

2018-11-13

TJÄNSTESKRIVELSE
Dnr KFKS 2018/1004

Kommunstyrelsen

Samråd järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning Saltsjöbanans upphöjning

Yttrande till Stockholms läns landsting under samråd

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar föreslaget yttrande till Stockholms läns landsting över järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning för Saltsjöbanans upphöjning.

Sammanfattning av ärendet

Nacka kommun har inbjudits att yttra sig över samråd järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning för Saltsjöbanans upphöjning. Järnvägsplanens genomförande innebär att Saltsjöbanan i Sickla lyfts upp på en bro med dubbelspår, samt att Nacka station tas ur bruk.

Nacka kommuns synpunkter berör den tekniska kravställningen som riskerar att bli kostnadsdrivande vad gäller buller, brokonstruktion och lutningar. Vidare framhålls vikten av att Nacka kommun ges tillfälle att delta i beslutsprocessen kring hur ersättningstrafiken ska utformas, samordning av markanspråk under byggtid, samt samordning med kommunens detaljplan vad gäller Planiavägen och gestaltning av den färdiga bron.

Ärendet

Bakgrund

Kommunfullmäktige beslutade den 15 juni 2015 (KFKS 2015/342-224) att den fortsatta planeringen i området kring Nacka station i Sickla ska utgå ifrån att Saltsjöbanan höjs upp på en bro vid Nacka station. Planprogrammet för Planiaområdet ska bidra till att skapa en attraktiv och hållbar stadsmiljö på västra Sicklaön. Kommunstyrelsen antog planprogrammet den 24 oktober 2016 § 299 (KFKS 2012/640). I programmet ingår en upphöjning av Saltsjöbanan.

Genom att höja upp Saltsjöbanan på en bro skapas en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen vilket ger ett sammanvävt trafiknät för gående, cyklister och fordon och det

blir lättare att röra sig mellan områdets norra och södra delar. Under bron skapas utrymmen för handel, men även teknikutrymmen.

Hösten 2015 påbörjade Nacka kommun detaljplanearbetet för Saltsjöbanans upphöjning. Detaljplanen var ute på samråd 2016. Under samrådet framförde länsstyrelsen dels att projektet innebär betydande miljöpåverkan, vilket innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska upprättas, dels att en järnvägsplan är nödvändig. Med anledning av detta beslutade kommunstyrelsen den 2 oktober 2017 § 252 (KFKS 2016/23-251) att ingå en avsiktsförklaring med AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) angående genomförande av upphöjningen av Saltsjöbanan.

Inom ramen för avsiktsförklaringen har Stockholms läns landstings Trafikförvaltning (Trafikförvaltningen), tillsammans med Nacka kommun, upprättat handlingar för järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning för upphöjningen av Saltsjöbanan vid Nacka station. Nacka kommun bereds nu möjlighet att yttra sig över handlingarna i samrådsskedet.

Detaljplan och järnvägsplan

Trafikförvaltningen ansvarar för järnvägsplanen och Nacka kommun för detaljplanen. Den formella granskningen av järnvägsplan respektive detaljplan planeras ske samtidigt, under första kvartalet 2019.

I huvuddrag ska följande genomföras med anledning av järnvägsplanen:

- Saltsjöbanan höjs upp ovan mark, på en brokonstruktion.
- En ny dubbelspårig järnvägsanläggning byggs på den nya bron.
- Befintlig järnvägsstation tas ur bruk (Nacka station).

Nacka kommuns detaljplan kommer möjliggöra att:

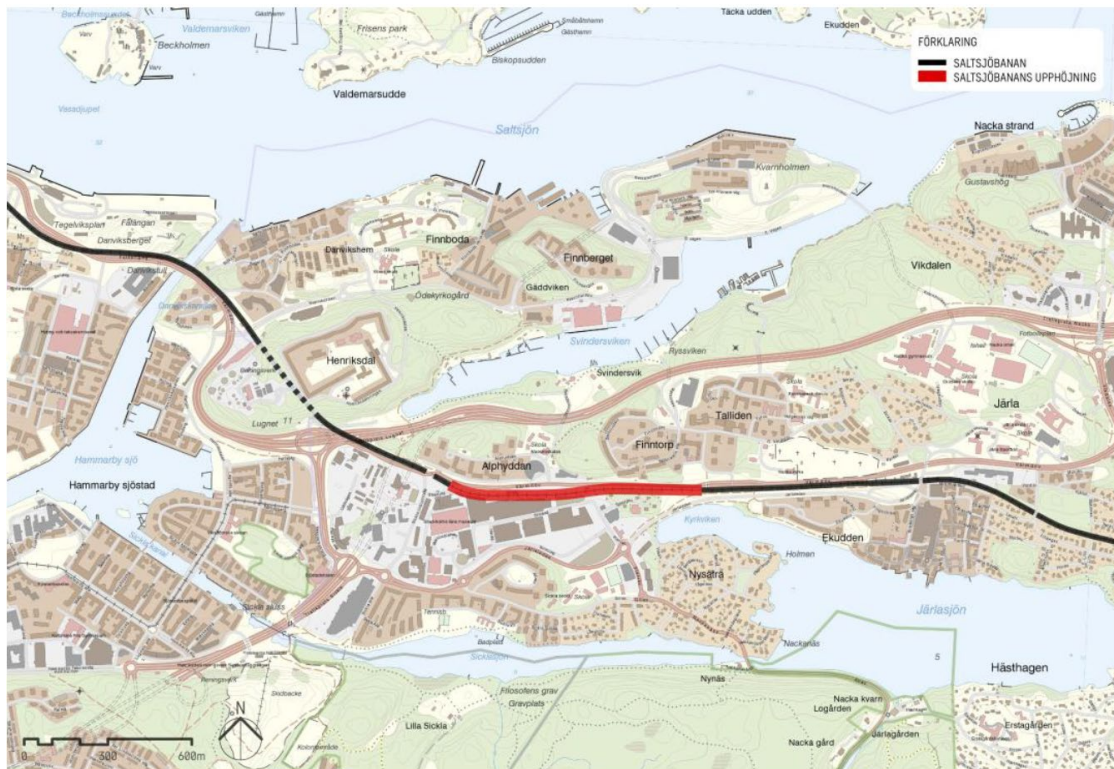
- Planiavägen och Simbagatan kan koppla på Värmdövägen.
- Gestaltning av fasad samt passager och lokaler för centrumverksamhet kan byggas under brokonstruktionen.

Kommunen har upprättat en MKB till detaljplanen för Saltsjöbanans upphöjning och MKB:n har varit på samråd 10 oktober-6 november 2018. För järnvägsplanen upprättas också en MKB. Samma underlagsutredningar som tagits fram inför samråd för detaljplanen används inför samråd för järnvägsplan och MKB.

Planförslaget och miljökonsekvensbeskrivningen

Den nya järnvägen är lokaliserad i samma sträckning som befintlig Saltsjöbana. Spåraneläggningen öster om Sickla station kommer att höjas upp på en brokonstruktion. Upphöjningen medför att Nacka station och uppställningsspåret tas bort. Brospannens placering anpassas till Simbagatan och Planiavägens framtida anslutningar till Värmdövägen, samt den framtida uppgången för tunnelbanan.

MKB:n till järnvägsplanen för Saltsjöbanans upphöjning behandlar miljökonsekvenser av driften och av upphöjningens markanspråk, både permanenta och tillfälliga under byggskedet.



Översikt planområde.

Buller

Järnvägsplanens genomförande medför att störningar i form av buller förväntas öka. Detta är inte en direkt orsak av en upphöjd bana utan snarare på grund av ökat antal tåg på järnvägen, samt ökad hastighet till följd av att Nacka station läggs ned. För att minimera de negativa effekter och konsekvenser som en ökad bullernivå kan medföra krävs det att projektet vidtar och projekterar för bullerskyddsåtgärder. Enligt järnvägsplanen kan det bli aktuellt med spårnära bullerskydd samt fastighetsnära åtgärder för att klara riktvärdena för buller.

Byggskedet

Under byggtiden stängs Saltsjöbanan av för trafik. Enligt nuvarande tidplan är avstängningen planerad under perioden 2021–2022. Samordning ska ske med andra projekt såsom mötesstationer, tunnelbaneutbyggnaden och Nacka kommuns exploateringar samt Värmdövägens ombyggnad. Saltsjöbanans resenärer kommer under avstängning att erbjudas ersättningstrafik.



Framkomligheten och tillgängligheten i arbetet kommer att begränsas under byggtiden. Under hela byggtiden kommer dock passager anordnas för cyklister och fotgängare mellan norra och södra sidan av järnvägen.

Markanspråk

Den nya järnvägsanläggningen kommer helt och hållet att vara belägen inom SL:s egen fastighet Sicklaön 76:1.

Etableringsytor under byggtiden kommer i huvudsak ordnas inom SL:s fastighet Sicklaön 76:1 samt delar av de kommunägda fastigheterna Sicklaön 40:11 och 40:12. Markbehovet säkerställs i det genomförandeavtal som ska träffas mellan Trafikförvaltningen och Nacka kommun.

Under byggtiden finns behov att nå byggarbetsplatsen även från södra sidan, från den lastgata som löper längs Sickla köpkvarters norra sida (Sicklaön 83:22). I järnvägsplanen har därför mark redovisats med tillfällig nyttjanderätt för byggväg under 24 månader från byggstart, dock med restriktion att marken ska vara tillgänglig för annan trafik samt att marken inte får blockeras.

Finansiering och genomförande

Saltsjöbanans upphöjning finansieras i sin helhet av Nacka kommun och fastighetsägare i området. Den avsiktsförklaring som tecknats mellan parterna ska följas upp med ett genomförandeavtal som ska reglera genomförandet, drift och underhåll samt finansiering. Genomförandet av projektet görs av Trafikförvaltningen, i nära samarbete med Nacka kommun.

Nacka kommuns synpunkter

Nedanstående synpunkter ingår i förslag till yttrande.

Nacka kommun sätter stort värde på samarbetet med landstingets trafikförvaltning som möjliggör planeringen och genomförandet av Saltsjöbanans upphöjning. Upphöjningen är ett projekt som ger viktiga möjligheter för utvecklingen av staden i Nacka där en barriär byggs bort och nya kopplingar skapas för människor och fordon. För Trafikförvaltningen innebär upphöjningen av Saltsjöbanan fördelarna av en ny anläggning med längre dubbelspår än i dag och kortare restider för resenärerna. Upphöjningen innebär även andra fördelar för kollektivtrafiken, eftersom den nya vägkopplingen möjliggör nya busslinjer med effektivare trafik.

Trafikförvaltningens tekniska kravställning

Planeringen och genomförandet av Saltsjöbanans upphöjning betalas i sin helhet av Nacka kommun. Syftet med upphöjningen är att bygga en bättre stad med ökad tillgänglighet. En för hög kravställning försvårar kommunens möjligheter att genomföra detta projekt, vilket skulle vara negativt för båda parter. Syftet med upphöjningen är inte att höja standarden på



banan, och det är därför oerhört väsentligt att Trafikförvaltningens tekniska kravställning begränsas och inte innefattar standardhöjande åtgärder.

Buller

Bullerberäkningarna i järnvägsplanen utgår från bedömd trafikering år 2030 och att tågens hastighet är 70 km/h. Beräkningarna visar att spårtrafikbullret ökar, men detta beror på att tågens antal ökar (vilket möjliggörs genom pågående upprustning av banan) och på grund av att tågens hastighet kan öka jämfört med nuläget eftersom Nacka station läggs ned.

Själva upphöjningen i sig medför inte att ljudnivån ökar vid befintlig bebyggelse, utom på berget kring Sjötorpsvägen, där järnvägen kommer betydligt högre upp.

Nacka kommun anser inte att ökade bullernivåer från järnvägen är acceptabelt. Det pågår planering för en stor mängd nya bostäder i Saltsjöbanans närområde och som enligt bullerberäkningarna riskerar att få bullernivåer över riktvärdena. Nacka kommun vill därför begränsa bullerpåverkan i samband med Saltsjöbanans upphöjning så att riktvärdena klaras för såväl befintliga som för de tillkommande bostäder som kommunen planerar i området.

Med en maxhastighet på 50 km/h blir påverkan betydligt mindre än vid 70 km/h. Det är därför inte acceptabelt att Trafikförvaltningen vill höja hastigheterna i området. Istället bör hastigheten begränsas till max 50 km/h inom hela järnvägsplanens område.

Om Trafikförvaltningen upphandlar nya tåg till Saltsjöbanan där krav ställs på begränsade bullernivåer kan bullerkraven möjligen klaras även med ökade hastigheter. Detta har Trafikförvaltningen gjort för Roslagsbanan. Om man med nya tåg och spårnära bullerskärmar kan klara riktvärdena för såväl befintliga som tillkommande bostäder kan hastigheten ökas till 70 km/h. Nacka kommun kan därför tänka sig att bekosta att bron dimensioneras för 70 km/h för att säkra den möjligheten för framtiden. Trafikförvaltningen måste då säkerställa att tågens hastighet begränsas till max 50 km/h. Om Trafikförvaltningen inte kan acceptera detta förfarande måste bron dimensioneras för 50 km/h.

Den upprustning av Saltsjöbanan som pågår med nya mötesstationer kommer att medge en ökad turtäthet och trafikförvaltningen måste tillse att nya tåg finns för att klara trafikeringen. Nacka kommun förordar starkt att nya tåg köps in för detta ändamål, både för minskad bullerpåverkan och för bättre resenärskomfort.

Lutningar

Nacka kommun anser att Trafikförvaltningen vid Saltsjöbanans upphöjning ska tolerera andra maxlutningar än den dimensionering som görs i anläggningar som bekostas av Trafikförvaltningen själv. En ökad maxlutning möjliggör en kortare byggtid och minskar även ingreppet i banan.



Brokonstruktion

Standardhöjningar av brokonstruktionen som syftar till att sänka Trafikförvaltningens framtida driftkostnader måste bekostas av Trafikförvaltningen.

Ersättningstrafiken

Det pågår just nu planering för flera projekt i Nacka som är beroende av en avstängning av Saltsjöbanan för att kunna genomföras. Förutom upphöjningen är det byggnation av tunnelbanans station Sickla, utbyggnad av mötesspår i Fisksätra och Tattby samt eventuellt projekt i Järla. Det är därför viktigt att Trafikförvaltningen säkerställer en rimlig fördelning av kostnaderna för ersättningstrafiken mellan projekten.

Nacka kommun förutsätter tydligt inflytande över och delaktighet i beslutsprocessen kring hur ersättningstrafiken ska utformas.

Kommunen anser att Saltsjöbanan under byggtiden ska vara igång på så lång sträcka som möjligt. Detta främjar det lokala resandet och ger hög resenärsnytta. Kommunen vill även framhålla vikten av att Saltsjöbanans resenärer under hela byggtiden garanteras en effektiv kollektivtrafik med god turtäthet och korta restider där antalet byten för resenärer till Slussen inte är fler än i dag.

Markanspråk under byggtid

För etablering under byggtiden hänvisas bland annat till delar av fastigheterna Sickalön 40:11 och 40:12 som ägs av kommunen. Dessa ytor kommer även att behövas för ombyggnaden av Värmdövägen och utbyggnaden av tunnelbanan vilket måste beaktas i det genomförandeavtal mellan SL och kommunen som ska säkra markbehoven för Saltsjöbanans upphöjning under byggskedet.

Samordning

Den systemhandling som tas fram måste även ta hänsyn till Nacka kommuns detaljplan för upphöjningen av Saltsjöbanan.

Planiavägen

Systemhandlingen måste stämmas av med kommunen så att centrerad bropelare hamnar rätt i förhållande till den nya vägen. Fri höjd för vägen måste vara 4,70 meter, bland annat för att möjliggöra trafikering med buss i linjetrafik.

Gestaltning

Gestaltning, passager och lokaler regleras i kommunens detaljplan. Dock är vissa delar av dessa avhängiga järnvägsplanens systemhandling, bland annat vad gäller att skapa utrymme och förutsättning för grundläggning och fästanordningar av fasad. Systemhandlingen måste även säkerställa att takhöjden i lokalerna för centrumverksamhet under bron blir tillräcklig.



Ekonomiska konsekvenser

När kommunfullmäktige i juni 2015 (KFKS 2015/342-224) fattade beslut om att den fortsatta planeringen i området kring Nacka station i Sickla ska utgå ifrån att Saltsjöbanan höjs upp, noterades även att kostnaderna för den studerade lösningen har bedömts till cirka 280 miljoner kronor utan station.

Avsiktsförklaringen som ingåtts mellan Nacka kommun och SL beskriver hur arbetet ska organiseras samt hur kostnader ska fördelas inledningsvis tills ett genomförandeavtal är framtaget. Samtliga kostnader beskrivna i avsiktsförklaringen ryms inom redan beslutad projektbudget för planeringen av Saltsjöbanans upphöjning.

Det pågår för närvarande ett arbete med en översyn av den samlade kravställningen och kostnadsbilden av projektet. Översynen genomförs i syfte att precisera kostnaderna inför tecknande av genomförandeavtal.

Nacka kommun förväntas fatta beslut om budget för genomförande i samband med beslut om utbyggnadspromemoris när detaljplanen vunnit laga kraft, vilket beräknas ske kring halvårsskiftet 2020.

Förslaget till beslut enligt denna tjänsteskrivelse innebär inga ytterligare ekonomiska konsekvenser för kommunen.

Konsekvenser för barn

Saltsjöbanan i Sickla utgör i dag en barriär. Upphöjningen minskar barriäreffekten och gör det lättare för barn att röra sig mellan de olika områdena. Att Nacka station försvinner minskar tillgängligheten för barn som reser med Saltsjöbanan mellan Sickla och andra delar av Nacka, bland annat till skolor och fritidsaktiviteter. Dock bedöms den totala tillgängligheten till kollektivtrafik i området kraftigt öka i och med att tunnelbanans station Sickla får entréer i omedelbar närhet till nuvarande Sickla station. Under byggskedet måste barnperspektivet särskilt beaktas, inte minst vad gäller transporter.

Bilagor

1. Förslag till yttrande
2. Planbeskrivning
3. Karta 1
4. Karta 2
5. Illustrationskarta
6. Miljökonsekvensbeskrivning



Andreas Totschnig
Enhetschef
Enheten för strategisk stadsutveckling

Frida Foley
Översiktsplanerare
Enheten för strategisk stadsutveckling