



## UTLÅTANDE

2014-05-06

Dnr KFKS 2012/660-214

Projekt 9227

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

## UTLÅTANDE

### 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 och 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).

Under granskningen av planen har synpunkter inkommit från 14 remissinstanser, föreningar och fastighetsägare. Därtill har ett gemensamt formulerat yttrande inkommit från 52 boende i SSSB:s studentbostäder på Uddvägen, samt ett yttrande från en person boende utom planområdet. Synpunkterna gäller främst den påverkan som föreslagen spårtrafik har på angränsande verksamheters förutsättningar att bedrivas liksom på eventuell framtida bebyggelseutveckling, sett till framkomlighet, eventuella störningar under och efter utbyggnadstiden mm.

Länsstyrelsen bedömer utifrån nu kända förutsättningar att det inte finns skäl att anta att de kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen med stöd av 11 kap. 11 § PBL



Ett mindre ritfel i plankartan har justerats där användningsgränsen mellan allmän plats (Lokalgata(3)) och område för stationsändamål (I) flyttats till befintlig gång- och cykelbanas yttre gräns. Ett mindre fel har korrigerats i sektion 1, s.22 i planbeskrivningen. I övrigt har inga ändringar av detaljplanen gjorts.

## 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 skicka planförslaget på samråd. Samrådet pågick mellan den 9 oktober och den 11 november 2013. Under samrådet inkom sammanlagt 24 skriftliga synpunkter. Granskningshandlingar och samrådsredogörelse upprättades under december 2013 och januari 2014. Miljö och stadsbyggnadsnämnden beslutade den 12 februari 2014, § 31, att ställa ut detaljplanen för granskning. Granskningen pågick mellan den 27 februari och den 28 mars 2014.

## Inkomna synpunkter

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

- Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott, Nacka kommun
- Tekniska nämnden, Nacka kommun
- Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun
- Länsstyrelsen, Stockholms län
- Landstingets Trafikförvaltning (f.d. SL)
- Trafikverket
- Nacka Energi AB
- Södertörns brandförsvarsförbund
- Nacka miljövårdsråd
- Nacka hembygdsförening
- Fortum Värme
- Stockholm Vatten
- Nacka port AB
- Bostadsrättsföreningen Alphyddans Ros

Därtill inkom ett gemensamt formulerat yttrande från 52 boende i studentbostäderna på Uddvägen, samt ett yttrande från boende i Saltsjö-Boo.

## Sammanfattning och bemötande av inkomna synpunkter

### Inkomna synpunkter från kommunala nämnder och remissinstanser

**Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott, Nacka kommun,** beslutar att inte ha någon erinran mot förslaget till detaljplan för Tvärbanan till Nacka utifrån de aspekter som kommunstyrelsen har att bevaka under granskningen, nämligen detaljplaneprogram, bostäder, arbetsplatser, skolor, kommunens mark och ekonomi samt genomförande frågor. Beslut 2014-03-18, § 71.

**Tekniska nämnden, Nacka kommun,** påpekar att säkerheten i dricksvattenförsörjningen inte får äventyras och konstaterar att det finns ett kraftigt ökad kapacitetsbehov i både vatten- och spillvattenanläggningen för tillväxten i Nacka, Värmdö och delar av Stockholm, som försörjs via ledningar inom och intill planområdet. Tekniska nämnden belyser att Tvärbanan korsar några av Nackas och Stockholms tyngsta infrastrukturanläggningar när det gäller vatten och avlopp. Nackas spillvattenavledning ligger dessutom som ett provisorium strax söder om Båtbyggargatan där omläggning är nödvändig. Allt som ska byggas från södra delen av Uddvägen och över Sicklavägen mot Båtbyggargatan måste anläggas på pålplattor för att påfrestningarna på ledningarna inte ska leda till skador och brott, vilket i sin tur skulle medföra funktionsbortfall som risk för stora skador på omkringliggande mark och anläggningar, inklusive Tvärbanan. Frågan måste samordnas i det fortsatta planarbetet. Tekniska nämnden anser att projektet måste göra en riskanalys av ökad dimensionering av vatten och avlopp som tar höjd för övriga projekt inom och utanför Nacka kommun.

Tekniska nämnden anser att det i plankartan redovisade C- området vid Uddvägen bör utgå som kvartersmark eller omformas så att hela ytan blir ett u- område som ej är överkörningsbart. Vidare anser man att befintlig spillvattentunnel som korsar angivet C- område i nordost skall redovisas och skyddas i planen för att undvika skador, funktionsbortfall och stora framtida kostnader.

Tekniska nämnden anser att den mur som planeras på Sicka industrivägs södra sida mot spårområdet, medför att det blir ont om plats för den befintliga gång- och cykelbanan. Man anser därför att tråget för Tvärbanan behöver förlängas österut för att ge en större yta för gång- och cykeltrafiken.

**Planenhetens kommentar:** Planenheten och Trafikförvaltningen är införstådda med förhållandena kring infrastrukturanläggningarnas läge och beskaffenhet längs planområdet. Nacka kommun tar 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. Utformning av tekniska anläggningar samordnas under fortsatt projektering och utbyggnad.

Beteckningen på C-området söder Uddvägen ändrades efter samrådet till KH (kontor och handel) för att korrespondera och tydligare knyts an till DP390 och fastigheten Sicklaön 83:32, vilken ytan är tänkt att tjäna. Området försågs enligt synpunkt även med en u- bestämelse. Befintlig spillvattenledning är således skyddad och måste inte redovisas mer specifikt. Planenheten vidhåller att den föreslagna lastinfarten till bebyggelsen (Sickla front) på Sicklaön 82:32 inte ska omöjliggöras. Kvartersmarken ligger således kvar. En utredning av ytan måste genomföras för att avgöra vilka åtgärder som måste vidtas 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.

Användningsgränsen mellan allmän plats (Lokalgata(3)) och område för stationsändamål (T) har flyttats till befintlig gång- och cykelbanas yttre gräns. Den omnämnda muren ovanför påslaget vid stationen inkräktar inte på befintlig gång- och cykelbana.

**Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun**, har ingen erinran mot förslaget.

**Länsstyrelsen, Stockholms län**, bedömer utifrån nu kända förutsättningar att det inte finns skäl att anta att Länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen med stöd av 11 kap. 11 § PBL. Man konstaterar att de flesta åtgärder som identifierats i framtagna riskbedömning är trafiksäkerhetsåtgärder som vidtas inom detaljprojekteringen av spårvägslinjen. Den åtgärd som regleras i plankartan är en mur längs Värmdövägen, med syfte att förhindra att personer och fordon hamnar på spåret. Länsstyrelsen anser att det kan vara lämpligt att även reglera någon form av suicidskydd i samma bestämmelse. Det vill säga att begränsa möjligheterna att komma över muren och hoppa ner på spåret.

**Planenhetens kommentar.** Länsstyrelsens synpunkter har beaktats. Höjder och utformning på mur och räcke längs träget ska uppfylla eller överstiga krav i VGU (Vägar och gators utformning, Trafikverket och SKL) gällande gång- och cykelbroräcke, men även vägbroräcke, vilket ger ett tillräckligt suicidskydd. Denna skyddsåtgärd utgör således en trafiksäkerhetsåtgärd som vidtas inom ramen för detaljprojekteringen av spårvägsanläggningen. Planenheten och Trafikförvaltningen anser därför att detta inte behöver regleras i detaljplanen.

**Landstingets Trafikförvaltning (f.d. SL)** Trafikförvaltningen har varit delaktiga i framtagandet av planen och kommer till största delen vara utförare av planens innehåll. Trafikförvaltningen ser därmed mycket positivt på att planen upprättas.

Flytten av Värmdövägen närmare Saltsjöbanan och det utökade gaturummet anges i planbeskrivningen ge möjligheter till en eventuell breddning av gång- och cykelbanan. Ytan skulle också kunna användas till att skapa god framkomlighet för busstrafiken på Värmdövägen.

Idag finns tre körfält, två i riktning mot trafikplats Lugnet (varav ett kollektivtrafikkörfält) och ett i motsatt riktning, mot Sickla. Samtliga är 3.25 meter breda. För god framkomlighet för buss krävs 3.5 meter breda körfält. Trafikförvaltningen anser att körfältet i riktning mot Sickla, där bussarna går i blandtrafik, bör utökas till god standard.

Trafikförvaltningen förutsätter att Nacka kommun driver planarbetet i enlighet med den tidplan som Trafikförvaltningen och Nacka kommun kommit överens om och understryker behovet av att markåtkomsten säkras så snart som möjligt.

**Planenhetens kommentar.** Föreliggande plan ger möjlighet till utökat busskörfält. Disposition av körbanornas bredd och trafikslag måste dock beslutas om inom kommunen.

Kommunens målsättning är att följa den med Trafikförvaltningen gemensamt framtagna tidsplanen.



**Trafikverket** ser positivt på att detaljplanen inte påverkar vägreservatet för Östlig förbindelse eller Trafikverkets befintliga tunnlar (Sicklatunneln och Nackatunneln) samt på att en riskbedömning tagits fram. Vidare belyses att om mätpunkter för Södra länkens vattendom behöver flyttas måste kommunen samråda med Trafikverket innan så sker. Trafikverket vill återigen påtala vikten av att mätpunkterna inte flyttas.

**Planenhetens kommentar:** Trafikverkets yttrande har beaktats.

**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 exploitören. 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 exploitören. Beställning skall ske skriftligt i god tid.

**Planenhetens kommentar:** Yttrandet har beaktats. Kommunen och Trafikförvaltningen har i samråd med Nacka Energi utrett alternativa placeringar. Transformatorstationen kommer att placeras inom Sicklaön 83:3 som ägs av Trafikverket. Pga. reservatet för Östlig förbindelse, som gäller på aktuell fastighet, kommer transformatorstationen uppföras med tidbegränsat bygglov enligt 9 kap. 30 – 32 §§ Plan- och bygglagen (2010:900). Kommunen planerar för att gestaltningen av den nya stationen ska likna den befintliga. Nacka Energi deltar i planering och projektering av ledningsflytt och ny placering av transformatorstation. Rättigheter för lägen på flyttade ledningar och transformatorstation regleras i avtal mellan berörda parter.

**Södertörns brandförsvarsförbund** meddelar att de yttrat sig i tidigare skede och anser sig ha fått gehör och svar på sina synpunkter och frågeställningar. De har därför inget mer att erinra. Som ett förtydligande nämns ändå att de som uttryckande verksamhet i händelse av påkallat behov av räddnings- och/eller sjukvårdsinsats, i alla lägen förväntar sig att kommunen sörjt för deras framkomlighet. Denna förväntan gäller även under själva byggnationstiden.

**Planenhetens kommentar:** Brandförsvarets synpunkter beträffande framkomlighet kommer att tillgodoses.

**Nacka miljövårdsråd** är positiva till denna utbyggnad av Tvärbanan och önskar att den kommer till stånd snarast möjligt. I handlingarna står mycket om att övergång mellan Tvärbanan och Saltsjöbanan blir bekväm vilket ses som bra. Nacka miljövårdsråd vill dock påpeka att troligen ännu fler trafikanter vill byta mellan Tvärbanan och bussar på Värmdövägen österut. Detta byte anses inte bli bekvämt enligt planen. Det vore därför önskvärt att kunna flytta busshållplatsen på Värmdövägen, Sickla bro, närmare Tvärbanans station eller anlägga en bekvämare väg mellan stationen och denna busshållplats. Man anser att en hiss från norra plattformen vore önskvärd, för att förbättra möjligheten att byta till



buss. Denna hiss bör finnas kvar även efter det att centrumbyggnaden står klar. Vidare hoppas Nacka miljövrådsråd att störningar under byggtiden i form av avstängning av Sickla Industriväg, arbeten i korsningen mellan Sicklavägen och Uddvägen, på Värmdövägen med tillhörande gång- och cykelbanor samt avstängning av Saltsjöbanan i möjligaste mån begränsas.

**Planenhetens kommentar.** Gällande önskemål om att flytta busshållsplatsen hänvisar kommunen till det svar som redovisas i samrådsredogörelsen (2014-02-05). Tillgänglighetskraven till hållplatsen uppfylls enligt förslagen utformning av hållplatsen i kombination med en planerad hiss i anslutning till den södra plattformen. Trafikförvaltningen och kommunen kommer givetvis arbeta för att begränsa störningarna i tid och omfattning.

**Nacka hembygdsförening** påpekar att vändplanen vid Sickla är för liten för att kunna hantera taxi, färdtjänst eller andra som vill hämta passagerare samt att rampen upp till parkeringshuset är också ofta tätt trafikerad.

**Planenhetens kommentar.** Angöring med taxi och färdtjänst kommer likt idag att ske i utmed Smedjegatan eller i vändplanen, vars befintliga dimensioner bedöms vara tillräckliga.

**Fortum Värme** har inget att erinra, men anför att hänsyn måste tas till befintlig fjärrvärmeledning inom området. Vidare utredning får visa om behov av flytt finns. Fortum Värme måste kallas till ledningssamordningsmöten. Flyttning bekostas enligt gällande avtal.

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

**Stockholm Vatten** har ingen erinran mot förslaget.

## **Inkomna synpunkter från fastighetsägare och boende inom eller intill planområdet**

**Nacka port AB, ägare till Sicklaön 82:1**, ställer sig positiv till planens syfte att förlänga Tvärbanan till Sickla och på så sätt förbättra tillgängligheten genom effektivare och attraktivare kollektivtrafikförbindelser. De ställer sig dock fortsatt kritiska till delar av planförslaget. Bland annat vidhåller de sin ståndpunkt i att spårvägen inte bör gå i Uddvägens mitt, utan längs dess östra sida. Denna lösning skulle ge mindre intrång på gällande fastighet och anses därför underlätta tillfartsmöjligheterna till dagens och framtida verksamheter, samtidigt som gatan får ett fondmotiv i fastighetens huvudbyggnad "Klinten". Fastighetsägaren förutsätter att planläggningen av Tvärbanan inte försvårar kommande planläggning av Sicklaön 82:1, gällande tillfartsmöjligheterna.

Vidare anser fastighetsägaren att kommunen brustit i sin information under planläggningen liksom i hänsyn till nuvarande verksamhet och kommande förädlingsvärde av Sicklaön 82:1.



Yttrandet redogör därför utförligt för rådande förutsättningarna för var och en av dagens hyresgäster med tillhörande verksamheter.

Men hänsyn till eventuella markföroreningar undrar fastighetsägaren om prover tagits inom den del av Sicklaön 82:1 som omfattas av planen. Vidare frågar man vilken gång- och cykelriktning som kommer att gälla GC-vägen som kopplar samman Uddvägens slut med Värmdövägen. Med anledning av bensinstationen vid Nacka station efterfrågas ett förtydligande om huruvida Värmdövägen klassas som transportled för farligt gods eller ej.

Avslutningsvis anser fastighetsägaren att de reviderade sektionerna över Uddvägen är felaktiga/otydliga sett till måttsättning och disposition.

**Planenhetens kommentar:** Gällande spårets dragning vidhåller kommunen den ståndpunkt som redovisas i samrådsredogörelsen (2014-02-05), där den planerade dragningen i Uddvägens mitt anses vara lämpligast, med hänsyn tagen till gatu- och spårutformning i relation till omgivande miljöer liksom befintliga och framtida verksamheter. Till följd av anläggningens utbredning, erforderliga kurvradier etc. ger en spårplacering i Uddvägens mitt dessutom det samlat minsta intrånget på intilliggande fastigheter.

Kommunen och Trafikförvaltningen anser att förslagen detaljplan löser tillfarten till fastigheten och att frågor kopplade till tekniska lösningar, tidpunkter för lämpligt genomförande i relation till pågående verksamheter löses gemensamt under detaljprojekteringen och genomförandet. Vidare har kommunen tillsammans med fastighetsägaren påbörjat planläggningen av Sicklaön 82:1 för kontor, verksamheter och möjligtvis en andel bostäder. Den långsiktiga dimensioneringen av gaturummet bör därför utgå ifrån kommande användning, vilket har skett, och inte endast dagens skrymmande och transportintensiva verksamheter, vars varaktighet i området blir kortvarig.

Kommunen beklagar att informationen uppfattats som bristfällig. Den 16 oktober 2012 beslutade landstingets trafiknämnd att utreda möjligheterna till en förlängning av Tvärbanan till Sickla. För kommunens del påbörjades projektet i och med att förslag till start-pm godkändes av kommunstyrelsen i februari 2013. Första informationsmöte med representanter för Sicklaön 82:1 hölls dock redan den 17 januari 2013. Efter det har ett antal möten anordnats parallellt med mailväxling och formell synpunktshantering under samråd.

Den huvudsakliga cykeltrafiken kommer även fortsättningsvis att ledas på det regionala cykelstråket som sträcker sig utanför kvarteret. Kopplingen mellan Uddvägens slut och Värmdövägen är tänkt att tjäna som en kompletterande gång- och cykelväg för trafikanter med målpunkter inom kvarteret. Någon riktning kommer inte att anges.

Värmdövägen är ej rekommenderad väg för farligt gods.

Miljöprover har tagits i anslutning till området och en plan för hantering är under framtagande.

Illustrerade sektioner över Uddvägen är inte måttsatta projekteringsritningar utan utgör principskisser, som inte gör anspråk på att vara exakta. Detsamma gäller de "framtida byggnader" som lagts in på vardera sida om gatan, för vilka detaljplaner inte är antagna. Byggnaderna syftar endast till att ge en bild av relationen mellan husliv och gaturum. Planenheten kan däremot konstatera att körbanorna kastats om i sektion 1, där det ska vara dubbla körfält vid utfarten mot Sicklavägen och inte tvärt om. Felet har justerats.



Som beskrivet på s. 19 och 21 i planbeskrivningen skiljer sig Uddvägens södra och norra del åt. För att möjliggöra kantstensparkering och trädplantering samt minimera intrång på villa Fanny uddes trädgård, förses gatans norra del med cykelkörfält istället för mer ytkrävande cykelbanor. Längs gatans södra del förses däremot gatan med separat gång- och cykelbana på vardera sida.

**Brf Alphyddans Ros** kräver att hus och garage inom fastighet Sicklaön 84:6 och 84:7 besiktas innan arbetet påbörjas samt att mätinstrument sätts upp på byggnaderna för att möjliggöra mätning av skakningarna som uppstår vid sprängningarna.

**Planenhetens kommentar:** Inför kommande sprängningar kommer erforderliga byggnader i närområdet att besiktigas och i samband med det sätts vibrationsgivare upp. När arbetena är klara utförs efterbesiktning.

**Boende i SSSB:s tillfälliga studentbostäder på Sicklaön 83:3 och 83:32** har inkommit med ett gemensamt formulerat yttrande, vari man motsätter sig att Tvärbanan förlängs utanför bostadsområdet. De boende anser att normerna för buller och vibrationer inte kommer kunna uppfyllas för kvarvarande byggnader, pga. deras bristfälliga isolering. Förutsättningarna anses försvåras ytterligare eftersom fönstren ofta måste hållas öppna som komplement till den påstått dåliga ventilationen i lägenheterna.

Vidare befarar boende att tillfartsmöjligheten för bil och cykel kommer att begränsas och tillgången till offentliga kommunikationer inskränkas under utbyggnadstiden, något som framförallt drabbar personer med funktionshinder, men också framkomligheten för färd- och räddningstjänst.

Vidare anses att alternativa sträckningar för Tvärbanan inte utretts och att antalet förväntade passagerare på Tvärbanan grundas i bristfälliga beräkningar och orealistiska siffror. Man är även kritisk till att alternativet att transportera passagerarna med buss istället för Tvärbana inte diskuteras.

Det påpekas att Nacka kommun har haft tio år på sig att ordna ett alternativ för de ca 300 boende i studentbostäderna i Frigg Sickla. De anser därför att bostäderna bör finnas kvar så länge det inte är åtgärdat. Slutligen påpekas att Nacka kommun inte informerat om planen och om att avflyttning skulle bli nödvändig när Tvärbanan förlängs.

**Planenhetens kommentar:** Tvärbanan har planerats utifrån det faktum att studentbostäderna är uppförda på tillfälligt bygglov. Det tillfälliga bygglovet 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 kan finnas kvar efter september 2015. Anledningen till att planläggning av permanent bebyggelse inte kan ske är Trafikverkets reservat för en östlig förbindelse. Fram till eventuell utbyggnad ska marken stå till förfogande för etableringsbodas osv. Att bygglovet löper ut 2015 beror inte på Tvärbanans utbyggnad. Kommunen är dock medveten om bristen på studentbostäder. Utöver den nordligaste byggnaden (hus 20) med 44 bostäder, som helt eller delvis måste rivas, påverkas dock bostäderna inte fysiskt av Tvärbanans spårdragning. Kommunen framhåller därför möjligheten att, efter begäran från berörda fastighetsägare, pröva om övriga byggnader med sammanlagt 238 studentbostäder 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, i sammanlagt tjugo år.

Med detta som målsättning har en separat buller- och vibrationsutredning tagits fram för att utreda förutsättningarna för de tillfälliga bostädernas förlängda varaktighet på platsen. Resultaten visar att förutsättningarna för att klara bullret från Tvärbanan är goda eftersom lägenheterna är genomgående och husen försedda med loftgångar vända mot trafiken. Vissa bullerdämpande åtgärder förutsätts. Fastighetsägarens ansvar för att klara av bullersituationen för kvarstående studentbostäder behöver beaktas i eventuellt kommande tillägg till befintlig detaljplan, som beskrivs i stycket ovan.

Under byggtiden kommer tillfart och framkomlighet till bostäderna liksom till offentliga kommunikationer att upprätthållas. Dagens befintliga gångväg, genom öppning i bullerplanket, kommer inte att finnas kvar, men den allmänna gång- och cykelvägen från Uddvägens slut via Värmdövägen till Sickla station upprätthålls under byggnationen. Kommunen arbetar dessutom för att tillsammans med berörd fastighetsägare kunna anlägga en ny koppling mellan Uddvägen och Sickla industriväg genom dalen mellan Nobelberget och hotellfastigheten (Sicklaön 363:3). Byggarbetena för Tvärbanans förlängning kommer att följa Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser.

Inför arbetet med att ta fram ny detaljplan för Tvärbanans förlängning undersöktes alternativa dragningar. Med sammanvägd hänsyn tagen till teknisk och tidsmässig genomförbarhet, framkomlighet, säkerhet, kostnad mm, resulterade arbetet i att vald sträckning är bäst lämpad för att möjliggöra förlängningen. Den omfattande upprustningen av Uddvägen utgör dessutom en viktig del i arbetet med att utveckla och förändra området kring Fanny Udde och f.d. Sickla industriområde 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).

Planer på att förlänga Tvärbanan till en bytespunkt har funnits länge. Syftet är att knyta samman Tvärbanan med Saltsjöbanan och ostsektorns busstrafik, för på så sätt öka effektiviteten och attraktiviteten i kollektivtrafiken. Idag finns ett glapp mellan de två spårsystemen. Ett sammanhållet trafiknät innebär att kopplingarna och rörelsemönstren mellan Sickla, Hammarby sjöstad och omkringliggande stadsdelar tydliggörs och stärks, något som inte uppnås genom att införa ytterligare en busslinje.

Att det tidsbegränsade bygglov för de tillfälliga studentbostäderna som längst gäller till september 2015 har varit känt sedan dess bygglov medgavs och byggnaderna flyttades till området. Detta framgår också på SSSB:s webbsida i informationen om Frigg Sickla. Att ett av husen helt eller delvis måste rivas som konsekvens av Tvärbanans förlängning fastslogs dock först till samrådet för detaljplanen, som hölls under oktober och november 2013. Planförslaget skickades då ut till samtliga berörda fastighetsägare, liksom till SSSB som arrenderar mark inom området. Samrådsmöte hölls i form av ett öppet hus i Diesilverkstaden den 21 oktober. Granskningstiden för planförslaget kungjordes i DN och SvD. Information om förslaget publicerades på kommunens hemsida och ställdes ut i stadshuset liksom i biblioteken i Nacka Forum och Diesilverkstaden.

Avslutningsvis beklagar kommunen den bristande produktionen av studentbostäder det senaste decenniet. Detaljplanearbete pågår nu för ca 250 nya studentbostäder i Alphyddan och ca 200 i Ektorp, med beräknad inflyttning i 2017 respektive höst/vinter 2016.



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

**Boende i Saltsjö-Boo** påpekar att Tvärbanan, i Hammarby sjöstad, går längs en boulevard kantad av träd och butiker. Personen i fråga önskar att Nacka på liknande sätt bygger en fortsättning på boulevarden längs Tvärbanan från Hammarby sjöstad till Sickla, Järla och Nacka Forum, medan tunnelbana går från Nacka forum till Järla och Sickla och in till Södermalm. Saltsjöbanan bör stanna och ansluta tunnelbanan vid Järla. Tvärbanan ansluter tunnelbanan vid Sickla. På så sätt anses en vacker stad kunna byggas hela vägen från Nacka Forum till Hammarby sjöstad, utan en Saltsjöbana som delar av, och tvingar fram viadukter och trappor och tunnlar. Personen ifrågasätter att Saltsjöbanan ska gå ovanför tunnelbanan mellan Järla och Sickla.

**Planenhetens kommentar:** Föreliggande planförslag behandlar inte eventuella utbyggnadsplaner på västra Sicklaön. Dessa frågor utgör en mer översiktlig studie om den framtida utbyggnaden av infrastrukturen på Sicklaön.

Planenheten

Andreas Totschnig  
Planchef

Christian Rydberg  
Planarkitekt