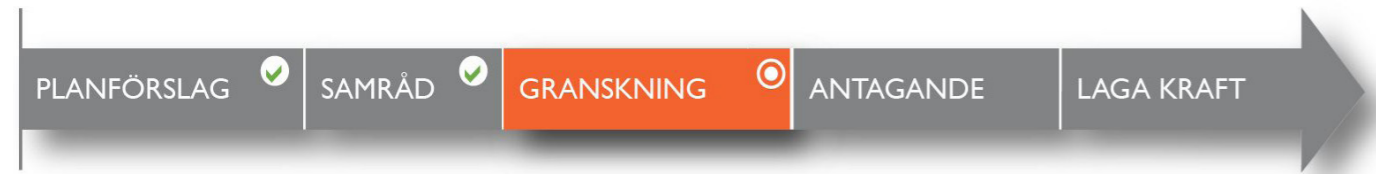


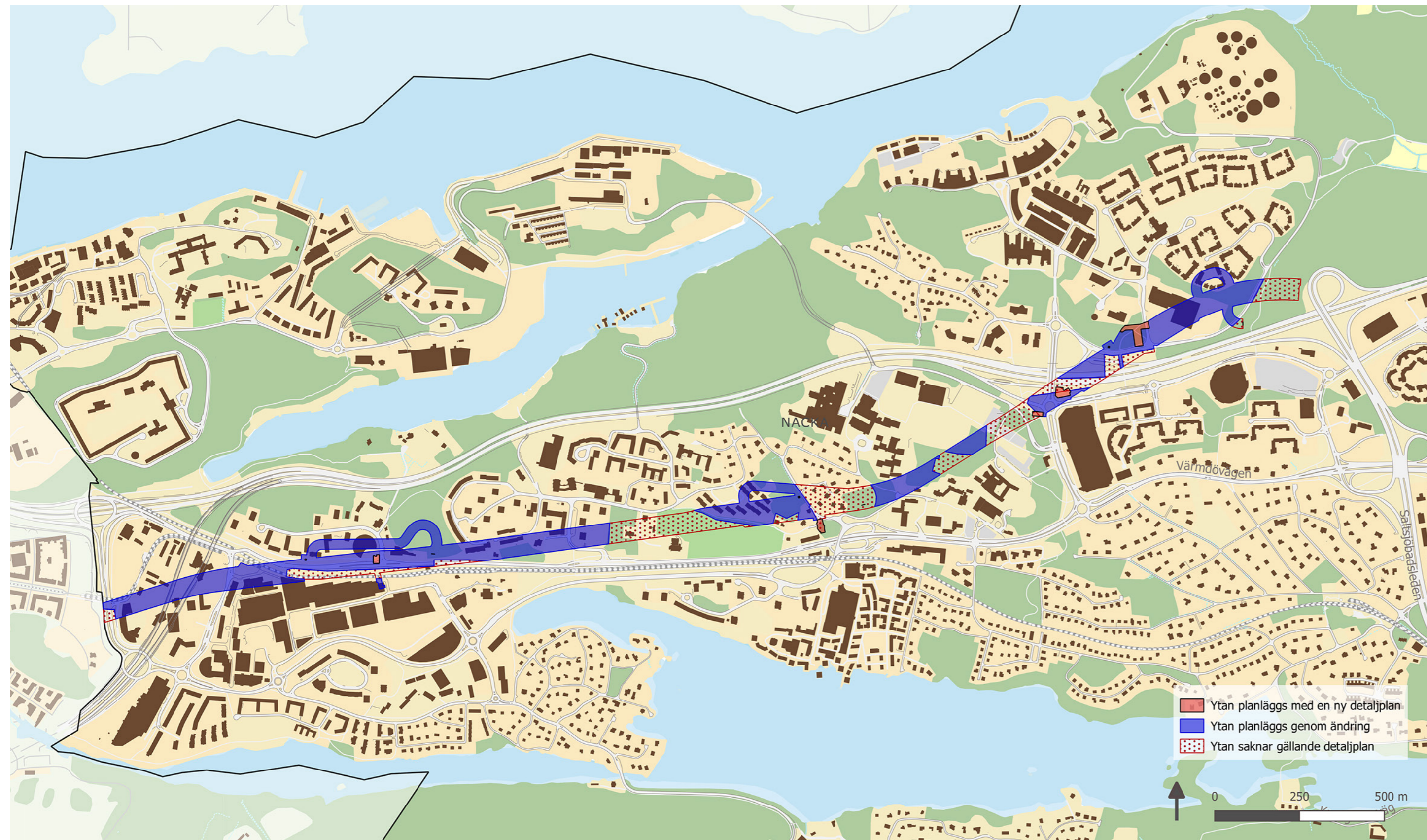
TUNNELBANA TILL NACKA

DETALJPLAN FÖR TUNNELBANA TILL NACKA

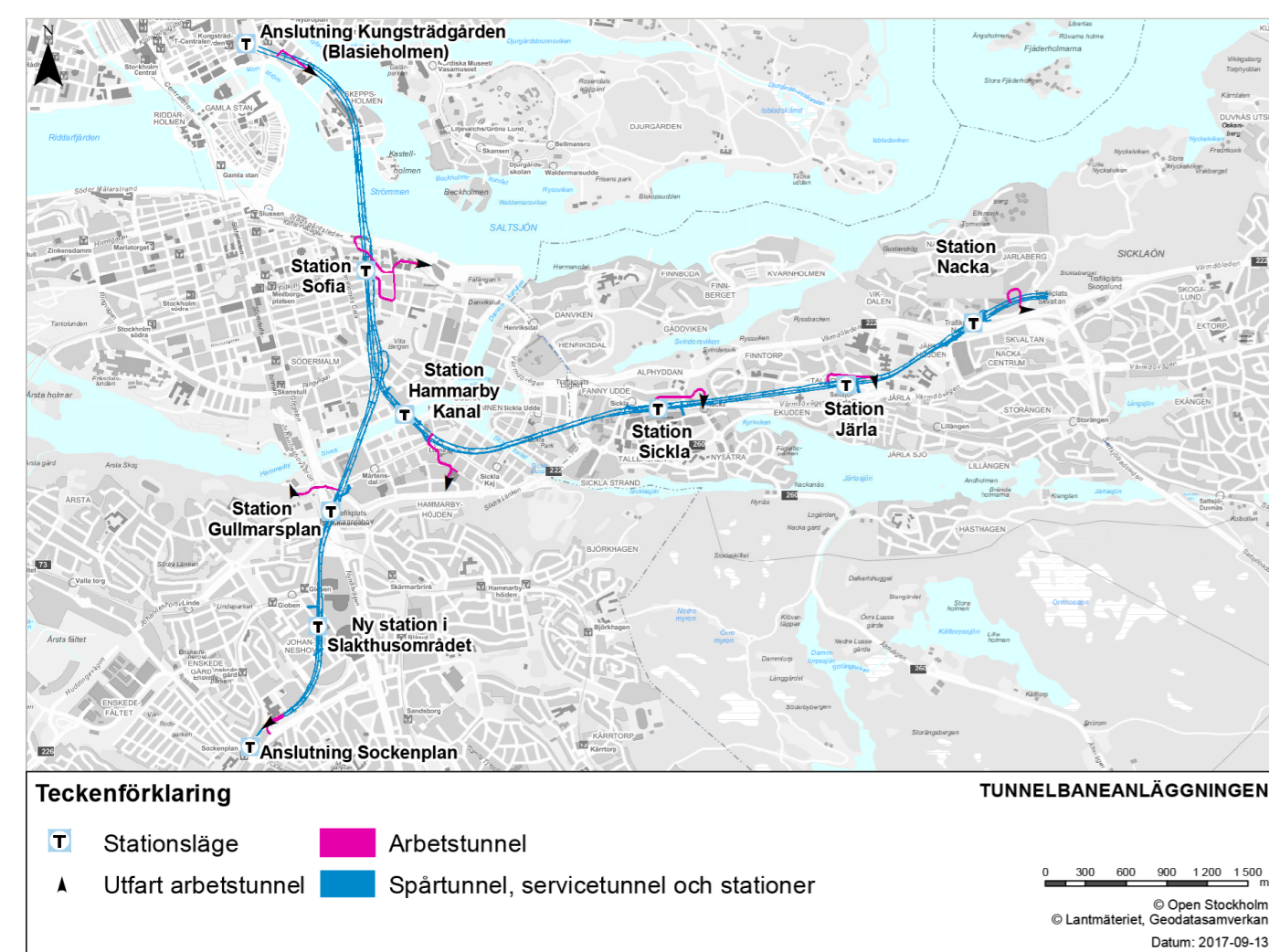
GRANSKNINGSTID 7 februari - 12 mars 2018



Så här långt har planarbetet kommit



Tunnelbanans sträckning i Nacka kommun samt vilka delar som planläggs med ny detaljplan respektive planläggs genom ändring. Prickade områden saknar detaljplan idag och ingår därför inte i detaljplanerna för tunnelbanan.



Tunnelbanans sträckning till Nacka och söderort (källa: järnvägsplanens planbeskrivning)

Syfte och bakgrund

Syftet med detaljplanläggningen är att skapa förutsättningar för att möjliggöra utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka.

Ett avtal 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 (norr om Nacka Forum) i Nacka kommun.

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. Järnvägsplanen säkerställer tillgången till den mark som behövs för anläggningen och visar också vilka tillfälliga markanspråk som behövs under byggtiden. Utbyggnaden av tunnelbanan kommer att göras i enlighet med järnvägsplanen.

En järnvägsplan får inte stå i strid med bestämmelser i en gällande detaljplan, vilket är anledningen till att detaljplaner för tunnelbanan till Nacka tas fram parallellt med järnvägsplanen. Detaljplaneförslagen är upprättade med samordnat förfarande, vilket bland annat innebär att järnvägsplanen och detaljplanerna, om de drivs parallellt, kan samordnas under samrådskedet. Detaljplanerna tillgodoräknar sig därmed järnvägsplanens samråd som hölls under hösten 2016. Både detaljplanernas och järnvägsplanens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan, vilket innebär ett behov av en miljökonsekvensbeskrivning. Det samordnade förfarandet innebär att miljökonsekvensbeskrivningen kan samordnas och vara gemensam för järnvägsplanen och detaljplanerna.

Planområde och tunnelbanans sträckning

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

går under mark (se karta ovan).

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.

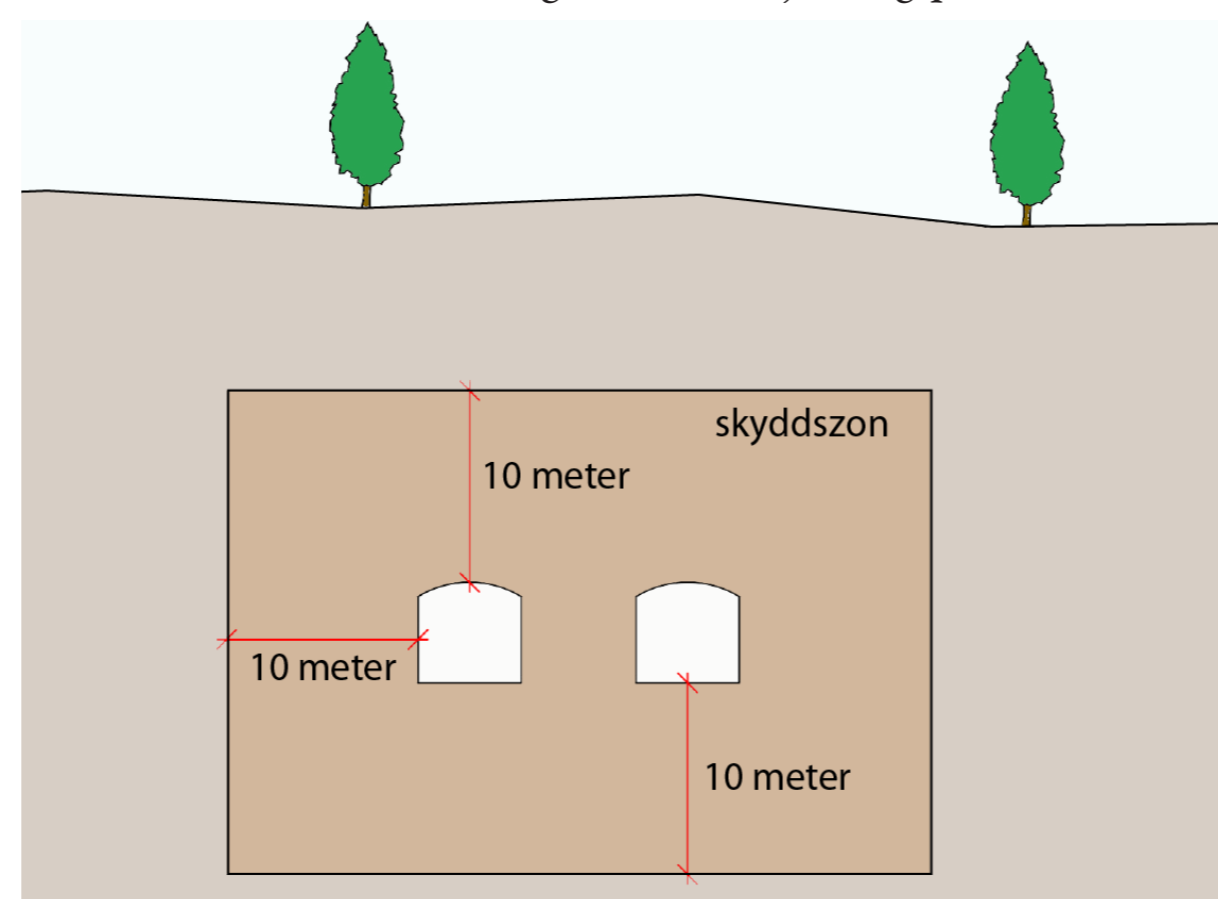
Områden som planläggs

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

För de delar av tunnelbanan som ligger helt under mark och där det idag finns gällande detaljplaner kommer gällande detaljplaner att ändras så att utbyggnad av tunnelbaneanläggningen möjliggörs. I huvudsak innebär ändringarna att markanvändningen tunnelbana tillkommer och att schakttdjupsbegränsningar läggs till för att skydda tunnelbaneanläggningen. 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.

Hela tunnelbanans sträckning omfattas av järnvägsplanen.



Principskiss som visar skyddszonen

Skyddszoner

I järnvägsplanen och detaljplanerna ingår förutom själva tunnelbaneanläggningen även så kallade skyddszoner för tunnelbanan. Skyddszoner finns kring de delar av tunnelbaneanläggningen som ligger i berg och omfattar 10 meter eller 15 meter, beroende på tunnlaras spännvidd. I skyddszonerna utgör berget en del av konstruktionen varför ingen grävning, borrhning eller liknande som kan påverka tunnelbaneanläggningens stabilitet får ske utan medgivande från landstinget.

GRANSKNING

Syftet med planen är att möjliggöra utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka med stationer i Sickla, Järla, och Nacka (norr om Nacka Forum).

Planförslaget överensstämmer med översiktsplanen. Planens genomförande bedöms innebära en betydande miljöpåverkan varför en miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram. Planen hanteras enligt reglerna om samordnat planförfarande i plan- och bygglagen (2010:900) i dess lydelse efter 1 januari 2015.

Under granskningskedet den 7 februari - 12 mars 2018 kommer planförslaget vara uppsatt i Nacka stadshus, Granitvägen 15.

Planförslaget finns även tillgängligt på biblioteket i Nacka Forum. Information om planförslaget finns även på Nacka kommuns hemsida www.nacka.se/tunnelbanan

Eventuella synpunkter på planförslaget lämnas skriftligen och ska senast inkomma den 12 mars 2018.

Ange Dnr KFKS 2014/1027-214 i ämnesraden.

Synpunkter kan lämnas:

Via e-post registrator.plan@nacka.se

Via brev Nacka kommun, Planenheten, 131 81 Nacka

Frågor om planförslaget ställs till planarkitekter:

Therese Sjöberg 08-718 93 62,

e-post therese.sjoberg@nacka.se eller

Per Jacobsson 08-412 53 45, e-post per.jacobsson@nacka.se

Byggtiden

Under byggtiden kommer arbetstunnlar att anläggas, en vid varje station, från vilka alla transporter kommer att ske till och från arbetet med tunnlar. Under byggtiden kommer vibrationer och stömljud 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 stömljud. Dessa kommer att styras och regleras genom den tillståndsansökan som görs av Stockholms läns landsting (alltså inte i kommunens detaljplan).

Så påverkas enskilda fastighetsägare

Av järnvägsplanen framgår vilken mark och vilka utrymmen som tas i anspråk permanent. Stockholms läns landsting kommer att ansöka hos lantmäterimyndigheten om att områdena och utrymmena genom fastighetsreglering ska upplåtas med servitut. I lantmäteriförrättningarna är de fastighetsägare och rättighetshavare som direkt berörs av intrång sakägare. I detaljplanerna redovisas endast konsekvenserna för de fastigheter som berörs av detaljplanerna. Eftersom inte hela tunnelbaneanläggningen detaljplanläggs redovisas därför inte samtliga fastigheter som berörs av servitutsbildningen. För de fastigheter som inte omfattas av detaljplanläggning hänvisas till järnvägsplanens redovisning av fastighetskonsekvenser.

För permanenta markanspråk ovan mark (stationsbyggnader, ventilationstorn med mera) har Stockholms läns landsting för avsikt att träffa avtal med berörda fastighetsägare om överlåtelse eller upplåtelse av servitut avseende mark och byggnader som berörs. Inga bostadsfastigheter (privatpersoner) i Nacka kommun berörs av permanenta markanspråk ovan mark.

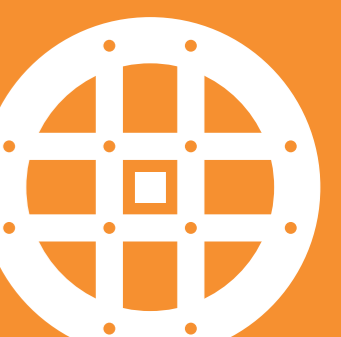
De tillfälliga markanspråken regleras inte i detaljplanen varför det inte är redovisat hur de påverkar enskilda fastighetsägare. För att se hur de påverkar hänvisas till järnvägsplanens konsekvensbeskrivning.

Inom Nacka kommun kommer tunnelbanan gå under mark i hela dess sträckning. Stockholms läns landstings markanspråk påverkar således huvuddelen av berörda fastigheter endast under mark. Servitutsgränsen kommer i huvudsak att följa den skyddszon som finns kring tunnelbaneanläggningen. I detaljplanekartan motsvarar bestämmelsen om schakttdjupsbegränsning skyddszonens övre gräns. Hur nära servitutsgränsen ligger marknivån är således olika för varje berörd fastighet, och kan variera inom en och samma fastighet.

Servituten för tunnelbana med tillhörande skyddszon kan innebära begränsningar för berörda fastighetsägare, då inga åtgärder får utföras som hindrar utövandet av servitutet eller strider mot de restriktioner som gäller. Detta medför att ändrad grundläggning, installation av bergvärme samt andra åtgärder som kan påverka tunnelbanans konstruktion inte är tillåtna inom servitutsområdet. För att vidta åtgärder inom skyddszonen, exempelvis borrhning, kommer det krävas medgivande från landstinget.

Tidplan

Utbyggnad av tunnelbanan kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft och när järnvägsplanen har fastställts. Detaljplanen antas kunna vinna laga kraft under 3:e kvartalet 2018, och järnvägsplanen fastställas under 4:e kvartalet 2018 - 1:a kvartalet 2019. Byggstart kan därför ske tidigast under 4:e kvartalet 2018, under förutsättning att varken Nacka kommuns detaljplan, Stockholms stads detaljplan eller järnvägsplanen överklagas samt att övriga tillstånd såsom bygglov beviljats. Byggtiden kommer att vara sju till åtta år räknat från byggstart.



TUNNELBANA TILL NACKA

Station Sickla

Station Sickla är placerad norr om Sickla köpvarter under Saltsjöbanan och Värmdövägen.

Stationen kommer att ha två uppgångar, en i väster i anslutning till tvärbanan och Saltsjöbanan med två entréer samt en i öster vid Värmdövägen/Alphyddevägen med två entréer. Rulltrappor eller hissar tar resenärerna upp till biljetthallarna via mellanplan på båda sidor.

De två entréerna vid uppgången i väster kommer att ligga på olika nivåer, båda i anslutning till biljetthallen. Entrén åt norr, på den nedre nivån, ligger på samma nivå som biljetthallen och ansluter mot Saltsjöbanan och tvärbanan. Entrén mot sydväst, på den övre nivån, ansluter till bussar på Sickla industriväg. Uppgången kommer att integreras i en framtida stationsbyggnad som även kan innehålla andra funktioner.

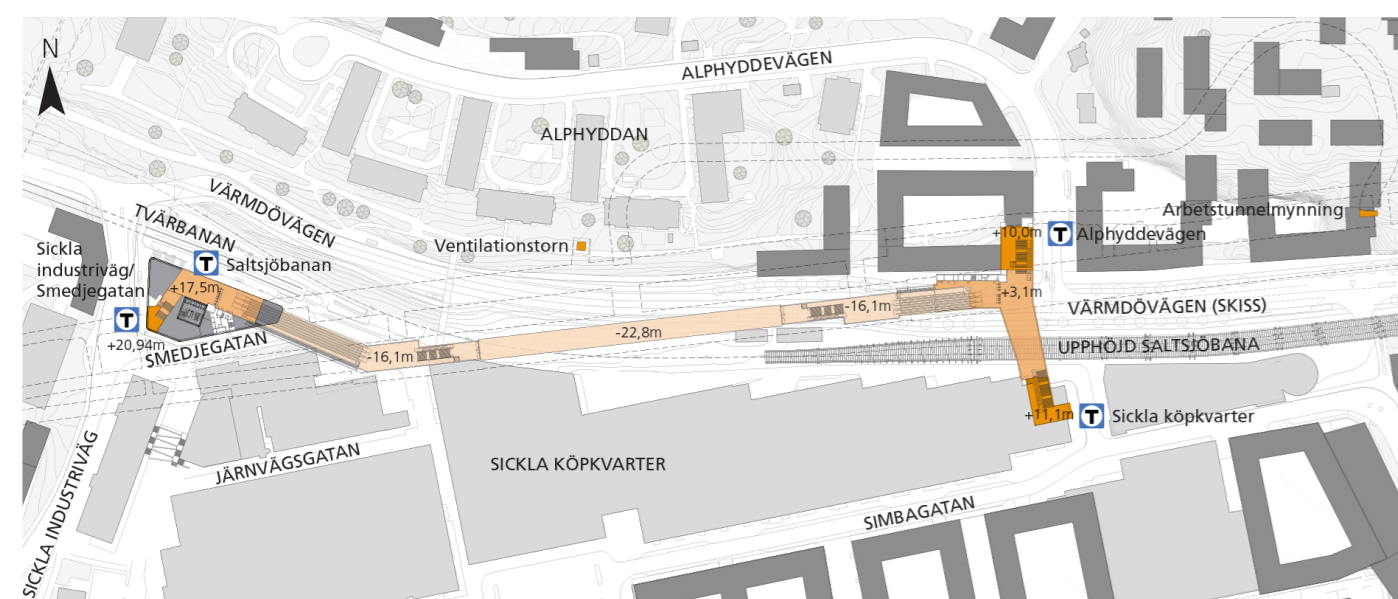
I öster ligger biljetthallen under Värmdövägen. Här finns entréer dels på norra sidan av Värmdövägen och dels söder om Saltsjöbanan i befintlig byggnad inom Sickla köpvarter. Entrén norr om Värmdövägen, vid Alphyddevägen, kommer att inrymmas i en framtida byggnad.

En arbetstunnel kommer att anläggas öster om stationen med mynning norr om Värmdövägen, ungefär mitt emot befintlig undergång mellan Planiavägen och Värmdövägen. Arbetstunneln kommer i driftskedet att användas för ventilation av tunnelbananläggningen. Ett ventilationstorn kommer att placeras norr om Alphydestigen, cirka 15 meter från befintlig bebyggelse.

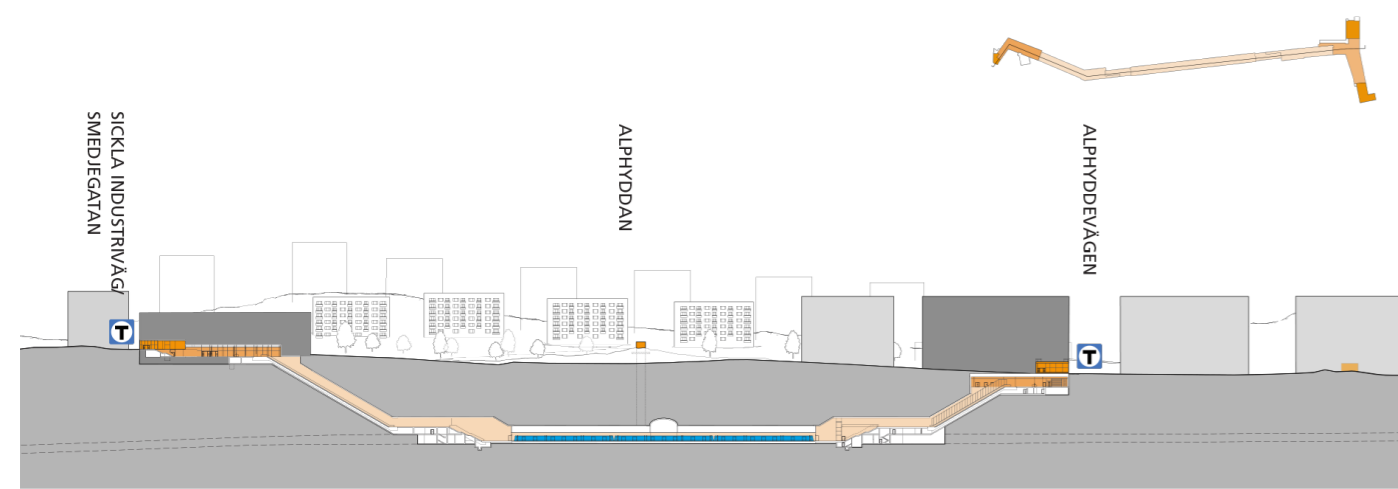
Station Sickla beräknas ha som mest cirka 1300 personer som kliver av och på under dygnets maxtimme, vilket är jämförbart med befintlig station Midsommarkransen.



Illustrationsskiss som visar hur entrén mot tvärbanan och Saltsjöbanan skulle kunna se ut. Hur stationsbyggnaden och kringliggande allmänna platser ska se ut är ännu inte fastställt.



Station Sickla, tänkt framtida bebyggelse visas i mörkgrått



Station Sickla - sektion, tänkt framtida bebyggelse visas i mörkgrått



Illustrationsskiss som visar hur entrén mot Alphyddan skulle kunna se ut. I fonden Sickla köpvarter och den uppbjorda Saltsjöbanan som nu planeras. Hur de nya byggnaderna och kringliggande allmänna platser ska se ut är ännu inte fastställt.

Station Järta

Station Järta är placerad mellan Värmdövägen och Birkavägen norr om Saltsjöbanans station Saltsjö-Järta.

Platsens förutsättningar, med kyrkogård och glesare bebyggelse vid stationens västra ände, har lett till att den endast får en uppgång med två entréer. Biljetthallen ligger i suterräng mellan Värmdövägen och Birkavägen. Entrén norr om Värmdövägen ansluter till ett framtida torg. Vid torget finns möjlighet att skapa en dagsljusbelyst biljetthall, med entré nära busshållplatser vid Värmdövägen och Saltsjö-Järta station. Den andra entrén vetter norrut mot Birkavägen och ligger på en högre nivå jämfört med biljetthallen. Hiss och rulltrappa/trappa kommer att finnas från entrén mot Birkavägen ner till biljetthallen. (Entrén mot Birkavägen ligger i en intilliggande framtida byggnad varför den kommer att planläggas samtidigt som denna byggnad. Entrén ingår i tunnelbaneprojektet som helhet men planläggs således inte i detaljplanen för tunnelbanan.)

Ovanpå biljetthallens tak, i nivå med Birkavägen, planläggs för ett torg. En mindre del av biljetthallen ligger under Kyrkstigen (vid anslutning mot Birkavägen), marken där planläggs därför som gata. Avsikten är att möjliggöra en 3D-fastighetsbildning där stationsbyggnaden utgör en egen fastighet under torget/gatan.

En arbetstunnel kommer att anläggas med mynning vid Järta skolväg. I driftskedet kommer arbetstunneln användas för ventilation och som utrymningsväg från den västra änden av plattformen som saknar uppgång. Ett ventilationstorn kommer att placeras väster om Birkavägen, strax söder om infarten mot Ljungvägen.

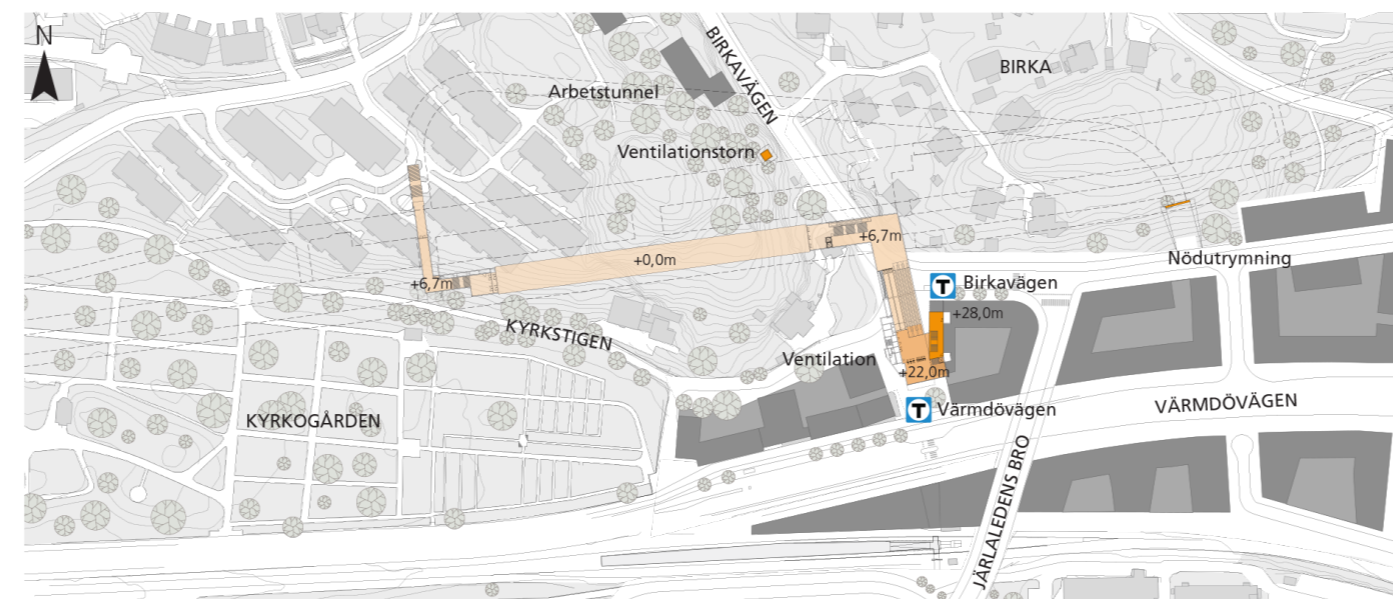
Station Järta beräknas ha minst antal resande, i förhållande till de andra nya stationerna, med som mest cirka 1000 personer som kliver av eller stiger på under dygnets maxtimme. Detta är jämförbart med befintlig station Björkågen.

Ventilationstorn vid stationerna

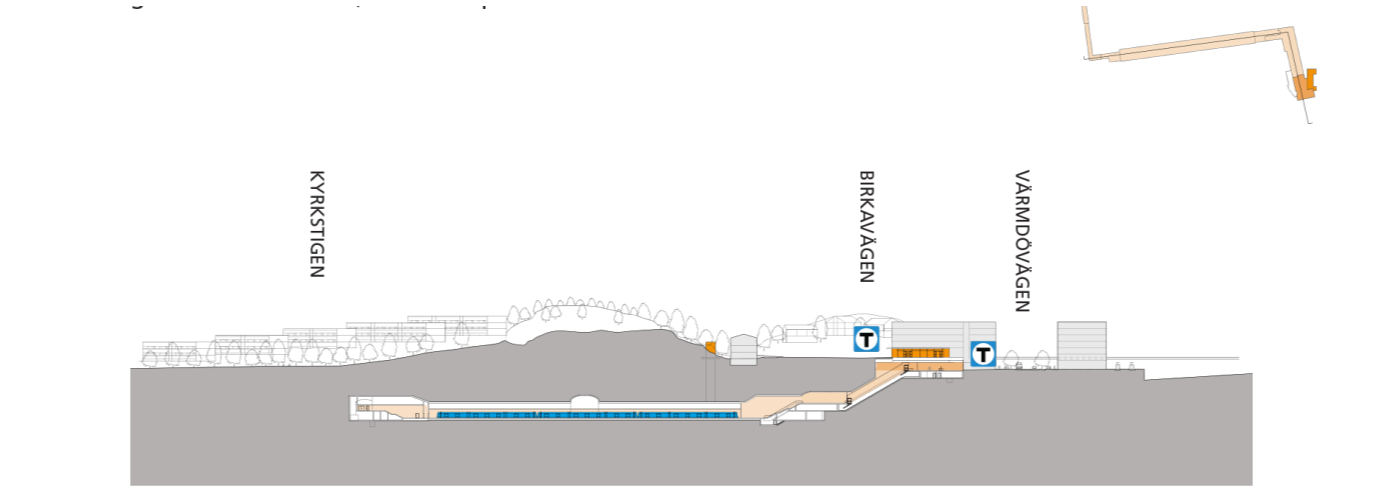
Ventilationstornen är cirka tre meter höga räknat från den punkt där marken är som högst, vilket regleras som bestämmelse på plankartan. Genom sin storlek får de ett tydligt avtryck i stadsmiljön varför det är av stor vikt att de ges en utformning som tar stor hänsyn till den intilliggande stadsmiljön. De bör kläs in för att få en attraktiv utformning, exempelvis med lameller av trä eller stål. Ventilationstornet norr om Skönviksvägen, och eventuellt det vid Birkavägen, kan komma att byggas in i framtida byggnader.

Planbestämmelser finns som reglerar hur mycket buller (ekvivalent ljudnivå) som får komma från ventilationstornen.

Samtliga bilder på denna affisch är hämtade från järnvägsplanens planbeskrivning.



Station Järta, tänkt framtida bebyggelse visas i mörkgrått



Station Järta - sektion, tänkt framtida bebyggelse visas i mörkgrått



Illustrationsskiss som visar hur entrén mot Värmdövägen och ovanliggande torg skulle kunna se ut. Hur intilliggande byggnader och allmänna platser ska se ut är ännu inte fastställt.

Station Nacka

Station Nacka blir slutstation för den östra grenen av Blå linje, och ligger där Värmdöleden planeras att däckas över och en ny bussterminal föreslås. (Överdäckningen och bussterminalen planläggs inte inom ramen för tunnelbaneprojektet). Plattformen ligger diagonalt under Värmdöleden och betjänar på så vis områdena både norr om och söder om leden.

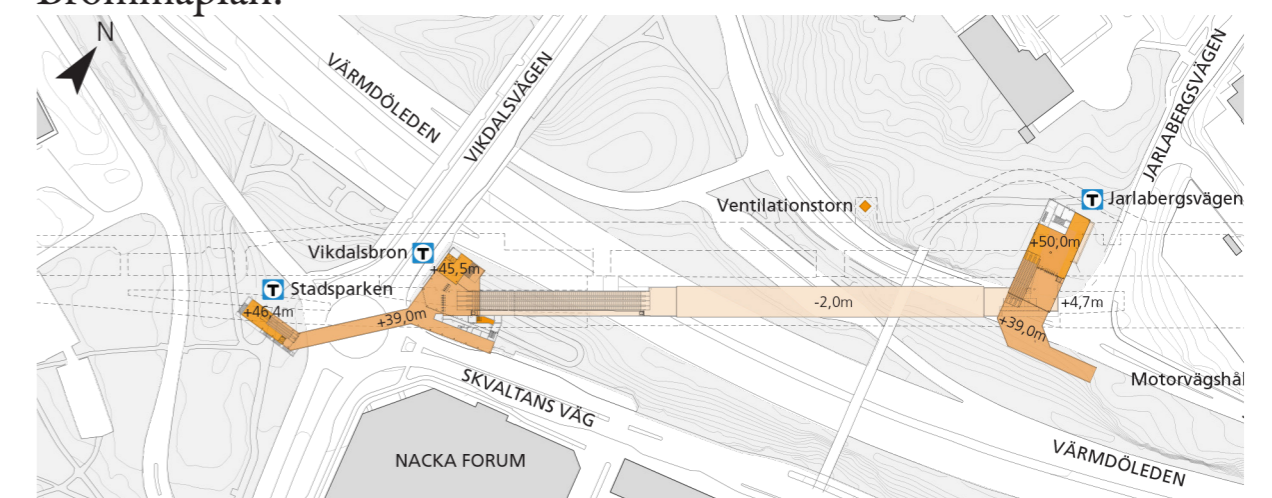
Stationen har två uppgångar, en i öster som ligger norr om Värmdöleden, och en i väster som ligger söder om Värmdöleden. Båda uppgångarna kommer i slutskedet ha två entréer. Biljetthallen norr om Värmdöleden ligger under mark med entré mot Jarlabergsvägen och integrerad i ett framtida bostadskvarter. Entré kommer även att finnas mot kommande hållplats för västgående motorvägsbussar. Biljetthallen söder om Värmdöleden är placerad under mark (i förhållande till kommande överdäckning) i hörnet Vikdalsvägen/Skvaltans väg, och kommer i slutskedet ha en entré från överdäckningen samt en entré mot stadsparken väster om Vikdalsvägen. Från biljetthallen kommer även en direktanslutning till den kommande bussterminalen under den framtida överdäckningen att finnas.

Vertikalkommunikationen från perrongen till entrén vid Jarlabergsvägen kommer att ske via rulltrappor och hiss till ett mellanplan. Från mellanplanet till biljetthallen, som ligger under mark, kommer kommunikationen enbart att ske med stora hissar. Från biljetthallen finns rulltrappor och hiss till entréplanet i marknivå. Detta ställer höga krav på den arkitektoniska utformningen för att miljön ska upplevas som trygg och aktiv.

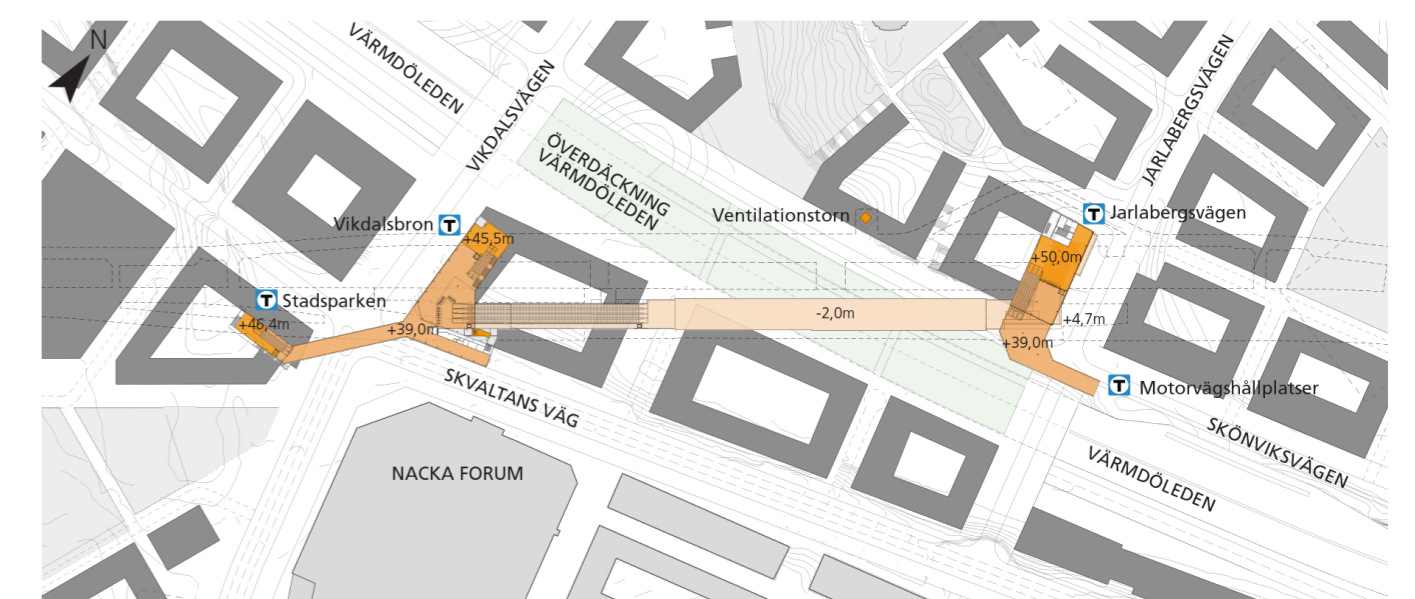
Uppgången mot Vikdalsvägen kommer, i förhållande till hur det ser ut idag, sträcka sig ut över Värmdöleden. För att kunna fastställa järnvägsplanen måste anläggningen kunna genomföras med den situation som nu råder eller i enlighet med gällande detaljplaner. Därför finns inte norra delen av uppgången mot Vikdalsvägen med. Denna del kommer i stället att planläggas i detaljplanen för överdäckningen där även en flytt av Värmdöleden norrut finns med samt entrén mot hållplatsen för de västgående motorvägsbussarna.

En arbetstunnel kommer att mynna i en yta strax norr om Värmdöleden, mellan Skönviksvägen och trafikplats Skvaltan. Från arbetstunneln kommer en tillfartsväg anläggas som ansluter till Skönviksvägen (tillfartsvägen planläggs i en kommande detaljplan). I driftskedet kommer arbetstunneln användas för ventilation och som tillfart till servicetunneln för utrycknings- och servicefordon. Ett ventilationstorn kommer att placeras norr om Skönviksvägen.

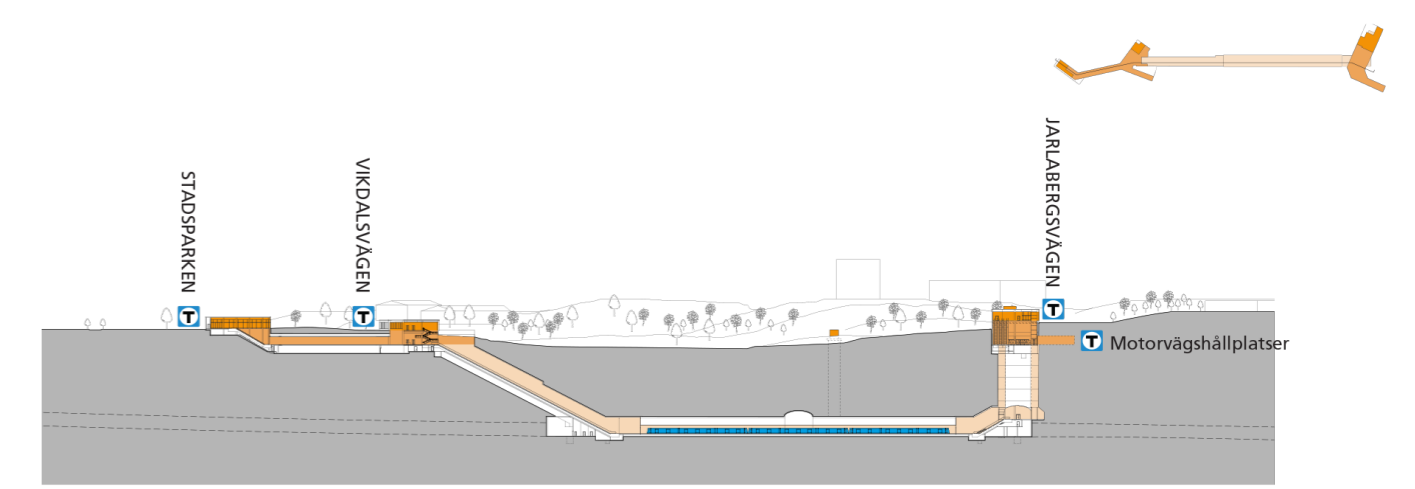
Station Nacka beräknas ha som mest cirka 4300 personer som kliver av eller stiger på under dygnets maxtimme, vilket är jämförbart med befintlig station Brommaplan.



Station Nacka, de delar som omfattas av järnvägsplanen och som utgår från befintlig situation vid Värmdöleden. Detaljplanerna utgår från detta.



Station Nacka, tänkt framtida bebyggelse visas i mörkgrått



Station Nacka - sektion, visar befintlig situation vid Värmdöleden



Illustrationsskiss som visar hur entrén mot Jarlabergsvägen skulle kunna se ut. Hur den ovanliggande bebyggelsen och kringliggande allmänna platser ska se ut är ännu inte fastställt. Kvarteret till höger ingår i detaljplanen för Enspännarvägen som är under framtagande, och dess utformning överensstämmer inte med bilden.

