

Handläggare
Tony Andersson
Telefon 08-508 27 318**Till**
Stadsbyggnadsnämnden

Startpromemoria för planläggning av Nya Östbergatunneln, inom fastigheten Slamstationen 1 m.fl. i stadsdelarna Björkhagen, Hammarbyhöjden och Södra Hammarbyhamnen

Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden beslutar att planarbete påbörjas.

Anette Scheibe Lorentzi

Stadsbyggnadsdirektör

Monika Joelsson

Avdelningschef

Petter Lindencrona

Enhetschef

SAMMANFATTNING

Detaljplanen syftar till att möjliggöra Nya Östbergatunneln för att öka kapaciteten av stadens dag- och spillvattensystem. Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) planerar att bygga en ny dagvattenledning under mark, benämnd Nya Östbergatunneln. Ledningen ska gå från SVOA:s anläggning i berget i Sickla, under Henriksdals reningsverk med ett utlopp i Saltsjön. Syftet med Nya Östbergatunneln är att öka kapaciteten och möjliggöra för underhåll av befintligt system för dag- och spillvatten.

Nya Östbergatunneln förstärker kapaciteten för avledning av dagvatten, avlastar Henriksdals reningsverk från hydraulisk påverkan av dagvatten och frigör kapacitet i befintlig brädd- och dagvattentunnel för andra ändamål. Ledningen planeras bli två kilometer lång och ligga på mellan cirka 0 till 85 meters djup från marknivån. Planförslaget kommer att möjliggöra ledningsrätt på kvartersmark med ett tillägg till befintliga detaljplaner. På allmän platsmark säkerställs ledningen med avtal mellan SVOA och Stockholms stad och ingen planläggning sker.

Nya Östbergatunneln behöver tas i drift samtidigt som Stockholms framtida avloppsrening (SFAL), en avloppsledning mellan Bromma och Sickla år 2026. Detta för att Sicklaanläggningen ska kunna hantera inkommande vattenflöde.

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

En förutsättning för projektet är att två arbetstunnlar anläggs varav en i Finnboda, Nacka och en vid Hammarbyskogen. De anläggningar som endast används under byggskedet som arbetstunnel, etableringsområde och byggvägar planläggs inte.

Byggskedets konsekvenser kopplat till arbetstunneln och transportvägar hanteras i den tillståndsansökan för vattenverksamhet som SVOA ansvarar för. Stadsbyggnadskontoret förordar att transportvägen förläggs i samma läge som den vägkoppling som planeras i anslutning till pågående detaljplan i Sjöstadshöjden. Lokaliseringen ska samordnas med pågående detaljplanering i Sjöstadshöjden.

Nya Östbergatunneln är av stort allmänt intresse då projektet tryggar Stockholm stads framtida VA-försörjning. Stadsbyggnadskontoret bedömer de temporära konsekvenserna på naturmark och rekreation, som ett genomförande av planen ger upphov till, som rimliga vid en avvägning mellan olika intressen.

Den planerade byggstarten för Nya Östbergatunneln beräknas till år 2022 vilket innebär att tidplanen är kort och planarbetet behöver ske med hög prioritet för att vara i bruk i samband med driftsättning av SFAL 2026.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att planarbete påbörjas.

UTLÅTANDE

Syfte

Detaljplanen syftar till att möjliggöra Nya Östbergatunneln för att öka kapaciteten av stadens dag- och spillvattensystem.

Bakgrund

Plandata och markägoförhållanden

Marken längs ledningen är under vissa delsträckor privatägd. Dessa delsträckor planläggs genom tillägg till befintliga detaljplaner för att möjliggöra ledningsrätt för allmännyttigt ändamål under kvartersmark. Övriga delar av marken där ledningen passerar ägs av staden. På den allmänna platsmarken görs inget tillägg till detaljplanerna då marken avses att användas för allmänt ändamål, ledningen säkras med avtal mellan Stockholms stad och SVOA.

Gällande detaljplaner

Inom området finns det ett flertal gällande detaljplaner. Där ledningen berör kvartersmark kommer en planändring behövas. I nedanstående tabell finns de detaljplaner som ligger i eller i

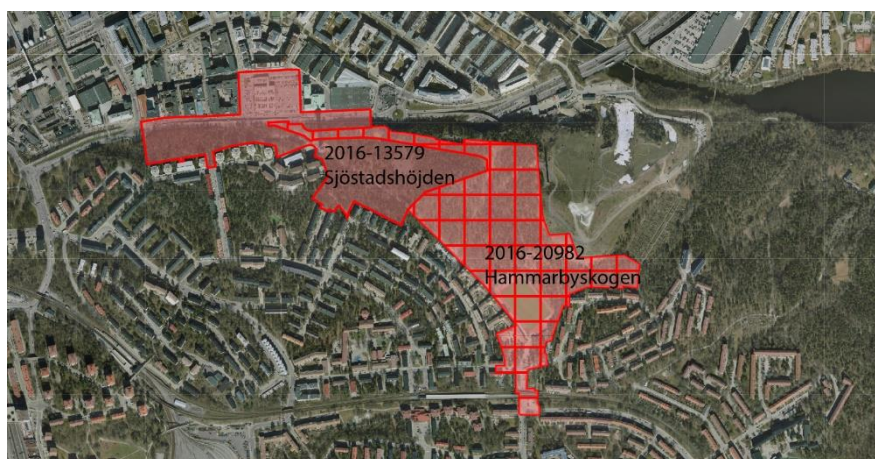
anslutning till Nya Östbergatunneln. Detaljplanerna nedan kommer få ett tillägg i respektive detaljplan där ledningen möjliggörs.

| Detaljplan | Stadsdel |
|--------------|----------------------|
| P2015-19089Ä | Björkhagen |
| DP 92099A | Björkhagen |
| P2015-19089 | Björkhagen |
| DP 93029 | Hammarbyhöjden |
| DP 92099A | Södra Hammarbyhamnen |
| 3925A | Södra Hammarbyhamnen |
| 2688B | Södra Hammarbyhamnen |
| 5960A | Södra Hammarbyhamnen |
| 96099 | Södra Hammarbyhamnen |
| P1999-08783 | Södra Hammarbyhamnen |
| P2012-11791 | Södra Hammarbyhamnen |
| 6625A | Södra Hammarbyhamnen |
| P2014-18909Ä | Södra Hammarbyhamnen |

Pågående detaljplan

I Hammarbyhöjden pågår planarbete för att möjliggöra bebyggelse för cirka 400 bostäder i blandade upplåtelseformer, grundskola samt förskola. Detaljplanen Hammarby 1:1 m.fl., Hammarbyskogen dnr 2016–20982 har inte varit ute på samråd.

I anslutning till Hammarbyvägen/Hammarby fabriksväg pågår planarbete för att möjliggöra 400–500 bostäder och 4000–5000 arbetsplatser. Detaljplanen Sjöstadshöjden har dnr 2016–13579.



Pågående detaljplaner i området.

Övergripande beslut och styrande dokument

Översiktsplan

Förslaget stämmer överens med översiktsplanen och de mål som innebär att staden successivt behöver titta på möjligheter till fler

separerade ledningssystem för att på så sätt frigöra kapacitet i avloppsnätet för anslutning av ny bebyggelse.

Riksintressen

I den sydöstra delen av ledningens dragning berörs riksintresset för friluftsliv enligt miljöbalken 3 kap. 6 §.

Nya Östbergatunneln kommer att korsa Saltsjöbanan, Värmdövägen och Södra Länken som alla är riksintresse för kommunikation enligt miljöbalken 3 kap. 8 §. Området för planerat utlopp ligger i Nacka kommun, inom den riksintresseklassade farleden 540 som leder in till bland annat Stadsgårdskajen, Stockholms ström och Nybroviken.

Kommunala beslut i övrigt

Ett start-PM för Nya Östbergatunneln har tidigare tagits upp i stadsbyggnadsnämnden 11 juni 2020. Ärendet återremitterades i syfte att utreda huruvida det finns lämplig etableringsyta som inte gör intrång i Hammarbyskogen och utreda huruvida det går att begränsa användningen till de två övriga definierade påslagen. Möjliga lokaliseringsalternativ för tunnelpåslag och etableringsyta presenteras under rubriken Planförslaget.

Kommunfullmäktige fattade 15 mars 2019 ett inriktningsbeslut för Nya Östbergatunneln avseende systemhandling och tillståndsprocess.

Tillståndsansökan

Tillstånd för vattenverksamhet krävs då huvudtunnel, arbetstunnel och bergsschakter medför bortledning av grundvatten som rinner in till de olika anläggningsdelarna. Denna grundvattenbortledning är tillståndspliktig och tillstånd för vattenverksamhet söks hos mark- och miljödomstolen. Som eventuell skyddsåtgärd kan infiltration av vatten komma att ske för att motverka skador på byggnader och installationer. Även infiltration är tillståndspliktigt. I ansökan ingår en miljökonsekvensbeskrivning. Ansökan hanterar bland annat transportvägar, buller, vibrationer och stomljud som anläggningen och transporter medför under byggskedet. Ansökan till mark- och miljödomstolen är inskickad.

Nuvarande förhållanden

Stadsbild och kulturmiljö

Inom påverkansområdet i Stockholms stad finns enligt Riksantikvarieämbetet en registrerad fornlämning, en hög och stensättning (Brännkyrka 157:1). Fornlämningens skadestatus är att den är förstörd.

Naturmiljö

Hammarbyskogen är ett grönområde mellan Hammarby sjöstad och Hammarbyhöjden. Det börjar i en triangel mot Hammarbybackens fot och sträcker sig västerut mot Kolerakyrkogården. Skogen består till stor del av barrskog, men även blandskog och en del ädellövskog finns.

Nackareservatets naturreservat breder ut sig inom ett litet område på västra Sickla, i Sickla Park samt i föreslagen ledningsdragnings sydöstra del. I Sickla Park finns ett antal skyddsvärda träd, främst ek.

Vattenfrågor

Saltsjön är recipient för Nya Östbergatunnelns utlopp. Den är redan idag den primära recipienten för utsläpp av dagvatten från Sickla-Saltsjötunneln samt renat avloppsvatten från både Bromma och Henriksdals avloppsreningsverk. Placeringen för utloppet i Saltsjön ligger inom utbredningen för ytvattenförekomsten Strömmen i Nacka kommun. Strömmen bedöms ha måttlig ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus (VISS, 2019).

Grundvatten

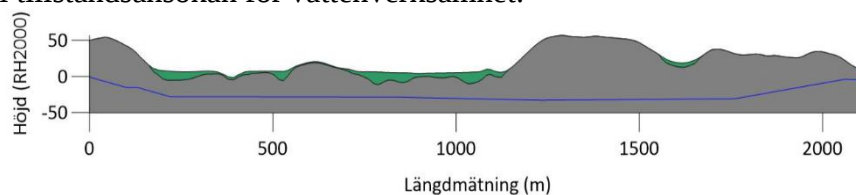
Grundvatten i jord förekommer längs ledningen i både undre och övre grundvattenmagasin. Undre magasin finns i friktionsjord under områden med lera. Övre grundvattenmagasin finns i fyllningsjord eller friktionsjord med underliggande lager av lera. I randzoner av friktionsjord, mellan lerområden och berg, kan kontakt mellan övre och undre grundvattenmagasin förekomma, där nederbörd kan infiltrera och bilda grundvatten i de undre grundvattenmagasinen.

Planförslaget

Planförslaget skapar förutsättningar för att Nya Östbergatunneln med tillhörande funktioner ska kunna etableras från Hammarbyhöjden i söder till Finnboda i norr med utlopp i Saltsjön. Ledningssystemets totala längd, med huvud-, arbets-, service- och anslutningsledningar blir cirka 2860 meter lång. Djupet från markytan till ledningens tak varierar mellan 0 (vid utloppet) och 85 meter (Henriksdal). Ledningens totala längd inom Stockholms stad blir cirka 1220 meter.

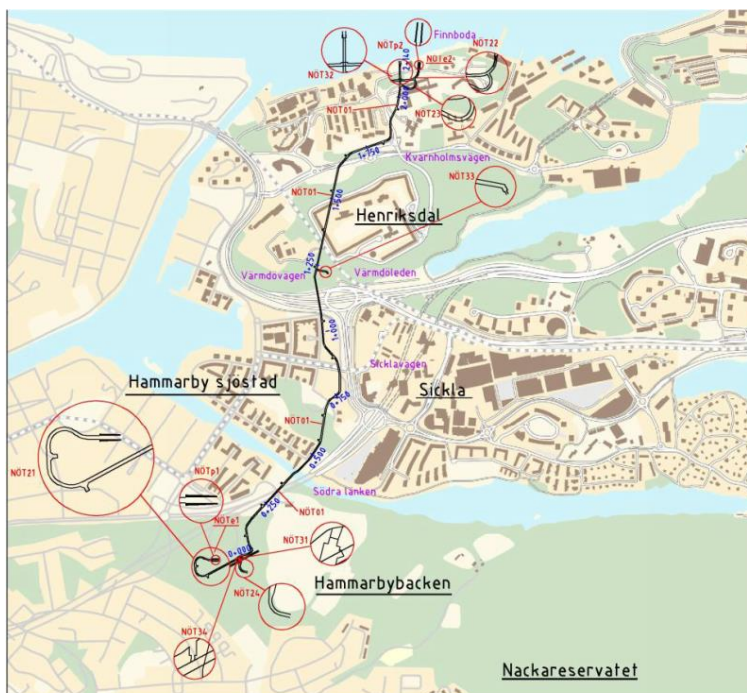
Nya Östbergatunneln förstärker kapaciteten för avledning av dagvatten, avlastar Henriksdals reningsverk från hydraulisk påverkan av dagvatten och frigör kapacitet i befintlig brädd- och dagvattentunnel för andra ändamål. Planförslaget hanterar endast huvudledningens sträckning på kvartersmark och kommer att möjliggöra ledningsrätt på kvartersmark med ett tillägg till befintliga detaljplaner. På allmän platsmark säkerställs ledningen

med avtal mellan SVOA och Stockholms stad och ingen planändring sker. Ett tunnelpåslag och en arbetstunnel planeras att anläggas i eller strax utanför Hammarbyskogen som kommer att användas under byggtiden. Efter byggtiden kommer arbetstunneln att stängas och tunnelpåslaget att sättas igen och platsen återställas. Intill tunnelpåslaget kommer ett arbetsområde att etableras. Närmare placering för arbetstunnel, etableringsområde och transportvägar kommer utredas under planprocessen och preciseras i avtal mellan SVOA och exploateringskontoret. Byggskedets konsekvenser kopplat till arbetstunneln och transportvägar hanteras i tillståndsansökan för vattenverksamhet.



Nya Östbergatunneln i typprofil med start i Hammarbyhöjden (vänster i bild) och avslut i Saltsjön (höger i bild). Källa: SVOA.

Anslutning till den befintliga Östbergatunneln sker via en anslutning i Sicklaanläggningen (NÖT 31). Ledningens lågpunkt ligger på nivån cirka -33 meter och ligger vid Sicklaschaktet som är en del av Henriksdals reningsverk i Stockholm. Här kommer det att anläggas en förbindelsepunkt mot Henriksdals reningsverk. Utloppet till Saltsjön blir beläget i Finnboda, norr om Danvikshem, i Nacka kommun.



FÖRKLARINGAR

NOT1 = Gemensamt Östra Östbergatunneln

NOT1 = Etablering Hammarbyhöjden

NOT2 = Etablering Finnboda

NOTp1 = Påslag Hammarbyhöjden

NOTp2 = Påslag Finnboda

NOT21 = Arbetstunnel Hammarbyskogen

NOT22 = Servicetunnel utlopp

NOT23 = Arbetstunnel Finnboda

NOT24 = Förbindelse-tunnel Sicklaanläggningen

NOT31 = Anslutning Sicklaanläggningen

NOT32 = Anslutning UH-lopp

NOT33 = Anslutning Henriksdalsanläggningen

NOT34 = Anslutning Befintlig Östbergatunnel

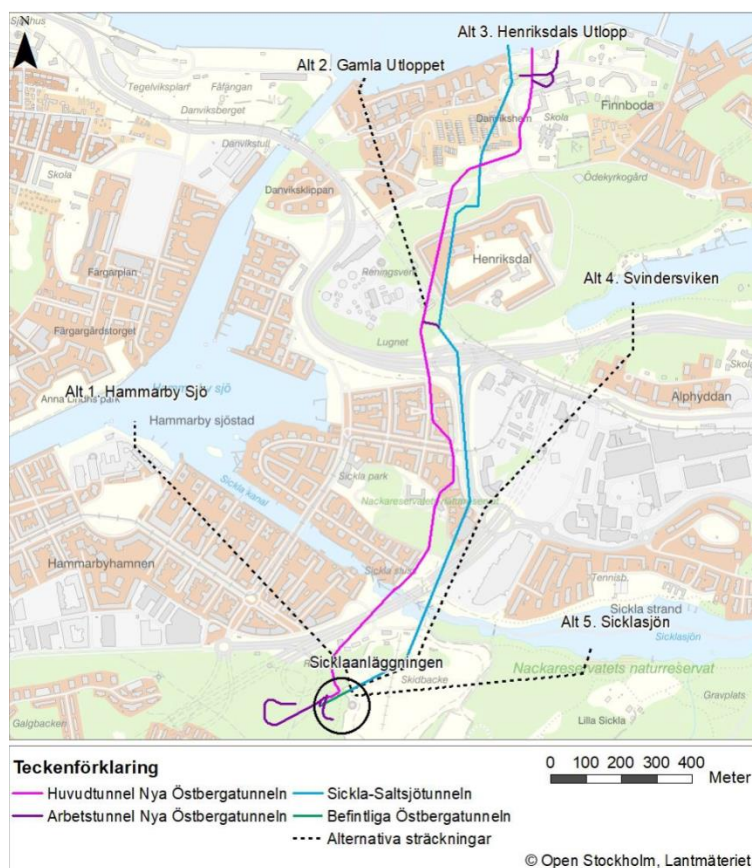
Planerat läge för Nya Östbergatunneln med dess tillhörande anläggningar. Källa: SVOA.

Stockholms framtida avloppsrening (SFAL) möjliggör bland annat att Bromma reningsverk läggs ner och att en ny avloppsledning mellan Bromma och Sicklaanläggningen driftsätts år 2026. SFAL är beroende av att Nya Östbergatunneln driftsätts i samband med att SFAL är färdigbyggd för att Sicklaanläggningen ska kunna hantera inkommande vattenflöde. Nya Östbergatunneln avses drivas via två arbetstunnlar, en i norr i Finnboda samt en i söder vid Hammarbyskogen och bergmassorna kommer transporteras ut via tunnelpåfarterna. Efter byggskedet kommer arbetstunneln i Finnboda att användas som servicetunnel. Arbetstunneln vid Hammarbyskogen kommer att stängas och påslaget sättas igen.

Alternativa lokaliseringar för huvudtunnel

En förstudie genomfördes under 2018 med avsikt att ta fram förslag till ledningssträckningar med beaktande av tekniska krav och samtidigt minimera risker och påverkan på miljö, människors hälsa samt påverkan på tredje part. Inledningsvis utreddes fem alternativa sträckningar för den nya dagvattenledningen, se bild nedan. Av dessa förordades Alternativ 3, som är det alternativ som utvecklats till nuvarande förslag på sträckning och utformning.

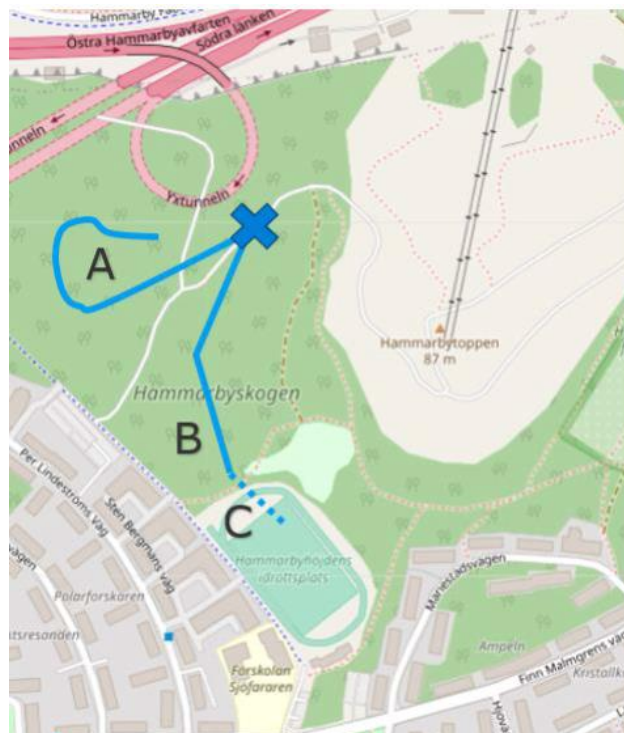
Det valda alternativet för huvudledningen har bedömts vara det mest fördelaktiga sett ur aspekter som berör miljö, omgivningspåverkan och markdisposition.



Alternativa tunnelsträckningar från förstudien. Källa: SVOA.

Alternativa lokaliseringar för arbetstunnel och etableringsområde
Möjliga lägen för Nya Östbergatunneln och arbetstunneln styrs till stor del av platsspecifika förutsättningar. Arbetstunneln bör utformas så kort som möjligt vilket minskar omgivningspåverkan främst vad gäller grundvatten, kortare byggtid och mindre kostnader. Det ska också finnas tillgänglig yta i anslutning till tunnelmynningen där etableringsytor kan användas under byggskedet och det ska finnas en befintlig bergvägg där förskärning kan hållas kort och tillräckliga avstånd hållas till befintliga berganläggningar, exempelvis Sicklaanläggningen. Nya Östbergatunneln behöver drivas via två arbetstunnlar, en i norr i Finnboda samt en i söder vid Hammarbyskogen för att Sicklaanläggningen och SFAL ska kunna färdigställas och driftsättas år 2026 och därmed möjliggöra för Bromma reningsverk att tas ur drift.

Arbetstunneln vid Hammarbyskogen behöver ansluta i närheten av punkt markerad med X i bilden nedan, cirka 45 meter under marknivå. Vid denna punkt ska Nya Östbergatunnelns huvudtunnel ansluta till den befintliga Östbergatunneln och Sicklaanläggningen och dagvattnet överförs. Området begränsas av Södra länken i norr, Nackareservatet i öster, bostadsområden i söder samt flertalet befintliga bergsanläggningar i området.



Område för möjliga alternativ för arbetstunnel NÖT21. Blått kryss visar anslutningspunkt till huvudtunnel NÖT01. Blå linjer visar ungefärlig sträckning av arbetstunnel enligt alternativ A, B och C. Källa: SVOA.

Bilden ovan visar tre studerade alternativ för arbetstunneln.

Alternativ A har en etableringsyta i Hammarbyskogen mestadels på öppen grönyta. Etableringsytan är cirka 4000 kvadratmeter.

Etableringens läge med omgivande skog gör att påverkan på boende i närheten genom buller från tunnelarbetena blir begränsad.

Alternativet har ett påslagsläge i en bergknalle som ger en 27 meter lång förskärning. Arbetstunneln skulle i detta läge bli 285 m lång.

I alternativ B föreslås ett påslagsläge delvis inom Indianparken.

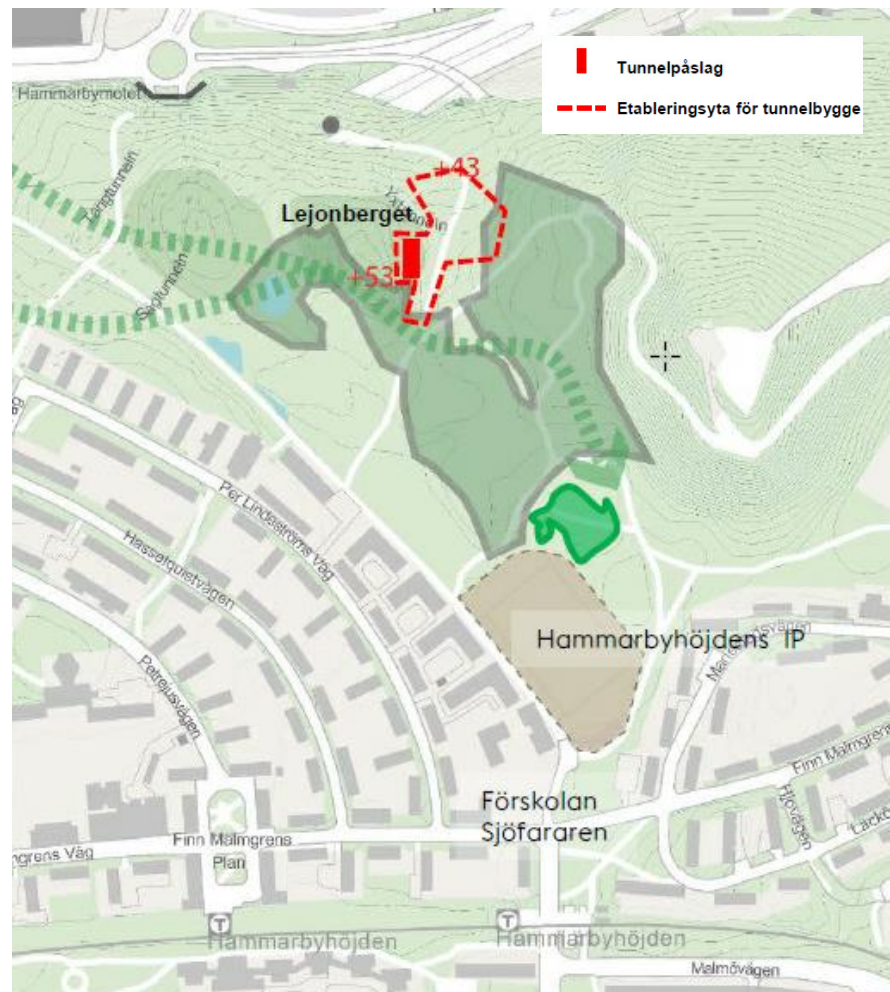
Förskärning blir i detta läge något längre än i alternativ A, ca 32 meter, medan arbetstunneln blir något kortare, ca 260 meter. Den föreslagna etableringsytan på 3700 kvadratmeter berör till viss del mark med höga naturvärden. Alternativet ligger i nära anslutning till bostäder och förskola vilka kommer att utsättas för buller och andra störningar under byggtiden. Tunnelpåslaget föreslås på mark som planeras att utgöra kvartersmark för bostäder inom pågående detaljplanearbete för Hammarby 1:1 m.fl, Hammarbyskogen. En placering inom planerade byggrätter bedöms som olämpligt med anledning av risker kopplade till att bygga på platsen efter att arbetstunneln sats igen.

I alternativ C föreslås tunnelpåslaget strax norr om Hammarby IP. På grund av markförhållanden blir förskärningen ca 80 meter lång och arbetstunneln cirka 305 meter. En etableringsyta om ca 9 500 kvadratmeter placerad på Hammarbyhöjdens IP. Tunnelpåslag, arbetstunnel och etableringsyta föreslås på mark som planeras att

utgöra kvartersmark för bostäder inom pågående detaljplanearbete för Hammarby 1:1 m.fl, Hammarbyskogen. En placering inom planerade byggrätter bedöms som olämpligt med anledning av risker kopplade till att bygga på platsen efter att arbetstunneln satts igen.

Ytterligare två alternativa lägen för förskärning och tunnelmynning har sedan tidigare utvärderats men avfärdats. En placering vid Hammarbyvägen är inte möjlig eftersom det inte finns någon tillgänglig etableringsyta. En placering inom planerade byggrätter i pågående detaljplan för Sjöstadshöjden bedöms som olämpligt med anledning av risker kopplade till att bygga på platsen efter att arbetstunneln satts igen.

Förordat alternativ för tunnelpåslag och etableringsyta



Förordat förslag på lokalisering av etableringsområde och tunnelpåslag för arbetstunnel.

Av studerade alternativ bedömer kontoret Alternativ A som mest lämpligt. Alternativet har en kortare förskäring och arbetstunnelns längd är jämförbar med alternativ B. Alternativet är väl avskild från befintliga bostäder och förskola vilket innebär få störningar under byggtiden. Alternativ A innebär mindre konflikt med planerad kvartersmark för bostäder och undviker att en exploatering sker på tunnelns konstruktioner. Etableringsområdets utbredning bedöms kunna anpassas för att minimera intrång på mark med höga naturvärden.

Lokalisering av transportväg under byggskedet ska samordnas med pågående detaljplanering för Sjöstadshöjden.

Stadsbyggnadskontoret förordar att transportvägen förläggs i samma läge som den vägkoppling som planeras i anslutning till detaljplanen för Sjöstadshöjden. Lokalisering av transportväg bedöms inte kräva detaljplanestöd utan hanteras inom tillståndsprocess för vattenverksamhet.

Etableringsområdet och arbetstunnel kommer att preciseras i detalj i avtal mellan exploateringskontoret och SVOA och konsekvensbedömmas i tillståndsprcess för vattenverksamhet.

Planförslagets konsekvenser

En växande stad

Bostadsförsörjning

Nya Östbergatunneln avlastar det hårt belastade befintliga dagvattensystemet och minskar risken för källaröversvämningar i befintliga och nya bostäder. Nya Östbergatunneln skapar också förutsättningar för nya stadsutvecklingsprojekt vid området kring Bromma reningsverk.

Kulturmiljö i en växande stad

Ingen av de identifierade fornlämningarna ligger inom planerade schakter eller etableringsområden. Den typ av fornlämningar som har identifierats inom påverkansområdet bedöms vidare inte vara sättningskänsliga. Antingen ligger de ytligt eller så är de placerade på berg.

En sammanhängande stad

Trafik och mobilitet

Under byggskedet avses en arbetstunnel i Hammarbyhöjden att anläggas. Genom arbetstunneln planeras transporter in och ut ur tunneln ske. Upplåtelse av mark för transporter hanteras i avtal mellan SVOA och staden och inte i denna detaljplan.

Trygghet

Nya Östbergatunneln bedöms inte medföra några konsekvenser för trygghet.

Jämställdhet

Nya Östbergatunneln bedöms inte medföra några konsekvenser på sociala värden.

En klimatsmart och tålig stad

Grön och vattennära stad

När Nya Östbergatunneln är tagen i drift sker en förbättring av driftsförutsättningarna i Henriksdals reningsverk och problemet med bräddningar av sammanblandat spill- och dagvatten kommer minska, eftersom tunneln är separerad från övriga tunnelsystem. Det kommer inte vara någon skillnad i vattenkvalité på det dagvatten som släpps ut men eftersom bräddningsproblematiken minskar

kommer det ge en liten positiv påverkan på ytvattnet. Påverkan är lokal och därför bedöms miljökonsekvenserna för ytvatten som små positiva konsekvenser. Möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna kommer inte att påverkas.

Naturmark

Marken där arbetstunneln, etableringsområdet och transportvägarna planeras kommer att påverkas under byggskedet. I det fall det blir aktuellt att samnyttja mark som avses att exploateras i intilliggande projekt, överlämnas marken efter färdigställande av anläggningen. I det fall mark nyttjas som inte ingår i intilliggande projekt återställs marken.

Grundvattensänkning

Tunneln kommer att tätas för att minska mängden grundvatten som läcker in i tunneln. Risk för sättningar finns i områden där det finns lera. För att motverka skada kommer tunneln tätas extra mycket i de områden som bedöms som särskilt känsliga för sättningar. I driftskedet kommer tunneln att vara vattenfylld med ett minimalt inlackades av grundvatten vilket innebär att ingen risk för marksättningar föreligger.

Störningar och risker

När Nya Östbergatunneln är färdigbyggd och i drift bedöms den inte medföra någon risk för störande buller, stomljud eller vibrationer.

Under byggtiden kan störningar i form av buller, vibrationer och stomljud förväntas vid drivning av arbets- och huvudtunnel. Detta hanteras i tillståndprocessen.

Planprocess

Process

Planarbetet avses att bedrivas med utökat planförfarande. Nästa tillfälle som ärendet redovisas för stadsbyggnadsnämnden är efter plansamrådet.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. miljöbalken att en miljöbedömning behöver göras. De aspekter där planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan bedöms vara bortledning av grundvatten och grundvattensänkning.

Avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivningen som används till tillståndsansökan för vattenverksamhet skedde med länsstyrelsen, miljöförvaltningen och allmänheten 2019.

Ett undersökningssamråd med länsstyrelsen om planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan planeras att hållas efter att beslut om start-PM.

Enligt MB och PBL ska arbetet med miljöbedömningar och miljökonsekvensbeskrivningar samordnas där så är möjligt.

Stadsbyggnadskontoret och Stockholm Vatten och Avfall kommer samverka kring innehållet i den MKB som utgör underlag för både tillståndsprövning hos mark- och miljödomstolen och föreliggande detaljplan, så att den täcker in frågor relevanta både för tillståndsansökan och detaljplanerna.

Tidplan

| | |
|-------------------------|----------------|
| - Start-PM | december 2020 |
| - Samråd | april 2021 |
| - Redovisning av samråd | juni 2021 |
| - Granskning | september 2021 |
| - Antagande | december 2021 |

Planavtal

Planavtal har tecknats med Stockholm Vatten och Avfall för att täcka kontorets kostnader i samband med upprättande av detaljplanen.

STADSBYGGNADSKONTORETS SAMMANVÄGDA STÄLLNINGSTAGANDE

Stadsbyggnadskontoret är positivt till förslaget som bidrar till förbättring av driftförutsättningarna i Henriksdals reningsverk och att problemet med bräddningar av sammanblandat spill- och dagvatten kommer minska. Genomförandet av detaljplanen innebär att SFAL-tunneln kan driftsättas och att Bromma reningsverk kan läggas ner till förmån för annan verksamhet i enlighet med planerna för stadsutvecklingen kring Brommaplan.

Planförslaget bidrar även till att förbättra ytvattenkvaliteten i Strömmen och har positiv inverkan på de nationella miljömålen för Hav i balans samt levande kust och skärgård, Ingen övergödning och God bebyggd miljö vilket anses vara av stort allmänt intresse.

Under planarbetet är konsekvenser av anspråkstagande av mark, bortledning av grundvatten, miljökvalitetsnormer och eventuell påverkan på naturvärden viktiga att beakta och samordna med

omkringliggande projekt, Nacka kommun och pågående tillståndprocess för Nya Östbergatunneln.

Nya Östbergatunneln är av stort allmänt intresse då projektet tryggar Stockholm stads framtida VA-försörjning. Stadsbyggnadskontoret bedömer de temporära konsekvenserna på naturmark och rekreation, som ett genomförande av planen ger upphov till som rimliga vid en avvägning mellan olika intressen.

Kontoret bedömer att läge A för etableringsområde och tunnelpåslag för arbetstunnel är det mest lämpliga vid en sammanvägning av olika intressen. Lokalisering av byggtransporter utreds av SVOA och exploateringskontoret och kommer att beaktas vidare i planarbetet, även om dessa funktioner inte planläggs.

Den planerade byggstarten för Nya Östbergatunneln beräknas till år 2022 vilket innebär att tidplanen är kort och planarbetet behöver ske med hög prioritet för att vara i bruk i samband med driftsättning av SFAL 2026.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att planarbete påbörjas.

SLUT