



Enheten för planfrågor
Charlotta Sundelin
08-7855284

Stockholms läns landsting
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Miljöpåverkan projektet utbyggnad av Tunnelbana till Nacka

Ert diarienummer TN 2013-0479

Beslut

Länsstyrelsen beslutar enligt 6 kap. 5 § miljöbalken (1998:808), att projektet utbyggnad av Tunnelbana till Nacka, så som det redovisas i underlagsmaterialet, daterat 2013-09-26, kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Upplysningar

Detta beslut kan inte överklagas enligt 5 kap. 2 § andra stycket lag (1995:1649) om byggande av järnväg. Av 2 kap. 9 § följer att tillsammans med järnvägsplanen ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) finnas, i de fall det beslutats att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Redogörelse för ärendet

Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting, har 2013-09-27, inkommit till Länsstyrelsen med begäran om beslut huruvida projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte.

Planeringsprocessen för tunnelbanan kommer att resultera i en järnvägsplan för tunnelbanesträckningen. En järnvägsplan krävs formellt inte för tunnelbana, men på grund av projektets omfattning finns det fördelar med att söka stöd i en järnvägsprocess. För utbyggnad av tunnelbanan kommer det även att behövas detaljplaneändringar och nya detaljplaner för uppgångar i Stockholm och Nacka. Projektet kommer eventuellt även att tillåtlighetsprövas av regeringen. En närmare reglering för byggandet av tunneln kommer att ske genom en tillståndsprövning enligt 11 kap. miljöbalken om vattenverksamhet.

Ostsektorn är en strategiskt viktig del av Stockholmsregionen. All trafik på land till och från ostsektorn (Nacka kommun, Värmdö kommun och del av Stockholms stad som ligger öster om Danvikskanalen) kanaliseras via ett fåtal väg- och spårförbindelser på västra Sicklaön. Sektorn har under flera år haft en kraftig befolkningsökning och har samtidigt en stor potential att bidra ytterligare till

Datum
2013-12-05

Beteckning
3432-31386-2013

regionutvecklingen. Idag är vägnätet kraftigt belastat med trängsel både för bilar och bussar som en konsekvens.

En åtgärdsvalsstudie har genomförts med syfte att skapa en kapacitetsstark kollektivtrafik för den växande efterfrågan i ostsektorn. Det enda lämpliga alternativet bedömdes vara en utbyggnad av tunnelbanan då övriga alternativ ansågs ta för mycket markyta i anspråk.

Ett antal projektmål har formulerats för tunnelbaneförbindelsen till Nacka. Bland annat ska en tunnelbana förutom att förbättra kollektivtrafikförsörjningen i ostsektorn också minska flaskhalsproblematiken vid Slussen och i övriga T-banenätet genom en kapacitetsstark förbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet. Tunnelbana ska också förbättra möjligheterna till bostadsbyggande, främst i Nacka kommun.

Sju alternativa tunnelbanesträckningar presenteras i underlagsmaterialet. Samtliga sträckningar utgår från den befintliga tunnelbanestationen Kungsträdgården och med Nacka Forum som slutstation. Tunnelbanan är planerad helt under mark eller vatten i samtliga sträckningsalternativ. Alla alternativ passerar Saltsjön, antingen under i bergtunnel eller på botten i sänktunnel. Med Saltsjön avses här vattenområdet från Slussen och Strömbrobron i väster till Blockhusudden i öster.

En översiktlig studie har gjorts av möjligheten att samförlägga tunnelbanan och en ny östlig vägförbindelse i passagen över Saltsjön. Detta alternativ medför en stor sänktunnelkonstruktion mellan Finnboda i Nacka och Biskopsudden på Djurgården. Övriga utredningsalternativ inrymmer enbart tunnelbana och sträckningsalternativen passerar Saltsjösnittet något närmare innerstaden.

De olika sträckningarnas stationslägen är inte detaljstuderade utan redogörs med en ungefärlig beskrivning. Stationerna kommer i de flesta fall att ligga mellan 20-40 meter under markytan men kan också komma att hamna på 60-90 meter under markytan i något fall. Varje plattform antas ha två uppgångar och varje uppgång två entréer ovan mark. Entréerna ska mynna i gata, park, eller annan allmän platsmark. Andra anordningar ovan mark är ventilationstorn.

Enligt underlagsmaterialet kan projektet bland annat komma att medföra störningar och miljöpåverkan genom omfattande transporter av bergmassor och utrustning. Sprängning och borrarbeten kan medföra grundvattensänkning och därmed påverkan av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och miljö. Andra störningar är buller och vibrationer. Byggande av en sänktunnel kan medföra miljöpåverkan i vatten.

I driftskedet anges att en utbyggd tunnelbana medför mindre utsläpp av klimatpåverkande gaser till luft och totalt sett mindre luftföroreningar jämfört med om den inte skulle byggas.

Datum
2013-12-05

Beteckning
3432-31386-2013

Länsstyrelsens motivering

Länsstyrelsens bedömning om projektets förmodade miljöpåverkan utgår från kriterierna i MKB förordningen, bilaga 2.

Projektet innebär byggnation av bergtunnlar på cirka 7-9 km beroende av vald sträckning, bland annat under Stockholms innerstads tätbebyggda områden. Utbyggnaden innebär också en bergtunnel eller eventuellt en sänktunnel för passage av Saltsjön.

Alla utredningsalternativ berör stora centrala och värdefulla områden inom Stockholms stad och Nacka kommun. Oavsett vilket sträckningsalternativ som väljs så gör Länsstyrelsen bedömningen att projektet kan antas innebära en betydande miljöpåverkan på grund av byggnationens komplexitet och omfattning.

Övriga synpunkter

Underlagsmaterialet har på ett bra sätt inledande ringat in och lyft fram väsentliga frågor som behöver belysas och utredas vidare i den miljökonsekvensbeskrivning som behöver tas fram.

Det är positivt med den beskrivning av angränsande projekt med anknytning till tunnelbanan som görs. Länsstyrelsen förutsätter att även tunnelbanans indirekta miljöeffekter utreds och beskrivs på en övergripande nivå i rimlig omfattning.

Samordning med andra projekt

Byggstart av tunnelbanan beräknas till ungefär år 2020 och den beräknas vara i drift år 2030. Samordning och samplanering med andra stora projekt i närområdet är av stor betydelse. Exempel på projekt som behöver beaktas är ombyggnaden av Slussen och bussgarage i Mariaberget (byggstart planerad till 2015), nytt Nobelmuseum på Blasieholmen, ny tunnel från Bromma reningsverk till Henriksdals reningsverk, byggnation av ledning för fjärrkyla i Saltsjön och detaljplaneprogram för nya bostäder i Planiaområdet i Nacka. Även ny elnätsförbindelse, City Link etapp 2, mellan Annedal (Danderyd) och Mårtensedal (Stockholm) måste beaktas. Länsstyrelsen förutsätter att kontakt tas i behövlig utsträckning med de eventuellt konkurrerande projekten för utbyte av information.

Berggrund och grundvatten

Länsstyrelsens anser att en översiktlig beskrivning av berggrundskvalitet och grundvattenförhållanden behöver ingå i MKB:n för järnvägsplanen. Genomförbarheten av de olika sträckningarna behöver belysas i relation till dessa faktorer och om de har betydelse för vilket sträckningsalternativ som bör väljas, eller om de inte är alternativskiljande.

Hantering av bergmassor

Projektets centrala läge i känslig innerstadsmiljö medför att planeringen för hur transporter av material och bergmassor kan ske kommer att få stor betydelse. Det är en fördel om projektet tidigt i planeringen kan lokalisera möjliga

Datum
2013-12-05

Beteckning
3432-31386-2013

transportvägar/hamnlägen för utskeppning och mottagnings- och bearbetnings(krossnings)platser för bergmassor.

Sänktunnel i Saltsjön

En eventuell sänktunnel i Strömmen bedöms preliminärt av Trafikförvaltningen ha liten påverkan under driftsskedet. Den anges kunna utgöra ett hinder för vattencirkulationen i Saltsjön och att frågan behöver studeras i den fortsatta planeringen och projekteringen. Enligt Länsstyrelsens mening behöver en sänktunnel belysas och beskrivas i relation till kommande klimatförändringar och förändrade avbördningsmönster för Mälaren. Även Henriksdals reningsverks utsläppspunkt och mycket höga halter av kvicksilver, PAH och PCB i sediment utanför Beckholmen måste beaktas. Det behöver klargöras att en sänktunnel inte medför en försämrad vattenkvalitet i Stockholms innerstad eller påverkan på Mälaren.

Riskfrågor

Enligt underlagsmaterialet bedöms två parallella enkelspårstunnlar vara mer kostnadseffektivt jämfört med en dubbelspårstunnel. Slutligt beslut i frågan uppges ännu inte ha tagits. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att Trafikförvaltningen i ett tidigt skede lyfter riskfrågorna och belyser eventuellt behov av en parallellgående räddningstunnel. Riskfrågor som till exempel brand och utrymning behöver belysas. Utredningsmaterialet behöver kompletteras i dessa delar och dragna slutsatser behöver framgå av MKB:n.

Kungliga nationalstadsparken

Nationalstadsparken utgör ett riksintresse med ett särskilt skydd i miljöbalken. Lagskyddet syftar till att långsiktigt slå vakt om helheten i ett historiskt landskap. För samtliga stationer behöver påverkan på växt- och djurliv studeras om grönyta ianspråkats av ytanläggningar som uppgångar och ventilationstorn. Inom nationalstadsparken behöver dessutom utformningen av ytanläggningarna göras så att parkens kulturhistoriska värden inte skadas.

Fornlämningar i vatten

Utredningsmaterialet behöver kompletteras med fornlämningar i vatten. Ett flertal fasta fornlämningar berörs av flera av de föreslagna sträckningsalternativen vid byggnation av en sänktunnel.

Bottenflora och fauna


I det fortsatta arbetet med projektet behöver en beskrivning av bottenmiljön i Saltsjön göras. Marinbiologiska fältinventeringar har pågått sedan år 2010 med finansiering från Naturvårdsverket. I inventeringen ingår fisk, bottenfauna och undervattensvegetation. Det nya materialet kommer att lanseras av Länsstyrelsen och vara tillgängligt under våren 2014. För mer information kan kontakt tas med Länsstyrelsens enhet för miljöanalys.

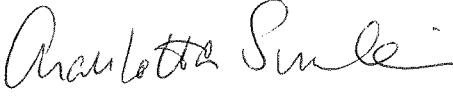
Datum
2013-12-05

Beteckning
3432-31386-2013

Tillgänglighet

Tillgängligheten är mycket viktig för att få en attraktiv kollektivtrafik. Möjligheten att planera för att ta med cykel på tunnelbanan bör enligt Länsstyrelsens mening belysas och beskrivas i det fortsatta arbetet.


Susann Jonsson
Planhandläggare


Charlotta Sundelin
Planhandläggare

Kopia: akt, pärm, Ms(JN, RL), Mn(RS), SBs(CB), SBk(JD), SBsb(OP)

Stockholms stad

Nacka kommun

Trafikverket

Statens Maritima Museer