

2015-05-12

**TJÄNSTESKRIVELSE**  
KFKS 2014/1027-214  
Projekt 9222

Kommunstyrelsen

## **Inriktningsbeslut för fortsatt planering av tunnelbana till Nacka avseende placering av entréer, arbetstunnlar och etableringsytor**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar att de förslag till tunnelbanans stationsentréer, arbetstunnlar och etableringsytor i Nacka kommun som beskrivs i stadsledningskontorets tjänsteskrivelse den 12 maj 2015 ska utgöra kommunens inriktning i den fortsatta planeringen av tunnelbanan till Nacka.

Kommunstyrelsen uttalar därvid till Stockholms läns landsting att kommunen förutsätter att tunnelbanan till Nacka kommer att byggas inom avtalad budget. Om kommunen ska kunna fortsätta sin planering, måste landstinget dock presentera detaljerade kostnadskalkyler för varje planerad tunnelbanestation, som underlag för dialog. Beroende på kostnadskalkylerna kan kommunens planeringsinriktning komma att ändras.

### **Sammanfattning**

Tunnelbanans Blå linje ska förlängas från Kungsträdgården till Nacka. Arbetet med att ta fram järnvägsplanen görs av landstingets Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). Den 12 februari – 9 mars 2015 hölls ett samråd om stationsuppgångarnas lägen.

Kommunstyrelsen yttrade sig under samrådet.

FUT sammanställer inkomna yttranden och synpunkter och fortsätter i samverkan med kommunen utredningen om stationsentréernas placeringar. Parallellt utreds förslag på lägen för de arbetstunnlar och etableringsytor som behövs under byggnationen av tunnelbanan. Det förslag som tagits fram i denna process samt information om byggskedet kommer att presenteras för allmänheten i höst.

### **Ärendet**

#### **Bakgrund**

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade 2015-01-28 § 10 att tillstyrka startpromemorian för stadsbyggnadsprojektet Tunnelbana till Nacka. Kommunstyrelsens



stadsutvecklingsutskott antog startpromemorian till stadsbyggnadsprojektet Tunnelbana till Nacka 2015-02-10 § 15.

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutade 2015-02-10 § 16 att föreslå Kommunstyrelsen att anta Yttrande till Stockholms läns landsting under samråd inför järnvägsplan för tunnelbana till Nacka. Kommunstyrelsen antog yttrandet 2015-03-02 § 69.

### **Förslag till placering av tunnelbanans entréer**

Kommunens arbete med att hitta lämpliga lägen för tunnelbanans entréer utgår från planerna för Nacka stad och de planprogram och detaljplaner som finns. Arbetet har gjorts inom ramen för kommunens stadsbyggnadsprojekt Tunnelbana till Nacka (nedan kallat Projektet) och har genomförts integrerat med övrig planering för respektive stationsområde samt i nära samverkan med FUT.

Utgångspunkten är att det från varje plattformände ska finnas en uppgång till en biljetthall med minst en entré. Det är ännu inte beslutat om entréerna ska ligga i egna byggnader, i en byggnads bottenplan eller vara helt integrerade i en byggnads övriga verksamhet, exempelvis en galleria. Kommunen fortsätter att i samverkan med FUT och synkroniserat med pågående stadsutveckling utreda vad som passar bäst för varje entré.

### **Sickla tunnelbanestation**

Sickla tunnelbanestation blir en viktig bytespunkt mellan tunnelbanan, Saltsjöbanan, Tvärbanan och bussar. Det blir den närmaste tunnelbanestationen för boende i Alphyddan, Sickla, Nysätra och delar av Finntorp och Hammarby Sjöstad samt för planerad bebyggelse på Nobelberget och längs Uddvägen. Den nya stationen gör det också lättare att nå handel, service och arbetsplatser i Sickla köp kvarter.

Kommunstyrelsen ger Projektet i uppdrag att arbeta för att följande entrélägen finns med i den fortsatta planeringen av tunnelbanan till Nacka:

- **SIN1 (se bilaga 1, sid 1)**  
I det stationshus som finns med i detaljplanen för Tvärbanans förlängning till Sickla och som kommer att fungera som knutpunkt för Tvärbanan, Saltsjöbanan samt bussar, ska även entré till tunnelbanan integreras.
- **SIN2 (se bilaga 1, sid 1)**  
Det är kommuns inriktning att tunnelbanans resenärer inte ska behöva gå omvägar runt barriärer såsom Saltsjöbanan. Det är därför angeläget med en entré även på norra sidan av Värmdövägen. Om en entré norr om Värmdövägen i stationens västra ände inte kan genomföras kommer kommunen att fortsätta diskussionen med FUT om att säkerställa gångmöjligheterna från Alphyddan till tunnelbanans övriga entréer.



- **SIS1A alternativt SIS1B (se bilaga 1, sid 1)**  
Placeringen av entrén ska i detta läge samplaneras med en eventuell upphöjning av Saltsjöbanan vid Nacka station.
- **SIS2 (se bilaga 1, sid 1)**  
Placeringen av denna entré ska utgå från det underlag som finns i planprogrammet Plania och kommande detaljplanearbete, samt utifrån Värmdövägens framtida sektion.

### **Järsla tunnelbanestation**

Järsla tunnelbanestation planeras i anslutning till Saltsjöbanans station Saltsjö-Järsla. Stationen blir bytespunkt mellan Saltsjöbana, tunnelbana och buss. För boende i de östra delarna av Finntorp, Birkaområdet, Järsla sjö, Lillängen och Ekudden blir det också den tunnelbanestation som är närmast. Det stora skol- och idrottsområdet nås från denna station.

Kommunstyrelsen ger Projektet i uppdrag att arbeta för att följande entrélägen finns med i den fortsatta planeringen av tunnelbanan till Nacka:

- **JÄS1H och JÄS1A (se bilaga 1, sid 2)**  
För tunnelbanans funktion är det viktigt att områdena söder om Saltsjöbanan får en god tillgänglighet till tunnelbanan, liksom de kvarter som planeras mellan Saltsjöbanan och Värmdövägen i planprogrammet för Centrala Nacka. Samtidigt ska tunnelbanans entréer i detta läge säkerställa en effektiv omstigning mellan tunnelbana, Saltsjöbana och bussar. Det är också viktigt att åstadkomma en allmän tillgänglig och trygg gång- och cykelpassage under Saltsjöbanan, och placeringen av tunnelbanans entréer ska samplaneras med en sådan passage. Entréerna JÄS1H och JÄS1A ska även samplaneras med Saltsjöbanans upprustningsprojekt och med det stadsutvecklingsarbete som kommunen bedriver kring Järsla stationsområde.
- **JÄS1G (se bilaga 1, sid 2)**  
Denna entré bör förläggas på den kommunala fastigheten Sicklaön 40:11 och utformningen ska samplaneras med det stadsutvecklingsarbete som kommunen bedriver kring Järsla stationsområde. Vid preciseringen av entréns läge ska barnperspektivet särskilt beaktas eftersom entrén blir närmaste tunnelbaneentré för stora delar av skol- och idrottsområdet.
- **JÄN2 alternativt JÄN3 (se bilaga 1, sid 2)**  
Kommunen är medveten om att det finns vissa svårigheter att finna ett lämpligt entréläge i stationens västra ända. Det skulle sannolikt medföra långa gångar, och det är inte heller säkerställt att en sådan entré skulle medföra en kortare sammanlagd gångsträcka till tunnelbanans plattform än att gå i markplan. Av säkerhetsskäl kan det dock krävas att det finns möjlighet att utrymma stationen åt två håll. FUT undersöker därför även möjligheten att i stationens västra ände enbart ha en nödutgång. Om det av olika skäl inte bedöms rimligt med en uppgång i stationens västra ände, vare sig mot Finntorp (JÄN2) eller Ekudden (JÄN3) kommer

kommunen att verka för att byggnationen av tunnelbanan inte omöjliggör att en sådan entré kan byggas i framtiden. Entré JÄS1H ska också utformas på ett sådant sätt att den utgör ett fullgott alternativ för boende i Ekudden.

### **Nacka C tunnelbanestation**

Stationen blir en viktig bytespunkt mellan tunnelbana och buss. En ny bussterminal planeras i anslutning till tunnelbanan. Hela området runt Nacka C blir en viktig knutpunkt för handel och service. Stationen blir den närmaste tunnelbanestationen för de som bor och arbetar i Jarlaberg, Nacka Strand, Forumområdet, Storängen och Stadshusområdet. Även de stora skol- och idrottsområdena ligger nära Nacka C.

Kommunstyrelsen ger Projektet i uppdrag att beakta följande i den fortsatta planeringen av biljetthallar och stationsentréer:

- Det av kommunen antagna planprogrammet för Centrala Nacka inkluderar en möjlig överdäckning av Värmdöleden. Beroende på överdäckningens läge och utformning kan det vara lämpligt med en tunnelbaneentré på överdäckningen. Den fortsatta planeringen av biljetthallar och stationsentréer ska samordnas med pågående förstudie om överdäckning.
- Nacka kommun och Trafikförvaltningen utreder lokalisering av den nya bussterminalen vid Nacka C. Placeringen och utformningen av bussterminalen är en oerhört viktig parameter för tunnelbanans funktion, och samordningen inom landstinget är därför mycket angelägen. Innan beslut om placering av bussterminal fattas ska planeringen av tunnelbanans biljetthallar och entréer fortgå med beaktande av att justeringar av entrélägen och biljetthallar kan komma att krävas för att säkerställa en effektiv omstigning mellan tunnelbana och buss.
- Tillsammans med Trafikverket och Trafikförvaltningen genomför kommunen en åtgärdsvalsstudie som syftar till att studera områdets trafikförsörjning och framtida kopplingar till Värmdöleden. Den fortsatta planeringen av biljetthallar och stationsentréer ska ta hänsyn till åtgärdsvalsstudien.

Kommunstyrelsen ger Projektet i uppdrag att arbeta för att följande entrélägen finns med i den fortsatta planeringen av tunnelbanan till Nacka:

- **NAN1B SCEN 1 (se bilaga 1, sid 3)**  
Entrén kommer att fungera som närmaste tunnelbaneentré för stora delar av skol- och idrottsområdet, och i det fortsatta arbetet med att precisera placeringen av denna entré ska barnperspektivet särskilt beaktas.
- **NAN1 SCEN 2 (se bilaga 1, sid 3)**  
Om placeringen av den nya bussterminalen blir sådan att denna entré utgör kopplingen mellan bussterminalen och tunnelbanan så ska utformningen och den exakta lokaliseringen av entrén möjliggöra effektiva byten mellan busstrafiken och tunnelbanan i detta läge.



- **NAS1 SCEN1/SCEN2 (se bilaga 1, sid 3)**

Om placeringen av den nya bussterminalen blir sådan att denna entré utgör kopplingen mellan bussterminalen och tunnelbanan så ska utformningen och den exakta lokaliseringen av entrén möjliggöra effektiva byten mellan busstrafiken och tunnelbanan i detta läge. I det fortsatta arbetet med att precisera placeringen av denna entré ska områdets stora höjdskillnader särskilt beaktas eftersom det är önskvärt att entrén får tydliga kopplingar mot Nacka Strand och Jarlaberg.

Det ingår inte i det kommunala uppdraget att tunnelbanan i Nacka C får en direktentré till köpcentret Nacka Forum. Det kan dock vara lämpligt med en entré inom köpcentrets fastighet, och en sådan funktion bör därför inte omöjliggöras i den kommande planeringen.

### **Förslag för arbetstunnlar och etableringsytor**

Tunnelbana till Nacka kommer att byggas år 2018-2025 av Landstingets Förvaltning för utbyggd tunnelbana. För byggnationen planeras en arbetstunnel per tunnelbanestation för att snabbt komma ner till stationen och därifrån driva spår-/servicetunnlar och själva stationen parallellt. Vid varje arbetstunnels mynning ovan jord krävs ytor för etablering av exempelvis bodar, ventilationsfläktar, elkraft, verkstads- och servicetält, rening av uppumpat inläckande vatten och spolvatten, och omlastning av byggmaterial. Etableringsområdets ytbehov styrs av verksamheten men kan även anpassas till förutsättningar i omgivningen.

Etableringsytornas storlek vid arbetstunnlarnas mynning sträcker sig normalt från ca 2000 kvm uppemot 6000 kvm. Till etableringsytorna krävs mediaförsörjning i form av el, vatten och avlopp. Effektbehovet uppgår till ca 1200 kVA per arbetstunnel.

De temporära arbetstunnlarna kommer behövas under hela byggtiden som sträcker sig i princip från halvårsskiftet 2018 till och med år 2024. Vissa förberedande arbeten kan påbörjas tidigare. Under år 2025 avslutas installationsarbetena och hela anläggningen driftsätts. Under de inledande ca 3 åren av byggskedet bedrivs i huvudsak bergarbeten med uttransport av bergmassor och intranport av betong och stål bult för förstärkning. Efter det att bergarbeten avslutats påbörjas arbetena med stomme, stomkompletteringar och installationer i stationerna. Under denna period består transportererna i huvudsak av intranporter av byggmaterial i form av exempelvis betong, stål, utrustning och installationsmaterial. Transporterna förutsätter god kommunikation, närhet till större transportleder och möjligheter att skapa konfliktfria anslutningsmöjligheter mellan etableringsområdet och vägnätet är av stor vikt.

Nedan anges exempel på parametrar som värderas och studeras vid val av placering av en arbetstunnel.

- Bergtäckning.
- Befintliga anläggningar (ledning, bergrum, tunnlar). Korsningar med befintliga bergtunnlar ska vidare studeras.
- Arbetstunnelns längd.



- Tunnelns lutning.
- Yta för etablering av arbetsplatsområde.
- Tunnelmynning placering i förhållande till anslutande vägar.
- Tunnelmynningens placering i förhållande till närområdet (skolor, sjukhus, bostäder, verksamheter mm).
- Mervärde om arbetstunneln kan användas efter färdigställande av tunnelbanan t.ex. för evakuering.

Etableringsytor krävs även kring ytorna där uppgångar, entréer och biljetthallar ska uppföras. Storleken på dessa ytor är direkt avhängigt utformningen av uppgången. Byggtiden för arbetena ovan jord beror även det på utformningen av uppgången.

Utmed hela sträckan byggs en parallell servicetunnel för drift, underhåll, utrymning och räddning. Som tillfartstunnlar används utvalda arbetstunnlar med för detta ändamål anpassad storlek och lutning. Inom Nacka kommun bedöms arbetstunneln till Nacka C station vara lämpligast att permanenta. Närheten till större vägar och en dygnet runt bemannad brandstation är viktiga faktorer vid denna bedömning.

Kommunen kommer att tillsammans FUT säkerställa att störningar för boende och miljö minimeras under byggskedet. I detta ingår att utreda effekterna på framkomlighet, trafiksäkerhet och barns säkra skolvägar, och genomföra åtgärder så att eventuell negativ inverkan minimeras.

Under byggskedet kommer flera andra byggnadsprojekt att pågå inom tunnelbaneutbyggnadens influensområde. Kommunen och FUT ska verka för en samordning mellan de olika projekten avseende bl.a. framkomlighet.

För varje station har flera möjliga lokaliseringar av arbetstunnlar och etableringsytor utretts i en stegvis utvärderingsprocess. Nedanstående förslag bedöms vara de som orsakar minst störning av de förslag som bedömts möjliga. Förslagen kommer att fortsätta utredas i en fördjupad analys där även de etableringsytor som behövs för byggnation av uppgångar, entréer och biljetthallar utreds.

### **Sickla tunnelbanestation**

Kommunstyrelsen ger Projektet i uppdrag att i samverkan med FUT fortsätta att utreda vilket av följande alternativ som bör användas vid tunnelbanestation Sickla:

- **Sickla 1 (se bilaga 3, sid 1)**  
Alternativet innebär etablering norr om Värmdöleden och tunnelpåslag till arbetstunnel söder om Värmdöleden. Vid etablering i detta läge ska gång- och cykelvägen under Värmdöleden mellan Sickla och Henriksdal ska bibehållas under hela byggtiden, liksom övriga befintliga gång- och cykelvägar som kan komma att påverkas av etableringen och dess transporter.



- **Sickla 2 (se bilaga 3, sid 1)**

Alternativet innebär etablering inne i berget, dock måste vissa funktioner ha tillgång till dagsljus och därmed lokaliseras utanför bergrummet. Vid etablering i detta läge ska byggtrafik ledas ut direkt på Värmdövägen och inte via Svindersviksvägen.

Det är av stor vikt att en eventuell upphöjning av Saltsjöbanan samordnas med planeringen för utbyggnaden av tunnelbanan, både med avseende på den slutliga utformningen och utifrån byggskedet. En tidsmässig och logistisk samordning av dessa projekt är därför viktig.

### **Järla tunnelbanestation**

Kommunstyrelsen ger Projektet i uppdrag att i samverkan med FUT fortsätta att utreda vilket av följande alternativ som bör användas vid tunnelbanestation Järla:

- **Järla 1 (se bilaga 3, sid 2)**

Alternativet innebär etablering på brandstationens område och är enbart aktuellt under förutsättning att Räddningstjänsten ger sitt godkännande. Vid etablering i detta läge ska brandstationens funktion inte påverkas. Alternativet kräver viss omdisponering av brandstationens mark, men stationens byggnader ska stå kvar och utfarten till Värmdövägen för utryckningsfordon ska bibehållas. Närheten till skolområdet ska särskilt beaktas, och de gång- och cykelvägar som finns i området ska fungera under hela byggtiden.

- **Järla 5 (se bilaga 3, sid 2)**

Alternativet innebär etablering i den kommunala fastigheten Sicklaön 40:11. Eftersom fastigheten ingår i ett område som planeras för bostäder och planeras få en tunnelbaneentré, bedömer kommunen att detta alternativ är sämre än Järla 1.

Tillsammans med kommunen utreder FUT möjligheten att nyttja ytan söder om Värmdövägen (under nuvarande rampanslutning mellan Värmdövägen och Järlaleden) för etablering. Av tekniska skäl kan en arbetstunnel inte utgå från detta läge, men ytan kan likväl behövas för etablering, både som komplement till Järla 1/Järla 5, dels för byggnation av biljetthall. Under förutsättning att erforderliga ombyggnadsåtgärder på vägnätet kan utföras i tid, och bekostas av FUT, är denna yta väl lämpad för etablering.

### **Nacka C tunnelbanestation**

Kommunstyrelsen ger Projektet i uppdrag att i samverkan med FUT fortsätta att utreda vilket av följande alternativ som bör användas vid tunnelbanestation Nacka C:

- **Nacka C 1 (se bilaga 3, sid 3)**

Alternativet innebär etablering norr om Värmdöleden, i direkt anslutning till Kvarnholmsförbindelsen. Etablering i detta läge är enbart aktuellt under förutsättning att trafikplats Kvarnholmen är färdigställd senast vid tunnelbanans byggstart, alternativt att en tillfällig anslutning till väg 222 möjliggör att transporter kan ledas direkt ut på Värmdöleden.

- **Nacka C 2b (se bilaga 3, sid 3)**

Alternativet innebär etablering på den yta dit brandstationen kan komma att lokaliseras i enlighet med planprogrammet för Centrala Nacka. Etablering i detta läge är endast aktuell under förutsättning att det inte omöjliggör att en ny brandstation kan byggas och tas i bruk redan under tunnelbanans byggtid. Etableringen får heller inte negativt påverka eventuella förändringar av Skvaltans trafikplats som studeras inom ramen för Åtgärdsvalsstudien som kommunen genomför tillsammans med Trafikverket och Trafikförvaltningen, och som syftar till att studera områdets trafikförsörjning och framtida kopplingar till Värmdöleden.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Arbetet med detaljplanen för tunnelbana till Nacka finansieras via stadsbyggnadsprojektet 9222 Tunnelbana till Nacka, vilket finansieras av Landstingets förvaltning för utbyggd tunnelbana i enlighet med det planavtal som upprättats mellan parterna.

Genomförandavtal kommer att tecknas mellan landstinget och Nacka kommun. Avtalet är under framtagande och kommer att innehålla ansvars- och kostnadsfördelningar samt bland annat permanenta och tillfälliga mark- och rättighetsupplåtelse.

### **Nästa steg**

I höst hålls ett samråd som fokuserar på byggskedet. Arbetet med att precisera stationsentréer, arbetstunnlar och etableringsytor fortsätter, och i början av 2016 hålls samråd för järnvägsplanen. Det helt färdiga förslaget ställs ut för granskning under sista kvartalet 2016. Järnvägsplanen fastställs av Trafikverket.

Parallellt pågår kommunens arbete med att ta fram en detaljplan för tunnelbanans sträckning i Nacka kommun. Detaljplanen och järnvägsplanen tas fram med samordnat planförfarande. Eftersom detaljplaneförslaget enbart omfattar åtgärder som prövas genom järnvägsplan kan det samråd som görs för järnvägsplanen i början av 2016 tillgodoräknas i detaljplanen, som sålunda inte behöver samrådats separat. Detaljplanen kommer dock att ställas ut för granskning och det är Nacka kommun som antar detaljplanen.

Den övergripande tidplanen för tunnelbana till Nacka finns i bilaga 2.

### **Bilagor**

- 1 Bilder lokaliseringsutredning tunnelbaneentréer i Nacka kommun.
- 2 Övergripande tidplan för tunnelbanans utbyggnad
- 3 Bilder lokaliseringsutredning arbetstunnlar och etableringsytor i Nacka kommun

Gunilla Glantz  
Stadsbyggnadsdirektör  
Stadsledningskontoret

Frida Foley  
Projektledare