södra stationsentréerna ska vara åtminstone 16 meter från byggnaden på den södra sidan om Charkmästargatan. Detta enligt tidigare överenskommelse.

Gränserna mellan gatumark och kvartersmark respektive gatumark och parkmark i de södra delarna av Palmfeltsvägen, Enskedevägen och Björneborgsvägen diskuteras på separata möten och kommer inom kort att bestämmas. Det gör att kontoret i nuläget inte har några ytterligare synpunkter.

Gator och trafik

Trafikkontoret ser att nyinvestering för att förbättra eller dra om gång- och cykelbanorna till stationsentréerna i Slakthusområdet kommer att behövas med de nya rörelsemönstren som uppkommer. För de gång och cykelvägar som är belägna inom exploateringsprojektet Slakthusområdet så kommer sannolikt projektet att hantera dessa gång- och cykelvägar. Men för de gång och cykelvägar som är belägna utanför exploateringsprojektet kommer sannolikt kontoret att behöva genomföra nyinvesteringar.

Del 4

Kontoret förväntar sig att de frågor rörande skyddszon är hanterade på ett korrekt och noggrant sätt. Det innebär bland annat att nya tunnelbanans skyddszon inte ska inkräkta på kontorets anläggningar samt dess eventuella skyddszoner.

Fortsatt arbete för staden

För kommande anpassningar av allmän plats i anslutning till de nya stationslägena kommer staden att behöva påbörja ett konkret planeringsarbete för nya investeringar. Detta gäller även i närområdet då det blir nya rörelsemönster.

Befintlig belysning kommer att behöva anpassas till den nya stationsuppgången. Samt även en bedömning och vidare planering för utökad belysning i närområdet kan behövas då det blir nya rörelsemönster i stationernas direkta närområden.

Ledstråk, tillgänglighetsanpassningar och generellt gång- och cykelbanors utbredning och sträckning kommer att påverkas och behöva utvecklas i fortsatt arbete.

Även angöring till stationerna samt eventuell tillkommande service i anslutning till stationslägena kommer att behöva utredas. Samt ett nytillskott av allmänna funktioner som toaletter, cykelparkering med mera kan behövas i anslutning till stationerna.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

- *Plankartan kommer att kompletteras med de av Trafikkontorets påpekade lindar i den mån de ej försvårar uppförande av stationsbyggnaden. Lindar som ligger utanför planområdet berörs ej av skyddsbestämmelse "n1".*
- *Plankartan behöver medge byggrätt för underjordiskledning (T8-område) mellan Londonviadukten och kajen eftersom den är permanent markanspråk och kan därmed ej regleras i genomförande avtalet. Dock kommer avgränsning av T-område förtydligas med en illustration på plankartan.*
- *T2-bestämmelse avser entrébyggnaden (ovanmarksanläggning) vid Lumaparken.*
- *Kontoret anser att ändring av Lumaparksvägen från kvartersgata till Gata (allmän platsmark) kan inte hanteras inom ramen av tunnelbaneplanen eftersom en sådan åtgärd eventuellt kan påverka tidplanen. Dessutom hanteras Järnvägsplanen och detaljplanen för tunnelbaneutbyggnad med samordnad förfarande vilket innebär att man ska i största möjliga mån undvika att planlägga område som inte direkt har med planen och göra.*
- *Planområdet utökas så att planerad t-bana entré vid Mårtensdal ska omfattas t-banans planområde.*
- *Nordöstra hörnan av den planerade norra stationsentrén i Slakthusområdet sticker ut på Arenavägen dock hamnar den under gatans befintliga nivå eftersom byggnadens totalhöjd är +42.0 meter över havsnivå jämfört med gatans befintliga höjd (+43,7 m).*
- *De södra stationsentréerna ligger på minst 16 meter från byggnaden på den södra sidan om Charkmästargatan.*
- *Övriga synpunkter och information är noterade.*

Övriga remissinstanser

Ellevio

Ellevio AB har erhållit rubricerat förslag för yttrande. Vi har tidigare yttrat oss i samrådet och hänvisar till dessa i de delar som fortfarande är aktuella. Utöver det har vi följande synpunkter att framföra.

Regionnät

Planerad 220kV - förbindelse

Ellevio har för närvarande inga anläggningar i Nacka kommun som påverkas av aktuellt projekt. Vi planerar emellertid för en ny markförlagd 220 kV högspännings ledning från vår station i Mårtensdal till en ny station i Jarlaberg. I denna del finns några identifierade konfliktpunkter som behöver hanteras.

Vid Heliosgången, där arbetstunneln kommer upp i marknivå, uppstår konflikt med vårt planerade ledningsområde. Kablarnas förläggningsdjup är ca 1,2 meter. Vi önskar samordning av förläggningen i denna del.

Inför passagen av Värmdöleden, precis invid trafikplats Skvaltan, behöver Ellevio plats för en borrhopp för passage av kabelförbandsamfällt med Nacka Energi. Utrymmets utformning behöver samordnas med etableringsytorna T3 614 samt T4 615 - 616.

Befintliga högspänningsledningar

Vi är medvetna om att påverkan på grund av vibrationer hanteras inom ramen för miljödomen och avser att utveckla och bevaka frågan där. Men vill ändå lyfta frågan redan nu. Våra stationer Skanstull och Enskede ligger nära planerad sträckning för tunnelbanan, cirka 100 meter. Utrustningen, särskilt transformatorerna, är känsliga för vibrationer och accelerationer. Av den anledningen vill vi att vibrationsmätare sätts upp och att våra anläggningar tas med i den riskbedömning för vibrationer som avses tas fram inom ramen för miljödomen. Vi är gärna behjälpliga med information kring vår utrustning där så efterfrågas.

Vi har en högspänningsförbindelse i den sk. Skanstullstunneln, där ett ventilationsschakt planeras. Vi har inte kunnat bedöma huruvida det är en direkt konflikt eller inte utifrån underlaget. Kontakta tunnelägaren i denna del. I tunneln finns emellertid kablar som idag matas med 220kV och kablarna förser stora delar av södra Stockholm med el. Ellevio motsätter sig inte att ventilationsschaktet öppnas i och för sig. Det är dock viktigt att arbetena sker med hänsyn till våra installationer. Exempelvis ställer vi speciella krav om sprängning måste ske. Förbindelsen omgärdas också av en rad elsäkerhetsmässiga krav, som exempelvis avbrott vid arbeten invid kablarna. Kontakta oss för detaljsamråd i denna del.

Det planeras för ett hisschakt i anslutning till bussterminalen vid station Gullmarsplan. Placeringen hamnar nära Ellevios kontrollkablar men innebär troligtvis ingen konflikt med dessa.

Kablarna ligger däremot mycket nära det projekterade området och skulle det senare visa sig att det medför problem så behöver Ellevio samråda särskilt kring detaljutformningen i denna del för att kunna bedöma om en flytt är nödvändig. Kontaktperson i denna fråga är Henrik Sporre enligt uppgifter nedan.

Lokalnät

Ellevio hänvisar till det samarbetsavtal som tecknats för lokalnätet. Varje ställe ovan jord med risk för konflikt hanteras med genomförandeavtal där kostnader för flytt regleras. Kontakta oss i god tid innan tillfälliga markanspråk tas i bruk. Det är viktigt att markområdena disponeras så att åtkomst av kablar och nätstationer alltid är möjlig för de driftärenden som kan förekomma. Exempelvis måste dörrar och luckor på nätstationer vara åtkomliga och kunna öppnas utan hinder, kablar i mark måste med kort varsel kunna schaktas fram och lagas vid fel. Reservdrift med lastbil och trailer ska kunna etableras intill nätstation vid behov.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planerad 220kV-förbindelse

SLL är positiva till att samordna arbetena i området.

Synpunkten om placering av ventilationsschakt i Heliosgången föranleder en revidering av plankarta för permanent anspråk.

Revideringen avser flytt av schakten. Revideringen kommer att kommuniceras. Samordning kommer att ske.

För att SLL ska kunna utföra tunnelbaneutbyggnaden behöver SLL använda i järnvägsplanen angivna ytor. Samordning och anpassningar till efterkommande och parallellt pågående projekt kan ske om så är möjligt.

Befintliga högspänningsledningar

SLL är positiva till att samordna arbetena i området. I god tid innan arbetena startar kommer närliggande anläggningar att ingå i en riskanalys där även en statusbedömning genomförs. Därefter upprättas ett kontrollprogram med de beräknade vibrationsvärdena för anläggningen och som kommer att samrådas med ägaren av anläggningen.

Ellevios stationer Skanstull och Enskede kommer att ingå i riskanalysen för vibrationer i samband med sprängningar.

SLL har kontakt med ägaren till den så kallade Skanstullstunneln och eventuella försvarsarbeten som kan behöva genomföras kommer genomföras i samarbete med tunnelägaren och dess nyttjanderättshavare.

Synpunkten om placering av ventilationsschakt i Heliosgången föranleder en revidering av plankarta för permanent anspråk.

Revideringen avser flytt av schakten. Revideringen kommer att kommuniceras. Samordning kommer att ske.

Stockholm Exergi

Fjärrvärme/Fjärrkyla: Inom planområdet finns befintliga fjärrvärme- och/eller fjärrkylaledningar. För att kunna planera ev. ledningsomläggningar och nya ledningsdragningar samt säkra befintlig drift med så få driftstörningar som möjligt är det bra med tidig information och samrådsmöten. Åtgärder i Stockholm Exergi AB distributionsanläggningar utförs av Stockholm Exergi AB och bekostas av byggherre enligt gällande avtal, viktigt att vi tecknar genomförandavtal snarast möjligt..

Undermarksanläggningar: Fortum Värme Tunnlar har undermarksanläggningar som berörs av aktuell utbyggnad av tunnelbana via ett antal korsningspunkter. Kontakt mellan FUT och Fortum Värme Tunnlar är etablerad och projektering sker med hänsyn till de befintliga anläggningarna. Ett samverkansavtal finns upprättat mellan parterna och ett genomförandavtal avses tecknas inom kort. Parterna samarbetar även i frågor gällande grundvattenpåverkan och utbyte av mätdata inom ramen för resp. parts kontrollprogram för verksamheten. Anläggningarnas skyddszoner kommer att överlappa varandra, vilket eventuellt kommer att behöva regleras i ett fastighetsrättsligt perspektiv.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Stockholm Vatten och Avfall

Se diariefört yttrande för bilder och oredigerad text.

Påverkan på vatten-, avlopps - och dagvattensystem

Detaljplanen för tunnelbanan, järnvägsplanen, berör en stor del av Stockholm Vatten och Avfalls VA - system inom aktuellt område och VA - funktion inom angränsande områden. Genom planområdet går bland annat huvudvattenledningar, som försörjer Stockholm, Nacka och Lidingö med dricksvatten. Både i driftskedet efter genomförd utbyggnad och i samband med genomförandet av arbeten är det viktigt att minimera risken för oplanerade avbrott på dessa huvudvattenledningar.

Ett antal huvudavloppsledningar (kulvertar) och avloppstunnlar för avledning av spillvatten respektive kombinerat avlopp (spillvatten och dagvatten) korsar planområdet. Avloppssystemet avleder avlopp från Stockholm, Huddinge, Nacka, Tyresö och Haninge till Henriksdals reningsverk. Avbrott på dessa avloppssystem kan medföra mycket stora negativa konsekvenser (avloppsstopp eller avloppsöversvämningar i källare) för kunder.

Det befintliga ledningssystemet är av ojämn kvalitet med hänsyn till ålder och omgivningspåverkan, etc. Det finns därför risk att VA-ledningar påverkas negativt redan vid små sättningar/markrörelser och vibrationer. VA-ledningars funktion måste säkerställas så att inte planerade arbeten orsakar markrörelser (sättningar) eller vibrationer som kan innebära att t.ex. avloppsledning kollapsar och att avlopp leds orenat till recipient eller översvämmar källare i angränsande bebyggelse. Det bör observeras att de befintliga VA-systemen måste vara i funktion/drift under byggandet av tunnelbanan.

Delar av VA-systemet som berörs av planerad utbyggnad

Bifogade bilder visar ej grundförstärkta avloppskulvertar (stensatta) och ej grundförstärkt huvudvattenledning i Kungsträdgården som är mycket känsliga för markrörelser. Huvudvattenledningen, dimension 900 mm, är av äldre modell och fogad med s.k. blyfogar. Dessa fogar är enbart till för tätning av rörskarvar på huvudvattenledningen. Dessa blyfogade skarvar är mycket känsliga för markrörelser (sättningar). Huvudvattenledningen är inte grundförstärkt. De två huvudavloppen i Kungsträdgården är utförda som stensatta kulvertar. De är inte grundförstärkta och är mycket känsliga för alla markrörelser i vertikalled och horisontalled.

Bifogade bilder visar avloppskulvert i Katarina Bangata, som är mycket känslig för marksättningar och som har skador från tidigare markrörelse. Den kan kollapsa vid fortsatta markrörelser, sättningar.

Bifogad bild visar läge i Hammarby kanal där en känslig huvudvattenledning i bergtunnel och på land är belägen.

Synpunkter på detaljplan

Saknar en del redovisningar av va-system som är av stor betydelse:

Samråd mellan SLL, Förvaltning för utbyggd tunnelbana, och Stockholm Vatten och Avfall, Stockholms Framtida Avloppssystem (SFA), angående utbyggnad av avloppssystemet del tunnlar, har genomförts. Detaljplan, ändringar av detaljplaner, angående utbyggnad av avloppssystemet, Stockholms framtida avloppsrening, SFA, förväntas att antas under våren 2018 (en ändring av 41 detaljplaner för att möjliggöra en avloppsledning från Eolshäll till Sickla, diarienummer ADp 2015-19085). Planerna för tunnelbanan och avloppsledningen korsar varandra vid Gullmarsplan.

I planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen saknas dock en del redovisningar av va-system som är av stor betydelse,

således samhällsviktig verksamhet ur va-synpunkt. Det gäller bland annat:

Huvudvattennät, större ledningar för distribution av dricksvatten till Stockholm, Nacka och Lidingö. Bland annat en av huvudmatningarna till Södersjukhuset.

Huvudavloppet, större ledningar (kulvertar) och tunnlar för avledning av avloppsvatten till Henriksdals reningsverk. Dessa befintliga avloppssystem avleder avlopp från södra Stockholm, Huddinge, Nacka, Tyresö och Haninge.

Huvuddagvattensystem del befintliga tunnlar och ny planerad tunnel mellan Sickla – Henriksdals reningsverk – Saltsjön

Stockholm Vatten och Avlopp ska kontaktas vid den fortsatta planeringen och genomförandet, byggandet av tunnelbanan, etableringar etc.

Befintliga VA-ledningars sättningskänslighet:

Sannolikt finns otillräcklig kunskap om va-ledningars sättningskänslighet (befintliga ledningar) med hänsyn till rådande markförhållanden (risk för sättningar). Detta bör klarläggas och eventuella åtgärder utföras innan verksamheten påbörjas. Risk finns alltid för att saker händer som inte kunnat förutsättas. Dessa risker ska elimineras/minimeras med hjälp av kontrollplan som byggherren upprättar och godkänns av Länsstyrelsen (kontrollmyndigheten). I kontrollplanen ska det finnas åtgärder beskrivna som tas i bruk om större grundvattensänkning inträffar än vad som bedömts vara acceptabelt för att inte riskera skador, t.ex. infiltrationsanläggningar för att upprätthålla acceptabel grundvattennivå.

Redovisa hur Stockholm Vatten och Avfall befintliga tunnlar berörs:

Stockholm Vatten och Avfalls, Stockholms Framtida Avloppssystem planerade avloppstunnel kommer att ligga nära planerad tunnelbanas tunnel vilket tas upp i texten. Hur Stockholm Vatten och Avfall befintliga tunnlar (Saltsjötunneln, Södermalmstunneln, Farstatunneln, Östbergatunneln, Årsta-Sicklatunneln, Skanstull-Fåfängantunneln, de två avloppstunnlarna Sickla-Henriksdal, Sickla-Saltsjötunneln och ny framtida planerad tunnel mellan Sickla – Henriksdal – Saltsjön berörs måste redovisas.

Skyddszon (skyddsområde) för äldre befintliga avloppstunnlar, se Stockholm Vatten och Avfalls projekteringsanvisningar, bestäms normalt bestäms ur formeln $T = 4 + B/2$, där T är täckande bergskikt (i höjd- och sidled) och B är tunnelbredden (mellan 2 och

6 m). Breddmått och nivå för begränsning i höjded avrundas i förekommande fall till närmaste hela meter.

Anmärkning: Stockholm Vatten och Avfalls djupt liggande avloppskulvert i Katarina Bangata vid korsning av Ringvägen är i nuläget påverkad (skadad) på grund av marksättningar. En ytterligare sättning eller annan markrörelse kan här innebära rörbrott och kollaps av denna stora avloppskulvert. Stora delar av Södermalm kommer vid kollaps riskera att få avloppsstopp och källaröversvämningar av avloppsvatten. Omfattande bräddning av avloppsvatten (spillvatten och kombinerat avloppsvatten) till Hammarby Sjö kommer då även att inträffa under längre tid, sannolikt veckor, då avloppskulverten är mycket svår att åtgärda.

Dagvatten skall dock följa krav i styrdokument:

Dagvatten får avledas till Stockholm Vatten och Avfalls dagvattensystem både i byggskedet och i driftskedet. Dagvattens skall dock följa de krav som anges i:

- Dagvattenstrategi för Stockholm
- Vattendirektivets åtgärdsprogram
- Weserdomen
- Förorenat dagvatten bör renas genom:
 - a. Oljeavskiljning och avskiljning av flytande föremål
 - b. Sedimentering i 24-36h om möjligt kompletterat med filter
 - c. Haveri/katastrofskydd för hantering av utsläpp vid olycka/haveri inkl. släck- och rengöringsvatten.

Förtydliga planhandlingarna angående beskrivning av dagvattenhantering under byggskedet:

Bör förtydligas: Under byggskedet kommer länshållningsvattnet ledas till spillvattennätet. Vattnet skall behandlas i slam- och oljeavskiljare, och vid behov ska vattnet även pH-justeras. Prover på utgående vatten ska tas veckovis, flödet ska mätas veckovis och först efter kontroll att vattnet inte innehåller andra föroreningar än vad reningsverket kan hantera får vattnet släppas till reningsverk. Se även Stockholm Vatten och Avfalls riktlinjer för länshållningsvatten.

Förtydliga planhandlingarna angående beskrivning av hur Stockholm Vatten och Avfalls krav och riktlinjer följs:

Med tillfälliga VA-anläggningar avses reningsanläggningar för process- och dräneringsvatten (länshållningsvatten) under byggskedet. Under byggskedet kommer länshållningsvattnet att ledas till spillvattennätet. Vattnet skall behandlas i slam- och oljeavskiljare, och vid behov ska vattnet även pH-justeras. Prover på utgående vatten ska tas veckovis, flödet ska mätas veckovis och

först efter kontroll att vattnet inte innehåller andra föroreningar än vad reningsverket kan hantera får vattnet släppas till reningsverk. Se även Stockholm Vatten och Avfalls riktlinjer för länshållningsvatten.

Byggandet kommer generera länshållningsvatten under byggskedet (7-8 år). En del av det (vid bergsprängning), ska avledas till spillvattenförande avloppssystem. I och med att byggskedet av tunnelbanan delvis sammanfaller med andra större tunnelprojekt (tunnelbana till Arenastaden, tunnelbana Akalla – Barkarby, Förbifart Stockholm, Svenska Kraftnäts CityLink, Stockholms framtida avloppssystem m.m.) som genererar stora dränvattenflöden under byggskedet (sprängning berg) erhålls relativt stora tillkommande flöden till avloppsreningsverk. Det är därför viktigt med:

- Så små och jämna flöden som möjligt och med bra flödesberäkningar
- Se Stockholm Vattens ”Riktlinjer för länshållningsvatten från byggarbetsplatser”

Synpunkter klimatanpassning och översvämning:

I MKB:n används klimatfaktorn 1,2 i samband med 100-årsregn. Den bör ändras till klimatfaktor 1,25. Se Svenskt Vattens publikation P110.

Vid utformning av tunnelbanan, detaljplaner och höjdsättning av mark måste hänsyn tas till 10-årsregn och till 100-årsregn i nuläget och i framtiden (klimatfaktor) samt till ökad exploatering inom hela det tillrinningsområde som aktuellt planområde ingår i. Färdig lösning av tunnelbanan och detaljplaner måste innebära en minskad risk för översvämningar och en förbättring av vattenkvaliteten i recipienter. Utrymme måste finnas för att kunna anlägga nödvändiga åtgärder.

Höjdsättning och utformning av trösklar och markytor måste utgå från dimensionerande vattennivåer i Saltsjön. Markytor ska utgå från dessa nivåer och utformas så att de ytledes kan avleda dimensionerande regn till recipient tillsammans med det dagvattenförande dagvattennätet. Instängda ytor och marklutning mot ingångar etc. bör undvikas om man vill undvika översvämning till följd av regn. Översvämningar på grund av 2-10 årsregn kan i nuläget inträffa mer lokalt inom planområdet. Större översvämningsområden erhålls sannolikt vid 100-årsregn.

Det är av yttersta vikt att arbeten och arbetsmetoder under byggskedet planeras och utförs på sådant sätt att risken för mark- eller källaröversvämningar inte ökar jämfört med nuläget.

De förväntade översvämningsnivåerna i både byggskede och driftskede ska tas fram (beräknas) i samråd med Stockholm Vatten och Avfall samt med Stockholms stad, som har tagit fram övergripande översvämningsanalyser. Stockholm Vatten och Avfall måste kontaktas vid planering och utformning av dagvattenhanteringen inom planområdet. Det beror även på att dagvatten från omgivande områden även belastar det dagvattenförande systemet.

Övrigt:

Stockholm Vatten och Avfalls bestämmelser, riktlinjer och anvisningar ska följas.

Helheten är oerhört viktig för VA-systemet, inte minst ur perspektiven huvudledningar, översvämningsområden och påverkan på VA-nät och avloppsverk. En avgörande förutsättning är att VA-frågorna vägs in i ett tidigt skede. Stockholm Vatten och Avfall måste kontinuerligt kontaktas under den fortsatta planeringen.

Stockholm Vatten och Avfall ska kontinuerligt kontaktas avseende:

- Dagvattenhantering. Planering och utformning av åtgärder för rening och avledning av dagvatten. Kostnader för drift och underhåll samt ansvarsfrågan för dagvattenhanteringen bör klargöras.
- Ny- och omläggning av VA-ledningar och tunnlar: VA-nät som passerar (korsar) området ska dessa generellt utformas så att Stockholm Vatten och Avfall även i framtiden kan drifta, åtgärda, dimensionera upp eller dubblera dessa VA-system.
- Anslutningar till VA-systemet: Planering och utformning av anslutningspunkter.
- Va-avstängningar och samordning: Stockholm Vatten och Avfall måste kontaktas angående behov av avstängningar, omkopplingar etc. och angående tider för arbeten.
- Länshållningsvatten: I byggskedet angående byggande (schakt och sprängarbeten) angående länshållningsvatten som leds till Stockholm Vatten och Avfalls avloppssystem.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Befintligt ledningsnät

SLL har löpande kontakt med ledningsägande bolag.

Samverkansavtal är sedan tidigare tecknat med Stockholm Vatten och Avfall och i enlighet med detta tecknas genomförandeavtal för de ledningsomläggningar som föranleds av tunnelbanans utbyggnad.

Huvudvattenledningar kommer att beaktas under byggskedet så att de kan vara i drift. Riksinventering kommer att göras i samband med bygghandlingsprojekteringen för att begränsa sannolikheten

för ett avbrott på denna samhällsviktiga försörjning. Förvaltningen för utbyggd tunnelbana ansöker om tillstånd hos mark- och miljödomstolen. I arbetet med tillståndsansökan har en inventering gjorts av förekomst av sättningskänsliga ledningar. Ägare till dessa ledningar är också med i sakägarförteckningen som lämnats till domstolen. Konsekvenser av grundvattenpåverkan under byggskede hanteras i tillståndsprocessen enligt miljöbalken och villkor för detta kommer att meddelas i dom.

Omläggning av befintliga ledningar och skyddsåtgärder vidtas vid behov enligt avtal.

VA-ledningars funktion

I god tid innan arbetena startar kommer närliggande anläggningar att ingå i en riskanalys där även en statusbedömning genomförs. Därefter upprättas ett kontrollprogram med de beräknade vibrationsvärdena för anläggningen och som kommer att samrådas med ägaren av anläggningen.

Berörda områden

SLL har haft och kommer att fortsätta sin kontakt med Stockholm Vatten och Avlopp vid den fortsatta planeringen och byggandet av nya tunnelbanan.

Kontrollprogram

I god tid innan arbetena startar kommer närliggande anläggningar att ingå i en riskanalys där även en statusbedömning genomförs. Därefter upprättas ett kontrollprogram med de beräknade vibrationsvärdena för anläggningen och som kommer att samrådas med ägaren av anläggningen. I samband med miljöprovningen av utbyggnad av tunnelbanan till Nacka och söderort kommer frågan om kontrollprogrammets omfattning och inriktning att avgöras.

Dagvatten

I ansökan för miljöprovning har ett underlag för påverkan på miljökvalitetsnorm tagits fram. Frågan om utsläpp hanteras i ansökan. Dagvattensystem för omgivning och kommande exploatering ansvarar kommunen för.

Ledningar i länshållningsvatten

Synpunkten föranleder en revidering av planbeskrivningen. Revideringen kommer att kommuniceras.

10-års och 100-års regn

En samverkan måste ske mellan Stockholms stad som har huvudansvar för utformningen av tunnelbanans omgivning och kommande exploateringar. Tunnelbaneanläggningens stationsentréer och andra öppningar anpassas i höjd och utformning så att ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,2 kan ske utan att anläggningen skadas. Det bygger

dock på att de områden kring stationerna som är under omdaning också anpassas för att säkerställa detta och att avvattningssystemen fungerar som avsett.

Telia

Telia Sverige Net Fastigheter AB (TSNFAB) inkommer härmed med synpunkter i ärendet i egenskap av ägare till en underjordisk anläggning som kan komma att påverkas av utbyggnaden av tunnelbanan.

Eftersom det underjordiska objektet är skyddsklassat måste Stockholms Stad vända sig till länsstyrelsen för att få mer information.

Då det är för tidigt att utreda på vilket sätt vår anläggning påverkas förutsätter vi att vi i god tid blir underrättade om hur ärendet fortskrider och får fortsatt möjlighet att yttra oss i ärendet. Slutligen förutsätter TSNFAB att sökanden svarar för samtliga kostnader som kan uppkomma för TSNFAB till följd av den planerade projekteringen.

Kablage och ledningar i området ägs av Skanova AB. Om nu misstänker att även dessa kan komma att påverkas bör även Skanova ges tillfälle att uttala sig i ärendet.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Fastighetsägare

BRF Flaggan och Fyrkronan m fl

Se diariefört yttrande för bilder och oredigerad text.

Vi anser att hela det nuvarande förslaget för station Sofia behöver ses över och ta utgångspunkt i helheten för stadsbilden och parkens kvaliteter som lunga och lekplats.

Efter våra inlämnade synpunkter har vi nu fått kontakt med tre ytterligare bostadsrättsföreningar som, precis som vi, berörs av detaljplanen för station Sofia. Dessa är BRF Fyrkronan, BRF Flaggan10 och BRF Signalen.

Synpunkter på station Sofia och den föreslagna detaljplanen

Vi vill här referera till projektets Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) samt stadsbyggnadskontorets planbeskrivning;

MKB: ”De största negativa konsekvenserna för kulturmiljövärdena, stadsbilden och rekreationsvärdena uppstår i Stigbergsparken vid station Sofia.”

Planbeskrivning: ”Den minskade och uppdelade parkytan innebär en risk att Stigbergsparkens funktion som kvarterspark försvagas påtagligt. Rekreationsvärden kopplade till lugn och ro på verkas negativt. Då ingreppet sker i en stadsmiljö med brist på parkmark och att entré byggnaden placeras mitt i parkens centrala gångstråk bedöms ingreppet lokalt kunna innebära stora negativa konsekvenser för rekreationsvärdena.”

Vi är fortsatt starkt kritiska till förslaget med en stor byggnad mitt i Stigbergsparken. Det gäller såväl storlek som läge, framförallt med hänsyn till stadsbilden och parkrummet som helhet samt parkens framtida egen ska per. Här menar vi att förslaget inte alls tar den hänsyn som platsens historia och parkens kvaliteter kräver. Det gäller såväl kulturmiljö som natur - och rekreationskvaliteter.

Det faktum att man utgått från att kunna bygga på parkmark är i sig anmärkningsvärt men i delar förståeligt. Att man däremot landar i en lösning som genom sin placering tar väldigt stora delar av parken i anspråk och i princip utplånar de kvaliteter som denna stads dels park har idag är dock obegripligt. Det måste rimligen betraktas som ett fullständigt misslyckande. Det är svårt att föreställa sig ett sämre läge i parken.

Det bearbetade förslaget visar också tydligt hur placeringen i parken genererar stora hårdgjorda ytor för att klara tillgänglighet till byggnaden. Av dagens gröna parkyta tar förslaget uppskattningsvis ca 75 % i anspråk genom byggnad och tillkommande hårdgjorda ytor. Kvar blir en grön yta i eftermiddagsskugga av den nya byggnaden, långt ifrån ”en grön oas i den annars täta kvartersstrukturen” (”Rekreation, SLL, samrådshandling 2016-11-09”) som vi har idag.

Utifrån de konsekvenser som beskrivs i SBKs och SLLs dokument så är det tydligt att parkens kvaliteter och funktion som stadsdelspark, idag och i framtiden, varit helt underordnade i valet av lösning.

Där konstateras att stora natur-, rekreations- och, inte minst, kulturvärden går förlorade med det nuvarande förslaget.

I bilagda axplock ur samrådshandlingarna, se från sida 4, Bilaga axplock ur samrådshandlingarna, framgår tydligt att förslaget står i stark konflikt till dessa konstaterade värden. Vi ser i dessa dokument att vår uppskattning av Stigbergsparken delas av SBK

och SLL men att det bearbetade förslaget tyvärr inte alls haft som uppgift att behålla dessa kvaliteter.

I den mån som alternativa placeringar över huvud taget diskuteras i handlingarna så handlar det i allt väsentligt om tekniska och framförallt ekonomiska argument emot alternativen. Ingenstans diskuteras värdet av den park som för alltid går förlorad. Det illustrerar en brist på långsiktig helhetssyn som vi finner ytterst anmärkningsvärd.

Så vitt vi förstår har ett antal instanser i tidigare samråd framfört synpunkter på förslaget i linje med de vi lämnar här. Exempelvis framför Stockholms stad i sitt remissvar (PM 2017:102 RI Dnr 111-854/2017) ett antal synpunkter. Det är förvånande att man i det aktuella bearbetade förslaget till tunnelbanestation Sofia inte alls beaktat dessa, utan istället redovisar samma läge och samma volym som tidigare.

Vi menar att hela förslaget för station Sofia behöver ses över. I denna översyn måste helheten i stadsbilden och parken med sina kvaliteter vara prioriterade förutsättningar. Utifrån det anser vi att byggnadens placering måste förändras samt att alternativ till att dra upp hissarna till marknivå och därigenom tvingas bygga en så stor volym måste utredas på nytt. Värdet av en park löper över många hundra år och går inte att överskatta. En förlorad park får staden aldrig tillbaka.

För att de beskrivna kulturhistoriska värden ska vara möjliga att uppfatta, bevara och eventuellt förstärka är det viktigt att eventuella ändringar i parken sker med hänsyn till dessa värden.

Yttrandet hänvisar även till "Rapporten Stigbergsparken – en antikvarisk förundersökning", framtagen av Stockholms Stadsmuseum, samt "ICOMOS-IFLA, document on historic urban public parks", som har ratificerats av regeringen och beskriver vikten av att vårda historiska stadsparksmiljöer.

Avslutningsvis

Vi anser att Stigbergsparken (f.d. kvarteret Kransen), som representant för den internationellt kända Stockholmsstilen, ska bevaras och rustas upp.

Detta innebär att vi föreslår som alternativ för station Sofia en placering vid parkeringsplatsen vid Tjärhovsgatans vändplats eller den f.d. bensinstationen – korsningen Erstagatan/Folkungagatan. Alternativt att platsen i f.d. kvarteret Blomman, som redan idag är skild från parkmark, används. I synnerhet den del som ligger

nedanför trapporna upp mot Fjällgatan. Bergskvaliteten är på dessa platser, enligt SL:s egen personal, av lika god kvalitet. Generellt gäller att omfattningen av station Sofia behöver ses över och ta utgångspunkt i helheten för stadsbilden och parkens kvaliteter som lunga och lekplats.

Brf Stammen 23

1. Förslaget strider mot kommunens parkplan

Av Stockholms/ Södermalms parkplan och parkprogram framgår att Stigbergsparken är en kulturhistorisk värdefull miljö. I riktlinjerna i Södermalms parkplan framgår att kulturhistoriskt värdefulla parker ska bevaras och skyddas. Parker är mycket viktiga för rekreation och aktiviteter. Att ta i anspråk så stor del av parkens yta för en 10-11 meter hög och 800 kvm stor byggnad och gångstråk framstår som obegripligt utifrån detta. I praktiken kommer parken i princip upphöra.

2. Övervägande om alternativa lösningar saknas

Uppenbarligen har inte några alternativa lösningar övervägts förutom förra förslaget i sydvästra delen av parken som avvisades pga dålig berggrund. Andra alternativ skulle vara ett mindre tåg, som en bergbana, och som tar resenärerna upp ovan jord eller en tunnelbaneuppgång i någon befintlig byggnad vid Tjärhovsplan/Folkkungagatan eller vid Ersta sjukhus. Har alternativet att spränga in stationsbyggnaden i berget undersökts?

3. Ingen samordning med förändringsförslag för Ersta sjukhus

Miljön vid Stigbergsparken kommer även att påverkas av förslag till utbyggnad av sjukhuset. Inte minst med mer biltrafik, parkeringsplatser etc. Någon samordning och övervägande kring detta tycks inte ha förekommit.

4. Varför två målpunkter- vems direktiv?

Utgångspunkten i förslaget är att det är viktigt att T-baneuppgången ska kunna nås både från Tjärhovsplan och från Ersta sjukhus. Det är inte en rimlig utgångspunkt i förhållande till det stora ingrepp som det innebär för Stigbergsparken. Det borde istället finnas ett direktiv där man minimerar ingreppet i Stigbergsparken och undviker att bygga mitt i parken samt att byggnaden minimeras.

5. Inga nya bostäder planeras i området- varför viktig knutpunkt?

Såvitt vi känner till planeras många (cirka 1200) nya bostäder vid bussgaraget nära Hammarbykanalen. Det är inte sannolikt att de boende kommer att använda sig av den planerade tunnelbaneuppgången Sofia eftersom det blir betydligt längre väg

(cirka 800 meter), jämfört med den betydligt närmare uppgången som planeras vid Vintertullen, station Hammarby kanal (500 meter). I övrigt planeras inga nya bostäder inom östra Södermalm.

6. Det bästa alternativet är att inte bygga någon uppgång vid Stigbergsparken- behovet av en T-baneuppgång för Ersta sjukhus är mycket litet enligt vår bedömning.

Det vore ett alltför stort ingrepp i området och besökande till Ersta sjukhus kan mycket väl komma via taxi, bil, buss etc. Varken vid Södersjukhuset eller Karolinska sjukhuset finns närliggande T-baneuppgångar- och det fungerar utmärkt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Placering av station Sofia

Förstudie, idéstudie och lokaliseringsutredning för utbyggnaden av tunnelbana har utförts för att utreda sträckning och placering av stationer och stationsentréer. Förstudien och idéstudien ligger även till grund för Stockholmsöverenskommelsen vilket sätter ramarna för de uppdrag SLL har att genomföra.

Utredningar har gjorts för att ta fram lämpligaste placering av stationer och entréer. Många faktorer har vägts samman så som tillgänglighet, säkerhet, miljö, befintlig och planerad bebyggelse. Hänsyn tas även till sociala aspekter, konflikter mellan olika anläggningar, befolkningsstatistik, tunnelbanans spårgeometri, rådighet till mark, målpunkter i området, kultur- och naturmiljö, byggbarhet och byggkostnad, med mera. Analyser över boende, arbetande och besökare i området har vägts in samt kopplingar till övrig kollektivtrafik och andra målpunkter har beaktats.

Placeringen av station Sofia är av betydelse för att komplettera övrig kollektivtrafik och avlasta Slussen. Sträckningen och placeringen av stationen är viktig för att uppnå en hållbar infrastruktur i Stockholmsområdet. Utförlig förklaring angående placering av station Sofia finns att läsa i Samrådsredogörelse maj 2017 och Samrådsredogörelse september 2017 som finns tillgänglig på förvaltning för utbyggd tunnelbanans webbplats.

Arbetet med utbyggnaden av nya tunnelbanan sker i samverkan med berörda kommuner vilket är av betydelse för att uppnå en god helhetslösning. Kommunens detaljplaner är en förutsättning för arbetet eftersom det reglerar hur mark får användas samt till viss del utformning av byggnader.

Avsaknad av alternativ

Flera olika alternativ har studerats för att välja exakt lokalisering för stationsentréer. Alternativ till nuvarande planförslag har valts bort på grund av långt avstånd mellan entré och biljetthall, långa gångar under mark som upplevs otrygga och är dyra att anlägga,

konflikt med befintlig Saltsjöbana, en svaghetszon i berget och att det vore komplicerat att bygga hisschakt i tät stadsmiljö.

Lägen nära Ersta sjukhus och mot Tjärhovsplan har valts bort på grund av att avståndet mellan entrén och biljetthallen skulle bli för långt. Alternativet vid Skånegatan valdes bort av ekonomiska skäl och för att det hade varit för komplicerat att bygga uppgång med hisschakt i den täta stadsmiljön. En stationsbyggnad längre österut i parken skulle innebära djupare och mer tekniskt komplicerad jordschakt och längre underjordspassage till plattformen. Långa gånger under mark upplevs av många resenärer otrygga och följaktligen dyra att anlägga och motiveras därav endast om det går under högratifierade gator.

Att placera stationens biljetthall och entré i Stigberget är inte möjligt på grund av andra befintliga anläggningar. Utförlig förklaring av motiv till placering för station Sofia och dess entréer samt bortvalda alternativ finns att läsa i kompletterande samråd för station Sofia maj 2017. Dokumentet finns tillgängligt på förvaltning för utbyggd tunnelbanas hemsida, www.nyatunnelbanan.sll.se.

Samordning

Utbyggnaden av nya tunnelbanan avser att medföra så liten negativ påverkan som möjligt, samordning sker med berörda parter och där det finns behov. Samordning sker med Ersta sjukhus.

Målpunkt

Val av placering för stationer och stationsentréer är utrett utifrån ett flertal aspekter där bland annat målpunkter beaktas. Där station Sofia planeras att byggas trafikeras området i dagsläget enbart av busslinjer. Antalet avgångar och på- och avstigande vid omkringliggande busshållplatser redogörs för i järnvägsplanen samt bedömd framtida resenärsmängd. Ett flertal parametrar beaktas vid bedömning av ungefärlig mängd resande. Station Sofia beräknas få en resenärsmängd på cirka 3 400 på- och avstigande under förmiddagens maxtimme år 2030. Motsvarande resenärsmängder för hela dygnet är cirka 35 000 – en resenärsmängd som befintlig station Hornstull. Station Sofia förväntas bli en viktig målpunkt för den framtida kollektivtrafiken och är av stor betydelse för att avlasta Slussen.

Castellum AB

Castellum innehar via dotterbolag tomträterna till fastigheterna Charkuteristen 5, 6 och 8 samt Sandhagen 6, samtliga belägna i Slakthusområdet intill den planerade stationsuppgången mot Charkmästargatan och Hallvägen.

Castellum ställer sig positivt till tunnelbaneprojektet som sådant och har heller ingenting att erinra mot nu utställda nya detaljplaner och ändringar av befintliga planer. Castellum förutser att det under

genomförandet av detaljplanerna kan uppstå stora störningar och kanske även skador på fastigheterna. Castellum förutsätter att ansträngningar görs för att minimera sådana olägenheter och bolaget kommer att återkomma till frågorna vid den kommande tillståndsansökan för vattenverksamhet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

SLL arbetar för att begränsa störningar under byggtiden. Framkomlighet kommer att säkerställas på varje berörd plats så långt som möjligt. Störningar i framkomlighet under byggskedet kommer periodvis att uppstå, utredningar görs för att säkerställa att god framkomlighet och tillgänglighet efterföljs. Fastighetsägare, näringsidkare, närboende och andra berörda kommer i god tid att informeras om att störande arbeten kommer att ske, var det ska ske och hur länge. För omledning av trafik ansöks om tillstånd från väghållare, i form av trafikordningsplaner. Samordning kommer att ske med Stockholms stad avseende Projekt Slakthusområdet.

Konsekvenser av buller under byggtiden och grundvattenbortledning samt eventuell påverkan på grundläggningen hanteras i tillståndsansökan enligt miljöbalkens 11 och 9 kapitel och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. I ansökan redovisas förslag till villkor för verksamheten avseende vibrationer och stomljud.

För vibrationer i samband med sprängningsarbeten tillämpas Svensk Standard SS 460 48 66:2011 – Vibration och stöt – Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader, inom upprättat inventeringsområde. Genom mätningar kan SLL i god tid identifiera risker och även sätta in åtgärder där så behövs.

Fabege

Fabege AB äger, genom dotterbolag, ett antal fastigheter i Hammarby sjöstad, enligt förteckning nedan.

Fabege vill för ovanstående fastighetsägare framföra följande synpunkter i rubricerat ärende:

Stationsläge Hammarby kanal, uppgång Luma

Fabege är positiva till stationens placering med uppgångar på vardera sida om kanalen. Detta ger en möjlighet att öppna för gångpassage via tunnelbanans perrong mellan Hammarby sjöstad och Södermalm. Det vore fördelaktigt om genomgång kan ske utan kostnad för gående, för att förbindelsen ej ska upplevas som en otillgänglig passage för allmänheten.

Fabege anser att det är positivt att sophertering flyttats från denna uppgång samt att lanterniner på Lumagatan utgått.

För att bedöma påverkan på Fabeges fastigheter behövs mer ingående ritningsmaterial med höjdsättningar samt beskrivning av hur närliggande mark tas i anspråk under byggtiden.

Vi ser framemot fortsatt arbete med FUT och Stockholms stad gällande uppgångens gestaltning i förhållande till den kulturminnesmärkta bebyggelsen inom Luma Park, markplanering (cykelparkering, planteringar etc) samt höjdsättning med hänsyn till gång- och cykelflödena till Luma.

Korphoppet 5, tillfälligt markanspråk

Fabege och SLL/FUT har tecknat nyttjanderättsavtal för tillfälligt markanspråk avseende arbets- och etableringsyta inom hela fastigheten. Utöver de frågor som regleras i avtalet vill Fabege förorda att enkelriktad trafiken längs Hammarby Fabriksväg, med tillfällig infart vid Södra länken avfarten och utfart vid Textilgatan/Hammarbyvägen. Detta för att underlätta framkomligheten till övriga fastigheter längs gatan under nyttjanderättstiden.

Störningar under byggtiden

I Hammarby sjöstad ligger uppgången i ett centralt läge i Lumaparken i direkt anslutning till befintlig hållplats Luma, Luma Parks huvudentré och angoringsgata. Inom Luma Park finns många olika verksamheter (kontor, förskola, skola, restaurang, konferens, bostäder mm) och det är många boende, arbetande, skolbarn och besökare som passerar platsen. Fabege har flera hyresgäster som bedriver känsliga verksamheter vilka kommer att påverkas under byggtid gällande buller, vibrationer och angöring (för bl.a. gång, bil, lastning, sophantering mm). Fabege har sedan samråd ny hyresgäst som bedriver känslig verksamhet på Båtturen 2. Eftersom verksamheter och hyresgäster förändras över tid och då tunnelbanan har lång genomförandetid önskar Fabege ha en löpande dialog kring arbeten och störningar som kan påverka Fabeges fastigheter och hyresgäster.

Fabege efterfrågar TA-planer för genomförande och önskar vara delaktiga i planering och framtagande av dessa. Detta för att kunna lämna aktuell information om hyresgästers verksamhet för att minimera störning och olägenheter under byggtid.

Avseende störningar under byggtiden som berör Luma 1 och Fartygstrafiken 2 hänvisar vi även till tidigare samrådsyttrande i frågan.

Fabege ser fram emot det fortsatta arbetet att tillsammans hitta bra lösningar för att minimera konsekvenserna under tunnelbanans

byggskede och reglera detta genom tecknande av genomförandeavtal för berörda fastigheter.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stationsuppgång

Luma Genomgången mellan stationsentréerna är tillgänglig med giltigt färdbevis. Genomgången är inte öppen för allmänheten på grund av drift, underhåll och ansvar.

Tillfälligt markanspråk

Planritningar i järnvägsplanen avseende tillfälligt markanspråk redogör endast för ianspråktagande av mark. Redovisning av höjdsättning är inte relevant för detta. Vad avser återställande sker det till motsvarande standard vid ianspråktagandet om annat inte överenskommit. SLL är måna om den pågående dialog som förs med yttranden kring yttrandens fastigheter.

Trafikanordningsplaner tas fram vid behov för att hantera omdirigering av trafik såsom bland annat enkelriktning av trafik. Järnvägsplanen reglerar inte hur trafiken under nyttjanderättstiden ska ledas.

Byggtiden

SLL arbetar för att begränsa störningar under byggtiden. Framkomlighet kommer att säkerställas på varje berörd plats så långt som möjligt. Störningar i framkomlighet under byggskedet kommer periodvis att uppstå, utredningar görs för att säkerställa att god framkomlighet och tillgänglighet efterföljs. Fastighetsägare, näringsidkare, närboende och andra berörda kommer i god tid att informeras om att störande arbeten kommer att ske, var det ska ske och hur länge. För omledning av trafik ansöks om tillstånd från väghållare, i form av trafikanordningsplaner.

Konsekvenser som störningar under byggtiden hanteras i tillståndsansökan enligt miljöbalkens 11 och 9 kapitel och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Tillståndsansökan prövas av mark- och miljödomstolen. Ansökan till domstolen och den komplettering som inlämnats den 28 februari 2018 har kungjorts och berörda bereds möjlighet att lämna synpunkter till tillståndsansökan. I ansökan redovisas förslag till villkor för verksamheten avseende vibrationer och stomljud.

För vibrationer i samband med sprängningsarbeten tillämpas Svensk Standard SS 460 48 66:2011 – Vibration och stöt – Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader, inom upprättat inventeringsområde. Genom mätningar kan SLL i god tid identifiera risker och även sätta in åtgärder där så behövs.

Besiktningar görs enligt svensk standard. Fastigheter som ligger närmare tunneln än 50 meter kommer att besiktigas och vissa fastigheter övervakas med vibrationsmätare. För fastigheter byggda

på lera är besiktningsområdet 100 meter. SLL gör efterbesiktningar för att kontrollera att inga förändringar har skett på grund av arbeten med nya tunnelbanan. Fastighetsägare får en kopia på efterbesiktningsprotokollet. Ersättning utgår enligt gällande lagar och praxis. Skulle eventuella skador orsakade av utbyggnaden av nya tunnelbanan uppmärksammas görs skadeanmälan via formulär som finns på www.nyatunnelbanan.sll.se.

Trafikanordningsplaner

Järnvägspanen reglerar inte trafikanordningsplaner för genomförande utan SLL ansöker om trafikanordningsplaner från gällande väghållare.

Fast Sillhovet 3, via ombud

Detaljplaneförslaget syftar till att möjliggöra byggande av tunnelbana under mark och att reglera användningen ovan mark. Fastigheten Sillhovet 3 berörs dels av tunnlar direkt under fastigheten som därvid träffas av begränsningar i möjligheten att disponera fastigheten nedåt men kommer även att påverkas av anläggningar ovan mark på kringliggande fastigheter, dels kommer fastigheten att påverkas av störningar i form av buller, stomljud, vibrationer, ventilationsutsläpp, grundvattenförändringar såväl under byggskede som under drift.

På fastigheten Sillhovet 3 bedrivs hotellverksamhet vilken är känslig för ovanstående påverkan, särskilt buller och vibrationer. Granskningshandlingarna redogör för att tunnelbanetrafiken kommer att föranleda stomljud/buller och av MKB:n framgår att utformningen av ventilationstornen mm är av betydelse för hur omgivningen påverkas av buller och av föroreningar i ventilationsluft.

Ventilationsanordningarna (Hovslagargatan och statyn "Bältesspännarna") vilka avses utföras dels under byggskede samt drift är inte bygglovspliktiga anläggningar varför det är avgörande för skyddet att krav på utformning (höjd, bullerskyddande utformning/åtgärder samt riktning på flöde) samt att max tillåten effekt av dessa fastställs i detaljplanens bestämmelser (PBL 4 kap 12 pkt 2-3). Bolaget motsätter sig att det trots dessa möjligheter saknas bestämmelser om skydd mot störningar varför Bolaget yrkar att skyddsbestämmelser införs i detaljplanen med högsta tillåtna värden för störningar genom buller, skakning och även för luftföroreningar som kan uppstå. Detta dels avseende tunnelbanetrafikens direkta påverkan men även vid påverkan från andra anläggningar som ventilationstorn/schakt (Hovslagargatan och statyn "Bältesspännarna") och dylikt. Vissa ventilationsschakt utgör även evakuering för brandgaser varför även detta flöde ska regleras med avseende på riktning samt med beaktande av tornet

höjd för att säkerställa att påverkan ovan mark för kringboende blir minimal.,

Särskilda krav i planen på att bullerskyddsåtgärder vidtas i och kring arbetstunnlar ska även införas för att garantera att bullervärden hålls inom riktnivån för bostäder då både bostad (Sillhovet 4) respektive hotell (Sillhovet 3) finns i omedelbarhet till verksamhetsområdet.

Vidare ska detaljplanen tillåta tillfälliga skyddsåtgärder såsom inbyggnad av arbetstunnel på Blasieholmen där tunneln behöver byggas in och förses med tak under byggtiden, från tunnelmynning i riktning mot museikajen (50 m).

Bolaget motsätter sig även att detaljplanen medför begränsningar av möjligheterna att nyttja marken neråt för att kunna utföra energibrunnar. En bestämmelse som möjliggör att åtgärder kan få vidtas om de kan visas utföras utan skada på underliggande verksamhet borde kunna utformas. Jämför den bestämmelse som staden tillåtit i DP Nobel. Norrmalm 3:43, dp 2013-00460-54 ”m1=Schaktning, sprängning, borrhning eller andra ingrepp får inte göras inom utrymme för tunnel. Avsteg härifrån får göras om utredning visar att skador på undermarksanläggning ej sker.” I det fall att borrhål kan utföras för energibrunnar utan att det påverkar T-banan bör dessa kunna tillåtas genom en utökad kontroll.

Till granskningshandlingarna hör en MKB vilken är upprättad inom förfarandet för järnvägsplanen. Denna MKB beaktar endast driftskedet och övergående störningar från byggskedet beskrivs kortfattat i kapitel 7 i denna MKB. Mer djupgående information om byggskedet finns i den MKB som tillhör tillståndsansökan samt i bilagan PM Byggskede.

Bolaget invänder att denna MKB inte belyser alla de aspekter som ska beaktas enligt PBL dels utgör inte hänvisade bilagor granskningshandlingar i detaljplanarbetet. Av 4 kap § pkt 9 framgår att om genomförandet av en detaljplan för tunnelbana kan antas få betydande miljöpåverkan, ska redovisningen enligt 33 § st 1 pkt 4 i fråga om miljökonsekvenserna ha det innehåll som följer av 6 kap 12 § 13 § först st miljöbalken.

Av 4 kap 33 § PBL framgår att av redovisningen ska framgå vilka organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs samt vilka konsekvenser dessa åtgärder får för fastighetsägarna. De konsekvenser fastighetsägarna på Blasieholmen drabbas av berörs mycket ytligt i redovisningen. Av PBL 2 kap 9 § framgår att planläggning av mark och vattenområde

[...] inte får ske så att den avsedda användningen eller byggnadsverket kan medföra sådan fara [...] eller betydande olägenhet på annat sätt. Redovisningen av de olika åtgärderna är inte tillräckligt belysta i MKB utan fördjupning avseende påverkan på befintliga fastigheter och byggnader maa av bortledning av vatten samt sprängningar och inte heller drift av ventilationsanordningar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

SLL arbetar för att begränsa störningar under byggtiden. Framkomlighet kommer att säkerställas på varje berörd plats så långt som möjligt. Störningar i framkomlighet under byggskedet kommer periodvis att uppstå, utredningar görs för att säkerställa att god framkomlighet och tillgänglighet efterföljs. Fastighetsägare, näringsidkare, närboende och andra berörda kommer i god tid att informeras om att störande arbeten kommer att ske, var det ska ske och hur länge. En löpande dialog kommer också att hållas med Miljöförvaltningen i Stockholm, där just frågor om buller, damning, gaser etc samt möjligheten att begränsa detta är centrala. För omledning av trafik ansöks om tillstånd från väghållare, i form av trafikplaneringsplaner.

Konsekvenser av störningar under byggtiden hanteras i tillståndsansökan enligt miljöbalkens 11 och 9 kapitel och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Tillståndsansökan prövas av mark- och miljödomstolen. Ansökan till domstolen och den komplettering som inlämnats den 28 februari 2018 har kungjorts och berörda bereds möjlighet att lämna synpunkter till tillståndsansökan.

Ventilationstorn utformas så att riktvärden enligt Naturvårdsverkets riktlinjer för buller från industri inte överskrids i driftskedet. Ventilationstorn utformas så att bostäder ska kunna byggas i närheten utan att riktvärden för inomhusbuller överskrids. Ljudkrav ställs med hänsyn till befintlig och planerad bebyggelse.

Fastighets AB Hovslagaren

I egenskap av ombud för fastighetsägaren till Sillhovet 4, Fastighets AB Hovslagaren (Bolaget), inkommer jag härmed med följande granskningsyttrande över förslaget till detaljplan, dnr DP/ADp 2014-18909.

Fastigheten Sillhovet 4 är idag en av Stadsmuseet blåklassad byggnad, med skydds- och varsamhetsbestämmelser enligt detaljplan samt utgör en sådan värdefull byggnad som även träffas av motsvarande krav i plan- och bygglagen, 2010:900. Byggnaden uppfyller således förordningarna för byggnadsminnen i kulturminneslagen. Byggnaden är en del av den kulturhistoriskt värdefulla hamnmiljön på Blasieholmen och utgör därmed en del av

de utpekade värdena i riksintresset Stockholms Innerstad samt angränsar direkt mot riksintresset Nationalstadsparken.

Byggnaden är idag ett bostadshus vilket är väsentligt att beakta i alla beräkningar av buller, vibrationer och övriga störningar samt hur störningsbegränsande åtgärder vidtas och till vilka nivåer. Byggnaden uppfördes år 1832 och så vitt fastighetsägaren känner till är byggnaden grundlagd delvis på berg, delvis på lera. Fastigheten har således en känslig grundläggning och mycket stora kulturhistoriska värden vilket måste beaktas i byggnadsarbeten för tunnelbana till Nacka och att arbetet planeras och genomförs på ett sådant sätt att störningar för fastighetsägare och boende minimeras och skador på fastigheten undviks. Fastighetsägaren förutsätter att bolaget hålls skadeslösa för det falla att skador uppkommer.

Detaljplaneförslaget syftar till att möjliggöra byggande av tunnelbana under mark och att reglera användningen ovan mark. Fastigheten Sillhovet4 berörs dels av tunnlar direkt under fastigheten som därvid träffas av begränsningar i möjligheten att disponera fastigheten nedåt men kommer även att påverkas av anläggningar ovan mark på kringliggande fastigheter, dels kommer fastigheten att påverkas av störningar i form av buller, stomljud, vibrationer, ventilationsutsläpp, grundvattenförändringar såväl under byggskede som under drift.

Boenden i byggnaden löper stor risk att påverkas av olika typer av störning, dels buller, vibrationer, stomljud, sättningar, påverkan med anledning av ändrade vattennivåer, luftkvalitetsnivåer, byggtrafik samt av ev. krossetablering vid arbetstunnel. Det förutsätts med hänvisning till den långa tid som byggnadsarbetena kommer att pågå att riktvärden (NFS 2004: 15) i dessa avseenden inte överskrider nivåerna för permanent bostads, att verksamhetsutövaren vidtar alla till buds stående medel för att detta ska tillgodoses samt att arbetet begränsas i tider på dygnet. Därtill ska bullermätningar vidtas på verksamhetsutövarens bekostnad på begäran av fastighetsägaren när misstanke om överskridande finns. Vidare ska fastighetsägaren informeras om nödvändiga planerade överskridanden i god tid.

Granskningshandlingarna redogör för att tunnelbanetraffiken kommer att föranleda stomljud/buller och av MKB:n framgår att utformningen av ventilationstornen mm är av betydelse för hur omgivningen påverkas av buller och av föroreningar i ventilationsluft.

Ventilationsanordningarna (Hovslagargatan och statyn ”Bältesspännarna”) vilka avses utföras dels under byggskede samt

drift är inte bygglovspliktiga anläggningar varför det är avgörande för skyddet att krav på utformning (höjd, bullerskyddande utformning/åtgärder samt riktning på flöde) samt att max tillåten effekt av dessa fastställs i detaljplanens bestämmelser (PBL 4 kap 12 pkt 2-3). Bolaget motsätter sig att det trots dessa möjligheter saknas bestämmelser om skydd mot störningar varför Bolaget yrkar att skyddsbestämmelser införs i detaljplanen med högsta tillåtna värden för störningar genom buller, skakning och även för luftföroreningar som kan uppstå. Detta dels avseende tunnelbanetraffikens direkta påverkan men även vid påverkan från andra anläggningar som ventilationstorn/schakt (Hovslagargatan och statyn ”Bältesspännarna”) och dylikt. Vissa ventilationsschakt utgör även evakuering för brandgaser varför även detta flöde ska regleras med avseende på riktning samt med beaktande av tornet höjd för att säkerställa att påverkan ovan mark för kringboende blir minimal.

Särskilda krav i planen på att bullerskyddsåtgärder vidtas i och kring arbetstunnlar ska även införas för att garantera att bullervärden hålls inom riktnivån för bostäder då både bostad (Sillhovet 4) respektive hotell (Sillhovet 3) finns i omedelbar närhet till verksamhetsområdet.

Vidare ska detaljplanen tillåta tillfälliga skyddsåtgärder såsom inbyggnad av arbetstunneln på Blaiseholmen där tunneln behöver byggas in och förses med tak under byggtiden, från tunnelmynning i riktning mot museikajen (50 m).

Bolaget motsätter sig även att detaljplanen medför begränsningar av möjligheten att nyttja marken neråt för att kunna utföra energibrunnar. En bestämmelse som möjliggör att åtgärder kan få vidtas om de kan visas utföras utan skada på underliggande verksamhet borde kunna utformas. Jämför den bestämmelse som staden tillåtit i DP Nobel. Norrmalm 3:43, dp 2013-00460-54 ”m1= Schaktning, sprängning, borrhning eller andra ingrepp får inte göras inom utrymme för tunnel. Avsteg härifrån får göras om utredning visar att skador på undermarksanläggning ej sker.” I det fall att borrhål kan utföras för energibrunnar utan att det påverkar T-banan bör dessa kunna tillåtas genom en utökad kontroll.

Sänkning av grundvattnet kan komma medföra stor påverkan på byggnaden. Det finns en osäkerhet om grundens konstruktion och det är angeläget att kontroller/besiktning av byggnaden sker innan byggstart för att skaffa sig nödvändig kunskap om byggnaden för att på bästa sätt förhindra skador både på byggnad men även befintliga kulturvärden och för att dokumentera byggnaden före samt efter byggnadsarbeten. Fastighetsägaren har redan konstaterat att nu

pågående sprängningar känns i byggnaden samt att vattennivåerna i grunden markant förändrats och oro finns att dessa förorsakas av pågående arbeten.

Till granskningshandlingarna hör en MKB vilken är upprättad inom förfarandet för järnvägsplanen. Denna MKB beaktar endast driftskedet och övergående störningar från byggskedet beskrivs kortfattat i kapitel 7 i denna MKB. Mer djupgående information om byggskedet finns i den MKB som tillhör tillståndsansökan samt i bilagan PM Byggskede.

Bolaget invänder att denna MKB inte belyser alla de aspekter som ska beaktas enligt PBL, dels utgör inte hänvisade bilagor granskningshandlingar i detaljplanarbetet. Av 4 kap 34 § pkt 9 framgår att om genomförandet av en detaljplan för tunnelbana kan antas få betydande miljöpåverkan, ska redovisningen enligt 33 § st 1 pkt 4 i fråga om miljökonsekvenserna ha det innehåll som följer av kap 12§ 13§ fört st miljöbalken.

Av 4 kap 33 § PBL framgår att av redovisningen ska framgå vilka organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs samt vilka konsekvenser dessa åtgärder får för fastighetsägarna. De konsekvenser fastighetsägarna på Blasieholmen drabbas av berörs mycket ytligt i redovisningen. Av PBL 2 kap 9 § framgår att planläggning av mark och vattenområde [...] inte får ske så att den avsedda användningen eller byggnadsverket kan medföra sådan fara [...] eller betydande olägenhet på annat sätt. Redovisningen av de olika åtgärderna är inte tillräckligt belysta i MKB utan fördjupning krävs avseende påverkan på befintliga fastigheter och byggnader m.a.a. bortledning av vatten samt sprängningar och drift av ventilationsanordningar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Eventuella skador

Konsekvenser av buller under byggtiden och grundvattenbortledning samt eventuell påverkan på grundläggningen hanteras i tillståndsansökan enligt miljöbalkens 11 och 9 kapitel och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Tillståndsansökan prövas av mark- och miljödomstolen. Ansökan till domstolen och den komplettering som inlämnats den 28 februari 2018 har kungjorts och berörda bereds möjlighet att lämna synpunkter till tillståndsansökan.

Besiktningar görs enligt svensk standard. Fastigheter som ligger närmare tunneln än 50 meter kommer att besiktigas och vissa fastigheter övervakas med vibrationsmätare. För fastigheter byggda på lera är besiktningsområdet 100 meter. Kulturskyddade

byggnader kommer att omhändertas och kontrolleras enligt ett specifikt kontrollprogram för kulturskyddad bebyggelse. Detta kontrollprogram kommer upprättas i samråd med Länsstyrelsen och/eller riksantikvarieämbetet som är tillsynsmyndighet för kulturklassad bebyggelse. SLL gör efterbesiktningar för att kontrollera att inga förändringar har skett på grund av arbeten med nya tunnelbanan. Fastighetsägare får en kopia på efterbesiktningensprotokollet. Ersättning utgår enligt gällande lagar och praxis. Skulle eventuella skador orsakade av utbyggnaden av nya tunnelbanan uppmärksammas görs skadeanmälan via formulär som finns på www.nyatunnelbanan.sll.se.

Störningar

Ambitionen är att arbetet med tunnelbaneutbyggnaden ska störa så lite som möjligt. Förvaltning för utbyggd tunnelbana ansöker om tillstånd hos mark- och miljödomstolen. Konsekvenser av buller under byggskedet hanteras i tillståndprocessen enligt miljöbalken och villkor för bullerstörningar meddelas i dom. Föreslagna villkor redovisas i ansökan till domstolen och den komplettering som inlämnats den 28 februari 2018. Till tillståndsansökan bereds berörda möjlighet att lämna synpunkter. SLL har inte ansökt om krossning på Blasieholmen.

Fastighetsägare, näringsidkare, närboende och andra berörda kommer i god tid att informeras om att störande arbeten kommer att ske, var det ska ske och hur länge.

Avseende buller under drifttid utformas ventilationstorn så att riktvärden enligt Naturvårdsverkets riktlinjer för buller från industri inte överskrids. Ventilationstorn utformas så att bostäder ska kunna byggas i närhet av ventilationstorn utan att riktvärden för inomhusbuller överskrids, ljudkrav ställs med hänsyn till befintlig och planerad bebyggelse.

Ventilationsanläggningarna på Blasieholmen är till för att föra in friskluft i tunnelsystemet inte för att ventilera ut tunnelluft.

Konsekvenser av damning hanteras i kontrollprogram för miljöfarlig verksamhet som upprättas i samråd med miljöförvaltningen som är tillsynsmyndighet.

Grundvatten

Besiktningar görs enligt svensk standard. Fastigheter som ligger närmare tunneln än 50 meter kommer att besiktigas. För fastigheter byggda på lera är besiktningensområde 100 meter. SLL gör efterbesiktningar för att kontrollera att inga förändringar har skett på grund av arbeten med nya tunnelbanan. Fastighetsägare får en kopia på efterbesiktningensprotokollet. Grundvattennivån kommer att kontrolleras och konsekvenser av tunnelbaneutbyggnadens grundvattennivåsänkning redovisas i tillståndsansökan enligt

miljöbalkens 11 och 9 kapitel och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Tillståndsansökan prövas av mark- och miljödomstolen som kan ange villkor till sin dom.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana har inga pågående sprängningar.

Fastighets AB L E Lundberg

Lundbergs utgångspunkt är att de är positiva till tunnelbaneprojektet och de motsätter sig heller inte den nya detaljplanen och ändringar av befintlig detaljplan. För deras del – och för deras hyresgäster – är det dock viktigt att man i byggskedet vidtar erforderliga åtgärder för att undvika skador, minimera störningar och för att tillförsäkra god tillgänglighet till fastigheten. För det fall skador på egendom eller ekonomiska krav uppkommer till följd av arbetena skall full kostnadsersättning utgå. Lundbergs kommer att återkomma till detta vid den kommande ansökan om tillstånd för vattenverksamhet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

SLL arbetar för att begränsa störningar under byggtiden. Framkomlighet kommer att säkerställas på varje berörd plats så långt som möjligt. Störningar i framkomlighet under byggskedet kommer periodvis att uppstå, utredningar görs för att säkerställa att god framkomlighet och tillgänglighet efterföljs. Fastighetsägare, näringsidkare, närboende och andra berörda kommer i god tid informeras om att störande arbeten kommer att ske, var det ska ske och hur länge.

Konsekvenser som störningar under byggtiden hanteras i tillståndsansökan enligt miljöbalkens 11 och 9 kapitel och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. I ansökan redovisas förslag till villkor för verksamheten avseende vibrationer och stömljud.

Besiktningar görs enligt svensk standard. Fastigheter som ligger närmare tunneln än 50 meter kommer att besiktigas och vissa fastigheter övervakas med vibrationsmätare. För fastigheter byggda på lera är besiktningsområdet 100 meter. SLL gör efterbesiktningar för att kontrollera att inga förändringar har skett på grund av arbeten med nya tunnelbanan. Fastighetsägare får en kopia på efterbesiktningsprotokollet. Ersättning utgår enligt gällande lagar och praxis. Skulle eventuella skador orsakade av utbyggnaden av nya tunnelbanan uppmärksammas görs skadeanmälan via formulär som finns på www.nyatunnelbanan.sll.se.

Godsfinkan Hammarby AB

Godsfinkan Hammarby AB är ett dotterbolag inom Folksamkoncernen (bolaget benämns nedan "Folksam") och är ägare till fastigheten Stockholm Godsfinkan 2. Fastigheten är belägen i Hammarby sjöstad och kommer att påverkas dels av

byggnationen av den östra uppgången av station Hammarby kanal, dels av att en servicetunnel kommer gå delvis under fastigheten.”

Folksam är i grunden positivt till projektet och har ingen erinran mot detaljplanen och planändringarna. Viktigt för bolaget och Godsfinkan 2 är dock att stationsområdet får en varsam och god utformning samt att störningar i samband med byggnationen minimeras.

Godsfinkar 2 innehåller bostäder och det är därför viktigt att man tar hänsyn till de boende under den tid som byggnationen pågår. För det fall skador eller ekonomiska krav uppstår skall full kostnadstäckning erhållas. Folksam kommer att återkomma i dessa frågor vid den kommande tillståndsansökan för vattenverksamhet.

Folksam ställer sig således, med dessa synpunkter, positivt till detaljplanen och planändringarna.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Nya tunnelbanan kommer att påverka stadsbilden vid stationer och ovanmarknanläggningar. Kommande detaljplaner och planläggning är därför en förutsättning för arbetet eftersom det reglerar hur mark får användas samt utformning av byggnader.

Under byggtiden kommer SLL att arbeta för att begränsa störningar under byggtiden. Framkomlighet kommer att säkerställas på varje berörd plats så långt som möjligt. Störningar i framkomlighet under byggskedet kommer periodvis att uppstå. SLL tar fram därför utredningar för att säkerställa att god framkomlighet och tillgänglighet efterföljs.

Klövern AB

Den framtida stationen i Slakthusområdet kommer att hantera stora flöden av besökare till de olika destinationerna inom Söderstaden. Klöver ser att kopplingen mellan tunnelbanan och arenatorget med sitt stråk, arbetsplatser och arenor är väsentligt för hela området och vill i linje med det resonemanget framföra ett förslag till vidare utveckling av Slakthusområdets tunnelbanestation.

Klövern ser en möjlighet att tillföra området ytterligare en access till den norra tunnelbaneuppgången på östra sidan om Arenavägen i anslutning till Globen Shopping. Klöver föreslår att mellanplanet beläget på +21.8 m under Arenavägen förlängs med en öppning i bergrummet. En förlängning av mellanplanet skulle möjliggöra för ytterligare en entré med tillhörande biljetthall på östra sidan om Arenavägen helt inom Klöverns fastighet Arenan 2.

Ytterligare en entré till den norra uppgången skulle tillföra bättre tillgänglighet till den handel och service som Globen Shopping erbjuder inom Söderstaden med även skapa en bättre tillgänglighet inom hela området för allmänheten med en förbättrad koppling till destinationerna på östra sidan om Arenavägen och en möjlighet att fördela de tidvis stora flödena som väntas till stationen.

Järnvägsplan

Utifrån förslaget till järnvägsplan som ställs ut för granskning ser Klöver, efter samråd med sakkunniga, inga hinder för att möjliggöra en utökning av mellanplanet med upp till 10 meter, då det ryms inom mark betecknad med Js1 (*Nytt utrymme för tunnelbana med tillhörande anläggningar under mark, servitutsrätt*). Inte heller påverkar en utökning av mellanplanet de skyddsbestämmelser, Sk1 som anges för spåren. Däremot kan en konsekvens bli att skyddszonen behöver ökas motsvarande utökningen av bergrummet. Detta bör kunna hanteras som mindre ändring av järnvägsplanen inför fastställelse. Klöver anser dock att behandling av frågan som mindre ändring inte är nödvändigt utan förutsätter en överenskommelse med Trafikförvaltningen om att kunna ansluta schaktet för ny entré till Globen Shopping mot det utökade mellanplanet i järnvägsplanens nuvarande gräns eller inom tunnelbanans skyddszon om skyddszonen utökas innan fastställelse. För entréschaktet behövs ingen järnvägsplan utan detta kan hanteras inom gällande detaljplan för Globen shopping.

Detaljplan

Klöver ser heller inte några hinder för en utökning av mellanplanet utifrån granskningsförslaget till detaljplan, Dnr 2014-18909. Utökningen ligger inom område betecknat med T1 (*Tunnelbana under mark samt tillhörande tekniska anläggningar*). *Användning avgränsas i höjddled från angiven schaktningsnivå till illustrerad röd linje*) och inom område med djupschaktningsbegränsning +36,0 meter över nollplanet. Eftersom utökningen av mellanplanet utgör en del av tunnelbaneanläggningen berörs inte denna av schaktningsbegränsningen. På samma sätt som för järnvägsplanen kan en utökning av tunnelbanan skyddszon, om så önskas, hanteras efter granskningen av detaljplanen som en mindre justering innan antagande i kommunfullmäktige. Klöver gör bedömningen att det framtida entréschaktet och biljetthall kan rymmas inom användningen C (*Centrum*) i gällande detaljplan, PL 2009-09318. Detta innebär att en ny detaljplan inte behöver tas fram för att genomföra en tunnelbaneentré till Globen shopping.

Sammanfattning

Klöver ser inga tekniska hinder i en förlängning av mellanplanet för att på så vis möjliggöra för ytterligare en entré. Det är dock av

stor vikt att förlängningen av mellanplanet samprojekteras och att entreprenaden för bergschakten sker i samband med huvudentreprenad för att ej för all framtid utesluta möjligheten till ytterligare en entré. Detta bör kunna hanteras liknande Gula Linjen där förberedelser skett för möjlig framtida uppgång och entré.

Klövern är villig att bidra till finansiering av merkostnaderna för projektering och entreprenaden som följer av förlängningen av bergrummet.

Vidare är Klöveren införstådda med att det krävs en överenskommelse kring en tillkommande biljetthall, med lösningen som finns i exempelvis Liljeholmen.

Vår förhoppning är att detta förslag anpassats så det ligger inom de ramar som beskrivs i Ert mail och vi därigenom är i linje med Förvaltningen för utbyggnaden av tunnelbanans arbete och intentioner med utbyggnaden av tunnelbanan och hoppas på att diskutera och utveckla förslaget i samarbete med FUT.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Utredningar har gjorts för att ta fram lämpligaste placering av stationer och entréer. Många faktorer har vägts samman så som tillgänglighet, säkerhet, miljö, befintlig och planerad bebyggelse. Hänsyn tas även till sociala aspekter, konflikter mellan olika anläggningar, befolkningsstatistik, tunnelbanans spårgeometri, rådighet till mark, målpunkter i området, kultur- och naturmiljö, byggbarhet och byggkostnad, med mera. Lämpliga stationslägen måste i sin tur analyseras i förhållande till koppling med övrig kollektivtrafik. De stationslägen och entréer som valts är de som utifrån analyser av nödvändiga faktorer anses mest lämpliga och av Stockholms stad anvisats som det ställe som passar bäst in i den framtida strukturen i Slakthusområdet.

I SLL:s uppdrag ingår inte att ansluta tunnelbanan till köpcentra.

Rättaren 10

Vi motsätter oss etablering av arbets- och servicetunnel vid Sockenplan i Gamla Enskede. Vi förespråkar, i utredningen angiven alternativ 1. - Anledning till att vi motsätter oss den föreslagna etableringen vid Sockenplan är att detta alternativ har stort påverkan på miljön. 90 lastbilar per dygn kommer att passera ett flertal skolor och då även skolbarn på väg till och från skolan samt barn som tar sig till Enskede IP. Dessutom får allt 4 stort och mest påverkan på boende i området eftersom lastbilar skall köra hela sträckan Sockenplan, Enskedevägen upp till Sofielundsmotet.

Vi tycker dessutom det är märkligt att information om de olika alternativen för etablering av arbets- och servicetunnel inte är delgivet sakägarna via post utan endast via SLL:s hemsida.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Placering arbetstunnel

Motiv för val av placering av arbetstunnel är redovisad i planhandlingarna. Vald placering är gjord i samråd med Stockholm stad och är en sammanvägning av olika för- och nackdelar både för tunnelbanebyggnaden och för Stockholms stads utveckling.

SLL arbetar för att utbyggnaden av tunnelbanan ska störa så lite som möjligt. Fastighetsägare, näringsidkare, närboende och andra berörda kommer i god tid att informeras om att störande arbeten kommer att ske, var det ska ske och hur länge.

Konsekvenser av buller under byggtiden hanteras i tillståndsansökan enligt miljöbalkens 11 och 9 kapitel och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Tillståndsansökan prövas av mark- och miljödomstolen. Ansökan till domstolen och den komplettering som inlämnats den 28 februari 2018 har kungjorts och berörda bereds möjlighet att lämna synpunkter till tillståndsansökan. I ansökan redovisas förslag till villkor för verksamheten avseende vibrationer och stomljud.

Vibrationer och sättningar

Konsekvenser rörande grundvattenbortledning samt eventuella sättningar härrörande till dessa hanteras i tillståndsprocessen enligt miljöbalken. Ansökan till mark- och miljödomstolen och den komplettering som inlämnats den 28 februari 2018 har kungjorts och till tillståndsansökan bereds berörda möjlighet att lämna synpunkter.

SLL genomför redan idag kontrollmätningar av sättningsrörelser i mark och på utvalda byggnader i området. Detta kommer även att fortgå under byggnation och efteråt. Dessutom sker mätningar av grundvattennivåer i ett stort antal grundvattenrör. All kontroll ska ske i enlighet med ett kontrollprogram, som tas fram i samråd med länsstyrelsen. Förändrade grundvattennivåer ger en tidig indikation på att sättningar kan komma att ske, varför de är extra viktiga att följa upp. Genom mätningar kan SLL i god tid identifiera risker och även sätta in åtgärder där så behövs. SLL utför även en riskanalys med avseende på markvibrationer innan arbeten utförs. Denna blir ett underlag till de besiktningar som ska ske innan och efter avslutade arbeten. Riskanalysen är också en viktig information för att kunna anpassa arbetena sett till val av metod för spontning, schaktning med mera.

Privatpersoner

Privatperson 1, inkl 64 namnunderskrifter

Följande yttrande har flertalet privatpersoner hänvisat till.

Se diariefört yttrande för bilder och oredigerad text.

Framförallt tar yttrandet upp synpunkter gällande två ämnen:

- *Stora ändringar i järnvägsplanen, gällande tidsuppskattning och buller*
- *Val av Sockenplan som plats för servicetunnel*

Allmänt

Vi vill påpeka att vi inte är motståndare till tunnelbanebygget utan tycker att tunnelbanan Nacka - söderort är mycket viktigt för Stockholms utveckling. Det kommer att behövas ännu fler spårbundna linjer om klimatmålen ska klaras av, samt att vi boende ska ha rimliga förhållanden på vårt pendlande, till och från våra arbetsplatser i framtiden.

I tidigare samråd har det varit svårt för oss boende att ta ställning till viktiga områden, på grund av brist på detaljerad information om hur bygget påverkar oss boende runt Sockenplan.

Vi kräver att arbets- och servicetunneln vid Sockenplan flyttas till något av tidigare alternativ.

Ändrade förutsättningar i järnvägsplanen

Det är vår uppfattning är att SLL grovt brustit i samrådet. Det har skett så stora ändringar i materialet som det inte samråtts om så frågan är om det inte föreligger ett formaliafel i detta avseende.

Vi är väldigt kritiska till att vi hittar stora ändringar i dokumentationen gällande förslag till järnvägsplanen, som främst berör byggskedet i ansökan till mark- och miljödomstolen.

Ändringarna är så stora att ett nytt möte/samråd skulle ha hållits för de boende runt Sockenplan och att vi i förväg borde fått möjlighet att kommentera den uppdaterade ansökan till mark - och miljödomstolen, som enligt uppgift redan nu är inskickad för granskning.

Vi har även tidigare kritiserat den SLL:s tidsuppskattning av genomförandet; att den är rent felaktig, att bullerkartorna inte är relevanta och att transportvägarna ut från arbetstunneln ger ett intryck av att bygget av tunnelbanan vid Sockenplan inte blir särskilt störande.

SLL:s redovisade tidsuppskattningar åt i stor grad i bilaga (PM Byggskede) till samrådshandling respektive bilaga (PM 5 Byggskede) till granskningshandling. I samrådet beräknas den bullrande perioden, inklusive markvibrationer, till mindre än ett år medan den uppskattas till att pågå i sammanlagt sju år (utöver pågående förarbeten) i granskningskedet.

Hade nya tidsuppskattningen funnits med i samråden, tillsammans med nya bullerkartan och pilarnas placering vid utfarten, så hade mycket mera kritik och protester inkommit gällande lokaliseringen av arbets- och servicetunneln till Sockenplan.

Kartor över luftburet buller dagtid

Vi ifrågasätter även den nya kartan angående luftburet buller, om bullernivåerna är relevanta för vad bullernivåerna kommer att bli när bygget väl är igång? Bullergränsen för genomsnittligt buller på upp till 75 dBA, följer anläggningsytan ganska väl, som om det skulle finnas ett bullerplank runtom. Bullret kommer att spridas vidare ut genom öppningarna för tunnelbanan, Palmfeltsvägen och utfarterna för arbetsfordonen.

Planbeskrivning

I skissen av arbets- och servicetunneln Sockenplan (planbeskrivningen, sidan 89, figur 54) syns mynningen av tunneln och tråget mindre störande ut än vad det kommer att bli i verkligheten/planerna tillåter. Bilden visar felaktigt det som planeras, det kommer att resultera i en större förändring av landskapsbilden. Dessutom lär det dröja ett bra tag innan träden har blivit så stora som i bilden.

Servicetunnel

Valet av Sockenplan som utfart för arbets- och servicetunnel är det klart sämsta alternativet när det gäller buller, markvibrationer, luftföroreningar och trafik. Utöver det kommer också tråget för servicetunneln och att trädningen försvinner kommer att försämra vår kulturmiljö samt stads - och landskapsbilden kraftigt. Därför kräver vi att arbets- och servicetunneln flyttas till någon av de två första alternativen.

Av de tidigare fyra alternativen på service- och arbetstunnel bedömer vi alternativ 2 (Arenavägen) som lämpligast ur alla påverkansperspektiv, alternativ 1 (Bolidenvägen) är att föredra framför alternativ 3 (Trädskölevägen) och alternativ 4 (Sockenplan). Vi kan inte göra någon bedömning av projektering, ledningssamordning eller produktion eftersom det inte framgår av underlaget till alternativ för arbetstunnlar.

I SLL:s bilaga ”07 PM Studerade alternativ för arbetstunnelplacering”, på sidan 35: ”Stockholms stad förordar starkt denna arbetstunnel framför de övriga.” Vi undrar då vem på Stockholms stad som förordar alternativ 4, framför de andra alternativen? Bland annat eftersom planerade transporterna kommer att ske på Enskedevägen som är förbjuden för tung trafik nattetid. De tunga transporterna kommer även att passera väldigt nära

bostäder, flera skolor, förskolor och korsa övergångsställen samt cykelvägar. Det gör inga av de andra alternativen.

Transportväg

Sockenplan är det enda stället för tunnelbanebygget Nacka och söderort där tunnelbanan ansluter mot befintlig tunnelbana i marknivå samt även, förutom Blasieholmen, det enda stället där tung trafik av sprängmassor kommer att göras nattetid. Det på en väg som är förbjuden för tung trafik nattetid.

Enligt Stockholms kommuns lokala trafikföreskrifter om allmänna föreskrifter 16 § Färdvägsförteckning A, är tung trafik bara tillåten på Enskedevägen mellan Nynäsvägen och Arenavägen. Förbudet för övriga sträckan av Enskedevägen gäller för lastbilar med en bruttovikt som överstiger 3,5 ton och får inte föras på den sträckan mellan klockan 22 och 06 enligt Stockholms kommuns lokala trafikföreskrifter om allmänna föreskrifter. 9 § Förbud mot trafik med lastbil.

Vi föreslår att grönmärkade gator i Stockholms karta för karta för tung trafik i ytterstaden

(<http://foretag.stockholm.se/Tillstand/Trafik/Tung-trafik/Tung-trafik-karta/>) används nattetid för tunga transporter.

Med arbetstunnel vid Sockenplan kommer transporterna att bli längre, jämfört med tidigare alternativ (till exempel med alternativ två, Arenavägen, så kommer transportvägen att bli 1000 meter längre). Med 90 fulla lastbilar per dygn, innebär det 90 kilometer längre körsträcka per dygn, under flera års tid. Den längre transportvägen strider både mot SLL:s och Stockholms stads uttalade miljöambition att få ned biltrafiken, inte minst den från tunga dieseldrivna fordon med de miljöproblem som utsläppen förorsakar i boendemiljön för barn och vuxna.

Transportväg med fokus oskyddade trafikanter

Runt Sockenplan finns flera grundskolor och förskolor. De tunga lastbilarna ska passera många skolor, förskolor och bostadshus runt Sockenplan. Det innebär en kraftigt ökad olycksrisk med många korsningar och övergångsställen, som fotgängare och cyklister ska korsa tillsammans med de tunga transporterna från bygget.

I bilaga 4 PM Studerade alternativ för arbetstunnelplacering redovisar SLL på sidan 6 faktorer som varit styrande vid val av olika alternativ för arbetstunnlar, bl a: ”Tunnelmynningens placering i förhållande till närområdet (för undvikande av närhet till skolor, sjukhus, bostäder, verksamheter, kultur - och naturmiljövärden, rekreationsområden, trafik med mera)”.

I så fall måste transportvägen med tunga lastbilar runt Sockenplan och längs med Enskedevägen, var ett extremt dåligt val, eftersom de tunga transporterna passerar fyra grundskolor, flera förskolor, korsar flera cykelvägar och övergångsställen samt väldigt nära hyreshus och småhus, längs med hela Enskedevägen och ut till Nynäsvägen.

Med tanke på alla avstängningar av cykel - och gångvägar som redan idag görs under det förberedande arbetet, där gående och cyklister skickas kors och tvärs över vägbanor, är vi väldigt oroade att den föreslagna placeringen av arbetstunneln ska skapa en ännu osäkrare trafikmiljö för alla barn och ungdomar som ska ta sig till och från alla skolor och förskolor i området.

Föräldraföreningen upplever situationen för sina barn som idag cyklar och går, till och från Lindeskolan på Palmfeltsvägen, som väldigt farlig med alla lastbilar. Citat StockholmDirekt: Trafikkontoret, via sin pressavdelning hälsar, att de i nuläget inte har några planerade cykelåtgärder på Palmfeltsvägen. "Men vi tar tacksamt emot synpunkter och idéer både för bättre skolvägar och trafikfrågor i stort." Denna bilaga är ett sådant.

Vi vill i detta sammanhang även citera från den broschyr som dåvarande Vägverket gav ut i samband med bygget av Södra länken: "Genom att kontrollera arbetsflödena har störningarna för omgivningen kunnat minskas. Ett exempel är att alla transporterna har styrts till fyra arbetstunnlar byggda i områden där få människor bor."

Tunga transporter

På sidan 33 i PM Studerade alternativ för arbetstunnelplacering skriver SLL att: "Antalet lastbilar med bergmassor beräknas till cirka 90 per dygn. I beräkningen antas att lastbilar som kan lasta max 11 ton används." Men i PM Byggskede, på sidan 17 är det 30 stycken per dygn, som lastar 30 ton. I ansökan till Mark - och miljödomstolen, på sidan 43 i Bilaga A, Teknisk beskrivning, är det 90 lastbilar som lastar 12 ton. Det blir en stor skillnad i trafikbuller, vad är det som gäller?

Buller

Placering av arbets- och servicetunneln gör även att ett redan bullerutsatt område blir ännu mera utsatt för buller dygnet runt under hela den totala byggnadstiden på upp till åtta år.

Vi undrar hur mycket bullret ökar när lastbilar med en totalvikt på över 50 ton, ska accelerera efter rondellen och uppför Enskedevägen? Oavsett hastighet är bullret konstant högt, runt 80 dBA och blir ännu högre om man mäter med dBC-filer på grund av att bullret från den tunga lastbilen drivlina är lågfrekvent.

Från Handbok i trafikbullerskydd, utgiven av Sveriges Kommuner och Landsting: ”Bullret från drivsystemet har mer energi i lägre frekvensområden jämfört med bullret från däck - vägbana. Bullret från drivsystemet varierar mest med gaspådrag och inte med hastigheten. Ljudemissioner från förbränningsmotordriva personbilar, bussar och lastbilar vid korsningar och cirkulationsplatser varierar beroende på fordonskategori. Ljudeffekten ökar för tyngre fordon efter korsningen eller rondellen då accelerationen ökar. Rullningsljudet minskar nära korsningen och cirkulationsplatsen då hastigheten blir lägre medan framdrivningsljudet ökar när motorn belastas under acceleration.”

Mätning av tunga transporter nattetid

Bilaga 03 PM Byggskede, sidan 21: ”Buller kommer också att uppstå vid transporter av bergmassor från arbetstunnelmynningarna. Då dessa är placerade nära trafikerade vägar kommer buller från bergtransporter inte orsaka några påtagligt ökade bullernivåer sett över dygnet. För att åstadkomma en ljudökning av ekvivalenta ljudnivåer med 1 (en) dB från den totala trafiken på en väg krävs att den tunga trafiken ökar med 20 %. Den tillkommande mängden tung trafik bedöms generellt vara mindre än så. Då maximala ljudnivåer är beroende av det mest bullrande fordonet, och inte mängden fordon, ökar inte den beräknade maximala ljudnivån vid vägar där det idag går tung trafik.”

Enligt uppgift från Rickard Cademan, trafikhandläggare på Trafikkontoret, har man vid två mätningar fått fram ett genomsnittligt värde av tung trafik på 47 stycken fordon för Enskedevägen, mellan klockan 22 till 06. Enligt tidtabellerna är 17 stycken av dessa är buss 163. Det innebär 30 tunga fordon, mellan klockan 22 – 06 om man räknar bort bussarna, som antagligen bullrar betydligt mindre än lastbilarna.

Med det beräknade antalet tunga lastbilar på totalt 180 per dygn, 90 stycken tomma in och 90 stycken fulla ut, innebär det en ökning med 600 % om de tunga transportererna, fyllda med sprängmassor görs mellan klockan 22 – 06. Det är 58 procentenheter mer än vad som anges i ansökan, se citat ovan. Blir det lastbilar med 30 tons last och med en totalvikt över 50 ton så blir trafikökningen 300 % vilket även det innebär betydligt flera tunga transporter än den ökning på 20 % som SLL räknar med.

De tunga transportererna, fullastade av sprängmassor, kommer att bullra mycket kraftigare än lastbilar som bara passerar förbi. Särskilt eftersom de tunga transportererna ska gasa på upp för tunnelöppningen för att ta sig ut på Enskedevägen och sedan accelerera tillbaka upp på Enskedevägen, efter att de har rundat

Sockenplans rondell. Lågfrekvent buller från lastbilar passerar dessutom lättare genom väggar och fönster.

Naturmiljö

Placeringen av servicetunneln gör att alla stora träd mellan kvarteret Lantarbetaren och Palmfeltsvägen försvinner. Alla nuvarande stora träd inom området kommer att huggas ner för att ge plats åt servicetunneln samt för ytor till spont och spontstag.

Från dokument Naturmiljö i SLL:s handlingar, finns det särskilt skyddsvärda träd markerade inom ytan för den planerade arbetstunneln; ”I sydvästra delen, intill Björneborgsvägen, står en lönn samt ett antal lindar, varav tre är grövre och hamlade och en utgör hålträd.”

Citat Planbeskrivning, sidan 28: ”Några påtagliga naturvärden bedöms inte finnas inom området som planeras tas i anspråk för etableringen av tunnelmynningen.” Detta är en uppfattning som ingen som arbetar med stadsplanering kan dela.

Kulturmiljö

Bilaga MKB tillhörande järnvägsplan, sidan 81: ”I området runt Sockenplan finns höga kulturhistoriska värden i form av flera blåklassade fastigheter och riksintresseområdet Gamla Enskede. Här återfinns även de värdefulla kulturmiljöerna Enskede Gård och bostadsområdet öster om Sockenplan.”

Bebyggelsen i Gamla Enskede utgör riksintresse för kulturmiljövården. Området utgörs av Stockholms första trädgårdsstad med kommunalt planerad egnahemsbebyggelse, den terränganpassade stadsplanen utarbetades efter internationella förebilder. Arbets- och servicetunneln kommer att göra ett fullt och apart ingrepp i en mycket väl sammanhållen miljö, i en miljö som är av riksintresse.

Sättningsrisker

Vi är oroade att grundvattensänkningar tillsammans med de tunga transporterna ska resultera i sättningsrisker på fastigheterna vid Sockenplan och längs med Enskedevägen. Enskedevägen är dessutom en K2 - väg med begränsad bärighet.

PM Hydrogeologi, sidan 38: ”Sista området som kan beröras av tunnelbaneutbyggnaden är den större sydost-nordvästliga dalgången längs med Sockenvägen, vilken fortsätter genom Enskedefältet fram till Årstafältet. Här varierar jorddjupet från 5 upp till 20 meter. De mäktigare lerjordlagren i detta område gör att en grundvattennivåsenkning kan orsaka marksättningar.”

Provhålet 15SW354 i figur 27 (*PM Hydrogeologi Bi laga C7 PM Sättningar*) visar på stor risk för pågående sättningar. Provhålet är gjort i höjd med utfarten för arbets- och servicetunnel där de tunga lastbilarna, med en last av 30 ton och en totalvikt på 50 till 52 ton kommer upp och svänger ut på Enskedevägen. Det är ytterligare en orsak till att flytta arbets- och servicetunneln för att undvika risken att sättningsskador uppstår, orsakade av de tunga transporterna runt Sockenplan och Enskedevägen.

Privatperson 2

Jag vill med det här mailet och bifogade inlägga vara med och påverka var ni lägger er arbetstunnel i diarienummer: 2014-18909. Det kommer påverka omgivningen på ett sätt som är större och mer omfattande, att det ska gå ”förhandla bort” vägar som ej är avsedda för så tungtrafik och ska finnas i område där många barn vistas. Den fråga som väcks är om det händer olycka med barn inblandade vems är då ansvaret? Det kan låta tufft, men den frågan önsk

Utöver det vill jag med mitt mail påpeka att vi finns utanför det inre område som har möjlighet att få stöd om det blir problem i huset. Vi har ett tungt Skyddsrum som hänger samman med vårt hus, vi är precis utanför området. Om det blir rörelsen i den kommer skyddsrummet att påverka hela huset och med sättningar som är svåra att veta hur det kommer påverka resterande huset. Oavsett om själva huset står på fastare mark, så befinner sig skyddsrummet nedanför och i själva slänten. Skyddsrum är till för alla och i dagsläget finns en oro för hur det påverkar själva.

Privatperson 3 - 4

Se yttrande privatperson 1

Privatperson 5

Jag vill å det starkaste invända mot planerna att välja alternativ 4 (=Sockenplan) gällande placering av arbetstunnelns utfart vid bygget av den nya sträckningen av tunnelbanan.

Tunnelbanans utbyggnad och nya sträckning är en otroligt positiv sak som jag och många med mig emotser, det är det första jag vill betona. Det kommer gynna både området och Stockholm i stort. Det jag väldigt starkt invänder mot är placeringen av arbetstunnelns utfart, där vi förstår att det förordas att alternativ 4 är det som skall väljas. Efter att ha läst på en del så framstår det alternativet som mer och mer obegripligt. Att inte bara tillåta utan också aktivt välja att all den tunga, bullrande trafik nattetid (i ett område där det inte ens är tillåtet med tung trafik), i väldigt många år framåt, i ett område med många intillboende och framförallt många cyklade

och gående barn/ungdomar/vuxna (se i inlagan antalet intilliggande skolor och förskolor), det är helt enkelt inte försvarbart - och definitivt INTE då det finns inte mindre än TRE andra alternativ som i samtliga avseenden är betydligt bättre än detta (allra särskilt alternativ 1 och 2).

Jag ber er att nogsamt läsa bifogad inlaga i ärendet som detaljrikt och på djupet har brutit ner de olika alternativen och sakligt visar rimligheten i att välja något av de andra tre alternativen. Att ändå välja alternativ 4 vore fullkomligt oförsvarligt. Det är min förhoppning att ni kommer till samma slutsats.

Privatperson 6

Vad är det som gör att "hela Sveriges alla" nya hus måste se ut som lådor. Blir det inte lite väl utarmad arkitektur då? På Söder finns så mycket tradition att ta inspiration av för att skapa en tunnelbaneuppgång som kan matcha det fina Söder vi har, och ändå vara modern till sin funktion.

I "Mitt i Södermalm" så jag den 6/2 en artikel om hur de nya T-banestationen vid Sofia ska se ut och det är med förtvivlan och sorg i hjärta och själ som jag skriver till er.

Varför göra en fyrkantig låda bland gamla vackra kvarter?

Varför inte inspireras av de vackra husen som finns i närheten?

Finns det inte forskning som säger att människor mår bättre av att bo i vackra miljöer och där men inte mår lika bra i den "betongbrutalism" som härskat sedan år tillbaka?

På SLL hemsida hittar jag några fraser om att denna byggnad skulle passa så väl in mellan plats och byggnation. Finns det inget annat än detta brutala som skulle kunna fungera på samma sätt?

Må så vara att materialen är trä och gräs (och massor av glas), men utformningen är ju förfärligt anskrämlig och förstör i mina ögon kvarteren.

Det skulle säkert gå att göra mycket bättre!

Privatperson 7

Se yttrande privatperson 1

Privatperson 8

1. Förslaget strider mot kommunens parkplan

Av Stockholms/ Södermalms parkplan och parkprogram framgår att Stigbergsparken är en kulturhistorisk värdefull miljö. I riktlinjerna i Södermalms parkplan framgår att kulturhistoriskt värdefulla parker ska bevaras och skyddas. Parker är mycket viktiga för rekreation och aktiviteter. Att ta i anspråk så stor del av parkens yta för en 10-11 meter hög och 800 kvm stor byggnad och gångstråk framstår som obegripligt utifrån detta. I praktiken kommer parken i princip upphöra.

2. Övervägande om alternativa lösningar saknas

Uppenbarligen har inte några alternativa lösningar övervägts förutom förra förslaget i sydvästra delen av parken som avvisades pga dålig berggrund. Andra alternativ skulle vara ett mindre tåg, som en bergbana, och som tar resenärerna upp ovan jord eller en tunnelbaneuppgång i någon befintlig byggnad vid Tjärhovsplan/Folkkungagatan eller vid Ersta sjukhus. Har alternativet att spränga in stationsbyggnaden i berget undersökts?

3. Ingen samordning med förändringsförslag för Ersta sjukhus

Miljön vid Stigbergsparken kommer även att påverkas av förslag till utbyggnad av sjukhuset. Inte minst med mer biltrafik, parkeringsplatser etc. Någon samordning och övervägande kring detta tycks inte ha förekommit.

4. Varför två målpunkter- vems direktiv?

Utgångspunkten i förslaget är att det är viktigt att T-baneuppgången ska kunna nås både från Tjärhovsplan och från Ersta sjukhus. Det är inte en rimlig utgångspunkt i förhållande till det stora ingrepp som det innebär för Stigbergsparken. Det borde istället finnas ett direktiv där man minimerar ingreppet i Stigbergsparken och undviker att bygga mitt i parken samt att byggnaden minimeras.

5. Inga nya bostäder planeras i området- varför viktig knutpunkt?

Såvitt vi känner till planeras många (cirka 1200) nya bostäder vid bussgaraget nära Hammarbykanalen. Det är inte sannolikt att de boende kommer att använda sig av den planerade tunnelbaneuppgången Sofia eftersom det blir betydligt längre väg (cirka 800 meter), jämfört med den betydligt närmare uppgången som planeras vid Vintertullen, station Hammarby kanal (500 meter). I övrigt planeras inga nya bostäder inom östra Södermalm.

6. Det bästa alternativet är att inte bygga någon uppgång vid Stigbergsparken- behovet av en T-baneuppgång för Ersta sjukhus är mycket litet enligt vår bedömning.

Det vore ett alltför stort ingrepp i området och besökande till Ersta sjukhus kan mycket väl komma via taxi, bil, buss etc. Varken vid Södersjukhuset eller Karolinska sjukhuset finns närliggande T-baneuppgångar- och det fungerar utmärkt.

Privatperson 9 - 17

Se yttrande privatperson 1

Privatperson 18

Synpunkter på detaljplan och järnvägsplan för den nya tunnelbanestationen Sofia, 2018-02-28:

Vi är fortsatt starkt kritiska till förslaget med en stor byggnad mitt i Stigbergsparken. Det gäller såväl storlek som läge, framförallt med hänsyn till stadsbilden och parkrummet som helhet samt parkens framtida egenskaper. Här menar vi att förslaget inte alls tar den hänsyn som platsens historia och parkens kvaliteter kräver. Det gäller såväl kulturmiljö som natur- och rekreationskvaliteter. Det faktum att man utgått från att kunna bygga på parkmark är i sig anmärkningsvärt men i delar förståeligt. Att man däremot landar i en lösning som genom sin placering tar väldigt stora delar av parken i anspråk och i princip utplånar de kvaliteter som denna stadsdelspark har idag är dock obegripligt. Det måste rimligen betraktas som ett misslyckande. Det är svårt att föreställa sig ett sämre läge i parken.

Det bearbetade förslaget visar tydligt hur placeringen i parken genererar stora hårdgjorda ytor för att klara tillgänglighet till byggnaden. Av dagens gröna parkyta tar förslaget uppskattningsvis ca 75 % i anspråk genom byggnad och tillkommande hårdgjorda ytor. Kvar blir en grön yta i eftermiddags-skugga av den nya byggnaden, långt ifrån ”en grön oas i den annars täta kvartersstrukturen” (”Rekreation, SLL, samrådshandling 2016-11-09”) som vi har idag. Utifrån de konsekvenser som beskrivs i SBKs och SLLs dokument så är det tydligt att parkens kvaliteter och funktion som stadsdelspark, idag och i framtiden, varit helt underordnade i valet av lösning. Där konstateras att stora natur-, rekreations- och, inte minst, kulturvärden går förlorade med det nuvarande förslaget. I bilagda axplock ur samrådshandlingarna framgår tydligt att förslaget står i stark konflikt till dessa konstaterade värden. Vi ser i dessa dokument att vår uppskattning av Stigbergsparken delas av SBK och SLL men att det bearbetade förslaget tyvärr inte alls haft som uppgift att behålla eller ta hänsyn till dessa kvaliteter. I den mån som alternativa placeringar över huvud taget diskuteras i handlingarna så handlar det i allt väsentligt om tekniska och framförallt ekonomiska argument emot alternativen. Ingenstans diskuteras värdet av den park som för alltid går förlorad. Det illustrerar en brist på långsiktig helhetssyn som vi finner ytterst anmärkningsvärd.

Så vitt vi förstår har ett antal instanser i tidigare samråd framfört synpunkter på förslaget i linje med de vi lämnar här. Exempelvis framför Stockholms stad i sitt remissvar (PM 2017:102 RI Dnr 111-

854/ 2017) ett antal synpunkter. Det är förvånande att man i det aktuella bearbetade förslaget till tunnelbanestation Sofia inte alls beaktat dessa, utan istället redovisar samma läge och samma volym som tidigare. Vi menar att hela förslaget för station Sofia behöver ses över. I denna översyn måste helheten i stadsbilden och parken med sina kvaliteter vara prioriterade förutsättningar. Utifrån det anser vi att byggnadens placering måste förändras samt att alternativ till att dra upp hissarna till marknivå och därigenom tvingas bygga en så stor volym måste utredas på nytt. Värdet av en park löper över många hundra år och går inte att överskatta. En förlorad park får staden aldrig tillbaka.

Privatperson 19 - 20

Se yttrande privatperson 1

Privatperson 21

Jag är oroad över den påverkan som det kommande tunnelbanearbetet utmed gröna linjen kommer ha på vårt hus och vår vardag. Jag bifogar länk till inlägga som tagits fram av engagerade grannar.

Samt se yttrande privatperson 1

Privatperson 22-27

Se yttrande privatperson 1

Privatperson 28

Ref. till dagens telefonsamtal önskar jag kompletterande och tydligare information om hur utformningen är tänkt att bli framför min fastighet, Buketten 1, i samband med tunnelbanebyggnationen Sofia.

Tex tillfartsvägen till fastigheten samt vändplanens utformning. Idag är det gatumark men enligt granskningshandlingarna skall det bli parkmark.

Privatperson 29

Se yttrande privatperson 1

Privatperson 30

Valet av Sockenplan som utfart för arbets- och servicetunnel är det klart sämsta alternativet när det gäller buller, markvibrationer, luftföroreningar och trafik. Därför kräver jag att arbets- och servicetunneln flyttas till något av de övriga alternativen.

Ett bygge av den här storleken som kommer löpa under så lång tid borde verkligen planeras för att minimera olägenheterna för boende. Att kraftigt försämra vår boendemiljö och våra barns skolmiljö under så många år borde väga tungt. Dessutom bör hänsyn tas för att minska riskerna för sättningskador på våra hus och försämrad natur- och kulturmiljö.

Samt se yttrande privatperson 1

Privatperson 31-32

Se yttrande privatperson 1

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Val av arbetstunnel

Arbetstunneln Arenavägen (Alternativ 2) som överväldigande av yttranden förespråkar ligger inom ett område som omfattas av Vision Söderstaden som är ett av stadens större stadsutvecklingsområden och består av Globenområdet, Slakthusområdet, Södra Skanstull och Gullmarsplan-Nynäsvägen. I program för Slakthusområde står att Arenavägen breddas och kan kantas av byggnader i 6–8 våningar. Även Enskedevägen, föreslås byggas om till en stadsgata med ny bebyggelse mot söder. En permanente arbetstunnelmyning utmed Arenavägen skulle därför försvåra omdaning av Arenavägen till en stadsgata. Staden har således valt att en arbetstunnel med tunnelmyning mot Enskedevägen vid korsningen Palmfältsvägen/Enskedevägen lämpar sig bättre då denna del av vägen har betydligt lägre potential till omdaning till en stadsgata på grund av etablering av n del tekniska anläggningar både ovan- och undermark.

Dock är det värd och notera att staden tillsammans med FUT undersöker och studerar möjligheten att under byggskedet grena arbetstunneln så att den mynnar ut mot Enskedevägen i höjd med Enskede gymnasium och innan korsningen Palmfältsvägen-Enskedevägen. Förslaget bedöms ha många fördelar bl.a. transportvägen blir kortare då transport och bortforslande av sprängmassa en runda Sockenplan. Även påverkan i form av störningar och buller på omgivningen blir mindre.

Buller

SLL arbetar för att utbyggnaden av tunnelbanan ska störa så lite som möjligt. Fastighetsägare, näringsidkare, närboende och andra berörda kommer i god tid att informeras om att störande arbeten kommer att ske, var det ska ske och hur länge.

Konsekvenser av buller under byggtiden hanteras i tillståndsansökan enligt miljöbalkens 11 och 9 kapitel och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Tillståndsansökan prövas av mark- och miljödomstolen. Ansökan till domstolen och den komplettering som inlämnats den 28 februari 2018 har kungjorts och berörda bereds möjlighet att lämna synpunkter till tillståndsansökan. I ansökan redovisas förslag till villkor för verksamheten avseende vibrationer och stomljud.

Vibrationer och sättningar

Konsekvenser rörande grundvattenbortledning samt eventuella sättningar härrörande till dessa hanteras i tillståndsprocessen

enligt miljöbalken. Ansökan till mark- och miljödomstolen och den komplettering som inlämnats den 28 februari 2018 har kungjorts och till tillståndsansökan bereds berörda möjlighet att lämna synpunkter.

SLL genomför redan idag kontrollmätningar av sättningsrörelser i mark och på utvalda byggnader i området. Detta kommer även att fortgå under byggnation och efteråt. Dessutom sker mätningar av grundvattennivåer i ett stort antal grundvattenrör. All kontroll ska ske i enlighet med ett kontrollprogram, som tas fram i samråd med länsstyrelsen. Förändrade grundvattennivåer ger en tidig indikation på att sättningar kan komma att ske, varför de är extra viktiga att följa upp. Genom mätningar kan SLL i god tid identifiera risker och även sätta in åtgärder där så behövs. SLL utför även en riskanalys med avseende på markvibrationer innan arbeten utförs. Denna blir ett underlag till de besiktningar som ska ske innan och efter avslutade arbeten. Riskanalysen är också en viktig information för att kunna anpassa arbetena sett till val av metod för spottning, schaktning med mera.

Övriga

Kulufornia Kebab KB

Jag representerar Kulufornia Kebab KB, 969674-2940, enligt bifogad fullmakt. Bolaget driver verksamheten Erstagrillen på Folkungagatan 119, vid Stigbergsparken, i egen byggnad på arrenderad mark (fastighetsbeteckning Södermalm 10:35) och berörs av planerna på ändrad detaljplan inför tunnelbaneutbyggnaden till Nacka/söderort. Bolagets företrädare har bett mig att sammanfatta och framföra synpunkter.

Den nya tunnelbanestationen Sofia planeras att ha upp-/nedgång i berget vid Stigbergsparken vars utseende därmed förändras, exakt hur är ännu inte beslutat. I tillgängligt gestaltningskoncept nämns att en ny kioskbyggnad eventuellt kommer att uppföras på torget. Bolagets befintliga kioskbyggnad finns inte med på illustrationsplanen och omnämns endast i inledande historik och beskrivning över Stigbergsparken förr och nu.

Bolagets befintliga kioskbyggnad i sydöstra hörnet av Stigbergsparken är ändamålsenlig och skulle kunna användas även när station Sofia är färdigbyggd. Belägenheten gör att den ligger lättillgänglig för kunder som är på väg till/från station Sofia, samtidigt som den inte hindrar de största resandeströmmarna mot Tjärhovsplan. Ytan är 25 kvadratmeter i gatuplan med lika stor yta som lager i källarplan. Idag drivs verksamheten som gatukök men inriktningen kan ändras.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

I samband med lokalisering av ny stationsbyggnad för tunnelbanestation Sofia i Stigbergsparken, sker en omdaning av befintlig park och utvecklas från att vara ett i förhållande till Folkungagatan sidoordnat parkrum i foten av Stigberget till att bli ett gemensamt stadsrum på östra Södermalm. Parken gestaltas med park- och torgsytor för vistelse och kommunikation väster och söder om stationsbyggnaden.

Stigbergsparken kommer att få olika karaktär. Mot väster, i anslutning till entrén till tunnelbanan skapas ett parktorg med fritt placerade träd och förhöjda planteringar. Här möjliggörs handel i form av café, kiosk och pressbyrå. Mot öster skapas både park och torg dock inga möjligheter till handel.

Befintlig kioskbyggnad ligger idag på parkmark upplåten med arrenden. I föreliggande detaljplan kommer marken där kioskbyggnaden står planläggas som torg och ur en upplåtelse aspekt påverkas inte arrenden av den nya detaljplanen. Staden får således bestämma om kioskbyggnaden får ligga kvar efter planens genomförande eller ej. Vid omdaning av Stigbergsparken tillskapas två torg med parkkaraktär varav det östra torget får bebyggas med begränsad handel och service. Även i den ny lagakraft vunna planen för Ersta sjukhuset (Rabatten 9 m fl, 2012-12553) finns byggrätt för handel. Dessa byggrätter ger verksamhetsutövaren att vid en eventuell uppsägning av arrendeavtalet, kan fortsätta sin verksamhet.

Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts

- Bevara Stigbergsparken i dess nuvarande form
- Flytta arbetstunneln vid Sockelplan till Arenavägen
- Stationsbyggnaden Sofia med dess läge och volym passar varken i stadsbilden eller i parkrummet.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Utifrån inkomna synpunkter gör Stadsbyggnadskontoret bedömning att utbyggnaden av tunnelbana är ett viktigt och angeläget projekt för Stockholms stad och regionen. Vidare har en intressekonflikt mellan projektet i sin helhet och parks ianspråktagande samt placering av stationsbyggnad och arbetstunnel identifierats. Ett antal yttranden, mest från boende, har inkommit med kritiska synpunkter på dessa nämnda frågor.

Utbyggnaden av kollektivtrafik och dess betydelse har betonats särskilt i översiktsplanen för Stockholm där det framgår att Stockholm ska ha ett väl fungerande transportsystem med minimal

klimatpåverkan som låter människor snabbt och enkelt röra sig i hela regionen. I översiktsplanen pekas kollektivtrafiken ut som stommen i framtidens transportsystem.

Argumenten grundar sig i Stockholms tillväxt som är bland de mest snabbväxande storstadsregionerna i Europa med en befolkningstillväxt på ca 35000 personer per år och väntas nå 2,6 miljoner år 2030. Detta ställer bland annat krav på förbättrad kollektivtrafik samt bostadsbyggande.

Utbyggnaden av tunnelbanan innebär förbättrade möjligheter till kollektivtrafikresande samt knyter samman staden och länet. Vidare skapar utbyggnaden nya förutsättningar för framtida utveckling och tillväxt i regionen. En tillgänglig, tillförlitlig och välfungerande kollektivtrafik spelar en allt viktigare roll i val av färdmedel och en framgångsfaktor för att projekten ska konkurrerar med privatbilismen och få acceptans av omgivningen måste dessa utvecklas på ett sätt som är försvarbart ur hållbarhetsperspektiven, dvs miljöhänsyn samt socialt och ekonomiskt ansvarstagande.

Kontoret föreslår att förslag till detaljplan antas.

Anna Lina Axelsson
planchef

Renoir Danyar
stadsplanerare