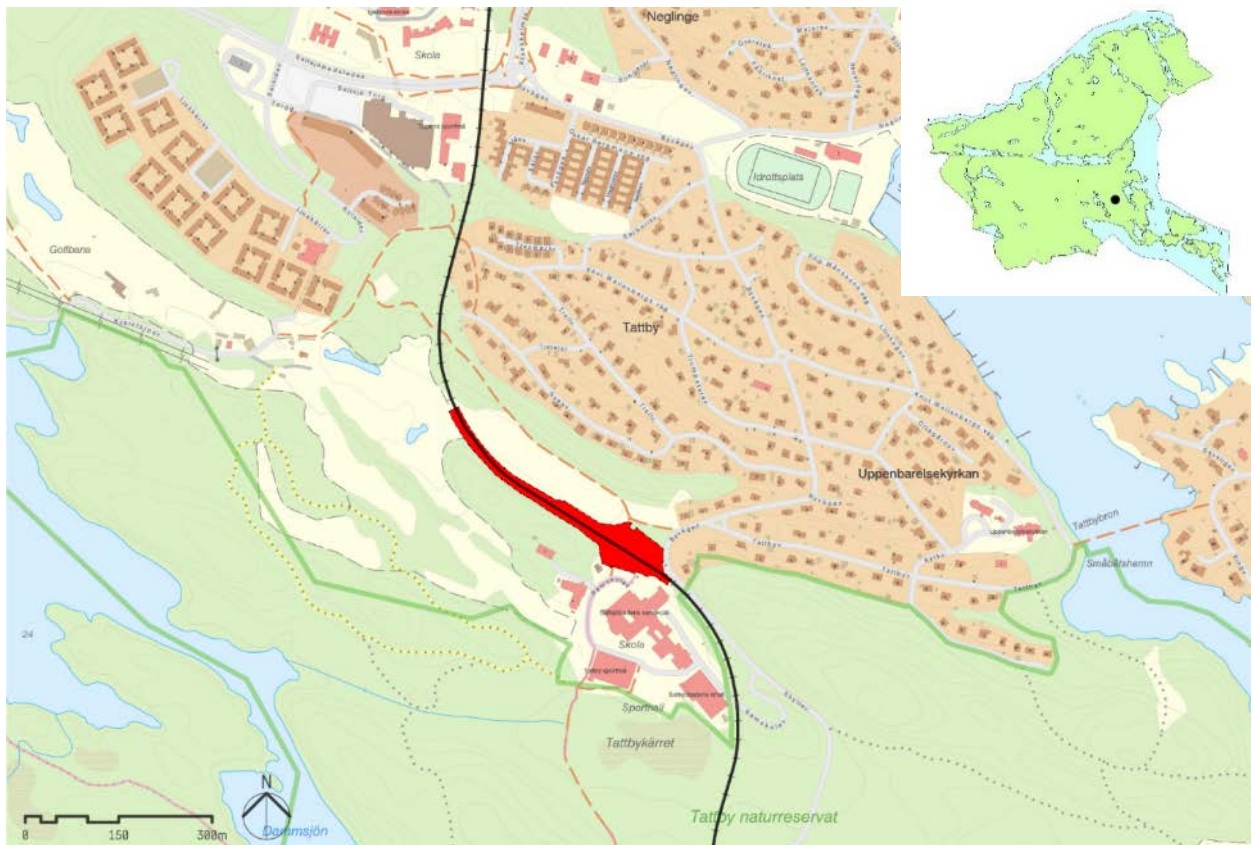


Detaljplan för upprustning av Saltsjöbanan avseende Tattby station, Tattby 39:1 m.fl., Saltsjöbaden, Nacka kommun

Kartan visar områdets avgränsning. Den lilla kartan visar var i Nacka kommun som området ligger.



Planens syfte

Denna detaljplan har till syfte att möjliggöra en ombyggnad av Tattby station till en dubbelspårsanläggning samt att säkerställa befintlig parkering och befintliga naturvärden. Genom en ombyggnad av Tattby station till en mötesstation finns förutsättningar att kunna öka turtätheten. Detaljplane-förslaget är en del av arbetet med att möjliggöra en upprustning och modernisering av Saltsjöbanan längs hela dess sträcka från station Slussen till stationerna Saltsjöbaden och Solsidan.

Handlingar och innehåll

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade om att tillstyrka start-PM den 15 oktober 2014 § 261.

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott antog start-PM den 11 november 2014 § 230.

Planförslaget är därmed upprättad enligt plan- och bygglagen PBL (2010:900) enligt dess lydelse före den 1 januari 2015.

Planförslaget är upprättat med normalt planförfarande enligt plan- och bygglagen PBL (2010:900) enligt dess lydelse före den 1 januari 2015.

Detaljplaneförslaget omfattar följande planhandlingar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning
- Fastighetsförteckning

Detaljplaneförslaget grundas på följande underlag:

- Kulturmiljöanalys (Utdrag ur kulturmiljöanalys – Saltsjöbanan – Tattby station), AIX, 2015-03-13
- Miljöredovisning, Nacka kommun, 2019-03-08
- Upprustning Saltsjöbanan, Gestaltningprogram, Trafikförvaltningen (Stockholm läns landsting), 2015-04-13
- Riskanalys (PM Riskidentifiering för detaljplanearbete Tattby station med anledning av ny mötesstation inom projekt Upprustning av Saltsjöbanan), Structor, 2015-06-01
- Naturvärdesinventering Saltsjöbanan mötesstation Tattby, Sweco Environment AB, 2018-12-12
- PM Markmiljö, Kapacitetsåtgärder Saltsjöbanan, Tattby Station, Trafikförvaltningen (Stockholm läns landsting), 2019-02-05

Bilaga 1

Översiktlig miljöteknisk markundersökning inom detaljplaneområdet för Tattby stationsområde i samband med upprustning av Saltsjöbanan, Geosigma, 2015-05-11

- Bullerutredning – Järnvägsplan, Akustikkonsulten i Sverige AB, 2019-02-11
- Dagvattenutredning Tattby station, Saltsjöbanan, WRS, 2019-02-14
- Gestaltungsprinciper landskap, Sweco Architects, 2019-02-20

Innehållsförteckning:

1. Sammanfattning	s. 3
2. Förutsättningar	s. 5
3. Planförslaget	s. 12
4. Konsekvenser av planen	s. 27
5. Så genomförs planen	s. 31
6. Så påverkas enskilda fastighetsägare	s. 33
7. Medverkande i planarbetet	s. 34

I. Sammanfattning

Bakgrund

Saltsjöbanan anlades år 1891–93 av Knut A. Wallenberg som ett led i etableringen av den nya villastaden och societetsbadorten Saltsjöbaden. Järnvägens tillkomst gav snart upphov till ett flertal nya villasamhällen längs banan. Ett attraktivt boende i naturskön omgivning lockade en välbärgad befolkning att flytta ut utanför staden. Det var Saltsjöbanans goda kommunikationer som var förutsättningen för denna utveckling och 1913 utökades banan med sträckan Igelboda-Solsidan, där Tattby station ingår.

Sedan år 2013 pågår en upprustning av Saltsjöbanan med byte av spåranläggningar, plattformar och andra tekniska installationer med mera.

Detaljplanen tas fram parallellt med järnvägsplan för Mötesstation Tattby. Järnvägsplanen tas fram av Trafikförvaltningen (Region Stockholm).



Ortofoto över Tattby station med omgivning. Planområdesgränsen är markerad i röd linje.

Huvuddragen i förslaget

Tattby station byggs om och kompletteras med ytterligare ett spår. Stationen får en dubbelriktad trafik så att tåg i respektive riktning kan mötas i Tattby. Ett planarbete för en mötesstation pågår

även i Fisksätra. En ombyggnation av dessa två stationer ger förutsättningar för att öka turtätheten på Saltsjöbanan.

Förslaget förutsätter att stationsområdet flyttas cirka 100 meter västerut och utvidgas för att rymma en ny plattform på södra sidan och ytterligare ett spår med en plattform på norra sidan. Båda spåren får därmed var sin plattform på respektive sida av spårområdet. I anslutning till den norra plattformen föreslås en teknikbyggnad uppföras. Teknikbyggnaden kommer utgöra ett nytt inslag i landskapsbilden och kräver därför en genomtänkt gestaltning.

Den befintliga parkeringen säkerställs genom att den planläggs som allmän plats *parkering*. Den naturmark som omgärdar parkeringen säkerställs som allmän plats *natur*. Delar av parkeringsplatsen planläggs som kvartersmark för både parkering och järnvägstrafik. Detta för att delar av parkeringsplatsen i framtiden kan komma att användas för anläggande av en skyddsväxel. Utrymme för en eventuell framtida teknikbyggnad för järnvägens funktion placeras söder om spåren, på det område där dagens plattform finns. Byggnaden placeras på mark som redan idag är planlagd för järnvägsändamål.

I samband med ombyggnationen stängs plankorsningen för gång- och cykeltrafik som finns i planområdets östra del. Angöring sker istället endast via den befintliga gång- och cykelvägen och tunneln som kompletteras med ramper. Ramperna och övrig plattformsmiljö uppfyller kravet på tillgänglighet. Tillgängligheten på befintlig gång- och cykelväg söder om gångtunneln har inte en tillgänglig lutning idag. Hur detta kan lösas ska ses över till granskningen av detaljplanen.

Målområden för hållbart byggande

Nacka kommun har tagit fram riktlinjer för hållbart byggande som beslutades av miljö- och stadsbyggnadsnämnden i november 2012. Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggnade och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden.

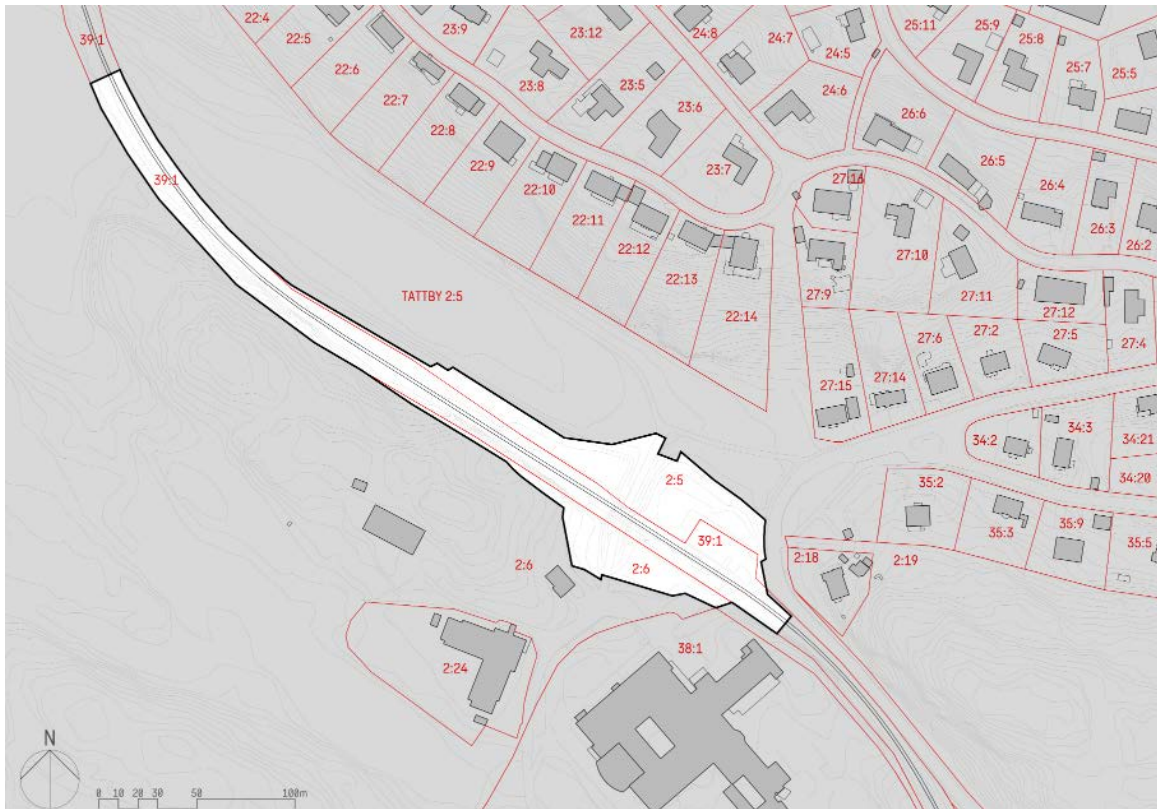
Detaljplanen utgör en viktig grund för att prioriterade frågor beaktas och följande målområden valts ut som prioriterade:

- *Hållbart resande* utgör projektets huvudsyfte genom att erbjuda resenärer ett konkurrenskraftigt alternativ till bilresandet. Saltsjöbanan ges en förbättrad turtäthet och tillgänglighet som kompletteras med bekvämlighet och god miljö inom stationsområdet.
- *Effektiv mark- och resursanvändning* har prioriterats genom att bygga vidare på befintliga investeringar och infrastruktur. Värdefull naturmark och träd säkerställs. Den befintliga parkeringen kvarstår i sitt befintliga läge och utökas något för att klara rekommenderade mått på köryta.
- *Dagvatten som ska renas och infiltreras* har prioriterats för att projektet inte ska belasta vattenförekomsten Neglingeviden, som är den huvudsakliga mottagaren av avrinningsvatten från området. En dagvattenutredning är framtagen som redovisar åtgärder som hanterar fördröjning och rening av dagvattnet.

2. Förutsättningar

Läge, areal & markägoförhållande

Planområdet ligger intill Byvägen/Skyttevägen strax norr om Saltsjöbadens Samskola och omfattar Tattby station, spårområde med banvall och befintlig parkering med angränsande parkmark. Planområdet omfattar cirka 13 300 kvadratmeter och berör fastigheten Tattby 39:1 ägd av Trafikförvaltningen (Region Stockholm), och de kommunala fastigheterna Tattby 2:5 och 2:6.



Fastighetsgränser är markerade med röda linjer, planområdet är markerat med svart linje.

Planområdet berör fastigheterna Tattby 39:1, 2:5 och 2:6. Illustration av Sweco Architects AB.

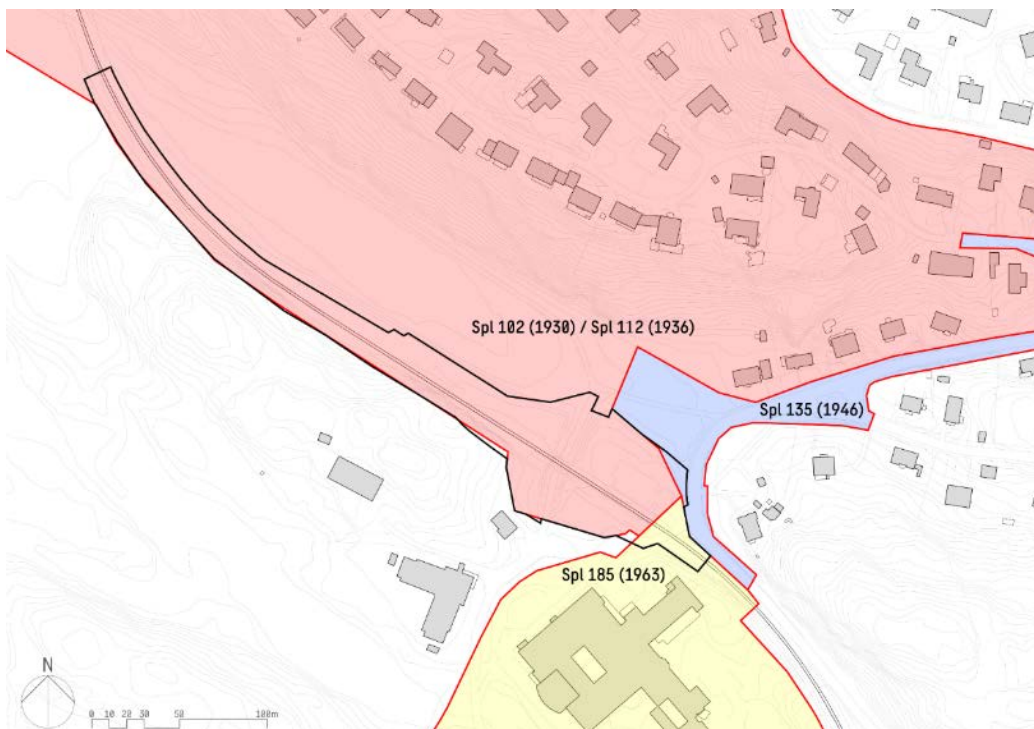
Översiktlig planering

Tattby har en gles samlad bebyggelse, där byggnaderna ligger anpassade till terrängen. I området finns natur med höga upplevelsevärden och bostadsnära grönytor av betydelse. Närmaste service finns i Saltsjöbadens centrum. Gällande översiktsplan ”Hållbar framtid i Nacka” (2018) lyfter fram vikten av att dels utveckla Nackas lokala centra och deras omgivning, dels tillgängliggöra och utveckla den gröna och blå strukturen. En upprustning och förstärkning av Saltsjöbanan genom en mötesstation i Tattby samverkar med dessa riktlinjer. I översiktsplanen anges också att kollektivtrafiken ska vara dimensionerad och utformad så att dess andel av resorna avsevärt ökar till 2030. En konkurrenskraftig kollektivtrafik har bland annat god tillgänglighet, korta gångavstånd, god turtäthet, trygga miljöer och attraktiva parkeringar för både bil och cykel för smidiga byten mellan färdmedel. En modernisering av Saltsjöbanan är ett led i detta arbete. Detaljplaneförslaget strider därmed inte mot översiktsplanen.

I den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF5 2050) är planområdet utpekade som en del i ett primärt bebyggelseområde och Tattby station ligger i nära anslutning till en grön värdekärna i den gröna kil som kallas Tyrestakilen.

Detaljplaner

För planområdet gäller till största delen Stadsplan (Spl) 102 (1930-04-04) som inom planområdet anger specialområde för trafikändamål och allmän plats för plantering. Inom samma delar av planområdet gäller även Spl 112 (1936-08-21), som är en precisering av bestämmelserna för bostadshus inom området. I östra delen gäller Spl 185 (1963-11-18) som anger specialområde för järnvägstrafik och därmed samhörigt ändamål. Den befintliga plankorsningen regleras som mark tillgänglig för allmän gatutrafik. I den nordöstra delen av planområdet gäller Spl 135 (1946-05-03) som reglerar gatumark, naturpark och plantering.



Planområdet är markerat med svart linje. För området gäller idag fyra stadsplaner, Spl 102, 112, 135 och 185.

Illustration av Sweco Architects AB.

Intressen enligt 3, 4 och 5 kap Miljöbalken

Saltsjöbanan är av riksintresse för kommunikation. Enligt 3 kap 8 § miljöbalken ska riksintresset skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Planområdet ligger i nära angränsning till Tattby naturreservat där delar av naturreservatet är av riksintresse för friluftslivet.

I Sverige har gränser satts för miljö kvaliteten inom vissa områden som inte får överträdas enligt lag, så kallade miljö kvalitetsnormer (MKN). För vatten används miljö kvalitetsnormer 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 planområdet avrinner mot vattenförekomsten Neglingeviden. Neglingevidens ekologiska status klassificeras idag som otillfredsställande. Den kemiska statusen klassificeras som uppnår ej god och den kemiska statusen utan överallt överskridande ämnen som god. Kvalitetskravet för Neglingeviden är god ekologisk status år 2027 och god kemisk ytvattenstatus med undantag för mindre stränga krav för bromerad difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar där kvalitetskravet är uppnår ej god kemisk ytvattenstatus. Detaljplaner som tas fram inom avrinningsområdet för Neglingeviden får inte försämra recipientens status.

Området idag

Stationen Tattby tillkom år 1913 i samband med att bansträckningen från Igelboda till Solsidan anlades. Stationen var ursprungligen en större anläggning än idag, men efter en brand 1975 återuppfördes inte de byggnader som tidigare tillhört anläggningen. I början av 1990-talet flyttades plattformen till sin nuvarande position på södra sidan av spåret och väntkuren ersattes av en mer sentida modell.



Till vänster ses befintlig plattform och plankorsning. Till höger ses parkering och gång- och cykeltunnel (sett från söder). Foton av Sweco Architects AB.

Från Byvägen/Skyttevägen finns en gatupassage över spåret som i huvudsak används av gående. Väster om stationen finns en gång- och cykelväg som går i tunnel under spåret. Förbindelsen mellan Saltsjöbadens Samskola och plattformen sker idag utan att passera spåren. Norr om spårområdet finns en höjd med markparkering för bilar och cyklar. Parkeringen ligger inpassad i ett mindre naturmarksområde med gamla ekar och tallar. Norr och väster om höjden finns en dalsänka med klippta gräsytor och gångvägar. Dalsänkan sträcker sig från Byvägen i öster och vidare västerut och

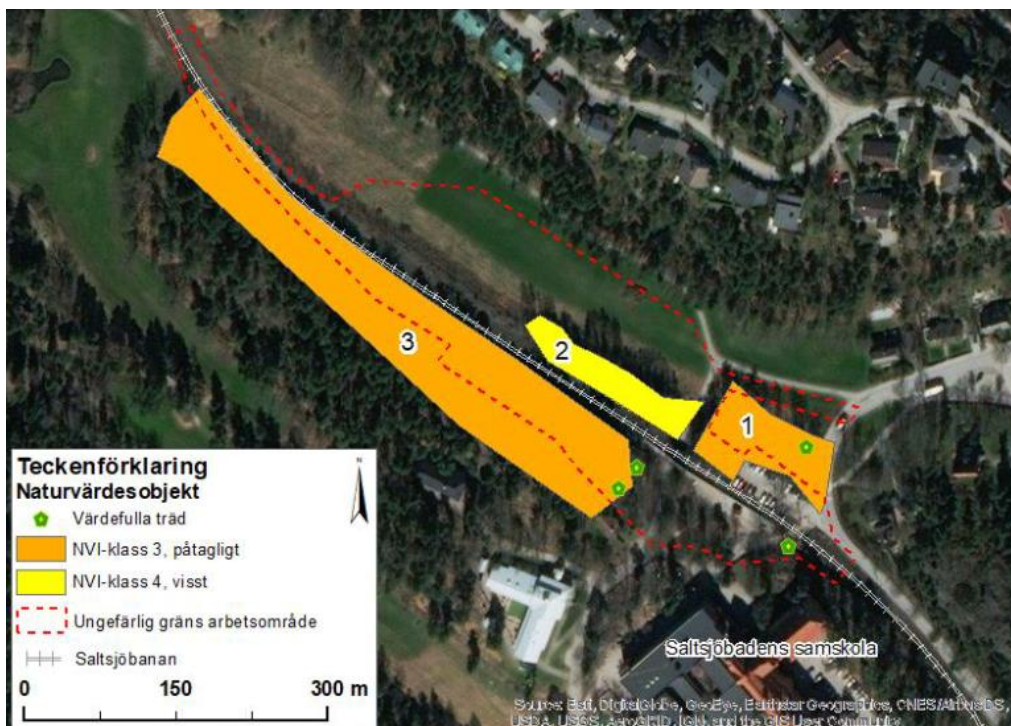
har tidigare utgjort en del av Saltsjöbadens golfbana. Höjden mellan ängen och spåren utgör en naturlig skärm som döljer stationsområdet från norr.

Kulturmiljö

En kulturmiljöanalys har genomförts för hela Saltsjöbanan (AIX, 2015). Kulturmiljöanalysen visar att Tattby station saknar kulturhistoriskt värdefulla detaljer på grund av att plattformen flyttades i början av 1990-talet. Utrustningen på stationen är sentida och utgörs av standardprodukter som syns i flera andra offentliga miljöer. Stationen saknar en medveten gestaltning och ger ett splittrat intryck. De kulturhistoriska värdena binds istället till det omgivande landskapet, järnvägen och dess detaljer samt relationen till den närliggande Samskolan. På en bergshöjd sydöst om stationen ligger Saltsjöbadens samskola som uppfördes år 1915. Skolan utgör en viktig blickpunkt i landskapet och är starkt karaktärsskapande för området.

Naturmiljö

Området kring Tattby station har en semi-urban prägel med öppna, delvis klippta gräsytor, gångvägar, skog, äldre villabebyggelse och skolområde. Strax söder om det inventerade området finns Tattby naturreservat med äldre barrskog och höga naturvärden. Planområdet ligger i anslutning till Tyrestakilen, en av Stockholmsregionens gröna kilar. En naturinventering är genomförd i syfte att identifiera och avgränsa samt bedöma och dokumentera geografiska områden som är av betydelse för biologisk mångfald. Vid inventeringen identifierades totalt tre naturvärdesobjekt. Två objekt bedömdes ha påtagliga naturvärden (klass 3) och ett bedömdes ha ett visst naturvärde (klass 4). Inom inventeringsområdet hittades fyra värdefulla träd.



Karta över de inventerade objekten vid Tattby station. "Ungefärlig gräns arbetsområde" avser arbetsområdet för utbyggnad av järnvägen. Illustration av Sweco Environment AB.

Naturvärdesobjekt 1 utgör ett glest trädskikt med bland annat äldre tallar, ek och hålträäd av asp. En av tallarna med påväxt av den rödlistade vedsvampen tallticka indikerar att trädet är över 100 år gammalt. Objektet bedöms ha ett visst biotopvärde och ett visst artvärde med fridlyst respektive rödlistad art. Inom objektet finns även blåsippa och gullviva som omfattas av artskyddsförordningen och är fridlysta.

Naturvärdesobjekt 2 utgörs av en gammal banvall med sammantaget visst naturvärde.

Naturvärdesobjekt 3 utgörs av en tall- och hällmarksskog med ett dominerande trädskikt av tall. Objektet bedöms ha ett påtagligt biotopvärde med äldre tallar och ekar, träd med insektshål och förekomst av stående och liggande död ved. Artvärdet bedöms som visst med rödlistad art (blåsippa) och signalart (gökärt). Sammantaget ett påtagligt naturvärde.

Friytor och landskapsbild

Det omgivande naturlandskapet innefattar små skogsområden, banvall och en klippt gräsyta. Banvallen är uppbyggd av krossmaterial och på denna finns mark som vuxit igen med sly. Gräsytan ligger mellan den vegetationsbeklädda banvallen och ett skogsparti, vilket skapar en stark rumslighet. Samtidigt skapas en barriär mellan gräsytan, banvallen och skogspartiet. En känsla som förstärks av det faktum att både banvallen och skogspartiet ligger högre upp i landskapet.



Bilden visar uppdelningen mellan den vegetationsbeklädda banvallen sett till vänster, den klippta gräsytan och skogspartiet sett till höger. Foto av Sweco Architects AB.

Bebyggelsen i planområdets närområde längs Byvägen och Skyttevägen utgörs av villabebyggelse. Söder om spåren är marken mycket kuperad och den högt belägna Samskolan från 1915 utgör en karaktäristisk fond för stationsmiljön. Gränsen mellan stationen och omgivande mark är otydlig. I sydost gränsar planområdet till Tattby naturreservat. I den kuperade terrängen söder om Tattby station finns rekreationsområden med motions- och vandringsleder.

Service

Söder om planområdet ligger Förskolan Nyckelpigan och Samskolan Saltsjöbaden för årskurs 1–9. Intill skolorna ligger sporthall och ishall. Intill skolområdet finns en återvinningsstation.

Gator och trafik

Byvägen som ligger i anslutning till planområdet är en av Tattbys huvudgator. Från Byvägen angörs parkeringen i en kurva med delvis skymd sikt. Byvägen övergår i Skyttevägen söderut mot Solsidan. Angöring till Samskolan och till sport- och ishallen intill skolan går via Skyttevägen. Från Byvägen/Skyttevägen finns en signalreglerad plankorsning för gångtrafikanter över Saltsjöbanans spårrområde till Samskolan. Hämtning och lämning till skolan förekommer i anslutning till övergången. Gång- och cykelvägar förekommer i anslutning till och inom planområdet. Längs med Byvägen finns en trottoar för gångtrafik. På ängarna norr om planområdet finns gång- och cykelvägar som genom en planskild tunnel kopplar samman ängsområdet i norr med skolområdet i söder. Gång- och cykelvägen söder om tunneln är mycket brant och klarar inte dagens tillgänglighetskrav.



Till höger ses Byvägen/Skyttevägen och infarten till parkeringen. Över spåret ses den signalreglerade plankorsningen. Foto av Sweco Architects AB.

Farligt gods

På Saltsjöbanan färdas endast persontrafik och därmed inga transporter med farligt gods. Transporter med farligt gods förekommer inte på intilliggande vägnät.

Geotekniska förhållanden

Enligt SGU:s jordartskarta består geologin inom planområdet övervägande av berg i dagen eller ytligt berg förutom i nordvästra delen där det förekommer postglacial lera. Jordlagren är sannolikt

tunna, cirka 0–2 meter. Vid tidigare utförda miljötekniska markundersökningar påvisades steniga, grusiga och sandiga fyllnadsmassor i ytliga jordlager. Den översta decimetern utgjordes i de flesta punkter av makadam. Grundvattenförhållanden är inte kända.

Markmiljö

Långvarig järnvägsdrift medför risk för avsättning av föroreningsämnen i banvallen och omkringliggande mark. Föroreningarna kommer från användning av teknisk utrustning, impregnerade träslipers, kontaktledningsstolpar (kreosot), slitage av bromsar etcetera. Området för järnväg inkluderas inom ramen för Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM), både idag och efter planerade förändringar. År 2015 genomförde Geosigma miljötekniska markundersökningar inom delar av planområdet. Av åtta provpunkter var sex punkter placerade strax utanför det befintliga spårområdet och två punkter inom den befintliga parkeringsytan. Analysresultaten påvisade halter av tunga och medeltunga polycykliska aromatiska kolväten (PAHer), samt arsenik, kadmium, koppar, bly och zink i halter som överskrider riktvärden för KM. Samtliga uppmätta halter underskred riktvärden för MKM. Föroreningarna som identifierades är typiska föroreningar för järnvägar. Baserat på undersökningar inom andra delar av Saltsjöbanans spårområde är den generellt förväntade föroreningsbilden att merparten av föroreningshalterna underskrider MKM. På grund av den långvariga verksamhetstiden går det dock inte att utesluta att föroreningshalter av särskilda metaller och PAHer som överskrider MKM kan förekomma inom spårområdet. Störst risk bedöms finnas vid nuvarande stationsområde.

Teknisk försörjning

Inom området finns vatten-, dagvatten- och spillvattenledningar som korsar planområdet utmed gång- och cykelvägen i tunneln och ledningar går även parallellt med spåren norr om spårområdet.

Dagvatten

Området i sig är relativt flackt men omgärdas av kuperad terräng vilket gör att det sker en naturlig avrinning till planområdet från områden söder om planområdet. Större delen av området avvattnas norrut via dagvattenledning som går längs med spåret. Ledningen har utlopp i ett dike som mynnar i Neglingeviden. Öster om planområdet finns en befintlig dagvattenledning och dagvattenbrunn i Byvägen. Dagvatten från befintlig parkering och plankorsning avrinner dit. Vid större regn samlas dagvatten ytligt på parkering och intill plankorsning. Den befintliga gång- och cykeltunneln är höjdsatt så att dagvatten från söder rinner genom tunneln och vidare till dagvattenbrunnar på ömse sidor gång- och cykelvägen. Dessa samlar upp dagvatten till det kommunala ledningsnätet som går längsmed banvallen.

Säkerhetskrav

Järnvägsanläggningar omfattas av en särskild lagstiftning, Järnvägslag (2004:519), och Transportstyrelsen är dess tillsynsmyndighet. Regeringen har i järnvägsförordningen (2004:526) utvecklat reglerna från lagen och gett Transportstyrelsen rätt att meddela föreskrifter för att detaljreglera området. Transportstyrelsens föreskrifter publiceras i Järnvägsstyrelsens författningssamling (JvSFS).

3. Planförslaget

Det huvudsakliga syftet med detaljplanen är att möjliggöra en ombyggnad av Tattby station till en dubbelspårsanläggning. Tåg i respektive riktning kan då mötas i Tattby vilket möjliggör att turtätheten kan utökas. Stationsområdet flyttas västerut och kompletteras med ytterligare ett spår, plattformar för respektive spår och angöring till plattformarna via ramper. Befintlig parkering säkerställs som allmän plats *parkering*. En del av den mark som pekas ut som värdefull i naturvärdesinventeringen säkerställs som allmän plats *natur*. De viktigaste förändringarna är beskrivna i text på illustrationsplanen nedan.



Illustrationsplan över planområdet. Illustration av Sweco Architects AB.

Ny stationsanläggning

Förslaget förutsätter att stationsområdet flyttas cirka 100 meter västerut och utvidgas något både norrut och söderut för att rymma ytterligare ett spår och plattformar på respektive sida av spårområdet. Den valda placeringen av plattformarna grundar sig i tekniska frågor om kurvradier och växelplaceringar för spårtrafiken.

För att rymma en plattform på södra sidan kommer bergsprängning behöva ske. Norr om spåret anläggs plattformen på den befintliga banvallen. Intill den norra plattformen föreslås en enplansbyggnad innehållande teknik för tågdriften (se illustration A2). Byggnadens placering ger möjligheten att ha översikt över hela stationsområdet vid underhåll. Servicefordon angör byggnaden från gång- och cykelvägen och ramp upp till plattformen.

Spårområdena ska inhägnas och utformningen av stationsområdet ska ske med uppfyllande av de säkerhetskrav som Transportstyrelsen ställer.

Stationsområdets plattformar angörs via ramper som ska uppfylla tillgänglighetskraven (Se illustration B2). Plattformarna nås från parkeringen genom gångbana längs Byvägen och vidare via gång- och cykelvägen på ängen. Utredning pågår avseende gång- och cykelvägen söder om spåret då den idag inte klarar tillgänglighetskravet på grund av för brant lutning. Gång- och cykeltunneln under spåret förlängs motsvarande det utökade spårområdet och rustas samtidigt upp för att bli en attraktiv och trygg passage då den utgör den enda kopplingen under spåret för resenärer, skolbarn och andra förbipasserande (se illustration B2).

Dagens plankorsning över spårområdet kommer att stängas och tas bort för att öka säkerheten (se illustration C2). Istället nås stationsområdet genom områdets gång- och cykelvägar.

Den befintliga parkeringen säkerställs genom att den planläggs som allmän plats *parkering*. Den naturmark som omgärdar parkeringen säkerställs som allmän plats *natur*. Delar av parkeringsplatsen planläggs som kvartersmark för både parkering och järnvägstrafik. Detta för att delar av parkeringsplatsen i framtiden kan komma att användas för anläggande av en skyddsväxel.

Trafikförvaltningen behöver även säkra utrymme för eventuell framtida komplettering av teknikbyggnad för järnvägens funktion. I framtiden kan en likriktare behöva anläggas för att klara elförsörjningen till Saltsjöbanan. Byggnaden föreslås placeras söder om spåren, på det område där dagens plattform finns. Byggnaden ska placeras så att hänsyn tas till den intilliggande gång- och cykelbanan. Byggnaden placeras på mark som redan idag är planlagd för järnvägsändamål.



Illustration A1: Dagens enkelspår, vy från väster. Till vänster ses befintlig slänt av krossmaterial. Till höger ses nuvarande bergskärning. Foto av Sweco Architects AB.



Illustration A2: Spårområdet breddas för att rymma två spår, vy från väster. Vid norra plattformen föreslås ett teknikhus. Visualisering av Sweco Architects AB.



*Illustration B1: Dagens gång- och cykeltunneln som kopplar samman områden norr och söder om Saltsjöbanan, vy från norr.
Foto av Sweco Architects AB.*



Illustration B2: Gång- och cykeltunneln breddas, vy från norr. Ny ramp anläggs till norra plattformen. Sly och mindre träd röjs undan. Visualisering av Sweco Architects AB.



Illustration C1: Dagens parkering, vy från öster. Infart sker från Byvägen/Skyttervägen. Signalreglerad plankorsning går över spårområdet. Foto av Sweco Architects AB.



Illustration C2: Plankorsningen stängs, vy från öster. Spårnära bullerskärm förlängs längs med södra sidan. Ett högt stängsel säkrar att ingen rör sig i spårområdet. Visualisering av Sweco Architects AB.

Gestaltning

Ett gestaltungsprogram finns framtaget för hela Saltsjöbanan. Syftet med en gemensam gestaltning är att stärka banans identitet samt samhörigheten med övriga lokalbanor. På stationens utrustning (armaturer, väntkurer, räcken, papperskorgar etc.) föreslås en mörkt grön kulör, vilket är en befintlig kulör som finns längs banan som även fungerar i såväl kulturhistoriska miljöer som i mer naturpräglade miljöer.

Teknikhuset vid den norra plattformen placeras invid omgivande slänt ner mot ängsmarken och blir ett tydligt nytt inslag i landskapet, vilket ställer krav på byggnadens gestaltning. Byggnaden föreslås uppföras till en högsta nockhöjd om 30 meter över nollplanet. Det motsvarar en nockhöjd om cirka 4,5 meter sett från plattform. För byggnaden föreslås traditionella materialval där fasaderna utformas i rödmålat trä och taket utformas som sadeltak med svart plåt (f_1) (se illustration A2 och D2). Teknikhuset avgränsas från slänten med en stödmur. Detta gör att slänten kan kortas ner och ta mindre mark i anspråk. För att minska stödmurens visuella intryck föreslås växtlighet planteras som täcker den (se bild D2). Detta regleras i avtal mellan Trafikförvaltningen och kommunen.

För att möjliggöra att det inom övriga järnvägsområdet kan uppföras byggnader såsom väderskydd eller mindre teknikbyggnader får sådana uppföras till en högsta byggnadshöjd om 4,0 meter (f_2). Dessa byggnader ska förhålla sig till det framtagna gestaltungsprogrammet för Saltsjöbanan och får endast uppföras om de behövs för järnvägens funktion. Spåranläggningen begränsar byggnadernas storlek och kring ramperna regleras prickmark, vilket innebär att byggnad inte får uppföras.

På plankartan säkerställs även krav på utformning av den eventuella framtida teknikbyggnaden söder om spåret. Byggnaden får uppföras till en högsta byggnadshöjd om 4,0 meter (f_2) och med en maximal takvinkel om 35 grader. Liksom för teknikbyggnaden vid norra plattformen ska fasaderna utformas i rödmålat trä och taket utformas som sadeltak med svart plåt (f_1).

Landskapsbild

Det nya stationsområdet kommer att vara placerat högre upp i landskapet varför det är viktigt att banvallen integreras både med plattformen och ängen. Om äng och vall mjukas upp och integreras med varandra kan barriäreffekten minska. Stationsområdet ska bli en naturlig del av landskapet samtidigt som en effektiv mark- och resursanvändning eftersträvas (se illustration D2). Området runt stationen ska upplevas tryggt och lättöverskådligt, ha god funktionalitet och ge upplevelsevärden. De identifierade naturvärdena är viktiga att bevara och stärka. Gestaltningen ska även skapa en miljö som är enkel att sköta och underhålla.

Slänten mellan den norra plattformen och gräsytan föreslås ges ett böjligare formspråk för att skapa en mer naturlig övergång mellan äng och slänt samtidigt som plattformsmiljön förankras i landskapet. Trädbeståndet i slänten tas delvis bort för att öppna upp siktlinjer, några större träd bevaras. Några exemplar av sälj sparas då dessa är viktiga för pollinering. Sly och buskar röjs och ersätts av busk- och ängsplanteringar. Naturområdet som omgärdar befintlig infartsparkering ska bevaras då det enligt naturvärdesinventeringen har påtagligt naturvärde.



Illustration D1: Dagens gräsyta och befintlig banvall, vy från norr. Foto av Sweco Architects AB.



Illustration D2: Norra plattformen, vy från norr. Teknikhuset uppförs med röd träfasad. Slänt integreras både med plattformsmiljön och gräsytan. Visualisering av Sweco Architects AB.

I samband med att det nya stationsområdet anläggs tas det tidigare plattformsområdet bort och plankorsningen över Saltsjöbanan stängs. De träd som växer på platsen sparas i den mån det är möjligt då de tillför grönska och rumslighet. På ytan söder om den tidigare plattformen reserveras utrymme för en eventuell framtida teknikbyggnad. Det är fortsättningsvis viktigt att bevara siktlinje mot Saltsjöbadens Samskola som utgör en fond till spårområdet.



Föreslagen utformning av kringliggande mark. Illustration av Sweco Architects AB.

Natur

Planförslaget säkerställer att utpekade naturvärdesobjekt 1 och värdefullt träd kring parkeringen säkerställs som allmän naturmark. Den allmänna naturmarken släcker även ut mark som i tidigare stadsplan (Spl)102, reglerades som järnvägsändamål. Naturmarken sköts redan idag av Nacka kommun. En mindre del av marken, cirka 1,0 meter, tas i anspråk för att säkerställa rekommenderade mått för parkeringsplatser. Inom naturvärdesobjekt 1 behöver ett träd tas bort för att ge plats åt den nya järnvägsanläggningen. Trädet är inte utpekade i naturvärdesinventeringen som särskilt värdefullt, men ingår i naturvärdesobjektet. Anläggandet av en skyddsväxel kan innebära att ett träd på parkeringen behöver tas ned (se sidan 29). Det kommer att utredas i det fortsatta planarbetet.

Norr om spåret kommer befintlig banvall att omgestaltas för att skapa en bättre rumslig struktur. För detta kommer sly och mindre träd tas bort, se mer under kapitel *Landskapsbild*. Den norra rampen följer befintliga höjdkurvor för att möjliggöra översikt, siktlinjer och undvika djupa skärningar. Delar av detta omfattas av naturvärdesobjekt 2.

Naturvärdesobjekt 3 ligger till stora delar utanför planområdet på den höjd som ligger söder om spårområdet. För att möjliggöra en plattform till det södra spåret kommer bergsprängning att ske. Den växtlighet som påverkas under anläggningstiden ersätts med ny. Den södra rampen med dess slänter kan innebära att en värdefull ek behöver tas ned (se sidan 32). Det kommer att utredas i det fortsatta planarbetet. Rampen är anpassad till landskapet för att ta så lite mark i anspråk som möjligt och behålla den naturliga växtligheten och topografin i den utsträckning det är möjligt.

Park

En mindre del norr om naturmarken regleras som allmän plats - park. Syftet är att släcka ut den mark som i tidigare stadsplan 102, reglerades som järnvägsändamål. Parkmarken sköts redan idag av Nacka kommun. Detta i syfte att befästa dagens marknyttjande och skötselansvar.

Gator, trafik och tillgänglighet

Angöring till parkeringen sker från Byvägen/Skyttevägen. Den befintliga parkeringen säkerställs i planförslaget. Parkeringen bör utökas något för att klara rekommenderade mått på parkeringsplats. Cirka 20 parkeringsplatser finns på parkeringsytan. Delar av parkeringen är även planlagd för järnvägsändamål, eftersom det i framtiden kan bli aktuellt att anlägga en skyddsväxel där. Detta innebär att parkeringsplatserna närmast Saltsjöbanan i framtiden kan komma att försvinna.

När stationen byggs om för två spår kommer dagens plankorsning mellan Byvägen/Skyttevägen och Saltsjöbadens Samskola att stängas. Gång- och cykeltunneln kommer vara den enda kopplingen mellan områdena norr och söder om spåret. Skolbarn som reser med Saltsjöbanan kommer använda gång- och cykeltunneln för att nå den norra plattformen. Den södra plattformen nås på samma sida som skolan. Gångtunneln förlängs i och med spårbreddningen och kommer att ses över vad gäller bland annat belysning, för att skapa en trygg passage. Den förlängda gång- och cykeltunneln kommer ha samma frihöjd som idag, vilken är anpassad för både gående och cyklister. Plattformarna nås via ramper som klarar tillgänglighetskravet. Plattformsmiljön är utformad enligt Trafikförvaltningens riktlinjer för tillgänglighet. Gång- och cykelvägen som ramperna ansluter mot behöver ses över avseende lutning, vilket är under fortsatt utredning.



Gångvägar inom planområdet markerade med röda pilar. Illustration av Sweco Architects AB.

Buller och vibrationer

En bullerutredning är framtagen som redovisar utbredningen av spårtrafikbuller från Saltsjöbanan i samband med den planerade ombyggnationen av stationsområdet i Tattby. Saltsjöbanan ska normalt innehålla de nationella riktvärdena för nybyggnad/väsentlig ombyggnad av järnväg i infrastrukturpropositionen 1996/97:53. Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan

reduceras till riktvärden bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids. Utöver de nationella riktvärdena har även Trafikförvaltningen framtaga riktlinjer vid väsentlig ombyggnation av spårinfrastruktur, ”Riktlinjer Buller och vibrationer” (SL-S-419701 rev 6 2018-01-16).

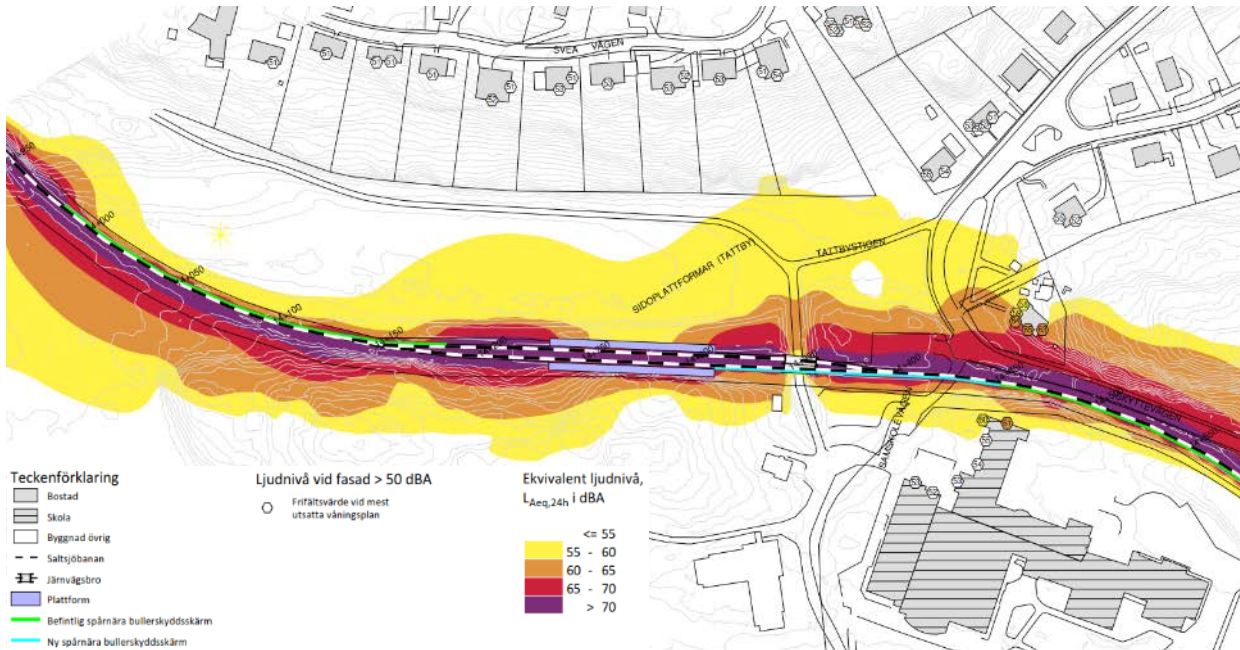
Utrymme	Ekvivalent ljudnivå från trafik, $L_{p,Aeq}$ [dB]	Maximal ljudnivå från trafik, $L_{p,AFmax}$ [dB]
Inomhus	30	45 (nattetid)
Utomhus (frifältsvärden) <i>Vid fasad</i> <i>På uteplats</i>	55 ¹⁾	70

¹⁾ Vid åtgärder i järnväg eller annan spåranläggning avser riktvärdet för buller utomhus 55 dBA ekvivalentnivå vid uteplats och 60 dBA ekvivalentnivå i bostadsområdet i övrigt.

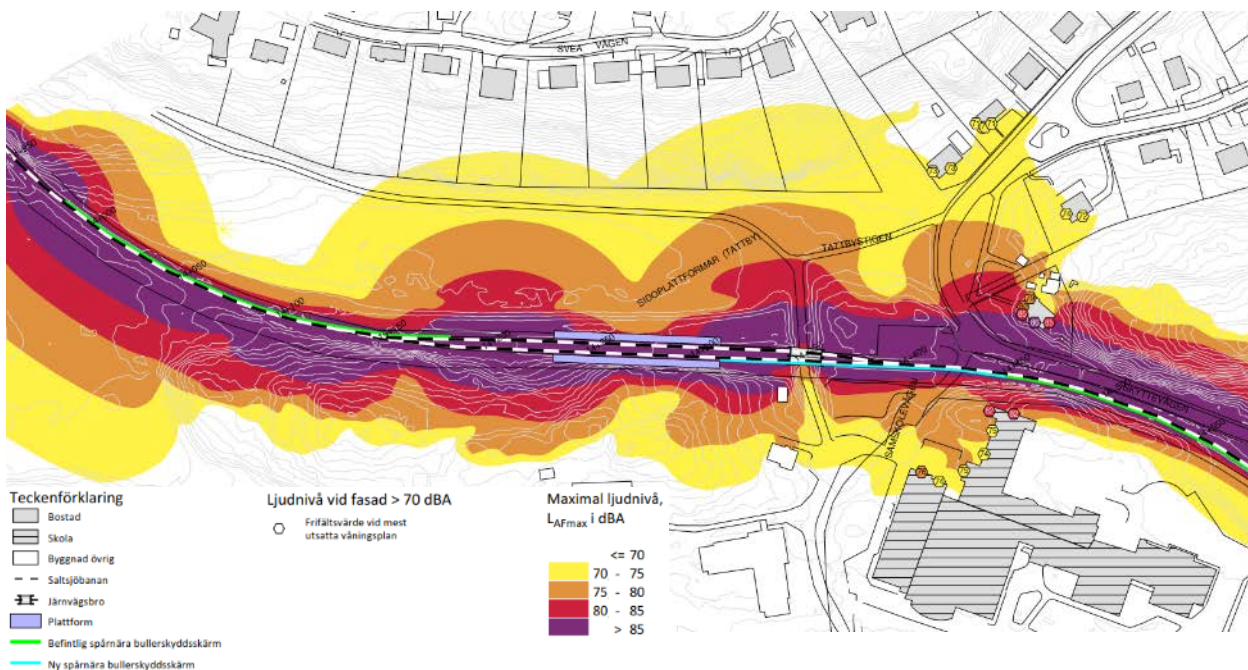
Riktvärden för trafikbuller enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53 som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av trafikinfrastruktur.

Bullerutredningen baseras på trafikuppgifter för nuläge 2018 och prognos 2030 som erhållits av Trafikförvaltningen. Resultatet av bullerberäkningen visar att vid en bostadsfastighet, Tattby 2:18, överskrids riktvärdet högst 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad. Vid den mest utsatta fasaden uppgår maximal ljudnivå till 86 dBA. Fastigheten har tillgång till bullerskyddad uteplats i anslutningen till bostaden med högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå. För att klara riktvärdena har fastigheten Tattby 2:18 erhållit fönsteråtgärder och avskärmning av uteplats i samband med bullerskyddsåtgärder för Saltsjöbanan. Utförda bullerskyddsåtgärder bedöms medföra att gällande riktvärden klaras inomhus och utomhus på uteplats. Vid ytterligare tre fastigheter, Tattby 35:2, Tattby 27:14 och Tattby 27:15, överskrids 70 dBA maximal ljudnivå. Samtliga av dessa fastigheter har tillgång till uteplats i anslutning till bostaden med högst 70 dBA maximal ljudnivå.

Ljudnivån vid den mest utsatta fasaden till Saltsjöbadens Samskola uppgår till 63 dBA ekvivalent ljudnivå och 85 dBA maximal ljudnivå. På samtliga skolgårdar klaras riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå. För att klara riktvärdena vid fasad föreslås spårnära bullerskyddsskärmar uppföras mot skolan. Med föreslagna spårnära bullerskyddsskärmar klaras gällande riktvärden för Saltsjöbadens Samskola. De utrymmen som enligt beräkningarna har över 75 dBA maximal ljudnivå vid fasad och betraktas som utbildningslokaler behöver utredas för eventuella fönsteråtgärder. Järnvägsplanen reglerar att åtgärder vid behov ska vidtas. Spåret kan på delar av aktuell sträcka vara beläget på berg. Beroende på hur spåret är uppbyggt med fyllnadsmassor kan det inte uteslutas att stomljud förekommer i närliggande fastigheter. För att utreda risken för stomljud ska ljud- och vibrationsmätningar utföras. Om det framgår att stomljud förekommer i dagsläget ska stomljudsreducerande åtgärder utföras, till exempel kan vibrationsdämpande ballastmattor användas där underlaget utgörs av berg. Behovet kommer att utredas vidare i kommande planskede. Komfortvibrationer bedöms inte överskrida gällande riktvärden.



Nytt stationsläge, trafikflöde 2030. Ekvivalent ljudnivå från spårtrafik 1,5 meter över mark och vid fasad. Med bullerskyddsåtgärder. Se illustrationen i sin helhet i ritning A07 Bullerutredning – Järnvägsplan, Akustikkonsulten i Sverige AB, 2019-02-11.



Nytt stationsläge, trafikflöde 2030. Maximal ljudnivå från spårtrafik 1,5 meter över mark och vid fasad. Med bullerskyddsåtgärder. Se illustrationen i sin helhet i ritning A08 Bullerutredning – Järnvägsplan, Akustikkonsulten i Sverige AB, 2019-02-11.

Teknisk försörjning

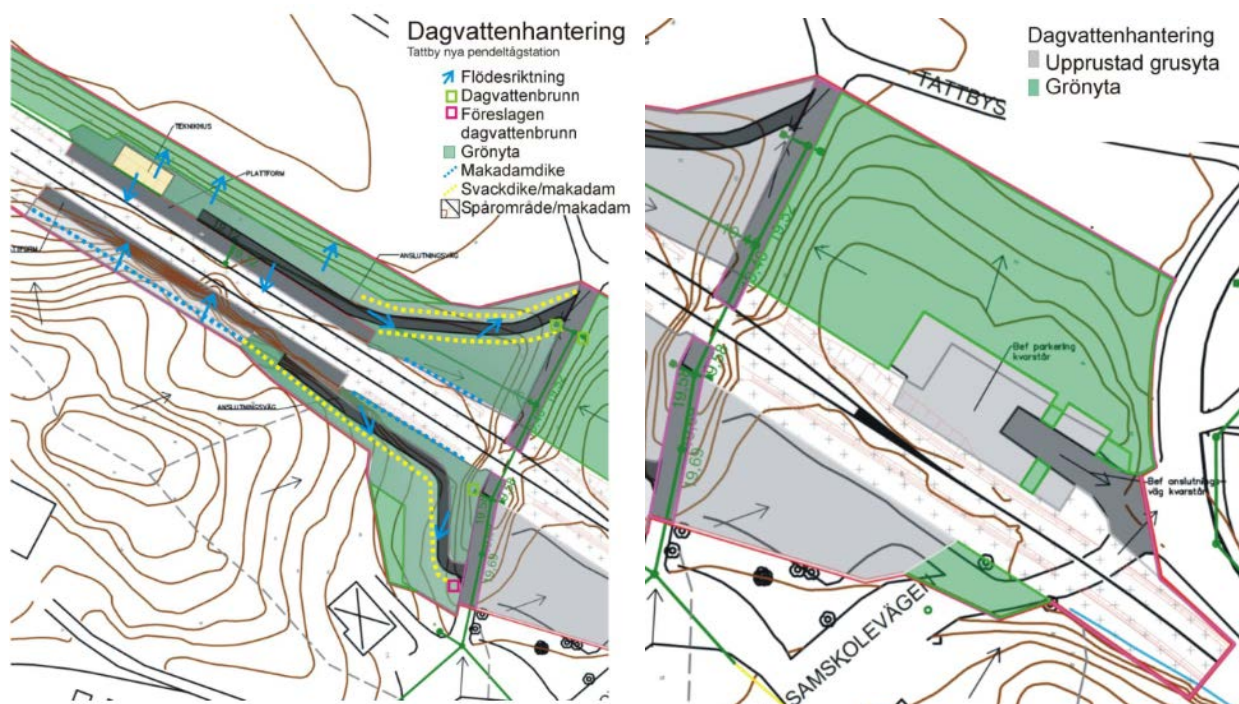
Inom området finns vatten-, dagvatten- och spillvattenledningar som korsar planområdet utmed gång- och cykelvägen i tunneln och fortsätter förbi den norra rampen. I nordvästra planområdet korsar vatten-, dagvatten- och spillvattenledningar under spåret. U-områden reglerar att områdena ska vara tillgängliga för allmänna underjordiska ledningar på kvarteretsmark för järnvägstrafik.

Befintliga vatten-, dagvatten- och spillvattenledningar som leds i banvallen norr om spåret flyttas till följd av den nya plattformen. Utredning avseende ledningar pågår och eventuella ledningsflyttningar ska samordnas mellan Nacka Vatten och Avfall och Trafikförvaltningen. Ledningsflytt kan medföra att fler u-områden tillkommer eller kan behöva flyttas inom kvarteretsmark för järnvägen. Detta ska vara färdigutrett till detaljplanens granskningsskede.

Dagvatten

En dagvattenutredning har tagits fram för järnvägsplanen som också gäller för detaljplanen, med syftet att redogöra för hur dagvattnet ska hanteras inom planen för att klara de krav som ställs för att inte negativt påverka recipient, Saltsjöbanan och nedströms liggande fastigheter. De planerade ändringarna inom planområdet medför att flöden och föroreningsbelastning från planområdet ökar om inte åtgärder vidtas.

Utförda beräkningar av flöden och flödesbelastning samt framtagna lösningsförslag följer Nacka kommuns dagvattenriktlinjer. Riktlinjerna innebär att dagvatten ska renas genom lokalt omhändertagande innan det ansluts till ledningsnät. Lokalt Omhändertagande av Dagvatten (LOD)-lösningar ska dimensioneras för ett regndjup på minst 10 millimeter. Enligt Nacka kommuns riktlinjer ska 28 kubikmeter omhändertas inom planområdet.



Dagvattenhantering för den nordvästra delen respektive den sydöstra delen av planområdet. Se illustration i sin helhet i dagvattenutredningen. Illustration av WRS.

Banvallen är till största delen uppbyggd av makadam/ballast och antas ha ett djup på 0,5 meter och en porositet på 30 %. Det innebär en magasinvolym på 150 millimeter, vilket med stor marginal klarar av att utjämna 10 millimeter nederbörd och därtill även dagvatten från de planerade plattformarna.

Den befintliga grusade parkeringen behöver rustas upp med ökad infiltrationskapacitet och poröst underliggande lager för att med god marginal kunna utjämna den nederbörd som faller på ytan. Parkeringen höjdsätts så att dagvatten vid skyfall avrinner mot naturmarken norr om parkeringen.

Den befintliga plattformen tas bort och det nya spårområdet kommer delvis breddas på denna yta. Där det inte blir spårområde kommer ytan göras om till grusyta. På ytan kommer eventuellt en likriktarstation att uppföras. För en likriktarstation med tillkommande angöringsyta krävs en utjämningsvolym om 4 kubikmeter. Marken kring likriktaren föreslås anläggas grusad och för fördröjning av takvatten från likriktaren rekommenderas växtbäddar med kapacitet att utjämna 2 kubikmeter.

Vid de nya ramperna föreslås dagvattnet tas om hand i svackdiken och makadamdiken som sedan avtappas till befintligt ledningssystem. Dagvattnet från plattformarna avleds till spårområdet och utjämnas där. Mot den sydliga plattformen avrinner delar av det intilliggande skogsområdet. För att undvika att det avrinnande vattnet från detta område rinner över plattformen rekommenderas ett avskärande makadamdike mellan plattform och bergvägg. För att ytterligare minska risken för ett ökat flöde till gång- och cykelvägen under tunneln rekommenderas att diken anläggs med sektioner i sluttning. Inom hela planområdet är höjdsättningen viktig för att skapa förutsättningar för dagvatten att rinna i önskvärd riktning.

En beräkning av föroreningsmängd har genomförts med schablonvärden. Utvalda ämnen för beräkningarna är fosfor, kväve, de vanligaste tungmetallerna, partiklar (förkortat SS, suspenderade ämnen), olja och PAH16 (i fortsättningen angivet som PAH).

Resultatet visar att det sker en ökning av de flesta av parametrarna till följd av planerad ombyggnation. För att inte öka utgående mängder av fosfor krävs t.ex. åtgärder med en avskiljningsgrad på åtminstone 16 % avseende fosfor. I och med föreslagna åtgärder enligt de krav kommunen ställer på dagvattenhantering beräknas föroreningsbelastningen från området totalt sett minska efter exploateringen. Åtgärderna utgörs främst av infiltrering och fördröjning i makadamlager i spårbädd, grusparkering och diken.

Behovet av avskiljning samt teoretisk bruttoavskiljning i makadamdike dimensionerat som 0,5 meter djupt och en porositet på 30 % vid omhändertagande av 10 millimeter. Beräkning av WRS.

Parameter	Behov av avskiljning (%)	Bruttoavskiljning i makadamdike (%)	Nuläge (g/år)	Efter ombyggnad med åtgärder (g/år)
P	16	50	170	120
N	24	54	3 000	2 200
Pb	29	69	8,7	5,1
Cu	30	64	27	18
Zn	35	77	53	29
Cd	33	56	0,35	0,28
Cr	41	60	5,7	4,8

Ni	42	52	5,0	4,8
Hg	34	47	0,045	0,041
SS	14	60	59 000	34 000
Olja	35	48	600	550
PAH	51	62	0,63	0,61

Dagvattenhanteringen regleras i genomförandeavtal mellan kommunen och Trafikförvaltningen.

Markmiljö

En kompletterande miljöteknisk undersökning planeras att utföras i kommande skede med fokus på nuvarande stationsområde. Uttagna prover analyseras för innehåll av metaller, fraktionerade alifater och aromater, PAHer samt pesticider. I samband med undersökningen bör laktester utföras för att kontrollera massornas lämplighet för återanvändning och deponi.

De planerade åtgärderna inom järnvägsområdet medför sannolikt schaktarbeten i den befintliga banvallen och i omkringliggande skogsmark. Eventuella massor med föroreningshalter överstigande riktvärden för MKM kommer att schaktas bort. Ur teknisk synvinkel finns goda förutsättningar för att kunna återanvända eller kvarlämna jord- och bergmassor med föroreningshalter som understiger MKM. Möjligheten att återanvända schaktmassor ska utredas för att minska planens miljöpåverkan. Finns det ingen användning av massor inom järnvägsplanområdet ska eventuella överskottsmassor hanteras på ett miljömässigt korrekt sätt. Eventuella massor med föroreningshalter som överskrider MKM kommer inte återanvändas. Hanteringen av massor ska stämmas av med Miljöenheten i Nacka kommun som är tillsynsmyndighet.

Trygghet och säkerhet

Detaljplanens spårområde, inklusive dess stationsområde, ska utformas i enlighet med de säkerhetskrav som Transportstyrelsen ställer inom ramen för godkännandeprocessen. Åtgärderna inkluderar bland annat trafiksäkerhetsåtgärder som signalreglering inklusive Automatic Train Control (ATC), stängsel, räcken, beaktande av elsäkerhetsavstånd och skyddsnät med hänsyn till strömförande ledningar.

För området bana, el, signal, och tele har byggherren, Trafikförvaltningen (Region Stockholm), utarbetade riktlinjer inom dokumentet ”Riktlinjer BEST” att följa.

Stationsmiljöerna ska utformas i enlighet med Gestaltningprogram för Saltsjöbanan där även tillgänglighetsfrågor behandlas. För att skapa förutsättningar för de nya plattformsmiljöerna att upplevas trygga ska miljöerna runt ikring omgestaltas och sly ska röjas bort för att skapa bättre siktlinjer och överblickbarhet.

Hållbarhet

Hållbarhetsaspekterna har behandlats med följande åtgärder.

- *Hållbart resande:* En utökad turtäthet är i sig attraktivt för närboende och för att göra resandet bekvämare har enkla och tydliga förbindelser till stationens plattformar varit viktiga. Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning försämras genom att plankorsningen tas bort eftersom gång- och cykelvägen söder om gångtunneln har för brant lutning. Till detaljplanens granskning ska tillgängligheten på gång- och cykelvägen ses över.
- *Effektiv mark- och resursanvändning:* Rampernas placering till plattformarna är anpassade för att undvika ianspråktagande av naturmark. En naturvärdesinventering är framtagen som redovisar värdefull naturmark och träd. Dessa säkerställs i planförslaget som allmän naturmark. Ett träd som idag står intill parkeringen behöver tas ned i samband med utbyggnaden av dubbelspår då detta hamnar för nära spåranläggningen. Den befintliga parkeringen behålls och utvidgas något för att klara körytor.
- *Dagvatten som ska renas och infiltreras:* En dagvattenutredning har tagits fram med förslag till lösningar för dagvattenhantering. De åtgärder som föreslås innebär att flöden eller föroreningsbelastningen inte ökar efter planens genomförande. Detaljplanens genomförande bedöms inte försämra vattenförekomsten Neglingevikens vattenstatus eller äventyra att miljö kvalitetsnormerna kan uppnås.

4. Konsekvenser av planen

Behovsbedömning

Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken behöver därför inte upprättas för planen.

Sociala konsekvenser och barnkonsekvenser

Genom utbyggnad av Tattby station ökar turtätheten och skapar därmed förutsättningar för fler människor att resa med Saltsjöbanan till och från Slussen. En mer trygg och säker miljö skapas genom att plankorsningen i öster stängs igen och all passage sker planskild genom tunneln. I samband med förlängningen av gång- och cykeltunneln ska trygghetsaspekten ses över. Förbättrade kommunikationer ökar tillgängligheten för allmänheten till skola och fritidsaktiviteter i stationens närområde, liksom även till naturreservat och strövområden.

Plankorsningen som idag finns där skolbarn passerar till och från skolan kommer att tas bort vid genomförandet. Staket kommer att sättas upp där korsningen finns idag för att hindra passage. Passager mellan norra och södra sidan av spåren kommer endast att kunna ske via gångtunneln, vilket ökar säkerheten för skolbarnen avsevärt

Gator, trafik och tillgänglighet

De nya plattformarna och ramperna kommer att uppfylla kraven på tillgänglighet. Samtliga plattformar, trappor och ramper ska förse med kontrastmarkering och på plattformarna ska taktilt stråk finnas. Ramper förse med vilplan och ledstänger. Stationens anslutande gång- och cykelväg och tunnel behöver ses över avseende lutningar, belysning och övrig gestaltning för att uppfylla tillgänglighetskrav. Detta är under fortsatt utredning.

Det nya stationsläget innebär att avståndet mellan parkeringen och plattformarna blir längre än vad det är till nuvarande plattform. Plattformarnas placering grundar sig i tekniska frågor som rör spåranläggningen såsom kurvradier och växelplaceringar.

Under byggtiden stängs Saltsjöbanan av för trafik. Saltsjöbanans resenärer kommer under avstängningen att erbjudas ersättningstrafik. När i tid Saltsjöbanan kommer att stängas av beslutas av Trafikförvaltningen. Arbets- och etableringsområden kommer minska framkomlighet och tillgänglighet i området. Under byggtiden ska en säker passage för cyklister och fotgängare finnas, vilket regleras i genomförandeavtal mellan kommunen och Trafikförvaltningen. Tillgänglighetsfrågor för barn och unga kommer särskilt studeras inför byggskedet för att begränsa negativa effekter.

Risk och säkerhet

En riskidentifiering har genomförts och dokumenterats av Structor (2015-02-13) som underlag i ett tidigare skede i detaljplaneprocessen. I det skedet hade Tattby station en annorlunda utformning där plattformarnas placering var på en annan plats och en plankorsning föreslogs korsa spårområdet.

I riskidentifieringen studerades riskkällor som inkluderar järnvägstrafiken på Saltsjöbanan samt vägtrafik på Byvägen/Skyttevägen. De olycksscenarier som bedömdes kunna medföra en påverkan på människor i omgivningen, resenärer eller trafiken på järnvägen utgjordes av:

- Tåg kolliderar med person som av olika anledningar befinner sig på spårområdet
- Påkörning av barn och ungdomar som genar under bommar för att hinna med tåg
- Trafikolyckor på Byvägen till följd av trafik till och från parkeringar
- Bränder i olika delar av järnvägsanläggningen
- Elolycka som involverar järnvägsanläggningens ledningar
- Cykelkollisioner till följd av stor lutning ned mot station
- Ursparning av tåg

För flera av riskerna identifierades möjliga riskreducerande åtgärder. Dessa är av sådant slag att de hanteras inom ramen för godkännandeprocesser med Transportstyrelsen utifrån kravbild i Järnvägslagen. De föreslagna åtgärderna inkluderar bland annat trafiksäkerhetsåtgärder som signalreglering inklusive ATC, stängsel, räcken, utformning av plankorsning och dess skyddsanordningar, beaktande av elsäkerhetsavstånd och skyddsnet med hänsyn till strömförande ledningar. Ytterligare åtgärder rör detaljutformning av stationsområdet och regleras inte i detaljplan. Det gäller till exempel konstruktionen hos plattformar, utformning av gång- och cykelvägar, personflöden samt belysning. Under förutsättning att ovanstående åtgärder genomförs anses den föreslagna detaljplanen kunna medföra tillräcklig hänsyn till människors hälsa och säkerhet inom och omkring planområdet.

Sedan riskidentifieringen genomfördes har plankorsningen tagits bort ur förslaget och den befintliga planskilda gång- och cykeltunneln är den enda förbindelsen mellan olika sidor av spårområdet. De identifierade riskerna har därmed blivit färre.

Buller

På bostadsfastigheten Tattby 2:18 har lokala åtgärder i form av fönsteråtgärder och avskärmning av uteplats utförts i samband med bullerskyddsåtgärder för Saltsjöbanan. Utförda bullerskyddsåtgärder bedöms medföra att gällande riktvärden klaras inomhus och utomhus på uteplats.

Med föreslagen spårnära bullerskyddsskärm underskrids gällande riktvärden vid Saltsjöbadens Samskola. De utrymmen som enligt beräkningarna har över 75 dBA maximal ljudnivå vid fasad och betraktas som utbildningslokaler behöver utredas för eventuella fönsteråtgärder.

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.

Ekonomiska konsekvenser

Utbyggnaden av järnvägsområdet och kvartersmarken vid stationen samt andra nödvändiga åtgärder och ledningsflytt föranledd av detaljplanen bekostas av Trafikförvaltningen (Region Stockholm). I

samband med detta måste en viss markreglering ske. Markreglering och planläggning av allmän plats *parkering, natur respektive park* innebär att kommunen kommer att äga och sköta ytorna, vilket befäster dagens marknyttjande och skötselansvar. Det innebär inga utökade kostnader för kommunen.

Kulturmiljö och landskapsbild

Enligt framtagna kulturmiljöanalys saknar Tattby stationsområde kulturhistoriska värdefulla detaljer. Det gestaltungsprogram som finns framtaget för hela Saltsjöbanan kommer göra att Tattby station får en sammanhållen gestaltning med övriga stationer längs Saltsjöbanan.

Stationsområdet saknar dokumenterade kulturhistoriska värden, men det omgivande landskapet och naturmiljön är viktiga värden som tas tillvara i planförslaget. Gestaltungsprinciper för landskap har tagits fram för att ge stationsmiljön en bättre rumslighet och sammanhållen gestaltning. Det är positivt då stationsområdet kommer få ett mer inbjudande och ordnat intryck, se Gestaltning och Landskapsbild på sidan 19.

I gällande Stadsplan 102 (1930) är stora delar av marken kring parkeringen planlagd för markanvändningen järnvägsändamål. Nu liggande planförslag minskar järnvägsområdet genom att istället reglera mark för allmän plats parkering, allmän natur respektive allmän park.

Natur

Det nya spårområdet, ramper och plattformar har som utgångspunkt att ta så lite naturmark i anspråk som möjligt. Ett träd kommer dock att behövas tas ned för att ge plats åt järnvägsanläggningen. Trädet intill parkeringen är inte utpekad i naturvärdesinventeringen som särskilt värdefullt, men ingår i det objekt som beskrivs ha påtagligt naturvärde (Naturvärdesklass 3).



*Träd markerat med rött behöver tas bort. Träd markerat med gult behöver fortsatt utredas. Träd markerat med grönt bevaras.
Illustration av Sweco Architects AB.*

Fortsatt utredning behöver ske avseende det träd som ligger intill den södra rampen och det träd som kan påverkas av en framtida skyddsväxel. Större delen av det naturvärdesobjekt som

identifierats söder om spårområdet ligger utanför planområdet på mark som inte är planlagd.

Miljökvalitetsnormer för luft och vatten

Inga miljökvalitetsnormer för luft överskrids i och med planförslaget.

En dagvattenutredning är genomförd som visar att den planerade exploateringen medför att avrinningen och föroreningsmängden från området ökar om inga åtgärder vidtas. De åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen medför att flöden eller föroreningsbelastningar inte ökar efter genomförd exploatering. Ett genomförande av planförslaget bedöms därmed inte påverka recipienten Neglingeviden negativt.

Markföroreningar

Förutsatt att schaktarbeten och överskottsmassor hanteras på ett miljömässigt korrekt sätt bedöms planförslaget innebära små positiva konsekvenser för markmiljön inom järnvägsområdet. Återanvändning förordas för att minimera projektets miljöpåverkan. Sannolikt kommer en del massor att avlägsnas på grund av föroreningshalter, vilket innebär en förbättring. Ytterligare markundersökningar kommer att genomföras i senare skede.

Hushållning med naturresurser och klimatpåverkan/Hållbarhet

Genom standardhöjningen på Saltsjöbanan beräknas antalet resenärer att öka längs banan i dess helhet. Fler resenärer bedöms välja tågtrafik framför bil och buss än idag, vilket bedöms ge en positiv miljöpåverkan.

Konsekvenser för fastighetsägare

Ett genomförande av planen innebär att Trafikförvaltningen (Region Stockholm) behöver förvärva mark av Nacka kommun. Tunneln för gång- och cykeltrafik förlängs som en följd av ökat spårområde och servitut bildas för kommunalt skötselansvar och allmänhetens tillgänglighet. Kommunen utökar den befintliga parkeringen så den blir ändamålsenlig. Trafikförvaltningen (Region Stockholm) ansvarar för att spårnära skydd uppförs mot buller från spåranläggningen.

5. Så genomförs planen

Denna detaljplan ger rättigheter att använda marken för olika ändamål men är även en förberedelse för hur genomförandet ska organiseras. Under detta avsnitt beskrivs vilka tillstånd som behövs, vem som ansvarar för utbyggnad och skötsel samt vilka förändringar planen innebär fastighetsrättsligt, tekniskt och ekonomiskt.

Trafikförvaltningen arbetar parallellt med framtagandet av en järnvägsplan för en mötesstation i Tattby. Ett genomförande av detaljplanen förutsätter att järnvägsplanen har vunnit laga kraft.

Tidplan

Tidplanen nedan utgör ett förslag till tidplan för hur detaljplanen ska tas fram och genomföras.

Plansamråd	1:a kvartalet 2019
Granskning	4:e kvartalet 2019
Kommunfullmäktiges antagande	1:a kvartalet 2020
Laga kraft	2:a kvartalet 2020

Genomförandet av planförslaget kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Byggstart kan tidigast ske under 2:a kvartalet 2021 under förutsättning att detaljplanen inte överklagas och att järnvägsplanen vinner laga kraft.

Genomförandetid, garanterad tid då planen gäller

De rättigheter i form av angiven markanvändning, byggrätter med mera som detaljplanen ger upphov till är gällande tills detaljplanen upphävs eller ändras. Under en viss tid, den så kallade genomförandetiden, ska dock fastighetsägare och berörda kunna utgå från att deras rättighet enligt planen inte ändras. Genomförandetiden för denna detaljplan är 10 år från den tidpunkt då detaljplanen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning

Trafikförvaltningen (Region Stockholm) ska vara huvudman för kvartersmarken vid stationen, det vill säga all utbyggnad och skötsel av område för järnvägstrafik och stationsområdet. Trafikförvaltningen (Region Stockholm) ska även vara huvudman för den mindre del av parkeringen som regleras som kvartersmark för parkering och järnvägsområde. Övriga delen av parkeringen planläggs som allmän parkeringsplats och Nacka kommun kommer att bli huvudman. Nacka kommun är huvudman för den allmän plats parkrespektive natur inom planområdet.

Exploaterings-, avtals- och övriga genomförandefrågor handläggs av exploateringsenheten i Nacka kommun. Fastighetsbildningsfrågor, inrättandet av gemensamhetsanläggningar, servitut och andra fastighetsrättsliga frågor handläggs av lantmäterimyndigheten i Nacka kommun. Beställning av nybyggnadskarta handläggs av lantmäterienheten i Nacka kommun. Ansökan om marklov, bygglov handläggs av bygglovenheten i Nacka kommun.

Avtal

Ett genomförandeavtal mellan Nacka kommun och Trafikförvaltningen (Region Stockholm) ska upprättas och godkännas av kommunfullmäktige innan detaljplanen antas. Avtalet reglerar parternas ansvar för genomförandet av detaljplanen och kostnadsansvar. I avtalet för Saltsjöbanan avseende Tattby station, Tattby 39:1 m.fl. regleras marköverföringar, gång- och cykeltunnel, gång- och cykelväg med ramper, avstigning av befintlig korsning, skydd av mark och vegetation, släntområden, dagvattenåtgärder med mera samt parkeringen. Avtalet ger även en anvisning om tidplan, fastighetsbildning, avgifter för VA-anslutning och kontakten med olika myndigheter.

Avtal mellan Nacka Vatten och Avfall och Trafikförvaltningen ska upprättas avseende flytt av allmänna ledningar.

Fastighetsrättsliga åtgärder

Detaljplanen kommer att leda till justeringar av fastighetsgränser när det gäller fastigheten Tattby 39:1 och de av kommunen ägda fastigheterna Tattby 2:5 och 2:6.

För gång- och cykelvägen i tunnel under stationen bildas servitut för kommunalt skötselansvar och allmänhetens tillgänglighet.

Inom kvartersmarken behöver huvudvattenledning, spillvatten- och dagvattenledning och elledning säkerställas med servitut eller ledningsrätt.

Fastighetsrättsliga åtgärder preciseras i genomförandeavtal mellan kommunen och Trafikförvaltningen (Region Stockholm). Överlåtelse av mark, servitutsbildning och ledningsrätter hanteras genom en lantmäteriförrättning.

Tekniska åtgärder

Trafikanläggningar och parkering

Den befintliga plankorsningen över spåren tas bort. Som en säkerhetsåtgärd monteras stängsel på bägge sidor om spåren för att förhindra passage över spåret.

Den befintliga parkeringen bibehålls och utökas i mindre omfattning för att klara rekommenderade mått på köryta. Delar av parkeringsplatsen planläggs för järnvägstrafik för att möjliggöra en eventuell framtida skyddsväxel.

Den befintliga tunneln för gång- och cykeltrafik förlängs norrut i samband med breddning av spåranläggningen.

Skydd mot buller

En trafikbullerutredning visar att åtgärder för bullerskydd behöver genomföras mot Saltsjöbadens Samskola. En spårnära bullerskyddsskärm uppförs därför i genomförandeskedet. Bullerskyddsskärmen kommer att uppföras genomskiktlig vid gång- och cykeltunneln. Eventuella ytterligare åtgärder vidtas vid behov på skolbyggnaden efter genomförd bullerutredning sedan anläggningen

tagits i drift. För bullerskyddsåtgärder ansvarar Trafikförvaltningen. Åtgärderna regleras i järnvägsplanen.

Vatten och avlopp

Befintliga vatten-, dagvatten- och spillvattenledningar som ligger utefter norra sidan av det befintliga spåret behöver flyttas. Nytt läge tas fram innan detaljplanens granskningsskede.

Dagvattenhantering

Dagvatten ska renas lokalt och LOD-lösningar ska dimensioneras för ett regndjup om minst 10 millimeter. Banvallen användas som utjämningsmagasin för spår område, plattformar och ramper. Makadam- och svackdiken anläggs mellan bergvägg och södra plattformen samt längs respektive ramp. Parkeringsplatsen rustas upp med ökad infiltrationskapacitet. Befintliga plattformen tas bort och ersätts med poröst lager. På ytan där en eventuell likriktare uppförs föreslås marken anläggas grusad och för fördröjning av takvatten från likriktaren rekommenderas växtbäddar.

Natur- och parkmark

Inga åtgärder föreslås på marken. Marken sköts redan idag av Nacka kommun.

Ekonomiska frågor

Utbyggnadskostnad

I genomförandavtalet kommer kostnaderna för genomförandet regleras. Utbyggnaden av järnvägsområdet och kvartersmarken vid stationen samt andra nödvändiga åtgärder och ledningsflytt föranledd av detaljplanen bekostas av Trafikförvaltningen (Region Stockholm).

Bygglovsavgift

Kommunen tar ut avgifter för bygglov och anmälan enligt gällande taxa.

Fastighetsrättsliga avgifter

För ansökan om genomförande av marköverföring, bildande av servitut eller andra fastighetsrättsliga åtgärder enligt genomförandavtalet och VA-avtalet ansvarar Trafikförvaltningen. Lantmäterimyndigheten tar ut en avgift enligt taxa.

6. Så påverkas enskilda fastighetsägare

Fastigheten Tattby 2:18 har erhållit fönsteråtgärder och avskärmning av uteplats i samband med bullerskyddsåtgärder för Saltsjöbanan. Utförda bullerskyddsåtgärder bedöms medföra att gällande riktvärden klaras inomhus och utomhus på uteplats.

7. Medverkande i planarbetet

Nacka kommun:

Anna Ellare	planarkitekt	planenheten
Per Jacobsson	planarkitekt	planenheten
Karin Stadig	projektsamordnare	exploateringsenheten
Elisabeth Rosell	landskapsarkitekt	planenheten
Fredrik Lidberg	projektledare	exploateringsenheten
Birgitta Held-Paulie	miljöstrateg	miljöenheten
Maria Legars	kommunantikvarie	planenheten

Övriga:

Tomas Ramstedt	projektledare	Trafikförvaltningen (Region Stockholm)
Åke Holm	plansamordnare	Trafikförvaltningen (Region Stockholm)
Maria Bergslind	miljösamordnare	Trafikförvaltningen (Region Stockholm)
Linnéa Forss	planarkitekt	Trafikförvaltningen (Region Stockholm)

Planenheten

Angela Jonasson	Anna Ellare	Per Jacobsson
Biträdande planchef	Planarkitekt	Planarkitekt