

FÖRSLAG TILL YTTRANDE
Dnr KFKS 2015/31-219

Stockholms läns landsting
Förvaltning för utbyggd tunnelbana
Box 225 50
104 22 Stockholm
tbananackasoderort@sll.se

Yttrande över järnvägsplan för tunnelbana till Nacka, ert dnr FUT 2016-0062

Nacka kommun önskar framföra följande synpunkter över samrådsförslag till järnvägsplan för utbyggnad av tunnelbana till Nacka:

Entréer och skydds-zoner

I juni 2016 fattade Stockholmsöverenskommelsens styrelse ett beslut om inriktningen för den fortsatta planeringen av tunnelbanan. Beslutet innebär att planeringen ska utgå från de förslag till åtgärder och optimeringar som redovisas i landstingets rapport "Återredovisning av åtgärds- och optimeringsarbetet". Järnvägsplanen ska därför utgå från den anläggning som beskrivs i den rapporten. Det är därför anmärkningsvärt att landstinget i järnvägsplanen tagit bort en av de entréer som ingår i beslutet från juni 2016. Kommunen kan inte acceptera att landstinget ensidigt gör väsentliga förändringar av anläggningen, utan kräver att landstinget fortsätter planeringen och projekteringen av stationsentré mot motorväghållplatserna på Värmdöledens norra sida så att denna kan visas i järnvägsplanens granskningsskede.

Av planbeskrivningen framgår heller inte tydligt hur landstinget planerar för byten mellan tunnelbanan och den planerade bussterminalen i Nacka centrum. Tunnelbanans sydvästra biljetthall planeras att ligga i direkt anslutning till den bussterminal som planeras i Nacka centrum. I järnvägsplanen ska det framgå hur byten mellan tunnelbana och buss ska se ut och det ska finnas en entré från biljetthallen till bussterminalen och östgående motorvägsbussar.

Inom ramen för tunnelbaneöverenskommelsen har Nacka kommun ansvar för att cirka 13 500 bostäder uppförs på västra Sicklaön fram till år 2030. Till detta kommer utbyggnad av allmänna anläggningar, arbetsplatser och välfärdsfastigheter. En stor del av detta planeras i direkt anslutning till eller ovanpå tunnelbaneanläggningen. För att nå tunnelbaneöverenskommelsens mål om såväl tunnelbaneutbyggnad som bostadsbyggande krävs en samordning mellan landstinget och kommunen i både planeringsfas och



utbyggnadsfas. Nacka kommun vill därför poängtera att det är oerhört viktigt att landstinget och kommunen gemensamt arbetar för lösningar som fungerar för båda parter.

I samrådsförslaget omges i stort sett hela anläggningen av en skyddszon. Skyddszonerna syftar till att säkerställa injekteringar och bergbultar i berget så att anläggningen inte äventyras. Det är dock inte motiverat att ha skyddszoner runt de delar av anläggningen som byggs i betong, vilket är fallet på flera ställen i samrådshandlingen. En sådan utformning medför stora konsekvenser för kommunens planering och byggande av bostäder i enlighet med tunnelbaneavtalet. Det är inte acceptabelt att stadsbyggandet försväras på detta sätt. Kommunen kräver därför att landstinget inför granskningskedet ser över skyddszonerna utifrån följande principer:

- Skyddszonerna är till för bergkonstruktionen och ska därför tas bort runt samtliga betongkonstruktioner
- Skyddszonerna ska alltid sluta minst två meter under markytan

För att öka läsbarheten och för att kommunen i alla delar ska kunna ta ställning till hur anläggningen och dess skyddszoner påverkar kommande bebyggelse måste också fler sektioner tas fram till granskningskedet. Kommunen vill även påpeka att kommunen inte har beretts möjlighet att granska profilirningar för arbetstunnlarna, vilket är en förutsättning för att kommunen ska kunna acceptera anläggningen.

Stadsbild

Den färdiga tunnelbanan kommer att påverka stadsbilden vid stationer och andra ovanmarksanläggningar. Utformningen av dessa delar av anläggningen måste göras i samverkan med kommunens stadsbyggnadsprojekt och byggherrar så att entréer, ventilationstorn och andra anläggningar ovan mark utformas på ett sätt så att de passar ihop med sin omgivning och i Nacka stad.

Planläggningsfrågor

Om någon del av anläggningen av plantekniska skäl inte kan planläggas via järnvägsplanen måste genomförandet av dessa delar säkerställas genom avtal mellan kommunen och landstinget. Kommunen vill också särskilt påpeka att landstinget måste säkerställa att detta inte påverkar vare sig tunnelbanans tidplan eller finansiering.

Skyddsåtgärder

Det framgår av planbeskrivningen och av plankartorna att omfattande skyddsåtgärder med ballastmattor föreslås längs tunnelbanans hela sträckning i Nacka kommun. I samrådsskedet är dock inte alla skyddsåtgärder beslutade. Nacka kommun vill framhålla vikten av att hela sträckningen genom Nacka kommun omfattas av vibrationsdämpande skyddsåtgärder för att klara riktvärden på stomljuds nivåer för befintliga och kommande bostäder. Åtgärderna måste fastställas i järnvägsplanen och ska redovisas på plankartorna i till granskningskedet.



Vidare anser kommunen att det på plankartorna ska framgå att riktvärden enligt Naturvårdsverkets rapport 6538 *Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller* klaras för såväl befintliga bostäder som för de bostäder som planeras enligt kommunens uppdaterade Strukturplan. På plankartan ska det finnas en bestämmelse om att åtgärder ska utföras så att fläktbuller inte överskrider dessa nivåer. Även Boverkets rekommendationer för ljudnivåer på skolgårdar och förskolor bör följas.

Tunnelbanans byggtid

Under tunnelbanans utbyggnad kommer landstinget att tillfälligt behöva ta ytor i anspråk, vilket redovisas i järnvägsplanen. I huvudsak rör det sig om två typer av områden: arbetsområden och etableringsytor. Arbetsområdena används för schakter, upplag, körvägar med mera. Etableringsytorna används för bland annat upplag, uppställning av maskiner, arbetsbodas och kontor.

Kommunens planering för att klara bostadsåtagandet enligt tunnelbaneavtalet pågår, och för att klara tidplanerna kommer en stor mängd andra byggen att pågå i tunnelbanans omedelbara närhet samtidigt med utbyggnaden av tunnelbanan. För att kommunen ska klara sitt bostadsåtagande behöver byggnation påbörjas på en del av den mark som landstinget vill ta i anspråk tillfälligt. Kommunen anser inte att landstinget har visat vilka tillfälliga markanspråk som faktiskt krävs för genomförandet av järnvägsplanen. Det är därför problematiskt att landstinget i järnvägsplanen avser att ta så pass stora områden i anspråk för tillfälligt nyttjande.

Kommunen vill därför att landstinget samverkar med kommunen så att parterna har en gemensam syn på vilka ytor som är lämpliga för tillfälliga markanspråk. Först när landstinget har presenterat en tidsatt produktionsplanering finns förutsättningen för att gemensamt med kommunen identifiera vilka ytor som är lämpliga att använda, och under vilka tidsperioder utan att vare sig tunnelbanans utbyggnad eller bostadsmålet äventyras.

Trafikstörande arbeten

På flera platser berör landstingets arbetsområden kommunala gator. Kommunen är medveten om att det periodvis kan bli trafikstörande arbeten och att det kommer att behövas en del trafikomläggningar under tunnelbanans byggskede. Huvudgatorna måste dock hållas öppna för all sorts trafik under hela byggtiden. Det åligger landstinget att ta fram en plan som visar hur man säkrar åtkomst till fastigheter, garage, verksamheter och handel under hela byggtiden. En godkänd trafikanordningsplan från väghållningsmyndigheten är alltid en förutsättning för att arbete på väg ska få utföras.

Tillgänglighet till kollektivtrafiken ska säkerställas under byggtiden, även i det fall det innebär att busshållplatser måste flyttas. Framkomligheten för befintlig kollektivtrafik ska så långt som möjligt säkerställas för att undvika omvägar eller förseningar.



Barnperspektivet

I flera fall planeras arbetsområden och etableringsytor i närheten av skolor, förskolor och idrottsområden. Inom den barnkonsekvensanalys som landstinget genomfört finns rekommendationer för hur landstinget kan arbeta utifrån barnperspektivet. Det är väldigt viktigt att landstinget i produktionsplaneringen säkerställer att barnperspektivet särskilt beaktas. På de platser där barns skolvägar påverkas av byggnationen av tunnelbanan måste landstinget i samråd med kommunen visa hur barnen ska ta sig till och från skolan. Vid arbetstunnels mynning sker periodvis utsläpp av spränggaser. Eftersom arbetstunnels mynning i Järsla ligger nära en skolväg bör sprängningarna anpassas till perioder när inga barn passerar tunnelmynningen.

Platsspecifika synpunkter på tillfälliga markanspråk

Sickla

I Sickla föreslår järnvägsplanen tillfälliga markanspråk både på Värmdövägen och på Saltsjöbanans befintliga spår. Dessutom görs tillfälliga markanspråk på ytor som kommunen planerar ta i anspråk för Saltsjöbanans upphöjning; dels för mark inom upphöjningens slutliga läge, men framförallt på mark som kommunen planerar att använda som etableringsyta under upphöjningsprojektets genomförande. Upphöjningen av Saltsjöbanan är en förutsättning för att Nacka ska kunna skapa en förtätad bebyggelse runt tunnelbanans entréer. För att avlasta trafiksystemet är det viktigt att den koppling mellan Planlavägen och Värmdövägen som upphöjningen möjliggör tillskapas så snart som möjligt. Kommunen kan därför inte acceptera att landstinget tar hela den yta som föreslås i samrådshandlingen i anspråk. Det är därför viktigt att den samordning som redan nu pågår mellan projekten fortsätter med utgångspunkten att Saltsjöbanans upphöjning kan genomföras enligt kommunens tidplan. Arbetet bör fokusera på vilka ytor som är lämpliga att nyttja för respektive part och under vilka tidsperioder, i syfte att utröna vilka möjligheter det finns att arbeta helt eller delvis parallellt.

Landstinget planerar vidare att ta den norra gång- och cykelbanan i anspråk. Kommunen vill i det sammanhanget framhålla att Värmdövägen är ett regionalt cykelstråk och utgångspunkten är att det ska finnas enkelriktade cykelbanor på båda sidor av Värmdövägen under hela byggtiden. Om detta inte är möjligt måste landstinget visa varför, och vilka åtgärder som vidtas för att säkra framkomligheten för gång- och cykeltrafikanter.

Järsla

I Järsla anser kommunen att etableringsytan vid arbetstunneln är väl lämpad för sitt ändamål, under förutsättning att landstinget kan visa hur man avser att lösa omledning av gång- och cykeltrafik samt angöring till Järslahuset och Järsla skolas parkeringsplatser. Man behöver även tillse att de parkeringsplatser som tas i anspråk på brandförsvarets område ersätts.

De tillfälliga markanspråken runt tunnelbanans biljetthall är problematiska. Kommunen arbetar med detaljplanen för området. Bostadsbebyggelsen som ska tillkomma i stationens närhet planeras att byggas under tunnelbanans byggtid varför kommunen inte kan acceptera



att hela den yta som visas i samrådshandlingen tas i anspråk som arbetsområde. Lämplig justering måste ske i samråd med kommunen. Kommunen vill även framföra att Birkavägen måste hållas öppen för gång- och cykeltrafik under hela byggtiden.

Kommunen noterar även att landstinget gör tillfälliga markanspråk på Värmdövägen. Värmdövägen är kommunens huvudgata, och landstinget bör i möjligaste mån undvika att ta delar av gatan i anspråk ens tillfälligt. Kommunen anser det inte motiverat med tillfälliga markanspråk på Värmdövägen i Järsla och landstinget bör ta bort detta till granskning.

Nacka centrum

Runt den sydvästra biljetthallen tar planen i anspråk ytor där landstinget och kommunen planerar för en ny bussterminal. Terminalen ska vara färdig till tunnelbanans öppnande. Här krävs därför en samordning med kommunens projekt för bytespunkt Nacka centrum för att säkerställa att båda projekten kan genomföras inom sina respektive tidsramar. Kommunen kan inte acceptera att ytor tas i anspråk på ett sådant sätt att bussterminalen försenas.

I området runt den nordöstra biljetthallen (vid Jarlabergsvägen) visar samrådshandlingen tillfälliga markanspråk på platser där kommunen planerar att bygga nya lokalgator, på plats dit Värmdöleden planeras att flyttas, samt där kommunen kommer att påbörja överdäckningen av väg 222. Detta kan kommunen inte acceptera. Hela detta område måste därför ses över i samråd med kommunen.

De tillfälliga markanspråken runt arbetstunnelns mynning är väldigt stora och kommunen ställer sig frågande till om hela ytan verkligen behövs. Ytan är visserligen väl lämpad för sitt ändamål, men kommunen planerar för en ny brandstation inom detta område och det är därför önskvärt att landstinget fortsätter att utreda huruvida de tillfälliga ytanspråken kan minskas.

Stockholm

Inom ramen för tunnelbanas utbyggnad till Nacka planeras även en etableringsyta vid Londonviadukten i Stockholms stad. Nacka vill särskilt påtala vikten av att den trafiklösning som planeras för transporterna till och från denna yta görs på ett sådant sätt att framkomligheten för bussar på Stadsgårdsleden inte påverkas negativt.

Övriga synpunkter

Inför granskningsskedet behöver landstinget förtydliga konsekvenser för fastighetsägare, både avseende permanenta markintrång i form av servitut, och tillfälliga markanspråk under byggskedet. Dessutom behöver handlingarna inför granskning kompletteras med en förteckning över de detaljplaner och tomtindelingsplaner som berörs i Nacka kommun.

Trafikverket har påbörjat planeringen av Östlig förbindelse. Kommunen förutsätter att landstinget samverkar med Trafikverket och säkerställer att tunnelbanan inte omöjliggör en framtida Östlig förbindelse.



Kommunen har även detaljerade platsspecifika synpunkter vilka återfinns tillsammans med kartreferens i bilaga 1 och 2.

Mats Gerdau
Kommunstyrelsens ordförande

Gunilla Glantz
Stadsbyggnadsdirektör

Bilaga 1: platsspecifika synpunkter på järnvägsplan för tunnelbana till Nacka
Bilaga 2: kartreferens till bilaga 1