

Granskningsutlåtande

Detaljplan, upphävande av del av detaljplan Dp 2007-03732, laga kraft 2009-10-23 samt ändring av detaljplan genom tillägg för del av fastigheten Gubbängen 1:1 m fl. (Anslutningsspår till depå) i stadsdelarna Farsta, Fagersjö, Högdalen och Hökarängen i Stockholm, Dp/Ä-Dp 2016-05809

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	2
Förslagets syfte och huvuddrag.....	2
Granskning.....	2
Synpunkter inkomna under granskning	3
Remissinstanser	3
Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts	16
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	16

Sammanfattning

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en utbyggnad av depåkapaciteten för befintlig depå Högdalen genom uppförande av nya anslutningsspår samt uppställningshall för tunnelbanetåg under mark. Planförslaget ställdes ut för granskning 2019-11-20 – 2019-12-18. Under granskningen har 13 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller miljö kvalitetsnormer för vatten, brand och risk, spårtrafikbuller, magnetfältsnivåer, samordning och genomförandefrågor, gränsfrågor i plankarta, ledningar, planbeskrivning samt påverkan på gällande detaljplan med fastighetsindelningsbestämmelser. Inga synpunkter inkom från privatpersoner eller allmänheten. Kontoret bedömer att merparten av synpunkterna kan regleras mellan FUT Region Stockholm och

Stadsbyggnadskontoret

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

staden samt mellan FUT Region Stockholm och verksamhetsutövare och berörda bolag.

Inkomna synpunkter föranleder komplettering i planbeskrivning avseende hänvisning till skyddsbestämmelser i järnvägsplanen, beskrivning om buller, miljökvalitetsnormer för vatten, förtydliganden kring fastighetsrättslig beskrivning, markåtkomst, permanent markanspråk samt även mindre justering av schaktdjupsbestämmelser och profilritning på plankartan. Kontoret föreslår att förslaget till detaljplan antas.

Enstaka inkomna synpunkter berör frågor som enbart hanteras inom ramen för järnvägsplanen, varför dessa frågor ej bemöts i föreliggande granskningsutlåtande. Synpunkterna har vidarebefordrats till FUT Region Stockholm.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en utbyggnad av depåkapaciteten för befintlig depå Högdalen genom uppförande av nya anslutningsspår samt uppställningshall för tunnelbanetåg under mark.

Den utökade depåkapaciteten planläggs både med detaljplan och ändring av detaljplan genom tillägg. Tillägg till detaljplan ska, efter att planen vunnit laga kraft, läsas ihop med gällande detaljplaner.

Detaljplanen medger att utrymmen under och ovan mark används för tunnelbana samt tillhörande tekniska anläggningar. Huvuddelen av anläggningen placeras under markytan. Planen innebär att del av gällande detaljplan *Dp 2007-03732* inom fastigheten Tippen 1 m.fl. upphävs under mark, varvid planlöst läge uppstår. Det upphävda området planläggs endast med järnvägsplan enligt lagen om byggande av järnväg (1995:1649).

Genom att bygga ut kapaciteten för befintlig Högdalsdepå och ansluta depån med tunnelbanans Farstagren med nya anslutningsspår möjliggörs utökad depåkapacitet för både tunnelbanans blåa och gröna linje.

Granskning

Aktuell detaljplan ställdes ut för granskning under perioden 2019-11-20 – 2019-12-18. 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 2019-11-20. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, Fyrkanten 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.

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen hänvisar till granskningsutlåtande över järnvägsplanen då detaljplanerna och järnvägsplanen utförs med samordnat förfarande, där detaljplanen ska möjliggöra järnvägsplanens genomförande. Vårt yttrande över villkor och lokalisering av dessa för vattenverksamhet lämnas i samband med ansökan om tillstånd för vattenverksamhet.

Övriga synpunkter/frågor av betydelse för planens genomförbarhet

Formalia

Detaljplanearbetet sker med samordnat förfarande. Det innebär att åtgärden ska prövas genom upprättande och fastställande av en järnvägsplan enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg. Ytterligare en förutsättning för förfarandet är att det inte finns några andra planfrågor som samtidigt behöver regleras (prop 2009/10:170, sidan 242). I anslutning till Kvicksundsvägen detaljplanläggs även parkändamål (PARK), ett teknikhus (E1), fordons-, gång och cykeltrafik (GATA) och underjordiska ledningar (u). Denna del överensstämmer inte med järnvägsplanens avgränsning och har inte varit ute på samråd. Därför kan inte Länsstyrelsen se att förutsättningarna för samordnat förfarande enligt propositionen är uppfyllt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret menar att planläggandet av kompressorstation, fordons-, gång och cykeltrafik samt underjordiska ledningar huvudsakligen är en konsekvens av järnvägsplanen. Planläggning av det område som länsstyrelsen åsyftar innebär ingen ny samrådsrets i jämförelse med den som har ingått inom ramen för järnvägsplanens samråd.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att förutsättningarna för samordnat förfarande är att betrakta som uppfyllda.

Lantmäterimyndigheten

Plankartan del 1 med bestämmelser

1) Längst västerut på plankartan har användningsgräns använts för att avgränsa egenskapen skydd1 på ett antal ställen. Detta får till följd att användningen GATA inte tränger innanför dessa gränser. Bör ändras till egenskapsgräns. 2) Under ILLUSTRATIONER, Illustrerad tunnelbanesträckning. Manéret används också för arbetstunnel, varför det borde framgå av texten. 3) Det uppställningsspår som illustreras med streckade linjer finns inte upptaget under ILLUSTRATIONER. Bör inbegripas.

Plankartan del 2

1. Profil, arbetstunnel. A-A-segmentet längst till vänster kan tas bort, eftersom någon bestämmelse som refererar till A-A-linjen inte finns där (användning T2).

2. Profil 6, södra anslutningsspåret. A-A-segment längst till höger i profilen kan kortas med mer än en tredjedel, av samma anledning som i punkten ovan.

3. Profil 1-3. Man kan få intrycket att endast det skrafferade området upphävs, att det inte fortsätter mot jordens medelpunkt. För överensstämmelse med del 1 kan skrafferingstexten förlängas med "och vidare neråt" eller motsvarande.

Planbeskrivningen

1. Fastighetsrättsliga frågor, stycke 1. "Fastighetsplan" ersätts med "detaljplan". Meningen som inleds med "Planändringen ..." är inte bra och innehåller begreppsförvirring. Eftersom KLM Stockholm starkt ifrågasätter tillkomsten av de beskrivna fastighetsindelningsbestämmelserna kan vi tyvärr inte medverka till att ge förslag på några formuleringar. KLM Stockholm ifrågasätter också det omedelbara fokuset på dessa fastighetsindelningsbestämmelser, när planförslaget inte alls reglerar dessa. Rent objektivt borde allt som beskriver denna (redan företagna) planändring beskrivas allra mest med en avslutande referens och kommentar i den fastighetsrättsliga genomförandedelen.

2. Fastigheter, marksamfälligheter och ägoförhållanden. Förslag på ny formulering av mening: "Planområdet omfattar cirka 9,5 hektar, varav omkring 1,3 hektar utgör område där befintlig detaljplan upphävs under mark."

3. Permanenta markanspråk. Är det relevant att tala om järnvägsplanens karta? Vad är avsikten med att nämna detta? T-utrymmen kommer inte helt att överensstämma med järnvägsplanens ritningar, det känns olyckligt att korsreferera.

4. Servitut. Ordet ”kommer” bör undvikas. ”Avses” är ett bättre ord.

5. Markåtkomst. Det är för läsaren inte lätt att förstå vilken markåtkomst som sker med detaljplan och järnvägsplan som grund (lantmäteriförrättning) respektive enbart järnvägsplan som grund (domstolsförfarande). Det är heller inte lätt att förstå när inlösen används eller inte (domstolsförfarande). Det blir tidigt ett fokus på järnvägsplanen, när det är mest logiskt att beskriva vad som kan göras med detaljplanen som grund. Eftersom förfarande med inlösen enligt järnvägsplan är ett åtkomstsätt som man inte har för avsikt att använda annat än i undantagsfall, bör detta nämnas mer som just ett avslutande undantag. Ordet ”avtal” används när ”överenskommelse” är ett mer gångbart och specifikt ord i sammanhanget.

Övrigt, generellt

1. KLM Stockholm ifrågasätter 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 därför vara befogat med en ny detaljplan i alla områden, eftersom T är en helt ny användningsbestämmelse och har inte så mycket att göra med tidigare användningsbestämmelser i befintliga planer. KLM Stockholm 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. Till exempel: Om underliggande plan anger allmän plats (park) bör därför aldrig en ändringsplan kunna ange kvartersmark (T) inom samma område, eftersom kvartersmark alltid ska skiljas från allmän platsmark. I dessa fall bör det alltid krävas 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). Ett markreservat eller liknande (liten bokstav) bör normalt också kunna hanteras genom ändringsplan.

2. Den lagakraftvunna detaljplaneändring som avser införande av fastighetsindelningsbestämmelser nämns som ett sätt att förhindra

3D-fastighetsbildning. KLM Stockholm undrar om planmyndigheten funderat på vad som händer med dessa fastighetsbestämmelser i och med detta planläggande. Fastighetsindelningsbestämmelsernas syfte är att avgränsa en fastighet med ändamålet allmän plats. I denna plan planläggs användning T4rakt genom denna med fastighetsbestämmelser fastslagna fastighet. Är detta ens möjligt? Vad är ändamålet i den ”fibbade” fastigheten efter denna planläggning? Är det fortfarande allmän plats? Då kanske T4-användningen inte påverkar nuvarande planläggning? Eller, om detta ändå går: har vi nu att göra med en ”fibbad” fastighet som numera innehåller både T1 och allmän plats? En sådan ”fibbad” fastighet bör rent spontant kunna ses så olämplig att den knappast utgör en relevant fastighetsindelningsbestämmelse. Och, kan man ens ändra ändamålet på en ”fibbad” fastighet utan att nämna att man avser göra det?

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Plankarta del 1: Lantmäteriets synpunkt om att användningsgräns har använts i syfte att avgränsa en egenskapsbestämmelse stämmer inte. Kontoret hänvisar lantmäteriet till förstoring i plankartan där egenskapsgränser framgår för aktuell avgränsning. Illustrerad kontur för arbets-/servicetunnel justeras enligt synpunkt.

Plankarta del 2: Plankartan förtydligas enligt synpunkter.

Planbeskrivning: Kontoret justerar planbeskrivningen utifrån synpunkterna.

Övrigt, generellt: Synpunkt om detaljplan med fastighetsindelningsbestämmelser Dp 2016-10106 hänvisas till den aktuella planen där tunnelbanan har tagits i beaktande. Ändamålet i detaljplanen med fastighetsindelningsbestämmelser kommer inte att påverkas av föreliggande detaljplan då användning T4 avgränsas i höjddled relativt allmän plats.

Miljöförvaltningen

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är sammantaget sett positiv till granskningsförslaget till detaljplan. Samtidigt anser nämnden att ett antal miljöaspekter bör tydliggöras i detaljplanen innan den vinner laga kraft.

Påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten

Detaljplanen får inte försvåra möjligheterna att klara miljökvalitetsnormerna för den berörda recipienten Drevviken. Planförslagets PM om miljökvalitetsnormer för ytvatten, som utgör ett underlag för MKB:n, bör enligt nämnden därför kompletteras med en mer ingående redovisning över hur det är tänkt att rena

vattnet, så att det går att bedöma om det är tekniskt genomförbart och vilka reningsgrader som förväntas.

Riktvärden för spårtrafikbuller

Nämnden anser att detaljplanens plankarta bör redovisa gällande riktvärden för buller från spårtrafik. Riktvärdena bör redovisas under upplysningar på samma sätt som plankartan redogör för riktvärden gällande stomljudsbuller.

Magnetfältsnivåer till bostäder

MHN anser att risken för magnetfältsexponering till bostäder från ändrad dragning av markförlagd kraftledning bör studeras och redovisas. I samband med detaljplanens genomförande och markarbeten/borttagning av berg vid tunnelpåslag och nya spår i Hökarängen, behöver strömförsörjningen till tunnelbanan (ny elnätstation) flyttas. Flyttningen innebär att strömförsörjningen delvis blir placerad omedelbart invid bostadshus. Miljö- och hälsoskyddsnämnden rekommenderar att magnetfältsnivån från växelströmsledningar inte bör överstiga 0,4 µT (mikrotesla) där människor bor eller vistas varaktigt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Miljö kvalitetsnormer för vatten:

PM Miljö kvalitetsnormer för ytvatten syftar till att redovisa den recipientutredning som gjorts för att säkerställa att MKN för ytvatten inte riskerar att ha påverkan på Drevviken. Riktvärden för länshållningsvattnet kommer att fastställas i kontrollprogrammet för tillståndsansökan i samråd med tillsynsmyndigheten. I samband med detta detaljprojekteras även reningsanläggningen.

Efter granskning har PM Miljö kvalitetsnormer för ytvatten uppdaterats vad gäller beräkningar, underlag samt metod och lösning för rening av vatten. Beskrivning av planerade reningsmetoder i reningsanläggningen har utvecklats, samt bedömning av vilken reningsgrad som kan uppnås utifrån kända flöden och föroreningshalter. PM Miljö kvalitetsnormer för ytvatten återfinns som en underlagshandling till MKB inom ramen för järnvägsplanen.

Spårtrafikbuller:

Skyddsåtgärder för spårtrafikbuller regleras endast inom ramen för järnvägsplanen. Järnvägsplanen har efter granskning kompletterats med ny skyddsbestämmelse (SK5) som reglerar att bullerskärm ska uppföras längs södergående spår mot Farsta intill kvarteret Anisen. Bullerskärmens utbredning framgår i järnvägsplanen.

Detaljplanens plankarta kompletteras under upplysningar med information om riktvärden för spårtrafikbuller på samma sätt som riktvärden för stomljud redovisas.

Magnetfältsnivåer till bostäder:

För projektet bedöms markförlagda högspänningskablar inte utgöra någon fara för tredje man. Utrustning i det nya teknikhuset vid anslutningen till Farstagrenen projekteras enligt försiktighetsprincipen, vilket innebär att byggnaden placeras på ett avstånd från bostadshus och fotbollsplan så att riktvärdet 0,2 uT inte överskrids. Elektromagnetiska fält har i av länsstyrelsen godkänd miljökonsekvensbeskrivning avgränsats bort mot bakgrund av den låga risken. Stadsbyggnadskontoret bedömer med stöd i framtagna miljökonsekvensbeskrivning att årsmedelvärdet för elektromagnetiska fält inte överstiger stadens riktvärde om 0,4 uT.

Storstockholms brandförsvär

Kortfattat uppfattar Storstockholms brandförsvär det som svårt med gränsdragning mellan detaljplaner och järnvägsplan, vilket är en återkommande fråga för samtliga nya tunnelbanelinjer.

Storstockholms brandförsvär har tidigare yttrat sig runt risker i närheten av depån, samt möjlighet till utrymning och insats mm i järnvägsplanens olika samråd. SSBF anser att det är viktigt att val och inriktningar med avseende på hantering av olycksrisker och möjlighet till räddningsinsats redovisas på ett tydligt och enkelt sätt. Det behöver framgå vilka åtgärder som tillhör detaljplanen och därmed behöver regleras nu, och vilka åtgärder som är nödvändiga för funktionen men som istället behöver regleras i exempelvis järnvägsplan. Utifrån riskidentifiering har SSBF funnit ett antal riskkällor som bedöms kunna påverka risknivån inom planområdet. SSBF:s identifiering stämmer väl överens med identifiering över riskkällor i närområdet, vilket omnämns i MKB. Dessa är följande:

- Farligt godsled – Örbyleden (sekundär transportled för farligt gods).
- Farlig verksamhet/Seveso-verksamhet – Stockholm Gas AB.
- Suicidrisk och spårspring

I planbeskrivningen nämns beträffande utomliggande olycksrisker enbart att en kraftig explosion vid Högdalens gasanläggning kan leda till driftstörningar i depåanläggningen om den ger upphov till tunnelrörelser eller ras. Risken för att detta inträffar bedöms dock som liten. Hur detta skall hanteras eller om det behöver hanteras beskrivs dock inte. Det är för SSBF oklart vad det i detta fall innebär att risken för att detta skall inträffa bedöms som liten. Vi förstår det som att liten i detta fall enbart beskriver sannolikheten, inte konsekvensen. Om detta föranleder åtgärder framgår ej. I planbeskrivningen anges även de huvudsakliga riskerna från anläggningen mot omgivningen vara urspårningsrisker samt att det vid brand i anläggningen kan spridas brandgaser till omgivningen

via tunnelmynningarna och medföra olägenhet, båda riskerna gäller främst vid anslutningen till Farstagrenen. Även dessa risker lämnas okommenterade i planbeskrivning. Av MKB:n kan utläsas att skyddsräler planeras för att omhänderta urspårningsrisken. Som angett ovan anser SSBF att riskerna tydligare behöver behandlas i detaljplan för att tillse att dessa omhändertas antingen här eller att det tydligt framgår i vilket skede de hanteras, exempelvis i järnvägsplan.

Möjlighet till räddningsinsatser

I samband med släckinsats måste framkomlighet till byggnader för SSBF:s räddningsfordon beaktas. För insats i depåområdet finns en arbetstunnel med infart från Örbyleden. Vad SSBF kan utläsa av planhandlingarna ingår tillfartsvägen och första delen av betongtunneln i detaljplanen, övrigt utgör del av järnvägsplan. SSBF påminner om att för att SSBF:s fordon ska kunna framföras krävs normalt BK2-väg. Ibland behöver så kallade räddningsvägar upprättas för att räddningstjänstens fordon ska kunna nå fram till byggnader. I SSBF:s vägledningsdokument VL2014-092 beskrivs de förutsättningar som krävs för en räddningsväg. Detta vägavsnitt behöver uppfylla bärighetskrav och vara av erforderlig bredd för tillfart.

Släckvatten

Till anläggningen planeras ett avvattningsystem med tillhörande VA-station för rening. Eventuellt släckvatten samlas upp i dräneringsledningar och leds till VA-stationen. Eftersom släckvatten innehåller gifter behöver detta vatten tas om hand speciellt. En tänkbar åtgärd enligt *Planbeskrivning* är att pumparna i anläggningen ska kunna stängas av och att det sedan ska vara möjligt att samla upp och köra bort vattnet för rening. För att tillse att giftigt släckvatten inte når Drevviken behöver denna fråga omhändertas. Enligt *Planbeskrivning* anläggs VA-stationen i en lågpunkt vid arbets-/servicetunneln. SSBF kan inte utläsa i plankarta var denna placeras. Likt andra frågor behöver denna åtgärd hanteras så att den säkerställs. Det bör framgå om detta löses inom detaljplan eller inom järnvägsplan.

Övrigt

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

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret vill förtydliga att skyddsåtgärder avseende VA-station respektive skyddsräler regleras inom ramen för

järnvägsplanen. Kontoret förtydligar planbeskrivningen med informationen.

Möjlighet till räddningsinsatser:

Region Stockholm avser att ha fortsatt dialog med SSBF i frågan.

Släckvatten:

Avvattningsystem med tillhörande VA-station för rening hanteras och regleras med skyddsbestämmelse inom ramen för järnvägsplanen. På planritning blad 2209 samt i tvärsektion 0265 (justerad till 0261 efter granskning) framgår VA-stationens läge/utbredning i plan samt höjdled. VA-stationen är inte synlig i längdprofil blad 2209 då stationen inte ligger i profilens genomskärning. Med skyddsåtgärd regleras i järnvägsplanens plankarta att "VA-stationen ska förses med en reningsanläggning som utrustas med olje-/slamavskiljning samt avstängningsmöjlighet". Avstängningsmöjlighet ger möjlighet att hantera släckvatten särskilt och därmed undvika att giftigt vatten når recipient.

Ellevio AB

Ellevio AB har erhållit rubricerad detaljplan för granskning. Med hänsyn till den principöverenskommelse som ingicks mellan parterna 2018 har Ellevio inga synpunkter på spårvägens sträckning som sådan. Ellevio vill dock poängtera att det rör sig om just en principöverenskommelse och att många frågor fortfarande inte är lösta mellan parterna.

Station Högdalen är av avgörande betydelse för Storstockholms elförsörjning, så även för tunnelbanan. Det är därför av yttersta vikt att genomförandet av byggnadsskedet medför minimal påverkan på Ellevios anläggningar i området. För att reglera detta ska ett genomförandeavtal tecknas mellan parterna som reglerar relevanta spörsmål för ändamålet. Flertalet av dessa spörsmål har redan adresserats av Ellevio genom de kommunikationskanaler som redan finns mellan parterna. Det rör sig exempelvis om hur arbeten i närheten av spänningssatta ledningar ska regleras, hur Ellevios anläggningar ska skyddas vid sprängning, hur vibrationer ska minimeras samt en rad andra aspekter som är viktiga för att trygga anläggningens driftsäkerhet under och efter byggnadstiden. Genomförandeavtalet måste vara på plats innan arbetena får påbörjas. För att detta ska bli möjligt är en tät och ingående dialog i frågan en förutsättning.

Ellevio Regionnät har också framfört att skyddsåtgärder i form av tomrörsförläggning ska ske genom den yta som i detaljplanen är märkt som u-område och park. U-området ligger inom fastigheten Fotocellen 10, längsmed västsidan av fastigheten, på andra sidan staketet ligger parkområdet. Tomrörsförläggningen möjliggör

framtida passage med kablar ut från Fotocellen 10 i västlig riktning. Kostnaden för förläggning av tomrör i samband med schakt och förläggning av andra ledningar är försumbar och därför en mycket kostnadseffektiv skyddsåtgärd som sparar alla iblandade ledningsägare och aktörer framtida arbete och kostnader. Antal rör, exakt läge och annat som behövs och förläggning av dessa blir en detaljprojekteringsfråga som Ellevio måste bistå med information kring.

Ellevio emotser vidare kontakt och dialog snarast.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret hänvisar vidare till FUT Region Stockholm beträffande frågor som berör genomförande och övriga samordningsfrågor.

Stockholm Exergi

Stockholm Exergi (SE) har tidigare framfört kommentaren om befintliga fjärrvärmeledningar i området vilken fortfarande gäller. SE förtydligar behovet av tidigt och löpnade samråd kring trafikfrågor och omläggningar av trafik på Kvicksundsvägen i samband med att anläggningsarbeten utförs. Kvicksundsvägen utgör angöring till samtliga verksamheter i området och måste därför alltid vara tillgänglig för trafik. Från Kvicksundsvägen finns också gemensamhetsanläggning för infart (Tippen ga:1). SE och FUT har i tidigare diskussioner kommit överens om utbredningen i höjd av skyddszonen för tunneln då den passerar norra delen av nuvarande kv Tippen 4 (blivande Tippen 1).

SE noterar att det blivit ett litet fel i plankartan i en liten triangel närmast fastighetsgränsen mot Fotocellen 10. Där är angivet +47,0 som höjdbredning men den gränsen ska gälla enbart norr om det bruna strecket. Höjdbegränsningen ska sättas lika i hela det område som närmast gränsar mot Fotocellen 10, dvs + 46,0 m.

Vidare kommer SE behöva anlägga ett krossdike för dagvatten längs fastighetsgränsen mellan Tippen 4 (blivande Tippen 1) och Fotocellen 10, se bild nedan. Om detta krossdike kräver att höjdangivelsen för skyddszonen underskrids, dvs om krossdikets lägsta punkt underskrider +46,0 m, kommer SE skriftligt framställa en begäran om detta till FUT och att denna accepteras av berörda parter. Förslagsvis kompletteras planbeskrivningen och/eller planbestämmelserna med en notering om detta.

SE föreslår också att exploateringsavtalet mellan staden och FUT inkluderar en uppmaning till FUT att ta initiativ till att etablera och leda en samverkansgrupp med ansvar för samordning av alla aktiviteter som kommer att startas och genomföras i området.

Deltagare i samverkansgruppen bör vara representanter från FUT, SE, SVoA, Ellevio, SvK, Suez och eventuellt även Trafikkontoret.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret justerar schaktdjup från +47,0 till +46,0 inom fastigheten Tippen 4 enligt tidigare överenskommelse mellan Stockholm Exergi och FUT Region Stockholm. Beträffande synpunkt om fjärrvärmeledningar och krossdike hänvisas till FUT Region Stockholm.

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkt om uppmaning till FUT i exploateringsavtal mellan staden och FUT.

Exploateringskontoret

Exploateringsnämnden tillstyrker planförslaget med följande synpunkter:

Det är viktigt att denna detaljplan samordnas med parallellt pågående detaljplanering för kv. Tippen, Dp 2015-19270-54. Särskilt viktigt att avgränsningen i höjdled blir korrekt mellan tunnelbanetunneln och den nya matavfallsanläggningen som Stockholm Vatten och Avfall ska bygga inom Tippen 4.

Angående markåtkomsten bör tilläggas att eftersom denna är tänkt att lösas med officialservitut är det av stor vikt att ett sådant servitut bildas skyndsamt. Detta pga att Tippen 4 avses att upplåtas med tomträtt till Stockholm Vatten och Avfall så snart detaljplanen Dp 2015-19270-54 vunnit laga kraft och behövlig fastighetsbildning har skett. Officialservitut synes vara problematiskt att upplåta i fastigheter som redan är upplåtna med tomträtt. Punkten avtal på sidan 50 bör kompletteras med att genomförandeavtal ska tecknas mellan Stockholms stad och Region Stockholm.

Genomförandet vid anslutningen till Hökarängen måste samordnas med pågående projekt vid kvarteret Bikarbonatet.

I övrigt följer detaljplanen det som anges i järnvägsplanen. Exploateringskontoret hänvisar till vad som framförts om denna i tidigare gemensamt yttrande.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Föreliggande detaljplan har samordnats parallellt med detaljplanen för kv. Tippen Dp 2015-19270 då planerna har en gemensam planavgränsning i höjdled. Planbeskrivningen

kompletteras med information om att genomförandeavtal har tecknats mellan Stockholms stad och Region Stockholm.

För genomförande- och samordningsfrågor hänvisas till FUT Region Stockholm.

Försvarsmakten
Ingen erinran.

SISAB

Som fastighetsägare för Bänken 4 samt Barnvakten 1 så reserverar vi oss för förslaget. Vi önskar mera information om framtida begränsningar som kan komma belasta oss som fastighetsägare.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Järnvägsplanen har kompletterats med totalt tre nya tvärsektioner som redogör för skyddszonens utbredning inom fastigheterna Bänken 4 och Barnvakten 1. Vidare har FUT Region Stockholm fört dialog med SISAB varvid förtydliganden har gjorts avseende skyddszonens utbredning. Mindre justeringar har gjorts gällande detaljplanens schaktdjupsbestämmelser inom ovan fastigheter. Ändringarna har stämts av i dialog med SISAB.

Stockholm Vatten och Avfall

Bolaget kan konstatera att underlaget nu kan anses som komplett, till skillnad från det underlag som delgavs i samrådshandlingarna.

Accessvägar

Stockholm Vatten och Avfall ABs samtliga verksamheter i området måste ha kontinuerligt fungerande accessvägar in och ut från sina områden för att verksamheten ska fungera. Eventuella trafikomläggningar måste göras så att anslutande accessvägar under hela tiden hålls öppna i den omfattning som krävs för att inte begränsa verksamheterna. Samordning av detta är särskilt viktigt för området kring Kvicksundsvägen för anslutning till ÅVC Vantör och Högdalens Sorteringsanläggning.

VA-ledningar

De som vill göra förändringar genom utbyggnad av tunnelbanan inom området för detaljplanen måste själva ansvara för att identifiera och säkra ev. ledningar i området. Särskild vikt ska läggas vid huvudvattenledning(ar).

Stockholm Vatten och Avfall har ledningar inom området för detaljplanen och som huvudsakligen ligger i kommunal allmän platsmark med stöd av ett oinskrivet nyttjanderättsavtal. Den servitutsrätt som är tänkt att upplåtas av Stockholms kommun får inte undantränga vår rätt att ha kvar ledningar under mark och även

i framtiden kunna sköta drift och underhåll på dessa. Stockholms kommun måste bevaka vår nyttjanderätt i deras mark i samband med upplåtelse av servitut till Region Stockholm. Avtal har tecknats kring säkrandet av vissa ledningar, dnr FUT-2018-0064, innebärande att bolagets vatten-, spill- och dagvattenledningar i Kvicksundsvägen efter omläggning kommer att vara belägna inom det framtida servitutsområdet för tunnelbana. Stockholm Vatten och Avfall har rätt att med stöd av befintlig nyttjanderätt i kommunens mark bibehålla, använda, underhålla och i övrigt förvalta ledningarna inom servitutsutrymmet. Likartade skydd behöver tillkomma för övriga ledningar om järnvägsplanen kommer att antas med sin nuvarande utformning.

Pågående ledningssamordning för området kring Kvicksundsvägen måste färdigställas på ett sådant sätt att samtliga Stockholm Vatten och Avfalls befintliga eller godkända tillkommande ledningar inryms på ett av bolaget acceptabelt sätt.

Utökning av markyta Depå

Del av markytan som planeras att tas i anspråk för utbyggnaden av depåområdet ingår idag i Stockholm Vatten och Avfall ABs yta för ÅVC Vantör. Villkor för överföring av aktuellt markområde har reglerats mellan parterna i avtalet benämnt "Genomförandeavtal för utökning av Högdalsdepån och utökning av plan yta för ÅVC Vantör", diarienummer FUT 2018-0427. Under förutsättning att avtalets villkor uppfylls i sin helhet har Stockholm Vatten och Avfall AB inga synpunkter på marköverlåtelsen.

I ytan tillhörande ÅVC Vantör kommer Svenska Kraftnät AB att markförlägga en 400kV-kraftkabel. Stockholm Vatten och Avfall AB vill poängtera att det fortsatt är av yttersta vikt att placering och genomförande av markförläggningen inte påverkas av utbyggnaden av depån. Samordning av arbetena pågår med gott resultat men är inte slutförda.

Planbeskrivning

Samordning avgrundläggning av Högdalens Sorteringsanläggning är genomförd och endast signering av godkänt avtal kvarstår. Förutsatt att avtalet signeras i nuvarande utformning så har bolaget inget att tillägga för samordningen mellan Dp 2016-05809 och Dp 2015-19270 och anser i avtalet reglerade undantag från redovisad skyddszon samt underskridande av angiven höjd om +40,1 m medgivna av FUT. 2.4.2 Plankarta Dp, del 1_8050527_2_6 Gräns mot HSMA Gräns i plan för yta med nivågräns +39 ska ansluta till röd linje, dvs. direkt motusvägg för Högdalens sorteringsanläggning, se bifogad bild. Planbestämmelse "Skydd 1" och "Skydd 2" Planbestämmelserna benämnda "Skydd 1" och

”skydd 2” måste medge planerat underhåll samt akut drift av de ledningar som inryms inom området.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret är positivt till att en överenskommelse har träffats mellan FUT Region Stockholm och SVOA.

Egenskapsgräns med nivågräns +39,0 mot HSMA kommer enligt överenskommelse med SVOA inte att flyttas till att ligga i byggnadskontur, utan behålls i samma läge som i granskningshandlingen.

Skydd1 och Skydd2 medger underhåll och drift av de ledningar som inryms inom området.

För genomförande- och samordningsfrågor hänvisas till Region Stockholm.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har erhållit koncession för elförbindelserna mellan Snösätra och Högdalen samt mellan Örby och Snösätra. Närheten till markkablarna mellan Snösätra och Högdalen måste beaktas i den kommande projekteringen för utbyggnaden av depån i Högdalen.

Svenska kraftnät önskar att våra ledningar synliggörs i aktuell plan och att det tydligt framgår att ledningarna tillhör transmissionsnätet för el på spänningsnivå 220 kV. Transmissionsnätet för el går att hämta via Geodataportalen, se mer information nedan.

Svenska kraftnät önskar att det område där vi har ledningsrätt planläggs som markreservat med bokstäverna ”I” och ”U” med bestämmelserna: ”Marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga luftledningar” respektive ”Marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga och underjordiska ledningar”.

Vänligen observera att även icke bygglovpliktiga åtgärder som exempelvis ändring och anläggande av vägar och uppsättande av stängsel och ska samrådas med oss i de fall åtgärderna ligger i närheten av våra anläggningar.

Så länge våra rekommendationer beaktas och planering och projektering sker i samarbete med Svenska kraftnät, har vi inga invändningar mot det aktuella förslaget. Vi emotser fortsatt dialog i ärendet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Föreliggande detaljplan är avgränsad till att endast möjliggöra utbyggnad av anslutningsspår till depå. Stadsbyggnadskontoret

hänvisar till pågående detaljplan för kv Tippen, Dp 2015-19270 beträffande frågor om markreservat för "u" respektive "l".

Trafikförvaltningen
Ingen erinran.

Trafikkontoret

Planområde och användningsgränser

Trafikkontoret misstänker att plangränsen vid Kvicksundsvägen inte är rätt. Det är främst det södra området som benämns T2 som idag är gatumark och där bland annat gångbanan är belägen. Det verkar som om gatumarken behöver göras bredare för att inrymma gångbanan. Eventuellt behövs ytterligare mark för snöupplag m.m. vilket gör att gränserna behöver ses över i denna del av detaljplanen.

Trafikkontoret undrar också om områdena som benämns "Skydd I" är rätt avgränsade. De är samtliga belägna på gatumark och det ska vara tydligt att det är gatumark.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret anser att det är plantekniskt korrekt redovisat att områden som benämns "skydd I" utgörs av gatuändamål, se förstoring på plankarta del 1. Plangränsen vid gångbanan har justerats något för att möjliggöra gränsändring i järnvägsplanen som syftar till att inkludera stödmur och stängsel mot befintlig depå. Gräns för gatumark har därför justerats österut utefter den planerade stödmuren längs gångbanan, dvs. område T2 vid respektive tunnelmynning har utökats något till ytan.

Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts

För synpunkter inkomna under samråd som ej tillgodosetts hänvisas till samrådsredogörelse och granskningsutlåtande inom ramen för järnvägsplanen. Synpunkter inkomna under detaljplanens granskning och som ej tillgodosetts framgår nedan.

- Kompletterande utredning av elektromagnetiska fält.
- Framtagande av ny detaljplan istället för ändring av detaljplan genom tillägg pga oförenliga syften.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Utifrån inkomna synpunkter bedömer stadsbyggnadskontoret att utbyggnaden av anslutningsspår till depå är genomförbart. Utbyggnaden av anslutningsspår till depå är ett viktigt och

angeläget projekt för Stockholms stad och regionen för att kunna hantera en utbyggd tunnelbanetrafik.

Utbyggnaden av kollektivtrafik och dess betydelse betonas särskilt i översiktsplanen för Stockholm, där det framgår att Stockholm ska ha ett väl fungerande transportsystem med minimal klimatpåverkan. 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, vilket bland annat ställer krav på förbättrad kollektivtrafik samt bostadsbyggande.

Utbyggnaden av tunnelbanan innebär förbättrade möjligheter till kollektivtrafikresande samt knyter samman staden och länet. Utbyggnaden skapar vidare 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 konkurrera med privatbilismen och få acceptans av omgivningen måste dessa utvecklas på ett sätt som är försvarbart ur miljöhänsyn samt socialt och ekonomiskt ansvarstagande.

Kontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner förslaget till detaljplan och överlämnar den till kommunfullmäktige för antagande.

Anna-Lina Axelsson
planchef

Renoir Danyar
stadsplanerare