

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

2014-05-16

Dnr KFKS 2012/148-214

Projekt 9218

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

SAMRÅDSREDOGÖRELSE**Detaljplan för Kontor Uddvägen, fastigheten Sicklaön 346:1 m.fl. på Västra Sicklaön, Nacka kommun****Sammanfattning**

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ny bebyggelse för kontor och handel mm. inom fastigheten Sicklaön 346:1, i ett läge med goda kommunikationer och närhet till service, bostäder och andra arbetsplatser. Kvarterets nya utförande ska förädla området kring Fanny udde skapa en välkomnande entré till Nacka.

Synpunkter har inkommit från 15 remissinstanser, fastighetsägare och föreningar. Synpunkterna gäller främst förhållandet mellan planerad bebyggelse och Sicklavägen och den påverkan eventuella risker och buller har på de planerade verksamheterna.

Synpunkterna har berört gång- och cykelvägens läge i förhållande till Sicklavägen, trafiken på Uddvägen och lokalgatan inom kvarteret, liksom parkeringslösningen och bebyggelsens skala i förhållande till den framtida bebyggelsen på Sicklaön 82:1.

Länsstyrelsen anser bl.a. att riskbedömningen bör kompletteras för att klargöra att genomförandet av planen inte antas försvåra för eventuellt utökad verksamhet vid Henriksdals reningsverk. Vidare anser man att om kommunen vill gå vidare med förslaget att låta användningen C medge utbildning och vård, så behöver bullerutredningen kompletteras med en redovisning av på vilket sätt bullerriktvärdena kan innehållas även för dessa verksamheter. Därtill bör de skyddsåtgärder som föreslås i planbeskrivningen regleras på plankartan. Kommunen bör också förtydliga skyddsåtgärden med syfte att förhindra brandspridning samt ta ställning till vilken typ av fönster som krävs för skydd vid en eventuell olycka och reglera detta på plankartan. Länsstyrelsen anser också att friskluftsintag och entréer bör vändas bort från Sicklavägen och att en mur bör uppföras till skydd mot avakning och mot att brandfarlig vätska rinner mot planområdet. De anser också att det bör

framgå av planhandlingarna att risker som är förknippade med urspårning av tåg på Tvärbanan är acceptabla med hänsyn till den planerade bebyggelsen.

Strukturen på planförslaget har i huvudsak behållits, men ett antal ändringar och justeringar har vidtagits. Efter samrådet har bland annat gång- och cykelvägen längs Sicklavägen flyttats tillbaka till befintligt läge för att säkra en god svängradie in i tunneln mot Hammarby sjöstad. Till följd av det har byggnadernas fasad i väst liksom kvartersgatans läge justerats. Den lilla parkytan i nordväst har tagits bort. Planbeskrivningen har kompletterats eller justerats på ett antal punkter utifrån bland annat inkomna synpunkter, fördjupade utredningar och fortsatt projektering.

Bakgrund

Startpromemoria för utarbetande av detaljplan för kontor Uddvägen tillstyrktes av Miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 13 juni 2012, § 165 och antogs av kommunstyrelsen den 13 juni 2012, § 180.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden informerades om samrådet 17 april 2013, § 125 och planchefen fattade beslut om att skicka planförslaget på samråd i maj 2013.

Samrådet pågick mellan den 12 december 2013 och den 31 januari 2014. Ett samrådsmöte i form av öppet hus hölls i Diesilverkstaden i Sickla den 21 januari 2014. Mötet besöktes av ca 20 personer. Sammanfattningsvis var åsikterna under mötet positiva kring det faktum att ett idag dåligt utnyttjat område utvecklas och att Sickla allt mer börjar växa samman med Hammarby sjöstad. Flera samtal berörde mer övergripande frågor om utvecklingen på västra Sicklaön sett till bostäder, infrastruktur mm. Kritik riktades mot kommunens förslag att flytta GC-vägen närmre Sicklavägen. Viss oro framfördes över bebyggelsens påvekan på trafikalstringen på Uddvägen, samt på befintliga och framtida verksamheter på grannfastigheten Sicklaön 82:1 i norr. En samrådsredogörelse har upprättats under april och maj 2014.

Under samrådet inkom sammanlagt 15 skriftliga yttranden.

Förändringar i planförslaget

- Gång- och cykelvägen längs Sicklavägen har återfått sitt befintliga läge och planområdesgränsen har justerats därefter. Samtliga kartor i planbeskrivningen som visar planområdets utbredning har justerats.
- Byggnadernas och den enskilda lokalgatans läge har justerats utifrån gång- och cykelbanans läge.
- Parkytan i nordväst har tagits bort för att inte förhindra angöringen till kommunens tryckstegringsstation.
- En yta i planområdets sydvästra hörn har föreskrivits användningen E₂ Tekniska anläggningar, trafiksignalanläggning.

- Detaljplanen har kompletterats med bestämmelser om riskskydd och störningsskydd sett till buller, skyddsavstånd, luftintag, utrymningsvägar, brandklassning av väggar och fasader.
- Bestämmelsen om att byggnad ej får uppföras har ersatts med att marken får endast byggas under med körbart bjälklag.
- Föreskriven höjd på lokalgatan har korrigerats för att stämma överens med projekteringen av Tvärbanan.
- Grundkartan har uppdaterats.
- Bullerutredningen har uppdaterats med hänsyn till eventuell utbildnings- och vårdverksamhet.
- Riskanalysen har kompletterats med hänsyn till framtida utveckling av Henriksdals reningsverk.
- Miljödovisningen har justerats utifrån inkomna synpunkter.
- Miljökvalitetsnormerna för vatten har förts in i planbeskrivningen.
- Trafikutredningen har kompletterats med hänsyn till nu påbörjad planläggning och möjlig exploatering av Sicklaön 82:1, samt till trafiken på lokalgatan i norr.
- En parkeringsutredning har tagits fram för att belysa på vilket sätt antalet parkeringsplatser, i detta centrala läge, ska hållas nere.
- Kvalitets- och gestaltungsprogrammet har utvecklats för att stämma överens med övriga justeringar och för att bättre visa hur fasaderna ska utformas för att ingen sida ska upplevas som baksida.

Inkomna synpunkter

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

- Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott, Nacka kommun
- Tekniska nämnden, Nacka kommun
- Kulturnämnden, Nacka kommun
- Utbildningsnämnden, Nacka kommun
- Länsstyrelsen, Stockholms län
- Landstingets Trafikförvaltning (f.d. SL)
- Trafikverket
- Nacka Energi AB
- TeliaSonera Skanova Access AB

- Nacka miljövårdsråd
- Fortum Värme
- Svensk handel
- Stockholm stad
- Stockholm Vatten
- 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 för Kontor Uddvägen utifrån de aspekter som kommunstyrelsen har att beakta under samrådet, nämligen detaljplaneprogram, bostäder, arbetsplatser, skolor, kommunens mark och ekonomi samt genomförandefrågor. Beslut 2014-01-21, §9.

Kulturnämnden tillstyrker förslaget under förutsättning att konstnärlig gestaltning integreras i den fortsatta planeringen i enlighet med kommunens beslut om Öppna konsten. Vidare bör det undersökas om fasaderna kan gestaltas så att de på ett bättre sätt ansluter till omgivande bebyggelse som finns på såväl andra sidan Sicklavägen i Hammarby sjöstad som mot Dieselverkstaden och Sickla köp kvarter. Detta för att skapa en bättre känsla av samhörighet mellan stadsdelarna som nu också kommer att bindas samman med tvärspårvägens förlängning till Sickla.

Planenhetens kommentar: Den konstnärliga gestaltningen av den allmänna liksom enskilda lokalgatan kommer att bli föremål för vidare diskussion i fortsatt projektering i samarbete med fastighetsägaren, Kultur- och utbildningsenheten och andra berörda parter.

Tekniska nämnden menar att flytten av gång- och cykelvägen närmre Sicklavägen försämrar sikten vid anslutningen till cykeltunneln på ett oacceptabelt sätt. Dessutom förhindrar flytten av gång- och cykelvägen en utbyggnad av Sicklavägen i enlighet med planerna för Danvikslösen, vilken aktuell plan måste ta hänsyn till.

I planförslaget hänvisas till effektivt resursutnyttjande av byggnader och det centrala läget som skäl för att reducera antalet parkeringsplatser jämfört med rekommenderade p-tal. Därtill förutsätts en stor andel besökare/verksamma cykla eller åka kollektivt till området. Tekniska nämnden påpekar att det senare stämmer med den inriktning som tekniska nämnden förespråkar. Om det första avser samnyttjande mellan kontorsarbetsplatsernas behov dagtid vardagar och handelns behov kvällstid och på helger stämmer även det med nämndens mening om den långsiktiga inriktningen. Nämnden har i arbetet med framtida p-normer förordat att p-tal angivet i plan ska kunna frångås om man i särskilda p-utredningar senast i samband med bygglov kan påvisa trovärdigheten i lägre p-behov i objektet. Därför bör det högre p-talet anges i planen. Den särskilda p-utredningen bör beskriva vilka åtgärder byggherren tänker vidta för att uppmuntra och verka för det planerade p-behovet inte

överskrids. Exempel på åtgärder riktade mot medarbetare verksamma i huset är subventionerade kollektivresor och bilpooler/cykelpooler mm. Utan särskilda beteendepåverkande åtgärder riskerar parkeringsbekymmer inverka menligt och störande på framkomligheten i närområdet.

Tekniska nämnden bedömer att plantering av gatuträd bör regleras på plankartan för att säkerställa att de kommer till stånd. I en storskalig och vegetationsfattig miljö som denna bedöms detta extra viktigt. Det kan ske med planbestämmelse eller med hänvisning på plankartan till markerad beskrivning i gestaltningsprogrammet.

Tekniska nämnden påpekar att den för projektet nödvändiga omläggningen av huvudvattenledning anges ingå i projektet för Tvärbanan. Nämnden invänder med att bytet av ledningen ska initieras av det projekt som kommer igång först, för att eliminera risk för skador om exempelvis sprängarbeten inom planområdet påbörjas före Tvärbaneprojektet. Byte och omläggningen ska inte belasta VA-kollektivet. Nämnden påpekar också att u-området måste kompletteras med ledningsrätt för att fullt säkra de allmänna ledningarna inom planområdet.

För att fastigheten kan få anslutas till VA-nätet krävs utöver upprättande av förbindelsepunkt att den ska vara meddelad av VA-huvudmannen och VA-avgift erlagd. Ett särskilt avtal om brandvatten ska tecknas med VA-verket.

Planenhetens kommentar: Tekniska nämndens synpunkter har beaktats.

Med hänsyn till snöröjning på Sicklavägen, den försämrade sikten vid infarten till GC-tunneln och till avfartsrampen i den vilande planen för Danvikslösen, har planenheten beslutat att inte flytta GC-vägen närmre Sicklavägen. Den ligger istället kvar i befintligt läge och med dagens bredd på ca 5 meter.

Planenheten anser även fortsättningsvis att det är viktigt att i centrala och väl kollektivtrafikförsedda platser som denna arbeta för att få ner bilresandet. Efter samrådet har därför en parkeringsutredning tagits fram för att visa att parkeringsbehovet till den planerade bebyggelsen kan hållas nere. I kommunens förslag till parkeringspolicy är kommunen uppdelad i tre zoner. Planområdet ligger i den mest centrala av dessa, zon A, där det rekommenderade antalet p-platser föreslås vara 10-15 bpl/1000 m² kontor (BTA). Detta har i utredningen vägts samman med de betydligt lägre p-talen för den övriga verksamhet som bebyggelsen planeras innehålla, däribland undervisning och mindre service. Parkeringsnormen för kontor Uddvägen är satt till 12 bpl.

För att säkra att kvarteret förses med träd har planen försetts med bestämmelse kopplad till beskrivning i kvalitets- och gestaltningsprogrammet som anger att samtliga gator inom planområdet ska rymma trädrader.

Tekniska nämndens synpunkt om omläggningen av huvudvattenledningen har beaktats.

Utbildningsnämnden avstår från att yttra sig över planförslaget.

Svensk Handel har inte för avsikt att avge något yttrande eftersom de saknar personella resurser med tillräcklig kännedom om den lokala marknaden.

Länsstyrelsen, Stockholms län, 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. Denna bedömning förutsätter att kommunen beaktar de synpunkter som framförs nedan avseende riskhänsyn och buller.

Länsstyrelsen anser att en riskbedömning för planområdet utöver transporter på Sicklavägen/Väg 260 (sekundär transportled för farligt gods) även behöver beakta transporter till Henriksdals reningsverk och fordonsgasanläggning. Även framtida förändringar med anledning av en eventuell nedläggning av Bromma reningsverk, och flytt av rening av Västerorts avloppsvatten till Henriksdal behöver beaktas eftersom det kan generera utökad verksamhet för Henriksdals reningsverk. Detaljplanen behöver klargöra att genomförandet inte antas försvåra för eventuellt utökad verksamhet vid Henriksdals reningsverk.

Länsstyrelsen har noterat att användningsbestämmelsen C förutom centrum även föreslås medge utbildning och vård, användningar som normalt inte ingår i denna bestämmelse eftersom det ofta följer andra krav vad gäller utformning, omgivningspåverkan och miljö. Länsstyrelsen anser att det med nuvarande utformning är olämpligt med denna kombination av användningsbestämmelser, med hänsyn till människors hälsa och säkerhet.

Länsstyrelsen konstaterar att planförslaget frångår deras rekommendationer om att ett bebyggelsefritt avstånd på 25 meter bör hållas mellan ny bebyggelse och rekommenderade vägar för farligt gods. Ett kortare avstånd till vägen medför ökad risk för att en olycka med brandfarlig vätska eller gas kan medföra allvarliga skador på människor i den planerade bebyggelsen. Utifrån detta anser Länsstyrelsen att det är olämpligt med utbildning och vård på ett så kort avstånd som 15-20 meter från transportled för farligt gods. I det fortsatta planarbetet behöver plankartans och planbestämmelsernas utformning justeras på denna punkt.

Vidare anser Länsstyrelsen att de skyddsåtgärder som föreslås i planbeskrivningen behöver regleras på plankartan och att skyddsåtgärden med syfte att förhindra brandspridning behöver förtydligas. Kommunen behöver också ta ställning till vilken typ av fönster som krävs för skydd vid en eventuell olycka och reglera detta på plankartan. Skyddet bör kunna motstå en strålning från en pölbrand under minst 30 minuter och fönster bör utföras i brandteknisk klass. Utöver föreslagna riskreducerande åtgärder anser Länsstyrelsen att friskluftsintag och entréer bör vändas bort från Sicklavägen och att en mur bör uppföras till skydd mot avakning och mot att brandfarlig vätska rinner mot planområdet. De anser också att det bör framgå i planhandlingarna, att risker som är förknippade med urspårning av tåg på Tvärbanan är acceptabla med hänsyn till den planerade bebyggelsen.

Det behöver klargöras att räddningstjänstens åtkomstmöjligheter med stegbil och övriga insatsmöjligheter fungerar tillfredställande, även för det fall att Tvärbanan byggs ut förbi planområdet.

Länsstyrelsen påpekar att utgångspunkterna för framtiden bullerutredningen har varit att kontor kommer att uppföras och att hänsyn endast behöver tas till bullerriktvärden inomhus. Om kommunen vill gå vidare med förslaget att användningen även ska medge utbildning och vård så behöver bullerutredningen kompletteras med en redovisning av på vilket sätt bullerriktvärdena kan innehållas även för dessa verksamheter. Möjlighet finns också att specificera planbestämmelsen, så att den endast tillåter sådan utbildning och vård

som omfattas av samma krav som kontor. I annat fall behöver beteckningarna utbildning och vård tas bort.

Länsstyrelsen anser att de miljö kvalitetsnormer för vatten, som beskrivs i miljöredovisningen, bör lyftas in i planbeskrivningen. Denna visar att omfattande åtgärder krävs för att normen god ekologisk potential ska kunna uppnås till 2021. Länsstyrelsen anser därför att det är angeläget att, även vid till synes små föroreningskällor, vidta de åtgärder som är möjliga för att reducera förorening av dagvattnet. Vidare bör hänsyn tas till förväntade ökade flöden, på grund av ett förändrat klimat, vid dimensionering av dagvattensystemen.

Kommunen kan överväga om det är lämpligt med en bestämmelse med villkor om att lov endast får ges efter att markens lämplighet för byggande har säkerställts, genom att en markförorening har avhjälpes.

Planenhetens kommentar. Länsstyrelsens synpunkter har beaktats.

Efter samrådet har riskbedömningen kompletterats utifrån i dagsläget tillgänglig information om förändringar av verksamheten vid Henriksdals reningsverk och den påverkan detta kan ha på trafiken på Sicklavägen. Eventuellt utökad verksamhet vid Henriksdals reningsverk bedöms inte försvåra genomförandet av planen.

Kommunen har noterat Länsstyrelsens synpunkt rörande olämpligheten att lokalisera utbildning och vård inom 15-20 meter från rekommenderade vägar för farligt gods. För att även fortsättningsvis kunna medge utbildning och vård har användningarna reglerats med bestämmelse om att de inte får lokaliseras inom ett avstånd på 25 meter från Sicklavägen. Gällande buller har samma användningar förtydligats med att de avser dagligvård och gymnasial eller eftergymnasial utbildning, för vilka samma krav på buller ställs som på kontor. Planen har kompletterats med bestämmelse om att erforderliga riktvärden för buller kan uppnås.

I övrigt utgår kommunen ifrån framtagna riskbedömning och anser även fortsättningsvis att ett kortare avstånd, på 15-20 meter från Sicklavägen kan hållas, om riskförebyggande åtgärder vidtas. Avsteg från rekommenderat avstånd motiveras med ambitionen att följa samma struktur som längs övriga Sicklavägen, att åstadkomma en tätare och mer sammanhållen bebyggelse, samt att begränsa den barriäreffekt som överdimensionerade impediment längs Sicklavägen utgör mellan stadsdelarna. Efter samrådet har planen kompletterats enligt yttrande med bestämmelse om brandklassade fönster och fasader, om att friskluftintag inte får veta mot Sicklavägen, samt att utrymningsvägar måste finnas bort från Sicklavägen. Pga. planområdets avgränsning kan krav om att mur till skydd mot avakning och brandfarlig vätska längs Sicklavägen inte införas som bestämmelse i detaljplanen. Detta kommer istället säkras genom avtal med Trafikverket.

Efter samrådet har en dialog förts med Södertörns brandförsvär. De bekräftar att räddningstjänstens insatsmöjligheter är väl uppfyllda genom planerad åtkomlighet. Tvärbanans kommande lokalisering intill planerad byggnation utgör inget hinder.

Miljö kvalitetsnormerna för vatten har lyfts in i planbeskrivningen.

Landstingets Trafikförvaltning (f.d. SL) ser positivt på att planförslaget innebär förtätning i ett område med goda kollektivtrafikförbindelser. Det är också positivt att Nacka

kommun anser att föreslagen utbyggnad ska betraktas ur ett helhetsperspektiv ihop med närliggande projekt som t.ex. Tvärbanans förlängning, för att åstadkomma en sammanhängande och fungerande stadsdel.

Trafikförvaltningen önskar dock att Tvärbanans framtida dragning i Uddvägen ska framgå tydligare i samtliga bilder och kartor som beskriver planområdet.

Trafikförvaltningen anser också att byggnaderna enligt planförslaget måste projekteras med hänsyn, inte bara till buller och vibrationer från Tvärbanan, utan även till att breddningen av Uddvägen medför högre vägtrafikbuller vid fasad samt risk för störande vibrationer. Vid fasaddimensionering bör beaktas att förhöjda maximala ljudnivåer beroende på kurvskrik från Tvärbanan kan förekomma i kurvan i södra delen av planområdet.

Trafikförvaltningen påpekar att plankartan saknar störningsbestämmelse för buller. De skriver att då området för centrumändamål även inkluderar möjlighet till hotellverksamhet bör antingen planbestämmelserna innehålla en uteslutning av hotellverksamhet eller en störningsbestämmelse för hotell.

Trafikförvaltningen har av kommunen sedan tidigare fått information om att delar av planområdet där det tidigare låg en bensinstation, är sanerat av Stl. Detta är inte omnämnt i detta planförslags miljöredovisning.

Det framgår inte heller om beräkningarna av luftkvaliteten för utbyggnadsalternativet tar hänsyn till en utbyggd Tvärbana. Om detta inte är fallet behöver eventuellt kompletterande beräkningar genomföras för att säkerställa att planen klarar miljökvalitetsnormerna.

Trafikförvaltningen förutsätter att de i plankartan angivna höjderna för t.ex. lokalgatans anslutning till Uddvägen är kompatibla med höjderna för den ombyggda Uddvägen med spårväg inklusive GC-väg.

Trafikförvaltningen önskar också att det positiva planbeskedet för fastigheten Sicklaön 82:1, tydligare redovisas i planen. Tillfarten till Sicklaön 82:1 borde vara illustrerad i plankartan med hänsyn till avstånd till Uddvägens slut och plankorsningen med planerad spårväg. De in- och utfarter som planeras till planområdet ska utformas så att inte framkomlighetsproblem eller trafiksäkerhetsproblem uppstår för planerad spårväg i Uddvägen.

Trafikförvaltningen önskar att planbeskrivningen redogör för att utbyggnaden av Tvärbanan kan medföra en riskpåverkan mot planområdet. Planbeskrivningen bör också beskriva att planerad plankorsning med spårväg och transporter med farligt gods på Sicklavägen är en komplicerande faktor i planen.

Planenhetens kommentar: Efter samrådet har Tvärbanans sträckning förtydligast i de kartor och illustrationer som det ansetts lämpligt.

Efter samrådet har planeringen av Kontor Uddvägen tagit del av och arbetat in resultaten av kompletterade utredningar för Tvärbanan kring buller, risker mm. Planbeskrivningen har kompletterats utifrån dessa. Riskbedömningen belyser ett antal olycksscenarier som bedöms kunna medföra en påverkan mot människor i omgivningen, däribland risk för kollision mellan spårvagn och vägfordon i plankorsning, kollision mellan spårvagn och gångtrafikanter/cyklist, urspårning av spårvagn, samt risken att vägfordon hamnar inom spårområdet. Resultaten från riskbedömningen visar att ett antal av de identifierade riskerna kräver att riskreducerande åtgärder vidtas inom ramen för detaljprojekteringen av

spårvägsanläggningen. Aktuella åtgärder är bl.a. trafiksäkerhetsåtgärder som signalreglering, utformning av körfält och hänsyn till sikt. Med införande av dessa åtgärder bedöms den föreslagna detaljplanen medföra tillräcklig hänsyn till människors hälsa och säkerhet inom och omkring planområdet.

Gällande buller har planenheten följt rekommendationen om att skriva in bullerriktvärdena som bestämmelser i planen, för att på så sätt garantera att riktvärdena uppfylls. Bullerutredningen tar hänsyn till breddningen av Uddvägen. Bullerutredningen för Tvärbanan visar att det finns risk för att kurvskrik kan uppstå i kurvan på södra Uddvägen liksom mellan norra Uddvägen och Värmdövägen. Spåret ska därför förses med utrustning för kontinuerlig smörjning så att kurvskrik inte uppstår. Längs Uddvägen är marken mjuk och stomljud bedöms därför inte vara ett problem för planerad bebyggelse på Sicklaön 346:1. Vibrationer kvarstår att utreda under detaljprojektering och utbyggnad av Tvärbanan. Längs aktuellt planområde planeras Tvärbanan att grundläggas på ett påldäck. Vibrationer kan vara ett problem, men enligt uppgift har inte några vibrationsminskande åtgärder vidtagits på det befintliga spåret genom Hammarby sjöstad, där markförhållandena är likartade.

För att även fortsättningsvis kunna medge hotellverksamhet har planen kompletterats med en störningsbestämmelse för denna användning.

Efter samrådet har miljöredovisningen kompletterats med information om den tidigare bensinstationen har rivits och marken sanerats. Tvärbanans effekter på luftkvaliteten setts över. Effekterna av spårtrafik i området bedöms vara så små att de inte påverkar möjligheterna att klara miljökvalitetsnormerna.

Plushöjderna på lokalgatan liksom läget på dess två infarten är anpassade efter projekteringshandlingarna för Tvärbanan. Höjd och läge har inför granskning stämts av ännu en gång, för att garantera lokalgatornas anpassning till Uddvägen. Plushöjden på lokalgatan har korrigerats.

Den just påbörjade planläggningen av Sicklaön 82:1 har förtydligats i planbeskrivningen. Frågan om tillfart till befintliga och kommande verksamheter på Sicklaön 82:1 hanteras gemensamt mellan detta projekt, Tvärbanan till Nacka och fastighetsägarna till Sicklaön 82:1, dels med hänsyn till befintliga verksamheter, men framförallt sett till de långsiktiga planerna för kvarteret.

Trafikverket yttrar sig som väghållare för väg 260 (Sicklavägen), väg 222 (Värmdöleden), väg 75 (Södra Länken) samt med anledning av att Bromma flygplats, väg 222, väg 75 (Södra Länken), Saltsjöbanan samt reservatet för Östlig förbindelse är av riksintresse för kommunikationer. Trafikverket är även fastighetsägare för delar av planområdet.

Trafikverket påpekar att om gc-vägen ligger för nära Sicklavägen och påfartsramp till väg 222 så riskerar man att snömassor plogas ner på gc-vägen. För att klara snöröjningen på Sicklavägen kräver Trafikverket därför att en remsa på minst 3 meter lämnas mellan gc-vägen och Sicklavägen. I planförslaget föreslås gång- och cykelvägen breddas till 4,5 meter från dagens 4 meter vilket är mycket positivt. Trafikverket vill dock påpeka framtida förändringar inte får inkräkta på den 3 meter breda remsan.

Om gc-vägen flyttas närmare Sicklavägen med stödmur mot vägen finns en risk att GC-vägen kommer att blir mörkare än i dagsläget och även upplevas som otryggare.

Trafikverket anser därför att kommunen inför nästa skede ska utreda hur gc-vägen bör belysas.

Inom ramen för planarbetet har kommunen låtit göra en trafikbullerutredning. Detaljplanen medger bebyggelse enligt Kvartersmark C, dvs. bl.a. kontor och hotell. För kontor och hotell bör samma riktvärden inomhus som för bostäder gälla. Trafikverket anser att det bör stå i plankartan att bullerriktvärden ska uppfyllas för samtliga tillkommande byggnader i planen.

Vidare påpekas att uppförande av byggnader högre än 20 meter (45 meter inom sammanhållen bebyggelse) kan komma att påverka luftfarten varför en lokaliseringsbedömning (även kallad Flyghinderanmälan ska göras). En lokaliseringsbedömning med tillhörande flyghinderanalys ska beställas av uppföraren av planerat byggnadsverk i god tid före planerat uppförande (Luftfartsförordningen SFS2010:770). Det är lämpligt att denna görs i detaljplaneskedet, och att frågan behandlas i planbeskrivningen. Vid en lokaliseringsbedömning görs en djupare analys av planerade byggnader och dess påverkan på hinderfrihetsytor, in- och utflygningsprocedurer, kommunikations- & navigationsutrustning etc. Berörda flygplatser, LFV och Försvarmakten ska beredas utrymme att yttra sig.

På grund av de många trafikstörande arbeten som planeras i planområdets närhet de kommande åren, exempelvis ombyggnaden av Slussen och Tvärbanans förlängning till Sickla, är det av yttersta vikt att byggtrafik till och från planområdet använder sig av befintliga vägar och anslutningar. Trafikverket kommer inte att godta några tillfälliga trafiklösningar för byggtrafik i detta område, och några inskränkningar på omkringliggande statligt vägnät under byggtid.

Trafikverket har inte möjlighet att finansiera åtgärder som kan krävas på grund av föreliggande plan. Om planen medför krav på exempelvis skyddsåtgärder eller stödmurar ska ett avtal upprättas om ansvar för finansiering med mera innan planen lämnas för antagande.

Planenhetens kommentar. Med hänsyn till både snöröjning från Sicklavägen, den försämrade sikten vid infarten till GC-tunneln samt till avfartsrampen i den vilande planen för Danvikslösen, har planenheten beslutat att inte flytta GC-vägen närmre Sicklavägen. Den ligger istället kvar i befintligt läge och med dagens bredd på ca 5 meter.

Planenheten har fört in riktvärden för buller som bestämmelser i planen.

Luftfartsverket har kontaktats. Planerad bebyggelse anses inte utgöra ett lufthinder.

Nacka Energi AB konstaterar att elförsörjningen till detta område kräver att Nacka Energi får tillgång till ett E-område på 7x7 m inom området för uppförande av en transformatorstation. Nacka Energi bekostar kabeldragning och montering av eldistributionsanläggningar. Schakt för elkablar inom området och eventuellt avvikande utseende på transformatorstation bekostas däremot av exploatören. Normalt tecknas avtal om anslutningsavgifter med exploatören innan byggstart sker. Flyttning eller ändring av befintliga anläggningar såsom kablar, transformatorstationer och tillfälliga anläggningar som byggström bekostas av exploatören. Beställning skall ske skriftligt i god tid.

Planenhetens kommentar. Synpunkterna har beaktats. Läget för transformatorstation har diskuterats med Nacka Energi och säkras inom planområdet genom att integreras i den

norra byggnadens källare. Transformatorstationen säkras genom avtal mellan Nacka Energi och fastighetsägaren, inte med E-område.

TeliaSonera Skanova Access AB har markförlagd kanalisation inom området för aktuellt detaljplaneförslag som försörjer befintlig byggnation samt omkringliggande byggnader. Generellt så önskar Skanova att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i sina nuvarande lägen för att undvika de olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt. Skanova förutsätter att de kostnader som uppstår vid en eventuell flytt bekostas av den som initierar flytten

Planenhetens kommentar: TeliaSonera Skanova Access AB (Skanova) deltar i planering och projektering avseende eventuell flytt av ledningar.

Nacka miljövårdsråd Nacka Miljövårdsråd anser att platsen är utmärkt att lägga kontorsbyggnader på. Däremot motsätter man sig att en yta i planområdets nordvästra hörn fått användningen park samt att gång- och cykelvägen flyttas så nära Sicklavägen eftersom detta skulle medföra en tvär och mycket trafikfarlig sväng in mot tunneln under Sicklavägen.

Planenhetens kommentar: För att säkra anslutningen till kommunens tryckstegringsstation har användningen PARK tagits bort. Ytan föreslås i stället bli allmän plats för lokalgata och kan trots detta förses med någon form av vegetation, vilket även fortsättningsvis anses viktigt för gatumiljön.

Med hänsyn till både snöröjning från Sicklavägen, den försämrade sikten vid infarten till GC-tunneln och till avfartsrampen i den vilande planen för Danvikslösen, har planenheten beslutat att inte flytta GC-vägen närmre Sicklavägen. Den ligger istället kvar i befintligt läge och med dagens bredd på ca 5 meter.

Fortum Värme påpekar att hänsyn måste tas till befintlig fjärrvärmeledning inom området. Vidare utredning får visa om behov av flytt finns. Fortum kan erbjuda fjärrvärme om behov finns. Annars ingen erinran.

Planenhetens kommentar: Fortum Värme deltar i detaljprojekteringen av kommande ledningsflyttning. Rättigheter och omständigheter vid flyttning av ledningar regleras i avtal.

Stockholm stad ser positivt på planförslaget och att områdena på ömse sidor Sicklavägen utvecklas. För stadsbilden och sammankopplingen av kommunerna är det positivt att så kort avstånd som möjligt hålls mellan kommunernas bebyggelse. Den pågående stadsutvecklingen i Sickla och i Hammarby Sjöstad ger möjlighet till en sammanhängande stadsbygd. Stockholm stad ser positivt på att det finns en gemensam syn på grundläggande kvaliteter i staden hos båda kommunerna, sett till bland annat vikten av attraktiva publika miljöer och gator samt bebyggelse med höga arkitektoniska värden, vilket de anser framgå av planförslaget. Särskilt positivt ser man på intentionerna att lokalisera närservice i bottenvåningarna eftersom det stärker utbudet för närboende inom Hammarby Sjöstad. Stockholms stadsbyggnadskontor uppmuntrar en så blandad användning som möjligt för att

fortsätta bygga stad. Stadsbyggnadskontoret studerar gärna framtida stadsbild längs Sicklavägen tillsammans med Nacka kommun för att tillsammans uppnå ett resultat med ambitionen att skapa en gemensam och sammanhängande stadsbygd.

För att förhindra att användning för det område som idag inhyser en tryckstegringsstation och är försett med bestämmelsen ”E-Tekniska anläggningar” ändras till något som orsakar bullerstörningar, önskar Stockholm stadsbyggnadskontor att planen kompletteras med planbestämmelser om högsta tillåtna bullernivå

Planenhetens kommentar. Efter samrådet har planenheten fört en kontinuerlig dialog med Stockholms stadsbyggnadskontor för att stärka den gemensamma synen på stadsbilden vid kommungränsen. Gällande tryckstegringsstationen har användningen tillförts en bestämmelse om att den ska medge just en tryckstegringsstation, för att förhindra att den ändras till något mer bullerstörande.

Stockholm Vatten skriver att det från va-teknisk synpunkt finns inget att erinra.

Inkomna synpunkter från fastighetsägare angränsande planområdet

Nacka port AB, ägare till Sicklaön 82:1, påpekar att kommunen, Trafikförvaltningen (SL) och fastighetsägare Atrium Ljungberg AB har brustit i sin information till Nacka Port om den pågående planeringen av kontor Uddvägen liksom Tvärbanans förlängning till Sickla. .

De anser att den föreslagna kontorsvolymen är större planmässigt och högre än någon annan volym i Sicklaområdet och i Södra Hammarbyhamnen, vilket bidrar till ”murverkan” mot bostäderna på andra sidan Sicklavägen. Därtill anser man att P-huset dominerar den norra fasaden på ett icke stadsmässigt sätt och stärker karaktären av lokalgatan som baksida. Konsekvensen för Sicklaön 82:1 blir att den framtida bebyggelsens sydsida blir skuggad och hyresgästerna får utsikt mot en hög norrvänd p-husfasad. Detta befaras sänka värdet och attraktiviteten på fastigheten. Man anser att den enskilda lokalgatan inom fastigheten bör minskas tre meter för att läggas till den norra lokalgatan för att denna ska bli ljusare och bättre klara av trafikmängderna.

Fastighetsägaren anser att ytan med markanvändning PARK i planområdets nordvästra hörn bör tas bort, eftersom den försvårar möjligheten att ordna en angoringsmöjlighet till Sicklaön 82:1, som komplement till den längs Lokalgatan. Därtill anser man att området för tekniska anläggningar (E) skall medge angoring av fordon till fastighetens västra fasad.

Vidare ifrågasätter man att kommunen tillåtit Atrium Ljungberg AB uppföra ett kontorshus på fastigheten Sicklaön 83:32 (DP 390) utan att på fastigheten tillgodose behovet av parkeringsplatser. Dessa ca 140 p-platser kommer att inhysas i parkeringshuset i aktuellt planförslag och ökar därmed p-husets storlek på Sicklaön 346:1. Man påpekar också att information saknas om var dessa platser lokaliseras under byggnationen av Tvärbanan samt uppförandet av kontorsbebyggelsen på Sicklaön 346:1.

Fastighetsägaren anser att planen inte tydligt nog redovisar den trafikmässiga belastningen på den norra Lokalgatan. Man poängterar att merparten av trafiken på Uddvägen kommer ha sitt slutmål på denna gata och att den därför kommer bli lika hårt belastad som Uddvägen, bortsett från ev. tillkommande trafik till och från framtida bebyggelse öster om Uddvägen.

Vidare anser man att planen brister i sin beskrivning av hur de nuvarande verksamheterna på Sicklaön 82:1 kommer påverkas under byggnationen.

Därtill anser man att trafikutredningen bör kompletteras med rätt ingångsdata. Detta gäller särskilt korsningen Sicklavägen-Uddvägen där utredningen bör redovisa Tvärbanan med 3 alt. 5 min trafik och utifrån det visa hur korsningen påverkas i rusningstrafik morgon och kväll.

Därtill påpekas ett antal felaktigheter i planhandlingarna och utredningarna, liksom önskemål om förtydliganden eller kompletteringar.

Planenhetens kommentar: Kommunen beklagar att informationen uppfattats som bristfällig. När planarbetet med nu föreslagen markanvändning tog fart på allvar, under våren 2013, informerades fastighetsägare om detta och en del material skickades över för kännedom. Även fastighetsägaren Atrium Ljungberg har anordnat möte för att diskutera planerna.

Kvarterets fasader är som längst 76 meter (mot Uddvägen), vilket kan jämföras med kvarteren som vetter mot Båtbyggargatan vilka samtliga är drygt 90 meter långa. Fasaden på motsatt sida Sicklavägen (Lugnet III) planeras bli över 100 meter lång. I projekt kontor Uddvägen har vi låtit en tvärgata skära genom kvarteret, för att skapa två enheter med betydligt kortare fasader mot Sicklavägen (ca 50 respektive 55 meter), och just för att motverka en så kallad murverkan. Den norra delen kan möjligtvis anses planmässigt stor då byggnaden saknar större gård. En bedömning av ett kvarters omfattning görs dock inte från ovan utan rimligtvis från ett gatuperspektiv, varifrån bebyggelsen är att betrakta som ett normalstort kvarter.

Gällande höjden är flera närliggande byggnader både jämförbara eller högre än föreslagen bebyggelse med som högst 37,5 meter över nollplanet. Det så kallade KUB-huset i Lugnet har en höjd på 44,5 meter över nollplanet. Delar av det planerade bostadskvarteret på motsatt sida Sicklavägen var i samrådsförslaget 32,5 meter högt, men planeras nu bli högre. Bebyggelsen på grannfastigheten i söder varierar mellan ca 34 meter och 45,5 meter i höjd över nollplanet. Närliggande Akzoskrapan, Atlas Copco och Quality hotell är andra närliggande byggnader som är betydligt högre än vad som planeras för kontor Uddvägen. Kvarteret ligger dessutom i ett område som med sin blandade struktur och kuperade terräng anses lämpa sig för en varierande bebyggelseskala. Se Kvalitets- och gestaltungsprogrammet för nya illustrationer av fasadlängder och skaljämförelser.

För att säkra anslutningen till kommunens tryckstegringsstation har användningen PARK tagits bort. Ytan som istället föreslås bli allmän plats för lokalgata och föreslås förses med någon form av vegetation, vilket även fortsättningsvis anses viktigt för gatumiljön.

Gällande parkeringsfrågan är det riktigt att parkeringsbehovet i första hand ska lösas på egen fastighet och i andra hand i samlad parkeringsanläggning på kvartersmark inom annan fastighet. Gällande Sickla Front gjordes emellertid bedömningen att garagebyggnad inte var lämpligt, delvis pga fastighetens ytmässiga utformning intill ett berg, delvis med hänsyn till Trafikverkets tunnlar som begränsar möjligheten att anlägga garage under mark. En bedömning gjordes därför om att parkeringsbehovet skulle lösas inom ett acceptabelt gångavstånd på närliggande Sicklaön 346:1. Atrium Ljungberg äger numera även det närliggande Nobelberget på fastigheten Sicklaön 83:22 som planeras att utvecklas med

kontor och bostäder. Fastigheten lämpar sig väl för tillfälliga parkeringar under utbyggnadstiden av kontor Uddvägen, men också för samnyttjande framöver, om det skulle visas sig nödvändigt. Efter samrådet har en parkeringsutredning tagits fram för att visa att parkeringsbehovet till den planerade bebyggelsen kan hållas nere.

Efter samrådet har p-husets läge och utformning studerats. Att förlägga p-huset till det norra huset anses emellertid fortfarande vara den mest lämpliga lösningen. Eftersom den norra fasaden är den längsta kan p-husdelen i detta läge omslutas av kontor och tar därmed inget hörn i anspråk. Arbete har dock lagts ner på att motverka att den norra gaveln ska upplevas som en baksida. Fasaden har bearbetats för att få ett lättare uttryck som integreras med byggnadens formspråk i övrigt. Därtill har planlösningen ritats om för att den förhöjda bottenvåningen ska innehålla publika lokaler i gatuplan också längs denna fasad. Detta regleras med bestämmelse i planen.

Trafikflödet på Uddvägen kommer mycket riktigt att öka i takt med att området exploateras och biltrafikanter med målpunkt i Sicklaön 346:1 och 82:1 kommer trafikera den allmänna lokalgatan i norr. En översyn av tidigare utförda trafikutredningar har utförts med något högre trafikmängder, baserade på tätare trafikmängder från Uddvägen, men visar inte på några kapacitetsproblem i korsningen Båtbyggargatan/Sicklavägen/Uddvägen. Samtidigt kommer upprustningen av Uddvägen att innebära en avsevärd kapacitetsökning. Den allmänna lokalgatan kommer utgöra en viktig angöring för båda de berörda fastigheterna, varför utformningen av och kapaciteten på denna är viktig. För att nå en för syftet tillfredställande gatubredd har fastighetsägaren till Sicklaön 346:1 accepterat ett fyra meters intrång. Gatan uppnår då ett mått på knappt 15 meter. Eftersom lokalgatan blir lika viktig för Sicklaön 82:1 förväntas även fastighetsägaren till denna fastighet medge ett intrång på minst tre meter. Resultatet är en gatubredd på 18 meter, motsvarande en stadsgata med kapacitet fullt tillräcklig för den förväntade trafiken. Vidare bär kommunen och fastighetsägarna på ett gemensamt ansvar i att arbeta för att bilresandet till och från planerad bebyggelse på Uddvägen inte ökar. I detta arbete ligger bland annat att också göra cykeltrafiken och kollektivtrafiken fördelaktig, vilket Tvärbanan och den framtida tunnelbanan bedöms bidra starkt till.

Utbyggnaden av kontor Uddvägen ska genomföras med så begränsad påverkan på verksamheterna på Sicklaön 82:1 som möjligt. Röromläggningarna i korsningen Sicklavägen/Uddvägen samt i Uddvägen ingår i planarbetet för Tvärbanan och ligger utanför detta projekt, men samordning mellan projekten är av stor vikt. Röromläggningen i den norra lokalgatan beskrivs i planbeskrivningen på s. 19.

Gällande turtätheten på Tvärbanan så planeras den vara ca 5-10-minuterstrafik. Att uppdatera trafikutredningen till 3-minuterstrafik för Tvärbanan är av den anledningen inte aktuell.

Planenheten

Andreas Totschnig

Planchef

Christian Rydberg

Planarkitekt