

## **Detaljplan för tunnelbana till Nacka och Ändring av gällande detaljplaner för tunnelbana till Nacka, på västra Sicklaön**

### **Förslag till beslut**

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden tillstyrker detaljplanen och ändringen av gällande detaljplaner och föreslår att kommunfullmäktige antar detaljplanen och ändringen av gällande detaljplaner.

### **Sammanfattning**

Syftet med detaljplaneläggningen är att möjliggöra utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka, vilket för Nackas del innebär att tunnelbanans blå linje förlängs till Nacka från Kungsträdgården med stationerna Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla och Nacka. Stockholms läns landstings Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) ansvarar för att planera, projektera och bygga tunnelbanan till Nacka. Detta görs genom att landstinget tar fram en järnvägsplan, parallellt med Nackas detaljplaner. Framtagandet sker med samordnat förfarande, vilket bland annat innebär att detaljplanerna tillgodoser sig järnvägsplanens samråd och att miljökonsekvensbeskrivningen är gemensam.

Under detaljplanens granskningstid inkom 23 yttranden som framförallt handlade om översvämning, stomljud, geoteknik och om byggtiden, exempelvis buller, risker vid sprängningar och trafikstörningar. Efter granskningen har planförslaget reviderats med kompletterande bestämmelser för att säkerställa både tunnelbanan och Södra länken. Entrén till motorvägshållplatsen har utgått ur detaljplaneändringen men avtal har tecknats om att entrén bekostas av tunnelbanans projektmedel. Då detaljplanen för Nobelberget har vunnit laga kraft har även det området utgått ur tunnelbanans detaljplaneändring.

Kommunens bedömning är att genomförandet av detaljplanerna kan antas medföra betydande miljöpåverkan, en miljökonsekvensbeskrivning har därför upprättats.

Enligt tecknade avtal ska Nacka kommun bidra med 891 miljoner kronor till tunnelbanans utbyggnad. Kommunen har genom avtalet även förbundit sig att bygga 13 500 bostäder



fram till år 2030, vilket i sig innebär en kostnad, bland annat i form av utbyggnad av teknisk infrastruktur. Mot dessa kostnader ska ställas de samhällsekonomiska vinster ett genomförande av tunnelbanan innebär.

Utbyggnaden av tunnelbanan bedöms medföra positiva konsekvenser för barn och ungdomar. Det är dock viktigt att stationer och kringliggande områden utformas trygga och säkra samt att säkra och framkomliga gång- och cykelvägar finns under byggtiden.

## Ärendet

Syftet med detaljplaneläggningen är att skapa förutsättningar för att möjliggöra utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka i enlighet med det avtal som tecknades i januari 2014 mellan Staten, Stockholms läns landsting, Nacka kommun, Stockholms stad, Solna stad och Järfälla kommun om hur tunnelbanan ska byggas ut och hur detta ska finansieras. För Nacka innebär det att tunnelbanans blå linje förlängs till Nacka från Kungsträdgården med stationerna Sofia och Hammarby kanal i Stockholms stad och stationerna Sickla, Järla och Nacka i Nacka kommun.

Detaljplaneområdet sträcker sig från Sicklavägen vid kommungränsen till Stockholms stad fram till området mellan trafikplats Skvaltán och Skönviksvägen. Hela tunnelbanans sträckning ingår dock inte i detaljplaneområdet eftersom de delar som idag saknar detaljplan inte planläggs där tunnelbanan går under mark.

Detaljplanen var utsänd på granskning mellan den 7 februari och den 12 mars 2018. Under granskningstiden inkom yttranden från 15 remissinstanser samt från 8 fastighetsägare/boende/rättighetsinnehavare. Synpunkterna från remissinstanser berörde bland annat översvämning, geoteknik och ledningssamordning. Från boende och fastighetsägare handlade synpunkterna framförallt om stomljud, buller, sprängningar och andra störningar under byggtiden. Efter granskningen har planförslaget reviderats så att området direkt väster om Nobelberget har fått kompletterande bestämmelser till stöd för Södra länken och tunnelbanan. Plangränsen har ändrats så att motorväghållplatsen vid station Nacka istället planläggs inom detaljplanen för mötesplats Nacka. Avtal reglerar dock att entrén bekostas av tunnelbanans projektmedel. Plangränsen har även ändrats så att Nobelbergsområdet inte ingår i detaljplaneändringen, detta då stöd för tunnelbanan regleras i detaljplanen för Nobelberget. I övrigt har förtydliganden och kompletteringar gjorts av planhandlingarna avseende bland annat översvämning, geoteknik, avtal och fastighetskonsekvenser. Berörda har getts möjlighet att lämna synpunkter på revideringen avseende kompletterande bestämmelser till stöd för Södra länken och tunnelbanan samt att Nobelberget utgått ur planområdet. Två yttranden inkom, inget yttrande innehöll någon erinran mot revideringen.

## Samband mellan detaljplanen och järnvägsplanen

Stockholms läns landstings Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) ansvarar för att planera, projektera och bygga tunnelbanan till Nacka. Detta görs genom att landstinget tar fram en järnvägsplan som säkerställer tillgången till den mark som behövs för anläggningen

och den visar också vilka tillfälliga markanspråk som behövs under byggtiden. Eftersom en järnvägsplan inte får stå i strid med bestämmelser i en gällande detaljplan, tas detaljplanerna för tunnelbanan till Nacka fram parallellt med järnvägsplanen. Både detaljplanernas och järnvägsplanens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

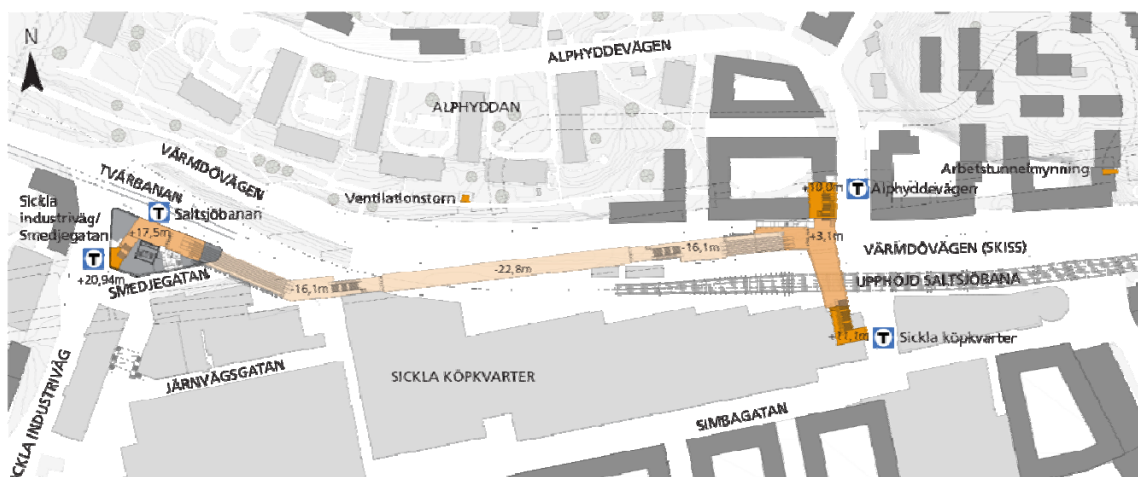
Järnvägsplanen och detaljplanerna är upprättade med samordnat förfarande enligt 5 kap 7a § plan- och bygglagen (2010:900). Det innebär att miljökonsekvensbeskrivningen är gemensam för järnvägsplanen och detaljplanerna och att detaljplanerna tillgodoräknar sig järnvägsplanens samråd, som hölls under hösten 2016. Under järnvägsplanens samråd inkom cirka 80 synpunkter som berörde Nacka kommun. Synpunkterna handlade framförallt om byggtiden, exempelvis avseende buller, risker vid sprängningar och trafikstörningar.

### Tunnelbanans sträckning och stationslägen

Hela tunnelbanans sträckning inom Nacka kommun går under mark, och stationer kommer att finnas i Sickla, Järla och Nacka (norr om Nacka Forum). Vid samtliga stationer kommer ny bebyggelse att tillkomma vilket har varit en utgångspunkt i planeringen. Många av entréerna till stationerna kommer därför att ligga i framtida byggnader. Övriga delar som kommer att vara synliga ovan mark är ventilationstorn och entréer till arbetstunnlar.

#### *Sickla*

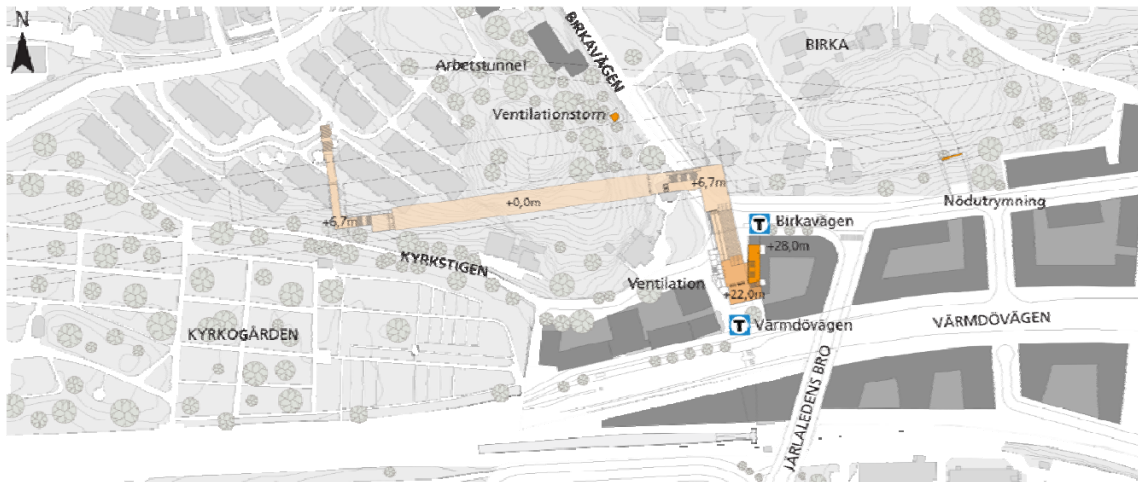
Station Sickla har två uppgångar; en i väster med anslutning till tvärbanan och Saltsjöbanan samt till Sickla industri väg, och en i öster vid Värmdövägen/Alphyddevägen med entréer vid både Alphyddevägen och i Sickla köp kvarter. Vid station Sickla kommer ett ventilations-torn att finnas nedanför Alphyddan och arbetstunnelns mynning är placerad öster om nuvarande Olofssons bil. Arbetstunneln kommer i driftskedet att användas för ventilation.



*Station Sickla, bild från järnvägsplanen*

### Järla

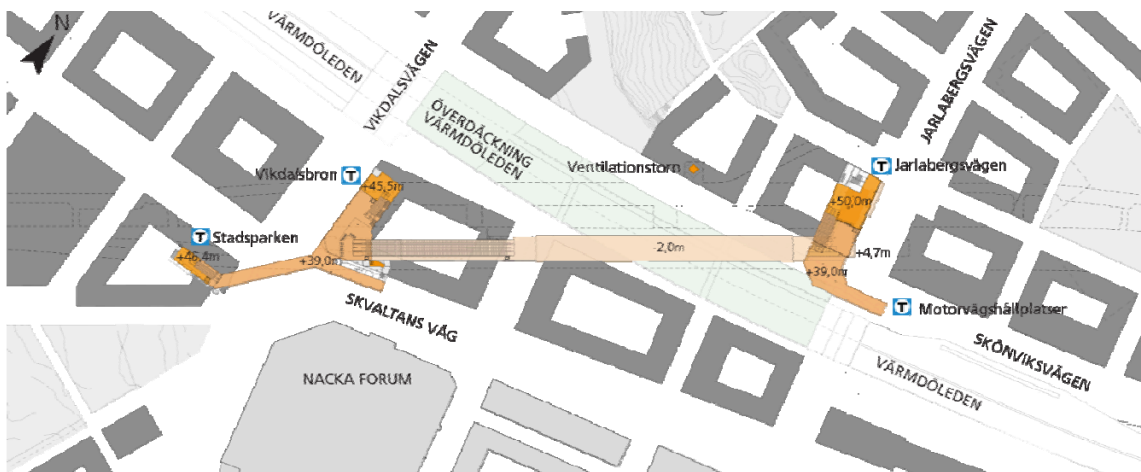
Station Järla har en uppgång vid Värmdövägen/Birkavägen, mitt emot Saltsjöbanans station Saltsjö-Järla, med en entré mot Värmdövägen och en entré mot Birkavägen. Ventilationstornet är placerat väster om Birkavägen och arbetstunnelns mynning är placerad norr om nuvarande Järla skolväg. Ventilationstornet kan komma att placeras i en framtida byggnad. Arbetstunneln kommer i driftskedet att användas för ventilation och nödutrymning.



Station Järla, bild från järnvägsplanen

### Nacka

Station Nacka har två uppgångar, en vid Vikdalsvägen/Skvaltans väg i väster med entréer mot kommande överdäckning, stadspark och bussterminal samt en vid Jarlabergsvägen/Skönviksvägen i öster med entréer mot Jarlabergsvägen och kommande motorväghållplats vid Värmdöleden. Ventilationstornet är placerat vid Skönviksvägen och arbetstunnelns mynning är placerad norr om Värmdöleden väster om Skvaltans trafikplats. Ventilationstornet kommer att placeras i en framtida byggnad. Arbetstunneln kommer i driftskedet att användas för ventilation och för angöring för utrycknings- och servicefordon.



Station Nacka, bild från järnvägsplanen: Motorvägsentrén kan komma att få en annan utformning. Arbetstunnelns mynning är placerad utanför bilden åt öster

## **Områden som planläggs**

Hela tunnelbanans sträckning, inklusive skyddszoner för de delar där berget utgör en del av tunnelns konstruktion, omfattas av järnvägsplanen med undantag av vissa av de ovan beskrivna entréerna som istället hanteras i kommande detaljplaner. Detta till följd av att det inte är möjligt eller lämpligt att i nuläget hantera dem i järnvägsplanen.

De delar av tunnelbanan som ligger helt under mark och där det idag inte finns någon detaljplan lämnas detaljpanelösa. Detta då det är juridiskt möjligt att i dessa områden genomföra tunnelbaneutbyggnaden med stöd av enbart järnvägsplanen.

För de delar av tunnelbanan som ligger helt under mark och där det idag finns gällande detaljplaner görs en detaljplaneändring som innebär att gällande detaljplaner ändras så att utbyggnad av tunnelbaneanläggningen möjliggörs. I huvudsak innebär ändringarna att markanvändningen tunnelbana tillkommer och att schaktdjupsbegränsningar läggs till för att skydda tunnelbaneanläggningen. Även bestämmelser om u-områden för befintliga allmäntillgängliga ledningar med mera tillkommer. De planbestämmelser som idag finns i de gällande detaljplanerna kommer även fortsättningsvis att gälla, vilket även gäller entréerna i Sickla köp kvarter som ligger ovan mark.

De delar av tunnelbanan som ligger ovan mark; entréer till stationer (ej entréerna i Sickla köp kvarter), ventilationstorn samt entréer till de tre arbetstunnlarna planläggs med ny detaljplan. Anledningen är att dessa antingen ligger inom icke planlagt område eller att nuvarande markanvändning inte kan gälla samtidigt som markanvändningen tunnelbana. Den nya detaljplanen möjliggör markanvändningen tunnelbana samt reglerar även höjder och buller för ventilationstornen och riskbestämmelser i anslutning till leder för farligt gods med mera.

## **Byggtiden**

Under byggtiden kommer arbetstunnlar att anläggas, en vid varje station, från vilka alla transporter kommer att ske till och från arbetet med tunnarna. Under byggtiden kommer vibrationer och stomljud att uppstå vid borrhning och sprängning, och buller kommer att uppstå vid transporter. Arbetsmetoder och arbetstider kommer att väljas för att minska risken för buller, vibrationer och stomljud. Dessa kommer att styras och regleras genom den tillståndsansökan som görs för järnvägsplanen (alltså inte i kommunens detaljplan). Byggtiden kommer att vara sju till åtta år räknat från byggstart.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Nacka kommun har genom 2013 års stockholmsförhandling med tillhörande avtal förbundit sig att delfinansiera utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka. Enligt avtalen ska kommunen bidra med 891 miljoner kronor till tunnelbanans utbyggnad. Kommunen har genom avtalet även förbundit sig att bygga 13 500 bostäder fram till år 2030, vilket i sig innebär en kostnad, bland annat i form av utbyggnad av teknisk infrastruktur. Mot dessa kostnader ska ställas de samhällsekonomiska vinster ett genomförande av tunnelbanan innebär. Bättre och mer tillgänglig kollektivtrafik leder till ökad attraktivitet och större

efterfrågan på bostäder och kommersiella lokaler, vilket får som konsekvens en värdeökning av befintliga fastigheter. Mark som ännu inte har exploaterats kommer troligen att öka i värde vilket kan ge större intäkt vid försäljning. Högre priser innebär i förlängningen även högre boendekostnader, vilket är en negativ konsekvens för dem med lägre inkomst. Detta behöver ställas mot den positiva konsekvens ett större utbud av såväl bostäder som kommersiell och kommunal service innebär.

## Konsekvenser för barn

Utbyggnad av tunnelbanan innebär en utveckling av kollektivtrafiken i området, vilket är positivt för barn och ungdomar. För barn och ungdomar är det extra viktigt att tunnelbanan och offentliga platser i anslutning till tunnelbanestationerna utformas trygga och säkra.

Under utbyggnadstiden sker byggnationer i närheten av skolor och förskolor vilket innebär att höga krav måste ställas på säkra och framkomliga gång- och cykelvägar under byggtiden för att barn och ungdomar inte ska utsättas för risker eller i allt för stor utsträckning begränsas i sin vardag.

## Tidplan detaljplan

- Antagande i kommunfullmäktige kvartal 3 2018

## Handlingar i ärendet

- Denna tjänsteskrivelse
- Granskningsutlåtande
- Planbeskrivning inklusive bilagor
  - *Bilaga 1:* Förteckning över berörda gällande detaljplaner
  - *Bilaga 2:* Förteckning över berörda fastigheter inklusive konsekvenser för dessa
  - *Bilaga 3:* Karta som visar icke planlagda områden, områden där gällande planer ändras och områden som får ny detaljplan.
- Miljökonsekvensbeskrivning inklusive bilagor
  - *Bilaga 1:* PM Byggskede
  - *Bilaga 2:* Uppföljning av betydande miljöpåverkan (PBL)
- Plankartor (4 kartblad)

Till tjänsteskrivelsen bifogas karta över området samt översikt över kommunala beslut. Tryck på följande länk eller gå in på Nacka kommuns hemsida, där handlingar som hör till ärendets tidigare skeden finns: [www.nacka.se/tunnelbanan](http://www.nacka.se/tunnelbanan)

Planenheten

Angela Jonasson  
Tillförordnad planchef

Therese Sjöberg  
Planarkitekt

## Översikt detaljplanläggning för tunnelbana till Nacka, kommunala beslut och tunnelbanans avgränsning

	Beslut	Datum	Styrelse/ nämnd	Kommentar
✓	Start-PM stadsbyggnadsprojekt	2015-02-10	KSSU	§ 15
✓	Detaljplaneavtal	2015-05-11	Planchef	Delegationsbeslut
✓	Detaljplan, information om samråd	2016-11-09	MSN	Information i samband med järnvägsplanens samråd
✓	Detaljplan, samråd	Kvartal 4 2016		Detaljplanen tillgodoräknar sig järnvägsplanens samråd
✓	Detaljplan, granskning	2018-01-31	MSN	§8
✓	Detaljplan, tillstyrkan		MSN	
✓	Avtal, godkännande		KF	
✓	Detaljplan, antagande		KF	
✓	Projektavslut, tillstyrkan		NTN	
✓	Projektavslut, tillstyrkan		MSN	
✓	Projektavslut		KS	



*Tunnelbanans utbyggnad i Nacka kommun och Stockholms stad*