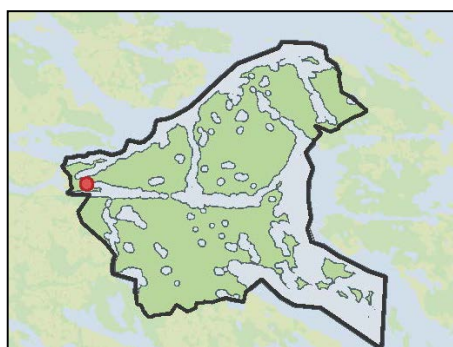


Saltsjöbanans upphöjning

Detaljplan för Saltsjöbanans upphöjning, fastigheten Sicklaön 76:1 i Planiaområdet,
på västra Sicklaön



*Bilderna visar detaljplanens avgränsning i Planiaområdet,
samt planområdets placering i Nacka kommun.*

Innehåll

1. Planförslagets syfte och huvuddrag	5
Syfte	5
Huvuddrag	5
2. Sammanfattning.....	5
Uppdraget - Startpromemoria.....	5
Planförfarande	5
Befintliga förhållanden	6
Förslaget.....	6
De viktigaste konsekvenserna	8
3. Förenlighet med 3, 4 och 5 kapitlen i Miljöbalken	9
Miljökvalitetsnormer	9
4. Behovsbedömning.....	10
5. Handlingar	10
Detaljplaneförslaget omfattar följande planhandlingar	10
Detaljplaneförslaget grundas på följande underlag	10
Läge, areal	11
Markägoförhållande.....	11
6. Förutsättningar.....	12
Översiktlig planering	12
7. Andra projekt/beslut som berör planen	14
Regional utvecklingsplan	14
Tunnelbana till Nacka	14
Upprustning av Saltsjöbanan	15
Förlängning av Tvärbanan.....	15
8. Gällande planer.....	15
Befintliga planer inom planområdet.....	15
Angränsande detaljplaner till planområdet.....	15
9. Befintliga förhållanden.....	16
Övergripande struktur.....	16
Befintlig bebyggelse	16
Vägar och kollektivtrafik.....	16
Barriärer.....	17
Målpunkter.....	17

Kopplingar	17
Stråk	17
Topografi	17
Grönstruktur.....	17
Viktig vegetation	17
Markförhållanden.....	17
Värdefull kulturmiljö och landskapsbild.....	18
Strandskydd	21
Tillgänglighet	21
Service.....	22
Friytor	22
Gator och fordonstrafik.....	22
Gång och cykeltrafik	22
Kollektivtrafik.....	23
Teknisk försörjning	23
Trygghet och Brottsförebyggande åtgärder	25
Brandförsvar.....	25
Störningar.....	25
Risker	26
10. Planförslaget.....	28
Nytt byggnadsverk.....	28
Placering.....	28
Omfattning	29
Utformning.....	29
f ₃ Reglering av Gestaltning.....	31
Förhållningssätt till kulturmiljö och landskapsbild	32
Mark och växtlighet.....	32
Strandskydd	32
Byggnadsteknik	32
Förutsättningar för tunnelbanan.....	33
Teknisk försörjning	34
Gator och trafik	36
Tillgänglighet	36
Trygghet och brottsförebyggande	36

Störningar.....	37
11. Hållbarhet.....	39
Hållbart resande	39
Effektiv mark- och resursanvändning	39
God ljudmiljö	40
Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser.....	40
12. Konsekvenser av planen	40
Behovsbedömning.....	40
Sociala konsekvenser	40
Rekreation	40
Tillgänglighet	41
Trafik	41
Trygghet och säkerhet.....	41
Risker	41
Markföroreningar.....	41
Buller.....	41
Stadsmiljö.....	42
Kulturmiljö och landskapsbild	42
Natur.....	42
Miljökvalitetsnormer för luft och vatten	42
Dagvatten.....	43
Hushållning med naturresurser och klimatpåverkan/Hållbarhet	43
Ekonomi	43
13. Så genomförs planen	43
Förslag till tidplan	44
Genomförandetid, då planen gäller.....	44
Ansvarsfördelning.....	44
Avtal.....	44
Fastighetsrättsliga åtgärder	44
Tekniska åtgärder.....	45
Ekonomiska frågor.....	48
14. Så påverkas enskilda fastighetsägare.....	48
15. Medverkande i planarbetet.....	49

I. Planförslagets syfte och huvuddrag

Syfte

Nacka stad kallas det nya, täta och blandade området som skapas på västra Sicklaön där projektet ingår.

Detaljplanen ska tillsammans med angränsande utvecklingsområden ses som ett viktigt steg mot att förändra västra Sicklaön från fragmenterad stadsbygd till en sammanhållen och tätare stad.

Detaljplanen för Saltsjöbanans upphöjning syftar till att möjliggöra Saltsjöbanans upphöjning.

Huvuddrag

- Saltsjöbanan höjs upp ovan mark, på en brokonstruktion.
- Planiavägen och Simbagatan kopplar på Värmdövägen.
- Lokaler för handel och kontor placeras i markplanet under brokonstruktionen.
- Tunnel för Tunnelbana och entréfunktioner passerar under delar av markplanet.

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

2. Sammanfattning

Uppdraget - Startpromemoria

En startpromemoria har upprättats för stadsbyggnadsprojektet Saltsjöbanans upphöjning, KFKS 2012/640-214, 2015-10-08.

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott antog start-PM 2015-10-20. Planförslaget är därmed upprättad enligt plan- och bygglagen PBL (2010:900) enligt dess lydelse från 2015-01-01.

I promemorian formuleras ett antal delmål varav följande beaktas i detaljplanen.

- Saltsjöbanan höjs upp längs en sträcka intill Sickla köp kvarter. På så sätt försvinner dess barriäreffekt och istället skapas ett sammanvävt trafiknät för gående, cyklister, kollektivtrafikanter och bilister.
- Tunnelbanans utbyggnad möjliggörs.
- Under Saltsjöbanans upphöjning möjliggörs för handel och service.

Planförfarande

Detaljplanarbetet sker enligt plan- och bygglagen, PBL 2010:900, enligt dess lydelse från 2015-01-01.

Saltsjöbanans upphöjning bedrivs med utökat förfarande då projektet är av betydande intresse för allmänheten och i övrigt av stor betydelse.

Befintliga förhållanden

Planområdet karaktäriseras av Sicklas stora köpkvarter av industrikaraktär och de gröna höjderna vid Alphyddan och Finnberget. Däremellan löper Saltsjöbanan och Värmdövägen.

Saltsjöbanans utgör idag en lång barriär mellan Sickla köpkvarter och områdena norr om Värmdövägen.

Förslaget

Centralt i projektet är att minska den barriäreffekt Saltsjöbanan idag åstadkommer 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.

På grund av flera kommande kollektivtrafiksatsningar i området i form av Tvärbanan och utbyggd tunnelbana så innehåller planförslaget en upphöjning utan station. Dagens Nacka station tas alltså ur bruk i och med den här planen.

Byggnadsverket uppförs på den plats där Saltsjöbanan löper nära Nacka station, mellan baksidan av Sickla galleria och Värmdövägen i höjd med Alphyddan och Svindersberg. Det utformas med hänsyn till att bli en del i Nacka stad som växer norrut förbi Värmdövägen. Byggnaden rymmer såväl passager, handel, service, kulturverksamhet som teknikutrymmen i gatuplan. Den norra sidan av byggnaden utgör en viktig rumsbildare när Värmdövägen omvandlas till stadsgata.

Det är en långsträckt byggnad vars volym och byggnadshöjd anpassas till omkringliggande bebyggelse. Material och utformning präglas av stadens formspråk snarare än brokonstruktionens. Uttrycket är samtida eller nyskapande. Det finns ett tydligt förhållningssätt till Sicklas äldre industriområde.

I markplan, under den upphöjda järnvägen passerar Simbagatan och Planiavägen och ansluter till Värmdövägen. På Simbagatan passerar gång- och cykeltrafik och på Planiavägen fordonstrafik. Passagen vid Simbagatan kan bli ett mindre väderskyddat torg med tydliga stråk för cykeltrafikanter.

Genom god fasadhantering med transparenta ytor för utblickar och indirekt belysning, ljusa rymliga passager, entréer längs hela fasaderna och i passagerna samt med lämplig belysning skapas förutsättningar för en trygg och säker stadsmiljö.

Byggnadsverket utformas som en helhet med väl integrerade funktioner. Det har sin egen tydliga karaktär. Arkitekturen är genomarbetad och av hög kvalitet. Reglering av gestaltning bidrar till att skapa förutsättningar för det.

Den bärande brokonstruktionen föreslås utföras som en balkbro. Bron startar med en trågkonstruktion i väster som övergår i en brokonstruktion med pelardäck för att avsluta med ett landfäste och stödmurar i öster parallellt med Värmdövägens befintliga läge. Då brokonstruktionen bärs upp av ett långsträckt pelardäck skapas ett generöst och robust utrymme som kan användas på olika sätt över tid.

På grund av markbeskaffenheter inom området kommer grundförstärkningsåtgärder behövas. Speciellt i läget för tunnel med tunnelbana och entréfunktioner kommer det krävas fördjupade geotekniska underökningar.

Genom planområdet passerar ett antal ledningar för kommunens infrastruktur. Ledningarna behöver i olika omfattning läggas om och/eller dimensioneras upp för att möjliggöra en lösning med tunnelbanetrafik under jord och tågtrafik på en bro genom planområdet.

Genomförd dagvattenutredning visar att dagvatten från hela brokonstruktionen bedöms kunna avledas österut i en ny dagvattenledning till ett magasin för rening och fördröjning. Med föreslagen volym beräknas ställda krav på flödesutjämning uppnås med marginal. Mark för dagvattenmagasin säkerställs och regleras i plankartan.

Översvämningsriskerna bedöms tack vare föreslagna åtgärder förbli oförändrade eller minska upp till dimensionerande återkomsttid 10 år.

Strandskyddet upphävs i den östra delen av planområdet då marken redan är ianspråktagen för tågtrafik.

Nacka kommuns fördjupade strukturplan behandlar avfallshanteringen i Nacka stad. Där anges att varje fastighet som inrymmer verksamheter ska ha utrymme och system för att hantera verksamheternas avfall. Det ställs krav på dimensioner och avstånd. Det läggs stor vikt vid utformning av avfallssystemet så att en estetisk hög standard/stadsmässig karaktär uppnås.

Genomförd bullerutredning visar att upphöjningen har liten påverkan på befintlig bebyggelse inom och utanför planområdet. Vid ett enbostadshus söder om Saltsjöbanan kommer emellertid ljudnivån att öka (Sicklaön 115:4, Sjötorpsvägen 3), eftersom spåret höjs upp i jämnhöjd med den byggnaden.

Nära bron kommer ljudnivån till och med att sjunka något på grund av att brokanten skärmar något. Med 1 meter höga bullerskyddsskärmar på brokanten fås även god effekt för framtida bebyggelse utanför planområdet. Då bullerskärmar föreslås vara en integrerad av byggnadsverket beaktas det redan nu - vid byggnadens utformning.

Det föreslås åtgärder mot vibrationer och stomljud för lokalerna under brokonstruktionen i markplanet, inom planområdet. Dessa åtgärder kommer även gynna ljudmiljön för befintliga och nya bostäder samt för de allmänna platserna kring spåren.

I projektets utredning av omgivningsbuller har beräkningarna utgått från Trafikförvaltningens inmätning av tågen som genomfördes år 2013. I senare mätningar har det dock upptäckts att Saltsjöbanan idag låter mer än de tidigare mätningarna från 2013 visade. Bullerberäkningarna för Saltsjöbanans upphöjning kommer därför att behöva revideras i det fortsatta planarbetet. De nya beräkningarna kan innebära att mer åtgärder behövs för att säkerställa en god ljudmiljö för både befintlig och framtida bebyggelse. En reviderad bullerkartläggning bifogas planhandlingarna inför granskning av detaljplanen.

Förslaget möjliggör för den nya tunnelbanan som kommer gå till Centrala Nacka. Tunnel för tunnelbana och dess entréfunktioner säkerställs i detaljplanen.

De viktigaste konsekvenserna

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. Beslutet om stationen grundas i att en station för Tvärbanan och två uppgångar för tunnelbanan istället inom kort kommer tillskapas i området.

Sociala konsekvenser

Planen möjliggör att människors rörelsemönster kan utökas. Bostadsområdena norr om Värmdövägen knyts samman med resten av Planområdet. Gång- och cykelpassagen vid Simbagatan utformas till en ljus och rymlig väderskyddad mötesplats, nära busshållplatser, tunnelbaneuppgångar, Sickla köpvarter och den kommande stadsgatan. Projektet bidrar till en tryggare och säkrare miljö.

Det skapas passager och platser för möten där människor gärna rör sig och uppehåller sig. Planområdet gestaltas på ett sätt som minskar upplevelsen av otrygghet och risken för brott. Fasader samt entréer till lokaler längs fasadernas långsidor, passager, baksidor och andra ytor ges lämplig utformning, belysning och skyltning. God överblick, siktlinjer och placering av eventuell vegetation beaktas.

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. Riskpåverkan inom elva meter från yttre spårmittpunkt bedöms möjlig att hantera med de rekommenderade riskreducerande åtgärderna i utredningen.

En markundersökning har genomfört inom projektet. Planområdet ligger inom ett inhägnat spårområde. Stora delar av området har därför inte undersökts. Undersökningen identifierat ett flertal ämnen i det ytligt liggande fyllnadsmaterialet. Uppmätta halter bedöms inte utgöra någon risk för framtida besökande eller mark- och byggarbetare som kommer vistas inom planområdet. På grund av den glesa provtagningen så kan det dock inte uteslutas att det kan finnas halter som överskrider riktvärdet. Det krävs kompletterande undersökningar för att klarställa föroreningsituationen inom planområdet.

Upphöjningen av Saltsjöbanan spelar liten roll för ljudmiljön i omgivningen utanför planområdet. Fastigheten Sicklaön 115:4 (Villa Agneshill) som ligger nära och i jämnhöjd med upphöjningen, söder om upphöjningen påverkas dock av upphöjningen.

Vibrationer och stömljud både till befintlig och framtida bostäder beaktas i detaljplanen, då det effektivaste sättet att minska stömljud och vibrationer är att åtgärda källan.

Så genomförs förslaget samt påverkan på enskilda fastighetsägare

Tidplanen för planen är att den antas av kommunfullmäktige under 2017 och vinna laga kraft under andra halvan av samma år. Därefter är byggstart tänkt att ske senast under början av 2018. Genomförandetiden beräknas till två till fyra år beroende på vilken metod för ersättningstrafik som väljs. Alternativen är att antingen bygga ett provisoriskt spår för Saltsjöbanan förbi arbetsområdet eller att ersätta del av järnvägssträckan med bussar.

Under byggtiden kommer en stor del av infartsparkeringen att tas i anspråk för byggnationsyta. Nacka station kommer från och med byggstart att stängas och stationshuset kommer att flyttas.

Nacka kommun är drivande i att få till stånd den här planen och kommer stå för majoriteten av kostnaderna. Planområdet omfattar dock endast SLs fastighet Sicklaön 76:1. Därför håller ett genomförandeavtal på att tas fram mellan Nacka kommun och SL. I detsamma kommer ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärderna vara reglerade. Utrymmena under bron kommer tillskapas juridiskt genom 3D-fastighetsbildning. Total kostnad för projektet utan medfinansiering bortdragen beräknas bli 301 miljoner.

3. Förenlighet med 3, 4 och 5 kapitlen i Miljöbalken

Miljö kvalitetsnormer

Samtliga miljö kvalitetsnormer för luft klaras inom planområdet.

Dagvatten från planområdet avrinner till Järlasjön. Sicklasjön som är en del av Järlasjön föreslås bli vattenförekomst och ska uppnå god status 2027. Den ekologiska statusen är måttlig och sjön uppnår inte god kemisk status på grund av för höga halter av kvicksilver, bromerad difenyleter, antracen, kadmium och bly. Sicklasjön avrinner till vattenförekomsten Strömmen. Den ekologiska statusen är måttlig och uppnår inte god kemisk status på grund av för höga halter av kvicksilver, bromerade difenyletrar, tributyltenn-föreningar, bly och antracen. God status ska uppnås 2027.

Planområdet berörs inte av några riksintresseområden enligt 3 och 4 kap miljöbalken.

4. Behovsbedömning

Inför att förslaget till detaljplan upprättats har en bedömning gjorts om planen kommer att medföra betydande miljöpåverkan. Behovsbedömningen har skett utifrån bedömningskriterierna i Bilaga 2 och 4 till förordningen om MKB 1998:905.

Som underlag för bedömningen har följande information funnits tillgänglig: riksintressen för farled, kulturmiljö och kust- och skärgård, strandskyddsområden, naturminnen, naturreservat, Natura 2000-områden och Skogsstyrelsens inventering av naturvärden, data från Östra Sveriges luftvårdsförbund samt data från <http://www.viss.lansstyrelsen.se>.

Planenheten i Nacka kommun gör bedömningen att detaljplanen för Saltsjöbanans upphöjning inte innebär en betydande miljöpåverkan. Därför behöver ingen miljöbedömning genomföras och därmed ingen miljökonsekvensbeskrivning upprättas enligt miljöbalken.

5. Handlingar

Detaljplaneförslaget omfattar följande planhandlingar

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Planbeskrivning (inkluderar genomförandebeskrivning)
- Fastighetsförteckning
- Behovsbedömning

Detaljplaneförslaget grundas på följande underlag

- Program för Planiaområdet, antagandehandling 2014.
- Teknisk förstudie, Atkins, 2015-03-26.
- Tillägg till Teknisk förstudie. Fördjupning kring behovet av Nacka Station, Atkins, 2015-04-27. Kompletterande bilder 2015-04-28.
- Utvecklad strukturplan för Nacka stad, maj 2015.
- Översiktlig skyfallsanalys för Nacka kommun, 2015-05-07.
- 3D-modell av tunnelbanesystemet, Förvaltningen av utbyggd tunnelbana, 2016-06-10.

Utredningar inom ramen för stadsbyggnadsprojektet och detaljplanen:

- Behovsbedömning av detaljplan för Saltsjöbanans upphöjning, Sicklaön 76:1 m.fl., Nacka kommun, 2016-05-25.
- Miljöredovisning - Konsekvenser av planen. Detaljplan för Saltsjöbanans upphöjning, Nacka kommun. Upprättad på miljöenheten i juni 2016.

- Utredning av omgivningsbuller. Saltsjöbanans upphöjning, Nacka kommun. Structor Akustik, rapport 2016-050 r01, rev. 2016-05-20.
- Dagvattenutredning för Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station, Nacka kommun. WRS, rapportnr. 2016-0934-A, 2016-04-18.
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning, Projekt 9241, Saltsjöbanans upphöjning, Delområde A. Orbicon, projektnr. 161041, 2016-03-30.
- Riskbedömning avseende detaljplan för Saltsjöbanans upphöjning, Nacka kommun. Structor, rapportnr. 1070-010, 2016-05-30.
- Teknisk beskrivning, Systemhandling, Tyréns/Iccon, granskningsutgåva 2016-06-08.
- Teknisk beskrivning, Systemhandling, Ramböll, granskningsutgåva 2016-06-09.

Läge, areal

Planområdet ligger i Planiaområdet på Västra Sicklaön. Planområdet omfattar cirka 1.3 hektar. Bilden nedan visar planområdet inramat i rött.



Markägoförhållande

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

6. Förutsättningar

Översiktlig planering

Projektet ingår i Nacka stad - det nya, täta och blandade området som skapas på västra Sicklaön. Nacka stad ska vara en nära och nyskapande del av Stockholmsregionen. Här är det attraktivt att leva, vistas och verka. 14 000 nya bostäder och 10 000 nya arbetsplatser gör det möjligt att bygga tunnelbanan till Nacka.

Nacka kommuns översiktsplan

Nacka kommuns översiktsplan "Hållbar framtid i Nacka" (2012) anger fem stadsbyggnadsstrategier, varav en är att skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön. I övrigt anges att en gatuförbindelse mellan Värmdövägen och Järaleden bör tillkomma. Mark bör avsättas för tunnelbana (stationsläge) och Tvärbanans förlängning.

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 stadsbyggnandet och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden.

Startpromemorian för stadsbyggnadsprojektet har prioriterat följande målområden:

Hållbart resande

Motivering: Bebyggelsen ligger nära olika former av kollektivtrafik med god turtäthet.

Effektiv mark- och resursanvändning

Motivering: Ett relativt litet delområde där många funktioner kan samsas.

God ljudmiljö

Motivering: Saltsjöbanan höjs upp i till ett nytt läge som exponerar befintlig bebyggelse för en förändrad bullerkälla.

Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser

Motivering: Området utvecklas till att bli en del av Nacka Stad.

Utvecklad Strukturplan

Nacka kommun har tagit fram en utvecklad strukturplan för Nacka stad. Här beskrivs vision, Fundamenta, hållbarhetsinriktning och Strukturplan.

Avsnitt om Strukturplanen beskriver; stadsrum och grönstruktur, stadsgator, trafik, miljö, riskfaktorer och avfall, vatten, avlopp och dagvatten, etappindelning och genomförande. Avsnitt om Fundamenta beskriver Nacka stads stadsbyggnadsidé. Den styr och vägleder utvecklingen av Nacka stad och arbetet med att skapa fysiska förutsättningar för ett stadsliv som präglas av tillgänglighet, goda kommunikationer och möten mellan bofasta, verksamma och besökare. Grundläggande är att staden ska ses som en helhet där befintliga kulturmiljöer och nya kvarter och platser tillsammans ger stadens karaktär.

Stadsbyggnadsstrategin utgörs av sju principer. De ska användas som ett verktyg för analys och vägledning i planering, gestaltning och byggande av Nacka stad. Dokumentet ska följa med varje markanvisning och användas i samtliga projekt på västra Sicklaön.

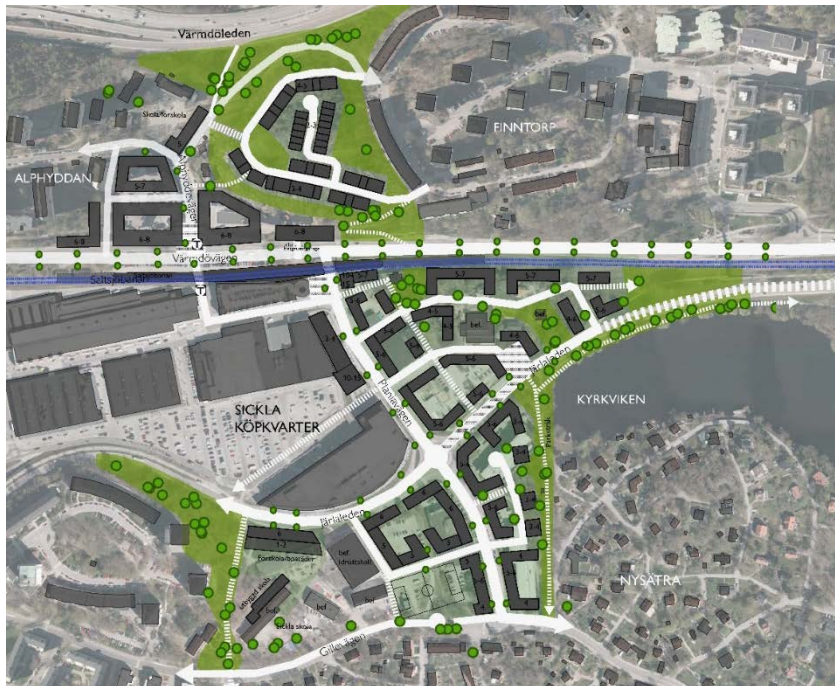
De sju principerna är, **sammanhang, stadsrum, stadsgator**, stadsgrönska, kvartersformer, stadens objekt samt **karaktärsdrag**. Principer i fet text bedöms vara tillämpbara i projektet.

Dagvattenpolicy

I Nacka kommuns dagvattenpolicy från 2010 anges bland annat att dagvattnet i ett så tidigt skede som möjligt ska återföras till det naturliga kretsloppet och i första hand omhändertas lokalt inom fastigheten. Det står också att all fysisk planering som kan påverka dagvattnet ska ske långsiktigt och beakta förväntade klimatförändringar.

Detaljplaneprogram för Planiaområdet

I februari 2013 antog kommunstyrelsen Start-PM för detaljplaneprogram för Planiaområdet på Västra Sicklaön. I juni 2014 tillstyrkte miljö- och samhällsbyggnadsnämnden programmet och i oktober 2014 tillstyrktes det av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott. Kommunstyrelsen har vid upprättandet av denna samrådshandling inte antagit programmet för Planiaområdet. Det planeras för nytt beslut om tillstyrkan i miljö- och samhällsbyggnadsnämnden i juni 2016. Detta förslag på detaljplan utgår från programförslaget som tillstyrktes av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott i juni 2014. I det fortsatta planarbetet kommer antaget program att beakta, och nödvändiga revideringar göras.



Översiktlig programkarta från programförslag 2014.

Förstudie - Upphöjning av Saltsjöbanan vid Nacka Station

Studien hade i uppdrag att besvara frågan om en upphöjning av Saltsjöbanan var möjlig att genomföra på platsen, utifrån olika tekniska aspekter. Vidare svarade studien på ungefär vad en upphöjning skulle kosta och hur lång tid en utbyggnad skulle bedömas ta samt vilka problem som redan nu sågs fordra mer utredning. Förstudien kom bland annat fram till, vid en tilläggsutredning, att Nacka station skulle kunna stängas när upphöjningen genomförs under förutsättning att tunnelbanans uppgångar istället kommer genomföras i området. Innan förstudien för upphöjningen, genomfördes översiktliga utredningar kring på vilket sätt som Saltsjöbanans barriäreffekt skulle kunna brytas. Studien förordar en upphöjning av Saltsjöbanan.

Förstudie Värmdövägen

Nacka kommun genomför en förstudie för den framtida Värmdövägen med anslutande delar av Vikdalsvägen, Järlaleden, Sickla industriväg och Planiavägen som ska visa på en optimerad lösning för trafikflöde och stadsbyggnadsmässiga kvaliteter med prioritering av gång, cykel och kollektivtrafik i vägbanan.

Vägen ska upplevas som en stadsgata med visionen tät och blandad stad som ett ingångsvärde. Övriga funktioner som ska finnas i vägområdet såsom ledningar och dagvattenanläggningar behöver beskrivas liksom gatans stadsmässiga gestaltning och koppling till omkringliggande befintliga och planerade byggnader. Etapp 1 har påbörjats där fokus är vägens utbredning och preliminära höjdsättning. Ledningssamordning ingår i senare etapper. Etapp 1 beräknas levereras i september 2016. Hela förstudien bedöms vara färdig under 2017.

7. Andra projekt/beslut som berör planen

Nacka kommun är en del av en storstadsregion som växer fort och Västra Sicklaön ligger i gränslandet till Stockholms innerstad.

Regional utvecklingsplan

I maj 2010 antog Landstingsfullmäktige en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF 2010). Utvecklingsplanen bygger på visionen att Stockholmsregionen ska vara den mest attraktiva storstadsregionen i Europa. Regionen ska vara bra att bo och leva i, och den ska vara lockande att besöka och investera i. Här ska finnas gynnsamma förutsättningar för olika slags verksamheter. Västra Sicklaön är enligt RUF 2010 en del av den centrala regionkärnan.

Tunnelbana till Nacka

I en politisk överenskommelse mellan Stockholms läns landsting, Stockholm stad samt Nacka och Värmdö kommuner beslutades 2012 att en förstudie för tunnelbana till Nacka ska genomföras. 2013 års Stockholmsförhandling resulterade i att tunnelbaneutbyggnaden till Nacka kommer utgöras av en förlängning av tunnelbanans blå linje från Kungsträdgården. År 2026 beräknas tunnelbanan till Nacka vara färdigbyggd.

I januari 2014 träffades ett avtal om utbyggnad av tunnelbanan mellan staten, Stockholms läns landsting samt kommunerna Nacka, Solna, Järfälla och Stockholm. Avtalet innebär ett

åtagande från Nacka kommun att bygga 13 500 bostäder på västra Sicklaön till år 2030. Av dessa bostäder ska cirka 2650 byggas inom programområdet för Planområdet, som detta projekt är en del av.

Tunnel för tunnelbana och entréfunktioner kommer delvis att byggas under planområdet för upphöjningen. Väster om planområdet blir det en tunnelbaneuppgång i nära anslutning till Saltsjöbanans Sickla station och Tvärbanans nya station. I öst planeras få två uppgångar, norr och söder om planområdet, i höjd med Sickla Galleria och Kaiser Car.

Upprustning av Saltsjöbanan

SL genomför en allmän teknisk upprustning av Saltsjöbanan mellan Slussen och Saltsjöbaden. Arbetet planeras pågå mellan 2014-2017. Bland annat innebär upprustningen bullerreducerande och kapacitetshöjande åtgärder samt införande av ATC-system (säkerhetshöjande system). Efter upprustningen kommer tågen att kunna avgå med fler och tätare avgångar än idag.

Förlängning av Tvärbanan

Det pågår en förlängning av Tvärbanan från Sickla udde till Sickla Station, direkt väster om planområdet. Se detaljplan DP546.

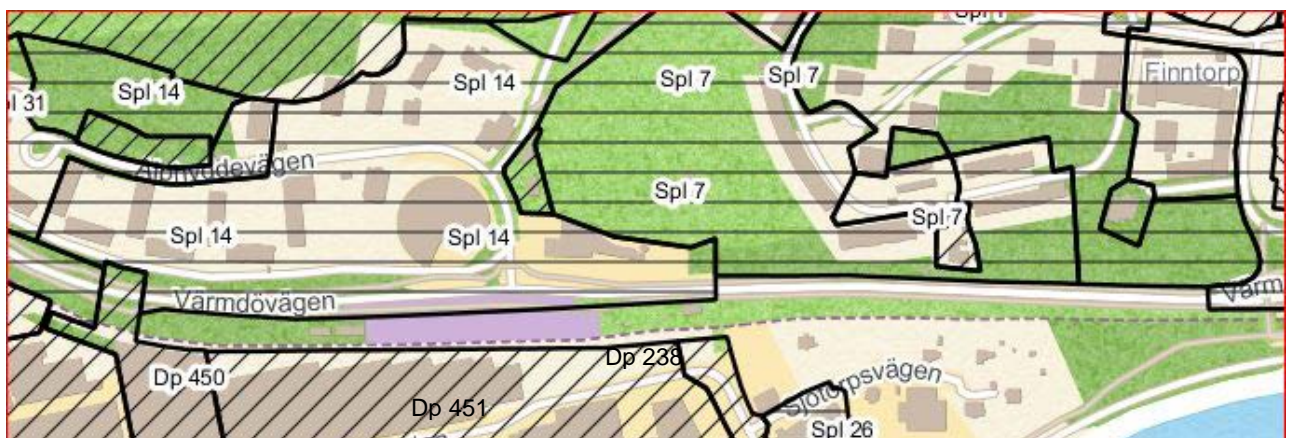
8. Gällande planer

Befintliga planer inom planområdet

Föreslaget planområde är varken planlagt med detaljplan, stadsplan eller järnvägsplan.

Angränsande detaljplaner till planområdet

Stadsplanerna 7 och 14 samt detaljplanerna 238, 450 och 451 ligger nära eller gränsar till föreslaget planområde.



Bilden visar gällande stads- och detaljplaner.

Stadsplan 7 (1954)

Stadsplan 7 gränsar till Värmdövägen, norr om planområdet. Planen behandlar ändring av stadsplanen för Finntorp. Planen reglerar bland annat parkmark på Finnberget. Planen har ingen genomförandetid.

Stadsplan 14 (1959) för Alphyddan

Stadsplan 14 gränsar till Värmdövägen, norr om planområdet. Planen reglerar bland annat parkmark samt mark för parkeringsändamål. Planen har ingen genomförandetid.

Detaljplan 238 (2000-05-29)

Detaljplan 238 ligger inom Sickla köp kvarter, söder om spårområdet för Saltsjöbanan. Planen reglerar område för gata och centrumverksamhet. Planen har genomförandetid på femton år.

Detaljplan 450 (2008-08-28)

Detaljplan 450 gränsar till planområdet i väst och i sydväst. Planen medger bland annat en gångbro över Värmdövägen och spårområdet. Genomförandetid är 10 år, det vill säga till 2018-08-28.

Detaljplan 451 (2008-08-28)

Detaljplan 451 gränsar till planområdet i söder. Planen reglerar område för verksamhetsändamål i del av Sickla Köp kvarter och del av Sickla Industriområde. Genomförandetid är 10 år, det vill säga 2018-08-28.

Ingen av ovanstående planer bedöms utgöra hinder för det föreslagna planområdet.

9. Befintliga förhållanden

Övergripande struktur

Planområdet karaktäriseras av Sicklas stora köp kvarter av industrikaraktär och de gröna höjderna vid Alphyddan och Finnberget. Däremellan löper Saltsjöbanan och Värmdövägen.

Befintlig bebyggelse

Direkt gränsande till planområdet finns två större teknikbyggnader med fasad av rött tegel.

Söder om planområdet ligger Sickla köp kvarter. Bebyggelsen består av äldre tegelbebyggelse från tiden när Sickla var industriområde som senare kompletterats med nyare hus utförda i tegel och glas. Nordost om planområdet ligger Nacka stations stationsbyggnad. Omedelbart norr om planområdet, på varsin sida av Alphyddevägen ligger bilaffär respektive bensinstation och bilaffär.

På höjden nordväst om planområdet ligger bostadsområdet Alphyddan. Området är väl utformat, välskött och byggnadsvolumerna ligger vackert inlagda i den höglänta terrängen. Fasadmaterialet är rött tegel och vita plåtdetaljer.

Vägar och kollektivtrafik

Omgivningen präglas av bostäder respektive natur i norr och köpcentrum i söder. Planområdet präglas av Värmdövägen och Saltsjöbanan men dess mellanliggande remsa rymmande pendlingsparkering och impediment (gröna vildvuxna ytor utan underhåll). Värmdövägen trafikeras av ett regionalt cykelstråk på båda sidor och ett lokalt stråk för bussar till Nacka och Värmdö.

Barriärer

Saltsjöbanan utgör i dagsläget en bred barriär där den enda möjligheten att korsa järnvägen är genom en smal gångtunnel med begränsad tillgänglighet. Sickla köpcentrum bidrar till barriäreffekten genom att vända butiksentréer mot söder, bort från spårområdet. Närmast belägna trafikseparerade korsning med spårområdet ligger vid Sickla industriväg. Vid Finntorp finns en gångbro över Värmdövägen och Saltsjöbanan.

Målpunkter

Närområdets målpunkter utgörs av Saltsjöbanans Nacka station, busshållspatser, Sickla köpcentrum, pendlingsparkering och bostadsområdena på omgivande bergshöjder.

Kopplingar

Inom planområdet utgör gångtunnel vid Nacka station den enda kopplingen, mellan Planiavägen och Värmdövägen.

Stråk

I det långsträckta planområdet utgör Saltsjöbanan det primära stråket i väst-östlig riktning. Det sekundära är gångtunneln vid Nacka station.

Topografi

Planområdet är beläget drygt 10 meter över havets yta, mellan två bergspartier vars höjder når cirka 30 meter över havet vid Alphyddan respektive 40 meter över havet vid Finntorp. Marken söder om området är något lägre än planområdet och faller efterhand ytterligare undan mot Kyrkviken som är belägen sydost om planområdet.

Grönstruktur

Växtligheten i planområdets närhet är lokaliserad till Alphyddan, Finntorp samt området mellan Värmdövägen och Saltsjöbanan. Växtligheten runt Alphyddan utgörs av vårdat parklandskap med lövträd, gräsmattor och gångstigar. Växtligheten på höjden som omger Finntorp utgörs också av lövträdskog. 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.

Viktig vegetation

Det finns inga naturvärdesträd inom planområdet.

Markförhållanden

Geohydrologiska och geotekniska förhållanden

Markundersökningen anger att geotekniska utredningar har genomförts av Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT).

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).



Bild: Berggrunden inom och nära planområdet.

Källa: Utdrag från Sveriges geologiska undersökning © SGU

Radon

Längs en längre sträcka inom föreslaget planområde finns naturlig radon i berggrunden.



Bild: De rödmarkerade områdena har en förhöjd risk för radon. Sickla köp kvarter har en "låg förhöjd risk" för radon. Källa: Markradonutredning för Nacka kommun, Sveriges Geologiska AB, 1990.

Jordarter

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 2016b).

Resultatet av jordartsbestämningen visar att fyllnadsmaterialet utgörs av stenig grusig sand och sprängstensfyllning som troligtvis ingår i banvallens grundkonstruktion. Under fyllnadsmaterialet finns naturlig siltig lera. Borrstopp erhöles mellan 1,9–2,1 m.u.my. Borrstoppen kan ha orsakats av större block eller berggrund. Synligt berg har även dokumenterats.

Värdefull kulturmiljö och landskapsbild

Saltsjöbanan

Saltsjöbanan tillkom i samband med byggandet av den nya villastaden Saltsjöbaden som K. A. Wallenberg ville göra till en exklusiv villa- och badort. Banbygget gick med rekordfart. Banan invigdes den 1 juli 1893. Fram till 1936 då Slussen hade invigts var Stadsgården banans slutstation enligt inventering av banans miljöer. Saltsjöbanan var nödvändig för att skapa enkla kommunikationer till och från Stockholm. 1913 öppnades även grenbanan Igelboda–Solsidan.

I nordost, gränsande till detaljplaneområdet ligger Nacka Stationsbyggnad, utpekad som särskilt värdefull i kulturmiljöprogrammet. Nacka station har en välbevarad stationsbyggnad från 1895. Stationen orienterar sig liksom de flesta stationer på Saltsjöbanan i väst-östlig riktning. Stationsmiljön består av ett stationshus, två perronger och en gångtunnel samt tillhörande parkering. Järnvägen passerar med dubbla spår. Den norra perrongen består av betongfundament och asfalt. Den södra perrongen har en plattform av trä ovanpå en konstruktion av järnvägsräls. Den södra plattformen är relativt smal och därför tagen ur bruk.

Stationshuset är uppfört i nationalromantisk stil med rektangulär form, med senare tillbyggnader. Byggnaden är i en våning med ett valmat sadeltak. Fasaden är klädd med fasspontad panel delas in med ett utanpåliggande listverk. Taket och skorstenen täcks av svartmålad takplåt. Takfoten är utbyggd över perrongen för att fungera som regnskydd vilket ger byggnaden en speciell karaktär. Takets profilerade sparrändar med snidade snedsträvor exponeras mot ett vitmålat undertak av klätt med pärlspont. Stationsmiljön omgärdas av ett flertal äldre och högväxta lövträd, bla Askar och Ekar.

Saltsjöbanan bevarar idag ett flertal välbevarade stationsmiljöer som genom sin arkitektur ger uttryck för tydliga årsringar, och som alla skapar en avläsbar och värdefull helhet. Tack vare detta kan Saltsjöbanan berätta om villasamhällets etablering i Nacka kommun.

Idag innehåller stationshuset en pizzeria och klädbutik. Det utskjutande taket nyttjas även idag som väderskydd för väntande resenärer.



Stationsbyggnad vid Nacka station.

Stinsbostaden Agneshill ligger på en höjd söder om planområdet. Byggnaden är uppförd 1898. Arkitekturen har drag av det sena 1800-talets dekorativa och lekfulla Schweizerstil med en detaljrik panelarkitektur. Villan ligger på en kuperad tomt med bland annat äldre lövträd, vilket ger en helhet som samverkar och förstärker det kulturhistoriska värdet. Se bilder på nästa sida.



Villa Agneshill/Stinsbostaden, Sicklaön 115:4.1



Villa Agneshill/Stinsbostaden, Sicklaön 115:4.

Angränsande kulturmiljöer

I söder, direkt gränsande till planområdet, ligger Sickla som är av lokalt intresse för lokalmiljövården. Sicklaområdet är en omvandlad industrimiljö med bebyggelse från 1890-tal till nutid. Industrin kom till Sickla som en direkt följd av Saltsjöbanans utbyggnad och etableringarna startade 1898. De första fabrikerna byggdes av AB Diesel Motorer som 1917 slogs samman med Nya Aktiebolaget Atlas, som ursprungligen tillverkade järnvägsmateriel.

Sickla kännetecknas av karaktärsskapande platsbildningar och gaturum, med industribyggnader från mellan 1890 och 1910-talen. Det finns gatustråk som vittnar om stickspår som en gång gick från Saltsjöbanan in i industriområdet.

Norr om stationen går Värmdövägen. Norr om vägen möter en bergssida med en karaktäristisk terrasserad naturstensmur. Murens storlek med trappor och ramper ger den ett nästintill monumentalt uttryck. Berget är den högsta punkten i det omgivande landskapet och ger intrycket av att stationen ligger i en dalgång. Den särpräglade topografin med den branta höjden med berg i dagen ger uttryck för Nackas särpräglade skärgårdskaraktär.

Väster om bergets fot ligger en äldre villa vid Alphyddevägen/ Svindersviksvägen. På tomten finns en ek som härrör från områdets äldsta historia, med Sickla gård. Den särpräglade bergshöjden är en resurs i en intressant stadsmiljö. Öster om planområdet ligger den Setterwallska villan, byggnadsminne enligt Kulturmiljölagen. Byggnaden bör även framgent bibehålla fria siktlinjer ner mot Kyrkviken.

Källor: Byggnader och miljöer av kulturhistoriskt intresse i Planområdet, Johan Aspfors, Nacka kommun, juni 2013. Nacka kommuns kulturmiljöprogram 2011. Stockholm-Saltsjön 1892-1992, Stockholm 1992. Intern-GIS.

Fornlämningar

Det finns inga kända fornlämningar inom planområdet.

Strandskydd

Delar av upphöjningen ligger inom strandskyddat område. Emellertid är marken redan i anspråkstagen då Saltsjöbanans spårområde redan ligger där idag.

Tillgänglighet

Idag är spårområdet och därmed planområdet tillgängligt via Sickla station och Nacka station. Man kan passera under banan vid Nacka station. Passagen består av en smal brant trappa. Passagen är inte tillgänglighetsanpassad.



Dagens gångtunnel under Saltsjöbanan vid Nacka station.

Service

Såväl offentlig som kommersiell service finns i närområdet.

Handel

Sickla köp kvarter med ett flertal butiker ligger direkt söder om planområdet. En bensinstation och två bilhandlare ligger norr om planområdet och Värmdövägen.

Skolor, grundskolor, förskolor

De närmsta förskolorna ligger vid Alphyddevägen och Ryssviksvägen, norr om Värmdövägen. Vid Sjötorpsvägen, söder om Saltsjöbanan finns två förskolor. Vid Alphyddevägen finns även en grundskola.

Friytor

Växtligheten mellan Värmdövägen och Saltsjöbanan karaktäriseras som ett impediment där buskar och träd fått breda ut sig ett antal år, utan synligt underhåll. Ett stort sådant parti ligger vid de två transformatorstationerna, direkt intill planområdet.

Gator och fordonstrafik

Det finns inga gator inom planområdet. Norr om planområdet ligger Värmdövägen som sträcker sig längs med Saltsjöbanan genom planområdet. Söder om Planområdet finns Planiavägen och Simbagatan. Planiavägen sträcker sig fram till parkeringshuset som ligger parallellt med järnvägen. Där Planiavägen sedan svänger in till Sicka köp område byter den namn till Simbagatan. Nacka kommun är väghållare för Värmdövägen och den del av Planiavägen som ligger norr om Plania-rondellen. Kommunen genomför en förstudie för den framtida Värmdövägen. Se avsnitt 7 ovan.

Parkering

Vid Nacka station direkt norr om planområdet ligger en infartsparkering för 90 bilar. I parkeringshuset i Sickla köp kvarter direkt söder om planområdet finns infartsparkering för 103 bilar.

Angöring

Se tillgänglighet.

Gång och cykeltrafik

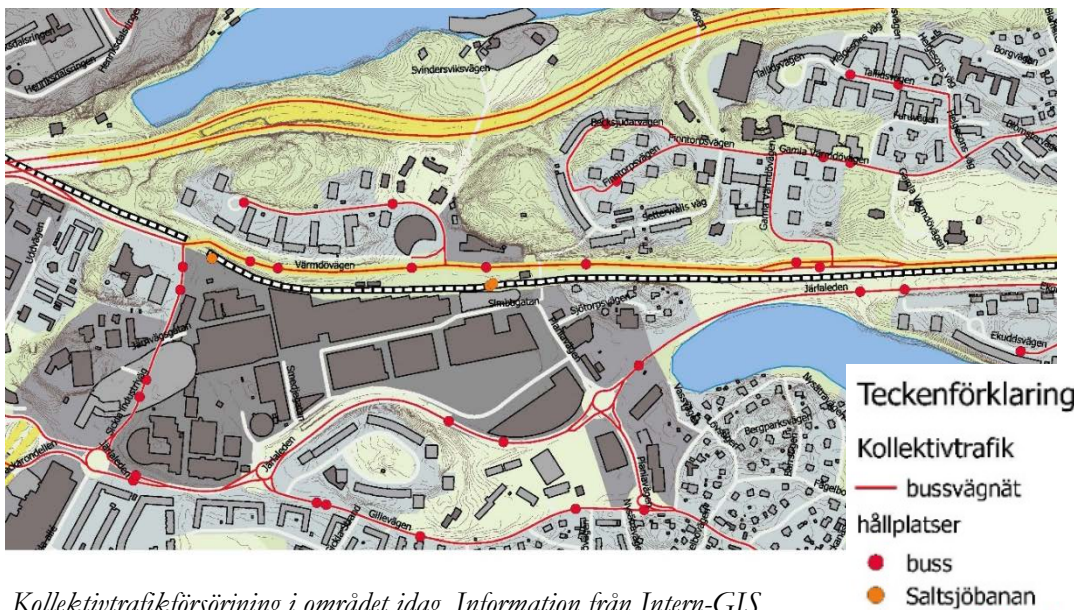
Inom planområdet finns gångtunneln under Saltsjöbanan. Norr om planområdet ligger Värmdövägen, med gång- och cykelbanor på båda sidor. Under Värmdövägen går en gångtunnel mellan infartsparkeringen och korsningen Värmdövägen/Svinderviksvägen.



Cykelnätet idag. Bild ur Planias planprogram.

■ Regionalt cykelstråk
 ■ Huvudnät
 ■ Lokalnät
 ■ Cykel i blandtrafik

Kollektivtrafik



Kollektivtrafikförsörjning i området idag. Information från Intern-GIS.

Saltsjöbanan sträcker sig redan idag genom föreslaget planområde. Direkt norr om planområdet finns järnvägsstationen Nacka Station. Direkt väster om planområdet ligger Sickla station. Ett flertal busslinjer trafikerar Värmdövägen med hållplatser intill planområdet. Bussar trafikerar även Järlaleden och Sickla industriväg, som ligger söder om planområdet.

Teknisk försörjning

Vatten och spillvatten, dagvatten

Allmänna vatten-, spill- och dagvattenledningar finns utbyggda i området. Ledningarna passerar under Saltsjöbanans järnväg, inom planområdet.

En dagvattenutredning har genomförts inom ramen för detaljplaneprojektet. Utredningen visar att det inte finns kända ledningar för avvattning av spårkroppen (järnvägen). Det är tänkbart att vatten från spårkroppen delvis avleds oavsiktligt via de kommunala dagvattenledningarna som passerar genom eller under spårkroppen. Det är också möjligt att nederbörden bildar ytligt grundvatten och belastar ledningsnätet söder om spårområdet som inläckande grundvatten. Huvudsakligen bedöms dock nederbörden infiltrera i marklagren under spårkroppen och bilda grundvatten som så småningom tränger ut i Järlasjön.

I västra delen av området finns en större kommunal dagvattenledning i Järnvägsgatan. I östra delen går en dagvattenledning under Värmdövägen, genom parken och ner till Järlaleden där vattnet infiltrerar och tar sig diffust under vägkroppen och vidare till Kyrkviken.

Den befintliga dagvattenledningen är överbelastad med återkommande marköversvämningar som följd, framför allt vid korsningen Planiavägen-Järlaleden. Ledningen i den östra delen av området har också begränsad kapacitet, men är inte överbelastad i lika hög grad.

El, tele, data

Det finns två större teknikbyggnader i den västra delen av planområdet som ägs av Nacka Energi. I anslutning till Nacka Stations plattform finns en mindre elstation för järnvägsdriften. Ett stort OPTO-stråk (optisk fiber för tele/data) finns inom området.

Kraftledningar

Det finns ett utbyggt kraftledningsnät i området. En kraftledning passerar planområdet. Den passerar genom de två teknikbyggnader som ligger direkt norr om spårområdet. Det finns även ett flertal med järnvägen korsande kraftkabelstråk inom planområdet.

Uppvärmning

Det finns fjärrvärmeledningar som korsar under planområde.

Avfallshantering

Inom planområdet finns papperskorgar på perrongen, dessa hanteras av trafikförvaltningen. Direkt utanför planområdet, vid Nacka stationsbyggnad finns papperskorgar kopplade till respektive verksamhet i Nacka stationshus. Dessa verksamheter har hämtning av sitt brännbara restavfall via utplacerat sopkärl, med hämtning från Värmdövägen. Dagens passage under Saltsjöbanan mellan Nacka station och Sickla köpvarter saknar papperskorgar.

Inom Sickla köpvarter hanteras verksamheterna sin avfallshämtning via samordnade soprum och enskilda lösningar. På baksidan av Sickla galleria har fastighetsägaren Atrium Ljungberg in- och urlastningskajer. Transporterna sker via Simbagatan, mellan parkeringshuset och gallerian.

Trygghet och Brottsförebyggande åtgärder

Följande platser kan idag upplevas otrygga:

- Gångtunneln under Saltsjöbanan mellan Värmdövägen och Sickla köp kvarter.
- Området direkt norr om planområdet består av en enkel men hårdgjord infartsparkering.
- Utrymmet bakom Sickla galleria är en smal och lång inlastningszon. Det finns även ett smalt utrymme bakom parkeringshuset. Här bedöms inga naturliga gångstråk/passager finnas.

Det finns inga kända brottsförebyggande åtgärder/aktiviteter i närområdet.

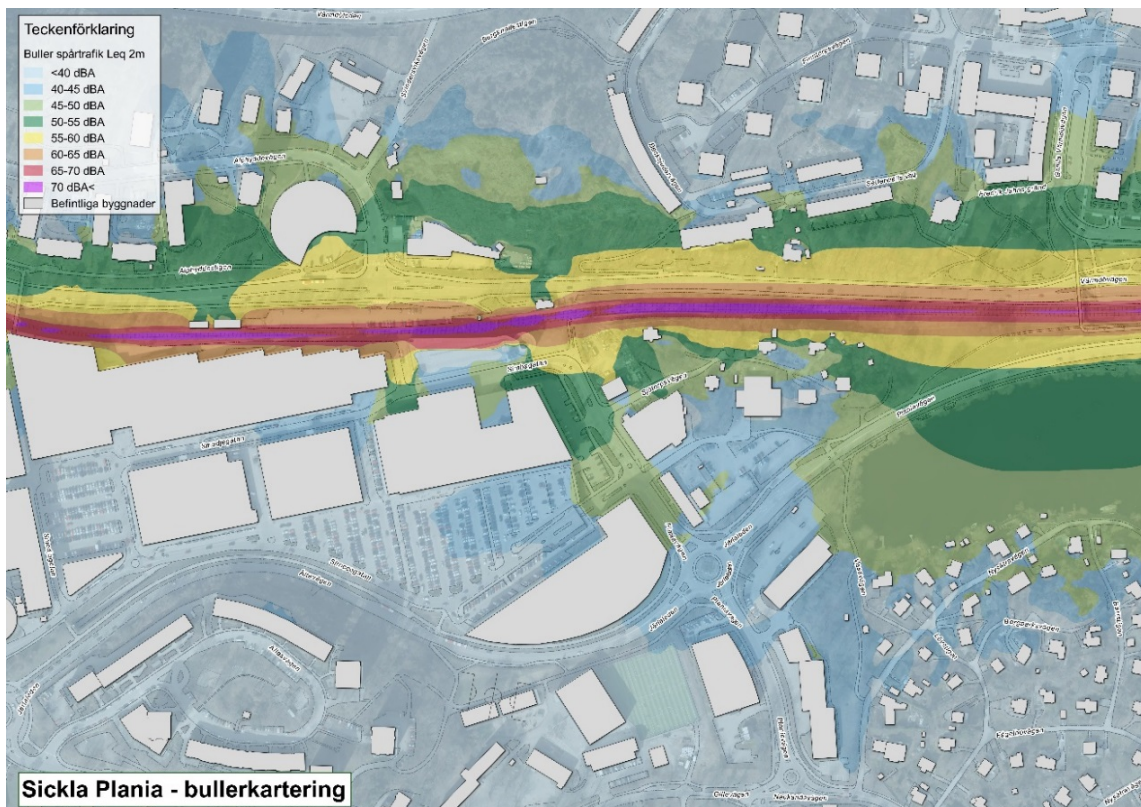
Brandförsvaret

Närmsta brandstation ligger vid Värmdövägen, cirka 1,5 kilometer öster om planområdet. Brandstationen kommer flytta till den kommande avfarten vid väg 222 och Nacka forum, cirka 2,5 kilometer nordost om planområdet.

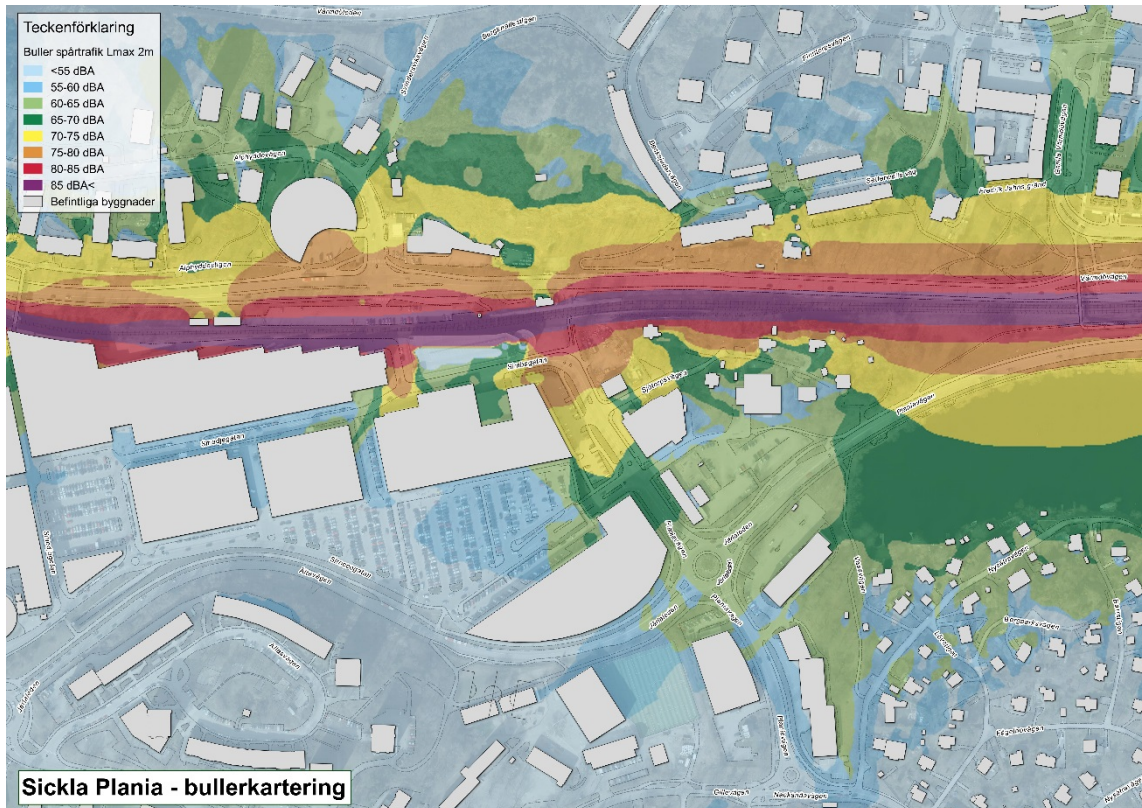
Störningar

Buller

Nacka kommun har genomfört en kartläggning av dagens ljudnivåer från väg- och spårtrafik. Den ekvivalenta och maximala ljudnivån idag visas i bilderna nedan. De befintliga bostäderna påverkas av en ekvivalent ljudnivå upp mot 55 dBA. Den maximala ljudnivån är strax över 75 dBA vid mest utsatt fasad vid befintlig bostad.



Ekvivalent ljudnivå 2 m över mark från Saltsjöbanan, dagens situation



Maximal ljudnivå 2 m över mark från Saltsjöbanan, dagens situation.

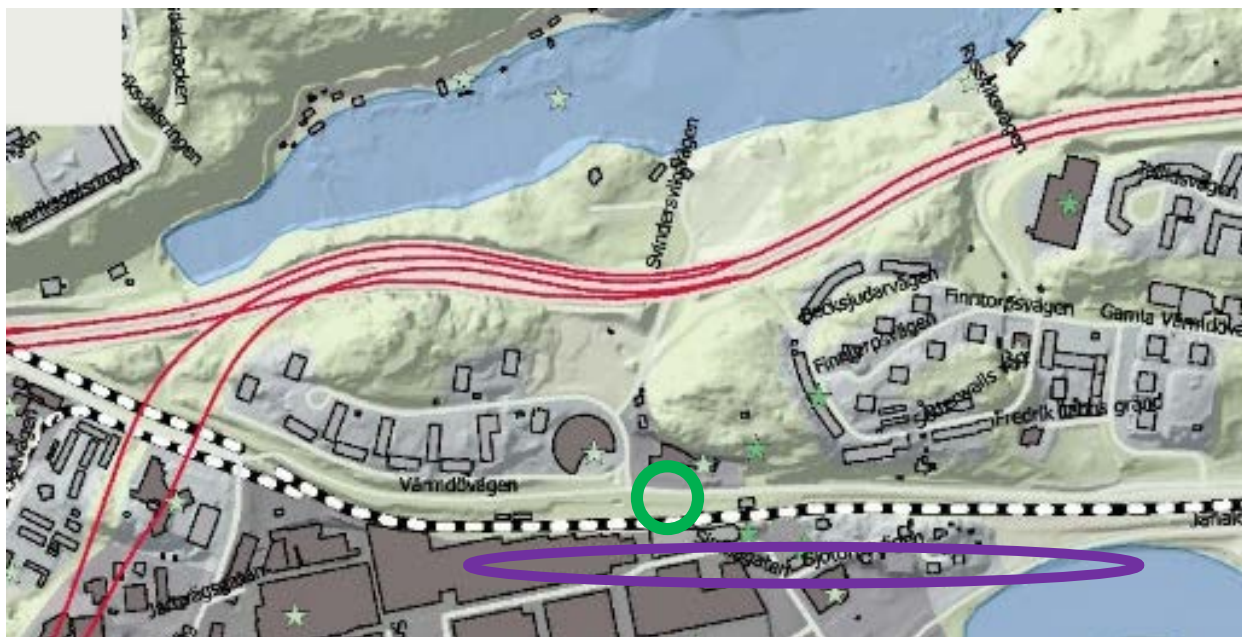
Risker

Saltsjöbanans tågtrafik

Saltsjöbanans befintliga järnvägsspår ligger i marknivå. Spårområdet är inhägnat, förutom vid perrongen till Nacka station. De risker som bedöms föreligga i dagens läge är fallolyckor från perrong samt så kallat spårspring.

Transporter av farligt gods

Inga transporter av farligt gods passerar planområdet. Transporter av farligt gods sker på Värmdöleden cirka 250 meter norr om planområdet. Emellertid transporteras drivmedel till bensinstationen norr om Värmdövägen.



Röda linjer visar transportleder för farligt gods. Inringat i lila ligger planområdet. Inringat i grönt ligger bensinstationen. Källa: Stockholms läns författningssamling (01FS 2007:102, Länsstyrelsen 2007)

Föroreningar i mark och vatten

I planområdets närhet finns fem MIFO-objekt. Inom spårområdet har det troligtvis förekommit slipers som har varit impregnerade med kresot vilket kan ha förorenat jord under och i anslutning till banvallen. Det kan även ha förekommit besprutning av banvallen. Strax söder om planområdet fanns tidigare en skrotverksamhet. En översiktlig markundersökning har därför utförts.



Mifo-objekt i närområdet. Objekten är klassade från 1 (hög risk) – 4 (låg risk). Källa: Miljöenheten, Nacka kommun.

Markundersökningen har identifierat ett flertal ämnen i det ytligt liggande fyllnadsmaterialet. Uppmätta halter bedöms inte utgöra någon risk för framtida besökande eller mark- och byggarbetare som kommer vistas inom planområdet. På grund av den glesa provtagningen kan det dock inte uteslutas att det finns halter som överskrider riktvärdet för miljö kvalitetsnormen.

Rapporten hänvisar till dagvattenprover som togs i samband med utredningar inför utbyggnad av tunnelbanan mellan november 2015 och februari 2016. Samtliga föroreningshalter underskrider riktvärden för exponeringsvägar för inträngning av ångor i byggnader och miljörisk för ytvatten.

Rapporten anger att det finns en osäkerhet hur representativt den dokumenterade föroreningssituationen är för planområdet som helhet. Det är ett relativt stort område som indikerar att jordprovtagningen bör förtätas. Då ska även spårområdet inkluderas som inte var tillgängligt i denna markundersökning.

Skyfall

Enligt skyfallsanalys för Västra Sicklaön ligger planområdet inom ett område där vattnet riskerar att bli stående och orsaka översvämningar på markytan i samband med skyfall. Problem uppstår när vattnet orsakar en värdeförlust, påverkar kommunikation/ transporter, eller vid risk för hälsa och säkerhet. Vid ett 100 års regn med dagens höjdsättning uppstår stora översvämningdjup vid Nacka station.

10. Planförslaget

Centralt i projektet är att minska den barriäreffekt Saltsjöbanan idag åstadkommer och skapa en mer sammanhängande stadsmiljö.

Istället för att primärt uppföra en spårbroanläggning skapas ett byggnadsverk i stadsmiljö där Saltsjöbanan blir en integrerad del. Ambitionen är att spegla de planerade kvarteren på den norra sidan om Värmdövägen, med ett byggnadsverk som kan rymma handel, service, teknikutrymmen och kulturverksamhet.

Förslaget möjliggör för Simbagatan och Planiavägen att passera under järnvägen och på så sätt kopplas samman med Värmdövägen.

Förslaget möjliggör för tunnelbana och dess entréfunktioner i tunnel under delar av planområdet.

Nytt byggnadsverk

Förslaget byggnadsverk uppförs på den plats där Saltsjöbanan löper nära Nacka station, mellan baksidan av Sickla galleria och Värmdövägen i höjd med Alphyddan och Finntorp.

Järnvägen lyfts upp och placeras ovanpå det föreslagna byggnadsverket. I markplan, under den upphöjda järnvägen passerar Simbagatan och Planiavägen och ansluter till Värmdövägen. På båda långsidorna samt intill passagerarna rymmer lokaler för handel, service och tekniska anläggningar.

Placering

Byggnadsverket ligger på samma plats i samma läge som dagens Saltsjöbana, men i ett upphöjt läge.

Omfattning

Det nya byggnadsverkets utbredning sträcker sig över drygt 525 meter i väst – östlig riktning parallellt med dagens Värmdöväg.

Den bärande konstruktionens är cirka 10 meter bred, lite avsmalnande på vissa av anslutningspunkterna. Byggnadsverket har en högsta höjd om cirka 7 meter. Kontaktledningsstolparna i spårnivå har därtill en höjd om cirka 6 meter.

Brokonstruktionen kommer att bäras upp av minst 12 pelarpar med ca 20 meters avstånd. Viss avvikelse kan förekomma vid passagen över området där tunnelbanan planeras och vid den nya korsningen med Planiavägen.

Passagen för fordonstrafik har en lägsta frihöjd om 4,7 meter vid Planiavägens förlängning. Passagen för gång- och cykeltrafik har en lägsta frihöjd om 3,0 meter vid Simbagatan. Lokalerna har en lägsta frihöjd om 3,0 meter.

Byggnadsverket behöver uppföras i två steg. Dels på grund av att man vill korta byggtiden för själva brokonstruktionen, dels på grund av att det kommer vara en byggarbetsplats under lång tid - många parallella projekt.

Utformning

Byggnadsverk

Saltsjöbanans upphöjning utformas med hänsyn till att bli en del i Nacka stad som växer norrut förbi Värmdövägen.

Upphöjningen blir ett byggnadsverk. Det består av flera integrerade funktioner och utformas som en helhet. Här ryms järnväg, brokonstruktion, lokaler, passager för fordons-, gång- och cykeltrafik och tunnelbana. Material och utformning präglas av stadens formspråk snarare än brokonstruktionens.

Det långsträckta byggnadsverket har en egen tydlig karaktär samtidigt som den anpassar sig till Sicklas äldre industriområde, omkringliggande bebyggelse i övrigt och områdets topografi. Arkitekturen kan vara nyskapande men man beaktar de äldre industribyggnadernas karaktäristik avseende volym, material och kulör. Se mer under avsnitt ”Förhållningssätt till kulturmiljö och landskapsbild” nedan.

Det krävs en medveten hantering av skala och fasad. Byggnaden uppfattas som lätt och transparent. Den signalerar sammanlänkning och tillgänglighet. Formen får gärna vara dynamisk och följa spårens krökning.

Den norra sidan utgör en viktig rumsbildare när Värmdövägen omvandlas till stadsgata och nya flerbostadshus med lokaler i gatuplan uppförs längs Värmdövägens norra sida. Fasaderna förses därför med flera entréer för direkt access till lokalerna. Framför allt på dess norra sida, men även på dess södra sida där så är möjligt. Även passagera förses med entréer. Flera entréer direkt från gatan skapar ett mer levande och tryggt gaturum.

Det finns plats för stora ljusinsläpp, utblickar och indirekt belysning samt fasadpartier för skyltning och annonsering med mera. Platsen bakom Sickla galleria föreslås samnyttjas för inlastning/varuintag.

Passagera är ljusa och rymliga. Passagen vid Simbagatan kan bli ett väderskyddat torg med tydliga stråk för cykeltrafikanter. De förses med lämplig belysning och utomhusmöbler för stadsrum såsom cykelställ, sittplatser, sopkärl med mera. De omhändertagna utomhusytorna skapar förutsättningar för mindre mötesplatser som kan upplevas trygga och säkra.



Bilden visar en illustration av hur upphöjning kan komma se ut. Platsen är vid föreslagen gång- och cykelpassage vid Simbagatan. Vy mot mot Värmdövägen och Alphyddevägen. Från teknisk förstudie, Atkins, 2015-03-26, med kompletterande bild från 2015-04-28.



Bilden visar en illustration av hur upphöjning kan komma se ut. Platsen är vid föreslagen fordonspassage vid Planavägens förlängning mot Värmdövägen. Från teknisk förstudie, Atkins, 2015-03-26, med kompletterande bild från 2015-04-28.

Slutna fasader undviks. Eventuella bullerskärmarnas läge och utformning beaktas i ett tidigt skede och integreras med fördel i byggnadsverket. Om stödmurar inte kan undvikas av konstruktionstekniska skäl hanteras även dessa som en integrerad del av byggnadsverket.

Då brokonstruktionen bärs upp av ett långsträckt pelardäck skapas ett generöst och robust utrymme som kan användas på olika sätt över tid. Pelardäcket är synligt och blir en viktig del av lokalernas utformning och funktion. Passagerna utformas utan synliga och skrymmande pelare i passagerna. Om pelare inte kan undvikas i passagerna placerar de med hänsyn till passagernas funktion och till gång- och cykeltrafik i och gränsande till passagen.

Arkitekturen är genomarbetad och av hög kvalitet.

Gestaltning regleras enligt följande avsnitt, f₃ Reglering av gestaltning.

f₃ Reglering av Gestaltning

I plankartan ställs krav på utformning av byggnadsverket.

Plankartans bestämmelse f₃ hänvisar till nedanstående gestaltungskrav.

f₃

- Arkitekturen ska vara väl genomarbetad och av hög kvalitet.
- Det långsträckta byggnadsverket ska ha ett tydligt förhållningssätt till Sicklas äldre industriområde, omkringliggande bebyggelse i övrigt och områdets topografi. Samtidigt som arkitekturen kan vara nyskapande, beaktas de äldre industribyggnadernas karaktäristik i form av volym, material- och kulörval.
- Den långsträckta volymen ska ha en medveten hantering av skala och fasad.
- Byggnaden ska utformas som en helhet med väl integrerade funktioner.
- Uttrycket ska vara lätt och transparent.
- Slutna fasader ska undvikas.
- Fasaderna ska ha glaspartier för ljusinsläpp och utblickar.
- Fasaderna ska förses med flera entréer.
- Fasadpartier ska avsättas för skyltning och annonsering.
- Passagerna ska vara ljusa och rymliga och förses med entréer, lämplig fasadbehandling och belysning.
- Bullerskärmarnas läge och utformning ska integreras i byggnaden.

- Där stödmurar inte kan undvikas av konstruktionstekniska skäl ska de utformas som en integrerad del av byggnaden.
- Pelarsystemet ska vara synligt och utformas som en integrerad del av byggnaden.
- Pelarsystemet ska möjliggöra för olika användning av ytorna under bron över tid.
- Avfallssystemet ska ha en utformning av estetisk hög kvalitet och stadsmässig karaktär. Den ska integreras med byggnadsverkets karaktär.

Förhållningssätt till kulturmiljö och landskapsbild

Områdets varierade topografi, liksom Sicka industriområdes karaktäristiska tegelarkitektur, bör beaktas avseende tillkommande volymer, material liksom kulörval. Byggnadsverket kommer upplevas som att den ”går i en bergsänka” som idag. Byggnadens norra sida och fasad kommer vara ett starkt påtagligt och rumsbildande byggnadsverk som utformas med stor omsorg och kvalitet.

Utåtriktad verksamhet, som butiker och liknande skapas under broupphöjningen vilka minimerar stödmurens längd och höjd, och skapar större möjligheter till en positiv upplevelse av gaturummet för Värmdövägen.

Upphöjningen över Planiavägen och Simbavägen upplevs som värdefulla trafikpassager. I väster slutar upphöjningen när de befintliga spåren snabbt stiger och spårhöjningen kommer att få en förankring i de upprustade byggnaderna i Sickla köp kvarter. Längst i öster, där spårområdet passerar Kyrkviken, är utblickarna från Setterwalls villa och park, ut mot Kyrkviken av stor kulturhistoriska betydelse. Där kommer upphöjningen vara så låg att vyn ut över Värmdövägen, Saltsjöbanan och befintlig park ut mot Kyrkviken inte påverkas nämnvärt.

Mark och växtlighet

Det föreslås inga ytor för växtlighet inom spårområdet.

Strandskydd

Delar av upphöjningen kommer ligga inom strandskyddat område. Då marken redan idag är anspråkstagen med Saltsjöbanans befintliga inhägnade spårområde föreslås att strandskyddet upphävs.

Byggnadsteknik

Brokonstruktion för Saltsjöbanans upphöjning

Byggnadsverkets bärande brokonstruktion föreslås utföras som en balkbro. Bron startar med en trågkonstruktion i väster som övergår i en brokonstruktion med pelardäck för att avsluta med ett landfäste och stödmurar i öster parallellt med Värmdövägens befintliga läge. Trågkonstruktionen i västra änden kan med fördel inrymma teknikutrymmen för Järnvägsteknik, El och Signal.

Tekniska egenskapskrav

Brokonstruktionens tekniska egenskaper regleras i Trafikverkets regelverk TRVK Bro 11 som även trafikförvaltningen har valt att rätta sig efter. För de järnvägstekniska egenskaperna har Trafikförvaltningen ett eget anpassat regelverk för respektive lokalbana. Dessa gäller enbart trafikförvaltningens banor och heter Riktlinjer Bana, El, Signal, o Tele. (RiBEST) Där regleras alla järnvägstekniska detaljerna, såsom spårtekniska eller elektriska egenskaper samt trafikala regler.

Funktion

Brokonstruktionens huvud användning är järnvägsändamål. Under järnvägsbron vid Simbagatan ska marken vara tillgänglig för GC-trafik till en fri höjd av 3 meter. Inom område för förlängningen av nya Planiavägen ska det skapas ett spann på minst 26 m samt att marken ska vara tillgänglig för fordonstrafik till en fri höjd av 4,7 meter.

Ytor under bro medger kommersiella ytor för handel och service.

Ytor under mark medger tunnel för tunnelbana och entréfunktioner.

Material

Material runt bropelarna ska vara av en sort som möjliggör för framtida etablering och utbyggnad av kommersiella lokaler eller liknande under brokonstruktionen. Material i broslänter ska vara av en sort som möjliggör att växter kan etablera sig. Släntlutning ska följa anslutande slänters lutning, 1:2.

Brostöden ska upplevas enkla och lätta. Mittstöd ska utföras med pelare och inte som en hel skiva för att bidra till att öppningarna under bron känns större och blir ljusare. Mittstöden ska därför utföras med rundade kanter och bestå av två-tre stöd istället för ett massivt. Landfästet i väster ska vara placerat parallellt med Simbagatan.

Grundläggning

På grund av markbeskaffenheterna inom området kommer grundförstärkningsåtgärder behövas till exempel genom lättfyllning eller pålning. Det kommer krävas kompletterande geotekniska undersökningar i området, särskilt för tunnelbanans tunnel och entréfunktioner.

Förutsättningar för tunnelbanan

Förlaget möjliggör för tunnelbana i tunnel med entréfunktioner vid Sickla tunnelbanestation. Nacka kommun har i planarbetet stämt av med Förvaltningen för Tunnelbanans utbyggnad (FUT), och tagit del av den 3-dimensionella modell som tagit fram över tunnelbanesystemet, daterad 2016-06-10.

I detaljplanens västra del möjliggörs för tunnelbaneperrong på ett djup om cirka -23 meter (RH2000). I detaljplanens mitt, i läget mellan tunnelbaneuppgångarna norr och söder om Värmdövägen, möjliggörs på passage på ett djup om cirka 2 meter (RH2000).

Tunneltaket är cirka 8,5 meter ovanför plattform. Säkerhetszonen är 10 meter från tunnelns insida, i berget. Planhandlingarna kommer uppdateras med eventuella förändrade lägen och mått för tunnelbanan i det fortsatta planarbetet.

Mark för tunnelbanans utbyggnad säkerställs i plankartan, med bestämmelse T₁. Förslag på reglering grundar sig på Förvaltningen för utbyggd tunnelbanas (FUT) vägledning, ”Planbestämmelser för detaljplaner som berörs av nya tunnelbanan, 2014-09-22.

Teknisk försörjning

Genom planområdet passerar ett stort antal ledningar för kommunen infrastruktur som kommer i konflikt med detaljplanens genomförande. De ledningsslag som påverkas omfattar i stort sett allt som kan finnas under en centralt placerad gata i staden, exempelvis el, vatten, dagvatten, optisk fiber (tele/data), fjärrvärme/kyla och spillvatten. Dessa ledningar behöver i olika omfattning läggas om för att möjliggöra en lösning med tunnelbanetrafik under jord och tågtrafik på en bro genom planområdet.

Vatten, spillvatten och dagvattenledningar

Upphöjningens lokaler ska förberedas med anslutningar till det befintliga kommunala ledningsnätet. Det befintliga kommunala ledningsnätet behöver dimensioneras upp till stora delar i samband med att Nacka förtätas. Eventuella ny- eller/och omdragningar av befintliga ledningar kan komma behöva göras vilket behöver tas hänsyn till i det fortsatta arbetet. Befintliga ledningar som går under järnvägen idag ska säkerställas eller läggas om.

Dagvattenledningarna som passerar under järnvägen idag ska säkerställas eller läggas om. I arbetet med hela Nacka stad kommer övergripande utredningar av uppdimensioneringsbehov, eventuella omdragningar och eventuella nydragningar av dagvattenledningar utredas vidare. Resultatet från de olika utredningarna ska samordnas.

Övrig dagvattenhantering

Dagvatten ska omhändertas inom egen fastighet.

En dagvattenutredning har tagits fram inom ramen för projektet. En förutsättning för detaljplanens genomförande är att genomföra de åtgärder som redovisas i utredning.

Dagvattenutredningens slutsatser (se hela rapporten för helhetsbild):

- Grundvattnets nivåer i området är inte helt klarlagda men förutsättningarna för perkolations trycks utifrån den information som finns vara goda med undantag för den östra delen av området.
- Eftersom ingen hårdgörning planeras av ramper medför planen ingen förändring av förutsättningarna för avrinningen i dessa delar.
- Dagvattnet från hela brokonstruktionen bedöms kunna avledas österut i en ny dagvattenledning förutsatt att konflikter med andra underjordiska ändamål går att lösa.
- Frågan om vilken ledningsdragning som är lämpligast behöver klarläggas i det fortsatta arbetet.
- Ett magasin föreslås placeras vid den östra broänden.
- Översvämningsriskerna bedöms tack vare föreslagna åtgärder förbli oförändrade eller minska upp till dimensionerande återkomsttid 10 år.
- Dagvatten ska fördröjas och renas på kvartersmark genom fördröjningsmagasin innan det släpps vidare i det allmänna nätet.

- Som planbestämmelse föreslås att dagvattenmagasin ska anläggas med minst 20 liter magasinvolym eller infiltrationskapacitet per kvadratmeter broyta (motsvarande 2 kubikmeter per 100 kvadratmeter).

Mark och dimensioner för dagvattenmagasin säkerställs och regleras i plankartan.

Elförsörjning

Upphöjningens lokaler förbereds för anslutning till befintligt kommunalt/privat ledningsnät. Järnvägstrafiken har ett eget elförsörjningsnät likt den anläggningen som är i drift idag.

Uppvärmning

Upphöjningens lokaler för service och handel förbereds för anslutning till befintligt fjärrvärmenät från Fortum.

Avfallshantering

Planförslaget medför att sopbilars tillgänglighet till området söder om upphöjningen ökar då Planiavägen kopplas samman med Värmdövägen.

I Nacka kommuns fördjupade strukturplan finns ett dokument som behandlar avfallshanteringen i Nacka stad. Här framgår att det i varje fastighet som inrymmer verksamheter ska det finnas utrymme och system för att hantera verksamheternas avfall. Verksamheter med liknande typ av avfall kan med fördel samordnas.

Verksamheter ska ges möjlighet att sortera ut mat- och restavfall, samt förpackningar i den mån det uppkommer, samt övriga fraktioner utefter behov. Avfallsrum ska dimensioneras utefter verksamheternas behov.

Avlastningszoner för sopbilar sker på ett avstånd om 10 meter från soprum. Värmdövägen som kommer omvandlas till stadsgata bör förses med sådana zoner.

Det läggs stor vikt vid utformning av avfallssystemet, såsom portar, behållare, inkast, avlastningszoner i gaturummet och övrig utrustning. Fasadhantering mot framförallt Värmdövägen är särskilt viktig. Detta så att en estetisk hög standard/stadsmässig karaktär uppnås.

Verksamheterna i lokalerna för handel eller service under upphöjningen som vetter mot baksidan av Sickla galleria kan med fördel samutnyttja mellanrummet för transporter och avfallshantering. Samordning, tillgänglighet och kapacitet måste klarställas.

Ytor inom planområdet där människor passerar eller uppehåller sig förses med lämpliga och tillräckligt många papperskorgar.

Huvudmannaskap för avfallshantering tydliggörs i det fortsatta planarbetet.

Gator och trafik

Syftet med detaljplanen är att Saltsjöbanan ska höjas upp på en bro. På så sätt möjliggörs att Planiavägen och Simbagatan kan kopplas samman med Värmdövägen. På Planiavägen, under upphöjningen, möjliggörs för fordonstrafik med fri höjd om 4,7 meter. På Simbagatan, under upphöjningen, möjliggörs för gång och cykeltrafik med en fri höjd på minst 3,0 meter. Utformningen av Planiavägen under upphöjningen kommer klarställas i det fortsatta planarbetet.

Utformningen av gång- och cykelgatan under upphöjningen kommer klarställas i det fortsatta planarbetet.

Planförslaget visar en upphöjning utan perrong vid Nacka station. Det grundar sig på att Tvärbanan färdigställs inom kort och att tunnelbanan i närtid kommer att ha två uppgångar i området. Därtill finns inga planer på att minska turtätheten på bussarna i området. Utredningar av Nacka kommun och Trafikförvaltningen visar på att området kommer vara väl försett med kollektivtrafik framöver, utan en hållplats vid Nacka station. Närmaste station för Saltsjöbanan blir därför Sickla station som ligger 450 meter väster om nuvarande Nacka station.

Värmdövägen kommer i framtiden att omvandlas till stadsgata. Den kommer även fortsättningsvis att trafikeras med bussar och förses med hållplatser samt kantstensparkeringar. Se mer information i kapitel 7.

Den kommande tunnelbanan till Nacka station kommer passera under delar av planområdet. Mark säkerställs för tunnelbanans tunnel och entréfunktioner.

Tillgänglighet

Se gator, trafik och avfallshantering ovan.

Trygghet och brottsförebyggande

Sannolikheten för upplevd otrygghet bedöms minska på grund av upphöjningen.

Det skapas passager och platser för möten där människor gärna rör sig och uppehåller sig. Planområdet gestaltas på ett sätt som minskar upplevelsen av otrygghet och risken för brott. Fasader samt entréer till lokaler längs fasadernas långsidor, passager, baksidor och andra ytor ges lämplig utformning, belysning och skyltning. God överblick, siktlinjer och placering av eventuell vegetation beaktas.

Nacka kommun kommer under 2016 ta fram en Belysningsstrategi.

Störningar

Risk

Det har tagits fram en riskbedömning inom ramen för projektet.

Riskbedömning har avgränsats till att behandla plötsligt inträffade händelser (olyckor) på eller vid en färdigställd (i drift) upphöjning av Saltsjöbanan vid Nacka station, som har en påverkan på människors hälsa och säkerhet (utifrån PBL 2 kap. 5 § och 6 §). Även suicidaspekter och skadegörelse inkluderas i analysen.

Riskbedömningen utgår från det förslag till förtätning som tagits fram i planprogrammet för Planområdet (Antagandehandling 2014). Det innebär en relativt tät stadsmiljö med handel, service och bostäder. Genom den passerar Saltsjöbanan på ett upphöjt spår, med lokaler för handel och service under järnvägen, i själva brokonstruktionen.

Riskbedömningen utgår från de krav på riskhantering som Länsstyrelsen i Stockholms län ställer i sin riskpolicy Riskhantering i detaljplaneprocessen samt beaktar rekommendationerna i Riskhänsyn vid ny bebyggelse.

Bedömningen visar att en positiv effekt av upphöjningen är att korsningarna mellan väg och järnväg utformas planskilt. På så sätt minskar risken för spårspring, det vill säga att människor rör sig på spårområdet med risk för att bli påkörd av tåg.

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

Det krävs inga inskränkningar på markanvändningen bortom elva meter från yttre spårmitt. Riskpåverkan inom elva meter från yttre spårmitt bedöms möjlig att hantera med följande riskreducerande åtgärder:

- ingen byggnad ska placeras som ensam kan ge konsekvenser av 500 omkomna i byggnaden vid en tågkollision.
- Begränsa personantal i byggnad t.ex. genom val av verksamhetstyp/markanvändning, våningsantal eller dylikt.
- Förstärkt stomme så att tågkollision inte leder till fortskridande ras i byggnad.
- Kantbalk på bro (dimensionerad för påkörning av tågagn i 80 km/h).

Med ovanstående åtgärder bedöms detaljplanen kunna genomföras med acceptabla individ- och samhällsriskenivåer både inom och utanför planområdet.

Åtgärder inom planområdet regleras i plankartan.

Vissa åtgärder ovan hamnar inom den aktuella detaljplanen och vissa blir förutsättningar för intilliggande detaljplaner att förhålla sig till. Samordning mellan föreliggande detaljplan och kommande intilliggande detaljplanarbeten kommer att krävas.

Vibrationer

De ytor under byggnadskonstruktionen som förbereds för handel och service utformas så att de följer riktvärden för komfortstörande vibrationer inomhus.

Buller

För ny- och ombyggnad av järnväg gäller de riktvärden som gavs i Infrastrukturpropositionen 1996/97:53. Trafikförvaltningen som äger Saltsjöbanan har egna riktlinjer för buller.

En detaljplan hanterar bullerstörningar inom planområdet samt störningar på befintliga bostäder utanför planområdet som påverkas av den upphöjda järnvägen. Det har tagits fram en bullerutredning inom ramen för planuppdraget. Utredningen visar att upphöjningen har en försumbar effekt på ljudnivån för befintlig bebyggelse utanför planområdet, förutsatt att banuppbbyggnaden är densamma. Undantaget från detta är fastigheten Sicklaön 115:4 (Villa Agneshill) som ligger nära och i jämnhöjd med upphöjningen.

Nära bron kommer ljudnivån att sjunka något på grund av att brokanten skärmar något. Bullerskyddsskärmar på brokanten kan få god effekt, särskilt i nivå med och nedanför spåret. Med 1 m hög skärm längs brokanten kan ljuddämpningen bli 5-10 dBA.

Trafikförvaltningen räknar med att öka trafiken på Saltsjöbanan till 12-minuterstrafik jämfört med dagens situation. Det kommer påverka den ekvivalenta ljudnivån från Saltsjöbanan, men inte den maximala ljudnivån. Den ekvivalenta ljudnivån ökar med ca 3 dBA på grund av den ökade tågtrafiken. Ljudnivån ökar alltså oavsett om det blir en upphöjd järnväg eller inte.

Detaljplanen behöver hantera vibrationer och stomljud för lokalerna under brokonstruktionen inom planområdet. Här beaktas emellertid även sådana störningar på befintlig och framtida bebyggelse utanför planområdet. Skälet är att det är mest effektivt att minska stomljud och vibrationer med åtgärd vid källan, det vill säga vid brokonstruktionen.

För att säkerställa en god ljudmiljö med avseende på buller, stomljud och vibrationer ska plankartan regleras med följande störningsbestämmelser:

Järnvägen ska utformas så att:

- Ekvivalent ljudnivå utomhus vid befintliga bostäder inte överstiger 60 dBA.
- Ljudnivån inomhus i befintliga bostadsrum inte överstiger 30 dBA ekvivalent och 45 dBA maximal ljudnivå.
- I anslutning till befintliga bostäder finns en uteplats, enskild eller gemensam, med högst 55 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå.
- Stomljudsnivån i befintliga bostäder inte överstiger 30 dBA SLOW vid tågpassage.
- Stomljudsnivån i befintliga samt föreslagna butiker, kaféer och liknande verksamheter inte överstiger 40 dBA SLOW vid tågpassage.
- Vibrationer i befintliga bostäder inte överstiger 0,4 mm/s.
- Vibrationer i befintliga och förslagna butiker, kaféer och liknande verksamheter inte överstiger 1,0 mm/s.

Förändrade mätvärden

I projektets utredning av omgivningsbuller har beräkningarna utgått från Trafikförvaltningens inmätning av tågen som genomfördes år 2013. I Trafikförvaltningens senare mätningar har det dock upptäckts att Saltsjöbanan idag låter mer än de tidigare mätningarna från 2013 visade. Bullerberäkningarna för Saltsjöbanans upphöjning kommer därför att behöva revideras i det fortsatta planarbetet. De nya beräkningarna kan innebära att mer åtgärder behövs för att säkerställa en god ljudmiljö för både befintlig och framtida bebyggelse. En reviderad bullerkartläggning bifogas planhandlingarna inför granskning av detaljplanen.

Föroreningar i mark samt grundvatten

Planområdet ligger inom ett inhägnat spårområde. Stora delar av området har därför inte undersökts i markundersökningen. Således kommer det krävas kompletterande undersökningar för att klarställa föroreningssituationen. Det sker förslagsvis inför genomförandet i samband med övrigt markarbete. När provtagning sker av banvallen bör pesticider och PAH prioriteras.

För att höja upp Saltsjöbanan krävs ett grundläggningsdjup på 1,5 meter under befintlig markyta. Det innebär att grundvattnet som lodats till 4,5–5,8 meters djup inte kommer att påverkas.

I samband med framtida schakt- och grundläggningsarbeten bör en förtätad provtagning ske för att få en bättre bild av hur jordmassorna ska hanteras samt vilka saneringsbehov som föreligger.

Radon

Planområdet ligger inom normalrisk område för radon. Det bedöms inte krävas några åtgärder för att kunna genomföra detaljplanen.

II. Hållbarhet

För stadsbyggnadsprojektet har följande målområden valts ut som prioriterade:

Hållbart resande

Motivering: Byggnaden ligger nära olika former av kollektivtrafik med god turtäthet. Upphöjningen skapar nya passager/kopplingar i strategiska lägen nära tunnelbanans uppgångar, Värmdövägens busshållplatser och Sickla köpkvarter. Detta gynnar både befintliga verksamheter och nya, liksom både befintliga och nya boende i området norr och söder om Saltsjöbanan och Värmdövägen.

Effektiv mark- och resursanvändning

Motivering: Inom det relativt begränsade planområdet samsas tåg- och tunnelbanetrafik, gång-, cykel- och fordonstrafik, handel och service samt mötesplatser.

God ljudmiljö

Motivering: Saltsjöbanan höjs upp i till ett nytt läge. Upphöjningen av Saltsjöbanan spelar liten roll för ljudmiljön i omgivningen. Undantaget från detta är fastigheten Sicklaön 115:4 (Villa Agneshill) som ligger nära och i jämnhöjd med upphöjningen.

Kommande bebyggelse norr och söder om planområdet planeras efter de nya förutsättningarna. Åtgärderna vid spår gällande vibration och stomljud för lokalerna under upphöjningen kommer även gynna ljudmiljön för nya bostäder och för de allmänna platserna under och kring spåren.

Om Nacka station läggs ned och ingen ny station uppförs på upphöjningen kommer ljudnivån omkring den att öka på grund av att tågen håller högre hastighet, oavsett upphöjning eller ej.

Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser

Motivering: Området utvecklas till att bli en del av Nacka Stad. Under upphöjningen medges lokaler för handel, service, kulturverksamhet och tekniska utrymmen, vilka också blir en del av det nya gaturummet vid Värmdövägen. Utrymmet under passagen vid Simbagatan utformas som ett litet men ljust och luftigt väderskyddat torg som binds samman med torgytan vid Sickla galleria och den kommande stadsgatan.

12. Konsekvenser av planen

Det har tagits fram en miljöredovisning som syftar till att beskriva de viktigaste effekterna för miljö-, hälso- och naturresursfrågorna av utbyggnadsförslaget.

Behovsbedömning

Planenheten gör bedömningen att detaljplanens genomförande inte innebär en betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning behöver därför inte genomföras och en miljökonsekvensbeskrivning upprättas enligt miljöbalken.

Sociala konsekvenser

Planen 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 köpkvarter och den kommande stadsgatan. Projektet bidrar till en tryggare och säkrare miljö.

Rekreation

Gång- och cykelpassagen under Saltsjöbanan i Planivägens förlängning är positiv för närheten till grönområden och ökar tillgången till attraktiva parker och friluftsområden, samt främjar människors möjligheter till motion och rekreation.

Tillgänglighet

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

Trafik

Genom att Nacka station tas bort kommer totala restiden för resenärer med Saltsjöbanan att minska med något, vilket bedömt kommer uppfattas som positivt. Planiavägens anslutning till Värmdövägen kommer avlasta dagens trafiksituation i hela området.

Trygghet och säkerhet

Projektet och dess närområde har goda förutsättningar att utformas till en trygg plats och säker. Passagerna under upphöjningen vid Simbagatan och Planiavägen får en medveten utformning med god överblick och siktlinjer. Passagerna är ljusa och rymliga och förses med lämplig tak-, fasad-, och markbehandling och belysning. Liksom byggnaden i övrigt förses passagernas fasader med entréer, ljusinsläpp och utblickar.

Gång och cykelpassagen vid Simbagatan kan utformas till en väderskyddad mötesplats där många rör sig mellan sina bostäder, butikerna, köpcentret och kollektivtrafiken med mera.

Risker

Den enda risk som inte bedöms komma att hanteras naturligt genom att i projekteringen av anläggningen följa gängse regler och riktlinjer är tågolyckor (urspårningar och kollisioner), som kan medföra en påverkan från upphöjningen mot omgivningen. Det krävs inga inskränkningar på markanvändning bortom elva meter från yttre spårmit. Riskpåverkan inom elva meter från yttre spårmit bedöms möjligt att hantera med riskutredningens förslag på åtgärder.

Markföroreningar

Stora delar av planområdet som består av ett inhägnat spårområde har inte undersökts vad avser markföroreningar. Det finns därför en osäkerhet hur representativ den dokumenterade föroreningssituationen är för planområdet som helhet, således krävs kompletterande utredningar. Den genomförda undersökningen har identifierat ett flertal ämnen i det ytligt liggande fyllnadsmaterialet. Föroreningarnivåerna är förhållandevis låga och drygt 90 % av de analyserade jordproverna underskrider Naturvårdsverkets riktvärde för miljö kvalitetsnormer. Uppmätta halter bedöms inte utgöra någon risk för framtida besökande eller mark- och byggarbetare som kommer vistas inom planområdet.

Buller

Genomförd bullerutredning visar att upphöjningen har en försumbar effekt på ljudnivån för befintlig bebyggelse utanför planområdet, förutsatt att banupbyggnaden är densamma. Undantaget från detta är fastigheten Sicklaön 115:4 (Villa Agneshill) som ligger nära och i jämnhöjd med upphöjningen.

Detaljplanen behöver dock hantera vibrationer och stomljud för lokalerna under brokonstruktionen inom planområdet. Då det är mest effektivt att minska stomljud och vibrationer med åtgärd vid källan, det vill säga vid brokonstruktionen beaktas även sådana störningar på befintlig och framtida bebyggelse utanför planområdet..

I projektets utredning av omgivningsbuller har beräkningarna utgått från Trafikförvaltningens inmätning av tågen som genomfördes år 2013. I Trafikförvaltningens senare mätningar har det dock upptäckts att Saltsjöbanan idag låter mer än de tidigare mätningarna från 2013 visade. Bullerberäkningarna för Saltsjöbanans upphöjning kommer därför att behöva revideras i det fortsatta planarbetet. De nya beräkningarna kan innebära att mer åtgärder behövs för att säkerställa en god ljudmiljö. En reviderad bullerkartläggning bifogas planhandlingarna inför granskning av detaljplanen.

Stadsmiljö

Byggnadsverket har en positiv påverkan på stadsbilden, då den länkar samman området och får en väl genomarbetad utformning av hög arkitektonisk kvalitet.

Kulturmiljö och landskapsbild

Planprojektet innebär att Nacka stationsbyggnad kommer att flyttas. En flytt av stationshuset får negativa konsekvenser för kulturhistoriska värden, inte bara för stationen i sig, utan även för Saltsjöbanan i sin helhet. En flytt av en byggnad påverkar byggnadens dokumentvärde, kopplat till platsen, samhället och funktionen. Genom att undvika rivning genom en flytt till ny plats, kan dock en del av byggnadens symbolvärden tillvaratas. Stationsbyggnaden bör få en placering i närheten till Saltsjöbanan, och företrädesvis i närhet till nuvarande hållplats i Nacka. Nacka kommun utreder en ny plats för stationsbyggnaden.

Från Värmdövägen som går nära på norra sidan om spårområdet, kommer upphöjningen upplevas relativt påtagligt. Broupphöjningens norra sida och fasad på flera meter mot Värmdövägen kommer vara ett starkt påtagligt och rumsbildande byggnadsverk som bör utformas med stor omsorg och kvalitet.

Natur

Det finns värdefulla större aska norr om planområdet, strax väster om Nacka station. Miljöredovisningen beskriver möjligheterna att bevara träden under byggtiden och vid framtida planering av Värmdövägen.

Miljökvalitetsnormer för luft och vatten

Ett genomförande av den föreslagna detaljplanen bedöms inte påverka luften så att miljökvalitetsnormerna inte kan innehållas.

Dagvatten från planområdet avrinner till Järlasjön. Sicklasjön som är en del av Järlasjön föreslås bli vattenförekomst och ska uppnå god status 2027. Den ekologiska statusen är måttlig och sjön uppnår inte god kemisk status på grund av för höga halter av kvicksilver, bromerad difenyleter, antracen, kadmium och bly. Sicklasjön avrinner till vattenförekomsten Strömmen. Den ekologiska statusen är måttlig och uppnår inte god kemisk status på grund av för höga halter av kvicksilver, bromerade difenyletrar, tributyltenn-föreningar, bly och antracen. God status ska uppnås 2027.

Dagvatten

Med föreslaget flödesutjämningsmagasin på 34 kubikmeter så uppnås kommunens krav på fördröjning av dagvatten från området. Avskiljningsgraden av föroreningar förväntas bli mellan 50 och 100 %. Då planområdets bidrag redan idag är mycket litet i förhållande till sjöns avrinningsområde blir belastningen från området i stort sett oförändrat jämfört med dagsläget. Planförslaget innebär därmed ingen förändring av föroreningsbelastningen på Järlasjön.

Hushållning med naturresurser och klimatpåverkan/Hållbarhet

Planförslaget leder till en effektiv användning av mark då byggnadsverket rymmer såväl spårtrafik, fordonspassager, lokaler för handel, service, kulturell verksamhet och tekniska utrymmen. Det rymmer även passager för gång, cykel, och fordonstrafik. Vidare säkerställs tunnel för tunnelbana och entréfunktioner under mark.

Planen leder till ett effektivare trafiknät för hela Planområdet. Lokaler för handel och service förbereds för anslutning till befintliga el- och fjärrvärmenät. Lokalerna förbereds även för anslutning till befintliga vatten-, spill- och dagvattenledningar. Det befintliga kommunala ledningsnätet kommer dock att behöva dimensioneras upp eller läggs om till stora delar i samband med att Nacka förtätas.

Ekonomi

Denna plan är ett projekt av infrastrukturkaraktär som ekonomiskt kommer att kräva investeringar från kommunens sida. På kort sikt innebär projektet en kostnad för kommunen, men det är en viktig samhällsekonomisk del i planerna för Västra Sicklaön kopplat till tunnelbaneavtalet och Nacka stad.

Saltsjöbanan utgör en barriäreffekt i området som är inte stadsmässig. Saltsjöbanans barriär begränsar rörelsefriheten i nord-sydlig riktning i den här delen av Sickla. Området norr om järnvägen (där cirka 850 nya bostäder planeras) upplevs som isolerat från området söder om spåren. När Saltsjöbanan höjs upp skapas nya kopplingar mellan norr och söder för både fordon, fotgängare och cyklister. Miljön blir tryggare och mer stadsmässig.

13. 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.

Förslag till tidplan

Tidplanen nedan utgör ett förslag till tidplan för planarbetet och genomförandet av detaljplanen.

Plansamråd	3:e kvartalet 2016
Granskning	1:a kvartalet 2017
Kommunfullmäktiges antagande	3:a kvartalet 2017
Laga kraft	4:e kvartalet 2017

Utbyggnad enligt planförslaget kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Byggstart kan tidigast ske under sista kvartalet 2017 under förutsättning att detaljplanen inte överklagas. Enskilt byggande, det vill säga ansökan om bygglov, kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft.

Genomförandetid, 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 15 år från den tidpunkt då detaljplanen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning

Nacka kommun ska genom natur- och trafiknämnden vara huvudman för allmänna platser, det vill säga för all utbyggnad och skötsel av gatumark inom planområdet.

Nacka kommun ska genom natur- och trafiknämnden vara huvudman för utbyggnad och skötsel av det allmänna VA-nätet. Nacka Energi är huvudman för utbyggnad och skötsel av det allmänna elnätet.

Exploaterings-, avtals-, mark- och övriga genomförandefrågor handläggs av exploateringsenheten i Nacka kommun. Fastighetsbildningsfrågor, inrättande av gemensamhetsanläggningar och andra fastighetsrättsliga frågor samt beställning av nybyggnadskarta handläggs av lantmäterimyndigheten i Nacka kommun. Ansökan om marklov, bygglov och bygganmälan handläggs av bygglovenheten i Nacka kommun.

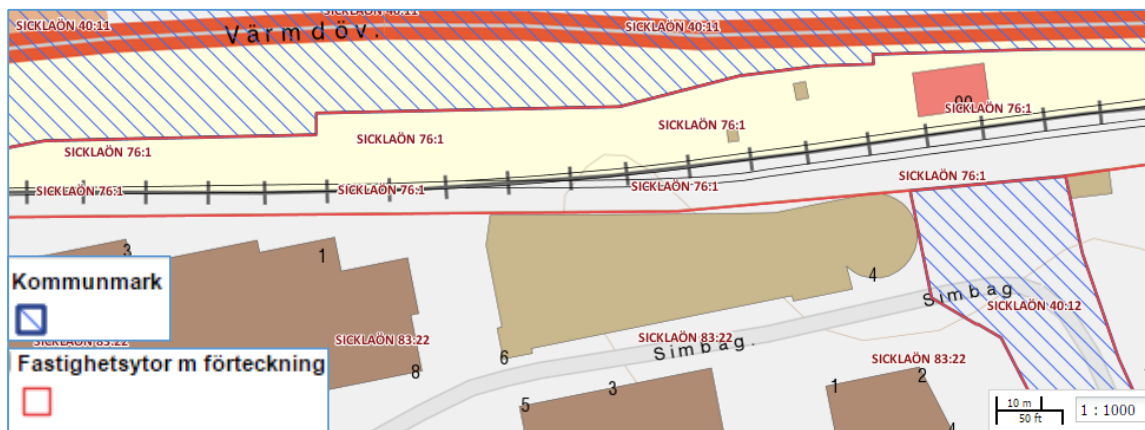
Avtal

Ett genomförandeval mellan kommunen och SL ska upprättas och kommer att godkännas av kommunfullmäktige innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige. Avtalet reglerar parternas ansvar för genomförandet av detaljplanen och kostnadsansvar, framtida markäganden, ansvar för dagvattenhantering, kommunens respektive SLs åtaganden under byggtiden, SLs ersättningstrafik under byggtiden samt kostnadsfördelning. Ambitionen är att avtalet ska bli klart under hösten 2016.

Fastighetsrättsliga åtgärder

Detaljplaneområdet omfattar endast SLs fastighet Sicklaön 76:1, se bild med fastighetsgränser nedan. Saltsjöbanas spårområde är beläget helt inom järnvägsfastigheten. Nuvarande fastighetsgränser kommer att justeras så att SL förblir ägare till spårområdet

inklusive brokonstruktionen och så att kommunen blir ägare till marken under spåret samt nuvarande infartsparkeringen norr om spårområdet. Exakta gränser utarbetas för närvarande i ett genomförandeavtal med SL. Ägande av markområdet under upphöjningen kommer att möjliggöras genom tredimensionell fastighetsbildning. Se plankarta för detaljer.



Fastighetsbeteckningar i området.

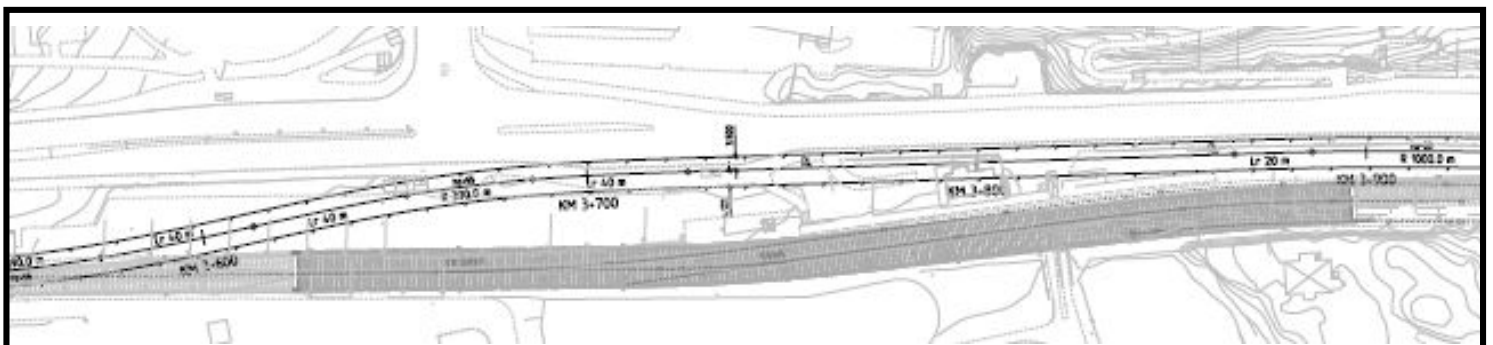
Inom området finns även ett antal allmännyttiga ledningar vilka det kommer bildas ledningsrätt för.

Tekniska åtgärder

Nedan beskrivs de tekniska åtgärder som behövs för att kunna genomföra detaljplanen. Åtgärderna regleras i genomförandeavtalet. Nedan beskrivs huvuddragen i nuvarande förslag, vilket innefattar byggandet av ett tillfälligt spår förbi byggområdet. Ett alternativ till detta är att ersättningstrafiken istället löses med busstrafik.

Tillfällig byggnation

I syfte att i minsta möjliga mån påverka trafikanterna som i dagsläget reser med Saltsjöbanan, måste inledningsvis åtgärder för att säkerställa ersättningstrafik under byggtiden konstrueras, innan byggandet av upphöjningen påbörjas. Ett provisoriskt spår planeras att initialt byggas norr om nuvarande bana, parallellt med nuvarande spår. Detta för att i största möjliga mån frigöra området där upphöjningen ska byggas inklusive arbetsutrymme i dess direkta närhet.



Förslag på tillfälligt spår.

Till största delen kommer det provisoriska spåret att kunna få plats på infartsparkeringen, men del av södra GC-banan bedöms också behöva tas i anspråk. För att säkerställa att de trafikanter som ska kunna passera förbi arbetsområdet i väst-östlig riktning på Värmdövägen under byggtiden, kommer stor vikt läggas vid trafikanordningsplanering (både för gående, cyklister och motorfordon). Först när ersättningstrafiken är säkerställd för Saltsjöbanans resenärer kan den permanenta konstruktionen börja byggas.

Det tillfälliga spåret kommer endast vara i bruk till dess att spåren på upphöjningen är färdigställda och tågtrafiken kan kopplas på där. Direkt när detta är möjligt kommer den tillfälliga spårlösningen att monteras bort. Byggnationen av det tillfälliga spåret beräknas ta cirka ett år och det kommer sedan användas under cirka tre år.

Förberedande arbeten

Ledningsomläggning kommer behöva genomföras initialt för att framförallt kunna möjliggöra byggandet av det tillfälliga spåret. Därtill kommer stationshuset att behöva flyttas, dels för att ge plats för ersättningstrafiken men framförallt för att ge plats för den nya förbindelsen mellan Planriavägen och Värmdövägen. (Framtida placering ska utredas.)

Fördjupade mark- och geotekniska undersökningar kommer behöva göras innan byggstart, i syfte att avgöra vilken typ av grundläggningsmetod som ska användas samt för att noggrannare kunna planera för omfattningen av marksanering som kommer att behöva göras under byggnationen.

Bebyggelse

Lokaler för handel och service samt övriga utrymmen under upphöjningen kommer byggas efter att brokonstruktionen inklusive spår är färdigställd, i syfte att minimera tiden då ersättningstrafik behövs för Saltsjöbanan.

Rivning

Den befintliga plattformen samt gångtunneln under spårområdet rivs på grund av konflikt med den nya konstruktionen, detta gäller även uppställningsspåret söder om dagens Nacka Station.

Parkering

Under byggskedet kommer en stor del av infartsparkeringen att ianspråkta för etableringsyta och för att möjliggöra plats för ersättningstrafik. De platser på parkeringen som idag är reserverade som boendeparkering kommer att prioriteras att behållas under byggtiden alternativt att ersättas i närområdet. Övriga platser som används av infartsparkering kommer att försvinna under byggtiden.

Parallellt pågående projekt

I planområdets direkta närhet kommer det att byggas mycket i framtiden. Delvis parallellt i tiden med genomförandet av Saltsjöbanans upphöjning och delvis direkt efter dess färdigställande.

Det största och mest påverkande projektet är utbyggnaden av den östra biljetthallen med tillhörande två tunnelbaneuppgångar för den kommande T-banestationen Sickla. En av uppgångarna kommer komma upp söder om nuvarande spåret och en kommer komma upp norr om Värmdövägen. Biljetthallen kommer byggas mitt under Värmdövägen. Planerad byggstart för den här delen av tunnelbaneutbyggnaden är i mitten av 2018 och dess färdigställande är planerat till 2025. Detta projekt planeras alltså att genomföras samtidigt som upphöjningen av Saltsjöbanan.

Andra stora projekt som är i planeringsstadiet är ombyggnaden av Värmdövägen till stadsgata samt framtida bebyggelse direkt norr om Värmdövägen och bebyggelse öster om Planiavägen, direkt söder om spåret. Start av vägbyggnationen liksom starten för de nya husen norr om vägen är båda beroende av att genomförandet av upphöjningen först blir klart.

För att hantera allt nytt som ska byggas på den här geografiskt smala platsen, samtidigt som den ska vara möjlig att passera och åka till och från för de som är boende här nu, så pågår gemensamma arbetsmöten mellan Nacka kommun och Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). Dessa har som ambition att försöka betrakta allt som sker på den här ytan som ett enda projekt, i syfte att hitta samordningsvinster kring exempelvis etableringsytor och undvika onödigt mycket störning för passerande trafikanter.

Ersättningstrafik för Saltsjöbanan i form av buss

I samband med schaktarbeten och sprängning som upphöjningskonstruktionen samt tunnelbaneutbyggnaden kommer att kräva, kan det under vissa tider behövas tågfria dagar. Detta innebär att tågtrafiken kan komma att ersättas med busstrafik på sträckan förbi arbetsområdet. Liknande situation kommer uppstå vid inkoppling och driftsättning av det provisoriska spåret, eftersom man då kommer behöva stänga av tågtrafiken en längre period för att skapa de nödvändiga förbindelserna. Detsamma gäller då det provisoriska spåret ska kopplas ut och det nya permanenta spåret ovanpå bron ska byggas ihop med det nuvarande. Omfattning och tider för detta kommer att framgå av den kommande byggetappplaneringen som håller på att tas fram i samråd med FUT och Trafikförvaltningen.

En alternativ lösning kan vara att ersättningsbussarna, som från och med augusti 2016 ersätter Saltsjöbana från Slussen till Henriksdal, under upphöjningens byggtid istället fortsätter förbi byggområdet till den närmaste stationen öster om Nacka station, det vill säga till Saltsjö-Järla station. Fördelarna med denna lösning är framförallt att byggtiden för Saltsjöbanans upphöjning minskar från fyra till knappt två år. Samordningen med utbyggnaden av tunnelbanan underlättas avsevärt. Slutligen är det en säkrare lösning arbetsmiljömässigt eftersom bygget inte sker nära en järnväg som är i drift.

Lösningen med buss bedöms vara ekonomiskt likvärdig lösningen med ersättningsspår.

Ekonomiska frågor

Upphöjningen av Saltsjöbanan ett stadsbyggnadsprojekt av infrastrukturkaraktär som är initierat av Nacka kommun. Projektet kommer att innebära stor positiv påverkan för området där det genomförs, med tanke på den ökade tillgängligheten som det medför. Medfinansiering av upphöjningen kommer att ske kopplat till nya byggrätter på fastigheter i området. Medfinansieringen fastställs i ramavtal kommer att tecknas med fastighetsägare. Total kostnad för projektet utan medfinansiering bortdragen beräknas bli 301 miljoner kronor.

Detaljer kring ekonomiska frågor regleras i genomförandeaftalet som är under framtagande, men huvuddragen framgår enligt nedan.

Anläggningar utanför planområdet

Nacka kommun ansvarar för ersättningstrafiksåtgärder för Saltsjöbanan samt för byggnationen av upphöjningskonstruktionen inklusive spårinfrastrukturen därpå och lokaler därunder.

Drift och förvaltning

Trafikförvaltningen ansvarar för drift och förvaltning av järnvägsanläggning med tillhörande broar, slänter och skyddsanordningar.

Nacka kommun ansvarar för drift och förvaltning av allmän plats för gata och för gång- och cykelväg.

14. Så påverkas enskilda fastighetsägare

SLs fastighet, Sicklaön 76:1, kommer att genom tredimensionell fastighetsbildning kompletteras med utrymmen för handel och service samt allmänna platser för väg samt gång- och cykelväg.

Kapaciteten för Saltsjöbanan möjliggörs till minst lika god som idag. Den sträcka som har dubbelspår idag kommer även i den nya detaljplanen att ha dubbelspår.

Ingen stationsmiljö är planlagd, vilket medför att nuvarande järnvägsstationen Nacka station inte kommer finnas för av- eller påstigande i och med att detaljplanen genomförs. För övriga detaljer se kapitlet ”Tekniska åtgärder”.

I 5. Medverkande i planarbetet

Medverkande Nacka kommun

Åsa Dahlgren	Projektledare, detaljplan	Planenheten
Fredrik Lidberg	Projektledare, stadsbyggnadsprojektet	Exploateringsenheten
Johann Schmid	Projekteringsledare, spår och bro	Sigma Civil AB
Miriam Helleday	Kartritare	Planenheten
Annie Jansson	Kartingenjör	Lantmäterienheten
Maria Legars	Kommunantikvarie	Planenheten
Birgitta Held Pauli	Miljösamordnare	Miljöenheten
Maria Mårdskog	VA-ingenjör	Teknik och VA
Mats Haglund	Landskapsarkitekt	Park och Natur
Sofia Sjölander	Bullerexpert	Miljöenheten
Renée Klarberg	Trafikplanerare	Teknik och Trafik

Övriga Nacka kommun

Hanna Helsing	Projektledare, Värmdövägen	Teknik och Väg
---------------	----------------------------	----------------

Planenheten

Angela Jonasson
Biträdande Planchef

Åsa Dahlgren
Planarkitekt