

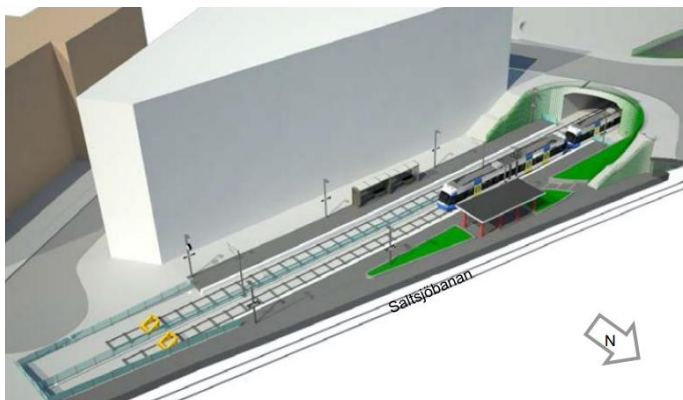
## SICKLA STATIONSHUS – KOMPLETTERANDE BESKRIVNING URSPÅRNINGSRISK

Structor Riskbyrån har av Atrium Ljungberg fått i uppdrag att komplettera tidigare upprättad riskbedömning<sup>1</sup> med information kring huruvida de antaganden som tillämpats i riskbedömningen för DP 564 (*Detaljplan för Tvärbanans förlängning till Nacka, för fastigheten Sicklaön 40:12 m.fl. på Västra Sicklaön, Nacka kommun*), fortfarande är tillämpliga för de förutsättningar som råder inom den nya detaljplanen för Sickla stationshus (*Detaljplan för Sickla stationshus, Sicklaön 83:42, Sickla industriväg, på västra Sicklaön, i Nacka kommun*).

Detta PM redovisar en jämförelse mellan de förutsättningar som antagits i den ursprungliga riskbedömningen, med de förutsättningar som råder i nuvarande planförslag. Därefter görs en bedömning om riskpåverkan är jämförbar och huruvida den tidigare slutsatsen fortfarande är tillämplig.

### Jämförelse mellan förutsättningar

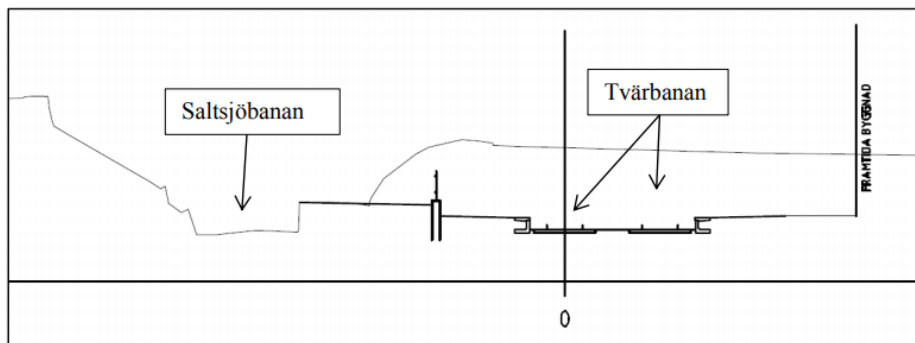
Riskbedömningen<sup>1</sup> för Tvärbanans förlängning till Sickla beaktade bland annat risk för urspårning på Tvärbanan, i sidled längs hela sträckningen samt i banans förlängning vid slutstationen, samt urspårning på Saltsjöbanan. I förutsättningarna på den tiden fanns den s.k. ”centrumbebyggelsen”, se vit form i Figur 1.



Figur 1. Vy över Sickla station från den tidigare riskbedömningen.

I riskbedömningen gjordes bedömningen att både Saltsjöbanans och Tvärbanans plattformar medför ett visst skydd som kan förhindra ett spårfordon från att nå bebyggelsen, utifrån en utformning som visas i Figur 2. Saltsjöbanans plattformshöjd antogs vara knappt en meter, medan Tvärbanans plattformshöjd antogs vara drygt tre decimeter.

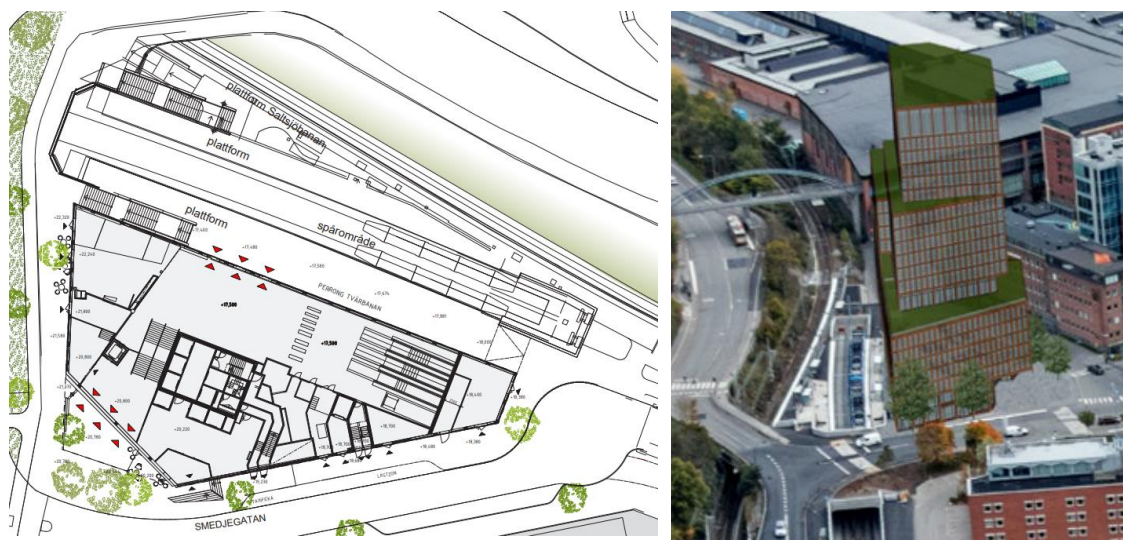
<sup>1</sup> Structor (2014) *Riskbedömning avseende förlängning av Tvärbanan - Underlag till Detaljplan för Tvärbanans förlängning till Nacka, för fastigheten Sicklaön 40:12 m.fl. på Västra Sicklaön, Nacka kommun*. 2014-01-29.



**Figur 2. Sektion från den tidigare riskbedömningen som visar plattformarnas höjd och spårens läge i förhållande till den planerade centrumbebyggelsen (nuvarande Sickla stationshus).**

Planförslaget<sup>2</sup> för Sickla stationshus innebär en högre byggnad (ca 23 våningar jämfört med den tidigare planens 4-5 våningar), placerad på samma plats. Byggnadernas fotavtryck bedöms i stort vara jämförbara, och avstånd till Tvärbanan och Saltsjöbanan är desamma som i tidigare riskbedömning.

Utformningen av området mellan byggnaden och Tvärbanans spår, det vill säga plattformen och trappan upp till Sickla Industriväg – bedöms vara jämförbara (jämför Figur 1 med Figur 3).



**Figur 3. Situationsplan över Sickla stationshus från Gestaltungsprogrammet (samrådsskede)<sup>2</sup>**

<sup>2</sup> Nacka (2019) Detaljplan för Sickla stationshus, Sicklaön 83:42, Sickla Industriväg Nacka kommun – Plankarta; Planbeskrivning & Gestaltungsprogram.

Ur ett riskperspektiv är plattformshöjd samt trafikering/hastighet på tåg och spårvagnar relevanta faktorer. Dessa faktorer bedöms vara oförändrade i nuvarande planförslag jämfört med den tidigare planen. Trafikförvaltningens spåranläggningars utformning (och uppfyllande att tillämplig spårtrafikrelaterad kravbild) bedöms inte förändras av det pågående planarbetet.

## Slutsats

Sammantaget konstateras att med avseende på väsentliga aspekter ur ett riskperspektiv, bedöms det nuvarande planförslaget vara jämförbart med det som tidigare analyserats i samband med Tvärbanans förlängning till Sickla. Slutsatsen som dragits om att det inte krävs några riskreducerande åtgärder i detaljplanen bedöms därmed vara giltig även för den nya detaljplanen för Sickla stationshus.

Stockholm 2020-03-27

Structor Riskbyrå AB



Henrik Mistander

Intern kvalitetssäkring: Anna-Karin Davidsson