

2015-01-09
rev. 2015-01-20

STARTPROMEMORIA Tunnelbana till Nacka

Dnr KFKS 2014/1027-214
Projekt 9222

Tunnelbana till Nacka

Detaljplan för tunnelbana till Nacka, på Sicklaön, Nacka kommun.

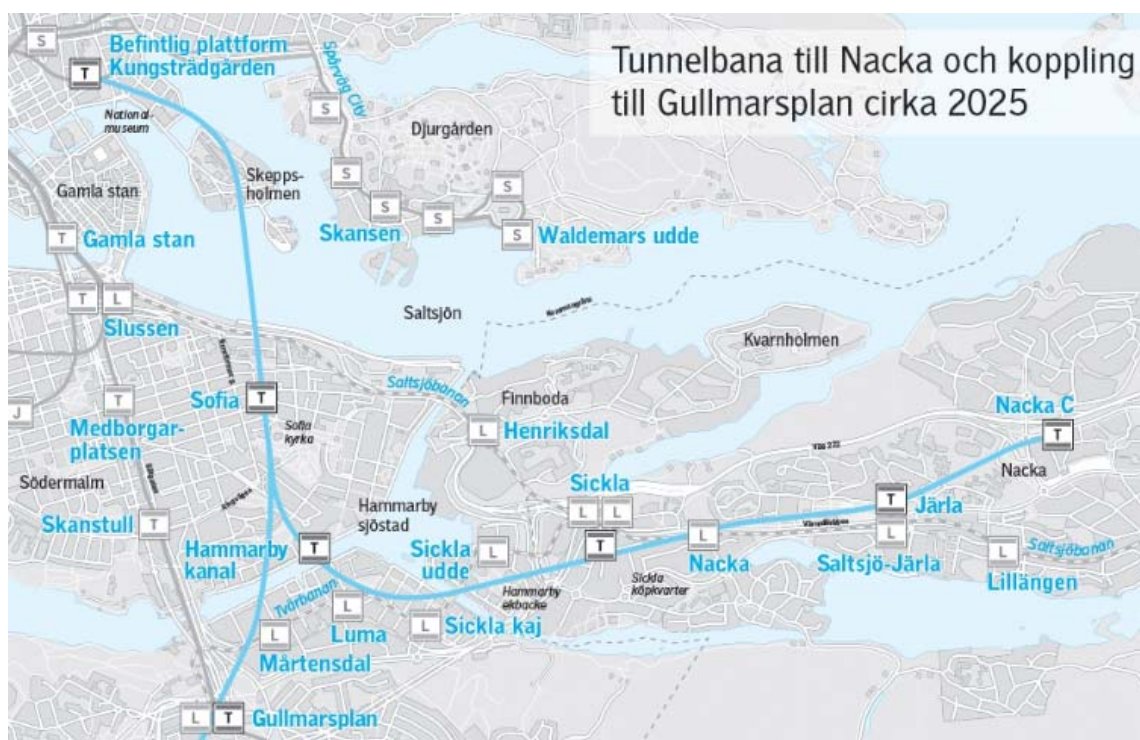


Bild 1: Kartan visar tunnelbanans sträckning i Nacka kommun.

I Sammanfattning

Staten, Stockholms läns landsting och kommunerna har enats om hur tunnelbanan ska byggas ut. För Nackas del blir det en förlängning av blå linjen från Kungsträdgården med stationer vid Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla och Nacka C.

Stockholms läns landstings Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) ansvarar för planering, projektering och utbyggnad av tunnelbanan till Nacka i enlighet med de avtal Nacka kommun tecknat för finansiering och utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling.

Nackas projekt Tunnelbana till Nacka ska leverera det som krävs för att FUT ska kunna bygga tunnelbanan till Nacka C i enlighet med avtalen. Projektet ska också bidra till att kommunens stadsutveckling kan genomföras utan att byggnationen av tunnelbanan försenas.

I Projektet ingår bland annat att ta fram en detaljplan för tunnelbanans utbyggnad och att förhandla genomförandeaftalet med Landstinget. Projektet ska även samarbeta med Landstinget kring möjligheten att en tunnelbanedepå förläggs i Nacka kommun.

De avtal som kommunen ingått med Staten, Stockholms läns landsting och tre andra kommuner sätter detaljplanens ramar och tidplan och beaktas i allt arbete. Enligt avtalen bekostar Landstinget framtagande av de detaljplaner som krävs för tunnelbanans utbyggnad. Landstinget ansvarar även för markåtkomst samt erforderlig ombyggnad och anpassning av gator under byggskedet.

2 Syfte och mål

2.1 Projektets Syfte

Nacka kommun har i januari 2014 tecknat avtal med Staten, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Solna stad och Järfälla kommun om hur tunnelbanan ska byggas ut och hur detta ska finansieras. För Nacka innebär det att tunnelbanans blå linje förlängs till Nacka från Kungsträdgården med stationer vid Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla och Nacka C.

Stockholms läns landstings Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) ansvarar för att planera, projektera och bygga tunnelbanan till Nacka. Nackas tunnelbaneprojekt (här benämnt "Projektet") ska ansvara för att Nacka kommun levererar förutsättningarna för att utbyggnaden ska kunna ske i enlighet med de avtal som kommunen ingått om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling. Utbyggnaden kommer att göras i enlighet med den järnvägsplan som Förvaltningen för utbyggd tunnelbana ansvarar för att ta fram. Då en järnvägsplan inte får strida mot gällande detaljplaner krävs även att Nacka gör tillägg till befintliga detaljplaner.

Projektets övergripande syfte är att:

- Projektet ska leverera det som krävs för att Landstingets Förvaltning för utbyggd tunnelbana ska kunna bygga tunnelbanan till Nacka C i enlighet med ingångna avtal.
- Bidra till att kommunens stadsutveckling kan genomföras utan att byggnationen av tunnelbanan försenas samt samverka med kommunens övriga planering så att tunnelbanans uppgångar integreras i den nya staden på ett bra sätt.

2.2 Projektets Mål

Projektets mål är att:

- Detaljplanen ska antas av kommunen under första kvartalet år 2017.
- Detaljplanen och järnvägsplanen ska tas fram i en integrerad process med samordnat samråd.
- Om beslut fattas av Landstinget att depå ska förläggas till Nacka ska detaljplan för depå antas av kommunen senast första kvartalet 2017.
- Genomförandavtal med Landstinget ska vara tecknat senast 2016-06-30. Avtalet ska vara samordnat med avtalet för ny bussterminal vid Nacka Forum.
- Projektet ska säkerställa att tunnelbanan planeras utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv. Placeringen av stationslägen och uppgångar ska göras utifrån planerna för Nacka stad.
- En tidplan för Projektet ska ge input till kommunen så att erforderliga stadsbyggnadsprojekt kan starta i tid för att klara ingångna avtal.
- Möjliggöra utbyggnaden av tunnelbanan enligt beslutad tidplan.

Nacka kommun har tagit fram riktlinjer för hållbart byggande som beslutades av miljö- och stadsbyggnadsnämnden i november 2012. Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggnade och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden.

Flertalet av de utvalda målområdena fokuserar på genomförandefasen eftersom det är viktigt att lägga fokus på detta skede då kommunens påverkansmöjligheter är som störst och då Nackaborna bedöms störas mest av utbyggnaden av tunnelbanan. Det är naturligtvis även viktigt att se långsiktigt och därför finns även ett målområde för då Projektet är genomfört. För detta projekt har därför följande målområden valts ut som prioriterade:

Mål under utbyggnadstid

- **God ljudmiljö**
En viktig del i Projektet är att minimera störningar under byggskedet. Byggnationen av tunnelbanan innebär att en stor mängd bergmassor ska sprängas ut och transporteras bort under byggtiden. Såväl störande verksamhet vid etablering samt transporter till och från dessa ingår i denna punkt.
- **Hållbar avfallshantering samt effektiv mark- och resursanvändning**
God hushållning med naturresurser och bra logistik under byggtiden för att minimera transportbehovet.

När Projektet är genomfört

- **Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser**
Detta målområde har valts ut eftersom en utbyggd tunnelbana kan öka förutsättningarna för att bygga en tät och blandad stad. Målet är att skapa stationsområden som är trygga, säkra och tillgängliga för alla under dygnets alla timmar.

2.2.1 Fundamenta

Kommunstyrelsen gav år 2014 stadsarkitekten och planenheten i uppdrag att ta fram en stadsbyggnadsidé för Nacka stad som utgår från visionen för Nacka stad – nära och nyskapande. Stadsbyggnadsidéerna har fått namnet Fundamenta. Fundamenta ska stärka Nacka stads karaktär och komplettera den utvecklade strukturplanen för Nacka stad. Fundamenta kommer i den mån det är tillämpligt att appliceras på Projektet som ett verktyg för analys och vägledning.

2.3 Projektets bakgrund & behov

Kommunen har tecknat avtal om tunnelbanans utbyggnad och finansiering. Dessutom har Projektets angelägenhet lyfts på såväl kommunal, regional som statlig nivå de senaste åren:

- Översiktsplan 2012 - Hållbar framtid i Nacka syftar till att Nacka ska utvecklas till en attraktiv och långsiktigt hållbar kommun som bidrar till en positiv utveckling i Stockholmsregionen. Eftersom Nacka, och även Värmdö, hör till de mest expansiva kommunerna i Stockholmsområdet är behovet av infrastruktursatsningar stort, och en fokusering på transportfrågan nödvändig. I översiktsplanen finns därför stadsbyggnadsstrategin ”Komplett transportsystem med tunnelbana till Nacka”.
- RUFS 2010 - Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, är regionens gemensamma utvecklingsplan för långsiktig utveckling. I detta dokument slås fast att kapacitetsstark spårtrafik behöver byggas ut till den kraftigt expanderande ostsektorn och att blå linje bör förlängas till Nacka C.

- I Trafikverkets åtgärdsvalsstudie ”ÅVS för Tillgänglighet Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö” (2013) finns slutsatsen att en tunnelbana över Saltsjö-Mälarsnittet i östra Stockholm är angeläget.

3 Förutsättningar

3.1 Fastighet/Område/Sträckning

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana tar fram en järnvägsplan för tunnelbanan till Nacka. Sträckningen inom Nacka kommun är från kommungränsen vid Hammarby Sjöstad, via Sickla station, Järla station till Nacka C. Detaljplanen för tunnelbanan kommer att följa järnvägsplanen. Tunnelbanan kommer att beröra både kommunala, statliga och privata fastigheter samt områden med olika planstatus.

3.2 Projektområdets preliminära avgränsning/läge



Bild 2: Kartbilden visar Projektets geografiska läge. Projektområdet begränsas till samma område som järnvägsplanen. I syfte att skapa bättre stationslägen har Nacka kommun begärt ett justerat spårläge (i förhållande till det spårläge som tidigare redovisats) varför två varandra närliggande spårdragningar visas på kartan. Exakt spårdragning bestäms i järnvägsplanen.

I detta projekt blir stationen i Nacka C slutstation för tunnelbanan, men spåren kommer att fortsätta efter stationen för att möjliggöra uppställning av tåg. Längden på dessa stickspår är ännu inte klarlagd. En idéstudie har genomförts för en framtida förlängning av tunnelbanan till Orminge¹, och det säkerställs att projektet Tunnelbana till Nacka inte omöjliggör en sådan förlängning.

¹ Idéstudien finns här:

http://www.nacka.se/WEB/TRAFIK_VAGAR/TRAFIKPROJEKT/TUNNELBANA/Sidor/ForlangningtillOrmingecentrum.aspx

3.2.1 Depå

En depå är den plats där tågen bland annat ställs upp nattetid, städas och underhålls. Depån är en viktig funktion i trafiksystemet och är en förutsättning för att trafik ska kunna bedrivas. Utbyggnaden av tunnelbanan innebär ett ökat tågbehov och därför även utökad depåkapacitet.

Enligt avtalen som kommunen tecknat om tunnelbanans utbyggnad och finansiering ska Landstinget samråda med Nacka och Stockholm avseende depå i syfte att gemensamt finna lämplig depåmark och underlätta etablering av erforderlig depå. Beslut om lokalisering av tunnelbanedepå fattas av Stockholms läns landsting. Enligt avtalen ska kommunen ta fram erforderliga detaljplaner för depå.

En lokaliseringsstudie för en möjlig plats för tunnelbanedepå genomförs av Förvaltningen för utbyggd tunnelbana. Tre av alternativen är belägna i Nacka kommun i närheten av tunnelbanestationen Nacka C. Inga exakta lägen är utredda, däremot ungefärlig lokalisering. Under första kvartalet 2015 kommer FUT att genomföra en förstudie i vilken en samordning med kommunens planering för berörda områdena kommer att göras på en mer detaljerad nivå. Kommunen samarbetar med FUT i detta arbete. Om en depå förläggs i Nacka kommer planeringen av den göras i tätt samarbete med planeringen av Nacka Stad.

En eventuell järnvägsplan för depå i Nacka kommun kommer i sådant fall att samordnas med en detaljplan för depå.



Bild 3: En eventuell depå i Nacka kommun skulle enligt lokaliseringstudien förläggas inom detta område.

3.3 Statliga och kommunala intressen samt kommunala planer

De avtal som kommunen ingått med Staten, Stockholms läns landsting och tre andra kommuner sätter detaljplanens ramar och tidplan och beaktas i allt arbete.

Detaljplanen stämmer överens med kommunens översiktsplan och förväntas inte strida mot några riksintressen.

Detaljplanen kommer till viss del ligga inom område som omfattas av strandskydd. I enlighet med Miljöbalken hanteras detta inom järnvägsplanen varför detaljplanen inte kommer att omfatta något upphävande av strandskyddet.

Detaljplanen förväntas beröra cirka 35 stycken gällande detaljplaner med varierande markanvändning. Gällande planer behöver ändras till förmån för ny detaljplan som medger tunnelbana. Vissa av detaljplanerna innehåller även fastighetsindelingsbestämmelser (gamla fastighetsplaner) som behöver upphävas för att möjliggöra tunnelbana. Järnvägsplanen berör fastigheter som omfattas av förordnanden enligt §113 byggnadslagen. Projektet kommer att utreda om dessa måste upphävas. Om de måste upphävas ska det hanteras inom Projektet.

Järnvägsplanen omfattar även i dag ej planlagda områden. I det fortsatta arbetet kommer en bedömning göras huruvida dessa ska omfattas av detaljplanen.

Inom järnvägsplanen utreds bland annat frågor om reservat och servitut.

3.3.1 Kulturmiljö

Eftersom detaljplanen till största del går under mark är det främst vid stationerna som kulturhistoriska intressen behöver beaktas.

Tunnelbanans stationer ligger i anslutning till flera utpekade kulturmiljöer av kommunalt värde:

- Sickla industrimiljö
- Alphyddan
- Järla industriområde
- Järla Birka och Birkavägen.

Beroende på upp- och nedgångarnas exakta lägen och om de kommer att förläggas inom utpekade områden så bör placering, utförande och gestaltning förhålla sig till den befintliga miljön.

Kyrkobyggnader står under kulturmiljölagen (KML). Det ligger inom ramen för järnvägsplanen att göra riskbedömning för kyrkliga kulturminnet Nacka kyrka. Förutom den rent tekniska aspekten så bör planen och dess genomförande även förhålla sig till kyrkan, kyrkogården och kyrkomiljön i antikvariskt avseende.

4 Om projektet

4.1 Delprojekt detaljplan

Landstinget är huvudman för tunnelbaneutbyggnaden och ansvarar för planläggning enligt lagen om byggande av järnväg, projektering, tillståndsprövning samt utbyggnad. Nackas projekt ska ge de planmässiga förutsättningarna för att uppnå syftet och målen enligt detta start-PM genom en detaljplan som ger tilläggsbestämmelser till befintliga gällande detaljplaner på sträckan. Planarbetet kommer om möjligt att genomföras med ett samordnat planförfarande enligt PBL 5:7 a som gäller från och med 2015-01-01. Detaljplanearbetet ska sålunda samordnas med Landstingets arbete med järnvägsplanen, både vad gäller utformning, framtagande av utredningar och annat underlagsmaterial.



Bild 4: Detaljplanen kommer att ha samma avgränsning som järnvägsplanen. I syfte att skapa bättre stationslägen har Nacka kommun begärt ett justerat spåräge (i förhållande till det spåräge som tidigare redovisats) varför två varandra närliggande spårdragningar visas på kartan. Exakt spårdragning bestäms i järnvägsplanen.

Marken på sträckan ägs av både privata fastighetsägare, Staten och av Nacka kommun. Större delen av detaljplanen gäller för en tunnel minst 20 meter under marknivå. Detaljplanens bestämmelser ska bland annat ge förutsättningar för utbyggnad av tunnelbanan och medge tredimensionell fastighetsbildning. Detaljplanen bedöms enbart påverka markanvändningen vid stationsentréer. När detaljplanen är genomförd bedöms den därför ha liten påverkan på ytlägen. Projektet bedöms därför inte ha negativ påverkan på tidplaner och förutsättningar för övrigt detaljplanarbete på västra Sicklaön. När mark inom tunnelbanesträckningen i framtiden planläggs för annan verksamhet än tunnelbana kommer dessa detaljplaner även medge tunnelbana genom planbestämmelser.

Utgångspunkten är att det ska vara en sammanhängande detaljplan för Tunnelbanan, men om det under planarbetet visar sig mer lämpligt kan området komma att delas upp i flera olika detaljplaner.

Länsstyrelsen har fattat beslut om att järnvägsplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas. Under detaljplanarbetet kommer kommunen att göra en behovsbedömning huruvida detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En avstämning av behovsbedömningen kommer att göras med länsstyrelsen.

Om Stockholms läns landsting beslutar att förlägga en depå för tunnelbanan i Nacka kommun ska kommunen ta fram erforderlig detaljplan för denna. Detaljplanen kommer i så fall att samordnas med en eventuell järnvägsplan för depå.

4.2 Delprojekt utbyggnad

Utbygganden av tunnelbanan kommer att påverka trafiken på kommunens gator i större och mindre omfattning. Det åligger Landstinget att i samråd med kommunen planera och minimera nödvändig trafikpåverkan.

Det åligger Landstinget att bekosta erforderlig ombyggnad, anpassning och återställande av gator i den mån så krävs.

4.3 Delprojekt rättsligt genomförande

Kommunen ska teckna ett genomförandeavtal med Landstinget. Avtalet beräknas vara klart 2016-06-30. Genomförandeavtalet ska bland annat behandla principerna för genomförandet och ska precisera tidplan, investeringskostnader, standard, kvalitetsnivåer, lokalisering av stationer och uppgångar.

Dessutom kommer ett planavtal kommer att tecknas med Stockholms läns landsting.

5 Ekonomi

I de avtal som kommunen ingått om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan regleras att såväl Landstingets som kommunernas arbete med tunnelbanan finansieras med projektmedel. Projektmedel avser medel som tunnelbaneavtalets parter förbundit sig att tillskjuta för att finansiera genomförandet. Nackas tunnelbaneprojekt bekostas av projektmedel.

Utgångspunkten är att allt arbete kopplat till detaljplaneringen och utbyggnaden av tunnelbanan ska bekostas av projektmedel för tunnelbaneutbyggnaden. Utöver kostnader för detaljplanen ska Landstinget även ansvara för den markåtkomst (och återställande av densamma) som behövs för utbyggnad av tunnelbanan, både under byggtid och drifttid, innefattande mark för depåer, arbetstunnlar, teknikutrymmen, spåranslutningar och etableringsytor. Det åligger också Landstinget att bekosta erforderlig ombyggnad och anpassning av gator i den mån så krävs. Om andra kostnader visar sig uppstå kommer ett särskilt beslut om budget att skrivas fram.

Projektet kan i detta tidiga skede inte redovisa en projektkalkyl. Arbetet är i uppstartsfas både hos kommunen och Landstinget och det finns fortfarande stora osäkerheter. Det är Projektets intention att presentera en kalkyl i T1 2015.

6 Tidplan

Eftersom detaljplanearbetet samordnas med Landstingets arbete med järnvägsplanen är Projektets tidplan avhängig järnvägsplanens tidplan. Eventuella fördröjningar i Landstingets projekt kan därför komma att påverka tidplanen även för kommunens arbete.

Detaljplanering:	Q1 2015 – Q1 2017
- Granskning:	Q4 2016 ²
- Antagande:	Q1 2017
Fastställelse av järnvägsplanen:	Q3 2017
Upphandling och utbyggnad:	2018 – 2025

² Projektets intention är att planarbetet ska genomföras i ett samordnat planförfarande med järnvägsplanen. Om så sker kan det samråd som görs för järnvägsplanen tillgodoräknas i detaljplanen som sålunda inte behöver samrådats separat.

Ulf Crichton
Mark- och exploateringschef

Andreas Totschnig
Planchef

Frida Foley
Projektledare

Therese Sjöberg
Planarkitekt