

2019-10-24

TJÄNSTESKRIVELSE
KFKS 2019/930

Kommunstyrelsen

Nytt rekommenderat farligt godsvägnät i centrala Nacka

Ansökan till Länsstyrelsen i Stockholms län

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta följande.

Kommunfullmäktige beslutar om att ansöka till länsstyrelsen om ett nytt rekommenderat farligt godsvägnät i centrala Nacka i enlighet med bilagorna 1, 2 och 3 till enheten för strategisk stadsutvecklings tjänsteskrivelse daterad den 24 oktober 2019.

Sammanfattning

Den planerade stadsstrukturen i centrala Nacka medför ett behov av att identifiera ett nytt rekommenderat vägnät för transport av farligt gods. I en intern arbetsprocess inom Nacka kommun har fyra alternativ undersökts och bedömts. Nacka kommun har i detta ärende valt att utgå ifrån utredningsalternativ 4. Eftersom länsstyrelsen i Stockholms län är behörig att fatta beslut om nya farliga godsvägnät avser Nacka kommun att inge en formell ansökan till länsstyrelsen. Ansökan baseras på utredningsalternativ 4 och bilagorna 1, 2 och 3 tillhörande enheten för strategisk stadsutvecklings tjänsteskrivelse daterad den 24 oktober 2019.

Om en ändring inte sker i enlighet med ansökan så kommer det påverka stadsbyggandet i centrala Nacka i negativ riktning. Cirka 750 - 1500 bostäder inom tunnelbaneavtalet¹ riskeras att inte byggas och därtill minskade verksamhetsytor om uppskattningsvis 40 000 - 70 000 m² bruttorarea. Utöver det en skola med 900 elever som inte kan byggas ut på det sätt som planerats. Det kommer också motverka översiktsplanens strategi ”en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön” och därmed Nackas ambitioner att erbjuda en central, tät och blandad stadsbebyggelse i kvartersform med förutsättningar för ett verkligt stadsliv.

¹ I januari 2014 träffades ett avtal om utbyggnad av tunnelbanan mellan staten, Stockholms läns landsting och kommunerna Järfälla, Stockholm, Solna och Nacka. För Nackas del innebär avtalet att tunnelbanans blå linje förlängs från Kungsträdgården till Centrala Nacka och ett åtagande om att bygga 13 500 bostäder inom västra Sicklaön till år 2030.



Ärendet

Den planerade stadsstrukturen² i centrala Nacka medför ett behov av att identifiera ett nytt rekommenderat vägnät för transport av farligt gods. Bakgrunden till att ett vägvalsstyrningsprojekt har initierats är att målpunkter för farligt godstransporter kommer att omlokaliseras, planerad bebyggelse kommer att medföra en förändrad riskbild och vissa vägar inom det sekundära vägnätet som idag är utpekade kommer avvecklas. Väg 222 - Värmdöleden är utpekad som primär farligt godsled och berörs ej.

Under 2018-2019 har fyra utredningsalternativ undersökts och bedömts. Alternativen har valts ut av en kommunal arbetsgrupp bestående av deltagare från berörda stadsbyggnadsprojekt, näringslivsdirektören, säkerhetschefen, miljöstrateg, dagvattenstrateg, kommunekolog, trafikplanerare och räddningstjänstens representanter. Detta har förankrats med länsstyrelsen på två samrådsmöten.

Nacka kommun har tillämnat länsstyrelsens rekommenderade arbetsprocess förvägvalsstyrning av farligt gods³. Denna process innebär att utredningsalternativen har beskrivits, bedömts och jämförts av arbetsgruppen med avseende på sju aspekter. De sju aspekterna avser påverkan på människa, naturmiljö, samhällsviktig verksamhet, kommunal stadsutveckling, näringslivspåverkan, gatustandard, vägnätets sårbarhet och kommunal beredskap.

Utredningsalternativ i huvudrapport respektive kompletterande promemoria

Fyra utredningsalternativ har undersökts och beskrivs i huvudrapporten, se bilaga 1. Nacka kommun valde inledningsvis utredningsalternativ 1 för framtida farligt godsvägnät. Efter diskussioner på tjänstemannanivå ändrades rekommendationen till utredningsalternativ 4. Eftersom det alternativet bedömdes ha en mindre påverkan på stadsutvecklingen i Skvaltån (Per Hallströms väg). De konsekvenser som följer av utredningsalternativ 4 har analyserats på en fördjupad nivå i en kompletterande promemoria. Två av sju aspekter som i huvudrapporten bedömdes vara till nackdel för utredningsalternativ 4 i jämförelse med utredningsalternativ 1 har fördjupats i den kompletterande promemorian. Aspekten *Påverkan på naturmiljö* har bedömts av kommunens experter och aspekten *Gatustandard samt vägnätets sårbarhet* har analyserats tillsammans med drivmedelsbolaget Circle K⁴ som bedriver sin verksamhet i centrala Nacka, se bilaga 2.

Efter att den fördjupade analysen genomförts framkom att skillnaderna mellan utredningsalternativ 1 och utredningsalternativ 4, utifrån påverkan på naturmiljö, i huvudsak berodde på den längre körsträcka som krävs för att köra via Trafikplats Skuru istället för via Per Hallströms väg. Skillnaderna utgörs av en ökad sannolikhet för olycka (på grund av

² I enlighet med översiktsplanens strategi "Skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön" samt mål och föreslagen bebyggelsestruktur i Planprogram för centrala Nacka (2015)

³ Rapport 2016:2, "Vägvalsstyrning för transport av farligt gods - en inriktning mot en regional strategi," Länsstyrelsen Stockholm, Stockholm, 2016.

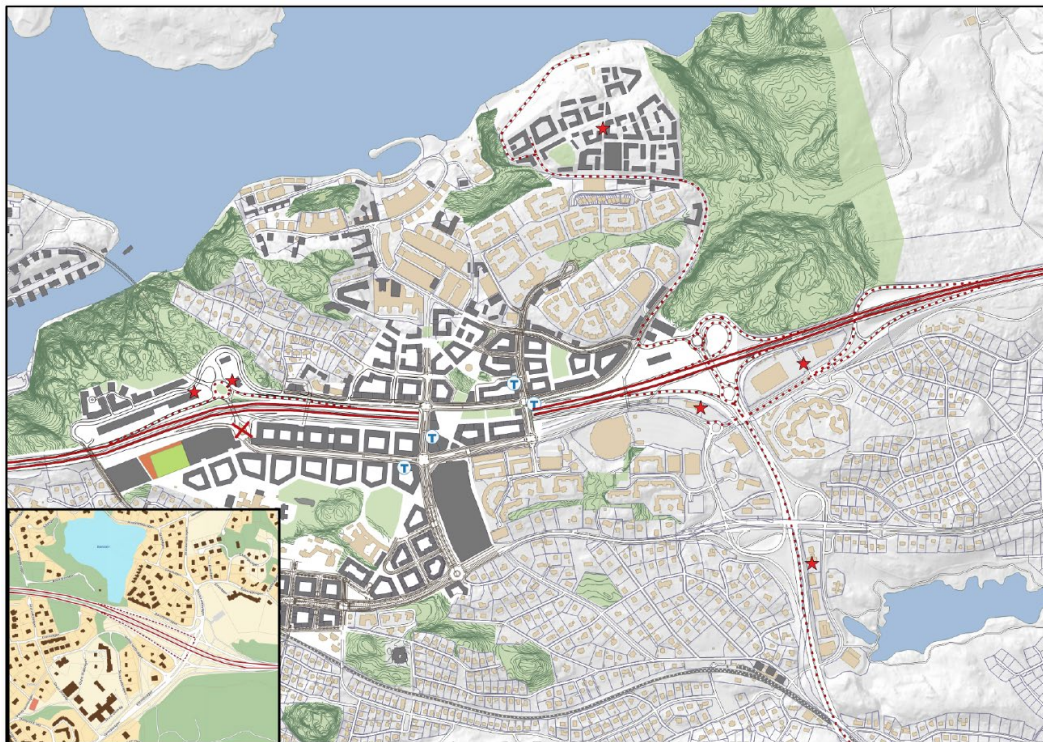
⁴ På Bergs gårds oljedepå/hamn har Circle K har tomträttsavtal på kommunal mark. De äger även en bemannad drivmedelstation i korsningen Vikdalsvägen/Skönviksvägen.

längre körsträcka) och utökad klimatpåverkan på grund av utsläpp av koldioxid (eftersom körsträckan per transport blir ca 4,5 km längre). Denna slutsats gäller under förutsättning att Nya Skurubron byggs och dagvattenrening utformas i enlighet med Trafikverkets förslag. Sammantaget bedöms skillnaderna mellan alternativen av expertgruppen som begränsade med avseende på påverkan på naturmiljö.

Circle K bedömde att utredningsalternativ 4 var ett sämre alternativ jämfört med utredningsalternativ 1. Detta eftersom körtiden till och från drivmedelsstationerna vid Trafikplats Skvaltån riskerar att bli mycket lång vid vissa tillfällen. Avståndet, 4,5 km längre sträcka i utredningsalternativ 4 jämfört med 1, är inte det mest kritiska. Emellertid kan körtiden på väg 222 vara mycket längre än Per-Hallströms väg, men då det ofta står kö på väg 222 kan tiden det tar att köra sträckan vara avsevärt mycket längre än att välja Per-Hallströms väg. Regelefterlevnaden bedömdes av Circle K som i grunden god. Detta går dock inte att säkerställa och hur den enskilde föraren väljer att agera när det är kö på väg 222 återstår att se. Om åtgärder genomförs vid Trafikplats Skuru för att hindra att eventuellt spill kan nå Skurusundet, bedöms utredningsalternativ 1 och 4 i huvudsak vara likvärdiga utifrån aspekten Påverkan på naturmiljö. För att säkerställa regelefterlevnad beträffande gatustandard och vägnätets sårbarhet bedöms dock uppföljning krävas.

Befintligt farligt godsvagnät påverkar pågående och planerad stadsutveckling

I ansökan till länsstyrelsen med tillhörande bilagor föreslås att det rekommenderade farligt godsvagnätet ändras enligt utredningsalternativ 4 (Se bild nedan och bilaga 3.).



Utredningsalternativ 4

Om en ändring inte sker enligt förslag i ansökan så kommer det påverka stadsbyggandet i centrala Nacka negativt. Cirka 750 - 1500 bostäder inom tunnelbaneavtalet⁵ riskeras och därtill minskade verksamhetsytor om uppskattningsvis 40 000 - 70 000 m² bruttorarea. Utöver det riskerar en skola med 900 elever inte kunna byggas ut på det sätt som planerats. Detta kommer också motverka översiktsplanens strategi ”en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön” och därmed Nackas ambitioner att erbjuda en central, tät och blandad stadsbebyggelse i kvartersform med förutsättningar för ett verkligt stadsliv. Genomförandet av följande projekt påverkas genom de riskavstånd som råder om minst 25 meter mellan körbanekant på farligt godsled och närmsta bebyggelse. Dessa riskavstånd får till följd att ytorna för bostäder och verksamheter måste minskas betydligt (se bilaga 3):

- Projekt Södra Jarlaberg med cirka 400 bostäder, cirka 16 000 m² bruttorarea verksamheter och en skola F-9-klass med plats för 900 elever (= 12 000 m² bruttorarea).
- Projekt Mötesplats Nacka norra del med cirka 450 bostäder. Projektets omfattning måste minskas liksom den planerade bebyggelsestrukturen med kvarter måste ändras. Om minskning inte sker kommer de stadsmässiga värdena inte kunna efterlevas. Ny bebyggelse kommer att behöva uppföras som lamellhus eller dylikt för att klara av riskavstånd från Skönviksvägen. Södra delen av projektet utmed Skvaltans väg planeras innehålla handel, kontor och andra verksamheter om cirka 35 000 m² bruttorarea. Detta kommer inte kunna byggas ut i samma utsträckning som planerat. Även här kommer lamellhusbebyggelse med stor sannolikhet bebyggas istället för kvartersstruktur.
- Projekt på Järlahöjden med cirka 600 bostäder och cirka 20 000 m² bruttorarea verksamheter behöver minska sin utbredning. Ny bebyggelse kommer att behöva uppföras som lamellhus eller dylikt för att klara av riskavstånd från korsningen Skvaltans väg/Vikdalsvägen och på båda sidor motorvägsrampen.

Implementering av nytt farligt godsvägnät sker i två steg

Steg 1

I det första steget förutsätts Trafikplats Skvaltans vara utbyggd inklusive dess vägkoppling till Skönviksvägen, se bilaga 3. Samtliga farliga godstransporter rekommenderas köra via denna trafikplats och förbindelsevägen till och från Bergs gårds oljedepå och även till och från de två drivmedelsstationerna, Circle K och Tanka, belägna norr om väg 222. Detta sker samtidigt som hela Trafikplats Nacka avklassificeras liksom Skvaltans väg österut från Vikdalsvägens cirkulationsplats. De farligt godstransporter som sker till de två drivmedelstationerna på Skvaltans väg, OKQ8 och Ingo, måste vända i Trafikplats Skuru

⁵ I januari 2014 träffades ett avtal om utbyggnad av tunnelbanan mellan staten, Stockholms läns landsting och kommunerna Järfälla, Stockholm, Solna och Nacka. För Nackas del innebär avtalet att tunnelbanans blå linje förlängs från Kungsträdgården till Centrala Nacka och ett åtagande om att bygga 13 500 bostäder inom västra Sicklaön till år 2030.



och köra tillbaka vid trafikplats Skogalund och därefter in på Skvaltans väg. Trafikplats Skurus ramper och planerade cirkulationsplatser⁶ klassificeras som sekundär farligt godsled.

Steg 2

I det andra steget är Trafikplats Kvarnholmen utbyggd med östliga ramper som klassificeras som sekundära farliga godsleder, se bilaga 3. De två drivmedelsstationerna Circle K och Tanka planeras då flytta till ytor i anslutning till trafikplats Kvarnholmen från Trafikplats Nacka. I samband med det avklassificeras hela Skönviksvägen avseende farligt godstrafik. Ett (lokalt) förbud mot farliga godstransporter kan behöva införas söder om Trafikplats Kvarnholmen för att förhindra genomfart genom Järlahöjden. I och med projekt Mötesplats Nacka och den planerade bussterminalen behöver Väg 222 flyttas något norrut på en sträcka, vilket gör att primärledsklassificeringen följer med den nya sträckan.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet innebär inga ekonomiska konsekvenser för Nacka kommun. Om ansökan avseende ett nytt farligt godsvägnät inte inges till och beviljas av Länsstyrelsen kan det innebära att cirka 750 - 1500 bostäder inom tunnelbaneavtalet inte byggs och därtill verksamhetsytor om uppskattningsvis 40 000 - 70 000 m² bruttorarea inte kan byggas. Det medför i sin tur mindre intäkter för markförsäljning och en stadsstruktur som uppfyller målet avseende en tät och blandad stad i västra Sicklaöns mest centrala delar.

Konsekvenser för barn

Planeringen för skolan (och eventuell förskola) i södra Jarlaberg påverkas negativt om inte länsstyrelsen beslutar i enlighet med förslag i ansökan. Detta medför i sin tur att skolbyggnader inte kan uppföras och på så sätt påverkas de barn och ungdomar som planeras att gå i den skolan.

Handlingar i ärendet

- | | |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------|
| Bilaga 1 | Huvudrapport - Vägvalsstyrning av farligt gods i centrala Nacka |
| Bilaga 2 | Kompletterande PM - Vägvalsstyrning av farligt gods i centrala Nacka |
| Bilaga 3 | Kartor - nuläge och steg - Vägvalsstyrning av farligt gods i centrala Nacka |

Andreas Totschnig
 Chef
 Enheten för strategisk stadsutveckling
 /T.f. stadsbyggnadsdirektör

Henrik Svensson
 Översiktsplanerare
 Enheten för strategisk stadsutveckling

⁶ Trafikplats Skuru byggs om och anpassas till den nya Skurubron som Trafikverket börjar bygga under 2019.