



UTLÅTANDE

2014-09-16

Dnr KFKS 2012/148-214

Projekt 9218

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

UTLÅTANDE

Detaljplan för Kontor Uddvägen Sicklaön 346:1, Sicklaön i Nacka kommun, upprättad i juni och reviderad i augusti 2014

Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ny bebyggelse för kontor, handel, kultur, utbildning mm., inom fastigheten Sicklaön 346:1, som ägs av Atrium Ljungberg AB. Området har goda kommunikationer och närhet till service, bostäder och andra arbetsplatser. Planområdet är en del av området kring Fanny udde på västra Sicklaön som enligt översiktsplanen *Hållbar framtid i Nacka* (2012) ska utvecklas från ett slutet verksamhetsområde till en mer sammanhängande och tät stadsdel där arbetsplatser blandas med bostäder och service. Föreslagen detaljplanen ställdes ut för granskning under juni-augusti 2013.

Under granskningen av planen har synpunkter inkommit från tio remissinstanser, föreningar och fastighetsägare. Synpunkterna gäller främst önskan om tillägg eller justering av planbestämmelser för att trygga säkerheten och minimera störningar inom planområdet. Synpunkterna berörde också förhållandet till angränsade planläggning av fastighet Sicklaön 82:1 och Tvärbanan.

Länsstyrelsen bedömer utifrån nu kända förutsättningar att det inte finns skäl att anta att de kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen med stöd av 11 kap. 11 § PBL, förutsatt att planbestämmelsen om skydd mot värmestrålning från eventuell pölbrand på Sicklavägen kompletteras med lägsta brandklass EI 30. Mur längs med Sicklavägen som skydd mot avåkning och brandfarlig vätska ska säkras genom avtal med Trafikverket. Länsstyrelsen anser att detta avtal samt finansieringsfrågan behöver vara klar innan antagande av planen.



Riskutredningen har kompletterats med en bedömning av lämplig nivå på brandteknisk klassning av fasaderna mot Sicklavägen. Utifrån denna bedömning har detaljplanen kompletterats med skyddsbestämmelse om att fasader mot Sicklavägen ska utföras med brandteknisk klass EI30. Fönster och glaspartier i dessa fasader ska utföras i brandteknisk klass EW30. Kraven på brandklassning ska gälla oavsett om projekt Danvikslösen blir av eller ej.

Detaljplanen har därtill kompletterats med en störningsbestämmelse för stomljud och vibrationer.

Planbeskrivningen har förtydligats gällande riskrelationerna i korsningar med Tvärbanan på Uddvägen.

Ytangelivelsen för tillkommande byggrätt har justerats i parkeringsutredningen för att stämma överens med övriga handlingar.

I övrigt har inga revideringar i detaljplanen med tillhörande handlingar skett.

Det reviderade planförslaget har översänts till Länsstyrelsen i Stockholms län, Trafikverket, Landstingets trafikförvaltning och Atrium Ljungberg AB för yttrande. Någon ytterligare erinran mot det reviderade planförslaget har inte inkommit. Trafikverket påpekar dock att de förutsätter att kommunen åtar sig ansvaret för eventuella framtida krav på buller- och vibrationsreducerande åtgärder till följd av planen.

Bakgrund

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade 2012-05-23, § 165, att tillstyrka startpromemorian för stadsbyggnadsprojektet. Kommunstyrelsen beslutade 2012-06-13, § 180, att ingå ett planavtal med Atrium Ljungberg AB (exploatören) samt vid samma tillfälle § 180 beslutade kommunstyrelsen att godkänna startpromemorian för stadsbyggnadsprojektet.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden fick information om planförslaget den 17 april 2013 § 125. Planchefen beslutade den 22 maj 2013 att skicka planförslaget på samråd. Samrådet pågick mellan den 12 december 2013 och den 31 januari 2014. Granskningshandlingar och samrådsredogörelse upprättades våren 2014. Miljö och stadsbyggnadsnämnden beslutade den 11 juni 2014, § 156, att ställa ut detaljplanen för granskning. Granskningen pågick mellan den 25 juni och den 1 augusti 2014.

Inkomna synpunkter

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

- Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott, Nacka kommun
- Tekniska nämnden, Nacka kommun
- Social- och äldrenämnden, Nacka kommun
- Länsstyrelsen, Stockholms län
- Landstingets trafikförvaltning
- Trafikverket



- Nacka energi AB
- Nacka miljövårdsråd
- AB Fortum Värme
- Nacka port AB

Sammanfattning och bemötande av inkomna synpunkter

Inkomna synpunkter från kommunala nämnder och remissinstanser

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott, Nacka kommun, beslutar att inte ha någon erinran mot förslaget till detaljplan utifrån de aspekter som kommunstyrelsen har att bevaka under granskningen, nämligen detaljplaneprogram, bostäder, arbetsplatser, skolor, kommunens mark och ekonomi samt genomförandefrågor. Beslut 2014-08-12, § 155.

Tekniska nämnden, Nacka kommun, skriver att på grund av att den allmänna lokalgatan inom detaljplanen saknar vändplan bör det anges på plankartan att de enskilda lokalgatorna ska vara tillgängliga för allmän trafik. Vidare belyses att den fortsatta projekteringen ska beakta att den fria höjden för ett sopfordon är 4,7 m, att transportvägen för sopbilen ska utformas minst för belastningsklass 2 (BK2), vändplan vid återvändsgata samt uppställningsplats för fordonet ska finnas och soputrymmet ska placeras och utformas så att kraven i handboken för avfallsutrymmen uppfylls.

Fortsättningsvis påpekar tekniska nämnden att dagvattenutredning visar att lokalt omhändertagande av dagvatten endast är tillämplingsbar i liten utsträckning och att fördröjning av dagvatten därför är nödvändigt för att minska belastningen på ledningsnätet. Detta anses inte framgå av planbeskrivningen. Man anser också att dagvattenutredningen tydligare borde ange vilka åtgärder fastighetsägaren ska utföra.

I planförslaget anges att fastighetsägaren är verksamhetsutövare på kommunens dagvattennät där Nacka kommuns dagvattenstrategi gäller. Tekniska anser att detta är felaktigt.

Tekniska nämnden anser att det i exploateringsavtalet bör nämnas att kostnad för omläggning av huvudvattenledningen ska regleras i enlighet med Vattentjänstlagen.

Avslutningsvis påpekar man att fastigheten redan är ansluten till kommunalt VA varför det inte bör stå i planbeskrivningen att de ska ske. Däremot ska eventuell uppdimensionering av befintliga VA-serviser till fastigheten ske efter samråd med VA-huvudmannen. Om fastighetsägaren begär nya servisledningar utöver de befintliga ska ansökan om denna göras till VA-huvudmannen.

Planenhetens kommentar. Utrymmet är tillräckligt för att servicefordon ska kunna vända i anslutning till tryckstegringsstationen. Eftersom den enskilda lokalgatans ska hållas öppen för allmän trafik kommer detta dock inte behövas. Att hålla den enskilda lokalgatan öppen för allmän trafik regleras i exploateringsavtalet mellan kommunen och fastighetsägaren. Att införa en planbestämmelse om detta anses inte lämpligt. Synpunkterna om soputrymmets utformning kommer att följas i den fortsatta projekteringen.



Planbeskrivningen förtydligas kring fördröjningens betydelse i dagvattenhanteringen. I samband med projekteringen kommer val och utformning av åtgärder för dagvattenhanteringen specificeras. Någon komplettering av dagvattenutredningen görs inte. Beskrivningen av fastighetsägarens förhållande till kommunens dagvattennät korrigeras, likaså beskrivningen av exploateringsavtalet rörande huvudvattenledningen. I det fortsatta arbetet med exploateringsavtalet beaktas Tekniska nämndens synpunkt rörande Vattentjänstlagen.

Informationen om anslutningen till VA-nätet noteras.

Social- och äldregruppen, Nacka kommun, avstår från att lämna synpunkter på planförslaget.

Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun, har ingen erinran mot förslaget.

Länsstyrelsen, Stockholms län, bedömer utifrån nu kända förutsättningar att det inte finns skäl att anta att Länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen med stöd av 11 kap. 11 § PBL, förutsatt att kommunen beaktar framförda synpunkter avseende riskhänsyn.

Planförslaget medger bebyggelse 20 meter från Sicklavägen, som är transportled för farligt gods, vilket innebär ett avsteg från Länsstyrelsens rekommendation om ett bebyggelsefritt avstånd om minst 25 meter från transportleden. Om projektet Danvikslösen genomförs kan avståndet mellan föreslagen bebyggelse och väg komma att bli endast 15 meter. Kommunen har gjort bedömningen att härdat och laminerat glas ger tillräckligt skydd mot värmestrålning från en pölbrand med nuvarande förutsättningar men att ett eventuellt genomförande av Danvikslösen kommer att medföra krav på lägsta brandklassning för fönster om EI 30. Länsstyrelsen anser att skyddet mot värmestrålning behöver regleras med en planbestämmelse om glas i lägst brandklass EI 30, för att säkerställa att personer kan utrymmas från byggnaden utan att utsättas för en oacceptabelt hög strålningspåverkan.

En mur längs med Sicklavägen som skydd mot avåkning och brandfarlig vätska ska säkras genom avtal med Trafikverket. Länsstyrelsen anser att detta avtal samt finansieringsfrågan behöver vara klar innan antagande av planen.

Planens kommentar. Med hänsyn till Länsstyrelsens yttrande och den rådande osäkerheten kring om infrastrukturprojekt Danvikslösen blir av eller ej, har en kompletterande bedömning och strålningsberäkning av fasadernas utförande mot Sicklavägen utförts. Bedömningen är att fasadernas väggelement ska utföras i lägst brandklass EI30 och fönstren i lägst brandklass EW30. En fasad av denna sammansättning ger ett mer än tillfredställande skydd mot brand och strålning, utan att begränsa planerat ljusinsläpp, estetiska ambitioner osv. Kraven på brandklassning ska gälla oavsett om projekt Danvikslösen blir av eller ej. Planbestämmelsen har korrigerats utifrån detta ställningstagande.

Avtal med Trafikverket angående ansvar och finansiering av skyddsmur längs Sicklavägen kommer att upprättas innan planen antas.



Landstingets Trafikförvaltning (f.d. SL) anser att byggnaderna enligt planförslaget måste projekteras med hänsyn inte bara till buller utan också med hänsyn tagen till eventuell risk för stömljud och vibrationer. Plankartans störningsbestämmelse för buller bör således också kompletteras med dito för stömljud och vibrationer exempelvis *"Byggnaderna skall utformas så att stömljud i utrymmen för sömn och vila (gästrum i hotell mm) inte överstiger 30 dBA (L_{pmax}:SLOW) samt för kontor inte överstiger 40 dBA (L_{pmax}:SLOW). Byggnaderna skall utformas så att vibrationer inte överstiger 0,4 mm/s komfortvägd vibrationshastighet på grund av trafik inklusive spårvagn och buss (enligt SS 460 48 61)."*

Trafikförvaltningen konstaterar att illustration av tillfarten till Sicklaön 82:1 saknas i plankartan. Trafikförvaltningens tillstyrkande av planförslaget förutsätter dock att lokalgatans utformning inklusive tillfarten samordnas med Tvärbanans anläggningar och framtida trafikering.

Vidare påpekar Trafikförvaltningens att utformningen av de in- och utfarter som planeras till planområdet inte åskådligt gjorts närmare i granskningshandlingen. Dessa ska utformas så att inte framkomlighets- eller trafiksäkerhetsproblem uppstår för planerad spårväg i Uddvägen. Trafikförvaltningen konstaterar dock att det inte torde föreligga några framkomlighetsproblem för Tvärbanan. Trafikförvaltningens tillstyrkande av planförslaget förutsätter dock att eventuella åtgärder för att motverka trafiksäkerhetsproblem på och till Uddvägen, samt anslutande lokalgator utförs och samordnas med Tvärbanans anläggningar och trafikering.

Trafikförvaltningen påpekar avslutningsvis att det saknas en beskrivning av riskrelationer i korsningar med Tvärbanan. Denna otydlighet kan undanröjas med en tydligare skrivning och hänvisning i planbeskrivningen att dessa riskrelationer har observerats och hanterats lika den behandling av frågan som görs i detaljplan för Tvärbanan, där slutsatsen är att inga åtgärder krävs i detaljplan.

Planenhetens kommentar: Detaljplanen har kompletterats med störningsbestämmelse för stömljud och vibrationer.

Var den permanenta infarten till fastighet 82:1 lokaliseras är ej ännu bestämt. Att illustrera infarten är därför missvisande. Samordning med projekt Tvärbanan för att i detalj reglera läget och utformningen av lokalgatan och infarten är en förutsättning för området i stort. Infarten kommer att detaljstuderas i den påbörjade planläggningen av fastigheten Sicklaön 82:1.

Läget på in- och utfarterna till planområdet är samordnade och anpassade till överfarterna på spåret så som projekterats för Tvärbanan. Detta har gjorts i samråd med projektörerna för Tvärbanan just för att förebygga framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem. In- och utfarterna är utritade med illustrationslinjer i plankartan och framgår på flera ställen i Kvalitets- och gestaltningsprogrammet. Projektering och utformning kommer även fortsättningsvis att samordnas med och ske i nära samråd med projekt Tvärbanan.

Planbeskrivningen kompletteras (s. 23) med en hänvisning till de slutsatser som dras i detaljplanen för Tvärbanan till Nacka, gällande riskrelationerna i korsningar med Tvärbanan på Uddvägen.

Trafikverket är positiva till att planbestämmelserna kompletterats med riktvärden avseende vård, utbildning och hotell (30 dBA ekvivalentnivå inomhus respektive 45 dBA

maximalnivå inomhus nattetid), men anser att samma krav ska gälla kontorslokaler och att planbestämmelserna därför bör justeras.

Trafikverket noterar behovet av mur till skydd mot avåkning och brandfarlig vätska längs Sicklavägen, dvs. inom Trafikverkets fastighet 83:3. Innan planen går till antagande måste kommunen kontakta Trafikverket för att upprätta ett avtal om ansvar för finansiering mm. Innan några arbeten som påverkar vägen påbörjas ska ett genomförandavtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket. Trafikverket har inte möjlighet att finansiera åtgärder som kan krävas på grund av föreliggande plan, utan åtgärderna måste bekostas av annan part.

Planenhetens kommentar. Vanligtvis anges inga störningsbestämmelser i detaljplan för buller gällande kontorslokaler. Med hänsyn till läget och den planerade blandningen av verksamheter i aktuell plan har det ändå bedömts vara lämpligt att belysa bullerfrågan för kontor. Svensk standards riktvärden för ljudnivåer i kontor (SS 25268:2007) varierar beroende på lokaltyp; mötesrum, kontorslandskap, korridor osv. Denna skala av riktvärden styr kontorslokalernas utformning, men införs svårigen som planbestämmelse. För att ändå garantera en lägsta nivå har en generell planbestämmelse införts. Den anger att lokaler för kontor ska utformas så att buller inte överskrider 40dBA ekvivalent ljudnivå, i enlighet med Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från vägtrafik (BRÅD, Buller från vägtrafik. Naturvårdsverket 1991). Maximal ljudnivå är satt till 50dBA efter en sammanvägning av Svensk standards riktvärden. Att ställa samma höga krav på alla typer av kontorslokaler som på lokaler för hotellrum, vård och utbildning bedöms inte vara rimligt och planbestämmelsen kommer inte att ändras. Planbeskrivningen förtydligas dock på denna punkt.

Avtal med Trafikverket angående ansvar och finansiering av skyddsmur längs Sicklavägen kommer att upprättas innan planen antas.

Nacka Energi AB poängterar att de har godkänt att placera transformatorstation i garaget och inte i källaren, som det står i samrådsredogörelsen. Stationen ska placeras i markplan mot yttervägg med dörr/dörrar direkt in i stationen. Utformning av utrymmet ska samordnas med Nacka Energi. Eventuella merkostnader utöver standardstation bekostas av exploitören. Schakt för elkablar inom området bekostas av exploitören, Nacka Energi bekostar kabeldragning och montering av eldistributionsanläggningar. Elkablar för matande el nät skall förläggas i mark, rör förläggs endast vid väggenomgång. Normalt tecknas avtal om anslutningsavgifter och nyttjanderätt för transformatorstation inom byggnad med exploitören innan byggstart sker. Tillfälliga anläggningar, ändring av befintliga anläggningar, flytt eller ändring av befintliga anläggningar såsom kablar, transformatorstationer och tillfälliga anläggningar som byggström bekostas av exploitören. Beställning skall ske skriftligt i god tid.

Planenhetens kommentar. Planenheten noterar den felaktiga angivelsen av transformatorstationens lokalisering. Transformatorstationen kan placeras i garaget och inte i källaren som angivet i samrådsredogörelsen. Information om kostnader, avtal och andra eventuella åtgärder har noterats och vidarebefordras till berörda parter

Nacka miljövårdsråd är positiva till cykelvägen längs Sicklavägen får behålla sin nuvarande sträckning och inte försämras som föreslogs i samrådsförslaget, samt att den lilla parkyta

som föreslogs i samrådsförslaget, tagits bort i granskningsförslaget. Fortsättningsvis instämmer miljövårdsrådet i att det är en fördel om byggnaderna på denna plats ges en viss originalitet med viss variation. Avslutningsvis framför miljövårdsrådet sin syn på den f.d. färgfabriken på fastighet Sicklaön 82:1. Byggnaden anses värdefull för Nacka, varför kommunen anses ha ett ansvar att bevara och återställa denna byggnad.

Planenhetens kommentar. Planenheten håller med om att färgfabriken har många kvaliteter och är ett viktigt och omtyckt landmärke vid entrén till Nacka kommun. Byggnaden ligger dock utanför aktuellt planområde. Frågor gällande bevarande och återställande av färgfabriken kommer att utredas i det pågående detaljplanarbetet för fastigheten Sicklaön 82:1.

AB Fortum Värme informerar om att det finns fjärrvärmeledningar i området och att fjärrvärme således erbjuds. Kostnaden för eventuella flyttar regleras enligt gällande avtal. Gällande fjärrkyla finns idag inga befintliga ledningar i området, men Forum planerar att leverera fjärrkyla till kommande fastigheter inom området. Fortum finns representerade på projektmöten angående detta för att säkra framtida utbyggnad av ledningar för fjärrkyla inom området.

Stockholm Gas AB har inga gasledningar inom området.

Planenhetens kommentar. Informationen noteras.

Inkomna synpunkter från fastighetsägare och boende inom eller intill planområdet

Nacka port AB (ägare till Sicklaön 82:1), kommenterar plankartan med att de pilar som anger utbredningen av högsta totalhöjd för den norra och södra byggrätten går till fastighetsgräns, men menar att de ska vara inom byggnadsytan och att plankartan skiljer sig från bl.a. situationsplanen i Kvalitets- och gestaltungsprogrammet.

Fastighetsägaren påpekar också planbeskrivningen anger att föreslagen byggrätt bedöms kunna utnyttjas för ca 26 000 kvm BTA (ovan mark). Samtidigt anger planbeskrivningen att uppgifterna om att den södra byggnaden får en byggnadsarea/plan på 1250 kvm i 6 våningar och den norra byggnaden en byggnadsarea/plan 5300 kvm i 6 våningar, sammanräknat uppgår till 39 300 kvm. Man påpekar därtill att samma yta i Parkeringsutredningen anges till ca 27 000 kvm BTA.

Vidare påpekas att antalet cykelparkeringar enligt angivna p-tal om 20 pl/1000 kvm BTA blir ca 540 stycken och undrar var dessa ska anordnas.

Nacka Port AB påpekar att god utformningen av p-husfasaden är av största vikt för attraktiviteten för de framtida lokalerna norr om lokalgatan. Man påpekar risken för störande strålkastarljus, både från bilar som parkerar mot p-husfasaden samt bilar som åker upp i rampen inne i p-huset då deras strålkastare lyser över redovisad avbländningsskydd mot fasaden.

Avslutningsvis frågar man sig om de i Parkeringsutredningen angivna åtgärder; överutnyttjandet om 20 % (ca. 70 bpl.), samutnyttjande, bilpool, cykelparkering mm är tillräckliga för att tillgodose behovet?



Planenhetens kommentar: Pilarna sträcker sig inom egenskapsområdet för de båda byggrätterna, dvs. det område som avgränsas av egenskapsgräns mot väster och plangränsen mot öster. Dagens fastighetsgräns berörs inte av detta. Den streckade linje som bryter av planområdets rundade hörn i sydost är en så kallad illustrationslinje. Den visar, liksom Kvalitets- och gestaltungsprogrammet, endast den tänkta utformningen av byggnaden, men fasad medges att följa gatulivet.

Gällande byggrättens storlek så avser de angivna ca 26 000-27 000 kvm de två byggnadernas sammanlagda ljusa BTA ovan mark, dvs. yta för kontor mm., men exklusive parkeringsgaraget. Planbeskrivningen kompletteras med en tydligare förklaring av detta. Storleken på denna yta kommer att avgöras av ytan som tas i anspråk för parkeringsgaraget och kan därför inte anges exakt innan byggnaderna är färdigprojekterade. Ambitionen är att begränsa parkeringsytan så mycket som möjligt. Skillnaden mellan planbeskrivning och parkeringsutredning är dock ett misstag som korrigeras så att handlingarna stämmer överens.

Plats för cykelparkeringar inrättas huvudsakligen i parkeringsgaraget, men för att uppnå ett tillräckligt antal kommer platser även att finnas i gatumiljö.

Kommunen och byggherren kommer att arbeta vidare med parkeringsgaraget för att säkerställa att problem med strålkastarljus minimeras. Utformningen av parkeringshusets fasad är en prioriterad fråga i fortsatt projektering.

Gällande åtgärder för minskat antal parkeringsplatser så bedömer Nacka kommun att det är tillräckligt. I ambitionen att bygga en tät och hållbar stad ingår målet att arbeta för att på olika sätt minska bilresandet och inte låta parkeringsplatser ta allt för stora ytor i anspråk. Detta kommer att innebära anpassning och förändrade beteenden för alla inblandade aktörer. För att detta ska möjliggöras måste nya lösningar utvecklas med denna målsättning.

Planenheten

Andreas Totschnig

Planchef

Christian Rydberg

Planarkitekt