



Nacka KLM

Akt nr:

0182K-96/67

96/67

KARTAN PLAN A1

§ 268

Dnr 94/254

Detaljplan för Sickla industriområde (9139) - tilläggsbestämmelser för Österleden

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar att anta detaljplan för Sickla industriområde (9139) - tilläggsbestämmelser för Österleden.

Ärendet

Fem detaljplaneförslag har upprättats för att möjliggöra en utbyggnad av Ringen runt Stockholm enligt Dennisöverenskommelsen. Planförslagen har hanterats enligt Plan- och Bygglagens föreskrifter varvid projekt nr 9138 och 9139 (detaljplan Sickla industriområde, tilläggsbestämmelser för Österleden) hanterats enligt reglerna för enkelt planförfarande. Genomförandet av planerna regleras i avtal med Statens vägverk. Dessa avtal behandlas i ett särskilt utlåtande från förvaltningen. Resterande detaljplaner som rör Österleden, delplanerna för Finnboda Varv och Danvikshem, har inte beretts färdigt. Dessa två planer beräknas föreligga för antagande i kommunfullmäktige före halvårsskiftet 1996.

De viktigaste utgångspunkterna för föreliggande detaljplaner är dels Dennisöverenskommelsen och dels de funktionella krav som vägverket ställer på de olika vägutbyggnaderna. Detaljplanerna gör möjligheter till en utbyggnad, den mer detaljerade utformningen av anläggningarna redovisas i kommande arbetsplaner. Genomförandets olika åtaganden mellan kommunen och vägverket regleras i ramavtal och genomförandavtal. De viktigaste miljökonsekvenserna är belysta i respektive MKB i varje ärende, kommunen har därvid haft tillgång till underlag som ställts till förfogande av vägverket. Förvaltningens samlade bedömning är att materialet har sådant innehåll och kvalitet att ett antagande av respektive plan kan rekommenderas. På några punkter kommer vald utformning och teknik att ytterligare klarlägga miljöpåverkan. Detta innebär att den mer detaljerade projekteringen och andra förberedelser för kommande utbyggnad behöver följas från kommunen i samråd med övriga berörda kommuner.

Handlingar i ärendet

Kommunstyrelsens sammanträdesprotokoll 1995-11-06 § 169..... Bil 131/a
Byggnadsnämnden § 192/1995..... Bil 131/b
Miljö & stadsbyggnads samrådsredogörelse 1995-09-12 Bil 131/c

Ärendets tidigare behandling

Kommunstyrelsen hade den 6 november 1995 § 169 beslutat föreslå kommunfullmäktige anta detaljplanen.

Yrkanden

- Börje Granlund och Lennart Ångeby yrkade bifall till antagande av detaljplanen.
- Anders Österlund med tillstyrkan av Anita Hagelbeck, yrkade återremiss.
- Kerstin Nöre med tillstyrkan av Per Chrisander yrkade i första hand avslag till detaljplanen och i andra hand i avvaktan på riksdags- och regeringsbeslut, återremiss

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

för utarbetande av detaljplaneförslag som bättre anpassas till en södra länk av mindre dimensioner och utan ny motorväg norr om Värmdöleden ("Österled").

- Erik Langby med tillstyrkan av Gunnar Åberg, Bengt Lindblad och Anders Henriksson yrkade bifall till detaljplanen.
- Rolf Wastesson med tillstyrkan av Gunnar Friberger, Birgitta Rasmussen och Birthe Kelly yrkade avslag till detaljplanen.
- Käthe Bäcklund yrkade avslag till detaljplanen.
- Ulla Rydbeck yrkade bifall till detaljplanen, men med tillägg att kommunen ges i uppdrag att tillsammans med Vägverket se över Södra Länken i syfte att minska dimensionen av leden och att detaljplanerna justeras så att Österleden och anslutningar till Österleden utgår.

Beslutsgång

Kommunfullmäktige beslöt att avslå Anders Österlunds återremissyrkande.

Kommunfullmäktige beslöt därefter att bifalla Börje Granlunds yrkande om bifall till detaljplanen och avslå Kerstin Nöres avslagsyrkande.

Slutligen beslöt kommunfullmäktige att avslå Ulla Rydbecks tilläggsyrkande.

Reservationer

Ulla Rydbeck, Annicka Wiklund, Maria Svedberg och Gunnel Nyman-Gräff (s) reserverade sig mot beslutet:

Vi ser med oro på att planeringen och detaljplanarbetet för Södra Länken och Österleden fortsätter utan att man inte nämnvärt tagit intryck av den kraftigt negativa opinionen. Vi motsätter oss inte Södra Länken i sig, men anser det absolut nödvändigt att en översyn sker så att ledens dimensioner minskas. Vi anser också att detaljplanerna skall justeras så att Österleden och anslutningar till Österleden utgår. Vi anser dessutom att det är fel att fortsätta planeringen av Österleden och därmed påbörja arbetet med Österleden innan beslut om ledens byggande har fattats. Det finns annars en uppenbar risk att detta blir en föruttagning på Österledsbeslutet. Dessutom kostar detta planarbete Nacka kommun enorma summor vars storlek det idag är omöjligt att få grepp om.

Rolf Wastesson (v) reserverade sig mot beslutet för (v)-gruppens del och till förmån för sitt yrkande.

Käthe Bäcklund (c) reserverade sig mot beslutet för (c)-gruppens del:.....Bilaga A

Per Chrisander (mp) reserverade sig mot beslutet för (mp)-gruppens del:.....Bilaga B

Protokollsanteckningar

Erik Langby (m) antecknade till protokollet för (m)-gruppens del:..... Bilaga G

Stefan Saläng (fp) antecknade till protokollet för (fp)-gruppens del:

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

| A | Å | R | E |

U. Höglund

Folkpartiet Liberalerna har yrkat att detaljplanen återremitteras i avvaktan på de förhandlingar om förändrat betalsystem som Nacka kommunfullmäktige beslutat om vid behandlingen av ramavtalet beträffande Ringen.

Bengt Lindblad och Gunilla Elmberg (m) antecknade till protokollet:
Endast i Gotlands kommun och län måste man betala vid varje resa för att nå riksvägnätet. Varför då i Stockholms län. Vi anser finansiering med biltullar olämplig.
Vi anser att utformningen av Österleden i form av tunnel är olycklig ur trafiksynpunkt, säkerhetssynpunkt, kostnadssynpunkt och attraktivitetssynpunkt. Vi skulle gärna ha sett något av de broprojekt som tidigare utarbetats av Stockholms stadsbyggnadskontor.

Börje Granlund (s) antecknade till protokollet för (s)-gruppens del:
Beslutet om att tillstyrka Södra Länken, d.v.s. vägen under jord mellan Värmdöleden, Gullmarsplan, Årsta gårde och med anslutning till E4:an, är ett steg närmare ett förverkligande av något som Nacka kommun arbetat för under årtionden. Södra Länken är av mycket stor strategisk betydelse för att kunna åstadkomma en bra miljö långsiktigt på västra Sicklaön. Inte minst är Södra Länken viktig för att åstadkomma en styrning av trafiken mot Värmdöleden och därmed möjliggöra en minskning av trafiken i anslutning till bostadsområdena Alphyddan, Finntorp, Sickla, Ekudden, Tallbacken vilka annars på sikt riskerar att få en mycket kraftig trafik.

Justerandes sign

A AB AF

Utdragsbestyrkande

M. Högblom

§ 268 A

Behandling av återstående yrkanden från Käthe Bäcklund i Ringenärendena.

Under överläggningen i Ringenärendena hade Käthe Bäcklund lämnat sex yrkanden, varav tre behandlats under § 263 respektive § 266.

Ordföranden ställde proposition på de återstående tre och fann att kommunfullmäktige beslutat att bifalla Käthe Bäcklunds yrkande

- Planarbetet skall bedrivas med beaktande av Agenda 21.

men avslagit yrkandena

- Inte föregripa beslut om Österleden, t.ex. genom att planera för eller utföra arbeten i form av sprängning för tunnlar.
- Utarbeta förslag till enklare utformning av anslutning mellan Södra Länken (från Sickla Kanal) och Värmdöleden i avvaktan på definitivt beslut om byggande av Österleden.

.....

Justerandes sign

A AB RA

Utdragsbestyrkande

M. Höglund

Bilaga A till kommunfullmäktiges protokoll den 18 - 19 december 1995

Reservation från Käthe Bäcklund för (c):

Centerpartiet har under kommunfullmäktiges behandling av ärenden ingående i Dennispaketet yrkat

- avslag på ramavtal beträffande Ringen
- avslag på detaljplan för Österleden - delen vid Svindersviken
- avslag på detaljplan för Österleden - delen vid Järlaleden / Hammarby Fabriksväg
- avslag på detaljplan för betalstation på Värmdöleden
- avslag på detaljplan för Sickla Industriområde (9138) - tilläggsbestämmelser för Österleden
- avslag på detaljplan för Sickla Industriområde (9139) - tilläggsbestämmelser för Österleden.

Vidare yrkade (c) att kommunfullmäktige skulle besluta att

- kommunstyrelsen skall omgående vidta åtgärder för att förhindra betalstationer ("biltullar") i Nacka
- planarbetet skall bedrivas med beaktande av Agenda 21.
- en samrådsgrupp tillsätts omgående för en miljöprovning av Södra Länken och Österleden i enlighet med förslag från Nacka Miljövårdsråd, Saltsjöbygdens Naturskyddsförening, Nacka Hembygdsförening och Boo Miljö- och Naturvänner.
- inte föregripa beslut om Österleden, t.ex. genom att planera för eller utföra arbeten i form av sprängning för tunnlar."
- utarbeta förslag till enklare utformning av anslutning mellan Södra Länken (från Sickla Kanal) och Värmdöleden i avvaktan på definitivt beslut om byggande av Österleden.
- kommunstyrelsen får i uppdrag att redovisa hittillsvarande kostnader till och med år 1995 för planering m.m. som föranletts av "Dennis-ärendena" och uppskattade kostnader för Nackas engagemang i Dennislederna samt att särredovisa budgeterade kostnader för 1996.
- bifalla motion av Sam Wiesel (c) 1994-03-03 "Kommunens engagemang i projektering / planering av den del av motorvägsringen runt Stockholm som kallas Österleden".
- bifalla motion av Rolf Wastesson m fl (v) 1995-03-13 "Förslag att avbryta planarbetet för Österleden".

Centerpartiet har under årtionden arbetat för att de stora markreserver som finns för Österleden skulle användas på ett för miljön och människorna bättre sätt ex. avsättas som grönområden. Vi har ett flertal motioner yrkat att planeringen av Österleden skall avbrytas. Att som m, fp och s påstå att byggandet av Österleden skulle förbättra miljön är rent nonsens. I de ekonomiska kalkylerna baseras Österleden p att fordonstrafiken i området måste minst fördubblas.

Bilaga A till kommunfullmäktiges protokoll den 18 - 19 december 1995

Västerleden och Österleden är de dyraste (över tio miljarder !) och mest miljöförstörande projekten som ingår i Dennispaketet. Byggs dessa motorvägar skärs grönområden av och exploatering hotar. Tillväxten framtvingas till Stockholmsområdet på bekostnad av övriga delar av landet.

Centerpartiet efterlyser mera fantasi och mer av framtidsvisioner i planarbetet. Miljövänlighet, småskalighet, ekonomi, regional utveckling och ansvaret för kommande generationer kräver helt andra satsningar. Satsningen på ökad biltrafik i Stockholms län är föråldrad.

En delösning för biltrafiken kunde vara att dra om E4 och låta den gå Norrköping - Uppsala utan omvägen över Storstockholm. Det skulle avlasta Storstockholm den genomgående trafiken och därigenom minska utsläppen avsevärt. Vidare kunde transittrafiken flyttas från Stockholms hamn till mer lättillgängliga lägen. Av miljöskäl är det också nödvändigt att lägga tonvikten vid kollektivtrafiken i Stockholms län.

De föreliggande detaljplanerna innebär att man planerar för Österleden trots att det är ytterst osäkert om den alls kommer att byggas. Även de som vill ha Österleden borde föredra att skynda långsamt - att vara litet försiktigare med storskaliga projekt av detta slag. Miljö och Stadsbyggnad bekräftar att man nu föregriper beslut om Österleden och att osäkerheten är stor. I remissammanställningen på sid 16 skriver kontoret: "Visst föregriper man beträffande Österleden - och riskerar man pengar - men det bedöms vara ett motiverat risktagande." Hur mycket får detta risktagande kosta? För Nacka kommun? Hur skall kostnaden betalas? Här finns inga statliga garantier.

Varför inte i detta skede planera enbart för anslutning av Södra Länken till Värmdöleden? Ge anslutningen en mer modest utformning. Sedan kan man ta ställning till Österleden när man med säkerhet vet att den skall byggas.

Enligt detaljplanerna skall man av "funktions- och byggnadstekniska skäl (PM Miljö och Stadsbyggnad 951205) spränga ut tunnlarna för ringeden mellan Järaleden och Värmdöleden. Skälet är att det annars blir stora trafikstörningar om man gör detta när trafiken Södra Länken - Värmdöleden redan pågår. Men kanske stör man människor helt i onödan med sprängning och stenkross? Det finns många anledningar till att undvika denna typ av ingrepp för en Österled som med stor sannolikhet inte kommer att byggas.

Osäkerheten är indikerad även av Vägverket (se ramavtalet bilaga sid 10). På Österleden markeras 1999 "Produktion startar när ekonomiska förutsättningar finnes." Osäkerheten finns även bekräftad i remissammanställningen sid 6, där man lägger till "Preliminär byggstart för Österleden är år 2000". Obs ordvalet PRELIMINÄR. Avhängigt om det är FINANSIELLT MÖJLIGT.

Borde inte Nacka göra som Vägverket? När man vet att ekonomiska förutsättningar finns, då tar man ställning till frågan om planering för Österleden.

Bilaga A till kommunfullmäktiges protokoll den 18 - 19 december 1995

Det är däremot angeläget att Södra Länken byggs och får en till Värmdöledens trafik lagom och väl anpassad anslutning. När Södra Länken med anslutning till Värmdöleden står färdig kan Nacka- och Värmdöborna lätt komma ut på E4 / E20 såväl norrut som söderut.

Centerpartiet reserverar till förmån för egna förslag under punkterna 4 och 5.

PROTESTERA MOT BETALSTATIONER I NACKA! uppmanade vi Nacka-borna att göra i en insändare som publicerades i Nacka-Värmdöposten den 12 december 1995.

Dennispartierna, d.v.s. moderaterna, folkpartiet och socialdemokraterna vill införa biltullar runt Stockholm. Tullavgifterna skall bl.a. finansiera Österleden. Centerpartiet har under punkt 1 yrkat att kommunstyrelsen omgående skulle vidta åtgärder för att förhindra betalstationer (biltullar) i Nacka. Yrkandet framställdes i kommunfullmäktige redan under novembersammanträdet, men beslutades då tas upp i samband med Dennispaketet. Trots detta återremitterades detta yrkande till kommunstyrelsen. Vadan detta när Nacka -m, -fp och -s under fullmäktigedebatten sagt sig vilja verka föra att läget för betalstationerna skall ändras?

Centerpartiet reserverar sig till förmån för eget förslag under punkt 1 ovan

I de detaljplaner som kommunfullmäktige nu haft att ta ställning till placeras betalstationer utanför Ringen. Detta innebär att alla bilar som far förbi Stockholm på kringfartslederna måste betala 15 - 25 kronor för varje passage. Busar och andra större fordon skall betala 75 kronor vilket ökar kostnaden för kollektivtrafik och varutransporter. Betalstationer planeras på motorvägen vid Svindevsviken, på Värmdövägen vid Alphyddan och på Järlaleden vid Sickla Industriväg.

Vi som bor i Nacka skall tvingas att betala för att åka inom kommunen! Detta förutom att vi i likhet med Värmdöborna och Lidingöborna måste betala för att kunna åk till Stockholm och övriga Sverige.

Planeringen pågår för fullt i kommunen. Centerpartiets krav på att planeringen av Österleden skall avbrytas avvisas av m, fp, och s. Och Vägverket fortsätter sin planering av betalstationer på ovan nämnda platser.

Trots att Sverige, inkl. Nacka, "måste skära ner på allt" och trots att vägtrafiken redan nu svarar för långt mer än hälften av alla luftföroreningar i länet så vill de "stora grabbarna" fortfarande bygga nya bilbanor. En satsning som människor får ta konsekvenserna av långt in på 2000-talet i form av sämre skolor, försämrade vård, försämrade pensioner, försämrade socialbidrag och hyresbidrag etc. De "stora grabbarna" får alltid pengar till sina bilbanor medan kvinnor och barn och låginkomsttagare får klara sig bäst de kan på det som eventuellt blir över. Detta är uppenbart nu när notan efter 80tals-karusellen betalas och föråldrad satsning på ökad biltrafik i Stockholms län skall drivas igenom.

Bilaga A till kommunfullmäktiges protokoll den 18 - 19 december 1995

Projektet borde omprövas. Stöd för detta finns i beslutsunderlaget, om man nog läser vad Miljö och Stadsbyggnad skrivit (se sammanställning och kommentar till inkomna yttranden) :

sidan 15 "Kontoret har vid sammanställning av remissomgången sagt att ett nollalternativ med en större satsning på kollektivtrafik borde varit med i remissomgången. Detta synsätt gäller fortfarande.

I den kommunala planeringen finns beredskapen att pröva andra utvecklingsalternativ.

En omprövning av Dennispaketet är inte omöjlig, enligt miljö och stadsbyggnad.

Kontoret måste på frågan om det kommer något allsidigt beslutsunderlag åberopa vad som ovan sägs om förutsättningarna att presentera nya utvecklingsalternativ. Det kommer naturligtvis att vara den samlade tyngden i de synpunkter som nu tillförs planmaterialet samt den utvärdering och diskussion som förestår som avgör om nya alternativ skall redovisas."

När man läser remissvaren finns det inget tvivel om att den "samlade tyngden" är sådan att "nya alternativ" skulle ha redovisats innan kommunfullmäktige fattade beslut om detaljplanerna.

Centerpartiet reserverar sig mot besluta att anta detaljplanerna utan att pröva andra alternativ.

Centerpartiet notera dock med stor tillfredsställelse att yrkanden enligt punkt 2 och 6 bifölls. Härigenom har kommunfullmäktige beslutat att planarbetet skall bedrivas med beaktande av Agenda 21 samt att Nacka kommuns kostnader för planering m.m. som föranleds av Dennis-ärenden skall redovisas.

Centerpartiets yrkande enligt punkt 3 remitterades till kommunstyrelsen. Vi hade gärna sett att den föreslagna samrådsgruppen hade tillsatts omgående. Den trafikläsning som nu planeras påverkar i mycket hög grad Nackas framtida samhällsutformning och livsmiljön för Nackas innevånare. Det vore därför ytterst värdefullt att på ett positivt sätt kunna ta tillvara det kunnande och de resurser som de angivna organisationerna förfogar över. Detta kan vara till stor hjälp inte minst med tanke på att det finns en rad frågetecken vad gäller luftföroreningar, bergmassor och lokaltrafiken.

Att centerpartiets och vänsterpartiets motioner om Österleden avslogs är ju i linje med det majoritetsbeslut som togs i övrigt. Men vi vill ändå reservera oss till förmån för egna förslag om bifall till motionerna.

Bilaga B till kommunfullmäktiges protokoll den 18 - 19 december 1995.

Per Chrisander och Kerstin Nöre (mp) antecknade till protokollet:

I ärendet Budgetproposition 1994/95:100 klargjordes att inga garantier getts för någon del av Österleden. Kommunfullmäktige påstår att det som kallas Nacka port är en del av Södra länken och att man därför redan nu kommer att spränga tunnlar för Österleden på sträckan mellan Järlaleden och Värmdöleden till en kostnad av ca. 640 miljoner kronor. Riksdag och regering definierar Nacka port som en del av Österleden. Nacka kommun riskerar att få betalningsansvaret. Detta får inte ske! Österleden kommer inte att byggas, av ekonomiska skäl och av miljömässiga skäl. Södrälänken bör bland annat därför omprojekteras och dimensioneras för lägre biltrafikkapacitet.

Om Dennisöverenskommelsens (DÖ) avsikt var att förbättra trafikmiljön i Stockholm, innefattande både kollektivtrafik och biltrafik, kan berättigad kritik riktas mot projekteringsgången. Spårtrafik och andra kollektivtrafiksatsningar, vilka kan beröra det här och näraliggande områden, är en synnerligen stor svaghet i projekteringsarbetet. Dessutom ytterligare ett bevis för att DÖ prioriterar vägtrafiksatsningarna.

Biltrafikproblemen kan inte lösas förrän man satsar på kollektivtrafikförbättringar. Denna insikt har bland annat lett till att ett antal europeiska storstäder gått samman i klimataliansen, med procentuella målsättningar att öka kollektivtrafiken och minska biltrafiken.

Solna kommun har avbrutit arbetet med projektering för betalstationer, bl.a. mot bakgrund av att Österleden och Västerleden är osäkra projekt och kräver omförhandlingar av DÖ. Detta berör också Nacka och är ett ytterligare skäl för Nacka kommun att göra detsamma. På Dagens Nyheters ledarsida har man under sommaren 1995 rekommenderat omförhandlingar av DÖ och bland annat förordat en utbyggnad av Essingeleden istället för Öster- och Västerleden.

Ett flertal tunga remissinstanser avstyrker genomförandet av Österleden.

Kunskaperna om dess nackdelar växer ju mer detaljerade studier som görs.

Förslaget till Österled med satsning på ökad biltrafik strider mot riksdagens miljömål vad gäller utsläpp av koloxider och kväveoxider. Det strider också mot Rio-konferensens handlingsplan Agenda 21.

Projektets påverkan på Nackas närmiljö innefattar dessutom synnerligen tveksamma tekniska och miljömässiga förslag av låg kvalitet. Till detta kommer att projektet har liten bärkraftig ekonomi.

Den senast kostnadsberäkningen enligt vägverket visar på ca. 6 miljarder. Alla kostnader är fortfarande inte inkluderade i vägverkets beräkning. Den troliga kostnaden är sannolikt betydligt högre.

På drygt två år har vägverkets kostnadsberäkningar för Österleden fördubblats.

Under tiden har Stockholms biltrafik inte ökat i den grad som trafikprognoserna utgick från.

Österleden och resten av Ringen kan inte byggas utan mycket högre bilavgifter än de föreslagna och mycket höga skattesubventioner.

Österleden måste subventioneras med skattemedel. Detta i en tid när nedskärningar görs i verksamheter för barn, gamla och sjuka.

Bilaga B till kommunfullmäktiges protokoll den 18 - 19 december 1995.

Satsningar på motorleder och tunnelbyggen ger betydligt färre arbetstillfällen för samma summa än satsningar på t.ex. renovering, saneringar, skola, barnomsorg och sjukvård. Byggande av biler skall ske i konkurrens med företag i Europa och antalet arbetstillfällen kan därför bli mycket lågt i stockholmsregionen.

Österledens tekniska konstruktion som sänktunnel innehåller okända svårigheter. Kända svårigheter är att den skulle ytterligare försämra närmiljön för nackaborna. Hur kan kommunen överhuvudtaget medverka med planering som ytterligare försämringar för kulturmiljön runt Svindersviks herrgård och de botaniskt mycket värdefulla bergs- och strandpartierna intill Svindersviken?

I vissa snitt upptar förslaget sju vägfiler intill varandra här. Således innebär förslaget att miljön sargas mycket hårt. En del tekniker försvarar ingreppen med att detta område redan är starkt påverkat av biltrafik, vilket vi anser är cynism. Området vid Sickla kanal får också vidkännas grav påverkan med försämringar i miljön.

Hur kan kommunen medverka med planering för ytterligare skogsdöd i närmiljön, Erstavik, förstörelse inom den egna kommunen och dessutom ett bidrag till den globala miljöförstöringen?

Österleden är den svagaste länken i Ringleden runt Stockholm. Ringen är en ond cirkel. Bryt den! Stoppa Österleden!

Satsa på en god cirkel, kretslopp och kretsloppsbasead kollektivtrafik!

Planera i först hand för gång- och cykeltrafik och utökad miljövänlig kollektivtrafik och anpassa vägtrafiknätet till detta.

Bilaga G till kommunfullmäktiges protokoll den 18 - 19 december 1995

Erik Langby (m) lät, för den moderata gruppens räkning, anteckna till protokollet:

Nacka ska fortsätta att kraftfullt verka för ett annat avgiftssystem, så Nacka-borna kan nå riksvägnätet (E4, E20 söderut) utan att betala avgift. Avgiftsstationerna bör således sättas innanför Ringen och på Ringen vid passage av Mälaren eller Saltsjön.

Det är mycket angeläget att Dennispaketet fullföljs - både vägarna och kollektivtrafiken. Detta för utvecklingen av både Nacka och hela Stockholms-regionen. För välbefinnande för medborgarna behövs goda möjligheter för att kunna resa både till och i arbetet och på fritiden.

Vi moderater ser oss som garanten för att vi får vägar för bilavgiftspengarna. Övriga partier vill, i den nationella och regionala politiken, ha biltullar i olika former. S och fp har tyckt att pengarna också kan gå till annat än vägar och v, mp och c vill inte alls bygga vägar för pengarna. Eftersom vi således förr eller senare får bilavgifter, biltullar, områdesavgifter eller vad det kommer att kallas så ska vi i alla fall få vägar för varenda krona!

§ 192

Dnr Ä 94-241 214

Detaljplan för Sickla Industriområde. Tilläggsbestämmelser för Österleden. Gäller tillsammans med stadsplan S230 laga kraft 1972-04-13

Enkelt planförfarande. Upprättad på Miljö & Stadsbyggnad i Nacka i april 1995

Beslut

1. Godkänna det i april 1995 upprättade detaljplaneförslaget.
2. Hos kommunfullmäktige hemställa att fullmäktige antar det godkända planförslaget.

Paragrafen förklarades omedelbart justerad.

Ärendet

Miljö & Stadsbyggnad har redovisat ärendet i en skrivelse av den 12 sept 1995.

Föreliggande detaljplan utgör en av flera detaljplaner inom Nacka, som sammantaget skall möjliggöra utbyggnad av Österleden, en del av trafikledningen runt Stockholm. Detaljplanen, som omfattar avsnittet benämnt Nacka Port, skall genom att införa tilläggsbestämmelser i redan gällande detaljplan, reglera utbyggnaden på en del av partiet mellan Järlaleden och Värmdövägen. Den aktuella Nacka portdelen är förlagd i tunnel. Anläggningsmässigt ingår, förutom huvudtunnlarna även avfart/tillfart för Värmdöleden samt tekniska anläggningar för ledens drift.

Anmälan att planarbetet påbörjades gjordes i kommunstyrelsens arbetsutskott den 11 okt 1994 och i byggnadsnämnden den 12 okt 1994.

Planen ingår i de planuppdrag som har sin utgångspunkt i Dennisöverenskommelsen. Överenskommelsen bekräftades av Nacka kommunfullmäktige den 1 febr 1993. Utredningar och uppföljning av planläggningens ekonomiska aspekter har i stort pågått kontinuerligt sedan denna tidpunkt. Detta konkretiserades i början av 1994 då Vägverket och Nacka kommun påbörjade förhandlingar och utredningar för att bereda dels ett ramavtal som skulle reglera de övergripande frågorna för utbyggnaden dels genomförandavtal som skulle reglera anläggningarnas närmare utformning samt planernas ekonomiska konsekvenser och ansvarsfördelningen parterna emellan.

Justerandes sign.



Utdragsbestyrkande



§ 192

sid 2 (4)

Kommunstyrelsens arbetsutskott, som haft ansvaret för detta arbete, har erhållit i stort sett kvartalsvis redovisning av arbetets bedrivande och förhandlingsläget och dessutom kontinuerligt behandlat aktuella frågeställningar.

Byggnadsnämnden har erhållit kontinuerlig information om detaljplanens genomförandeaspekter och aktuella avtalsfrågor.

För att säkra markåtkomst och bearbeta intrångsfrågor i så tidigt skede som möjligt har kommunen, i enlighet med trafiköverenskommelsen, hos regeringen ingivit ansökan om expropriation för det område som berörs av detaljplanen.

Samråds- och informationsmöte med av förslaget berörda hölls den 15 maj 1995. Samråd/remiss har ägt rum tiden 31 maj - 22 juni 1995. Efter begäran har AKZO NOBEL erhållit förlängd remisstid fram till den 31 juli 1995.

Detaljplanen har i samrådsskedet handlagts enligt reglerna för enkelt planförfarande. Planens omfattning och karaktär har varit sådan att enkelt planförfarande kunnat tillämpas. I detta sammanhang kan noteras att planens ekonomiska konsekvenser och andra planmässiga konsekvenser behandlats mycket ingående och i nära samråd med de av planen berörda. Uppläggningsen av planarbetet har inriktats på att kommunstyrelsen och kommunfullmäktige skulle godkänna planens genomförandavtal, och att byggnadsnämnden därefter antog detaljplanen.

Efterhand har från kommunledningens sida uttalats som ett starkt önskemål att alla detaljplaner för Ringen, med tillhörande, avtal behandlas samtidigt vid kommande beslutstillfällen i kommunstyrelsens arbetsutskott, kommunstyrelsen och kommunfullmäktige. En sådan samlad hantering av ringenplanerna ger goda möjligheter att överblicka hela projektet och dess konsekvenser.

Siktet är för närvarande inställt på ett antagande av planerna och godkännande av avtalen vid fullmäktiges decembersammanträde

För att detta förfarande skall vara möjligt har byggnadsnämnden vid sitt sammanträde den 23 aug 1995 beslutat avstå från sin delegationsrätt, enligt fullmäktigebeslut 1987-06-16, att anta detaljplaner som handlagts enligt reglerna för enkelt planförfarande. Detaljplanen kommer i stället att föreläggas byggnadsnämnden för godkännande varefter den normala beslutsordningen med antagande av fullmäktige fullföljs.

Sammanfattning

De synpunkter som erhållits under samrådet har varit tydligt knutna till farhågor för att utbyggnadsskedet skulle innebära störningar och komplikationer för de verksamheter som bedrivs inom det berörda industriområdet. Även de mer miljömässiga störningarna tas upp, främst bullerfrågan.

Justerandes sign.



Utdragsbestyrkande



§ 192

sid 3 (4)

Påverkan från trafikledens utbyggnadsskede har dessutom aktualiserats och blivit tydliggjord genom att planarbetet drivits parallellt med kontakter avseende trafikledens markåtkomstfrågor.

Speciellt för detta avsnitt av leden är också att utbyggnaden dels pågår under tämligen lång tid, sammantaget nästan tre år, dels innehåller arbetsmoment som är starkt störande om inte lämpliga försvarsåtgärder vidtas. Detta gäller främst pålning och spontning som blir aktuell direkt söder om Järlaleden liksom längre söderut kring Sickla Kanal med brobyggen och ombyggnad av slussystemet.

Atlas Copco lägger stor vikt vid två aspekter, dels att trafikkapaciteten och framkomligheten kan hållas uppe under utbyggnadsskedet dels att skyltning, hänvisning, information skall vara så heltäckande och aktuell att ingen osäkerhet om trafikföringen behöver uppstå. Kontoret är övertygad om att dessa önskemål kan uppfyllas. Vägverket har nyligen tagit del av erfarenheterna från den policy man tillämpat i dessa frågor i Öresundsbrobygget. Man har där lagt mycket större vikt vid dessa frågor än vad tidigare var praxis och därvid kunnat notera att väntade trafikstörningar och allmän irritation kring byggplatsema avsevärt nedbringats. Detta har också varit till stor fördel för de som står för byggandet, varför det finns skäl anta att byggarna framdeles lägger vikt vid dessa frågor i sin arbetsplanering.

Akzo Nobel tar upp huvudsakligen tre saker.

Man avstyrker ledens förläggning i tunnlar under industriområdet om inte bindande igångsättningsbeslut för Österledens utbyggnad föreligger. Södra Länkens koppling till Värmdöleden skulle därmed ske via nuvarande Hammarby Fabriksväg och Lugnetrondellen om inte Österleden byggs.

För det andra: Befarad konflikt mellan de inom området pågående verksamheterna och de förstärkningsarbeten (injektering/frysning) för leden som måste göras i marknivån inom området.

Slutligen: Bullerstörningar från pålning och spontning under utbyggnadsskedet.

Den föreslagna ändrade anslutningen mellan Södra Länken och Värmdöleden, om inte Österleden kommer, innebär att det aktuella industriområdet inte drabbas av några intrång. Däremot innebär det, enligt kontorets mening, en sådan nedklassning på en delsträcka av denna för Nacka-Värmdösektorn så viktiga trafiklänk, att den inte kan accepteras. Södra Länkens övriga delar projekteras för den höga belastning den kommer att få - detta måste också gälla för den avslutande kopplingen till Värmdöleden - vilket är ännu mera angeläget i det fall att Österleden inte skulle byggas.

Kontoret anser också att befarade störningar från de av leden föranledda förstärkningsarbetena inom industriområdet kommer att kunna minimeras och bli fullt hanterbara. För detta talar erfarenheterna från de probleminventeringar och försvarsåtgärder som nu i samförstånd diskuteras fram mellan bolaget, kommunen och Vägverket.

Justerandes sign.



Utdragsbestyrkande



§ 192

sid 4 (4)

Kontoret har förståelse för att erinringar om befarade bullerstörningar anföras. De störningsnivåer som räknats fram och redovisats i miljökonsekvensbeskrivningen, innebär överskridande av rekommenderade gränsvärden.

Detta skall beaktas, men om det skall ske genom fönsterbyten, som föreslås, eller att föreskriva avpassade restriktioner för arbetet kan inte bedömas i detta skede - kanske kommer helt nya arbetstekniker att vara tillgängliga när utbyggnaden blir aktuell. I de redan pågående inventeringar kring markintrång får man lägga fast sättet för hur även "denna form av intrång" skall regleras.

Sammanfattningsvis kan kontoret konstatera att de synpunkter som erhållits, huvudsakligen tar npp förhållanden som har med utbyggnaden/genomförandet att göra. För företagen, och den verksamhet som bedrivs inom industriområdet, är det viktigt att störnings- och intrångsfrågor beaktas. De påpekanden som tagits upp syns också kunna åtgärdas eller hanteras på ett tillfredsställande sätt. Frånsett Akzo Nobels synpunkt om Södra Länkens anslutning till Värmdöleden, i den hypotetiska situationen att Österleden inte byggs, föreligger inga egentliga erinringar beträffande planens innehåll och regleringar. Kontoret får därför, med åberopande av de svar och klarlägganden som redovisas i sammanställningen nedan, föreslå att planförslaget godkänns.

Yrkande

Kerstin Nöre (mip) yrkade avslag.

Byggnadsnämnden beslöt med avslag på Kerstin Nöres yrkande i enlighet med förvaltningens förslag.

Reservation

Kerstin Nöre (mp) reserverade sig mot beslutet i enlighet med bilaga 1.

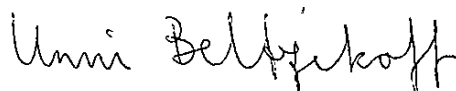
Anteckning

Per Olov Ljung (v) gjorde en anteckning till protokollet i enlighet med bilaga 2.

Justerandes sign.



Utdragsbestyrkande



Ärende nr 6, reservation

BILAGA NR 1 § 192
till protokoll 11/10 1995

ÖSTERLEDEN KOMMER INTE ATT BYGGAS, AV EKONOMISKA SKÄL OCH MILJÖMÄSSIGA.

SÖDRA LÄNKEN BÖR BLAND ANNAT DÄRFÖR OMPROJETERAS OCH DIMENSIONERAS FÖR LÄGRE BILTRAFIKKAPACITET.

OM DENNISÖVERENSKOMMELSENS (DÖ) AVSIKT VAR ATT FÖRBÄTTRA TRAFIKMILJÖN I STOCKHOLM, INNEFATTANDE BÅDE KOLLEKTIVTRAFIK OCH BILTRAFIK, KAN BERÄTTIGAD KRITIK OCKSÅ RIKTAS MOT PROJETERINGSGÅNGEN, ATT SOM NU PROJETERA FÖR UTÖKAD BILTRAFIK UTAN REDOVISNING AV SPÄRTRAFIK- OCH ANDRA KOLLEKTIVTRAFIKSATSNINGAR, VILKA KAN BERÖRA DET HÄR OCH NÄRALIGGANDE OMRÅDEN ÄR EN SYNNERLIGEN STOR SVAGHET I PROJETERINGSARBETET. DESSUTOM YTTRELLIGARE ETT BEVIS FÖR ATT DENNISÖVERENSKOMMELSEN (DÖ) PRIORITERAR VÄGTRAFIKSATSNINGARNA.

BILTRAFIKPROBLEMEN KAN INTE LÖSAS FÖRRÄN MAN SATSAR PÅ KOLLEKTIVTRAFIKFÖRBÄTTRINGAR. DENNA INSIKT HAR BLAND ANNAT LETT TILL ATT ETT ANTAL EUROPEISKA STORSTÄDER GÅTT SAMMAN I KLIMATALLIANSEN, MED PROCENTUELLA MÅLSÄTTNINGAR ATT ÖKA KOLLEKTIVTRAFIKEN OCH MINSKA BILTRAFIKEN.

VAR FINNS GÅNG- OCH CYKELVÄGARNA I DET HÄR FÖRSLAGET?
VAR FINNS DEN STRÖVANDE MÄNNISKAN I FÖRSLAGET? HUR KAN DEN NATURÄLSKANDE FAMILJEN GÅ FRÅN HENRIKSDAL TILL ERSTAVIKSOMRÅDET MED BARNVAGNEN PÅ SÖNDAGSUTFLYKTEN?

SOLNA KOMMUN HAR AVBRUTIT ARBETET MED PROJETERING FÖR BETALSTATIONER, BLA MOT BAKGRUND AV ATT ÖSTERLEDEN OCH VÄSTERLEDEN ÄR OSÄKRA PROJEKT OCH KRÄVER OMFÖRHANDLING AV DENNISÖVERENSKOMMELSEN. DETTA BERÖR OCKSÅ NACKA OCH ÄR ETT YTTRELLIGARE SKÄL FÖR NACKA KOMMUN ATT GÖRA DETSAMMA. PÅ DAGENS NYHETERS LEDARSIDA HAR MAN UNDER SOMMAREN 1995 REKOMMENDERAT OMFÖRHANDLING AV DENNISÖVERENSKOMMELSEN OCH BLAND ANNAT FÖRORDAT EN UTBYGGNAD AV ESSINGELEDEN ISTÄLLET FÖR ÖSTER- OCH VÄSTERLEDEN.

ETT FLERTAL TUNGA REMISSINSTANSER AVSTYRKER GENOMFÖRANDET AV ÖSTERLEDEN.

KUNSKAPERNA OM DESS NACKDELAR VÄXER JU MER DETALJERADE STUDIER SOM GÖRES.

FÖRSLAGET TILL ÖSTERLED MED SATSNING PÅ ÖKAD BILTRAFIK STRIDER MOT RIKSDAGENS MILJÖMÅL VAD GÄLLER UTSLÄPP AV KOLOXIDER OCH KVÄVEOXIDER. DET STRIDER OCKSÅ MOT RIKONFERENSENS HANDLINGSPLAN AGENDA 21.

TILL DETTA KOMMER ATT PROJEKTET HAR INGEN BÄRKRAFTIG EKONOMI.

PROJEKTETS PÅVERKAN PÅ NACKAS NÄRMILJÖ INNEFATTAR DESSUTOM SYNNERLIGEN TVEKSAMMA TEKNISKA OCH MILJÖMÄSSIGA FÖRSLAG AV LÅG KVALITET.

AA DeS

fr österleden

DEN SENASTE KOSTNADSBERÄKNINGEN ENLIGT VÄGVERKET VISAR PÅ CA 6 MILJARDER. ALLA KOSTNADER ÄR FORTFARANDE INTE INKLUDERADE I VÄGVERKETS BERÄKNING. DEN TROLIGA KOSTNADEN ÄR SANNOLIKT BETYDLIGT HÖGRE.

PÅ DRYGT 2 ÅR HAR VÄGVERKETS KOSTNADSBERÄKNINGAR FÖR ÖSTERLEDEN FÖRDUBBLATS. UNDER TIDEN HAR STOCKHOLMS BILTRAFIK INTE ÖKAT I DEN GRAD SOM TRAFIKPROGNOSERNA UTGICK FRÅN.

ÖSTERLEDEN KAN ALDRIG LÖNA SIG, OM INTE BILRESENÄRERNA ÄR VILLIGA ATT BETALA BETYDLIGT FÖRHÖJD AVGIFT PÅ DENNA STRÄCKA.

ÖSTERLEDEN MÅSTE SUBVENTIONERAS AV SKATTEMEDEL. DETTA I EN TID NÄR NEDSKÄRNINGAR GÖRS I VERKSAMHETER FÖR BARN, GAMLA OCH SJUKA.

BYGGANDET AV BILLEDERNA SKALL SKE I KONKURRANS MED FÖRETAG I EUROPA OCH GER DÄRMEJ SANNOLIKT FÅ ARBETSTILLFÄLLEN I STOCKHOLMSREGIONEN.

ÖSTERLEDEN ÄR EN MYCKET SVAG LÄNK I RINGLEDEN RUNT STOCKHOLM.

ÖSTERLEDENS TEKNISKA KONSTRUKTION SOM SÄNKTUNNEL INNEHÅLLER OKÄNDA SVÄRIGHETER.

KÄNDA SVÄRIGHETER ÄR ATT DEN SKULLE YTTRELLIGARE FÖRSÄMRA NÄRMILJÖN FÖR NACKABORNA. HUR KAN KOMMUNEN ÖVERHUVUDTAGET MEDVERKA MED PLANERING FÖR YTTRELLIGARE FÖRSÄMRINGAR FÖR KULTURMILJÖN RUNT SVINDERSVIKS HERRGÅRD OCH DE BOTANISKT MYCKET VÄRDEFULLA BERGS- OCH STRANDPARTIERNA INTILL SVINDERSVIKEN?
P I VISSA SNITT UPPTAR FÖRSLAGET SJU VÄGFILER INTILL VARANDRA HÄRT. SÅLEDES INNEBÄR FÖRSLAGET ATT MILJÖN SARGAS MYCKET HÄRT. EN DEL TEKNIKER FÖRSVARAR INGREPPEMEN MED ATT DETTA OMRÅDE REDAN ÄR STARKT PÅVERKAD AV BILTRAFIK, VILKET JAG ANSER ÄR CYNISM.

HUR KAN KOMMUNEN MEDVERKA MED PLANERING FÖR YTTRELLIGARE SKOGSDÖD I NÄRMILJÖN, I ERSTAVIK, FÖRSTÖRELSE INOM DEN EGNA KOMMUNEN OCH DESSUTOM ETT BIDRAG TILL DEN GLOBALA MILJÖFÖRSTÖRINGEN?

RINGEN ÄR EN OND CIRKEL. BRYT DEN! STOPPA ÖSTERLEDEN!

PROJEKTERA FÖR GÅNG- OCH CYKELTRAFIK OCH UTÖKAD MILJÖVÄNLIG KOLLEKTIVTRAFIK I OMRÅDET OCH STUDERA I SAMBAND DÄRMEJ PÅ VILKET SÄTT MAN KAN FÖRBÄTTRA VÄGTRAFIKNÄTET.

9 Och vid Sicka kanal

AA *DeS*

PROTOKOLLSANTECKNING

ÄRENDE 6 DETALJPLAN FÖR SICKLA INDUSTRIOMRÅDE. ÖSTERLEDEN.

Allt planarbete för Österleden bör avbrytas snarast. Ekonomiskt och miljömässigt kommer Österleden att bli en katastrof för Nacka. Ett eventuellt ökat resandebehov i framtiden, måste lösas med miljövänlig kollektivtrafik.

Per Olov Ljung
Vänsterpartiet



LÄNSSTYRELSEN I
STOCKHOLMS LÄN

Rättsenheten
Anne-Charlotte Ölund

BESLUT

Datum
22.2.1996

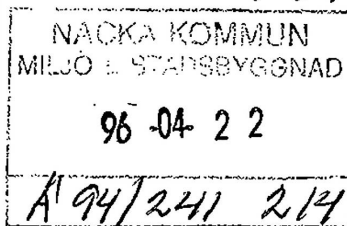
DP141

I (3)

Referens
2024-1996-1091
2024-1996-1097
2024-1996-1103

9139

"—" Text ej tillgänglig med
anledning av GDPR. För
information kontakta
registrator.plan@nacka.se



(förenklad delgivning)
Akzo Nobel AB
"-", "-" Box 11500
100 61 STOCKHOLM

Överklagande av beslut att anta detaljplan för Österleden - delen vid Järlaleden/Hammarby Fabriksväg och detaljplanerna för del av Sickla industriområde, tilläggsbestämmelser för Österleden.

BESLUT

Länstyrelsen avslår överklagandena och fastställer med stöd av 13 kap 8 § plan- och bygglagen (1987:10), PBL, de överklagade besluten att anta detaljplanerna.

BAKGRUND

Nacka kommunfullmäktige antog i beslut den 18--19 december 1995, §§ 265, 267 och 268 detaljplanerna för Österleden - delen vid Järlaleden/Hammarby Fabriksväg, projekt nr 9132 och detaljplanerna för del av Sickla industriområde, tilläggsbestämmelser för Österleden, projekt 9138 och 9139.

Akzo Nobel AB har överklagat besluten. Till stöd för sin talan anför bolaget i huvudsak följande. Bolaget motsätter sig att detaljplanerna antages innan den tänkta Österleden beslutats. Kommer inte Österleden till utförande såsom förutsatts, saknas behovet av den tunnelanläggning m.m. som motiverar de överklagade detaljplanerna. Vidare känner bolaget stor oro för att koncernen kommer att åsamkas så betydande olägenheter att dess verksamheter måste lämna fastigheten. Det är väsentligt att tillfarer fungerar, att bolaget har tillräckligt antal parkeringsplatser samt att buller- och dammnivåer hålls låga. De utrymmen som krävs som etableringsområden behövs idag för att verksamheten skall fungera väl. Eventuella ingrepp måste därför begränsas högst väsentligt.

OSTERLEDEN 1996-02-22

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Postgirokonto
Box 22067	Juridiska sektionen	08 - 785 40 00 (växel)	08 - 785 40 01 (reception)	3 51 72 - 6
104 22 STOCKHOLM	Hantverkargatan 29	08 - 785 54 58 (direkt)	08 - 785 46 15 (direkt)	



LÄNSSTYRELSEN I
STOCKHOLMS LÄN

Rättsenheten
Anne-Charlotte Ölund

BESLUT

Datum
22.2.1996

Beteckning
2024-1996-1091
2024-1996-1097
2024-1996-1103

MOTIVERING

Detaljplanerna syftar till att möjliggöra utbyggnad av Österleden, delen mellan Järlaleden och gränsen mot Stockholm i söder samt reglerar utbyggnaden på en del av partiet mellan Järlaleden och Värmdövägen.

Inledningsvis vill Länsstyrelsen framhålla att enligt PBL är det i första hand kommunen som beslutar om markanvändning och byggande. Länsstyrelsen kan vid besvär av enskilda endast pröva frågor som är av betydelse för de klagande i deras egenskap av sakägare eller boende i anslutning till området. Någon prövning av motstående allmänna intressen förutsätts inte ske i prövningen av ett besvärssärende. Att aktuella detaljplaner antas före beslut om Österleden får anses utgöra ett sådant allmänt intresse som Länsstyrelsen inte kan pröva i förevarande besvärssärende.

Den inverkan av detaljplanerna som direkt berör bolagets enskilda intressen är de befarade olägenheter som följer av att delar av fastigheten behöver tas i anspråk som etableringsområde. Bolaget befarar att tillfarternas till fastigheten inte kommer att fungera så att besök hindras, att antalet parkeringsplatser blir otillräckligt samt att plangenomförandet innebär bullerstörningar, vibrationer och höga dammnivåer.

Kommunens avvägning mellan allmänna och enskilda intressen har, enligt Länsstyrelsens mening, i detta fall inte medfört att de enskilda intressena åsidosatts på sådant sätt att antagandebesluten därför skall upphävas. Vad bolaget i övrigt anfört utgör inte heller skäl för upphävande.

HUR MAN ÖVERKLAGAR

Detta beslut kan överklagas hos Regeringen (miljödepartementet) enligt bilaga.



LÄNSSTYRELSEN I
STOCKHOLMS LÄN

Rättsenheten
Anne-Charlotte Ölund

BESLUT

Datum
22.2.1996

Bezeichnung
2024-1996-1091
2024-1996-1097
2024-1996-1103

I detta beslut har också deltagit biträdande länsarkitekt Ingemar Jonsson,
planenheten.

Per Evaeus
förste länsassessor

Anne-Charlotte Ölund
länsassessor

Kopia till
akten
Miljö- och stadsbyggnad, Nacka kommun
pärm
AÖ

LAGAKRAFTBEVIS

datum 17.4.1996

Detta beslut har vunnit laga kraft
den 3 april 1996

Länsstyrelsen i Stockholms län
Rättsenheten

.....

REGISTRERING

Datum
1996-08-20
.....
Inbring i Fastighetsregistret
har verkställt.
För fastighetsregistermyndigheten
i Nacka kommun

.....

Nacka kommun
Miljö & Stadsbyggnad
Handläggare
Waldemar Molin

D498
Projektnr. 9139

**Detaljplan för del av Sickla Industriområde.
TILLÄGGSBESTÄMMELSER FÖR ÖSTERLEDEN.
Gäller tillsammans med stadsplan S230 laga kraft 1972-04-13
Enkelt planförfarande**

Upprättad på Miljö & Stadsbyggnad i Nacka i April 1995

Beskrivning

(Tillägg till beskrivning S230)

Handlingar

1. Detaljplanekarta med tillhörande bestämmelser
2. Denna beskrivning
3. Genomförandebeskrivning
4. Stadsplan S230, laga kraft 1972-04-13
5. Miljökonsekvensbeskrivning
6. Fastighetsförteckning

Planändringens syfte och huvuddrag

Föreliggande detaljplan utgör en av flera detaljplaner inom Nacka, som sammantaget skall möjliggöra utbyggnad av Österleden, en del av trafikledningen runt Stockholm. Detaljplanen, som omfattar avsnittet benämnt Nacka Port, skall genom att införa tilläggbestämmelser i redan gällande detaljplaner, reglera utbyggnaden på en del av partiet mellan Järlaleden och Värmdövägen.

Den aktuella nacka port-delen är förlagd i tunnel. Anläggningsmässigt ingår, förutom huvudtunnlarna även avfart/tillfart mot Värmdöleden samt tekniska anläggningar för ledens drift.

En mindre byggnad med personalutrymmen är den enda anläggning i markplanet som tillkommer inom området.

Bakgrund

Dennisuppgörelsen

Regeringen tillsatte under våren 1990 Bengt Dennis som utredningsman för att bereda en överenskommelse om samlade trafikinsatser inom Storstockholm. Det investeringsprogram

som var föremål för förhandlingar avsåg både väg- och kollektivtrafiksatsningar och berörde såväl staten som landsting och kommuner.

Förhandlingarna ledde fram till en överenskommelse 1991-01-23 mellan Socialdemokraterna, Moderaterna och Folkpartiet Liberalerna i Stockholms Län och Stockholms Stad. (Dennis I).

Överenskommelsen förutsatte att vissa väsentliga frågor skulle vidareutredas och bli föremål för förhandlingar under 1992. (Dennis II).

De trafikprojekt som skall genomföras inom ramen för den så kallade Dennisöverenskommelsen utgörs i sina huvuddrag på vägsidan av Ringen runt Stockholms innerstad och en yttre tvärled med bland annat Västerleden. Satsningen på spår- och kollektivtrafiksidan utgörs ett tredje järnvägsspår Stockholms C - Stockholms södra samt ett nytt dubbelspår mellan Stockholms södra och Årsta. Kompletterande spårutbyggnad görs mot Nynäshamn och Kungsängen och Roslagsbanan moderniseras. Vidare snabbspårväg, i en första etapp mellan Alvik och Gullmarsplan. I senare etapper väster-norrut till Ropsten och från Gullmarsplan mot Hammarby, Västra Sickla in mot Slussen. Satsningen på kollektivtrafik innehåller också upprustning och viss utbyggnad av tunnelbanorna. Vidare nytt busslinjenät, med miljövänliga bussar, inom Stockholm. På vägtrafiksidan tillkommer också miljöförbättrande åtgärder och satsning på infartsparkeringar.

Sammantaget innebär överenskommelsen en bred satsning på utbyggnad av infrastrukturen inom stockholmsregionen.

Överenskommelsen förutsätter att erforderliga förändringar i lagstiftningen görs så att avgifter på bilismen kan tas ut i form av biltullar. Vidare förutsätts att regering och riksdag fattar nödvändiga beslut för projektets genomförande samt att överenskommelsen bekräftas av berörda kommuner, landsting och statliga organ. Överenskommelsen har bekräftats av Nacka kommunfullmäktige 1993-02-01.

Överenskommelsen förutsätter också att samtliga berörda kommuner med egna resurser genomför en planläggning enligt PBL som möjliggör markåtkomst för lederna.

Trafiklederna är avsedda att helt betalas genom avgifter på biltrafiken.

Vägverket är väghållare för Ringen och yttre tvärleden och de statliga anslag som frigörs när lederna finansieras genom avgifter skall användas för finansiering av investeringar i kollektivtrafikanläggningar.

Österledens trafiksystem

Föreslaget utförande

Österleden utgör en länk i trafikringen runt Stockholms innerstad. För Nacka-Värmdötrafiken skapas möjlighet att på ett överordnat trafiksystem snabbt nå övriga huvudvägar, utfarter och målpunkter i hela regionen.

Inom Nacka skall Österleden byggas ut från gränsen mot Stockholm vid Hammarby Fabriksväg/ Sickla Kanal i söder till gränsen mot Stockholm i Saltsjön norr om Finnboda Varv. Leden går i ytläge från Södra Hammarbyhamnen, över Sickla Kanal fram till Järlaleden, resten av Österleden går i tunnel mot Stockholms Frihamn. Fyra anslutande

ramper vid korsningen Österleden - Värmdöleden kommer dock att ansluta via broar över Svindersviken.

Nackas tre huvudleder med inriktning mot Stockholm ansluts till Ringen på följande sätt: Värmdöleden ges direktramper för anslutning både norrut och söderut.

Värmdövägen får en mera indirekt anslutning, både norr- och söderut via Lugnets trafikplats och den nya cirkulationsplatsen vid Järlaleden/Hammarby Fabriksväg.

Järlaleden får direktanslutning söderut via cirkulationsplatsen och norrut via Lugnets trafikplats.

Österleden ges trafikstandard motsvarande stadsmotorväg, med två genomgående körfält i varje riktning och ett tredje körfält i varje riktning för av- och påfarter. Det senare körfältet kan också utgöra ett tilläggskörfält vid långa och branta stigningar.

Leden dimensioneras för 70 km/h.

Både infart till Stockholm och färd på Ringleden blir avgiftsbelagd. Betalstationer anläggs, i ett snitt utanför Ringen, på Värmdöleden, Värmdövägen och Järlaleden. Avgift upptas inte vid avfart från Ringen respektive utfart från innerstaden. Betalstationerna utformas för både automatisk och manuell betalning.

Värmdöleden, Järlaleden och Hammarby Fabriksväg kommer att påverkas av ombyggnad i vissa delar, men nuvarande resrelationer består även efter utbyggnad av Österleden.

Det lokala vägnätet inom området berörs inte av utbyggnaden, dock måste direktutfart till Hammarby Fabriksväg söder om Järlaleden utgå.

Föreliggande plan ingår som en del i en större sammanhållen utbyggnadsetapp som omfattar sträckan från Hammarby skidbacke fram till Värmdöleden, vilket också inkluderar ramptunnlarna för Värmdöledens rampanslutningar söderut. Denna etapp avses påbörjas år 1997 och vara färdigställd år 2001.

Teknisk utrustning för säkerhet och miljö

I samband med Dennisöverenskommelsen initierades också framtagande av en gemensam standard för de vägtunnlar som ingår i Dennisuppörelsen. Som underlag för tunnlar ligger Vägverkets regler och anvisningar. Aktuella riktlinjer är alltså fastlagda beträffande trafikgeometrisk utformning, konstruktion samt säkerhets- och miljöfrågor.

Österleden utgör en av länkarna i Ringen, som till stora delar är förlagd i tunnlar. Från en ständigt bemannad tunnelcentral skall säkerhet och miljö övervakas. Från tunnelcentralen kan hela styr- och reglersystemet för all kringutrustning, bl.a. trafikövervakning och trafikledning, kommunikationssystem och dylikt övervakas och styras.

I ovan nämnda regler och anvisningar föreskrivs den utrustning som skall finnas för att förebygga olyckor, rutiner för räddningsinsatser, utrymningsvägar och omdirigering av trafik vid inträffad olycka. Samma gäller vid eventuell brand i tunnlar. Alla tunnelsträckor har installationer med automatiska brandlarm samordnade med TV- övervakning. Vid brand används ventilationssystemet för att föra bort rök och heta brandgaser under kontrollerade former.

Omhändertagande av dag-spol-brand och dränvatten är en viktig miljöfråga. Allt vatten från både tunnlar och öppna partier tas om hand och renas före utsläpp till recipienterna Hammarby Sjö och Svindersviken. Den närmare tekniken och rutinerna för vattenhantering beskrivs ingående i den till planen hörande miljökonsekvensbeskrivningen.

Riktvärden för luftkvalitet i tunnlar knyter an till WHO's riktlinjer för luftföroreningar i utomhusmiljön. Ventilationssystemet och frånluftstornen skall dimensioneras så att Statens Naturvårdsverks "Riktlinjer för luftkvalitet i tätorter - allmänna råd (SNV 1990:9)" inte överskrids.

Inom Nacka placeras frånluftstorn på två ställen. Det ena i anslutning till Järlaleden och gränsande till planområdet i söder och det andra vid Finnboda Varv.

Planområdet, befintliga förhållanden

Planområdet omfattar dels delar av Sickla Industriområde där markanvändningen i dag är verksamhetsinriktad dels delar av det trafikreservat som tidigare reserverats för en tänkt Österledsutbyggnad i markplanet. Trafikreservatet ligger öster om och gränsar till Uddvägen och sträcker sig mellan Värmdövägen i norr och Järlaleden i söder. Inom reservatet ligger Fannyudde, en välbevarad representant för områdets tidigare sommarvillaepok. I övrigt har området hållits obebyggt, frånsett en bensinstation som etablerats under 1980-talet.

Planområdet knyter an till Trafikledsringens läge där den, vid Järlaleden och dess rondell, börjar dyka ned i tunnelläge och passerar in under Akzo-Nobels verksamhetsområde strax väster om företagets huvudkontor, fortsätter vidare norrut tvärs sprickdalen/svackan där trafiktunnlarna får mycket liten bergtäckning och även på en kort sträcka går ut i de lösa jordlagren. Här passerar också leden ca 10 m under den stora spillvattentunneln som går genom Sicklaön i öst-västlig riktning. Planområdet innefattar slutligen en del av trafikleden där den passera strax väster om Fogg's Hotel och avslutas i norr där leden passerar under Värmdövägen.

Plandata

Planområdets avgränsning

Utgångspunkt för planens avgränsning är att den dels endast omfattar område som ingår i detaljplan S230, dels endast omfattar område som kräver nya planregleringar med anledning av Ringens utbyggnad.

Läge

Planområdet ligger i den centrala delen av Sickla Industriområde inom ett område som i stort avgränsas av Järlaleden - Uddvägen - Värmdövägen - Sickla Industriväg.

Areal

Planen omfattar ca 2,7 ha.

Ägoförhållanden

Berörd kvartersmark ägs av KB Hålstenen 2 FV Fastighetsvärden AB, Atlas Copco AB, Vägverket, SL, Nacka kommun och Arbetsmarkn Försäkringar Pensionsförsäkr AB.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan, antagen 1992-01-27

För Sickla Industriområde anges att hela området bör studeras i en fördjupad översiktsplan med tanke på att området ses som ett framtida förändringsområde. Vidare förutses ny detaljpanelläggning där den fördjupade översiktsplanen får vara vägledande.

Fördjupad översiktsplan Västra Sicklaön

Planarbetet pågår och sker till vissa delar som ett samarbete mellan Nackas Miljö & Stadsbyggnad, Stockholms Stadsbyggnadskontor, Regionplane- och trafikkontoret samt Storstockholms Lokaltrafik. Tyngdpunkten har legat på sektoriella studier av trafiklösningar och kollektivtrafikfrågor. Gemensamma frågor för Stockholm och Nacka, närmast delområdena Hammarby Sjöstad och Västra Sicklaön, utreds och har redovisats i form av gemensamma planeringsförutsättningar (GPF). GPF sändes ut på remiss under våren 1994 och utvärderingen av remissen är avslutad varför utredningsarbetet fortsätter med inriktning på att beskriva områdenas specifika förutsättningar inför kommande förnyelse.

Detaljplaner

Planförslaget berör detaljplan (stadsplan), fastställd 1972-04-13 och gränsar mot detaljplan (stadsplan) fastställd 1986-10-29.

Program

Underlag för detaljplanen utgör i första hand Arbetsplan, Nacka Port, förhandskopia daterad 31 maj 1994. Vidare de för Stockholm och Nacka gemensamma planeringsförutsättningarna (GPF).

Övriga kommunala beslut

Remissen av utredningsplanen till Nacka kommun besvarades genom beslut av kommunfullmäktige den 16 juni 1992. Därvid begärdes viss bearbetning som efter utvärdering godkändes av kommunstyrelsen i januari 1993.

Planförslaget

Ledens läge

Trafikledens läge har utretts och fastlagts utifrån trafiktekniska krav, kopplingen till andra större trafiklänkar samt geotekniska och anläggningstekniska förhållanden. Detta gäller både plan- och höjdläget.

Trafikledens tunnlar för de genomgående trafikströmmarna har följande ungefärliga mått: 14 meters bredd och 8 meters höjd. Varje tunnel innehåller tre körbanor och erforderliga sidoområden. Huvudtunnlarna åtskiljs av en bergsskärm med 12 m mäktighet. Till viss del inom planområdet ansluter också de trafikramper som kopplar samman trafikledsringen med Värmdöleden.

De två bergtunnlarna för ledens genomgående körbanor, en för varje körriktning, passerar i nord-sydlig riktning genom området. Körbanornas höjdläge vid Järtaleden är ca - 6 m, vid sprickdalen/jordsvackan ca - 15 m. I närheten av Fogg's Hotel ligger en lokal lågpunkt på

leden med höjden ca -16 m. I höjd med Värmdövägen och Saltsjöbanan är höjdläget åter ca -15 m. Leden stiger sedan svagt och passerar under Svindersviken i nivån -13 m. Från Järlaleden och söderut går leden upp i dagerläge, passerar över Sickla Kanal för att sedan åter övergå till tunnelförläggning strax söder om Sickla slamstation. Inom planområdet ansluter också ramptunnlarna för Värmdöledens koppling till Österleden. Ledens/tunnlarnas läge samt planområdets avgränsning redovisas på bilaga 4.

Ledens anläggningar

På sträckan mellan Järlaleden och Värmdövägen finns, förutom själva trafikytorna, flera anläggningar med viktiga systemfunktioner. Den mest framträdande anläggningen utgörs av frånluftstornet strax norr om Järlaleden (ingår ej i föreliggande plan). I övrigt finns på sträckan avluftfläktstation, driftutrymmen för elförsörjning och omhändertagande av ledens vatten. Vidare en transporttunnel ned till de bergförlagda anläggningarna. Anläggningarnas placering i relation till planområdets avgränsning redovisas på bilaga 4.

Genomförandemetoder

Trafiktunnlarnas del närmast Järlaleden, där bergtäckningen är dålig, utförs som betongtunnel. Norr därom ligger tunnlar i berg. Vid passage av bergsvackan under Akzo Nobel saknas bergtäckning för den västra tunneln på en sträcka av 10 m. Tunneln måste där utformas som betongtunnel på en längd av 30 m. Den anläggs helt underifrån.

För att stabilisera jorden krävs att den fryses eller injekteras och detta arbete kan behöva göras från ytläge.

Vid bergsprängning tas noggrann hänsyn till angränsande bebyggelse genom en skonsam sprängning.

Ett kontrollprogram upprättas som skall omfatta undersökningar, provningar, mätningar och kontroll före, under och efter utförandet. Viktiga punkter i ett sådant program är mätning av grundvattentryck, sättningsrörelser i byggnader och anläggningar, inklusive ledningar samt rörelser i berg och förstärkningsselement.

Inventering av byggnader och känslig utrustning

En inventering av byggnader och utrustning inom berört område har genomförts. Inventeringen, som avser en totalt 200 m bred korridor, omfattar primärt byggnadstekniska förhållanden (grundläggning, stomkonstruktion, fasadmateriell mm) samt lös utrustning som bedöms kunna vara känslig för vibrationer. Redovisade data har insamlats dels genom besiktningar och platsintervjuer med ansvarig personal, dels genom arkivinventering.

Avsikten med utförda inventeringar är att dessa skall ligga till grund för en riskanalys med syfte att ange tillåten vibrationsnivå vid sprängning, pålning och spontning.

Planens regleringar

Detaljplanen säkrar trafikledens och övriga anläggningars underjordiska utrymme. Till ledens kringanläggningar hör en mindre byggnad med personallokaler vilken förläggs i markplanet. Byggnaden placeras i anslutning till transporttunnelns mynning nära den befintliga bensinstationen. Trafikleden kräver inga ytterligare anläggningar i markplanet inom aktuellt område och den för området redan gällande detaljplanens byggnadsrätt och andra planregleringar förändras inte.

Det utrymme som säkras för trafikleden omfattar förutom själva leden och dess komplement, skyddszoner runt anläggningarna med utsträckningen 10 m under och över utrymmena samt 15 m i sidled. Skyddszonen utsträcks i sidled i vissa fall, ex vis där underjordsanläggningen får en större spännvidd än normalt.

Miljökonsekvenser

Till arbetsplanen och detaljplanerna för den aktuella sträckan finns en Miljökonsekvensutredning (MKB) daterad juni 1994. Den innefattar således även detta planområde.

Nedan redovisas ett utdrag ur MKB.

Driftsskedet

1. Landskapsbild

Frånluftstornet vid Sicklarondellen regleras och är beskriven i detaljplanen för delen söder om Järlaleden.

Inom planområdet består påverkan av anläggandet av en mindre byggnad med personalutrymmen samt mynningen till transporttunneln i Nobelbergets nordvästra del.

2. Buller

För fastigheterna mot Hammarby Fabriksväg norr om Järlaleden minskar bullret från biltrafiken något då trafikmängden på Hammarby Fabriksväg minskar. Trafiken på Järlaleden ökar dock något vilket innebär en viss ökning av bullret närmast denna.

3. Vibrationer

Vibrationerna i kringliggande bebyggelse blir lägre än 0,3 mm/s (uppfattbarhetsgränsen enligt svensk standard) då leden grundläggs på berg.

Ventilationsanläggningen kommer inte att orsaka några kännbara vibrationer då den är insprängd i berg och vibrationsisolerad.

4. Luftföroreningar

Luftföroreningarna från tunneln tas om hand via ventilationsanläggningen och förs via tornet upp i luftlagren. Koncentrationen av NO₂ beräknas inom området inte överstiga 100 µg/m³ enligt redovisningen i MKB. Gällande gränsvärde är 110 µg/m³.

5. Markföroreningar

Markföroreningarna bedöms inte ge någon påverkan i driftsskedet annat än indirekt genom inläckning av ev förorenat grundvatten (se nedan).

6. Grundvatten

Befintliga undermarksanläggningar, trafikleder och industriområden har redan påverkat den naturliga grundvattenbalansen i området. Genom tätning av berget och vattentäta betongkonstruktioner minimeras den till tunnarna inläckande mängden grundvatten.

Om behov föreligger kommer dräneringsvattnet renas för att därefter ledas bort via kommunens ledningsnät eller återinfiltreras. Anläggningen bedöms inte ytterligare belasta recipienterna eller negativt inverka på miljön. Med vidtagna tätningsåtgärder bedöms ingen skadlig inverkan på byggnader eller anläggningar inträffa.

Utbyggnadsskedet

Vid drivning av tunnlar kommer bergmassorna att transporteras ut via arbetstunneln vid nuvarande Statoilmacken. Statoilområdet kommer att användas som etableringsyta.

Tunnelarbetena pågår totalt 30-36 månader. Berg- och förstärkningsarbeten utförs under de första 16 månaderna varvid 250000 m³ berg skall transporteras ut via tunneln och vidare med lastbil till kross eller upplag.

1. Buller

Förväntade bullernivåer har beräknats. I bilaga 1-3 redovisas beräknade högsta ljudnivåer utomhus vid berörda byggnaders fasader för de mest bullrande arbetsmomenten. Vidare redovisas gränslinjer för 60 resp 70 dB(A) 1,5 m över mark.

Fasadisolering, skillnad i ljudnivå ute-inne, för denna typ av buller är med normala befintliga fönster ca 25 dB(A). Fönster i bostäder mot Värmdöleden har något högre isolering, ca 30 dB(A).

I tre punkter, vid Sicklarondellen, Foggs Hotel och Alphyddan redovisas byggbullernivåns variation över hela byggtiden. Redovisningen avser byggbullernivån inomhus vid Foggs Hotel (de byggnader som även får stomljud från bergborrning) och utomhus i de andra två. Angivna månadsnummer är ej identiska från punkt till punkt. Månad ett avser den första månaden som byggbullernivån överskrider 35 dB(A) inomhus.

Vid redovisningen har arbetet utgående från bulleralstringen delats upp i fyra arbetsmoment:

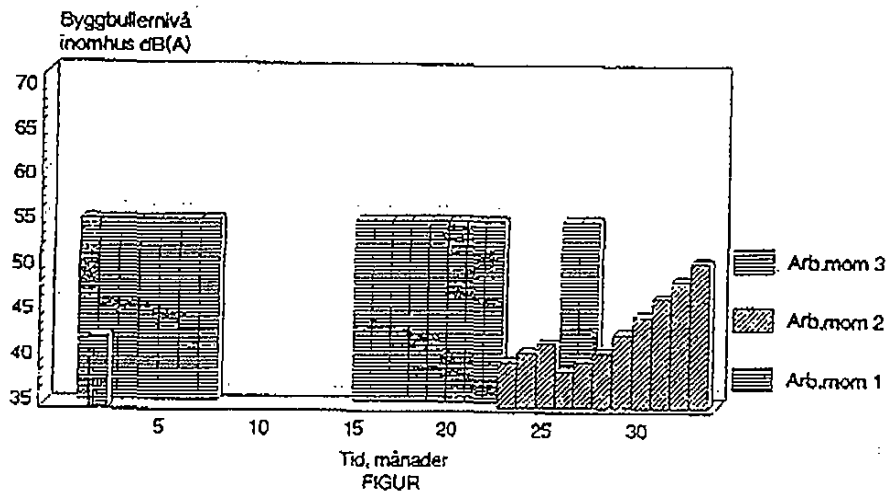
- Arbetsmoment 1: Bergborrning i tunnel (stomljud)
- Arbetsmoment 2: Bergborrning i det fria samt rivning (luftljud)
- Arbetsmoment 3: Muddring (luftljud)
- Arbetsmoment 4: Spontning och pålning (luftljud)

Ljudnivån inomhus i bostäders sov- och vardagsrum samt i vårdlokaler skall vid normal byggverksamhet ej överstiga riktvärdena 45 dB(A) dagtid 07-18 och 35 dB(A) kvällstid 18-22. Detta motsvarar ca 70 resp 60 dB(A) utomhus. I kontor gäller målet högst 45 dB(A) dagtid. För arbetsmoment med högst två månaders varaktighet tillåts 10 dB(A) högre bullernivåer.

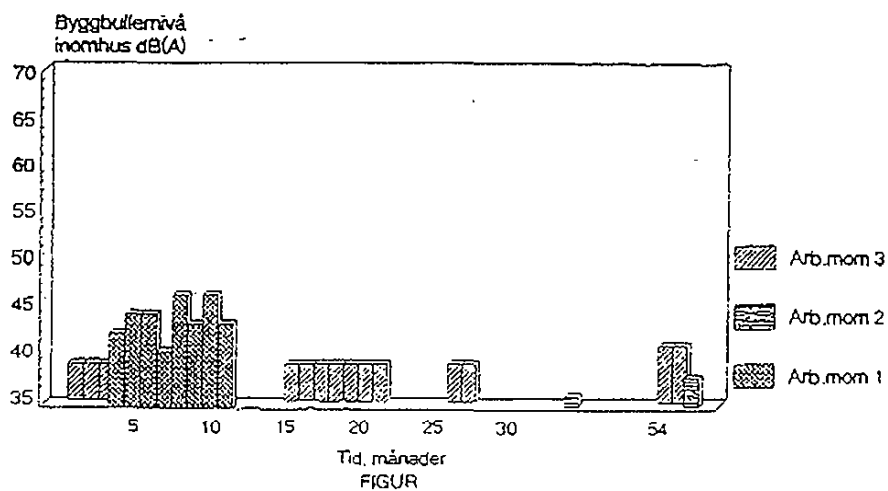
Sickla kanal

Spontning, pålning, muddring och rivning av befintlig bro kommer att medföra höga bullernivåer i området vid Sickla kanal. Genom att i största möjliga mån välja "tysta" arbetsmetoder kommer dock störningarna vid närliggande arbetsplatser att kunna begränsas.

Referenspunkt 1 Sicklarondellen



Referenspunkt 2 Foggs hotell

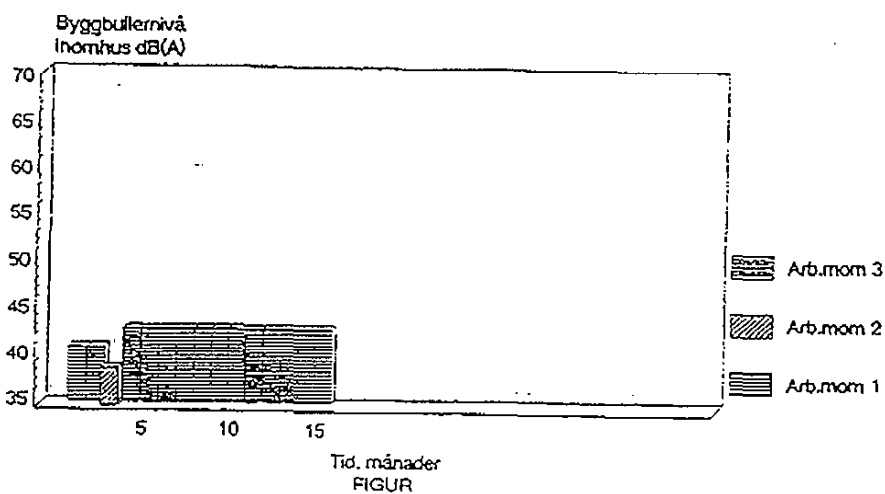


Alphyddan, Henriksdal

Sänktunneln under Svindersviken kommer antingen att utföras som en platsgjuten tunnel i torrhet, vilket innebär spontning, pålning och bergborring eller också med hjälp av schakt i vatten, vilket innebär muddring, pålning och bergborring. Bägge alternativen medför relativt höga bullernivåer vid närmast belägna bostadshus i Alphyddan och Henriksdal. Byte/komplettering av fönster har enligt regeringsbeslut utförts/utförs på grund av trafikbullret. Detta ger effekt även med avseende på byggbuller. Inga ytterligare åtgärder diskuteras.

I vissa lägenheter fås dock ljudnivåer över 35 dB(A) på grund av stomljud från bergborring. Här diskuteras temporära åtgärder.

Referenspunkt 3 Alphyddan



2. Vibrationer

Sprängningarna för de planerade trafiktunnelarna kommer att ge vibrationer i omgivningen. En översiktlig besiktning av området samt inventering av vibrationskänsliga verksamheter och utrustningar genomfördes under arbetet med arbetsplanen. Vid besiktningen noterades byggnadernas kondition och andra uppgifter som fasadmateriel, konstruktion och grundläggning, vilka är avgörande för bedömning av vilka vibrationsnivåer som kan tillåtas utan att skador inträffar.

I den riskanalys med avseende på vibrationer för sprängningarna som kommer att ingå i förfrågningsunderlaget redovisas tillåten vibrationsnivå för de olika byggnaderna baserat på Svensk Standard SS 4604866, "Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader". För datorer, laboratorieutrustningar och andra känsliga anläggningar eller instrument anges de av tillverkare eller användare uppgivna gränsvärdena.

I de fall utrustningarna är känsligare än byggnaderna överenskommes mellan användaren och Vägverkets entreprenör lämpligaste tillvägagångssätt för att skydda utrustningen, t ex avisolering genom placering på dämpande underlag, sprängning då utrustningarna ej är i drift eller sprängning så att tillåtna gränsvärden hålls utan åtgärder.

Inventeringen av vibrationskänsliga anläggningar har genomförts och kommer att uppdateras innan byggstart.

3. Luftföroreningar

Sprängningsarbetet för bergtunnlarna via påslag vid Statoil kräver stora luftomsättningar dels för att inom rimlig tid ventilera ut och späda giftiga spränggaser och stendamm efter en sprängsalva, dels för att späda dieselfordonens avgaser till rimliga nivåer under utlastning.

Normalt är luftflödet för att späda dieselavgaserna dimensionerande. För planerad utlastning med två lastfordon och en lastare krävs ett luftflöde av ca 75 m³/s per drivningsfront om ca 100 m². Vid de två aktuella parallella tunnelfronterna krävs ett totalt luftflöde av ca 150 m³/s. Med angivet ventilationsflöde erhålls en utvädringstid av ca 30 min per sprängsalva.

Luftflödet tillförs drivningsfronterna via flexibla kanaler från väl ljuddämpade fläktar placerade vid Statoilområdet. Frånluften lämnar tunnlar via transporttunnelns mynning vid Statoilområdet.

Spränggaser, stendamm och dieselavgaser begränsas genom aktiva åtgärder men kommer till en del ändå att spridas kring den tunnelmynning som används för luftevakuering. Påslagen har av detta skäl lokaliserats vid sidan av bebyggelse. Olägenheter kommer sannolikt att uppstå främst genom spridningen av damm under utvädringsfasen efter en sprängsalva.

Aktiva åtgärder för begränsning av giftiga spränggaser, främst NO₂ och CO, är att hålla lämplig syrebalans i spränggasblandningen. Vid en sprängsalva skall vattenbegjutning ske för att motverka dammbildning varvid även NO₂-halten reduceras.

Vattenbegjutning skall också ske vid bormning och lastning för att undvika dammbildning och spridning till omgivningen.

Förekommande gränsvärden för gaser och damm kommer inte att överskridas vid de platser där SNV:s riktvärden gäller, alltså där människor regelmässigt vistas.

Antalet tunga lastbilar, för uttransport av sprängsten, kommer att öka inom vägområdet men bedöms inte öka de redan höga avgasnivåerna i området.

4. Markföroreningar

Om behov föreligger kommer särskilda rutiner för hantering och omhändertagande av förorenade jord- och bergmassor att gälla.

5. Grundvatten

Byggvattnet kommer, efter slam- och oljeavskiljning, att släppas till spillvattennätet och därmed inte påverka grundvattnet. Om grundvattnet i byggskedet lokalt avsänks med risk för skadliga sättningar kommer vatten infiltreras för att återställa nivån.

NPENKPL/CC

Genomförande

Genomförandefrågorna redovisas i en till planen hörande genomförandebeskrivning.

Administrativa frågor

Planens genomförandetid utgår den 31 december 2005.

Samråd

Planförslaget handläggs enligt reglerna för enkelt planförfarande.


Miljö & Stadsbyggnad

Projektenheten



Paul Ahlqvist

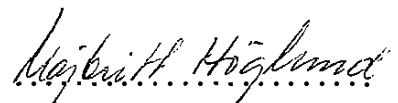
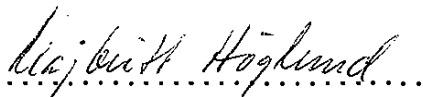
Planchef

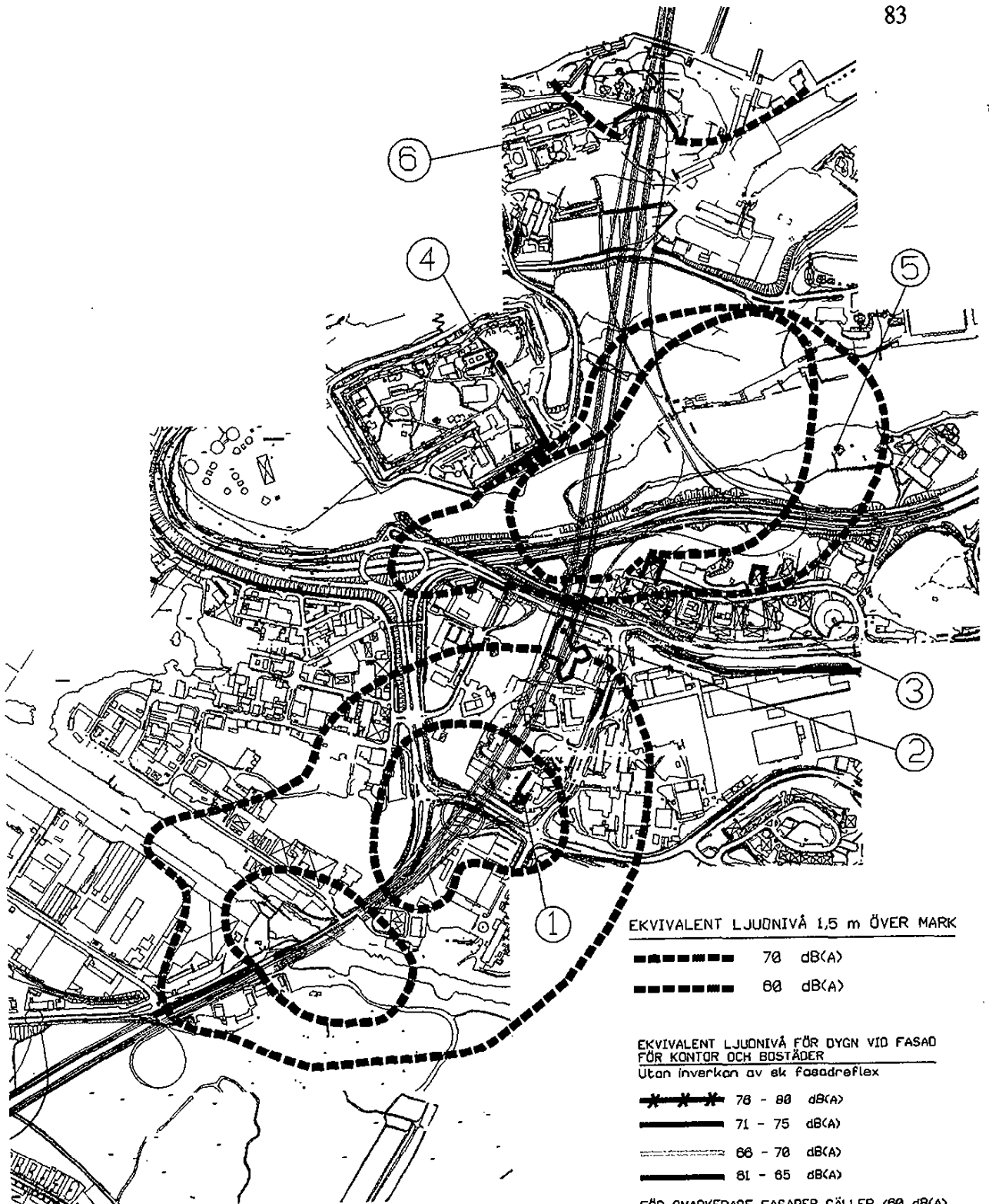


Waldemar Molin

Antagen av kommunfullmäktige
1995-12-18, 19 § 268

Laga kraft 1996-04-03





EKVIVALENT LJUONIVÅ 1,5 m ÖVER MARK


- ▬▬▬▬▬▬ 70 dB(A)
- ▬▬▬▬▬▬ 60 dB(A)

EKVIVALENT LJUONIVÅ FÖR DYGN VID FASAD FÖR KONTOR OCH BOSTÄDER

Utan inverkan av ek fasadreflex

- ✱✱✱✱ 70 - 80 dB(A)
- ▬▬▬▬ 71 - 75 dB(A)
- ▬▬▬▬▬▬ 66 - 70 dB(A)
- ▬▬▬▬▬▬ 61 - 65 dB(A)

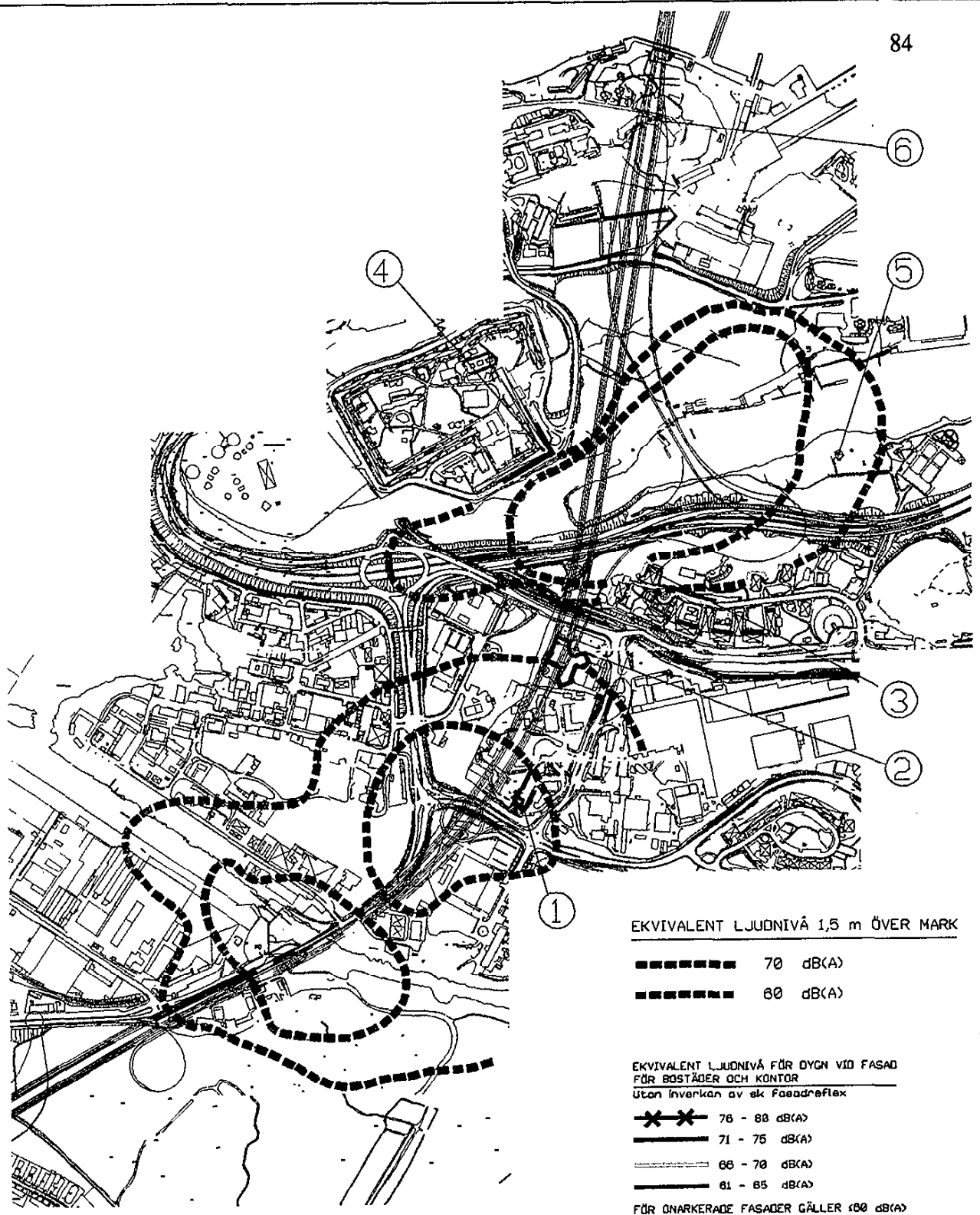
FÖR OMARKERADE FASADER GÄLLER 560 dB(A)

REFERENSPUNKT FÖR BYGGBULLER


PÅLNING



BILAGA 1
 Figur 7.22.1



EKVIVALENT LJUDNIVÅ 1,5 m ÖVER MARK

- 70 dB(A)
- 60 dB(A)

EKVIVALENT LJUDNIVÅ FÖR BYGN VID FASAD FÖR BOSTÄDER OCH KONTOR

Utän inverkan av ek Faadreflex

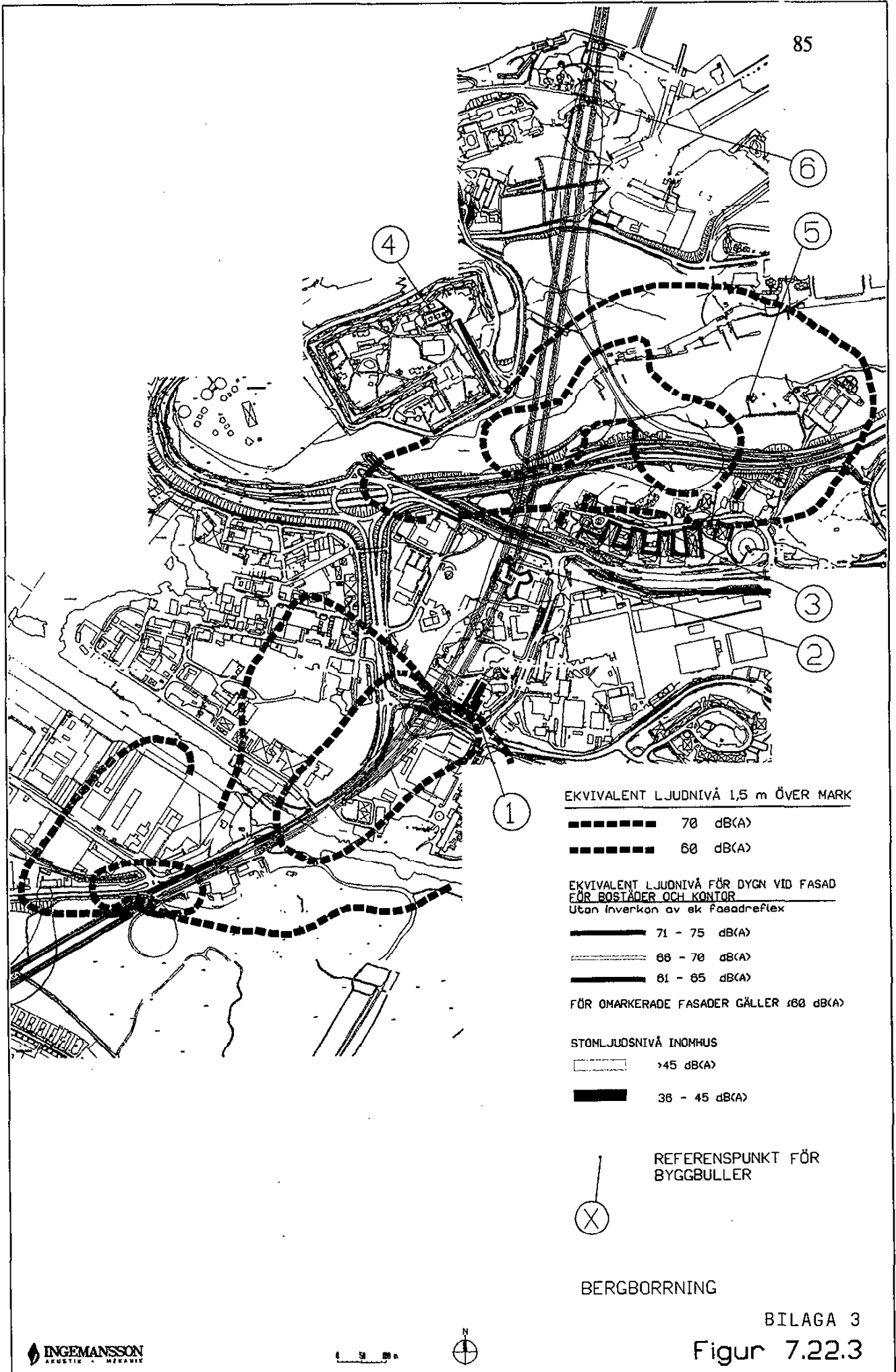
- x---x--- 76 - 80 dB(A)
- 71 - 75 dB(A)
- 66 - 70 dB(A)
- 61 - 65 dB(A)

FÖR ÖNARKERADE FASADER GÄLLER 100 dB(A)

REFERENSPUNKT FÖR BYGGBULLER



SPONTNING



EKVIVALENT LJUDNIVÅ 1,5 m ÖVER MARK

- ██████████ 70 dB(A)
- ██████████ 60 dB(A)

EKVIVALENT LJUDNIVÅ FÖR DYGN VID FASAD FÖR BOSTÄDER OCH KONTOR
Utan inverkan av ek fasadreflex

- 71 - 75 dB(A)
- 66 - 70 dB(A)
- 61 - 65 dB(A)

FÖR OMARKERADE FASADER GÄLLER 60 dB(A)

STÖMLJUDSNIVÅ INOMHUS

- >45 dB(A)
- 36 - 45 dB(A)

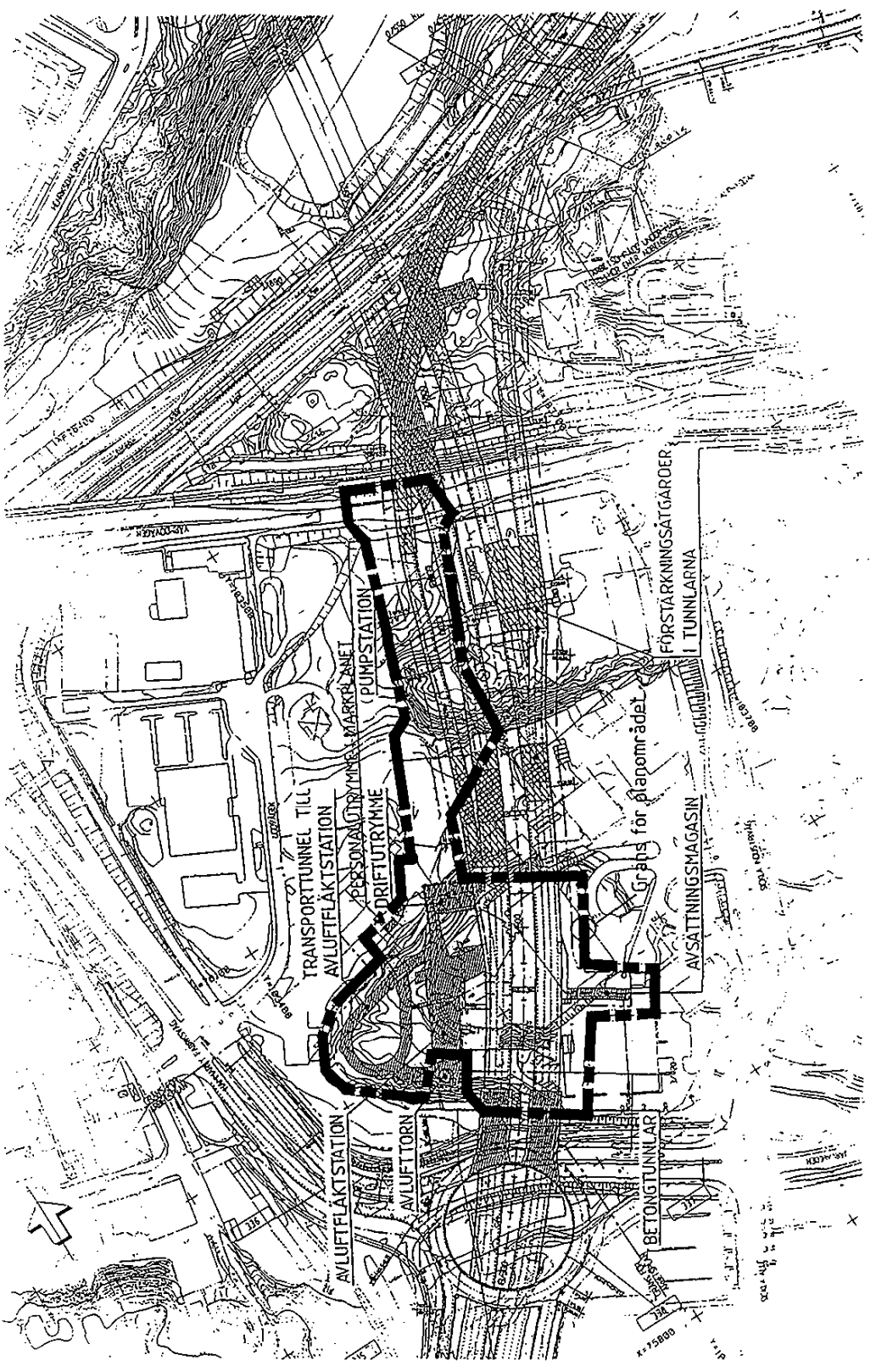
REFERENSPUNKT FÖR BYGGBULLER



BERGBORNING

Detaljplan för del av Sickla Industriområde proj.nr. 9139
TILLÄGGSTÄMMELSER FÖR ÖSTERLEDEN.
 Gäller tillsammans med stadsplan S230 laga kraft 1972-04-13
 Enkelt planförfarande

Upprättad på Miljö & Stadsbyggnad i april 1995



NACKA KOMMUN
Miljö & Stadsbyggnad
Bertil Wikström

D 498
Projekt nr 9139

Detaljplan för del av Sickla Industriområde.
TILLÄGGSBESTÄMMELSER FÖR ÖSTERLEDEN.
Gäller tillsammans med stadsplan S230 laga kraft 1972-04-13
Enkelt planförfarande

Upprättad på Miljö & Stadsbyggnad i Nacka i april 1995

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

1. ALLMÄNT

Genomförandebeskrivningen har till uppgift att redovisa de organisatoriska, fastighetsrättsliga, tekniska och ekonomiska åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen. Den har inte någon självständig rättsverkan utan skall fungera som vägledning för de olika genomförandeåtgärderna. Avgöranden i frågor om fastighetsbildning, varanläggningar, vägar m m regleras således genom respektive speciallag.

2. ORGANISATORISKA FRÅGOR

Ansvarsfördelning

Nacka kommun är huvudman för allmänna platser inom planområdet, vilket för kommunen bl a innebär skyldighet och rätt till markinlösen.

Staten genom vägverket är väghållare för Södra Länken och Österleden. Detta innebär att Vägverket träder in i huvudmannens (kommunens) ställe vad avser vägområdet och ansvarar för utbyggnad och framtida drift av dessa trafikleder.

Enligt 7 § Väglagen skall kommunen tillhandahålla den mark och de servitutsrättigheter till utrymme under mark som behövs för utbyggnaden av trafikleden. Beträffande fördelning av kostnaderna härför se punkt 5 nedan.

Tidsplan

För framtagande av tilläggsbestämmelserna till den gällande detaljplanen och genomförande av trafikledens anläggningar gäller nedanstående översiktliga tidsplan.

Anmälan om samråd i byggnadsnämnden och kommunstyrelsens arbetsutskott	okt -94
Kommunfullmäktige godkänner genomförandeavtal och antar planen	dec -95
Byggande	1997-2001

Planens genomförandetid går ut den 31 december 2005.

Organisation

Mark- och avtalsfrågor handläggs inom kommunen av Miljö & Stadsbyggnad.

Teknisk kontroll m m vid byggande av allmänna va-ledningar handläggs av kommunens gatukontor. Motsvarande frågor vad avser parkanläggningar handläggs av kommunens kultur- och fritidsförvaltning.

Energifrågor handläggs av Nacka Energi AB.

Samordnad utbyggnad av gator, gc-vägar, va, el- och teleledningar förutsätts.

Ansökan om fastighetsbildningsåtgärd ställs till fastighetsbildningsmyndigheten i Nacka kommun.

Ansökan om bygglov görs hos byggnadsnämnden i Nacka. Samråd i bygglov-ärenden sker med myndighetsenheten på Miljö & Stadsbyggnad.

Nybyggnadskarta beställs hos stadsingenjörskontoret i Nacka

3. FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Ägoförhållanden

Marken inom planområdet ägs på följande sätt vid tidpunkten för denna beskrivnings upprättande.

Vägverket äger fastigheten Sicklaön 83:3, vars östra del berörs av detaljplanens norra del och är belägen söder om Värmdövägen. Statoil arrenderar ett område på fastigheten för en bensinstationsanläggning.

Nacka kommun äger Sicklaön 40:12 som utgör gatumark för Värmdövägen. Vidare äger kommunen Sicklaön 83:29, en blott fyra kvm stor fastighet belägen efter planområdets östra gräns.

Järnvägsfastigheten Sicklaön 76:1 (Saltsjöbanan), som ägs av Trafik AB Saltsjöfart, berörs av en smal remsa i planområdets nordligaste del.

Av de två större markinnehaven inom planområdets södra del ägs det ena eller del av Sicklaön 83:32 av Atlas Copco AB. Statoil arrenderar ett område av Sicklaön 83:32 för en bensinstationsanläggning. Det andra större innehavet utgörs av del av Sicklaön 83:33 som ägs av KB Hålstene 2 vilket bolag ingår i Akzo Nobel-koncernen.

Fastighetsbildning m m

Några ändringar av rådande fastighetsindelning i markplanet behöver inte ske.

Inom Sicklaön 83:32 behöver servitut tillskapas i markplanet för att kunna uppföra och bibehålla en mindre byggnad innehållande personalutrymmen samt för att anlägga och bibehålla utfart från arbetstunneln som mynnar ut invid Statoilmacken.

För vägtunnlarna och andra underjordiska anläggningar skall utrymme inklusive skyddsområden säkras genom servitut i fastigheterna Sicklaön 83:29, 83:32, 83:33, 40:12 och 76:1.

Inom ett område av fastigheterna Sicklaön 83:32 och 83:33 skall en till byggnadstiden begränsad nyttjanderätt tillskapas för utförande av markförstärkningsåtgärder från markytan ovanför västra huvudtunneln och västra ramptunneln. Eventuellt måste en byggnad (snickeriverkstaden) på Sicklaön 83:33 flyttas temporärt. Viss utrustning i markplanet för bevakning av markförstärkningsåtgärderna kan behövas för längre tid.

För etableringsytor och upplag mm måste Nacka kommun under byggnadstiden skaffa sig nyttjanderätt till områden inom Sicklaön 83:3, 83:32 och 83:33. Arrendet för Statoilmacken måste av den anledningen upphöra.

Markåtkomsten sker genom frivilliga uppgörelser eller expropriation.

Kommunen tar initiativet till ovanstående åtgärder.

Fastighetsplan erfordras ej

Vattendom

Vägverket svarar för ansökan om grundvattendom för byggnadsarbeten under mark som berör planområdet.

4. TEKNISKA FRÅGOR

Tunnelarbetena kommer att drivas söderifrån från tunnelpåslaget norr om Sicklarondellen. Genomförandemetoder för dessa arbeten och dessas anpassningen till närliggande bebyggelse och verksamheter finns redovisade i planbeskrivningen och i miljökonsekvensbeskrivningen.

5. EKONOMISKA FRÅGOR

Kostnaderna för utbyggnaden av etappen Nacka Port, dvs söder om Svindersviken uppgår till ca 300 Mkr. Kostnaderna som är angivna i dagens prisnivå inkluderar projektering och administration men inte marklösen.

Enligt Trafiköverenskommelsen skall kostnader för planarbete såsom översikts- och detaljplaner betalas av kommunen. Mark i kommunal ägo, som inte upplåtits med nyttjanderätt eller servitut skall ställas vederlagsfritt till förfogande för anläggning, bibehållande eller drift av trafikanläggningar. För det fall sådan mark ej längre behöver utnyttjas för trafikanläggningar återlämnas den vederlagsfritt till kommunen. Skäliga kostnader för inlösen av mark eller utrymme för tunnlar från privata fastighetsägare svarar vägverket för.

Före antagandet av detaljplanen skall genomförandeavtal träffas mellan Vägverket och kommunen vari bl.a kostnadsansvaret för genomförandet av planens olika delar slutligen regleras.

Huvudprinciperna för hur olika frågor skall behandlas i genomförandeavtalen för ringenplanerna avses regleras i ett ramavtal mellan Vägverket och kommunen.

MILJÖ & STADSBYGGNAD

Projektenheten


Paul Ahlqvist

Markgruppen


Bertil Wikström

Antagen av kommunfullmäktige
1995-12-18, 19 § 268

Laga kraft 1996-04-03

