



Den 10 januari 2013

**STARTPROMEMORIA**

Dnr KFKS 2012/660-214

Projekt 9227 Tvärbanan

## **Startpromemoria för Tvärbanan, stadsbyggnadsprojekt 9227 för Sicklaön 40:12 m.fl., Nacka kommun**

### **Sammanfattning**

Ett nytt stadsbyggnadsprojekt för Tvärbanans förlängning till Saltsjöbanans Sickla station har initierats efter att landstingets trafiknämnd 2012-10-16 beslutade att en förlängning av Tvärbanan till Nacka ska utredas. Ett samarbete mellan SL och Nacka kommun har inletts för att tillsammans verka för ett snabbt genomförandebeslut. För detta ändamål krävs ett beslut från Nacka kommun om att ta fram förslag till en ny detaljplan.

Syftet med stadsbyggnadsprojektet är att möjliggöra en förlängning av Tvärbanan, från dagens ändhållplats Sickla Udde i Hammarby Sjöstad till Sickla station i Nacka. Tvärbanan ska tillföra nya attraktiva resealternativ i kollektivtrafiken liksom avlasta Slussen under den planerade ombyggnationen av denna.

Projektet ska i stort bidra till att utveckla Västra Sicklaön i enlighet med den fördjupade översiktsplanen för Sickla som numera är inarbetad i Nacka kommuns översiktsplan *Hållbar framtid i Nacka* (2012).

Eftersom satsningen ska vara till nytta under tiden Slussen byggs om ställs höga tidsmässiga krav. Målsättningen är att spårtrafiken ska vara i bruk första kvartalet 2015. En förutsättning för detta är en forcerad plan- och byggprocess. För att kunna påbörja planarbetet omgående behöver denna startpromemoria antas innan landstingets trafiknämnd beslutar om ett genomförande, vars beslut planeras till mars 2013.

Området för Tvärbanans sträckning genom Sickla berörs av flera pågående projekt och planprocesser, som måste beaktas i det nya stadsbyggnadsprojektet för att uppnå en sammanhängande och fungerande stadsdel. Projektet kommer också att påverka användningen av ett antal privatägda fastigheter.

Nacka kommun kommer att teckna ett genomförandeavtal med SL som reglerar parternas ansvar för kostnader och utförande under planerings- och genomförandefasen. Genomförandeavtalet kommer att upprättas i början av 2013 och utgöra del av underlaget till landstingets trafiknämnd gällande beslut om att genomföra förlängning av Tvärbanan.



Inriktningen är att kommunen bidrar med kostnader för att upprätta en detaljplan samt tar på sig ansvaret att lösa markåtkomsten. Ytterligare kostnadsposter är under förhandling med SL.

## Syfte och mål

Syftet med stadsbyggnadsprojektet är att göra det möjligt att bygga ut snabbspårvägen (Tvärbanan) från dagens ändhållplats Sickla Udde i Hammarby Sjöstad, från Nacka kommungräns över Sicklavägen, utmed Uddvägen och Värmdövägen till Sickla station. För detta ändamål krävs det en ny detaljplan. Planområdet beräknas omfatta spårområdet samt angränsande ytor och hållplatser.

Tvärbanan ska tillföra nya attraktiva resealternativ i kollektivtrafiken liksom avlasta Slussen under den planerade ombyggnationen av denna.

Planområdet är en del av området kring Fanny Udde på västra Sicklaön som är tänkt och på väg att 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). Kopplingarna och rörelsemönstren mellan de kringliggande miljöerna; Hammarby sjöstad, Nobelberget, Sickla köpkvarter och övriga Sicklaön är en viktig del i denna utveckling och förlängningen av Tvärbanan till Sickla station utgör en central faktor i förvandlingen.

Projektets viktigaste mål är följande:

- Skapa fler resealternativ vilket ökar kollektivtrafikens attraktivitet både i Nacka, i Stockholm och i regionen.
- Berika västra Sicklaön med nya kopplingar och urbana kvaliteter.
- Tjäna som betydande avlastning för Slussen under ombyggnadstiden då resenärer med Saltsjöbanan och en del av ostsektorns busstrafikanter erbjuds en möjlighet att åka med Tvärbanan istället för via Slussen.
- Effektivisera utnyttjandet av Tvärbanan genom att tillföra fler resenärer till den mindre belastade delen mellan Gullmarsplan och Sickla.
- Göra spårtrafiksystemet tydligare och enklare att använda genom att knyta samman olika grenar och trafikslag.

## Ärendet/Bakgrund

Diskussioner om att förlänga Tvärbanan från Sickla Udde till Sickla station har förts från och till under en längre tid. 2012-10-16 beslutade landstingets trafiknämnd att utreda en förlängning. Parallellt har Nacka kommun i samarbete med fastighetsägaren Atrium Ljungberg AB tagit fram rapporten *Tvärbana till Sickla* (2012), där alternativa sträckningar redovisas. Alternativen jämförs tekniskt och ekonomiskt och ett av dem bedöms vara mest lämplig. Rapporten utgör ett underlag och stöd åt SL som förväntas fatta ett genomförandebeslut för projektet i mars 2013. SL och Nacka kommun har redan inlett ett samarbete för att tillsammans verka för ett snabbt genomförandebeslut i landstingets trafiknämnd.

Området som en förlängning av Tvärbanan tar i anspråk berörs av flera pågående projekt och planprocesser, t.ex. Danvikslösen, Kontor Uddvägen, Nobelberget, Akzo Nobel (Kinnarpsplanen) och de sista etapperna av Hammarby sjöstad inom Stockholms stad.



Projekten och planprocesserna måste beaktas i det nya stadsbyggnadsprojektet för att uppnå en sammanhängande och fungerande stadsdel.

För att möjliggöra utbyggnaden av Tvärbanan krävs ändrad markanvändning för ett långsmalt område som sträcker sig från kommungränsen på Sicklavägen, längs med Uddvägen och efter högersväng utmed Värmdövägens södra sida fram till Sickla station. Sträckningen kommer i huvudsak dras på de kommunalt ägda fastigheterna Sicklaön 40:12 och Sicklaön 83:9, men kommer göra visst anspråk på fastigheter tillhörande SL, Trafikverket och ett antal privata fastighetsägare.

En förlängning av Tvärbanan från Sickla udde till Sickla station ger flera fördelar på både kort och lång sikt. Genom att koppla samman Tvärbanan med Saltsjöbanan och den busstrafik som går på Värmdövägen och Sickla industriväg, skapas ett attraktivt alternativ att resa kollektivt på tvären mellan Nacka-Värmdösektorn och Stockholms läns södra och västra delar, utan att passera Stockholms innerstad. Samtidigt beräknas åtgärden ge Slussen som bytespunkt välbehövlig avlastning.

Som konsekvens av den planerade ombyggnad av Slussen kommer Saltsjöbanan, under större delen av byggtiden, troligen inte kunna angöra Slussen. Tvärbanans förlängning kommer då, utöver ovan nämnda syften, också tjäna som del av den ersättningstrafik som kommer att bli nödvändig under många år.

En förutsättning för att satsningen ska kunna vara till nytta under tiden Slussens byggs om är en forcerad plan- och byggprocess där alla involverade parter är med och bidrar från början av arbetet. Planarbetet måste därför ske i tätt samarbete mellan berörda parter. Vid en forcerad detaljplaneprocess bedöms detaljplanen kunna vara klar i oktober/november 2013 om planarbetet kan påbörjas vid årsskiftet 2012-2013. Tidplanen är dock beroende av att kommunen får relevant information från SL till planarbetet. Förutsatt att även byggprocessen forceras bedöms spåret kunna vara i drift första kvartalet 2015, i tid för att avlasta Slussen under ombyggnaden och framåt. Inför planerat genomförandebeslut i landstingets trafiknämnd i mars 2013 gör nu SL en översyn av tidplanen.

Till grund för rapport *Tvärbanan till Sickla* ligger ett antal utredningar. Utredning av de fysiska och tekniska förhållandena utfördes genom ett initialt platsbesök, insamling av digital grundkartematerial från Nacka kommun och tidigare utförda utredningar/analyser från SL och Atrium Ljungberg AB. Utifrån bakgrundsmaterialet, diskussioner med beställare och intressenter, utvecklades alternativa sträckningar som var och en utvärderades grundligt med hänsyn till eventuella konsekvenser. Sammantaget visade sig två alternativ stämma bäst överens med beställarnas krav och synpunkter. De två alternativen finjusterades och en kostnadsuppskattning utfördes jämte en konsekvensbedömning med hänsyn till fysiska förhållanden, fastighetsintrång, resenärernas upplevelse och nyttjande, stadsbyggnadspåverkan och utvecklingspotential, samt uppskattad byggnadskostnad och tidsaspekt i relation till Slussens ombyggnad. Studerade alternativ:

**Alternativ 1:** En sträckning från Båtbyggargatan (Sickla Udde) till Sickla Station som leds i plankorsning över Sicklavägen, längs Uddvägen i gatumiljö och upp på ramp mot Värmdövägen. Därefter svänger sträckningen österut, parallellt med Värmdövägens södra sida i separat tråg, under Sickla Industriväg och slutar i en hållplats intill Sickla Station.

**Alternativ 2:** En sträckning från Båtbyggargatan (Sickla Udde) till Sickla Station som leds i plankorsning över Sicklavägen, fortsätter rakt fram längs en teoretisk förlängning av Båtbyggargatan och in i (den så kallade) Nobelbergssvackan, in i en bergtunnel som övergår

till en konstruktionstunnel under Sickla Industriväg och mynnar i en hållplats i ett tråg eller överdäckt utrymme i nära anslutning till Sickla Station.

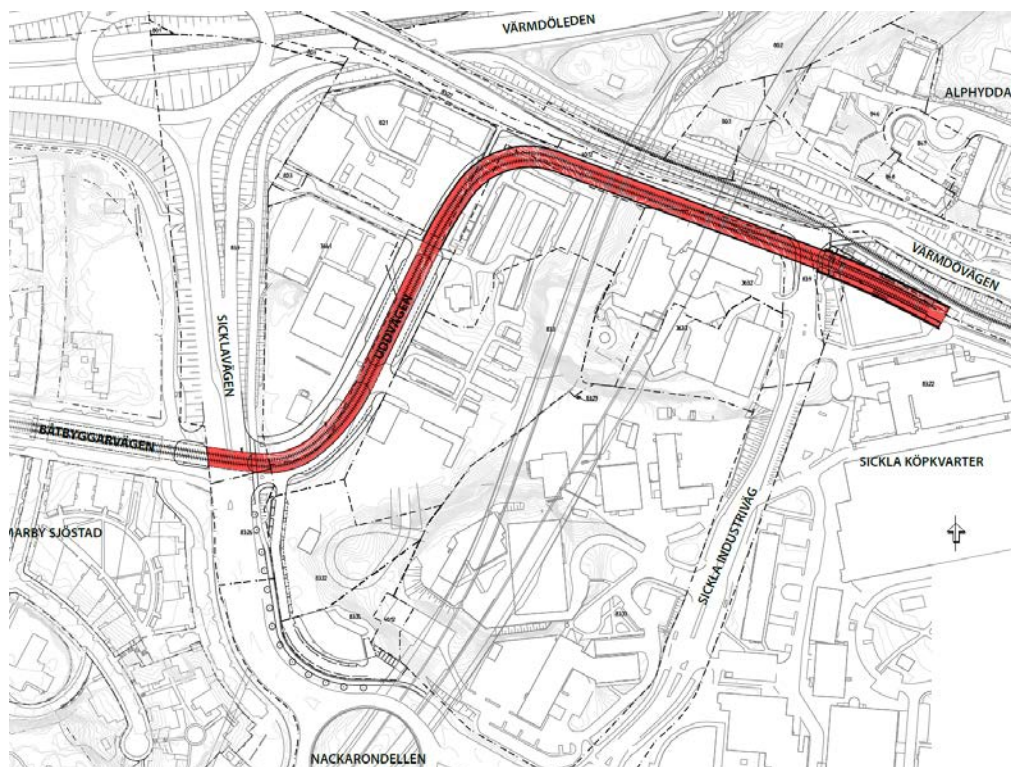
Utifrån presenterat material och diskussion kring tidsplan, uppskattad kostnad, fastighetsintrång, och teknisk genomförbarhet så uteslöts Alternativ 2. Komplikationen med att göra intrång på Trafikverkets mark, hanteringen av VA-ledningar och påverkan till uppställningsutrymme och servicetunnel till Södra Länken var faktorer som bedömdes kräva alltför kostsamma och tidskrävande åtgärder. Alternativ 1 bedömdes således vara en bättre lösning.

## Preliminär avgränsning/områdets läge



*Planområdets läge i kommunen*

Planområdet inryms på västra Sicklaön och har till följd av sitt ändamål en långsmal utformning som sträcker sig från kommungräns i anslutning till Båtbyggargatan (Sickla Udde) till och med Sickla Station, en sträcka på ca 675 m. Planen inrymmer spårområdet som leds i plankorsning över Sicklavägen, längs Uddvägen i gatumiljö och upp på ramp. Därefter svänger området österut, parallellt med och söder om Värmdövägen, under Sickla industriväg och fram till Sickla Station.



*Planområdets ungefärliga avgränsning*

## Statliga och kommunala intressen samt kommunala planer

### *Riksintressen*

Sicklavägen, länsväg 260, är liksom Södra Länken och Värmdöleden statlig och är av riksintresse på grund av att de är länkar mellan det nationella vägnätet och en hamn av riksintresse (Stadsgårdshamnen).

### *Regionplan och översiktsplan*

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFS 2010) pekas västra Sicklaön ut som del av den centrala regionkärnan. Detta befästs i gällande översiktsplan *Hållbar framtid i Nacka* (antagen 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 1999-06-14. 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 översiktplanen har arbetats in i gällande översiktplan *Hållbar framtid i Nacka* (se Stadsbyggnadsstrategi *Skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön*) och är inte längre aktuell som separat dokument.

#### *Trafikplaner*

Danvikslösen är ett vilande planarbete inom både Nacka kommun och Stockholms stad i avvaktan på slutlig lösning av Ostsektorns framtida kollektivtrafikförsörjning. I Nacka kommun har fyra detaljplaner varit 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. En förstudie är framtagen 2006-04-24. Trafikverket genomför sedan sommaren 2012 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 första delen av 2013 och resultera i förslag till objekt som ska arbetas vidare med, varav en Östlig förbindelse sannolikt är ett av dessa. Trafikverket äger mark öster om planområdet, vägreservat för den Östliga förbindelsen, som är tänkt att användas för etablering av bodar och byggteknisk utrustning. Del av denna mark, tillsammans med mark som ägs av Atrium Ljungberg, är idag upplåten för studentbostäder med tidsbegränsade lov.

#### *Detaljplaner*

I huvudsak kommer tre detaljplaner/stadsplaner att påverkas av föreliggande stadsbyggnadsprojekt. Stadsplan 52 från 1967 omfattar Sicklaön 346:1 och Uddvägen (del av Sicklaön 40:12) i sin helhet med markanvändningarna **industri** och **parkering** i kvartersmark, samt park och gata för allmän plats. Stadsplan 230 antogs 1972 och är i det område som spåret kan komma att påverka 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, järnväg och detaljplanen för Sickla köp kvarter (DP 451) ligger en remsa med markanvändning **J**, industri kvar. Remsan är punktprickad. 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. På grund av planområdets utdragna avgränsning kan ett flertal andra befintliga detaljplaner och stadsplaner också komma att påverkas av den planläggning som stadsbyggnadsprojektet förelägger. Planernas läge och verkan redovisas i Bilaga A. Tvärbanan Sickla befintliga och angränsande planer.

### *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 troligen så djupt att den inte påverkar projektet mer än att den behöver skyddas i detaljplanen med en bestämmelse om lägsta nivå för schaktning och varsamhet vid sprängnings- och byggnadsarbeten. Avloppstunnelns påverkan på projektets genomförbarhet måste dock utredas i det fortsatta arbetet. Eventuell påverkan av andra ledningar inom området måste också utredas i det fortsatta arbetet.

Ett reservat för Östlig förbindelse i tunnel ligger öster om planområdet, se ovan angående regionala trafikplaner.

I övrigt finns inga rättigheter som kommer att påverkas av projektet.

### *Kulturbeskydd*

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 (sid 277). De berörs inte av projektet direkt, men har anknytning till platsens historia och har värden för närmiljön.



*Villa Fanny Udde med detaljer i s.k. schweizerstil*



*Utsikt mot Fanny Udde tagen före sjösänkningen 1918*

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 och rester av dess park finns kvar strax öster om Uddvägen.

I planområdets norra del står Klint Bernhardts f d färgfabrik, en äldre industrifastighet (Sicklaön 82:1) med kulturhistoriskt värde. Byggnaden fick sin nuvarande karaktärsfulla

färgsättning i början av 50-talet. Den rutmönstrade färgfältsindelningen anknuter till 1950-talets vurm för geometriserande fasaddekor, men är 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.*

Tvärbanans sträckning kan komma att påverka en påfartsramp 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 inbägnade område, rester av udden till vänster. Lagnets 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.

#### *Andra politiska beslut/ställningstaganden*

Start-PM för projekt Kontor Uddvägen antogs av kommunstyrelsen den 13 juni 2012. Syftet är att inom fastighet Sicklaön 346:1 uppföra ny byggnad för kontor och handel. Projektet stämmer överens med intentionerna för projekt Tvärbanan.

Den 15 mars 2012 nåddes den politiska överenskommelsen om en tunnelbanelösning för Ostsektorn, där Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka och Värmdö kommuner fattade beslutet att gemensamt genomföra en förstudie kring utbyggnaden av tunnelbana till Nacka kommun. Den 22 april 2012 följdes detta av ett inriktningsbeslut där Nacka kommunfullmäktige ställer sig bakom planeringen av en utbyggnad av tunnelbanans blå linje till Nacka.

## **Planeringsförutsättningar**

I detta avsnitt beskrivs de intressen där det finns kända förutsättningar eller problem. De kommer sedan beskrivas mer utförligt under planprocessen tillsammans med kunskap om de intressen som kommer fram i samband med planerade utredningar.

#### *Natur & Kultur: landskapsbild, vegetation, topografi, geologi (geoteknik)*

Planområdet utgörs till stor del av ianspråktagna och hårdgjorda ytor. Från kommungräns till slutet av Uddvägen kommer spåret dras i relativt plan gatumark. Från Uddvägens slut i norr till Värmdövägen sträcker sig spårområdet längs en ramp där en breddning kan bli aktuell och en del icke-hårdgjord yta kan behöva tas i anspråk. Sträckan längs Värmdövägens södra kant slutar lätt och innehåller i dag en del vegetation som kan komma att försvinna. För att landa i nivå med Sickla station kommer spåren att gå i tunnel under Sickla industriväg. Dagens topografiska förutsättningar bidrar till att en godtagbar lutning kan åstadkommas. Geotekniska förutsättningar kommer att utredas.

#### *Markägoförhållanden*

Största delen av planområdet för tvärbanan kommer att inrymmas i fastighet Sicklaön 40:12 som är allmän platsmark/gata i Nacka kommuns ägo. En del inryms också i kommunens Sicklaön 83:9. Längs sträckan beräknas dock spåret göra intrång på ett antal fastigheter med andra ägare:

Trafikverket Sicklaön 83:3

Trafikverket Sicklaön 76:1

Atrium Ljungberg AB Sicklaön 83:22

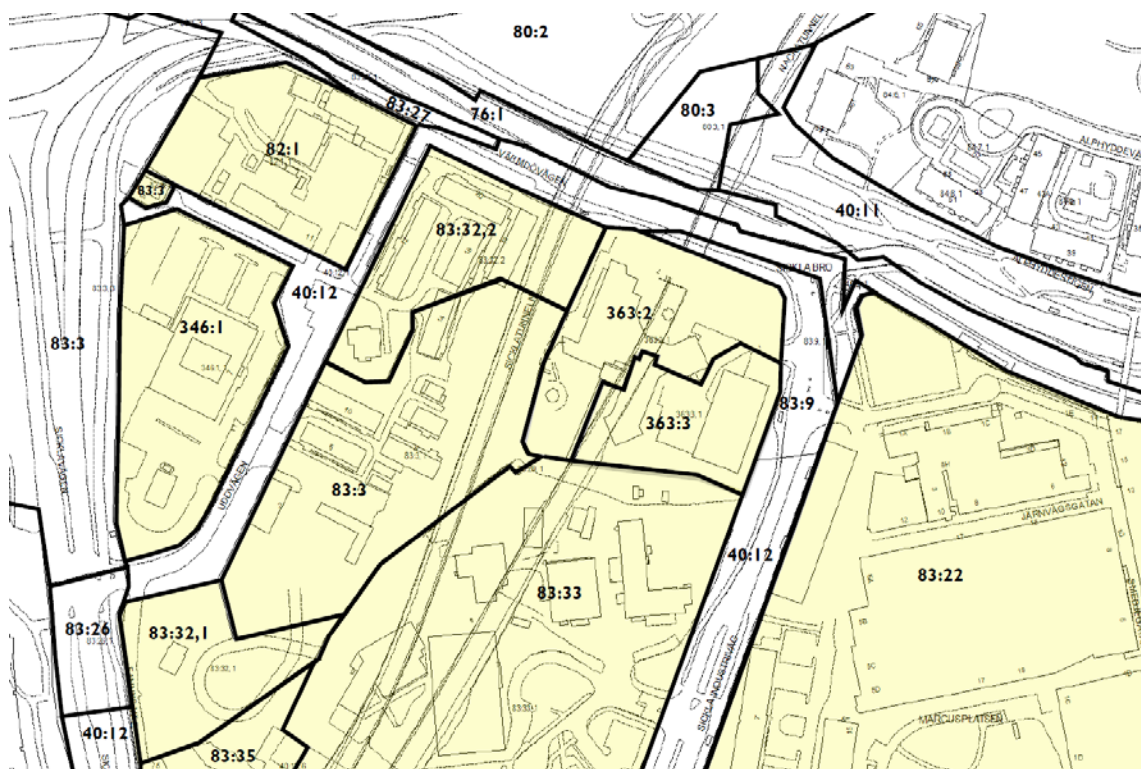
Atrium Ljungberg AB Sicklaön 83:32

Atrium Ljungberg AB Sicklaön 346: 1

Nacka Port AB (Västkuststugan) Sicklaön 82:1

Padox AB (Quality Hotel) Sicklaön 363:2

Stiftelsen Stockholms Studentbostäder har med ägarna för fastigheterna Sicklaön 83:22 och 83:3 ingått arrendeavtal i syfte att tillhandahålla studentbostäder. Avtalet går ut i juni 2014.



Översikt fastigheter runt Fanny Udde

*Bebyggelse: storlek, form, material, färg, tomtstorlek, placering, detaljer*

Fastigheten Sicklaön 346:1 är idag bebyggd med en tre till fyra våningar hög kontorsbyggnad från tidigt 1980-tal. I pågående planarbete för Kontor Uddvägen förutsätts att den nuvarande hyresgästen flyttar och befintlig byggnad rivs till förmån för mer omfattande kontorsbebyggelse med viss handel. I södra delen ligger en obemannad bensinstation som är uppsagd för avflyttning under 2013 och kommer att rivas inom kort. Marksanering ska ombesörjas av bensinbolaget. På Sicklaön 83:32,1 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 större garage- och kontorsbyggnad intill Uddvägen. Byggnaden omgärdas av en större asfalterad uppställningsyta samt en långsträckt carport. 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 studentboenden 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. På fastigheten finns en mynning till en drift- och underhållstunnel för Södra Länken. Intill Uddvägen på samma fastighet står villa Fanny Udde, 1800-talsvillan som beskrivs under kulturhistoriska intressen.

Fastigheten Sicklaön 82:1 nordväst om Uddvägens slut är bland annat bebyggd med 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.



Sicklaön 363:2 och 363:3 omfattar hotellverksamhet i form av sammanlänkade hotellbyggnader som sammanlagt upptar ca 2300 m<sup>2</sup> byggnadsarea och i vissa delar uppgår till 12 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 en byggrätt för kontor och service i gällande detaljplan.

#### *Kulturmiljö*

Projektet och tillhörande planområde 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 (sid 277). De har anknytning till platsens historia och har värden för närmiljön. Se närmare beskrivning i avsnittet *Kulturhistoriska intressen*.

#### *Gestaltningsspår*

Gällande stadsbild och gestaltning så är området exponerat mot stora trafikleder och utgör en av Nackas entréer mot omvärlden. Detta ställer höga krav på utformning och gestaltning och måste studeras noggrant. Frågan berör i hög grad andra pågående projekt innehållande bebyggelse, men även Tvärbanan som sådan har stor betydelse. Tvärbanan kommer bli ett nytt inslag i stadsmiljön. Det är viktigt att den smälter in bra och blir en så liten barriär som möjligt i stadslandskapet, och anpassas till befintliga och planerade gator och byggnader. Frågor rörande gestaltningen som kommer att hanteras i planarbetet rör exempelvis dragning, avgränsning, övergångar, utsmyckning med kantsten, vegetation osv.

#### *Trafik: gång- och cykelbanor, fordon, parkering, vägar*

Trafikfrågorna är av naturliga skäl centrala i projektet och kommer att utredas och hanteras med noggrannhet, även i samarbete med Trafikverket. Hur Uddvägens korsning med Sicklavägen utformas för att klara prognostiserade trafikmängder och samtidig korsning av Tvärbanan är en sådan fråga. Trafikanalys/simuleringar behöver utgå från bedömning av framtida utbyggnad inom samtliga fastigheter utmed Tvärbanans förlängning. Hur trafikplaneringarna utformas påverkas bland annat av proportionerna mellan handel och kontor i intilliggande projekt, där handel är den funktion som drar de större trafikflödena.

Vidare kommer frågor om Tvärbanans påverkan på kapacitet på vägnätet liksom biltrafik och parkering längs Uddvägen att utredas. Framkomlighet och säkerhet för gångtrafikanter och cyklister är en central fråga. Huvudcykelstråket Stockholm-Nacka-Värmdö passerar här. Målet är att låta gång- och cykelbana finnas kvar både längs Värmdövägen och längs Uddvägen (parallellt med Tvärbanan). Detta bör samordnas med den Cykelplan som påbörjats. Vägområde för samtliga trafikslag ska säkerställas i det kommande planarbetet.

#### *Teknisk försörjning: VA, el*

Vatten-, spillvatten- och dagvattenledningar finns utbyggda i vägarna kring planområdet. Kommunens huvudmottagning av vatten finns inom området (tryckstegringsstation). Distributionsledningar till kommunens vattentorn på Sicklaön korsar/går parallellt med föreslaget spår område. Kommunens huvudspillvattenledning korsar kvarteret Fanny Udde strax intill planområdet. Förbindelserna är avgörande för Sicklaöns spillvattenavledning/vattenförsörjning och stor hänsyn måste tas till dessa vid exploatering i närområdet. Det är sannolikt att ledningar måste skyddas eller flyttas och eventuellt kompletteras innan Tvärbanan byggs ut. En VA- och dagvattenutredning har påbörjats.



Även dragning och beskaftenhet på andra ledningar (el etc.) kommer att undersökas.

*Service: handel, kollektivtrafik, befolkningsstruktur*

Projektet syftar till att tillföra en viktig koppling till kollektivtrafiken. Den kommer i sig att både lokalt och regionalt öka tillgängligheten till service så som handel, skola, kultur och arbete för resenärerna från båda håll.

*Miljö: buller, vibrationer, mark- och luftförhållanden, grundvatten, risker, tillgänglighet, hälsa, farligt gods.* Noggranna undersökningar kring geoteknik och grundvatten ska göras. Befintliga och planerade tunnlar för Södra länken och Österleden/Östlig förbindelse ställer vissa krav på bebyggelsen. Bebyggelsen i området ska ha sådana tekniska lösningar att de inte påverkar grundvattenförhållandena i närområdet.

På angränsande vägar finns transporter av farligt gods och en riskanalys ska därför tas fram för detta projekt. Åtgärder med avseende på dessa kan behövas i området.

Planförslaget innebär anläggandet av en spårtrafikanläggning som kan ha störande påverkan på närmiljön, främst i form av buller, vibrationer och barriäreffekter, men även genom stomljud och vibrationer. Omgivande fastigheter innehåller och kommer till största del att innehålla kontors- och verksamhetslokaler. Dessa är mer bullertåliga än bostäder, men Tvärbanan ska utformas med målet att minimera bullernivåerna. En bullerutredning ska tas fram i planarbetet. Beroende på vilken typ av verksamhet som bedrivs i lokalerna intill spårvägen kan vibrationer och stomljud orsaka störningar på verksamheten. Därför bör även vibrationer och stomljud beräknas åtminstone längs spårvägens sträckning utmed Uddvägen. I övrigt bedöms projektet avge små eller inga konsekvenser vad gäller luftföroreningar, elektromagnetiska fält, ljusstörningar eller störningar för rekreation och friluftsliv. Tvärbanan beräknas däremot leda till att vissa persontransporter förs över från bil- och busstrafik till spårbunden trafik på sträckan.

## **Miljöbedömningar för planer och program**

För varje detaljplan som tas fram måste det bedömas om planens genomförande kan medföra betydande miljöpåverkan eller inte. Konstateras det att betydande miljöpåverkan är sannolikt kommer en miljöbedömning genomföras och en miljökonsekvensbeskrivning upprättas. Är betydande miljöpåverkan inte troligt tas en miljöredovisning fram. Under början av planprocessen kommer en s.k. behovsbedömning att göras. Behovsbedömningen ger svaret på om påverkan väntas bli betydande eller inte. Det formella beslutet om miljöpåverkan fattas i samband med beslutet om att skicka ut planhandlingarna på samråd.

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

## **Projektets bedrivande**

Projektets första fas är delprojekt *detaljplan*. Planarbetet kommer att genomföras med ett normalt planförfarande. Arbetet kommer att bedrivas av en projektgrupp inom kommunen samt av anlitate konsulter. Planarbetet förutsätter också ett nära samarbete med SL och Stockholm stad.

Projektledare är Christina Gerremo, Exploateringsenheten. Projektgruppen består av följande personer/kompetenser:



Christian Rydberg	Planenheten	Planarkitekt
Tord Runnäs	Planenheten	Planarkitekt
Yussuf Hassen	SLK	Projektstöd Infrastruktur
Marianne Möller	Trafikenheten	Projektstöd Trafikstrateg
Mahmood Mohammadi	Trafikenheten	Trafikingenjör
Per Johnsson	VA & Avfall	VA-ingenjör
Alice Ahonemi	Miljöenheten	Miljö och hälsoskyddsinspektör
Elisabeth Rosell	Park & Natur	Landskapsarkitekt
Johan Aspfors	Planenheten	Kommunantikvarie
Henrik Asp	Vägenheten	Entreprenadingenjör
Ej utsedd	Bygglovsenheten	Bygglovhandläggare
Ej utsedd	Lantmäterienheten	Förrättningslantmätare
Ej utsedd	Staben	Kommunikatör

Under planarbetet behöver nedanstående utredningar göras. Speciella konsultinsatser kommer att behövas för dessa utredningar. Eventuellt fler utredningar kan bli aktuellt under planarbetets gång.

- Trafikutredning
- Bullerutredning
- Vibrations- och stomljudsutredning
- VA-utredning
- Dagvattenutredning
- Geotekniska undersökningar
- Luftföroreningar
- Riskanalys, farligt gods

## Ekonomi

Nacka kommun kommer att teckna ett genomförandavtal med SL som reglerar parternas ansvar för kostnader och utförande under planerings- och genomförandefasen av en förlängning av Tvärbanan. Avtalet upprättas i samarbete mellan exploateringsenheten, Nacka kommun och SL. Genomförandavtalet kommer att upprättas i början av 2013 och utgöra en del av underlaget för beslut om ett genomförande av landstingets trafiknämnd, vars beslut planeras till mars 2013.

SL förutsätter en medfinansiering från Nacka kommun i projektet. Inriktningen är att kommunen bidrar med kostnader för att upprätta en detaljplan samt tar på sig ansvaret att lösa markåtkomsten för förlängning av Tvärbanan och de eventuella kostnader som detta kan innebära. Inget planavtal kommer att upprättas inom detta projekt.

### *Plankostnad*

Att upprätta en detaljplan innebär uppskattningsvis en kostnad om ca 1 500 tkr.

### *Kostnad markinlösen*

Kostnad för att lösa markåtkomsten är inte känd i dagsläget eftersom den exakta spårdragningen ännu inte är klarlagd och förhandlingar med berörda fastighetsägare först kommer att ske i början av 2013. SL arbetar för närvarande med att studera spårdragningen, vilket kommer att påverka vilka markområden som blir aktuella för markinlösen.

Större delen av berörd mark tillhör kommunen och utgör allmän platsmark. Avseende fastigheterna Sicklaön 83:3 och Sicklaön 76:1, som ägs av Trafikverket, så kommer SL att teckna ett genomförandeavtal med Trafikverket gällande dessa.

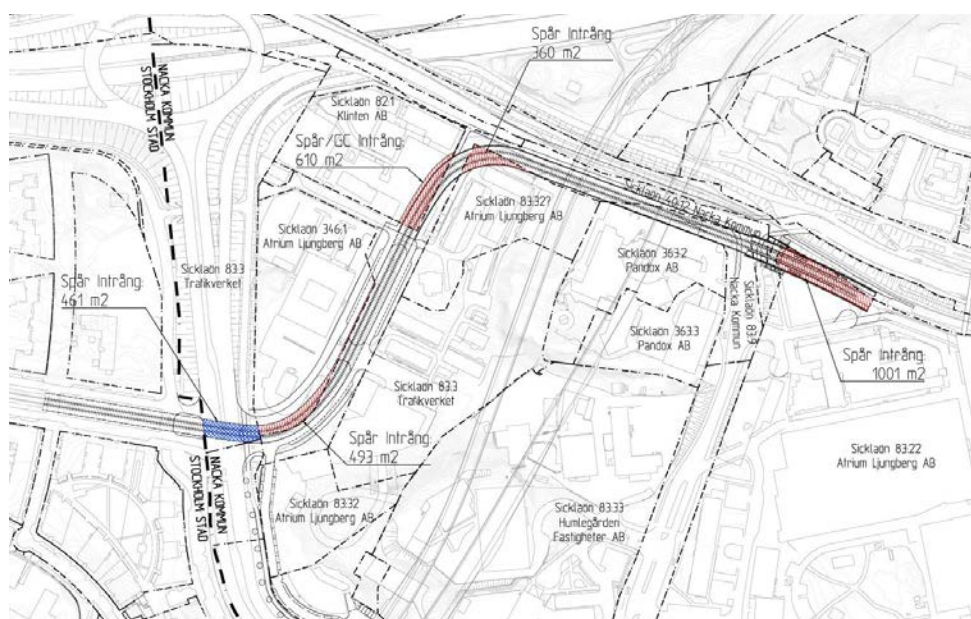
Fastigheter där markinlösen kan bli aktuellt för kommunen är:

- Sicklaön 83:32 - Atrium Ljungberg AB (Stiftelsen Stockholms Studentbostäder, SSSB, har arrendeavtal på marken)
- Sicklaön 83:22 - Atrium Ljungberg AB
- Sicklaön 346:1 - Atrium Ljungberg AB
- Sicklaön 82:1 - Nacka Port AB (Västkuststugan)
- Sicklaön 363:2 - Pandox AB (Quality Hotel) (eventuellt markinträng)

### *Övriga kostnader*

Ytterligare kostnadsposter som Nacka kommun ska bidra med till förlängningen av Tvärbanan är under förhandling med SL. Detta kommer att regleras i genomförandeavtalet mellan kommunen och SL. Information om avtalets innehåll kommer att ske vid Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott (KSSU) 2013-01-22 och därefter kommer Kommunstyrelsen (KS) 2013-02-11 att ta ställning till genomförandeavtalet.

Vid tertialbokslut 3 2012 kommer en budget för utrednings- och planarbete att begäras för projekt 9227 Tvärbanan. Budgeten kommer att uppdateras och preciseras när genomförandeavtalet med SL är klart och förhandlingar med fastighetsägare är slutförda.



*Fastigheter berörda av markinträng utöver kommunal mark*



## Genomförande

Stadsbyggnadsprojektet Tvärbanan är ett infrastrukturprojekt i samarbete mellan Nacka kommun och Stockholms lokaltrafik (SL) om att förlänga Tvärbanan mellan Sickla Udde och Sickla station. Parterna har redan inlett sitt samarbete genom att tillsammans verka för ett snabbt genomförandebeslut i landstingets trafiknämnd, planerat till mars 2013. Detta efter att trafiknämnden i oktober 2012 tog beslut om att utreda förlängningen samtidigt som Nacka kommun tillsammans med Atrium Ljungberg AB tog fram rapporten Tvärbanan till Sickla som redovisar alternativa sträckningar av Tvärbanan.

Ett av syftena med att förlänga Tvärbanan från Sickla Udde till Sickla station är att avlasta Slussen under ombyggnadstiden av denna. För att uppnå det målet så ställs det krav på en forcerad planerings- och byggprocess där alla berörda och involverade parter är med och bidrar från början av arbetet. För Nacka kommun innebär det bl a att en detaljplan behöver tas fram på kort tid.

Om planarbetet påbörjas vid årsskiftet 2012-2013 bedöms Tvärbanan kunna vara i drift första kvartalet 2015, i tid för att avlasta Slussen under ombyggnaden och framåt. Inför planerat genomförandebeslut i landstingets trafiknämnd i mars 2013 gör SL en översyn av tidplanen för genomförandet av hela projektet. Den forcerade tidplanen förutsätter en tidig upphandling och en effektiv entreprenadform som involverar entreprenörerna i ett tidigt skede.

Nacka kommun avser att teckna ett genomförandeaftal med SL som reglerar parternas ansvar för kostnader och utförande under planerings- och genomförandefasen av en förlängning av Tvärbanan. Genomförandeaftalet kommer bl a att beröra de utredningar som är nödvändiga att utföra under planarbetet gällande trafik, geoteknik, buller, VA, dagvatten m.m. Det kan bli aktuellt att flytta eller skydda kommunens VA-ledningar. Det kommer också att regleras i genomförandeaftalet. Motsvarande genomförandeaftal kommer SL att teckna med Trafikverket och Stockholms stad.

Inriktningen är att kommunen ska lösa markåtkomsten för förlängningen av Tvärbanan. SL arbetar för närvarande med att studera spårdragningen, vilket kommer att påverka vilka markområden som blir aktuella för markinlösen. Förhandlingar med berörda fastighetsägare kommer att ske i början av 2013. Mark som kommunen löser in kommer därefter att upplåtas med servitut för SL för anläggning av Tvärbanan.

Samordning mellan detta stadsbyggnadsprojekt för Tvärbanan och intilliggande byggprojekt och planarbeten måste ske i tidigt skede. Befintlig trafik i området måste också hanteras tillfredställande vid genomförandet av projektet; vid anläggning av spårvägen samt vid eventuella ledningsomläggningar. Tidigare identifierat behov av upprustning av Uddvägen måste beaktas. Stor hänsyn måste tas till vattenförsörjningen i området under genomförandet av projektet.



## Preliminär tidsplan

En preliminär tidsplan för projektet:

Start-PM	Februari 2013
Samråd detaljplan	Mars 2013
Granskning detaljplan	April-maj 2013
Antagande detaljplan	Kvartal 3 2013
Laga kraft detaljplan	Oktober/november 2013 förutsatt att detaljplanen inte överklagas
Projektering och utbyggnad av Tvärbanan	Kvartal 4 2013 – kvartal 4 2014
Testkörning Tvärbanan	Kvartal 3 och 4 2014
Drifttagande Tvärbanan	Kvartal 1 2015

Ulf Crichton  
Exploateringschef

Andreas Totschnig  
Planchef

Christina Gerremo  
Projektledare

Christian Rydberg Tord Runnäs  
Planarkitekter