

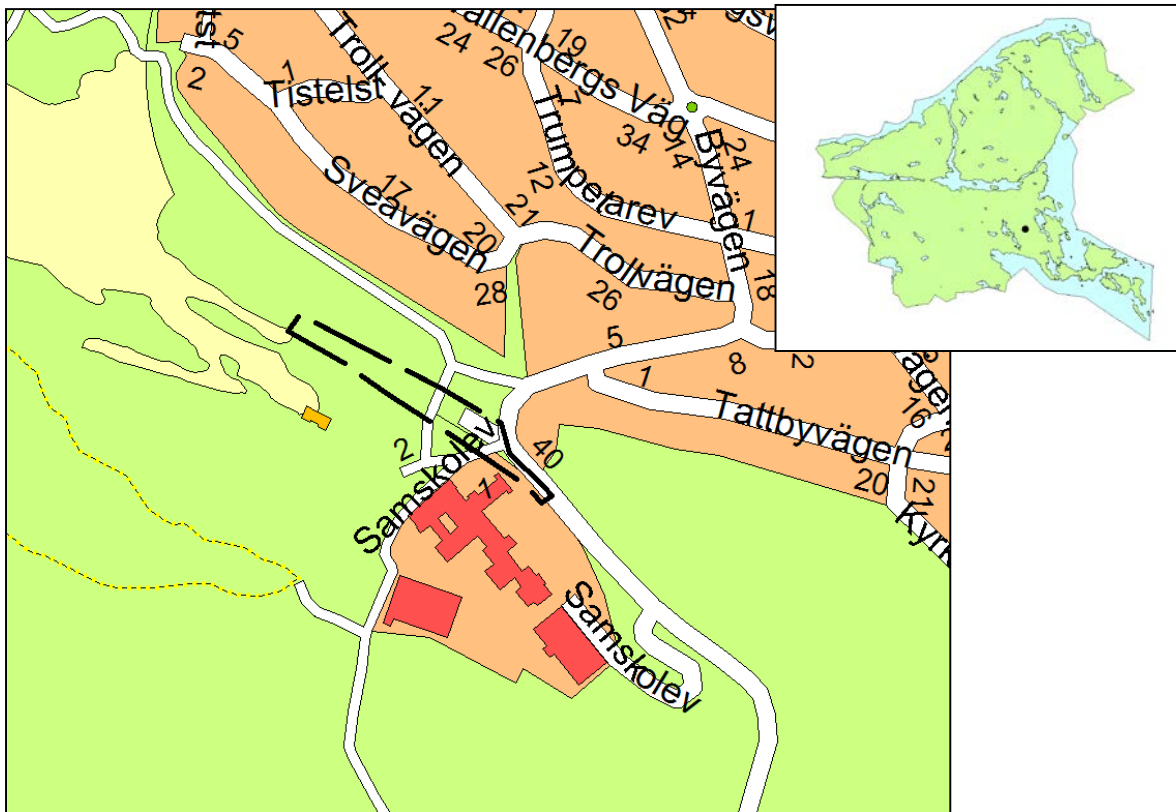
2014-09-16

**STARTPROMEMORIA**  
Tattby station,  
upprustning av Saltsjöbanan

Dnr KFKS 2014/717-214  
Projekt 9554

## Tattby station

Detaljplan för Tattby station,  
Fastigheterna Tattby 39:1, del av Tattby 2:5 och Tattby 2:6  
i kommundelen Saltsjöbaden, Nacka kommun



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

## I Sammanfattning

Trafiknämnden i Stockholms läns landsting beslutade den 11 februari 2014 att trafikförvaltningen ska upprusta Saltsjöbanan för cirka 1,3 miljarder kronor. Saltsjöbanan rustas upp för att klara 12-minuterstrafik till alla stationer. I dagsläget är det 20-minuterstrafik till de flesta stationerna. Upprustningen innebär att trafikförvaltningen ska genomföra en allmän översyn av banan och däribland införande av ATC-system, (säkerhetssystem för automatisk tåg kontroll), bulleråtgärder utförs längs hela banan, både vid bostadsfastigheter och vid banvall. Stationerna ska anpassas till gällande nu gällande samhällskrav bland annat avseende tillgänglighet för funktionshindrade.

Syftet med detaljplanen är att utöka spår- och stationsområdet för Saltsjöbanan vid Tattby station. Detaljplanen är en del i upprustningen av hela Saltsjöbanan som genomförs av Trafiknämnden Stockholms läns landsting. Planområdet omfattar Tattby station och dess direkta närområde. Den aktuella fastigheten heter Tattby 39:1 och ägs av Trafikförvaltningen. De kommunala fastigheterna Tattby 2:5 och Tattby 2:6 berörs till viss del.

## 2 Syfte och mål

### 2.1 Projektets Syfte

Syftet med detaljplanen är att utöka spår- och stationsområdet för Saltsjöbanan vid Tattby station. Detaljplanen är en del i upprustningen av hela Saltsjöbanan som genomförs av Trafiknämnden Stockholms läns landsting.

### 2.2 Projektets Mål

Projektets mål är:

- Skapa förutsättningar för en mötesstation vid Tattby station.
- Tillgänglighetsanpassa stationen och dess anslutande gångvägar.

### 2.3 Projektets bakgrund & behov

Översiktsplanen anger fyra stadsbyggnadsstrategier för en hållbar framtid i Nacka.

- Skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön
- Kompletta transportsystem med tunnelbana till Nacka
- Utveckla Nackas lokala centra och deras omgivning
- Planera, förvalta och utveckla den gröna och blå strukturen

En utveckling av Saltsjöbanan är viktig för att kunna utveckla och säkerställa översiktsplanens strategier om ett effektivt och klimatanpassat transportsystem och en utveckling av de lokala centrumen.

Trafiknämnden i Stockholms läns landsting beslutade den 11 februari 2014 att trafikförvaltningen ska upprusta Saltsjöbanan för cirka 1,3 miljarder kronor. Saltsjöbanan rustas upp för att klara 12-minuterstrafik till alla stationer. I dagsläget är det 20-minuterstrafik till de flesta stationerna. Upprustningen innebär att trafikförvaltningen ska genomföra en allmän översyn av banan och däribland införande av ATC-system, (säkerhetssystem för automatisk tåg kontroll), bulleråtgärder utförs längs hela banan, både vid bostadsfastigheter och vid banvall. Stationerna ska anpassas till gällande nu gällande samhällskrav bland annat avseende tillgänglighet för funktionshindrade.

För att klara en ökad turtäthet behövs nya mötesstationer byggas i Fisksätra och Tattby, depån i Neglinge behöver utökas med nya spår för uppställning. För mötesstationerna i Fisksätra och Tattby behövs nya detaljplaner framarbetas. Trafikförvaltningens projekt omfattar även uppförandet av likriktarstationer i Henriksdal, Saltsjö-Järla, Saltsjö Duvnäs, Östervik och Igelboda och teknikhus i Igelboda och Solsidan.

Majoriteten av åtgärderna är planerade att utföras under åren 2014-2017, men åtgärderna sträcker sig fram till år 2022 i dagens planering.

## 3 Förutsättningar

### 3.1 Fastighet/Område

Planområdet omfattar Tattby station och dess direkta närområde. Den aktuella fastigheten heter Tattby 39:1 och ägs av Trafikförvaltningen. De kommunala fastigheterna Tattby 2:5 och Tattby 2:6 berörs till viss del. Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting har begärt planändring. Planområdet består av ett stationsområde med perrong, väntkur och en markparkering. Från Skyttevägen finns en övergång över spåret till Samskolan som ligger söder om stationen. Väster om stationen finns en gång- och cykelväg som går i tunnel under spåret. Norr om stationen finns ett grönområde, delvis med stora ekar intill parkeringen. Marken runt stationen är delvis mycket kuperad.

### 3.2 Projektområdets preliminära avgränsning/ läge



*Kartan visar ett flygfoto över Tattby station med detaljplanens preliminära omfattning*

### 3.3 Statliga och kommunala intressen samt kommunala planer

#### 3.3.1 Översiktsplan

Översiktsplan 2012 anger att Saltsjöbanan ska bevaras och att framkomligheten för järnvägen inte får försämrats.

#### 3.3.2 Riksintressen

Saltsjöbanan är riksintresse för kommunikation.

### 3.3.3 Regionala planer/trafikplaner

Trafiknämnden i Stockholms läns landsting beslutade den 11 februari 2014 att trafikförvaltningen ska upprusta Saltsjöbanan för cirka 1,3 miljarder kronor. Saltsjöbanan rustas upp för att klara 12-minuterstrafik till alla stationer samt att säkerställa en teknisk livslängd på cirka 40 år.

### 3.3.4 Detaljplaner

Gällande detaljplaner för planområdet är stadsplan 112, 102, 135 och 185 som antogs mellan år 1936-1963.

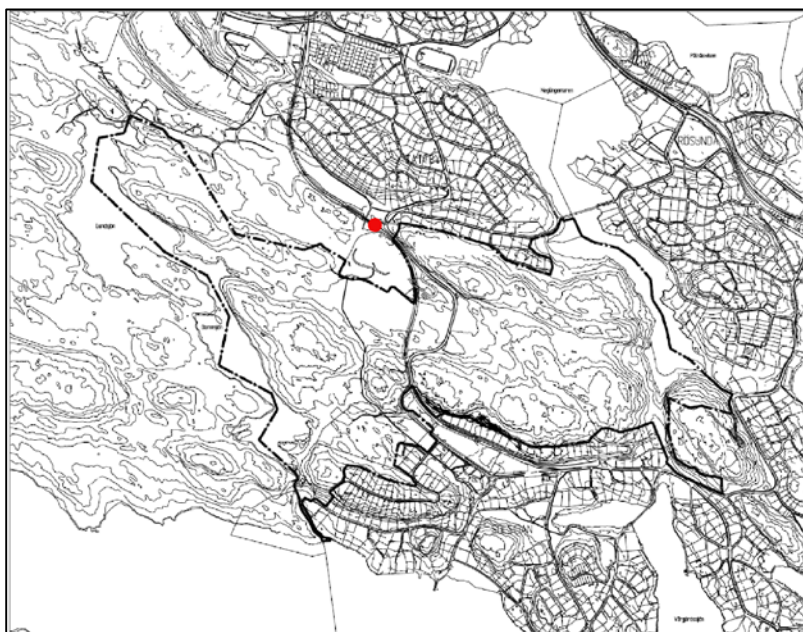
### 3.3.5 Kulturhistoriska intressen

Saltsjöbanan anlades av Knut A Wallenberg och hörde ihop med etableringen av den nya villastaden och societetsbadorten Saltsjöbaden. Järnvägen skapade förutsättningar för att exploatera tidigare obebyggda områden och från 1890-talet växte ett antal villasamhällen fram längs med banans sträckning. Bebyggelsen följde de ideal, som kännetecknade de kustnära sommarnöjena längs med ångbåtsfarlederna. Skillnaden var att de nya områdena planerades för åretruntbruk och att de krävde en mer omfattande samhällsplanering. De byggdes vanligtvis på privat initiativ och målgruppen var huvudsakligen den mer välbärgade delen av befolkningen. Villaförstäderna erbjöd en möjlighet att komma bort från den osunda miljön i staden. En förutsättning för de nya idéerna var att kommunikationen in till staden löstes på ett effektivt sätt.

Området Tattby började bebyggas under tidigt 1900-tal, men exploaterades på allvar först efter invigningen av den nya järnvägssträckan mellan Igelboda och Solsidan 1913, då Tattby fick en egen station. Villasamhällena och stationsmiljöerna längs Saltsjöbanan pekas ut i kommunens kulturmiljöprogram som värdefulla miljöer, se sid. 176-211.

### 3.3.6 Andra politiska beslut/ställningstaganden

Planområdet gränsar till Tattby naturreservat, stationen markeras med en röd punkt i kartan nedan.





## 4 Om projektet

### 4.1 Delprojekt detaljplan

Planarbetet kommer att genomföras med ett normalt planförfarande.

#### *Landskapsbild*

I stationens närmiljö är landskapsbilden och terrängen varierad med små skogsområden, skolan, en öppen äng och villaträdgårdar. Intill parkeringen står flera större träd som behöver utredas. Närmiljön domineras av skolans byggnader.

#### *Kulturmiljöfrågor och gestaltning*

Kulturmiljöprogrammet anger följande förhållningssätt och utgångspunkter för arbetet med stationens byggnader, tillgänglighetsanpassning och övriga gestaltungsfrågor:

*”Banans funktion som spårförbindelse mellan Stockholm-Saltsjöbaden-Solsidan respekteras och utvecklas. Alla förändringar ska föregås av omsorgsfull och kvalificerad projektering så att kulturvärden beaktas när det gäller stationsmiljöer, enskilda byggnader och anslutande kulturmiljöer. Äldre stationsbyggnader från perioden 1890-1940 har höga bevarandevärden och respekteras i estetisk/rumslig funktion, proportioner, fasadfärg, tak samt byggnadsdetaljer som fönster, panel, utsmyckningar och räcken”.*

#### *Trafik*

Ombyggnad av passagen för gång- och cykeltrafik över spåren ska utredas under planarbetet. Även lutningar på befintlig gc-väg under spåret ska utredas. Behovet av utökning av infartsparkeringsplatser samt avlämningsplatser för skolan ska utredas samt lägen för kompletterande cykelparkeringar identifieras.

#### *Parkering*

Behovet av parkering för bilar och cyklar ska utredas vidare i planarbetet.

#### *Teknisk försörjning*

Eventuellt kan utbyggnad av byggnader för teknisk försörjning behövas.

#### *Miljö*

Buller- samt trygghetsfrågor ska studeras i planarbetet.

#### *Tillgänglighet*

Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting studerar samtliga stationer längs banan ur tillgänglighetssynpunkt under upprustningen. Kommunen ansvarar för att gångvägarna till och från stationen på kommunens mark är tillgängliga.

#### *Preliminär miljöbedömning*

En preliminär bedömning utifrån nuvarande kunskap är att genomförandet av planen inte kommer att medföra någon betydande miljöpåverkan. Denna bedömning kan komma att ändras i samband med behovsbedömningen.

## 4.2 Delprojekt förstudie

Delprojekt förstudie kommer att bedrivas parallellt med detaljplanen i syfte att skapa underlag till planeringen för spår- och stationsutformning. Förstudiearbetet drivs av trafikförvaltningen SLL i samarbete med arbetsgruppen på Nacka kommun.

## 4.3 Delprojekt projektering

All projektering sköts av trafikförvaltningen SLL.

## 4.4 Delprojekt utbyggnad

Utbyggnad av spår- och stationsområde sköts av trafikförvaltningen SLL. I de fall kommunägd mark eller kommunala anläggningar berörs upprättas avtal angående omfattning den ut- och ombyggnation som ska genomföras. Utgångspunkten är att den part som påfordrar ombyggnationen ska stå för kostnaderna.

Detaljplanering:	2014-2015
Förstudie:	2014-2015
Projektering	2015-2016
Utbyggnad	2016-2017

## 4.5 Delprojekt rättsligt genomförande

Nacka kommun och trafikförvaltningen SLL kommer att teckna ett genomförandavtal. För att genomföra projektet kommer troligtvis även avtal om mark, exploateringsavtal och eventuellt servitut att behöva regleras.

## 5 Ekonomi, vad kostar det och vem finansierar vad?

Kostnader för detaljplanen belastar trafikförvaltningen och ska regleras med ett planavtal. Kostnader för utbyggnad regleras i genomförandavtal med trafikförvaltningen.

## 6 Preliminär tidsplan

Detaljplanering	2014-2015
Förstudie	2014-2015
Projektering	2015-2016
Utbyggnad	2016-2017

---

Ulf Crichton  
Mark- och exploateringschef

Andreas Totschnig  
Planchef

Emil Hagman  
Projektledare

Emma Färje Jones  
Planarkitekt