

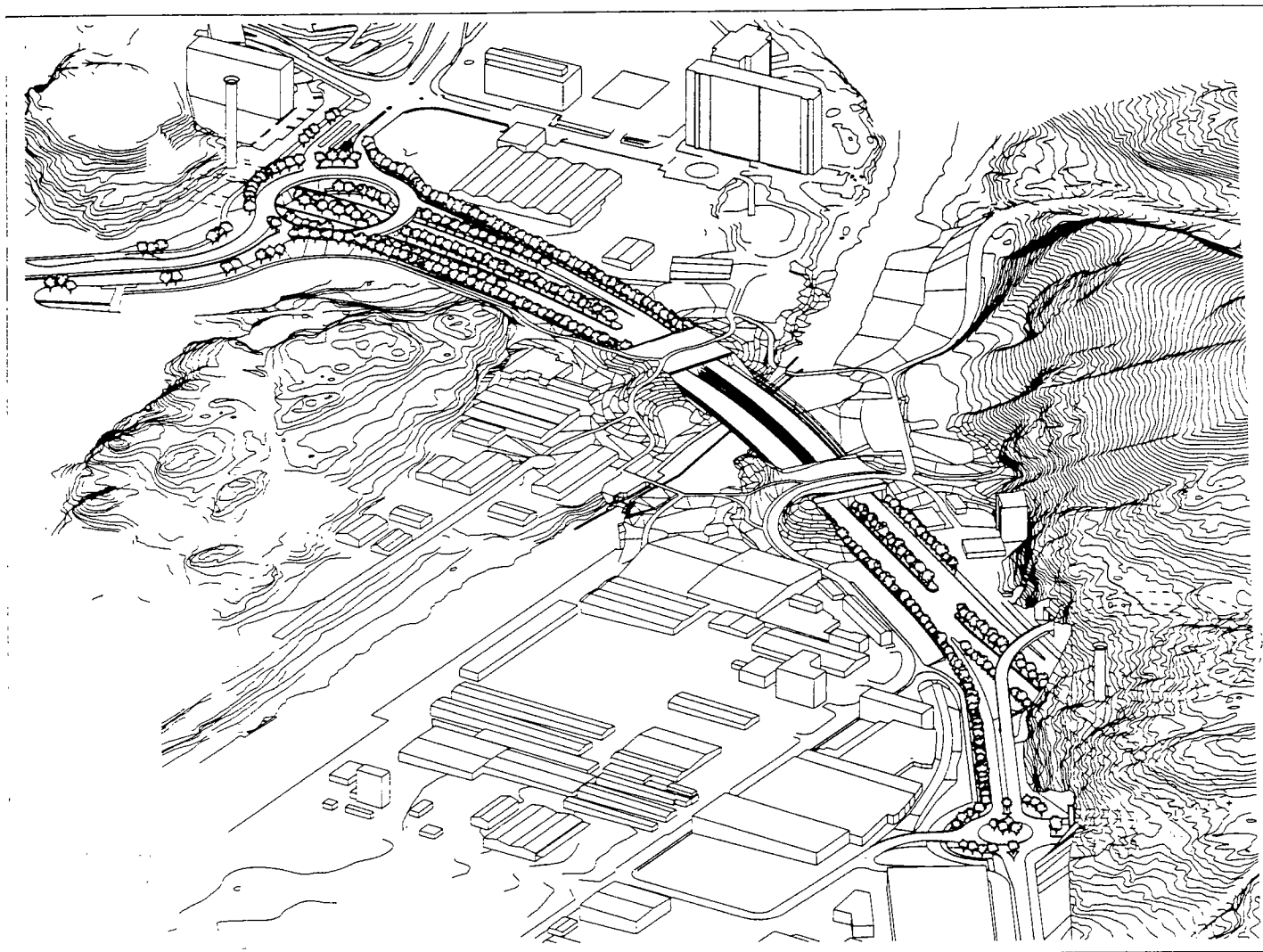


Distrikt innerstaden

Jan Inghe

Tfn 785 73 73

1994-09-15



FÖRSLAG TILL DETALJPLAN FÖR DEL AV TRAFIKLEDSRINGEN

VID SICKLA SLUSS M M

inom stadsdelarna Södra Hammarbyhamnen, Hammarbyhöjden och
Björkhagen i Stockholm

DP 92099-A

PLANBESKRIVNING

Förslag till detaljplan för del av trafikledsringen
vid Sickla Sluss m m inom stadsdelarna
Södra Hammarbyhamnen, Hammarbyhöjden
och Björkhagen i Stockholm, Dp 92099-A.

HANDLINGAR

Planens fullständiga handlingar består av plankarta med illustrationer och planbestämmelser, planbeskrivning med ritningsbilaga, genomförandebeskrivning, miljökonsekvensbeskrivning och fastighetsförteckning.

PLANENS SYFTE

Planen syftar till att möjliggöra utbyggnaden av del av trafikledsringen runt innerstaden mellan Hammarby trafikplats i Stockholm och Sickla trafikplats i Nacka kommun. Detta avsnitt utgör gräns mellan Södra Länken och Österleden och omfattar den del av trafikledsringen som här förläggs ovan mark. Planen syftar därutöver till att reglera utformningen av Sickla sluss och del av Sicklasjön. Slutligen berör planen de delar av omgivande planområden vars tillfartsmöjligheter påverkas av trafikledens utbyggnad.

NULÄGE

Planområdet

Planområdet omfattar ett ca 1 km lång zon längs dagens Hammarby Fabriksväg. Planområdets omfattning har i sidledd begränsats så att endast områden som direkt påverkas av ledens utbyggnad ingår. I väster innebär detta att en provisorisk tillfart till Södra Hammarby industriområde via kv Kölnan medtagits. I planområdets centrala del ingår nya tillfarter till Sickla slamanläggning och Hammarby skidbacke. Vidare ingår området kring Sickla sluss och del av Sicklasjön för att möjliggöra ombyggnader av slussanläggningen och för att åstadkomma sammanhängande parkområden längs vattenledens båda sidor. Genom planområdets östra del går kommungränsen mellan Stockholm och Nacka. Planförslaget har upprättats gemensamt av kommunerna på samma underlag då projektet utgör en sammanhållen enhet. Formellt handläggs dock berörda delar av projektet av respektive kommun. I samband med kommande utbyggnad av Hammarby Sjöstad kommer frågan om kommungränsjusteringar att aktualiseras.

Gällande detaljplaner

Detaljplaneförslaget innebär ändring av gällande detaljplaner. I nedanstående tabell anges vilka detaljplaner i respektive kommun som berörs:

Detaljplaner som ändras:

<u>Namn</u>		<u>Fastställd I</u>
Stockholm:	Dp 2022 C	1940-10-18
	Dp 3047 A	1945-11-20
	Dp 3209 A	1946-05-24
	Dp 6625	1969-07-10
I Nacka:	S 29	1963-08-16
	S 230	1972-04-13

Befintliga förhållanden

Hammarby Fabriksväg utgör fn den enda vägförbindelsen mellan Nacka / Värmdö-sektorn och Stockholms södra delar utanför innerstaden. Genom Nackareservatet finns dessutom Ältavägen för trafik mot Bollmorasektorn. Hammarby Fabriksväg har två körfält och fn en trafikmängdsbelastning på ca 30.000 f/d. Trafikleden ligger inom planområdet i huvudsak på nivån ca +5-7 m d v s i nivå med omgivande mark. Leden höjer sig vid passagen över Sicklasjön till nivån ca +10 m. Längs leden finns utbyggda gång- och cykelvägar av låg standard. Leden har idag anslutningar till Järlaleden och till Hammarbyvägen som är signal-reglerade. Dessutom finns enklare anslutningar till Lugnets industriområde vid Sickla kanalväg och till motsvarande verksamheter på Nackasidan.

Trafikleden passerar på bro med ca 3,5 m fri höjd över vattenvägen som leder från Hammarby sjö, via Sickla kanal, Sickla sluss och Sicklasjön upp till Järlasjön. Sjösystemet över Sickla sluss håller en vattenyta på ca +4,7 m nivå. Slussen anlades år 1929-31 då Hammarby sjö sänktes till Saltsjöns nivå, d v s - 0,3 m i samband med Hammarbyledens utbyggnad. Den tidigare farleden avstängdes år 1978. Slussområdet förvaltas därefter av Sickla sluss- och kanalförening. Slussområdet har kultur-historiskt värde.

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

När Hammarbyleden anlades planerades omfattande hamn- och industriområden längs leden. Området har aldrig fått den betydelse för staden som ursprungligen planerades och nyttjas fn för terminal, upplags- och extensiv försäljningsverksamhet. Ingen till planområdet angränsande bebyggelse bedöms ha stora ekonomiska eller kulturhistoriska värden. Området nyttjas också för stora infrastrukturanläggningar av

regional karaktär, främst Henriksdals reningsverk. Verkets slutbehandlingsstation och Sickla slamstation ligger delvis inom planområdet. Till denna anläggning finns omfattande ledningsområden inom planområdet.

Områdets geotekniska förhållanden och markägoförhållanden framgår av miljökonsekvensbeskrivningen och av genomförandebeskrivningen.

ÖVERSIKTLIGA PLANFÖRHÅLLANDEN

Trafikledsringen kring Stockholms innerstad

Planer på en ringled runt Stockholms innerstad har funnits under lång tid. Ringen skall bli avlasta innerstaden från trafik med start- och målpunkter utanför innerstaden men också minimera måltrafikens trafikarbete i innerstaden genom att man färdas på Ringen så nära målpunkterna som möjligt. Regionens bebyggelseutveckling och därmed trafiktillväxten har varit mycket stark under de två senaste decennierna, utan att motsvarande investeringar i trafikanläggningar kommit till stånd. För att få ett samlat grepp om trafikstrukturen har på senare tid ett mera regionalt synsätt etablerats. Samlade investeringar och lösningar för såväl väg- som kollektivtrafik krävs för att uppnå målsättningen att öka tillgängligheten och skapa bra förutsättningar för den regionala utvecklingen.

De samordnade investeringar som förutsattes krävde 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 1992-09-29. (Dennis II)

De trafikprojekt som skall genomföras inom ramen för den så kallade Dennisöverenskommelsen utgörs i sina huvuddrag på vägsidan av Ringen runt Stockholms innerstad och en yttre tvärled med bland annat Västerleden. Satsningen på spår- och kollektivtrafiksidan utgörs av ett tredje järnvägsspår Stockholms C - Stockholms södra samt ett nytt dubbelspår mellan Stockholm 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 miljö-

förbättrande åtgärder och satsning på infartsparkeringar. Sammantaget innebär överenskommelsen en bred satsning på utbyggnad av infrastrukturen inom Stockholmsregionen.

Överenskommelsen förutsätter att erforderliga förändringar i lagstiftningen görs så att avgifter på bilismen kan tas ut i form av biltullar. Vidare förutsätts att regering och riksdag fattar nödvändiga beslut för projektets genomförande samt att överenskommelsen bekräftas av berörda kommuner, landsting och statliga organ. Överenskommelsen har bekräftats av Stockholms kommunfullmäktige 1993-01-25 och 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.

Regeringen har 94-01-12 lagt en proposition med förslag till lånegarantier för delar av Ringens utbyggnad - Norra Länkens förlängning och Södra Länkens utbyggnad. Riksdagen har beslutat i ärendet 199-04-14.

För Österledens del mellan Södra Länken och Värmdöleden dvs bl a föreliggande detaljplaneförslag, med byggtid 1995-1998, kommer ansökan om statliga lånegarantier att inlämnas av vägverket hösten 1994. Ärendet avses behandlas av riksdagen våren 1995 samtidigt med förslag till lag om tullavgifter.

Trafiklederna är avsedda att helt betalas genom avgifter på biltrafiken. Vägverket är väghållare för Ringen och yttre tvärleden. De statliga anslag som frigörs när lederna finansieras genom avgifter skall användas för finansiering av investeringar i kollektivtrafikanläggningar. Överenskommelsen omfattar totalt program och planer för investeringar i kollektivtrafiken om ca 15,8 miljarder kronor, i trafiklederna om ca 18,2 miljarder samt i övriga väganknutna investeringar 1,9 miljarder kronor i prisnivå januari 1992.

Trafiksystemet genom Hammarby Sjöstad/Västra Sickla

För Hammarby Sjöstad har utarbetats ett förslag till "Program för fördjupning av översiktsplan", ÖP 91. Förslaget har remissbehandlats under år 1991-92. Förslaget baseras på den för hela Stockholm omfattande Översiktsplan 90. Under remissbehandlingen har projektets omfattning utökats väsentligt både innehållsmässigt och geografiskt. Bl a har nu i Nacka kommun initierats ett plan- och programarbete för västra Sicklaön och Kvarnholmen som syftar till att utveckla äldre nedlagda industriområden till nya stadsområden. Delar av detta arbete redovisas i Nackas Översiktsplan ÖP 92.

Innan det fördjupade översiktsplanarbetet kan föras vidare inom respektive kommun behöver ett antal för båda kommunerna gemensamma planerings-förutsättningar fastläggas. Ett sådant arbete har påbörjats och i sin första fas utarbetat ett förslag för det översiktliga biltrafiksystemets utformning. Parallellt analyseras kollektivtrafik-

systemets uppbyggnad och den övergripande stads- och planstrukturen. Arbetet redovisas successivt för en politisk styrgrupp på borgar-rådsnivå med representanter för de båda kommunerna och landstinget. En etapp av detta senare arbete benämnd "SICKLA, gemensamma planeringsförutsättningar för stadsutveckling i mötet mellan Stockholm och Nacka" remissbehandlas under våren 1994. På grund av Dennis-överenskommelsens tidplan, som förutsätter byggstart av trafikledsringen på här aktuell sträcka år 1995, måste detaljplanearbetet för Ringen pågå parallellt med det fördjupade översiktsplanearbetet i de båda kommunerna.

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

- Inom Hammarby Sjöstad/Västra Sickla finns mycket stora förutsättningar att åstadkomma en stor stadsutbyggnad, centralt belägen och med god trafikförsörjning både för bil- och kollektivtrafik.
- Tidigare studerade trafikledslösningar där leden till stor del ytförläggs innebär avsevärd barriärverkan och miljöstörning för tillkommande stadsbebyggelse. Främst i avsnittet mellan Lugnets- och Sickla trafikplatser bör därför leden förläggas under jord.
- Både Svindersvikens dalgång och stråket längs Sickla kanal/Sicklasjön utgör park- och rekreationsområden av väsentlig betydelse för tillkommande och befintlig bebyggelse. Trafikledens passager genom dessa områden måste utformas så att störningar minimeras.

För trafikledens principutformning har studerats tre huvudalternativ.

I ett av alternativen (alt 2) förläggs hela ledens huvudsträckning i tunnelläge. I alt 1 och 3 förläggs leden i tunnel norr om Järlaleden men ges ovanmarksläge mellan Järlaleden och Hammarby trafikplats. Den huvudsakliga skillnaden mellan alt 1 och 3 är att alt 1 går fram genom tidigare vägreservat mellan Uddvägen och Foggs hotell mellan Järlaleden och Lugnets trafikplats i Nacka. I alt 3 förläggs leden här istället ca 100 m längre österut vilket ger bättre förutsättningar för tunnelbyggande.

I utvärderingen av de tre huvudalternativen har det alternativ med huvudsträckningen helt förlagd i tunnel (alt 2) ej accepterats av brandförsvaren i Stockholm och Nacka. Trafikledens sammanhängande tunnelsträcka blir då 9 km. Räddningsinsatser vid en olycka eller brand blir alltför komplicerade och riskfyllda om insatserna endast kan ske via rampanslutningar vilket blir fallet om huvudtunnlarna inte delvis avbryts av ovanjordsträckningar genom Hammarby Sjöstad/Västra Sickla. Nacka kommunfullmäktige och Stockholms gatunämnd och stadsbyggnadsnämnd har därefter förordat att alt 3 vidareutvecklas.

Sammanlagt fyra detaljplaner som vidareutvecklar detta alternativ upprättas nu successivt av Stockholm och Nacka för trafikledens passage genom Hammarby Sjöstad/Västra Sickla. Av dessa planer ligger endast rubricerade detaljplan inom

Stockholms kommun. Inom ramen för det pågående arbetet med att utforma gemensamma planeringsförutsättningar, studeras parallellt samband mellan trafiksystemets utformning och omgivande markanvändning. Aktuell översiktsplanebild redovisas i ritningsbilagan.

Trafiksystemets funktion och utformning

Österleden och Södra Länken utgör länkar i trafikledsringen runt Stockholms innerstad. Leden möjliggör en omfattande ny stadsbebyggelse i Hammarby Sjöstad/Västra Sickla. Leden möjliggör att minska biltrafiken i Stockholms innerstad bl a genom att skapa alternativ till passager över Gamla stan. För Nacka-Värmdötrafiken skapas möjligheter att på ett överordnat trafiksystem kunna nå övriga huvudvägar, utfarter och målpunkter i hela regionen.

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

Trafikledsringen ges planskilda anslutningar till Värmdöleden med motorvägsstandard. Anslutningar mot Stockholms innerstad, mot Värmdövägen, mot Järlaleden och mot Södra Hammarby industriområde görs via trafikplatser med plankorsningar och cirkulationsplatser i Lugnets och Sickla trafikplatser. I detaljplanen redovisas även ramper mellan Södra Länkens och Södra Hammarbyhamnens industriområde. Utbyggnaden av dessa är behovs- och tidsmässigt kopplade till Södra Hammarbyhamnens exploatering för nya verksamheter. Även trafik till omgivande planområden sker via dessa trafikplatser och anslutande huvud- och lokalvägnät. Ett lokalt vägnät parallellt med trafikledsringen planeras genom Hammarby Sjöstad med bl a ny bro över Sickla kanal.

När Ringleden är utbyggd blir färd, både på Ringen och Värmdöleden in till innerstaden avgiftsbelagd. Betalstationer anläggs i ett snitt utanför Ringen, på Värmdöleden, Värmdövägen och Järlaleden. Avgift upptas inte vid avfart från Ringen respektive utfart från innerstaden. För närvarande är frågan om avgiftssystemets utformning föremål för en speciell utredning.

Trafikmängder

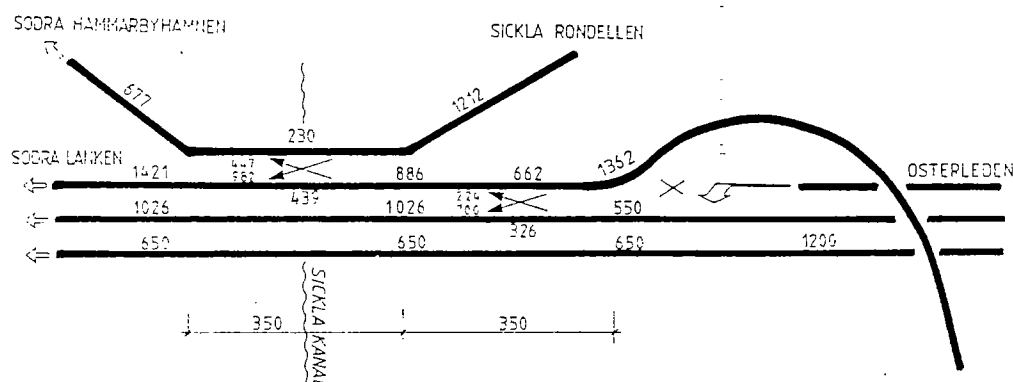
Trafikledsutbyggnaden enligt Dennisöverenskommelsen innebär att gatunätet innanför Ringen avlastas trafik. Trafiken år 2005 med hela Ringen utbyggd bedöms ha minskat med en tredjedel i innerstaden jämfört med år 1990. Samtidigt fås stora trafikökningar utanför Ringen.

För gatunätet kring Sickla kanal innebär Ringen främst en avlastning av Hammarby Fabriksväg. Norr om kanalen minskar trafikmängderna på Hammarby Fabriksväg från nuvarande (1990) 28 500 fordon per vardagsmedeldygn till ca 18 000 fordon per vardagsmedeldygn år 2003. Söder om kanalen minskar trafikmängderna på

Dessa trafikmängder har legat till grund för trafikledens utformning (trafik år 2020) och miljökonsekvensbeskrivning (trafik år 2003). Beräkningsförutsättningar m m redovisas mer detaljerat i miljökonsekvensbeskrivningen kap 4.

Ringan är planerad med två genomgående körfält i vardera riktningen och ett tredje körfält i vardera riktningen som utgör växlingsfält mellan på- och avfartsramp. Från Saltsjön och upp mot Svindersviken är det tredje körfältet stigningsfält. Före Sicklarondellen avmålats stigningsfältet så att trafiken som kommer i bergrampen från Värmdöleden fritt kan löpa ut i det tredje körfältet.

Trafikmängdsberäkningarna visar på att denna ramp som är utformad enfältig blir högt belastad under morgonrusningen. Det tredje körfältet kommer därför att ha en hög trafikmängd genom Sicklarondellen och ut på bron över Sickla kanal. Rampen från Sicklarondellen mot Hammarbyhamnens trafikplats föreslås därför utgöra ett 4:e körfält på delen över Sickla kanal för växling mellan trafik från Sicklarondellen mot Södra Länken resp från Österleden och Värmdöleden mot Hammarby Fabriksväg. Nedan redovisas en principskiss över detta med maxtimme trafiken under förmiddagen inlagd.



Sickla kanal: Trafikmängder år 2020, fordon per timme
Maxtimme trafik förmiddag

I omvänd riktning mot Österleden redovisas tre körfält över Sickla kanal. Två körfält kommer från Södra Länken och det högra från Hammarby Fabriksväg. Från det högra avgrenar sig rampen upp mot Sicklarondellen. Under Sicklarondellen passerar således tre körfält. Det högra fortsätter bergrampen upp mot Värmdöleden tillsammans med det mittersta körfältet som delar sig mot rampen resp mot Österleden. Om inte rampen mot Värmdöleden görs tvåfältig finns stor risk för köbildning ut på bron över Sickla kanal och ev vidare in i Södra Länkens tunneldel.

(Trafikmängdsberäkningar och kapacitetsstudier finns redovisade dels i äldre material "Resonemang kring de framtida trafikmängderna och kapaciteterna i Nacka Port" 92-12-01 J o W AIB anläggning samt i arbetsplanen för Nacka Port 94-07).

Kollektivtrafik

Ringens avses kunna trafikeras med busstrafik bl a från Nacka-Värmdösektionen. Önskvärda linjesträckningar är fn inte färdigstuderade och fastlagda. Men såväl trafikledens huvudsträckning som anslutande lokalvägnät har utformats för att kunna trafikeras med busstrafik.

PLANFÖRSLAGET Dp 93014

MARKANVÄNDNING OCH UTFORMNING

Trafikområdet

Planområdet omfattar Ringens ovanmarksträckning, ca 800 m, mellan Österleden/Saltsjötunneln i norr (4,1 km) och Södra Länkentunneln i söder (3,8 km). Den mycket stora trafikbelastningen medför kraftiga miljöstörningar för omgivningen. Samtidigt har Ringens få öppna partier stor betydelse för trafikanternas miljö och orienterbarhet. Mycket stora krav ställs därför på utformningen. Hittillsvarande trafikledsbyggande i Stockholm kännetecknas av att de större trafikledsprojekt som byggts ut med en enhetlig trafikgeometrisk lösning och en enhetlig gestaltungsprincip bäst har lyckats skapa goda trafikmiljöer. Endast så behandlade projekt har lyckats skapa samverkan mellan trafikledsutformning, plangeometri, planteringar, materialverkan och effekter för omgivningen. De trafiksystem som byggts ut under längre tid har vanligen präglats av att varje etapp sökt sin lösning och form. Det sammanlagda resultatet är ofta inte bra. När nu den största delen av Ringen planeras byggas ut samtidigt bör därför tillfället tas tillvara att söka en enhetlig gestaltning av trafikledens olika element och dess omgivning.

Ringens ingående nya element utgörs i huvudsak av tunnlar, anslutningsramper, öppna partier samt ventilationstorn. Dessutom av sk "synlig vägteknik" dvs betalstationer, skyltning, belysning, räcken, material osv. Parallellt med detaljplanarbetet pågår arbetet med att formulera målsättningar för hur dessa delelement bör utformas och samverka. I detta syfte utarbetas ett sk "kvalitetsprogram" för hela Ringens utformning och gestaltning. Detta programs tidplan följer rubricerade detaljplane-förslag.

Generellt gäller därvid att såväl Ringens befintliga del (Essingeleden m m) som den planerade utgör mycket speciella trafiklösningar; det första fallet en brokonstruktion upplyft över den befintliga stadsbygden i det senare fallet ett trafiksystem väsentligen förlagt under mark. Båda dessa miljöer avviker i mycket från övriga trafikleder på mark. Ambitionen är nu att utforma Ringen som en ny typ av stadsmotorväg med en utformning som är anpassad till stadens förutsättningar och villkor.

Ringens gestalt kommer att samordnas av det faktum att en likartad sektion, dvs väsentligen tre körfält i varje riktning och en likartad geometrisk standard avses tillämpas längs hela sträckningen. För övriga element gäller följande:

Tunnlarna

Tunnlarna utgör det nya trafikledssystemets huvudelement. För att åstadkomma en tilltalande tunnelmiljö, stärka orienteringen och få en viss variation nyttjas såväl olika former av rumsgestaltning med bl a större rumsutrymme vid de underjordiska trafikplatserna, en speciell tunnelsektion med ett ljust välvt innertak ofta obehandlade bergsvägg och ett speciellt profilerat sockelelement längs vägbanan.

De öppna partierna

Olika typer av öppna partier förekommer längs Ringens sträckning. Mellan Ringens tre längre tunnelpartier finns två öppna partier - vid Sickla respektive vid Frihamnen. Dessa partier är korta. Deras uppgift är, förutom säkerhetsmässiga och ventilationstekniska, att fungera som visuella och upplevelsemässiga "andningshål" eller "gröna oaser" samt som orienteringspunkter. Dessa partier bör dels utformas som delar av Ringens överordnade gestalt, dels anpassas och integreras med den lokala omgivningens speciella krav. I Sickla finns en tydlig motsättning mellan bilisternas krav på en luftig miljö med möjlighet till utblick och omgivningens krav att minska avgaser och buller som leder till att leden måste försänkas eller kapslas in. Leden föreslås utformas som gående i ett "grönt rum", dvs med avskärmande vegetation längs sina sidor. Vid passagen över Sickla kanal ges möjlighet till direkta utblickar.

För dessa partiernas utformning bör material och konstruktioner väljas som för tanken till stadens byggda delar, husen, gatorna och kajernas material. Material som ansluter till landsvägens eller motorvägens konstruktioner undviks.

Ventilationstorn

Även tornen bör nyttjas för att förstärka Ringens gestalt. De ska integreras och förtydligas, inte göras anonyma och ges en sidoordnad placering. Detta gäller enklast mynningstornen. De bör integreras med tunnelmynningarna. De får en starkare arkitektonisk effekt om de placeras i ledens mittremsa jämfört med sidoordnad placering. De bör precis som de öppna partiernas utformning både ges en generell, dvs typiserad utformning och en lokal anpassning.

Detaljer "synlig vägteknik"

Dessa delar bör vara enklast att samordna och nyttja för att ge Ringen en enhetlig gestalt. De bör också ges en unik design i samma syfte.

För utformningen av Ringens öppna passage genom Sickla har följande lösning utarbetats:

För att få förutsättningar att klara omgivningens miljökrav har leden försänkts i förhållande till befintligt trafiksystem som ligger i markytan. På båda sidor om Sickla sluss ligger leden ca 3-7 m under omgivande marknivå. För att få erforderlig bullerdämpning redovisar planen också kompletterande bulleravskärmning på vissa av ledens sidor. Även vid passage över Sickla sluss sänks leden från nivån ca +10 m till ca +6 m. Härigenom finns förutsättningar att åstadkomma acceptabla bullernivåer för omgivningen. Leden har i den norra körriktningen tre körfält med totalt ca 14,0 m bredd samt anslutande ramper. I den södra riktningen utformas leden med

fyra körfält vid passagen över Sickla sluss med totalt 17,5 m bredd. Denna körfältsökning är av trafiktekniska skäl nödvändig då påfartsramperna från Värmdöleden och Sickla trafikplats samt avfartsrampen till Hammarby trafikplats ligger med så korta inbördes avstånd att erforderliga växlingssträckor annars ej går att åstadkomma.

Ledens tvärsektioner utformas så att omfattande trädplanteringar kan anläggas. En förhöjd mittremsa med 6 m bredd anläggs därför tillsammans med planteringar längs ledens sidor. Träden placeras i princip i trafikledens nivå för att skapa en god trafikmiljö. Lokala gång- cykel- och körvägar förläggs på sådant avstånd från leden att också omfattande planteringszoner rymms längs sidorna i marknivån.

Ledens passage över Sickla sluss ges en speciell utformning. På båda sidor längs vattnet för sammanhängande naturområden med vegetationsplanteringar och gångstråk över trafikleden, sk ekodukter. Utifrån trafikledens förutsättningar bör dessa göras så smala som möjligt för att inte motverka den öppna passagens funktion som kontrast till omgivande tunnelmiljöer. Omgivningens krav verkar i motsatt riktning. I planen redovisas båda dessa ekodukter med 40 m bredd. Trafikleden passerar mellan dessa passager över vattenområdet på två åtskilda broar. Dessa broar utformas som enkla plattramskonstruktioner. Genom broarnas korta längd ca 70 m, och genom att stöd utförs under broarnas mittparti kan konstruktionen utföras med tunn körbaneplatå och slank tvärsektion. Broarna skall dessutom förses med 3,5 m höga glasväggar på båda sidor för att minska störningar från trafikbullret och för att samtidigt ge utblickar för trafikanterna över vattenleden. Den valda lösningen kombinerar höga miljökrav med en stimulerande trafikmiljö. Ett befintligt gränsmärke av gjutjärn längs dagens trafikled skall tas till vara och nyttjas i den nya trafikanläggningen.

Planförslagets trafikområde omfattar även två nya trafikplatser. Sickla och Hammarby trafikplatser. Dessa utformas som cirkulationsplatser placerade symetriskt kring anslutande trafikleders mittlinjer. Båda cirkulationsplatserna har utformats så att framtida skisserade esplanadlösningar för Hammarbyvägen och Hammarby Fabriksväg norr om Sickla trafikplats kan anslutas.

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

I trafikområdet ingår även ett stort antal tunnelmynningar, 7 st, samt passagerna under ekodukterna. Dessutom ingår två ventilationsanläggningar med tillhörande ventilationstorn vid respektive huvudtunnelmynning. Dessa trafikelement har stor miljömässig betydelse tillsammans med trafikledens övriga detaljutformning och materialbehandling. Därvid gäller att tunnelmynningarna och avlufttornen form och materialmässigt bör utformas som integrerade delar av ledens öppna parti. I planförslaget redovisas därför båda ventilationstornen placerade i trafikledens mittlinje vid den södra tunnelmynningen samt något sidoordnat från mittlinjen och utformade

som integrerade delar av respektive tunnelmynning. För ventilationstornens utformning har en speciell arkitektävling genomförts. Parallellt pågår vidare bearbetning av tunnelsystemens ventilationsanläggningar. Planerade ventilationsanläggningar skall utföras så att kompletterande anläggningar för stoftrening inryms. Som en konsekvens av detta kan också en arkitektoniskt och materialmässigt avancerad utformning av ventilationstornen med glas och stål väljas som bidrar till att ge Ringen en egen och karaktäristisk gestalt. Pågående arbete med projektets detaljutformning redovisas i bilagd ritningsbilaga.

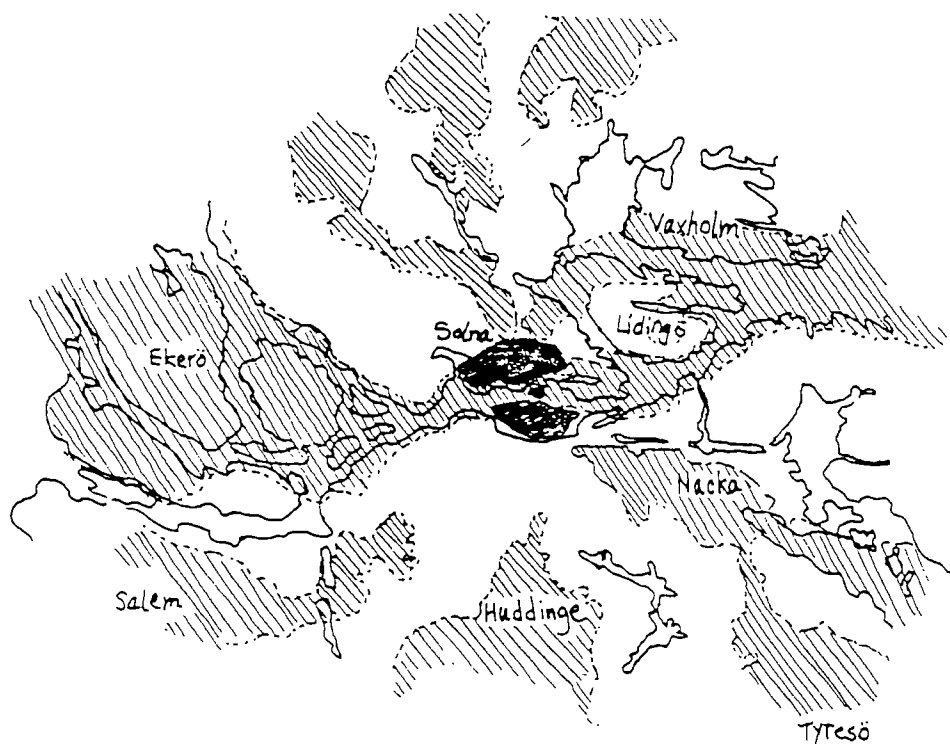
Vattenområdet

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

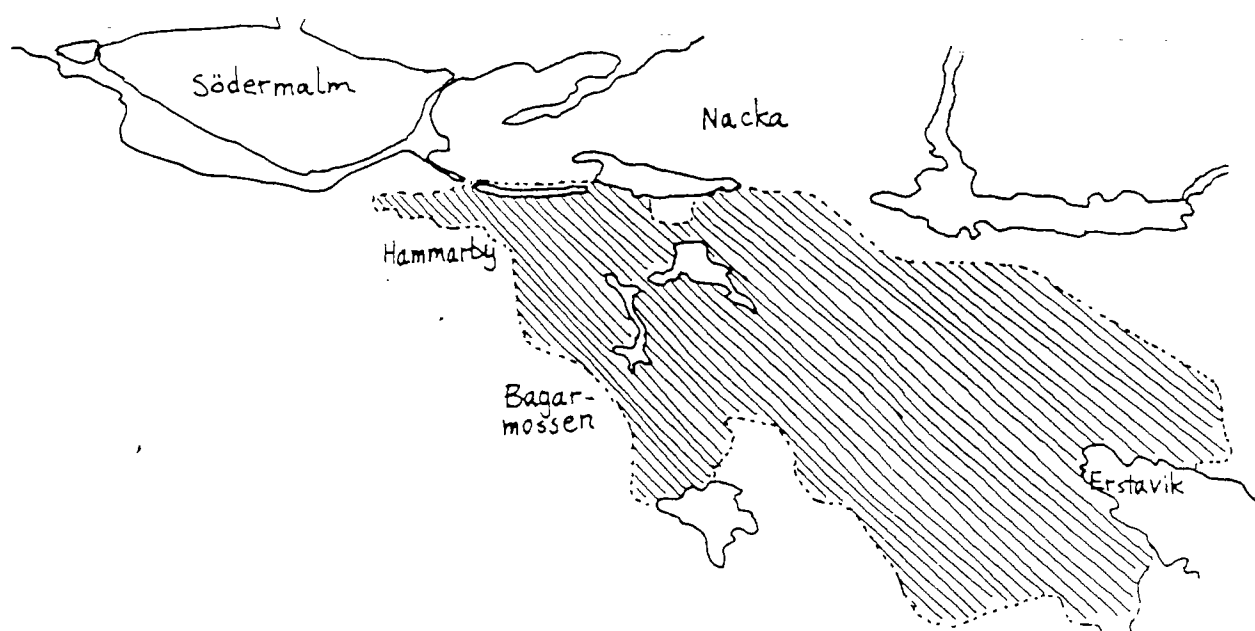
Park- och naturområden, gång- och cykelvägar

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

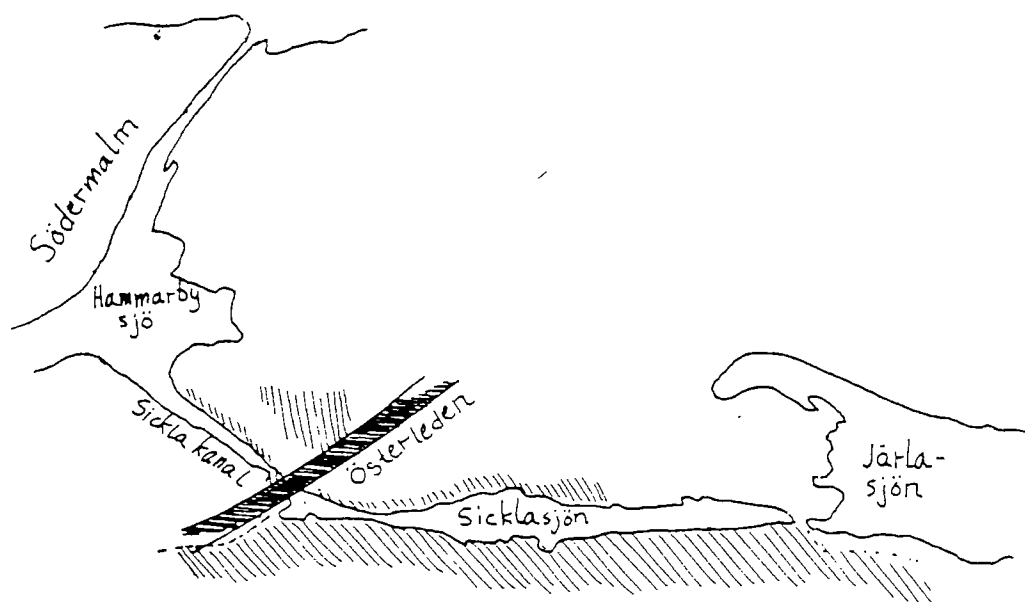
Bebyggelsen i Storstockholm har en medveten fingerplansstruktur. Mellan dessa bebyggelsefingrar sträcker sig åtta gröna kilar av vatten och grönska in mot centrum. Dessa kilar bidrar starkt till upplevelsen av Stockholm som en vacker, luftig och grönskande stad. Strukturen ger människor nära till natur, bad och fiskemöjligheter. Växter och djur ges möjlighet att sprida sig och luften förbättras.



Nacka - Tyresöområdet är den grönkil som söderifrån når längst in mot stadens kärna.



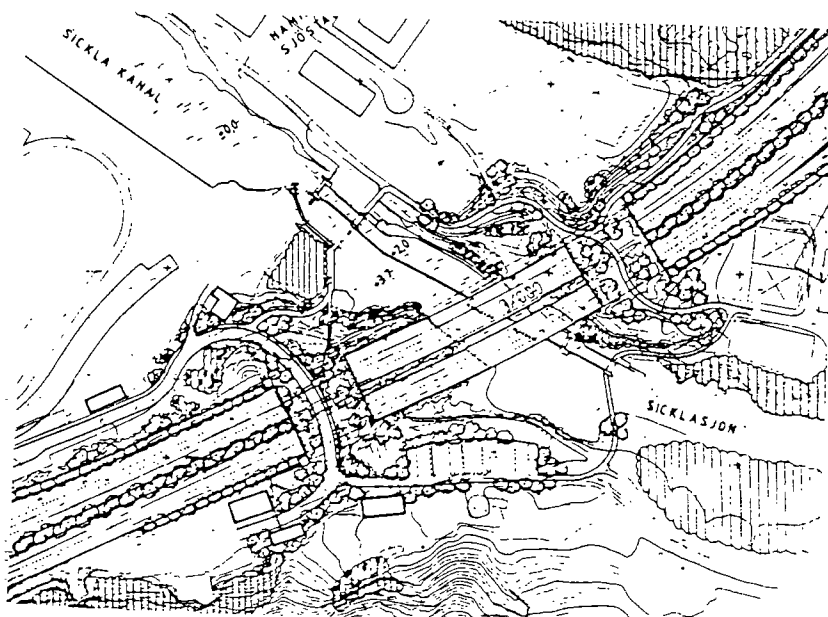
Vid Sickla sluss bryter Ringen den viktiga kontakten mellan Nacka - Tyresö naturområde och områdena kring Hammarby sjö. Det är därför väsentligt att finna en utformning av trafikledens passage genom detta område som möjliggör att natur- och vattensamband kan bibehållas samt att nya park- och gångvägssystem kan anläggas längs båda sidor av sjösystemet.



För att återskapa kontakten redovisas i planförslaget en lösning som dels innebär att vattenpassagen under leden bibehålls genom den nya slusslösningen dels att förbättrade park- och natursamband åstadkoms genom att leden försänks i förhållande till omgivande mark och att breda parkpassager anläggs över trafikleden. Trafikledens nivå på ca +6 m innebär att parkpassagerna på nivån ca +12,5 m ansluter väl till omgivande mark, ca +10 m. Planområdet omfattar utöver själva trafikleden även anslutande parkområden för att kunna bygga ut sammanhängande gång- och cykelvägssystem. Inom Nacka kommun innebär detta att befintligt gångvägssystem längs Sickla sjös norra sida från kv Daggekåpan kan byggas ut till Sickla sluss. Motsvarande passage på sjöns södra sida kan också anläggas från befintlig gångväg mot Lilla Sickla gård till Sickla sluss. Dessa passager utgör den västligaste delen av en strandpromenad som leder runt nästan hela Sicklasjön. Endast ett par partier saknas vid sjöns nordöstliga hörn, där gångtrafiken leds upp på befintligt gatunät.

Längs trafikleden visar också planen hur ett sammanhängande gång- och cykelvägssystem skall byggas ut på trafikledens nordvästra sida. Detta system ansluter i vardera ändarna till befintliga anläggningar. Detta gång- och cykelvägssystem leds vid passage över vattnet bort från trafikleden ner till en ny passage vid Sickla sluss. Gång- och cykelvägen utformas med en ny bro över slussrännan och leds därefter längs befintlig slussdammens mur. Även öster om trafikleden föreslås en enklare gångvägspassage över Sicklasjön som utformas som en integrerad del av denna nya

slussanläggning. I ritningsbilagan redovisas dels de stora sammanhängande park- och naturområdenas utformning längs sjösystemet, dels detaljutformning inom planområdet.



I planförslaget redovisas också inmätt befintlig vegetation av större värde.

Idrottsområde

Planområdet gränsar i söder till Hammarby skidbacke. För detta område saknas detaljplan. Rubricerade planförslag har avgränsats så att själva skidbacken ej omfattas. Däremot ingår anläggningens servicebyggnader, parkeringsområde och tillfart. Planförslaget innebär att anläggningens nuvarande biltillfart från Hammarby Fabriksväg stängs av. Ny tillfart redovisas istället över trafikleden med anslutning till det lokala gatunätet inom Södra Hammarby industriområde. Planförslaget innebär dessutom att två befintliga servicebyggnader måste flyttas till nya lägen inom planområdet. Intill själva backen kan ca 50 parkeringsplatser anordnas. Resterande parkeringsbehov får ordnas på andra sidan trafikleden. Ett större antal parkeringsplatser vid backens fot innebär alltför stora ingrepp i parkstråket längs Sickla kanal.

Område för Sickla pump- och slamstation

Planområdet omfattar ovanmarksanläggningar till Sickla pump- och slamstation. Slamstationen utgör slutstation för slambehandlingsprocessen i Henriksdals reningsverk. Från stationen bortforslas rötslammet till deponering av 24 meters långtradare med släp. Planförslaget innebär att befintlig tillfart till Hammarby Fabriksväg utgår.

Istället anordnas tillfart direkt från Hammarby Fabriksvägs nya påfartsramp till Ringen. Ny utfart anordnas via lokalvägnätet i Södra Hammarby industriområde. Det berörda området saknar detaljplan. Slambehandlingens silobyggnad som är ca 20 m hög har uppförts som en fristående industribyggnad. Dessutom finns en barackbyggnad uppställd inom området. Barackbyggnaden föreslås något flyttad för att anpassas till anläggningens nya utfart.

TEKNISKA ANLÄGGNINGAR

Trafikledens anläggningar

Ventilation

Ringens tunnelsystem avses förses med längsgående ventilation, där luften förs från tunnlarnas infartsmynning längs de enkelriktade tunnlarna dels med hjälp av trafikens kolvverkan dels i tunneltaken placerade fläktar. Vid tunnlarnas mittpartier placeras större ventilationscentraler med till- och frånluftsfläktar för luftbyte. Ventilationscentraler för enbart frånluft placeras vid utfartsmynningarna. För Österleden placeras en frånluftstation vid mynningen i Sickla trafikplats.

För Södra Länken placeras motsvarande frånluftstorn vid mynningen mot Hammarby trafikplats. För stationen vid Sickla trafikplats krävs att frånluftstornet når upp till nivån +60 m d v s blir ca 45 m högt. Även för Hammarbytornet krävs att tornet når upp till nivån +60 m d v s blir ca 33 m högt. Ventilationsanläggningarnas dimensionering och miljökonsekvenser beskrivs i bilagda miljökonsekvensbeskrivning. I denna förutsätts att ingen rening av ventilationsluften görs. Pågående utredningsarbete i denna del tyder dock på att i första hand stoftavskiljning kan komma att tillföras. Då framförallt utsläppen av förorenad ventilationsluft från tunnelmynningarna har stora negativa konsekvenser för den omgivande miljön har detta stor betydelse för planområdet.

Avstängning, utrymning

Vid planerad större service- och underhållsarbeten måste delar av tunnelsystemen stängas av för trafik. Därvid planeras i vissa fall dubbelriktad trafik med begränsad hastighet kunna framföras i det ena av systemets dubbla tunnelrör medan det andra stängs av. Växlingar mellan ledens körriktningar kan enbart ske vid ledens öppna partier. Planförslaget har därför utformats med två avbrott i ledens mittremsa där dessa växlingar kan ske. Även den i planförslaget ingående cirkulationsplatsen vid Hammarby trafikplats behöver nyttjas för att leda trafik från Värmdöleden till Österleden då del av Österleden stängs av.

Rengöring, vatten och avlopp

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

Betalstation

En av Ringens föreslagna betalstationer på Järlaleden ligger delvis inom planområdet. Stationens detaljutformning utreds fn. Huvudprincipen är att flertalet fordon skall kunna passera stationen med normal hastighet då avgiftskontrollen sker helt automatiskt. Dock skall även finnas en särskild fil för manuell betalning.

Vattenledens anläggningar

Sickla sluss

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

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

Allmänna ledningar

På plankartan illustreras reservat för allmänna underjordiska ledningar på kvartersmark. Befintliga större avloppstunnlar har markerats och erforderliga djupbyggnadsbegränsningar anges på plankartan.

MILJÖKONSEKVENSER

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

Trafikbuller

Jämfört med nuvarande bullersituation och 0-alternativets nivåer vid Sickla kanal blir bullernivåerna i marknivå lägre när Ringen är utbyggd. Bullerberäkningar visar att bullernivåerna 1,5 m över mark inte överskrider 55 dB(A) utom mot Hammarby skidbacke där de når upp till 65 dB(A) och vid Sicklarondellen.

På en nivå 20 m över mark blir bullernivåerna 55 dB(A) ca 100 m från leden längs Sickla sluss och utgör därmed gräns bortom vilken ny bostadsbebyggelse kan uppföras utan restriktioner orsakade av trafikbuller.

Luftföroreningar

För 0-alternativet beräknas de högsta luftföroreningshalterna (NO_2) förekomma på Hammarby Fabriksväg mellan Sickla och Lugnets trafikplatser samt på Värmdöleden öster om Lugnets trafikplats (ca 100 ug/m^3).

Med en utbyggnad av Ringen koncentreras föroreningarna istället till Ringens öppna parti vid Sickla kanal (ca 100 ug/m^3) och till den nya trafikplatsen på Värmdöleden vid Alphyddan (ca 110 ug/m^3). Motsvarande gränsvärde är 110 ug/m^3 .

VATTENDOM

Utredningar som underlag för vattendom har upprättats pågår och ansökan inlämnas under hösten 1993. Ansökningen görs för ledens konsekvenser för grundvatten samt passage av vatten vid Sickla sluss, Svindersviken och Saltsjön.

STRANDSKYDD

Planområdet berör område med strandskydd enligt naturvårdslagen. Strandskyddet omfattar i Stockholm Sicklasjöns södra strand och anslutande åar. Då planförslaget endast innebär att tidigare icke planlagd mark längs Sicklasjön nu läggs ut till parkmark, idrottsområde eller vattenområde föreslås strandskyddet kvarligga.

GENOMFÖRANDE

Genomförandefrågor, tidplan, kostnader m m redovisas i en särskild bifogad genomförandebeskrivning.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

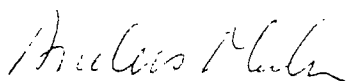
Planens genomförandetid utgår den 31 december 2005.

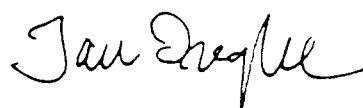
KVALITETSPROGRAM

Som komplement till detaljplaneförslaget har dels upprättas ett sk kvalitetsprogram som för att fastlägga för Ringens olika delar gemensamma utformnings- och gestaltungsprinciper. Föreliggande detaljplan är konsistent med detta program. Dessutom skall projektets slutliga detaljutformning regleras i det genomförandeavtal som skall upprättas mellan staden och vägverket.

SAMMANSTÄLLNING AV DATA

		<u>I Stockholm</u>	<u>I Nacka</u>
Planområdets totalyta	=	9,8 ha	4,6 ha
därav gatumark	=	4,3 ha	3,1 ha
därav parkmark	=	3,2 ha	1,1 ha
därav vattenområde	=	0,8 ha	0,4 ha
därav idrottsområde	=	0,4 ha	---
därav kvartersmark	=	0,9 ha	0,1 ha


Anders Malm


Jan Inghe