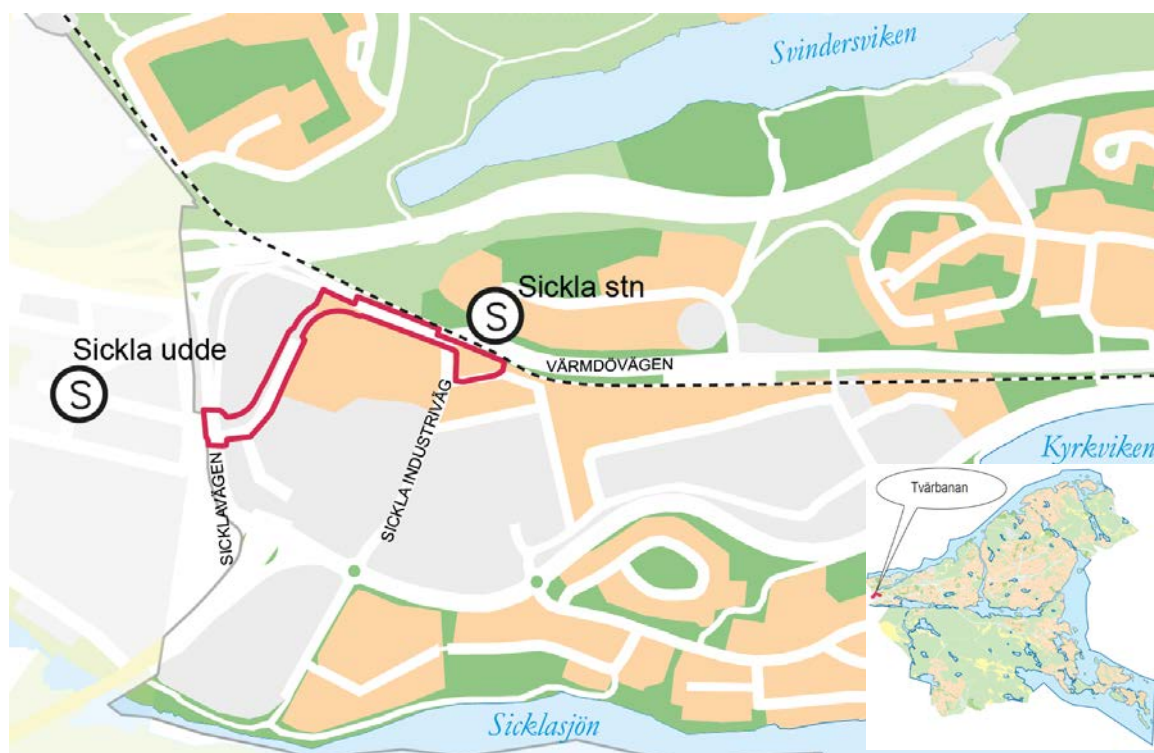


## Tvärbanan till Nacka

Detaljplan för Tvärbanans förlängning till Nacka, för fastigheten Sicklaön 40:12 m.fl. på Västra Sicklaön, Nacka kommun



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

### Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en förlängning av Tvärbanan på ca 675 m, från dagens ändhållplats Sickla Udde i Hammarby Sjöstad till Saltsjöbanans Sickla Station och på så sätt knyta samman de två trafiklagen via en bytespunkt. Därmed kan kopplingarna och rörelsemönstren mellan Sickla, Hammarby sjöstad och omkringliggande stadsdelar stärkas och förbättras. Syftet är även att avlasta Slussen både under ombyggnadstiden 2014-2022 och på lång sikt. Tvärbanan ska också bidra till att området kring Fanny Udde och f.d.

Postadress	Besöksadress	Telefon	E-post	sms	web	Org.nummer
Nacka kommun, 131 81 Nacka	Stadshuset, Granitvägen 15	08-718 80 00	info@nacka.se	716 80	www.nacka.se	212000-0167

Sickla industriområde utvecklas och förändras från ett slutet verksamhetsområde till en mer sammanhängande och tät stadsdel där arbetsplatser blandas med bostäder och service, i enlighet med översiktsplanen *Hållbar framtid i Nacka* (2012).

## Handlingar och innehåll

Om en tunnelbana eller en spårväg byggs med stöd av en detaljplan enligt plan- och bygglagen (2010:900) behöver bestämmelserna i lag om byggande av järnväg (1995:1694) inte användas (Lag (2012:440)), 1 kap. 1 § Lag (1995:1964) om byggande av järnväg.

Planförslaget är upprättat enligt nya plan- och bygglagen PBL (2010: 900).

Detaljplaneförslaget omfattar följande planhandlingar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning
- Fastighetsförteckning

Detaljplaneförslaget grundas på följande underlag (finns att tillgå som bilagor):

- Miljööredovisning (Nacka kommun, 2013)
- Trafikutredning (Ramböll, 2013-09-10)
- Bullerutredning (WSP, 2013-10-07)

Innehållsförteckning:

1. Sammanfattning.....	2
2. Förutsättningar.....	4
3. Planförslag.....	13
4. Konsekvenser av planen.....	23
5. Så genomförs planen.....	32

## I. Sammanfattning

### Huvuddragen i förslaget

Planområdet är beläget på västra Sicklaön. Området omfattar spårområdet, gatumark, hållplats samt andra angränsande ytor. Det nya spårområdet utgör en sträcka om ca 675 m, varav ca 580 m är inom Nacka kommun. Spåret leds i plankorsning från kommungränsen mot Stockholm över Sicklavägen, går norrut längs Uddvägen. Från Uddvägens slut leds spårvägen i ett betongtråg österut längs med Värmdövägens södra sida. Spåren korsar planskilt under Sickla Bro. En ny ändhållplats anläggs intill Saltsjöbanans befintliga Sickla station.

Genom att koppla samman Tvärbanan med Saltsjöbanan skapas nya attraktiva resealternativ och kollektivtrafikens kapacitet och attraktivitet ökar både i Nacka, i Stockholm och i regionen. Möjligheten till smidig omstigning mellan Tvärbanan, Saltsjöbanan och ostsektorns busstrafik öppnar för nya resanderelationer mellan Nacka/Värmdö och

Stockholms söderort. Enligt Stomnässtrategin är detta ett viktigt stråk för arbetspendling, där andelen biltrafikanter idag är hög. På lokal nivå ska Tvärbanan bidra till att utveckla västra Sicklaön, till en mer sammanhängande och tät stadsdel där arbetsplatser blandas med bostäder och service i enlighet med Nacka kommuns översiktsplan *Hållbar framtid i Nacka* (2012). Förlängningen av Tvärbanan kommer att avlasta Slussen, både under den stundande ombyggnadstiden och på lång sikt.

Området för Tvärbanans förlängning berörs av flera pågående projekt och planprocesser. Detaljplanen utformas med hänsyn tagen till dessa för att uppnå en sammanhängande och fungerande stadsdel. I stort sett hela planområdet regleras till allmän platsmark för lokaltrafik med spårtrafik. Den kvartersmark som berörs söder om Sickla station får liksom Sickla köp kvarter användning C för område för centrumändamål etc. Även en mindre markremsa mellan Uddvägen och Sicklaön 83:32 blir kvartersmark för att säkra lastinfart till bebyggelsen på Sicklaön 83:32.

Under våren 2013 har kommunen tillsammans med Trafikförvaltningen (tidigare SL) tagit fram ett genomförandeavtal som reglerar parternas ansvar för kostnader och utförande under planerings- och genomförandefasen. Genomförandeavtalet utgör underlag till landstingets trafiknämnd som fattade beslut om genomförande av förlängningen av Tvärbanan till Sickla Station den 18 juni 2013, vilket i sin tur godkändes av Landstingsfullmäktige den 17 september 2013. Nacka kommun beslutade om avtalet i kommunstyrelsen den 22 april 2013 och godkändes av kommunfullmäktig den 17 juni 2013. Kommunen bidrar med kostnader för att upprätta en detaljplan, tar på sig ansvaret för att lösa markåtkomst och bidrar med finansiering till kommande kommunala anläggningar som berörs.

### **Målområden för hållbart byggande**

Nacka kommun har tagit fram riktlinjer för hållbart byggande som beslutades av miljö- och stadsbyggnadsnämnden i november 2012. Syftet med riktlinjerna är att öka och synliggöra hållbarheten i stadsbyggande och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden. Detaljplanen är den inledande delen i ett större stadsbyggnadsprojekt. Den utgör därför en viktig grund för att prioriterade frågor beaktas under utbyggnadsfasen mm. Sett till projektets syfte, utformning och förutsättningar pekas följande målområden för hållbart byggande ut:

*Hållbart resande* – Målet har valts eftersom det övergripande syftet med planen är att koppla samman Tvärbanan med Saltsjöbanan och ostsektorns busstrafik och på så sätt öka effektiviteten och attraktiviteten i kollektivtrafiken. Det gör det möjligt för en ökande andel av befolkningen att välja ett mer hållbart resande.

*En levande kulturmiljö* – Målet har valts ut eftersom planområdet sträcker sig genom kvarteret Fanny Udde med en landskapsbild och viktiga objekt som berättar om Sicklaöns kultur- och industrihistoria. Det bedöms därför vara viktigt att arbeta för att Tvärbanans utformning inte skadar dessa värden.

*Effektiv mark- och resursanvändning* – Målet har valts ut eftersom en viktig del i projektet är att stärka kopplingen mellan Sickla, Hammarby Sjöstad och omkringliggande stadsdelar

och på så sätt så effektivisera utnyttjandet av befintliga resurser, service etc., samtidigt som förutsättningarna för nyetablering av verksamheter, boenden mm stärks.

Förslag på åtgärder/indikatorer på hur målen uppfylls beskrivs under rubrik *Hållbart byggande* i planförslaget.

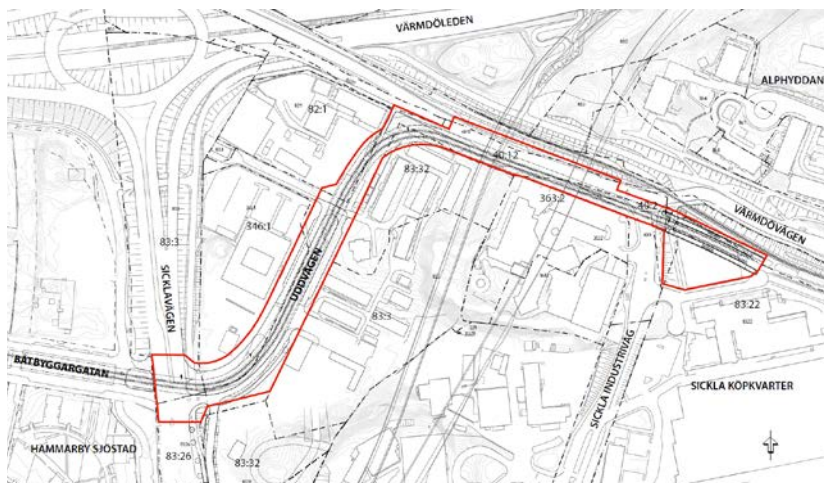
## 2. Förutsättningar

### Läge, areal och markägoförhållanden

Planområdet inryms på västra Sicklaön och har till följd av sitt ändamål en långsmal utformning som sträcker sig från kommungränsen mot Stockholm vid Båtbyggargatan, till Sickla station, en sträcka på ca 580 m. Planen inrymmer spårområdet samt bredvidliggande gatumark från plankorsningen vid Sicklavägen fram till Uddvägens slut. Därifrån omfattar planen spårområdet som upp till och längs med Värmdövägen leds på separat bank eller i betongtråg fram till hållplatsen. Den gång- och cykelbana som följer längs spårets norra sida omfattas av planen i sin helhet. Längs en sträcka utmed Värmdövägen innefattar planen hela gaturummet för att ge marginal för en smärre justering av vägens läge. Planområdets areal är ca 1,76 hektar stort.



*Flygfoto över planområdet*



*Spårens sträckning, planområdets ungefärliga avgränsning och angränsande fastigheter*

Stor del av planområdet inryms i fastighet Sicklaön 40:12 som är allmän platsmark i Nacka kommuns ägo. En del inryms också i kommunens Sicklaön 83:9. Utöver det gör planen intrång på följande fastigheter med andra ägare:

Sicklaön 83:3 Trafikverket

Sicklaön 76:1 AB Storstockholms lokaltrafik

Sickla 83:26 Trafikverket

Sicklaön 83:22 Sickla Industrifastigheter K/B (Atrium Ljungberg AB)

Sicklaön 346: 1 Sickla Industrifastigheter K/B (Atrium Ljungberg AB)

Sicklaön 82:1 Nacka Port AB

Sicklaön 363:2 Pandox AB

Sicklaön 83:32 Sickla Industrifastigheter K/B (Atrium Ljungberg AB)

Sicklaön 40:2 privatperson

## Översiktlig planering

### *Regionplan och översiktsplan*

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUF 2010) pekas västra Sicklaön ut som del av den centrala regionkärnan. Detta befästs i gällande översiktsplan *Hållbar framtid i Nacka* (2012), där kommundelen ifråga innefattas av stadsbyggnadsstrategin ”Skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön”. Tätheten beskrivs med närhet till såväl service, arbete och medmänniskor som grönområden och rekreation. En blandad stadsdel beskrivs innehålla både bostäder, arbetsplatser och service liksom attraktiva mötesplatser. Planförslaget går i linjer med översiktsplanens intentioner.

### *Fördjupad översiktsplan för Sickla 2000*

Den fördjupade översiktsplanen antogs av kommunfullmäktige 1999. I planen föreslås hela området Fanny Udde för bostäder och verksamheter. I övrigt föreslås i tillämpliga delar att byggnader ska placeras med entréer mot gatan och att ny bebyggelse ska utformas med hänsyn till det framträdande läget vid Nackas entré.

Visionen är att denna del av Sickla ska bli en hållbar stadsdel genom att ta tillvara områdets unika förutsättningar med natur, skärgårdskontakt och närhet till Stockholms innerstad. Det kulturhistoriska arvet och befintliga verksamheter är en förutsättning för områdets framtid. Stadsdelen ska tilltala en mångfald av människor att bo, arbeta, utvecklas och vara i. Den fördjupade översiktsplanen har arbetats in i gällande översiktsplan *Hållbar framtid i Nacka* (se Stadsbyggnadsstrategi *Skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön*) och är inte längre aktuell som separat dokument.

## Detaljplaner

Stadsplan 52 från 1967 omfattar Sicklaön 346:1, 82:1 och Uddvägen (del av Sicklaön 40:12) i sin helhet med markanvändningarna industri och parkering i kvartersmark, samt park och gata på allmän plats. Till stadsplan 52 hör tomtindelning Kvarteret Dagakarlen från 1967 för Sicklaön 364:1 och tomtindelning Kvarteret Dagsverket för Sicklaön 82:1 från samma år. Fastighetsplaner och tomtindelningar enligt den upphävda plan- och bygglagen (1987:10)

gäller sedan införandet av den nya plan- och bygglagen (2010:900) som detaljplanebestämmelser i gällande detaljplan enligt 4 kap. 18§.

Stadsplan 230 fastställdes 1972 och är i det område som spåret påverkar betecknad med T, där trafikändamål och allmänna underjordiska ledningar medges, men där marken i övrigt inte får bebyggas. Stadsplan 347 från 1986 breder ut sig längs Värmdövägen och Sickla industriväg. På kvartersmark föreskrivs på olika områden industriverksamhet, hotell eller kontor. Stora delar av planens kvartersmark är dock inaktuella pga. mer sentida ändringar eller nya planer. Gällande allmän plats i planen är fortfarande aktuell. I Tvärbanans tänkta sträckning anges användning allmän platsmark för gata eller torg med intilliggande park eller plantering. Här finns också specialområde Tj som betecknar område som endast får användas för järnvägstrafik och Tjz för järnvägsområde som skall hållas tillgänglig för allmän gatutrafik. Mellan Värmdövägen, Saltsjöbanan och detaljplanen för Sickla köp kvarter (DP 451) ligger en remsa med markanvändning industri, J. Remsan är punktprickad och får inte bebyggas. Till stadsplan 347 hör tilläggsbestämmelser för Österleden (DP 140) från 1986, som möjliggör en framtida utbyggnad av en östlig förbindelse. Planen anger anläggande och drift av allmän vägtunnel ej får hindras genom schaktning eller annat ingrepp det mellan höjderna +6,6 och -26,2 meter (RH00). Detaljplan 451 för Sickla köp kvarter vann laga kraft 2008. Alldeles söder om Sickla station medger denna detaljplan en byggrätt för kontor/service. Byggrätten är i dagsläget outnyttjad. Detaljplan 451 har genomförandetid till 2018. För övriga planer har genomförandetiden gått ut.

Den nya detaljplanen ersätter de delar av ovan beskrivna detaljplaner som ligger inom det nya planområdet. Tillhörande fastighetsindelningsbestämmelser, ursprungligen fastställda som tomdelning, upphör också att gälla inom det nya planområdet.

### Trafikplaner

Danvikslösen är ett vilande planarbete inom både Nacka kommun och Stockholms stad. I Nacka kommun var fyra detaljplaner på samråd under 2005 och 2007. Planförslagen syftar till att möjliggöra utbyggnad av nya väg- och spårtrafikanläggningar längs gränsen mellan Nacka och Stockholm från Danvikstull i nordväst till Lugnets trafikplats med del av Värmdöleden, Värmdövägen och Sicklavägen i sydost.

Trafikverket planerar en Östlig förbindelse genom tunnel i Stockholmsområdet. Den Östliga förbindelsen ska ansluta till Södra Länken i tunnlar under Nobelberget. Detaljplaner för den tidigare planerade Österleden finns laga kraftvunna sedan mitten av 1990-talet och en ny förstudie togs fram 2006. Sedan sommaren 2012 arbetar Trafikverket med en åtgärdsvalsstudie (ny process enligt lag fr.o.m. 2013-01-01) för förbindelse och tillgänglighet mellan östra Stockholm, Lidingö, Nacka och Värmdö. Åtgärdsvalsstudien planeras att vara klar under 2013 och resulterar sannolikt i ett förslag till fortsatt arbete med en Östlig förbindelse. Trafikverket äger mark öster om planområdet för Tvärbanan, som är tänkt att användas för etablering av bodar och byggteknisk utrustning under byggnation av en eventuell Östlig förbindelse.

### Reservat/Servitut

Södra hörnan av fastigheten Sicklaön 346:1 är belastad med ett servitut för kommunens fastighet Sicklaön 40:12 för anläggande av trafikanläggning.

En avloppstunnel löper i nordsydlig riktning genom planområdet och belastar Sicklaön 346:1 och 82:1. Den tillhör Fortum Värme AB och används för att pumpa renat avloppsvatten från Henriksdals reningsverk till Hammarbyverket i Hammarby Sjöstad där det omvandlas till fjärrvärme och sedan pumpas tillbaka till Henriksdal. Tunneln ligger på drygt 30 meters djup under havets medelnivå och har en area på 8m<sup>2</sup>. Till ledningsrätten för tunneln (akt 0182K-84/66) hör en skyddszon på 10 meter som sträcker sig från tunnelns tak och uppåt, där de tjänande fastigheterna inte får uppföra byggnad eller annan anläggning utan medgivande från ledningsrättsinnehavarna.

Planområdet går på Värmdövägen över ett reservat för Östlig förbindelse. Reservatet innebär att anläggande av allmän vägtunnel inte får hindras genom exempelvis schaktning mellan höjderna +7,1 och -25,7 meter över nollplanet (RH2000).

Detaljplanen bedöms inte påverka varken VA-tunneln eller vägreservatet, men de skyddas i detaljplanen med en bestämmelse om lägsta nivå för schaktning och varsamhet vid sprängnings- och byggnadsarbeten.

### Andra projekt som berör planen

Området berörs av flera pågående projekt och planprocesser som ska beaktas, t ex Danvikslösen (vilande), Kontor Uddvägen, Nobelberget och Akzo Nobel (Kinnarpsplanen), liksom av de sista etapperna av utbyggnaden av Hammarby sjöstad inom Stockholms stad. Därtill bör nämnas att Trafikverket planerar en ombyggnation av Järlaleden för att minska köer och olyckor på denna. Den planerade upprustningen av Saltsjöbanan, ombyggnationen av Slussen och pågående utredningar om tunnelbanans förlängning till Nacka är också viktiga att beakta för att uppnå en sammanhängande och fungerande stadsdel.

### Kulturhistoriska intressen

Planens sträckning ligger inte inom område av riksintresse för kulturmiljövården. Inga kända fornlämningar berörs av projektet. Däremot omges fastigheten av två enskilda byggnader av kulturhistoriskt intresse, utpekade i bl.a. kommunens kulturmiljöprogram (s. 277). De berörs inte av projektet direkt, men har anknytning till platsens historia och har värden för närmiljön.



*Utsiktsbild mot Fanny Udde tagen före sjösänkningen 1918*



*Villa Fanny Udde*

Namnet Fanny Udde härrör från den udde i Hammarby sjö som fanns på platsen fram till sjösänkningen 1918. Sommarnöjet Fanny Udde byggdes 1877 av bagarmästaren Anders Richard Westerdahl, som enligt tidens sed hade döpt stället efter hustrun. Villan Fanny Udde, med detaljer i s.k. schweizerstil och rester av dess park finns kvar strax öster om planområdet på Uddvägen.

I nordväst angränsar planområdet till en äldre industrifastighet (Sicklaön 82:1) som omfattar en f.d. färgfabrik, kallad Klinten, med kulturhistoriskt värde. Byggnaden fick sin nuvarande karaktärsfulla färgsättning i början av 50-talet. Den rutmönstrade färgfältsindelningen anknyter till 1950-talets vurm för geometriserande fasaddekor, men var samtidigt en tydlig reklampelare för verksamheten. För många är byggnaden en välbekant profil, då den syns både från motorvägen till Nacka/Värmdö och från Värmdövägen som utgör entrén till Sickla.





*Färgfabrikens 1950-talsfasad mot Värmdövägen*

Längs Tvärbanans sträckning finns en ramp för gående och cyklister till Värmdövägen, alldeles intill färgfabrikens östra gavel. Rampens ålder är okänd, men den kan ha tillkommit redan på 1930-talet då husets nedre del byggdes, men den kan också vara från 1950-talets utbyggnad. Den har en omsorgsfull murad sida mot byggnaden med bevarat äldre landsvägsräcke.



*Fanny Udde på 1960-talet. 1800-talsvillans tak syns bland träden söder om färgfabrikens inhägnade område, rester av udden till vänster. Långnets trafikplats och Värmdöleden var ännu inte byggda*

Sickla station är en av Saltsjöbanans stationer som saknar stationsbyggnad. I kulturmiljöprogrammets förhållningssätt för Saltsjöbanan anges att ”alla förändringar ska föregås av omsorgsfull och kvalificerad projektering så att kulturvärden beaktas när det gäller stationsmiljöer, enskilda byggnader och anslutande kulturmiljöer”. Strax söder om

stationen ligger den i kulturmiljöprogrammet utpekade kulturmiljön Sickla-Marcusplatsen (sid 166ff), en f d industrimiljö från sekelskiftet 1900 som var knuten till järnvägen.

### Riksintressen enligt 3, 4 och 5 kap Miljöbalken

Området berörs av riksintressen för kommunikationer i form av Saltsjöbanan, Sicklavägen (länsväg 260), Södra Länken och Värmdöleden, där de tre sistnämnda är statliga vägar och av riksintresse på grund av att de är länkar mellan det nationella vägnätet och Stadsgårdshamnen, en hamn av riksintresse. Även reservatet för framtida Östlig förbindelse klassas som riksintresse för kommunikationer och bör beaktas.

Planförslaget innebär inte att någon nu gällande miljö kvalitetsnorm överskrids. Se bilagd miljöredovisning.

### Mellankommunala intressen

Planområdet ligger i direkt anslutning till Hammarby Sjöstad och kommungränsen mot Stockholms stad. Planen i sig syftar till stor del att tillföra goda kopplingar och en harmonisk övergång mellan kommunerna så att någon gräns inte märks och stadsdelarna tillsammans utgör en helhet. De gemensamma intressena rör flera pågående stadsbyggnadsprojekt som tillsammans bär på viktiga intressen i skala och arkitektoniska uttryck, om trafiklösningar i korsningen över Sicklavägen samt användningen av ny bebyggelse.

### Området idag

#### *Topografi, vegetation, geologi och markföroreningar*

Planområdet utgörs till stor del av gatumark och andra hårdgjorda ytor. Från kommungränsen till slutet av Uddvägen dras spåret i relativt plan gatumark. Från Uddvägens slut i norr till Värmdövägen är nivåskillnaden ca 6,5 m. Sträckan längs Värmdövägens södra kant sluttar lätt och omfattar en del träd i varierande storlek och annan växtlighet.

I de sydvästra delarna av planområdet är det delvis relativt dåliga grundläggningsförhållanden, framförallt på den södra delen av Uddvägen. Gatan har här satt sig och grundläggningsförstärkning har genomförts för att kunna hålla gatan i drift och för att inte skada ledningar i gatan (se rubrik tekniska förutsättningar). I övrigt ligger planområdet till stor del på berg och bärigheten är god.

Uddvägen ligger på gammal industrimark och det finns kända föroreningar i både norra och södra delen av vägens sträckning. Vid tidigare undersökningar har oljeföroreningar indikerats, men inga laboratorieanalyser har utförts. Att anpassa Uddvägen för Tvärbanan innebär att schakt blir aktuell i den befintliga fyllningen och därför ska miljöprovtagning utföras för kontroll innan utbyggnad.

#### *Befintlig bebyggelse*

Fastigheten Sicklaön 346:1 är idag bebyggd med en tre till fyra våningar hög kontorsbyggnad från tidigt 1980-tal. I pågående planarbete för fastigheten Sicklaön 346:1 förutsätts att den nuvarande hyresgästen flyttar och befintlig byggnad rivs till förmån för

mer omfattande kontorsbebyggelse med viss handel. I södra delen låg tills nyligen ligger en obemannad bensinstation. Avflyttning och rivning skedde under 2013. Marksanering ombesörjs av innehavaren av bensinmacken via fastighetsägaren. På Sicklaön 83:32 söder om spårområdet är Akzo Nobels huvudkontor under uppbyggnad och inflyttning är planerat till januari 2014. Byggrätten tillåter kontor och handel delvis i åtta våningar.

Södra delen av Trafikverkets fastighet Sicklaön 83:3 är bebyggd med en garage- och kontorsbyggnad intill Uddvägen. Byggnaden omgärdas av en större asfalterad uppställningsyta, en långsträckt carport samt en in- och utfart till drift- och underhållstunnel för Södra Länken. Den norra delen är upplåten för tre paviljongbyggnader i två våningar, för studentbostäder med tidsbegränsade lov, tillhörande cykelställ, mindre förrådsbyggnader och parkeringar. En fjärde byggnad med studentbostäder sträcker sig över gränsen till fastigheten Sicklaön 83:32,2 som också är upplåten för studentbostäder i samma form. Utöver den delade byggnaden omfattar fastigheten fyra paviljongbyggnader i tre till fyra våningar. Intill Uddvägen på samma fastighet står villa Fanny Udde, 1800-talsvillan som beskrivs under kulturhistoriska intressen.



*Tillfälliga studentbostäder på Uddvägen*

Fastigheten Sicklaön 82:1 nordväst om Uddvägens slut omfattar bland annat den industribyggnad som går under benämningen Klinten och beskrivs under kulturhistoriska intressen. I övrigt utgörs fastigheten av en större lagerlokal samt mindre förrådsbyggnader och uppställningsytor närmast Uddvägen.

Fastigheterna Sicklaön 363:2 och 363:3 omfattar hotellverksamhet i form av sammanlänkade hotellbyggnader som sammanlagt upptar ca 2300 m<sup>2</sup> och vars högsta del uppgår till 11 våningar. Bebyggelsen är indragen ca 20 meter från Värmdövägen och omgärdat av parkeringar och p-hus.

Sickla station beskrivs under kulturhistoriska intressen. Ytan söder om denna tillhör Sicklaön 83:22 och utgörs idag av parkeringsytor till Sickla köp kvarter mm, men innefattar i gällande detaljplan en byggrätt för kontor och service.

### *Service*

Planområdet sträcker sig mellan Sickla köpkvarters och Hammarby Sjöstads serviceutbud med kultur, utbildning, butiker, restauranger mm.

Projektet syftar till att tillföra en viktig koppling till kollektivtrafiken. Den kommer i sig att både lokalt och regionalt öka tillgängligheten till service såsom handel, skola, kultur och arbete.

### **Gator och trafik**

#### *Biltrafik*

Tvärbanans förlängning från Sickla Udde kommer att korsa Sicklavägen, en huvudled som utgör del av riksväg 260 och knyter samman Järla och Sickla köpkvarter med Värmdövägen och Stockholms innerstad. En trafikutredning har genomförts (Uddvägen trafikutredning, Ramböll, 2013-09-09). Hastigheten på Sicklavägen är 50 km/h och trafikmängderna (vardagsdygnstrafik, vmd) är 2013 ca 17300. Uddvägen, en mindre återvändsgata, bedöms samma år ha en trafikmängd på ca 500 vmd. Samma utredning visar att trafikmängden uppgår till ca 8500 på Värmdövägen (mellan Trafikplats Lugnet och Sickla industriväg) och 6500 på Sickla industriväg. Den allmänna trafiken följer regionens dygns- och veckovariationer med störst trafik in mot Stockholm måndag till fredag morgon och ut från Stockholm eftermiddagar på vardagar.

#### *Parkering*

I dagsläget är det parkeringsförbud längs Uddvägen och i dess vändplats. Längs Värmdövägen tillåts inte heller någon sidoparkering. Parkering i anslutning till området sker huvudsakligen på kvartersmark. Den i dagsläget outnyttjade byggrätten söder om Sickla station används idag som provisorisk parkering.

#### *Gång- och cykeltrafik*

Den aktuella delen av Nacka kommun utgör en viktig nod där cykelbanor från olika delar av kommunen knyts samman och leder in till Stockholm. Planområdet berör i första hand den del av det regionala gång- och cykelstråket (Värmdöstråket) som går längs Värmdövägen och under Sicklavägen genom Hammarby Sjöstad. Ältastråket berörs där cykelbanan korsar Uddvägen innan den länkas samman med Värmdöstråket vid tunneln till Hammarby Sjöstad. Uddvägen har endast enkelsidig trottoar. Från Uddvägens slut i norr går en gång- och cykelväg västerut mellan fastighet Sicklaön 346:1 och 82:1 till tunneln under Sicklavägen, samt en gångbana öster om Sicklaön 82:1 upp till Värmdövägen.

#### *Kollektivtrafik*

Saltsjöbanan med Sickla station och Tvärbanans Sickla Udde ligger i anslutning till planområdet.

Såväl Värmdövägen, Sickla Industriväg som Järlaleden trafikeras av ett flertal busslinjer. Hållplatsen Sickla bro trafikeras av en flertal busslinjer med destinationer i olika delar av Nacka och Värmdölandet. Buss 71 trafikerar sträckan Norrmalmstorg, Slussen, Jarlaberg. Sedan sommaren 2005 trafikerar buss 74 sträckan Mariatorget, Skanstull, Hammarby

Sjöstad, Sickla Köpkvarter till hållplatsen på Järlaleden söder om affärsbyggnaden ”Magasinet”.

### **Teknisk försörjning**

Vatten-, spillvatten- och dagvattenledningar finns utbyggda i vägarna inom och i anslutning till planområdet. Kommunens huvudmottagning (tryckstegringsstation) av vatten finns på fastighet Sicklaön 82:3 strax väster om Uddvägen. Distributionsledningar till kommunens vattentorn på Sicklaön liksom kommunens huvudspillvattenledning korsar eller går intill föreslaget planområde. Förbindelserna är avgörande för Sicklaöns spillvattenavledning och vattenförsörjning.

Planområdet berörs på några platser av ledningsnätet för fjärrvärme och optofiber/kabel-tv. Ledningar för el och tele finns längs i stort sett hela planområdet.

## **3. Planförslag**

### **Nya byggnader**

Planen utgörs i huvudsak av spårområdet för Tvärbanan. Utöver tillhörande trafikanläggningar medför planen en mindre teknikbyggnad på ca 12-15 m<sup>2</sup> som ska försörja Tvärbanan med teknikutrustning för tele- och signalsystem mm. Byggnaden placeras på biytan direkt väster om Tvärbanans kurva vid Uddvägen/Värmdövägen. Marken ägs av kommunen. Därutöver tillkommer väderskydd och liknande på nya hållplatsen vid Sickla station.

I gällande detaljplan (DP 451) har fastighet Sicklaön 83:22 en outnyttjad byggrätt som i dagsläget används för ytparkering. Byggrätten utgör en yta på ca 1270 m<sup>2</sup> och medger bebyggelse för centrumändamål, exempelvis kultur, kontor, hantverk mm, med en totalhöjd över nollplanet på 38 m (RH00). I och med spårområdets intrång försvinner delar av denna byggrätt. I föreslagen plan skjuts därför denna byggrätt till ett nytt läge för att bibehålla samma yta som i gällande detaljplan. Den mark som tas i anspråk av justeringen utgörs delvis av mark som i gällande detaljplan (DP451) är prickad kvartersmark, delvis av en mindre del av kommunens fastighet Sicklaön 40:12 som i gällande plan (S347) är allmän platsmark. Byggrätten föreslås få en yta och tillåten totalhöjd över nollplanet som motsvarar den i gällande detaljplan (DP 451). På samma sätt som byggrätten i gällande detaljplan anpassats till Sickla station och Saltsjöbanan ska den i detta planförslag tillåtna bebyggelsen anpassas till Tvärbanan för att säkerställa god tillgänglighet och en trivsamt stationsmiljö. Även gestaltningen ska följa riktlinjerna i gestaltningsprogrammet för detaljplan 451 för Sicklaön 83:22 m.fl. Sickla Köpkvarter och del av Sickla Industriområde. Byggnaden ska utgöra en ny representativ front mot Sickla station och omgivande gaturum, samtidigt som den samspelar med befintlig bebyggelse genom exempelvis enhetlig skyltning och belysning och genom att knyta an till industritraditionen i området där tegel, puts, plåt och glas och utgör dominerande material.



*Idéskiss på byggnad och stationsmiljö sett från Värmdövägen (Scheiwiller Svensson Arkitektkontor AB)*

I förstudien av en framtida utbyggnad av tunnelbanan till Nacka redovisas att en station kommer att ligga i Sickla. Med tanke på det strategiska läget där flera kollektiva trafikslag knyts samman ses Sickla station som ett möjligt läge för en av tunnelbanestationens uppgångar. För att i denna detaljplan möjliggöra att en tunnelbaneuppgång anläggs inom ovan nämnda byggrätt utökas planbestämmelsen C med att även medgöra användningen *stationsändamål*. Detaljstudier/projektering av denna byggnad har i detta skede ännu inte påbörjats men kommer att ske under den fortsatta planprocessen.

## Gator och trafik

### *Spårvägen*

Tvärbanan sträcker sig i dagsläget mellan Sickla udde i Hammarby sjöstad och Alvik. Den så kallade Solnagrenen sträcker sig från Alvik via Sundbybergs centrum till Solna. Den första sträckan till Solna centrum beräknas tas i drift under hösten 2013 och sträckan från Solna centrum till Solna station våren 2014. Trafikförvaltningen planerar för en vidare utbyggnad av Tvärbanan till Helenelund via Kista, med planerad byggstart 2016.

Föreliggande detaljplan möjliggör en förlängning av spårsystemet, från Sickla udde till Sickla station i Nacka kommun.

Tvärbanan trafikeras av spårvagnar av låggolvstyp som mestadels går på egen banvall/spårrområde men bitvis även i befintliga gator. Hastigheten varierar för olika sträckor, men Trafikförvaltningen planerar för hastigheter upp till 80 km/h där banan så medger. Inom aktuellt planområde kommer hastigheten som mest uppnå 50 km/h längs Värmdövägen.

Tvärbanan trafikeras normalt sett av dubbelvagnar och tar då 150 sittande och med stående inräknat drygt 210 resenärer totalt per tåg. Turtätheten mellan Sickla station och Mårtensdal i Hammarby Sjöstad planeras vara ca. 5-10-minuterstrafik.

Tvärbanan bedöms ha en stor betydelse för utvecklingen av Stockholms närförorter, vilket har visat sig i de stadsdelar som redan försörjs av spårvägen. För gällande område kommer kollektivtrafikförsörjningen att förbättras avsevärt.



*Tvärbanan vid dagens ändstation Sickla Udde*



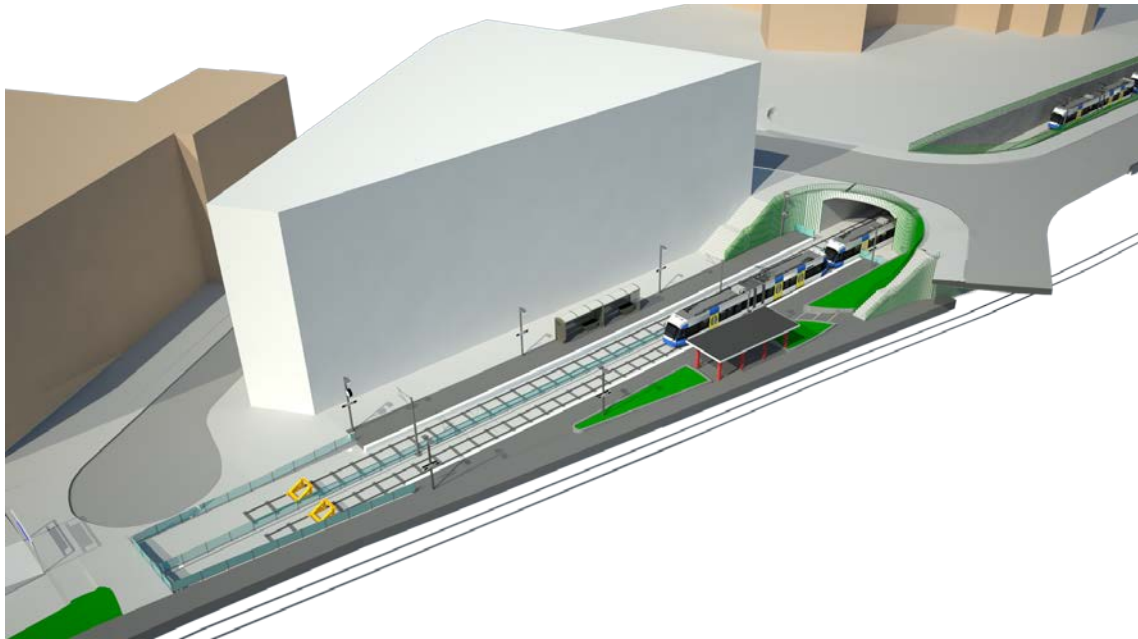
*Saltsjöbanan vid Sickla station*

#### *Övrig kollektivtrafik*

Tvärbanan fyller en viktig funktion genom att knyta samman befintliga radiella kollektivtrafiklinjer som förbinder innerstaden med förorterna. Det är därför viktigt att kopplingarna till bussar, tunnelbana och pendeltåg görs så enkla, bekväma och tydliga som möjligt. För hållplatsen Sickla station kommer den viktiga relationen vara mot Saltsjöbanan och busshållplatsen vid Sickla bro. Goda bytesmöjligheter mellan färdmedlen är en viktig förutsättning för att tvärbanan ska fylla sin funktion. Förlängningen av Tvärbanan ska med sin anslutning till Sickla Station inte äventyra en framtida utveckling av Saltsjöbanan. I maj 2013 fattade Stockholms läns landstings trafiknämnd beslut om att rusta upp Saltsjöbanan. Upprustningen innebär en modernisering och anpassning till gällande myndighetskrav avseende säkerhet, buller mm. Åtgärderna ska genomföras de kommande femton åren med tyngdpunkt fram till 2021. Livslängden för den upprustade banan blir 40-60 år.

#### *Sickla station*

Vid Tvärbanans ändhållplats Sickla station, kommer banan att ansluta till Saltsjöbanan samt de bussar som trafikerar Värmdövägen och Sickla industriväg. Snabba och smidiga bytesmöjligheter mellan de olika trafikslagen är en prioriterad fråga att lösa i den fortsatta planeringen.



*Illustration över Sickla station och byggrätten i söder. GRID Arkitektur AB*

I direkt anslutning till Tvärbanans nya hållplats vid Sickla station planeras en byggrätt för centrumändamål. Byggrätten lokaliseras så att den planerade byggnaden för centrumändamål bildar en breddning av den södra plattformen och blir en viktig del av hållplatsmiljön, sett till verksamheter, entréer och fasadutformning. Byggnadens entréplan planeras att innehålla en hisslösning mellan den södra plattformen och Sickla industriväg. Vidare kommer trappor koppla samman båda plattformarna med Sickla industriväg i hållplatsens västra ände. Visar den fortsatta planeringsprocessen att det finns behov av en tillfällig hisslösning från den norra plattformen till Sickla bro/Värmdövägen, kan även en sådan bli aktuell.

Det redan från början fullt tillgängliga alternativet att röra sig från hållplatsens östra ände till Sickla industriväg, via lokalgatan söder om byggrätten, finns både före som efter byggnadens färdigställande. Till dess att byggnaden har färdigställts kan det, vid behov, anläggas en provisorisk ramp mellan den södra plattformen och Sickla industriväg. Avstånd för gångförbindelser och kapacitetsbehov för trappor, ramper och eventuell hiss från plattform kommer att säkerställas i den fortsatta planeringsprocessen.

Hållplatsen vid Sickla station inklusive dess anslutning till omgivningen utformas för att uppnå krav på tillgänglighet, trygghet och säkerhet i enlighet med t.ex. ”RiTill – SL:s riktlinjer för äldre och resenärer med funktions- nedsättning” samt ”RiStation - SL:s riktlinjer för utformning av SL-trafikens fasta kundmiljöer”. Dessa innebär bl.a. att hållplatsen utformas för att uppfylla väsentliga egenskapskrav i fråga om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Utöver tillgänglighetsanpassning kommer hållplatsen också att utrustas med taktila ledstråk, digitala skyltar för trafikinformation samt talad trafikinformation för resenärer med synnedsättning,



upplysta väderskydd, bänkar mm. Behovet av estetisk vegetation i hållplatsområdet behandlas i den fortsatta planeringen.

Stängsel kommer att uppföras på platser med risk för fall från höga höjder, där det är föranlett av elsäkerhetslagstiftning samt för att motverka att personer springer över spåren mellan plattformarna och på identifierade utsatta platser längs sträckningen.

I den fortsatta planeringen svarar Nacka kommun, i samverkan med berörda verksamhetsägare, för att cykelparkeringar ska anläggas inom eller intill planområdet.

#### *Biltrafik*

Tvärbanan kommer inte att gå i samma körfält som biltrafiken, utan separat i gatans mitt eller vid sidan om. På så sätt främjas de olika trafikslagens framkomlighet. Korsningen Båtbyggargatan/Uddvägen och Sicklavägen utgör dock en konfliktpunkt där biltrafik och spår möts i samma plan. En trafikutredning av korsningen har genomförts av Ramböll (Uddvägen trafikutredning, 2013-09-09). Slutsatsen är att korsningen Sicklavägen/Uddvägen blir högt belastad men inte överbelastad.

Uddvägen förblir en lokalgata utan genomfart för biltrafik, men rustas till en högre kapacitet än dagens. På Uddvägen går Tvärbanan i gatans mittremsa. För att möjliggöra in- och utfarter till intilliggande kvarter och fastigheter blir två överfarter för bilar nödvändiga. Belastningen på Uddvägen bedöms bli låg och för att inte försämma Tvärbanans framkomlighet kommer spårvagnen att begära prioritet i korsningarna. Överfarterna kommer att förses med någon typ av signal, såsom rödljus eller wig-wag (gulblinkande varningssignal).

Längs Värmdövägen går spåret separat i ett betongtråg för att före anslutningen till Sickla station gå ner under Sickla Bro. Lösningen innebär inga konflikter mellan spår och biltrafik.



*Illustration av tråget längs Värmdövägen och Tvärbanans nedfart under Sickla industriväg. GRID Arkitektur AB*

### *Gång- och cykeltrafik*

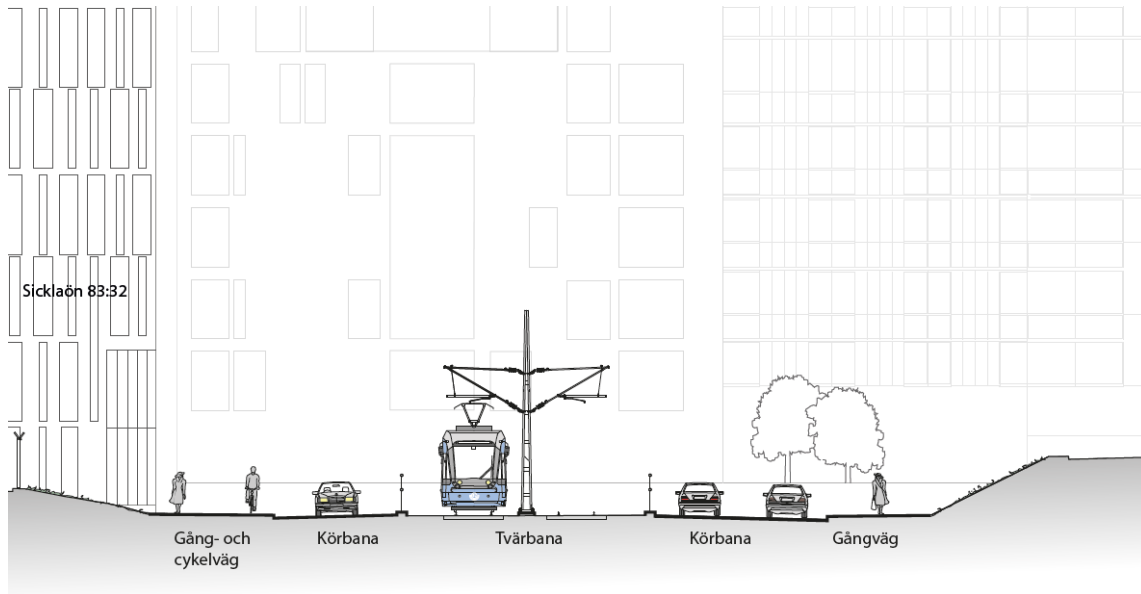
Det regionala gång- och cykelstråket ligger kvar längs Värmdövägens södra sida. För att ge plats åt betongtråget skjuts gång- och cykelbanan och gatan norrut mot Saltsjöbanan. Av denna anledning omfattar detaljplanen här hela gaturummet som har skjutits närmre Saltsjöbanan. Det utökade gaturummet möjliggör en eventuell breddning av gång- och cykelbanan som ska utredas under den fortsatta planeringsprocessen.

Gångbanor byggs ut längs Uddvägens båda sidor och kopplas till samtliga tvärgator. Gällande cykeltrafiken så leds de stora flödena precis som idag på stråket utanför kvarteret längs Värmdövägen och Sicklavägen, men möjligheten till en framtida koppling via Nobelberget till Sickla köp kvarter hållas öppen. Tillsvidare föreslås därför cykelbana byggas längs Uddvägens sydöstra eller sydvästra sida. I övrigt delar cyklister körfält med övrig trafik. Om utrymme ges kan cykelkörfält vara en möjlighet. Lämplig utformning kommer att arbetas fram under projekteringen. Den befintliga gångbanan mellan Uddvägens vändplan och Värmdövägen kommer finnas kvar, men justeras så att den ligger längs spårets västra sida. Framkomlighet och säkerhet ska inte äventyras av spårväg och körfält. Stationsområdet ska förses med cykelparkering som anläggs intill busshållplatsen på Sickla industriväg eller annan angränsande plats som redovisas till granskningskedet.

### *Gestaltning av gatumiljö*

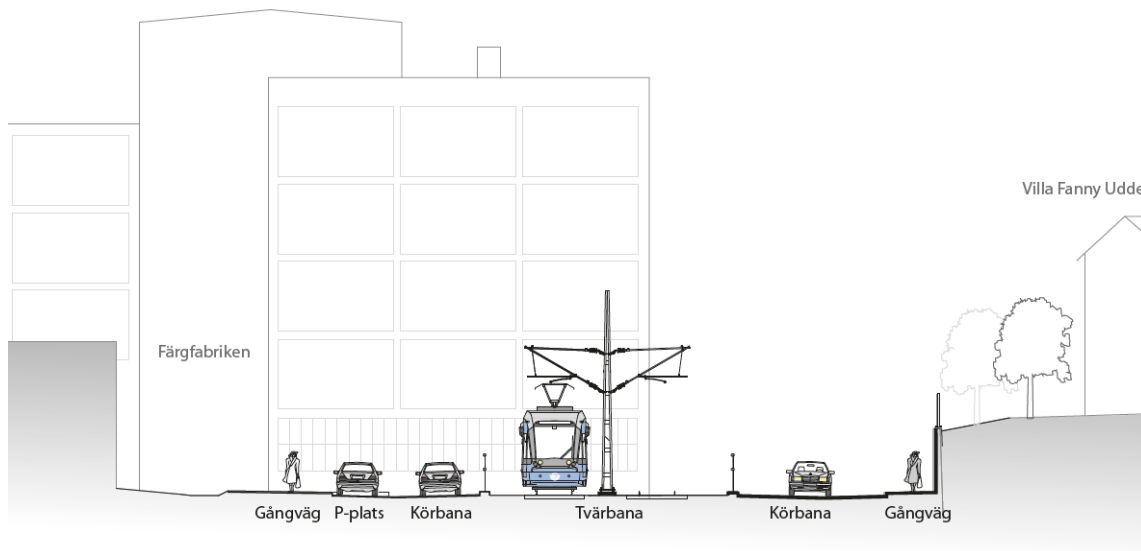
Tvärbanan blir ett nytt inslag i en stadsmiljö som idag domineras av stora parkeringsytor, lätt industri och trafikleder. Området kring Uddvägen är under stor förändring med pågående planer och projekt. Tillsammans med omstruktureringar och ny bebyggelse kommer Tvärbanan skapa ett nytt stadslandskap. Tvärbanan blir ett karaktäriserande element i området och det är därför av stor vikt att gatumiljön utformas på ett sätt där spåren inte utgör en allt för stor barriär, fysiskt eller visuellt.

Enhetliga och estetiskt avvägda lösningar för exempelvis stenläggning, stolp- och trädplacering, liksom spårens placering i gatan, är av vikt för hur spåranläggningen upplevs.



SEKTION 1 - vy mot Sicklavägen

*Sektionsskiss över preliminär utformning av södra Uddvägen. GRID Arkitektur AB*



SEKTION 2 - vy mot Värmdövägen

*Sektionsskiss över preliminär utformning av norra Uddvägen. GRID Arkitektur AB*

Planförslaget möjliggör en ombyggnad av Uddvägen parallellt med spårvägens utbyggnad. Uddvägens anslutning mot Sicklavägen flyttas norrut för att skapa en rätvinklig korsning mot Båtbyggargatan. Uddvägen förses med gångbana längs båda sidorna och cykelbana/cykelkörfält där kommande projekteringen visar detta vara lämpligt. Gatan förses med ett körfält för biltrafik i vardera riktning, med undantag vid anslutningen till Sicklavägen där en extra fil behövs för effektiv högersväng. Spårområdet som utgör gatans mittremsa får en bredd på drygt 10 meter. Spårområdet markeras med kantsten och överpassering ska ske vid anordnade övergångsställen.

Det är en målsättning att bibehålla befintlig och om möjligt tillföra ny vegetation längs gatan, både för att värna om biologiska och estetiska värden.

Längs Värmdövägen går spåret i ett separat tråg längs gatans södra sida. Direkt norr om denna går gång- och cykelbana likt idag. För att ge utrymme åt betongträget och samtidigt ta höjd för en eventuell breddning av gång- och cykelbanan, måste Värmdövägen längs en sträcka flyttas ett stycke norrut mot Saltsjöbanan. För att medge visst frirum i gränsdragningen mellan och utformning av tråg, gång- och cykelväg och gata så inrymmer planområdet här hela gaturummet som i och med planförslaget tillåts gå närmre Saltsjöbanan.

Mellan Uddvägens sydligaste del och Sicklaön 83:32 föreslås en markremsa bli kvartermark för att säkra lastinfart/varuintag till bebyggelsen på ovan nämnd fastighet. Sicklaön 83:32 ingår i DP 390 och har i den markanvändningen KH, kontor, butiker, restaurang, utställningslokaler mm, vilket motsvarar markanvändningen C i detta planförslag. Markremsan tillskrivs därför denna markanvändning för att på så sätt kopplas till fastigheten den ämnar tjäna.

#### *Parkering*

Tvärbanan som sådan kommer inte generera fler bilister och ökar därför inte behovet av parkeringsplatser. Möjligen kan ett fåtal parkeringsplatser för korttidsparkering anordnas längs en del av Uddvägen. Det huvudsakliga behovet av parkering för intilliggande och pågående projekt ska tillgodoses inom respektive fastighet.

För byggrätten söder om Sickla station gäller på samma sätt som i gällande DP 451 att parkering ska ordnas inom fastighet och redovisas enligt följande riktvärden:

- 50-60 platser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA för dagligvaruhandel
- 20-40 platser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA för galleria-, volym- eller sällanköpshandel
- 15-20 platser per 1 000 m<sup>2</sup> kontor, gym, utställningar mm
- 10-15 platser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA för restauranger
- 2-5 platser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA för undervisning, kultur, biografer mm

I DP 451 anges att fristående bedömningar ska göras i varje enskilt fall beroende på vilken typ av verksamhet som planeras. Möjligheten till dubbelutnyttjande upp till 50 % av platser för kontor dagtid vardagar och handel kvällar och helger samt så kallad flytande parkering ska kunna tillgodoräknas.

Gällande hotellfastigheten Sicklaön 363:2 finns idag en utfart från fastighetens parkering mot Värmdövägen som är planstridig. Denna tas bort då tillfart ska ske via Sickla industriväg.

### **Tillgänglighet**

I enlighet med Trafikförvaltningens riktlinjer för tillgänglighet, Ri-Till, ska den nya hållplatsen vid Sickla station utformas så att den är tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Även nya övergångar, anslutningsvägar och liknande ska utformas med hänsyn till funktionsnedsattas behov. På – och avstigning mellan fordon och plattform sker med plant insteg enligt Trafikförvaltningens krav. Kontrastmarkeringar och taktila stråk ska finnas på plattformarna. Vagnarna är anpassade efter Trafikförvaltningens krav på tillgänglighet.

### **Mark och växtlighet**

Utbyggnaden av spårvägen kommer att innebära en del utjämning av marken. Schaktning och utfyllnad kommer att ske både längs befintlig gata och på tidigare icke ianspråktagen mark. En justering av läget på Uddvägens utfart mot Sicklavägen blir nödvändig för att skapa en rät korsning där Uddvägen möter Sicklavägen/Båtbyggargatan på lämpligt sätt. Det innebär att det nya gaturummet kommer skära in på den idag gräsbeklädda slänten på Uddvägens norra sida.

I slänten mellan Uddvägen och Värmdövägen kommer markutjämning att ske. Den befintliga rampen för gångbana breddas med en spårbank.

För att landa i nivå med Sickla station kommer spåren att gå i betongtunnel under Sickla industriväg. Dagens topografiska förutsättningar bidrar till att en godtagbar lutning kan åstadkommas.

Sträckan längs Värmdövägen omfattar idag en del vegetation. Träd alltför nära spåret medför dock risk för lövhalka.

Längs norra Uddvägens östra sida intill Sicklaön 83:32 samt längs Värmdövägens södra sida fram till Sickla station kommer träd och buskage att påverkas och tas bort i varierande utsträckning. Det rör sig om sly av olika trädslag, men också om grupper av medelstora och större träd. Vegetationen intill Fanny Udde som utgörs av bland annat parklind, bedöms vara både kulturellt betydelsefull och habitatmässigt karaktärsfull berörs inte. Däremot försvinner bland annat lönn, rönn och asp längs resterande sträcka. En målsättning är att behålla eller ersätta vegetationen i så stor utsträckning som möjligt.

Markföroreningar ska utredas och hanteras i den fortsatta planprocessen.

### **Buller, vibrationer och stomljud**

Se rubrik Buller, vibrationer och stomljud i kapitel 4. Konsekvenser av planen

### **Trygghet och säkerhet**

Se rubrik Trygghet och säkerhet i kapitel 4. Konsekvenser av planen.

## Dagvatten

Dagvattenlösning för hela området ska hanteras i enlighet med Nacka kommuns dagvattenstrategi. Dagvatten ska så långt som möjligt återbördas till angränsande markområden. I annat fall tillämpas tekniska lösningar för att garantera lämpligt omhändertagande av dagvattnet i enlighet med dagvattenstrategin.

Trafikförvaltningen kommer i och med Tvärbanan att bli verksamhetsutövare på kommunens dagvattennät där Nacka kommuns dagvattenspolicy gäller. En dagvattenutredning för området ska tas fram till planens granskningsskede. Trafikförvaltningen ska utifrån denna projektera dagvattenavledning från spårområdet på ett miljövänligt sätt i enlighet med Nacka kommuns dagvattenpolicy.

## Teknisk försörjning

### *Vatten och avlopp*

Planen medför inget behov av utbyggnad av VA-nätet. Däremot berörs ett flertal ledningar längs den sträcka som omvandlas till spårområde och kommer att behöva flyttas eller skyddas.

Avloppstunneln tillhörande Fortum Värme AB skyddas i detaljplan genom bestämmelse om lägsta schaktningsdjup.

### *El, tele, fjärrvärme etc.*

Planförslaget medför inga behov till anslutning till fjärrvärmenätet.

## Hållbart byggande

Nedan redovisas de indikatorer och åtgärder ur Nacka kommuns riktlinjer för hållbart byggande som pekats ut som extra viktiga och passande att arbeta mot i detta projekt.

### *Hållbart resande*

- Bebyggelsen ligger nära kollektivtrafik med god turtäthet. För flerbostadshus och arbetsplatser är maxavståndet 400 meter. *Kommentar: Egentligen inte relevant i denna plan, men i närheten av Tvärbanan finns och planeras bostäder.*
- Området nås med och innehåller trygga och säkra gång- och cykelvägar. Gång- och cykelvägarna är tillgängliga för alla och lättorienterade.
- Tillgång till trygga och säkra infartsparkeringar för bil och cykel vid bra kollektivtrafiklägen finns. *Kommentar: I detta projekt arbetar vi med att trygga behovet v cykelparkering.*
- Förlängningen innebär att fler resealternativ skapas vilket ökar kollektivtrafikens attraktivitet. Tvärbanan får ett effektivare utnyttjande och spårtrafiksystemet blir tydligare och enklare att använda.
- En kombination av lösningar så som hiss, trappa och ramp, ska säkerställa smidiga och tillgängliga byten mellan Tvärbanan och Saltsjöbanan och bussarna på Värmdövägen och Sickla Industriväg.
- I samband med spårutbyggnaden ska gång- och cykelkopplingarna förstärkas i ett stråk mellan Sicklavägen och Värmdövägen via Uddvägen.

### *En levande kulturmiljö*

- Inför planläggning har det gjorts en antikvarisk utredning/förundersökning för att klargöra vilka kulturhistoriska värden som finns i områdets bebyggelse, landskap, maritima miljöer och fornlämningar.
- Vid åtgärder rörande t.ex. buller och energieffektivisering har man tagit hänsyn till kulturhistoriska och arkitektoniska värden och åtgärderna har skett med antikvarisk medverkan. *Kommentar: Det är för tidigt att avgöra om det behövs ljudisolerande glas i fastigheternas fönster och hur det påverkar arkitekturen då vi ännu inte vet vilka funktioner husen ska inrymma. Frågan måste utredas.*
- Åtgärder som påverkar landskapsbild har gestaltas med stor omsorg och med hänsyn till natur- och kulturvärden. *Kommentar: Frågan om hur skärningen med stödmur och räcke i villa Fanny uddes park ska gestaltas i detalj, måste studeras närmare under projekteringen (ev beklädnad av betongen, räckets utformning, kulör m m).*

### *Effektiv mark- och resursanvändning*

- En analys av projektets ekonomiska konsekvenser för kommunen och markägaren/exploatören är genomförd. *Kommentar: Analysen kommer att genomföras under projektets gång.*
- En bedömning av ekosystemtjänsternas värde i förhållande till exploatering är genomförd. *Kommentar: En bedömning ska genomföras under projektets gång.*
- Projektet innebär att befintlig service, kommunikationer och tidigare kommunaltekniska investeringar utnyttjas väl.
- Projektet innebär att delar av området har marksanerats. *Kommentar: Där schaktning sker ska utredning göras av huruvida marken är förorenade, därefter ska nödvändiga åtgärder vidtas.*

## **4. Konsekvenser av planen**

### **Behovsbedömning**

Planenheten gör bedömningen att detaljplanens genomförande inte innebär en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken behöver därför inte upprättas för planen. Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning om att detaljplanen inte bedöms medföra en betydande miljöpåverkan (Länsstyrelsens diarienummer: 4021-9703-2013).

### **Trafiknytta**

Förlängningens effekter på resandet har studerats för tre olika scenarier: 1) under Slussens ombyggnad, 2) då nya Slussen står färdig och Saltsjöbanan går in till Slussen men utan tunnelbana till Nacka, 3A) då tunnelbanan har byggts ut till Nacka via Östra Södermalm/Hammarby sjöstad och 3B) då tunnelbanan byggts ut till Nacka via Österleden.

Generellt sett ger utbyggnaden ett ökat resande på Tvärbanans östra delar (Sickla station – Gullmarsplan med avtagande effekt mot Liljeholmen) i samtliga scenarier jämfört med om utbyggnaden inte sker. Förslaget möjliggör därmed ett effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och fordonspark. Möjligheten till smidig omstigning mellan Tvärbanan och Saltsjöbanan öppnar för nya resanderelationer mellan Nacka/Värmdö och Stockholms söderort. Enligt Trafikförvaltningens Stomnätsstrategi är detta ett viktigt stråk för arbetspendling, där andelen biltrafikanter idag är hög.

I scenario 1 visar trafikanalyserna på en betydande överflyttning av resenärer från Saltsjöbanan till Tvärbanan vid bytespunkten i Sickla station. Totalt får stationen i Sickla ca 800 påstigande resenärer och ca 450 avstigande resenärer kl.06-09.

I scenario 2 visar analyserna att bebyggelseutvecklingen i länet och utbyggnaden av Tvärbanan till Kista ökar resandet på Tvärbanan. Resandemängderna är högre än i scenario 1, trots att Saltsjöbanan åter är i trafik in till Slussen. Totalt får stationen i Sickla ca 900 påstigande resenärer och ca 950 avstigande resenärer kl.06-09.

I scenario 3A får Tvärbanan ett ökat resande på de östra delarna, trots att tunnelbanan går parallellt via Hammarby sjöstad. Totalt får stationen i Sickla ca 800 påstigande resenärer och ca 750 avstigande resenärer kl.06-09.

I scenario 3B fås framförallt ett stort resande österut mot Sickla station, eftersom ett byte kan ske där till tunnelbanan för resor mot City. Totalt får stationen i Sickla ca 950 påstigande resenärer och ca 1600 avstigande resenärer kl.06-09. I de pågående tunnelbanestudierna förutsätts Tvärbanan vara förlängd till Sickla. I dessa studier indikeras att en sträckning via Österleden ger sämre resenärsnytta än västligare alternativ via Hammarby sjöstad och östra Södermalm.

### **Stads- och landskapsbild**

Tvärbanan med tillhörande anläggning är ett nytt inslag i Sickla och kommer att förändra stadsbilden på flera sätt. Dels tillförs ett helt nytt trafikslag, dels justeras landskapets topografi något för att möjliggöra spårvägens dragning. Uddvägen breddas för att ge plats åt både spår, körfält för bilar liksom gång- och cykeltrafikanter, en förändring som skapar en helt ny gatumiljö. Området mellan Uddvägen och Värmdövägen förändras då marken jämnas för spårområdet. Viss vegetation tas bort eller ersätts och nya siktlinjer tillkommer. Värmdövägens utseende förändras då den breddas med ett betongtråg för spårtrafiken. Den nya stationen och byggrätten söder om denna innebär också en förändring av stadsbilden. En ny knutpunkt och stationsmiljö växer fram och skapar en viktig plats i Nacka.

### **Kulturmiljö**

I kulturmiljöprogrammets förhållningssätt för Saltsjöbanan anges att förändringar ska beakta anslutande kulturmiljöer och göras med omsorg. Idag utgör gränsen mellan Uddvägen och villa Fanny uddes tomt av en släntad schaktkant utan större bearbetning, vilken kan förbättras gestaltningsmässigt. Tvärbanan kommer skära in något i utkanten av denna och en stödmur kommer att anläggas. Befintliga värdefulla parkträd ska ej påverkas.

Rampen vid den f d färgfabrikens östgavel som har vissa kulturhistoriska kvaliteter, med bl.a. en granitklädd del, kommer att påverkas, men tillhör inte byggnadens kulturhistoriska kärnvärden. Byggnaden i sig påverkas inte av banans dragning.

### **Natur/vegetation**

Tvärbanan vars spår läggs på till största delen redan ianspråktagen mark bedöms inte medföra någon större negativ påverkan på naturvärden etc. Inga lokaler med hotlistade arter berörs av planförslaget. Däremot innebär planen att de träd som förekommer i eller för nära



spårets sträckning kommer att tas bort. Det är av stor vikt att i projektering och utbyggnad arbeta för att bibehålla befintlig vegetation och om möjligt tillföra nya träd osv. Detta för att stärka den nord-sydliga grönstrukturen.

### **Rekreation**

Inga områden för rekreation påverkas negativt av planförslaget. Nya gång- och cykelbanor är positivt för gång- och cykeltrafikanterna och därmed även positivt ur ett rekreations- och folkhälsoperspektiv.

### **Tillgänglighet**

Planförslaget innebär i några lägen en viss barriäreffekt. Utöver vid anordnade korsningar ska spåret inte korsas. Effekten blir dock begränsad eftersom gångtrafiken tvärs spårets sträckning redan idag bara sker på några få ställen.

Angöringen till några av fastigheterna längs spårområdet kommer att påverkas i läge men inte begränsas i tillgänglighet.

Sickla station ska utformas så att den är tillgänglig enligt Trafikförvaltningens riktlinjer, Ri-Till, för personer funktionsnedsättning. Även nya övergångar, anslutningsvägar och liknande ska utformas med hänsyn till funktionshindrades behov.

### **Trygghet och säkerhet**

I planarbetet har nedanstående faktorer avseende trygghet och säkerhet identifierats som relevanta att hantera i det pågående arbetet.

#### *Upplevd trygghet*

En omfattande upprustning av Uddvägen, med förbättrad belysning, anordnade övergångsställen och gång- och cykelbana längs del av vägen kan öka den upplevda tryggheten i området. En tydlig koppling liksom en regelbunden och snabb kommunikationslänk genom och mellan stadsdelarna, i både Nacka kommun och Stockholm stad, bör ses som en faktor som ökar både den faktiska och upplevda tryggheten.

Nedan följer olycksrisker med möjlig påverkan på människors hälsa och säkerhet.

#### *Transporter med farligt gods*

Det finns ett antal rekommenderade transportvägar för farligt gods i planområdets närområde.

Värmdöleden (väg 222) är en primär transportled för farligt gods, vilket innebär att alla typer av farligt gods kan förekomma på vägen. Avståndet mellan planområdet och Värmdöleden är som minst ca 50-75 m.

Sicklavägen (väg 260) är en sekundär transportled för farligt gods, vilket innebär att normalt ska endast transporter som är på väg till eller från de primära transportvägarna passera. Sicklavägen passerar inom planområdet i samband med en plankorsning för spårvägen.

Södra Länken (väg 75) är en primär transportled för farligt gods. Avstånd mellan planområdet och Södra Länken är som närmast ca 150 m.

### *Saltsjöbanan*

Eventuell urspårningsrisk på Saltsjöbanan behöver beaktas vid utformningen av anslutningen mellan Tvärbanan och Saltsjöbanan i stationsområdet.

Område för centrumändamål, beläget i direkt närhet och söder om stationsområdet, behöver utformas med hänsyn tagen till risken för eventuell urspårning både på Tvärbanan och Saltsjöbanan.

### *Obemannad drivmedelsstation på Uddvägen*

Nacka kommun har sagt upp avtalet med anläggningsägaren och avflyttning respektive sanering sker/påbörjas 2013.

### *Vägtrafik på Värmdövägen*

Tvärbanan kommer på en viss delsträcka att vara förlagd i ett betongtråg, på en lägre nivå än den intilliggande Värmdövägen varför det finns risk för att ett avåkande fordon på Värmdövägen hamnar i spårområdet.

### *Spårvägstrafik på Tvärbanan*

Påverkan mot omgivningen bedöms kunna ske i samband med följande olycksrisker:

1. Urspårning av spårvagn kan innebära påverkan på närliggande byggnader och personer som vistas utomhus inom planområdet.
2. Kollision mellan spårvagn och annat vägfordon (vid plankorsningen Sicklavägen). Särskilt allvarliga konsekvenser kan uppkomma om vägfordonet transporterar farligt gods.

### *Tvärbanans elektriska drivsystem (strömförande ledning)*

Människor inom planområdet kan skadas av elektrisk ström om de kommer i kontakt med spårvägens kontaktledning, vid exempelvis nedfallen kontaktledning.

### *Tvärbanans utbyggnadsskede*

Ovan identifierade riskkällor bör även beaktas med avseende på byggskedet, då behov av temporära skyddsåtgärder eventuellt kan uppstå.

### *Fortsatt riskhantering*

Sammanfattningsvis bedöms att en fortsatt riskhantering krävs för följande aspekter:

1. Eftersom Värmdöleden och Sicklavägen passerar inom 150 meter från planområdet ska riskhanteringsprocessen enligt länsstyrelsens policy beaktas i det fortsatta planarbetet. Plankorsningen vid Sicklavägen och Båtbyggargatan/Uddvägen behöver beaktas särskilt. En detaljerad riskbedömning med avseende på spårvägstrafik och transporter med farligt gods krävs som underlag för fortsatt planering och projektering.
2. Stationsområdet och område för centrumändamål vid Sickla station. En detaljerad riskbedömning med avseende på spårvägstrafik och eventuell mekanisk påverkan vid urspårningar krävs som underlag för fortsatt planering. Den mekaniska påverkan

som kan uppkomma mot bebyggelse och andra konstruktioner bedöms kunna hanteras i kommande projektering med lämplig riskbedömning som underlag.

3. Under byggskedet kan det förekomma särskilda behov av temporära skyddsåtgärder med avseende på identifierade riskkällor.
4. Utrymning av resenärer i tunnel/tråg vid händelse av olycka

Följande riskkällor bedöms inte behöva någon fortsatt riskhantering i planarbetet:

1. Drivmedelsstation på Uddvägen upphör och sanering sker/påbörjas 2013 varför ingen vidare hänsyn med avseende på olycksriskpåverkan från drivmedelstation behöver beaktas i det fortsatta planarbetet.
2. Vägtrafik på Värmdövägen och avåkning ned i betongtråg för Tvärbanan. Frågan om lämpligt avåkningskydd längs Värmdövägen hanteras i kommande projektering med lämplig riskbedömning som underlag.
3. Strömförande ledning. Frågan om lämpliga elsäkerhetsavstånd, riskområden, skyddszoner och övriga tekniska skyddsåtgärder behöver beaktas i kommande detaljprojektering av anläggningen.

### **Sociala konsekvenser**

Planen skapar förutsättningar för förbättrad kommunikation och en starkt koppling mellan Nacka och Stockholms södra stadsdelar. Nya och enklare rörelsemönster kan leda till ett större utbud av service, handel liksom arbetsplatser och arbetstagare. Det kan också påverka val av fritidssysselsättning och socialt umgänge på ett positivt sätt. Lokalt rustas gatumiljön och sammantaget anses de sociala värdena öka i och med föreslagen planläggning.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Att koppla samman Saltsjöbanan med Tvärbanan medför en avsevärt förbättrad kommunikationslänk mellan södra Stockholm och Nacka. Detta kan medföra ökad nytta för näringsidkare för vilka upptagningsområdet ökar. Bättre kommunikationer kommer även påverka värdet på fastigheter i området positivt. För boende kan ekonomin påverkas positivt då valfrihet och utbud av exempelvis dagligvaror och service ökar i och med förbättrad tillgänglighet och snabbare resor.

### **Buller, vibrationer och stomljud**

Bullret från den planerade Tvärbanan har utretts av WSP Akustik (TR 10179342\_0 Rev2 Bullerutredning Tvärbanans förlängning från Sickla udde till Sickla station, 20131007).

Riksdagen antog i mars 2007, vid beslut om *Infrastrukturinriktning för framtida transporter* (proposition 1996/97:53), nedanstående riktvärden för trafikbuller.

Riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

30 dBA ekvivalent ljudnivå inomhus

45 dBA maximal ljudnivå inomhus nattetid

55 dBA ekvivalent ljudnivå på uteplats och 60 dBA ekvivalent ljudnivå för bostadsområdet i övrigt

70 dBA maximalnivå på uteplats i anslutning till bostad

Ovanstående gäller bostäder. För andra lokaltyper finns inga tydliga myndighetskrav.

Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrider. Vid åtgärd i järnväg eller annan spåranläggning avser riktvärdet för buller utomhus 55 dB(A) ekvivalentnivå vid uteplats och 60 dB(A) ekvivalentnivå i bostadsområdet i övrigt.

Naturvårdsverket angav tidigare värdena i tabell nedan gällande vårdlokaler, undervisningslokaler och arbetslokaler. Oenighet gällande utomhusbuller råder mellan alla inblandade myndigheter och ett regeringsuppdrag pågår nu för att försöka samordna riktvärdena/kraven.

Naturvårdsverket föreslog 1991 följande riktvärden för buller från vägtrafik		
Lokaltyp eller områdestyp	Ekvivalent ljudnivå i dBA för dygn	Maximal ljudnivå i dBA
<b>Utomhus</b>		
Vid permanentbostäder, vårdlokaler och undervisningslokaler	55 <sup>1)</sup>	–
Rekreatiomsområden i tätbebyggelse	55 <sup>1)</sup>	–
Vid arbetslokaler	65 <sup>1)</sup>	–

1) Riktvärdena gäller för frifältsvärde utanför fönster eller fasad eller för värden som har korrigerats till frifältsvärden. Värdena gäller även för uteplatser, lekplatser och balkonger vid permanentbostäder och undervisningslokaler.

Gällande inomhuskrav för kontor tillämpas förslagsvis ljudklass C enligt SS 25268, som utgör minimikrav enligt BBR, men om man har högre ambitionsnivå kan ljudklass B tillämpas (liten skillnad mot ljudklass C). En grov uppskattning av inomhusnivåerna beräknas utifrån beräknade fasadvärden (trafikbuller) och en schablon för fasadisolering på 30 dBA. Det strängaste kravet för kontor är 30 dBA ekvivalent ljudnivå respektive 45 dBA maximalnivå (nybyggnadskraven i SS 25268). Dessa värden gäller större konferensrum. För mötesrum, cellkontor och kontorslandskap är kravet 35 dBA ekvivalentnivå respektive 50 dBA maximalnivå.

De beräknade ljudnivåerna avser frifältsnivåer:

Både planerade som befintliga bostadshus längs Båtbyggargatan, i bl.a. kvarteret Lugnet och omgivande kvarter, kommer att utsättas för ekvivalenta ljudnivåer med som högst 57 dBA och 74 dBA avseende maximal ljudnivå. De nya bostäderna uppförs med förutsättningen att det redan ligger en spårväg där, varför den s.k. Stockholmsmodellen tillämpas. Detta

innebär att bostäderna utformas så att minst hälften av boningsrummen vetter mot bullerdämpad sida där nivån är högst 55 dBA. Vad gäller de befintliga bostadshusen är även de planerade och uppförda enligt Stockholmsmodellen. Eventuella kompletterande åtgärder kommer i samarbete med Stockholms stad att undersökas i den fortsatta planprocessen.

För de planerade kontorshusen vid Uddvägen (Sicklaön 346:1) utsätts fasaderna för ekvivalenta ljudnivåer uppemot 57 dBA för ekvivalent ljudnivå och 74 dBA för maximal ljudnivå. Därmed uppfylls Naturvårdsverkets riktvärde utomhus som anges i tabellen ovan. För kontorsutrymmen är det inga problem att dimensionera fasaden så att kraven inomhus uppfylls.

Beräknade ljudnivåer på fasaden till ”Klinten” (Sicklaön 82:1) är som högst 59 dBA ekvivalent ljudnivå och 76 dBA maximal ljudnivå. Naturvårdsverkets riktvärde utomhus uppfylls därmed. Uppgifter om fasadens ljudisolerande förmåga saknas i dagsläget. Med normalgod kondition på fönster och tätningslistor bedöms ljudkrav inomhus uppfyllas.

För hotellet vid Värmdövägen uppgår fasadnivåerna som högst till 59 dB ekvivalent ljudnivå och 75 dBA maximal ljudnivå. Uppgifter om fasadisoleringen saknas i dagsläget. Med normalgod kondition på fönster och tätningslistor bedöms ljudkrav inomhus uppfyllas.

De studentbostadshus som har sin fasad direkt mot spårområdet beräknas få ekvivalenta ljudnivåer uppemot 60 dBA och 76 dBA maximal ljudnivå. Riksdagens riktvärden uppfylls därmed ej. Uppgifter om fasadens ljudisolerande förmåga saknas i dagsläget. En åtgärd för minskad ljudnivå inomhus är ökad fasadisolering. Ett annat sätt att sänka bullernivåerna är någon form av bullerskärm. För övriga hus uppfylls kraven. De tillfälliga studentbostädernas tillfälliga bygglov löper ut i september 2015 och får därefter inte förlängas enligt 9 kap. 30 – 32§ Plan- och bygglagen (2010:900). Det innebär att bostäderna enligt dagens förutsättningar inte står kvar när Tvärbanan planeras tas i drift. Om det ändå går att lösa så att delar av bebyggelsen kan vara kvar ytterligare en tid måste det utredas om avstegsfall A eller B är möjligt att tillämpa. Det finns då också starka skäl att vidare utreda risken för stomljud och vibrationer. Det kommer i sådana fall att utredas inom ett projekt som specifikt avser studentbostäderna.

#### *Stomljud och vibrationer*

Vibrationsutbredningen i mark från tågpassager kan medföra störningar för människor och skador på byggnader. Risken för och utbredningen av störningar beror på de geotekniska förhållandena för spåret och dess omgivning, d.v.s. beskaffenheten på den mark varpå spår och omgivande byggnader grundläggs; exempelvis berg, lera morän mm. Problem med stomljud är vanligast för spår och byggnader grundlagda på berg, medan vibrationsstörningar är vanligare för spår och byggnader grundlagda på t ex lera och torv. Enligt underlag från Nacka kommun består jordmånen längs spårets sträckning i etapper av torv, lera och morän. Information om lagrens mäktighet saknas. För att bedöma risken för att riktvärdena för komfortvibrationer och stomljud kan komma att överskridas föreslås att vidare undersökning företas gällande markegenskaperna längs delar av spårområdet, i

kombination med jämförelse med förhållanden på befintliga delsträckor. Resultaten skall användas för bedömning av behovet av stom- och vibrationsdämpande åtgärder.

Trafikförvaltningen kommer i den fortsatta processen att redovisa vilka tekniska åtgärder som kommer att vidtas för att motverka eller minimera både buller, stömljud och vibrationer.

### **Miljö kvalitetsnormer för luft**

Spårtrafik genererar få luftföroreningar i gatumiljön. Förhöjda halter av NO<sub>2</sub> och luftpartiklar i delar av planområdet orsakas av biltrafiken. En väl fungerande kollektivtrafik kan medföra att biltrafiken minskar, vilket minskar utsläppen av trafikrelaterade luftföroreningar. Ett genomförande av den föreslagna detaljplanen bedöms därför inte påverka luften i sådan utsträckning att nationella miljö kvalitetsnormer och kommunala mål inte kan följas.

För att uppmuntra till ökad användning av kollektivtrafiken behöver behovet av cykelparkeringar beaktas i planen.

### **Dagvatten och ytvatten**

Genomförandet av denna detaljplan bedöms inte försvåra möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna i Strömmens ytvattenförekomst. En dagvattenutredning som belyser både Tvärbanans och vägnätets dagvatten ska vara utförd innan granskning av detaljplanen sker. Dagvattenutredningen ska redovisa vilka eventuella åtgärder som är nödvändiga för att Svindersviken inte ska påverkas negativt av detaljplanen samt var och hur lokalt omhändertagande av dagvatten kan tillämpas inom detaljplaneområdet.

### **Hushållning med naturresurser och klimatpåverkan**

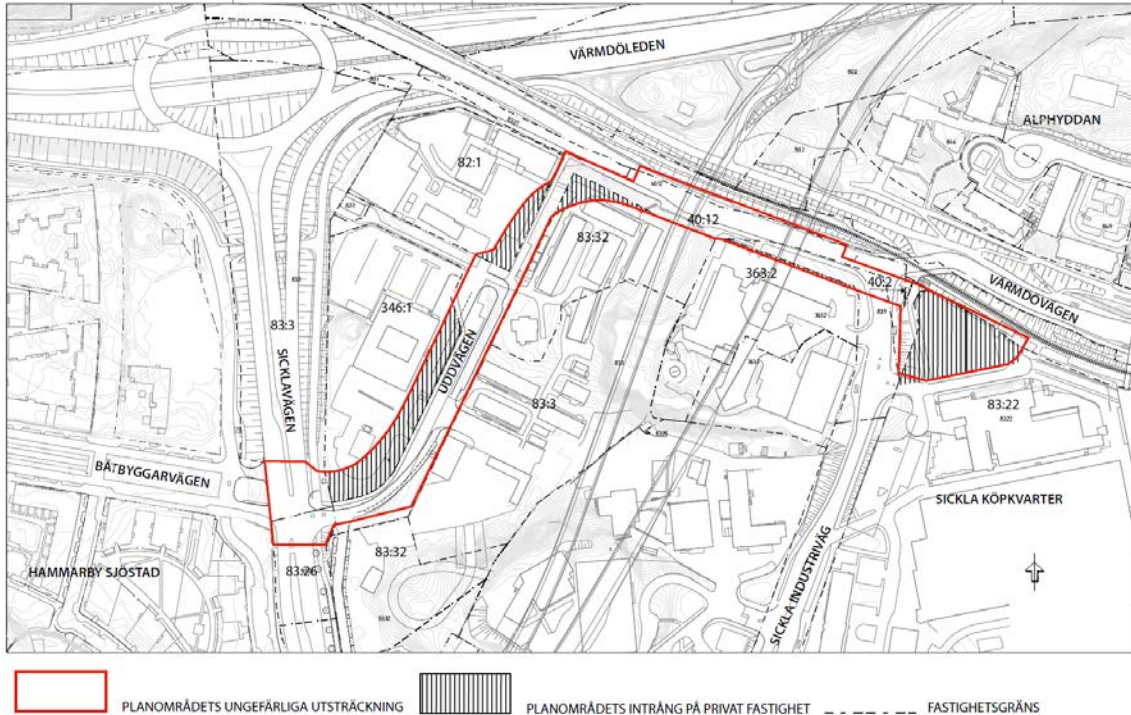
Ett antal målområden för hållbart byggande har pekats ut som eftersträvarvärda och passande sett till projektets syfte. Om dessa efterföljs bedöms projektet bidra med god hushållning av naturresurser och begränsad eller minskad klimatpåverkan.

Förlängningen av Tvärbanan innebär att fler resealternativ skapas och kollektivtrafikens attraktivitet ökar. Tvärbanan får ett effektivare utnyttjande genom att den mindre belastade delen mellan Gullmarsplan och Sickla tillförs fler resenärer. Området nås med och ska innehålla trygga, lättillgängliga och lättorienterade gång- och cykelvägar som förstärker kopplingarna i ett stråk mellan Sicklavägen och Värmdövägen via Uddvägen. Planen leder på så sätt inte till ökade fossilbränslekrävande transporter, utan uppmuntrar snarare till val av mer hållbart resande.

Projektet innebär att befintlig service, kommunikationer och tidigare kommunaltekniska investeringar utnyttjas väl. Åtgärder som påverkar landskapsbilden gestaltas med stor omsorg och med hänsyn till befintliga naturvärden och delar av området behöver sannolikt marksaneras. När bensinstationen intill rivs ska verksamhetsutövaren sanera området kring bensinstationen. Projektet bidrar på så sätt till hållbart resursutnyttjande och begränsad klimatpåverkan.

Om projektets hållbarhetsmål däremot inte efterföljs går många av vinsterna förlorade och kan delvis leda till omvänd effekt, varför utvalda mål ska följas.

### Konsekvenser för fastighetsägare



Nedan redovisas hur angränsande fastigheter påverkas av detaljplanen för Tvärbanan.

Sicklaön 346:1: En markremsa längs fastighetens sydöstra del överförs till Sicklaön 40:12 för att bli allmän platsmark för lokaltrafik med spår.

Sicklaön 82:1: Mark från sydöstra delen av fastighetens överförs till Sicklaön 40:12 för att bli allmänplats för lokaltrafik.

Sicklaön 83:32: Mark från fastighetens nordvästra hörn överförs till Sicklaön 40:12 för att bli allmänplats för lokaltrafik. En mindre del av Sicklaön 40:12 söder om Uddvägen överförs till Sicklaön 83:32 som kvartersmark för att möjliggöra lastinfart till bebyggelsen på Sicklaön 83:32. Det studentbostadshus som ligger längst norrut på fastigheten berörs av den markåtkomst som krävs för utbyggnad av Tvärbanan och behöver flyttas/rivas.

Sicklaön 363:2: Påverkas av tillfälligt markintrång längs med Värmdövägen under utbyggnadstiden. När Tvärbanan är utbyggd kommer den att gå utanför fastigheten och markinlösen är inte aktuellt.

Sicklaön 40:2: Fastigheten överförs i sin helhet till Sicklaön 40:12. Största delen blir kvartersmark med markanvändning spårtrafik. Resterande del blir allmän platsmark för lokaltrafik.

Sicklaön 83:22: En mindre del av fastighetens nordvästra hörn överförs till Sicklaön 76:1 för att bli kvartersmark för spår och stationsändamål. Samtidigt överförs en mindre yta från Sicklaön 40:12 till Sicklaön 83:22 för att utgöra kvartersmark för centrumbebyggelse.

Omfattningen på intrång och marköverföringar avgörs först vid detaljerad projektering av gatu- och spårområdet.

## 5. Så genomförs planen

Denna detaljplan ger rättigheter att använda marken för olika ändamål men är även en förberedelse för hur genomförandet ska organiseras. Under detta avsnitt beskrivs vilka tillstånd som behövs, vem som ansvarar för utbyggnad och skötsel samt vilka förändringar planen innebär fastighetsrättsligt, tekniskt och ekonomiskt.

### Förslag till tidplan

Plansamråd	Kvartal 4 2013
Granskning	Kvartal 1 2014
Kommunfullmäktiges antagande	Kvartal 2-3 2014
Laga kraft	Kvartal 3 2014

Utbyggnad enligt planförslaget kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Byggstart kan tidigast ske under tredje kvartalet 2014 under förutsättning att detaljplanen inte överklagas. Förberedande arbeten som inte kräver planstöd kan komma att påbörjas våren 2014.

### Garanterad tid då planen gäller

De rättigheter i form av angiven markanvändning, byggrätter med mera som detaljplanen ger upphov till är gällande under viss tid. Denna garantitid, då fastighetsägare och berörda ska kunna utgå från att inga ändringar sker, kallas för genomförandetid. Genomförandetiden för denna detaljplan är 5 år från den tidpunkt då detaljplanen vinner laga kraft.

### Ansvarsfördelning

Nacka kommun ska genom Tekniska nämnden vara huvudman för allmänna platser, det vill säga för utbyggnad och skötsel av all gatumark inom planområdet.

Nacka kommun genom Tekniska nämnden är huvudman för det allmänna vatten- och avloppsnetet inom planområdet.

Elförsörjning till Tvärbanan kommer att ske från befintlig spårväg i Stockholms kommun. Trafikförvaltningen kommer att vara huvudman för det elnät som ska försörja Tvärbanan.

Trafikförvaltningen är huvudman för anläggningarna på den kvartersmark som är avsedd för stationsändamål och intilliggande spår, det vill säga ansvarar för drift och underhåll inom området.

Fastighetsägaren till fastigheten Sicklaön 83:22 är huvudman för anläggningarna på den kvartersmark som är avsedd för centrumändamål, det vill säga ansvarar för utbyggnad, drift och underhåll inom området.



Mark-, exploaterings- avtals- och övriga genomförandefrågor handläggs av mark- och exploateringsenheten i Nacka kommun. Fastighetsbildningsfrågor, inrättande av gemensamhetsanläggningar och andra fastighetsrättsliga frågor samt beställning av nybyggnadskarta handläggs av lantmäterimyndigheten i Nacka kommun. Ansökan om marklov, bygglov och bygganmälan handläggs av bygglovenheten i Nacka kommun.

## **Avtal**

### *Genomförandavtal*

Ett genomförandavtal är upprättat mellan Nacka kommun och Trafikförvaltningen som reglerar parternas ansvar för kostnader och utförande under planerings- och utbyggnadsfasen av Tvärbanan samt preliminär tidplan. Kommunstyrelsen i Nacka beslutade i april 2013 att ingå avtalet med Trafikförvaltningen. Kommunstyrelsens beslut har även godkänts av Kommunfullmäktige. Landstingets trafiknämnd beslutade att genomföra utbyggnaden av Tvärbanan juni 2013. Vid samma tillfälle togs även beslut om att Trafikförvaltningen ska ingå genomförandavtal med Nacka kommun.

Trafikförvaltningen har även upprättat genomförandavtal avseende Tvärbanan med Trafikverket och Stockholm stad.

## **Fastighetsrättsliga åtgärder**

### *Fastighetsägare*

Detaljplanen berör Nacka kommuns fastigheter Sicklaön 40:12 och 83:9, fastigheterna Sicklaön 83:22, 83:32 samt 346:1 som ägs av Sickla industrifastigheter K/B (Atrium Ljungberg AB), fastigheten Sicklaön 82:1 som ägs av Nacka Port AB, Trafikverkets fastigheter Sicklaön 83:26 och 83:27, Sicklaön 76:1 som ägs av AB Storstockholms lokaltrafik, Sicklaön 363:2 ägd av Pandox AB samt ett dödsbo som innehar fastigheten Sicklaön 40:2.

### *Markåtkomst*

Stor del av planområdet inryms i fastigheterna Sicklaön 40:12 och 83:9 som är allmän platsmark i Nacka kommuns ägo. Utöver det gör planen intrång på ett antal privata fastigheter där markinlösen blir nödvändig för att kunna genomföra detaljplanen. Se vidare under rubriken Konsekvenser för fastighetsägare, sid 31.

På fastigheten Sicklaön 83:32 arrenderar Stiftelsen Stockholms Studentbostäder marken och har på platsen uppfört studentbostäder med tillfälligt bygglov. Det studentbostadshus som ligger längst norrut på fastigheten berörs av den markåtkomst som krävs för utbyggnad av Tvärbanan och behöver flyttas/rivas.

Den byggrätt som finns inom planområdet på fastigheten Sicklaön 83:22 kommer att påverkas av det nya stationsområdet. Som kompensation för minskad byggrätt närmast Sickla station ges utökad byggrätt västerut, mot Sickla Industriväg.

Den kvartersmark inom planområdet som är avsedd för spår och stationsändamål vid Sickla station ska överlätas till Trafikförvaltningen.

Ett område i södra delen av fastigheten Sicklaön 346:1 ska upplåtas med servitut till förmån för kommunens fastighet Sicklaön 40:12 enligt befintligt avtal mellan berörda parter.

Åtkomst av privatägd mark sker via frivillig överenskommelse mellan kommunen och berörda fastighetsägare eller för allmän platsmark kan även inlösen ske med stöd av Plan- och bygglagen (2010:900).

För att utbyggnaden ska kunna genomföras som planerat när detaljplanen vunnit laga kraft kommer förtida tillträde till den mark som berörs behövas. Det förtida tillträdet innebär att kommunen får tillträde till den enskilt ägda mark som berörs av fastighetsreglering även om fastighetsbildningen inte är klar. Det är lantmäteriet som beslutar om förtida tillträde och fastighetsbildning när kommunen har skickat in en ansökan.

#### *Markinträng*

Fastigheten Sicklaön 363:2, med verksamheten Quality Hotell, kommer att påverkas av tillfälligt markinträng längs med Värmdövägen under utbyggnadstiden med anledning av att Tvärbanan går direkt utanför fastighetsgränsen. Väg för varutransporter till och från fastigheten ska under hela entreprenadtiden vara framkomlig, men antalet parkeringar längs Värmdövägen kommer att begränsas. Markinlösen är dock inte aktuellt när Tvärbanan är utbyggd.

Utöver behovet av markåtkomst i fastigheterna Sicklaön 346:1, Sicklaön 82:1, Sicklaön 83:32 och Sicklaön 83:22, som är redovisat under rubriken Konsekvenser för fastighetsägare, kommer dessa fastigheter även sannolikt beröras av tillfälligt markinträng under utbyggnadstiden.

Avtal om markinträng ska tecknas mellan parterna.

#### *Fastighetsindelningsbestämmelser m m*

Fastighetsindelningsbestämmelser kommer inte att tillämpas i planen.

Fastighetsplaner och tomtindelningar enligt den upphävda plan- och bygglagen (1987:10) gäller sedan införandet av den nya plan- och bygglagen (2010:900) som detaljplanebestämmelser i gällande detaljplan enligt 4 kap. 18§.

Fastighetsindelningsbestämmelserna för gällande stadsplan 52, ursprungligen fastställda som tomdelning för Kvarteret Dagkarlen och Kvarteret Dagsverket (akt 0182K-5654 respektive 0182K-5566), upphör således också att gälla inom det nya planområdet.

#### *Lantmäteriförrättningar*

Kommunen ansöker och bekostar den fastighetsbildning som erfordras för marköverlåtelse.

#### *Avtal*

Avtal ska tecknas mellan Nacka kommun och Trafikförvaltningen som ger landstinget rätt att disponera kommunens mark för spårtrafik inom planområdet. Kommunen ansvarar för att avtal upprättas.

### Tekniska åtgärder för att möjliggöra planförslaget

Trafikförvaltningen ansvarar för planering, projektering, upphandling och utförande av samtliga entreprenadarbeten inom planområdet i samverkan med Nacka kommun och enligt upprättat genomförandeavtal mellan parterna. Undantag är utbyggnad av byggrätten inom fastigheten Sicklaön 83:22 som kommer att ske senare och ansvaras av fastighetsägaren Atrium Ljungberg AB.

I entreprenadarbetena ingår utbyggnaden av Tvärbanan, ombyggnad av Uddvägen inklusive ny gång- och cykelbana samt ombyggnadsåtgärder av andra kommunala anläggningar som påverkas av Tvärbanan. Att alla arbeten utförs inom samma projekt är en viktig förutsättning i projektet utifrån tid, ekonomi och samordning.

Entreprenadarbetena fordrar geotekniska insatser i form av schakt, utfyllnad och grundförstärkningar längs delar av planområdet. Det kommer att krävas omläggning och/eller flytt av ledningar i mark. Trafikförvaltningen ansvarar för provisoriska trafik- och ledningsanläggningar som är nödvändiga för att kunna utföra entreprenadarbetena.

I närheten av planområdet för Tvärbanan pågår flera andra projekt; några i planeringsfasen, andra i utbyggnadsfasen, där samordning måste ske. Det avser projekt inom både Nacka kommun och Stockholm stad.

#### *Trafikanläggningar*

Uddvägen måste byggas om på grund av dåliga markförhållanden som har gjort att vägen har sjunkit. I samband med ombyggnaden flyttas Uddvägens anslutning mot Sicklavägen norrut för att möta Båtbyggargatan. En preliminär utformning av Uddvägen inklusive gång- och cykelbana är framtagen, se sektion s. 19. Slutlig utformning och läge av Uddvägen kommer att bestämmas i samband med projektering av utbyggnaden och kan komma att styras av de befintliga ledningsstråk som behöver flyttas i området.

Infarter till angränsande fastigheter ska beaktas och fungera under utbyggnaden av Tvärbanan och utformas på ett tillfredställande sätt när Uddvägen färdigställs.

Trafikförvaltningen ansvarar för provisoriska anläggningar för trafik till följd av entreprenadarbetena inom planområdet. De ansvarar även för att störningar för trafik och kollektivtrafik minimeras under utbyggnadstiden.

Sickla industriväg kommer att behöva stängas av under en del av utbyggnadstiden samt ha begränsad framkomlighet periodvis. Sicklavägen, Värmdövägen och Uddvägen kommer också att ha begränsad framkomlighet under delar av byggtiden. GC-stråk norr om Saltsjöbanan kommer att behöva ledas om under delar av utbyggnadstiden på grund av omläggning av ledningar.

Trafikavstängning på Saltsjöbanan kommer att krävas periodvis under byggtiden och Saltsjöbanans tåg kommer periodvis inte att kunna stanna vid Sickla station.

Där planområdet går över reservat för ny allmän vägtunnel, Östlig förbindelse, finns en planbestämmelse om lägsta nivå för schaktning som ska beaktas vid utbyggnaden.

### *Ledningsomläggning*

Utbyggnad av Tvärbanan inklusive ombyggnad av Uddvägen kommer att kräva omläggning och/eller flytt av vatten-, dagvatten- och spillvattenledningar inom planområdet. Även andra ledningar som finns inom området kommer att beröras och behöver sannolikt flyttas eller skyddas. Stor hänsyn behöver tas till ledningarna i samband med entreprenadarbetena och hantering av samtliga ledningstyper kommer att beaktas i kommande detaljprojektering. Trafikförvaltningen ansvarar för de provisorier som är nödvändiga för att kunna utföra entreprenadarbeten.

### *Dagvattenhantering*

Lämplig dagvattenhantering måste säkerställas vid projektets genomförande med vägledning av den dagvattenutredning som kommer att tas fram till granskningsskedet. Delar av planområdet måste sannolikt marksaneras. Eventuella markföroreningar ska saneras i samråd med tillsynsmyndigheten i Nacka kommun.

### *Vatten och avlopp*

Trafikförvaltningen ansvarar för provisoriska anläggningar för vatten, avlopp och dagvatten till följd av entreprenadarbetena. På samma sätt ansvarar de för att kapaciteten på huvudvattennätet, spill- och dagvatten inom området inte får en försämrad funktion.

Innan detaljplanen ställs ut för granskning ska ett genomförbart förslag finnas framtaget hur berörda vatten- och spillvattenledningar ska hanteras i projektet.

Tvärbanan medför inga nya förbindelsepunkter för vatten och avlopp.

### *Etableringsytor*

För utbyggnad av Tvärbanan behövs etableringsytor för byggmaterial, schaktmassor, byggbodar m m. Kommunen ansvarar för att ställa mark till förfogande. Etableringsytor behövs även för att ge plats för de entreprenadarbeten som ska ske inom planområdet. Det kan innebära tillfälliga intrång på icke-kommunala fastigheter.

## **Ekonomiska frågor**

### *Allmänna gator, park m.m.*

Trafikförvaltningen ansvarar för och bekostar utbyggnad av Tvärbanan samt erforderliga ombyggnadsåtgärder av kommunens allmänna anläggningar som är direkt betingat av Tvärbanans utbyggnad. Detta avser sådana åtgärder som inte skulle behöva vidtas om Tvärbanan inte byggdes.

Kostnader för Uddvägen samt vissa andra allmänna anläggningar inom området bekostar kommunen enligt överenskommelse med Trafikförvaltningen och upprättat genomförandeavtal.

### *Vatten och avlopp*

Kostnaderna för ombyggnad och omläggning av VA-ledningar delar kommunen och Trafikförvaltningen på enligt upprättat genomförandeavtal. Tvärbanan medför inga nya förbindelsepunkter för vatten och avlopp och ingen VA-taxa tillkommer för detta projekt.

### *Bygglov*

Kommunen tar ut avgifter för bygglov och bygganmälan enligt gällande taxa.

### *Markåtkomst*

Nacka kommun har ansvaret för att lösa markåtkomsten för Tvärbanan. Ersättning för nödvändiga marköverföringar bestäms i första hand genom överenskommelse mellan Nacka kommun och berörda fastighetsägare. Ersättning kan även bestämmas i en lantmäteriförrättning.

Marköverlåtelse av stationsområdet mellan Nacka kommun och Trafikförvaltningen sker genom överenskommelse mellan parterna.

### *Markinträng*

Ersättning för tillfälligt markinträng ansvarar Nacka kommun för. Ersättningen bestäms genom överenskommelse mellan Nacka kommun och fastighetsägaren.

## 6. Medverkande i planarbetet

### Nacka kommun:

Christina Gerremo	Projektledare	Mark- och exploateringsenheten
Christian Rydberg	Planarkitekt	Planenheten
Tord Runnäs	Planarkitekt	Planenheten
Johan Aspfors	Kommunikationsstrateg	Planenheten
Elisabeth Rosell	Landskapsarkitekt	Parkenheten
Kerstin Söderberg	Förrättningslantmätare	Lantmäterienheten
Anna Hedman	Förrättningslantmätare	Lantmäterienheten
Mahmood Mohammadi	Trafikplanerare	Trafikenheten
Mårten Sessler	Kommunikationsstrateg	Teknik- och stadsbyggnadsstaben
Helena Joseph	Kommunikatör	Teknik- och stadsbyggnadsstaben
Yussuf Hassen	Projektstöd	Teknik- och stadsbyggnadsstaben
Marianne Möller	Projektstöd	Teknik- och stadsbyggnadsstaben
Per Johnsson	VA-ingenjör	VA- och avfallsenheten
Henrik Asp	Entreprenadingsingenjör	Vägenheten
Alice Ahoniemi	Miljö- och hälsoskydd	Miljöenheten
Love Edenborg	Bygglövsbehandlare	Bygglövsenheten
<b>Övriga:</b>		
Malin Ingemarson	Programledare	Trafikförvaltningen
Annika Küller	Projektledare	Trafikförvaltningen
Mats Söderberg	Produktionsledare	Trafikförvaltningen
Carl Silfverhielm	Spårtrafiksstrateg	Trafikförvaltningen
Mats Texte	Avtal mm.	Trafikförvaltningen

Planenheten

Andreas Totschnig      Christian Rydberg  
Planchef                      Planarkitekt