

U: 433/94 Grundkartan upprättad 1994-1995 av *Substansgruppen* Blad 2 (2)

BELECKNINGAR GRUNDKARTA

Fotfästhorans	Årsväg
Gällande använningsplan	Gångväg
Gällande egenanvändningsplan	Sigt
Engångsplan	Strandlinje
Engångsplan med	Öde, värdshus
Bestodhus med trappa, uthus	Lecksvädd
Bestodhus med uthus	Gällande utgrävt
Kar för eller i skottaren	Ävrigt mål
Annor byggstad	Målavsnitt
Transformator, skärmtak	0 73162
Staket gräns mark	Polstjärnmark
Staket	1:102
Utkärl ut under markytan	Fotgängstörning
Fotväg ut under markytan	Servitut
Träsk	Servitut
Väg	Årsvägg
	Markens II

PLANBESTÄMMLER

Följande gäller inom område med nedanstående beteckningar. De beteckningar som inte står i stämman kan vara planerade. Endast angiven användning och utformning är tillåten.

- GRÄNSBETECKNINGAR**
- Gällande använningsplan
 - Gällande egenanvändningsplan
 - Gällande ändringsplan
 - Gällande engångsplan
 - Gällande egenanvändningsplan
- ANVÄNNING AV MARK OCH VATTEN**
- Allmänna skärter**
- H-GATA: Gata i huvudvägnätet (H-fart) / anslutning till gator
 - H-GATA: Gata i lokalsvagnätet
 - GÖRÖMNING: Gator i lokalsvagnätet
 - NATUR: Naturmark
 - VATTEN: Naturlig vattenläge värt att utnyttjas till lokal väster
 - Kvartermark: Kvartermark
 - A: Allmänna skärter
 - B: Teknisk anläggning, utrymning
 - V: Vattenområde
 - W: Vattenområde som får utfyllas
 - W: Vattenområde som får utfyllas
- UTRUPPNING AV ALLMÄNNA PLATSER**
- H-GATA: Gator i huvudvägnätet (H-fart) / anslutning till gator
 - H-GATA: Gata i lokalsvagnätet
 - GÖRÖMNING: Gator i lokalsvagnätet
 - NATUR: Naturmark
 - VATTEN: Naturlig vattenläge värt att utnyttjas till lokal väster
 - Kvartermark: Kvartermark
 - A: Allmänna skärter
 - B: Teknisk anläggning, utrymning
 - V: Vattenområde
 - W: Vattenområde som får utfyllas
 - W: Vattenområde som får utfyllas
- BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEVÄGANDE**
- H-GATA: Gator i huvudvägnätet (H-fart) / anslutning till gator
 - H-GATA: Gata i lokalsvagnätet
 - GÖRÖMNING: Gator i lokalsvagnätet
 - NATUR: Naturmark
 - VATTEN: Naturlig vattenläge värt att utnyttjas till lokal väster
 - Kvartermark: Kvartermark
 - A: Allmänna skärter
 - B: Teknisk anläggning, utrymning
 - V: Vattenområde
 - W: Vattenområde som får utfyllas
 - W: Vattenområde som får utfyllas
- STÖRNISKSÖVD**
- H-GATA: Gator i huvudvägnätet (H-fart) / anslutning till gator
 - H-GATA: Gata i lokalsvagnätet
 - GÖRÖMNING: Gator i lokalsvagnätet
 - NATUR: Naturmark
 - VATTEN: Naturlig vattenläge värt att utnyttjas till lokal väster
 - Kvartermark: Kvartermark
 - A: Allmänna skärter
 - B: Teknisk anläggning, utrymning
 - V: Vattenområde
 - W: Vattenområde som får utfyllas
 - W: Vattenområde som får utfyllas
- ADMINISTRATIVA BESTÄMMLER**
- Genomförandetiden utgår den 31 december år 2007
- Illustrationer**
- Illustrationer

Uttalplan för ÖSTERLEDEN delen vid Svindersviken, Västra Sicklaön i Nacka

Mått & Stadsvyvarn: Nacka i nov. 1994
 Reviderad i juli 1995

Anders Holm, Waldemar Molin

Geot: Håkan Waldemar Molin

Granskad av BN: 1995-08-23 M. JENSEN
 Antagen av KF: 1995-08-23 M. JENSEN
 Laga kraft: 1995-08-23 M. JENSEN

97/1 DP 137



Nacka KLM

Akt nr:

0182K-96/22

96/22

KARTAN PLAN **A1** blad 1,2



Nacka kommun
Miljö- och Stadsbyggnad
131 81 NACKA

Upphävande av strandskydd inom område med förslag till
detaljplan för Österleden, delen vid Svindersviken, Västra
Sicklaön i Nacka kommun.

Beslut

Länsstyrelsen förordnar med stöd av 15 § fjärde stycket naturvårdslagen (1964:822) och 20 § första stycket naturvårdsförordningen (1976:484) att strandskydd inte skall omfatta någon del av föreslaget planområde.

Område som undantas från antagande av detaljplanen omfattas inte av detta beslut.

Detta beslut förutsätter för sin giltighet att avsett antagandebeslut av detaljplanen har vunnit laga kraft.

Länsstyrelsen vill upplysningsvis meddela att lagakraftvunnet beslut i strandskyddsfrågan skall föreligga innan planen antas.

./. Detta beslut kan överklagas hos regeringen enligt bilaga.

Bakgrund

Nacka kommun har hemställt om upphävande av strandskydd för mark som berörs av väg- och broanläggningar.

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen finner att de av Nacka kommun föreslagna åtgärderna kan godtas ur strandskyddssynpunkt. Genom de störningar för omgivningen som trafikanläggningarna orsakar bedömer Länsstyrelsen att all mark inom planområdet är berörd. Särskilda skäl föreligger för upphävande av strandskyddet.

Den aktuella åtgärden går att förena med vad som angetts för området i kommunens antagna översiktsplan samt med hushållningsbestämmelserna i lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser m.m.



I handläggningen av detta ärende har deltagit biträdande länsarkitekt Ingemar Jonsson, beslutande, länsassessor Roger Ramsell, byrådirektör Ingrid Olsson och förste byråingenjör Pia Stiberg föredragande.

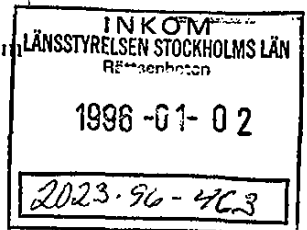
Ingemar Jonsson
Ingemar Jonsson

Pia Stiberg
Pia Stiberg

Sändlista:

Statens naturvårdsverk + karta + besvärshänvisning
Fastighetsregistermyndigheten + karta (efter laga kraft)
KRC + karta
Miljövårdsenheten + karta
Exp(pärmen)
Akten
Sakägare + delg kv,
Införes i länets författningssamling

Sammanträdesdatum
1995-12-18 -- 19



§ 264

Dnr 93/41

Detaljplan för Österleden - delen vid Svindersviken

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar att anta detaljplanen för Österleden, delen vid Svindersviken. (82)

Ärendet

Fem detaljplaneförslag har upprättats för att möjliggöra en utbyggnad av Ringen runt Stockholm enligt Dennisöverenskommelsen. Planförslagen 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 halvårs skiftet 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 § 160..... Bil 127/a
Miljö & stadsbyggnads tjänsteskrivelse 1995-10-16..... Bil 127/b
Byggnadsnämnden § 169/1995..... Bil 127/c
Miljö- och stadsbyggnads utlåtande 1995-06-19..... Bil 127/d

Ärendets tidigare behandling

Kommunstyrelsen hade den 6 november 1995 § 160 beslutat att föreslå kommunfullmäktige att anta detaljplanen.

Yrkanden

- Börje Granlund och Lennart Ångeby yrkade bifall till antagande av detaljplanen.
- Anders Österlund med tillstyrkan av Anita Hagelbeck, yrkade återremiss.
- Kersin Nöre med tillstyrkan av Per Chrisander yrkade i första hand avslag till detaljplanen och i andra hand i avvaktan på riksdags- och regeringsbeslut, återremiss

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Sammanträdesdatum
1995-12-18 -- 19

- 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.
 - Kätthe 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 43 röster för att återremissyrkandet skulle avslås, 17 för att det skulle bifallas och 1 avstod från att rösta. Vid voteringen avgavs röster enligt följande

Voteringslista..... bilaga 127

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

Slutligen ställde ordföranden proposition på Ulla Rydbecks tilläggsyrkande och fann att det avslagits. Votering begärdes och verkställdes. Vid voteringen lämnades 36 röster för att Ulla Rydbecks yrkande skulle avslås, 14 för att det skulle bifallas och 11 avstod från att rösta. Vid voteringen avgavs röster enligt följande

Voteringslista..... bilaga 128

Reservationer

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

Vi ser med oro på att planeringen och detaljplanarbetet för Södra Länken och Österleden fortsätter utau 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 förutnagning på Österledetsbeslutet. 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.

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

Justerandes sign

A | A | B | R | F

Utdragsbestyrkande

B. Höglund

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

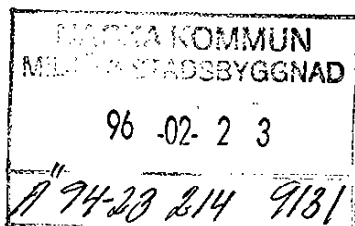
Protokollsanteckningar

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 utformningen 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:
Besluter 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.



REGISTRERING
Datum
1996-04-04
.....
Införing i Fastighetsregistret
har verkställts.
För fastighetsregistermyndigheten
i Nacka Kommun
Jan Vute

LAGAKRAFTBEVIS

datum 20.2.1996

Detta beslut har vunnit laga kraft

den 18.1.1996.....

Länsstyrelsen i Stockholms län
Rättsenheten

Kersti Lund

Länsstyrelsen i Stockholms län, beslut 1996-01-15.....

Länsstyrelsen beslutar enligt 12 kap 2 § plan- och bygglagen att prövning av antagandebeslutet enligt detta protokoll inte skall ske.

Stigmar Jönsson
Margit Boon Berglund

Justerandes sign

G. A. R.

Utdragsbestyrkande

M. Höglom

Nacka kommun
Miljö & Stadsbyggnad
Handläggare
Waldemar Molin

Detaljplan för Österleden, delen vid Svindersviken, västra Sicklaön
Nacka kommun. Upprättad på Miljö & Stadsbyggnad i Nacka i nov. 1994
Reviderad i juli 1995

Beskrivning

Handlingar

1. Detaljplanekarta i två blad med tillhörande bestämmelser
2. Denna beskrivning
3. Genomförandebeskrivning
4. Miljökonsekvensbeskrivning
5. Fastighetsförteckning
6. Illustrationsmaterial
7. Modell

Planens syfte och huvuddrag

Planen syftar till att möjliggöra utbyggnad av den tunnelförlagda Österleden, delen mellan Värmdövägen i söder och Kvarnholmsvägen i norr. Österleden genom Nacka regleras i flera detaljplaner. Partiet söder om Järlaleden regleras i en andra detaljplan och partiet kring Danvikshem - Finnboda i ytterligare två detaljplaner.

I föreliggande detaljplan ingår kopplingen mellan Österleden och Värmdöleden i form av en trafikplats där Värmdöledens koppling söderut på Österleden sker med ramper i tunnlar som ansluter till huvudtunnlarna strax norr om Järlaleden. Den nordriktade kontakten går på broar över Svindersviken, därefter i ramptunnlar som ansluter till huvudtunnlarna i höjd med Danvikshem.

Den nya trafikplatsen medför ombyggnad av Värmdöleden på sträckan mellan Svindersviks Gärd och den inre delen av Svindersviken.

Bakgrund

Dennisuppgörelsen

Planer på en ringled runt Stockholms innerstad har funnits under lång tid. Ringen skall avlasta innerstaden från trafik med start- och målpunkter utanför innerstaden. Regionens bebyggelseutveckling och därmed trafikutvecklingen har varit stark under de senaste två decennierna, utan att motsvarande investeringar i trafikaneläggningar 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. Förhandlingarna fullföljdes med en kompletterande överenskommelse den 29 september 1992. (Dennis II)

De trafikprojekt som skulle 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 kollektivtrafiksidan utgörs av ett tredje järnvägsspår Stockholms C - 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 Sicklaön in till Slussen. Satsningen på kollektivtrafik innehåller också upprustning och viss utbyggnad av tunnelbanorna. Vidare nytt busslinjenät, med miljövänliga bussar, inom Stockholm. På vägtrafiksidan tillkommer också miljöförbättrande åtgärder och satsning på infartsparkering.

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 alternativ ger full tillgänglighet i alla trafikriktningar men med variationer i körmönster.

I ett av alternativen (alt2) förläggs hela huvudsträckningen genom Nacka i tunnälläge. I alt 1 och 3 förläggs leden i tunnel delen norr om Järlaleden men ges ovanmarks-läge mellan Järlaleden och södra Hammarbyhamnen, en sträcka om ca 800 meter.

Den huvudsakliga skillnaden mellan alt 1 och 3 är att alt 1 går fram genom tidigare reserverat vägområde mellan Uddvägen och Foggs hotell. Här förläggs alt 3 i stället ca 100 m 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 som ej realistiskt med hänsyn till att Värmdövägen, delen Lugnets trafikplats - Sickla Industriväg, då måste tas i anspråk, 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. Räddningsinsatser vid en olycka eller brand blir för komplicerade och riskfyllda om insatserna endast kan ske via ramptunnlar vilket blir fallet om inte huvudtunnlarna delvis ges 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 utformning och anpassning till framtida trafiksystem.

Österleden, förslaget utförande

Österleden utgör en länk i trafikringen runt Stockholms innerstad. För Nacka-Värmdötrafiken skapas möjlighet att på ett överordnat trafiksystem snabbt nå övriga huvudvägar 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 Finnboda 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 Ringen 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 ej av utbyggnaden, dock måste direktutfart till Hammarby Fabriksväg söder Järlaleden utgå.

Teknisk utrustning för säkerhet och miljö

I samband med Dennisöverenskommelsen initierades också framtagandet av gemensam standard för de vägtunnlar som ingår i Dennisöverenskommelsen. 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 vägtrafikcentral (VTC) skall säkerhet och miljö övervakas. Från denna central kan hela styr- och reglersystemet för all kringutrustning, bland annat 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 trafiken vid inträffad olycka. Samma gäller vid eventuell brand i tunnlar. Alla tunnelsträckor har installationer med automatisk 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 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 strax norr om den nya cirkulationsplatsen på Järlaleden och det andra vid Finnroda 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 gatunätet inom Nacka innebär Dennispaketet en viss avlastning av trafik på Hammarby Fabriksväg norr om Järlaleden. För avsnittet söder om Järlaleden ökar trafikbelastningen,

jämfört med dagens situation, med den trafikmängd som utgörs av Ringens genomfartstrafik.

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

Nedanstående trafikmängder 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	88 000
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 Dennisöverenskommelsen, 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.

Planområdet, befintliga förhållanden

Geologi, landskap och vegetation

Berggrunden består av gnejser och graniter av relativt god kvalitet, dock med försvagningar genom en krosszon i Svindersviken och dess förlängning västerut och en sprickzon i nordsydlig riktning från Svindersvikens inre del. Grundvattennivån i lågpartierna ligger relativt ytligt.

Marken i den inre Svindersviken består av lera och vissa utfyllnadsmassor. Själva strandzonen norr om Svindersviken, med en utlöpare upp genom "Trolldalen", består av lera på morän av varierande tjocklek.

Bergsryggen norr om Svindersviken utgörs av omväxlande berg i dagen och jordfyllda sänkor. Strandzonen på södra sidan om viken har också inslag av berg i dagen men här är de topografiska variationerna mindre och inslag av planmark med moräner mer framträdande.

Landskapskaraktären danas av starka topografiska kontraster. Den smala Svindersviken kantas av branta bergssidor vars höjder accentueras genom den på Henriksdalsberget och Alphyddan krömförlagda tunga bostadsbebyggelsen. Svindersvikens södra strand och höjden norr om småbåtshamnen utgör huvudsakligen orörd naturmark men naturmarkskaraktären upphör kring den inre delen av viken. Stranden innanför viken är delvis utfylld, saknar naturlig vegetation och påverkas av Värmdöledens trafikmiljö.

De högre partierna norr om den inre Svindersviken är be vuxna med hållmarkstallskog omväxlande med rena hållmarker. Intressanta och karaktärskapande vegetationsområden utgörs av Trolldalen, Henriksdalsbergets brantfot mot söder samt inre Svindersvikens södra strand. Det senare området har ingen utpräglat värdefull vegetation men dess blandskog fortsätter, i stort sett obruten, österut och utgör därmed en utlöpare av naturmarksmiljön kring Svindersviks Gård och vidare österut mot Ryssbergen. Noteras skall dock att området mellan vikens västspets och Svindersviks Gård har ett mindre inslag av bokskog.

Trolldalen innehåller frisk ädellövskog med dominans av ek och alm, här finns också ett mera utvecklat buskskikt med bland annat hassel. Jordmånen med en viss markfuktighet i dalen gör också att här förekommer en rik örtflora. Henriksdalsbergets sydsluttning har de speciella växtbetingelser som brukar kallas "sydväxtberg". Bergssluttningen är värdefull ur botanisk synpunkt med flera för Stockholms latitud ovanliga växter. Sydsluttningen har ett så gynnsamt lokalklimat att flera växtarter från den senaste värmeperioden kunnat leva kvar. Området har varit föremål för en noggrann inventering och beskrivning i ett examensarbete på biologisk-geovetenskaplig linje vid Stockholms Universitet. (Malena von Huth och Catharina Henning 1989).

Kulturmiljön

Planområdet omfattar den inre delen av Svindersviken och berör därmed också den kulturmiljö där Svindersviks Gård utgör kärnan. Gården med omgivningar är klassad som värdefull närmiljö i kommunens kulturminnesvårdsprogram. Gården anlades som ett sommarnöje under tidigt 1700-tal och hade en för tidsepoken typisk lokalisering och

koppling till ostörd naturmiljö. Den omgivande naturmiljön har efterhand beskurets, senast genom byggandet av Värmdöleden, men den ursprungliga kulturmiljön längs Svindersvikens södra strand hålls fortfarande samman och är klart avläsbar. Villabyggnaden på höjden strax väster om gården utgör en välbevarad sommarnöjesmiljö från senare delen av 1800-talet. Svindersviken ingår också i den del av norra kustbandet som är av riksintresse för kulturminnesvården.

Plandata

Läge

Detaljplanen omfattar område för ny trafikplats för anslutning mellan Österleden och Värmdöleden. Området innefattar Värmdöleden från inre delen av Svindersviken och österut till i höjd med Svindersviks gård. Vidare strand- och vattenområdet i inre viken och bergspartiet norr därom fram till Kvarnholmsvägen.

Areal

Berörd areal är ca 17,5 ha varav vattenområde ca 1,8 ha

Ägoförhållanden

Berört område ägs av Statens Vägverk, Nacka kommun, Trafik AB Saltsjöfart, Nordiska Museét, ByggnadsAB G. Lindstén samt bostadsrättsföreningen Svindersvik 6-8.

Tidigare Ställningstaganden

Översiktsplanen, antagen 1992-01-27

Översiktsplan-92 redovisar reservat för Österleden i tunnel genom berget norr om Svindersviken. Mark i anslutning till Svindersviken, Värmdöleden, Lugnets trafikplats, Hammarby Fabriksväg och Järaleden är redovisad 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.

Rampanslutningarna mellan Österleden och Värmdöleden berör också i viss omfattning område som i översiktsplanen redovisas som natur - rekreations - och kulturområden.

Fördjupad översiktsplan Västra Sicklön

Planarbetet pågår och sker till vissa delar som ett samarbete mellan Nackas Miljö & Stadsbyggnad, Stockholms Stadsbyggnadskontor, Regionplane- och trafikkontoret samt Stockholms Lokaltrafik. Tyngdpunkten har legat på sektoriella studier av trafiklösningar och kollektivtrafikfrågor. Gemensamma frågor för Stockholm och Nacka, närmast delområdena Hammarby Sjöstad och Västra Sicklön, 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

Detaljplanen berör i viss omfattning detaljplaner (stadsplaner) fastställda:

1959-02-27 (S14)

1964-03-26 (S31)

1966-09-23 (S42)

Detaljplanen gränsar till detaljplaner (stadsplaner) fastställda:

1949-08-24 (S1)

1970-04-27 (S67)

1972-04-13 (S230)

1986-10-29 (S347)

Förordnanden

Strandskyddsförordnande enligt Naturvårdslagen gäller längs Svindersviken för land och vatten, 100 m från strandlinjen.

Byggnadsförbud, enligt Väglagen § 47, gäller längs Värmdöleden intill 50 m från vägområdesgräns.

Svindersviken ingår i det område av norra kustbandet som är av riksintresse ur kulturmiljösynpunkt.

Program

Underlag för detaljplanen utgör i första hand utredningsplan för Österleden, daterad februari 1992, reviderad med en senare utgåva 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.

I remissvaret förordades ett vidareutvecklat alt 3 samt att redovisningen av projektet fördjupades och förtydligades i vissa avseenden.

Bland annat begärdes att rampanslutningarna över Svindersviken skulle utredas ytterligare med hänsyn till miljön. Efter utvärdering av den senare utredningen, där också alternativet med ramper under Svindersviken studerades, beslöt kommunstyrelsen i januari 1993 att en bearbetad lösning med ramperna förlagda på broar över viken skulle ligga till grund för detaljplanen.

Planförslaget**Vägförslaget**

Österledens huvudtunnlar passerar genom planområdet, under Värmdöleden och Svindersviken med körbanorna på ca minus 12 m och når vid Kvarnholmsvägen ned till ca minus 20 m. Utanför planområdet och vidare norrut passerar leden Saltsjön på nivåer mellan minus 30 och 40 m.

Ledens passage under Saltsjön är styrande vad gäller höjdläge för Värmdöledens av- och påfartsramper norrut. De fyra norriktade ramperna har samlats på två brobanor över Svindersviken. Brobanorna ligger på i stort sett samma inbördes nivå över viken, men höjdläget sjunker norrut. Brobanorna ligger, vid passage ut över den södra stranden, på nivån ca +11 m. De passerar den norra stranden på nivån ca + 8 m och går in i tunnelmyningarna på ca + 5 m.

Rampen västerifrån som ansluter till Österleden mot norr utformas som en särskild ramptunnelslinga under berget söder om Värmdöleden. Med denna lösning har det varit möjligt att lägga de två brokörbanorna på samma höjdläge över viken.

Värmdöledens påfartsramper till Österleden söderut har ovanmarksläge endast inom Värmdöledens vägområde där de dyker ned, går under mark strax väster om Alphyddan och kopplas till huvudtunnlarna strax söder om Värmdövägen, ungefär på nivån minus 12-14 m.

Rampernas koppling till Värmdöleden föranleder en ombyggnad av leden från bron över Svindersviksvägen fram till i höjd med Svindersvikens västra strand. Inom detta avsnitt breddas vägområdet norrut och vägens höjdläge förändras huvudsakligen så att vissa körbanor, både befintliga och tillkommande rampanslutningar försänks inom vägområdet för att tillskapa direkta, planskilda anslutningar till Österleden.

Broarna över Svindersviken

Utgångspunkten för broarnas konstruktion och utformning har varit att minimera ingreppen i naturmiljön, samtidigt som broarna ur stadsbildssynpunkt ges ett visuellt och estetiskt högt egenvärde. Broarnas formelement skall samverka till att minska konstruktionernas både faktiska och upplevelsemässiga tyngd, minska behovet av pelare och stöd så att samspelet mellan land och vatten kan behållas.

Trafikplatsen och dess rampbroar utgör trafiktekniskt en komplicerad lösning. Ur trafikantsynpunkt måste hela anläggningen ha den enhetlighet och tydlighet som på ett naturligt sätt klargör vägval och körmönster. Lika väsentlig är den allmänna visuella upplevelsen av anläggningen, anpassning till landskapet och minimering av markingreppen.

Utformningen av broarna, trafikplatsen och landskapsrummet har varit föremål för en inbjuden arkitektävling. Tävlingsjuryn enades om att ett av tävlingsförslagen, med mottot DUO (Selberg Arkitekter as Trondheim) redovisade en trafikplats och broanläggning som på ett utmärkt sätt svarade mot landskapets förutsättningar. Förslaget hade en enkel och överblickbar trafiklösning och ett broförslag med klara arkitektoniska kvaliteter. Den föreslagna lösningen med brobågar gav tydlighet åt trafikfunktionen och bågarnas symmetriska uppbyggnad över vattnet balanserade körbanornas skevningar och kurvformer.

Förslagsställaren har därefter, tillsammans med en av Vägverket tillsatt expertgrupp bearbetat förslaget. I första hand beträffande vissa trafiktekniska lösningar, men också gestaltningsmässigt genom att bland annat minska avståndet mellan de två brokörbanorna. Det senare har givit ett klarare visuellt och upplevelsemässigt uttryck och mindre påverkan på landskapsrummet.

Det bearbetade förslaget ligger till grund för detaljplanen. Utformningen och markbehandlingen redovisas i till planen hörande illustrationsmaterial.

Tunnelmyningarna norr Svindersviken

Broarna passerar in över det norra strandplanet på ca plus 7 m över marken och möter bergsslutningen ca 30-40 m från stranden. Terrängingreppen för tunnelmyningarna sträcker sig in till ca 60-70 m från strandlinjen och berör bergsslutningen mellan nivåerna + 5 m till + 18 m. Strandplanet får en fri höjd under broarna varierande mellan 3 och 5 meter.

Tunnelmyningarna berör ett parti av Trolldalen med värdefull ädellövskog, däremot berörs ej de botaniskt värdefulla områdena i den branta slutningen i väster annat än i begränsad omfattning vid schaktarbetena för huvudtunnlarna. Tunnelmyningarna utgörs av enkla portar i bergssidan. Utformningstemat bygger på att myningarna tillförs ett för Ringen gemensamt gestaltningselement, en distinkt och igenkännbar karm. Vidare en enhetlighet i material och tekniska lösningar för ex. vis belysning och bullerskydd.

De för Ringen identitetsskapande uttrycksmedlen skall vara tydliga men inte påverka och styra den överordnade helhetslösning som är anpassad till Svindersvikens naturmiljökaraktär.

Bergsslutningen och anslutande mark ned till stranden skall vad gäller efterbehandling ges ett utförande som samspelar med omgivningen. Särskild uppmärksamhet måste ägnas åt att vattenföringen till området säkras.

Teknisk försörjning

I lågpunkten på den ramptunnel som passerar under Svindersviks skola förläggs en pumpstation. I samma läge, och med utgång i markytan mynnar ett utrymningsschakt från rampen. Schaktet avslutas med en mindre byggnad i markplanet.

Avsättningsmagasin för dagvattnet förläggs på två ställen inom planområdet, dels i anslutning till Värmdöleden ca 70 m väster om Svindersvikens västra strand, dels i den västra ramptunneln i Henriksdalsberget strax före mynningen mot Svindersviken.

I berget mellan Svindersviken och Kvarnholmsvägen förläggs en nätstation och eventuellt utrymme för stoftavskiljning, båda undermarksanläggningar. I berget förläggs också en tillfällig arbetstunnel med angöring från Henriksdals reningsverk samt en permanent servicetunnel ned till huvudtunnlarna vars kontakt med marknivån mynnar ut strax norr om Kvarnholmsvägen i den östra delen av Finnboda industriområde.

Kollektivtrafik

Österleden kan nyttjas för busstrafik från Nacka-Värmdösektorn. Önskvärda linjesträckningar är för närvarande inte färdigstuderade och fastlagda. Dessa utredningar behandlas inom ramen för de gemensamma planeringsförutsättningarna (GPF), gemensamt för Stockholm och Nacka. GPF kommer att ligga till grund för kommande fördjupade översiktsplaner för Hammarby Sjöstad och Västra Sickla.

Kollektivtrafikstudierna avser två skeden, dels tidsperioden när Österleden är färdigställd men förnyelsen och utvecklingen inom Hammarby Sjöstad och Västra Sickla ännu inte kommit igång.

Slussen utgör då, på samma sätt som för närvarande, Värmdösektorns huvudkontakt med det övriga buss- och spårnätet i regionen. Några nya busslinjer torde tillkomma där Ringen utnyttjas för att snabbt nå nya målpunkter eller omstigningsmöjligheter i den yttre stadskärnan.

Förnyelsen och utvecklingen inom Västra Sickla 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.

Gång - och cykelvägar

För närvarande finns gång- och cykelväg utbyggd från Ryssviken i öster via Svindersviks Gård fram till vikens västra strand och därefter i en serpentinväg upp till huvud-Gc-stråket vid Alphyddan. En gångstig finns mellan Henriksdalsberget och småbåtshamnen. Den behöver delvis läggas om så att kontaktmöjligheten kan bestå även efter anläggandet av Österledsramperna.

I planen föreslås att en enkel naturanpassad stig anläggs på Svindersvikens norra sida.

Friytor och rekreationsområden

Delen inom planområdet utgör huvudsakligen naturmark med god tillgänglighet längs södra stranden men med mycket begränsad tillgänglighet längs den norra stranden.

Rekreativvärde är starkt hämmat genom närheten till Värmdöleden. Den södra stranden utgör därvid undantag. Genom kombinationen strandpromenad, delvis täta skogspartier och viss topografisk skärmning mot Värmdöleden bildas ändå ett stycke naturstråk av värde. Det slutar i dag vid Ryssviken men förutsättningar finns att framdeles fullfölja med ett strandstråk vidare österut mot Nacka Strand.

Buller och luftföroreningar

Närmare redovisning finns i till planen hörande miljökonsekvensutredning (MKB). I redovisningen görs en jämförelse för år 2003 mellan ett nollalternativ (utbyggnad enligt Dennisöverenskommelsen görs ej) och ett alternativ med utbyggnad enligt överenskommelsen.

Sammanfattningsvis visar jämförelsen att bullernivåerna med en utbyggnad, i jämförelse med nollalternativet, blir betydligt lägre kring Svindersvikens stränder och Svindersviks Gård, detta som ett resultat av föreslagna bullerskydd och lägre tillåten hastighet på Värmdöleden i detta avsnitt. Inom bostadsområdena Henriksdalsberget och Alphyddan blir bullernivåerna huvudsakligen oberoende av alternativ.

Motsvarande jämförelse beträffande luftföroreningarna visar att vid utbyggnad enligt Dennisöverenskommelsen erhålls högre föroreningshalter vid Alphyddan och områdena kring Svindersviken jämfört med att utbyggnad ej genomförs. Erhållna värden ligger dock under eller i nivå med rekommenderade riktvärden.

Vattendom

Ansökan har inlämnats under våren 1994. Ansökan avser passage av Svindersviken. Grundvattendomsansökan kommer att inlämnas till Vattendomstolen i mitten av 1995.

Strandskydd

Gällande strandskydd avses hävas för de delar som berörs av väg- och broanläggningar.

Genomförande

Genomförandefrågorna redovisas i en till planen hörande genomförandebeskrivning. För småbåtshamnen vid inre Svindersviken kan noteras att Svindersviks Båtklubbs anläggning måste utrymmas under utbyggnadsskedet. Förutsättningarna för fortsatt verksamhet på platsen efter ledens utbyggnad, alternativt flyttning till annan plats utreds.

Administrativa frågor

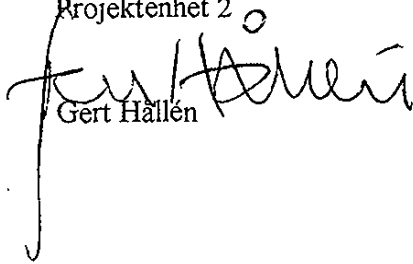
Planens genomförandetid utgår den 31 december år 2007

Samråd

I planarbetet har samråd tagits med Länsstyrelsens planenhet, SL, SLJ, berörda kommunala förvaltningar, berörda fastighetsägare, närboende och föreningslivet. Representant för Fastighetsbildningsmyndigheten ingår i den för planarbetet bildade arbetsgruppen.

Miljö & Stadsbyggnad

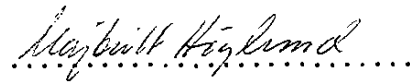
Projektenhet 2

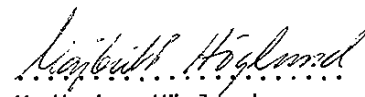

Gert Hällén


Waldemar Molin

Antagen av kommunfullmäktige
1995-12-18,19 § 264

Laga kraft 1996-01-18


Majbritt Höglund


Majbritt Höglund

Denna detaljplan har
ändrats genom beslut
1998-02-17
Se akt 98/32

DP 137

NACKA KOMMUN
Miljö & Stadsbyggnad
Bertil Wikström

D 433
Projekt nr 9131

Detaljplan för Österleden, delen vid Svindersviken, Västra Sicklaön, Nacka kommun. Upprättad på Miljö & Stadsbyggnad i Nacka i november 1994. Reviderad i juli 1995.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

1. ALLMÄNT

Genomförandebeskrivningen har till uppgift att redovisa de organisatoriska, fastighetsrättsliga, tekniska och ekonomiska åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen. Den har inte någon självständig rättsverkan utan skall fungera som vägledning för de olika genomförandeåtgärderna. Avgöranden i frågor om fastighetsbildning, va-aniägningar, vägar m m regleras således genom respektive speciallag.

2. ORGANISATORISKA FRÅGOR

Ansvarsfördelning

Nacka kommun är huvudman för allmänna platser inom planområdet, vilket för kommunen bl a innebär skyldighet och rätt till markinlösen.

Staten genom vägverket är vägghållare för Södra Länken, Österleden och Värmdöleden. Detta innebär att Vägverket träder in i huvudmannens (kommunens) ställe vad avser vägområdet och ansvarar för utbyggnad och framtida drift av dessa trafikleder.

Vägverket ansvarar vidare för erforderliga ombyggnadsåtgärder av befintliga gång- och cykelvägar inom planområdet liksom återställning av naturmarksytor som berörts av anläggningsarbeten. Samma gäller beträffande bef va-ledningar.

Kommunen ansvarar för underhåll och skötsel av naturmarksytor utanför vägområde samt gång- och cykelvägar.

Enligt 7 § Väglagen skall kommunen tillhandahålla den mark som behövs för utbyggnaden av trafiklederna. Beträffande fördelning av kostnaderna härför se punkt 5 nedan.

Tidsplan

För framtagande av detaljplanen och genomförande av denna gäller nedanstående översiktliga tidsplan. Genomförandet kommer att ske i två etapper. Den första etappen utgörs av den del av Ringen som går fram till Värmdöleden och som i detta sammanhang benämns Nacka Port. Den andra etappen som ligger norr om Värmdöleden utgör en del av Österleden.

Planarbetet

Redovisning av samråd i byggnadsnämnden och utställningsbeslut	15 juni -94
Utställning av planförslaget	febr-mars -95
Byggnadsnämnden godkänner detaljplanen	aug -95
Kommunfullmäktige antar planen	dec -95

Byggande

Byggtid för Nacka Port, del av Södra Länken	1997-2001
Byggtid för Österleden	2000-2004

Planens genomförandetid går ut den 31 december 2007.

Organisation

Mark- och avtalsfrågor handläggs inom kommunen av Miljö & Stadsbyggnad.

Teknisk kontroll m m vid byggande av allmänna va-ledningar handläggs av kommunens gatukontor. Motsvarande frågor vad avser parkanläggningar handläggs av kommunens kultur- och fritidsförvaltning.

Energifrågor handläggs av Nacka Energi AB.

Samordnad utbyggnad av gator, gc-vägar, va, el- och teleledningar förutsätts.

Ansökan om fastighetsbildningsåtgärd ställs till fastighetsbildningsmyndigheten i Nacka kommun.

Ansökan om bygglov görs hos byggnadsnämnden i Nacka. Samråd i bygglov-ärenden sker med myndighetsenheten på Miljö & Stadsbyggnad.

Nybyggnadskarta beställs hos stadsingenjörskontoret i Nacka

3. FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Ägoförhållanden

Marken inom planområdet ägs på följande sätt.

Vägverket äger fastigheterna Sicklaön 80:1, 80:2, 80:3, 80:37 och 90:2, vilka är belägna i planområdets södra del och längs Värmdöleden.

Järnvägsfastigheten Sicklaön 76:1 (Saltsjöbanan), ägs av Trafik AB Saltsjöfart.

Marken mellan Svindersviken och Kvarnholmsvägen på Henriksdalsbergets östra sida ägs av Nacka kommun och utgör del av Sicklaön 37:11. Vidare äger kommunen Sicklaön 40:11, 80:36 och 87:1.

Sicklaön 84:6 ägs av Byggnads AB G Lindstén och berörs av ramptunnel 415 (norrgående avfart mot Värmdöleden).

Sicklaön 85:2, ägs av Bostasdrätsföreningen Svindersvik 6-8 och berörs av ramptunnel 414 (påfart norrut på Österleden för östgående trafik på Värmdöleden). Av samma ramptunnel berörs också Sicklaön 90:1 som ägs av Stiftelsen Nordiska Museet.

Svindersviks Båtklubb nyttjar ca 5.000 m² landareal och ca 10.000 m² vattenareal av kommunens fastighet Sicklaön 37:11 för småbåtshamn. Hamnen rymmer ca 80 båtplatser. Båtklubbens hela område måste vara utrymt före byggstart dvs senast år 2000. Flyttning till annan plats skall utredas i samarbete med båtklubben. Arrendeavtalet har sagts upp. Därefter har tidsplanen förändrats, varför kommunen avser erbjuda båtklubben ett nytt tidsbegränsat arrende.

Fastighetsbildning m m

Gatemark och annan mark (naturmark och gc-vägar) som skall utgöra allmän plats och som idag ägs av vägverket skall överföras till fastighet ägd av Nacka kommun. Detta sker vid lantmäteriförrättning som fastighetsreglering efter det att överenskommelse träffats med vägverket. Vattenområdet i Svindersviken bör också på samma sätt överföras till kommunal fastighet.

Ett mindre område av Sicklaön 87:1 utgör kvartersmark för en byggnad i markplanet som skall innehålla trappor och hissordningar för utrymningsväg från ramptunnel 414. Området upplåts med servitut.

På en mindre del av Sicklaön 76:1 behöver utrymme för huvudtunnlarna och ramptunnel 415 tas i anspråk. För ramptunnel 415 behöver utrymme för skyddsområde säkras inom del av Sicklaön 84:6. Samma gäller för ramptunnel 414 inom del av Sicklaön 85:2. Dessa rättigheter säkras genom servitutsavtal.

För ramptunnel 414 och för påfarten norrut på Österleden för västgående trafik på Värmdöleden behöver ett mindre område av Sicklaön 90:1 överföras med äganderätt till kommunens fastighet.

Kommunen tar initiativet till ovanstående åtgärder.

Fastighetsplan erfordras ej

Vattendom

Vägverket svarar för ansökan om grundvattendom och vattendom för bygnadsarbeten som berör Svindersviken.

4. TEKNISKA FRÅGOR

Utbyggnaden av lederna inom planområdet kommer, såsom framgår av ovan redovisade tidsplan, att ske i två etapper. Inom Nacka Port- etappen färdigställs Södra Länkens anslutning till Värmdöleden. Dessutom görs förberedelsearbeten så att huvudtunnlar och ramper under och över Värmdöleden färdigställs så långt att nästa utbyggnadsetapp (Österleden) kan genomföras utan störningar för trafiken på Värmdöleden. I österledsetappen byggs broarna över Svindersviken samt resten av det som ingår i Österleden.

Bergarbeten för samtliga tunnlar i Henriksdalsberget kommer att drivas norrifrån mot Svindersviken. Genom detta undviks bergtransporter vid Svindersvikens strand. För arbetena med huvudtunnlarna under Svindersviken och för broarbetena kommer det befintliga utfyllda området väster om Svindersviken att nyttjas för etablering med tillfart från Lugnetrondellen. Alla tyngre och mera omfattande transporter skall ske sjövägen med pråm eller båt.

Huvudtunnlarna under Svindersviken får sitt tunneltak 4-5 m under Svindersvikens vattenspegel. Vid genomförandet torrläggts den inre delen av Svindersviken genom läns-pumpning innanför en fångdamm. Efter torrläggningen spantas runt tunnelläget. Då tunnlar färdigställts, kringfylls dessa till ursprunglig botten-nivå. Tunnlarna övergår i bergtunnel så snart erforderlig bergtäckning erhålls. Tunnlarna kan alternativt komma att utföras enligt sänktunnelprincipen.

Ramperna utgörs i huvudsak av broar med bärande bågar över Svindersviken. Det innebär att en stor del av den underliggande vattenspegeln ej störs av grundläggningen för broarna. Brobågarna grundläggs på betongfundament placerade vid strandlinjen. Fundamenten utförs inom länshållna spontgropar.

Pelare på land grundläggs på fundament nedförda till berg, alternativt pålade betongplattor. Arbeten med pelare och fundament på den södra stranden bedrivs söderifrån från de utförda ramperna, för att undvika separata transportvägar. För motsvarande arbeten på den norra stranden kommer större delen av båtklubbens markområde att behöva disponeras under byggtiden.

Bergslutningen innanför båtklubben kommer att beröras i anslutning till tunnelöppningarna.

Arbetena med huvudledens tunnlar och rampbroarna kan bedrivas samtidigt, vilket ger en förhållandevis kort byggtid. På södra sidan av Svindersviken kommer Värmdöleden att påverkas av dessa arbeten med tillfälliga trafikomläggningar som följd. Principerna för detta finns beskrivna i miljökonsekvensbeskrivningen. Målsättningen är att minst två körfält i vardera riktningen skall vara tillgängliga på Värmdöleden under hela utbyggnadstiden.

I Svindersvikens vattenområde finns va-ledningar förlagda. Dessa ledningar måste läggas om och skyddas under byggnadstiden.

5. EKONOMISKA FRÅGOR

Kostnaderna för utbyggnaden av leden inom detaljplaneområdet i den första etappen, dvs söder om Svindersviken uppgår till ca 300 Mkr. För den andra etappen, norr därom är kostnaden ca 650 Mkr. Kostnaderna som är angivna i dagens prisnivå inkluderar projektering och administration.

Enligt Trafiköverenskommelsen skall kostnader för planarbete såsom översikts- och detaljplaner betalas av kommunen. Mark i kommunal ägo, som inte upplåtits med nyttjanderätt eller servitut skall ställas vederlagsfritt till förfogande för anläggning, bibehållande eller drift av trafikanläggningar. För det fall sådan mark ej längre behöver utnyttjas för trafikanläggningar återlämnas den vederlagsfritt till kommunen. Skäliga kostnader för inlösen av mark eller utrymme för tunnlar från privata fastighetsägare svarar vägverket för.

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

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

MILJÖ & STADSBYGGNAD

Projektenhet 2

Gert Hallén

österled\g-beskr, 950711,bwm

Markgruppen

Bertil Wikström

Antagen av kommunfullmäktige
1995-12-18, 19 § 264

Majbritt Höglund
Majbritt Höglund

Laga kraft
1996-01-18.

Majbritt Höglund
Majbritt Höglund