



TJÄNSTESKRIVELSE
2021-10-05

B 2020-002098

Miljö- och
stadsbyggnadsnämnden

SICKLAÖN 14:1, SICKLAÖN 41:7, SICKLAÖN 134:21, SICKLAÖN 40:14

Ansökan om bygglov för nybyggnad av station Nacka, tunnelbanan

Förslag till beslut

Bygglov ges med stöd av 9 kapitlet 30 och 31 b §§ plan- och bygglagen (2010:900) med tillhörande upplysningar.

Marklov ges enligt 9 kapitlet 35 § plan- och bygglagen med tillhörande upplysningar.

För att genomföra åtgärden krävs en kontrollansvarig. Som kontrollansvarig godtas Azadeh Iranpour, med behörighetsnummer SC0640-16, som är certifierad kontrollansvarig med behörighet K enligt 10 kapitlet 9 § plan- och bygglagen.

Följande avgifter debiteras i samband med detta beslut, enligt taxa fastställd av kommunfullmäktige:

- avgiften för bygglovet är 122 760 kronor,
- avgiften för anmälan, tekniskt samråd och startbesked är 89 280 kronor,
totalt 212 040

Detta beslut har fattats enligt miljö- och stadsbyggnadsnämndens delegationsordning punkt S2, S3, och S9.

Ärendet

Ärendet omfattar ansökan om bygglov för nybyggnad av tre stationsbyggnader som innehåller uppgångar och biljetthallar för tunnelbanan, station Nacka. Två av byggnaderna är placerade söder om Värmdöleden/väg 222 och benämns i ansökan som Stadsparken och Nacka norra. En av byggnaderna är placerad norr om Värmdöleden/väg 222 och benämns i ansökan som Nacka södra. Ansökan omfattar också schakt för rulltrappor som leder ner till tunnelbaneperrongen, förbindelsegång under mark mellan Stadsparken och Nacka norra, samt ett fristående ventilationstorn. Total bruttoarea för ansökan är 5 686 m².

De tre byggnaderna uppförs i nuläget som fristående. I takt med att området runt de tre byggnaderna byggs ut i framtida detaljplaner kommer huvuddelen av byggnaderna att byggas in i nya byggnadsvolymer. Stora delar av stationsbyggnadernas fasader kommer då

inte längre att vara synliga. Det gäller de fasadytor som utförs med träpanel. Marknivåer runt de tre stationsbyggnaderna kommer också att höjas vilket innebär att stora delar av socklarna på de tre byggnaderna inte längre kommer att vara synliga. Det gäller de fasadytor som utförs med betongelement.

De tre byggnadernas fasader utförs med stående träpanel. På träpanelen sätts vertikala lister med varierande mellanrum. Fasaddelar i trä utförs av Thermowood (värmebehandlad furu). Fasaddelar i markplan som innehåller byggnadernas entréer och som kommer att vara synliga också i framtiden utförs med Bjärlövsgranit. Granitens yta utförs krysshämrad med inslag av mindre delar med polerad yta. Tak på de tre byggnaderna beläggs med plåt respektive takduk. Nacka södras fasad mot öster förses med en konstnärlig utsmyckning längs med den långa entréfasaden. Byggnadernas socklar utförs med Prefabricerade slätgjutna betongelement. Entré- och glaspartier utförs med rostfritt stål och solskyddsglas. Ventilationstornet utförs med cortenplåt.

Sökande är Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT).

Planföresättningar

Huvuddelen av ansökan omfattas av detaljplaner DP 625 och DP 625Ä.

Bestämmelserna i DP 625 och DP 625Ä innebär bland annat följande. Markanvändning ska vara för tunnelbana med tillhörande entréfunktioner och utrymmen. De tre stationsbyggnaderna har tre markerade byggrätter på plankartan. Lägsta tillåtna schaktningsnivå är reglerad genom olika plushöjder. Enligt skyddsbestämmelse b1 gäller att:

- Fasader som vetter mot rekommenderad primärled eller sekundärled för farligt gods, och är belägna inom 30 meter från väggkant, ska utföras i obrännbart material alternativt i lägst brandteknisk klass EI30. Byggnader inom 30 meter från väggkant på rekommenderad primärled eller sekundärled för farligt gods ska ha mekaniskt avstängningsbar ventilation med friskluftsintag som inte är vända mot vägen. För byggnader inom 30 meter från väggkant på rekommenderad primärled eller sekundärled för farligt gods ska utgång finnas som vetter bort från vägen. Glas och fönster som vetter mot rekommenderad primärled eller sekundärled för farligt gods ska utföras i lägst brandteknisk klass EW30.

Detaljplanerna innehåller inga utformningsbestämmelser för stationsbyggnaderna.

Delar av stationsbyggnaderna Stadsparken och Nacka norra är placerade utanför sin byggrätt i DP 625 och är placerade inom stadsplan S 353 där markanvändningen ska vara för park eller plantering. Del av stationsbyggnaden Nacka södra är placerad utanför sin byggrätt i DP 625 och är placerade inom stadsplan S 321 där markanvändningen ska vara för gata eller torg.

Avvikelser från detaljplanen

Ansökan avviker från detaljplanerna DP 625 och DP 625Ä då utgångar från Stadsparken är vända ut mot avfartsrampen från vägg 222, och då utgångar från Nacka norra leder ut mot Vikdalsvägen och Skvaltans väg. Dessa vägar sekundära leder för farligt gods. Vidare avviker ansökan från stadsplaner S 353 och S 321 då delar av de tre stationsbyggnaderna är placerade på mark som ska användas för park eller plantering respektive gata eller torg.



Yttrande

Ansökan kungjordes i Dagens Nyheter den 4 juni 2021 med sista dag för ett inkomma med synpunkter den 18 juni 2021. Inga yttranden har skickats in.

Sökanden har skickat in en brandskyddsbeskrivning som redovisar att ansökan klarar de bestämmelser gällande brandtekniska klasser som finns i detaljplanen.

Sökande har skickat in ett utlåtande från certifierad sakkunnig inom tillgänglighet. Utlåtandet redovisar att ansökan bedöms uppfylla utformningskrav avseende tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga, förutsatt att kommentarer i utlåtandet åtgärdas.

Nacka vatten och avfall AB (NVOA) har angående VA yttrat bland annat att en generell punkt gällande NVOAs framtida ledningar är att man tidigare har sett att brunnar och ledningar krockar med tilltänkta byggnader och en del av dessa ledningar är svåra att flytta på. Dessa krockar behöver ses över och eventuellt justeras. För kännedom så finns en befintlig spillvattentunnel som är placerad under planerad stationsbyggnad i Nacka norra. Principavtal är upprättat mellan FUT/NVOA för att säkerställa FUT's ansvar för att bygga deras anläggning så att exempelvis inte lukt/läckage sker till eller från NVOAs befintliga spillvattentunnel. Ledningsrätt avses bildas vid samtliga korsningspunkter med FUT's anläggning.

Sökanden har svarat följande på NVOAs yttrande gällande VA: FUT genomför en ledningsomläggning (8706 förberedande ledningsomläggning Nacka C) för alla kommande biljetthallar (Vikdalsbron, Stadshusetreen och Jarlaberg) berörda av detta bygglov. FUT:s bild är att alla ledningar och brunnar som tidigare krockat med planerade biljetthallar är flyttade eller så pågår en flytt. FUT har ett gott samarbete med NVOA:s byggleddare i nämnd entreprenad. FUT ber NVOA återkopplat snarast om de kvarstår med uppfattningen att samliga av NVOA:s ledningar och brunnar berörda av kommande biljetthallar inte är med i denna entreprenad.

Trafikenheten och Enheten för drift offentlig utemiljö har yttrat bland annat att bygglovshandlingarna redovisar plushöjder enligt antagna planer. I dagsläget är det osäkert hur gator och torg/allmänna anläggningarna samt angränsande projekten kommer att utformas. Detta kan innebära risk för att höjder med mera för redovisade entréer kommer att revideras i framtiden. Det är inte heller klart vilka kostnader som kan komma att drabba kommunen, utifrån att angränsande ytor ännu inte är planerade. Med tanke på att anslutande allmän plats ännu inte planerats utifrån järnvägsplanens förutsättningar, kan frågan om konsekvenserna ur ett dagvatten- eller skyfallsperspektiv inte bedömas på ett relevant sätt. Tidigare studier i pausat planarbete för angränsande områden, visade att dagvatten och skyfall behövde studeras ytterligare och att risk för dagvatten/skyfall skulle kunna leta sig ner i tunnelbanan på något ställe, om inte omgivande mark studerades om. Enheterna kan inte i dagsläget göra annat än att informera om att frågan inte är löst ännu. Enheterna förutsätter att anläggningarna är utformade enligt gällande planer. Då anslutande ytor och övrig infrastruktur ännu inte är planlagda med tunnelbanan som förutsättning, kan enheterna endast konstatera att de sökta anläggningarna inte är förankrade i någon fungerande infrastruktur. Utifrån dagens/gällande förutsättningar, finns ingen strukturell beredskap för att ta emot trafikantströmmar till och från den nya tunnelbanan. Det finns inte heller någon beredskap utifrån ett drift- och underhållsperspektiv. Detta visar på att det är angeläget att återuppta arbetet med planeringen av de tunnelbanenära ytorna.



Trafikverket har yttrat bland annat att Nacka kommun har exploateringsplaner för nya bostäder i anslutning till stationerna vilka skulle samordnas med en flytt/justering av läget för väg 222 samt byggande av en ny bussterminal. Planarbetet för dessa åtgärder har ännu inte kommit igång och någon aktuell tidplan finns inte heller. Trafikverket bedömer därmed att yttrandet över de nya stationsentréerna i detta bygglov granskas utifrån befintliga förhållanden och anläggningar. Enligt detaljplanen gäller skyddsbestämmelsen Tb1 för stationsentréerna Stadsparken och Nacka norra då dessa entréer gränsar till väg 222 samt avfartsramp vid trafikplats Nacka. Stationsentréerna måste därför utföras enligt bestämmelserna Tb1. Planritningarna för Norra entrén – utgång Stadsparken, visar att både huvudentré och nödutgång/trappa teknik är vända ut mot väg 222 och avfartsrampen. Entré Vikdalsvägen har sin huvudentré på bron samt en mindre entré mot Skvaltans väg, båda utgör sekundära leder för farligt gods. Samtliga av de för den norra uppgångens entréer är således utformade i strid mot detaljplanen. Att Nacka kommun har en önskan om att väg 222 ska överäckas kan inte tas i beaktning i granskningen av byggloven för stationsentréerna då de behöver korrelera till den befintliga trafiksituationen. Trafikverket bedömer därför att en kompletterande riskutredning behöver göras för att svara på om risksituationen utifrån den nu rådande trafiksituationen är acceptabel samt om eventuella skyddsåtgärder kommer att behöva vidtas.

Trafikverket har vidare yttrat att Vikdalsvägen och den gc-bro som korsar väg 222, bör ses över i samband med att stationsentréerna nu ska byggas eftersom betydligt fler människor kommer att röra sig i området kring trafikplats Nacka, åtminstone efter stationernas öppnande. Trafikverket ser därför att de kommunala broarna som korsar motorvägen därför skulle behöva utrustas med preventiva åtgärder för att minska risken för suicid.

Sökanden har svarat följande på Trafikverkets yttrande: I dokumentation tillhörande järnvägsplanens miljökonsekvensbedömning (MKB) finns en riskutredning som lyfter frågan om stationsentréers placering i förhållande till farligt godsleder. Se dokument: Olycksrisk och Olycksrisk – Bilaga. Riskutredningen baseras på den befintliga trafiksituationen i förhållande till planerad anläggning. FUT bedömer att ovanstående underlag utgör en fullgod riskbedömning av stationsentréernas placering i förhållande till farligt gods och framtagna slutsatser bör kunna tillämpas. I slutsatsen i Bilaga 1 för Nacka station går bland annat följande att utläsa:

- Stationsentrén bör ha minst en utgång som inte mynnar mot Värmdöleden.

I kommunens detaljplan DP625 och DP625Ä har följande krav införts:

- För byggnader inom 30 m från väggkant på rekommenderad primärled eller sekundärled för farligt gods ska utgång finnas som vetter bort från vägen. Notera hur text ovan skiljer sig mot den text som finns beskriven i underlaget till järnvägsplanens MKB. FUT menar att den bedömning som har gjorts inom ramen för MKB i järnvägsplanen bör ligga till grund för vidare utformning. Detta då stationsuppgången Nacka norra (Vikdalsbron) har samtliga sidor av byggnaden omslutna av primär- eller sekundärled för farligt gods, varpå skyddsbestämmelsen i detaljplanen (Tb1) ej blir tillämpbar. Byggnaden är utformad med två stycken frånskilda entrélägen med placering mot Vikdalsvägen (väst) och mot Skvaltans väg (söder) och följer således krav och bedömningar som har gjorts med avseende på farligt gods i järnvägsplanen. Vad gäller uppgången mot stadsparken så har den en utgång som vetter mot Värmdöleden och är belägen cirka 80-90 meter från Värmdöledens körbana och cirka 25 meter från avfartsrampen. ”Stadsparken” och ”Nacka norra” är att betrakta som en byggnad och dess utgångar skall således komplettera varandra. Det vill säga att då utgången vid stadsparken måste stängas så skall utgångar via Nacka norra, mot Vikdalsvägen eller mot



Skvaltans väg, användas. Därmed kan de restriktioner som tas upp i riskutredningen för järnvägsplanen upprätthållas. Det omvända kan även tillämpas för utgångarna vid Nacka norra, de kompletteras också av utgången vid Stadsparken. Den norra stationsuppgången skall alltså betraktas som en byggnad med tre möjliga utgångar. Det finns ingen punkt i trafikmiljön runt byggnaden som omsluter samtliga utgångar inom en radie på 30 meter, därav kommer alltid minst en utgång att fungera som utrymningsväg med avseende på olycka med farligt gods. I den tidigare framtagna riskutredningen i järnvägsplanen så påpekas att de sekundära farligt godslederna på avfartsramp från Värmdöleden, Vikdalsvägen och Skvaltans väg kommer att avvecklas då Skvaltans trafikplats byggs om och kopplas mot Skönviksvägen och vidare mot Bergs oljehamn. Den plan som nu finns framtagen är att trafikplats Skvaltans kommer att byggas om och öppna för trafik under 2023. Således kommer det sekundära vägnätet för farligt gods att vara omplanerat med god marginal till öppnandet av tunnelbanan år 2030.

Nacka kommuns stadsarkitekt har yttrat att ansökan sammantaget har en gestaltning av god kvalitet som bidrar till Centrala Nackas vision om naturbant genom naturmaterialen granit och trä.

Nacka kommuns tunnelbanesamordnare har yttrat att man inte har några invändningar mot bygglovsansökan för Nacka station. Avvikelserna från detaljplanen kan vara problematiska, men eftersom stadsbyggnadsprojekten Mötesplats Nacka och Parkkvarteren befinner sig i ett tidigt skede i planprocessen kan inte en reell påverkan fastläggas i detta skede. Vid Sickla station och Järsla station kan dock en mindre avvikelse få en större påverkan på de kommunala projekten eftersom kommunen är längre fram i planprocessen. Därför är det viktigt i den fortsatta processen att kommunen får information om eventuella avvikelser snarast för att på detta sätt undvika merkostnader.

Tidigare beslut

Ett tidigare förslag med annan utformning av de tre byggnadernas fasader avslogs i beslut MSU § 66/2021.

Skäl till beslut

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden bedömer att åtgärden uppfyller de krav som följer av 9 kapitlet 30 § plan- och bygglagen bland annat när det gäller bland annat lämplighet med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur och kulturvärden och intresset av en god helhetsverkan.

Ansökan innehåller följande avvikelser: Placering av utgångar i förhållande till sekundär led för transport av farligt gods. Placering av delar av stationsbyggnaderna på mark avsedd för annan användning. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden bedömer att avvikelserna sammantagna är en sådan liten avvikelse, förenlig med detaljplanens syfte, som avses i 9 kapitlet 31 b § plan- och bygglagen. Bedömningen gällande placering av utgångar i förhållande till sekundär led för transport av farligt gods sker med hänsyn till det sökanden skriver om de sammankopplade byggnaderna Stadsparken och Nackas norra och dess utgångar, kopplat till riskutredningen som finns i järnvägsplanens MKB. Samt det faktum att de sekundära lederna för transport av farligt gods med största sannolikhet är tagna ur bruk när tunnelbanan ska öppna. Bedömningen gällande placering av delar av stationsbyggnaderna på mark avsedd för annan användning sker med hänsyn till det



sökanden skriver om den diskrepans som finns gällande byggrätten i järnvägsplanen och detaljplanerna DP 625 och DP 625Ä.

Trafikverkets synpunkter gällande att ombyggnad av Vikdalsvägen och den gc-bro som korsar väg 222 bör ses över i samband med att stationsentréerna bedöms inte påverka bedömningen av ansökan. Ombyggnad av Vikdalsvägen och gc-bron omfattas inte av ansökan.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden bedömer att förslaget i övrigt följer detaljplanernas bestämmelser och planbeskrivningar.

Bygglovenheten

Per Sundin
Handläggare

Maria Melcher
Enhetschef

Bilagor

1. Ansökan
2. Ritningar
3. Material- och kulörbeskrivning
4. PM konstnärlig utsmyckning
5. Tillgänglighetsutlåtande
6. Brandskyddsbeskrivning
7. Yttrande Trafikverket
8. Yttranden interna remisser
9. Yttrande från sökanden
10. Olycksrisk, och Olycksrisk – bilaga

ÖVERSIKTSKARTA

