

Planbeskrivning

Järnvägsplan Saltsjöbanans upphöjning

SAMRÅDSHANDLING

SL 2017-0739



Vision

En attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion

Med frihet för invånarna att själva forma sina liv och fatta avgörande beslut.

© 2013 Trafikförvaltningen

2018-10-10

Investeringsprojekt/Program Saltsjöbanan

Dokument-id: Planbeskrivning

Diarienummer: SL 2017-0739

Författare: Åke Holm

Bild omslag: Atkins, teknisk förstudie 2015

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	5
2	Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål.....	6
2.1	Planens omfattning och avgränsning	9
2.2	Bakgrund.....	10
2.3	Angränsande projekt.....	14
3	Miljöbeskrivning	16
4	Den planerade järnvägens lokalisering och utformning med motiv	17
4.1	Järnvägsanläggningar	17
4.2	Byggnadsverk	18
4.3	Ledningar	19
4.4	Anläggningar för vatten och avlopp	19
4.5	Kulturmiljö.....	19
4.6	Stadsbild.....	20
5	Effekter och konsekvenser av projektet	20
5.1	Tillgänglighet.....	20
5.2	Sociala konsekvenser.....	20
5.3	Risker och störningar	21
5.4	Buller	21
5.5	Dagvatten.....	25
5.6	Naturmiljö och strandskydd.....	26
5.7	Kulturmiljö och riksintresse.....	26
5.8	Markmiljö.....	27
5.9	Stads- och landskapsbild.....	27
6	Samlad bedömning	28
6.1	Samlad bedömning	28
6.2	Planens relation till relevanta miljö- och hållbarhetsmål.....	28
7	Markanspråk och pågående markanvändning	29
7.1	Permanent markanspråk.....	29
7.2	Tillfälliga markbehov	29
8	Genomförande och finansiering	30

8.1	Formell hantering	30
8.2	Kommunal planering	31
8.3	Genomförande	31
9	Underlagsmaterial och källor	32
10	Plankartor	33

1 Sammanfattning

Inledning och bakgrund

Nacka kommun planerar för ett nytt område i Sickla, som kallas Nacka stad. I detta område ingår en upphöjning av Saltsjöbanan vid Nacka station. Saltsjöbanan ligger idag i nivå med omgivande mark vid Nacka station. Genom att höja banan med en brokonstruktion kan nuvarande barriäreffekt minskas. Planiavägen och Simbagatan kan därmed koppla på Värmdövägen. En upphöjning av Saltsjöbanan är en viktig del för att skapa det nya, täta blandade området på västra Sicklaön. Vid platsen kommer bilister, cyklister och fotgängare kunna ta sig under Saltsjöbanan. Under bron planeras utrymmen för verksamheter.

Planområdet ligger i Sickla parallellt med Värmdövägen. Söder om järnvägen ligger Sickla köpvarter och norr om ligger bostadsområdena Finntorp och Alphyddan.

Hösten 2015 påbörjade Nacka kommun detaljplanearbetet för Saltsjöbanans upphöjning. Detaljplanen var ute på samråd 2016. Då inkom länsstyrelsen med yttrandet att även en järnvägsplan måste upprättas för planområdet, samt att detaljplanen anses innebära betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) måste tas fram. Trafikförvaltningen ansvarar för järnvägsplanen och Nacka kommun för detaljplanen. Den formella granskningen av järnvägsplan respektive detaljplan planeras ske samtidigt under första kvartalet 2019.

Anläggningsarbetena för upphöjningen planeras att genomföras under år 2021 och 2022. Dessa arbeten sker under en period då Saltsjöbanan stängs av och samordnas med andra projekt såsom utbyggnaden av tunnelbana och ombyggnad av Värmdövägen.

Planförslag

I huvuddrag ska följande genomföras med anledning av denna järnvägsplan:

- Saltsjöbanan höjs upp ovan mark, på en brokonstruktion.
- En ny dubbelspårig järnvägsanläggning byggs på den nya bron
- Befintlig järnvägsstation tas ur bruk (Nacka station)

Nacka kommuns detaljplan kommer möjliggöra att:

- Planiavägen och Simbagatan kan koppla på Värmdövägen.
- Lokaler för centrumverksamhet kan byggas under brokonstruktionen.

Lokalisering och utformning

Den nya järnvägen är lokaliserad i samma sträckning som befintlig Saltsjöbana. Berörd sträcka är km 3+300 – km 4+210.

Spåranläggningen öster om Sickla station kommer att höjas upp på en brokonstruktion. Dubbelspår förlängs från öster fram till en växel vid km 3+510. Upphöjningen medför att Nacka station och uppställningsspåret tas bort.

Från väster startar bron med en pålad stödmur/ramp. Stödmuren/rampen sträcker sig ca 120 m där rampens västra ände ansluter. Fram till brons västra landfäste uppförs en ca 70 m lång rampkonstruktion. Teknikutrymmen för järnvägsanläggningen placeras i rampen.

Bron har en längd om ca 270 m. Brospannens placering anpassas till Simbagatan och Planlavägens framtida anslutningar till Värmdövägen samt den framtida uppgången för tunnelbanan.

Öster om bron fortsätter banans upphöjning vidare med en ca 160 m lång stödmur mot Värmdövägen. Stödmurens höjd varierar mellan 5 m till 0 m.

Miljökonsekvenser

Buller

Buller kan ge hälsoproblem som sömnsvårigheter, stress, koncentrations- och inlärningssvårigheter samt öka risken för hjärt- och kärlsjukdomar. Den dominerande bullerkällan för järnvägstrafiken är rullningsljudet i kontakten mellan hjul och räl. Övriga bullerkällor från järnvägen kan vara bromsljud, gnissel, kurvskrik eller slammer. Structor Akustik AB (2018) har utrett ljudnivåer orsakade av spårtrafiken från Saltsjöbanans upphöjning.

Utredningen visar att störningar i form av buller förväntas öka. Detta är inte en direkt orsak av en upphöjd bana utan snarare på grund av antal ökade tåg på järnvägen samt ökad hastighet till följd av att Nacka station läggs ned. För att minimera de negativa effekter och konsekvenser som en ökad bullernivå kan medföra krävs det att projektet vidtar och projekterar för bullerskyddsåtgärder. Det kan bli aktuellt med spårnära bullerskydd samt fastighetsnära åtgärder för att klara riktvärdena för buller. Med rimliga åtgärder bedöms dock konsekvenserna för människors hälsa att minimeras.

Naturmiljö och strandskydd

Planområdet innefattar huvudsakligen befintligt spårområdet med intilliggande skyddsremsa. Under byggtiden kan mark längs med spårlinjen komma att behöva tas i anspråk. Försiktighetsåtgärder bör genomföras för att skapa förutsättningar att skydda större träd.

Området saknar till viss del redan idag betydelse för strandskyddets syften då befintligt spårområde redan tagit området i anspråk för järnvägsändamål.

Projektet innebär inte att några nya barriärer, som kan riskera att försvåra tillgängligheten till strandlinjen, tillskapas. Projektet bedöms inte påverka strandskyddets syften negativt, dvs. påverka tillgängligheten till strandlinjen eller medföra negativa konsekvenser för vattenmiljön och dess växt- och djurliv.

Risker och störningar

Den enda olycksrisk som inte bedöms komma att hanteras naturligt genom att i projekteringen av anläggningen följa gängse regler och riktlinjer är tågolyckor (urspårningar och kollisioner) på Saltsjöbanan som kan medföra en påverkan från upphöjningen mot omgivningen.

Det krävs inga inskränkningar på markanvändning bortom elva meter från yttre spårmittpunkt.

Risikpåverkan inom elva meter från yttre spårmittpunkt bedöms möjlig att hantera med de rekommenderade riskreducerande åtgärderna som redovisas i riskbedömningen.

Dagvatten

Dagvatten från järnvägsplanområdet avrinner till Järlasjön som rinner ut via Sicklasjön till Saltsjön. Sicklasjön är idag en vattenförekomst med miljö kvalitetsnormer som ska följas. Enligt Vattenmyndigheten (VISS, 2017-06-16) har Sicklasjön måttlig ekologisk status.

Den exploatering som sker i Nacka i stort får inte riskera att leda till att MKN för Järlasjön och Sicklasjön överträds. Det innebär att åtgärder behöver genomföras vid exploatering för att motverka att belastningen på Järlasjön och Sicklasjön ökar. Den förordade lösningen i dagvattenutredningen innebär uppsamling och bortledning i ledning till ett gemensamt magasin för flödesutjämning och rening.

Kulturmiljö och riksintresse

Inom planområdet finns inga kända skyddsvärda områden i form av fornlämningar eller liknande, då planområdet till allra största del utgörs av befintlig järnvägsmark. Skulle dock fornlämning påträffas vid markarbeten, ska arbetena omedelbart avbrytas och länsstyrelsen meddelas.

Saltsjöbanan i sig utgör dock ett riksintresse för kommunikation. Utpekande av ett riksintresse för kommunikationer innebär enligt 3 kap 8 § miljöbalken att riksintresset ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Här avses att det är funktionen hos transportsystemet som ska säkerställas.

Markmiljö

Föroreningar i banvallen samt järnvägsnära mark och vatten kommer både från driften av järnvägen men även deposition av trafikemitterande föroreningar. De

viktigaste järnvägsrelaterade markföroreningarna identifieras generellt som bekämpningsmedel, PAH:er och metaller.

Planerade arbeten för upphöjningen av Saltsjöbanan innebär att makadam, fyllningsjord och naturlig jord kommer att schaktas ur. Vid schaktning för planerade arbeten kommer alltså massor med föroreningshalter överstigande riktvärdet för MKM att schaktas bort. Eventuell återanvändning av massor under MKM kommer att ses över. I stort innebär dock projektet att förorenade massor kommer att avlägsnas och eventuellt kommer viss återfyllning med rena massor att ske.

Stads- och landskapsbild

Området är tydligt delat av Värmdövägen och Saltsjöbanan som skär tvärs igenom i öst-västlig riktning. Tillsammans med Järlaleden och Sickla industriväg utgör de tydliga barriärer, både fysiskt och visuellt.

För närvarande pågår arbetet med framtagande av ett gestaltungsförslag för upphöjningen. Detta ansvarar Nacka kommun för och hanteras inom ramen för detaljplanen.

Utbyggnadsalternativets konsekvenser bedöms i förhållande till nollalternativet bli stora, främst på grund av den förändrade stadsbilden som upphöjningen medför. Huruvida förändringen upplevs som positiv eller negativ är dock beroende av betraktaren.

Byggskedet

Under byggtiden stängs Saltsjöbanan av för trafik. Enligt nuvarande tidplan är avstängningen planerad under perioden 2021-2022. Samordning ska ske med andra projekt såsom mötesstationer, tunnelbaneutbyggnaden och Nacka kommuns exploateringar samt Värmdövägens ombyggnad. Saltsjöbanans resenärer kommer under avstängning att erbjudas ersättningstrafik.

Arbets- och etableringsområden kommer att minska framkomlighet och tillgänglighet i området. Under byggtiden kommer tillses att passager anordnas för cyklister och fotgängare mellan norra och södra sidan av järnvägen samt längs med järnvägen. Tillgänglighetsfrågor för barn och unga kommer särskilt att studeras inför byggskedet. Planeringen av byggskedet ska göras för att undvika och begränsa negativa effekter för barn och unga att röra sig i området.

Under byggskedet kommer bullrande verksamheter att pågå. För att undvika allt för stor påverkan på omgivningen är målsättningen att de mest bullrande verksamheterna sker under dagtid.

Markanspråk

Den nya järnvägsanläggningen kommer helt och hållet att vara belägen inom SL:s egen fastighet Sicklaön 76:1.

Under byggtiden kommer i huvudsak mark för etableringsytor och arbetsytor behövas tas i anspråk inom SL:s fastighet Sicklaön 76:1 samt de kommunägda fastigheterna Sicklaön 40:11 och 40:12. Markbehovet säkerställs i det genomförandeavtal som ska träffas mellan Trafikförvaltningen och Nacka kommun.

Järnvägsanläggningen är dock placerad intill gränsen till Sicklaön 83:22 (Sickla köpkvarter). Under byggtiden finns behov att nå byggarbetsplatsen även från södra sidan. I järnvägsplanen har därför mark redovisats med tillfällig nyttjanderätt för byggväg under 24 månader från byggstart. Nyttjanderätten är förenad med restriktion att marken ska vara tillgänglig för annan trafik samt att marken inte får blockeras.

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1 Planens omfattning och avgränsning

Figur 1 visar det område som omfattas av Saltsjöbanans upphöjning i Sickla. Planområdet sträcker sig mellan km 3+300 – km 4+210.

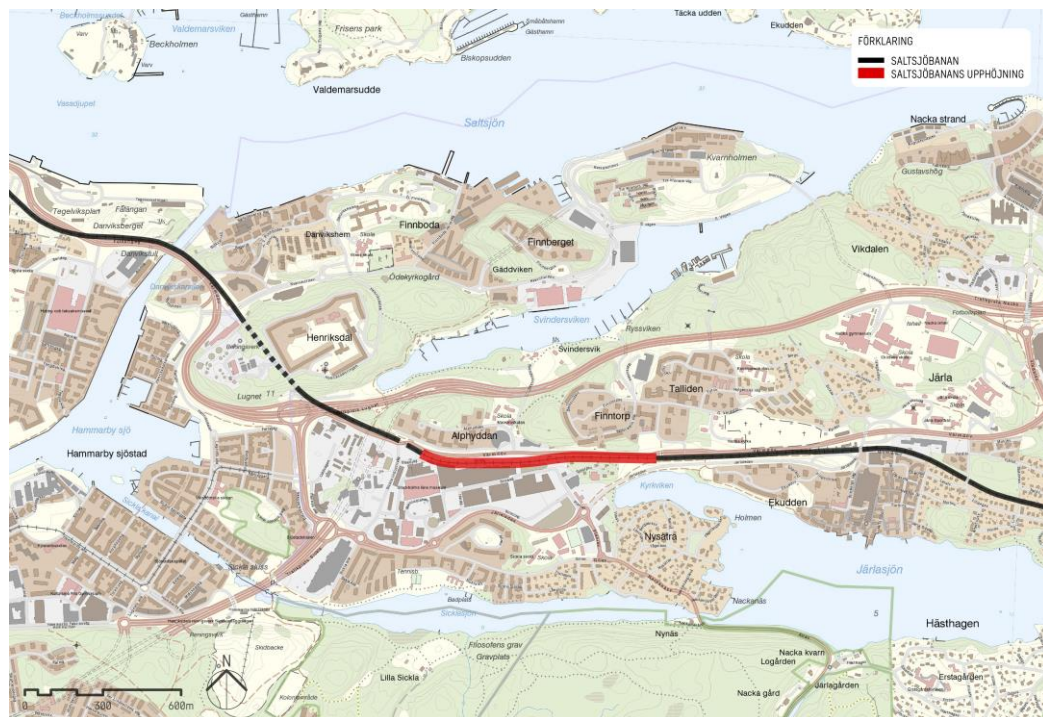


Fig nr 1 Översikt planområde

2.2 Bakgrund

Saltsjöbanan är en järnväg för persontrafik från år 1893 som går mellan Slussen och Saltsjöbaden samt Solsidan. Saltsjöbanan utgör riksintresse för kommunikation. Riksintresset innebär att Saltsjöbanan ska skyddas från åtgärder som kan påtagligt försvåra eller utnyttja anläggningen. Tillkommande bebyggelse, exempelvis nybyggnad inom en anläggningens influensområde, får inte negativt påverka varken nuvarande eller framtida nyttjande av denna.

2.2.1 Program Saltsjöbanan

I program Saltsjöbanan genomförs upprustning och modernisering av järnvägen för att möta dagens och framtidens behov av kollektivtrafik. Utöver teknisk upprustning av järnvägen pågår ett bullerprojekt för att minska trafikens bullerpåverkan. I program Saltsjöbanan ingår följande projekt:

- Upprustningen av Saltsjöbanan
- ATC
- Kapacitetsåtgärder
- Saltsjöbanans upphöjning
- Norra Danviksbron
- Henriksdal-Slussen

2.2.2 Projekt Saltsjöbanans upphöjning

Nacka kommun och AB SL har år 2017 träffat en avsiktsförklaring angående genomförande av upphöjningen av Saltsjöbanan. Upphöjningen är en viktig del för att skapa det nya, täta blandade området på västra Sicklaön som kommunen kallar Nacka stad. Upphöjningen av Saltsjöbanan tillsammans med angränsande utvecklingsområden ses som ett viktigt steg mot att förändra västra Sicklaön från fragmenterad stadsbygd till en sammanhållen och tätare stad.

Saltsjöbanan ligger idag i nivå med omgivande mark vid Nacka station. Genom att höja banan med en brokonstruktion kan nuvarande barriäreffekt minskas. Bilister kommer att kunna ta sig under Saltsjöbanan när Planiavägen förlängs till Värmdövägen. Under bron planeras utrymmen för centrumverksamhet och teknikutrymmen. Projekt Saltsjöbanans upphöjning arbetar tillsammans med Nacka kommun för att genomföra arbetena under år 2021 och 2022.

I ett tidigare skede har Nacka kommun tagit fram samrådshandlingar för en detaljplan för upphöjningen. Under samrådet framförde länsstyrelsen dels att projektet innebär betydande miljöpåverkan dels att en järnvägsplan är nödvändig. För denna järnvägsplan upprättas därför en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Samma underlagsutredningar som

tagits fram inför samråd för detaljplanen används inför samråd för järnvägsplan och MKB.

2.2.3 Mål

Centralt i projektet är att minska den barriäreffekt Saltsjöbanan idag medför och skapa en mer sammanhängande stadsmiljö. Istället för att primärt uppföra en spårbroanläggning skapas ett byggnadsverk i stadsmiljö i vilken Saltsjöbanan blir en integrerad del.

2.2.4 Omfattning

I huvuddrag ska följande genomföras med anledning av denna järnvägsplan:

- Saltsjöbanan höjs upp ovan mark, på en brokonstruktion
- En ny dubbelspårig järnvägsanläggning byggs på den nya bron
- Befintlig järnvägsstation slopas (Nacka station)

Nacka kommuns detaljplan kommer möjliggöra att:

- Planiavägen och Simbagatan kan koppla på Värmdövägen.
- Lokaler för centrumverksamhet kan byggas under brokonstruktionen.

Ett viktigt angränsande projekt är utbyggnaden av tunnelbana till Nacka. Den nya planerade tunnelbanestationen i Sickla får entréfunktioner som passerar under del av markplanet vid Simbagatan.

Resultatet blir ett byggnadsverk som innehåller flera funktioner som tillsammans blir en del av staden.

2.2.5 Nuvarande förhållanden på aktuell sträcka

Stadsbild

Planområdet ligger i Sickla parallellt med Värmdövägen. Söder om järnvägen ligger Sickla köpkvarter samt äldre bostadsbebyggelse. Bebyggelsen i köpkvarteret närmast Saltsjöbanan är i huvudsak parkeringsanläggningar och inlastningar till butiker. Den äldre bebyggelsen öster om Planiavägen inrymmer verksamheter och bostäder. Norr om gränsar järnvägen mot Värmdövägen, infartsparkeringar och Nacka station.

Markförhållanden

Enligt SGU:s jordartskarta ligger planområdet i ett område som domineras av ytligt berg. Jordarterna i den västra och centrala delen består av fyllningsmassor som underlagras av naturligt avsatt lera och silt. I den östra delen domineras jordarten av postglacial lera (SGU 2016).

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) har även utfört en provpumpning av grundvattnet mellan Sickla köpcenter och parkeringshuset. I de grundvattenrör som installerades norr och söder om planområdets centrala del har grundvattenytan i grundvattenmagasinet lodats till ca 4,5–5,8 m.u.my (motsvarande trycknivå).

Spåranläggningen

Den befintliga spåranläggningen består av enkelspår i väster fram till Nacka station. Vid stationen och vidare österut är det dubbelspår. Vid stationen finns även ett uppställningsspår med en längd om drygt 100 m.

Nacka station

På sträckan finns Nacka station med plattformar på ömse sidor spåren. En planskild passage för fotgängare finns vid stationen.

Buller

I nuläget trafikeras Saltsjöbanan på aktuell sträcka med 108 tåg per dygn. Hastigheten varierar mellan 30 - 70 km/h.

Dagens trafik innebär att 18 bostadshus, varav 7 enbostadshus och 11 flerbostadshus, har buller där riktvärden för antingen ekvivalent eller maximal ljudnivå överskrids inomhus. För uteplats vid fasad innebär dagens trafik att 36 bostadshus har buller där riktvärden för antingen ekvivalent eller maximal ljudnivå överskrids. Av dessa är 11 enbostadshus och 25 flerbostadshus.

2.2.6 Kommunala planer och annan reglering av markanvändningen

Inom det område som på plankartan redovisas som järnvägsmark finns följande detaljplaner:

- Detaljplan för Tvärbanan, Sicklaön 40:12 m.fl. Nacka kommun. Laga kraft 2015-03-27.
- Detaljplan för Sicklaön 83:22 m. fl., Sickla köpkvarter och del av Sickla industriområde, Nacka kommun Plan 1, Sickla Galleria etapp II. Laga kraft 2008-08-28
- Förslag till ändring av stadsplan för Sickla industriområde, fastigheterna Sicklaön 83:7 m.fl. Fastställd 1986-10-29.

Detaljplanerna anger trafik- eller järnvägsändamål för de delar som ingår i järnvägsplanen. Behov finns därför inte att ändra gällande detaljplaner för att genomföra upphöjningen. Parallellt med järnvägsplanen pågår arbete inom Nacka kommun med detaljplan för upphöjningen. Detaljplanen görs för att genomföra kommunens intentioner avseende Nacka stad.

Angränsande till järnvägsplanen finns detaljplaner för Sickla köp kvarter och Planiavägen. En sammanställning av detaljplaner redovisas i figur 2.

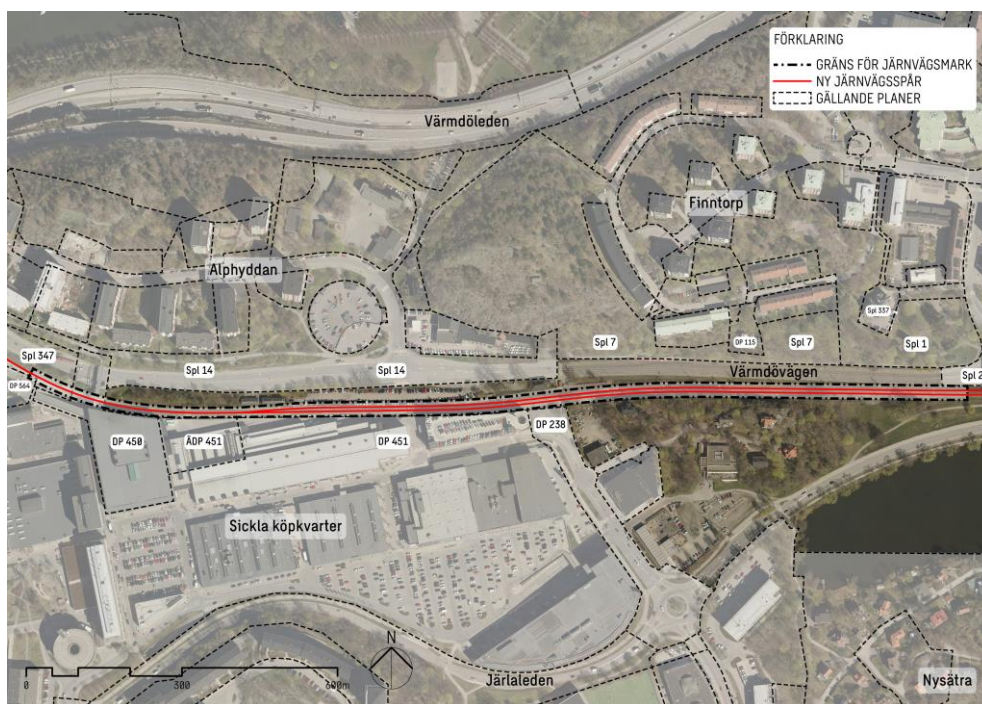


Fig nr 2 Gällande detaljplaner

Delar av befintlig järnväg samt delar av den planerade upphöjningen ligger inom strandskyddat område, se figur 3. För byggande av järnväg enligt en fastställd järnvägsplan finns ett generellt undantag från strandskyddsbestämmelserna enligt miljöbalken, vilket gäller för detta projekt. Separat ansökan om dispens krävs därför inte. Eventuell påverkan inom strandskyddat område beskrivs i Miljökonsekvensbeskrivningen.

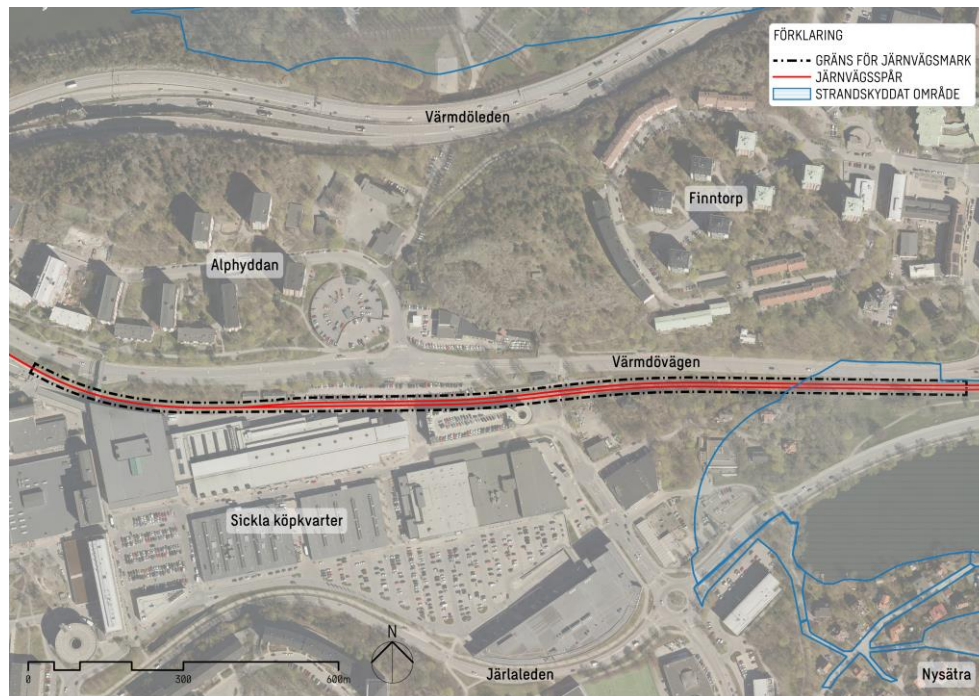


Fig nr 3 Strandskyddat område

2.3 Angränsande projekt

I planområdets närhet pågår ett antal andra projekt och planer, dessa beskrivs kortfattat nedan.

2.3.1 Stockholmsförhandlingen/Tunnelbana till Nacka

I januari 2014 träffades ett avtal om utbyggnad av tunnelbanan mellan staten, Stockholms läns landsting och kommunerna Järfälla, Nacka, Solna och Stockholm. För Nackas del innebär avtalet att tunnelbanans blå linje förlängs från Kungsträdgården till centrala Nacka. Avtalet innebär även ett åtagande för kommunen att bygga 13 500 bostäder inom västra Sicklaön till år 2030. Tre av den nya tunnelbanelinjens stationer, Sickla, Järsla och Nacka centrum ligger i Nacka stad. Byggstart planeras till 2018/2019 förutsatt att planerna inte överklagas. Byggtiden beräknas till 7–8 år.

Den nya tunnelbanan berör Saltsjöbanans upphöjning vid Simbagatan. Där kommer tunnelbaneuppgång att anläggas med entréer norr och söder om Värmdövägen.

2.3.2 Strukturplan för Nacka stad

Nacka kommun har även tagit fram en utvecklad strukturplan för Nacka stad. Den uppdaterades november 2016 utifrån nya förutsättningar och fattade politiska beslut. Den utvecklade strukturplanen innehåller ny

bebyggelse i en omfattning som möjliggör en levande stad. Nacka avser att bygga ca 14 000 bostäder och 10 000 arbetsplatser till 2030. Den utvecklade strukturplanen utgår från översiktsplanens strategi ”En tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön” och från visionen för Nacka stad.

2.3.3 Detaljplaneprogram Plania

Parallellt med strukturplanearbetet har fyra detaljplaneprogram tagits fram inom västra Sicklaön. Det detaljplaneprogram som Saltsjöbanans upphöjning ingår i är detaljplaneprogram för Planiaområdet, antaget oktober 2016. Den vägledande strategin för Planiaområdet är ”Skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön”. Programmet anger att det totalt inom Planiaområdet möjliggörs för ca 2100 nya bostäder 18 000 kvm handel/kontor, nya torg och parker och utökad skolverksamhet. Av dessa planeras nära 1200 bostäder i anslutning till Saltsjöbanans upphöjning.



Fig nr 4 Planerad bebyggelse enligt Planprogram Plania mm

2.3.4 Värmdövägen

Värmdövägen i Nacka stad ska utvecklas från genomfartsled till levande stadsgata som bidrar till att uppnå Nacka kommuns strategier i översiktsplanen om en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön. Värmdövägen ingår i ett stadsbyggnadsprojekt vars syfte är att säkerställa en funktionell och gestaltningmässigt god utformning av det nya gaturummet. Vägens sektion och läge kommer att förändras.

Bland annat kommer den flytta mer söderut i dess läge där Saltsjöbanan kommer höjas upp på en bro.

2.3.5 Dagvattenrening Kyrkviken

Järlasjön är Nackas största sjö. Trots att utsläpp från industrier och hushåll har minskat kraftigt, hotas sjön av dåligt renat dagvatten. Stora flöden av dagvatten kan också leda till översvämningar. Dagvattnet till Järlasjön är en stor fråga i planeringen av Planiaområdet och därför pågår nu planering för att kunna bygga en reningsbassäng i Kyrkviken. Kommunstyrelsen beslutade i februari 2016 att gå vidare med förslaget om en reningsbassäng och att ansöka om miljödom för vattenverksamhet. Miljödomsansökan lämnades till mark- och miljödomstolen i slutet av 2017. Den planerade dagvattenanläggningen förväntas innebära en minskning av sjöns näringsämnesbelastning och belastning av tungmetaller.

3 Miljöbeskrivning

Planområdet ligger på Västra Sicklaön inom befintligt spårområde och omfattar del av Sicklaön 76:1. Fastigheten ägs av Trafikförvaltningen.

Området i stort karaktäriseras av Sickla köp kvarter i söder. På höjden nordväst om planområdet ligger bostadsområdet Alphyddan och nordöst om planområdet ligger bostadsområdet Finntorp.

Värmdövägen trafikeras av ett regionalt cykelstråk på båda sidor samt ett lokalt stråk för bussar till Nacka och Värmdö. Saltsjöbanan utgör idag en lång barriär mellan Sickla köp kvarter och områdena norr om Värmdövägen. Planområdet präglas av Värmdövägen och Saltsjöbanan med dess mellanliggande remsa rymmande pendlingsparkering och impediment (gröna vildvuxna ytor utan underhåll).

Planområdet är beläget drygt 10 meter över havets yta, mellan två bergspartier vars höjder når ca 30 meter över havet vid Alphyddan respektive 40 meter över havet vid Finntorp.

Växtligheten i planområdets närhet är lokaliserad till Alphyddan, Finntorp samt området mellan Värmdövägen och Saltsjöbanan. Runt Alphyddan utgörs växtligheten av vårdat parklandskap med lövträd, gräsmattor och gångstigar. Växtligheten på höjden som omger Finntorp utgörs också av lövträdkog. Här finns branta bergspartier med buskvegetation. Växtligheten mellan Värmdövägen och Saltsjöbanan karaktäriseras av ett impediment där buskar och träd fått breda ut sig ett antal år. Det finns inga naturvärdesträd inom planområdet men mellan

Saltsjöbanan och Värmdövägen finns en biotopskyddad allé samt några värdefulla askar väster om Nacka station.

4 Den planerade järnvägens lokalisering och utformning med motiv

4.1 Järnvägsanläggningar

4.1.1 Översikt

Spåranläggningen öster om Sickla station kommer att höjas upp på en brokonstruktion. Dubbelspår förlängs från öster fram till en växel vid km 3+510. Upphöjningen medför att Nacka station och uppställningsspåret tas bort. I och med bron finns inte längre behov av gångtunneln vid stationen.

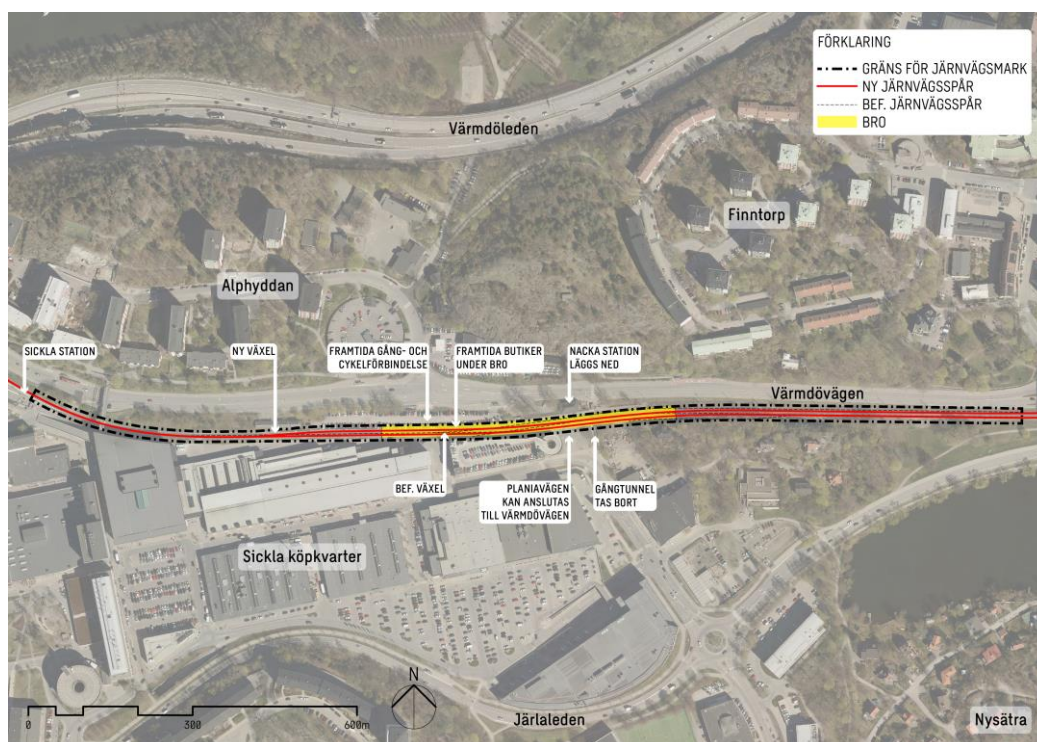


Fig nr 5 Förändringar

4.1.2 Motiv

De nya spåren placeras på en brokonstruktion för att göra det möjligt för kommunen att utveckla Nacka stad. I samband med detta minskar den barriäreffekt som järnvägen utgör idag.

Spåranläggningen ligger på samma geografiska läge som dagens Saltsjöbana, men i ett upphöjt läge. Att flytta järnvägen är inte aktuellt eftersom att det är väldigt trångt i området och att den befintliga sträckningen är bra utifrån den trafikering som är på Saltsjöbanan.

Nacka station läggs ned som en konsekvens av att spåren hamnar på en bro. I nära anslutning till nuvarande Nacka station kommer det att utföras entréer till den nya tunnelbanestationen Sickla som till en del kompenserar förlusten av stationen.

4.2 Byggnadsverk

Upphöjningen ska utföras som en ca 120 m lång pålad stödmur/ramp i väst följt av ett ca 70 m lång pålad betongramp. Betongrampen ansluter i öster mot en betongbro (ca 270 m) i fjorton spann. Brons östra landfäste ansluter mot en ca 160 m lång pålad stödmur/ramp.

I östra betongrampen finns möjlighet att placera teknikutrymmen för järnvägsanläggningen. Tillgänglig yta är ca 500 m² men endast en mindre del kan behöva användas.

Bron har en längd om ca 270 m med 14 spann. Brospannens placering anpassas till Simbagatan och Planiavägens framtida anslutningar till Värmdövägen samt den framtida uppgången för tunnelbanan. Brons fria bredd blir ca 10,5 m (exklusive kontaktledningsfundament) för att rymma ett dubbelspår. Spår läggs på betongslipers i makadam. Inför granskning av järnvägsplanen ska avgöras omfattning (placering och höjd) av bullerskyddsskärmar på bro och ramper.

Ytor under bron medger förutom plats för gc-väg (Simbagatan) och bilväg (Planiavägen) även ytor för centrumverksamhet. Ytor under mark medger tunnel för tunnelbana och entréfunktioner. Lokaler under bro ska utformas så att tillträde kan ske för inspektion och underhåll av brokonstruktionen.

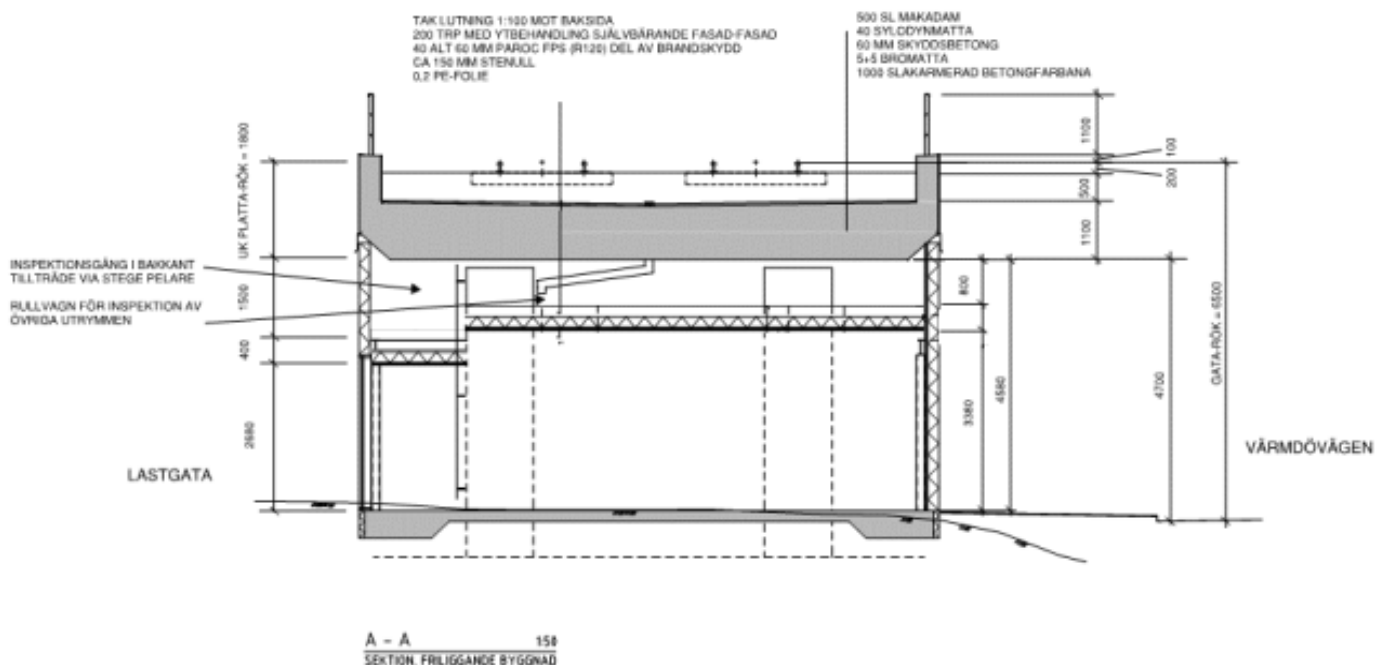


Fig nr 6 Skissförslag -Utformning av bro med lokal under bron

4.3 Ledningar

Ändring av ledningar som berör järnvägsmark och behöver flyttas eller på annat sätt byggas om kommer att ske i samarbete med respektive ledningsägare. I det pågående arbetet med systemhandling identifieras vilka ledningar som är aktuella.

4.4 Anläggningar för vatten och avlopp

Dagvatten från bro och ramper ska hanteras av ett dagvattenmagasin öster om östra landfästet och därifrån ledas vidare till kommunens dagvattenledningar. I kommande reviderad dagvattenutredning som görs samordnat med kommunens detaljplan kommer dimensionering och placering att redovisas.

4.5 Kulturmiljö

Inga kända fornlämningar eller andra värdefulla kulturmiljöer finns inom planområdet.

I anslutning till planområdet finns stationshuset till Nacka station. Denna byggnad som bedöms ha ett kulturhistoriskt intresse behöver flyttas eller tas bort för ett genomförande av Nacka kommuns planer att öppna upp en vägenslutning mellan Planiavägen och Värmdövägen. Hur denna byggnad

ska omhändertas kommer därför att hanteras i kommunens kommande detaljplaner.

4.6 Stadsbild

En upphöjning av Saltsjöbanan innebär en förändring av stadsbilden. Området utgörs idag av kommunikationsstråk i anslutning till köp kvarter. I en framtid planerar kommunen att komplettera området med ytterligare bebyggelse där gestaltning av området sker med hänsynstagande till den nya brokonstruktionen och de möjligheter upphöjningen medför.

5 Effekter och konsekvenser av projektet

5.1 Tillgänglighet

Planen möjliggör att området blir mer tillgängligt i och med att barriären som dagens spår utgör byggs bort. Med hjälp av upphöjningen skapas istället två passager med god tillgänglighet, dels för gång- och cykeltrafikanter dels för fordonstrafik.

Planiavägens anslutning till Värmdövägen kommer avlasta dagens trafiksituation i hela området och därmed också bidra till större tillgänglighet.

Genom att Nacka station tas bort kommer möjligheten att resa till och från området med just järnväg att minska. Sickla station, 500 meter till väster, eller Saltsjö Järla station, 1100 meter till öster, kan nyttjas av dessa resenärer när Nacka station läggs ned. Även den nya tunnelbanan som ska byggas ut till Nacka C kan nyttjas. Tunnelbanan kommer att få en station i Sickla med två uppgångar, Sickla västra och Sickla östra.

Tunnelbanestationen Sickla östra kommer att ligga 150 meter från nuvarande Nacka station.

5.2 Sociala konsekvenser

En upphöjning av Saltsjöbanan möjliggör att människors rörelsemönster kan utökas. Bostadsområdena norr om Värmdövägen knyts samman med resten av Planiaområdet. Gång- och cykelpassagen vid Simbagatan utformas till en ljus och rymlig väderskyddad mötesplats, nära busshållplatser, tunnelbaneuppgångar, Sickla köp kvarter och den kommande stadsgatan.

Projektet bidrar till en tryggare och säkrare miljö genom att järnvägen placeras på bro. Risken för spårspring minskar och det skapas flera säkra passager i samma plan som omkringliggande mark. Närheten till attraktiva parker och friluftsområden förbättras.

5.3 Risker och störningar

Den enda olycksrisk som inte bedöms komma att hanteras naturligt genom att i projekteringen av anläggningen följa gängse regler och riktlinjer är tågolyckor (urspårningar och kollisioner) på Saltsjöbanan som kan medföra en påverkan från upphöjningen mot omgivningen.

Det krävs inga inskränkningar på markanvändning bortom elva meter från yttre spårmittpunkt.

Risikpåverkan inom elva meter från yttre spårmittpunkt bedöms möjlig att hantera med de rekommenderade riskreducerande åtgärderna som redovisas i riskbedömningen.

I området (elva meter från spår) krävs att ingen byggnad placeras som ensam kan ge konsekvenser av 500 omkomna vid en tågkollision. Detta bedöms kunna uppnås genom att vidta någon av följande åtgärder:

- Begränsa personantal i byggnad t.ex. genom val av verksamhetstyp/markanvändning, våningsantal eller dylikt, eller
- Förstärk stomme så att tågkollision inte leder till fortskridande ras i byggnad, eller
- Uppför kantbalk på bro (dimensionerad för påkörning av tåg i 70 km/h).

I detta projekt kommer de två första förslagen till åtgärder att vara aktuella att genomföras. De säkerställs i kommunens kommande detaljplaner.

5.4 Buller

Structor Akustik AB (2018) har utrett ljudnivåer orsakade av spårtrafiken från Saltsjöbanans upphöjning. Utredningen utgör underlag för de förslag till åtgärder som ska genomföras med anledning av upphöjningen.

Luftljud

Enligt Trafikförvaltningen ska följande riktvärden för luftljud, användas vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad av spårinfrastruktur. Detta är aktuellt för befintliga byggnader kring planområdet.

	<i>Dygnsekvivalentnivå dBA</i>	<i>Maximalnivå dBA FAST</i>
Utomhus (frifältsvärde)		
Uteplats invid fasad	55	70
Rekreatiomsområden	55 ¹	-
Friluftsområden	40 ¹	-
Skolor (skolgård)	55 ²	-
Inomhus		
Bostadsrum	30	45
Undervisningslokaler	-	45
Vårdlokaler	-	45
Arbetslokaler för tyst verksamhet	-	60
Hotell	30 ¹	45 ¹

1) Tillämpas inte vid väsentlig ombyggnation

2) Avser ekvivalentnivå dagvärde

Fig nr 7 Riktvärden för högsta ljudnivå i dB(A) som ska tillämpas vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad av spårinfrastruktur.

Bullerberäkningarna utgår från bedömd trafikering år 2030 om 200 tåg per dygn. När upphöjningen är byggd antas tågens hastighet vara 70 km/h inom planområdet. Hänsyn har tagits till att tågen stannar i Sickla och Järsla, samt i nuläge och nollalternativ även vid Nacka station.

Följande alternativ har utretts inför samråd:

- Nuläge nuvarande bana med trafik för år 2018. Tågen stannar vid Nacka station.
- PA0, Nollalternativ nuvarande bana med trafik för år 2030. Tågen stannar vid Nacka station.
- PA1, Planförslag ny, upphöjd, bana med trafik för år 2030. Tågen stannar ej vid Nacka station.

I järnvägsplanen beaktas enbart befintlig bebyggelse för åtgärder, vilket är alternativ PA1.

Upphöjningen ger en ökning av spårtrafikbullret kring järnvägen. Detta beror på att tågens antal ökar och att deras hastighet höjs jämfört med nuläget på grund av att Nacka station försvinner. Själva upphöjningen i sig medför inte att ljudnivån ökar vid befintlig bebyggelse, utom på berget kring Sjötorpsvägen, där järnvägen kommer betydligt högre upp.

Utan åtgärder bedöms 19 enbostads- och 31 flerbostadshus få ljudnivåer över riktvärdena för uteplats vid fasad. Vid 10 enbostads- och 18 flerbostadshus finns risk för att riktvärdena inomhus överskrids.

Svindersviks skola och förskola Leklabbet beräknas få en ekvivalent ljudnivå som överstiger riktvärdet (på 55 dBA) på delar av skolgårdarna. Ljudnivån inomhus i Svindersviks skola och förskola beräknas dock inte överskrida riktvärden. Maximal ljudnivån inomhus i förskola Leklabbet beräknas få ljudnivåer som överskrider riktvärdet (45 dBA).

Ingen vårdbyggnad, arbetsplats för tyst verksamhet eller hotell beräknas få ljudnivå över riktvärdena.

Där riktvärdena inte klaras behövs bullerskyddsåtgärder vidtas. Två olika typer av skärmar kan bli aktuella; spårnära låga skärmar eller traditionella höga bullerskyddsskärmar. De spårnära skärmarna placeras så nära vagnarna som möjligt med hänsyn till det fria rummet medan de traditionella bullerskyddsskärmarna placeras längs med järnvägsspåret. Även fastighetsnära åtgärder kan bli aktuella. Sådana åtgärder kan vara lokala åtgärder vid mottagaren som t.ex. skyddade uteplatser, lokala skärmar, byte av fönster eller friskluftsventiler.

Trots att skärmar uppförs kan även lokala åtgärder behöva vidtas vid några byggnader. Åtgärderna blir dock enklare och behöver inte utföras på lika många våningar som om skärmar inte uppförs. Skärmar medför även att riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid fasad klaras på fler ställen.

Den exakta utformningen och placeringen av bullerskärmarna är i nuläget inte utrett utan kommer att studeras vidare i kommande skeden.

Järnvägsplanen kommer sedan att reglera bullerskyddsåtgärder.

Stomljud

Enligt Trafikförvaltningen ska följande riktvärden för stomljud och vibrationer användas vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad av spårinfrastruktur. Detta är aktuellt för befintliga byggnader kring planområdet.

	<i>Maximal ljudnivå dBA SLOW</i>	<i>Maximal ljudnivå dBA FAST</i>
Inomhus		
Bostadsrum	30	-
Lokaler med utrymme för sömn och vila ¹	30	-
Undervisningslokaler	-	45
Vårdlokaler	-	45
Butiker ²	40 ²	55 ²

- 1) Ex. förskola, hotellrum, patientrum för övernattnig
 2) Högsta sammanvägda ljudnivå, från flera ljudkällor alternativt från en kombination av stom- och luftljud från samma ljudkälla, **bör** uppfylla kraven för ljudklass C i SS 25268. För de fall värde saknas i tabell avseende ljudklass C hänvisas till närmast högre ljudklass som har ett värde (dvs. i vissa fall kommer ljudklass A att gälla). Butiker bör enligt Trafikförvaltningen bedömas som Övriga utrymmen där människor vistas mer än tillfälligt i hotell och restauranger.

Fig nr 10 Mål för högsta ljudnivå i dB(A) för stömljud vid nybyggnation av spårinfrastruktur, utrymmen för sömn och vila samt undervisning och vård

	<i>Högsta värde mm/s</i>
Bostadsrum i permanentbostäder	0,4
Undervisningslokaler för tyst verksamhet	0,4
Vårdlokaler med övernattningsmöjlighet	0,4
Kontorslokaler för tyst verksamhet (bör)	0,4
Affärslokaler	1,0 ¹

- 1) Målsättningen är 0,4 mm/s

Fig nr 11 Mål för högsta vibrationer, komfortvägda i mm/s vid nybyggnad av spårinfrastruktur

Den nya brokonstruktionen kommer att pålas till berg. Spåret närmast bron ligger i en trågkonstruktion av betong. Det bedöms som gynnsamt för att minska risken för stömljud och vibrationer.

Ingen bostad bedöms ha stömljud eller vibrationer över riktvärdena.

I byggnaderna inom Sickla köp kvarter kan, även när banan höjts upp, stömljuds- och vibrationsnivåer förekomma, särskilt i Sickla galleria, byggnaden närmast järnvägen. Vid projektering utreds extra behov av åtgärder.

Järnvägsanläggningen kommer att utföras för att möjliggöra lokaler under bron varvid åtgärder görs för att minska stomljud och vibrationer.

5.5 Dagvatten

I Sverige har gränser satts för miljökvalitet inom vissa områden som inte får överträdas enligt lag, så kallade miljökvalitetsnormer (MKN). För vatten används miljökvalitetsnormer för att ange krav på vattnets kvalitet vid en viss tidpunkt. Normen anger hur miljön bör vara för att ekologiska och kemiska funktioner i vattenmiljön ska uppnås.

Dagvatten från järnvägsplanområdet avrinner till Järlasjön som rinner ut via Sicklasjön till Saltsjön. Sicklasjön är idag en vattenförekomst med miljökvalitetsnormer som ska följas. Enligt Vattenmyndigheten (VISS, 2017-06-16) har Sicklasjön måttlig ekologisk status.

Den exploatering som sker i Nacka i stort får inte riskera att leda till att MKN för Järlasjön och Sicklasjön överträds. Det innebär att åtgärder behöver genomföras vid exploatering för att motverka att belastningen på Järlasjön och Sicklasjön ökar.

Inför samrådsskedet av detaljplanen för Saltsjöbanans upphöjning togs en dagvattenutredning fram (WRS, 2016). Utredningen fokuserar på detaljplanområdet och syftar till att beskriva förslag på en dagvattenhantering som inbegriper åtgärder för reducering av dagvattenburna föroreningar, av dagvattenflöden och av översvämningsrisker i anslutning till Saltsjöbanan. Denna utredning bedöms vara tillämplar även för järnvägsplaneområdet trots att järnvägsplaneområdet är något större än detaljplaneområdet. Brokonstruktionen är dock densamma och därmed andelen hårdgjord yta.

Upphöjningens centrala del kommer utgöras av en brokonstruktion i betong, vilket innebär en ökad hårdgörning jämfört med dagens banvall. Samtidigt är det kommunala dagvattennätet på platsen överbelastat med återkommande marköversvämnningar som följd utmed Planiavägen, strax nedströms spårområdet. På grund av detta vill därmed Nacka kommun leda så mycket som möjligt av dagvattnet från bron österut, mot Kyrkviken. Den förordade lösningen i dagvattenutredningen innebär uppsamling och bortledning i ledning till ett gemensamt magasin för flödesutjämning och

rening

WRS utredning visar vidare att om ingen rening eller utjämning sker så ökar belastningen med ca 24 %. Med föreslagen flödesutjämning så förväntas avskiljningsgraden bli mellan 50 och 100 %.

5.6 Naturmiljö och strandkydd

Planområdet innefattar huvudsakligen befintligt spårområdet med intilliggande skyddsremsa. Under byggtiden kan mark längs med spårlinjen komma att behöva tas i anspråk. Försiktighetsåtgärder bör genomföras för att skapa förutsättningar att skydda större träd. De värdefulla askarna, strax väster om Nacka station, ligger utanför planområdet men bör skyddas under byggtiden.

Området saknar till viss del redan idag betydelse för strandkyddets syften då befintligt spårområde redan tagit området i anspråk för järnvägsändamål. Projektet innebär inte att några nya barriärer, som kan riskera att försvåra tillgängligheten till strandlinjen, tillskapas. Snarare syftar projektet till att minska Saltsjöbanans barriär genom att höja upp banan på en brokonstruktion. För människor boende i Finntorp och Alphyddan bedöms tillgängligheten till strandlinjen öka något i och med upphöjningen. Projektet bedöms inte påverka strandkyddets syften negativt, dvs. påverka tillgängligheten till strandlinjen eller medföra negativa konsekvenser för vattenmiljön och dess växt- och djurliv.

Inga skyddsåtgärder med avseende på naturmiljö eller strandkydd har föreslagits att införas i planen.

5.7 Kulturmiljö och riksintresse

Inom planområdet finns inga kända skyddsvärda områden i form av fornlämningar eller liknande, då planområdet till allra största del utgörs av befintlig järnvägsmark. Skulle dock fornlämning påträffas vid markarbeten, ska arbetena omedelbart avbrytas och länsstyrelsen meddelas.

Saltsjöbanan i sig utgör dock ett riksintresse för kommunikation.

Utpekande av ett riksintresse för kommunikationer innebär enligt 3 kap 8 § miljöbalken att riksintresset ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Här avses att det är funktionen hos transportsystemet som ska säkerställas.

Inga skyddsåtgärder med avseende på kulturmiljö har föreslagits att införas i planen.

5.8 Markmiljö

Föroreningar i banvallen samt järnvägsnära mark och vatten kommer både från driften av järnvägen men även deposition av trafikemitterande föroreningar. De viktigaste järnvägsrelaterade markföroreningarna identifieras generellt som bekämpningsmedel, PAH:er och metaller.

Planerade arbeten för upphöjningen av Saltsjöbanan innebär att makadam, fyllningsjord och naturlig jord kommer att schaktas ur. Markanvändningen kommer ej förändras utan kommer fortsättningsvis utgöras av spår område vilket inkluderas inom ramen för MKM som exempelvis utgörs av handel, kontor, industrimark samt väg- och spår områden. Vid schaktning för planerade arbeten kommer alltså massor med föroreningshalter överstigande riktvärdet för MKM att schaktas bort. Eventuell återanvändning av massor under MKM kommer att ses över. I stort innebär dock projektet att förorenade massor kommer att avlägsnas och eventuellt kommer viss återfyllning med rena massor att ske.

Sammanfattningsvis innebär projektet att befintligt förorenade massor kommer att avlägsnas vilket bidrar med positiva konsekvenser för bland annat vattenmiljöer och människors hälsa som följd. Detta förutsatt att schaktarbeten och överskottsmassor hanteras på ett miljömässigt korrekt sätt.

Inga skyddsåtgärder med avseende på markföroreningar har föreslagits att införas i planen.

5.9 Stads- och landskapsbild

Området är tydligt delat av Värmdövägen och Saltsjöbanan som skär tvärs igenom i öst-västlig riktning. Tillsammans med Järlaleden och Sickla industriväg utgör de tydliga barriärer, både fysiskt och visuellt.

Söder om den planerade upphöjningen ligger Sickla industriområde, och norr om bostadområdena Alphyddan och Finntorp. Områdena berörs inte direkt av planen, men siktlinjer kan påverkas. På en höjd söder om planområdet ligger Stinsbostaden Agneshill uppförd 1898. Den har en

historisk koppling till järnvägen. En upphöjning kan få konsekvenser för möjligheten att uppleva byggnaden och siktvyer kan påverkas.

För närvarande pågår arbetet med framtagande av ett gestaltungsförslag för upphöjningen. Detta ansvarar Nacka kommun för och hanteras inom ramen för detaljplanen.

Utbyggnadsalternativets konsekvenser bedöms i förhållande till nollalternativet bli stora, främst på grund av den förändrade stadsbilden som upphöjningen medför. Huruvida förändringen upplevs som positiv eller negativ är dock beroende av betraktaren.

Inga skyddsåtgärder med avseende på stads- och landskapsbild har föreslagits att införas i planen.

6 Samlad bedömning

6.1 Samlad bedömning

Saltsjöbanans upphöjning sker på mark som redan används för järnvägstrafik. Upphöjningen ger flera olika positiva effekter för området eftersom den tar bort nuvarande barriäreffekt och skapar bättre förutsättningar för Nacka kommun att genomföra intentionerna att utveckla Nacka stad. Med bullerskyddsåtgärder bedöms antalet bullerpåverande byggnader färre än nuläget. Någon större påverkan på natur- eller kulturmiljön i området sker inte på grund av upphöjningen. Stängningen av Nacka station och flytt av stationshuset är en negativ händelse men dessa bedömes väl uppvägas av projektets övriga positiva effekter.

6.2 Planens relation till relevanta miljö- och hållbarhetsmål

De transportpolitiska målen består av ett övergripande mål samt ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Projektet bedöms beakta målen bland annat genom att en Saltsjöbana på bro ökar tillgängligheten för gående, cyklister och bilister i nord-sydlig riktning. Anläggningen planeras och projekteras för att ta hänsyn till risker, buller och andra störningar m.m. och miljökrav ställs i syfte att miljöanpassa anläggningen samt för att beakta de kommunala och

nationella miljömålen.

De 16 nationella miljö kvalitetsmål beskriver den kvalitet miljön ska ha år 2020 och syftar till att främja en hållbar utveckling. De miljö kvalitetsmål som bedöms beröras av upphöjningen presenteras i miljökonsekvensbeskrivningen. Övriga mål, det vill säga, Bara naturlig försurning, Skyddande ozonskikt, Säker strålmiljö, Hav i balans samt levande kust och skärgård, Myllrande våtmarker, Levande skogar, Ett rikt odlingslandskap och Storslagen fjällmiljö bedöms inte vara relevanta för detta projekt.

7 Markanspråk och pågående markanvändning

Upphöjningen av Saltsjöbanan sker på mark som redan används för trafikändamål varför pågående användning är oförändrad.

7.1 Permanenta markanspråk

Den nya järnvägsanläggningen kommer ovan mark helt och hållet att vara belägen inom SL:s egen fastighet Sicklaön 76:1.

7.2 Tillfälliga markbehov

Under byggtiden kommer i huvudsak mark för etableringsytor och arbetsytor behövas tas i anspråk inom SL:s fastighet Sicklaön 76:1 samt de kommunägda fastigheterna Sicklaön 40:11 och 40:12. Markbehovet säkerställs i det genomförandeavtal som ska träffas mellan Trafikförvaltningen och Nacka kommun.

Brokonstruktionen är dock placerad intill gränsen till Sicklaön 83:22 (Sickla köp kvarter). Under byggtiden finns behov att nå byggarbetsplatsen även från södra sidan för att kunna utföra byggnadsarbetena på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. Detta innebär att fordonstrafik mm behöver ske över Sicklaön 83:22. I järnvägsplanen har därför mark redovisats med tillfällig nyttjanderätt för byggväg under 24 månader från byggstart. Nyttjanderätten är förenad med restriktion att marken ska vara tillgänglig för annan trafik samt att marken inte får blockeras. Med dessa begränsningar bedömes den negativa påverkan på verksamheterna i köp kvarteret minimeras och fördelarna med byggväg överstiga de nackdelar den innebär för fastighetsägaren och dess hyresgäster/kunder. Markbehovet avses i första hand säkerställas i ett nyttjandeavtal mm med ägaren till Sicklaön 83:22.

8 Genomförande och finansiering

8.1 Formell hantering

Ett järnvägsprojekt planeras enligt en planläggningsprocess som styrs av lagar. De lagar och förordningar som i huvudsak ska tillämpas i planläggningsprocessen är:

- Lag om byggande av järnväg (1995:1649)
- Förordning om byggande av järnväg (2012:708)
- Miljöbalken (1998:808)
- Plan- och bygglagen (2010:900)
- Kulturmiljölag (1988:950)

I processen utreds var och hur järnvägen ska byggas.

Tidigt i planläggningsprocessen fattar länsstyrelsen beslut om projektet kan anses medföra betydande miljöpåverkan eller inte. Om projektet antas medföra betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram. Särskilda lagkrav reglerar arbetet med MKB:n och vad den ska innehålla.

Syftet med en järnvägsplan är att reglera lokaliseringen och utformningen av järnvägsanläggningen med de försiktighets- och skyddsåtgärder som behövs med hänsyn till järnvägens omgivningspåverkan. Ett annat syfte är att beskriva hur berörda fastigheter påverkas och underlätta markåtkomst för projektet. Ytterligare ett syfte är att berörda parter får möjlighet till insyn och samråd under hela processen.

En järnväg ska enligt 1 kap. §4 lagen om byggande av järnväg planläggas och byggas med sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Vid planläggning och prövning av ärenden om byggande av järnväg ska även 2-4 kap och 5 kap. 3§ Miljöbalken tillämpas, d.v.s. de allmänna hänsynsreglerna och hushållningsbestämmelser samt regler om miljö kvalitetsnormer (MKN).

Åtgärder i en järnvägsplan får inte heller genomföras i strid mot gällande detaljplaner eller övriga områdesbestämmelser. Om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas får dock mindre avvikelser göras (kap. 1 §5 Lagen om byggande av järnväg).

8.2 Kommunal planering

Se även avsnitt 2.2.6.

Gällande detaljplaner som berör järnvägsplanen redovisar trafik- eller järnvägsändamål. För järnvägsplanens genomförande finns därför inget behov att upprätta eller ändra detaljplaner.

Syftet med upphöjningen av Saltsjöbanan är dock att Nacka kommun ska utveckla området Nacka stad genom förtätning och minska den barriäreffekt som Saltsjöbanan utgör idag. För att genomföra detta behöver nya detaljplaner upprättas för området. Kommunen avser att fullfölja pågående arbete med detaljplan för Saltsjöbanans upphöjning med en granskningshandling som anger markanvändning under brokonstruktionen. I denna detaljplan säkerställs att Simbagatan och Planiavägen kan koppla på Värmdövägen samt lokaler för centrumverksamhet under bron.

8.3 Genomförande

8.3.1 Organisatoriska frågor

Projektet genomförs av Trafikförvaltningen i nära samarbete med Nacka kommun. För Saltsjöbanans alla kapacitetshöjande åtgärder finns program Saltsjöbanan med ett antal underliggande projekt, se avsnitt 2.2.1.

För aktuellt projekt finns en projektorganisation med projektledning tillsatt. Det finns utpekade projektledare för planeringsfasen (där framtagande av järnvägsplan ingår) samt även efterföljande produktionsfas.

Nästa skede efter järnvägsplan är detaljprojektering för att ta fram bygghandlingar för genomförande. Målsättningen är att det arbetet kommer igång under 2018. Trafikförvaltningen kommer då att behöva utföra kompletterande undersökningar. Dessa kommer att ske inför upprättandet av bygghandlingen samt med anledning av de tillstånd som behövs.

8.3.2 Projektets tidplan

Nedanstående aktiviteter och tidpunkter anger processen för arbetet med järnvägsplan, samrådsprocess, fastställande och slutligen byggande och driftsättning. Kursiv text är processer som trafikförvaltningen inte driver.

- Järnvägsplanens samrådsprocess (pågår)

- Järnvägsplanen ställs ut för allmän granskning under mars 2019. Möjlighet för berörda myndigheter, organisationer och enskilda att lämna synpunkter på järnvägsplanen.
- *Nacka kommuns detaljplan för Saltsjöbanans upphöjning ställs ut på granskning samma tid som järnvägsplanen.*
- Efter inkomna synpunkter från berörda, bland annat länsstyrelsen, justeras vid behov järnvägsplanen.
- Järnvägsplanen lämnas till Trafikverket för fastställelse under augusti 2019.
- Trafikverket fastställer järnvägsplanen. Handläggningstid varierar men bedöms till ca 6 månader.
- Möjlighet för sakägare att överklaga Trafikverkets fastställelsebeslut respektive kommunens antagandebeslut för detaljplanen.
- De lov och tillstånd som behövs för projektets genomförande inhämtas av trafikförvaltningen och erforderliga anmälningar görs till tillsynsmyndigheterna.
- Merparten av arbetet kommer att ske under 2021-2022 då Saltsjöbanan planeras vara avstängd för arbeten med kapacitetshöjande åtgärder och FUT:s arbeten för tunnelbanestation i Sickla.
- Planerad drifttagning beräknas ske under 2022.

8.3.3 Finansiering

Till skillnad mot övriga åtgärder inom program Saltsjöbanan finansieras upphöjning av Nacka kommun. Nacka kommun och AB SL har år 2017 träffat en avsiktsförklaring. Detta avtal ska följas upp med ett genomförandeval som utgör underlag för kommunen respektive TF:s beslut att genomföra projektet.

Genomförandeval ska reglera genomförandet, drift och underhåll samt finansiering.

9 Underlagsmaterial och källor

1. Structor Riskbyrå AB, 2018, *Riskbedömning avseende detaljplan/järnvägsplan för Saltsjöbanans upphöjning, Nacka kommun*, 2018-06-29.
2. Structor Akustik AB, 2018, *Saltsjöbanans upphöjning, Buller från Saltsjöbanan*, Bilaga 3, 4, 7, 8, 11, 12. 2018-09-14.
3. Orbicon, 2016, *Översiktlig miljöteknisk markundersökning, Projekt 9241, Saltsjöbanans upphöjning*. Delområde A, Planenheten, Nacka kommun, 2016-03-30.
4. WRS AB, 2016, *Dagvattenutredning för Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station, Nacka kommun*. 2016-04-18.

10 Plankartor

1. Järnvägsplan, Saltsjöbanans upphöjning, km 3+300 – 3+750, Stockholm 2018-10-10, ritn nr: C-5601-100-110-001
2. Järnvägsplan, Saltsjöbanans upphöjning, km 3+750 – 4+210, Stockholm 2018-10-10, ritn nr: C-5601-100-110-002

