

Handläggare
Renoir Danyar
Telefon 08-508 26 659Till
Stadsbyggnadsnämnden**Godkännande av förslag till 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
(Tunnelbaneutbyggnad sträckan
Kungsträdgården - Söderort)****Förslag till beslut**

Stadsbyggnadsnämnden godkänner förslag till detaljplan och
överlämnar det till kommunfullmäktige för antagande.

Anette Scheibe Lorentzi

Stadsbyggnadsdirektör

Thomas Stoll

Avdelningschef

Anna Lina Axelsson

Enhetschef

SAMMANFATTNING

Stockholms snabba tillväxt medför bl.a. ökad trängsel i stadens infrastruktur och för att möta behoven har Stockholms läns landsting utifrån en politisk överenskommelse, 2013 års Stockholmsförhandling, fått i uppdrag att planera och bygga en utbyggnad av tunnelbanan med tre nya sträckor samt planering och projektering av nya fordonsdepåer och upphandling av signalsystem och vagnar.

Eftersom en järnvägsplan inte får strida mot gällande detaljplaner tar Stockholms stad fram föreliggande detaljplan för sträckan Kungsträdgården-Nacka och söderort.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra 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

StadsbyggnadskontoretFleminggatan 4
Box 8314
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 27 300
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
stockholm.se*Bilagor: Planbeskrivning, plankarta, remiss och samrådsredogörelse,
granskningsutlåtande och MKB.*

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 reglera genomförandet, så att den nya tunnelbanegrenen bildar servitut som läggs till den befintliga tunnelbanan.

Detaljplanen hanteras med samordnat förfarande med järnvägsplanen, vilket innebär att stadsbyggnadskontoret inte behövt genomföra något formellt plansamråd.

Samrådsprocessen genomfördes i fyra omgångar av FUT (Förvaltning för utbyggd tunnelbana). Granskning av detaljplanen skedde under tiden 2018-02-14 till 2018-03-14. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller översvämningsrisk 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.

Utbyggnaden av tunnelbanan är i linje med Stockholms översiktsplan som anger bland annat att Stockholm ska ha ett väl fungerande transportsystem med minimal klimatpåverkan. Vidare utpekas kollektivtrafiken i översiktsplanen som stommen i framtidens transportsystem. Översiktsplanen framhåller behovet av att förstärka infrastrukturen för att säkerställa en fortsatt integration i Stockholm-Mälardalenregionen.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner förslaget till detaljplan.



Orienteringskarta med planområdet.

UTLÅTANDE

Syfte

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 som möjligt reglera genomförandet, så att den nya tunnelbanegrenen bildar servitut som läggs till den befintliga tunnelbanan.

Bakgrund

I januari 2014 tecknade staten, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Solna stad, Nacka kommun och Järfälla kommun avtal om en utbyggnad av tunnelbanan och ökat bostadsbyggande. I det som kallas 2013 års Stockholmsförhandling ingår att

kommunerna åtar sig att bygga 78 000 bostäder, varav ca 46 000 i Stockholms stad, i tunnelbanans influensområde. Stockholms läns landsting genom Förvaltningen för utbyggd tunnelbana, FUT, ansvarar för utbyggnaden av tunnelbanan.

För att möjliggöra tunnelbaneutbyggnaden samt säkerställa att utbyggnaden av tunnelbanan inte strider mot gällande detaljplaner ska Stockholms stad och övriga berörda kommuner parallellt med järnvägsplanerna ta fram nya detaljplaner.

Plandata

Planområdet sträcker sig från station Kungsträdgården, söderut under Skeppsholmen, Saltsjön och östra delen av Södermalm. Sedan delar tunnelbanan sig i två grenar; en vidare under Hammarby Kanal mot Nacka och den andra mot Gullmarsplan, Slakthusområdet för att sedan ansluta vid Sockenplan till dagens Gröna linje mot Hagsätra.

Planområdet är ca 56 ha. Planområdet berör ett stort antal fastigheter vilka redovisas i planbeskrivningen.



Karta som visar planområdets avgränsning.

Gällande detaljplaner

Ett stort antal planer berörs av tunnelbaneutbyggnaden. Befintliga detaljplaner/områdesbestämmelseplan kommer främst att ändras genom tilläggsbestämmelser. Tilläggen omfattar de delar som berörs av tunnelbaneutbyggnaden, vilket innebär hela eller delar av befintliga planområden. Tilläggen kommer att efter laga kraft gälla tillsammans med gällande detaljplaner. Några områden inom aktuell plan utgör ny detaljplan. Ändring genom ny planläggning sker för områden där det idag inte finns någon gällande plan eller när det gäller större förändringar ovan mark.

Totalt ändras 110 planer;

41 detaljplaner

1 områdesbestämmelseplan

49 stadsplaner

11 ändring av detaljplaner

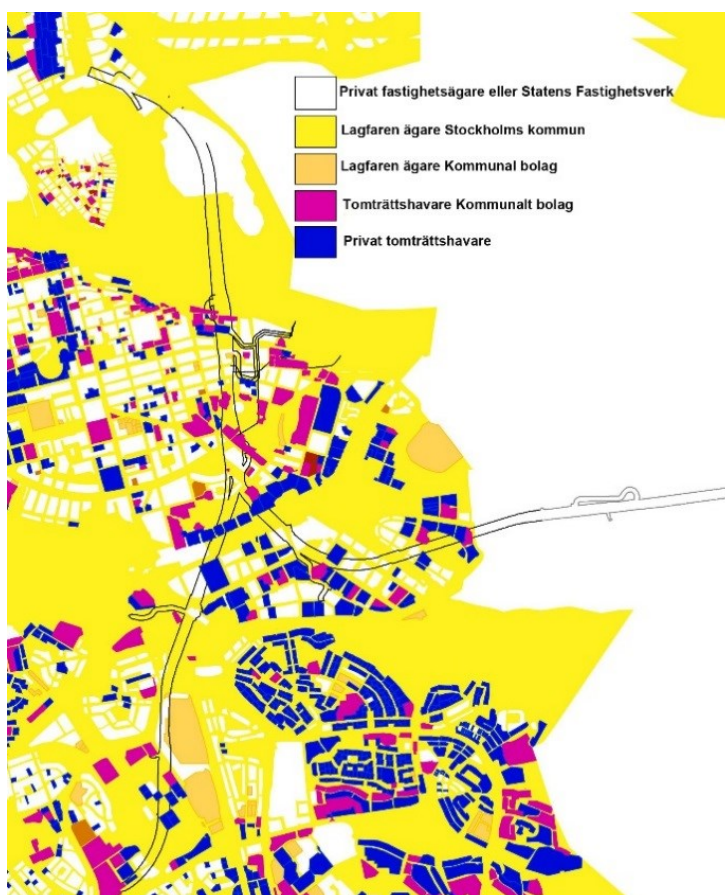
5 förslag till detaljplan

2 förslag till ändring av detaljplan

1 startbeslut för detaljplan

Markägoförhållande

Planområdet omfattar ett stort antal fastigheter med olika ägoförhållanden.



Karta över markägoförhållanden.

En övervägande del av fastigheterna ägs av Stockholms stad varav merparten är upplåtna med tomträtt till stadens kommunala bolag. Ett fåtal fastigheter ligger i Statens Fastighetsverkets ägo och en bråkdel av fastigheterna inom planområdet är privatägda.

Övergripande beslut och styrande dokument

Regionplan RUFS 2010

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2010, tar upp transportförsörjning och kollektivtrafik som en av de viktigaste faktorerna för att uppnå Stockholmsregionens vision – att bli Europas mest attraktiva storstadsregion. Enligt RUFS 2010 är såväl Odenplan som Hagastaden och Arenastaden en del av den så kallade centrala regionkärnan som bedöms vara av stor betydelse för regionens samlade konkurrensförmåga. Att tunnelbana byggs ut inom den centrala regionkärnan är en utveckling som går helt i linje med intentionerna i RUFS 2010.

Översiktsplan

Stockholms översiktsplan utgår från stadens vision om en storstad som håller samman, är klimatsmart och hållbar. Det innebär bland annat att Stockholm ska ha ett väl fungerande transportsystem med minimal klimatpåverkan som låter människor snabbt och enkelt röra sig i hela regionen. Kollektivtrafiken utpekas i översiktsplanen som en stomme i transportsystemet och är viktig för stadens konkurrenskraft och medborgarnas välbefinnande.

Stockholms stad anger bland annat följande planeringsinriktningar för transporternas utveckling: Verka för en långsiktig satsning på kollektivtrafik, inrikta planeringen på ökad rörlighet för gående och cyklisterna.

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Enligt översiktsplanen, framhålls behovet av att förstärka infrastrukturen för att säkerställa en fortsatt integration i Stockholm-Mälardalenregionen.

Riksintressen

Ny tunnelbana till Nacka och söderort passerar igenom, eller i närheten av, flera områden av riksintresse. Planområdet berörs av riksintressen för kulturmiljö och kommunikation samt nationalstadsparken.

Kommunala beslut i övrigt

Stadsbyggnadsnämnden godkände den 15 januari 2015 Startpromemoria för planläggning av utbyggnad av tunnelbanan, dnr 2014-18909.

Överenskommelse om utbyggd tunnelbana

Tunnelbanans stora betydelse för Stockholmsregionens tillväxt var grunden till att regeringen under 2013 initierade en förhandling med syfte att hitta en överenskommelse för hur en utbyggd tunnelbana skulle kunna finansieras. Uppdraget innebar även att få till stånd en ökad bostadsbebyggelse med största möjliga samhällsekonomiska nytta. De kommuner som ingår i överenskommelsen (Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun) har åtagit sig att bygga 78 000 bostäder i tunnelbanans influensområde.



Karta över framtida tunnelbanenät i Stockholms län efter utbyggnad enligt Stockholmsförhandlingen.

Tre tunnelbaneutbyggnader ingår i förhandlingen:

- Utbyggnad av tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort.
- Utbyggnad av tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden.
- Utbyggnad av tunnelbana från Akalla till Barkarby station.

Stockholms läns landsting ansvarar för tunnelbanans utbyggnad, genom Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) som inrättades den 1 mars 2014. Förvaltningens uppdrag är att genomföra tunnelbanans utbyggnad och andra åtgärder inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling. I uppdraget ingår också planering och

projektering av nya fordonsdepåer samt upphandling av signalsystem och vagnar.

Beslut kring betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Stockholms län beslutade den 5 december 2013 att utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka kan antas medföra betydande miljöpåverkan, på grund av byggnationens komplexitet och omfattning. Detta innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska upprättas och samråd ske med övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan komma att beröras. Den 8 februari 2016 fattade Länsstyrelsen i Stockholms län beslutet att även utbyggnaden i söderort (från Sofia till Sockenplan) kan antas medföra betydande miljöpåverkan och därmed ska omfattas av MKB.

Tillståndsansökan för vattenverksamhet

Stockholms läns landsting har lämnat in en ansökan om tillstånd till grundvattenbortledning enligt miljöbalken kapitel 11. Till ansökan om tillstånd har en separat MKB tagits fram och ansökan prövas nu av mark- och miljödomstolen. MKB tillståndsansökan hanterar utöver konsekvenser från grundvattenbortledningen även buller, vibrationer och stomljud under byggskedet med mera. Tunnelbaneutbyggnaden kommer att medföra inläckage av grundvatten som ger en tillfällig grundvattennivåsänkning under byggskedet men den förväntas även medföra en permanent sänkning av grundvattennivån under driftskedet inom vissa områden, eftersom tunnarna inte kan tätas helt. Konsekvenserna av tunnelbaneutbyggnadens grundvattensänkning redovisas i den MKB som upprättas för tillståndsansökan enligt miljöbalken. Villkor kan komma att fastställas av mark- och miljödomstolen.

Större stads- och infrastrukturutveckling i närområdet
Nedan redovisas pågående och planerade större stadsutvecklingsprojekt i området för ny tunnelbana.

Nobel center

En detaljplan för ett Nobel Center, vilken medger en ny byggnad för utställningar, seminarier och annan verksamhet kopplad till utbildning och forskning, antogs under 2016. Detaljplanen är överklagad.

Program för City

Programhandlingen beskriver riktlinjerna för den fortsatta utvecklingen i City. Programmet kommer att ligga till grund för arbetet med detaljplaner och bygglov inom olika delar av City. Programmet antogs av kommunfullmäktige den 28 maj 2018.

Hammarby sjöstad

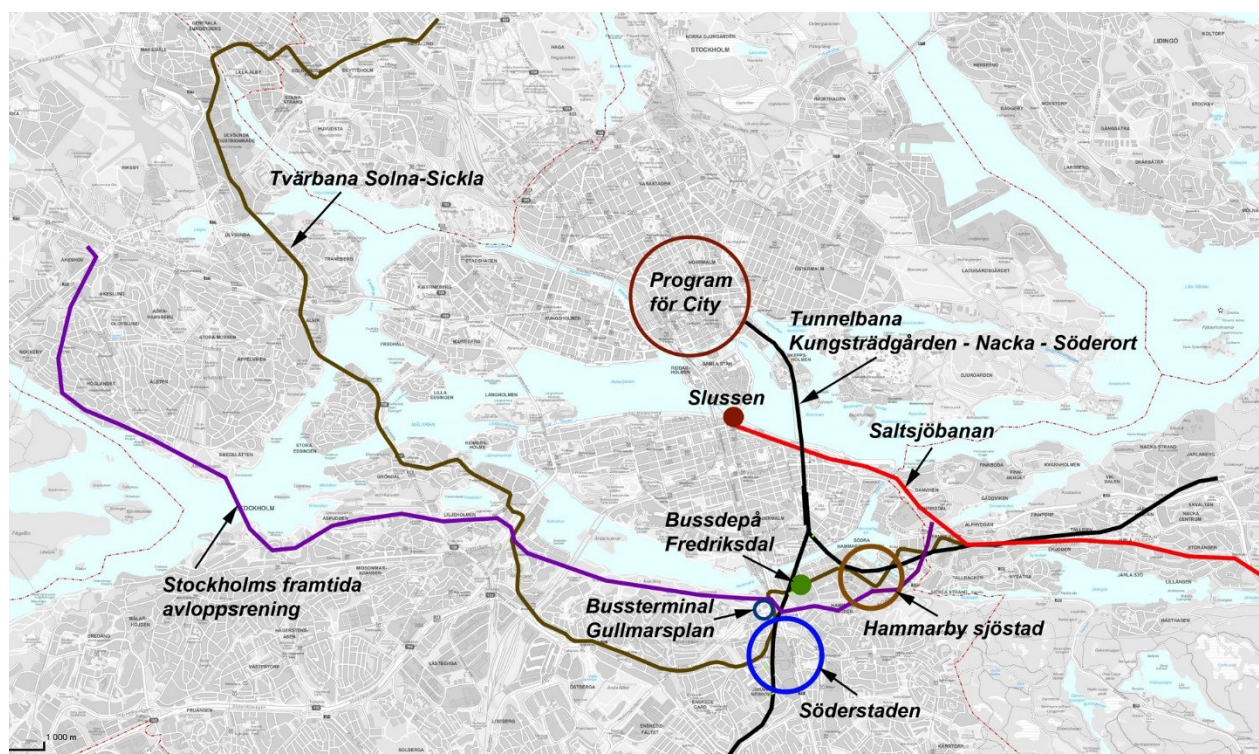
Utbyggnaden av Hammarby sjöstad pågår sedan drygt 20 år tillbaka med både bostäder och arbetsplatser. Utbyggnaden pågår av bostäder i områdets centrala och östra delar samt bland annat arbetsplatser i de västra delarna, vilket kommer att öka behovet av en utbyggd kollektivtrafik.

Söderstaden

Söderstaden, som är ett av Stockholms stads större utvecklingsområden, består av Globenområdet, Slakthusområdet, södra Skanstull och Gullmarsplan/Nynäsvägen. Ambitionen är att skapa en tätare, mer funktionell stadsmiljö som länkar samman omkringliggande stadsdelar. En väl fungerande kollektivtrafik är en förutsättning för områdets utveckling.

Stockholm Vatten avloppstunnel

En ändring av 41 detaljplaner för att möjliggöra en avloppsledning från Eolshäll till Sickla (ÄDp 2015-19085) har arbetats fram. Syftet är att ge stöd åt en ny avloppsledning som ska gå från Eolshäll till Sickla, där den ansluter till reningsverket i Sickla. Planerna för tunnelbanan och avloppsledningen korsar varandra vid Gullmarsplan.



Aktuella stads- och infrastrukturprojekt i tunnelbanans närområde.

Planförslaget

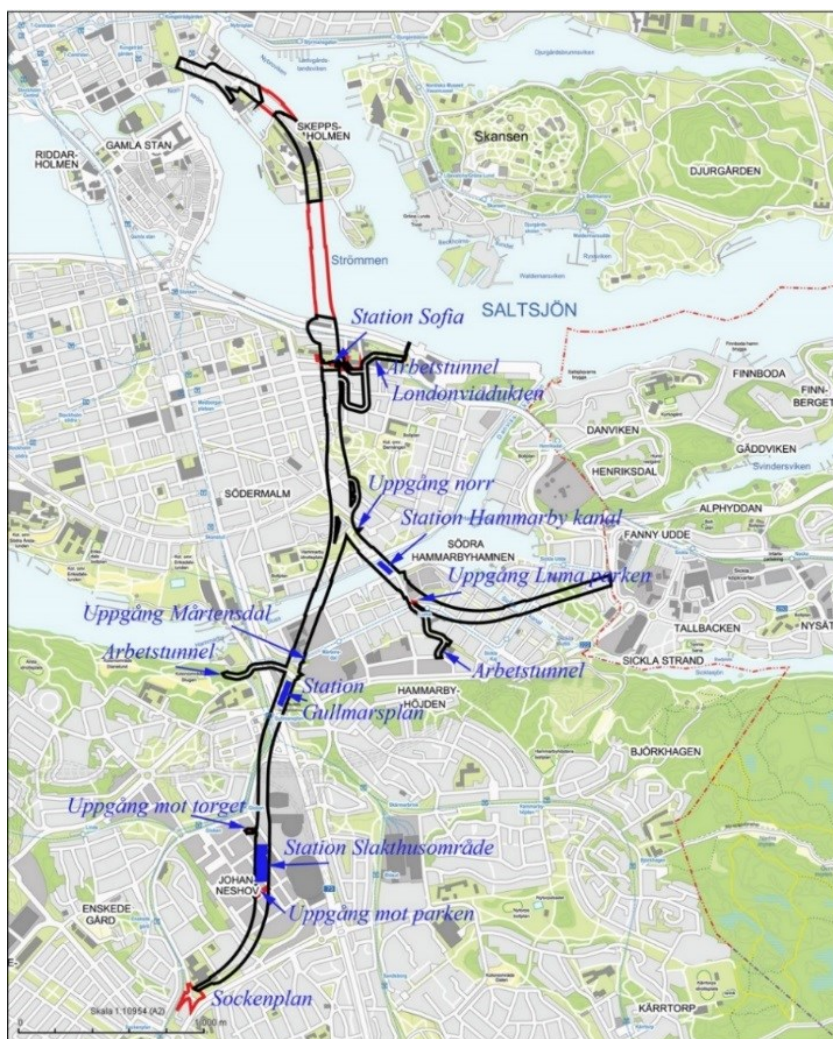
Planförslagets huvuddrag

Detaljplanen möjliggör byggande av tunnelbana under mark för stockholmsdelen av den Blå linjen mot Nacka och söderort.

Tunnelbaneutbyggnaden är ett angeläget gemensamt intresse för att tillgodose och för att klara kollektivtrafikförsörjning, när Stockholm och regionen växer.

Den nya spårsträckningen för tunnelbanan kommer att gå från befintlig tunnelbanestation vid Kungsträdgården med fortsättning söderut mot den nya stationen Sofia vid Stigbergsparken på östra Södermalm som sedan delar sig i två grenar; en mot Nacka och en gren som ansluter vid Sockenplan till dagens gröna linje mot Hagsätra. Hela sträckan går under mark, utom vid anslutning till Sockenplan. Spårsträckningen och stationernas placering är styrda av tekniska möjligheter och kopplingen till annan kollektivtrafik och viktiga målpunkter samt att så många människor som möjligt enkelt ska kunna nå stationerna.

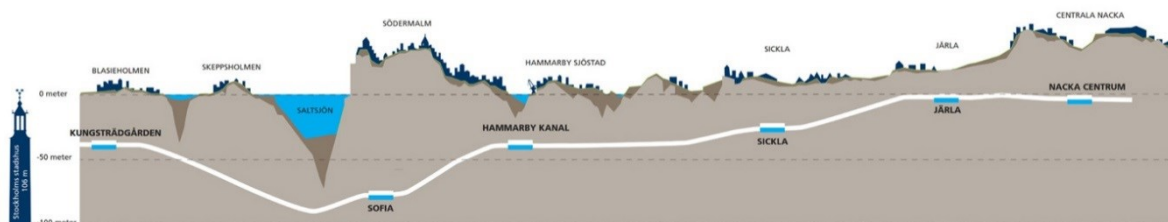
Detaljplanen reglerar dessutom användning ovan mark för nio mindre områden. Det gäller främst områden kring nya stationsbyggnader och vid anslutning till befintligt spår mot Hagsätra, men även två vattenområden där ingen gällande plan finns.



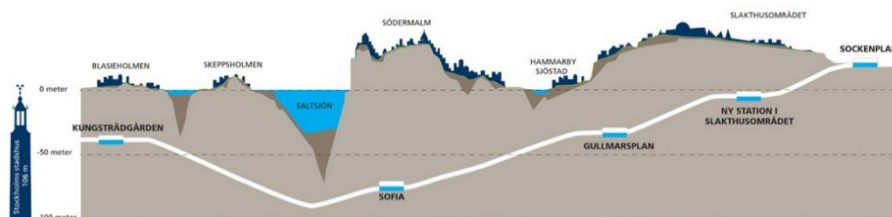
Spårsträckning för blå linjen.

Längs den östra spårsträckningen till Nacka kommer två nya stationer att byggas inom Stockholms stad; station Sofia och station Hammarby Kanal.

Längs spårsträckningen till söderort kommer en ny plattform att anläggas i ett djupt läge (ca 70 meter under mark) under den befintliga stationen Gullmarsplan. Plattformen får koppling både till den befintliga biljetthallen och till en ny uppgång i Mårtensdal. Vidare kommer en ny station att byggas i Slakthusområdet och ersätta de befintliga stationerna Globen och Enskede gård. Den nya spårsträckningen till söderort ansluter till de befintliga spåren på tunnelbanans Hagsätralinje strax norr om station Sockenplan.



Spårprofil under markytan från Kungsträdgården (Blasieholmen) till Nacka Centrum. (För att ge en uppfattning om djupet visas även Stockholms stadshus torn som är 106 m högt.)



Spårsträckning under markytan från Kungsträdgården (Blasieholmen) till Sockenplan. (För att ge en uppfattning om djupet visas även Stockholms stadshus torn som är 106 meter högt.)

Stationsbyggnader, entréer och ovanmarksanläggningar

Station Sofia

Station Sofia kommer att ligga i östra delen av Södermalm inom Stigbergsparken. Stationen kommer ha en uppgång i Stigbergsparken med en entré.

Station Sofia blir Stockholms djupaste station, med plattform cirka 100 meter under gatuplan. Det djupa läget motiveras av att både lågpunkten för berget och sprickzonen i berget under Strömmen ligger nära Södermalms norra strand. Uppgångens utformning, med ett schakt som innehåller enbart hissar och utrymningstrappor (inga rulltrappor), är orsakade av det djupa läget. För station Sofia kommer ventilationen att vara integrerad i biljetthallen.



Visionsbild över Station Sofia, vy från väster (Sweco).



Visionsbild över Station Sofia, vy från öster (Sweco).

Station Hammarby Kanal

Station Hammarby Kanal ligger mellan Hammarby sjöstad och Södermalm. Stationen placeras i berggrunden mitt under Hammarby Kanal, cirka 40 meter under havsnivån, så att den får uppgångar på var sin sida kanalen. Stationen kopplar till annan kollektivtrafik på ömse sidor om vattnet.

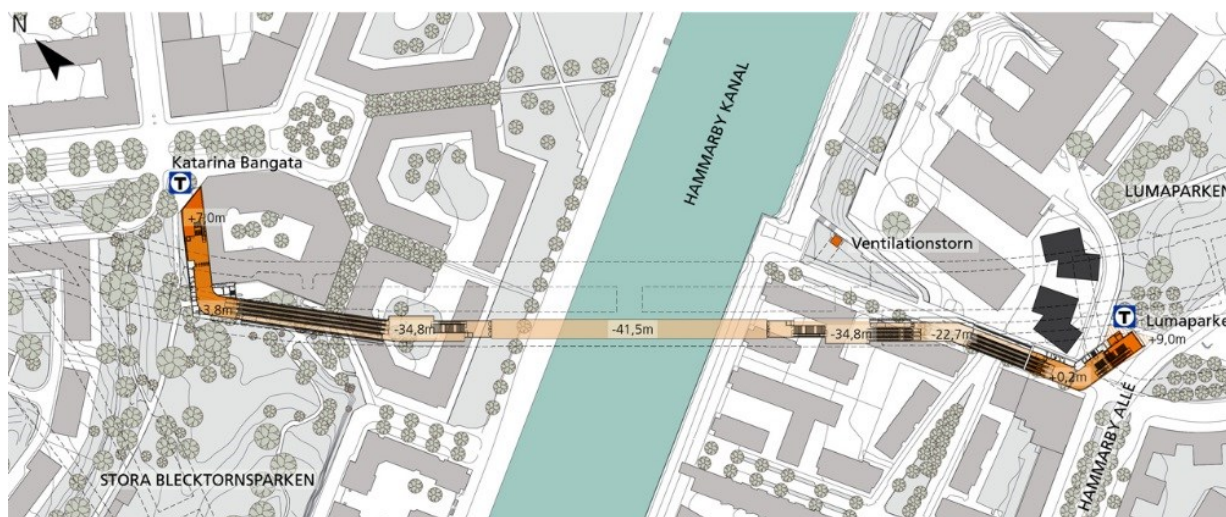
Ett ventilationstorn, ca 3 meter högt, kommer upp vid Lumagatan. Två uteluftintag, 0,5 meter höga, kommer upp vid Heliosgången, i närheten av arbetstunnelns mynning.



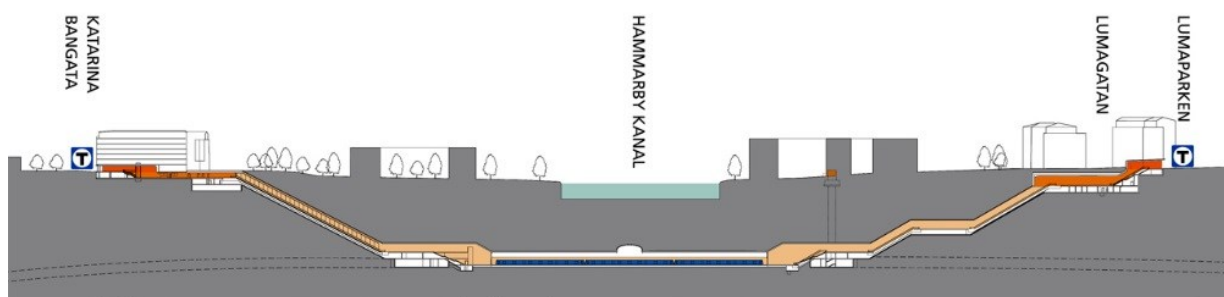
Visionsbild för T-baneentré Hammarby kanal mot Katarina Bangatan (Sweco).



Visionsbild uppgång Lumaparken, Hammarby Sjöstad (Sweco).



Situationsplan station Hammarby kanal.



Längdsektion genom station Hammarby kanal.

Station Gullmarsplan

En ny plattform anläggs delvis under den nuvarande stationen Gullmarsplan. Den får en ny uppgång i Mårtensdal intill Hammarby allé samt en uppgång i den befintliga terminalbyggnaden vid Gullmarsplan. Uppgångarna har en entré vardera.

Mellan uppgångarna stiger marknivån kraftigt, vilket innebär att stationen ligger cirka 40 meter under mark vid Mårtensdal, medan den vid Gullmarsplan befinner sig 70 meter under marknivå.

Ett ventilationstorn, 5 meter högt, för brandgasevakuering, frånluft från spårtunnlar samt avgas från reservkraft kommer upp i grönområdet vid Skansbacken, nordost om Gullmarsplan vid Skansbacken södra.



Visionsbild för stationsentrén vid Mårtensdal (Sweco).

Station Slakthusområdet

Stationen kommer att ligga centralt under Slakthusområdet, med plattformen på cirka 50 meters djup, och ha två uppgångar. Den norra stationsentrén mot Rökerigatan, byggs så att den i framtiden går att integrera i ett nytt kvarter enligt planprogrammet för Slakthusområdet. Den södra uppgången ligger under en planerad ny park centralt i området och har två entréer. Den södra stationsuppgången har en underjordisk biljetthall under den planerade centrala parken.

I området anläggs ett ventilationstorn (3 meter högt) intill Arenavägen södra.



Visionsbild för Slakthusområdets norra stationsuppgång, vid Rökerigatan (Sweco).



Visionsbild för Slakthusområdets södra stationsuppgång, närmast i bild entrén mot Charkmästargatan/Hallvägen (Sweco).

Arbetstunnlar och servicetunnlar

Kungsträdgården

Under Blasieholmen byggs en servicetunnel parallellt med spåren, på norra sidan av spårtunneln. Häriifrån planeras en ny utrymningsväg, införlivad i det planerade nya Nobel Center, varpå

befintlig utrymningsväg upp till Hovslagargatan kan tas bort. Om Nobel Center inte är byggt då tunnelbanan färdigställs, kommer befintlig utrymningsväg att användas.

En befintlig arbetstunnel på Blasieholmen kommer i byggskedet att användas som arbetstunnel.

Station Sofia

En arbetstunnel kommer att anläggas med mynning vid Londonviadukten. Efter byggskedet kommer den att användas som servicetunnel och för ventilation. Utloppsledning från Va-anläggningen går via arbetstunneln och ut till Strömmen.

Station Hammarby Kanal

En arbetstunnel anläggs med mynning mot Hammarby fabriksväg. Efter utbyggnaden av tunnelbanan kommer arbetstunneln att pluggas igen och etableringsytan återlämnas.

Station Gullmarsplan

En arbetstunnel kommer att mynna ut vid Sundstabacken. Lokaliseringen av arbetstunneln har styrts av att det finns ett flertal andra bergtunnlar och bergutrymmen i det aktuella området. Efter byggskedet kommer denna tunnel att användas för ventilation.

Station Slakthusområdet

Som arbetstunnel för att bygga den nya stationen i Slakthusområdet kommer spårtunneln och servicetunneln vid Sockenplan att användas, vilket minskar behovet av helt nya tunnlar samt av etableringsområden inom Slakthusområdet.

Anslutning vid Sockenplan

Servicetunneln som går parallellt med spårtunneln övergår från bergtunnel till betongtunnel i samma läge som spårtunneln och mynnar i ett tråg som ansluter till Enskedevägen väster om Palmfeltsvägen.

Spårtunneln och servicetunneln vid Sockenplan kommer under byggskedet att användas som arbetstunnel för ny station i Slakthusområdet. Ett galler för ventilation kommer då att anordnas i servicetunnelns mynning.



Visionsbild över anslutning Sockenplan vid Enskedevägen (Sweco).

Planförslagets konsekvenser

Länsstyrelsen, Stockholms stad och Nacka kommun har gjort bedömningen att genomförandet av de detaljplaner som krävs för tunnelbanan kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Den största påverkan för mark och vatten uppstår med anledning av grundvattenbortledning som hanteras i tillståndsansökan enligt miljöbalken och tillhörande MKB. Tunnelbaneutbyggnaden kommer att medföra inläckage av grundvatten som ger en tillfällig grundvattennivåsänkning under byggskedet men den förväntas även medföra en permanent sänkning av grundvattennivån under driftskedet inom vissa områden, eftersom tunnlar inte kan tätas helt. Med genomförda skadeförebyggande åtgärder bedöms konsekvenserna för mark och vatten dock bli acceptabla.

De största negativa konsekvenserna för kulturmiljövärdena, stadsbilden och rekreationsvärdena uppstår i Stigbergsparken vid station Sofia. För naturmiljön sker de största negativa konsekvenserna vid arbetstunnelmynningen för station Gullmarsplan vid Sundstabacken.

För buller och luft förväntas endast små konsekvenser av tunnelbanan i driftskedet. Översvämningsrisken är störst vid station Gullmarsplan, men hanteras genom utformning av tunnelbaneanläggningen och omgivande mark. Olycksriskerna i övrigt är överlag små och hanteras även de genom en säker utformning av tunnelbanan.

De största negativa konsekvenserna för kulturmiljövärdena, stadsbilden och rekreativvärdena uppstår i Stigbergsparken vid station Sofia. Det finns en möjlighet till positiva konsekvenser för stadsbilden då de nya stationsentréerna i Hammarby Kanal och i Slakthusområdet kommer att hamna i befintlig och kommande byggnadens bottenvåning vilka bidrar till mer liv och rörelse i dessa områden.

För naturmiljön blir de negativa konsekvenserna störst vid arbetstunnelmynningen för station Gullmarsplan vid Sundstabacken.

En växande stad

Stockholms län är attraktivt att bo i och har under en längre tid haft en hög befolkningstillväxt. Stockholms län är den snabbast växande huvudstadsregionen i Europa. Under 2016 ökade länets befolkning med 37 600 personer, vilket innebär en tillväxttakt på 1,7 procent. Befolkningen i Stockholms län bedöms öka med i genomsnitt 37 900 personer om året fram till 2025. Den kraftiga befolkningsökningen ställer stora krav på bl.a. en välfungerande kollektivtrafik och nya bostäder.

Bostadsförsörjning

Utbyggnaden av tunnelbanan skapar möjligheten till stadsutveckling med bostäder, verksamheter och service samtidigt som den stärker länets framkomlighetsinfrastruktur och möjliggör byggandet av nya bostäder. Enligt avtal om utbyggnad av tunnelbana ska Stockholms stad uppföra ca 46 000 bostäder i tunnelbanans influensområde. En utbyggd tunnelbana är även grunden i den täta och miljövänliga staden.

En sammanhängande stad

En socialt sammanhållen stad

En social konsekvensbeskrivning (SKB) har tagits fram för den nya tunnelbanan. Inom begreppet social hållbarhet ryms till exempel trygghet, säkerhet, tillgänglighet, hälsa, jämlikhet, jämställdhet, tillit och delaktighet.

De skoldialoger som genomförts visar att kollektivtrafiken är viktig för barns och ungas rörelsefrihet och att många barn och unga använder kollektivtrafiken idag men inte upplever att dagens tunnelbana är planerad utifrån ett barnperspektiv. Det tillför kunskap om hur tunnelbanebyggets närområde används, för att minska de negativa effekterna som uppstår under byggskedet.

Det påverkar utformningen av stationerna, för att uppnå goda förutsättningar för alla att använda dessa på ett tryggt sätt. Tunnelbanan ska upplevas som ett attraktivt resalternativ för alla grupper i samhället och ge förutsättningar för social hållbarhet.

Jämställdhet

Enligt Trafikförvaltningens inventering av kunskapsläge om jämställdhet i kollektivtrafiken är skillnader i resmönster inom könen stora och skiljer mycket beroende på kön, ålder, inkomst, utbildning mm. För kvinnor och män som grupp kan det konstateras att det finns genomgående skillnader. Män reser exempelvis längre och mer med bil medan kvinnor reser mer med kollektivtrafiken. det innebär att begränsad åtkomst till kollektivtrafik kan begränsa kvinnors möjligheter till att förflytta sig samtidigt en utbredd kollektivtrafik skulle gynna männen att åka mer kollektivtrafik.

Vidare har Trafikförvaltningen gjort en marknadsanalys av kollektivtrafik som visar att kvinnor reser mer med SL än män och har därmed högre kunskap om kollektivtrafiken. Marknadsanalysen visar vidare att kvinnor känner sig mer otrygga när de reser utan sällskap i kollektivtrafiken på kvällar och nätter. Trafikförvaltningen arbetar således aktivt med att öka tryggheten i kollektivtrafiken genom att minimera risker och eliminera rädsla för att utsättas för könsrelaterat våld/brott i samband med resor i kollektivtrafiken.

Sammanfattningsvis kan framhåvas att en väl fungerande kollektivtrafik skulle kunna bidra till en mer jämställd resursfördelning i samhället och en jämnare arbetsfördelning i hemmen. utformningen av framtidens kollektivtrafik kan bidra till att kvinnor och män får större möjlighet att forma sina egna liv.

En klimatsmart och tålig stad

Utbyggnaden ska stödja ökad täthet och flerkärnighet i regionen samt bidra till en hållbar och sammanhållen utvidgning Stockholm. Den nya tunnelbanan ska ha tillräcklig kapacitet och konkurrenskraftiga restider till viktiga målpunkter. Den ska binda samman regionen och minska sårbarheten i trafiksystemet. Tunnelbanans utbyggnad ska ske i samverkan med bebyggelseplaneringen och utbyggnaden ska ske så att den främjar ny bostadsbebyggelse. Utbyggnaden ska bidra till att kollektivtrafikens förbrukning av energi samt påverkan på miljö och hälsa ska minska samt så att samhällets resurser används kostnadseffektivt.

Planprocess

Planläggningen med detaljplan och järnvägsplan har skett med samordnat förfarande vilket innebär att samråd om detaljplaner gjordes inom ramen för de samråd som genomfördes i järnvägsplanen. I gransknings- och antagandeskedet tas detaljplanehandlingar fram av respektive kommun. Järnvägsplanen fastställs av Trafikverket.

Kommunal beslut

Stadsbyggnadsnämnden godkände den 15 januari 2015 startpromemoria för planläggning av utbyggnad av tunnelbanan, dnr 2014-18909.

Samråd

Enligt lagen om byggande av järnväg ska den som upprättar en järnvägsplan samråda om den föreslagna anläggningen med berörda fastighetsägare, kommuner, länsstyrelse och andra som kan ha väsentligt intresse i frågan. Samrådsprocessen för utbyggnad av tunnelbana från Kungsträdgården till Nacka och Söderort har omfattat järnvägsplan, järnvägsplanens MKB, tillståndsansökan för grundvattenbortledning samt ändring av berörda detaljplaner. Samrådsprocessen genomfördes i fem omgångar:

1. Samråd om förstudien gällande tunnelbana till Nacka, april 2013. Samråd om lokaliseringsutredningen 9 februari – 12 mars 2015.
2. Samråd om kompletterande utredningar 13 mars – 4 juni 2015.
3. Samråd om byggskedet 5 juni – 2 november 2015.
4. Samråd om järnvägsplan och tillståndsansökan enligt miljöbalken, 9 november – 8 december 2016.
5. Kompletterande samråd, 8–21 maj 2017.

Efter samråd skickades både järnvägsplanen och detaljplanen på granskning. Granskning av detaljplanen genomfördes under perioden 14 februari – 14 mars 2018. Under granskningen har ett 70-tal yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller översvämningsrisk 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.

Revidering efter granskning

De synpunkter som har kommit in under granskning har föranlett revidering av detaljplanen. Revideringen består av följande:

- Förtydligande av lägsta schaktdjupbestämmelse.
- Införande av planbestämmelse T10 inom område där arbetstunneln korsar spårtunneln.
- Förtydligande av planbestämmelse T8 samt införande av en sektion i plankartan.
- Utökad skyddsbestämmelse för ytterligare ett träd (lind) inom Stigbergsparken.
- Justering av byggnadsytor för några ovanmarksanläggningar.
- Ändring av ventilationstornshöjd inom Gullmarsplans t-banaområde.
- Förtydligande av C1 bestämmelse och avgränsning i höjdded.
- Utökad byggrätt vid arbetstunnelns mynning vid Sundstabacken för ventilations och luftintag.
- Ventilationsschakten vid Heliosgången har flyttats närmare varandra.
- Plankartan kompletteras med information om berörda fornlämningar.
- Införande av bestämmelse om uppförande av skärmtak, trappor, mur m.m. i anslutning till tunnelbaneanläggning.
- Justering av byggrätt avseende E-område inom Stigbergsparken.
- Befintligt ventilationsschakt under statyn vid Blasieholmen illustreras på plankartan.
- Justering av schaktdjupbestämmelse.
- Förtydligande av planbestämmelse.
- Planbeskrivningen kompletteras angående artskyddad fladdermöss samt fornlämningar.
- Planbeskrivnings genomförande del förtydligas avseende servitut.
- Planbeskrivning förtydligas med att avloppsledningstunnel får tillåtas inom tunnelbanans skyddszon.

STADSBYGGNADSKONTORETS SAMMANVÄGDA STÄLLNINGSTAGANDE

Utifrån inkomna synpunkter gör Stadsbyggnadskontoret bedömningen att utbyggnaden av tunnelbanan är ett viktigt och angeläget projekt för Stockholms stad och regionen. Vidare har en intressekonflikt mellan projektet i sin helhet och parkmarkens 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 kollektivtrafiken ska konkurrera 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.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att godkänna förslaget till detaljplan och överlämna det till kommunfullmäktige för antagande.

SLUT