Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-04-06

Ärende
TN 2015-1453

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-123 316 51
jens.plambeck@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2022-04-26, punkt 12

Beslut om att ingå avsiktsförklaring om Saltsjöbanan med Nacka kommun

Ärendebeskrivning

Region Stockholm och Nacka kommun avser ingå en avsiktsförklaring som säkerställer att Saltsjöbanan och kommunen kan utvecklas tillsammans.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- Avsiktsförklaring om Saltsjöbanan inklusive bilagor

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslår regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige besluta följande.

1. Trafiknämnden medges rätt att ingå avsiktsförklaring om Saltsjöbanan med Nacka kommun.

Under förutsättning av regionfullmäktiges beslut enligt ovan,

1. Uppdra åt förvaltningschefen att underteckna avsiktsförklaringen med Nacka kommun.

Förslag och motivering

Bakgrund

Som del av 2013 års Stockholmsöverenskommelse utvecklar Nacka kommun området runt Värmdövägen och Saltsjöbanan i höjd med Alphyddan och Sickla

köpkvarter. För att skapa en mer sammanhållen stadsmiljö önskar Nacka kommun att koppla Planiavägen till Värmdövägen och i samband med det höja upp Saltsjöbanan för att kunna korsa järnvägen planskilt samt att öppna upp stadsrummet på platsen. Nacka kommun och Region Stockholm tecknade 2017 en avsiktsförklaring kring upphöjning av Saltsjöbanan vid Nacka station (TN 2015-1453). Som följd av denna avsiktsförklaring inleddes arbete inom ramen för trafikförvaltningens Program Saltsjöbanan och två inriktningsbeslut om att inleda planeringsfas fattades; Inriktningsbeslut avseende Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station (LS 2017-0877, TN 2015-1453) och Förnyat inriktningsbeslut avseende Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station (LS 2018-0475, SL 2017-0739). Objektet Saltsjöbanans upphöjning fanns med i Region Stockholms budget för 2020 med ca 13 miljoner kronor i upparbetade medel. Denna tidigare avsiktsförklaring har löpt ut och objektet har därför utgått ur regionens budget.

Genom sin förmåga att snabbt transportera resenärer från ostsektorn in mot regionkärnan och bytesnoden Slussen utgör Saltsjöbanan en viktig och kapacitetsstark länk i regionens kollektivtrafikförsörjning, även efter ett färdigställande av tunnelbanan till Nacka. För Region Stockholm är det viktigt att fortsatt kunna utveckla trafiken på Saltsjöbanan och det är då särskilt viktigt att exploateringar längs med järnvägen inte omöjliggör framtida kapacitetshöjande åtgärder, framför allt i form av dubbelspårsutbyggnader och utökad depåkapacitet för nya fordon. Som en del i Saltsjöbanans utveckling fattade trafiknämnden i februari 2022 beslut om att inleda inriktningsfas avseende Saltsjöbanans fordon med tillhörande följdinvesteringar (TN 2020-0399). Slutgiltigt beslut väntas i regionstyrelsen under våren 2022.

Parterna ser idag behov av att teckna en ny avsiktsförklaring som tar ett bredare perspektiv. Avsiktsförklaringen möjliggör att Saltsjöbanan och kommunen kan utvecklas för att kunna möta framtida resande när kommunen växer.

Överväganden och motivering
Den nya avsiktsförklaringen tar ett bredare perspektiv än den tidigare och innefattar gemensamma ståndpunkter för att nå en kapacitetsstark trafik på Saltsjöbanan. Målet är att möta befolknings- och resandeutvecklingen i sektorn.

Avsiktsförklaringen omfattar ett flertal överenskommelser som syftar till att möta framtida behov av resande. För att möjliggöra ett ökat resande ska parterna gemensamt utreda möjligheterna till dubbelspårsutbyggnad samt utreda möjligheterna att etablera ytterligare depåkapacitet för att möta en

utökad fordonsflotta. I avsiktsförklaringen inkluderas också att huvuddelen av fordonsflottan på Saltsjöbanan ska vara modern och att regionen ska köpa in nya fordon.

Parterna är överens om en avstängning av Saltsjöbanan under 2023 för att både Nacka kommun och regionen ska kunna utföra arbeten som påverkar Saltsjöbanan. Kommunen behöver göra infrastrukturåtgärder på Värmdövägen och ett nyttjanderättsavtal som medger Nacka kommun rätt att nyttja banvallen under tiden behöver tecknas. Regionen kommer under perioden att bygga mötesspår vid Fisksätra och Tattby. Kostnaden för ersättningstrafik ska fördelas mellan parterna i förhållande till respektive parts behov av ersättningstrafik.

En del i avsiktsförklaringen behandlar en upphöjning av Saltsjöbanan där Nacka station ligger idag. Syftet är att skapa två nya planskilda passager samt ytor för kommersiella lokaler under banan. Med Saltsjöbanan upphöjd på en bro kan barriäreffekter av järnvägen minska och området kan få en mer öppen och sammanhållen stadsmiljö. Flödet av gång- och cykeltrafik samt bil- och busstrafik väntas också bli smidigare med en brolösning. Som resultat av en upphöjning av Saltsjöbanan behöver Nacka station utgå.
Till skillnad mot tidigare avsiktsförklaring står Nacka kommun som byggherre för samt ägare och förvaltare av bron. Nacka kommun ansvarar för finansieringen för upphöjningen med undantag av anpassning av signalsystemet samt en mindre del av spåranläggningen (en tredjedel av ett spår). Regionen ska äga, ha rådighet över och förvalta BEST-anläggningen som behövs för att bedriva järnvägstrafik.

Genomförandet av upphöjningen kommer att ske under 2025 och 2026. När Slussen öppnar och Saltsjöbanan åter kan trafikera hela vägen in till Slussen ska upphöjningen vara slutförd. I och med förseningen av tunnelbanans utbyggnad till Nacka räcker inte kapaciteten i dagens system för att möta den kommande resandeefterfrågan under 2020-talet. För att hantera detta är det väsentligt att Saltsjöbanan kan trafikera hela vägen in till Slussen med utökad kapacitet i kombination med justering av busslinjenät i ostsektorn och utökad mottagarkapacitet för buss i centrala delar av regionen.

Avsiktsförklaringen inkluderar vidare en paragraf om markbehov. Enligt avsiktsförklaringen ska parterna gemensamt söka lämpliga lösningar för markområden som är av vikt för framdrift i respektive parts utvecklingsarbete. Lösningarna får inte negativt påverka motpartens anläggningar.

De gemensamma ståndpunkterna i avsiktsförklaringen visar att kommunen och regionen är överens om att minska järnvägens barriäreffekt genom centrala Nacka samtidigt som järnvägen kan utvecklas för att kunna möta framtida krav och en växande stad.

Avsiktsförklaringen upphör att gälla när avtal om finansiering- och kostnadsfördelning och genomförande träffas mellan Region Stockholm och Nacka kommun. Avsiktsförklaringens giltighet förutsätter beslut i regionfullmäktige.

Ekonomiska konsekvenser
Avsiktsförklaringen innebär i sig inga ekonomiska konsekvenser. Kommande ekonomiska konsekvenser bedöms och prövas inom ramen för regionens åtgärdsval- och investeringsprocess och lyfts i kommande beslut. Den del av upphöjningen som regionen ska finansiera hanteras inom trafikförvaltningens ospecificerade investeringar, utifrån att Nacka kommun finansierar stora delar av spåranläggningen.

Regionen behöver även fullfölja beslutet att investera i nya fordon med följdinvesteringar (TN 2020-0399). Beslut om att inleda inriktningsfas fattades i trafiknämnden 2022-02-15 och slutgiltigt beslut väntas fattas av regionstyrelsen under våren 2022.

Riskbedömning
Avsiktsförklaringen innebär i sig inga risker. Inför kommande beslut om avtal som i detalj reglerar finansiering- och kostnadsfördelning och genomförande kommer bedömning av risker att göras inom ramen för regionens och kommunens planeringsprocesser, i regionens fall åtgärdsval- och investeringsprocessen.

Kopplat till upphöjningen av Saltsjöbanan finns en risk med allvarlig konsekvens för Regionen och det är att upphöjningsprojektet blir försenat. Om Saltsjöbanan inte kan öppnas och trafikera in till Slussen i samband med dess färdigställande blir det stora konsekvenser för resenärerna i sektorn. Med en annan part som byggherre kan Regionen inte ensam råda över tidplanen utan en nära samverkan med Nacka kommun är en förutsättning. Avtal om finansiering- och kostnadsfördelning samt genomförande och förvaltning behöver skyndsamt tas fram.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-04-06

Ärende
TN 2015-1453

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Konsekvenser för miljön
Avsiktsförklaringen innebär i sig inga konsekvenser för miljön. Miljökonsekvenser kommer bedömas och prövas inom ramen för regionens och kommunens planeringsprocesser, i regionens fall åtgärdsval- och investeringsprocessen.

Sociala konsekvenser
Avsiktsförklaringen innebär i sig inga sociala konsekvenser. Bedömning kommer att göras inom ramen för regionens och kommunens planeringsprocesser, i regionens fall åtgärdsval- och investeringsprocessen.

Expedieras till

Regionledningskontoret

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Mellan Nacka kommun, org.nr 212000-0167, nedan kallad **Nacka**, samt AB Storstockholms Lokaltrafik, org.nr 556013-0683 och Region Stockholm genom dess trafikförvaltning, org.nr 232100-0016, nedan gemensamt kallade **Regionen**, tillsammans nedan gemensamt kallade **Parterna**, har träffats följande

AVSIKTSFÖRKLARING om Saltsjöbanan

Nackaoch AB Storstockholms Lokaltrafik tecknade 2017 en avsiktsförklaring avseende Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station, nedan benämnd ”**Upphöjningen**”. Upphöjningen omfattade primärt ett utredningsområde för upphöjning av Saltsjöbanans banvall kring Saltsjöbanans befintliga Nacka station. Eftersom inget genomförandeavtal tecknades inom den stipulerade tvåårsfristen har avsiktsförklaringen upphört att gälla. Utredningsarbetet kring Saltsjöbanan har sedan den ursprungliga avsiktsförklaringen för Upphöjningen fortlöpt och Parterna ser idag ett behov av att teckna en ny avsiktsförklaring, nedan benämnd ”**Avsiktsförklaringen**”. Denna nya Avsiktsförklaring innebär ett bredare anslag än den tidigare och innehåller gemensamma överenskommelser och ståndpunkter för en kapacitetsstark trafik på Saltsjöbanan som svarar mot resandeutvecklingen. Parterna har mot denna bakgrund enats om följande.

§ 1

Parterna ska gemensamt verka för en framtida utbyggnad av en kapacitetsstark Saltsjöbana som kan möta framtida resandebehov.

§ 2

Parterna ska gemensamt utreda möjliga sträckor för dubbelspår eller andra åtgärder längs Saltsjöbanan för att möta framtida resandebehov.

§ 3

Parterna ska i arbetet för kapacitetsstark trafik gemensamt utreda möjligheterna att etablera utökad depåkapacitet för Saltsjöbanans fordon vilket är förutsättning för utökad trafik.

§ 4

Parterna är överens om att Nacka ska etablera Upphöjningen, det vill säga en planskild korsning mellan Planiavägen och Värmdövägen i form av en upphöjning av Saltsjöbanan vid Nacka station. Upphöjningen ska utformas så att den klarar dubbelspår och med en maximal lutning om 30 promille. Upphöjningen ska möjliggöra för busstrafik att kunna passera under Saltsjöbanan. Parterna är överens om att inspektionsutrymmet mellan brokonstruktionen och underliggande byggnader ska minimeras under innehållande av gällande arbetsmiljölagstiftning.

Principerna för ägandet respektive förvaltningen av den färdiga Upphöjningen ska vara att Regionen äger, har rådighet över och förvaltar BEST-anläggningen som Regionen behöver för att bedriva järnvägstrafik. Övriga delar av Upphöjningen ska ägas och förvaltas av Nacka.

§ 5

Parterna är införstådda med att en färdigutredd utformning av Upphöjningen inte är slutligt studerad vid tidpunkten för Avsiktsförklaringens tecknande. Inom ramen för en åtgärdsvalsstudie inom Regionen avser Parterna gemensamt fortsätta utreda en framtida utbyggnad av en kapacitetsstark Saltsjöbana som kan möta framtida resandebehov, bland annat inklusive frågor om kapacitetsbehov, utbyggnadssträckor, fordon, depå men också kringliggande frågor som exempelvis lösning för bortledning av regn och dagvatten, ledningsdragningar m.m. Parterna är därför överens om att Avsiktsförklaringen behöver följas upp av ett slutligt finansierings- och genomförandeavtal i ett senare skede, se § 10.

§ 6

Parterna ska gemensamt söka lämpliga lösningar för de markområden som är i respektive parts ägo och som behövs för framdriften i respektive utvecklingsprojekt för den andra partens anläggningar. Parterna är därmed medvetna om att de lösningar som kan accepteras måste kunna utformas så att anläggningars beskaffenhet, fortbestånd och framtida utveckling inte påverkas negativt.

Sammanställning av parternas respektive markbehov redovisas i Bilaga X och Y. Parterna är införstådda med att ytterligare markområden än de som framgår av angivna bilagor kan tillkomma under arbetet med Upphöjningen.

Parterna åtar sig att skyndsamt utreda om åtgärd kan genomföras utan att motpartens anläggningar påverkas negativt. Parterna åtar sig att stå varandras kostnader för erforderliga utredningar. När det är säkerställt att åtgärderna kan genomföras utan att anläggningarna påverkas negativt är principen att aktuella markområden sedermera ska överlåtas, överföras eller upplåtas på sätt som parterna i samförstånd bedömer lämpligt. Markbehovet ska lösas i den takt som krävs för Upphöjningens genomförande och regleras i separata avtal.

Vid upplåtelse av yta för etablering är principen att upplåtelse- eller nyttjanderättsavgift inte ska utgå för någondera part. Parterna är ense om att slutlig omfattning av etableringsområde avgörs i samband med beslut om bygglov och trafikanordningar.

§ 7

Principen för kostnader för Upphöjningen är att Nacka står för samtliga kostnader, med undantag för följande kostnader som Regionen står för: signalsystemet samt ett av spåren på den mindre delen av Upphöjningen, det vill säga den 1/3 som utgörs av rampen. Nacka ska säkerställa att Regionen ges rätt att på ett enkelt sätt underhålla BEST-anläggningen. Huvudprincipen är att Regionen inte ska vara ansvarig att betala någon ersättning till framtida hyresgäster på grund av till exempel evakuering vid underhåll av BEST-anläggningen och konstruktion.

Respektive Part står för egna kostnader för utredningar inom åtgärdsvalsstudien rörande det framtida Saltsjöbanesystemet.

Parterna är överens om att inriktningen är att Upphöjningen ska genomföras under 2025 och 2026. Under denna tid kan Regionen komma att genomföra vissa arbeten. Kostnaden för ersättningstrafiken ska fördelas mellan Parterna i förhållande till respektive parts behov av ersättningstrafik.

Utöver ovan fördelning ska Nacka stå för sina kostnader för förvaltningen av de delar av Upphöjningen som Nacka äger och Regionen står för sina kostnader för förvaltningen av BEST-anläggningen som Regionen behöver för att bedriva järnvägstrafik.

§ 8

Vidare är Parterna överens om en avstängning av Saltsjöbanan 2023 för att både Nacka och Regionen ska kunna utföra arbeten som påverkar Saltsjöbanan. Nacka behöver göra infrastrukturåtgärder på Värmdövägen och under denna tid flyttas trafiken på Värmdövägen till banvallen mellan Järla station och Finntorp. Med denna lösning skapas god framkomlighet för kollektivtrafik, bilar samt gång- och cykeltrafikanter. Parterna förbinder sig att ingå ett nyttjanderättsavtal som medger Nacka rätt att nyttja banvallen. Under 2023 kommer Regionen att bygga mötesspår vid Fisksätra och Tattby.

Nacka står för samtliga kostnader hänförliga till anläggandet av den tillfälliga vägen samt demontering och återställande av spåranläggningen. Kostnaden för ersättningstrafiken ska fördelas mellan Parterna i förhållande till respektive parts behov av ersättningstrafik.

§ 9

Ett led i en kapacitetsstark Saltsjöbana är att huvuddelen vagnparken ska vara modern. Regionen kommer köpa in och stå för kostnaden för nya vagnar till Saltsjöbanan senast i samband med att Upphöjningen är klar.

§ 10

Parterna ska senast den 31 juli 2023 träffa ett avtal som i detalj reglerar finansiering- och kostnadsfördelning och genomförandet.

Om Parterna inte har träffat finansierings- och genomförandeavtal inom angiven tid, eller överenskommit om en förlängning av denna tidsfrist, upphör Avsiktsförklaringen per automatik att gälla [och ingen Part ska – oavsett skälet till att finansierings- och genomförandeavtalet inte kom till stånd – i sådan situation ha rätt till ersättning av motparten för ”förgäveskostnader” eller liknande kostnad eller skada].

§ 11

Ändringar och tillägg till Avsiktsförklaringen ska upprättas skriftligen och undertecknas av Parterna.

§ 12

Avsiktsförklaringens giltighet förutsätter:

- Regionens fullmäktige godkänner Avsiktsförklaringen senast den 31 december 2022
- Nackas fullmäktige godkänner Avsiktsförklaringen senast den 16 maj 2022.

* * * * * * * *

Avsiktsförklaringen har upprättats i två likalydande exemplar av vilka Parterna tagit var sitt.

Nacka den

För Region Stockholm

……
( )

För Nacka kommun

……
( )

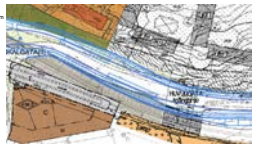
MARKFRÅGOR TRAFIKFÖRVALTNINGEN

PROJEKT VÄRMDÖVÄGEN, NACKA KOMMUN

baserat på Värmdövägens projekteringsunderlag (granskningsversion SH för etapp 1 och SH för etapp 2 och 3) samt primärkarta maj 2019

2019-06-25 (Reviderat 2021-03-08/ Anna Jarl)

Röd = måste lösas nu
Gult = medelprio just nu
Blått = ej prio just nu

OMRÅDE		BEHOV	TIDPUNKT	AREAL	AVTAL	FASTIGHETSBETECKNING	PRIORITERING	KOMMENTAR/ÖVRIGT	PLANSTÖD	
	1	Reglering av redan planlagd allmän plats.		ca 1009 kvm	Ägandet av tvärbanestationsområdet skall ligga på Trafikförvaltningens mark och ägandet av Värmdövägen skall ligga på kommunens mark.	Sicklaön 76:1		Marken inte relevant för Sickla bro-projektet. Dock behöver marken regleras över till kommunens fastighet som ett led i genomförandet av detaljplanen för tvärbanan. Frågan skulle kunna hanteras i ett annat sammanhang.	Planstöd finns för att reglera marken till kommunen.	
	2	Området representerar breddning och uträtning av Värmdövägen i samband med ombyggnation av Sickla bro. Ny tunnel för Saltsjöbanan med ny gata och gc-övergångar ovanpå tunneln. Uträtning görs bland annat för bättre förutsättningar för busstrafiken och bytespunkten för de olika trafikslagen. OBS att ytan representerar Värmdövägens behov och motsvarar inte utbredningen av framtida tunnelkonstruktion. När det finns underlag för tunnelns utformning kan en ny mätning göras för att bättre spegla behovet.	Planerad byggstart vid avstängningen av Saltsjöbanan mars 2022. Bron kommer även ha en konsandle för signalmeddelning från Sickla Industristråg mot Värmdövägen. Denna ska byggas under 2022.	ca 504 kvm	Beräkning av yta behöver uppdateras när det finns mer information om tunnelkonstruktionens utbredning.	Kommunen vill likt idag kunna passera över saltsjöbanan med en huvudgata. Framtida gata har en större utbredning än dagens konstruktion. Kommunen har inte behov av att äga marken utan intrånget kan lösas med servitut.	Sicklaön 76:1 (TF) Ny tunnelkonstruktion ser ut att även beröra kommunens fastigheter Sicklaön 40:11 och 40:12 så som fastighetsgränserna ser ut idag.		Projekt Sickla Bro. Bronns tekniska status konstaterad undermålig med en uppskattad återstående livslängd på 1-10 år. Bron viktig för busstrafiken och för FUT:s bergtransporter.		
	3	Breddning av Värmdövägen och stödmur mot Saltsjöbanan. NVDA vill korsa spåret från Smedjegatans förlängning upp mot Värmdövägen i syfte att få kapacitetsökning av vatten.	2. Markavtal är tecknat med FUT för deras tillträde till arbetsområde 1 okt 2019 Produktionsstart för en del av stödmurar mot Saltsjöbanan är under 2022, resterande del av vägen för denna sträcka sker under 2023 - 2024 (V-vägen E1) NVOA:s arbeten måste vara färdiga 2024.	ca 371 kvm Ytan avser färdig konstruktion. Ej tillfälliga behov. Ytan kan förändras beroende på om gatan optimeras i projekteringen eller om hela gatan kan skjutas någon meter norrut. Svar på detta finns inte i dagsläget, projektering pågår ej för närvarande.	Ägande av blivande gatumark inklusive stödmur för vägen ska som utgångspunkt ligga på kommunens mark. Beroende på intrångets omfattning är det dock osäkert om marken kan föras över till kommunens fastighet eftersom gällande DP anger järnvägsändamål. Det bör kollas med KLM om det är möjligt med avvikelse. Om det inte är möjligt bör man fundera på ett avtal i ett första skede innan DP finns på plats.	Sicklaön 76:1		För att GC-vägen inte ska komma i konflikt med FUTs etableringsytor på Alphyttevägen föreslås GC-vägen om till Värmdövägen. Standard på GC-banor och buss-hållplatser behöver vara så bra som möjligt. Dagens mått och utformning av busshållplatser har dålig standard. Frågan ovan är viktig ur ett samordningsperspektiv. Ett behov från FUT att flytta GC-trafiken till Värmdövägen under deras utbyggnad. Breddningen av Värmdövägen nödvändig för att kristisk teknisk infrastruktur för hela Nacka stad och Nacka ska kunna förstärkas. Vidare skapas en stadsgata som medger bättre och tryggare framkomlighet för gående, cyklister och bussar. Platsen är en viktig bytespunkt. Breddningen skapar en bra kollektivtrafiklösning med nya hållplatser för dubbla ledbussar och kollektivkörfält i båda riktningarna. Vidare är breddningen ett led i att skapa en hållbar dagvattenhantering för stora delar av centrala Nacka.	Gällande detaljplan (S347) anger järnvägsändamål där dagens spår ligger och för slänten upp till Värmdövägen. Planens genomförandetid har gått ut. När det är känt hur gatan och stödmurar ska se ut bör kontakt tas med byggbov för att säkerställa att ombyggnaden är möjlig med gällande detaljplan. Något som inte kan bedömas innan det finns en omfattning att ta ställning till. Möjligheterna till avvikelser är dock större eftersom genomförandetiden gått ut och ändamålet är av allmän vikt.	Bilden nedan visar gällande detaljplan (S347) och det grå området är järnvägsändamål och ägs av TF. Blå linjer är från Värmdövägens systemhandling. 
	4	Flytt av gatan söderut, inklusive ledningspaket, som anpassning till tunnelbaneuppgång och för att skapa bra busshållplatser och framkomlighet. Passage under upphöjningen till Planiavägen är anpassad efter planerade pelarlägen.	Avtal är tecknat med FUT för deras tillträde till arbetsområde 1 okt 2019. Byggstart oklart, beror på planer för SBUP och när FUT har lämnat den södra delen av vägen.	ca 5572 kvm Yta baserad på Värmdövägens systemhandling. Kan ändras beroende på vad som händer i fortsatt projektering. Projekteringen har fått som medskick att om möjligt försöka minska det långa smala intrånget österut.	Ägande av blivande gatumark skall ligga på kommunens mark. Kan det finnas varianter där området tas över i omgångar?	Sicklaön 76:1		Utöver att möjliggöra Värmdövägens nya läge ges förutsättningar för att leda undan GC-trafik och övrig trafik under FUTs utbyggnad. Se tillfälliga markanspråk i järnvägsplanen.	Området är i huvudsak planlöst och fastighetsregleringar bör därmed kunna göras utan att det strider mot DP och utan att DP måste tas fram. En mindre del av område 4, direkt norr om Nacka stationshus, är planlagt som allmän plats men som aldrig har regleras över till kommunen, stadsplan 14 (S14). Se grön markering i bild.	Grönt område norr om Nacka station är allmän plats gata i stadsplan 14. 
	5	Ny mur i befintligt läge. Intrång redan idag. Litet intrång men på längre sträcka.	Byggstart oklart i dagsläget	ca 27 kvm Yta baserad på Värmdövägens systemhandling. Projekteringen ska titta på optimeringar längs hela sträckan och en möjlighet kan vara att försöka jobba bort detta markintrång helt.	Ägande av stödmur eftersom Värmdövägens ska ligga på kommunens mark.	Sicklaön 76:1			Planlöst område, om optimering inte kan göras och gränsen måste justeras bör det kunna göras utan att det strider mot DP. Åtgärden bör också kunna göras utan att en ny DP tas fram om parterna är överens. Men enklast är såklart om intrånget kan arbetas bort i projekteringen.	
	6a	Utredning pågår		ca 135 kvm yta baserad på gränser i samrådsförslag för DP Saltsjöbanans upphöjning för flera år sedan.		Sicklaön 76:1		I dagsläget utreds kommunens eventuella behov av det smala utrymmet mellan upphöjningens konstruktion och Atrium Ljungbergs mark.	Planlöst område, berör Saltsjöbanans upphöjning.	
	6b	möjligt behov för åtkomst för leveranser, entréer och underhåll		ca 70 kvm yta baserad på gränser i samrådsförslag för DP Saltsjöbanans upphöjning för flera år sedan.		Sicklaön 76:1		Bör vara ett intresse för den som ska äga lokalerna under upphöjningen.	Planlöst område, berör Saltsjöbanans upphöjning.	
	6c	Behov av att säkra GC-förbindelse under planerad upphöjninge Viktigt långsiktigt behov för hela Sicklaområdet och Nacka stad.	Byggstart oklart i dagsläget	ca 40 kvm yta baserad på gränser i samrådsförslag för DP Saltsjöbanans upphöjning för flera år sedan.		Sicklaön 76:1		Anspråket är i linje med arbetet som tagits fram i arbetet med Saltsjöbanans upphöjning. Förbindelsen ger en direktkoppling mellan befintliga busshållplatser och Sickla köpkvarter. En bytespunkt mellan buss och tunnelbana tillskapas.	Planlöst område, berör Saltsjöbanans upphöjning, men är av stor vikt för hela Sicklaområdet. Planläggs rimligtvis i DP för upphöjningen.	
	6d	Framtida möjlighet att integrera lokaler under Saltsjöbanan med ev. ny byggnad där parkeringshuset står.	Byggstart oklart i dagsläget	ca 243 kvm yta baserad på gränser i samrådsförslag för DP Saltsjöbanans upphöjning för flera år sedan.		Sicklaön 76:1		Området kan vara intressant för framtiden om upphöjningens lokaler skulle öppnas även mot söder.	Planlöst område, berör Saltsjöbanans upphöjning.	
	6e	Allmän plats i anslutning till planerade lokaler.		ca 9 kvm yta baserad på gränser i samrådsförslag för DP Saltsjöbanans upphöjning för flera år sedan.		Sicklaön 76:1		Ingår i planområde för Saltsjöbanans upphöjning och bör kunna hanteras vidare inom det projektet.	Planlöst område, berör Saltsjöbanans upphöjning.	
	6f	Allmän plats i anslutning till planerade lokaler.		ca 94 kvm yta baserad på gränser i samrådsförslag för DP Saltsjöbanans upphöjning för flera år sedan.		Sicklaön 76:1		Kan alternativt lösas i Sodafebrikens detaljplan.	Planlöst område, men berör projket Saltsjöbanans upphöjning och Sodafabriken.	
	6g	Utredning pågår		ca 817 kvm yta baserad på gränser i samrådsförslag för DP Saltsjöbanans upphöjning för flera år sedan.		Sicklaön 76:1		Långsmal remsa mellan bergvägg/Sodafabriken och Saltsjöbanan.	Planlöst område, men berör projket Saltsjöbanans upphöjning och Sodafabriken.	
	6h	Nuvarande parkliknande mark. Hänger samman med område 6i och framtida kommunal park		ca 277 kvm		Sicklaön 76:1		Angränsar till framtida stadsbyggnadsprojekt Sodafabriken.	Planlöst område	
	6i	Område för uppprustad och utvidgad park med dagvattenhantering. Området är till stor del av allmän karaktär redan idag.	Kommer delvis att byggas under 2022 då Saltsjöbanan är avstängd	ca 1619 kvm		Sicklaön 76:1		Del i helhetslösning för skyfall- och dagvattenhantering för stora delar av Nacka stad och Värmdövägen. Baserat på tidiga skisser för parkutformning. Ingår i projekt Kyrkviksparken men involverar en skyfallspassage över/under spåret samt två olika DV-ledningar och en va-ledning. Behöver troligtvis byggas under 2022 när Saltsjöbanan är avstängd.	Planlöst område. Gränser bör därför kunna justeras sålänge parterna är överens.	
	7	Justering av gränser vid befintlig gång- och cykelbana som idag ligger inom Sicklaön 76:1.		ca 158 kvm	Kan eventuellt ingå markbevarnskommelse SBUP enligt förslag för område 6.	Sicklaön 76:1		Identifierat behov Ej viktigt för Värmdövägen. Det fungerar idag, men bör rättas till om möjligt.	Planlöst område. Gränser bör därför kunna justeras sålänge parterna är överens.	
	8	Justering av gränser vid befintlig gång- och cykelbana som idag ligger inom Sicklaön 76:1. .		ca 314 kvm	Kan eventuellt ingå markbevarnskommelse SBUP enligt förslag för område 6.	Sicklaön 76:1		Identifierat behov Ej viktigt för Värmdövägen. Det fungerar idag, men bör rättas till om möjligt. Kanske främst en fråga för järla stationsprojektet, men skulle kunna hanteras i ett större sammanhang.	Delar av området är planlagt som allmän plats i DP 236 och bör kunna regleras med tvång. Men för att få till lämplig gränsdragning bör hela GC-banan ligga på kommunens mark.	
	9	Justering av gränser vid befintliga bropelare		okänt	Utlämnas till vidare . Är beskrivet i "överenskommet i driftavtal KFKS1991/453-050"	Sicklaön 76:1		Identifierat behov Planarbete pågår?		
	10	Justering av gränser vid befintliga bropelare		okänt	Utlämnas till vidare . Är beskrivet i "överenskommet i driftavtal KFKS1991/453-050"	Sicklaön 76:1		Identifierat behov		
	11	Ny planerad gångtunnel - stadsbyggnadsprojekt Rotorfabriken. .	-	okänt	-	Sicklaön 76:1		Identifierat framtida behov Stadsbyggnadsprojekt rotorfabriken är pausat med hänvisning till genomförandeplaneringen.		

BILAGA Y – MARKSAMMANSTÄLLNING MELLAN NACKA KOMMUN OCH REGION STOCKHOLM			
OMRÅDE	**BEHOV**	**AREAL**	**FASTIGHETSBETECKNING**
1	INFARTSVÄG OCH BILUPPSTÄLLNING	cirka 200 kvadratmeter	Sicklaön 37:11
2	LIKRIKTARSTATION OCH BILUPPSTÄLLNING	cirka 300 kvadratmeter	Sicklaön 40:12
3	SPÅROMRÅDE	cirka 6350 kvadratmeter	Erstavik 26:1
4	LIKRIKTARSTATION, INFART OCH BILUPPSTÄLLNING	cirka 550 kvadratmeter	Igelboda 2:19 och 2:18
5	SPÅROMRÅDE	cirka 800 kvadratmeter	Igelboda 2:1
6	SPÅROMRÅDE	cirka 3000 kvadratmeter	Tattby 2:5 och Tattby 2:6