



D.179/93 Grundrieten upprättad 1993
 Beteckningar: GRINKARTA

PLANBESTÄMMELSER
 Inrijande gator inom området med nästan bästade beteckningar
 där beteckningar saknas gäller bestämmelser från följande plan-
 områden. Endast angiven användning och utformning är tillåtna.

GRÄNSBETECKNINGAR
 - Linje på kartan ritad 3 mm utanför planområdets gränser
 - Kommungräns
 - Gällande användningsgräns avsett att behållas
 - Gällande ärvrättsgräns avsett att utgå
 - Gällande egenskapsgräns avsett att utgå
 - Användningsgräns
 - Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN
 Allmänna platser
 H-GATA: Gata i huvudvägnätet
 PARK: Parkområde
 GENOMFART: Genomfart
 GÅNG-, CYKEL- och MOPPEVÄG
 Kvartersmark
 E: Teknisk anläggning, trånfäststern

Vattenslätt
 W: Öppet vattenområde

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER
 - GÅNG: Gång
 - VÄG: Allmän väg i tunnel

BEGRENSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE
 Marken får ej bebyggas
 Mellan angivna höjder för anläggande och drift av allmän väg/tunnel
 hindras genom skakning eller annan ingripande åtgärd som medför
 utredning visar att skador på undermarksanläggning ej sker eller
 detta uppfylls med byggnadsteknik

MARKENS ANORDNANDE
 H: Krav på gatuförbättring, allétråd
 G: Krav på gatuförbättring, buskar
 U: Utformning för infart

PLÅTFÄRRE, UTFÖRNING, UTFÖRANDE
 D: Drivradialhöjd i meter över nollplanet
 L: Längsta nivå i meter över nollplanet för grundvattendrainerande in-
 grepp. Nivån får underskrivas på utredning visar att skadlig grund-
 vattenansamling ej sker eller detta uppfylls med byggnadsteknik
 närvarande för närmare

För vägplaner skall anläggningar för stoffavskiljning av tunneltvätten utföras
 i enlighet med Kommunfullmäktiges beslut 1995-12-19 § 7/5

STÖRNISSEKSTED
 B: Bullerskydd
 D: Bullerskyddskräkthöjd 6,0 m över huvudkräkbanan

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER
 Genomförandetiden utgår den 31 december år 2005

Illustrationer
 - - - - - Illustrationslinjer

SKALA 1:1000

Detailplan för ÖSTERLEDEN, delen vid Järtaleden / Hammarby Fabriksväg, Västra Sicklaön Nacka
 Myjö & Stadsbyggnad i Nacka 1 augusti 1996
 (Revideras januari 1998)

Henriksson
Andersson, Kellan
 Göran Malm

Godkänd av BN: 1995-03-22 A. HANDELN
 Antagen av KF: 1995-12-18 - 79 B. TROLD
 ägare Kraft: 1996-04-03 T. THORLUND

wn/MS DP 139
 96/66 9112



Nacka KLM

Akt nr:

0182K-96/66

96/66

KARTAN PLAN **A1**



LÄNSSTYRELSEN I
STOCKHOLMS LÄN

Rättsenheten
Anne-Charlotte Ölund

BESLUT

Datum
22.2.1996

DP139 1 (3)

Beteckning
2024-1996-1091
2024-1996-1097
2024-1996-1103

"—" Text ej tillgänglig
med anledning av GDPR.
För information
kontakta
registrator.plan@nacka.
se

9132

NACKA KOMMUN MILJÖ & STADSBYGGNAD
96-04 2 2
A 94/57 2/4

(förenklad delgivning) Akzo
Nobel AB
"-" och "-" Box 11500

100 61 STOCKHOLM

Överklagande av beslut att anta detaljplan för Österleden - delen vid Järlaleden/Hammarby Fabriksväg och detaljplanerna för del av Sickla industriområde, tilläggsbestämmelser för Österleden.

BESLUT

Länsstyrelsen avslår överklagandena och fastställer med stöd av 13 kap 8 § plan- och bygglagen (1987:10), PBL, de överklagade besluten att anta detaljplanerna.

BAKGRUND

Nacka kommunfullmäktige antog i beslut den 18--19 december 1995, §§ 265, 267 och 268 detaljplanerna för Österleden - delen vid Järlaleden/Hammarby Fabriksväg, projekt nr 9132 och detaljplanerna för del av Sickla industriområde, tilläggsbestämmelser för Österleden, projekt 9138 och 9139.

Akzo Nobel AB har överklagat besluten. Till stöd för sin talan anför bolaget i huvudsak följande. Bolaget motsätter sig att detaljplanerna antages innan den tänkta Österleden beslutats. Kommer inte Österleden till utförande såsom förutsatts, saknas behovet av den tunnelanläggning m.m. som motiverar de överklagade detaljplanerna. Vidare känner bolaget stor oro för att koncernen kommer att åsamkas så betydande olägenheter att dess verksamheter måste lämna fastigheten. Det är väsentligt att tillfarer fungerar, att bolaget har tillräckligt antal parkeringsplatser samt att buller- och dammnivåer hålls låga. De utrymmen som krävs som etableringsområden behövs idag för att verksamheten skall fungera väl. Eventuella ingrepp måste därför begränsas högst väsentligt.



MOTIVERING

Detaljplanerna syftar till att möjliggöra utbyggnad av Österleden, delen mellan Järlaleden och gränsen mot Stockholm i söder samt reglerar utbyggnaden på en del av partiet mellan Järlaleden och Värmdövägen.

Inledningsvis vill Länsstyrelsen framhålla att enligt PBL är det i första hand kommunen som beslutar om markanvändning och byggande. Länsstyrelsen kan vid besvär av enskilda endast pröva frågor som är av betydelse för de klagande i deras egenskap av sakägare eller boende i anslutning till området. Någon prövning av motstående allmänna intressen förutsätts inte ske i prövningen av ett besvärssärende. Att aktuella detaljplaner antas före beslut om Österleden får anses utgöra ett sådant allmänt intresse som Länsstyrelsen inte kan pröva i förevarande besvärssärende.

Den inverkan av detaljplanerna som direkt berör bolagets enskilda intressen är de befarade olägenheter som följer av att delar av fastigheten behöver tas i anspråk som etableringsområde. Bolaget befarar att tillfarterna till fastigheten inte kommer att fungera så att besök hindras, att antalet parkeringsplatser blir otillräckligt samt att plangenomförandet innebär bullerstörningar, vibrationer och höga dammnivåer.

Kommunens avvägning mellan allmänna och enskilda intressen har, enligt Länsstyrelsens mening, i detta fall inte medfört att de enskilda intressena åsidosatts på sådant sätt att antagandebesluten därför skall upphävas. Vad bolaget i övrigt anfört utgör inte heller skäl för upphävande.

HUR MAN ÖVERKLAGAR

Detta beslut kan överklagas hos Regeringen (miljödepartementet) enligt bilaga.



LÄNSSTYRELSEN I
STOCKHOLMS LÄN

Rättsenheten
Anne-Charlotte Ölund

BESLUT

Datum
22.2.1996

Belegkning
2024-1996-1091
2024-1996-1097
2024-1996-1103

I detta beslut har också deltagit biträdande länsarkitekt Ingemar Jonsson, planenheten.

Per Evaeus
förste länsassessor

Anne-Charlotte Ölund
länsassessor

Kopia till
akten
Miljö- och stadsbyggnad, Nacka kommun
pärm
AÖ

LAGAKRAFTBEVIS

datum 17.4.1996

Detta beslut har vunnit laga kraft
den 3 april 1996

Länstyrelsen i Stockholms län
Rättsenheten

REGISTRERING

Datum
1996-08-08

Införing i Fastighetsregistret
har verkställts.
För fastighetsregistermyndigheten
i Nacka kommun

§ 63

Dnr 94-57 214 Pr.nr 9132

**Detaljplan för Österleden, delen vid Järlaleden/Hammarby
Fabriksväg, Västra Sicklaön i Nacka**
Upprättad på Miljö & Stadsbyggnad i Nacka i augusti 1994

Beslut

1. Det i augusti 1994 upprättade och i januari 1995 reviderade planförslaget godkänns.
2. Hos kommunfullmäktige hemställs att kommunfullmäktige antar det godkända planförslaget och att fullmäktige därvid från antagandet undantar bestämmelsen med krav om anläggningar för stoftrening av tunnelluften.

Ärendet

Miljö & Stadsbyggnad har redovisat ärendet i en skrivelse av den 24 februari 1995.

Föreliggande detaljplaneförslag omfattar den del av Södra Länkens Nackadel som är belägen mellan kommungränsen mot Stockholm i Hammarby Fabriksväg, och Järlaleden. Planen utgör samtidigt en del av Södra Länkens och Ringledens ovanmarksförlagda del mellan Sickla Slamstation och Järlaleden. Det ovanmarksförlagda avsnittet har en längd av ca 800 meter, berör både Nacka och Stockholm och har studerats och utformats som ett sammanhållet projekt. Det aktuella avsnittet regleras i två detaljplaner, en för Stockholm och en för Nacka. Handläggningen av de två planerna har i stort sett skett parallellt inom de två kommunerna.

Detaljplaneförslaget var föremål för remiss och samråd under tiden från den 24 juni till den 14 september 1993. Den 23 mars 1994 beslöt Byggnadsnämnden att förslaget skulle ställas ut och utställningen ägde rum under tiden 6 oktober till 3 november 1994.

Under utställningsskedet har inkommit ett yttrande med tillstyrkan utan kommentarer, sex yttranden med tillstyrkan och kommentarer, två yttranden med förslag om justeringar samt ett yttrande med avstyrkan till planförslaget.

Några viktiga synpunkter som erhöles under samrådsskedet återkommer nu även under utställningen.

forts.

Justerandes sign.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Utdragsbestyrkande

Unni Beltpickoff

§ 63

sid 2 (5)

En av de aspekter som tas upp igen är att den nya trafikleden, tullgränsen och brutna befintliga kontaktmönster innebär olägenheter för företagen i området. För närvarande finns i området exempel på ägoinnehav där trafikledens tillkomst bedöms försvåra en rationell förvaltning. Dessa reaktioner har förstärkts av det förhållandet att den översiktliga planeringen, med alla sina aviserade strukturella förändringar, inte "hunnit i fatt" och omfattas av sådana beslut att det fysiska innehållet känns realistiskt och att trafikleden är instuderad i detta vidgade sammanhang.

Från detta förhållande kan önskemålet om en ny lokalgata tvärs trafikleden, någonstans söder om Järlaleden härledas. Med den skulle vissa för dagen aktuella kontaktmönster kunna upprätthållas utan att störas av den nya trafikleden och tullsnittet. Att en sådan lokalgata egentligen inte fyller något syfte, i den framtida tänkta plan- och trafikstrukturen, skulle en färdigbehandlad och antagen översiktsplan kunnat ge ökad trovärdighet åt.

Kontoret har i detta sammanhang poängterat det faktum att man ändå, i uppstarten av det nu pågående arbetet med översiktsplanen, lade stor vikt vid att studera den nya trafikledens roll i områdets trafikstruktur. Vidare att bevaka att de positiva effekterna för området tillvaratogs. Att detta arbete har haft betydelse kan konfirmeras av det förhållandet att förslag till omfattande förändringar av trafikledens ursprungliga utformning lades fram, vann gehör hos Vägverket, och sedan utgjort underlag för den slutliga utformningen.

I några yttranden förutses barriäreffekter av kommande avgiftsstation på Järlaleden och därmed köbildning och försämrad framkomlighet. Dessa farhågor torde vara överdrivna. Dels tillskapas erforderligt antal körfält för ändamålet dels är det här fråga om lokalt anknutna och ständigt återkommande trafikanter som passerar snittet och som därför till mycket hög andel kommer att nyttja automatbetalning.

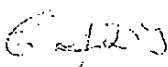
Ett önskemål från företagen i området är att snarast möjligt erhålla klarläggande och, i förekommande fall, uppgörelser om ledens markbehov, trafikrestriktioner eller annan påverkan. Mer generellt formulerat: Klara förutsättningar för den verksamhet som nu bedrivs.

Kontoret har förståelse för detta. De markförhandlingar som togs upp i tidigt skede har, av orsaker som inte kommunen kunnat påverka, ej kunnat fullföljas så snabbt som varit önskvärt. Förhandlingarna skall nu återupptas under våren -95.

Flera efterlyser en utförlig beskrivning av trafikförhållanden, etappindelningar, ev. störningar och tider för projektets genomförande. Kontoret redovisar nu detta när det gäller vägnätet. När det gäller eventuella effekter inom angränsande kvartersmark, kommer detta att klarläggas i förestående markförhandlingar.

forts.

Justerandes sign.



Utdragsbestyrkande



§ 63

sid 3 (5)

Vägverket tillstyrker planförslaget men framför, som ett resultat av fortsatta fördjupade detaljstudier, förslag om dels justering av frånluftstornets placering; dels att planens bestämmelse om stoftavskiljning undantas enär behov och effekter av stoftavskiljning utreds för närvarande. Vägverket erinrar också om nödvändigheten av en skyndsam hantering av den markföroreningsfråga som aktualiserats.

Tornjusteringen medförde en revidering av planen där de av revideringen berörda givits tillfälle att avge synpunkter, däremot föranleder inte frågan om stoftavskiljning någon revidering av planen. När planen skall antas av kommunfullmäktige får man, med hänsyn till vad pågående utredning kommer fram till, ta ställning till om den aktuella planbestämmelsen skall utgå eller ej.

Nacka Miljövårdsråd avstyrker planförslaget, huvudsakligen med utgångspunkten att Österleden inte skall byggas och att Södra Länken som en följd därav skall omdimensioneras. Vidare föreslås att Södra Länken, inom såväl Nacka som Stockholm, ges en helt ny utformning, främst ur landskapssynpunkt, men också, av vad kontoret kan bedöma, en förändrad trafikfunktion inom Stockholm. Om detta påverkar Nackas kopplingar till riks- och regionalvägnätet i södra Stockholm kan inte direkt utläsas av förslaget. Det har inte varit möjligt för kontoret att ta upp de synpunkter som framförs för närmare kommentarer och bemötanden eftersom skrivelsen i sin helhet tar avstånd från de programförutsättningar som gäller för detaljplaneförslaget. Kontoret noterar dock i detta sammanhang att Stockholms Stad, till följd av förseningarna inom Dennispaketet, påbörjat interna utredningar där också Södra Länken ingår. Kommunen kommer att följa upp dessa utredningar för att se om någon aspekt blir föremål för omprövning.

Kontoret uppfattar att Nacka Miljövårdsråds avstyrkan till planförslaget mer utgör ett generellt avståndstagande till Dennisuppgörelsen än konkreta synpunkter på föreliggande detaljplaneförslag.

Det justerade läget för frånluftstornet har inneburit samråd med berörda sakägare. Därvid har Akzo Nobel meddelat att flyttningen av tornet inte är till någon fördel, men heller inte en förändring av väsentlig art.

Atlas Copco har meddelat att man inte har någon erinran mot revideringen.

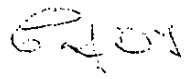


De synpunkter i övrigt som erhållits utgör inget avståndstagande till planförslaget varför kontoret, med åberopande av de svar och klarlägganden som redovisas i sammanställningen nedan, föreslår att planförslaget godkännes efter den justering av frånluftstornets läge som föreslås av Vägverket.

Yrkande

Kerstin Nöre (mip) yrkade avslag på förvaltningens förslag.

Byggnadsnämnden beslöt i enlighet med förvaltningens förslag.

forts.

Justerandes sign.		Utdragsbestyrkande
		

§ 63

sid 4 (5)

Reservation

Kerstin Nöre (mip) lämnade följande reservation till protokollet:

"Österleden kommer inte att byggas, av ekonomiska skäl och miljömässiga. Södra länken bör bland annat därför omprojekteras och dimensioneras för lägre biltrafikkapacitet.

Om Dennisöverenskommelsens (DÖ) avsikt var att förbättra trafikmiljön i Stockholm, innefattande både kollektivtrafik och biltrafik, kan berättigad kritik också riktas mot projekteringsgången. Att som nu projektera för utökad biltrafik utan redovisning av spårtrafik- och andra kollektivtrafiksatsningar, vilka kan beröra det här och näraliggande områden är en synnerligen stor svaghet i projekteringsarbetet. Dessutom ytterligare ett bevis för att Dennisöverenskommelsen (DÖ) prioriterar vägtrafiksatsningarna.

Biltrafikproblemen kan inte lösas förrän man satsar på kollektivtrafikförbättringar. Denna insikt har bland annat lett till att ett antal europeiska storstäder gått samman i klimatalliansen, med procentuella målsättningar att öka kollektivtrafiken och minska biltrafiken.

Var finns den strövande människan i förslaget? Hur kan den naturälskande familjen gå från Henriksdal till Erstaviksområdet med barnvagnen på söndagsutflykten? Med gång- och cykelvägar bitvis utmed billeden.

Solna kommun har avbrutit arbetet med projektering för betalstationer, bl a mot bakgrund av att Österleden och Västerleden är osäkra projekt och kräver omförhandling av Dennisöverenskommelsen. Detta berör också Nacka och är ett ytterligare skäl för Nacka kommun att göra detsamma.

Ett flertal tunga remissinstanser avstyrker genomförandet av Österleden.

Kunskaperna om dess nackdelar växer ju med detaljerade studier som göres.

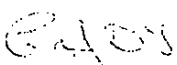
Av remissvaren framgår tydligt att förslaget till Österled med satsning på ökad biltrafik strider mot riksdagens miljömål vad gäller utsläpp av koloxider och kväveoxider. Det strider också mot Riokonferensens handlingsplan Agenda 21.

Till detta kommer att projektet har ingen bärkraftig ekonomi.

Projektets påverkan på Nackas närmiljö innefattar dessutom synnerligen tveksamma tekniska och miljömässiga förslag av låg kvalitet.

forts.

Justerandes sign.



Utdragsbestyrkande



§ 63

sid 5 (5)

Den senaste kostnadsberäkningen enligt Vägverket visar på ca 6 miljarder. Alla kostnader är fortfarande inte inkluderade i Vägverkets beräkning. Den troliga kostnaden är sannolikt betydligt högre.

På drygt 2 år har Vägverkets kostnadsberäkningar för Österleden fördubblats. Under tiden har Stockholms biltrafik inte ökat i den grad som trafikprognoserna utgick från.

Österleden kan aldrig löna sig, om inte bilresenärerna är villiga att betala betydligt förhöjd avgift på denna sträcka.

Österleden måste subventioneras av skattemedel. Detta i en tid när nedskärningar görs i verksamheter för barn, gamla och sjuka,

Byggandet av billederna skall ske i konkurrens med företag i Europa och ger därmed sannolikt få arbetstillfällen i Stockholmsregionen.

Österleden är en mycket svag länk i Ringleden runt Stockholm.

Österledens tekniska konstruktion som sänktunnel innehåller okända svårigheter,

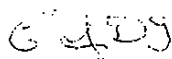
Kända svårigheter är att den skulle ytterligare försämra närmiljön för Nackaborna. Hur kan kommunen överhuvudtaget medverka med planering för ytterligare försämringar för natur- och kulturmiljön vid Sickla sjö, kulturmiljön runt Svindersviks herrgård och de botaniskt mycket värdefulla bergs- och strandpartierna intill Svindersviken?

Hur kan kommunen medverka med planering för ytterligare skogsöd i närmiljön, i Erstavik, förstörelse inom den egna kommunen och dessutom ett bidrag till den globala miljöförstörelsen?

Ringan är en ond cirkel. Bryt den! Stoppa Österleden!

Projektera för behaglig gång- och cykeltrafik och utökad miljövänlig kollektivtrafik i området och studera i samband därmed på vilket sätt man kan förbättra vägtrafiknätet."

Justerandes sign.





Utdragsbestyrkande



§ 265

Dnr 93/152

**Detaljplan för Österleden - delen vid Järlaleden/Hammarby Fabriks-
väg**

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar att anta detaljplaneförslaget men att undanta från antagande bestämmelsen med krav om anläggningar för stoftrening av tunnelluften.

Ärendet

Fem detaljplaneförslag har upprättats för att möjliggöra en utbyggnad av Ringen runt Stockholm enligt Dennisöverenskommelsen. Planförslaget har hanterats enligt Plan- och Bygglagens föreskrifter varvid projekt nr 9138 och 9139 (detaljplan Sickla industriområde, tilläggsbestämmelser för Österleden) hanterats enligt reglerna för enkelt planförfarande. Genomförandet av planerna regleras i avtal med Statens vägverk. Dessa avtal behandlas i ett särskilt utlåtande från förvaltningen. Resterande detaljplaner som rör Österleden, delplanerna för Finnboda Varv och Danvikshem, har inte beretts färdigt. Dessa två planer beräknas föreligga för antagande i kommunfullmäktige före halvårsskiftet 1996.

De viktigaste utgångspunkterna för föreliggande detaljplaner är dels Dennisöverenskommelsen och dels de funktionella krav som vägverket ställer på de olika vägutbyggnaderna. Detaljplanerna gör möjligheter till en utbyggnad, den mer detaljerade utformningen av anläggningarna redovisas i kommande arbetsplaner. Genomförandets olika åtaganden mellan kommunen och vägverket regleras i ramavtal och genomförandavtal. De viktigaste miljökonsekvenserna är belysta i respektive MKB i varje ärende, kommunen har därvid haft tillgång till underlag som ställts till förfogande av vägverket. Förvaltningens samlade bedömning är att materialet har sådant innehåll och kvalitet att ett antagande av respektive plan kan rekommenderas. På några punkter kommer vald utformning och teknik att ytterligare klarlägga miljöpåverkan. Detta innebär att den mer detaljerade projekteringen och andra förberedelser för kommande utbyggnad behöver följas från kommunen i samråd med övriga berörda kommuner.

Handlingar i ärendet

Kommunstyrelsens sammanträdesprotokoll 1995-11-06 § 161..... Bil 128/a
Byggnadsnämnden § 63/1995..... Bil 128/b
Miljö & stadsbyggnads utlåtande 95-02-24..... Bil 128/c

Ärendets tidigare behandling

Kommunstyrelsen hade den 6 november 1995 § 161 beslutat föreslå kommunfullmäktige anta detaljplaneförslaget och att kommunfullmäktige därvid undantar från antagande bestämmelsen med krav om anläggningar för stoftrening av tunnelluften.

Yrkanden

- Börje Granlund och Lennart Ångeby yrkade bifall till antagande av detaljplanen.
- Anders Österlund med tillstyrkan av Anita Hagelbeck, yrkade återremiss.

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

A | H | B | R | E

Le. Höglund

- Kerstin Nöre med tillstyrkan av Per Chrisander yrkade i första hand avslag till detaljplanen och i andra hand i avvaktan på riksdags- och regeringsbeslut, återremiss för utarbetande av detaljplaneförslag som bättre anpassas till en södra länk av mindre dimensioner och utan ny motorväg norr om Värmdöleden ("Österled").
- Erik Langby med tillstyrkan av Gunnar Åberg, Bengt Lindblad och Anders Henriksson yrkade bifall till detaljplanen.
- Rolf Wastesson med tillstyrkan av Gunnar Friberger, Birgitta Rasmussen och Birthe Kelly yrkade avslag till detaljplanen.
- Käthe Bäcklund yrkade avslag till detaljplanen.
- Ulla Rydbeck yrkade bifall till detaljplanen, men med tillägg att kommunen ges i uppdrag att tillsammans med Vägverket se över Södra Länken i syfte att minska dimensionen av leden och att detaljplanerna justeras så att Österleden och anslutningar till Österleden utgår.

Beslutsgång

Ordföranden ställde proposition på Anders Österlunds återremissyrkande och fann att det avslagits. Votering begärdes och verkställdes. Vid voteringen lämnades 44 röster för att återremissyrkandet skulle avslås, 17 för att det skulle bifallas. Vid voteringen avgavs röster enligt följande:

Voteringslista..... bilaga 129

Kommunfullmäktige beslöt därefter att bifalla Börje Grankunds yrkande om bifall till detaljplanen och avslå Kerstin Nöres avslagsyrkande.

Slutligen avlog kommunfullmäktige Ulla Rydbecks tilläggsyrkande.

Reservationer

Ulla Rydbeck, Annicka Wiklund, Maria Svedberg och Gunnel Nyman-Gräff (s) reserverade sig mot beslutet:

Vi ser med oro på att planeringen och detaljplanearbetet för Södra Länken och Österleden fortsätter utan att man inte nämnvärt tagit intryck av den kraftigt negativa opinionen. Vi motsätter oss inte Södra Länken i sig, men anser det absolut nödvändigt att en översyn sker så att ledens dimensioner minskas. Vi anser också att detaljplanerna skall justeras så att Österleden och anslutningar till Österleden utgår. Vi anser dessutom att det är fel att fortsätta planeringen av Österleden och därmed påbörja arbetet med Österleden innan beslut om ledens byggande har fattats. Det finns annars en uppenbar risk att detta blir en föruttagning på Österledsbeslutet. Dessutom kostar detta planarbete Nacka kommun enorma summor vars storlek det idag är omöjligt att få grepp om.

Rolf Wastesson (v) reserverade sig mot beslutet för (v)-gruppens del och till förmån för sitt yrkande.

Käthe Bäcklund (c) reserverade sig mot beslutet för (c)-gruppens del:.....Bilaga A

Per Chrisander (mp) reserverade sig mot beslutet för (mp)-gruppens del:Bilaga B

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

A AB RA

K. Höglund

Protokollsanteckningar

Erik Langby (m) antecknade till protokollet för (m)-gruppens del:.....Bilaga G

Stefan Saläng (fp) antecknade till protokollet för (fp)-gruppens del:
Folkpartiet Liberalerna har yrkat att detaljplanen återremitteras i avvaktan på de förhandlingar om förändrat betalsystem som Nacka kommunfullmäktige beslutat om vid behandlingen av ramavtalet beträffande Ringen.

Bengt Lindblad och Gunilla Elmberg (m) antecknade till protokollet:
Endast i Gotlands kommun och län måste man betala vid varje resa för att nå riksvägnätet. Varför då i Stockholms län. Vi anser finansiering med biltullar olämplig.
Vi anser att utförningen av Österleden i form av tunnel är olycklig ur trafiksynpunkt, säkerhetssynpunkt, kostnadssynpunkt och attraktivitetssynpunkt. Vi skulle gärna ha sett något av de broprojekt som tidigare utarbetats av Stockholms stadsbyggnadskontor.

Börje Granlund (s) antecknade till protokollet för (s)-gruppens del:
Beslutet om att tillstyrka Södra Länken, d.v.s. vägen under jord mellan Värmdöleden, Gullmarsplan, Årsta gårde och med anslutning till E4:an, är ett steg närmare ett förverkligande av något som Nacka kommun arbetat för under årtionden. Södra Länken är av mycket stor strategisk betydelse för att kunna åstadkomma en bra miljö långsiktigt på västra Sicklaön. Inte minst är Södra Länken viktig för att åstadkomma en styrning av trafiken mot Värmdöleden och därmed möjliggöra en minskning av trafiken i anslutning till bostadsområdena Alphyddan, Finntorp, Sickla, Ekudden, Tallbacken vilka annars på sikt riskerar att få en mycket kraftig trafik.

Justerandes sign

| G | P | B | R | A |

Utdragsbestyrkande

B. Höglund

Bilaga A till kommunfullmäktiges protokoll den 18 - 19 december 1995

Reservation från Käthe Bäcklund för (c):

Centerpartiet har under kommunfullmäktiges behandling av ärenden ingående i Dennispaketet yrkat

- avslag på ramavtal beträffande Ringen
- avslag på detaljplan för Österleden - delen vid Svindersviken
- avslag på detaljplan för Österleden - delen vid Järlaleden / Hammarby Fabriksväg
- avslag på detaljplan för betalstation på Värmdöleden
- avslag på detaljplan för Sickla Industriområde (9138) - tilläggsbestämmelser för Österleden
- avslag på detaljplan för Sickla Industriområde (9139) - tilläggsbestämmelser för Österleden.

Vidare yrkade (c) att kommunfullmäktige skulle besluta att

- kommunstyrelsen skall omgående vidta åtgärder för att förhindra betalstationer ("biltullar") i Nacka
- planarbetet skall bedrivas med beaktande av Agenda 21.
- en samrådsgrupp tillsätts omgående för en miljöprövning av Södra Länken och Österleden i enlighet med förslag från Nacka Miljövårdsråd, Saltsjöbygdens Naturskyddsförening, Nacka Hembygdsförening och Boo Miljö- och Naturvänner.
- inte föregripa beslut om Österleden, t.ex. genom att planera för eller utföra arbeten i form av sprängning för tunnlar."
- utarbeta förslag till enklare utförande av anslutning mellan Södra Länken (från Sickla Kanal) och Värmdöleden i avvaktan på definitivt beslut om byggande av Österleden.
- kommunstyrelsen får i uppdrag att redovisa hittillsvarande kostnader till och med år 1995 för planering m.m. som föranletts av "Dennis-ärendena" och uppskattade kostnader för Nackas engagemang i Dennislederna samt att särredovisa budgeterade kostnader för 1996.
- bifalla motion av Sam Wiesel (c) 1994-03-03 "Kommunens engagemang i projektering / planering av den del av motorvägsringen runt Stockholm som kallas Österleden".
- bifalla motion av Rolf Wastesson m fl (v) 1995-03-13 "Förslag att avbryta planarbetet för Österleden".

Centerpartiet har under årtionden arbetat för att de stora markreserver som finns för Österleden skulle användas på ett för miljön och människorna bättre sätt ex. avsättas som grönområden. Vi har ett flertal motioner yrkat att planeringen av Österleden skall avbrytas. Att som m, fp och s påstå att byggandet av Österleden skulle förbättra miljön är rent nonsens. I de ekonomiska kalkylerna baseras Österleden på att fordonstrafiken i området måste minst fördubblas.

Bilaga A till kommunfullmäktiges protokoll den 18 - 19 december 1995

Västerleden och Österleden är de dyraste (över tio miljarder !) och mest miljöförstörande projekten som ingår i Dennispaketet. Byggs dessa motorvägar skärs grönområden av och exploatering hotar. Tillväxten framtvingas till Stockholmsområdet på bekostnad av övriga delar av landet.

Centerpartiet efterlyser mera fantasi och mer av framtidsvisioner i planarbetet. Miljövänlighet, småskalighet, ekonomi, regional utveckling och ansvaret för kommande generationer kräver helt andra satsningar. Satsningen på ökad biltrafik i Stockholms län är föråldrad.

En delösning för biltrafiken kunde vara att dra om E4 och låta den gå Norrköping - Uppsala utan omvägen över Storstockholm. Det skulle avlasta Storstockholm den genomgående trafiken och därigenom minska utsläppen avsevärt. Vidare kunde transittrafiken flyttas från Stockholms hamn till mer lättillgängliga lägen. Av miljöskäl är det också nödvändigt att lägga tonvikten vid kollektivtrafiken i Stockholms län.

De föreliggande detaljplanerna innebär att man planerar för Österleden trots att det är ytterst osäkert om den alls kommer att byggas. Även de som vill ha Österleden borde föredra att skynda långsamt - att vara litet försiktigare med storskaliga projekt av detta slag. Miljö och Stadsbyggnad bekräftar att man nu föregriper beslut om Österleden och att osäkerheten är stor. I remissammanställningen på sid 16 skriver kontoret: "Visst föregriper man beträffande Österleden - och riskerar man pengar - men det bedöms vara ett motiverat risktagande." Hur mycket får detta risktagande kosta? För Nacka kommun? Hur skall kostnaden betalas? Här finns inga statliga garantier.

Varför inte i detta skede planera enbart för anslutning av Södra Länken till Värmdöleden? Ge anslutningen en mer modest utformning. Sedan kan man ta ställning till Österleden när man med säkerhet vet att den skall byggas.

Enligt detaljplanerna skall man av "funktions- och byggnadstekniska skäl (PM Miljö och Stadsbyggnad 951205) spränga ut tunnlarna för ringeden mellan Järlaleden och Värmdöleden. Skälet är att det annars blir stora trafikstörningar om man gör detta när trafiken Södra Länken - Värmdöleden redan pågår. Men kanske stör man människor helt i onödan med sprängning och stenkross? Det finns många anledningar till att undvika denna typ av ingrepp för en Österled som med stor sannolikhet inte kommer att byggas.

Osäkerheten är indikerad även av Vägverket (se ramavtalet bilaga sid 10). På Österleden markeras 1999 "Produktion startar när ekonomiska förutsättningar finnes." Osäkerheten finns även bekräftad i remissammanställningen sid 6, där man lägger till "Preliminär byggstart för Österleden är år 2000". Obs ordvalet PRELIMINÄR. Avhängigt om det är FINANSIELLT MÖJLIGT.

Borde inte Nacka göra som Vägverket? När man vet att ekonomiska förutsättningar finns, då tar man ställning till frågan om planering för Österleden.

Bilaga A till kommunfullmäktiges protokoll den 18 - 19 december 1995

Det är däremot angeläget att Södra Länken byggs och får en till Värmdöledens trafik lagom och väl anpassad anslutning. När Södra Länken med anslutning till Värmdöleden står färdig kan Nacka- och Värmdöborna lätt komma ut på E4 / E20 såväl norrut som söderut.

Centerpartiet reserverar till förmån för egna förslag under punkterna 4 och 5.

PROTESTERA MOT BETALSTATIONER I NACKA! uppmanade vi Nacka- borna att göra i en insändare som publicerades i Nacka-Värmdöposten den 12 december 1995.

Dennispartierna, d.v.s. moderaterna, folkpartiet och socialdemokraterna vill införa biltullar runt Stockholm. Tullavgifterna skall bl.a. finansiera Österleden. Centerpartiet har under punkt 1 yrkat att kommunstyrelsen omgående skulle vidta åtgärder för att förhindra betalstationer (biltullar) i Nacka. Yrkandet framställdes i kommunfullmäktige redan under novembersammanträdet, men beslutades då tas upp i samband med Dennispaketet. Trots detta återremitterades detta yrkande till kommunstyrelsen. Vadan detta när Nacka -m, -fp och -s under fullmäktigedebatten sagt sig vilja verka föra att läget för betalstationerna skall ändras?

Centerpartiet reserverar sig till förmån för eget förslag under punkt 1 ovan

I de detaljplaner som kommunfullmäktige nu haft att ta ställning till placeras betalstationer utanför Ringen. Detta innebär att alla bilar som får förbi Stockholm på kringfärtslederna måste betala 15 - 25 kronor för varje passage. Busar och andra större fordon skall betala 75 kronor vilket ökar kostnaden för kollektivtrafik och varutransporter. Betalstationer planeras på motorvägen vid Svinnersviken, på Värmdövägen vid Alphyddan och på Järlaleden vid Sickla Industriväg.

Vi som bor i Nacka skall tvingas att betala för att åka inom kommunen! Detta förutom att vi i likhet med Värmdöborna och Lidingöborna måste betala för att kunna åk till Stockholm och övriga Sverige.

Planeringen pågår för fullt i kommunen. Centerpartiets krav på att planeringen av Österleden skall avbrytas avvisas av m, fp, och s. Och Vägverket fortsätter sin planering av betalstationer på ovan nämnda platser.

Trots att Sverige, inkl. Nacka, "måste skära ner på allt" och trots att vägtrafiken redan nu svarar för långt mer än hälften av alla luftföroreningar i länet så vill de "stora grabbarna" fortfarande bygga nya bilbanor. En satsning som människor får ta konsekvenserna av långt in på 2000-talet i form av sämre skolor, försämrade vård, försämrade pensioner, försämrade socialbidrag och hyresbidrag etc. De "stora grabbarna" får alltid pengar till sina bilbanor medan kvinnor och barn och låginkomsttagare får klara sig bäst de kan på det som eventuellt blir över. Detta är uppenbart nu när notan efter 80tals-karusellen betalas och föråldrad satsning på ökad biltrafik i Stockholms län skall drivas igenom.

Bilaga A till kommunfullmäktiges protokoll den 18 - 19 december 1995

Projektet borde omprövas. Stöd för detta finns i beslutsunderlaget, om man nog läser vad Miljö och Stadsbyggnad skrivit (se sammanställning och kommentar till inkomna yttranden) :

sidan 15 "Kontoret har vid sammanställning av remissomgången sagt att ett nollalternativ med en större satsning på kollektivtrafik borde varit med i remissomgången. Detta synsätt gäller fortfarande.

I den kommunala planeringen finns beredskapen att pröva andra utvecklingsalternativ.

En omprövning av Dennispaketet är inte omöjlig, enligt miljö och stadsbyggnad.

Kontoret måste på frågan om det kommer något allsidigt beslutsunderlag åberopa vad som ovan sägs om förutsättningarna att presentera nya utvecklingsalternativ. Det kommer naturligtvis att vara den samlade tyngden i de synpunkter som nu tillförs planmaterialet samt den utvärdering och diskussion som förestår som avgör om nya alternativ skall redovisas."

När man läser remissvaren finns det inget tvivel om att den "samlade tyngden" är sådan att "nya alternativ" skulle ha redovisats innan kommunfullmäktige fattade beslut om detaljplanerna.

Centerpartiet reserverar sig mot besluta att anta detaljplanerna utan att pröva andra alternativ.

Centerpartiet notera dock med stor tillfredsställelse att yrkanden enligt punkt 2 och 6 bifölls. Härigenom har kommunfullmäktige beslutat att planarbetet skall bedrivas med beaktande av Agenda 21 samt att Nacka kommuns kostnader för planering m.m. som föranleds av Dennis-ärenden skall redovisas.

Centerpartiets yrkande enligt punkt 3 remitterades till kommunstyrelsen. Vi hade gärna sett att den föreslagna samrådsgruppen hade tillsatts omgående. Den trafikläsning som nu planeras påverkar i mycket hög grad Nackas framtida samhällsutformning och livsmiljön för Nackas innevånare. Det vore därför ytterst värdefullt att på ett positivt sätt kunna ta tillvara det kunnande och de resurser som de angivna organisationerna förfogar över. Detta kan vara till stor hjälp inte minst med tanke på att det finns en rad frågetecken vad gäller luftföroreningar, bergmassor och lokaltrafiken.

Att centerpartiets och vänsterpartiets motioner om Österleden avsågs är ju i linje med det majoritetsbeslut som togs i övrigt. Men vi vill ändå reservera oss till förmån för egna förslag om bifall till motionerna.

Bilaga B till kommunfullmäktiges protokoll den 18 - 19 december 1995.

Per Chrisander och Kerstin Nöre (mp) antecknade till protokollet:

I ärendet Budgetproposition 1994/95:100 klargjordes att inga garantier getts för någon del av Österleden. Kommunfullmäktige påstår att det som kallas Nacka port är en del av Södra länken och att man därför redan nu kommer att spränga tunnlar för Österleden på sträckan mellan Järlaleden och Värmdöleden till en kostnad av ca. 640 miljoner kronor. Riksdag och regering definierar Nacka port som en del av Österleden. Nacka kommun riskerar att få betalningsansvaret. Detta får inte ske! Österleden kommer inte att byggas, av ekonomiska skäl och av miljömässiga skäl. Södrälänken bör bland annat därför omprojekteras och dimensioneras för lägre biltrafikkapacitet.

Om Dennisöverenskommelsens (DÖ) avsikt var att förbättra trafikmiljön i Stockholm, innefattande både kollektivtrafik och biltrafik, kan berättigad kritik riktas mot projekteringsgången. Spårtrafik och andra kollektivtrafiksatsningar, vilka kan beröra det här och näraliggande områden, är en synnerligen stor svaghet i projekteringsarbetet. Dessutom ytterligare ett bevis för att DÖ prioriterar vägtrafiksatsningarna.

Biltrafikproblemen kan inte lösas förrän man satsar på kollektivtrafikförbättringar. Denna insikt har bland annat lett till att ett antal europeiska storstäder gått samman i klimatalliansen, med procentuella målsättningar att öka kollektivtrafiken och minska biltrafiken.

Solna kommun har avbrutit arbetet med projektering för betalstationer, bl.a. mot bakgrund av att Österleden och Västerleden är osäkra projekt och kräver omförhandlingar av DÖ. Detta berör också Nacka och är ett ytterligare skäl för Nacka kommun att göra detsamma. På Dagens Nyheters ledarsida har man under sommaren 1995 rekommenderat omförhandlingar av DÖ och bland annat förordat en utbyggnad av Essingeleden istället för Öster- och Västerleden.

Ett flertal tunga remissinstanser avstyrker genomförandet av Österleden.

Kunskaperna om dess nackdelar växer ju mer detaljerade studier som görs.

Förslaget till Österled med satsning på ökad biltrafik strider mot riksdagens miljömål vad gäller utsläpp av koloxider och kväveoxider. Det strider också mot Rio-konferensens handlingsplan Agenda 21.

Projektets påverkan på Nackas närmiljö innefattar dessutom synnerligen tveksamma tekniska och miljömässiga förslag av låg kvalitet. Till detta kommer att projektet har liten bärkraftig ekonomi.

Den senast kostnadsberäkningen enligt vägverket visar på ca. 6 miljarder. Alla kostnader är fortfarande inte inkluderade i vägverkets beräkning. Den troliga kostnaden är sannolikt betydligt högre.

På drygt två år har vägverkets kostnadsberäkningar för Österleden fördubblats.

Under tiden har Stockholms biltrafik inte ökat i den grad som trafikprognoserna utgick från.

Österleden och resten av Ringen kan inte byggas utan mycket högre bilavgifter än de föreslagna och mycket höga skattesubventioner.

Österleden måste subventioneras med skattemedel. Detta i en tid när nedskärningar görs i verksamheter för barn, gamla och sjuka.

Bilaga B till kommunfullmäktiges protokoll den 18 - 19 december 1995.

Satsningar på motorleder och tunnelbyggen ger betydligt färre arbetstillfällen för samma summa än satsningar på t.ex. renovering, saneringar, skola, barnomsorg och sjukvård. Byggande av bileder skall ske i konkurrens med företag i Europa och antalet arbetstillfällen kan därför bli mycket lågt i stockholmsregionen.

Österledens tekniska konstruktion som sänktunnel innehåller okända svårigheter. Kända svårigheter är att den skulle ytterligare försämra närmiljön för nackaborna. Hur kan kommunen överhuvudtaget medverka med planering som ytterligare försämringar för kulturmiljön runt Svindersviks herrgård och de botaniskt mycket värdefulla bergs- och strandpartierna intill Svindersviken?

I vissa snitt upptar förslaget sju vägfiler intill varandra här. Således innebär förslaget att miljön sargas mycket hårt. En del tekniker försvarar ingreppen med att detta område redan är starkt påverkat av biltrafik, vilket vi anser är cynism. Området vid Sickla kanal får också vidkännas grav påverkan med försämringar i miljön. Hur kan kommunen medverka med planering för ytterligare skogsdöd i närmiljön, Erstavik, förstörelse inom den egna kommunen och dessutom ett bidrag till den globala miljöförstöringen?

Österleden är den svagaste länken i Ringleden runt Stockholm. Ringen är en ond cirkel. Bryt den! Stoppa Österleden!

Satsa på en god cirkel, kretslopp och kretsloppsbaseerad kollektivtrafik!
Planera i först hand för gång- och cykeltrafik och utökad miljövänlig kollektivtrafik och anpassa vägtrafiknätet till detta.

Bilaga G till kommunfullmäktiges protokoll den 18 - 19 december 1995

Erik Langby (m) lät, för den moderata gruppens räkning, anteckna till protokollet:

Nacka ska fortsätta att kraftfullt verka för ett annat avgiftssystem, så Nacka-borna kan nå riksvägnätet (E4, E20 söderut) utan att betala avgift. Avgiftsstationerna bör således sättas innanför Ringen och på Ringen vid passage av Mälaren eller Saltsjön.

Det är mycket angeläget att Dennispaketet fullföljs - både vägarna och kollektivtrafiken. Detta för utvecklingen av både Nacka och hela Stockholms-regionen. För välstånd för medborgarna behövs goda möjligheter för att kunna resa både till och i arbetet och på fritiden.

Vi moderater ser oss som garanten för att vi får vägar för bilavgiftspengarna. Övriga partier vill, i den nationella och regionala politiken, ha biltullar i olika former. S och fp har tyckt att pengarna också kan gå till annat än vägar och v, mp och c vill inte alls bygga vägar för pengarna. Eftersom vi således förr eller senare får bilavgifter, biltullar, områdesavgifter eller vad det kommer att kallas så ska vi i alla fall få vägar för varenda krona!

NACKA KOMMUN
Miljö & Stadsbyggnad
Handläggare
Waldemar Molin

D479
Projekt nr. 9132

**Detaljplan för Österleden, delen vid Järlaleden/Hammarby
Fabriksväg inom västra Sicklaön Nacka kommun. Upprättad
på Miljö & Stadsbyggnad i augusti 1994**

Reviderad i januari 1995

BESKRIVNING

Handlingar

1. Detaljplanekarta med tillhörande bestämmelser
2. Denna beskrivning
3. Genomförandebeskrivning
4. Miljökonsekvensbeskrivning
5. Fastighetsförteckning
6. Illustrationsmaterial

Planens syfte och huvuddrag

Planen syftar till att möjliggöra utbyggnad av Österleden, delen mellan Järlaleden och gränsen mot Stockholm i söder. Österleden genom Nacka regleras i flera detaljplaner. Partiet kring Svindersviken regleras i en andra detaljplan och partiet kring Danvikshem och Finnboda i ytterligare två detaljplaner. Föreliggande plan omfattar en del av Österledens ytförlagda del vilken i sin helhet sträcker sig från Hammarby skidbacke fram till Järlaleden. Nuvarande huvudvägnät, Hammarby Fabriksväg från Lugnetrondellen och Järlaleden läggs om i viss omfattning och ansluts till Österleden i en ny cirkulationsplats med direktpåfart till Österleden i sydlig riktning. Anslutning till Österleden norrut sker via Lugnetrondellen och ramperna över Svindersviken. Vidare redovisar planen lokalisering av frånluftstorn till särskild tomt strax norr om den nya cirkulationsplatsen på Järlaleden.

Bakgrund

Dennisuppgörelsen

Planer på en ringled runt Stockholms innerstad har funnits under lång tid. Ringen skulle bland annat avlasta innerstaden från trafik med start- och målpunkter utanför innerstaden. Regionens bebyggelseutveckling och därmed trafiktillväxten har varit mycket stark under de två senaste decennierna, utan att motsvarande investeringar i trafikanläggningar kommit till stånd. För att få ett samlat grepp om trafikstrukturen har på senare tid ett mera regionalt synsätt etablerats. Samlade investeringar och lösningar för såväl väg- som kollektivtrafik krävs för att uppnå målsättningen att förbättra miljön, öka tillgängligheten och skapa förutsättningar för den regionala utvecklingen.

De samordnade investeringar som förutsattes kräver en bred politisk uppslutning, varför regeringen under våren 1990 tillsatte en särskild utredningsman, riksbankschefen Bengt Dennis, för att bereda en överenskommelse om samlade insatser inom såväl väg- som kollektivtrafikområdet. Det investeringsprogram som var föremål för förhandlingar berörde såväl staten som landsting och kommuner.

Förhandlingarna ledde fram till en överenskommelse 1991-01-23 mellan Socialdemokraterna, Moderaterna och Folkpartiet Liberalerna i Stockholms Län och Stockholms Stad. (Dennis I).
Överenskommelsen förutsatte att vissa väsentliga frågor skulle vidareutredas och bli föremål för förhandlingar under 1992. (Dennis II).

De trafikprojekt som skall genomföras inom ramen för den så kallade Dennisöverenskommelsen utgörs i sina huvuddrag på vägsidan av Ringen runt Stockholms innerstad och en yttre tvärled med bland annat Västerleden. Satsningen på spår- och kollektivtrafiksida utgörs ett tredje järnvägsspår Stockholms C - Stockholms södra samt ett nytt dubbelspår mellan Stockholms södra och Årsta. Kompletterande spårutbyggnad görs mot Nynäshamn och Kungsängen och Roslagsbanan moderniseras. Vidare snabbspårväg, i en första etapp mellan Alvik och Gullmarsplan. I senare etapper väster-norrut till Ropsten och från Gullmarsplan mot Hammarby, Västra Sickla in mot Slussen. Satsningen på kollektivtrafik innehåller också upprustning och viss utbyggnad av tunnelbanorna. Vidare nytt busslinjenät, med miljövänliga bussar, inom Stockholm. På vägtrafiksida tillkommer också miljöförbättrande åtgärder och satsning på infartsparkeringar.

Sammantaget innebär överenskommelsen en bred satsning på utbyggnad av infrastrukturen inom stockholmsregionen.

Överenskommelsen förutsätter att erforderliga förändringar i lagstiftningen görs så att avgifter på bilismen kan tas ut i form av biltullar. Vidare förutsätts att regering och riksdag fattar nödvändiga beslut för projektets genomförande samt att överenskommelsen bekräftas av berörda kommuner, landsting och statliga organ. Överenskommelsen har bekräftats av Nacka kommunfullmäktige 1993-02-01.

Överenskommelsen förutsätter också att samtliga berörda kommuner med egna resurser genomför en planläggning enligt PBL som möjliggör markåtkomst för lederna.

Trafiklederna är avsedda att helt betalas genom avgifter på biltrafiken.

Vägverket är väghållare för Ringen och yttre tvärleden och de statliga anslag som frigörs när lederna finansieras genom avgifter skall användas för finansiering av investeringar i kollektivtrafikanläggningar.

Österledens trafiksystem

Österledens utredningsalternativ

I utredningsplanen för Österleden från febr 1992, redovisas tre alternativa förslag för delen genom Nacka (alt. 1-3). Alla alternativen ger full tillgänglighet i alla trafikriktningar men med varierande körmonster.

I ett av alternativen (alt. 2) förläggs hela huvudsträckningen genom Nacka i tunnälläge. I alternativ 1 och 3 förläggs leden i tunnel delen norr om Järlaleden men ges ovanmarksläge mellan Järlaleden och södra Hammarbyhamnen, en sträcka om cirka 800 meter. Den huvudsakliga skillnaden mellan alternativ 1 och 3 är att alternativ 1 går fram genom tidigare

reserverat vägområde mellan Uddvägen och Foggs Hotell. Här förläggs alternativ 3 i stället cirka 100 meter längre österut vilket ger bättre förutsättningar för tunnelbyggande.

Gemensamt för de tre alternativen är att anslutningen mellan Österleden och Värmdöleden norrut sker via rampbroar över Svindersviken. En specialstudie gjordes också där ramperna fördes ned under Svindersviken. Det senare bedömdes då ej realistiskt med hänsyn till att Värmdövägen, delen Lugnets trafikplats- Sickla Industriväg, måste utnyttjas, med stora ingrepp och störningar som följd. Vidare föranledde de underjordiska ramperna intrång på Svindersviks Gård, troligen ytterligare frånluststorn och tekniska komplikationer ur ventilations- och säkerhetssynpunkt.

I utvärderingen av de tre huvudalternativen har det med huvudsträckningen helt förlagd i tunnel (alt. 2) ej accepterats av brandförsvaren i Stockholm och Nacka. Räddningsinsatserna vid en olycka eller brand blir för komplicerade och riskfyllda om insatserna endast kan ske via ramptunnlar, vilket blir fallet om inte huvudtunneln delvis ges ett ovanmarksläge inom Nacka.

Nacka kommunfullmäktige förordade, i sitt remissvar till utredningsplanen ett vidareutvecklat alternativ 3.

Överarbetningen har resulterat i en Svindersvikspassage med de fyra ramperna samlade till två parallella broar. Samtidigt studerades ytterligare ett nytt förslag med ramperna förlagda under viken. Ett sådant alternativ gav vissa miljöfördelar jämfört med broalternativet, men också nackdelar varför det ur miljösynpunkt inte entydigt kunde förordas. Därtill gav denna lösning sämre trafiksäkerhet, orienterbarhet och mindre handlingsfrihet i utformningen och anpassning till framtida trafiksystem.

Österleden föreslaget utförande

Österleden utgör en länk i trafikringen runt Stockholms innerstad. För Nacka-Värmdötrafiken skapas möjlighet att på ett överordnat trafiksystem snabbt nå övriga huvudvägar, utfarter och målpunkter i hela regionen.

Inom Nacka skall Österleden byggas ut från gränsen mot Stockholm vid Hammarby Fabriksväg/ Sickla Kanal i söder till gränsen mot Stockholm i Saltsjön norr om Finnböda Varv. Leden går i ytläge från Södra Hammarbyhamnen, över Sickla Kanal fram till Järlaleden, resten av Österleden går i tunnel mot Stockholms Frihamn. Fyra anslutande ramper vid korsningen Österleden - Värmdöleden kommer dock att ansluta via broar över Svindersviken.

Nackas tre huvudleder med inriktning mot Stockholm ansluts till Ringen på följande sätt: Värmdöleden ges direktramper för anslutning både norrut och söderut. Värmdövägen får en mera indirekt anslutning, både norr- och söderut via Lugnets trafikplats och den nya cirkulationsplatsen vid Järlaleden/Hammarby Fabriksväg. Järlaleden får direktanslutning söderut via cirkulationsplatsen och norrut via Lugnets trafikplats.

Österleden ges trafikstandard motsvarande stadsmotorväg, med två genomgående körfält i varje riktning och ett tredje körfält i varje riktning för av- och påfarter. Det senare körfältet kan också utgöra ett tilläggskörfält vid långa och branta stigningar. Leden dimensioneras för 70 km/h.

Både infart till Stockholm och färd på Ringleden blir avgiftsbelagd. Betalstationer anläggs, i ett snitt utanför Ringen, på Värmdöleden, Värmdövägen och Järlaleden. Avgift upptas inte vid avfart från Ringen respektive utfart från innerstaden. Betalstationerna utformas för både automatisk och manuell betalning.

Värmdöleden, Järlaleden och Hammarby Fabriksväg kommer att påverkas av ombyggnad i vissa delar, men nuvarande resrelationer består även efter utbyggnad av Österleden. Det lokala vägnätet inom området berörs inte av utbyggnaden, dock måste direktutfart till Hammarby Fabriksväg söder om Järlaleden utgå. Föreliggande plan ingår som en del i en större sammanhållen utbyggnadsetapp som omfattar sträckan från Hammarby skidbacke fram till Värmdöleden, vilket också inkluderar ramptunnlarna för Värmdöledens rampanslutningar söderut. Denna etapp avses påbörjas år 1997 och vara färdigställd år 2001.

Teknisk utrustning för säkerhet och miljö

I samband med Dennisöverenskommelsen initierades också framtagande av en gemensam standard för de vägtunnlar som ingår i Dennisuppbyggnaden. Som underlag för tunnlar ligger Vägverkets regler och anvisningar. Aktuella riktlinjer är alltså fastlagda beträffande trafikgeometrisk utformning, konstruktion samt säkerhets- och miljöfrågor.

Österleden utgör en av länkarna i Ringen, som till stora delar är förlagd i tunnlar. Från en ständigt bemannad tunnelcentral skall säkerhet och miljö övervakas. Från tunnelcentralen kan hela styr- och reglersystemet för all kringutrustning, bl.a. trafikövervakning och trafikledning, kommunikationssystem och dylikt övervakas och styras.

I ovan nämnda regler och anvisningar föreskrivs den utrustning som skall finnas för att förebygga olyckor, rutiner för räddningsinsatser, utrymningsvägar och omdirigering av trafik vid inträffad olycka. Samma gäller vid eventuell brand i tunnlar. Alla tunnelsträckor har installationer med automatiska brandlarm samordnade med TV-övervakning. Vid brand används ventilationssystemet för att föra bort rök och heta brandgaser under kontrollerade former.

Omhändertagande av dag-spol-brand och dränvatten är en viktig miljöfråga. Allt vatten från både tunnlar och öppna partier tas om hand och renas före utsläpp till recipienterna Hammarby Sjö och Svindersviken. Den närmare tekniken och rutinerna för vattenhantering beskrivs ingående i den till planen hörande miljökonsekvensbeskrivningen.

Riktvärden för luftkvalitet i tunnlar knyter an till WHO's riktlinjer för luftföroreningar i utomhusmiljön. Ventilationssystemet och frånluftstornen skall dimensioneras så att Statens Naturvårdsverks "Riktlinjer för luftkvalitet i tätorter - allmänna råd (SNV 1990:9)" inte överskrids.

Inom Nacka placeras frånluftstorn på två ställen. Det ena inom planområdet, strax norr om cirkulationsplatsen på Järlaleden och det andra vid Finnboda Varv.

Trafikmängder

Trafikledsutbyggnaden enligt Dennisöverenskommelsen innebär att gatunätet innanför Ringen avlastas trafik. En jämförelse av trafikmängdsberäkningarna för år 2003, när

trafikledsringen förväntas vara utbyggd, har visat att innerstadssnittet får en avlastning med en tredjedel av trafikmängden jämfört med att Dennispaketet inte byggs ut.

För gatenätet inom Nacka innebär Dennispaketet en viss avlastning av trafik på Hammarby Fabriksväg norr om Järlaleden. Söder om Järlaleden ökar trafikbelastningen med den nya trafikström som åker på Ringen genom Nacka.

Ringen påverkar i mindre utsträckning de radiella infartsvägarna. Järlaleden, Värmdövägen och Värmdöleden bedöms få totalt sett samma trafikmängder med som utan Ringen men fördelningen mellan vägarna kan bli något förändrad.

Trafikmängderna enligt nedan har legat till grund för trafikledens utformning och miljökonsekvensbeskrivningen

Trafikmängder , vardagsmedeldygn

	1990	1998 Utan ÖL	2003 O-Alt	2003 Dennis	2020
Värmdöleden vid Svindersviken	45 000	52 000	62 000	56 000	80 000 ¹⁾
Värmdöleden vid Henriksdal	44 000	48 600	57 000	29 000	35 000
Värmdövägen vid Lugnets tpl	9 000	9 000	9 000	8 000	5 000 ¹⁾
Järlaleden vid Sicklarondellen	14 000	15 000	17 000	17 000	16 000 ¹⁾
ÖL norr om Svindersviken				48 000	70 000
ÖL vid Sickla kanal	30 000	36 000	38 000	64 000	9 000
Södra länken		27 000		48 000	74 000
Hammarby Fabrv. söder Sickla	30 000			16 000	15 000

1) Hänsyn har ej tagits till lokal exploatering i området.

Översiktliga effekter av Dennisöverenskommelsen beträffande miljö, samhällsnytta, tillgänglighet och regional utveckling redovisas i rapport utgiven av huvudmännen för Dennisuppbyggnaden, daterad maj 1994.

Sammanfattningsvis konstateras att en ökad sysselsättning och ett ökat bilnehav leder till ett ökat bilresande, medan införandet av bilavgifter och en satsning på kollektivtrafik minskar bilresandet.

Mellan åren 1991 och 2005 förväntas antalet bilresor öka med 5-20 % med en utbyggnad enligt Dennisöverenskommelsen beroende på om tillväxten blir måttlig eller snabb i regionen. Utan "Dennis" förväntas ökningen bli 10-25 % mellan motsvarande år.

Kollektivtrafik

Österleden kan nyttjas för kollektivtrafik för Nacka-Värmdösektorn. Önskvärda linjesträckningar är för närvarande inte färdigstuderade och fastlagda. Dessa utredningar ingår som en del i de fördjupade översiktsplaner för Västra Sicklaön och Hammarby Sjöstad. Studierna pågår med medverkan från Regionplane- och trafikkontoret samt Storstockholms Lokaltrafik och torde vara klara under 1994-95.

Kollektivtrafikstudierna avser två skeden, dels tidsperioden när Österleden färdigställts men förnyelsen och utvecklingen av Hammarby Sjöstad och Västra Sicklaön ännu inte kommit igång. Slussen utgör då, på samma sätt som för närvarande, Nacka-Värmdösektorns huvudkontakt med det övriga buss och spårnätet i regionen men några nya busslinjer torde tillkomma där Ringen nyttjas för att snabbt nå nya målpunkter eller omstigningsmöjligheter i den yttre stadskärnan.

Förnyelsen och utvecklingen inom Västra Sicklaön och Hammarby Sjöstad skall förberedas så att en fullständig systemförnyelse av kollektivtrafikförsörjningen kan ske parallellt. I pågående utredningar diskuteras såväl snabbspårväg som tunnelbana och bussar. Läge för en terminalanläggning kan bli aktuell och då i sådant läge att bekväm omstigning mellan olika färdmedel och åkriktningar möjliggörs. Även utrymme för infartsparkering skall finnas. Om tunnelbaneutbyggnad väljs, kan terminalen avlasta eller helt ersätta Slussens terminalfunktion för Nacka-Värmdösektorn.

Nacka anser dock att ett tunnelbanealternativ ger för låg standard för Nacka-Värmdösektorn.

Förutsättningar för planarbetet

Erforderliga detaljplaner för Österleden, delen mellan Järlaleden i Nacka och Hammarby Fabriksväg/Hammarbyvägen i Stockholm, studeras gemensamt som ett sammanhållet planprojekt.

Flera kommunövergripande frågor, tekniska, funktionella och miljömässiga, motiverar ett planarbete inriktat på helhetslösningar där kommungränsen ej får utgöra någon låsning.

Kommunerna har en gemensam uppfattning och värdering kring det berörda områdets betydelse vad gäller ekologi och naturmiljö men också kulturhistoriskt genom den gamla sjöleden Järlasjön - Sicklasjön via Sickla Sluss ut till Hammarby Sjö. Dessa förutsättningar har varit vägledande i det gemensamma planarbetet och projektets planmässiga lösningar.

Det illustrationsmaterial som åskådliggör planförslaget redovisar också hela projektet för att viktiga övergripande sammanhang och utformningsmotiv skall tydliggöras och därmed underlätta förståelsen för planen.

Planprojektet resulterar i två detaljplaner, en inom vardera Stockholm och Nacka. Dessa kommer att handläggas i stort sett parallellt inom respektive kommun.

Planområdet, befintliga förhållanden

Beskrivningen avser det sammanhållna projektets Nacka- och Stockholmsdel

Planområdet omfattar en cirka 1 km lång zon längs dagens Hammarby Fabriksväg. Planområdets omfattning har i sidled huvudsakligen begränsats så att endast områden som direkt påverkas av ledens utbyggnad ingår. Norr om Sickla Sjö ingår ett område i planen för att länka in det primära gång- och cykelstråket mellan sydvästra Nacka och Hammarbyområdet. I väster har en provisorisk tillfart till Södra Hammarby industriområde via kvarteret Kölnan medtagits. I planområdets centrala del ingår nya tillfarter till Sickla slamanläggning och Hammarby Skidbacke. Vidare ingår området kring Sickla Sluss och del av Sicklasjön för att möjliggöra ombyggnad av slussanläggningen och för att åstadkomma sammanhängande parkområden längs vattenledens båda sidor. Hammarby Fabriksväg utgör för närvarande den enda vägförbindelsen mellan Nacka-Värmdösektorn och Stockholms södra delar utanför innerstaden. Genom Nackareservatet finns dessutom Ältavägen för trafik mot Bollmorasektorn. Hammarby Fabriksväg har två körfält och för närvarande en trafikmängdsbelastning på cirka 30.000 f/d. Trafikleden ligger inom planområdet i huvudsak på nivån mellan +5 och +7 meter d v s i nivå med omgivande mark. Leden höjer sig vid passagen över Sicklasjön till nivån +10 meter. Längs leden saknas separata gång- och cykelvägar. Hammarby Fabriksväg har idag anslutning till Järlaleden och Hammarbyvägen, båda lägena signalreglerade. Dessutom finns enklare anslutningar till Lugnets industriområde vid Sickla Kanalväg och till motsvarande område på Nackasidan.

Trafikleden passerar på bro med cirka 3,5 meter fri höjd över vattenvägen som leder från Hammarby Sjö, via Sickla Kanal, Sickla Sluss och Sicklasjön upp till Järlasjön. Sjösystemet över Sickla Sluss håller en vattenyta på cirka + 4,7 meter. Slussen anlades år 1929 då Hammarby Sjö sänktes till Saltsjöns nivå, d v s nollnivån, i samband med Hammarbyledens utbyggnad. Den tidigare farleden avstängdes år 1978. Slussområdet förvaltas därefter av Sickla Sluss- och kanalförening. Slussområdet har stort kulturhistoriskt värde.

Längs vattensystemet finns ett park- och naturstråk av mycket stort värde som direkt förbinder Nackareservatet med Hammarby Sjö. Längs stråket finns en omfattande och värdefull vegetation bland annat på Sickla udde och vid f.d. Sickla gård. Längs sjösystemet ligger också Hammarby skidbacke. Sammanhängande gångvägsförbindelser saknas längs vattenledens båda sidor.

När Hammarbyleden anlades planerades omfattande hamn- och industriområden längs leden. Området har aldrig fått den betydelse som ursprungligen planerades och nyttjas för närvarande för terminal, upplags- och extensiv försäljningsverksamhet. Ingen till planområdet angränsande bebyggelse bedöms ha stora ekonomiska eller kulturhistoriska värden. Området nyttjas också för stora infrastrukturanläggningar av regional karaktär, främst Henriksdals reningsverk. Verkets slutbehandlingsstation och Sickla slamstation ligger delvis inom planområdet. Till denna anläggning finns omfattande ledningsområden inom planområdet.

Områdets geotekniska förhållanden är översiktligt redovisade i miljökonsekvensbeskrivningen.

Plandata, Nackadelen

Läge

Detaljplanen berör den sydvästligaste delen av kommunen, från gränsen mot Stockholm i Hammarby Fabriksväg och norrut mot Järlaleden samt del av Järlaleden öster om den nya cirkulationsplatsen.

Areal

Berörd areal är cirka 4,5 ha varav vattenområde cirka 0,4 ha.

Ägoförhållanden

Berörd mark ägs av Statens Vägverk, Nacka kommun, Atlas Copco, Kommanditbolaget Hålstene 2 och Stockholm Saltsjön AB.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan, antagen 1992-01-27

Översiktsplan-92 redovisar mark i anslutning till Svindersviken, Värmdöleden, Lugnets trafikplats, Hammarby Fabriksväg och Järlaleden som trafikområde där utrymme skall reserveras för vägar, spår och infartsparkering och där man i en fördjupad översiktsplan även skall utreda förutsättningarna för att, till vissa delar, nyttja området för arbetsplatser och bostäder.

Fördjupad översiktsplan Västra Sicklaön

Planarbetet pågår och sker till vissa delar som ett samarbete mellan Nackas Miljö & Stadsbyggnad, Stockholms Stadsbyggnadskontor, Regionplane- och trafikkontoret samt Storstockholms Lokaltrafik. Tyngdpunkten har legat på sektoriella studier av trafiklösningar och kollektivtrafikfrågor. Gemensamma frågor för Stockholm och Nacka, närmast delområdena Hammarby Sjöstad och Västra Sicklaön, utreds och har redovisats i form av gemensamma planeringsförutsättningar (GPF). GPF sändes ut på remiss under våren 1994. Utredningsarbetet fortsätter med inriktning på att beskriva områdenas specifika förutsättningar inför kommande förnyelse.

Fördjupad översiktsplan Hammarby Sjöstad

Program för fördjupning av Stockholms översiktsplan -91, för området Hammarby Sjöstad har varit föremål för remissbehandling åren 1991-92.

Detaljplaner

Planförslaget inom Nacka berör gällande detaljplaner (stadsplaner) för industriområdet vid Sickla Allé, fastställd 1963-08-16 och Sickla Industriområde, fastställd 1972-04-13.

Förordnanden

Strandskyddsförordnande enligt Naturvårdslagen gäller inom föreslaget planområde längs Sicklasjöns stränder.

Program

Underlag för detaljplanen utgör i första hand utredningsplan för Österleden, daterad februari 1992, reviderad med en senare nyutgåva daterad februari 1993. Vidare de för Stockholm och Nacka gemensamma planeringsförutsättningarna (GPF).

Övriga kommunala beslut

Remissen av utredningsplanen till Nacka kommun besvarades genom beslut av kommunfullmäktige den 16 juni 1992. Ett vidareutvecklat alternativ 3 förordades och vidare begärdes fördjupade studier och förtydliganden i vissa avseenden.

De fördjupade studierna avsåg rampbroarna över Svindersviken. Efter utvärdering av alternativstudierna beslöt kommunstyrelsen i januari 1993 att en bearbetad lösning av rampbroarna skulle ligga till grund för detaljplanen vid Svindersviken.

Gemensamma utgångspunkter för de två fördjupningsplanerna

Innan det fördjupade översiktsplanearbetet kan föras vidare inom respektive kommun behöver ett antal för båda kommunerna gemensamma planeringsförutsättningar fastläggas. Ett sådant arbete har påbörjats och i sin första fas tagit fram ett förslag för det översiktliga biltrafiksystemets utformning. Parallellt analyseras kollektivtrafiksystemets uppbyggnad och den övergripande stads- och planstrukturen. Arbetet redovisas successivt för en politisk styrgrupp på borgarråds- och kommunalrådsnivå inom de båda kommunerna. En etapp av detta arbete benämnt "SICKLA, gemensamma planeringsförutsättningar för stadsutveckling i mötet mellan Stockholm och Nacka" remissbehandlas under våren 1994. På grund av Dennisöverenskommelsens tidplan, som förutsatt byggstart av trafikledningen på här aktuell sträcka år 1997, kan på detta sätt detaljplanearbetet för Ringen pågå parallellt med det fördjupade översiktsplanearbetet i de båda kommunerna.

Trafikledringes utformning genom Hammarby Sjöstad/Västra Sicklaön har därvid anpassats till ett antal överordnade planförutsättningar. De viktigaste är följande:

- Inom Hammarby Sjöstad/Västra Sicklaön finns mycket stora förutsättningar att åstadkomma en stor stadsutbyggnad, centralt belägen och med god trafikförsörjning både för bil- och kollektivtrafik
- Tidigare studerade trafikledningslösningar där leden till stor del ytförläggas innebär avsevärd barriärverkan och miljöstörning för tillkommande stadsbebyggelse. Framst i avsnittet mellan Lugnets trafikplats och trafikplatsen vid Järlaleden bör därför leden förläggas under jord.
- Både Svindersvikens dalgång och stråket längs Sickla Kanal/Sicklasjön utgör park- och rekreationsområden av väsentlig betydelse. Trafikledens passager genom dessa områden måste utformas så att störningarna minimeras.

Planförslaget

Beskrivningen avser det sammanhållna projektets Nacka- och Stockholmsdel.

Vägtrafikanläggningar

Planområdet omfattar Ringens ovanmarkssträckning, cirka 800 m, mellan Järlaleden och Södra Länkentunneln i söder. Den mycket stora trafikbelastningen kan medföra kraftiga miljöstörningar för omgivningen. Samtidigt har Ringens få öppna partier stor betydelse för trafikantmiljön och orienterbarheten. Mycket stora krav ställs därför på utformningen. För Ringens tunneldelar gäller här att de planeras få en likartad teknisk utformning (geometrisk standard mm.). Samtidigt finns ett starkt behov av variation. De tre delarna Södra Länken, Österleden och Norra Länken behöver därför också ges egen identitet och utformning. Här har Ringens öppna partier stor betydelse för att skapa variation och attraktion i systemet och för att underlätta orientering och vägval. De öppna partierna bör utformas som delar av Ringens överordnade gestalt men också anpassas och integreras i den lokala omgivningens sammanhang. Inom Sickla måste både bilismens krav på orienterbarhet och omgivningens krav på exempelvis bullerskydd vägas in när det gäller utformningen. För utformning av Ringens öppna passage genom Sickla har följande lösning utarbetats:

För att få förutsättningar att klara omgivningens miljökrav har leden försänkts i förhållande till befintligt trafiksystem som ligger i markytan. På båda sidor om Sickla Sluss ligger leden cirka 3-7 m under omgivande marknivå. För att få erforderlig bullerdämpning redovisar planen också kompletterande bullerskydd på ledens båda sidor.

Även vid passage över Sickla Sluss sänks leden från nivån cirka + 10m till cirka +6 m. Härigenom finns förutsättningar att åstadkomma acceptabla bullernivåer för omgivningen.

Leden har i den norra körriktningen tre körfält med totalt cirka 14,0 m bredd samt anslutande ramper. I den södra riktningen utformas leden med fyra körfält vid passagen över Sickla Sluss med totalt 17,5 m bredd, inklusive kantbalk. Denna körfältsökning är av trafiktekniska skäl nödvändig då påfartsramperna från Värmdöleden och Sickla trafikplats samt avfartsrampen till Hammarby trafikplats ligger med så korta inbördes avstånd att erforderliga växlingssträckor annars ej går att åstadkomma.

Ledens tvärsektion utformas så att omfattande trädplanteringar kan anläggas. En förhöjd mittremsa med 6 m bredd anläggs. Den tillsammans med sidoområdena skall utgöra zoner för trädplantering längs leden. Lokala gång- cykel- och körvägar förläggs på sådant avstånd från leden att omfattande planteringszoner rymms längs sidorna.

Ledens passage över Sickla Kanal ges en speciell utformning. På båda sidor längs vattnet förs sammanhängande naturområden med vegetationsplanteringar och gång- och cykelstråk över trafikleden, så kallade ekodukter. Utifrån trafikledens förutsättningar bör dessa göras så smala som möjligt för att inte motverka den öppna passagens funktion som kontrast till omgivande tunnelmiljöer. Omgivningens krav verkar i motsatt riktning. I planen redovisas båda dessa ekodukter med ca 40 m bredd. Trafikleden passerar över vattenområdet på två åtskilda broar. Dessa broar utformas som enkla plattramkonstruktioner. Genom broarnas begränsade längd, cirka 70 m, och genom att stöd utföres under broarnas mittparti kan konstruktionen utföras med tunn körbanepatta och slank tvärsektion. Broarna skall dessutom förses med 3,5 m höga glasväggar på båda sidor för att minska störningar från trafikbullret och för att samtidigt ge utblickar för trafikanterna över vattenleden. Den valda lösningen kombinerar höga miljökrav med en stimulerande trafikmiljö.

Planförslaget trafikområde omfattar även två nya trafikplatser, Sickla och Hammarby trafikplatser. Dessa utformas med rondeller som placeras symmetriskt kring anslutande leders mittlinjer. Båda rondellerna har utformats så att framtida skisserade esplanadlösningar för Hammarbyvägen och Hammarby Fabriksväg norr om Järlaleden kan anslutas.

I planförslaget ingår en provisorisk anslutning från Hammarby trafikplats till Hammarbyvägen genom del av kv Kölnan och ett nedlagt spårområde. Planförslaget innebär vidare att anslutningen till del av Lugnets industriområde via Sickla Kanalväg utgår. Detsamma gäller för industri- och upplagsområdet på Nackasidan.

I planförslaget ingår även ett stort antal tunnelmynningar, 7 st samt passager under ekodukterna vid Sickla Sluss. Dessutom ingår två ventilationsanläggningar med tillhörande ventilationstorn vid respektive tunnelmynning. Dessa trafikelement har miljömässig betydelse tillsammans med trafikledens övriga detaljutformning och materialbehandling. Därvid gäller att tunnelmynningarna och frånluftstornen form- och materialmässigt bör utformas som integrerade delar av ledens öppna parti. För ventilationstornens utformning har en speciell arkitektävling genomförts. Parallellt har också en vidare bearbetning av tunnelsystemets ventilationsanläggningar genomförts. Bland annat utreds för närvarande behov och möjligheter till stoftrening. I detaljplan kommer utrymme för stoftavskiljning att reserveras. Som en konsekvens av detta kan också en arkitektoniskt och materialmässigt avancerad utformning av ventilationstornen väljas som bidrar till att ge Ringen en egen och karakteristisk gestalt. Hittills gjorda studier av projektets detaljutformning redovisas i bilagd ritningsbilaga.

Vattenområdet och vattenleden

Genom att trafikleden försänks i förhållande till dagens nivå bryts möjligheten att passera under leden för småbåtstrafik. För att även framgent bibehålla denna möjlighet redovisar planförslaget en ny försänkt vattenränna under del av trafikleden. Vattennivån blir i denna ca +2 m vilket innebär 2,5-3 m fri höjd för båtpassage under trafikleden. Befintlig bro vid Ältavägens passage över Sicklasjön har 2,5 m fri höjd vid medelvattenstånd. Efter vattenrännans passage under trafikleden anläggs en ny sluss för att få förbindelse till Sicklasjön vars medelvattenstånd är +4,7 m. Befintlig slussanläggning anpassas till denna lösning. Genom denna lösning kan befintlig slussanläggning, slussdamm och utloppskanal till största delar bibehållas. Den befintliga slussdammen avgränsas mot den nya vattenrännan med en ny spontvägg. På grund av att trafikledens undersida måste vara åtkomlig för underhållsarbeten måste även vattennivån i slussdammen sänkas till nivån 3,7 m d v s ca 1 m. För att bibehålla slussdammens nuvarande vattendjup muddras dammen så att botten i motsvarande grad sänks. Genom att slussdammen sänks 1 m minskar även vattentrycket på spontväggen till den nya vattenrännan. Slussdammens avgränsning mot Sicklasjöns högre vattennivå utförs med spont med bräddavlopp. Denna anläggs tillsammans med den nya slussen. Genom denna lösning bibehålles den befintliga vattenomsättningen i slussdammen. Slussområdet och den gamla vattenleden bedöms ha stort kulturhistoriskt värde. Förutsättningarna för slussområdets ombyggnad, förvaltning och underhåll beskrivs i genomförandebeskrivningen och i upprättad vattendomsansökan.

Park- och naturområden, gång- och cykelvägar

Landskapet kring Hammarby Sjö utgörs av en topografisk gryta avgränsad av omgivande bergspartier. Från sjöns centrum bryter ett antal dalar och vattenleder genom trånga passager ut mot periferin. Sjösystemet längs Sickla Kanal, Sicklasjön, Järlasjön och kringliggande naturområde utgör kvarvarande delar av en äldre vattenled från Baggensfjärden in mot Mälaren. Landhöjningen och sjösänkningar har brutit denna förbindelse men vatten- och naturområdena längs den gamla leden utgör värdefulla möjligheter att skapa nya park- och rekreationsområden i den nya staden. I förslaget till fördjupad översiktsplan, ÖP 91, redovisas även hur östra Södermalm kan nå Nackareservatets friområden via nya förbindelser längs Sickla Kanal och över Hammarbyleden.

Längs vattenleden finns också de större sammanhängande naturområdena, främst del av Sickla Udde, som avses utgöra stomme i Sjöstadens framtida centrala parkområde. Natur- och vattenleden utgör också den innersta delen av en av de större grönkilar av regional betydelse som ända från Nacka/Tyresös stora sammanhängande naturområden obrutet leder in till den centrala innerstaden. Det är därför väsentligt att finna en utformning av trafikledens passage genom detta område som möjliggör att natur- och vattensamband kan bibehållas samt att nya park- och gångvägssystem kan anläggas längs båda sidor av sjösystemet.

I planförslaget redovisas en lösning som dels innebär att vattenpassagen under leden bibehålls genom den nya slusslösningen dels att förbättrade park- och natursamband åstadkoms genom att leden försänks i förhållande till omgivande mark och att breda parkpassager anläggs över trafikleden. Trafikledens nivå ca +6 m innebär att parkpassagerna på nivån ca +13 m får anpassas att möta omgivande mark, ca + 10 m längs den norra stranden. Planområdet omfattar utöver själva trafikleden även anslutande parkområden för att kunna bygga ut sammanhängande gång- och cykelvägssystem. Inom Nacka kommun innebär detta att befintligt gångvägssystem längs Sickla Sjöns norra sida från kv Daggkåpan kan byggas ut till Sickla Sluss. Längs trafikleden visar också planen hur ett sammanhängande gång- och cykelvägssystem skall byggas ut på trafikledens nordvästra sida. Detta system ansluter i vardera ändarna till befintliga anläggningar. Det senare systemet leds vid passage över vattnet bort från trafikleden ner till en ny passage vid Sickla Sluss. Gång- och cykelvägen utformas med en ny bro över slussrännan och leds därefter längs befintlig slussdamms mur. Även öster om trafikleden föreslås en enklare gångvägspassage över Sicklasjön som utformas som en integrerad del av den nya slussanläggningen. I ritningsbilagan redovisas dels de stora sammanhängande park- och naturområdenas utformning längs sjösystemet, dels detaljutformning inom planområdet.

Idrottsområdet

Planområdet gränsar i söder till Hammarby skidbacke. För detta område saknas detaljplan. Rubricerade planförslag har avgränsats så att själva skidbacken ej omfattas. Däremot ingår anläggningens servicebyggnader, parkeringsområde och tillfart. Planförslaget innebär att anläggningens nuvarande biltillfart från Hammarby Fabriksväg stängs av. Ny tillfart redovisas i stället över trafikleden med anslutning till det lokala gatunätet inom Södra Hammarby industriområde. Planförslaget innebär dessutom att två befintliga servicebyggnader måste flyttas till nya lägen inom planområdet.

Område för Sickla pump- och slamstation

Planområdet omfattar ovanmarksanläggningar till Sickla pump- och slamstation. Slamstationen utgör slutstation för slambehandlingsprocessen i Henriksdals reningsverk. Från stationen bortforslas rötslammet till deponering av 24 meters långtradare med släp. Planförslaget innebär att befintlig tillfart till Hammarby Fabriksväg utgår. I stället anordnas tillfart direkt från Hammarby Fabriksvägs nya påfartsramp till Ringen. Ny utfart ordnas via lokalvägnätet i Södra Hammarby industriområde. Det berörda området saknar detaljplan. Slambehandlingsens silobyggnad som är 20 m hög har uppförts som en fristående industribyggnad. Dessutom finns en barackbyggnad uppställd inom området vilken föreslås något flyttad för anpassning till den nya utfarten.

Tekniska anläggningar

Trafikledens anläggningar

Ventilation

Ringens tunnelsystem förses med längsgående ventilation, där luften förs från tunnlarnas infartsmynning längs de enkelriktade tunnelarna dels med hjälp av trafikens kolvverkan, dels i tunneltaken placerade fläktar. Ventilationscentraler för enbart frånluft placeras vid utfartsmynningarna. En frånluftsstation placeras vid mynningen till den nya Sicklarondellen. För Södra Länkens utfart placeras motsvarande anläggning vid den nya Hammarby Trafikplats. Vid Sicklarondellen krävs ett frånluftstorn som blir max ca 50 m högt och Hammarbytornet blir max ca 33 m högt. Ventilationsanläggningarnas funktion och miljökonsekvenser beskrivs i bilagda miljökonsekvensbeskrivning. I denna förutsätts att ingen rening av ventilationsluften görs. Pågående utredningsarbete i denna del tyder dock på att stofrening är möjlig. Då framförallt utsläppen av förorenad ventilationsluft från tunnelmynningarna har stora negativa konsekvenser för den omgivande miljön har detta stor betydelse för planområdet.

Avstängning, utrymning

Vid planerad större service- och underhållsarbeten måste delar av tunnelsystemen stängas av för trafik. Därvid planeras dubbelriktad trafik med begränsad hastighet kunna framföras i det ena av systemets dubbla tunnelrör medan det andra stängs av. Växlingar mellan ledens köriktningar kan enbart ske vid ledens öppna partier. Planförslaget har därför utformats med två avbrott i ledens mittremsa där dessa växlingar kan ske. Dessa partier har också motsvarande betydelse för brand och utryckningsfordon vid insatser mot olyckor i tunnelarna.

Rengöring, vatten och avlopp

Stora insatser behövs för att rengöra trafikledens öppna partier och tunnlar. Detta innebär bland annat frekvent vattenspolning. Detta utgör också en förutsättning för att den valda lösningen med "glasväggar" vid passage över Sickla Sluss skall fungera. För dagvatten och spolvatten anordnas särskilda avsättningsmagasin i ledens lågpunkter där behandling sker med sedimentation, oljeavskiljning samt eventuell fällning. Vattnet förs därefter till dagvattennätet eller direkt till recipient. En sådan anläggning planeras i anslutning till Hammarby trafikplats. Uppsamlingsbassänger för brandvatten anordnas i tunnelarnas lågpunkter där vattnet renas.

Betalstation

En av Ringens betalstationer kommer att förläggas på Järlaleden i anslutning till Sickla Industriväg. Detaljutformningen utreds för närvarande. Aktuellt utredningsförslag illustreras i det avsnitt som berör planförslaget.

Vattenledens anläggningar

Sickla Sluss

Den befintliga Slussen har måtten ca 27 x 5,7 m och tillåter båtpassager med ett maximalt djupgående av ca 1,3 m. Planförslaget innebär att den övre slussströskeln sänks för att ansluta till den nya vattenrännan vars botten ligger på nivån ca +0,5 m. Den nya slussen föreslås utformas med samma mått som befintlig sluss. Den nya vattenrännan med nivå +2,0 m mellan slussarna ges ett större breddmått vid slussdammen för att bibehålla maximalt stor vattenyta. En ny brygga uppförs längs dess norra sida på nivån ca +2,5 m för att fungera som tilläggsplats för båtar, och gångväg mellan slussarna.

Övriga delar av slussdammen bibehålles men sänks från nivån ca 4,7 m till ca 3,7 m. Befintligt vattendjup bibehålls genom muddring. Förbindelsen med Sicklasjön bibehålls via bräddning över ny spont. Slussdammens befintliga utlopp via avbördningsränna bibehålls. Rännans botten ligger på nivån +2,5 till +1,2 m och påverkas inte av dammens sänkning.

Miljökonsekvenser

En närmare redovisning av planförslagets miljökonsekvenser görs i en till planen hörande bilaga (MKB). I redovisningen görs en jämförelse för år 2003 mellan ett 0-alternativ (utbyggnad enligt Dennisöverenskommelsen görs ej) och ett alternativ med utbyggnad enligt Dennisöverenskommelsen. Sammanfattningsvis visar redovisningen avseende buller och luftföroreningar följande:

Trafikbuller

Jämfört med nuvarande bullersituation och 0-alternativets nivåer vid Sickla Kanal blir bullernivåerna i marknivå lägre när Ringen är utbyggd. Detta beror av den försänkta vägnivån och de bullerskydd som anläggs samtidigt med att Ringen byggs ut. Leden har ett lågt profilläge i detta avsnitt. Detta i kombination med bullerskydden begränsar ljudspridningen. Dessutom förses tunnelmynningarna med ljudabsorbenter 50 m in i tunnarna. På ca 50 m avstånd från vägen innehålls riktvärdet högst 55 dB(A) ekvivalentnivå 1,5 m över mark. För högre bebyggelse som planeras nära leden fås dock över 55 dB(A). Exempelvis blir i Hammarby Sjöstad ekvivalentnivån ca 60 dB(A) och 65 dB(A) på plan fem vid tänkt bebyggelse 100 m från leden. I Hammarby skidbacke blir den ekvivalenta ljudnivån drygt 60 dB(A).

Luftföroreningar

Med utbyggnad av Österleden erhålls en förhöjning av luftföroreningsgraden inom planområdet jämfört med att ingen utbyggnad sker. Med nollalternativet ligger utsläppsnivån kring ca 80 microgram NO₂/m³ och med utbyggnad enligt Dennisuppgörelsen erhålls nivåer kring 90 microgram NO₂/m³. Det aktuella gränsvärdet är 110 microgram NO₂/m³.

Vattendom

Ansökan om vattendom för Sickla Kanal har ingivits under 1993. Ansökan beträffande ledens konsekvenser för grundvattnet kommer att inlämnas under 1995.

Strandskydd

Strandskyddsförordnande avses även framdeles gälla för föreslagen parkmark längs Sicklasjön.

Genomförande

Genomförandefrågor, tidplan, kostnader, markbehov m m redovisas i en till planen hörande genomförandebeskrivning.

Administrativa frågor

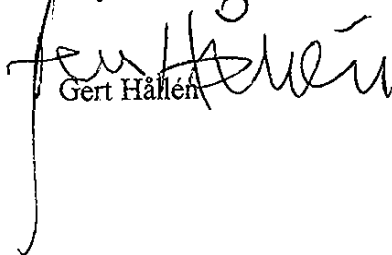
Planens genomförandetid utgår den 31 december 2005.

Samråd

I planarbetet har samråd tagits med Länsstyrelsens planenhet, SL, berörda fastighetsägare, närboende och föreningslivet. Representant för fastighetsbildningsmyndigheten har ingått i den för planarbetet bildade arbetsgruppen.

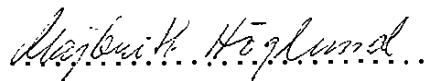
Miljö & Stadsbyggnad

Projektenhet 2

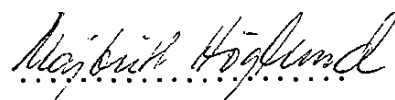

Gert Hällén


Waldemar Molin

Antagen av kommunfullmäktige
1995-12-18, 19 § 265


Majbritt Höglund

Laga kraft 1996-04-03


Majbritt Höglund

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Genomförandebeskrivning till detaljplan för Österleden delen vid Järlaleden/Hammarby Fabriksväg, Västra Sicklaön i Nacka upprättad på Miljö & Stadsbyggnad i Nacka i augusti 1994
Reviderad i januari 1995

ALLMÄNT

För genomförande av trafikledsringen runt Stockholms innerstad krävs bl a att ett antal detaljplaner upprättas. Sådana detaljplaner är detaljplanen för kv Sickla Sluss inom Stockholms kommun och inom Nacka detaljplanen för delen vid Järlaleden/Hammarby Fabriksväg. De båda planerna omfattar tillsammans delen av trafikledsringen mellan Hammarby trafikplats i Stockholm och Sickla trafikplats i Nacka kommun.

Förslaget till detaljplan för kv Sickla Sluss omfattar en ca 1 km lång zon längs dagens Hammarby Fabriksväg. Planområdets omfattning har i sidled begränsats så att endast områden som direkt påverkas av ledens utbyggnad ingår. I väster innebär detta att en provisorisk tillfart till Södra Hammarby industriområde via kv Kölnan medtagits. I planområdets centrala del ingår nya tillfarter till Sickla slamanläggning och Hammarby skidbacke. Vidare ingår området kring Sickla Sluss och del av Sicklasjön för att möjliggöra ombyggnader av slussanläggningen och för att åstadkomma sammanhängande parkområden. Genom planområdets östra del går kommungränsen mellan Stockholm och Nacka.

Detaljplaneförslaget inom Nacka har begränsats till att omfatta själva leden och trafikplatsen med anslutningar av Järlaleden och Hammarby Fabriksväg (Sickla Trafikplats), plats för frånluftstorn samt ett parkstråk längs Sicklasjön.

Genomförandebeskrivningen till planförslaget redovisar de organisatoriska, tekniska, fastighetsrättsliga och ekonomiska åtgärder som behövs för ett ändamålsenligt och i övrigt samordnat plan genomförande.

Genomförandebeskrivningen har inte någon självständig rättsverkan utan skall fungera som vägledning för de olika genomförandeåtgärderna. Avgöranden i frågor som rör fastighetsbildning, va-anläggningar, vägar m m regleras genom respektive speciallag.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Ansvarsfördelning

Stockholms kommun och Nacka kommun är inom sina respektive kommuner huvudmän för allmänna platsmarken inom planområdena. Detta innebär för kommunerna bl a skyldighet och rätt till markinlösen.

För trafikledsringen runt Stockholm med anslutningar (ramper, trafikplatser, rondeller) är staten genom Vägverket väghållare. För aktuella planområden innebär detta att Vägverket träder in i huvudmannens ställe för vägområdet i hela dess sträckning mellan Hammarby trafikplats och Sickla trafikplats inklusive dessa trafikplatser.

Vägverket utför vidare om- och tillbyggnaden av Sickla Sluss och erforderliga om- och nybyggnadsåtgärder avseende gång- och cykelvägar samt för de sammanhängande parkområden (ekodukter) som anläggs över trafikleden på ömse sidor om Sickla Sluss. Anläggningarna enligt detta stycke tas, sedan de färdigställts, över av respektive Stockholms kommun och Nacka kommun, som därefter har drift- och underhållsansvaret för anläggningarna. Beträffande Sickla Sluss är målsättningen att finna en lösning där Föreningen Sicklaslussen tar över drift- och underhållsansvaret för slussen.

Enligt 7 § väglagen skall kommunerna tillhandahålla den mark som erfordras för utbyggnaden av trafikleden. Fördelning av kostnaderna härför framgår under rubriken ekonomiska frågor nedan.

Tidplan

För framtagande av detaljplanen inom Nacka kommun och för genomförande av trafikleden gäller nedanstående översiktliga tidplan.

Redovisning i respektive byggnadsnämnd	dec -93
Utställning av planförslaget	okt -nov -94
Byggnadsnämnden godkänner detaljplanen	mars -94
Kommunfullmäktige antar planen	juni -95
Förberedande arbete med bl a ledningsomläggning	-96
Byggstart för trafikleden	-97
Trafikleden klar	2001

Planens genomförandetid går ut den 31 december 2005.

Organisation

Mark- och avtalsfrågor handläggs inom Stockholms kommun av gatu- och fastighetskontoret och inom Nacka kommun av Miljö & Stadsbyggnadsförvaltningen.

Bevakning, granskning, kontroll och godkännande av projektering och anläggande av allmänna va-ledningar handläggs inom Stockholms kommun av Stockholm Vatten AB och inom Nacka kommun av kommunens gatukontor. Motsvarande frågor vad avser parkanläggningar handläggs inom Stockholms kommun av gatu- och fastighetskontoret och inom Nacka kommun av kultur- och fritidsförvaltningen.

Energifrågorna handläggs inom respektive kommun av Stockholm Energi AB och Nacka Energi AB.

Samordnad utbyggnad av gator, gång- och cykelvägar, va-, el- och teleledningar förutsätts.

Ansökan om fastighetsbildningsåtgärd ställs till respektive kommuns fastighetsbildningsmyndighet.

Ansökan om bygglov för bygglovspliktig byggnation görs till respektive kommuns byggnadsnämnd. Samråd i bygglovärenden sker med stadsbyggnadskontoret i Stockholm respektive Miljö & Stadsbyggnad i Nacka kommun.

Nybyggnadskarta beställs hos stadsbyggnadskontoret och stadsingenjörskontoret i Stockholms respektive Nacka kommun.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR INOM NACKA KOMMUN

Ägoförhållanden

Marken inom den del som ligger inom Nacka kommun ägs av Nacka kommun, staten genom Vägverket, Stockholm Saltsjön AB, Atlas Copco AB och Kommanditbolaget Hålstenen 2.

Genomförandet av planen innebär att privatägd mark måste tas i anspråk och förvärvas av kommunen.

Fastighetsplan

För Nackas del saknas fastighetsplan. Någon ny fastighetsplan behöver inte upprättas för planens genomförande.

Markåtkomst

För att genomföra rubricerad detaljplan inom Nacka med avseende på allmän platsmark (gatumark och parkmark) måste Nacka kommun förvärva delar av Sicklaön 40:1, 40:10, 83:32 och 259:1.

Vidare måste ett kvartersmarksområde för frånluftstornet beläget på gränsen mellan Sicklaön 83:32 och 83:33 förvärvas av kommunen. Ett vattenområde i Sicklasjön bör också förvärvas av kommunen.

För etableringsytor och upplag m m måste Nacka kommun under byggnadstiden skaffa sig nyttjanderätt till ett område av Sicklaön 40:1 och 40:10 liksom delar av Sicklaön 83:32 och 83:33.

Markåtkomsten sker genom frivilliga uppgörelser eller expropriation.

Fastighetsbildning

Rubricerade detaljplan medför följande ändringar i fastighetsindelningen:

- Tre områden av Sicklaön 40:1 som utgör gata och park överförs till Sicklaön 40:12.
- Tre områden av Sicklaön 40:10 som utgör gata och park och ett vattenområde överförs till Sicklaön 40:12.
- Ett område av Sicklaön 83:26 som utgör gata överförs till Sicklaön 40:12.
- Ett område av Sicklaön 259:1 som utgör gata överförs till Sicklaön 40:12.
- En ny fastighet bildas av mark från Sicklaön 83:32 och 83:33 för frånluftstorn.
- Ett område av Sicklaön 83:33 som utgör park överförs till Sicklaön 40:12.
- Ett område av Sicklaön 83:32 som utgör park överförs till Sicklaön 40:12.

Servitut m m

Följande servitut och nyttjanderätter belastar och kan vara faktiskt lokaliserade till nedanstående fastigheter:

Tjänande fastighet	Servitut, rättighet mm
Sicklaön 40:1	<p>Officialservitut väg för Sicklaön 83:22, akt 01-NAC-295. Nyttjanderättsupplåtelse för verkstadslokaler för minst två företag.</p> <p>Officialservitut väg för Sicklaön 40:12, akt 01-NAC-233.</p> <p>Officialservitut väg för Sicklaön 40:11, akt 01-NAC-430.</p>
Sicklaön 40:1, 40:12 76:1, 80:1 83:3, 83:26 83:32	<p>Ledningsrätt avloppsledning, akt 0182k-84/66. Ledningshavare: AB Svarthålsforsen</p>
Sicklaön 40:10	<p>Ledningsrätt avlopp. akt 0182k-10307 Ledningshavare: Nacka kommun</p> <p>Officialservitut ledning m m för Sicklaön 40:1, akt IM8-78/366A</p> <p>Nyttjanderättsupplåtelse för verkstadslokaler för minst fyra företag</p>

Sicklaön 40:12

Avtalsservitut ledning för Sicklaön 40:1,
akt IM8-55/2469Avtalsservitut ledning mm för Sicklaön 40:1,
akt IM8-53/2896Avtalsservitut ledning mm för Sicklaön 40:1,
akt IM8-52/683

Sicklaön 259:1

Avtalsservitut ledning mm för Sicklaön 40:1,
akt IM8-64/5169Vattendom

Vägverket svarar för ansökan om grundvattendom och vattendom för ny bro över Sickla Kanal, ombyggnad av Sickla Sluss och ny fångdamm.

TEKNISKA FRÅGOR

Trafikleden inom planområdena går i hela sin sträckning ovan mark mellan Södra Länkens tunnel i söder och Österledens tunnel i norr. Passagen över Sickla kanal utgör ett viktigt avsnitt ur miljösynpunkt. Här tillskapas ekodukter eller sammanhängande naturområden över leden på ömse sidor om kanalen. Med två slussar och en slussränna möjliggörs båttrafik under leden mellan Sicklasjön och Hammarby sjö.

Geotekniska undersökningar har gjorts inom området för trafikleden. På sträckan passerar leden från bergtunnel i söder över ett lerområde med uppfyllnad fram till det fastmarksparti med berg, på vilket Sickla kanalbrons norra landfäste ligger. Leden kommer att täcka nuvarande Hammarby Fabriksväg och en smal zon av industriområdet söder om vägen.

Översiktliga miljötekniska markundersökningar har utförts inom berörda fastigheter öster om Hammarby Fabriksväg och Sickla Sluss. Undersökningarna visar att föroreningar i mark och grundvatten förekommer inom de undersökta områdena. De inom vissa delar påträffade höga tungmetallhalterna i de översta marklagren medför att urschaktning måste ske som en väl kontrollerad saneringsentreprenad. Detsamma gäller för vissa delområden där djupare liggande jordlager är förorenade med kolväten. De förorenade jordmassorna kommer att behöva omhändertas i av miljömynigheterna godkända deponerings- alternativt reningsanläggningar. Botten i den del av Sicklasjön som berörs av anläggningsarbetena innehåller också i det övre lösa sedimentlagret högre halter av föroreningar (tungmetaller) än vad som finns i äldre sediment.

Huvuddragen i trafikledens passage vid Sickla kanal samt anslutningen mot Sickla trafikplats har fastställts. Detaljusteringar på den föreslagna utformningen kan komma att ske under den fortsatta detaljprojekteringen.

Exempel på genomförandeplan för projektet har tagits fram. Genomförandet av denna del av trafikledningen kan ske enligt följande. Först utföres den östra vägbanan och parallellt därmed den östra bron över Sickla Kanal med bibehållen trafik i Hammarby Fabriksväg och över befintlig bro över

Sickla Kanal. Efter färdigställandet av den östra vägbanan inklusive bro leds trafiken över på denna varefter den västra vägbanan inklusive bro kan byggas. Arbetena med sluss och fångdamm samt ekodukterna utföres samordnat med vägutbyggnaderna för de olika etapperna. Kanalen stängs av under byggtiden som är ca 2,5 år. Ekodukterna utföres efter att nödvändiga grundförstärkningsarbeten, såsom pålning alterantivt kompensationsgrundläggning utförts på framför allt den östra sidan.

Byggnader vid Hammarby skidbacke, vilka påverkas av leden, kommer att flyttas inom området.

Arbeten för ny rondell vid Hammarby Fabriksväg utföres parallellt med arbetena för den västra vägbanan.

För bygnadsprovisorier och etablering kommer markområden i anslutning till tunnelöppningar samt område vid Hammarby skidbacke och Söderströms Skrot att behöva tas i anspråk.

EKONOMISKA FRÅGOR


Kostnaderna för utbyggnaden av aktuell sträcka av trafikleden inom såväl Stockholm som Nacka kan uppskattas till drygt 360 Mkr (prisnivå 1992-01). Däri ingår inte kostnader för ombyggnad av Sickla Sluss med ca 40 Mkr samt kostnader för ekodukter (ca 40 Mkr) ej heller kostnader för marklösen, betalstationer, stoftavskiljningsanläggningar och byggherrekostnader. Kostnader för plangenomförandeåtgärder som inte är orsakade av trafikleden, såsom parkområden, parkeringar m m ingår inte heller.

Enligt Trafiköverenskommelsen skall kostnader för planarbete såsom översikts- och detaljplaner betalas av berörd kommun. Mark i kommunal ägo, som inte upplåtits med nyttjanderätt eller servitut skall ställas vederlagsfritt till förfogande för anläggande, bibehållande eller drift av trafikaneläggningar. För det fall sådan mark ej längre behöver nyttjas för trafikaneläggningar återlämnas den vederlagsfritt till kommunen. Skäliga kostnader för marklösen från privata fastighetsägare svarar Vägverket för.

Före antagandet av detaljplanen skall genomförandeavtal träffas mellan Vägverket och resp kommun vari bl a kostnadsansvaret för genomförandet av planens olika delar slutligen regleras.

Huvudprinciperna för hur olika frågor skall behandlas i genomförandeavtalen avses regleras i ett ramavtal mellan Vägverket och kommunen.

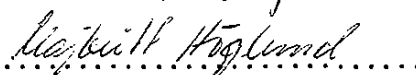
MILJÖ & STADSBYGGNAD


Gert Hällén

österled\genomf,950308.gny


Bertil Wikström

Antagen av kommunfullmäktige
1995-12-18, 19 § 265



Laga kraft 1996-04-03

