

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

2023-11-16

## **SAMRÅDSREDOGÖRELSE**

KFKS 2020/321

Utökat förfarande

# **SAMRÅDSREDOGÖRELSE**

## **Detaljplan för Tryckluftsfabriken, del av fastigheterna Sicklaön 83:22 m.fl., på Sicklaön, Nacka kommun**

### **Sammanfattning**

Detaljplanen för Tryckluftsfabriken har varit ute på samråd under perioden 30 november 2021 till och med den 18 januari 2022. Planområdet är beläget i Sickla, på västra Sicklaön. Detaljplanen syftar till att möjliggöra en tät stadsmiljö med arbetsplatser, bostäder, verksamheter och offentliga rum, gator och stråk i direkt anslutning till kommande tunnelbanestation i Sickla.

Under samrådet inkom 27 yttranden, varav sex var från bostadsrättsföreningar och privatpersoner. De frågor som flest haft synpunkter kring gäller påverkan på Östlig förbindelse, bebyggelsehöjder, buller, dagvatten- och skyfallsfrågor, trafik och framkomlighet samt behov av friytor.

Kommunstyrelsen tillstyrker detaljplanens samrådsförslag. Länsstyrelsen lyfter behov av kompletterande utredningar avseende föroreningar och dess spridningsrisk. Vidare anser länsstyrelsen att planförslaget behöver bearbetas avseende miljö kvalitetsnormer för vatten, buller, luftkvalité och översvämningsrisk. Länsstyrelsen har rådgivande synpunkter kopplat till bland annat kulturmiljö. Kulturnämnden ställer sig i stort sett positiv till detaljplanen men har ett antal kommentarer. Trafikverket bedömer att förslaget till detaljplan innebär att genomförandet av riksintresset Östlig förbindelse påtagligt försvåras. Länsstyrelsens yttrande ligger i linje med detta. Lantmäterimyndigheten lyfter bland annat behov av tydligare höjdregering där allmän plats och kvartersmark överlagras.

De privatpersoner och bostadsrättsföreningar som yttrat sig har framför allt synpunkter kring bebyggelsehöjder, trafik- och framkomlighetsfrågor samt störningar under byggtiden.

För att kunna gå vidare med planläggningen har kommunen valt att dela upp planområdet efter samråd och gå vidare med de västra kvarteren vilka inte är påverkade av Östlig förbindelse. De östra delarna utgår ut granskningshandlingarna och planeras planläggas i separat detaljplaneärende.

Planförslaget som ställs ut för granskning har i vissa delar en mer regelbunden byggnadshöjd och rätare fotavtryck. Ett koncept för gestaltningen har arbetats fram. Konceptet beskrivs i planbeskrivningen och flera gestaltungsbestämmelser har adderats till plankartan för att säkerställa hänsynstagande till kulturmiljön. En successiv utveckling av stadsbebyggelsen innebär alltid konsekvenser för de som bor och verkar i det aktuella området. Dessa konsekvenser är bland annat nya ljusförhållanden och förändrad utsikt för närliggande bebyggelse. I en växande stad behöver denna typ av förändringar för omgivningen normalt accepteras om det bostadspolitiska målet ska kunna uppfyllas och inriktningen för en trygg och levande stadsmiljö ska kunna nås.

Föroreningsituationen har utretts vidare och nya rapporter bifogas granskningshandlingarna, bland annat en riskbedömning. Platsspecifika riktvärden har tagits fram. Spridningsrisker till omgivande mark samt till Järlasjön redovisas, riskerna bedöms vara låga. Planhandlingarna kompletteras avseende risk för översvämning. Kommunen tydliggör i planbeskrivningen hur skyfallslösningar utanför planområdet ska säkerställas. Planbestämmelser tillkommer på plankartan avseende skyfallshantering och dagvattenhantering. Bullersituationen för de kvarter som ställs ut för granskning är mer gynnsam än för de östra delarna som utgår ur planområdet. Bullerutredningen kompletteras i linje med inkomna synpunkter, bland annat med tydligare förutsättningar för Saltsjöbanan och den planerade upphöjningen.

Planhandlingarna kompletteras med höjdregering där allmän plats och kvartersmark överlagras.

Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

## **Planförslagets syfte och innehåll**

Detaljplanens övergripande syfte är att möjliggöra en stadsutveckling i enlighet med Nacka kommuns översiktsplan. Detaljplanen syftar därmed till att möjliggöra att planrådets befintliga parkeringsområden och låga industribyggnader, som idag är ombyggda för handelsändamål, omvandlas till en tät stadsmiljö med arbetsplatser, bostäder, verksamheter och offentliga rum, gator och stråk i direkt anslutning till kommande tunnelbanestation i Sickla.

Bebyggelsen och dess struktur med gator och platser ska bidra till ökade stadskvaliteter, koppla samman området med sin omgivning, öka tryggheten samt förmedla en historisk avläsbarhet. Detta åstadkoms genom reglering av nya byggnadsvolymers utbredning och höjd, gestaltning, användning samt skydd av två befintliga byggnader. Vidare är det viktigt att kvarteren upplevs

som en sammanhållen helhet avseende material och färg. Planen syftar även till att utreda och reglera frågor som omgivningsbuller, dagvattenhantering och markföroreningar så att en långsiktigt god miljö uppnås.

Huvuddragen i planen är att befintliga parkeringsytor och byggnader i huvudsak ersätts med ny tät stadsbebyggelse där ett viktigt stråk från väst till öst planläggs som allmän plats. Bebyggelsen som helhet planeras med en blandning av funktioner med utåtriktade verksamheter i bottenvåningarna. Detaljplanen medger en flexibilitet gällande användningen i två av kvarteren, vilket innebär att det för detaljplanen som helhet kan innebära cirka 0–330 bostäder och cirka 3700–5200 arbetsplatser. Bilparkering möjliggörs i garage under jord.

Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

## Bakgrund

Beslut om att skicka ut förslaget på samråd fattades av planchefen, på delegation från miljö- och stadsbyggnadsnämnden, den 24 november 2021. Samrådstiden varade mellan den 30 november 2021 och den 18 januari 2022, sammanlagt åtta veckor. Kungörelse om samråd infördes i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet den 30 november 2021. Under samrådstiden har planförslaget funnits tillgängligt på kommunens webbsida och i utställningshallen i Nacka stadshus samt på biblioteken i Nacka Forum och i Diesilverkstaden i Sickla. Under samrådstiden planerades ett öppet hus-möte för allmänheten på kvällen den 9 december, det behövde dock ställas in på grund av smittspridning av Covid-19. Som ersättning för det inställda öppna huset anordnades i stället ett digitalt informationsmöte på kvällstid den 13 januari 2021. Där presenterades detaljplaneförslagets huvudsakliga innehåll och det gavs möjlighet för närboende och allmänhet att ställa frågor om förslaget.

## Yttranden under samråd

Följande remissinstanser har inga synpunkter på planförslaget

- Södertörns brandförsvarsförbund
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Luftfartsverket
- Swedavia Bromma
- PostNord

Följande remissinstanser har synpunkter på planförslaget

- Kommunstyrelsen
- Natur- och trafiknämnden
- Kulturnämnden
- Fritidsnämnden

- Utbildningsnämnden
  
- Länsstyrelsen Stockholms Län
- Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun
- Trafikverket
- Trafikförvaltningen Region Stockholm
  
- Nacka Energi AB
- Nacka Vatten och Avfall AB
- Skanova
- Stockholm Exergi AB
- Nacka miljövårdsråd

Synpunkter har inkommit från två fastighetsägare (bostadsrättsföreningar) utanför planområdet och fyra yttranden från närboende. Inga synpunkter har inkommit från privata fastighetsägare inom planområdet.

### **Inkomna synpunkter**

Synpunkter i inkomna yttranden redovisas nedan i sammanfattad och förkortad form med planenhetens kommentarer.

### **Återkommande synpunkter**

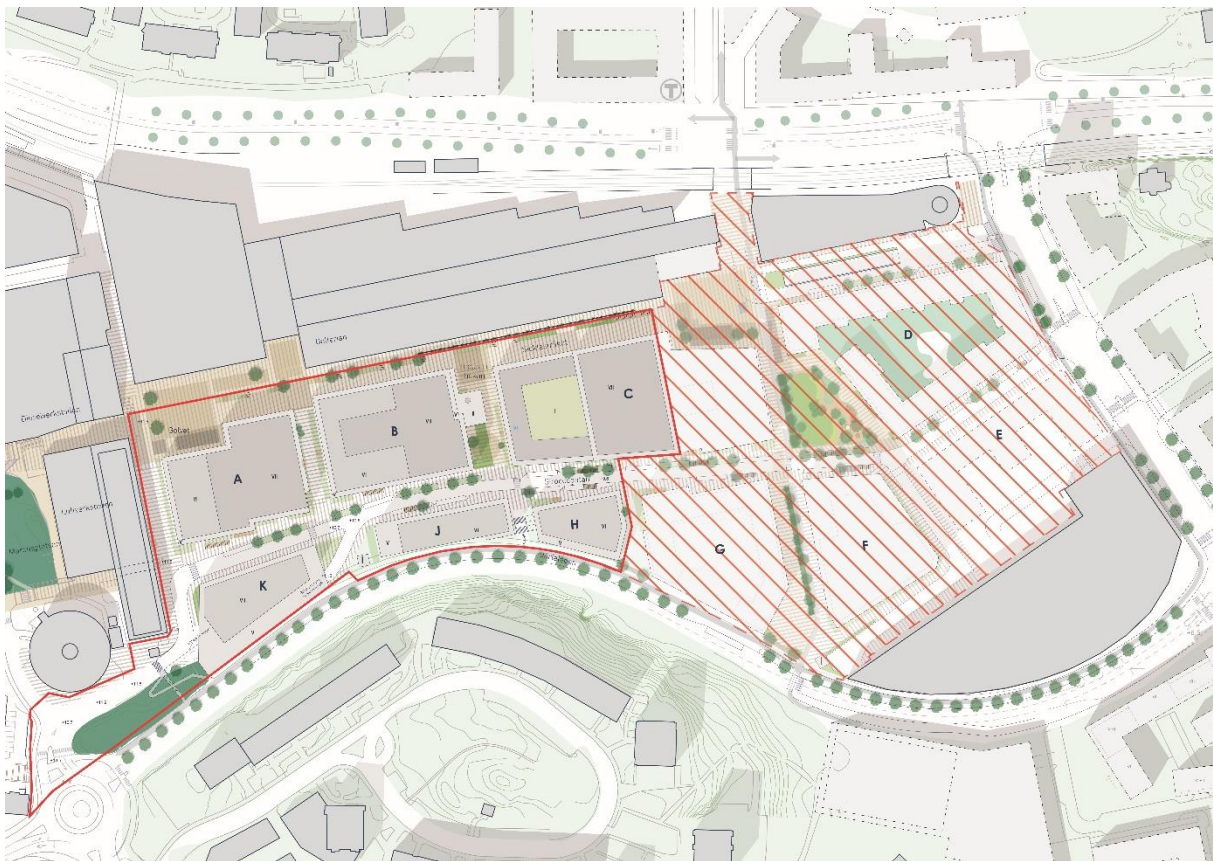
#### **Östlig förbindelse**

Länsstyrelsen, Trafikverket och Kommunstyrelsen framför synpunkter gällande detaljplanens påverkan på riksintresset Östlig förbindelse. Trafikverket bedömer att förslaget till detaljplan innebär att genomförandet av Östlig förbindelse påtagligt försvåras.

**Planenhetens kommentar:** I september 2022 presenterade Trafikverket en riksintresseprecisering som utgör ett stöd för kommunernas planläggning och lovgivning, liksom ett underlag för diskussion mellan berörda aktörer kring framtida utveckling. Vart fjärde år är ambition att Trafikverket region Stockholm gör en bedömning om det finns behov av att uppdatera preciseringen. Preciseringen kan även uppdateras vid andra tidpunkter om behov finns. Utifrån den information som finns i riksintressepreciseringen är det inte möjligt att exploatera delar av planområdet då marken behöver vara tillgänglig upp till marknivå. Detta kan innebära att en tunnel behöver anläggas genom att det grävs ett djupt schakt som sedan fylls igen. För att kunna gå vidare med planläggningen har kommunen valt att dela upp planområdet efter samråd och gå vidare med de kvarter som inte är påverkade av Östlig förbindelse. Kvarter H är dock delvis beläget inom område som Trafikverket har bedömt vara av riksintresse för en eventuell kommande Östlig förbindelse. Riksintressepreciseringen anger att det kommer bli aktuellt med bergtunnel och öppet schakt med ett skyddsområde. I planhandlingarna vid

granskningen visas sektioner för kvarter H där bergtäckningen uppgår till 20–25 meter. Det bedöms inte vara rationellt eller lämpligt att anlägga tunneln för Östlig förbindelse i öppet schakt med den bergtäckning man har inom kvarter H. Normalt utförs byggnation i öppet schakt där bergtäckning uppgår till mindre än cirka 5–10 meter beroende på tunnelbredd och bergkvalité. Bedömningen är att kvarter H kan byggas i den omfattning som föreslås i planen utan att det uppkommer några störningar av betydelse för en eventuell kommande Östlig förbindelse. Planbestämmelsen om begränsning av schakt och pålning tillkommer för berört område.

När det blir aktuellt att planlägga de östra delarna behöver fråga lyftas på nytt för att se vilka möjligheter som finns. Exploateringen av de sex västra kvarteren som nu planläggs planeras vara färdigbyggda 2033, en exploatering från väst till öst planeras. Det finns en förhoppning om att tydligare förutsättningar och förhållningssätt till Östlig förbindelse ska finnas innan de sex västra kvarteren är färdigställda.



Figur 1. Detaljplaneområdet markerad med röd linje. Skrafferat område i öster omfattar de delar som kommer hanteras i separat detaljplaneärende.

### Bebyggelsehöjder

Länsstyrelsen lämnar rådgivande synpunkter om att föreslagna byggnadshöjder behöver anpassas bättre till nuvarande relativt homogena karaktär med låg bebyggelse. Länsstyrelsen anser vidare att bebyggelsen behöver bearbetas gällande de oregelbundna byggnadshöjderna för att inte riskera

att försvaga den industriella karaktären. Även ett par närboende är negativa till föreslagna byggnadshöjder då ny bebyggelse är lika hög eller högre än befintlig. De menar att en kompakt mur väntas och försämrade boendemiljö. Vidare lyfts att bebyggelsehöjder tar bort upplevelsen av en dalsänka samt att bild i gestaltungsprogrammet är missvisande.

**Planenhetens kommentar:** Bebyggelsen inom planområdet är låg. Sett till de delar av Sickla som varit plats för industri varierar bebyggelsen i höjd. Stor variation finns mellan smala gränder med hög bebyggelse och bredare stråk kantat av lägre bebyggelse. Föreslagna höjder med fem till sju våningar bedöms vara lämpligt på platsen då kommunen bedömer att det är relevant att se till ett mer utzoomat perspektiv. Planförslagets homogena siluett från norr och syd gör den flacka dalgången avläsbar och även accentuerad. Även från väst och öst är landskapet tydligt avläsbart via siktstråken in i planområdet på Simbagatan och Siroccogatan.

Planförslaget som ställs ut för granskning har i vissa delar en mer regelbunden byggnadshöjd och rätare fotavtryck, vilket bedöms ligga bättre i linje med industrimiljön. Principen för höjdsättning är att nockhöjderna motsvarar sex till sju våningar med träbjälkstomme, där de en till två översta våningarna är indragna från fasadliv. De indragna våningarna anspelar på utformningen av den befintliga Luftverkstaden och bidrar också till att hålla nere takfotshöjden och därmed minska den upplevda bebyggelsehöjden. Kommunen anser att den jämna takfotshöjden bidrar till området upplevs homogent, trots att taklandskapet/de indragna våningarna varierar. I kvarter A närmast Luftverkstaden möjliggörs en indragen våning åt väster och två indragna våningar mot öster. Detta för att visa hänsyn till Luftverkstaden. Något lägre takfotshöjder anges närmast panncentralen för att byggnaden ska få ta plats i stadsrummet. Fördelar likt dessa anser kommunen väger tyngre än att hålla en helt jämn bebyggelsehöjd. Granskningsförslaget innehåller ett koncept för gestaltningen som både beskrivs i planbeskrivningen och delvis regleras på plankartan. Genom dessa förbättringar anser kommunen att detaljplanen uppfyller hänsynskraven i 2 kap 6 § PBL.

Den föreslagna bebyggelsen innebär självklart en förändring av närmiljön. En successiv utveckling av stadsbebyggelsen innebär alltid konsekvenser för de som bor och verkar i det aktuella området. Dessa konsekvenser är bland annat nya ljusförhållanden och förändrad utsikt för närliggande bebyggelse. I en växande stad behöver denna typ av förändringar för omgivningen normalt accepteras om det bostadspolitiska målet ska kunna uppfyllas och inriktningen för en trygg och levande stadsmiljö ska kunna nås. Avståndet mellan befintlig bebyggelse söder om Järlaleden och den planerade (fasad till fasad) är 35 - 50 meter (Karlavägen är exempelvis 40 meter). Avståndet bedöms som rimligt. Planbeskrivningen kompletteras med sektioner som tydliggör förhållandet mellan ny och befintlig bebyggelse.

#### **Behov av friytor**

Länsstyrelsen, Nacka Miljövård, Kommunstyrelsen, Fritidsnämnden och närboende lyfter brist på friytor för lek och rekreation.

**Planenhetens kommentar:** Gällande behov av rekreationsytor kan konstateras att det inte planeras för några grönytor inom nu aktuellt planområde. Området behöver dock ses i ett större sammanhang där en mycket hög bebyggelsetäthet kan förväntas i Sickla, med sitt centrala läge och sin mycket goda kollektivtrafikförsörjning. Inom några hundra meter från planområdet finns fina grönområden med vattenkontakt och på promenadavstånd nås även Nackareservatet. Genom Saltsjöbanans upphöjning tillgängliggörs även grönområden norr om Värmdövägen. En liten yta i västra delen av planområdet ges markanvändningen park. Även om det inte planeras för några övriga allmänna grönytor inom nu aktuellt planområde bedöms det i ett helhetsperspektiv vara en rimlig avvägning mellan berörda intressen. En park föreslås i den östra delen som kommer planläggas i separat detaljplaneärende.

#### **Störningar under byggtid**

Flera närboende lyfter oro kring bullerstörningar, vibrationer och sprickbildning på fasader under byggtiden. Vidare lyfts frågor om subventioner för bulleråtgärder och vilka byggarbetstider som kommer gälla. Även problem med råttor lyfts.

**Planenhetens kommentar:** Det praktiska genomförandet vid byggnation och dess eventuella störningar kan inte regleras i detaljplanen. Buller vid byggarbetsplatser klassas som tillfälliga verksamheter och regleras av Naturvårdsverkets allmänna råd. Exploatören ska innan exploateringen börjar, ta fram ett egenkontrollprogram för de miljöaspekter som kan påverka miljö eller tredje man. Egenkontrollprogrammet ska vara skriftligt och vid behov redovisas för miljötillsynsmyndigheten. I programmet hanteras bland annat frågor om buller. Vid eventuell sprängning görs besiktning av fasader inom bestämt avstånd, detta ansvar ligger på den som utför arbetet. Gällande byggtider behöver utövaren följa kommunens riktlinjer, se kommunens lokala ordningsföreskrifter. Där anges att Polismyndighetens tillstånd krävs för arbete som orsakar störande buller för personer på offentliga platser, till exempel stenkrossning, pålning och nitning, på lördag - söndag- och helgdagar hela dygnet samt på vardagar mellan klockan 21.00 och 07.00. Tillståndsplikten är undantagen snöröjnings- och halkbekämpningsarbeten.

#### **Trafik, framkomlighet och parkering**

Flera närboende vill att framkomligheten på närliggande gator ska säkerställas. Närboende och Kulturnämnden lyfter behov av att beakta trafiksäkerheten, både under och efter byggtiden. Det lyfts även önskan om att hastighetsbegränsningar bevaras. Vidare lyfts oro kring parkeringsproblem på närliggande gator samt att färre parkeringsplatser i Sickla kommer skapa problem då många parkerar bilen i Sickla för att ta kollektivtrafiken in till centrala Stockholm.

**Planenhetens kommentar:** Bedömningen är att planförslaget som ställs ut för granskning bidrar med ytterligare 2900 fler fordon per dygn jämfört med ett nollalternativ år 2040. Trafikökningen bedöms fördela sig med cirka +1900 fordon mot Gillerondellen i väster och med cirka +1000 fordon mot Planiavägen i öst. I och med att framtida trafikflöden väntas jämnas ut över dygnet

till följd av att området får mer blandade funktioner än idag, samt tunnelbanans tillkomst, bedöms trafiksituationen sammantaget inte bli mer belastad än idag.

Trafikutredningens bedömning är att exploatering av befintliga markparkeringar inte kommer leda till brist på bilparkering i området som helhet. Bebyggelsens parkeringsbehov ska lösas inom kvartermark eller med samnyttjande med närliggande fastigheters parkeringsanläggningar. Tunnelbaneutbyggnaden i Nacka kommer innebära förändrade resmönster. Framräknat parkeringsbehov inkluderar inte pendlingsparkering och kommunen planerar inte att anlägga någon sådan.

Säkra gång- och cykelvägar är en viktig fråga i planeringen och planförslaget bedöms vara i linje med detta mål. Siroccogatan blir den transportmässiga stommen i planområdet. I nuvarande planområde ligger en garageinfart i väster. Vid planläggning av de östra delarna planeras ytterligare en infart i öster. Genom att placeras infarterna i områdets utkanter kan genomfartstrafik undvikas. Siroccogatan planeras med gångbanor på båda sidor. Övriga gator utformas för gående och angöringstrafik. Med blandade funktioner i området och verksamhetslokaler i entréplan väntas en trygg miljö. Trafiksäkerhet under byggskedet styrs inte i detaljplanen, ansvar ligger på fastighetsägaren i dialog med kommunen under genomförandeskedet. Detaljplanen styr inte hastighetsbegränsningar vare sig inom eller utanför planområdet.

## **Inkomna synpunkter från kommunala nämnder**

### **Kommunstyrelsen**

Kommunstyrelsen, genom kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott, tillstyrker detaljplanens samrådsförslag, som i huvudsak har utformats med de översiktliga planerna för Nacka kommun. Det är positivt att låga byggnader och markparkeringsytor i Sickla köpkvarter kan ersättas med en högre och tätare stadsbyggelse som innehåller attraktiva arbetsplatser, handel och bostäder i nära anslutning till den kommande tunnelbanestationens östra entré. Detta ger mycket goda förutsättningar för kollektivt resande för boende, verksamma och besökare. Planförslaget bidrar i hög utsträckning till Nackas arbetsplatsmål och bostadsmål inklusive uppfyllelse av tunnelbaneöverenskommelsen. Det är viktigt att stadsbyggnadsprojektet för en konstruktiv dialog med Trafikverket och fastighetsägaren i samband med beslut om riksintressepreciseringen av Östlig förbindelse i syfte att kunna genomföra planförslaget.

**Planenhetens kommentar:** Synpunkterna noteras. Se svar under *Återkommande synpunkter* gällande Östlig förbindelse.

**Natur- och trafiknämnden** har synpunkter och kommentarer inom sina ansvarsområden.

#### *Park och grönområden*

Natur- och trafiknämnden konstaterar att utformningen av allmän plats är beskriven med svävande ord i gestaltningsprogrammet och menar att det till granskningskedet behövs



förankring med driftorganisationens landskapsarkitekter. Det framhålls att de allmänna anläggningarna bör följa kommunens ambitionsnivåer samt utformas i enlighet med teknisk handbok för att uppnå en effektiv skötsel. Natur- och trafiknämnden noterar att det finns en avsaknad av lek i närområdet. Även om viss lek föreslås inom planförslagets centrala park framförs att lek i trafiksäkra och ljusa lägen säkerställas på plankartan, exempelvis genom att ange ”lek” med text och illustrationslinje för respektive kvarter.

#### *Konstruktion*

Natur- och trafiknämnden identifierar en utmaning på sikt i förslaget att allmän plats kan underbyggas med enskilda garagekonstruktioner och upplyser om att representanter för nämnden gärna deltar i fortsatt utredning angående detta. Utmaningarna handlar bland annat om ansvarsgränser och störningar vid framtida underhåll. Men också om ekonomiska risker då kommunen som väghållare och huvudman för allmän plats skulle kunna få bära ansvar för att halkbekämpning via salter kan påskynda åldrandet för underliggande anläggningar. Omisolerering av underliggande privata anläggningar bedöms behövas cirka vart 40e år.

#### *Väg och trafik*

Natur- och trafiknämnden upplyser om att kommunens tekniska handbok ska följas i det fortsatta arbetet med allmänna anläggningar. De menar vidare att parkeringsfickor mellan träd inte är lämpligt eftersom det försvårar såväl vinterunderhåll som funktionen i trädens växtbäddar. Även snöhantering kommer behöva beaktas vid framtida framtagande av projekteringshandlingar, nämnden beskriver att fasader som delvis sticker ut mot den allmänna gatan kan vara en försvårande omständighet. Natur- och trafiknämnden upplyser om att typsektioner för gator som redovisas i planbeskrivningen bara är delvis måttatta och svåra att tyda, bland annat saknas belysning i sektionerna. Det efterfrågas också ytterligare gatusektion i det snitt där gatan är som smalast. Nämnden menar vidare att det finns ytor i plankartan utan tydligt ägandeskap och anser att alla ytor behöver redovisas om det är allmän plats eller kvartersmark.

Vad gäller Siroccogatan menar natur- och trafiknämnden att det är motiverat med en separerad gång- och cykelbana längs hela gatans sträckning för att säkerställa framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister. Nämnden framför även att det bör analyseras och övervägas om ett utfartsförbud är lämpligt mot Järlaleden i söder, så som i gällande detaljplan. Detta för att säkerställa en god trafiksäkerhet. De menar också att den gatemark som föreslås längs Järlaleden bör få en tydligare funktionsbeskrivning. Natur- och trafiknämnden framför även några kommentarer om detaljplanens tillhörande trafikutredning. De menar att typsektionen för Siroccogatan öster om Gröningen visar trädplantering i samma zon som gångbana, där behövs en tydligare gräns mellan funktionerna. Nämnden anser också att den nya cykelbanan bör planeras enligt god standard men att det i förslaget endast är ca 2,5 meter avsatt för cykelbana.

### *Parkering*

Natur- och trafiknämnden noterar att trafikutredningen anger att cirka 900 bilparkeringsplatser ska byggas i garage. Nämnden menar att det fortsatta arbetet inför granskningskedet behöver säkerställa att tillräckligt antal bilparkeringsplatser kan tillgodoses utifrån markförhållanden inom området. Avslutningsvis anser nämnden att viss bilparkering behövs även för personal i föreslagen förskoleverksamhet, och att p-tal för detta bör anges. Nämnden framhåller även att behovet av hämta-/lämnaplatser i anslutning till förskola behöver utredas.

### *Övrigt*

I övrigt har natur- och trafiknämnden även kommentarer angående förankring och arbetsätt inom fortsatt arbete i stadsbyggnadsprojektet i syfte att skapa gemensamma, förankrade och funktionella inriktningar för utformning av allmän plats.

**Planenhetens kommentar:** Se svar under *Återkommande synpunkter* gällande behov av friytor. Sedan samrådet har den tekniska förstudien fördjupats och utformningen av allmän plats studerats vidare. Avstämning med driftorganisationen har skett. Det är dock fortfarande så att beskrivningen av utformning av allmän plats i planhandlingar i huvudsak är generellt hållen eftersom det inte är rimligt eller lämpligt att utlova en exakt utformning i detaljplaneskedet. Slutlig utformning och val av material, möbler och växter med mera tas fram i en detaljprojektering i senare skede. Detaljplanen säkerställer att det finns tillräckligt med utrymme för att genomföra önskvärd utformning av allmän plats.

Planenheten är medveten om de tekniska och ansvarsmässiga svårigheterna med allmän plats som underbyggs med enskilda anläggningar. Sedan samrådet har en fördjupad dialog förts mellan bland annat kommunens lantmäterimyndighet, projektgruppen och fastighetsägaren avseende fastighetsrättsliga frågor, ekonomiska risker, konstruktion och ansvarsfrågor. Berörda interna resurser har involverats i frågan. Slutsatsen är att allmän plats kan tillåtas underbyggas. I detaljplanekartan har gränser för garagekonstruktionen och allmän plats definierats för framtida 3D-fastighetsbildning. Synpunkten om att kommunens tekniska handbok ska följas i det fortsatta arbetet med allmänna anläggningar noteras.

Planenheten är medveten om att parkeringsfickor mellan gatuträd i en gemensam zon inte är önskvärdt. Eftersom detaljplanen avser att tillskapa en tätbebyggd stadsmiljö har det varit viktigt att försöka optimera de ytor som funnits tillgängliga. I vissa delar av gatunätet har det därför föreslagits gatusektioner som förutsätter parkering mellan gatuträd, detta som ett sätt att både kunna möta behoven av tillgänglighet och behovet av stadsgrönska. Alternativet hade varit att någon av funktionerna inte hade fått plats alls. För att undvika de driftmässiga nackdelarna med lösningen föreslås att gatuträd planteras två och två, och med lite längre mellanrum. På så sätt

behöver inte vinterväghållningen svänga in och ut lika ofta som där tätt planterade gatuträd kombineras med parkering.

Längs Värmdövägen och Järlaleden finns separerade gång- och cykelbanor. Det bedöms inte motiverat att ha ytterligare en separerad cykelbana i östvästlig riktning mellan dessa huvudstråk. Däremot har behovet av en nordsydlig cykelbana identifierats som ett sätt att knyta ihop de befintliga östvästliga cykelstråken (ligger utanför nu aktuellt planområde). Nya Siroccogatan föreslås bli en normal blandtrafikgata där det är rimligt att cykeltrafik förekommer i körbanan. Med tanke på att in- och utfarter till parkeringsgarage planeras längst i väster och längst i öster bedöms trafikflödena mellan dessa punkter bli begränsande och fungera väl med cykeltrafik. Vad gäller gångstråk kommer alla gator att ha gångbanor eller utföras som gångfarts- eller gågator. Det planeras inte några utfarter mot Järlaleden, och även om det skulle uppstå sådana idéer i framtiden behöver nya utfarter till kommunala eller statliga vägar godkännas av väghållaren. Frågor om framtida utfartsönskemål bedöms kunna hanteras mellan fastighetsägare och väghållare, vilket innebär att det inte finns behov av utfartsförbud i detaljplanen. Syftet med planläggningen av gatumarken vid Järlaleden har utvecklats i planbeskrivningen.

Synpunkterna på trafikutredningen har tagits emot och uppdateringar har skett i linje med kommentarerna avseende de delar som berör nu aktuellt planområde.

Utbredning och tekniska lösningar för parkeringsgaraget har utretts vidare mellan samråd och granskning, nuvarande utformning bedöms kunna tillgodose parkeringsbehovet. Gällande synpunkter på parkering tillhörande förskola hanteras dessa vid planläggning för den östra delen.

Avslutningsvis så delar planenheten nämndens kommentar angående förankring och arbetssätt inom kommunen vid framtagande av utformning av allmän plats.

**Kulturnämnden** ställer sig i stort sett positiv till detaljplanen men har ett antal kommentarer utifrån sina ansvarsområden. Vad gäller kulturmiljövärden konstaterar nämnden att ingreppet i kulturmiljön bedöms bli omfattande och att vissa industrihallar kommer rivas. Bevarande av Transportlaven och Panncentralen inom planområdet bidrar dock till bevarande av Nackas industrihistoria. Nämnden poängterar att för framtida generationer är det viktigt att Nackas industrihistoria tydligt framhävs med skyltar, kulturpromenader med mera och de förordar fastighetsägarens arbete med berättelseburen stadsplanering.

Kulturnämnden menar att planering av högre hus än 5-6 våningar, som anges i strukturplanen, behöver utredas. Nämnden anser att det är viktigt med tidstypiska utformningar av fasader, tak, fönster och entrépartier behålls i framtida fastigheter, och att framtida och befintliga byggnader förväntas samspela väl. Nämnden önskar få fortsatt information om kommande gestaltningsprogram i senare skeden av planarbetet. Kulturnämnden önskar även att kultur- och fritidsenheten får möjlighet att bidra med förslag

till slutlig utformning av park och torg inom planområdet. Nämnden anser att parken är lämplig för såväl konstnärlig gestaltning, lugn och ro, samt rörelse.

Vidare poängterar nämnden att information om behovet av lokaler för kultur- och fritidsverksamhet behöver framföras till fastighetsägare inom planområdet. De skriver också att säkra gång- och cykelvägar är viktigt för barn och ungdomar på deras väg till skolor och olika kultur- och fritidsaktiviteter, både under och efter byggtiden. Nämnden konstaterar avslutningsvis att stadsplanering i Nacka ska ta hänsyn till barn och ungdomars behov av kulturaktiviteter, och att barn och unga är en prioriterad grupp för kommunens kulturverksamhet.

**Planenhetens kommentar:** Synpunkterna noteras. Idéer om skyltar och vandringar är i sig bra förslag men är inget som hanteras i en detaljplaneprocess eller regleras i detaljplan. Fastighetsägaren har för avsikt att arbeta vidare med vad de kallar för en berättelseburen stadsplanering, vilket kan komma till uttryck på flera olika sätt i stadsmiljön.

Synpunkterna angående våningshöjder noteras, det är nu i detaljplanearbetet som denna planering av våningsantal utreds och prövas. Se svar under *Återkommande synpunkter* gällande bebyggelsehöjder. Vad gäller gestaltning av ny bebyggelse är det alltid en avvägning mellan anpassning till befintligt och att tillföra nya avtryck och möta nya behov. Inför granskningen har koncept för gestaltningen arbetats fram tillsammans med fastighetsägaren, arkitekt, stadsarkitekt, kommunantikvarie, landskapsarkitekt och planarkitekt. Plankartan kompletteras med flertalet gestaltungsbestämmelser vilka beskrivs i planbeskrivningen. Planenheten har valt att arbeta in gestaltungsfrågorna i planbeskrivningen varför gestaltungsprogrammet inte bifogas till granskningen.

Kulturnämndens skrivning om behov av lokaler för kultur- och fritidsverksamhet har förts vidare till berörd fastighetsägare. Detaljplanen föreslår dock inga specifika planbestämmelser för sådan verksamhet. I de fall fastighetsägaren själv eller i samarbete med kommunen eller andra aktörer önskar anordna lokaler för fritidsverksamhet bedöms det kunna inrymmas inom centrumändamål. Se svar under *Återkommande synpunkter* gällande trafik, framkomlighet och parkering.

**Fritidsnämnden** noterar att det på Sicklaön finns efterfrågan på ytor för rörelse i såväl organiserad som oorganiserad form. Nämnden anser att det är angeläget att utveckla taktytor inom planområdet för att främja ytor för vistelse och skapa platser för spontana aktiviteter exempelvis bollspel, detta eftersom de menar att inga ytor för detta planeras inom området och få ytor planeras i närområdet. Vidare poängterar fritidsnämnden att information om det ökande behovet av lokaler för fritidsverksamhet behöver framföras till fastighetsägare inom planområdet och att förslag för mötesplatser, till exempel fritidsgård för barn och ungdomar, kan behöva utredas vidare.

Nämnden önskar att kultur- och fritidsenhetens möjlighet att bidra med förslag till slutlig utformning av planområdets park, som ses som en lämplig plats för lugn och ro såväl som rörelse. De lyfter även fram vikten av trygga gång- och cykelvägar, detta för att barn och unga ska ta sig till skolor och kultur- och fritidsaktiviteter. Något som är viktigt både i slutlig utformning som under byggtiden. Nämnden konstaterar avslutningsvis att stadsplanering i Nacka ska ta hänsyn till barn och ungdomars behov av kulturaktiviteter, och att barn och unga är en prioriterad grupp för kommunens kultur- och fritidsverksamhet.

**Planenhetens kommentar:** Förslaget om att utveckla takytor och behov av fritidsverksamhet noteras och förs fram till fastighetsägaren. Parken ligger utanför nu aktuellt planområde och utformning och samverkan med Fritidsnämnden hanteras i detaljplan för de östra delarna.

**Utbildningsnämnden** betonar att det är av största vikt att förskoleplatser tillskapas i området.

Nämnden uppmärksammar att den förskolegård som planeras är belägen på en innergård och därmed har en yta som är betydligt mindre än vad som rekommenderas av Boverket. Med tanke på detta anser nämnden att den närliggande parken bör utformas så att den även kan fungera som en friyta för förskolebarnen. Avslutningsvis skriver nämnden att förskolan bör planeras så att bullernivåerna minimeras.

**Planenhetens kommentar:** Synpunkterna noteras. Förskolan kommer studeras vidare i den östra detaljplanen. Behov av förskoleplatser för nu aktuellt planområde kommer säkerställas inom detaljplanen för Sodafabriken där förutsättningarna för en förskolemiljö är bättre.

## **Inkomna synpunkter från myndigheter och remissinstanser**

### **Länsstyrelsen**

#### Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10§ PBL att planförslaget behöver bearbetas vad gäller frågor som rör riksintresse för kommunikationer, miljö kvalitetsnormer för vatten samt hälsa och säkerhet avseende buller, förorenade områden, luftkvalité och översvämningrisk. Länsstyrelsen lämnar även rådgivande synpunkter kopplade till geoteknik, bostadsförsörjning, barnperspektiv samt kulturmiljö och gestaltning.

#### Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

##### *Riksintresse för kommunikationer (Riksintresset Östlig förbindelse)*

Planförslaget berör Östlig förbindelse som utgör ett riksintresse för kommunikation enligt 3 kap. 8§ miljöbalken. Riksintresset ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Det pågår ett arbete med riksintressepreciseringen för Östlig förbindelse och enligt Trafikverket förväntas beslut om preciseringen tas under 2022. Så som planförslaget ser ut i sin nuvarande utformning finns

det risk att ny bebyggelse kommer att behöva rivas till förmån för utbyggnaden av Östlig förbindelse. Kommunen behöver därför invänta riksintressepreciseringen för att kunna anpassa planförslaget med hänsyn till preciseringen.

#### *Miljö kvalitetsnormer för vatten (MKN)*

I dagvattenutredningen (Sweco, 2021-10-22) framgår att behov av magasin kan finnas inom planområdet för hantering av dagvatten från områden som ligger utanför planområdet. Kommunen behöver i planbeskrivningen redogöra för om genomförandet av magasin inom planområdet är en förutsättning för att hantera tillrinnande dagvatten från andra områden och om det behövs för att följa MKN för mottagande vattenförekomster. Om magasinerna är en förutsättning behöver detta säkerställas med avsatt yta och/eller med planbestämmelse i plankartan.

Enligt den miljötekniska markundersökningen (WSP, 2021-01-21) förekommer mark- och grundvattenföroreningar inom planområdet. Enligt utredningen bedöms den pågående föroreningsspridningen från planområdet vara relativt liten, men att spridningen kan komma att förändras med genomförandet av planförslaget. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver utreda och bedöma den potentiella föroreningsspridningen och eventuella kopplingen mellan det övre och undre grundvattenmagasinet samt föroreningbelastning från området. Förekommer det en föroreningsspridning från planområdet till ytvattenförekomster ska kommunen i planbeskrivningen redogöra för planområdets påverkan på möjligheten att följa MKN och säkerställa eventuella riskreducerande åtgärder.

Vidare behöver kommunen redogöra för vilken dagvattenhantering som ska anläggas och hur den behöver anpassas till föroreningssituationen i mark och grundvatten.

#### *Hälsa och säkerhet (buller)*

Planområdet berörs av omgivningsbuller, framför allt från Saltsjöbanan och vägtrafik. I bullerutredningen (Tyréns, 2021-06-29) redogörs för två alternativ gällande Saltsjöbanans placering; Saltsjöbanan i befintligt läge och Saltsjöbanan upphöjt på en bro. I alternativet med ett upphöjt läge för Saltsjöbanan förutsätter kommunen att bullerskyddsskärmar uppförs i samband med upphöjningen. Detta är en åtgärd som ännu inte har utretts eller beslutats. Kommunen behöver därför redovisa vilka bullernivåer som uppstår utan dessa bullerskyddsskärmar och utifrån det se över om andra skyddsåtgärder är nödvändiga. Alternativt behöver kommunen visa hur det är säkerställt att bullerskärmar kommer att uppföras.

Enligt planförslaget planeras de flesta bostadskvarteren att bli delvis- eller helt slutna för att skapa ljuddämpad sida. Till granskningsskedet behöver kommunen redovisa exempel på planlösningar som visar att riktvärdena i trafikbullerförordningen klaras. I första hand

behöver omgivningsbuller förebyggas genom lämplig placering och utformning av bostadsbyggnader. I andra hand och efter att placeringen har motiverats, behöver eventuella platsspecifika åtgärder motiveras, beskrivas och regleras i plankartan. Om tekniska lösningar behövs för enstaka lägenheter, behöver även dessa regleras i plankartan.

I planbeskrivningen framgår att bullernivåerna på hela innergården i det bostadskvarter där skolgården föreslås uppmäts till 50–55 dBA. Enligt Naturvårdsverkets riktvärden bör 50 dBA underskridas för de delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet. Kommunen behöver förtydliga vilka bullervärden som gäller för olika delar av den planerade skolgården. Vid behov behöver kommunen se över utformningen av skolgården samt säkerställa nödvändiga åtgärder i plankartan för att säkerställa att riktvärdena innehålls för så stora delar av skolgården som möjligt.

Kommunen behöver därutöver beskriva påverkan av externt industribuller och buller från idrottsanläggningen Sicklavallen samt säkerställa eventuellt nödvändiga åtgärder i plankartan.

#### *Förorenade områden*

Inom planområdet finns förorenade områden som uppkommit från tidigare industriverksamheter på platsen. Kommunen anger att det behövs kompletterande utredningar för att se om det finns en större föroreningsförekomst och för att bedöma risker och behov av åtgärder.

Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning om att föroreningssituationen behöver utredas vidare för att det ska gå att bedöma om marken blir lämplig för avsett ändamål genom avhjälpandeåtgärder. Med hänsyn till den industri som tidigare funnits i området behöver kommunen även undersöka eventuell risk av föroreningsspridning från omkringliggande föroreningar. Detta eftersom det i angränsning till planområdet har påträffats förhöjda föroreningshalter av kolväten, PAH, c-1,2-dikloretylen och trikloreten i grundvattnet (hänvisning till länsstyrelsens samrådsyttrande över den angränsande detaljplan för Traversen, del av Sicklaön 83:22). Kommunen anger i planbeskrivningen att avhjälpande av föroreningar sker till en av tillsynsmyndigheten för miljöbalken godkänd nivå. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver specificera vilken nivå som avses.

#### *Luftkvalité*

Det saknas uppgifter om vilka trafikmängder luftutredningen som hänvisas till i miljöredovisningen (Nacka, 2021-11-19) baseras på. Kommunen behöver redogöra för vilka trafikmängder som man har utgått ifrån sin bedömning samt se över att trafikmängderna stämmer överens med tillhörande trafikutredning och bullerutredning. Kommunen behöver utifrån korrekta trafikmängder göra en bedömning om luftkvaliteten kan utgöra en risk för människors hälsa eller inte.

I miljöredovisningen framgår att halterna för PM10 (dygn) i korsningen Järlaleden - Planiavägen där föreslagen förskola ligger är långt över miljö kvalitetsmålet för friskluft. Länsstyrelsen anser att halterna är så pass höga ur ett hälsoperspektiv att kommunen behöver reglera i plankartan att friskluftsintag för bostäder och förskola ska veta bort ifrån Planiavägen, Järlaleden samt Siroccogatan.

#### *Översvämningssrisk*

Det saknas en redogörelse för översvämningssituationen inom planområdet i planbeskrivningen. Det framgår dock i skyfallsutredningen (Sweco, 2021-10-22) att det finns risk för översvämning i delar av planområdet. Vidare förväntas flöden från planområdet öka vid ett skyfall i och med att lågpunkter byggs bort.

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver bedöma om de vattendjup och flöden som kan uppstå innebär risker för människor. Dessutom behöver kommunen bedöma och vid behov säkerställa framkomligheten för bland annat räddningstjänst och ambulans till och från samt inom planområdet vid ett klimatkompenserat 100-årsregn. Länsstyrelsen instämmer därmed i slutsatsen i skyfallsutredningen att analysen behöver kompletteras för att ge en mer realistisk bild av översvämningssrisken. Se även Länsstyrelsens Rekommendationer för hantering av översvämning till följd av skyfall (Fakta 2018:5).

Det framgår i skyfallsutredningen att tillfälliga och permanenta åtgärder krävs för att minska översvämningssrisken. De åtgärder som är en förutsättning för att marken ska bli lämplig för föreslagen användning ska regleras i plankartan. Om åtgärder krävs utanför planområdet behöver kommunen visa hur och att de är möjliga att säkerställa.

#### Råd om tillämpning av 2 kap. PBL

##### *Geoteknik*

Länsstyrelsen anser att kommunen bör redovisa en bedömning av stabilitetssituationen och eventuellt behov av markförstärkningsåtgärder inom planområdet i planbeskrivningen.

##### *Bostadsförsörjning*

Planförslaget innebär att 500 lägenheter tillförs. Kommunen anger att lägenhetsstorlekar och upplåtelseform inte kan konsekvensbedömas i planskedet. Länsstyrelsen anser dock att kommunen bör redogöra för vilka storlekar och upplåtelseform som planeras samt hur planförslaget förhåller sig till kommunens övergripande mål gällande bostadsförsörjning och andra strategiska bostadsmål.



### *Barnperspektiv*

Planförslaget medger en ny förskola. Enligt förslaget kommer förskolan att rymma 100 barn och en friyta mellan 8–14 kvm per barn kan vara möjligt. Skolgården planeras utgöra en kombinerad skol- och bostadsgård. Att kombinera skol- och bostadsgårdar kan innebära utmaningar. Gårdarnas slitage kan öka eftersom de ska användas för flera ändamål. Vidare kan skolverksamheten utgöra en bullerstörning för de boende. Kommunen bör utforma planförslaget så att boende och skolverksamhet kan samspela på bästa sätt, samtidigt som målsättningen bör vara att få till en så stor friyta som möjligt för skolgården.

Det är inte bara på skolgården som barnen rör sig. Av betydelse är även utformning av andra offentliga ytor, såsom innergårdar, parker och allmänna platser. I en tätbebyggd miljö tenderar dessa ytor blir små. Kommunen anger att planområdet får relativt lite friytor men att det i närområdet finns grönområden och att det är promenadavstånd till Nackareservatet. Dessa närliggande områden är svåra för små barn att nå på egen hand. Det är därför viktigt att beakta att barnen har tillräckligt med offentliga ytor i närområdet. Kommunen bör även beakta att barn och unga har olika behov vad gäller utformningen och utbudet av det offentliga rummet. När kommunen kommit längre i sin planering av förskolan och de offentliga ytorna bör kommunen genomföra en mer genomgående barnkonsekvensanalys för att säkerställa att barn och ungas intressen har tagits omhand under planskedet.

### *Kulturmiljö och gestaltning*

Sicklaområdet är en omvandlad industrimiljö med bebyggelse från 1890-tal till nutid. Planförslaget innebär rivning av befintlig bebyggelse i ett område som är utpekad som särskilt värdefullt i Nacka kommuns kulturmiljöprogram. Två av byggnaderna är betecknade som värdefulla i gällande detaljplan från 2008. Länsstyrelsen anser att rivning av de två äldre byggnaderna motverkar kommunens egen ambition om att värna och lyfta fram de historiska uttryck som finns i kommunen. Kommunen bör överväga att bevara de två byggnaderna och i stället anpassa dessa på ett varsamt sätt så att de fortsatt kan användas och bidra med historiska värden till platsen.

Planförslaget medger ny tät stadsbebyggelse i 4–7 våningar. För att uppfylla hänsynskraven i 2 kap 6 § PBL anser Länsstyrelsen att förslaget behöver anpassas bättre till nuvarande relativt homogena karaktär med låg bebyggelse. Förslaget behöver även bearbetas gällande de oregelbundna byggnadshöjderna för att inte riskera att försvaga den industriella karaktären.

### Övriga synpunkter av betydelse för planens genomförbarhet

#### *Miljö kvalitetsnormer för vatten (MKN)*

2021 gäller nya föreskrifter om kvalitetskrav för vattenförekomster varför vissa uppgifter i planhandlingarna kan vara inaktuella (se <https://viss.lansstyrelsen.se/>). En skillnad mot tidigare är att miljö kvalitetsnormen nu kan skilja sig åt mellan olika kvalitetsfaktorer för

samma vattenförekomst. Det möjliggör att de kvalitetsfaktorer som är svåra att förbättra till det ursprungliga måläret (2015) kan medges en tidsfrist eller få mindre stränga krav.

Kommunen bör vid behov uppdatera informationen i planhandlingarna så att den överensstämmer med de nya miljökvalitetsnormerna för de berörda vattenförekomsterna. Kommunen behöver ta ställning till om detta påverkar den bedömning av påverkan på möjlighet att följa MKN som kommunen tidigare gjort för planläggningen och i sådant fall redogöra för det.

#### *Biotopskydd*

Enligt planbeskrivningen har mer än hälften av träden i en oxelallé en stamdiameter om 20 cm eller mer. Alléträden omfattas därmed av biotopskydd enligt 7 kap. 11§ miljöbalken, såvida inte undantaget i 8 § förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m. är tillämpligt. Enligt undantaget gäller biotopskyddet inte i omedelbar anslutning till bebyggelse. För att undantaget ska vara tillämpligt behöver det finnas en koppling mellan behovet av åtgärden som kan skada biotopens naturmiljö och den berörda byggnadens användning. Vidare gäller undantaget för bebyggelse som redan fanns när det generella biotopskyddet infördes, dvs. innan den 1 januari 1994. Länsstyrelsen anser att undantaget inte är tillämpligt i den här fallet och att åtgärder som kan skada alléträden inte får vidtas utan dispens från biotopskyddet enligt 7 kap. 11§ miljöbalken.

#### Undersökning om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

***Planenhetens kommentar:*** Se svar under *Återkommande synpunkter* gällande Östligt förbindelse.

Länsstyrelsen har synpunkter på miljökvalitetsnormer för vatten. Inledningsvis kan nämnas att nu aktuellt planområde är mindre förorenat än den östra delen som kommer hanteras i separat detaljplan.

Nedanstående resonemang visas i följande utredningar och underlag:

- PM Geoteknik 2023-05-15
- Dagvattenutredning 2023-05-15
- Skyfallsutredning, 2023-05-15 Granskningshandling
- Miljöteknisk Markundersökning – WSP, 2021-01-21
- Kompletterande miljöteknisk markundersökning – Panncentralen 2023-05-15
- Markteknisk undersökningsrapport (MUR) miljöteknik, 2023-05-15
- Kompletterande miljöteknisk markundersökning – riskbedömning och åtgärdskostnader 2023-05-15

- Kompletterande miljötekniskmarkundersökning – Panncentralen 2023-05-15

Det magasin som omnämns är inte en förutsättning för nu aktuellt planområde, detta tydliggörs i dagvattenutredningen och planbeskrivningen.

#### *Föroreningar från dagvatten, dagvattenhantering samt MKN i Järlasjön*

Järlasjön är påverkad av hög belastning av föroreningar från dagvatten. Dagvattensituationen kommer att förändras till följd av detaljplan Tryckluftsfabrikens genomförande. I utredningen finns förslag på hur en hållbar dagvattenhantering enligt Nackas anvisningar ska uppnås och som möjliggör en förbättrad status i recipienten Järlasjön. Genomförandet av detaljplan Tryckluftsfabriken är positivt för dagvattensituationen. Dagens stora markparkeringar ersätts med gator, torg och bebyggelse med stadsgrönka och underjordsgarage. Förändringarna i markanvändningen innebär att tillflödet av föroreningar till Järlasjön minskar, även utan rening i LOD. Dagvattnet ska hanteras med LOD-anläggningar. Dessa planeras anläggas täta mot underliggande mark genom att de förses med tätskikt och bräddbrunn som avleds till dagvattennätet, handlingarna har kompletterats med denna information.

En reningsanläggning med skärmbassäng för rening av dagvatten är byggd i Kyrkviken, Järlasjön. Anläggningen påverkar inte projekteringen i planområdet, men den ligger längst ned i systemet och mottar idag såväl som i framtiden det dagvatten som lämnar planområdet. Reningen i skärmbassängen har inte räknats med i föroreningsberäkningarna, eftersom syftet med utredningarna är att utvärdera planområdets inverkan på föroreningssituationen.

Idag uppnår Sicklasjön inte god status avseende PFOS, belastningen på recipienten behöver minskas. En exploatering med sanering av en stor del av industritippmassorna kan bidra till ökad möjlighet att uppnå MKN (om tippmassorna är en källa). Enligt genomförda utredningar bedöms MKN inte påverkas negativt i och med den låga spridningen av föroreningar till ytvatten.

#### *Spridningsrisk från föroreningar i mark via grundvatten*

Framtida grundvattennivå i undersökningsområdet bedöms inte förändras, det bedöms inte heller vara risk för betydande påverkan på spridningen av föroreningar från området.

PFOS och PFOA har påvisats i grundvatten inom planområdet, men beräknad belastning på recipienterna visar ett påslag som är mycket lägre än gränsvärdet för inlandsytvatten. Belastningen från grundvattnet inom planområdet bedöms vara acceptabel. Källan till PFAS från området är inte klarlagd, men om tippmassorna utgör en källa, kommer belastningen minska, eftersom en stor del av tippmassorna tas bort i samband med planerad exploatering.

Metall- och PAH-föroreningarna i undersökningsområdet har generellt en låg rörlighet. Halten i grundvattnet har vid upprepade mätningar varit låg. Representativa medelhalter i fyllnadsjord ligger under generella riktvärden för spridning, med vissa undantag. Undantagen är koppar och lokalt avvikande halter av PAH.

Halter av koppar i tippmassor överskrider riktvärdet för skydd av ytvatten i mättad jord. Eftersom föroreningen i huvudsak ligger i omättad jord och halter i grundvatten generellt visar på en obetydlig påverkan bedöms ingen oacceptabel spridning av koppar ske från området.

Sammantaget finns inget som tyder på att en trolig tjärförekomst (hot spot) utgör en oacceptabel spridning eftersom PAH i grundvattnet är mycket lågt och dess rörlighet bedöms vara begränsad.

Riktvärdena är satta med en låg generell utspädningsfaktor för att begränsa belastningen på recipienten samt med Naturvårdsverkets generella antaganden avseende föroreningens löslighet, för att inte underskatta riskerna avseende spridning. Föroreningar i fyllnadsjord och grundvatten bedöms inte innebära en oacceptabel spridning till Järlasjön eller Sicklasjön, varken idag eller i framtiden.

Undersökningsområdet har en begränsad grundvattenbildning. Järlasjön ingår i ett system med reglerat ytvatten. Ett förändrat klimat med större variationer i grundvattennivåer (eller andra orsaker till förhöjda grundvattennivåer i området) bedöms inte få någon betydande påverkan på spridningen av föroreningar från området. Det bedöms inte finnas något åtgärdsbehov på grund av risk för spridning. Behovet av åtgärder i den översta fyllningen (0–2 meter under markytan) avser människors hälsa.

#### *Risken för spridning av förorening bedöms vara olika under exploaterings- och driftskedet*

Under byggskedet finns en stor risk att föroreningar i marken blir rörliga om tillfällig bortledning av grundvatten är aktuellt. En fluktuerande grundvattennivå kan skapa en ökad spridning av föroreningar. Föroreningar kan börja röra sig till schaktgropar som ligger under grundvattennivån. Exploatören har för avsikt att söka vattendom för tillfällig sänkning av grundvattennivån under byggskedet. Frågan om spridning och skyddsåtgärder mot återkontaminering kommer hanteras i en tillståndsprocess och i samråd med miljötillsynsmyndigheten.

Under driftskedet när byggnationen är klar och stora delar av förorenade fyllnadsmassor har avlägsnats, bedöms risken för spridning som liten i förhållande till dagens situation. Under driftskedet gäller denna bedömning för hela undersökningsområdet. Det bedöms då inte finnas någon risk för spridning av föroreningarna inom planområdet.

#### *Angående eventuell koppling mellan grundvattenmagasinen samt föroreningsbelastning från området*

Enligt undersökning förekommer grundvattnet i två magasin, ett övre och ett undre, det finns indikationer på att de olika magasinerna har god kontakt inom området. Det övre magasinet utgörs av vatten ovan leran i fyllningsjorden och det undre magasinet är i friktionsjorden under leran. Trycknivåerna inom de båda magasinerna inom området varierar mellan +4,6 och +5,3. Det övre grundvattenmagasinet kan utgöras av flera lokala magasin. Grundvattnet flödar mot Järlasjön.

Påverkan av föroreningar i grundvattnet är begränsad. Orsaken beror på att grundvattnets fluktuation är låg, vilket medför att föroreningarna inte sprider sig nämnvärt. Schaktdjupet i planområdet kan komma att uppgå till -8 meter vilket innebär att en stor del av föroreningarna kommer att tas bort från området.

Sammantaget bedöms föroreningssituationen inom undersökningsområdet inte utgöra en oacceptabel risk för spridning till Järlasjön eller Sicklasjön. Det gäller både idag och när planen är i driftskedet. Bedömningen är baserad på uppmätta halter i jord och grundvatten. Slutsatserna av resonemanget ovan tydliggörs i planbeskrivningen.

#### *Buller*

Vidare har länsstyrelsen synpunkter på buller. Sedan samrådet har arbetet med Saltsjöbanans upphöjning kommit längre. En ny förutsättning i bullerutredningen inför granskning är att scenariot med upphöjd Saltsjöbana inkluderar räldämpning och vibrationsdämpare. Saltsjöbanans upphöjning behöver ta hänsyn till befintlig situation och det torde då inte vara möjligt att genomföra upphöjning utan några som helst bullerdämpande åtgärder. Kommunen har därför bedömt att det är ovan angivna bullerdämpande åtgärder som ska ses som en förutsättning för detaljplanen för Tryckluftfabriken. Ett scenario med Saltsjöbanan i befintligt läge presenteras också. Bullerutredningen har kompletterats med planlösningar där det är nödvändigt för att visa att trafikbullerförordningen klaras. Med nu aktuellt planområde krävs inga tekniska lösningar. Kommunen ser över frågan om bullernivåer för förskoleverksamhet i detaljplan för de östra delarna. Till granskningen presenteras en tydligare redovisning av buller från idrottsanläggningar. Påverkan av externt industribuller beskrivs i planbeskrivningen men omfattas inte av en planbestämmelse.

#### *Föroreningar*

Länsstyrelsen och kommunens bedömning efter samrådet var att kompletterande undersökningar och utredningar behövdes avseende föroreningens förekomst, bedömning av risker och åtgärder samt sammantagen bedömning av om marken kan bli lämplig för sitt ändamål genom avhjälpandeåtgärder. Föreslagna kompletteringar och utvärderingar inklusive uppdaterad beräkning av platsspecifika riktvärden har utförts i dialog med kommunens miljöstöd i planprocessen samt miljötillsynsmyndigheten. De platsspecifika riktvärdena är en utgångspunkt för mätbara åtgärds mål och åtgärds krav för avhjälpandeåtgärden, vilka behöver tas fram i projekteringsskedet (efter detaljplanens antagande). Dialogen med miljötillsynsmyndigheten fortsätter under det arbetet och de slutligt gällande åtgärdsnivåerna fastställs i och med miljötillsynsmyndighetens beslut baserat på anmälan om avhjälpandeåtgärden enligt §28 FMH, som ska lämnas in i god tid innan genomförandet.

Länsstyrelsens lyfter också i sitt yttrande att kommunen behöver undersöka eventuell risk av föroreningsspridning från omkringliggande föroreningar, med hänvisning till sitt yttrande för detaljplan Traversen. Där hänvisas till att förhöjda halter av PAH, cis-1,2-dikloreten och

trikloreten påträffades i förhöjda halter i samband med den tidiga utbyggnaden av Sickla köpkvarter (början 2000-tal). I underlaget som togs fram i planprocessen avseende markföroreningar för Traversen bedömdes inga föroreningar i grundvatten eller inomhusluft innebära oacceptabla risker. I den senast framtagna rapporten för Tryckluftsfabriken (WSP, 2023-05-15) har spridningsriskerna utretts, inklusive risken för påverkan från uppströms liggande förorening av framför allt klorerade alifater (men även andra ämnen). Ingen spridning in till undersökningsområdet från omgivningen har kunnat konstateras. Föroreningssituationen i fyllnadsjord och grundvatten inom undersökningsområdet bedöms sammantaget inte heller innebära en oacceptabel spridning från området till Järlasjön och Sicklasjön, varken idag eller i framtiden.

I och med att området planeras att byggas ut i etapper från väster till öster har även risken för återkontaminering mellan etapper beskrivits i den senaste rapporten. Exploateringsavtalet ska reglera att genomförande av detaljplanen sker från väst till öst. Risken för spridning av föroreningar mellan olika delar inom undersökningsområdet bedöms vara låg baserat på föroreningarnas begränsade lakbarhet och låga halter i grundvatten. På grund av att utbyggnaden planeras ske från väster till öster, vilket sammanfaller med grundvattnets strömningsriktning, minskas dessutom risken för återkontaminering från områden som inte sanerats öster om sanerade områden i västra etapper. Vid mycket djupa schakter under grundvattenytan kan spridningsförutsättningarna förändras. Det finns därför beskrivet i rapporten att man behöver säkerställa att återkontaminering mellan etapper inte sker genom kontroller och vid behov skyddsåtgärder. Med det bedöms etappvis utbyggnad vara möjlig ur föroreningssynpunkt.

Angående luftkvalité kompletterar kommunen miljöredovisningen med de trafikmängder som luftutredningen är baserad på. Kommunen instämmer i att det är lämpligt att reglera friskluftsintag för bostäder och förskola i korsningen Planiavägen/Järlaleden men området ligger inom detaljplan för de östra delarna. För nu aktuellt planområde införs planbestämmelse för friskluftsintag för kvarteren närmast Järlaleden.

Skyfallsutredning och planbeskrivning kompletteras med en tydligare redogörelse för översvämningssituationen, bedömning om vattendjup och flöden innebär risker för människor samt påverkan på framkomligheten för räddningstjänst. En viktig förutsättning för skyfallshanteringen är det dike som planeras öster om planområdet, inom detaljplan för Sodafabriken (samma fastighetsägare som detaljplan Tryckluftsfabriken). Skyfallsdiket planeras vara klart 2026-2027 vilket är flera år tidigare än när behovet uppstår för genomförandet av detaljplan för Tryckluftsfabriken. Ytterligare förutsättning för skyfallshanteringen är att Siroccogatan ges en ny dragning öster om planområdet, vidare mot Planiavägen. Exploateringsavtalet ska säkerställa av Siroccogatan dras om mot Planiavägen om det inte finns en antagen detaljplan för de östra delarna när nu aktuellt planområde är utbyggt. Den alternativa dragningen ska säkerställa att skyfallsvatten avleds mot Planiavägen. Om skyfallsavledningen mot

Kyrkviken inte har byggts då planområdet är utbyggt behöver fastighetsägaren ordna en tillfällig skyfallslösning. Informationen framgår i planbeskrivningen.

Geoteknisk utredning och planbeskrivning har kompletterats med bedömning av behov av markförstärkningsåtgärder.

Planbeskrivningen har kompletterats med beskrivning av hur planförslaget förhåller sig till kommunens övergripande mål om bostadsförsörjning. Ett antagande om lägenhetsstorlekar och upplåtelseform adderas till planbeskrivningen.

Kommunen avser att vidare studera förskolan och friyta för barn i detaljplan för de östra delarna. Ingen förskola planeras inom nu aktuellt planområde. Behovet som genereras av planförslaget planeras lösas inom detaljplan för Sodafabriken där bättre förutsättningar för utemiljö finns. Se svar under *Återkommande synpunkter* gällande behov av friytor.

Den sanering som krävs för planerade markanvändningar bedöms vara omfattande och kostsam. Flera av detaljplanens positiva aspekter kommer från att bilparkeringen flyttas från markytan till underjordiska garage, även detta är en kostsam åtgärd med komplicerade konstruktioner. Sammantaget, sett till befintliga byggnader och miljöns kulturhistoriska värden, har det bedömts att det varken är tekniskt eller ekonomiskt rimligt att bevara befintliga byggnader och samtidigt sanera marken och bygga garage. Se svar under *Återkommande synpunkter* gällande bebyggelsehöjder.

Planhandlingarna har uppdaterats avseende information om miljö kvalitetsnormer för aktuell vattenförekomst.

Träden i den oxelallé som Länsstyrelsen anses omfattas av biotopskyddet ligger utanför nu aktuellt planområde. De kommer inte att påverkas av aktuell detaljplan och ansökan om dispens från biotopskydd blir därmed inte aktuellt.

**Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun** har inkommit med ett samrådsyttrande och framför följande.

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

Av planbeskrivningen framgår det att privata ledningar kan behöva korsa allmän plats. Lantmäterimyndigheten undrar hur ska detta planläggas så att rättigheter inte blir plantstridiga. För befintliga ledningsrätter som ska vara kvar på kvartersmarken behövs bestämmelse om markreservat för underjordiska ledningar.

Där C, P och J ska urholka GATA/PARK behöver den användning som ska urholka den andra höjdsättas. Viktigt att det framgår tydligt när allmän plats och kvartersmark överlagras med anledning av inlösningsreglerna.

Lantmäterimyndigheten undrar nedfarten till bergrummet hanteras. Nedfarten ligger nu på mark planlagd för C, K och P.

Redovisningen av parkeringsgaraget behöver utvecklas. Lantmäterimyndigheten undrar om det behöver gemensamhetsanläggning för garage och nerfarter.

Planstöd saknas för elnätstationer i garage/källarplan.

#### Delar av planen som bör förbättras

##### *Plankarta med bestämmelser*

Grundkartans information inom delar av plankartan framgår inte. Fastighetsgränser och befintliga ledningsrättsområden är svåra att se utbredningen på. Det är därmed mycket svårt att ta ställning till det fastighetsrättsliga genomförandet utifrån plankartan.

Lantmäterimyndigheten avråder till att använda illustrationslinjer och därtill hörande, beskrivande text i plankartan. Illustrationer bör redovisas i planbeskrivningen eller som en bilaga till detaljplanen.

För att underlätta plantolkningen är det bra, om det av plankartan framgår, vilket allmänt råd/föreskrift som har använts.

##### *Planbeskrivning*

Lantmäterimyndigheten vill upplysa om att ändamålet "S" är ändamål som avser annat än enskilt bebyggande. Kommunen är enligt PBL 14 kap 14 § skyldig att lösa in sådan mark eller anläggningar på fastighetsägarens begäran.

Utkragande balkonger och burspråk tillåts mot allmänplats mark. Lantmäterimyndigheten undrar hur det tänkt att de ska säkerställas.

Befintligt servitut för GC-vägar anges i planbeskrivningen vara geografiskt ospecificerat. Lantmäterimyndigheten undrar om servitutet blivit lokaliserat när gång- och cykelvägarna är utbyggda. Det står också (sid 52) att servitutet inte påverkas, även om området minskar. Stämmer det?

På sidan 52 redovisas kända servitut. Redovisningen är inte fullständig, ett flertal servitut saknas. Det bör framgå hur dessa ska hanteras, ska de upphävas, ligga kvar eller flyttas.

Det framgår inte hur E-området är tänkt att genomföras. Det behöver beskrivas.



Den planerade avledningssvågen för skyfall, utanför planområdet, ska säkerställas med servitut. För att säkerställa detta kan det vara lämpligt att överenskommelse tecknas innan planens antagande.

För pumpstation i det västra läget saknas planstöd.

Bra om det också framgår mellan vilka fastigheter som överenskommelse om fastighetsreglering ska tecknas (sid 49, under rubrik ”Överenskommelse om fastighetsreglering”).

Möjlighet finns att dela in områdena i flera fastigheter. Detta behöver framgå.

Det behöver framgå vem som ska ansöka om fastighetsbildning och ledningsrätt och att detta görs hos Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun. Vem som ska betala förrättningskostnaden för de olika åtgärderna behöver förtydligas. (Enligt 27 § ledningsrättslagen ska förrättningskostnaden för att bilda ledningsrätt betalas av ledningshavaren).

På sidan 53 beskrivs vilka ledningsrätter som finns inom planområdet. Vad gäller ledningsrätt 0182K-2007/5.1 så är det Nacka kommun som är ledningshavare.

#### *Fastighetskonsekvensbeskrivning*

Det framgår inte att det ges möjlighet till att avstycka nya fastigheter, att nya rättigheter ska bildas och att eventuellt nya gemensamhetsanläggningar ska inrättas.

#### *Grundkarta och fastighetsförteckning*

Grundkartans information täcks delvis av detaljplanens bestämmelser, exempelvis vid brunfärgad kvartersmark. Lantmäterimyndigheten har inte tagit del av fastighetsförteckningen.

#### *Andra planhandlingar*

Innehållet i exploateringsavtalet behöver utvecklas till granskningen och antagandet.

**Planens kommentar** (nedanstående styckeindelning motsvarar styckeindelningen i Lantmäterimyndighetens kommentarer ovan.

Inom planområdet kommer privata ledningar korsa allmän plats via garaget. Garaget avses 3D-fastighetsbildas och privata ledningar kommer därmed ligga inom den privata garagefastigheten. Befintliga ledningsrätter på kvartermark kommer behöva upphävas då ledningarna behöver läggas om vid genomförande av detaljplanen. Dessa ledningar samt nya ledningar bedöms kunna bildas utan stöd av u-område. Planbeskrivningen har kompletterats med denna information.

Där C, P och J ska urholka GATA/PARK kompletteras detaljplanen med höjdsättning av användningarna. Nedfarten till bergrummen kommer behållas i sitt nuvarande läge. Eftersom fastighetsindelningen inte låses i detaljplanen finns det ett flertal sätt att trygga nedfarten, antingen genom servitut eller genom 3D-fastighetsbildning.

Fastighetsägarens avsikt är att bygga en större parkeringsanläggning som flera kvarter kan nyttja. Om flera fastigheter är beroende av samma garage kan det krävas gemensamhetsanläggning eller servitut för att säkerställa åtkomst och samnyttjande. Utbyggnaden planeras ske under lång tid och de olika teoretiska alternativen för garagens ägande och förvaltning bedöms kunna hanteras inom ramen för framtida förrättningar.

Inom nu aktuellt planområde ges de allmänna tekniska anläggningarna planstöd. I garaget planerar fastighetsägaren uppföra privata tekniska anläggningar. En av dessa anläggningar ges planstöd för att det ska finnas möjlighet att bilda en gemensamhetsanläggning. I övrigt ges tekniska anläggningar i garaget ingen separat användningsbestämmelse utan de kan rymmas inom centrumändamål.

Plankartans och grundkartans färger har setts över för att förbättra läsbarheten.

Detaljplanekartan innehåller inga illustrationslinjer bortsett från sektioner som avgränsar kvartersmark från allmän plats. Majoriteten av illustrationstexten har tagits bort inför granskning.

Plankartan kan inte kompletteras med upplysning om tillämpat allmänt råd/föreskrift. Informationen förekommer i planbeskrivningen.

Kommentaren om kommunal inlösenkyldighet för kvartersmark för skoländamål noteras. Sådana situationer kan inte undvikas om kommunen planlägger för exempelvis skoländamål. Informationen tas med till detaljplan för de östra delarna.

Om möjligheterna till utkragande byggnadsdelar över allmän plats utnyttjas krävs överenskommelse mellan berörda fastighetsägare, lämpligen genom avtalsservitut. Planbeskrivningen har kompletterats med informationen.

Inom det som planläggs som allmän plats kommer servitutet bli verkningslöst och kan upphävas i denna del. Servitutet bedöms fortsätta gälla inom delar av planområdet som inte berörs av ny bebyggelse.

Planenheten anser att befintliga inskrivna och kända servitut är redovisade. Informationen har justerats i planbeskrivningen med anledning av justerad plangräns. Information om hur servitutet ska hanteras har förtydligats i planbeskrivningen.

Planbeskrivningen har kompletterats med det fastighetsrättsliga genomförandet av E-området vid Järlaleden samt tillkommande E-område i panncentralen.

Pumpstationen avses vara en privat anläggning och bedöms kunna uppföras inom centrumändamål.

Vad gäller överenskommelse om fastighetsbildning har planbeskrivningen kompletterats med vilka fastigheter som avses.

Sedan samrådet har en avstyckning skett. Planbeskrivningen har uppdaterats därefter samt förtydligar att det är möjligt att dela in området i fler fastigheter.

Planbeskrivningen har kompletterats med information om vem som lämpligen ansöker om fastighetsbildning och eventuella ledningsrätt, kostnaden för detta, och att ansökan görs hos Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun.

Det stämmer att ledningsrätten anger Nacka kommun som ledningshavare. Nacka kommun har dock bildat ett kommunalt helägt bolag, Nacka vatten och avfall AB (NVOA), som är huvudman för det allmänna VA-nätet. Även om Nacka kommun anges som ledningshavare i äldre ledningsrätter så är det i praktiken bolaget NVOA som är ledningshavare. Berörd ledningsrätt ligger utanför nu aktuellt planområde.

Detaljplanen tvingar inte fram nybildande av fastigheter, men hindrar det heller inte. Att fastighetsindelningen är oreglerad utan prövas i framtida förrättningar bör vara en självklarhet. Gemensamhetsanläggningar kan bli aktuellt beroende på framtida fastighetsindelning, men det måste inte bildas gemensamhetsanläggningar. Eftersom detta är oreglerat framgår det heller inte av fastighetskonsekvensbeskrivningen.

Grundkartan innehåller mycket information och det är omöjligt att helt undvika överlappningar av grundkartans linjer och plankartans linjer och bestämmelser. Plankartan och dess färger har dock setts över för att öka tydligheten och läsbarheten. Vid samrådsutskicket ingick det inte i planenhetens rutin att skicka ut fastighetsförteckningen. Rutinen är ändrad och lantmäteriet får den nu vid både samråd- och granskningsutskick.

Exploateringsavtalet kommer upprättas och vara färdigt för beslut i samband med detaljplanens antagande. Beskrivning av vilka frågor exploateringsavtalet ska omfatta har kompletterats i planbeskrivningen.

**Trafikverket** yttrar sig i egenskap av väghållare för väg 260, Järlaleden och som ansvarig myndighet för att bevaka riksintresset förkommunikationer.

#### *Riksintresset Östlig Förbindelse*

Trafikverket har idag inget uppdrag att bygga Östlig förbindelse. Med hänsyn till att Östlig förbindelse utgör ett riksintresse för kommunikation, kvarstår däremot Trafikverkets uppgift att värna markanspråk för att inte omöjliggöra ett framtida genomförande av vägen.

Trafikverket har sedan 2019 jobbat med en riksintresseprecisering för Östlig förbindelse. Syftet med preciseringen är att beskriva riksintresset Östlig förbindelse mer i detalj. Denna precisering utgör ett underlag för kommunernas fysiska planering och tillståndsprövning. Den utgör även ett underlag för Länsstyrelsen i Stockholms län när riksintresset ska bevakas och avvägning göras mellan olika intressen och behov.

Trafikverket bedömer att förslaget till detaljplan innebär att genomförandet av riksintresset Östlig förbindelse påtagligt försvåras. Utpekande av ett riksintresse för kommunikationer innebär enligt miljöbalken 3 kap. 8 § att riksintresset ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Genomförs hela detaljplanen innan Östlig förbindelse så innebär det att anläggningen Östlig förbindelse inte kan byggas med annat än att delar av bebyggelsen rivs. Vilket innebär att genomförandet av riksintresset Östlig förbindelse påtagligt försvåras.

Trafikverket har tillsammans med WSP tagit fram en PM som mer i detalj beskriver påverkan och möjliga vägar framåt för bebyggelse inom planområdet se Bilaga, *PM Tryckluftsfabriken WSP 2022-01-14*.

#### *Riksintresset väg 75 Södra länken, väg 222, Saltsjöbanan och Bromma flygplats*

Trafikverket delar kommunens bedömning att förslaget till detaljplan inte utgör skada på riksintresset för väg 75 och väg 222. För bedömning av Saltsjöbanan hänvisar Trafikverket till Trafikförvaltningens yttrande. För Bromma flygplats hänvisas till Swedavia.

#### *Väg 260, Järlaleden*

Remitterad detaljplan föreslår inga åtgärder för väg 260, Järlaleden och Trafikverket har i dagsläget inga avsatta medel för planering eller genomförande av åtgärder. I ÅVS för väg 260, Järlaleden tydliggörs att ett avstånd om 12 meter till närmaste bebyggelse från väg 260 ska upprätthållas. För att tillåta avstånd till bebyggelse under 12 meter krävs särskild utredning för att tydliggöra att krav rörande risk och buller kan klaras.

#### *Plankarta*

Västra delen av planområdet längst med väg 260 Järlaleden norra sida föreslås markanvändning GATA<sup>1</sup>. Trafikverket anser att det är otydligt vad som avses med denna användning. Planområdesgräns ligger inom vägområdet för väg 260 Järlaleden vilket Trafikverket inte anser är motiverat. Kommunen har förtydligat att syftet med gatuområdet är att tillskapa framtida handlingsfrihet för Trafikverket att utveckla den statliga cykelvägen. Trafikverket har i dagsläget inga medel för detta och anser därför att plangränsen ska justeras så att den inte gör intrång i Trafikverkets vägområde.

### *Trafikutredning*

Trafikverket bedömer att underlaget är tillräckligt i syfte att påvisa den trafikalstring som förslaget till detaljplan förväntas ge upp hov till.

Trafikverket vill dock upplysa kommunen om att omkringliggande statligt vägnät (väg 75 Södra Länken och väg 222) har begräsningar som innebär kapacitetsproblem. Trafikverket önskar att kommunen hade redogjort för den samlade påverkan som den kommunala utvecklingen ger upphov till och resonerat kring hur detta påverkar det statliga vägnätet. Trafikverket bedömer dock att den trafikalstring som det enskilda förslaget till detaljplan förväntas ge upphov är begränsat och att det inte finns skäl till att ifrågasätta påverkarna på transportsystemet.

Trafikverket informerar även om att väg 260 Järlaleden kommer ha försämrad framkomlighet år 2040. Den tillkommande trafik som förslaget till detaljplan förväntas ge upphov till bedöms dock inte ha betydande påverkan på framkomligheten.

### *Bullerutredning*

Trafikverket bedömer prognosticerad trafikmängd som utgör underlag för bullerberäkningarna är rimlig och går att relatera till Trafikverkets basprognos 2040.

### *PM Geoteknik*

Trafikverket noterar att den del av väg 260, Järlaleden som ligger på berg inte har betydande risk för en eventuell geoteknisk påverkan så som sättning, deformationer på grund av markförskjutningar eller stabilitetsförsämring till följd av planens genomförande. Dock bedömer Trafikverket att detaljplanearbetet i kommande skede bör utreda de geotekniska riskerna för den del av väg 260 som ligger på lera/silt. Ett så kallat bevakningsavtal kan komma att bli aktuellt.

### *Avtal*

Åtgärder som på något sätt kan komma att påverka Trafikverkets anläggning kräver samråd med Trafikverket. Innan planens antagande kan ett så kallat bevakningsavtal behöva tecknas mellan Trafikverket och Nacka kommun.

***Planenhetens kommentar:*** Se svar under *Återkommande synpunkter* gällande Östlig förbindelse.

För bebyggelsens närhet till väg 260 skriver Trafikverket att särskild utredning krävs för att tydliggöra att krav rörande buller och risk kan klaras. En dialog har hållits mellan kommunen och Trafikverket i frågan. 2023-05-26 återkopplar Trafikverket via mail att förutsatt att inte länsstyrelsen gör en annan bedömning, så anser Trafikverket att det inte behövs tas fram någon riskutredning för detaljplan Tryckluftsfabriken. Detta eftersom väg 260 inte är utpekad som led

för farligt gods samt det inte finns andra verksamheter kopplade till risk i närheten. Detaljplanen visar i framtagna bullerutredning att föreslagen markanvändning är möjlig avseende buller.

Trafikverket anser i sitt yttrande att planläggning av GATA<sup>1</sup> är olämpligt. Sedan samrådet har kommunen och Trafikverket fört dialog i frågan. Kommunens ambition är att gång- och cykelvägen ska kunna breddas mot befintlig bebyggelse för att uppnå en mer stadsmässig miljö. För detta krävs utfyllnad av slänt. För att få till en jämn breddning avser kommunen överta mindre delar kvartersmark. Planläggningen av GATA<sup>1</sup> syftar till att kunna genomföra marköverlåtelsen, detta förtydligas i planbeskrivningen. Om breddning av gång- och cykelvägen inte visar sig vara möjligt är kommunen och Trafikverket överens om att gång- och cykelbanan behåller sin nuvarande bredd men att slänten kan fyllas ut så att bebyggelse och gång- och cykelbanan kommer i samma nivå.

Trafikverket anser att det hade varit lämpligt om kommunen hade redogjort för den samlade påverkan som den kommunala utvecklingen ger upphov till och resonerat kring hur detta påverka väg 75 Södra Länken och väg 222. Detta är inget som utretts kopplat till denna detaljplan men kommunen jobbar i alla projekt för att fler ska åka kollektivt, gå eller cykla. Inte minst tunnelbana till Sickla ser kommunen som en stor möjlighet till att fler väljer bort bilen. Denna detaljplans läge och goda förutsättningar för att åka kollektivt samt gå och cykla tros bidra till en förhållandevis låg bilalstring från den tillkommande bebyggelsen.

I geoteknisk utredning har en komplettering skett avseende bedömning av de geotekniska riskerna för väg 260. Kommunen och Trafikverket har inlett dialog avseende bevakningsavtal.

**Trafikförvaltningen Region Stockholm** saknar utredningar och konsekvensbeskrivningar som påvisar att detaljplanen är genomförbar utan att påverka Saltsjöbanans anläggning och trafikförvaltningens möjligheter att bedriva och utveckla kollektivtrafiken på Saltsjöbanan. Utredningar behöver också kompletteras för att visa konsekvenser både för om Saltsjöbanan är upphöjd eller ligger kvar i befintligt läge eftersom inget beslut om upphöjningen finns än. Om dessa faktorer inte kan påvisas och det föreligger risk att möjligheterna att bedriva verksamhet på Saltsjöbanan begränsas kan Region Stockholm behöva överklaga detaljplanen vid antagande. Det är av största vikt att utredningar kompletteras och att en dialog påbörjas om samtliga risker. Avtal behöver upprättas, där förutsättningarna för detaljplanens genomförande regleras innan beslut om att anta detaljplanen fattas.

#### *Ny tunnelbanestation i Sickla*

Region Stockholm efterfrågar tydligare beskrivningar av hur planförslaget förhåller sig till nya tunnelbanestationen Sickla och specifikt entrén som ligger in mot planområdet. Tydligare beskrivningar efterfrågas i sin helhet kring hur platsen fungerar för en resenär som befinner sig inom planområdet och ska resa med tunnelbana, buss, Saltsjöbana och Tvärbana. Vad resenärer kliver ut till för miljö bör framgå tydligare av planhandlingarna. Vidare framgår det

inte vad som händer med ytan utanför entrén om Saltsjöbanan höjs upp. Trafikförvaltningen anser att det bör redovisas hur resenärslödena till och från kollektivtrafiken kommer se ut utifrån den planerade tunnelbaneentrén och planförslaget.

#### *Busstrafikering och utformning*

Region Stockholm välkomnar fortsatt ett gemensamt arbete med Planiavägen och Järlaleden utifrån möjligheterna att förbättra framkomligheten och kapaciteten för busstrafiken.

#### *Trafikutredning*

En kartbild som illustrerar kollektivtrafiken i området bör tilläggas trafikutredningen så det går att se hållplatser och stationsentréer i förhållande till omgivningen och gång- och cykelvägar.

Trafikutredningen anger att Planiavägens förlängning innebär en omfördelning av trafiken i stort med en förflyttning från Järlaleden till Värmdövägen och Planiavägen. Konsekvenser för busstrafiken bör beskrivas. Trafikutredningen bör också ta hänsyn till att en vägkoppling mellan Planiavägen och Värmdövägen inte skapas och beskriva hur trafiken fördelas utifrån det scenariot. Konsekvenser för gång- och cykeltrafiken bör också beskrivas utifrån att en vägkoppling under Saltsjöbanan inte skapas då det innebär förändrade förutsättningar att ta sig till kollektivtrafiken.

Att ha trygga och komfortabla cykelparkeringsplatser i nära anslutning till tunnelbaneentrén är viktigt för att skapa attraktiva och goda förutsättningar för ett hållbart resande från dörr till dörr. Tydligare ytor bör reserveras för detta i detaljplanen utifrån ett behov som räknas fram utifrån de förväntade resenärslödena.

#### *Anläggning och infrastruktur – Saltsjöbanan*

Norr om planområdet trafikerar Region Stockholms anläggning Saltsjöbanan som även utgör riksintresse för kommunikationer. Åtgärder pågår för att möjliggöra utökad turtäthet från 20- till 12-minuterstrafik på Saltsjöbanan och det finns målsättningar att på sikt utöka turtätheten ännu mer i relation till Nackas expansion. För att det ska vara möjligt att utveckla Saltsjöbanan behöver omgivande exploatering ta hänsyn till anläggningen och inte omöjliggöra en utveckling. En stor del av planområdet befinner sig inom riskområdet för Saltsjöbanan. Samordning med Trafikförvaltningen behöver ske genom avtal för att träffa överenskommelser gällande omhändertagande av risker och kravställning.

Detaljplanen förutsätter att en upphöjning av Saltsjöbanan genomförs. Eftersom det ännu inte finns beslut på detta behöver detaljplanen ta hänsyn till ett scenario där upphöjningen inte genomförs för att visa om detaljplanen ändå är genomförbar. Planområdet angränsar till Saltsjöbanans fastighet och det behöver framgå hur trafikförvaltningen ska säkras åtkomst till anläggningen för service och underhåll samt skötsel av vegetation. Avstånd mellan spårrområde och planerad bebyggelse, utbredning av nödvändiga entreprenadarbeten och

arbetsområden behöver beskrivas i planen. Placering av etableringsobjekt så som byggnadsdelar, bodar och upplag behöver godkännas av trafikförvaltningen.

#### *Buller och störningar*

I scenariot med upphöjd Saltsjöbana förutsätter kommunen att bullerskyddsskärmar på en meters höjd integreras i brokonstruktionen. Detta är ett antagande som ännu inte utretts eller beslutats. Trafikförvaltningen anser att kommunen behöver påvisa att bullernivåerna kan klaras och åtgärder hanteras inom detaljplanens geografiska område, då det inte kan förutsättas ske utanför detaljplanen. Därtill behöver bullerutredningen utreda förutsättningarna för buller utan bullerskyddsskärmar intill Saltsjöbanan för att visa att acceptabla bullernivåer kan innehållas även utan bullerskärm. Att begränsning av tågens hastighet på bron föreslås som en möjlig ljuddämpande åtgärd för att klara bullernivåerna är någonting som Region Stockholm avstyrker. Om detaljplanen begränsar Region Stockholms möjligheter att bedriva och utveckla trafik på Saltsjöbanan kan Region Stockholm behöva överklaga detaljplanen. För att undvika det behöver en gemensam dialog inledas och avtal behöver tecknas så snart som möjligt.

För att kunna se hur mycket buller som alstras från spår- respektive vägtrafik behöver bullernivåerna redovisas separat i bullerutredningen för att kunna underlätta tillsyn enligt Miljöbalken 26 kap 9 a §.

Trafikförvaltningen välkomnar att det finns en skyddsbestämmelse om stomljud och vill upplysa att från 2021-01-01 finns ett nytt riktvärde för stomljud från Trafikverket om 32 dBA maximal ljudnivå med tidsvägning FAST. Kraven avseende stomljud ska gälla oberoende av eventuell förekomst av luftburna ljud.

Befintliga byggnader bör vara grå i 3D-vyer i bullerutredningen för att undvika missförstånd. Nu är fasaderna färgade så att de ser ut att vara beräknade.

#### *Skyfall och avrinning*

I skyfallsutredningen framgår att Värmdövägen och Saltsjöbanan är avskärmande för avrinningen mot Tryckluftsfabriken. Utredningen tar ingen hänsyn till hur skyfall hanteras om Saltsjöbanan är upphöjd och behöver kompletteras med det. Trafikförvaltningen undrar hur riskerna ser ut för översvämning i tunnelbaneentrén om Saltsjöbanan höjs upp, exempelvis. Vindare undrar de om riskhanteringen för skyfall för Tryckluftsfabriken är att Saltsjöbanan översvämmas i stället. En redovisning av konsekvenser och hantering av riskerna för översvämning i spåranläggningarna behövs.

**Planenhetens kommentar:** 2022 beslöts att Saltsjöbanan inte är ett riksintresse. 2023-07-13 träffades avtal om genomförande av saltsjöbanans upphöjning och järnvägsplan var på samråd 2023-09-11 – 2023-10-01. Dessa beslut gör att en del av Trafikförvaltningens samrådsyttrande



inte längre är aktuellt. Planområdet har nu också halverats och flera av synpunkterna berör östra delen av samrådsförslaget planområde.

När detaljplan för den östra delen tas fram kommer frågan om tunnelbanans entréområde behandlas. Trafikutredningen har kompletterats med en bild som visar avstånd till tunnelbanans entréer samt gångstråk.

Gällande möjligheten att trafikera Planiavägen med busstrafik är detta en fråga som behandlas i kommunens projektering av Planiavägen/Järlaleden. Området för Planiavägen har utgått ur planområdet. Frågor om hållplatser på Järlaleden hänvisas till Trafikverket.

Trafikförvaltningen har kommentarer angående trafikutredningen. Det finns en kartbild som illustrerar kollektivtrafiken i området. Synpunkt om Planiavägens förlängning till Värmdövägen och påverkan på kollektivtrafiken anses inte vara relevant för nu aktuellt planområde. Planområdet har god kollektivtrafikförsörjning genom busshållplatsen på Järlaleden och framtida tunnelbanan och är därmed inte beroende av en eventuell framtida bussförbindelse på Planiavägen. Planeringen av Saltsjöbanans upphöjning pågår. Kommunen bedömer att det inte är nödvändigt att analysera en trafiksituation där Planiavägen inte kopplar till Värmdövägen. Utformning av cykelparkeringsplatser i närheten av tunnelbaneentrén studeras i detaljplan för den östra delen.

Trafikförvaltningen lyfter att planområdet befinner sig inom riskområdet för Saltsjöbanan och att avtal behöver upprättas för att träffa överenskommelser gällande omhändertagande av risker och kravställning. Sedan samrådet har Trafikförvaltningen återkopplat att riskområdet för Saltsjöbanan är 50 meter. Avstånd mellan nu aktuell planområdesgräns och spårområdet är cirka 56 meter. Synpunkten är därmed endast aktuell för detaljplan för de östra delarna. Planerad bebyggelse ligger cirka 70 meter från spåranläggningen. Trafikförvaltningen synpunkt gällande åtkomst till spåranläggningen är inte aktuell med nu aktuellt planområde men behöver hanteras i detaljplan för den östra delen.

Trafikförvaltningen anser vidare att detaljplanen behöver ta hänsyn till ett scenario där upphöjningen inte genomförs. Kommunen anser att detta hanteras genom att buller redovisas för ett scenario där Saltsjöbanan är i befintligt läge.

Gällande bullerberäkningar med Saltsjöbanan i upphöjt läge är nu förutsättningarna tydligare än vid samrådet för detaljplanen för Tryckluftsfabriken. Bullerutredningen för Tryckluftsfabriken kommer till granskningen utgå från att det blir rälldämpare och vibrationsdämpare om Saltsjöbanan höjs upp. Ett scenario där Saltsjöbanan ligger kvar i ursprungligt läge presenteras också. Planering av Tryckluftsfabriken och Saltsjöbanans upphöjning pågår samtidigt och det är svårt att utreda alla scenarion. Kommunen har gjort bedömningen att dessa scenarion är tillräckliga att utreda. Resonemang om tågens hastighet utgår ur bullerutredningen. Buller för spår- och vägtrafik presenteras separerade till granskningen. Planbestämmelse för stomljud

justeras till nytt riktvärde. Bullernivåer för befintliga bostäder efter planens genomförande har medvetet beräknats för att kunna dra slutsatsen att detaljplanen inte medför försämrade bullernivåer för dessa.

Ombyggnation av Värmdövägen pågår. Lågpunkten i Värmdövägen kommer flyttas öster ut och vattnet planeras rinna via Planiavägen mot Kyrkviken. Behov av höjdsättning utanför tunnelbaneentrén behöver hanteras i detaljplan för den östra delen.

Kommunen och trafikförvaltningen för dialog gällande behov av avtal.

**Nacka Energi AB** informerar om att det inom planområdet finns ett befintligt elnät och transformatorstationer.

Elförsörjningen till detta område kräver att Nacka Energi får tillgång till mark (10 x 10 meter) inom området för uppförande av flera transformatorstationer. Vid beräkning av antal stationer förutsätter vi att fastigheterna värms med fjärrvärme. Utöver föreslaget E-område vid nedfarten till "Gruvan" måste Nacka Energi även få tillgång till mark för ytterligare 3-4 stationer i de östra delarna. Nätstationen i slänten vid Järlaleden kan inte motfyllas som beskrivs i planen utan behöver någon form av stödmur. Arbetsmöte har hållits med exploitören ALAB där vi är överens om placering av E-områden.

Med tanke på lågfrekventa och magnetiska fält förordar Nacka Energi att transformatorstationerna placeras utomhus. Vid eventuella hinder som omöjliggör placering utomhus kan stationen inhysas i en fastighet. Detta förutsatt att det i stationens omedelbara närhet inte finns bostäder eller annan verksamhet där personer vistas stadigvarande.

I undantagsfall i garage vid yttervägg max en våning. Utrymme ska tillhandahållas kostnadsfritt för all framtid och separat avtal ska tecknas för detta. Nacka Energi måste få tillträde till stationen dygnet runt. Vid inhyt station ansvarar exploitören för att brandskyddsbeskrivningen även omfattar stationen i fastigheten.

Som det nämns i planbeskrivningen berörs inte planområdet längre av sträckningen för elledningar från Skanstull till centrala Nacka som anges i kommunens översiktsplan från 2018.

Schakt för elkablar inom exploateringsområdet bekostas av exploitören, Nacka Energi bekostar kabeldragning och montering av eldistributionsanläggningar. Utanför exploateringsområdet ansvarar och ombesörjer Nacka Energi alla arbeten för sina delar. Elkablar för matande elnät skall förläggas i mark, rör förläggs endast vid väggenomgång. Träd eller övrig byggnation får inte förekomma över eller intill elkabelstråk. Arbeten invid befintliga elkablar måste göras i samråd med Nacka Energi. Stationerna inom och intill

området får inte utsättas för sättningar eller vibrationer som kan skada byggnad och den elektriska utrustningen. Flyttning eller ändring av befintliga anläggningar såsom kablar, transformatorstationer och tillfälliga anläggningar som byggström bekostas av exploatören.

**Planenhetens kommentar:** Fastighetsägaren, Nacka Energi och kommunen har sedan samrådet fortsatt utreda framtida behov för energiförsörjning och placering av transformatorstationer. I nu aktuellt planområde finns E<sub>1</sub>-områden utlagda på två ställen, vid nedfarten till gruvan samt inom panncentralen. En stödmur planeras för stationen vid nedfarten till gruvan, planbeskrivningen har justerats avseende informationen.

**Nacka Vatten och Avfall AB** förutsätter att torg och parker kan komma att samnyttjas för dagvattenhantering om detaljerad projektering visar att så behövs. Om det är nödvändigt med en bestämmelse på plankarta eller inte överlåter NVOA till planförfattaren att bedöma men det vore att föredra. Vissa kvarter saknar förgårdsmark vilket kan innebära svårigheter att hantera dagvatten samt privata dag- och dräneringsledningar. Att (P) är underjordisk parkering framgår inte av användningsbestämmelserna. (P) borde regleras i höjdded för att få plats med allmänna ledningar samt dagvattenhantering mellan (P) och Gata. NVOA undrar om den föreslagna höjden i Planiavägen avstämd mot befintlig bebyggelse i direkt anslutning till planområdet som ska finnas kvar.

NVOA ser behov av redovisning av skyfallshantering på slutna innergårdar. De ser också behov av tydligare beskrivning av att omfattande arbeten utanför planområdet krävs för att avleda dagvatten för att planen ska kunna genomföras. Pga markföroreningar kan det vara direkt olämpligt med infiltration av dagvatten. I planbeskrivningen är inte detta beskrivet. Genomförandet föreslås etappvis från väster till öster. Utbyggnad och avledning av spillvatten måste dock ske från öster till väster för att undvika provisoriska lösningar. NVOA refererar till sida i planbeskrivningen och vill förtydliga att NVOA ansvarar för avledning av dagvatten. I detaljplaneskedet deltar NVOA som VA-resurs, inte som Projektleddare VA.

**Planenhetens kommentar:** Plankartan kompletteras med en planbestämmelse avseende dagvattenhantering. Bestämmelsen gäller generellt i hela planområdet. Dagvattenutredningar visar att det inom planområdet finns tillräckliga ytor inom kvartersmark respektive allmän plats för fördröjning och rening av 10 mm dagvatten. Plankartan kompletteras med höjdangivelser där parkeringsgarage ska urholka den kommunala gatufastigheten. Från överkant garagebjälklag till gatunivå är det cirka 2 meter. Inom denna höjd ryms allmänna ledningar och dagvattenhanterande åtgärder. Gällande föreslagna höjder för Planiavägen hänvisas till kommunens projekt för Planiavägen/Järlaleden. Planområdet omfattar inte längre gatan.

Plankartan kompletteras med två bestämmelser som avser att säkerställa vatten från innergårdar avleds mot Siroccogatan. Det större planområdet som samrådet innefattade var beroende av att en ny pumpstation med tillhörande ledningar byggdes ut utanför planområdet, mot Kyrkviken.

Nu aktuellt planområde är inte beroende av ovan nämnd pumpstation. I stället ska en privatägd pumpstation anläggas inom planområdet, detta beskrivs i planbeskrivningen. Planbeskrivningen kompletteras med information om dagvattenlösningarna behöver anläggas täta. Beskrivningen av förutsättningar och utbyggnad av nät för vatten, spillvatten och dagvatten har utvecklats under *Så genomförs planen* i planbeskrivningen. Planbeskrivningen kompletteras med information om att ett VA-avtal behöver tecknas mellan Nacka vatten och avfall AB och fastighetsägaren. VA-avtalet ska tas fram före detaljplanen antas och biläggas exploateringsavtalet.

Planbeskrivningen tydliggör att NVOA ansvarar för avledning av dagvatten på allmän plats.

**Skanova** har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den. Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan.

**Planenhetens kommentar:** Planbeskrivningen innehåller information om att fastighetsägaren ansvarar för utbyggnad inom kvartersmark och för att säkerställa och ingå erforderliga avtal och överenskommelser med andra aktörer, exempelvis avseende tele. Om exploateringen kräver flytt av ledningar står fastighetsägaren för dessa kostnader.

**Stockholm Exergi AB** informerar att det inom planområdet finns befintliga fjärrvärmeledningar. För att kunna planera eventuella ledningsomläggningar och nya ledningsdragningar samt säkra befintlig drift med så få driftstörningar som möjligt är det bra med tidig information och samrådsmöten. Åtgärder i Stockholm Exergis distributionsanläggningar utförs av Stockholm Exergi och regleras enligt gällande förlägningsavtal. Stockholm Exergi önskar att i tidigt skede kallas för arbete med LSO och systemhandling för att säkra omläggning av ledningsstråk. Utifrån befintligt underlag går det inte att avgöra om huvudmatning längs Järlavägen blir påverkad. Fördelningsledningar som går genom området kommer att behöva flyttas pga detaljplanen. Stockholm Exergi kan erbjuda fjärrvärme och det finns även möjlighet att ansluta fjärrkyla mot området.

**Planenhetens kommentar:** Planbeskrivningen har kompletterats med information om att fjärrvärmeledning kommer in i källaren på ett av husen som planeras att rivas. Ny fjärrvärmematning planeras att förläggas utmed den framtida garageväggen. Fastighetsägaren har delgetts information kring Stockholm Exergis önskemål avseende dialog och samarbete.

**Nacka Miljövårdsråd** är positiva till att de stora ytor som idag endast används för bilparkering kommer att försvinna.

De anser att förskolans utomhusyta samt parken bör bli större. Område för park och lekområde anses behövas göras betydligt större på bekostnad av byggnadsyta. Vidare anser de att gårdarna ska bli större och husen lägre för att få in mer ljus på gårdarna. De föreslår en ny genare gångväg i den västra delen av planområdet, mellan övergångstället över Siroccogatan och övergångstället vid Gillerondellen.

**Planenhetens kommentar:** Förskolegårdens storlek och utformning kommer studeras i detaljplan för den östra delen. Se svar under *Återkommande synpunkter* angående friyta. Detaljplanen innebär att kommunen tar över den västra delen av planområdet som planläggs som PARK i ny detaljplan, i vilken genare gångväg önskas av Nacka Miljövård. Det finns i nuläget inga planer på att bygga om på platsen men förslaget är potentiellt möjligt att genomföra i framtiden då kommunen äger marken.

**Södertörns brandförsvarsförbund** har tagit del av riskbedömningen utförd av Brandkonsulten AB Riskbedömningen visar på vilka risker som finns med beräkningar om konsekvenser och sannolikheter. Sbff delar riskbedömningens resonemang och har inga ytterligare synpunkter. Vidare informera Sbff om krav på utrymning. Sbff förordar generellt sett en utrymningslösning som inte bygger på räddningstjänstens insats. Trapphus bör utformas som Tr2-trapphus för att säkerställa detta.

**Myndigheten för samhällsskydd och beredskap** avstår från att yttra sig i rubricerat detaljplaneärende.

**Luftfartsverket** har inget att erinra mot detaljplanen.

**Swedavia Bromma** har ingen erinran i ärendet.

**PostNord** informerar om att dialog ska hållas med dem gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation.

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

**Styrelsen för Brf Sicklahus** (fastighetsbeteckningar Sickla ön 261:1, Sickla ön 263:1 och Sickla ön 265:4) vill att projektet tar hänsyn till buller både under och efter byggnation. De vill vidare att framkomligheten till Gillevägen, Sickla Strand samt Atalsvägen ska tryggas både under och efter byggnation, att trafiksäkerheten beaktas och hastighetsbegränsningar bevaras. De vill även ha tydlig information angående inskränkningar i framkomligheten på ovan nämnda vägar.

**Planenhetens kommentar:** Se svar under *Återkommande synpunkter* gällande störningar under byggtiden samt trafik, framkomlighet och parkering. Gällande buller efter byggnation bedöms

inte bullernivåerna vid befintliga bostäder på Atlasvägen söder om planområdet påverkas av planens genomförande, efter byggtiden.

**Styrelsen Brf Atlasbacken** lyfter att aktiviteter kopplat närområdet och köp kvarteret utsätter de boende för mycket buller. De undrar hur det kan ta 10-15 år att bygga ut planområdet och om det är meningen att de ska bo vid en byggarbetsplats under så många år. De undrar vidare vad som gäller kring buller, vibrationer och sprickbildning på fasader under byggtid samt om närliggande fastigheter får subvention för bulleråtgärder. Vidare lyfts frågor om vilka byggarbetsstider som kommer gälla och hur rättproblem ska hanteras när man börjar gräva.

Bara två infarter anses inte vara en bra plan då det är jättelånga köer redan idag. De undrar hur man tänker lösa problematiken med att många parkerar på gatorna på Atlasvägen då det är billigare än i p-husen vid köp kvarteret. Planerandet av 7000 arbetsplatser ifrågasätts då många jobbar hemma.

Det finns en tro om att det kommer bli jättebra när det är färdigbyggt men att byggnationen kommer dra ner värdet på den privata bostaden tills allt är klart.

**Planenhetens kommentar:** Se svar under *Återkommande synpunkter* gällande störningar under byggtiden samt trafik, framkomlighet och parkering. Gällande utbyggnadstid anger detaljplanen en genomförandetid på 10 år. Genomförandetiden anger den tidsrymd inom vilken en detaljplan är tänkt att genomföras. Området planeras byggas ut från väst till öst. Byggstart planeras inledas 2025. Planområdet beräknas vara utbyggt 2033.

Planområdet som samrådet omfattade kan angöras via gator i väster och öster. Inga infarter planeras från norr och söder. Att placera en in- och utfart i väster och en i öster, i direkt anslutning till att biltrafik angör området, bedöms vara effektivt för att minimera genomfartstrafik i området. Fler in- och utfarter bedöms inte leda till minskad köbildning i och i anslutning till planområdet.

Nu aktuellt planområde innebär cirka 3700-5200 arbetsplatser. Detta bedöms ligga i linje med kommunens översiktsplan. I två kvarter medger detaljplanen bostäder, kontor, centrumändamål och tillfällig vistelse (exempelvis hotell). Då området kommer byggas ut under många år finns det möjlighet för fastighetsägaren att under processen analysera behov för att avgöra i vilken utsträckning olika användningar ska fylla kvarteren.

**Boende på Tallbacken** lyfter önskemål att lokaler i bottenvåningarna ska anpassas för olika aktiviteter. Önskemål om lokaler för olika typer av reparationer, snickra, sy med mera lyfts fram.

Vidare lyfts förslag om mer träd och grönt i området för att minska värme och luftföroreningar. Gärna gröna tak också. Vid infart till parkeringen väster om området önskas

en ridå av träd mellan infarten och Tallbacken för att minska buller och luftföroreningar. Tydliga skyltar som hänvisar till parkeringen vid tvärbanan bör också finnas. Vidare lyfts förslaget om att kontorslokaler ska kunna göras om till bostäder vid behov.

**Planenhetens kommentar:** Detaljplanen styr inte vilka verksamheter som entréväningar fylls med. Träd och grönska kommer finnas i planområdet. Detta är generellt sett positivt ur många aspekter, men kan innebära att den renodlade och hårda industrikaraktären försvagas. Det finns inte planer på att tillföra mer grönska och träd än vad som framgår i planhandlingarna. Detaljplanen styr dock inte omfattningen av grönska och träd och det är därför möjligt att tillföra mer grönska om behov och önskan finns längre fram i processen eller i framtiden. I två kvarter medger detaljplanen bostäder, kontor, centrumändamål och tillfällig vistelse (exempelvis hotell). Det blir upp till fastighetsägaren att avgöra hur pass flexibla nya byggnader konstrueras för att eventuellt kunna hantera omvandlingar från kontor till bostäder. Skyltning hanteras inte i detaljplanen.

**Boende på Tallbacken** anser att den högsta totalhöjden är för hög. Höjden tar bort upplevelsen av en dalsänka vilket knyter an till områdets historia. Boendemiljön för delar av befintlig bebyggelse på Tallbacken anses försämrats avsevärt då ny bebyggelse är lika hög eller högre än befintlig. En kompakt mur framför husen väntas.

Att endast kontorshus planeras längs med Luftverkstaden anses bidra till att gångstråket till och från tvärbanan förblir otruggt, mer blandad bebyggelse föreslås.

Illustrationen på sidan 54 i gestaltningsprogrammet anses vara missvisande gällande höjderna på ny bebyggelse.

Vidare undrar boende hur man har beaktat boendemiljön för de i befintlig bebyggelse på Tallbacken när man utformat ny bebyggelse.

**Planenhetens kommentar:** Se svar under *Återkommande synpunkter* gällande bebyggelsehöjder. De tre kvarter som möter Tallbacken i söder har släpp mellan kvarteren vilket ger inblickar i området och motverkar känslan av en lång fasad som upplevs som en mur. Fasaderna är kortare än de på Tallbacken. Detaljplanen säkerställer att det blir minst 30% lokaler för centrumändamål eller kontorsverksamhet av mer öppen karaktär i kvarterens entréplan. Detta kan bidra till trygghet längs med stråket. Jämfört med samrådsförslaget tillåts bostäder i kvarter J för att möjliggöra en mer blandad bebyggelse inom nu aktuellt planområde.

**Boende på Tallbacken** lyfter behov av mer hänsynstagande till barn och unga. Brist på lekpark, idrott, fotbollsplan, förskola och skola lyfts. Rekreationsytor för alla nya boende efterfrågas.

Hänsynstagande till hälsoaspekter så som buller och luftföroreningar för närboende under byggtid lyfts.

Boende anser inte att det är bra och hållbart att förstöra det välfungerandet området. Byggnation på annan plats i Nacka anses vara bättre. Befintlig infrastruktur, kommunikationer och befintliga parkeringsplatser anses vara bra för de som nu bor i Sickla.

Parkeringsproblem på Atlasvägen lyfts. Om det blir färre parkeringsplatser i projektet väntas större problem på Atalsvägen. Det beskrivs att många parkerar bilen i Sickla för att ta kollektivtrafiken in till centrala Stockholm. Färre parkeringsplatser i Sickla kommer skapa problem för bilresenärer i Nacka.

Vidare lyfts behov av att se över säkerhetsfrågan för människor och barn under byggnadsåren. Många rör sig i området idag.

**Planenhetens kommentar:** Se svar under *Återkommande synpunkter* gällande behov av friytor, störningar under byggtiden samt trafik, framkomlighet och parkering. Planläggning pågår sydöst om planområdet, inom detaljplan för Sydvästra Plania. Planen innebär utökade ytor för fotboll. Ombyggnation av Sickla skola pågår för att kunna ta emot fler elever. För att möta behovet av förskoleplatser som eventuella bostäder genererar ska förskoleplatser lösas inom detaljplan för Sodafabriken, öster om planområdet. Kommunen har koll på befolkningsökningen och förändringar i demografin och vilket behov det ger i form av förskolor, skolor, idrottsfaciliteter med mera som genereras.

Planförslaget ligger i linje med kommunens översiktsplan där området pekats ut för ny tät blandad bebyggelse.

**Boende på Tallbacken** är bekymrade då detaljplanen kommer att påverka de i området. Infrastrukturen kring Sickla anses inte klara av den föreslagna ökningen av boende i området. Andra delar av Nacka ska även exploateras och trycket på Sickla kommer då öka, vilket inte kan ha tagits med i beräkningen. Det efterfrågas hur man planerat för ökade samhällsresurser då befolkningen ökar. Husen anses vara för höga då det blir en mur av hus som utsikt. Storleken på bygget är också något som oroar med koppling till buller och annan störningspåverkan. Atrium Ljungberg som ägare av köp kvarteret har tidigare demonstrerat att de inte anser sig behöva följa lagstiftning och ta hänsyn till närboende i denna fråga.

**Planenhetens kommentar:** Se svar under *Återkommande synpunkter* gällande trafik, framkomlighet och parkering, störningar under byggskedet samt bebyggelsehöjder. Kommunen har koll på befolkningsökningen och förändringar i demografin och vilket behov det ger i form av förskolor, skolor, idrottsfaciliteter med mera som genereras.

Gällande oro kring buller vill kommunen hänvisa till att buller vid byggarbetsplatser klassas som tillfälliga verksamheter och regleras av Naturvårdsverkets allmänna råd.



## Ändringar efter samråd

Efter samrådet har följande ändringar av planförslaget gjorts:

### Plankarta

#### Plangräns:

- Planområdet har delats upp i två delar på grund av osäkerheterna kopplat till Östligt förbindelse. De sex västra kvarteren tas till granskning och övriga delar avvaktar planläggning. Därmed utgår användningarna **TORG** och **S<sub>1</sub>** (förskola).

#### Planbestämmelser och gränser

- Detaljplanen medger en större flexibilitet av användningar i två kvarter. Till kvarter J adderas **B** (bostäder) och **O** (tillfällig vistelse). För kvarter C adderas **K** (kontor) **O** (tillfällig vistelse). I kvarter J och C tillåts bostäder, centrumverksamhet, kontor, tillfällig vistelse och parkering under jord, **BCKO(P)**.
- **(J)** och **J** har tillkommit för gruvnedfarten. Till dessa bestämmelser hör **e<sub>12</sub>** som anger att **(J)** och **J** endast gäller tillfart till bergrum.
- **E<sub>1</sub>** har tillkommit i byggnaden för panncentralen.
- Justeringar av fotavtryck i kvarter A, B, C och K. Störst är justering i kvarter K där byggrätten utökats mot Järlaleden, vilket möjliggör utbyggnad ovan nedfarten till bergrum.
- Justerade gränsdragningar avseende allmän plats och kvartersmark, framför allt något utökade mått för allmän plats längs Siroccogatan.
- Förändrade gränsdragningar avseende de indragna våningarna i alla kvarter förutom kvarter H. Indragen justeras konsekvent med egenskapsgränser jämfört med tidigare då vissa kvarter omfattades av f-bestämmelse avseende indragen och dess mått.
- Krav på ljusgård i kvarter A, B och C har utgått.
- 0,5 meter högre nockhöjd i kvarter A, B och K. Förändrade höjder i kvarter C, dock är högsta nockhöjden densamma som vid samrådet.
- **(C)**, **(J)** och **(P)** regleras med höjdsättning där allmän plats och kvartersmark överlagras. För **(P)** adderas sektioner på plankartan.
- Utnyttjandegrad avseende **(P)** har tillkommit och avser områden som inte regleras med ovan nämnda sektioner.
- **p<sub>1</sub>** och **p<sub>2</sub>** har tillkommit.
- Utformningsbestämmelser **f<sub>1-f<sub>9</sub></sub>** har tillkommit och ersätter tidigare f-bestämmelser som avsåg indragna våningar och ljusgård. Tidigare generella gestaltningsbestämmelser avseende balkonger, sockelvåningar, varierade fasader och hänsynstagande till kulturmiljön ersätts av nämnda f-bestämmelser samt nya generella utformningsbestämmelser som anger förändrade förhållningssätt.

- Bestämmelser om att balkonger och burspråk får kraga ut över allmän plats samt ringmarkerad kvartersmark har formulerats om.
- Bestämmelser om att skärmtak får kraga ut över allmän plats respektive ringmarkerad kvartersmark har lagts till.
- Ny bestämmelse som tydliggör att byggnadsverk och anläggningar som inte upptar byggnadsarea medges på ringmarkerad kvartersmark ovan mark.
- **b<sub>1</sub>- b<sub>3</sub>** gäller nu friskluftsintag och skyfallshantering, tidigare avsåg de lägsta schaktningsnivå och krav på jorddjup.
- **b<sub>4</sub>** reglerar lägsta tillåtna nivå för schakt och pålning. Gäller nytt egenskapsområde i kvarter H.
- **e<sub>1</sub>-e<sub>12</sub>** har tillkommit och ersätter tidigare e<sub>1</sub> som avsåg komplementbyggnader.
- Generell bestämmelse som avser innehåll i entréplan har formulerats om.
- Undantag gällande nockhöjden har adderats. Gäller trapphus inklusive hissar.
- Bullerbestämmelser har formulerats om.
- Generell bestämmelse avseende dagvattenhantering har tillkommit.
- Bestämmelse avseende markföroreningar har omformulerats.

#### Planbeskrivning och utredningar

- Ovan beskriva justeringar på plankartan beskrivs i planbeskrivningen.
- Utvecklat koncept för gestaltningen beskrivs med tillhörande bilder över möjlig utformning.
- Miljö- och klimatambitionerna redovisar åtgärdsförslag.
- Mer utförliga och justerade beskrivningar under *Så genomförs planen*, avseende bland annat avtalsfrågor och fastighetsrättsliga frågor.

Nya utredningar inom följande områden har tagits fram och utifrån dem har text om respektive sakområde reviderats, tagits bort eller lagts till i planbeskrivningen:

- Miljöteknisk markundersökning – riskbedömning och åtgärdskostnader (*WSP, 2023*)
- Markteknisk undersökningsrapport (*WSP, 2023*)
- Kompletterande miljöteknisk markundersökning – panncentralen (*WSP, 2023*)
- Kompletterande provtagning grönyta (*WSP, 2023*)
- PM Schakt vid kvarter H (*Looström, 2023*)
- PM Schakt vid Järlaleden (*Looström, 2023*)

Utredningar inom följande områden har reviderats och utifrån dem har text om respektive sakområde reviderats, tagits bort eller lagts till i planbeskrivningen:

- Bullerutredning (*Tyréns, 2023*)
- Dagvattenutredning (*SWECO, 2023*)

- Skyfallsutredning (*SWECO, 2023*)
- Trafikutredning (*Tyréns, 2023*)
- PM Geoteknik (*Tyréns, 2023*)
- Avfallsutredning (*Tyréns, 2023*)
- Fördjupad teknisk förstudie (*Atrium Ljungberg, 2023*)
- Antikvarisk konsekvensanalys (*Attikan AB, 2023*)

Planenheten

Emma Castberg  
Gruppchef planenhet

Matilda Nilsson  
Planarkitekt