

Stockholms läns landsting
Förvaltning för utbyggd tunnelbana
tbananackasoderort@sll.se

Yttrande över byggsamråd om ny tunnelbana till Nacka, ert dnr FUT I 505-007 I

Nacka kommun har från Stockholms läns landstings Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) mottagit samrådsmaterial för utbyggnaden av tunnelbanan från Kungsträdgården till Nacka centrum för yttrande. Samrådet genomförs inför upprättande av järnvägsplan och tillståndsansökan enligt miljöbalken med tillhörande miljökonsekvensbeskrivningar. Syftet med samrådet är att informera om byggskedet och dess konsekvenser på omgivningen, samt att inhämta synpunkter från myndigheter, organisationer, föreningar och allmänheten.

Samrådsperioden pågår mellan 8 oktober och 2 november 2015.

Nacka kommuns synpunkter

Påverkan generellt

Vibrationer och stömljud

Vibrationer och stömljud uppkommer från arbetet med att borra och spränga fram tunneln genom berget. FUT kommer att göra en riskanalys för byggnader inom 150 meter från spårtunnelns väggar, för att ta reda på vilka byggnader som kräver särskilda åtgärder för att minska risken för skada från vibrationer. Kommunen förutsätter att FUT kommer att göra samma analys avseende byggnader inom 150 meter från arbetstunnelns väggar.

Kommunen vill påtala vikten av att riskanalys även omfattar konstruktionsbyggnader, såsom exempelvis vägbroar, och att i förekommande fall åtgärder vidtas för att minska risken för skador även på dessa.

Kommunen noterar även att det är bra att FUT särskilt kommer att identifiera kulturhistoriskt känsliga byggnader för att bedöma behov av särskilt varsam sprängning i närheten av dessa. Kommunen förutsätter att nödvändiga åtgärder vidtas för att minimera risken för skador och att detta sker i samråd med berörda fastighetsägare.



Det åligger FUT att åtgärda eventuella skador som ändå uppstår och kommunen förutsätter att det görs i samråd med enskilda fastighetsägare.

Buller

Buller kommer att uppstå vid byggande av stationsentréerna och arbetstunnlarna. Höga ljudnivåer kommer i första hand från borring, spontning, schaktning och transporter. På vissa ställen och under delar av byggtiden kommer ljudnivåerna inomhus att bli så höga att FUT kommer att erbjuda tillfällig vistelse dagtid, eller annat boende en tid.

Kommunen vill framhålla vikten av att beakta att en god ljudmiljö säkerställs vid verksamhet på etableringsytorna och vid transporter till och från byggarbetsplatserna.

Tillgänglighet och framkomlighet

Framkomlighet och tillgänglighet för personer och transporter förbi de planerade arbetsområdena under hela byggtiden är en prioriterad fråga. Framkomlighet för kollektivtrafik, bilar, varutransporter, cyklister och fotgängare behöver säkerställas vid varje plats. Störningar i framkomligheten kommer dock periodvis uppstå under byggtiden. Vid val av arbetstunnlar och etableringsytor och vägar för byggtrafik har stor vikt lagts på att minimera negativ påverkan på framkomlighet och tillgänglighet.

Inom ramen för "Nacka bygger stad", är en del av visionen att gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras. Det är därför mycket viktigt att FUT särskilt beaktar dessa trafikslag. Kommunen vill även poängtera att trafiksäkerheten, inte minst för oskyddade trafikanter, måste beaktas under hela byggtiden. Särskilt ska barns säkra skolvägar beaktas. För fordonstrafik är god framkomlighet på Nackas huvudgator särskilt viktig.

Kommunen är införstådd med att det kommer att behövas en del trafikomläggningar under tunnelbanans byggskede. Det är bra att FUT i samrådsmaterialet skriver vilka vägar som kan komma att påverkas och att man kommer att säkra åtkomst till fastigheter, verksamheter och handel under hela byggtiden. Kommunen vill påtala vikten av att FUT inför byggskedet tar fram TA-planer i god tid.

Under den tid som tunnelbanan kommer att byggas, 2018-2025, kommer även många andra stora byggprojekt pågå i samma område. För att minimera störningar är det viktigt att FUT arbetar tillsammans med kommunens särskilda framkomlighetsgrupp som planerar för bästa framkomlighet i varje skede. Kommunen kommer att fortsätta att i samarbete med FUT arbeta för att minimera trafikpåverkan och säkerställa att ovanstående aspekter beaktas både i den fortsatta planeringen, men även under hela byggskedet.

Grundvattenpåverkan

När arbetstunnlar och spårtunnlar byggs kan grundvattennivåerna i närområdet påverkas. Omfattande utredningar i området pågår för att kartlägga de geologiska förutsättningarna i området. Inläckage till spårtunnlarna och stationsutrymmena kommer att vara något större



under byggskedet än för färdig anläggning. Kommunen vill framhålla att det är viktigt att FUT utreder vart inläckande vatten ska avledas, och kommunen vill vara med och delta i det arbetet.

Såsom tidigare framförts finns det risk för att förorenat grundvatten kan förekomma i Sickla. Det kan därför komma att krävas extraordinära åtgärder för att rena grundvattnet innan det avleds.

Sänkta grundvattennivåer kan under vissa förhållanden påverka energibrunnar/bergvärmebrunnar, men även parker och naturmiljöer kan påverkas om sänkningen sker i områden med lerjord eller organisk jord. Undersökningar och kartläggningar pågår för närvarande, och mätningar av grundvattennivåer och rörelser i mark och byggnader kommer att ske fortlöpande för att upptäcka exempelvis sättningar i mark och byggnader.

Arbetet omfattas av en prövning i mark- och miljödomstolen som beviljar tillstånd för arbeten i yt- eller grundvatten, och en ansökan om tillstånd till vattenverksamhet enligt miljöbalken kommer att lämnas till mark- och miljödomstolen under hösten 2016. Nacka kommun kommer att få tillståndsansökan på remiss från domstolen. Även andra miljöfrågor under utbyggnadsskedet kommer att ingå i prövningen.

FUT tar fram ett kontrollprogram för att undvika skador på mark och bebyggelse, och kommunen förutsätter att FUT ersätter de fastighetsägare som eventuellt påverkas negativt.

VA-försörjning

Under byggskedet behövs vatten dras fram till vissa etableringsytor. Detta kräver ledningsdragningar från huvudvattennät.

Vid Sickla tunnelbanestation finns erforderlig mängd vatten i ledningar under Värmdövägen. Processvatten kan efter rening och sedimentering anslutas till befintligt VA-tunnelpåslag i direkt anslutning till etableringsområdet. Avseende permanent VA-anslutning till Sickla tunnelbanestation för driftskedet krävs vidare utredningar.

Vid Järla tunnelbanestation finns erforderlig mängd vatten i ledningar under Värmdövägen, till vilka FUT kan koppla tillfälliga ledningar bara behövs under byggskedet. Processvatten kan efter noggrann rening och sedimentering släppas till befintligt spillvattennät, eventuellt med begränsad tillrinningshastighet (fördröjning). FUT bör notera att kraven på rening av spillvatten är högre när processvatten släpps i befintligt spillvattennät, pga. risk för sedimentering i ledningar. Under byggtiden kommer det befintliga VA-nätet att behöva läggas om temporärt. Avseende permanent VA-anslutning till Järla tunnelbanestation för driftskedet krävs vidare utredningar.



För Nacka C tunnelbanestation behöver vatten tas antingen från huvudvattenledning i Vikdalsvägen – Skönviksvägen, eller från huvudvattenledning i Skvaltans väg via gångtunnel under 222:an. I det fortsatta utredningsarbetet rörande detta måste FUT säkerställa att ledningsdragningar för tunnelbanans behov inte negativt påverkar Nackas möjligheter att bygga bostäder i enlighet med tunnelbaneavtalet. Eftersom arbetstunneln för Nacka C föreslås bli en permanent service- och räddningstunnel behövs en permanent lösning för vattenförsörjningen. Dimensioneringen på ledningen måste därmed även tillåta en eventuell vidare utbyggnad av vattenledningen för att försörja anläggningen under driftskedet. Processvatten kan efter rening och sedimentering anslutas till befintligt VA-tunnelpåslag inom etableringsområdet.

På flera platser ligger etableringsområdena över VA-ledningspaket, och även över andra typer av ledningar. Det är viktigt att FUT säkerställer att dessa ledningar skyddas mot belastningar genom lastutbredning i förekommande fall.

Landskap och kulturmiljö

Under byggtiden kommer upplevelsen av vår byggda miljö att påverkas, dels genom fysiskt intrång av etableringsytor, arbetsvägar etc., dels genom att upplevelsevärdena i den omkringliggande miljön påverkas av byggbuller, damning, spränggaser och visuella förändringar. Upplag, byggplank m.m. kan exempelvis skymma siktlinjer mot kulturhistoriskt värdefulla miljöer och byggnader. Dessa förändringar är tillfälliga och när etableringsytorna återställs kommer FUT att ta hänsyn till de kulturhistoriska värdena.

Kyrkobyggnader står under kulturmiljölagen. Det ligger inom ramen för järnvägsplanen att göra en riskbedömning för det kyrkliga kulturminnet Nacka kyrka. Förutom den rent tekniska aspekten så anser kommunen att planen och dess genomförande även bör förhålla sig till kyrkan, kyrkogården och kyrkomiljön i antikvariskt avseende. Det är även viktigt att FUT beaktar den verksamhet som pågår inom kyrkans område.

Tunnelbaneutbyggnaden kommer även att påverka naturvärden, framför allt genom att naturmark på vissa platser tas i anspråk och bebyggs eller att miljön störs genom buller, ingrepp eller förändrade grundvattenförhållanden. Likaså kan ytor som används för människors utvistelse påverkas. Det gäller såväl naturmark som torg, lekplatser, gång- och cykelvägar med mera. Rekreativvärdena kan påverkas vid utbyggnad av tunnelbana genom att ytor som används för rekreation stängs av under byggskedet eller att gång- och cykelvägar leds om. Kommunen samarbetar med FUT för att minska även denna typ av påverkan, och i valet av de platser som valts ut för etablering och stationsentréer har dessa värden värderats högt. Det är därför viktigt att FUT även fortsättningsvis arbetar tillsammans med kommunen för att säkerställa att intrång i värdefull naturmark och välanvända rekreativområden minimeras genom en anpassning till den befintliga miljön.

Den färdiga tunnelbanan kommer att påverka stadsbilden vid stationer och tunnelmynningar. Kommunen samarbetar därför med FUT för att säkerställa att



tunnelbanan byggs med ett stadsbyggnadsperspektiv. Kommunstyrelsen gav år 2014 stadsarkitekten och planenheten i Nacka kommun ett uppdrag att ta fram en stadsbyggnadsidé för Nacka stad som utgår från visionen för Nacka stad – nära och nyskapande. Detta har utvecklats till en stadsbyggnadsstrategi som har fått namnet Fundamenta. I den fortsatta planeringen är det väldigt viktigt att det är kommunens stadsbyggnadsstrategi som är styrande för hur tunnelbanans entréer gestaltas i staden. Tunnelbanans entréer skall vara karaktärgivande och attraktiva vistelseplatser och för Nackas stationer ha ett gemensamt formspråk, eventuellt i materialval. Tunnelbanans entréer med sin självklara mångfunktionella plats för flöden av människor måste också utformas med omsorg även i detaljerna. Det är också viktiga vistelseplatser som ska skapas med spännande belysning och trygghet.

Luftkvalitet

Etablering av tunnelbanan kommer att innebära aktiviteter som temporärt under byggskedet leder till en ökning av luftföroreningar. De aktiviteter som främst kommer att bidra med luftföroreningar är transporter, användning av arbetsmaskiner, ventilation från tunnel, utvädring av spränggaser och damning.

Kommunen vill påtala vikten av att FUT strävar efter att såväl miljökvalitetsmålet Frisk luft och miljökvalitetsnormerna kan innehållas under hela byggtiden, och kommunen förutsätter att FUT kommer att mäta luftkvaliteten mäts löpande.

Riskhantering

FUT har påbörjat arbetet med att identifierat till vilka risker som särskild hänsyn behöver tas under byggskedet. FUT kommer att arbeta med att minimera dessa risker genom att arbeta proaktivt och systematisk. Kommunen vill gärna vara delaktig i det fortsatta arbetet i denna fråga.

Hantering av förorenad mark

Byggande av tunnelbanan förväntas inte i sig orsaka markföroreningar. För att undvika att byggandet av tunnelbanan bidrar till att sprida befintliga markföroreningar i och med schaktning, hantering av massor eller vid förändring av grundvattennivån är det viktigt att ta reda på var markföroreningar finns. En sammanställning av miljöfarliga verksamheter i närområdet av tunnelbanesträckningen, stationsentréer och arbetstunnelmyningarna har gjorts för att kunna bedöma risken vid markarbeten i närhet till eventuellt förorenade områden. Provtagning av eventuellt förorenade massor pågår och en redovisning av befintliga markföroreningar kommer att finnas tillgänglig vid kommande samråd.

Kommunen har ännu inte fått ta del av några resultat men förutsätter att FUT informerar kommunen löpande.



Klimat och hushållning

Under den tid som tunnelbanan kommer att byggas, 2018-2025, kommer även många andra stora byggprojekt pågå i samma område. Såsom tidigare framförts anser kommunen därför att möjligheter till samordning av transporter bör studeras tillsammans med kommunen, och vid upphandling av arbetsfordon bör miljökrav ställas. Att minimera transportbehovet är viktigt ur flera aspekter och FUT bör därför arbeta för en god hushållning med naturresurser och bra logistik under byggtiden.

Kommunen har tagit fram en skyfallsanalys som överlämnats till FUT, och kommunen arbetar aktivt för att säkerställa att dagvattenfrågan hanteras i kommunens planering. Det är därför bra att FUT utreder vilka flöden tunnelbaneanläggningen ska klara utan att oacceptabla konsekvenser riskeras. Kommunen måste även vara delaktig i beslut kring entréernas höjdsättning för att säkerställa att dagvatten kan hanteras för de enskilda stationsuppgångarna.

Val av arbetstunnlar och etableringsytor

Kommunen har tillsammans med FUT utrett ett stort antal möjliga lokaliseringar av arbetstunnlar och etableringsytor i en stegvis utvärderingsprocess. De förslag som FUT nu presenterar är de som kommunen bedömt vara de som orsakar minst störning av de förslag som bedömts möjliga.

Sickla

Det är av stor vikt att utbyggnaden av tunnelbanan samordnas med planeringen för en eventuell upphöjning av Saltsjöbanan, både med avseende på den slutliga utformningen och utifrån byggskedet. En tidsmässig och logistisk samordning av dessa projekt är därför viktig, och utgångspunkten ska vara att projekten samordnas för att kunna genomföras på ett kostnadseffektivt sätt och för att minimera störningar. Eftersom medborgare och närliggande fastighetsägare kommer uppfatta all byggnation i området som ett enda byggarbetsplats, oavsett om det är landstinget eller kommunen som bygger, så är samordning och gemensam kommunikation under genomförandefasen mycket viktigt. Målbilden bör vara att kommunen och landstinget agerar och kommunicerar som om tunnelbaneuppgångarna och upphöjningen under byggtiden är ett enda projekt.

När produktionsplaneringen görs för Saltsjöbanan höjning kommer kommunen att samverka med FUT för en gemensam skedesplanering.

Järsla

Det föreslagna läget för arbetstunnel och tillhörande etablering är acceptabelt under förutsättning att FUT kan säkerställa alternativa vägar för såväl biltrafik och gång- och cykeltrafik när Järsla skolväg stängs av. Eftersom detta är en viktig och välanvänd skolväg är det oerhört viktigt att en trygg och säker gång- och cykelväg erbjuds under hela byggtiden. FUT måste även tillse att återställande av ytan runt arbetstunneln efter dess igensättning



görs med hänsyn till områdets karaktär och med tanke på områdets framtida markanvändning.

Etableringsytan vid arbetstunneln och etableringen söder om Värmdövägen (under nuvarande rampanslutning mellan Värmdövägen och Järlaleden) kräver åtgärder på vägnätet. Kommunen vill framhålla vikten av att erforderliga ombyggnadsåtgärder på vägnätet utförs i tid, och bekostas av FUT, för att ytorna ska kunna användas för etablering.

Kommunen noterar även att etableringsytan på fastigheten Sicklaön 40:11 behövs för att bygga den entré som planeras här. Eftersom denna fastighet nu planläggs för bostäder vill kommunen framhålla vikten av att ytan minimeras och att FUT tar hänsyn till detta i skedesplaneringen så att tunnelbanans etablering kan avvecklas så tidigt som möjligt för att möjliggöra byggnation av bostäder

Nacka C

Utmed hela sträckan byggs en parallell servicetunnel för drift, underhåll, utrymning och räddning. Som tillfartstunnlar används utvalda arbetstunnlar. Inom Nacka kommun bedöms arbetstunneln till Nacka C tunnelbanestation vara lämpligast att permanenta. Kommunen tycker att detta är ett bra läge för en permanent service- och räddningstunnel.

Kommunen vill dock framhålla att en etablering i detta läge endast är aktuell under förutsättning att det inte omöjliggör att en ny brandstation kan byggas och tas i bruk redan under tunnelbanans byggtid. FUT måste ta hänsyn till detta i den fortsatta planeringen för byggskedet.

Etableringen får heller inte negativt påverka de eventuella förändringar av Skvaltans trafikplats som studeras inom ramen för åtgärdsvalsstudien som kommunen genomför tillsammans med Trafikverket och Trafikförvaltningen. En eventuellt ombyggd trafikplats kan även komma att öppnas för allmän trafik före 2025, och detta behöver FUT ta hänsyn till i den fortsatta planeringen för byggskedet.

FUT måste även säkerställa att den gång- och cykelväg som går genom det område som föreslås för etablering kring arbetstunneln kan hållas öppen och tillgänglig under hela byggtiden och även i driftskedet. Vägen är mycket viktig för boende i Jarlaberg eftersom den erbjuder en gen väg till dagligvaruhandeln i Skvaltan, och vägen används även för de som ska gå vidare till Nyckelvikens naturreservat.

Den aktuella ytan gränsar till Nyckelvikens naturreservat, och kommunen vill påtala vikten av att FUT säkerställer att naturreservatets höga rekreativvärden och värdefulla naturvärden inte påverkas negativt vare sig under byggskede eller driftskede. Särskilt bör FUT verka för att området inte störs av byggbuller.



FUT utreder även möjligheten till lokal masshantering på denna yta genom etablering av en tillfällig bergkross. Nacka kommun har inte tagit ställning i denna fråga utan behöver mer underlag. Bland annat behöver frågan om buller utredas mycket noggrant både med hänsyn till boende i omkringliggande områden och med hänsyn till Nyckelvikens naturesservat.

Nacka kommun och Trafikförvaltningen utreder lokalisering av den nya bussterminalen vid Nacka C. Kommunen gör även en förstudie för en överdäckning av Värmdöleden. Det kommer att vara av yttersta vikt att byggskedet för tunnelbanan samplaneras med byggskedet för en överdäckning och en bussterminal. När produktionsplaneringen görs för dessa anläggningar kommer kommunen att samverka med FUT för en gemensam skedesplanering.

Övriga synpunkter

Nacka kommun har noterat att landstinget har fattat beslut om namn på de nya tunnelbanestationerna. För Nacka kommun är detta en viktig fråga och det hade varit önskvärt om landstinget samrått med kommunen innan beslut fattats. Nacka kommer att bereda namnfrågan internt och sedan kontakta landstinget angående ändring av stationsnamn.

Kommunen vill påtala vikten av kommunikation under byggskedet. Erfarenhet visar att människor upplever att de blir mindre störda när de fått information innan störningen och FUT bör därför redovisa en informationsstrategi där det framgår hur informationsspridningen under byggtiden kommer att genomföras, och till vilka grupper.

Mats Gerdau
Kommunstyrelsens ordförande

Gunilla Glantz
Stadsbyggnadsdirektör