



## SAMRÅDSREDÖGÖRELSE

2014-02-05

Dnr KFKS 2012/660-214

Projekt 9227

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

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

#### Sammanfattning

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 dessa två trafikslag samt busstrafiken på Värmdövägen i 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. 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).

Synpunkter har inkommit från 24 remissinstanser, föreningar och boende. Synpunkterna gäller främst den påverkan som föreslagen spårtrafik och vald spårdragning har på angränsande verksamheters förutsättningar att bedrivas liksom för eventuell framtida bebyggelseutveckling. De stora frågorna i detta sammanhang har bland annat berört framkomlighet för angörande trafik, eventuella störningar under utbyggnadstiden, men även de risker, buller mm som spårtrafiken kan medföra när den är i drift. En viktig synpunkt har varit att planläggningen för Tvärbanan måste samordnas med pågående och kommande exploateringsprojekt på båda sidor om Sicklavägen för att hantera de antal ledningar för vatten och avlopp mellan Stockholm stad och Nacka kommun som ligger i direkt närhet av

korsningen Sicklavägen/Båtbyggargatan/Uddvägen och som ledningsägarna planerar att byta ut. Förtydliganden gällande dagvattenlösningar och förekomster av markföroreningar har efterfrågats. Synpunkterna har även tryckt på vikten av god tillgänglighet och framkomlighet för resenärer i bytet mellan de olika trafikslagen vid Sickla station.

Länsstyrelsen anser att kommunen inför granskningsskedet ska visa att utryckningsfordon på ett säkert sätt kan lämna Trafikverkets depå under utryckning. Vidare belyses vikten av kompletterande utredning av risk för att fordon vid avåkning från Värmdövägen hamnar på spårområdet, risk för urspårning på Tvärbanan, risker och konsekvenser av plankorsningar mellan Tvärbanan och gång-, cykel- och biltrafikanter, samt riskbilden för föreslagen centrumbyggnad vid station och hållplats Sickla.

Vidare menar Länsstyrelsen att kommunen behöver, om studentbostäderna ska finnas kvar, pröva att avsteg kan innehållas och att bullernivåer inomhus kan klaras. Behovet av stom- och vibrationsdämpande åtgärder bör utredas inom planområdet. Förekomsten av förorenad mark liksom möjligheterna att, med eller utan eventuella åtgärder, uppnå miljö kvalitetsnormer för Svindersviken ska redovisas i en dagvattenutredning. För att minska risken för exponering och spridning av föroreningar anser Länsstyrelsen att hela sträckan bör betraktas som misstänkt förorenad då industriområdet har en lång historia av förorenande verksamheter.

Strukturen på planförslaget har i huvudsak behållits. Spårdragningen och förhållandet mellan de olika markanvändningarna är desamma som i samrådsförslaget. Däremot har detaljplanen efter samrådet, genom utredningar och fortsatt projektering, kompletterats på ett antal punkter utifrån bland annat dessa synpunkter. Detaljplanen har detaljerats avseende hantering av dagvatten, markföroreningar, säkerhetsrisker, buller mm. Utformning och gestaltning av gator och stationsmiljö har på några punkter specificerats och modifierats. Plangränsen har på två ställen justerats för att säkerställa ledningsrätt för allmänna ledningar.

## Bakgrund

En startpromemoria för utarbetande av detaljplan för Tvärbanan tillstyrktes av Miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 23 januari 2013, § 7, och antogs av kommunstyrelsen den 11 februari 2013, § 43. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden fick information om planförslaget den 17 april 2013. Planchefen beslutade den 22 maj 2013 att skickat planförslaget på samråd.

Samrådet pågick mellan den 9 oktober och den 11 november 2013 och en samrådsredogörelse har upprättats under januari 2014. Ett samrådsmöte i form av öppet hus hölls i Dieselverkstaden i Sickla den 21 oktober 2013. Mötet besöktes av ett 40-tal personer. Sammanfattningsvis var åsikterna under mötet positiva. Många påpekade att sammankopplingen av Tvärbanan och Saltsjöbanan är efterlängtat och logisk, samt att planen medför en god utveckling av området. I övrigt diskuterades främst frågor rörande kollektivtrafiken i stort, men även den nya sträckans påverkan på och förhållande till

angränsande vägar och bebyggelse, liksom vikten av tillgängliga och smidiga bytesmöjligheter mellan trafikslagen vid Sickla station.

Under samrådet inkom sammanlagt 24 skriftliga synpunkter.

### **Förändringar i planförslaget**

- Plankartan har kompletterats med föreskrivna höjder över nollplanet.
- Markanvändningen i korsningen Sicklavägen har ändrats från huvudgata till genomfart.
- Detaljplanen har kompletterats med en bestämmelse om att avåkningsskydd fordras på Värmdövägens södra sida mot Tvärbanan.
- Efter att ny information framkommit har skyddsområdet för Södra länken och en framtida östlig förbindelse under Värmdövägen korrigerats. Lägsta schaktdjup är nu +12 meter respektive +14 meter över nollplanet istället för som tidigare +7,1 meter.
- Planområdet har utökats med ett u-område söder om Värmdövägen på fastighet Sicklaön 363:2 för att säkra ledningsrätt för allmänna underjordiska ledningar. Markremsan är kvartersmark med samma användning som övriga fastigheten, hotell. Detsamma gäller för Smedjegatan direkt söder om den föreslagna byggrätten vid Sickla station, med undantaget att användningen här är C, område för centrumändamål mm.
- Användningsbestämmelsen på den remsa kvartersmark söder om Uddvägen som ska säkerställa varuintag till bebyggelsen på Sicklaön 83:32 har ändrats från C till KH (kontor, handel, restaurang, utställning mm) för att tydligare knyts samman och korrespondera med ovan nämnda bebyggelse i angränsande detaljplan (DP 390). Denna yta har också försetts med u-bestämmelse för att vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar.
- En dagvattenutredning har tagits fram och planbeskrivningen kompletterats med beskrivning av dagens förhållanden liksom vilka åtgärder som blir nödvändiga för att upprätthålla miljö kvalitetsnormerna. Utredningen biläggs granskningshandlingarna.
- En mark- och grundvattensundersökning har genomförts. Planbeskrivningen har kompletterats med information om markföroreningar, dess utbredning och åtgärder som föreslås för att förebygga spridning mm. Undersökning biläggs granskningshandlingarna.
- En fördjupad riskbedömning har tagits fram. Planbeskrivningen har utifrån denna kompletterats med avseende på bland annat urspårning, avåkning och korsande trafik längs Uddvägen. Utredningen biläggs granskningshandlingarna.

- Trafikutredningen har efter samrådet kompletterats med nya förutsättningar för trafiken på Uddvägen utifrån planerad bebyggelse mm. Planbeskrivningen har kompletterats utifrån denna. Utredningen biläggs granskningshandlingarna.
- Efter samrådet har en ny bullerutredning tagits fram för att mer ingående visa vilka konsekvenser spårtrafiken har på angränsande områden med avseende på buller, vibrationer och stomljud. Där det bedömts nödvändigt föreslås möjliga åtgärder. Planbeskrivningen har korrigerats utifrån denna. Utredningen biläggs granskningshandlingarna.
- Utformning och gestaltning av Uddvägen har specificerats med nya sektioner och illustrationer för att förtydliga trafiklösningar och förhållanden till angränsande fastigheter.
- Kopplingen mellan norra Uddvägen och Värmdövägen återfår sin status som både gång- och cykelväg. I samrådshandlingen var denna endast gångväg.
- Tråget för spåret utmed Värmdövägen och stationsmiljön har åskådliggjorts med nya illustrationer och planbeskrivningen har utvecklats utifrån projekteringen.
- Detaljplanen har kompletterats med läge för cykelparkeringar i anslutning till stationen. Dessa förläggs till ytan öster om södra plattformen.
- Avståndet mellan den föreslagna byggrätten vid Sickla station och närmsta spårmitt har justerats till som närmst 7,8 m. För att säkra att trappan mellan plattform och Sickla industriväg blir tillräckligt bred har ett x-område tillförts planen. Trappan som delvis kommer gå under byggnaden genom en portik på kvartersmark ska vara tillgänglig för allmän gångtrafik till en fri höjd på 3 meter.
- Den teknikbyggnad som beskrivs i planbeskrivningen och illustreras i plankartan förelås bli ca 35m<sup>2</sup> istället för 12-15m<sup>2</sup>.
- Informationen om den befintliga Tvärbanan har uppdaterats efter att sträckan Alvik-Solna centrum öppnade hösten 2013.
- Grundkartan har uppdaterats.

## Inkomna synpunkter

Följande kommunala nämnder, remissinstanser och fastighetsägare har inkommit med synpunkter på planförslaget

- Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott, Nacka kommun
- Tekniska nämnden, Nacka kommun
- Kulturnämnden, Nacka kommun
- Länsstyrelsen, Stockholms län



- Landstingets Trafikförvaltning (f.d. SL)
- Trafikverket
- Nacka Energi AB
- Södertörns brandförsvärsförbund
- TeliaSonera Skanova Access AB
- Nacka miljövärdsråd
- Nacka hembygdsförening
- Fortum Värme
- Vattenfall eldistribution AB
- Stockholm stad
- Stockholm Vatten
- Stiftelsen Stockholms studentbostäder (SSSB)
- Padox Fastighets AB
- Nacka port AB
- Atrium Ljungberg AB

Därtill har fem privatpersoner, boende i anslutning till planområdet eller på annat håll, inkommit med synpunkter.

## Sammanfattning och bemötande av inkomna synpunkter

### Inkomna synpunkter från kommunala nämnder och remissinstanser

**Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott, Nacka kommun,** har ingen erinran mot förslagen detaljplan utifrån de aspekter som kommunstyrelsen har att bevaka under samrådet, nämligen detaljplaneprogram, bostäder, arbetsplatser, skolor, kommunens mark och ekonomi samt genomförandefrågor. Beslut 2013-11-05, § 219.

**Kulturnämnden** tillstyrker förslaget till detaljplan för Tvärbanan, Sicklaön 40:12 m.fl., med tillägget att offentlig konst ska integreras i den fortsatta planeringen i enlighet med kommunens arbetsprocess för konst i det offentliga rummet.

**Planenhetens kommentar.** Den konstnärliga gestaltningen av hållplats mm. kommer att bli föremål för vidare diskussion i fortsatt projektering i samarbete med Kultur- och utbildningsenheten och andra berörda parter.

**Tekniska nämnden, Nacka kommun,** belyser vikten av att bytet mellan samtliga trafikslag vid och intill Sickla station kan ske snabbt och smidigt. En hisslösning från den norra plattformen ses som ett bra alternativ för att förbättra bytesmöjligheten till bussarna som trafikerar Sickla bro.

Tekniska nämnden är positiv till att detaljplanen tar höjd för en eventuell breddning av gång- och cykelbanan utmed Värmdövägen. Vidare förväntas att gång- och cykellösningen på Uddvägen revideras enligt det förslag som är förankrat hos trafikenheten och samplaneras med andra planerade infrastrukturprojekt i närområdet.

Tekniska nämnden trycker på att Tvärbanan planeras korsa några av Nackas och Stockholms tyngsta infrastrukturanläggningar när det gäller vatten och avlopp. Allt som ska byggas från södra delen av Uddvägen och över Sicklavägen mot Båtbyggargatan måste därför anläggas på pålplattor.

En slutlig lösning måste tas fram för Nackas spillvattenavledning som idag ligger på ett provisorium på Stockholmssidan strax söder om Båtbyggargatan med underdimensionerade ledningar och en mätarkammare hängande i balkar förankrade i sidled i omgivande påldäck. Sett till både pågående och kommande exploatering i både Nacka och Stockholm måste vi räkna med och planera för framtida kapacitetsökningar i både vatten- och spillvattenanläggningen. Nämnden påpekar också att säkerheten i dricksvattenförsörjningen inte får äventyras och understryker att vi redan har minskad redundans eftersom en tryckstegringsstation söder om Uddvägen togs bort i samband med exploateringen av Sicklaön 82:32 mm.

Vidare vill tekniska nämnden att det intill Uddvägen redovisade C- området bör utgå som kvartersmark eller omformas till ett u- område som ej är överkörningsbart. Det påpekas att befintlig spillvattentunnel som korsar angivet område ej är redovisad och skall skyddas i planen.

Det idag svaga nord-sydliga gröna sambandet på Sicklaön anses kunna stärkas genom att i planen identifiera av lämpliga planteringsytor och ett delvis grönt spår. Avslutningsvis poängteras att Tvärbanan liksom alla planprojekt på Sicklaön måste sättas i ett större sammanhang.

**Planenhetens kommentar:** Tekniska nämndens synpunkter har beaktats. Som beskrivs i detaljplanen kommer en hisslösning att inrättas i centrumbyggnaden söder om hållplatsen. En hiss från den norra plattformen till Sickla bro skulle endast tjäna som tillfällig lösning till dess att den permanenta lösningen i centrumbyggnaden står klar. Trafikförvaltningen har efter samrådet utrett tillgänglighetsfrågan och bedömt tillgängligheten som acceptabel fram till dess att en permanent hiss i centrumbyggnaden är byggd.

Lösningar för gång- och cykeltrafik längs Uddvägen har efter samrådet reviderats i enlighet med trafikenhetens synpunkter och har samordnats med angränsade projekt.

Planenheten och Trafikförvaltningen är införstådda med förhållandena kring infrastrukturanläggningarnas läge och beskaffenhet längs planområdet. Nacka kommun tar nu tillsammans med Stockholm stad och Stockholm vatten fram en systemhandling för de nya vatten- och avloppsledningar som ersättning för de gamla som idag går från södra Uddvägen till Båtbyggargatan. Trafikförvaltningens anläggningar anpassas därefter.

Beteckningen på C-området söder Uddvägen har ändrats till KH (kontor och handel) för att korrespondera och tydligare knyts an till DP390 och fastigheten Sicklaön 83:32 som den ska tjäna. Området har enligt synpunkt försetts med ett u-område för att skydda befintlig spillvattenledning. Syftet med kvartersmarken är dock att möjliggöra den sedan tidigare planerade lastinfarten till bebyggelsen (Sickla front) på Sicklaön 82:32. En utredning av ytan måste genomföras för att avgöra vilka åtgärder som blir nödvändiga för att marken med

underliggande ledning ska vara körbar. Föreslagna åtgärder ska godkännas av VA-enheten inom Nacka kommun för att lastinfarten ska kunna anläggas.

Avtal om kostnaderna för projektering och utbyggnad måste träffas med ägaren till Sicklaön 82:32 om lastinfarten blir aktuell.

Längs Uddvägens norra del avses träd planteras mellan kanstensparkeringarna på västra sidan. Spårområdet kommer att vara gräsbeklätt längs Uddvägen. I övrigt kommer vegetation tillföras på ytor som anses lämpliga.

**Länsstyrelsen, Stockholms län**, bedömer att de inte kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen med stöd av 11 kap. 11§ PBL, förutsatt att ett antal synpunkter beaktas. Länsstyrelsen anser att kommunen inför granskningsskedet behöver belysa hur det kan säkerställas att utryckningsfordon kan lämna Trafikverkets depå under utryckning och förebygga krock med bil. Vidare belyses vikten av att planen inför granskning kompletteras med riskutredning som redovisar: 1) Risk för att avvikande fordon hamnar på spårområdet genom att köra av Värmdövägen. 2) Risk för urspårning på Tvärbanan, i sidled längs hela sträckningen samt i banans förlängning vid slutstation. 3) Risker och konsekvenser av plankorsningar för gång- och cykeltrafikanter samt plankorsningen med Sicklavägen. 4) Riskbilden för föreslaget stationshus samt eventuella behov av riskreducerande åtgärder. Eventuella riskreducerande åtgärder bör lämpligen kunna rymmas inom planområdet och säkerställas som planbestämmelser.

Kommunen behöver, om studentbostäderna ska finnas kvar, pröva att avsteg kan innehållas och att bullernivåer inomhus kan klaras.

Planområdets markegenskaper bör utredas för att bedöma behovet av stom- och vibrationsdämpande åtgärder.

Kommunen bör i dagvattenutredning beakta förekomsten av förorenad mark och visa att möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormer för Svindersviken inte påverkas negativt. Eventuella åtgärder ska beskrivas i planen.

Länsstyrelsen ser inte att redovisningen av områden med risk för föroreningar är fullständig. För att minska risken för exponering och spridning av föroreningar anser Länsstyrelsen att hela sträckan bör betraktas som misstänkt förorenad då industriområdet har en lång historia av förorenande verksamheter.

**Planenhetens kommentar.** Länsstyrelsens synpunkter har beaktats. Efter samrådet har utredningar kring risker, buller, vibrationer och stomljud, liksom dagvatten och markföroreningar fördjupats och kompletterats för de i yttrandet efterfrågade punkterna (se granskningshandling med bifogade utredningar). Detaljplanen har inför granskning kompletterats med beskrivningar av de åtgärder som genom utredningarna visat sig nödvändiga för att planen ska uppnå för ändamålet uppsatta riktvärden och krav.

En planbestämmelse om avakningsskydd mellan Värmdövägens södra körfält och Tvärbanan har tillförts detaljplanen.

**Landstingets Trafikförvaltning (f.d. SL)** har varit delaktiga i framtagandet av planen och ser därmed mycket positivt på att planen upprättas. Eftersom spårvägen byggs ut med stöd



av detaljplan enligt Plan- och bygglagen (2010:900) behöver bestämmelserna i Lag om byggande av järnväg (1995:1649) ej tillämpas i samband med denna utbyggnad. Därmed kommer ingen järnvägsplan tas fram och detaljplanen blir huvudförutsättningen för Trafikförvaltningens genomförande av spårvägsutbygganden. Det förutsätts därmed att Nacka kommun i den fortsatta planprocessen driver planarbetet effektivt och i enlighet med den tidplan som Trafikförvaltningen och Nacka kommun kommit överens om. Ansvarsfördelningen och parternas åtaganden avseende finansiering, markåtkomst, genomförande mm. som framgår av det genomförandavtal som togs fram under våren 2013 är en förutsättning för genomförandet av planens innehåll.

Trafikförvaltningen understryker vikten av kommunens ansvar vid pågående och kommande utveckling som angränsar till planen, såsom nya detaljplaner och bygglov, där det skall förutsättas att spårvägstrafik bedrivs enligt denna plan, vilket kan påverka hanteringen av buller, säkerhetsavstånd med mera.

Trafikförvaltningen anser att åtgärder för att stärka funktionen som bytespunkt mellan spår- och busstrafiken bör ingå i detaljplanarbetet och att det är väsentligt att stationsmiljön samt närliggande busshållplatser är väl försedda med attraktiva gång- och cykelförbindelser till omgivande bebyggelse som är tillgängliga för samtliga kategorier av resenärer/kommuninvånare. Gångförbindelserna mellan station och intilliggande busshållplatser ska vara prioriterade och väl tillgängliga för resenärer med funktionsnedsättning.

**Planenhetens kommentar.** Kommunens och Trafikförvaltningens målsättning är att följa den gemensamt framtagna tidsplanen och efter de förutsättningar som planprocess och genomförande innebär, sett till hantering av yttranden, markåtkomst, bygglov, projektering osv.

De trafikanalyser som genomförts med anledning av Tvärbanans förlängning visar att de största bytesströmmarna för resenärer vid Sickla station kommer att vara mellan Tvärbanan och Saltsjöbanan (och i förlängningen tunnelbanan).

Bytet mellan de olika spårtrafikslagen är från resenärssynpunkt bra. Bytet för resenärer mellan Tvärbanan och bussar kommer ske till två busshållplatser. Till busshållplats Sickla station är det cirka 40 respektive 100 meter. Till busshållplats Sickla bro är det cirka 120 respektive 160 meter. Att flytta busshållplatserna på Värmdövägen (hpl Sickla bro) närmare korsningen med Sickla industriväg är ej möjligt pga. Värmdövägens linjeföring samt bredd vid den aktuella platsen. För att om möjligt stärka kopplingen mellan hpl Sickla bro och Tvärbanan kan möjligheten att på ett tydligare sätt nyttja gångbron öster om hållplatserna som en kompletterande anslutning också undersökas. Kopplingen mellan busshållplatsen och Tvärbanan kommer också göras tydligare med information till resenärerna.

Alla hållplatser kan nås via tillgänglighetsanpassade gångvägar. Som mest kommer det, enligt analyserna, vara cirka 340 resenärer som byter från buss till Tvärbanan mellan kl 07-09 (år 2030). Då tunnelbanan är byggd är samma siffra 110 personer. Avståndet till hållplatserna, i förhållande till de resenärsvolymer som berörs får anses vara acceptabelt, då de fysiska förutsättningarna inte medger att hållplatserna lokaliseras närmare Tvärbanans station.



**Trafikverket** yttrar sig som väghållare av väg 222 (Värmdöleden), väg 75 (Södra Länken) och väg 260 (Sicklavägen). Därtill bevakas väg 222, väg 75, väg 260, Östlig förbindelse samt Saltsjöbanan utifrån deras status som riksintresse för kommunikationer.

Trafikverket har inga principiella invändningar mot att väg 260 planläggs, utan är måna om att samarbeta för att få till stånd den viktiga förbättring av kollektivtrafiken som planförslaget är en del av.

Trafikverket ställer dock krav på att kapaciteten på Sicklavägen bibehålls under byggtiden, att de trafikprognoser som tagits fram ska samordnas med trafikprognoserna för genomförandet av Slussenombyggnaden, att framkomligheten på Sicklavägen ska prioriteras så att inga köer på Södra länken eller dess ramper riskeras, samt att restriktioner för riksintressena Södra länken eller Östlig förbindelse ska undvikas.

Med tanke på trafikområdets karaktär anser Trafikverket att korsningen Sicklavägen/Båtbyggargatan bör ha beteckningen GENOMFART i stället för som i planförslaget angivet HUVUDGATA.

Vidare är det av yttersta vikt att kommunen och Trafikförvaltningen säkerställer att Trafikverkets befintliga tunnlar (Sicklatunneln och Nackatunneln) inte påverkas när man drar spår över tunnelarna.

Enligt gällande vattendom har Trafikverket ansvaret att hålla en viss grundvattennivå. Det är av yttersta vikt att spårprojektet inte påverkar detta. Trafikverkets bedömning är att minst två mätpunkter påverkas av detaljplanens genomförande, dessa får inte flyttas. Projektet ligger inom kontrollområdet för Södra Länken och det åligger projektet att ta kontakt med verksamhetsutövaren – Trafikverket – samt informera Länsstyrelsen om planerna. Trafikverket vill sålunda ta del av projektets undersökningar inom detta sakområde.

I anslutning till planområdet har Trafikverket en servicedepå och servicetunnel för Södra länken. VägAssistans är stationerade på depån och gör ibland akuta uttryckningar till Södra länken (vid brand, allvarlig olycka etc.). Trafikverket anser därför att det till nästa planskede ska framgå hur servicedepån hålls ständigt tillgänglig för såväl personbil som dimensionerande fordon, hur man säkerställer att utryckningsfordon kan lämna depån under utryckning utan risk för krock med tåg, samt hur utrymning från södra länken kan ske utan hinder. Såväl väg 222, väg 75 och väg 260 är transportleder för farligt gods, vilket måste beaktas i planarbetet.

Kommunen ska säkerställa att riktvärden för buller och vibrationer uppfylls för anställda på depån, samt att kontaktledningen inte påverkar människorna och den utrustning Trafikverket har på depån.

**Planenhetens kommentar.** Trafikverket och Trafikförvaltningen har tecknat ett övergripande avtal rörande utbyggnaden av Tvärbanan och dess konsekvenser för Sicklavägen. Avtalet kommer inför byggstart att ersättas med ett detaljerat genomförandeavtal. Parterna är i stort överens om åtgärder och utformning av korsningen mellan Tvärbanan och Sicklavägen, såväl under ett genomförande som i ett färdigt skick. Utvecklingen av trafiksituationen i området till följd av ombyggnationen av Slussen blir föremål för fortsatt dialog mellan parterna.

Kommunen har beaktat Trafikverkets synpunkt på val av beteckning för markanvändningen på den yta där Tvärbanan korsar Sicklavägen. Beteckningen har ändrats till Genomfart.

Befintliga tunnlar (Sicklatunneln och Nackatunneln) kommer inte beröras av Tvärbanans utbyggnad. Vidare har och kommer Södra Länkens vattendom beaktas i den fortsatta planeringen samt vid en utbyggnad av Tvärbanans.

Befintliga mätpunkter inom detaljplaneområdet kommer att skyddas. Om de skulle behöva flyttas så ersätts de med nya efter samråd med Trafikverket.

Efter samrådet har en riskbedömning upprättats. Se Planenhetens kommentar till Södertörns brandförsvarsförbunds yttrande nedan. Resultatet av denna innebär att med en lämplig utformning av signalreglering för överfarter längs med Uddvägen bedöms riskmoment kopplade till utryckning från Trafikverkets depå kunna hanteras. Utrymning från servicetunnel till Södra Länken har i samråd med Södertörns brandförsvarsförbund och Länsstyrelsen i Stockholms län bedömts ej påverkas av föreslagen detaljplan.

Ljudnivån i depåbyggnaden, både innan som efter Tvärbanans utbyggnad, orsakas främst av vägtrafiken på Uddvägen. Enstaka tunga vägfordon passerande på Uddvägen kan innebära att ljudnivån inomhus kortvarigt överskrider planeringsmålen för buller. Störande vibrationer bedöms inte förekomma.

**Nacka Energi AB** påpekar att en eventuell flytt av transformatorstationen på Uddvägen kräver att Nacka Energi får tillgång till mark inom 50 m från befintlig station. Eventuellt avvikande utseende på ny placering bekostas av exploatören. Vid behov av byggström för etablering vid Sickla industriväg behövs plats för en tillfällig transformatorstation. Elkablar för matande elnät skall förläggas i mark, rör förläggs endast vid väggenomgång. Förändring av befintliga anläggningar såsom kablar och transformatorstationer mm samt tillfälliga anläggningar som byggström bekostas av exploatören. Beställning skall ske skriftligt i god tid.

**Planenhetens kommentar:** Kommunen och Trafikförvaltningen har i samråd med Nacka Energi utrett alternativa placeringar av transformatorstationen. Tänkbara placeringar finns inom Sicklaön 83:3 som ägs av Trafikverket. Kommunen planerar för att gestaltningen av den nya stationen ska likna den befintliga. Nacka Energi deltar i planering och projektering av ledningsflyttar och ny placering av transformatorstation. Rättigheter för lägen på flyttade ledningar och transformatorstation regleras i avtal mellan berörda parter.

**Södertörns brandförsvarsförbund** skriver i sitt yttrande att, under förutsättning att konsekvenser i händelse av urspårat tågset gällande hela den aktuella planerade förlängningen av Tvärbanan, Saltsjöbanan vid dess anslutningspunkt till Tvärbanan samt utrymningsmöjlighet vid olycka i tunnel analyserats och resultatet av analysen angett godtagbara värden gällande risk, har räddningstjänsten inget mer att tillägga. Det förutsätter dock att en fördjupad utredning kring en eventuell olycka mellan tåg och transport av farligt gods i korsningen Båtbyggarvägen/Uddvägen och Sicklavägen görs. Detsamma gäller en eventuell olycka med farligt gods på Värmdövägen, och då främst dess södra körbana, utmed den sträckning där Tvärbanan planeras gå parallellt med densamma. Räddningstjänsten vill i sådan utredning, och i båda de nämnda scenariona att höjdskillnader, spårläggning och underlag samt dess inverkan på avrinningen av brandfarlig vätska från olycksplats beaktas.

**Planenhetens kommentar.** Efter samrådet har en riskbedömning upprättats. Under arbetet med riskbedömningen har avstämning skett med representanter från Södertörns brandförsvarsförbund och Länsstyrelsen i Stockholms län (möte 2014-01-10).

Avsikten med riskbedömningen har varit att beskriva de olika typer av riskpåverkan som föreligger i samband med Tvärbanans förlängning. Där så är möjligt har målet varit att uppskatta risknivåer vid planområdet och utifrån dessa vid behov föreslå rimliga riskreducerande åtgärder som möjliggör en acceptabelt låg risknivå. Målet har också varit att identifiera om sådana identifierade åtgärder kan hanteras och regleras inom ramen för detaljplanen eller om de istället bör hanteras inom ramen för spåranläggningens detaljprojektering.

De identifierade riskerna inkluderar: kollision mellan spårvagn och vägfordon i plankorsning, kollision mellan spårvagn och gångtrafikan/cyklist, kollision mellan två spårvagnar, urspårning av spårvagn, brand i spårvagn, vägfordon hamnar på spårområde, kontaktledning/strömförande ledningar, förändrade insatsmöjligheter/angreppsväg till Quality hotell Nacka (Sicklaön 363:2), samt att spåranläggningen innebär en riskplats för suicid

Utifrån resultaten i den delvis kvantitativa och delvis kvalitativa riskanalysen bedöms ett antal av de identifierade riskerna kräva att riskreducerande åtgärder vidtas. De flesta av de identifierade åtgärderna är trafiksäkerhetsåtgärder som vidtas inom ramen för detaljprojekteringen av spårvägsanläggningen inklusive berörda gator och vägar. Krav på avakningsskydd längs spårvägens tråg utmed Värmdövägen införs som bestämmelse i detaljplanen.

Med tillämpning av dessa åtgärder bedöms detaljplanen medföra tillräcklig hänsyn till människors hälsa och säkerhet inom och omkring området. Det förutsätter dock att övriga identifierade riskreducerande åtgärder hanteras inom ramen för detaljprojekteringen. Ytterligare detaljer redovisas i riskbedömningen som biläggs granskningshandlingarna.

**TeliaSonera Skanova Access AB** har markförlagd kanalisation längs med det aktuella detaljplanområdet som försörjer omkringliggande byggnader. Skanova önskar så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i sina nuvarande lägen för att undvika de olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt. Vidare förutsätter Skanova att de kostnader som uppstår vid en eventuell flytt bekostas av den som initierar flytten.

**Planenhetens kommentar.** TeliaSonera Skanova Access AB (Skanova) deltar i planering och projektering avseende eventuell erforderlig flytt och annan påverkan av egna ledningar.

**Nacka miljövårdsråd** är positiva till byggandet av Tvärbanan och önskar att den kommer till stånd snarast möjligt. På grund av avståndet mellan Tvärbanan och bussarna på Värmdövägen i planförslaget befaras bytespunkten inte bli bekväm. De önskar flytta busshållplatsen på Värmdövägen, Sickla bro, närmare Tvärbanans station eller anlägga en bekvämare väg mellan stationen och denna busshållplats.

De anser att beteckningen C för den mindre ytan punktprickad kvartersmark på Uddvägens sydvästra sida är olämpligt och bör få en mer restriktiv tillåten användning.

Därtill hoppas de att störningar under byggtiden; avstängning av Sickla Industriväg, arbeten i korsningen mellan Sicklavägen och Uddvägen, på Värmdövägen samt avstängning av Saltsjöbanan begränsas i möjligaste mån.

**Planenhetens kommentar.** Att koppla samman Tvärbanan med Saltsjöbanan och busstrafiken är ett av huvudsyftena i projektet. Kommunen och Trafikförvaltningen är väl införstådda med att åtgärder för att stärka funktionen som bytespunkt är nödvändiga. Efter samrådet har kopplingar och tillgängligheten varit en prioriterad fråga som också studerats mer i detalj. Att flytta busshållplatserna på Värmdövägen (hpl Sickla bro) närmare korsningen med Sickla industriväg är däremot inte möjligt pga. Värmdövägens linjeföring samt vägbredd vid den aktuella platsen. För att om möjligt stärka kopplingen mellan hpl Sickla bro och Tvärbanan kan möjligheten att på ett tydligare sätt nyttja gångbron öster om hållplatserna som kompletterande anslutning också undersökas. Kopplingen mellan busshållplatsen och Tvärbanan kommer också göras tydligare med information till resenärerna.

Gällande synpunkten om C-beteckningen påpekar planenheten att ytan är punktprickad och ej kommer bebyggas, utan har i syfte att fungera som varuintag/lastinfart åt angränsande Sicklaön 83:32. Detta beskrivs i planbeskrivningen. Det är av vikt att ytan ses som kopplad till detaljplanen för Sicklaön 83:32 (DP 390) och den där nyligen uppförda kontorsbyggnaden, vilken varuintaget skall tjäna. Eftersom varuintaget är ett enskilt intresse ska markytan skötas av fastighetsägaren och bör därför vara kvartersmark. En fastighetsreglering kommer att ske. Beteckningen C har däremot ändrats till KH (kontor och handel) för att korrespondera och tydligare knyts an till fastigheten den ska tjäna. Se Planenhetens kommentar till Tekniska nämnden på s. 6.

Denna typ av projekt innebär alltid störningar under utbyggnadstiden, men hanteras så att störningar begränsas så långt det går.

**Nacka hembygdsförening** påpekar att Sickla bro är Värmdövägens möte med Nacka. Det är därför viktigt att det nya centrumbyggnaden ges ett vackert utseende och att det inte kläs med skyltar. Utförandet av vägkanten mot Fanny udde måste göras med stor omsorg.

**Planenhetens kommentar.** Detaljprojektering av centrumbyggnaden har ännu inte påbörjats. I den kommande detaljprojekteringen är det av stor vikt att fastighetsägaren ger byggnaden ett för platsen och syftet väl genomarbetat utseende. Av planbeskrivningen framgår också övergripande gestaltningsförutsättningar.

Höjdskillnad mellan Uddvägen och befintlig marknivå vid villa Fanny Udde avses tas om hand av en lägre mur och växtbegrädd slänt mot Fanny Udde.

**Fortum Värme** påpekar i sitt yttrande att hänsyn måste tas till befintlig fjärrvärmeledning inom området. Vidare utredning får visa om behov av flytt finns.

**Planenhetens kommentar.** Fortum Värme deltar i detaljprojekteringen av kommande ledningsflyttar. Rättigheter och omständigheter vid ledningsflytt regleras i avtal.

**Vattenfall eldistribution AB** har inga elanläggningar inom och i närheten av planområdet och har därför inget att erinra.

**Stockholm stad** ser positivt på Tvärbanans förlängning, dels för att kommunerna binds ihop med kapacitetsstark kollektivtrafik och dels att Tvärbanan täcker in ännu en målpunkt, Sickla. Stockholms stad framför i övrigt några synpunkter avseende de konsekvenser som detaljplanens genomförande får inom Stockholms stad. Stockholm stad vill av stadsbilda- och framkomlighetskäl för cyklister hålla Båtbyggargatan så kontinuerlig och sammanhållen som möjligt. Gällande Skeppsmäklargatan utfart mot Båtbyggragatan är man införstådd med svårigheten i att fortsättningsvis låta biltrafik korsa Båtbyggargatan när Tvärbanan förlängts, men påtalar vikten av att utformning och simuleringar tillåter att en övergång för gång- och cykeltrafik bibehålls. Man ser positivt på den justering av trafikutredningen där antalet fordon vid Båtbyggargatans utfart mot Sicklavägen uppskattats till 6000 fordon/dygn år 2030, istället för 10 000 fordon/dygn. Den justerade siffran betraktas som mer realistisk och innebär att behovet av två körfält vid utfarten bortfaller.

**Planenhetens kommentar:** Stockholms stad och Trafikförvaltningen har samsyn kring utbyggnaden av Tvärbanans anläggningar och dess påverkan av samt lösningar för befintliga gator mm. Parterna har också tecknat ett gemensamt avtal rörande utbyggnaden av Tvärbanan österut mot kommungräns Stockholm-Nacka.

**Stockholm Vatten** påpekar att det inom den västra delen av planområdet, liksom i intilliggande områden både i Nacka och Stockholm, finns ett stort antal befintliga ledningar för vatten och avlopp. Utöver projekten i närområdet påverkas dessa även av både stadsutvecklingsprojektet Norra Djurgårdsstaden och Nackas planerade förtätning. En fördjupad systemhandling krävs för alla ledningar inom ett stort område.

Stockholm Vatten påtalar att en samordning krävs mellan ny- och omläggningar av VA-ledningar till följd av spårvägsförlängningen och andra aktuella projekt, inom och utanför planområdet. Här nämns omläggningar vid utbyggnad av kvarteret Lugnet III liksom markgrundläggning av Sicklavägen-Uddvägen till följd av sättningar. På samma sätt som i Tekniska nämndens yttrande belyses också huvudsystemen med underdimensionerade provisorier söder om Båtbyggargatan, för vilka en lösning måste nås.

Stockholm Vatten ser med stor oro om Stockholms stad, Nacka kommun och SL med sitt projekt, Spårväg Ost, med dess nuvarande tidplan och uppdrag, inte beaktar ovan angivna frågor. Dessa ledningsomläggningar måste i detalj planeras och samordnas. En strategi måste tas fram för att visa möjligheterna att kunna genomföra etapputbyggnader eller systemet i sin helhet, både inom Stockholm respektive Nacka inklusive det nu pågående spårprojektet.

Stockholm Vatten har i bifogad karta markerat erforderligt skyddsområde för bolagets befintliga bergtunnlar. Som lägsta schakt- och grundläggningsnivå ska -16 meter (RH2000) gälla. Inom samma område måste servitutsavtal tecknas eller ledningsrätt bildas mellan bolaget och markägaren, för att säkra rätten för Stockholm Vatten AB att nedlägga, underhålla och bibehålla befintliga VA-tunnlar.

**Planenhetens kommentar:** Planenheten och Trafikförvaltningen är införstådda med förhållandena för och kring befintliga vatten- och avloppsledningar inom och i direkt närhet av planområdet. Nacka kommun, Stockholm stad och Stockholm vatten tar nu tillsammans

fram en systemhandling för de nya vatten- och avloppsledningar som behöver ersätta de gamla som idag går från södra Uddvägen till Båtbyggargatan.

Detaljplanen har kompletterats med erforderligt skyddsområde med lägsta schakt- och grundläggningsnivå – 16 meter (RH2000).

### **Inkomna synpunkter från fastighetsägare inom planområdet**

**Atrium Ljungberg AB, ägare till Sicklaön 346:1, 83:32 och 83:22** ser mycket positivt på att Tvärbanan förlängs till Sickla Station och den utveckling det innebär för kollektivtrafiken, tillgängligheten, utbudet i Sickla köpkvarter och intresset för deras kontorslokaler mm. Det är angeläget att tidplanen för detaljplan och genomförande hålls. De är också införstådda med att de olika markbyten som planen aktualiserar kommer att behandlas i separata avtal.

Gällande Uddvägen förtydligar de vikten av att framtagna mått hålls och att inga ytterligare intrång på fastigheten Sicklaön 346:1 sker. De poängterar att anslutningen till samma fastighet anpassas, att föreslagen trädplantering längs kantstensparkeringen blir av och att yta för inlastningsbehovet till fastighet 83:32 tillgodoses.

Fastighetsägaren är angelägen om att huset Fanny Udde på fastighet 83:32,2 med sin trädgård påverkas i så liten omfattning som möjligt av ombyggnaden av Uddvägen. De är beredda att medverka till att slänten från gatan mot huset får en trädgårdsliknande utformning och att stödmur undviks.

Intrånget från spåren på Sicklaön 83:32 accepteras och man är införstådd med att ett antal av studentbostäderna kan komma att behöva rivas. Företagets målsättning är att på sikt ersätta SSSB:s paviljonger med permanent exploatering i linje med Nackas övergripande planer för en tät och blandad stad.

ALAB ser positivt på de yttre ramarna för föreslagen plan och byggrätt söder om Sickla station, men vill i byggrättens gräns mot spåren justeras till ett läge där avståndet från fasad till spärrmitt närmast spår varierar mellan 7,8 och 8,4 meter.

**Planenhetens kommentar.** Planarbetet har bedrivits i nära dialog med Trafikförvaltningen och fastighetsägaren Atrium Ljungberg AB. Inför granskningsskedet har detta intensifierats kring nämnda sakfrågor, både sett till detaljplanens utformning och tekniska projekteringsfrågor. Planerade markintrång har inte ändrats sedan samrådshandlingen. Kantstensparkering längs Uddvägen avses att kompletteras med träd. Höjdskillnad mellan Uddvägen och befintlig marknivå vid villa Fanny Udde planeras att tas om hand av en lägre mur och växtbklädd slänt mot Fanny Udde.

Detsamma gäller stationsområdet där studier, projektering och avtal om framtida ansvar visat att de i synpunkten föreslagna måtten fungerar för att tillgodose en väl anpassad och tillgänglig stations- och entrémiljö.

Innan Trafikverket fattar ett slutgiltigt beslut om Östlig förbindelse kan permanent bebyggelse på fastigheten Sicklaön 83:32 inte bli aktuell. Under en övergångstid, innan marken behövs för uppbyggnad av trafikleden, kan en tillfällig annan markanvändning komma att prövas enligt 4kap. 26-29§§ PBL (2010:900).



**Nacka port AB, ägare till Sicklaön 82:1**, konstaterar att spårens dragning kommer att begränsa nyttjandegraden, minska infartsmöjligheten samt medföra fördröjande åtgärder på vederbörande fastighet.

Att fordonsangöring till fastigheten måste passera över spåret ses generellt som en säkerhetsrisk för trafikanter på Uddvägen och kan komma att begränsa intresset för och utnyttjandet av fastigheten. Fastighetsägaren förordar därför istället en spårdragning öster om/parallellt med Uddvägen. Förslaget minskar antalet fordonsrörelser över spåren och olycksrisken med korsande trafik anses därmed minska, samtidigt som det antas bidra till en mer kvarterslik stadsmiljö.

Fastighetsägaren påpekar att planen saknar plushöjder utöver befintliga nivåer, vilket gör det svårt att tolka konsekvenser av banans sträckning och gångvägens lutning/höjdskillnad längs fastighetens nuvarande marknivå. Man befärar att krav på lutning och tillgänglighet för spårplanläggning och gångväg mellan Uddvägens slut och Värmdövägen kan komma att generera byggnadskonstruktioner som vänder sig mot fastigheten i fråga. Att den befintliga gångbanan mellan Uddvägens vändplan och Värmdövägen föreslås ligga längs spårets västra sida befärs kräva ytterligare intrång på aktuell fastighet.

Nacka port AB skriver att den mindre markremsan med markanvändning C som ska säkra lastinfart till bebyggelsen på 83:32 inte beskrivs i samrådshandlingen och menar att ytan utgör in- och utfart för all trafik till Sicklaön 83:32.

Fastighetsägaren förväntar sig en tydlig kommunikation från kommunen rörande eventuell förtida tillträde till marken hur kommunens övertagande av marken skall gå till.

Det påpekas att avsnittet Trygghet och säkerhet i planbeskrivningen inte belyser den befintliga drivmedelsstationen vid Nacka station på Värmdövägen och hur farlig godstransport till och från denna löses. En kommentar om hur risken för kollision mellan spårvagn och annat fordon på Uddvägen efterfrågas också.

Fastighetsägaren ser trafikutredningen som för bristfällig för att ligga till grund för spårplaceringen på Uddvägen. Gällande trafikmängderna efterfrågas ett mer precist utgångsvärde än en uppräknig från 2005 års situation, vilket tros kunna nås genom en grundligt genomförd trafikräkning. Det påpekas att trafikutredningens skede 1 inte räknat med trafik alstrad från Sicklaön 82:1. I skede 2 för år 2020 antas det i trafikutredningen att Sicklaön 82:1 är bebyggd med 9000 m<sup>2</sup> kontor och 90 lägenheter, en siffra som fastighetsägaren anser vara för låg. Sammantaget anser man att belastningen på korsningen Båtbyggargatan/Sicklavägen/Uddvägen samt till- och frånfarten till fastigheterna längs Uddvägen kommer belastas mer än vad som framkommit i utredningen.

Gällande bullersituationen poängterar fastighetsägaren att fastighetens nu tysta sida blir bullerutsatt och att exploatören därför skall utföra ljudmätning i fastigheten för att säkerställa att en ljudnivå kan uppnås som inte begränsar användningen för exempelvis kontorsverksamhet. Undersökning av hur "Klinten" kommer att påverkas av komfortvibrationer och stomljud efterfrågas också.

**Planenhetens kommentar:** Kommunen och Trafikförvaltningen har för avsikt att genomföra planen på ett för alla parter och berörda så fördelaktigt sätt som möjligt. En viktig del av arbetet efter samrådet har bl.a. varit att närmare detaljstudera hur infarten till fastigheten kan anordnas. Vid arbetet med möjliga lösningar har både nuvarande användning som pågående planering av fastighetens framtida utveckling beaktats. Sicklaön



82:1 är i gällande detaljplan (S52) planlagd för industri- och parkeringsändamål. Någon byggrätt för kontor eller bostäder finns inte i dagsläget. Fastighetsägaren har dock fått positivt planbesked, vilket innebär att kommunen ska påbörja arbetet med att genom en planprocess utreda lämplig utformning av bebyggelse för kontor, andra verksamheter och möjligen en andel bostäder.

Inför och under planarbetet har Tvärbanans spårdragning studerats noggrant och den planerade dragningen i Uddvägens mitt har konstaterats vara mest lämplig med hänsyn tagen till både gatu- och spårutformning i relation till omgivande miljöer och verksamheter. Till följd av anläggningens utbredning, erforderliga kurvradier etc. ger en spårplacering i Uddvägens mitt dessutom det samlat minsta intrånget på intilliggande fastigheter.

Att förlägga Tvärbanan utmed gatans ena sida undviks generellt längs Tvärbanan, eftersom det ger en mer järnvägslik karaktär. De sträckor där denna utformning ändå gjorts, förekommer företrädesvis längs större trafikleder med högre hastighet på biltrafiken och med större trafikmängder, exempelvis längs Frösundaleden i Solna. I täta stadsmiljöer integreras spåren med fördel i gatumiljön, antingen med spår i bilkörfält som i Liljeholmen/Gröndal och Sundbyberg eller på egen bana i gatans mitt som i Hammarby sjöstad. Av sakens natur bör Tvärbanans förlängning inom Nacka Kommun följa samma struktur som i Hammarby sjöstad då avsikten är att få en spårväg i stadsmiljö med angränsade fastigheter på vardera sidan som möter ett öppet gaturum istället för att avskärmas av spår. Sett till både kommunens översiktsplan *Hållbar framtid i Nacka* (2012), den nyuppförda bebyggelsen på Sicklaön 83:32, det planerade kontorskvarteret på Sicklaön 346:1 och förväntad utveckling på övriga fastigheter i området är det just en tätare stadsmiljö som förväntas växa fram.

Tvärbanan kommer längs Uddvägen att förse med två spårpassager i plan. Detta innebär förvisso fordonsrörelser över spår, men med erfarenhet från Tvärbanan i övrigt och från andra spårvägslinjer i kombination med studier av både trafikkapacitet och risk, har det konstaterats att det fungerar tillfredställande.

Spårpassagerna förse med erforderliga säkerhetsanordningar mm utifrån beräknad trafikbelastning från både bil-, gång- och cykeltrafik. Se också Planenhetens kommentar till Södertörns brandförsvärsförbunds samt den riskbedömning som har upprättats efter samrådet som bl.a. belyser risker kopplade till kollisioner mellan vägfordon och spårfordon.

Trafikflödet på Uddvägen kommer mycket riktigt att öka i takt med att området exploateras. En översyn av tidigare utförda trafikutredningar har utförts med något högre trafikmängder baserade på tätare trafikmängder från Uddvägen (se Trafikutredning). Samtidigt kommer upprustningen av Uddvägen att innebära en avsevärd kapacitetsökning. Översynen av utförda trafikutredningar har inte visat att det blir kapacitetsproblem i korsningen Båtbyggargatan/Sicklavägen/Uddvägen. Vidare bär både kommunen och fastighetsägarna på ett gemensamt ansvar för att arbeta med att bilresandet till och från planerade verksamheter på Uddvägen inte ökar. I detta arbete ligger bland annat att också göra cykeltrafiken mer fördelaktig. Tvärbanan i sig innebär också en tillgänglig och effektiv kollektivtrafik som beräknas höja värdet på området.

Bullerutredningarna har efter samrådet kompletterats. Bl.a. för att ge en bättre bild av förutsättningarna för utveckling av Sicklaön 82:1. I bullerutredningen har det konstaterats att nya Nacka port och Klintens industribyggnad redan idag påverkas av höga ljudnivåer från främst Värmdöleden, Värmdövägen och Saltsjöbanan. Tvärbanans förlängning längs

Uddvägen innebär en marginell förändring av bullersituationen i området och i samband med projekteringen kommer också eventuell erforderlig hänsyn till buller samt eventuella vibrationer och stömljud beaktas.

Fastighetsägaren belyser i sitt yttrande ett antal sakfel, otydligheter/fel i formuleringar och illustrationer i planbeskrivningen som har beaktats och korrigerats. Bl.a. har plankartan kompletterats med plushöjder och felaktig fastighetsbeteckning åtgärdats och en sektionsstudie över gränssnittet mellan spårområdet och fastigheten ifråga tagits fram.

Rättigheter för eventuellt förtida tillträde och markregleringar regleras i avtal mellan berörda parter.

**Pandox fastighets AB, ägare till Sicklaön 363:2**, är positiv till detaljplanen under förutsättning att huvudman för projektet vidtar alla nödvändiga åtgärder för att hindra att det uppkommer störningar, efter detaljplanens genomförande, för den verksamhet som bedrivs på fastigheten (hotell/kontor) i form av ljud, ljus, vibrationer, sättningar och strålningar.

**Planenhetens kommentar:** Bullerutredningarna har efter samrådet kompletterats. I denna kan konstateras att verksamheten redan idag påverkas av buller från Värmdövägen, Sickla industriväg och Saltsjöbanan varför Tvärbanans buller endast innebär en marginell förändring av bullersituationen. Viss risk för stömljud kan föreligga varför erforderligt skydd planeras anläggas i spår så att för ändamålet uppsatta riktvärden och krav uppnås. Vibrationer bedöms inte uppkomma.

Viss elektromagnetisk strålning kan uppmätas runt likriktarstationer, inte runt Tvärbanan i övrigt. Befintlig likriktarstation i kvarteret Lugnet, i Hammarby Sjöstad, har kapacitet för den nya sträckan, varför någon sådan inte kommer uppföras i närheten av aktuell fastighet. I den kommande detaljprojekteringen kommer hanteringen av risker för eventuella störningar inklusive eventuella skyddsåtgärder för verksamheten beaktas.

**Stiftelsen Stockholms studentbostäder (SSSB)** arrenderar mark på Atrium Ljungbergs fastighet Sicklaön 83:32 och Trafikverkets Sicklaön 83:3 och är ägare till på fastigheterna uppförda studentbostadsbyggnader. De anser att fortsatt detaljplanearbete måste ha som utgångspunkt att befintliga byggnader för studentbostäder på fastigheterna Nacka Sicklaön 83:32 och Nacka Sicklaön 83:3 kommer att vara kvar även efter det att nuvarande tillfälliga bygglov upphör.

Med det som utgångspunkt menar man vidare att planförslaget måste kompletteras med åtgärder för hur riksdagens riktvärden för buller både utom- och inomhus kan uppfyllas för studentbostäderna. Av bullerutredningen i planförslaget framgår att gällande riktvärden för buller utomhus kommer att överskridas i betydande mån avseende studentbostäderna. Detaljplanen saknar helt utredning av bullerkonsekvenser inomhus i studentbostäderna och möjliga åtgärder för att uppfylla riksdagens riktvärden.

SSSB menar att planförslaget på felaktiga grunder antar att riksdagens riktvärden möjligen kan nås genom tillämpning av de allmänt accepterade avstegsmodellerna. Eftersom förutsättningarna för att tillämpa avstegsmodellerna inte är uppfyllda i studentbostädernas fall, vilar planförslaget på felaktiga förutsättningar och måste kompletteras med utredning

och anvisning av nödvändiga bullerdämpande åtgärder. Därtill belyses risken för att riktvärdena för stömljud och vibrationer kommer att överskridas avseende studentbyggnaderna. Frågan behöver utredas ytterligare och vid behov måste planförslaget kompletteras med nödvändiga åtgärder för att klara riktvärdena.

SSSB efterfrågar beskrivning av hur de ska kompenseras för det studentbostadshus som enligt planen måste rivas. Föreslagen spårsträckning innebär att gångvägen från den nordöstra delen av fastigheten till Värmdövägen försvinner, vilket enligt SSSB innebär en oacceptabel försämring av tillgängligheten till allmänna kommunikationer. SSSB anser därför att planen ska kompletteras med en ny gångväg mellan Sicklaön 83:32 och fastigheten Sicklaön 40:12.

På grund av närheten mellan studentbyggnader, spår och kontaktledningar anser SSSB att planförslaget måste kompletteras med en mer djupgående bedömning av risken för personskador och skador på studentbyggnader till följd av strömförande ledningar, urspärning och kollision.

**Planenhetens kommentar:** De tillfälliga studentbostädernas tillfälliga bygglov har förlängts i två omgångar och kan då det löper ut i september 2015 inte förlängas enligt 9 kap. 30 – 32 §§ Plan- och bygglagen (2010:900). Det innebär att bostäderna enligt dagens förutsättningar inte finns kvar efter september 2015, oavhängigt Tvärbanan. Utifrån detta förhållande planeras utbyggnaden av Tvärbanan med tillhörande detaljplan.

På grund av Trafikverkets reservat för östlig förbindelse (stadsplan 230) kommer det att dröja innan planläggning för permanent bebyggelse på fastigheten 83:3 och 83:32 kan bli aktuell. Marken är fram till eventuell utbyggnad reserverad för etablering av bodar och teknisk utrustning under utbyggnadstiden av förbindelsen. Kommunen är dock medveten om bristen på studentbostäder och kan efter begäran från berörda fastighetsägare pröva om studentbostäderna kan stå kvar ännu en tid. Beroende av fastighetsägarens intentioner och Trafikverkets godkännande kan detta möjliggöras genom ett tillägg till befintlig detaljplan (stadsplan 230) med tidsbegränsad markanvändning, enligt 4 kap. 26-29 §§ PBL (2010:900). Den tillfälliga användningen får bestämmas till högst tio år och förlängas med högst fem år i sänder. Den sammanlagda tiden får dock inte överstiga tjugo år. Studentbostäderna kommer då även i fortsättningen betraktas som tillfälliga och åtgärder för buller, tillgänglighet och riskhantering ska ske utifrån denna förutsättning.

Efter samrådet har arbetet med buller, risker samt eventuella skyddsåtgärder till följd av Tvärbanans utbyggnad fortsatt för att utreda om studentbostäderna kan stå kvar ännu en tid. Detta har skett separat från planläggningen av Tvärbanan. I utredningarna har förutsättningarna för studentbostädernas, vid en eventuell förlängning av deras varaktighet på platsen, studerats.

I arbetet med buller har det konstaterats att förutsättningar för att klara bullret från Tvärbanan är goda eftersom lägenheterna är genomgående, vilket innebär möjligheter att uppfylla riktvärdena för ljudnivå vid åtminstone en sida. Ljudnivån inomhus kan klaras för flertalet av lägenheterna utan särskilda åtgärder, utom för ett fåtal i de två södra husen med kortsida mot Uddvägen, där tunga vägfordon på Uddvägen medför att kravet på ljudnivå inomhus beräknas att överskridas. För att klara riktvärdet för ljudnivå utomhus kan en bullerskärm utmed Värmdövägen och vid gaveln av det nordöstra huset uppföras. Ansvar för att klara av bullersituationen för kvarstående studentbostäder behöver beaktas i eventuellt kommande tillägg till befintlig detaljplan, som beskrivs i stycket ovan.

SSSB:s synpunkter om risker för kvarstående studentbostäder har beaktats i den efter samrådet upprättade riskbedömningen. Riskbedömningen behandlar och ger bl.a. svar på om och hur risker för personskador och skador på studentbyggnader till följd av strömförande ledningar, urspårning och kollision hanteras, se Planenhetens kommentar till Södertörns brandförsvarsförbunds yttrande nedan.

Utrymme för gångväg norr om studentbostäderna, mellan Sicklaön 83:32 och Tvärbanan, kommer inte att finnas. Gångvägsförbindelse planeras utmed Tvärbanans västra sida mot Sicklaön 82:1, som sedan fortsätter mot Sickla station utmed Värmdövägen på Tvärbanans norra sida.

### **Inkomna synpunkter från fastighetsägare/boende utanför planområdet**

**Boende i Alphyddan** anser att planeringen av en förlängning av Tvärbanan är mycket bra!

**Boende i Alphyddan** anser att Tvärbanan bör förlängas ytterligare till Forum och då gå på Saltsjöbanans spår, som när T-banan byggs, kapas vid Forum.

**Planenhetens kommentar:** Inom en överskådlig framtid finns det inga planer på att förkorta Saltsjöbanan. Banan kommer även fortsättningsvis att ha sin slutstation i Slussen. Vidare har de båda banorna helt olika tekniska system varför de inte kan trafikera samma spår. Tvärbanan spår förläggs däremot så att en hopkoppling efter Sickla rent spärgeometriskt är möjligt.

**Boende i Saltsjöbaden** anser att slutdelen av Tvärbanans spår vid Sickla station liksom tunneln under Sickla industriväg, ska flyttas åtminstone fem meter söderut jämfört med planförslaget, samtidigt som området för centrumutveckling minskas i motsvarande grad. Bakgrunden till denna uppfattning är att detaljplanen bör vara så flexibel som möjligt på lång sikt och inte "bygga bort" olika framtida möjligheter för Saltsjöbanans och Tvärbanans utveckling. Scenarierna som lyfts i synpunkter är:

1. Saltsjöbanan utvidgas till dubbelspår mellan Nacka stn och (tunneln in mot) Henriksdal.
2. En planskild korsning byggs mellan Planiavägen och Saltsjöbanan, med Saltsjöbanan under Planiavägen.
3. En planskild korsning byggs mellan Planiavägen och Saltsjöbanan, med Saltsjöbanan ovan Planiavägen.
4. En ihopkoppling mellan Saltsjöbanan och Tvärbanan vid Sickla station.
5. Sickla station på Saltsjöbanan flyttas längre österut varvid nuvarande Nacka station läggs ner.

#### **Planenhetens kommentar:**

Fördelat på respektive numrerade fråga

1. Det finns i dagsläget inga planer på en dubbelspårsutbyggnad mellan Nacka station och Henriksdal. För att öka den framtida kapaciteten på Saltsjöbanan har andra platser diskuterats lämpliga för dubbelspår. Om en utbyggnad av dubbelspår på denna sträcka ändå skulle bli aktuellt, någon gång i framtiden, får förutsättning och lösningar för detta hanteras då.

2. Kopplingarna mellan Planlavägen och Värmdövägen studeras av kommunen i det parallellt pågående programarbetet för Planlavområdet. Med sammanvägd hänsyn till bl.a. kostnader och ingrepp i stadsmiljön bedöms i dagsläget alternativ 3 eller korsning i plan vara den mest lämpliga lösningen. Denna möjlighet förhindras inte av Tvärbanans förlängning till Sickla station. Läs mer om detta på [www.nacka.se/planiaområdet](http://www.nacka.se/planiaområdet)
3. Se kommentar ovan.
4. Se svar ovan till boende i Alphyddan.
5. Frågan om lämpliga stationslägen har diskuterats tidigare. Mot bakgrund av Sickla köpkvarters entrémöjligheter, gångbron över Värmdövägen samt planerad bebyggelse vid Sickla industriväg och Uddvägen har läget vid Sickla station förordats. Det finns således inga planer på att lägga ner Nacka station.

**Boende på Båtbyggargatan** påpekar de problem som uppstår då biltrafik som korsar spåren drar med sig modd, grus, flis och löv ner i växlarna vid vändspåret vid Sickla udde. Växelsystemet anses också vara av föråldrad typ som sliter på hjul och orsakar vibrationer. För att undvika förseningar, kostsam skötsel och störande vibrationer föreslås att systemet byts ut och vändspår flyttas till Sickla stationsområde.

**Planenhetens kommentar:** Växlarna vid Sickla udde rivs och ersätts med spår. Nya växlar anläggs strax väster om plattformarna vid Sickla hållplats.

**Boende i Stockholm** poängterar vikten av estetisk upphängning av kontaktledning där förlängningen genom Sundbyberg lyfts som ett gott exempel, till skillnad från Gröndal där traditionella ”järnvägsstolpar” installerats.

Därtill påpekas att den nya hållplatsen bör få namnet ”Sickla” och inte Sickla station, med hänvisning till övriga knutpunkter på SL-nätet som har samma namn oavsett trafikslag, t.ex. Alvik, Farsta strand eller Årstaberg där t-bana, spårväg och/eller järnväg möts.

**Planenhetens kommentar:** Efter samrådet har gestaltungsfrågor studerats vidare för att hitta ett utförande som lämpar sig tekniskt för den nya sträckan och hållplatsens förutsättningar och samtidigt anses stämma överens med eftersträvad gatumiljö och stadsbild. Gatuutformningen följer strukturen i Hammarby Sjöstad, men Uddvägen får mittstolpar och separata belysningsstolpar på vardera sida av gatan.

Som påpekat föreslås stationen få namnet Sickla för att på ett enhetligt sätt tydliggöra sammankopplingen med Saltsjöbanan, knyta an till andra knutpunkter och underlätta för resenären. Namnfrågan regleras dock inte i detaljplanen.

Planenheten

Andreas Totschnig  
Planchef

Christian Rydberg  
Planarkitekt