

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Detaljplan för tunnelbana till Nacka och Ändring av gällande detaljplaner för tunnelbana till Nacka, på västra Sicklaön

Förslag till beslut

- Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutar att ställa ut detaljplanen och ändringen av detaljplaner för granskning.
- Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutar att det område som berörs av detaljplanen för Nobelberget ska lyftas ur detaljplaneändringen för tunnelbanan, om erforderligt avtal mellan Stockholms läns landsting och Trafikverket samt övriga avtal mellan Nacka kommun och Atrium Ljungberg AB/Trafikverket tecknas innan granskningen av detaljplaneändringen för tunnelbanan påbörjas.

Sammanfattning

Syftet med detaljplaneläggningen är att möjliggöra utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka, vilket för Nackas del innebär att tunnelbanans blå linje förlängs till Nacka från Kungsträdgården med stationerna Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla och Nacka. Stockholms läns landstings Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) ansvarar för att planera, projektera och bygga tunnelbanan till Nacka. Detta görs genom att landstinget tar fram en järnvägsplan. Framtagandet sker med samordnat förfarande, vilket bland annat innebär att järnvägsplanen och kommunens detaljplaner har samordnats under samrådsskedet. Detaljplanerna kan därmed tillgodoräkna sig järnvägsplanens samråd. Synpunkterna som kom in under järnvägsplanens samråd handlade framförallt om byggtiden, exempelvis avseende buller, risker vid sprängningar och trafikstörningar.

Kommunens bedömning är att genomförandet av detaljplanerna kan antas medföra betydande miljöpåverkan, vilket innebär ett behov av en miljökonsekvensbeskrivning. Till följd av det samordnade förfarandet är miljökonsekvensbeskrivningen gemensam för järnvägsplanen och detaljplanerna.

Enligt tecknade avtal ska Nacka kommun bidra med 891 miljoner kronor till tunnelbanans utbyggnad. Kommunen har genom avtalet även förbundit sig att bygga 13 500 bostäder fram till år 2030, vilket i sig innebär en kostnad, bland annat i form av utbyggnad av teknisk

infrastruktur. Mot dessa kostnader ska ställas de samhällsekonomiska vinster ett genomförande av tunnelbanan innebär.

Om erforderligt avtal mellan landstinget och Trafikverket samt övriga avtal som ska tecknas inom ramen för stadsbyggnadsprojektet Nobelberget färdigställs innan granskningen av detaljplanen för tunnelbanan påbörjas kommer området som ligger inom detaljplanen för Nobelberget att lyftas ur detaljplanen för tunnelbanan och istället hanteras i detaljplanen för Nobelberget.

Utbyggnaden av tunnelbanan bedöms medföra positiva konsekvenser för barn och ungdomar. Det är dock viktigt att stationer och kringliggande områden utformas trygga och säkra samt att säkra och framkomliga gång- och cykelvägar finns under byggtiden.

Ärendet

Syftet med detaljplaneläggningen är att skapa förutsättningar för att möjliggöra utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka i enlighet med det avtal som tecknades i januari 2014 mellan Staten, Stockholms läns landsting, Nacka kommun, 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 stationerna Sofia och Hammarby kanal i Stockholms stad och stationerna Sickla, Järla och Nacka i Nacka kommun.

Detaljplaneområdet sträcker sig från Sicklavägen vid kommungränsen till Stockholms stad fram till området mellan trafikplats Skvaltan och Skönviksvägen. Hela tunnelbanans sträckning ingår dock inte i detaljplaneområdet eftersom de delar som idag saknar detaljplan inte planläggs där tunnelbanan går under mark.

Samband mellan detaljplanen och järnvägsplanen

Stockholms läns landstings Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) ansvarar för att planera, projektera och bygga tunnelbanan till Nacka. Detta görs genom att landstinget tar fram en järnvägsplan. Järnvägsplanen säkerställer tillgången till den mark som behövs för anläggningen och visar också vilka tillfälliga markanspråk som behövs under byggtiden. Utbyggnaden av tunnelbanan kommer att göras i enlighet med järnvägsplanen.

En järnvägsplan får inte stå i strid med bestämmelser i en gällande detaljplan, vilket är anledningen till att detaljplanerna för tunnelbanan till Nacka tas fram parallellt med järnvägsplanen. Detaljplaneförslagen är upprättat med samordnat förfarande enligt 5 kap 7a § plan- och bygglagen (2010:900), vilket bland annat innebär att järnvägsplanen och detaljplanerna, om de drivs parallellt, kan samordnas under samrådsskedet och att miljökonsekvensbeskrivningen kan samordnas. Detaljplanerna tillgodoräknar sig därmed järnvägsplanens samråd, som hölls under hösten 2016. Både detaljplanernas och järnvägsplanens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan, vilket innebär ett behov av en miljökonsekvensbeskrivning. Det samordnade förfarandet innebär att även

miljökonsekvensbeskrivningen kan samordnas och vara gemensam för järnvägsplanen och detaljplanerna.

Under järnvägsplanens samråd inkom cirka 80 synpunkter som berörde Nacka kommun. Synpunkterna handlade framförallt om byggtiden, exempelvis avseende buller, risker vid sprängningar och trafikstörningar. Även synpunkter kring ett tryckutjämningsschakt i Järla (som nu är borttaget) och önskemål om alternativa entréer kom in. Järnvägsplanens samrådsredogörelse finns tillgänglig på landstingets webbplats:

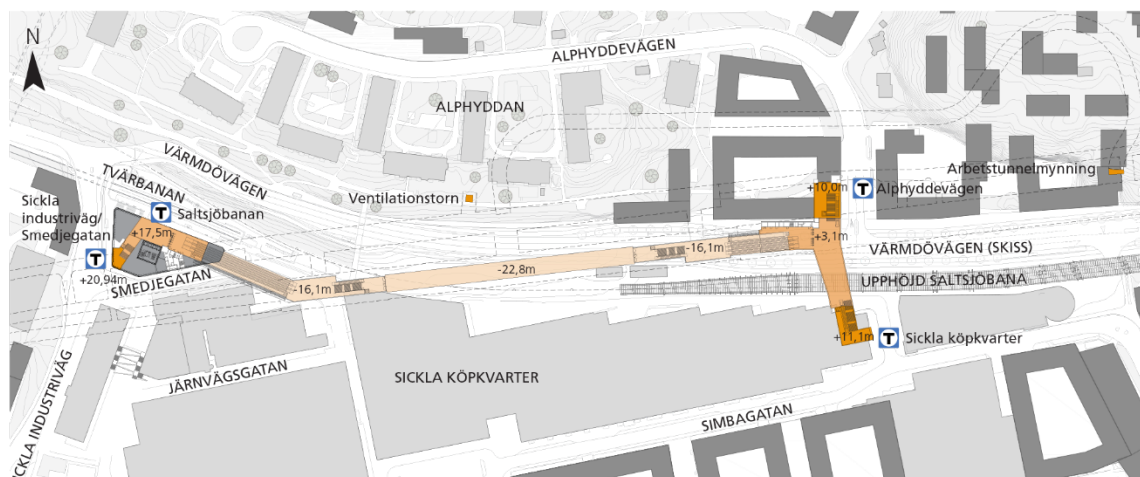
<http://nyatunnelbanan.sll.se/sv/nacka-soderort-beslut>

Tunnelbanans sträckning och stationslägen

Hela tunnelbanans sträckning inom Nacka kommun går under mark, och stationer kommer att finnas i Sickla, Järla och Nacka (norr om Nacka Forum). Vid samtliga stationer kommer ny bebyggelse att tillkomma vilket har varit en utgångspunkt i planeringen. Många av entréerna till stationerna kommer därför att ligga i framtida byggnader. Övriga delar som kommer att vara synliga ovan mark är ventilationstorn och entréer till arbetstunnlar.

Sickla

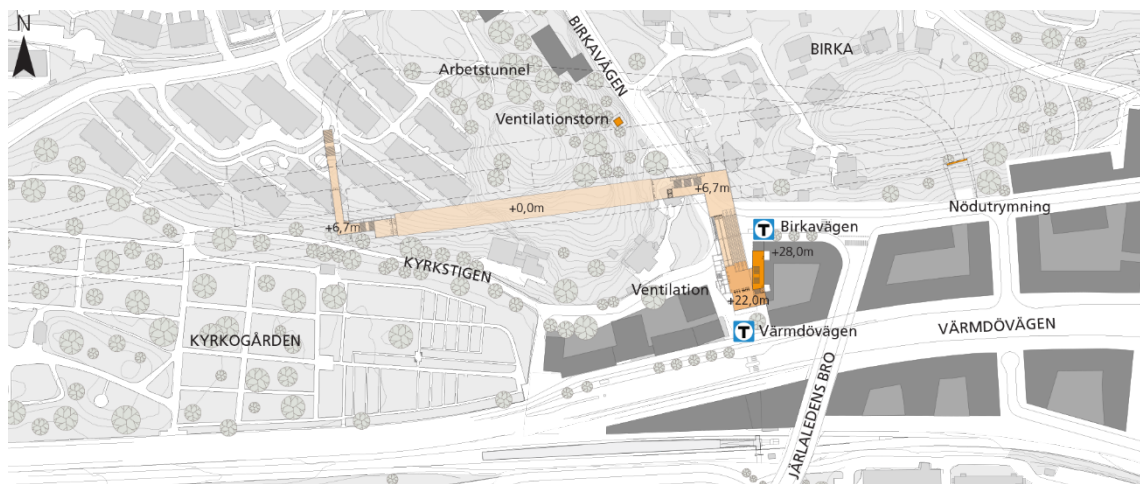
Station Sickla har två uppgångar; en i väster med anslutning till tvärbanan och Saltsjöbanan samt till Sickla industriväg, och en i öster vid Värmdövägen/Alphyddvägen med entréer vid både Alphyddvägen och i Sickla köpkvarter. Vid station Sickla kommer ett ventilations-torn att finnas nedanför Alphyddan och arbetstunnelns mynning är placerad öster om nuvarande Olofssons bil. Arbetstunneln kommer i driftskedet att användas för ventilation.



Station Sickla, bild från järnvägsplanen

Järla

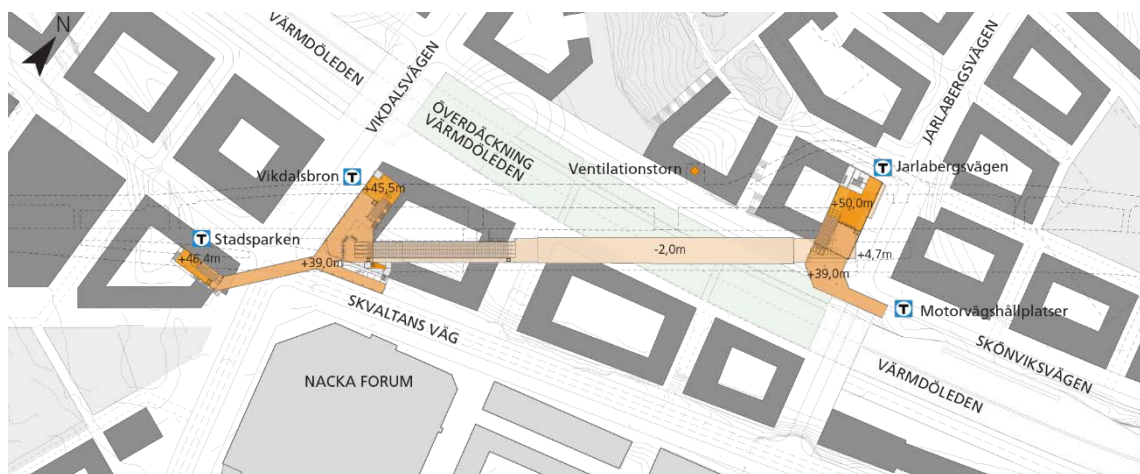
Station Järla har en uppgång vid Värmdövägen/Birkavägen mitt emot Saltsjöbanans station Saltsjö-Järla, med en entré mot Värmdövägen och en entré mot Birkavägen. Ventilations-tornet är placerat väster om Birkavägen och arbetstunnelns mynning är placerad norr om nuvarande Järla skolväg. Ventilationstornet kan komma att placeras i en framtida byggnad. Arbetstunneln kommer i driftskedet att användas för ventilation och nödutrymning.



Station Järla, bild från järnvägsplanen

Nacka

Station Nacka har två uppgångar, en vid Vikdalsvägen/Skvaltans väg i väster med entréer mot kommande överdäckning, stadspark, och bussterminal och en vid Jarlabergsvägen/Skönviksvägen i öster med entréer mot Jarlabergsvägen och kommande motorvägs-hållplatser vid Värmdöleden. Ventilations-tornet är placerat vid Skönviksvägen och arbetstunnelns mynning är placerad norr om Värmdöleden väster om Skvaltans trafikplats. Ventilationstornet kommer att placeras i en framtida byggnad. Arbetstunneln kommer i driftskedet att användas för ventilation och för angöring för utrycknings- och servicefordon.

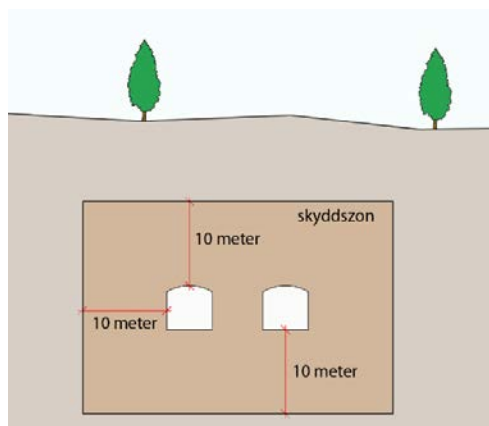


Station Nacka, bild från järnvägsplanen (Arbetstunnelns mynning är placerad utanför bilden åt öster)

Områden som planläggs

Hela tunnelbanans sträckning omfattas av järnvägsplanen med undantag av vissa av de ovan beskrivna entréerna som istället hanteras i kommande detaljplaner. Detta till följd av att det inte är möjligt eller lämpligt att i nuläget hantera dem i järnvägsplanen.

I järnvägsplanen och detaljplanerna ingår förutom själva tunnelbaneanläggningen även så kallade skyddszoner för tunnelbanan. Skyddszoner finns kring de delar av tunnelbaneanläggningen som ligger i berg och omfattar 10 meter eller 15 meter, beroende på tunnarnas spännvidd. I skyddszonerna utgör berget en del av konstruktionen varför ingen grävning, borrhning eller liknande som kan påverka tunnelbaneanläggningens stabilitet får ske utan medgivande från landstinget.



Schematisk bild över skyddszon

De delar av tunnelbanan som ligger helt under mark och där det idag inte finns någon detaljplan lämnas detaljpanelösa. Detta då det är juridiskt möjligt att i dessa områden genomföra tunnelbaneutbyggnaden enbart med stöd av järnvägsplanen.

För de delar av tunnelbanan som ligger helt under mark och där det idag finns gällande detaljplaner kommer gällande detaljplaner att ändras så att utbyggnad av tunnelbaneanläggningen möjliggörs. I huvudsak innebär ändringarna att markanvändningen tunnelbana tillkommer och att schaktdjupsbegränsningar läggs till för att skydda tunnelbaneanläggningen. Även bestämmelser om u-områden för befintliga allmäntillgängliga ledningar med mera tillkommer. De planbestämmelser som idag finns i de gällande detaljplanerna kommer även fortsättningsvis att gälla, vilket även gäller entréerna i Sickla köpkvarter som ligger ovan mark.

De delar av tunnelbanan som ligger ovan mark; entréer till stationer (ej entréerna i Sickla köpkvarter), ventilationstorn samt entréer till de tre arbetstunnlarna planläggs med ny detaljplan. Anledningen är att dessa antingen ligger inom icke planlagt område eller att nuvarande markanvändning inte kan gälla samtidigt som markanvändningen tunnelbana. Den nya detaljplanen möjliggör markanvändningen tunnelbana samt reglerar även höjder och buller för ventilationstornen och riskbestämmelser i anslutning till leder för farligt gods med mera.

Byggtiden

Under byggtiden kommer arbetstunnlar att anläggas, en vid varje station, från vilka alla transporter kommer att ske till och från arbetet med tunnarna. Under byggtiden kommer vibrationer och stomljud att uppstå vid borrhning och sprängning, och buller kommer att

uppstå vid transporter. Arbetsmetoder och arbetstider kommer att väljas för att minska risken för buller, vibrationer och stomljud. Dessa kommer att styras och regleras genom den tillståndsansökan som görs för järnvägsplanen (alltså inte i kommunens detaljplan). Byggtiden kommer att vara sju till åtta år räknat från byggstart.

Nobelberget

Ett detaljplaneförslag för Nobelberget, som möjliggör ny bebyggelse, tillstyrktes i miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 6 december 2017. Under delar av bebyggelsen korsar Södra länken och tunnelbanan varandra och har delvis gemensam skyddszon. Det innebär att ett avtal måste tecknas mellan landstinget och Trafikverket innan detaljplanen för Nobelberget kan antas. Även övriga avtal inom stadsbyggnadsprojektet Nobelberget måste vara tecknade innan detaljplanen för Nobelberget kan antas. För att inte utbyggnaden av tunnelbanan ska påverkas, om antagandet av detaljplanen för Nobelberget försenas, ger denna detaljplaneändring stöd för tunnelbanan även under Nobelberget. Om erforderligt avtal mellan landstinget och Trafikverket samt övriga avtal som ska tecknas inom ramen för stadsbyggnadsprojektet Nobelberget färdigställs innan granskningstiden för detaljplanen för tunnelbanan påbörjas, är det lämpligt att Nobelbergsområdet lyfts ur detaljplaneändringen för tunnelbanan och istället hanteras i detaljplanen för Nobelberget. Detta för att möjliggöra att den nya bebyggelsen på Nobelberget kan komma till stånd tidigare än om bestämmelserna till stöd för tunnelbanan under Nobelberget finns med i tunnelbanans detaljplaneändring.

Ekonomiska konsekvenser

Nacka kommun har genom 2013 års stockholmsförhandling med tillhörande avtal förbundit sig att delfinansiera utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka. Enligt avtalen ska kommunen bidra med 891 miljoner kronor till tunnelbanans utbyggnad. Kommunen har genom avtalet även förbundit sig att bygga 13 500 bostäder fram till år 2030, vilket i sig innebär en kostnad, bland annat i form av utbyggnad av teknisk infrastruktur. Mot dessa kostnader ska ställas de samhällsekonomiska vinster ett genomförande av tunnelbanan innebär. Bättre och mer tillgänglig kollektivtrafik leder till ökad attraktivitet och större efterfrågan på bostäder och kommersiella lokaler, vilket får som konsekvens en värdeökning av befintliga fastigheter. Mark som ännu inte har exploaterats kommer troligen att öka i värde vilket kan ge större intäkt vid försäljning. Högre priser innebär i förlängningen även högre boendekostnader, vilket är en negativ konsekvens för dem med lägre inkomst. Detta behöver ställas mot den positiva konsekvens ett större utbud av såväl bostäder som kommersiell och kommunal service innebär.

Konsekvenser för barn

Utbyggnad av tunnelbanan innebär en utveckling av kollektivtrafiken i området, vilket är positivt för barn och ungdomar. För barn och ungdomar är det extra viktigt att tunnelbanan och offentliga platser i anslutning till tunnelbanestationerna utformas trygga och säkra.

Under utbyggnadstiden sker byggnationer i närheten av skolor och förskolor vilket innebär att höga krav måste ställas på säkra och framkomliga gång- och cykelvägar under byggtiden för att barn och ungdomar inte ska utsättas för risker eller i allt för stor utsträckning begränsas i sin vardag.

Tidplan detaljplan

- Granskning februari-mars 2018
- Antagande i kommunfullmäktige kvartal 2-3 2018

Handlingar i ärendet

- Denna tjänsteskrivelse
- | • Planbeskrivning inklusive bilagor
 - *Bilaga 1:* Förteckning över berörda gällande detaljplaner
 - *Bilaga 2:* Förteckning över berörda fastigheter inklusive konsekvenser för dessa
 - *Bilaga 3:* Karta som visar icke planlagda områden, områden där gällande planer ändras och områden som får ny detaljplan.
- Miljökonsekvensbeskrivning inklusive bilagor
 - *Bilaga 1:* PM Byggskede
 - *Bilaga 2:* Uppföljning av betydande miljöpåverkan (PBL)
- | • Plankartor (4 kartblad)

Vissa mindre justeringar kan komma att göras i planhandlingarna innan granskningstiden påbörjas. Detta för att detaljplaneförslaget ska överensstämma med uppdaterade underlag från landstingets förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Till tjänsteskrivelsen bifogas karta över området samt översikt över kommunala beslut. Tryck på följande länk eller gå in på Nacka kommuns hemsida, där handlingar som hör till ärendets tidigare skeden finns: www.nacka.se/tunnelbanan

Planenheten

Angela Jonasson
Tillförordnad planchef

Therese Sjöberg
Planarkitekt

Översikt detaljplanläggning för tunnelbana till Nacka, kommunala beslut och tunnelbanans avgränsning

	Beslut	Datum	Styrelse/ nämnd	Kommentar
✓	Start-PM stadsbyggnadsprojekt	20150217	KSSU	
✓	Detaljplaneavtal	20150511	Planchef	Delegationsbeslut
✓	Detaljplan, samråd	Kvartal 4 2016		Detaljplanen tillgodoräknar sig järnvägsplanens samråd
✓	Detaljplan, granskning		MSN	
✓	Detaljplan, tillstyrkan		MSN	
✓	Avtal, godkännande		KF	
✓	Detaljplan, antagande		KF	
✓	Projektavslut, tillstyrkan		NTN	
✓	Projektavslut, tillstyrkan		MSN	
✓	Projektavslut		KS	



Tunnelbanans utbyggnad i Nacka kommun och Stockholms stad