

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

2018-06-19

Dnr KFKS 2014/1027-214

Projekt 9222

Samordnat förfarande

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

inklusive särskilt utlåtande för miljökonsekvensbeskrivningen

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

Sammanfattning

Syftet med detaljplaneläggningen är att möjliggöra utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka, vilket för Nackas del innebär att tunnelbanans Blå linje förlängs till Nacka från Kungsträdgården. Hela tunnelbanans sträckning inom Nacka kommun går under mark, och stationer kommer att finnas i Sickla, Järla och Nacka (norr om Nacka Forum). Parallellt med detaljplanerna tar Stockholm läns landsting fram en järnvägsplan.

Under detaljplanernas granskningstid inkom yttranden från 15 remissinstanser samt från 8 fastighetsägare/boende/rättighetsinnehavare. Synpunkterna från remissinstanser berörde bland annat översvämning, geoteknik och ledningssamordning. Från boende och fastighetsägare handlade synpunkterna framförallt om stomljud, buller, sprängningar och andra störningar under byggtiden.

Efter granskningen har planförslaget reviderats så att området direkt väster om Nobelberget har fått kompletterande bestämmelser till stöd för Södra länken och tunnelbanan. Plangränsen har ändrats så att motorvägsentrén vid station Nacka istället planläggs inom detaljplanen för Mötesplats Nacka. Avtal reglerar dock att entrén bekostas av tunnelbanans projektmedel. Plangränsen har även ändras så att Nobelbergsområdet inte ingår i detaljplaneändringen, detta då stöd för tunnelbanan regleras i detaljplanen för Nobelberget. I övrigt har förtydliganden och kompletteringar gjorts av planhandlingarna bland annat avseende översvämning, geoteknik, avtal och fastighetskonsekvenser.

Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har därför tagits fram och ingått i granskningen. Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen redovisas och bemöts i detta utlåtande.

Planförslagets syfte och innehåll

Syftet med detaljpanelläggningen är att möjliggöra utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka, vilket för Nackas del innebär att tunnelbanans blå linje förlängs till Nacka från Kungsträdgården med stationerna Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla och Nacka.

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.

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

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

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

Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har därför tagits fram och ingått i granskningen. Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen redovisas och bemöts i detta utlåtande.

Bakgrund

Parallellt med detaljplanerna tar Stockholm läns landsting fram en järnvägsplan. Järnvägsplanen och detaljplanerna tas fram med samordnat förfarande enligt PBL 5 kap §7a. Järnvägsplanen är ledande och detaljplanerna tillgodoräknar sig därmed det samråd som genomfördes för järnvägsplanen under perioden 9 november till 8 december 2016. Under järnvägsplanens samråd inkom cirka 80 synpunkter som berörde Nacka kommun. Synpunkterna handlade framförallt om byggtiden, exempelvis avseende buller, risker vid sprängningar och trafikstörningar. Järnvägsplanens samrådsredogörelse finns tillgänglig på landstingets webbplats: <http://nyatunnelbanan.sll.se/sv/nacka-soderort-beslut>

Beslut om att skicka ut förslaget på granskning fattades av miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 31 januari 2018. Granskningstiden varade mellan den 7 februari och den 12 mars 2018, sammanlagt 4,5 veckor.

Yttranden under granskning

Följande remissinstanser har inga synpunkter på planförslaget

- Försvarsmakten
- Naturvårdsverket (avstår från att yttra sig)
- Vattenfall Eldistribution AB (ingen elnätanläggning inom området/närområdet)

Följande remissinstanser har synpunkter på planförslaget

- Länsstyrelsen
- Lantmäterimyndigheten i Nacka
- Trafikverket
- Trafikförvaltningen och förvaltningen för utbyggd tunnelbana
- Värmdö kommun
- Södertörns brandförsvarsförbund
- Nacka vatten och avfall AB
- Nacka Energi
- Skanova
- Stockholm Exergi AB
- Ellevio (inga synpunkter men framför kommentarer)
- Nacka miljövårdsråd

Synpunkter har även inkommit från åtta fastighetsägare/rättighetsinnehavare/boende inom och i anslutning till tunnelbanans sträckning.

Inkomna synpunkter

Synpunkter i inkomna yttranden redovisas nedan i sammanfattad och förkortad form med planenhetens kommentarer.

Återkommande synpunkter

I många av yttrandena framförs synpunkter avseende störningar i form av buller, stomljud och sprängningar samt synpunkter om bergvärme. Nedan redovisas planenhetens kommentarer i dessa frågor:

Störningar: Buller, stomljud och sprängningar

Under byggtiden

Stockholms läns landsting ansvarar för utbyggnaden av tunnelbanan. Landstinget och Nacka kommun arbetar för att utbyggnaden av tunnelbanan ska störa så lite som möjligt. Landstinget kommer i god tid att informera fastighetsägare, näringsidkare, närboende och andra berörda om att störande arbeten kommer att ske, var det ska ske och hur länge.

Arbetsmetoder och arbetstider väljs för att minska risken för buller, vibrationer och stomljud. Konsekvenser av störningar under byggtiden och grundvattenbortledning samt eventuell påverkan på grundläggningen hanteras i tillståndsansökan enligt miljöbalkens 11 och 9 kapitel och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Tillståndsansökan prövas av

mark- och miljödomstolen. Landstingets ansökan till domstolen och den komplettering som inlämnats den 28 februari 2018 har kungjorts och berörda har beretts möjlighet att lämna synpunkter till tillståndsansökan.

För vibrationer i samband med sprängningsarbeten tillämpar landstinget Svensk Standard SS 460 48 66:2011 – Vibration och stöt – Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader, inom upprättat inventeringsområde. Genom mätningar kan landstinget i god tid identifiera risker och även sätta in åtgärder där så behövs. Inför byggskedet gör landstinget riskanalyser med avseende på vibrationer i samband med sprängningar. Uppkomna skador från vibrationer eller sättningar i mark orsakade av tunnelbanans utbyggnad kommer att ersättas av landstinget. Detta fråntar inte fastighetsägarens eget ansvar för att säkra redan instabila jordslänter eller motverka risken för stenras från bergsslänter, vilket ingår i fastighetsägarens underhållsansvar. Därför kommer en besiktning göras av fastigheten inför byggskedet. Besiktningar görs enligt svensk standard. Fastigheter som ligger närmare tunneln än 50 meter kommer att besiktigas. För fastigheter byggda på lera är besiktningsområdet 100 meter. Landstinget gör efterbesiktningar för att kontrollera att inga förändringar har skett på grund av arbeten med nya tunnelbanan. Fastighetsägare får en kopia på efterbesiktningsprotokollet.

På platser där bullernivåerna under byggtiden överskrider de riktvärden som anges i miljödomen och där behov uppstår erbjuds tillfällig vistelse under tiden som störningen pågår.

När tunnelbanan är i drift

Projektet följer riktvärde 30 dBA för stomljud under drifttid vid nybyggnation av spårinfrastruktur i driftskedet, vilket motsvarar trafikförvaltningen inom landstingets riktvärden för stomljud vid nybyggnation av spårinfrastruktur. Stomljudsdämpande åtgärder vidtas inom hela sträckningen i Nacka kommun för att säkerställa att riktvärdena inte överskrids. Omfattningen av behov av åtgärder och landstingets åtagande att genomföra dessa redovisas på järnvägsplanens plankartor för permanent markanspråk. Riktvärdet motsvarar kraven på maximal ljudnivå för installationer i nybyggda bostäder och stomljud vid denna nivå bör därför inte ge upphov till betydande störningar. I PM Buller och vibrationer, en underlagshandling till järnvägsplanens MKB, redovisas de metoder och förutsättningar som använts för beräkning av stomljud.

Bergvärme:

Det är Stockholms läns landsting som ansvarar för eventuell påverkan på energibrunnar till följd av tunnelbaneutbyggnaden. Borrhål belägna inom tunnelbanans markanspråk kan eventuellt behöva gjutas igen om de utgör en risk för byggnationen. Inom skyddszonen för tunnelbanan får inte ingrepp göras utan medgivande från kommande rättighetshavare (landstinget). För en ny bergvärmeanläggning som avses göra intrång i tunnelbanans skyddszon kommer medgivande inte kunna lämnas om åtgärden riskerar att skada tunnelbaneanläggningen.

Fastighetsägaren har rätt att framföra ersättningsyrkanden för markanspråk i kommande lantmäteriförrättning för att bilda servitut för tunnelbaneanläggningen.

Lantmäterimyndigheten beslutar om ersättning enligt expropriationslagens regler.

Frågor rörande påverkan på befintliga brunnar utanför markanspråket hanteras i pågående tillståndsprocess enligt miljöbalken. Tillståndsansökan prövas av mark- och miljödomstolen. Landstingets ansökan till domstolen och den komplettering som inlämnats den 28 februari 2018 har kungjorts av domstolen och berörda har beretts möjlighet att lämna synpunkter till tillståndsansökan. Borrhål belägna utanför markanspråket övervakas före och under byggtiden. Mät rör kommer att installeras i någon eller några av brunnarna (utanför markanspråket). Genom att övervaka vattennivåer i energibrunnar kommer landstinget att kunna följa upp hur de påverkas av byggnationen av nya tunnelbanan. Detta är en del av det kontrollprogram som är en förutsättning för tillståndet och som upprättas i samråd med länsstyrelsen. Vattennivåförändringar kommer att analyseras så de är statistiskt säkerställda. Om energiuttaget från brunnen äventyras kommer en utredning av bäst lämpad åtgärd att genomföras av landstinget, som att fylla brunnen med annat material eller att fördjupa den. I vissa fall kan ekonomisk kompensation ske.

Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen

Då det i inkomna yttranden inte klart framgår om en synpunkt berör detaljplanen eller miljökonsekvensbeskrivningen sammanställs och bemöts samtliga synpunkter under respektive inkommet yttrande nedan.

Inkomna synpunkter från myndigheter och remissinstanser

1. **Länsstyrelsen** framför följande:

Förslag till detaljplan, upprättat i januari 2018, har översänts till Länsstyrelsen för granskning. Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för att möjliggöra utbyggnaden av tunnelbanans blå linje till Nacka. Tunnelbanan till Nacka planläggs dels genom ändring av gällande detaljplaner, och dels genom ny detaljplan. De delar av tunnelbaneanläggningen som ligger under mark planläggs genom ändring, och de delar som kommer upp ovan mark såsom delar av stationer och ventilationstorn planläggs i huvudsak med ny detaljplan.

Planförslaget är upprättat med samordnat förfarande enligt plan- och bygglagen PBL (2010:900) 5 kap 7a §. Det samordnade förfarandet innebär bland annat att järnvägsplanens samråd också utgjorde samråd för kommunens detaljplan. Inga särskilda detaljplanelhandlingar togs därför fram i samband med samrådet.

Av 5 kap. 22 § PBL följer att länsstyrelsen ska yttra sig över planförslaget, om förslaget enligt länsstyrelsens bedömning innebär att

- ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken inte tillgodoses,
- miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken inte följs,
- strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser,
- regleringen av sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår flera kommuner inte har samordnats på ett lämpligt sätt, eller
- en bebyggelse eller ett byggnadsverk annars blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Länsstyrelsens synpunkter

Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen gör med hänsyn till provningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL bedömningen att det med föreslagen utformning av planen finns risk för att bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till risken för översvämning. Kommunen behöver innan antagande redogöra för och säkerställa att stationsentréer, servicetunnlar och utrymningsvägar är anpassade i höjd och utformning avseende risken för översvämning enligt efterföljande synpunkter. Länsstyrelsen anser även att kommunen behöver klargöra att station Järsla är lämplig utifrån geotekniska aspekter.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har i granskningskedet följande synpunkter av betydelse för Länsstyrelsens överprövning enligt 11 kap. 10 § PBL.

Hälsa, säkerhet och risk

Översvämningrisk

I järnvägsplanens planbeskrivning beskriver FUT vilka åtgärder som krävs för att nå de krav som är uppsatta för tunnelbanan men som förvaltningen inte har rådighet över. De fastställs alltså inte i järnvägsplanen. En sådan åtgärd är: *Anslutande detaljplaner behöver anpassas i höjdsättning och utformning av VA-kapacitet, så att skyfall eller översvämning inte leds ned i tunnelbanan.*

Förvaltningen kommer för att säkerställa detta att fortsätta föra dialog med Stockholms stad och Nacka kommun kring den fysiska planeringen av områdena kring stationsentréerna och tunnelpåslagen. Det föreslås att skyddsåtgärd bland annat kan vara att reglera höjdsättning och golvnivåer.

FUT har ett ställningstagande att stationsentréer och andra öppningar anpassas i höjd och utformning så att ett 100-årsregn med klimatafaktor 1,2 kan ske utan att anläggningen skadas. Andra öppningar borde vara servicetunnlar eller utrymningsvägar. I underlagsrapporten *Klimatanpassning - Tunnelbana till Nacka och söderort* beskrivs att det föreligger översvämningrisk om upp till 0,3 m vid entréerna mot Jarlabergsvägen samt Vikdalsbron för station Nacka. I samma underlagsrapport redovisas att det även finns hög risk för översvämning vid servicetunnelmynningen vid Skönviksvägen station Nacka samt utrymningsvägen vid station Järsla.

För tre entréer har planbestämmelse gällande lägsta nivå för färdigt golv inkluderats för att hantera översvämningrisken. Länsstyrelsen saknar dock en beskrivning av hur den reglerade nivån förhåller sig till nivåerna för de översvämningrisker som skyfallskararteringen visar. Kommunen behöver komplettera planbeskrivningen med en sådan beskrivning för att de ska framgå att översvämningrisken har hanterats. Länsstyrelsen anser att planbestämmelse gällande lägsta nivå för färdigt golv eller annan riskreducerande åtgärd även behöver anges för resterande entréer samt andra öppningar för att säkerställa att översvämningrisken är hanterad samt att FUTs ställningstagande kan uppfyllas.

Enligt *Klimatanpassning - Tunnelbana till Nacka och söderort* planerar Nacka i samband med ombyggnation av Värmdövägen att flytta lågpunkten vid stationsentrén för station Sickla mot Alphyddevägen längre österut. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver inkludera en beskrivning av denna förändring i planbeskrivningen samt redovisa vilka förändringar detta innebär för översvämningensrisken. Det beskrivs även i utredningen att Nacka kommun planerar ett torg vid stationsentrén för station Järla mot Värmdövägen som kan omhänderta dagvatten för att förhindra översvämningensrisken för omgivande byggnader inklusive stationsentrén. Då torget delvis inkluderas i aktuell detaljplan anser Länsstyrelsen att det behöver framgå hur kommunen ska utforma torget för att förhindra översvämningensrisk för stationsentrén.

Geoteknik

Enligt PBL så åligger det kommunen att utreda markens lämplighet utifrån bland annat risken för ras och skred. Sveriges geologiska undersökning (SGU), Statens geotekniska institut (SGI) och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har gemensamt tagit fram ett underlag som visar förutsättningar för skred i finkorniga jordarter. Delar av aktuellt planområde för station Järla pekats ut som aktsamhetsområde; dvs. område där det finns förutsättningar för att skred i finjord kan ske.¹

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver klargöra att station Järla är lämplig utifrån geotekniska aspekter samt eventuella restriktioner ska skrivas in som planbestämmelse. Kommunen behöver tydligt motivera om de bedömer att marken är lämplig för planerad bebyggelse. De geotekniska egenskaperna kan komma att ändras i ett framtida blötare och varmare klimat vilket är något som kommunen behöver ta hänsyn till.

Rådgivande/övriga synpunkter

Förorenad mark

I Länsstyrelsens databas över potentiellt förorenade områden, EBH-stödet, finns det idag ett flertal objekt registrerade inom planområdet för tunnelbanan som redan nämnts i planhandlingarna på ett tillfredställande sätt. Det kan ha funnits andra miljöfarliga verksamheter på platsen som inte Länsstyrelsen har någon kännedom om.

Länsstyrelsen är positiv till att kommunen i planbeskrivningen uppger att om markföroreningar orsakade av tidigare verksamheter upptäcks ska dessa åtgärdas. Länsstyrelsen vill ändå påpeka att detta ska göras för att säkerställa att det inte finns någon risk för människors hälsa och inte enbart i syfte att uppnå miljömålet Giftfri miljö.

Eventuella utredningar och åtgärder ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

¹ Informationen är tänkt att användas för att peka ut områden där ytterligare bedömningar och undersökningar kan behöva tas fram. Detta underlag finns att tillgå kommunen:
<http://gis.swedgeo.se/rasskrederosion/#>

Naturvärden

Länsstyrelsen har med anledning av planförslagets påverkan på naturvärden följande synpunkter och information:

Artskydd

Enligt Artportalen förekommer flera arter av fladdermöss omkring den planerade stationen Järla. Alla fladdermöss är strikt skyddade enligt 4 § artskyddsförordningen (2007:845) vilken även skyddar fladdermössens fortplantningsområden och viloplats. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver klargöra vilka arter som förekommer inom planområdet och därefter bedöma om de planerade åtgärderna kan komma att påverka respektive arts bevarandestatus på biogeografisk, nationellt respektive lokal nivå. Kommunen behöver därefter ange vilka skyddsåtgärder som avses att vidtas för att minimera skada och utlösa förbuden i artskyddsförordningen. Sker en negativ påverkan trots det på någon arts bevarandestatus, oavsett nivå, krävs dispens från artskyddsbestämmelserna.

Enligt 4 § artskyddsförordningen (2007:845) är det förbjudet att störa vilda fåglar under häckningstid, samt att skada eller förstöra fåglarnas häckningsplatser. Avverkning av träd där fåglar häckar får därför inte ske under perioden 1 mars – 31 juli.

Biotopskyddade alléer

Enligt miljökonsekvensbeskrivningen berörs en allé vid Sickla station. Länsstyrelsen konstaterar utifrån flygfoton att det inom planområdet kan finnas flera trädrader som omfattas av det generella biotopskyddet och som kan riskeras att påverkas av de planerade åtgärderna. Exempelvis kan träden längs med kyrkogårdens östra del omfattas av det generella biotopskyddet.

Träd som avverkas bör om möjligt ersättas med nya träd av liknande träslag eller med ädellövträd. Träden bör förses med bevattningspåsar de första tre åren och vid behov påkörningsskydd. Länsstyrelsen vill informera om att avverkning av träd där fåglar häckar inte får ske under perioden 1 mars – 31 juli för att inte förbuden i 4 § artskyddsförordningen ska utlösas

Skyddsvärda träd

Det är positivt att det enbart avses att uppföras en uppgång vid station Järla då det på och invid Nacka kyrka och kyrkogården finns träd som av Länsstyrelsen pekats ut som skyddsvärda och som ingår i skyddsvärd trädmiljö.

Länsstyrelsen anser att det är önskvärt att hela eller delar av stammar från skyddsvärda träd bevaras då träden även som döda har stor betydelse för växt- och djurlivet, framförallt vedlevande insekter. Helst bör stammarna placeras i solbelyst läge i närheten, t.ex. i skogsbyn.

Skydd av träd vid byggnation

Under genomförandetiden bör träd skyddas i enlighet med ”Standard för skyddande av träd vid byggnation” av Östberg och Stål.

Spridningsvägar

Spridningsvägar/korridorer bör så långt som möjligt sparas. Om det inte är möjligt bör dessa kompenseras.

Skyddsåtgärder och försiktighetsåtgärder

De åtgärder som föreslagits i miljökonsekvensbeskrivningen bör så långt som möjligt följas.

Planenhetens kommentar.

Översvämning: Tunnelbaneanläggningens stationsentréer och andra öppningar ska anpassas i höjd och utformning så att ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,2 kan ske utan att anläggningen skadas. Anläggningen utformas så att eventuellt vatten som rinner in kan omhändertas på ett sådant sätt att anläggningen inte tar skada av vattnet. Generellt gäller att vatten kan tillåtas rinna in i anläggningen där det omhändertas och sedan pumpas bort.

Vid två entréer, Alphyddevägen vid Sickla och Värmdövägen vid Järta bedöms risk finnas för översvämning i samband med skyfall. För att säkerställa att entréerna blir lämpliga regleras nivån för färdigt golv på plankartan. Planbeskrivningen har även kompletterats och förtydligats angående hur översvämningsrisk hanteras för entréer och tunnelmynningar. I och med att detaljplanen för tunnelbanan tas fram med samordnat förfarande där järnvägsplanen är ledande är det inte möjligt att reglera ett större geografiskt område än i järnvägsplanen. Därmed kan inte åtgärder för anslutande gator och torg regleras i detaljplanen för tunnelbanan utan dessa åtgärder hanteras i anslutande detaljplaner som är under framtagande. I angränsande detaljplaner ska lämpliga åtgärder införas för att områdena kring stationerna ska anpassas för att säkerställa att avvattningsvägarna fungerar som avsett. Kontinuerliga avstämningar kommer att ske med landstinget. För att säkerställa att tunnelbanan inte skadas av eventuellt inrinnande vatten om angränsande detaljplaner inte är genomförda när tunnelbanan tas i drift utformas tunnelbaneanläggningen så att eventuellt vatten som rinner in tas om hand inne i anläggningen innan det orsakar skada.

Då entréer och tunnelmynningar i Nacka kommun angränsar till områden som kommer att omvandlas i och med utbyggnaden av Nacka stad bedömer planenheten att det inte är lämpligt att införa planbestämmelser för färdigt golv annat än för entréer där det bedöms nödvändigt för att säkerställa entréns lämplighet. För övriga entréer bedöms det lämpligt att möjliggöra att färdigt golv kan justeras för att samspela med omkringliggande torg och gator så att översvämningsrisken hanteras samtidigt som tillgänglighetskrav med mera kan uppfyllas. I och med att tunnelbaneanläggningen utformas så att eventuellt inrinnande vatten kan tas om hand inne i anläggningen utan att orsaka skada bedöms entréerna uppfylla kraven på lämplighet.

Flytten av lågpunkten på Värmdövägen görs för att leda bort vatten från tunnelbancentréerna. Förändringen innebär att Värmdövägen sänks vid Planiavägens kommande förlängning under Saltsjöbanan. Ytligt vatten kommer därmed ledas längs Värmdövägen mot Kyrkviken via Planiavägen. Därmed minskar risken för översvämning vid tunnelbancentréerna. Planbeskrivningen har kompletterats med beskrivning av detta.

Den del av torget vid station Järta som planläggs i tunnelbanedetaljplanen ligger ovanpå biljetthallens tak och påverkar inte översvämningsrisken till entrén. Den nedre del av torget

som angränsar till tunnelbanans entré detaljplaneläggs i en angränsande detaljplan och inom det projektet studeras lämplig reglering för att säkerställa att vatten inte rinner in i tunnelbaneanläggningen.

Geoteknik: Ett kompletterande utlåtande har tagits fram avseende geoteknik vid station Järla. Då skredkänsliga jordlager enbart förekommer inom området där markytan är plan, bedöms risk för globala skred eller ras inte föreligga. Området lämpar sig således för bebyggelse utan särskilda detaljplanebestämmelser. Planbeskrivningen har kompletterats avseende detta.

Förorenad mark: Planbeskrivningen har förtydligats så att det framgår att markföroreningar inte bara hanteras för att uppnå miljömålet Giftfri miljö utan även för att säkerställa att det inte finns någon risk för människors hälsa.

Artskydd: För utbyggnad av tunnelbanan till Nacka och söderort gjordes en samlad analys av behovet av fladdermusinventering. Behovsanalysen genomfördes i samråd med en fladdermusexpert och underlaget var en sökning i Artportalen i kombination med genomförd naturinventering och kända naturvärden. Utifrån dessa underlag valdes lämpliga områden ut för inventering. Det område som omfattas av aktuell detaljplan vid Järla hade inte sådana naturvärden att det ansågs motiverat att inventera avseende fladdermöss.

Enligt Artportalen har gråskimlig fladdermus hörts direkt öster om kyrkan i november 2017. Arten är livskraftig enligt rödlistan. Kyrkogården (där fyndet registrerats) berörs inte av aktuell detaljplan och de naturmiljöer som berörs av tunnelbanan är inte av samma typ som de som finns på kyrkogården. Utifrån artens krav på livsmiljö bedöms det inte finnas förutsättningar för gråskimlig fladdermus inom detaljplaneområdet.

Förekomsten av fladdermus bedöms mot bakgrund av detta vara klagjord och det bedöms inte finnas något behov av särskilda skyddsåtgärder. Planbeskrivningen har kompletterats med ett avsnitt om fladdermöss.

Informationen om när avverkning av träd där fåglar häckar inte får ske noteras och vidarebefordras till landstinget som ansvarar för utbyggnaden av tunnelbanan.

Biotopsskyddade alléer: Informationen om biotopsskyddade alléer och avverkning noteras och vidarebefordras till landstinget som ansvarar för utbyggnaden av tunnelbanan. Träden längs med kyrkogårdens östra del bedöms inte påverkas av utbyggnaden då tunnelbanan går under mark i området och inga tillfälliga markanspråk planeras utöver att en befintlig väg ska nyttjas för in- och utfart.

Skyddsvärda träd: Synpunkterna om skyddsvärda träd noteras och vidarebefordras till landstinget som ansvarar för utbyggnaden av tunnelbanan.

Skydd av träd vid byggnation/spridningskorridorer/skyddsåtgärder och försiktighetsåtgärder: Synpunkterna noteras och vidarebefordras till landstinget som ansvarar för utbyggnaden av tunnelbanan.

2. **Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun** framför följande synpunkter:

- I planbeskrivningen under *kapitel 3, skyddszoner* bör skrivningar om servitut förtydligas så att det framgår att servitut upplåts till förmån för en fastighet, inte till fastighetens ägare. Under stycke 5 bör även ordet ”anläggningsägare” bytas mot ”rättighetshavare”
- I planbeskrivningen under *kapitel 5, fastighetsrättsliga åtgärder* står i första stycket att järnvägsplanen reglerar markåtkomsten för tunnelbaneanläggningen. Det bör istället framgå i texten att järnvägsplanen visar vilka utrymmen tunnelbaneanläggningen behöver. För åtkomst till marken krävs domstolsbeslut, lantmäteriförrättning eller avtal.
- I planbeskrivningen under *kapitel 6, under mark* finns en sidhänvisning till sida 14. Hänvisningen ska vara till sida 16. I sista stycket står att medgivande krävs från Landstinget, bör bytas till rättighetshavaren.
- Lantmäterimyndigheten anser att då allmän plats medför en inlösenrätt och inlösenkyldighet är det viktigt att nivåer mellan de olika användningsområdena preciseras då allmän plats och kvartersmark används i skilda plan inom samma område.
- Texten under tillkommande bestämmelser bör korrigeras för att tydliggöra att planbestämmelserna blir tillägg till de detaljplaner som ändras av de nya bestämmelserna.
- Då flera användningar sker i olika plan inom samma område gäller generellt att primär användning bör presenteras utan parentes och sekundär användning inom parentes. På kartblad 1 (detaljplaner som ändras) bör användningen T (tunnelbana med tillhörande entréfunktioner och utrymmen) anges inom parentes då huvudändamålet finns i den detaljplan som ändras.
- På kartblad 1 (ny detaljplan) plangräns ej av rätt linjekvalitet, redovisas heldragen.

Planenhetens kommentar. Planbeskrivningen har förtydligats under rubrikerna *skyddszoner, fastighetsrättsliga åtgärder* och *under mark* i enlighet med lantmäterimyndighetens synpunkter. Felaktig sidhänvisning har korrigerats.

Detaljplanen reglerar att markanvändningen för tunnelbana under mark avgränsas mot ovan liggande markanvändning enligt nivåer angivna i halvcirkel. I underkant avgränsas markanvändningen för tunnelbanan enligt profil på plankartan. Biljetthallen vid station Järsla ska utgöra en 3D-fastighet under det torg som planeras på biljetthallens tak. Under biljetthallen kommer även servitut för tunnelbanan att bildas. Exakt avgränsning för den planerade 3D-fastigheten är inte fastställd och planenheten bedömer därmed att det inte är lämpligt att reglera exakt nivå mellan användningsområdena på plankartan. Planförslaget innebär att en idag kommunägd fastighet kan urholkas för att bilda en 3D-fastighet med markanvändningen tunnelbana. Planförslaget innebär alltså inte att någon privat fastighetsägare drabbas av intrång i sin fastighet till följd av 3D-fastigheten vid Järsla station och planenheten bedömer därmed att planen blir tillräckligt tydlig även utan att nivåer mellan användningsområdena regleras i underkant.

Planenheten bedömer att texten under tillkommande bestämmelser är tillräckligt tydlig.

Användningen T (tunnelbana med tillhörande entréfunktioner och utrymmen) som anges på plankartan för ändring av detaljplaner berör entréer till tunnelbanan inom området Sickla köp kvarter. Entréerna ligger ovan mark och bedöms inte vara en sekundär användning på det sätt som tunnelbanan är på de platser där tunnelbanan enbart går i under mark, utan en primär användning på samma nivå som nu gällande markanvändning. Därmed bedöms det lämpligt att beteckna användningen med T utan parenteser.

Plangränsen är av rätt format, men på grund av de korta linjerna blir den av rittekniska skäl heldragen.

3. **Trafikverket** framför att tunnelbanans utbyggnad inom Nacka kommun berör tre objekt som klassificeras som riksintressen för infrastruktur: väg 75 (Södra länken), väg 222 (Värmdöleden) samt järnvägen Saltsjöbanan. Det är viktigt att det under genomförandeskedet tillses att samtliga nämnda riksintressen skyddas från eventuell negativ påverkan till följd av tunnelbanautbyggnaden.

I planbeskrivning under stycket ”Skyddszoner” anges att tunnelbanan och Södra länken kommer att dela skyddszoner. Trafikverket har i yttrande över järnvägsplanen påtalat att kompletterande underlag krävs för att säkerställa att detta är möjligt och genomförbart. Utöver komplettering av verifierat underlag krävs också tillstånd enligt § 43 väglagen för eventuella intrång i skyddszonen för Södra länken. Tillstånd söks hos Trafikverket. Södra länken är byggd för att möjliggöra transporter av alla typer av farligt gods och uppfyller samtliga krav för säkerhetsklass A. Tunnelbanans utbyggnad får inte dimensionernas, genomföras eller på annat sätt inverka så att Södra länkens funktion som led för farligt gods inskränks.

Planenhetens kommentar. Synpunkterna noteras. Detaljplanen möjliggör delad skyddszon med medför ingen rättighet för landstinget att ta marken i anspråk utan markåtkomsten regleras via järnvägsplanen och efterföljande lantmäteriförrättning.

Stockholms läns landsting ansvarar för utbyggnaden av tunnelbanan. Landstinget avser att ha kontinuerlig samordning med Trafikverket för att säkerställa att påverkan på berörda riksintressen minimeras under tunnelbanans utbyggnadstid.

Landstinget ansvarar för att ta fram kompletterande utredningar avseende Södra länken i enlighet med tecknat avtal. Landstinget ansvarar också för att söka erforderliga tillstånd bland annat kommer tillstånd enligt § 43 i väglagen att sökas för korsningspunkter med vägområde. Tunnelbanans utbyggnad ska inte medföra att Södra länkens funktion som led för farligt gods inskränks.

4. **Trafikförvaltningen och förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT)** framför som övergripande synpunkter att fastighetskonsekvensbeskrivningen (bilaga 2 till planbeskrivningen) bör förtydligas så att inga missförstånd uppstår. Beskrivningen bör enbart redovisa vad som följer av detaljplanen. I övrigt bör planen hänvisa till järnvägsplanen som ligger till grund för inlösenrätten.

Under kapitel 5 i planbeskrivningen saknas information om redan påskrivna avtal, utöver genomförandavtalet. Dessa bör läggas till då de är överordnade.

Planbeskrivningen uttrycker ett behov av kommande avtal på en detaljeringsnivå som inte stämmer överens med vad kommunen framfört i andra sammanhang i dialogen med FUT. Detaljeringsgraden i avtal som ska slutas i detaljplaneskedet måste anpassas till den faktiska kunskapsnivån som finns vid tillfället avseende tunnelbaneutbyggnaden och övriga projekt inom kommunen.

Landstinget framför följande detaljerade synpunkter:

- I fastighetskonsekvensbeskrivningens tabell har fastigheten Sicklaön 361:1 ett felaktigt markanspråk.
- Landstinget avser inte att lägga tillbaka ledningar som flyttats till nytt permanent läge i samråd med ledningsägare och kommunen.
- De ytor som behövs för utbyggnaden, men inte för den permanenta anläggningen, redovisas i järnvägsplanen. Detaljplanen reglerar inte denna typ av markanvändning och bör således inte tas upp i detaljplanen.
- I det fall detaljplanen för Nobelberget antas före tunnelbanans detaljplan ska tunnelbanedetaljplanen revideras med avseende på det som regleras i detaljplanen för Nobelberget.
- Observera att det finns ställen där anläggningen i sig ligger närmare markytan än två meter.

Planenhetens kommentar. Detaljplanens fastighetskonsekvensbeskrivning beskriver konsekvenserna av detaljplanens genomförande, inte konsekvenserna av järnvägsplanen. Den övergripande konsekvensen av detaljplanen är att markanvändningen tunnelbana läggs till för de områden som omfattas av detaljplanen. Det är arealerna för de ytor, både under och över mark, som får markanvändningen tunnelbanan som redovisas i detaljplanens fastighetskonsekvensbeskrivning. Järnvägsplanen anger vilka ytor som avses tas i anspråk med servitut och de slutliga arealerna som kommer att belastas av servitutet läggs fast genom lantmäteriförrättning, domstolsbeslut eller avtal. Arealerna i fastighetskonsekvensbeskrivningen har inte ändrats men den inledande texten har förtydligats för att klargöra vad det är som redovisas i tabellen.

Avsnittet om avtal har setts över och justerats till en mer generell nivå.

Avseende landstingets detaljerade synpunkter:

- Markanspråket för Sicklaön 361:1 har korrigerats.
- Texten angående återställande av ledningar/etableringsytor har förtydligats.
- Textavsnitten angående tillfälliga markytor har setts över och förtydligats så att det framgår att dessa frågor hanteras i järnvägsplanen. Då störningar under utbyggnadsskedet bedöms vara det som närboende berörs mest av bedöms det dock lämpligt att översiktligt beskriva detta även i detaljplanen. Detta då utbyggnaden enligt järnvägsplanen indirekt är en konsekvens av detaljplan.
- Detaljplanen för Nobelberget innehåller bestämmelser som ger stöd för utbyggnaden av tunnelbanan. Detaljplanen för Nobelberget vann laga kraft den 25 maj 2018. Gränsen för ändringen av detaljplanen för tunnelbanan har därför ändrats så att den inte längre omfattar det område som ingår i Nobelberget.
- Informationen om anläggningar noteras.

5. **Värmdö kommun** framför att kommunen ställer sig generellt positiv till tunnelbaneutbyggnaden till Nacka. Värmdö har en hög tillväxttakt, vilket behöver beaktas i planeringen. Utbyggnaden av tunnelbanan är därmed positiv då den medför en förstärkning av kollektivtrafiken till ostsektorn samt medför alternativa resvägar som inte passerar Slussen. Målpunkten för bussarna från Värmdö kommun ska även efter tunnelbaneutbyggnaden till Nacka huvudsakligen vara Slussen. Vissa bussar kommer dock ha anslutning till tunnelbanan i Nacka. För dessa bussar är en robust och tillgänglig bytespunkt viktig, som möjliggör en enkel omstigning från buss till tunnelbana.

Planenhetens kommentar. Synpunkterna noteras. Kommunens detaljplan styr dock inte hur busslinjerna går utan det beslutas av trafikförvaltning inom Stockholms läns landsting. En ny bussterminal norr om Nacka Forum planeras inom ramen för ett angränsande stadsbyggnadsprojekt, Mötesplats Nacka. En robust och tillgänglig bytespunkt, som möjliggör en enkel omstigning från buss till tunnelbana är en viktig aspekt inom det projektet. Avtal mellan Nacka kommun och landstinget reglerar att landstingets tunnelbaneprojekt finansierar en entré mellan station Nackas östra biljetthall och busshållplats för motorvägsbussarna på norra sidan av Värmdöleden. Av plantekniska och utbyggnadsmässiga skäl planläggs dock denna entré i detaljplanen för Mötesplats Nacka.

6. **Södertörns brandförsvarsförbund** anser att det är positivt att det kommer att gå parallella servicetunnlar längs med hela utbyggnaden mot söderort och Nacka då det underlättar en eventuell insats samt drift och underhåll. Brandförsvarsförbundet påpekar vikten av att detta bibehålls.

Brandförsvarsförbundet anser att antagonistiska hot har en stor påverkan på tunnelbanesystemet både vad gäller risken för fysiska skador och den upplevda tryggheten, men trots detta nämns antagonistiska hot endast kort utan noggrann redogörelse. Det bör förtydligas vilka risker som identifierats i anläggningen och vilka system som ska finnas som kan ha en inverkan på det. Det bör även beskrivas hur anläggningen kan användas för att öka den fysiska tryggheten i tunnelbanesystemet, exempelvis hur systemet kan hantera gasutsläpp, explosioner eller anlagda bränder.

Tunnelbanesystemet bygger på självutrymning och utrymningsvägar från plattformarna dimensioneras för att kunna utrymma två fulla tåg. Brandförsvarsförbundet ställer sig frågande till om detta är en korrekt dimensionering på de stationer som ligger nära evenemangsområde.

I Olycksrisk - bilaga 1 anges att friskluftsintag ska riktas bort från Värmdöleden, Vikdalsvägen samt Skvaltans väg. Då stationsbyggnad tillhörande station Nacka, uppgång Vikdalsbron ligger inom 30 meter från alla dessa tre vägar kan det bli svårt att rikta bort friskluftsintag från alla vägar samtidigt.

Brandförsvarsförbundet anser att plattformsavskiljande väggar skulle medföra mindre risk för suicid, obehöriga på spårområdet, bättre luftmiljö och en mindre risk för brandgasspridning från tunnel till plattform. Därmed borde nyttan vara

ganska hög och brandförsvarsförbundet hade gärna tagit del av den kostnadsnyttoanalys som gjorts då det anges att kostnaden för avskiljande väggar skulle bli mycket höga.

Brandförsvarsförbundet framför att under byggtiden får inte etableringsplatserna störa framkomligheten i den utsträckning att insats till byggnader omöjliggörs. Brandförsvarsförbundet kan acceptera att det i vissa fall påverkar framkomligheten i viss mån negativt, dock får en byggarbetsplats aldrig blockera för räddningstjänstens fordon där de utgör den alternativa utrymningsvägen i en byggnad.

Andel tung trafik kommer att öka i närheten av etableringsområdena. Det är viktigt att det finns en trafikplan för detta som skapar en säker miljö för övrig trafik och oskyddade trafikanter.

Vid etableringsytorna runt station Järla ligger Nacka brandstation. Brandstationen ligger inom det område som kommer att påverkas av stomljud och buller. Brandförsvaret anser därför att projektet även bör ta lokal kontakt med Nacka brandstation för att ge dem chans att yttra sig angående den lokala miljön. Brandstationen är bemannad dygnet runt.

Planenhetens kommentar.

Synpunkten om servicetunneln noteras.

Planbeskrivningen har kompletterats avseende antagonistiska hot. Tillämpade åtgärder för att hantera gasutsläpp, explosioner eller anlagda bränder är exempelvis mekaniskt skalskydd, tillträdesskydd, kameraövervakning och brandgasventiler. Detta regleras dock inte genom detaljplanen.

Ingen av stationerna i Nacka kommun ligger i anslutning till något stort evenemangsområde.

Friskluftsintag placeras så långt bort från lederna som möjligt men kommer inte att kunna riktas bort helt och hållet om dagens utformning av lederna kvarstår. Avsikten är dock att Värmdöleden ska däckas över i anslutning till uppgång Vikdalsbron. Detta detaljplaneläggs inom ramen för projekt Mötesplats Nacka. När överdäckningen är utbyggd kommer möjlighet finnas att placera friskluftsintag bort från berörda leder.

Möjligheterna att införa plattformsavskiljande åtgärder utreddes inför Stockholmsöverenskommelsen. Tekniska svårigheter konstaterades då det förutsätter att samtliga tåg har dörrarna placerade på samma ställe, befintlig fordonsflotta består av olika typer av tåg och vagnar med dörrar placerade på olika ställen. Åtgärden kan därför inte med enkelhet införas och kostnaderna för införande av plattformsavskiljande åtgärder konstaterades i tidiga studier för Stockholmsöverenskommelsen som mycket höga. Kostnaderna för införande av plattformsavskiljande åtgärder ingår inte uppdraget om utbyggnad av nya tunnelbanan. Utformningen av plattformarna görs så att de inte omöjliggör framtida installation av plattformsavskiljande väggar.

Landstinget ansvarar för att genomföra nödvändiga åtgärder så att etableringsytor anläggs och utformas på ett sätt så att insatser till byggnaderna inte omöjliggörs för räddningstjänstens utryckningsfordon. Den trafikpåverkan som tunnelbanans utbyggnad kan tänkas medföra kommer att hanteras genom trafikplaner. I dessa redovisas framkomligheten och de ska godkännas av ansvarig väghållare.

Landstinget ansvarar för att genomföra nödvändiga åtgärder för att begränsa buller under byggtiden och kommer att kontakta och informera berörda fastighetsägare angående påverkan av utbyggnaden.

7. **Nacka vatten och avfall AB** framför att planbeskrivningen (sid 17) och plankarta bör kompletteras med text/bestämmelser om spillvattentunneln där tunnelbanan gör intrång i spillvattentunnelns skydds-zoner. Nacka vatten och avfall AB anser att spillvattentunneln ska planläggas som markanvändning för kommunal VA-försörjning (likt T för Södra länken). För att säkerställa att spillvattentunnelns skydds-zons funktion kvarstår anser Nacka vatten och avfall AB att bestämmelsen (I) ska kompletteras med markreservat (likt t) som anger att utrymmet mellan nivåer relativt nollplanet ska vara tillgängligt för skydds-zon för allmän VA-försörjning. Syftet med bestämmelserna om markanvändning och markreservat är att VA-försörjningen inte ska riskera att skadas samt att framtida driftåtgärder möjliggörs.

Nacka vatten och avfall AB anser att meningen ”Ur teknisk synvinkel är det möjligt att tunnarna ligger så nära varandra” ska tas bort från planbeskrivningen samt att text om att avtalet även ska reglera besiktning, vibrationsmätning med mera ska läggas till. Planbeskrivningen ska även kompletteras med att en riskanalys behöver tas fram av förvaltningen för utbyggd tunnelbana som visar att det är tekniskt genomförbart att bygga tunnelbanan utan påverkan på spillvattentunneln samt redovisa erforderliga åtgärder.

Nacka vatten och avfall AB anser även att planbeskrivning bör kompletteras enligt följande:

- Sid 8: Kompletteras med att vid dåligt berg kan skydds-zonen behöva utökas.
- Sid 20: Kompletteras med att ventilationstornets placering medför att VA-ledningar måste läggas om.
- Sid 29: Kompletteras med att förbindelsepunkt av vatten och avlopp för anslutning av respektive biljetthall ska upprättas. Kostnader för anslutning till det allmänna vatten- och spillvattennätet tas ut vid tidpunkten gällande VA-taxa.
- Sid 31: Kompletteras med att om befintlig spillvattentunnel skadas så kommer större delen av Sicklaön inte ha någon spillvattenavledning
- Sid 33: Ordet ”va-anläggningar” ska läggas till
- Sid 44: Angående etableringsytan i Skönviksvägen bör text läggas till om att avtal kan behöva tecknas om intrång i etableringsytan ifall bostäder vid Lokomobilvägen behöver spillvattenanslutning innan avetablering.

- Sid 44: Lägg till att avtal om brandvatten, kostnader för tillfälliga anslutning för arbetstunnlar och eventuella springleranläggningar behöver tecknas. ”Renhållning” ska ändras till ”rening av länshållningsvatten”
- Sid 46: Komplettera med att avtal ska upprättas gällande länshållningsvatten.
- Sid 47: Komplettera med att kostnader för anslutning till allmänna vatten och spillvattennätet tas ut enligt vid tidpunkten gällande VA-taxa.

Angående avfallsfrågor framför Nacka vatten och avfall AB att en utredning för stationär sopsug för centrala Nacka och Sickla-Plania är framtagen. I dagsläget finns inga beslut om att införa sopsug och inte heller några föreslagna placeringar av ledningar om sopsug införs. Om sopsugsledningar kommer att läggas så handlar det om en ledning med dimensionen 400 millimeter som ligger på cirka en meters djup. Finns behov av u-områden i kartorna för tunnelbanan för att kunna gå vidare med dessa planer?

Planenhetens kommentar:

Avstämning har skett med Nacka vatten och avfall AB efter granskningstiden. Planbeskrivningen har kompletterats och förtydligats i huvudsak i enlighet med Nacka vatten och avfall AB:s synpunkter:

Under avsnitt 2 ”Förutsättningar” har under ”Befintlig teknisk försörjning” texten kompletterats med att skyddszonen kan behöva utökas om berget är av dålig kvalitet.

Under avsnitt 5 ”Så genomförs planen” har under ”Tekniska åtgärder” kompletterats med att ventilationstornet norr om Värmdövägen i Sickla innebär att VA-ledningar behöver läggas om. Under ”Ekonomiska frågor” har information gällande anslutningsavgiften lagts till.

Under avsnitt 4 ”Konsekvenser” har under ”Konsekvenser under byggskedet” lagts till rubriken ”Spillvattenledning” där det framkommer att Sicklaön står utan möjlighet att göra sig av med spillvatten om befintlig spillvattenledning skadas. Under ”Buller, vibrationer och stomljud” har ordet anläggningar lagts till i stycke tre.

Avsnittet om avtal under ”Så genomförs planen” har setts över och justerats till en mer generell nivå vilket innebär att det inte redovisas i detalj vilka frågor som ska avtalas om, bara att avtal ska slutas.

Spillvattentunneln kan inte regleras med markanvändningsbestämmelser. Stockholms läns landstings förvaltning för utbyggd tunnelbana har tagit fram ett korsnings-PM för de punkter där tunnelbanan går nära Nacka vatten och avfall AB:s befintliga tunnlar. I avtal som kommer att tecknas mellan Nacka och landstinget innan antagandet av detaljplanen för tunnelbanan framgår att Nacka vatten och avfall AB:s tunnlar måste säkerställas.

Eventuella behov av u-områden för att säkerställa framtida stationär sopsug får hanteras i kommande detaljplaner för bebyggelse i områdena kring tunnelbaneutbyggnaden, då placeringen av ledningarna finns framtagna.

8. **Nacka Energi** framför att inom planområdet vid Sickla, Järla och Nacka finns flertalet elkablar, 30, 10 och 0,4 kV. Utmed Värmdövägen vid tunnelbanestation Sickla finns även en fördelningsstation 30/10 kV som försörjer västra Sicklaön. Fördelningsstationen ligger inom järnvägsplanens gräns men detaljplaneläggs inte enligt plankarta. Nacka Energi anser att för befintliga kabelstråk som måste flyttas på grund av tunnelbaneutbyggnaden ska i första hand en lösning för permanent framtida läge hittas. Om kabelstråk flyttas till ett tillfälligt läge ska kablarna flyttas tillbaka till tidigare läge eller likvärdig ny sträckning.

Elförsörjningen till tunnelbanans drift och kraftförsörjning är planerad från Ellevio. Övrig koncessionspliktig elförsörjning ska aviseras i god tid och samordnas med Nacka Energi som är huvudman för allmänna elnätet. Även planerad förläggning av nya kabelstråk i området med anledning av Nacka kommuns stadsbyggnadsprojekt och förstärkning av elnätet måste samordnas.

Förberedande arbeten kommer att utföras i samband med etableringsområdet vid Smedjegatan. Befintliga kablar är idag förlagda delvis inom området markerat med T för entrén vid Sickla industriväg/Smedjegatan. Förberedande arbeten pågår även vid Alphydevägen/Värmdövägen men är inte klara. När tillfälligt kabelstråk ska flyttas tillbaka till permanent läge måste utrymme med en bottenbedd på cirka 5 meter och ett djup på 1,35 meter finnas för kablarna över gångtunneln i Värmdövägen (större delen av gångtunneln ser ut att vara inom mark som inte detaljplaneläggs).

Förberedande arbeten har utförts i Järla skolväg men omfattande kabelflytt kvarstår i Kyrkstigen/Birkavägen. Vid station Järlas entrébyggnad med planbestämmelsen gata måste utrymme finnas för permanent förläggning av kabelstråk. Planerat kabelstråk i Kyrkstigen mot Birkavägen har en bottenbredd på cirka två meter och ett djup på 1,2 meter.

Etableringsområde och entréer vid Vikdalsvägen/Skvaltans väg innebär omfattande flytt av kablar. När tillfälligt kabelstråk ska flyttas tillbaka till permanent läge måste utrymme finnas för kablarna över gångtunneln i Vikdalsvägen/Skvaltans väg. Planerad bottenbredd är cirka 4 meter och ett djup på 0,7 meter. Även entrén vid Vikdalsvägen/Jarlabergsvägen innebär flytt av kabelstråk och behov av utrymme för kabelstråk.

Flytt eller ändring av befintliga anläggningar och tillfälliga anläggningar bekostas av exploatören. Beställning ska ske skriftlig i god tid.

Planens kommentar. Synpunkterna noteras. Stockholms läns landsting ansvarar för utbyggnaden av tunnelbanan. Ledningsamordning kommer att fortgå för att säkerställa att nödvändiga ledningar kan dras fram på lämpliga platser och att samordning sker med stadsbyggnadsprojekt i anslutning till tunnelbanan. Plats för kablarna vid Värmdövägen/Alphydevägen kommer att säkerställas, området ligger dock utanför den del som detaljplaneläggs. Utbyggnad av ledningsstråket ska kunna ske i enlighet med Nacka Energis synpunkter i Kyrkstigen och vid Vikdalsvägen/Skvaltans väg, fortsatt samordning kommer att ske.

9. **Skanova** framför att de har markbunden kanalisation i alla delar av tunnelbanans utbyggnad. Skanova är med i ledningssamordningen för projektering av utbyggnaden av tunnelbanan. Om Skanova tvingas vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Skanova framför även att ledningarna kan skickas digitalt i dwg-format samt anger info om hur kabelanvisning beställs och kontaktperson för ledningssamordning.

Planenhetens kommentar: Synpunkterna noteras. Stockholms läns landsting ansvarar för utbyggnaden av tunnelbanan. Ledningssamordning kommer att fortgå för att säkerställa att nödvändiga ledningar kan dras fram på lämpliga platser.

10. **Stockholm Exergi AB** framför att fjärrvärmeledningar finns inom områdena för kommande stationer/uppgångar. För att kunna planera eventuella ledningsomläggningar och nya ledningsdragningar samt säkra befintlig drift med så få driftstörningar som möjligt är det bra med tidig dialog och samrådsmöten. Åtgärder i Stockholm Exergis distributionsanläggningar utförs av Stockholm Exergi och bekostas av byggherre enligt gällande avtal. Viktigt att genomförandeavtal för respektive delområde tecknas snarast möjligt. I övrigt har Stockholm Exergi ingen erinran.

Planenhetens kommentar: Synpunkterna noteras. Stockholms läns landsting ansvarar för utbyggnaden av tunnelbanan. Ledningssamordning kommer att fortgå för att säkerställa att nödvändiga ledningar kan dras fram på lämpliga platser. Landstingets ansvarar för tecknade avtal.

11. **Ellevio** framför att de inte har några synpunkter på detaljplanen. Ellevio har för närvarande inga anläggningar i Nacka kommun som påverkas av aktuell plan. Ellevio planerar dock för en ny markförlagd 220 kV högspänningsledning från stationen i Mårtensdal till en ny station i Jarlaberg. Ellevio har därför yttrat sig angående järnvägsplanen då deras frågor rörande sträckningen i Nacka kommun avser byggskedet.

Planenhetens kommentar: Synpunkterna noteras.

12. **Nacka miljövårdsråd** framför att de är positiva till den nya tunnelbanan och ser positiva effekter på utsläpp och klimat. De framför följande synpunkter:
- **Namnfråga Nacka centrum:** Rådet anser att namnet "Nacka" som föreslås av kommunstyrelsens ordförande är olämpligt då endast en mindre andel av Nackaborna är bosatta inom gångavstånd från denna station. Rådet anser att namnet "Nacka centrum" är bättre. Namnet Nacka riskerar att leda till missförstånd.
 - **Stationsentréerna:** Rådet är positiva till utformningarna av stationsentréerna enligt de skisser som presenteras i handlingarna och upplever dem som ljusa, öppna och trygga med en arkitektur som är anpassad till en stadsmiljö på 2000-talet. Entréerna ansluter till öppna torgytor och samtliga

skisser innehåller träd och grönska. Då skisserna inte är bindande för planen vill rådet framföra att de önskar att byggnaderna och torgen som omfattar stationsentréerna utformas såsom arkitektskisserna visar.

- **Byggskedet:** Rådet framför att det är viktigt att minimera störningar för boende och resande under byggskedet, särskilt då bygget sammanfaller med flera andra stora projekt. Samverkan bör ske mellan Stockholms läns landsting, Nacka kommun och Trafikverket. Bygget vid östra uppgången vid station Sickla kan ge mycket stora störningar för trafiken på Värmdövägen. Under hela byggskedet behövs bra provisoriska lösningar för gång-, cykel-, buss- och biltrafik. Vad gäller station Nacka bör den del av etableringsytan som gränsar till Nyckelvikens naturreservat minimeras för att undvika påverkan på naturen och buller i reservatet. Rådet ställer sig frågande till om det är nödvändigt att korsa motorvägpåfarten med en påfart från Saltsjöbadsleden norrgående då lösningen framstår som trafikfarlig. Kan trafik till etableringsområdet istället ske från öster på Värmdöleden (genom att vända vid Skuruavfarten)? Trafiken kring etableringsområden och mynningar blir omfattande vid stationerna Sickla och Järla. Trafiksäkra skolvägar krävs under hela byggskedet.

- **Station Sickla:**
Den västra uppgången blir omstigningsplats mellan tunnelbana och bussar. Antalet resenärer kommer att mångdubblas vid Sickla industriväg. Vissa resande måste korsa Sickla industriväg för omstigning. En trafiksäker passage bör därför säkerställas genom exempelvis ett ljusreglerat övergångsställe. Busshållplatserna bör även byggas ut och förses med väderskydd, vilket detaljplanen för Sickla industriväg bör medge plats för.

Då ingen uppgång planeras norr om Värmdöleden i västra delen av Sickla måste en bra passage för fotgängare ordnas över Värmdövägen till de västra delarna av Alphyddan, exempelvis genom förbättringar av befintlig gångbro.

Cykelparkering bör utformas i detaljplanen. Värmdöstråket som går längs Värmdövägen utgör ett regionalt cykelstråk och plats för detta måste medges i järnvägsplanen och kommande detaljplaner för Värmdövägen. Dessa detaljplaner bör omfatta utbyggnaden av det regionala cykelstråket, det är inte rimligt att bygga om Värmdövägen ännu en gång mellan 2025 och 2030.

- **Station Järla:**
Rådet framför att den nya sträckningen längre norrut är sämre för boende i Ekudden och Järla Sjö samt för omstigning till Saltsjöbanan och bussar. Ingen stationsentré planeras söder om Värmdövägen. Rådet anser att en stationsentré till Järla sjö eller till Saltsjöbanans station skulle vara önskvärd. Rådet anser att nuvarande förslag med övergångsställe över Värmdövägen och gångtunnel under Saltsjöbanan kan innebära trafikfara för stressade resenärer. Har alternativ, exempelvis gångbro, utretts? Rådet anser även att

nuvarande anslutning till Saltsjöbanans station Saltsjö-Järlas perronger bör handikappanpassas.

Då busshållplats Järsla station kommer att bli omstigningsplats för buss/tunnelbanan kommer antalet påstigande öka väsentligt. Busshållplatsen bör därför utökas och förses med väderskydd med mera.

Entrén mot Birkavägen kommer att trafikeras av skolbarn. Rådet bedömer att Birkavägen och korsningen Birkavägen/Järlaleden kan förväntas få kraftigt utökad biltrafik till följd av nya bostäder som planeras. Trafiken ökar ännu mer om Järlaledens påfart söder om Värmdövägen tas bort. Det är därför viktigt att passage över Birkavägen utformas trafiksäkert och förses med ljusreglerat övergångsställe placerat nära korsningen med Järlaleden för att undvika att fotgängare och cyklister från Järlaleden ”genar” över vägen. Om Järlaledens påfart söder om Värmdövägen tas bort bör en ny busshållplats anläggas på Järlaleden norr om Värmdövägen inklusive en trafiksäker passage i anslutning till den nya hållplatsen.

- **Station Nacka:**

Den västra uppgångens stationsentré ”Vikdalsbron” bör förses med en trafiksäker passage över Skvaltans väg till Nacka Forum. Rådet undrar om alternativet med entré rakt in i Nacka Forum inklusive passage under Skvaltans väg har studerats.

En trafiksäker och väderskyddad passage till den nya bussterminalen och hållplatser för påstigning/avstigning på motorvägsbussar i östgående riktning bör finnas. För passage med motorvägsbussar i västgående riktning framför rådet att det istället är möjligt att anlägga en passage från den östra stationsuppgången ”Jarlaberg”.

Rådet framför att det är viktigt att området kring den västra uppgången, som blir en central plats i Nacka, planeras så att utgången från tunnelbanan mynnar på torg eller andra gångvänliga ytor och inte mitt i en trafikkarusell. Även cykelbanor och cykelparkeringar bör ingå i den planeringen, liksom estetiska utformningar samt planteringar och grönska.

Planenhetens kommentar:

Namnfråga Nacka centrum: Synpunkterna noteras, detaljplanen reglerar inte namn på stationer.

Stationsentréerna: Synpunkterna noteras, slutlig utformning av byggnaderna fastläggs i samband med bygglovsprövningen. Utformningen av angränsande platser, såsom torg, är viktig bland annat för att säkerställa trygga och attraktiva entréer till tunnelbanan. Utformningen av angränsande platser hanteras dock inte inom detaljplanen för tunnelbanan utan inom ramen för angränsande stadsbyggnadsprojekt med tillhörande detaljplaner.

Byggskedet: Stockholms läns landsting ansvarar för utbyggnaden av tunnelbanan. Landstinget utför utredningar för att minimera buller och vibrationer under byggtid och

eftersträvar arbetsmetoder och arbetstider för att minimera negativ påverkan. På platser där ljudnivåer under byggtiden överskrider riktvärden och där behov uppstår erbjuds tillfällig vistelse. Se även rubrik *Störningar: Buller, stomljud och sprängningar* ovan.

Samverkan kommer att ske mellan kommunen och landstinget bland annat vad gäller framkomlighet för gång-, cykel-, buss- och biltrafik, särskilt i anslutning till skolvägar.

Etableringsytan som gränsar till Nyckelvikens naturreservat har minimerats. För att nå etableringsytan från Värmdöleden kommer en provisorisk väg att gå under bron i Skvaltans trafikplats och ansluta till Värmdöleden. När Skvaltans trafikplats är ombyggd och Nacka kommun byggt en anslutning mellan trafikplatsen och Skönviksvägen kommer byggtrafiken ansluta till trafikplatsen via denna.

Trafiksäkerheten vid skolvägar kommer att hanteras i samband med framtagande av trafikordningsplaner som godkänns av vägghällaren.

Station Sickla: Ytor för busshållplatser och passager av Sickla industriväg hanteras inom ramen för ombyggnaden av Sickla industriväg. Vädskydd etcetera vid busshållplatser hanteras av trafikförvaltningen inom landstinget.

Inom ramen för arbetet med Värmdövägens framtida utformning studeras befintliga kopplingar mellan norra och södra sidan av Värmdövägen och eventuella behov av förbättringar. Inom arbetet med Värmdövägen hanteras även det regionala cykelstråket som går längs med Värmdövägen.

Cykelparkeringar är en viktig fråga för att tunnelbaneuppgångarna ska upplevas som attraktiva och tillgängliga. Cykelparkeringar planläggs dock inte inom detaljplanen/järnvägsplanen för tunnelbanan utan hanteras inom angränsande stadsbyggnadsprojekt med tillhörande detaljplaner.

Station Järla: Lokaliseringen av station Järla flyttades norrut på grund av bristande bergtäckning.

Ytor för busshållplatser hanteras inom ramen för ombyggnaden av Värmdövägen. Vädskydd etcetera vid busshållplatser hanteras av trafikförvaltningen inom landstinget som även ansvarar för tillgänglighetsanpassning av Saltsjöbanan.

Utformningen av angränsande vägnät och trafiksäkra passager för skolbarn hanteras inom angränsande stadsbyggnadsprojekt med tillhörande detaljplaner samt inom kommunens löpande trafiksäkerhetsarbete.

Station Nacka: Anslutning till Nacka Forum finns inte med i avtalad anläggning. Möjligheten till en sådan anslutning prövas inom ramen för angränsande stadsbyggnadsprojekt.

Planerad bussterminal har en direkt koppling till tunnelbanans västra biljetthall vilket möjliggör vädskyddade byten och väntytter. För västgående motorvägbussar planeras hållplatser i anslutning till den östra biljetthallen.

Området kring den västra uppgången kommer att omvandlas i och med den planerade överdäckningen av Värmdöleden som hanteras inom stadsbyggnadsprojektet Mötesplats Nacka. Inom det projektet ingår att studera lämpliga torgytor, grönska, cykelparkeringar och utformning av bebyggelse och allmänna platser bland annat i anslutning till tunnelbaneentrén vid nuvarande Vikdalsbron. Även inom övriga stadsbyggnadsprojekt som angränsar till en tunnelbaneentré är utformningen i anslutning till entrén och cykelparkeringar viktiga frågor att studera.

Inkomna synpunkter från fastighetsägare/rättighetsinnehavare inom planområdet

13. **HSB Brf Bergåsen i Nacka, ägare till fastigheten Sicklaön 111:2** framför att tunnelbanan kommer att passera deras fastighet med en bergtäckning på endast cirka 27 meter. De anser därför att det är synnerligen angeläget att stomljuddämpande åtgärder utförs så att den maximala ljudnivån <25 dBA enligt bilaga 3 till järnvägsplanens handling Buller och stomljud innehålls. Utöver det har förening de synpunkter som de framfört till Stockholms läns landsting, daterat 2018-02-22, om att föreningen har långtgående planer för framtida bergvärmeanläggning. Med en tunnelbana som passerar fastigheten försvinner denna möjligheten vilket medför negativa konsekvenser för föreningen. Föreningen avser därför begära ersättning från landstinget för den förlust som uppstår när bergvärme inte längre kan utnyttjas.

Planenhetens kommentar.

På järnvägsplanens plankartor regleras att stomljuddämpande åtgärder kommer att vidtas inom hela sträckningen i Nacka kommun för att stomljuds nivåerna i driftskedet inte ska överstiga riktvärdet 30 dBA, se vidare under rubriken *Störningar: Buller, stomljud och sprängningar* ovan.

Synpunkten om bergvärme noteras, ansvaret för ersättning ligger dock hos landstinget, inte hos kommunen, se vidare under rubriken *Bergvärme* ovan.

14. **Ägarna till fastigheten Sicklaön 132:14** framför att fastigheten ligger nära den kommande stationen Järsla med ringa bergteckning. Det finns därför en befogad oro för ljud och vibrationer från arbetet när tunneln ska byggas samt stomljud från driften av tunnelbana. För att klara maximalt buller av 30 dBA i alla lägenheter emotser de en tät dialog. Nacka kommun/Stockholms läns landsting måste bistå med evakueringslägenheter vid behov.

Byggnaden är byggd 1901 med då rådande byggteknik och fastighetsägarna oroar sig för spräckningar och sättningar som kan uppstå vid de omfattande sprängningar som ska ske.

Om utbyggnaden av tunnelbanan påverkar den direkta omgivningen i sådan grad att fastighetens hyresverksamhet blir lidande kan det ligga i ägarnas intresse att passa på att göra större renoveringar eller ombyggnad i samband med byggtiden för tunnelbanan. För att kunna planera för detta och förhindra onödiga skador i relation

till deras hyresgäster vill ägarna ha löpande uppgifter om projektets planering och kommande moment.

Berget ovanför station Järla består av branter med delvist löst berg. Ägarna kräver att berget säkras upp för att nedfallande delar inte ska skada byggnader eller människor om det skakas loss av kommande sprängningar. Ägarna förutsätter att kommunen/landstinget tar det fulla ansvaret för bergssäkring och skotning av allt löst berg och övervakning av berget under hela byggtiden.

Fastigheten har tre hål för bergvärme. Om grundvattnet påverkas av tunnelbanan kommer värmeförsörjningen att påverkas. Ägarna kräver att bergvärmeanläggningen anpassas på bekostnad av kommunen/landstinget. Ägarna är även oroliga för att ekar och andra träd kan ta skada av plötsliga ändringar i grundvattennivåerna. Träden är flera hundra år gamla och en del av miljön i området som är värd att bevara.

På fastigheten finns sju lägenheter för uthyrning. Om bygget skapar störningar av den grad att hyresgäster får svårt att bo i sina lägenheter under bygget kan ägarna vid behov önska kompensera detta och kommer i det fallet kräva ersättning för motsvarande skada. Det gäller även om bygget drar ut på tiden och därigenom försvårar för ägarna att få nya hyresgäster till eventuella lediga lägenheter.

Fastighetsägarna undrar även hur det säkerställs att säkra transporter till och från fastigheten samt sophämtning och postutdelning kan fortgå under hela byggprocessen.

Planenhetens kommentar. På järnvägsplanens plankartor regleras att stomljuddämpande åtgärder kommer att vidtas inom hela sträckningen i Nacka kommun för att stomljuds nivåerna i driftskedet inte ska överstiga riktvärdet 30 dBA. Även kontrollprogram kommer att upprättas för sprängningar. Åtgärder kommer att vidtas för att minimera störningar under byggtiden. Se vidare under rubriken *Störningar: Buller, stomljud och sprängningar* ovan.

Synpunkten om bergvärme noteras, ansvaret för ersättning ligger dock hos landstinget, inte hos kommunen, se vidare under rubriken *Bergvärme* ovan.

Grundvattenbortledningen bedöms inte komma att påverka vegetation (träd etcetera) negativt.

Stockholms läns landsting ansvarar för utbyggnaden av tunnelbanan. Framkomlighet kommer att säkerställas på varje berörd plats så långt som möjligt. Angöring till fastigheten kommer att säkerställas under hela byggtiden. Utredningar görs för att minimera negativ påverkan på framkomlighet och tillgänglighet på berörda platser. Innan det sker omdirigering av trafik ansöks det om tillstånd från gällande väghållare, exempelvis i form av trafikordningsplaner.

15. **Brf Bitteberg, ägare till fastigheten Sicklaön 132:16** framför att de inte är motståndare till en utbyggnad av tunnelbanan. De konstaterar att planeringsförutsättningarna ändrades i ett sent skede vilket ledde till att station Järla hamnade rakt under deras fastighet.

Föreningen framför synpunkter om att den profil av bergkonturen som redovisas i ”plankarta mitt” blir mycket missvisande. Den förefaller beskriva förhållanden som visar bergprofilen vid det ventilationstorn som avses anläggas längre norrut. Byggnaden på fastigheten Sicklaön 132:16 är anlagd med understa planet på 23-metersnivån. Under detta plan finns vattenanslutning och avlopp någon meter under källarplanet. Stockholms läns landsting har 23-metersnivån som övre gräns vilket innebär att föreningen inte kan göra någonting utan att inkräkta på landstingets servitutsområde. Detta kan i ett scenario där något händer med fastigheten under eller efter byggnadstiden som gör att grundförstärkning eller i värsta fall att byggnaden måste återuppföras. Det torde då inte vara görligt på samma plats. Den faktiska effekten av ett servitutsområde enligt landstingets nuvarande förslag är att föreningen inte kan vidta några som helst åtgärder inom det aktuella området. Intrånget och olägenheten som detta orsakar är betydande.

Det finns även en oro bland föreningens medlemmar om att utbyggnaden av tunnelbanan kan komma att medföra betydande skador och olägenheter på föreningens byggnader och mark.

Föreningen är angelägen om att komma i kontakt med Nacka kommun för en diskussion kring ersättning för det intrång i föreningens fastighet som anläggandet av tunnelbanan och station Järla medför. Föreningen är öppen för en lösning där ett servitutsmedgivande kompenseras med att föreningen erhåller mark i proportion till den mark som tas i anspråk av landstinget. I befintliga och kommande detaljplaner bör det finnas utrymme för Nacka kommun att upplåta mark för en sådan lösning då föreningen bedömer att den inte inkräktar på någon annans intresse.

Planenhetens kommentar:

Utbyggnaden av tunnelbanan ska anpassas till befintlig bebyggelse. Markanspråk för skyddszon för bergtunnlar under fastigheten Sicklaön 132:16 redovisas med ett avstånd för grundläggning om 2 meter under inmått grundläggning. Anspråket, så som det redovisas i granskningshandlingen, är mindre än det generella skyddsavståndet för att inte förhindra pågående markanvändning inom fastigheten. Stockholms län landsting har med det åtagit sig att utföra utökade förstärkningsåtgärder i berg ovan tunneln för att kompensera den mindre bergtäckningen som det minskade markanspråket innebär i detta specifika fall. Landstingets avsikt är att ersättningar till följd av servitutsintrånget ska hanteras genom lantmäteriförrättning. Fastighetsägaren har rätt att framföra ersättningsyrkanden för markanspråk i kommande lantmäteriförrättning för att bilda servitut för tunnelbaneanläggningen. Lantmäterimyndigheten beslutar om ersättning enligt expropriationslagens regler. Fastighetsägarnas önskemål om att erhålla mark kan inte hanteras inom ramen för detaljplanen för tunnelbanan utan sådana önskemål får framföras inom ramen för stadsbyggnadsprojektet Birkavägen.

Kontrollprogram kommer att upprättas för sprängningar. Åtgärder kommer att vidtas för att minimera störningar under byggtiden. Se vidare under rubriken *Störningar: Buller, stomljud och sprängningar* ovan.

Fastighetsägare till mark som tas i anspråk för permanent behov har rätt till ersättning. Lantmäteriet fattar beslut om ersättningen för det permanenta markanspråket, vilken bestäms enligt expropriationslagens regler.

16. **Brf Nacka kyrkby, ägare till fastigheten Sicklaön 350: 1** framför att de är mycket positiva till att få tunnelbanelinje till Nacka. De avvägningar och prioriteringar som görs i samband med utbyggnaden av tunnelbanan får dock stor betydelse för deras bostadsrättsförening som består av 115 lägenheter fördelade på tio stycken tvåvåningshus med suterrängvåningar. Deras fastighet ligger i nära anslutning till eller direkt ovanför föreslagna perronger med tillhörande tunnelbanespar samt drifts- och arbetstunnlar. Bostadsrättsföreningen framför att speciellt för deras fastighet är att djupavståndet är mindre till tunnelbanan än på andra delar av sträckningen. Bostadsrättsföreningen anser att det utifrån detaljplanens miljökonsekvensbeskrivning är oklart hur boende kommer att påverkas av stomljud och vibrationer då gränsvärden är kalkylerade och inte bygger på faktiska värden än.

I underlagen beskrivs området kring Nacka kyrka som gles bebyggt. Bostadsrättsföreningen anser att det är en missvisande beskrivning av området då det är hundratals personer som kommer att bo vid eller ovanpå tunnelbanan på den del av sträckningen där djupet mellan tunnlar och hus är som minst. Jämfört med samrådet under hösten 2016 har föreningen noterat en viss förskjutning av placeringen av plattformen, den beräknade nivån för stomljud för bostadshusen på deras fastighet efter åtgärder är densamma nu som i samrådsskedet.

Föreningen framför att tillgängliga sektionsritningar endast visar en del av sträckningen längs med Kyrkstigen och föreningen har inte kunnat identifiera ritningar som tydligt synliggör spårtnullarnas avstånd i höjdmeter till alla hus. Föreningen har efterfrågat kompletterande material men fått svar från FUT att tvärsnittsritningar med höjdangivelser inte finns tillgängligt för detta läge, vilket försvårar föreningens möjlighet att yttra sig i viktiga frågor. Föreningen anser att dessa brister kräver klarläggande i planen.

Föreningen vill att åtgärder vidtas som säkrar att den maximala ljudnivån även i husen på deras fastighet uppnår en beräknad nivå som är lägre än 25 dBA. Det är en nivå som enligt järnvägsplanen beräknas uppnås för samtliga fastigheter i behov av stomljudsåtgärder på Nackalinjen, med undantag för två i anslutning till Järsla station.

Med nuvarande planerade spårnära åtgärder beräknas inomhusnivån för deras fastighet bli 25–30 dBA efter att spårnära åtgärder är genomförda. I järnvägsplanen anges området kring Kyrkstigen som tolkad berggrund. Föreningen vill att beräkningar görs utifrån den faktiska husgrundernas grundkonstruktion och aktuella

markförhållanden då de prognostiserade slutvärdena är högre än 25 dBA. Om underlag saknas bör kompletterande utredning göras.

Föreningen befarar att det finns en risk att de kalkylerade gränsvärdena för vibrationer och ljudnivåer inomhus inte kommer att uppnås vid drift av tunnelbanan. Det saknas information om att antagandena kring stomljudsberäkningarna är korrekta.

Föreningen önskar att konsekvenserna av att sträckningen flyttades norrut analyseras ytterligare eller att fler provborrningar görs. En något mer sydlig sträckning än den nu planerade skulle innebära en väsentligt minskad risk för vibrationer och buller i deras lägenheter. Förening vill därför helst att en justering av sträckningen görs. Om inte det är möjligt måste vidare undersökningar och åtgärder vidtas som leder till en garanterad maximal ljudnivå inomhus under 25 dBA i deras lägenheter.

Sammanfattningsvis önskar föreningen extra undersökningar av berg- och husgrunder samt att ritningar på avstånd mellan alla hus och tunnlar tas fram. Sen måste nödvändiga spårnära åtgärder genomföras för att garantera ett maxvärde på < 25 dBA inomhus i deras lägenheter. De önskar också att ytterligare undersökningar görs för att om möjligt justera sträckningen något söderut.

Planenhetens kommentar:

På järnvägsplanens plankartor regleras att stomljuddämpande åtgärder kommer att vidtas inom hela sträckningen i Nacka kommun för att stomljudsnivåerna i driftskedet inte ska överstiga riktvärdet 30 dBA. Åtgärder kommer även att vidtas för att minimera störningar under byggtiden. Se vidare under rubriken *Störningar: Buller, stömljud och sprängningar* ovan.

Texten i planbeskrivningen om att området kring Nacka kyrka är glest bebyggt har formulerats om så att det framgår att det som avses är att området kring station Järsla inte har ett tillräckligt stort befolkningsunderlag för att stationen skulle uppföras med en uppgång i vardera änden av plattformen.

Plattformen har justerats i läge för att tillgodose utrymningskraven vid en utrymningsituation, vilken är speciell eftersom att Järsla endast har en utgång. Det vill säga mellanplanet har gjorts större och det i sin tur justerar läget på plattformen.

Detaljplanen redovisar den övre gränsen för markanvändningen tunnelbana genom de siffror som finns angivna i halvcirklar på detaljplanekartan. Handlingarna i järnvägsplanen redogör för det som ingår inom järnvägsplaneområdet. Genom att studera planer, sektioner och profiler kan man bilda sig en uppfattning om avståndet mellan tunnelbaneanläggningen och markytan.

Val av placering av stationer och stationsentréer samt sträckning redovisas i tidigare utredningar som landstinget tagit fram. Syftet har varit att hitta en placering av stationsentréer så att de kan nå många resenärer. Sträckningen av tunneln har sökts för att finna optimal lösning som är tekniskt möjlig och ekonomiskt genomförbar. Valet av

sträckning i Järla har främst styrts av de geotekniska förhållandena i området. Sträckningen av tunnelbanan kommer således inte att ändras.

17. **Stockholm Vatten och Avfall** framför att utbyggnaden av tunnelbanan berör en stor del av Stockholm Vatten och Avfalls VA-system inom aktuellt område och VA-funktion inom angränsande områden. Genom planområdet går bland annat huvudvattenledningar som försörjer Stockholm och Nacka med dricksvatten. Både i driftskedet och under utbyggnaden är det viktigt att minimera risken för oplanerade avbrott. Även ett antal huvudavloppsledningar (kulvertar) och avloppstunnlar korsar planområdet. Avbrott på dessa avloppssystem kan medföra mycket stora negativa konsekvenser för kunder.

Befintligt ledningssystem är av ojämn kvalitet med hänsyn till ålder och omgivningspåverkan. Det finns därför risk att VA-ledningar påverkas negativt redan vid små sättningar/markrörelser och vibrationer. De befintliga VA-systemen måste vara i funktion/drift under byggandet av tunnelbanan.

Stockholm Vatten och Avfall framför att det saknas en del redovisningar av VA-system som är av stor betydelse, bland annat:

- Huvudvattennät, större ledningar för distribution av dricksvatten till Stockholm och Nacka. Bland annat en av huvudmatningarna till Nacka sjukhus och Södersjukhuset.
- Huvudavloppet, större ledningar (kulvertar) och tunnlar för avledning av avloppsvatten till Henriksdals reningsverk. Dessa befintliga avloppssystem avleder avlopp från södra Stockholm, Huddinge, Nacka, Tyresö och Haninge
- Huvuddagvattensystem del befintliga tunnlar
- Ny planerad tunnel mellan Sickla-Henriksdals reningsverk – Saltsjön

Stockholm Vatten och Avfall framför att de ska bli kontaktade vid den fortsatta planeringen och genomförandet.

Bolaget framför att det sannolikt finns otillräcklig kunskap om va-ledningars sättningssäkerhet med hänsyn till rådande markförhållanden. Detta bör klarläggas och eventuella åtgärder utföras innan verksamheten påbörjas. Kontrollplan ska finnas för att eliminera/minimera risker för att saker händer som inte kunnat förutses.

Stockholm Vatten och Avfall instämmer i att avtal bör tecknas som reglerar konsekvenserna av att tunnelbanans tunnel hamnar nära VA-tunnlar. Även Stockholm Vatten och Avfalls planerade avloppstunnel kommer att ligga nära planerad tunnelbanetunnel. Handlingarna måste redovisas hur befintliga tunnlar och framtida planerad tunnel mellan Sickla-Henriksdal-Saltsjön berörs. På planritning ska i förkommande fall både skyddszon och riskområde för tunnelbanan läggas in.

Stockholm Vatten och Avfall redogör för de krav som finns för dagvatten som ska avledas till Stockholm Vatten och Avfalls dagvattensystem. Bolaget anser även att

beskrivningen av hur länshållningsvatten ska behandlas bör förtydligas i MKB:n och planbeskrivningen.

Bolaget anser att klimatfaktorn 1,2 bör ändras till 1,25. Vid utformning av tunnelbanan måste hänsyn tas till 10-årsregn och till 100-årsregn i nuläget och i framtiden samt till ökad exploatering i hela tillrinningsområdet. Färdig lösning av tunnelbanan och detaljplaner måste leda till en minskad risk för översvämning och en förbättring av vattenkvaliteten i recipienter.

Stockholm Vatten och Avfall hänvisar även till sina olika riktlinjer och anvisningar samt poängterar att det är avgörande att VA-frågor vägs in i ett tidigt skede och att kontinuerlig avstämning med Stockholm Vatten och Avfall måste ske under den fortsatta planeringen.

Planenhetens kommentar. Synpunkterna noteras. Stockholms läns landsting ansvarar för utbyggnaden av tunnelbanan. Landstinget kommer att ha kontinuerlig samordning och kontakt med Stockholm vatten och avfall för att minimera störningarna och risker under utbyggnadstiden.

VA-systemen redovisas inte på detaljplanekartorna, men finns med som en förutsättning för tunnelbaneutbyggnaden.

Eventuella avtal angående närheten till Stockholm vatten och avfalls tunnlar hanteras av landstinget, inte av Nacka kommun. Även eventuell redovisning av skyddszoner hanteras av landstinget.

Planbeskrivningen har förtydligats avseende länshållningsvatten.

Synpunkterna om krav på dagvatten som ska avledas till Stockholms vatten och avfalls ledningar noteras men ansvaret ligger hos landstinget som ansvarar för utbyggnaden av tunnelbanan.

Samverkan sker mellan landstinget och Nacka kommun som har huvudansvaret för utformningen av tunnelbanans omgivning och kommande exploateringar. Tunnelbaneanläggningens stationsentréer och andra öppningar anpassas i höjd och utformning så att ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,2 kan ske utan att anläggningen skadas. Även de områden kring stationerna som är under omdaning kommer att anpassas för att säkerställa att vatten inte rinner in i tunnelbanan och att avvattningsvägarna fungerar som avsett.

Inkomna synpunkter från fastighetsägare utanför planområdet

18. **Rodamco Forum Nacka KB, ägare till fastigheterna Sicklaön 151:1, 151:31, 151:32 och 382:1 (Nacka Forum)** framför att Nacka Forums roll i ett framtida centrala Nacka med ny tunnelbana och stor stadsutveckling behöver förstärkas. Rodamco har tecknat ett ramavtal med Nacka kommun om en utveckling av Nacka Forum med nya bostäder, kontor/hotell och nya handelsytor. Projektet behöver samordnas med kringliggande projekt, bland annat utbyggnaden av tunnelbanan. Hänsyn måste även tas till befintlig verksamhet vid byggnationen av tunnelbanan.

Tunnelbanan och medföljande ny bebyggelse medför behov av utbyggd infrastruktur, vilket ställer stora krav på samordning mellan kommunen och byggherrar.

Rodamco ser mycket positivt på ett förverkligande av den planerade utbyggnaden av tunnelbanan men vill framföra följande synpunkter:

- **Trafikförändringar inom området:**

Bolaget framför att det är av största vikt att vägar och andra transportsätt till och från Nacka Forum hålls fullt öppna för trafik och övriga transportsätt under hela genomförandetiden. Bolaget kan inte acceptera någon förändring mot dagens kapacitet då det bland annat skulle leda till ett stort inkomstbortfall för Rodamco och dess hyresgäster. Rodamco utgår från att bullernivåer kommer att begränsas så att de inte stör besökare och personal vid Nacka Forum. Merparten av biltrafiken till Nacka Forum kommer i riktning från Värmdöleden/Vikdalsvägen/Skvaltans väg och tillgängligheten till kundgaragen har mycket stor betydelse för Nacka Forum.

Rodamco hemställer att alla trafikförändringar såsom omläggning av befintliga vägar, omdirigering av trafik, nya trafikplaner och uppförande av provisoriska vägar bör ske i samråd med Rodamco, 3–6 månader innan sådana förändringar genomförs. Några förändringar av nuvarande vägstruktur, tillgänglighet och trafiksituationen i övrigt bör inte ske utan Rodamcos skriftliga godkännande.

Rodamco vill att det tas fram en övergripande skedesplan med utbyggnadsordning för området som även redovisar arbetsområden/etableringsytor och temporära trafiklösningar. Redovisningen bör omfatta både perioden 2019-tunnelbanans öppnande men även perioden från tunnelbanans öppnande till dess att centrala Nacka är färdigutbyggt. Rodamco anser att skedesplanen ska tas fram och säkerställas innan järnvägsplan och detaljplan för tunnelbanan kan godkännas.

Rodamco vill även att det tas fram kompletterande simuleringar av biltrafik och gång- och cykelflöden för olika situationer för vardagstrafik och helgtrafik som redovisar hur trafiken till och från området påverkas och förslag på lösningar som krävs för en fungerande trafik.

- **Tunga transporter och transportflödet i övrigt:**

Rodamco har noterat att bergmassor från tunnelutdrivningen troligen kommer att transporteras ut via en arbetstunnel vid Skönviksvägen och anslutning till Värmdöleden via trafikplats Skvaltans. Bolaget uppskattar att det rör sig om 200 masstransporter per dygn, vilket innebär 400 fordonsrörelser per dygn. Rodamco vill att tunga transporter förläggs till en tid på dygnet när området kring Nacka Forum har som lägst trafikbelastning, det vill säga inte kring lunchtid eller efter 16 på vardagar och inte heller under dagtid på helger. Tunga transporter ska helst inte blandas med kundtrafik till Nacka Forum. Rodamco vill därför att

redovisade förslag till lösningar för hantering av byggtrafik till arbetsområde vid ny station vid Skvaltans väg och Vikdalsvägen ska omdirigeras för att inte blandas med kundtrafik. Rodamco förespråkar även en plan för underhåll, reparation, tvätt och rengöring av lastbilar samt att uppställningsplats för arbetsfordon anordnas så att de inte hindrar tillgängligheten till Nacka Forum när de inte är i bruk. Samråd behöver ske kring TA-planer och arbeten med flytt av ledningar med aktörer inom centrala Nacka.

- **Avskärmning av arbetsområden**

Rodamco vill att arbeten förläggs till en tid på dygnet när området kring Nacka Forum har som lägst trafikbelastning samt att avskärmning av arbetsområden ska ske minst i enlighet med de krav och standarder som använts av byggherrarna under utbyggnaden av Arenastaden för att minska påverkan och risken för skador. Inom arbetsplatsområdena ska det även finnas tillräckligt med arbetsbodar och övriga utrymmen för byggarbetare att vistas i.

Rodamco vill att utformning och utsmyckning på avskärmning av arbetsområde samordnas med aktörer inom centrala Nacka. Avskärmningar vid Stadsparken och längs med Skvaltans väg och Vikdalsbron påverkar siktlinjer till Nacka Forum negativt. Rodamco hemställer därför om att de ska erbjudas minst 50 % av avskärmning för egna vepor, skyltar och information om Nacka Forum.

- **Utformning av station och stationsbyggnader**

Rodamco vill vara delaktig i och studera utformningen av byggnaderna i närområdet för att säkerställa att det skapas en god och översiktlig stads- och trafikmiljö med god orienterbarhet och visibilitet till Nacka Forum. Trafikmiljön ska hålla minst samma kapacitet och standard som i dagsläget inklusive tillkommande trafik.

Rodamco vill att en planskild korsning ordnas under Skvaltans väg från biljetthallen mot Nacka Forum. De anser att det är en brist att en sådan koppling saknas för att skapa en bra och säker koppling till tunnelbanan från Nacka Forum. I anslutning till biljetthall och passager vill Rodamco att det planeras för serviceutbud med långa öppettider för att skapa en trygg miljö och integrera Nacka Forum med ny tunnelbana och bussterminal.

- **Besiktningar**

Rodamco hemställer att byggnader och mark inom deras fastighet besiktigas och dokumenteras innan arbete påbörjas och att kontinuerliga kontroller görs.

- **Återställande och kontroller**
Rodamco utgår från att samtliga arbetsområden, etableringsytor och vägar återställs till ursprunglig standard och att kontroller sker under arbetets gång för att säkerställa att fastigheter och byggnader runt omkring inte skadas.
- **Tidplan**
Rodamco vill att det tas fram en övergripande tidplan och utbyggnadsordning för utbyggnaden av tunnelbanan och samtliga projekt enligt detaljplaneprogram för centrala Nacka. All tidsplanering som berör Rodamcos fastighet ska ske i samråd med Rodamco. De anser även att en samverkansgrupp ska bildas inom centrala Nacka.

Sammanfattningsvis är Rodamco mycket positiva till den planerade tunnelbaneutbyggnaden men kan inte acceptera någon försämrad tillgänglighet omkring samt till och från Nacka Forum under utbyggnadstiden. Minsta förändring kommer få stor negativ påverkan på antalet besökare till Nacka Forum. De ser det som en brist att det inte finns en planskild koppling mellan stationen och södra sidan av Skvaltans väg. De ser fram emot att få delta i fortsatt arbete med tunnelbanan samordnat med övrig utveckling av centrala Nacka. Kommunikation måste ske under hela byggprocessen och en samordningsgrupp bör skapas. Innan järnvägsplanen och detaljplanen för ny tunnelbana kan tillstyrkas behöver Rodamco försäkras om att ovan nämnda synpunkter beaktas och hanteras innan järnvägsplan och detaljplan kan fastställas.

Fastighetsägarna bilägger bilagor som redovisar inhägnader av arbetsområden i Arenastaden och principskiss på planskild passage under Skvaltans väg till Nacka Forum.

Planenhetens kommentar: Synpunkterna noteras, planheten instämmer i att det är viktigt med god samordning mellan de olika projekt som pågår i anslutning till Nacka Forum.

Trafikförändringar inom området: Nacka kommun, i samarbete med bland annat Stockholms läns landsting som ansvarar för utbyggnaden av tunnelbanan, kommer att verka för att störningarna i samband med utbyggnaden ska bli så små som möjligt. Ambitionen är att vardagen ska fungera så bra som möjligt under arbetet med utbyggnaden av nya tunnelbanan. Framkomlighet kommer att säkerställas på varje berörd plats så långt som möjligt. Störningar i framkomlighet under byggskedet kommer periodvis att uppstå, utredningar görs för att begränsa negativ påverkan på framkomlighet och tillgänglighet. Tillfälliga omdirigeringar och avstängningar görs säkra och framkomliga. Berörda parter informeras i god tid där trafikförändringar är nödvändiga.

Nacka kommun arbetar med övergripande skedesplanering för att samordna olika pågående projekt i området.

Tunga transporter och transportflödet i övrigt: Huvuddelen av uttransport av massor kommer att gå via arbetstunneln och trafikplats Skvaltans. Vid uppbyggnaden av entréer med mera kommer transporter att behöva ske på ytvägnätet intill dessa. Samordning kommer att ske med intilliggande projekt med avseende på framkomlighet på det kommunala vägnätet.

För omledning av trafik eller inskränkningar på gatuutrymmet ansöks om tillstånd från väghållare, i form av trafikordningsplaner.

Avskärmning av arbetsområden: Landstinget ansvarar för utbyggnaden av tunnelbanan och arbetar för att utbyggnaden av tunnelbanan ska störa så lite som möjligt. Genom att utreda, samverka och samråda med berörda samt ställa krav på entreprenören avser landstinget att störningar under byggskedet ska begränsas. Konsekvenser av störningar under byggskede hanteras i tillståndsprocessen enligt miljöbalken och villkor för bullerstörningar meddelas i dom. Föreslagna villkor redovisas i ansökan till domstolen och den komplettering som inlämnats den 28 februari 2018. Till tillståndsansökan har berörda beretts möjlighet att lämna synpunkter. Se även rubrik *Störningar: Buller, stomljud och sprängningar* ovan.

Utförning av avskärmningar regleras inte i detaljplanen eller järnvägsplanen utan hanteras längre fram i processen.

Utförning av station och stationsbyggnader: Kommande byggnader i närområdet hanteras inom angränsade detaljplaner och samråd sker i enlighet med plan- och bygglagens regler om samråd.

Anslutning till Nacka Forum finns inte med i avtalad anläggning. Möjligheten till en sådan anslutning prövas inom ramen för angränsande stadsbyggnadsprojekt.

Besiktningar: Stockholms läns landsting ansvarar för utbyggnaden av tunnelbanan och kommer att genomföra besiktningar, se vidare under rubrik *Störningar: Buller, stomljud och sprängningar* ovan.

Återställande och kontroller: Etableringsytor och provisoriska vägdragningar kommer att återställas till samma funktion och standard som när de ianspråktogs om inte kommunen och landstinget kommer överens om annat till följd av kommande stadsplanering.

Tidplan: Kommunen arbetar övergripande med samordning av pågående projekt i området för att utbyggnaden av både tunnelbanan och angränsande stadsbyggnadsprojekt ska fungera så smidigt som möjligt.

Övriga inkomna synpunkter

19. **Boende på Järla gårdsväg 37** framför att på bilden avseende Järla station syns ett övergångsställe mitt framför stationen. Under den tid den boende bott i området har Trafikverket utrett ett övergångsställe på denna plats flera gånger med samma slutsats: Nämligen att det inte går att ha ett övergångsställe där på grund av att bilarna precis kört under bron och därför tappar uppmärksamheten på övergångsstället. Flödet av gående till stationen från Järlasidan måste därför utredas vidare. Den boende önskar även att risken för översvämning längre ner mot Järlasjön utreds närmare samt hanteringen av dagvatten.

Planenhetens kommentar. Bilden är främst en illustration över en möjlig utformning av biljetthallen. Placeringen av övergångsstället och övrig utformning av kringliggande områden hanteras inte inom tunnelbaneprojektet utan i kommunens angränsande projekt. Övergångsställets placering hanteras inom kommunens arbete med omvandling av Värmdövägen i nära samordning med tunnelbaneprojektet. Det är av stor betydelse att åstadkomma en gen och trafiksäker passage från områdena söder om Värmdövägen och tunnelbaneentrén.

Tunnelbanan utformas för att inte ta skada vid skyfall och för att inte orsaka dagvattenproblem för kringliggande områden. Åtgärder inom anslutande gator och torg regleras dock inte i detaljplanen för tunnelbanan utan dessa åtgärder hanteras i anslutande detaljplaner som är under framtagande. I angränsande detaljplaner ska lämpliga åtgärder införas för att områdena kring stationerna ska anpassas för att säkerställa att dagvatten och vatten vid skyfall kan tas om hand på lämpliga sätt.

20. **ICA Fastigheter AB, ägare till fastigheten Sicklaön 386:5 (ICA Maxi)** framför att de ställer sig positiva till tunnelbanans förlängning. Tunnelbanan passerar inte deras fastighet men de framför att de påverkas av arbetena och slutligt utförda lösningar. På fastigheten Sicklaön 386:5 bedrivs verksamhet i form av en Ica Maxi. Verksamheten är beroende av varutransporter till fastigheten samt säker och tydlig angöring för kunder. Byggandet av tunnelbanan och åtgärder på befintligt vägnät medför störande arbeten och fastighetsägaren framför att provisorier under byggtiden behöver tydlig skyltning och anvisning för att säkerställa god och säker tillgänglighet.

Fastighetsägaren har som ambition att fortsätta driva verksamhet på platsen och ser det som mycket viktigt att slutliga trafiklösningar utformas för att stödja platsens och verksamhetens utveckling.

Byggnaderna är till stor del grundlagda på lera och fastighetsägaren ser behov av att arbetsätt och program som säkerställer att arbetet med tunnelbanan inte ger sättningar eller andra skador på fastigheten.

I förslaget påvisas angöring för tunnelbanans nya entréer mot Nacka centrum. Fastighetsägaren ser gärna även en redovisning av angöring mot Skvaltans handelsplats och boende i detta område.

Planenhetens kommentar. Nacka kommun, i samarbete med bland annat Stockholms läns landsting som ansvarar för utbyggnaden av tunnelbanan, kommer att verka för att störningarna i samband med utbyggnaden ska bli så små som möjligt. Ambitionen är att vardagen ska fungera så bra som möjligt under arbetet med utbyggnaden av nya tunnelbanan. Framkomlighet kommer att säkerställas på varje berörd plats så långt som möjligt. Störningar i framkomlighet under byggskedet kommer periodvis att uppstå, utredningar görs för att begränsa negativ påverkan på framkomlighet och tillgänglighet. Tillfälliga omdirigeringar och avstängningar görs säkra och framkomliga. Berörda parter informeras i god tid där trafikförändringar är nödvändiga.

Stockholms läns landsting ansvarar för utbyggnaden av tunnelbanan och kommer att utföra besiktningar, se vidare under rubrik *Störningar: Buller, stomljud och sprängningar* ovan.

Entréer till tunnelbanan planeras vid Vikdalsvägen på kommande överdäckning av Värmdöleden samt vid Jarlabergsvägen norr om Värmdöleden. Från närmsta tunnelbaneentré blir avståndet till Ica Maxi cirka 500 meter.

Underrättelse

Efter granskningen minskades planområdet så att området vid Nobelberget inte längre ingår i detaljplaneändringen. Orsaken är att en ny detaljplan för Nobelberget vunnit laga kraft som innehåller bestämmelser till stöd för tunnelbanan. Efter granskningen har även ett område direkt väster om Nobelberget fått kompletterande bestämmelser till stöd för Södra länken och tunnelbanan. Berörda gavs möjlighet att lämna synpunkter på ändringarna mellan den 24 maj och den 12 juni. Tre yttranden inkom:

- Förvaltningen för utbyggd tunnelbana meddelade att de inte har för avsikt att inkomma med någon synpunkt på underrättelsen.
- Lantmäterimyndigheten i Nacka framförde att de inte har någon erinran.
- Länsstyrelsen hade inget att erinran mot ändringen. De hänvisade i övrigt till synpunkterna i det granskningsyttrande som de lämnade under granskningstiden.

Ändringar efter granskning

Synpunkterna i granskningen har föranlett följande justeringar av planförslaget:

- Planområdet direkt väster om Nobelberget har fått kompletterande bestämmelser till stöd för Södra länken och tunnelbanan. Ändringen har samrått med berörda, inga synpunkter framfördes.
- Planområdet har minskats så att området vid Nobelberget inte längre ingår i detaljplaneändringen. Orsaken är att en ny detaljplan för Nobelberget har vunnit laga kraft som innehåller bestämmelser till stöd för tunnelbanan. Ändringen har samrått med berörda, inga synpunkter framfördes.
- Planområdet har minskats i anslutning till den östra uppgången vid station Nacka, inom kommunägd mark, så att anslutningen till entrén vid motorvägshållplatserna inte längre ingår i detaljplaneförslaget. Ett avtal mellan Nacka kommun och Stockholms läns landsting reglerar att entrén och anslutningen ska bekostas av tunnelbanans projektmedel, men av plantekniska och utbyggnadsmässiga skäl planläggs entrén och anslutningen i detaljplanen för Mötesplats Nacka.
- Planområdet har utökats marginellt vid station Järla, inom kommunägd mark.
- Planbestämmelsen om färdig golvnivå för entré stadsparken vid station Nacka har korrigerats till +46,4, på grund av felskrivning på granskningshandling.
- Planbeskrivningen har förtydligats och kompletterats avseende bland annat översvämningsrisk, geoteknik, avtal och fastighetskonsekvenser.
- Planhandlingar har uppdaterats med ändringar av redaktionell karaktär.

Planenheten

Angela Jonasson
Tillförordnad planchef

Therese Sjöberg
Planarkitekt