

Remissyttrande till Trafikverket - Riksintresseprecisering av Östlig förbindelse

TRV 2018/125435

Övergripande synpunkter

Nacka kommun ställer sig generellt positiv till Östlig förbindelse som sådan, eftersom den utgör en regionalt angelägen infrastruktur. Östlig förbindelse i kombination med tunnelbana till Nacka kan bidra till ökad tillgänglighet till och från kommunen, vilket i sin tur möjliggör fler bostäder och arbetsplatser i Nacka. Kommunen hade önskat att projekt Östlig förbindelse var igång och planerades för snar utbyggnad. Istället är projektet avslutat utan statlig finansiering i nationell plan. Under rådande förutsättningar vill Nacka kommun att Trafikverket projekterar klart anläggningen för att landa i mer rimliga skyddsområden kring tunnelrör och ramper och därmed minska negativ påverkan för Nackas stadsbyggande.

Nacka kommuns åtagande att uppföra 13 500 bostäder på västra Sicklaön, tillsammans med staten och regionen inom ramen för tunnelbaneavtalet, försvåras på grund av att Östlig förbindelse inte är redovisad tillräckligt tydligt i remissunderlaget. Kommunen står fast vid åtagandet att möjliggöra en så stor del av bostäderna inom tunnelbaneavtalet som möjligt. Vi förutsätter att staten och regionen följer det ingångna avtalet med samma målsättning.

Nacka kommun vill understryka att Trafikverkets föreslagna riksintresseprecisering med överstora skyddsområden ger oacceptabla konsekvenser för pågående och planerat stadsbyggande och i förlängningen försvårar det möjligheterna att klara tunnelbaneavtalet. Utsänt remissunderlag behöver därför justeras och tydliggöras på flera punkter.

För att säkerställa kommunens och statens gemensamma intressen, avseende såväl tunnelbaneavtalet som riksintresset, emotser Nacka kommun en konstruktiv dialog med Trafikverket till dess att beslut avseende riksintresseprecisering är fattat, liksom i kommande



planprocesser. För att säkra formerna för en sådan dialog vill Nacka kommun ingå ett samarbetsavtal med Trafikverket.

Nedan följer kommunens detaljerade synpunkter.

Skyddsområden under mark

Föreslagna skyddsområden äventyrar flera projekts genomförbarhet framförallt i Sickla. Detta påverkar såväl privata fastighetsägare och byggaktörer som Nacka kommun. Konsekvenserna av skyddsområdenas väl tilltagna mått försvårar möjligheten att uppnå översiktsplanens strategi att skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön. Konsekvensen för fastighetsägare/byggaktörer är att stora fastighetsvärden försvinner på obestämd framtid vilket kan resultera i att antingen kommer byggaktören att avstå från exploatering av området eller så exploateras området partiellt, vilket i sin tur påverkar stadsbilden negativt med obebyggda stråk i centrala Sickla. Konsekvensen av en reducerad exploatering kan kräva nya studier för gestaltning och planering av området vilket riskerar att fördyra och försena områdets utbyggnad. Även kommunens exploateringsintäkter reduceras radikalt, detta inkluderar även minskade eller uteblivna intäkter kopplat till tunnelbanans utbyggnad. Dessutom föreligger en risk att tunnelbaneavtalet inte kan fullföljas då omfattningen av utbygganden bedöms minska med cirka 1000 bostäder i Sickla.

Nacka kommun anser att berörda projekt i Sickla ska kunna genomföras i största möjliga utsträckning och inte begränsas av överstora skyddsområden enligt remissförslaget, se röda områden i figur 1, bilaga 2. Kommunens hållning är att planerad bebyggelse ska kunna anläggas där bergtäckning är tillräcklig såsom idag görs under Nobelberget där Södra länkens vägtunnlar delar skyddszon med planerade tunnelbanetunnlar. På sida 27 i remissunderlaget förklarar Trafikverket att det normalt är tillräckligt med 5-10 meters bergtäckning för att bygga bergtunnlar.

Eftersom riksintresset handlar om en framtida anläggning som inte ännu är lokaliserad och utformad, redovisas schematiska skyddsområden om 25 meter runt tunnelrören. Noggrannare studier skulle sannolikt visa att på vissa platser är stora delar av dessa skyddsområden obefogade. Kommunen anser att en dialog med Trafikverket bör kunna leda till att rimliga maximalt tillåtna schaktdjup fastställs på de platser där risk för konflikt mellan planerad ny bebyggelse och framtida bergtunnlar föreligger. Alternativt bör skyddsområden mellan tunneltak och befintlig marknivå minskas, se röda områden i figur 1, bilaga 2.

Kommunen anser att det föreslagna riksintresseområdet inte bör betraktas som ett hinder för vidare detaljplanering, utan en indikation på att risk föreligger för konflikt mellan nya byggnader/anläggningar och Östlig förbindelses tunnelkonstruktioner.

Vidare skulle underlätta för Nackas stadsbyggande om skyddsområdet slutar cirka tre meter under befintlig marknivå på de platser där bergtunnelns tak inte är djupare än 25 meter under mark.



Nacka kommun delar inte Trafikverkets syn på att det finns förhållandevis få andra anspråk på utrymme avseende den del av Östlig förbindelse som går under mark. Kommunen anser att riksintressepreciseringen ska avgränsas även neråt för att minska påverkan på eventuella framtida åtgärder under mark.

Skyddsområden ovan mark

Nacka kommun anser att skyddsområdet längs Värmdöleden samt tillkommande ramper i höjd med Sickla och trafikplats Kvarnholmen ska minskas. Även om syftet med riksintressepreciseringen enligt Trafikverket är att säkerställa en breddning av Värmdöleden med ett körfält, saknas det skäl att ha 25 meters skyddsområde. Det är angeläget att skyddsområden inte tar mer mark i anspråk än vad som är absolut nödvändigt.

För en körbanebreddning finns inte samma osäkerhet som för andra delar av anläggningen. Kommunen anser således att fem meters skyddsområde är tillräckligt för att säkerställa ytterligare ett körfält. En minskning av riksintressepreciseringen till fem meter utanför nuvarande körbanekant innebär att syftet med riksintressepreciseringen tydliggörs. Dessutom underlättas kommunens stadsbyggande då det blir tydligare var framtida körbanekant kan hamna, vilket förenklar framtagandet av riskanalyser för att bedöma erforderligt riskavstånd mellan körbanekant och kommande bebyggelse.

Kommunen anser även att tillfälliga markanspråk bör tas bort ur föreslagen riksintresseprecisering, såsom exempelvis avsnitt 6.1.4 (där omledning av trafik är ett tillfälligt markanspråk som inte ska riksintressepreciseras).

Anläggningstyp

Kommunen anser att nedfarten som sträcker sig österut från väg 222 in i det underjordiska rampsystemet för Östlig förbindelse måste bestå av en betongtunnel och inte ett tråg. Detta eftersom Svindersviksvägens befintliga höjdläge (cirka +11), då den passerar under väg 222 i nord-sydlig riktning, är en fast förutsättning som inte kan ändras. Remissunderlaget redovisar på sid 39 en bild med anläggningstyper där ett tråg (gul färg) sträcker sig från väg 222 österut in i nedfarten i Östlig förbindelse, se figur 2, bilaga 2. I tidigare redovisat underlag består anläggningstyperna av tråg och betongtunnel på samma sträcka, se figur 3, bilaga 2. Nacka kommun förutsätter att kartmaterialet ändras enligt detta resonemang. Om Östlig förbindelse skulle genomföras med tråg istället för betongtunnel skulle det innebära att en befintlig skolmiljö drabbas av påverkansområden för trafikbuller, luftföroreningar och risker till följd av farligt godstransporter.

Infrastrukturprojekt som riskerar att påverkas

Värmdövägen

Remissunderlaget visar en betongtunnel under Värmdövägen, vilken planeras byggas med



hjälp av ett öppet schakt. Värmdövägen är en av två öst-västliga kommunala huvudgator som finns på västra Sicklaön, varför Nacka kommun förutsätter att vägen på något sätt hålls öppen för trafik under byggtiden. Omledning av trafik medför höga kostnader och störningar i trafiken. Se figur 4, bilaga 2.

Värmdövägens höjdsättning får inte ändras till följd av Östlig förbindelse eftersom det skulle påverka hela området dagvattenavrinning. Inte heller tillfälliga åtgärder under byggtid får hindra avrinning. Mellan väg 222 och Värmdövägen finns en djupt förlagd dagvattenledning som behöver beaktas vid projektering av tunnelrör.

Saltsjöbanans upphöjning

Projekt Saltsjöbanans upphöjning förutsätter detaljplan och/eller järnvägsplan. Kommunen förutsätter att Trafikverket som remissinstans godkänner dessa planer i samband med antagande. Trafikverket har under järnvägsplanens samråd uttryckt en osäkerhet om projektets genomförbarhet. Ett öppet schakt i Värmdövägen under byggtid innebär avstängning av Saltsjöbanan och omledning av trafik via Järlaleden, vilket medför höga kostnader och störningar. Se figur 4 i bilaga 2.

Trafikplats Kvarnholmen

Preciseringen av riksintresset får inte försvåra tillkomsten av trafikplats Kvarnholmen. Nacka kommun är angelägen om att trafikplats Kvarnholmen kan byggas ut fullständigt innan Östlig förbindelse för att möjliggöra rivning av trafikplats Nacka och genomförandet av stadbyggnadsprojekt Mötesplats Nacka. Rivning av trafikplats Nacka är en förutsättning för att åstadkomma fullständiga trafikplatser vid Kvarnholmen och Skvaltán samt för tillkomsten av bussterminal (ovan tunnelbanans slutstation) i projekt Mötesplats Nacka. Det slogs fast i 2016 års principöverenskommelse avseende "Nacka centrum's bytespunkt samt resultat av genomförd åtgärdsvalsstudie för samordnad trafikplanering i centrala Nacka". Principöverenskommelsen är tecknad mellan Nacka kommun, Trafikverket och landstingets trafikförvaltning (numera Region Stockholm).

Gällande detaljplaner som medger bebyggelse

Skrivningarna avseende Nobelberget måste förtydligas i text och bildtexter. På sida 17 i remissunderlaget framgår att "...en antagen plan för Nobelberget i Nacka har anpassats till Östlig förbindelse i samband med byggandet av Södra länken. I denna del följer Östlig förbindelse den tidigare Österleden". I flertalet bildtexter (exempelvis figur 15, sida 36) föreskrivs det att "Riksintresse tillåter detaljplan". Bildtexterna måste ändras så att det framgår att gällande detaljplan DP 615 för Nobelberget kan genomföras utan prövning mot det preciserade riksintresset. Detta eftersom det finns risk för att nuvarande bildtexter kan tolkas på så sätt att det endast är på Nobelberget som detaljplaner tillåts, vilket är felaktigt. Det ska dock påpekas att det är möjligt att anta detaljplaner inom övriga delar som berörs av riksintressepreciseringen.



Vidare förutsätter Nacka kommun att en outnyttjad byggrätt för kontor/centrum väster om Planiavägen i Sickla kan byggas enligt gällande detaljplan DP 451 (detaljplan för Sicklaön 83:22 m.fl., Sickla köp kvarter och del av Sickla industriområde), se figur 5 i bilaga 2.

Buller

På kartorna i remissunderlaget redovisas förhållandevis stora områden i Nacka som "område som berörs av buller". Det framgår även att "Ny bebyggelse i dessa områden behöver ta hänsyn till bullerutbredningen från en framtida Östlig förbindelse". Nacka kommun anser att ovan citerade texter är missvisande eftersom det kan tolkas som att bullernivåerna ökar till följd av Östlig förbindelse. Ovanstående citerade texter bör således inte redovisas.

I själva verket är det prognostiserade trafikökningar på väg 222, till följd av ökad befolkning i Nacka och Värmdö, som kan komma att ge upphov till förhöjda bullernivåer. De ytterligare områden som kommer att beröras av bullernivåer alstrade av Östlig förbindelse kommer vara mycket små i jämförelse med de som redan påverkas av buller alstrade av trafik på den befintliga Värmdöleden.

Kommunen måste göra erforderliga bullerutredningar i detaljplaneprocesser där det råder förhöjda bullervärden idag, såsom i närheten av väg 222 eller andra högtrafikerade vägar i det lokala vägnätet. Det föreligger dock svårigheter, nästintill omöjligt, att avgöra vilka eventuella ökade bullernivåer som kan härröras till en framtida Östlig förbindelse.

På ett gemensamt möte den 31 januari 2020 med Trafikverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholms stad och Nacka kommun var länsstyrelsen tydlig med att risk för bullerstörning inte innebär en påtaglig skada för tillkomsten eller nyttjandet av riksintresset. Om bostäder, skolor etcetera byggs innan Östlig förbindelse inom områden som kan bli störda av buller från Östlig förbindelse, ligger inte ansvaret för bullerskydd på kommunen/byggherren utan på Trafikverket den dag förbindelsen faktiskt genomförs. Kommunen anser att detta måste tydliggöras i remissunderlaget.

Befintliga anläggningar

I remissunderlaget anges att "För redan befintlig bebyggelse har riksintresset ingen betydelse." Nacka kommun förutsätter att riksintresset inte heller har någon betydelse för byggnaders grundläggning (pålning), tekniska anläggningar, befintliga gator samt undermarksanläggningar såsom tunnlar, berggrum, garage och ledningar. Exempel på detta är befintlig vatten- och avloppstunnel och Atlas Copcos testanläggning som ligger i Sickla.

Planerad dagvattentunnel

Stockholm Vatten och Avfall AB ("Stockholm Vatten") planerar att anlägga en dagvattentunnel som sträcker sig från Hammarbyhöjden under Hammarby Sjöstad, Värmdöleden, Henriksdalsberget och mynnar ut i Saltsjön vid Finnboda, se figur 6, bilaga 2. Tunneln är en förlängning på dagvattentunneln från Östberga och ska ta hand om



dagvatten från Enskedefältet och Björkhagen. Dess tillkomst är av väsentlig betydelse för att klara av framtidens klimatsituation. Föreslagen tunnelsträckning genom Nacka kommun går via flera fastigheter som ägs av kommunen och några som ägs av samfällighetsföreningar och företag.

Enligt Stockholm Vatten planeras tunneln börja byggas år 2022 och ska vara klar 2025. Dagvattentunneln planeras bli cirka 2100 meter lång och är 5 meter bred. Dess lokalisering anpassas till befintliga ledningar, framtida och befintliga vägtunnlar, kommande tunnelbana med mera. Nacka kommun förutsätter att dagvattentunneln kan byggas utan att påverkas av riksintresset för Östlig förbindelse.

Redaktionella synpunkter

Sid 14, tabell 1: Järnvägen ”Slussen-Saltsjöbaden/-Solsidan” bör benämnas Saltsjöbanan.

Sid 16, avsnitt 2.7.2: Revidera skrivning - Den gällande översiktsplanen för Nacka kommun är antagen i juni 2018, även om den förgicks av en revidering utifrån den gamla som antogs 2012.

Mats Gerdau
Kommunstyrelsens ordförande

Lena Dahlstedt
Stadsdirektör

Bilaga 1. Protokollsutdrag från kommunstyrelsen i Nacka kommun, 2020-05-04

Bilaga 2. Kartbilder