

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

2020-04-24

Dnr KFKS 2017/891

Projekt 93101067

Standardförfarande

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplan för Sickla stationshus, Sicklaön 83:42, Sickla industriväg, på västra Sicklaön

Sammanfattning

Planområdet är beläget invid Sickla station och Sickla köpkvarter. Marken är obebyggd och har tidigare varit en av handelsområdets parkeringsytor. Planområdet omfattar cirka 1 700 kvadratmeter. För planområdet medger gällande detaljplan en stationsbyggnad om cirka 4-5 våningar för centrum- och stationsändamål. Flera stadsbyggnadsprojekt pågår i området. Nacka stad kallas det nya, täta och blandade området som skapas på västra Sicklaön där projektet ingår.

Planförslaget syftar till en utökad byggrätt för en ny, hög och väl gestaltad stationsbyggnad som även kan inrymma kontor, handel och hotell. Planförslaget innebär i sin helhet cirka 550 nya arbetsplatser i området. Byggnaden ska inrymma den västra tunnelbaneentrén till station Sickla. Planförslaget ger även planstöd åt tunnelbanan.

Detaljplanen för Sickla stationshus var ute på samråd mellan den 26 november 2019 och den 8 januari 2020. Under samrådstiden inkom totalt 72 skrivelser med synpunkter. Av dessa var 20 synpunkter från remissinstanser och nämnder varav 6 remissinstanser inte hade någon erinran.

Länsstyrelsen har främst synpunkter på dagvattenhanteringen med hänsyn till att inte försämra miljön i Sicklasjön utifrån miljö kvalitetsnormer för vatten. Både Länsstyrelsen och Trafikverket har synpunkter på att planförslaget bör kompletteras med en konsekvensanalys för hur detaljplanens genomförande påverkar riksintresse för kommunikationer. Lantmäterimyndigheten har bland annat informerat om att det inte är möjligt att bilda officiärservitut på allmän plats för att möjliggöra utkragande byggnadsdel. Natur- och trafiknämnden har bland annat synpunkter på parkeringsbehov för cykel och bil. Region Stockholm efterfrågar tunnelbaneändamål inom hela byggrätten och anser även att planförslaget bör kompletteras med bestämmelser om skydd mot störningar avseende vibrationer och stomljud.

Från allmänheten har 52 skrivelser med synpunkter inkommit. De skrivande bor till större delen på Alphyddan, och påverkas mer eller mindre direkt av planen med det nya stationshuset. En mycket stor majoritet tar upp försämrade solljus- och utsiktsförhållanden på grund av byggnadens höjd och volym. Många anger just detta som ett huvudskäl till att man flyttade hit, och efterlyser en korrekt och professionellt genomförd solstudie. Andra inkomna synpunkter gäller ökad insyn, förändrade vindförhållanden samt en allmänt minskad trivsel och livskvalitet för de boende i området. Vissa överväger att flytta. Många anser att det nya stationshuset inte passar in i miljön och föreslår i stället en lägre byggnad, maximalt i höjd med Curanten-huset, alternativt ett lika högt hus fast med en annan placering. Några anser inte att nya kontorslokaler är vad området behöver, utan snarare bostäder som gör att området inte avfolkas efter kontorstid. Många nämner även hur området redan påverkats negativt av de nya studentbostäderna. Flera skrivelser uttrycker även missnöje med samrådstitidens tidpunkt.

Efter samrådet har planförslaget reviderats i flera avseenden. Ett antal utredningar har kompletterats och uppdaterats. Några nya utredningar har tagits fram, bland annat en lokalklimatutredning, en trafikutredning och en vibrations- och stomljudsutredning. Gestaltungsprogrammet har justerats. Utifrån inkomna synpunkter och de uppdaterade och nya utredningarna har planförslaget reviderats. Bland annat har markanvändningen för tunnelbaneändamål utökats till att omfatta hela byggrätten. Planbestämmelser avseende skydd mot störningar har kompletterats. Vidare har gestaltungsriktlinjerna justerats. Redaktionella justeringar har även gjorts i samtliga planhandlingar.

En behovsbedömning av detaljplanen har utförts för att avgöra om genomförandet av planen kan antas utgöra en betydande miljöpåverkan. Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Planförslagets syfte och innehåll

Planområdet är beläget invid Sickla station och Sickla köpkvarter. Marken är obebyggd och har tidigare varit en av handelsområdets parkeringsytor. Planområdet omfattar cirka 1 700 kvadratmeter. För planområdet medger gällande detaljplan en stationsbyggnad om cirka 4-5 våningar för centrum- och stationsändamål. Flera stadsbyggnadsprojekt pågår i området. Nacka stad kallas det nya, täta och blandade området som skapas på västra Sicklaön där projektet ingår.

Planförslaget syftar till en utökad byggrätt för en ny, hög och väl gestaltad stationsbyggnad som även kan inrymma kontor, handel och hotell. Planförslaget innebär i sin helhet cirka 550 nya arbetsplatser i området. Byggnaden ska inrymma den västra tunnelbaneentrén till station Sickla. Planförslaget ger även planstöd åt tunnelbanan.

En behovsbedömning av detaljplanen har utförts för att avgöra om genomförandet av planen kan antas utgöra en betydande miljöpåverkan. 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 den 20 november 2019. Samrådstiden varade mellan den 26 november 2019 och 8 januari 2020, sammanlagt sex veckor.

Under samrådsperioden fanns detaljplaneförslaget tillgängligt i Nacka kommuns utställningshall, på biblioteken i Dieselvekstaden i Sickla och i Nacka Forum. Inbjudan till samråd skickades ut till berörda sakägare enligt upprättad fastighetsägareförteckning och till remissinstanser enligt upprättad sändlista.

En folder över samrådsförslaget skickades även ut till en större boendekrets i området. Ett öppet hus, i form av drop-in, anordnades i Nacka stadshus den 9 december 2019. Under det öppna huset fanns representanter från kommunen på plats för att svara på frågor.

Yttranden under samråd

Följande remissinstanser har inga synpunkter / avstår yttrande på planförslaget:

- FTI/Förpacknings- och tidningsinsamlingen
- Försvarmakten
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB
- Naturvårdsverket
- Stockholm Exergi
- Vattenfall Eldistribution AB

Följande remissinstanser/kommunala nämnder har synpunkter på planförslaget:

- Kommunstyrelsen
- Kulturnämnden
- Lantmäterimyndigheten i Nacka
- Luftfartsverket
- Länsstyrelsen i Stockholm
- Nacka energi
- Nacka Miljövårdsråd
- Natur- och trafiknämnden
- Nacka vatten och avfall AB
- PostNord Sverige AB
- Region Stockholm
- Swedavia Stockholm Arlanda flygplats
- Södertörns brandförsvarsförbund
- Trafikverket

Inkomna synpunkter

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

Återkommande synpunkter

Från allmänheten har 52 skrivelser med synpunkter inkommit. De skrivande bor till större delen på Alphyddan, och påverkas mer eller mindre direkt av planen med det nya stationshuset. En mycket stor majoritet tar upp försämrade solljus- och utsiktsförhållanden

på grund av byggnadens höjd och volym. Många anger just detta som ett huvudskäl till att man flyttade hit, och efterlyser en korrekt och professionellt genomförd solstudie. Andra inkomna synpunkter gäller ökad insyn, förändrade vindförhållanden samt en allmänt minskad trivsel och livskvalitet för de boende i området. Vissa överväger att flytta. Många anser att det nya stationshuset inte passar in i miljön och föreslår i stället en lägre byggnad, maximalt i höjd med Curanten-huset, alternativt ett lika högt hus fast med en annan placering. Några anser inte att nya kontorslokaler är vad området behöver, utan snarare bostäder som gör att området inte avfolkas efter kontorstid. Många nämner även hur området redan påverkats negativt av de nya studentbostäderna. Flera skrivelser uttrycker även missnöje med samrådstillfällets tidpunkt. Nedan bemöts de återkommande synpunkterna.

Försämrade solljus- och utsiktsförhållanden

Planförslaget medger att ett högt hus kan byggas på platsen vilket i viss utsträckning kommer påverka närmiljön för boende i området avseende solljus, utsikt och vind. Området genomgår en stadsomvandling utifrån övergripande mål om en mer tätbebyggd stad och med hänsyn till tunnelbanans utbyggnad. Sammantaget bedöms en viss påverkan i en tätbebyggd stadsmiljö vara godtagbar. Inför granskningen har solljusstudien kompletterats med fler klockslag om tydligare redovisar vilken påverkan som kan förväntas. Solljusstudierna redovisades som en del av gestaltningsprogrammet under samrådet. Inför granskningen har solljusstudierna lyfts fram och redovisas som en separat handling.

Vindpåverkan

Inför granskningen har en lokalklimatutredning tagits fram. Lokalklimatutredningen visar att den föreslagna stationsbyggnaden kommer att påverka lokalklimatet på flera sätt, om än måttligt. Stationsbyggnaden kommer med sin höjd att fånga in och dra ner vindar från högre höjd till gatunivå. Dessa vindar har en betydligt högre hastighet än vindar nära marken. Detta kommer att leda till en större avkylning av gaturummet, vilket troligen är negativt vintertid, och ha en svalkande effekt under en varmare period. Dessutom bidrar den höga byggnaden till en ökad luftturbulens med byvind som konsekvens, vilket kan medföra en känsla av att "det blåser från alla håll". Vidare kommer det föreslagna stationshuset att skugga spår- och perrongområdet norr om planområdet vilket bidrar till ovan nämnda konsekvenser. Därutöver kommer husets stora fasadareal genom lagring av värme att bidra till en ytterligare uppvärmning av områdets södra delar under dagar med solljus. Föreslagna byggnad har i viss utsträckning utformats med hänsyn till vindpåverkan genom att byggnaden är uppbruten i flera byggnadsvolymer som är vridna i förhållande till varandra.

Det nya stationshuset passar in i miljön

Platsen för det föreslagna stationshuset har bedömts som lämplig för ett högt hus i enlighet med kommunens övergripande styrdokument. Vad gäller gestaltningen har inspirationen i viss utsträckning hämtats från den angränsande industrihistoriska bebyggelsen såsom i exempelvis komposition och materialval. Anpassningen till omgivningen är betydelsefull men det är även av stor vikt att byggnaden i sitt uttryck ges en egen karaktäristisk och solid identitet. Den nya stationsbyggnaden ska kunna fungera som en solitär stadslandskapet och fungera som ett landmärke som markerar platsen för den nya kollektivtrafiknoden.

Hellre bostäder än kontor

I närområdet pågår flera stadsbyggnadsprojekt där nya bostäder planeras, till exempel inom norra Nobelberget. Planförslaget medger en flexibel markanvändning vilket möjliggör för en variation av verksamheter såsom exempelvis kontor men även hotell, restaurang och butiker vilket kan tillföra mer liv till platsen.

Samrådsperiodens tidpunkt

Samråd hölls, med tanke på eventuella jul- och nyårsledigheter, under perioden 26 november 2019 – 8 januari 2020, vilket är en längre än vad som krävs enligt Plan- och bygglagen. En vanlig samrådstitid är cirka 3–4 veckor.

Inkomna synpunkter från kommunala nämnder

- 1. Kommunstyrelsen** tillstyrker detaljplanens samrådsförslag, som utformats i enlighet med de översiktliga planerna för Nacka kommun. Kommunstyrelsen anser i sitt yttrande att det är positivt att Sickla fortsätter att omvandlas till en attraktiv, blandad stadsdel med höga upplevelsemässiga värden. I och med detaljplanen får området ett stort tillskott av arbetsplatser och bidrar till att uppfylla målet om 10 000 arbetsplatser på västra Sicklaön till 2030. Detaljplaneförslaget bidrar till att platsen stärks genom en märkesbyggnad som markerar en viktig bytespunkt för kollektivtrafiken genom att den inrymmer västra tunnelbaneentrén till station Sickla. Kommunstyrelsen anser att toppvåningen gärna får bli allmäntillgänglig, till exempel med restaurang. Vidare anser kommunstyrelsen att det kommer att finnas ett behov av infartsparkering för cykel i anslutning till Nackas tunnelbanestationer. I fortsatt detaljplaneprocess ska därför infartsparkering för cykel utredas. För att uppnå målen i majoritetsprogrammet är det viktigt att anta detaljplanen enligt tidplanen.

Planenhetens kommentar: Planförslaget möjliggör för att det exempelvis kan inrymmas restaurangverksamhet i byggnadens takvåning. Frågan om att säkra tillgängligheten av toppvåningen för allmänheten med eventuella avtal utreds under planarbetets gång och dialog sker med exploatören. Frågan om att tillgodose behov för infartsparkering för cykel vid framtida tunnelbanestationer studeras i ett övergripande sammanhang. Det pågår ett arbete inom planenheten att ta fram en plan för hur cykelinfartsparkeringar intill de framtida tunnelbanestationerna skulle kunna tillskapas. Ambitionen är att infartsparkering för cykel ska finnas med god tillgänglighet i anslutning till viktiga målpunkter och med god möjlighet till omstigning.

- 2. Kulturnämndens** yttrande framför synpunkter som betonar vikten av att på olika sätt skapa en förståelse för områdets betydelse i Nackas industriella utveckling som utgör en viktig del av Nackas historia och föra denna kunskap vidare till nya generationer. Som exempel förordas ett ökat användande av rött tegel som materialval i byggnadens nedre del (centrumdelen) på bekostnad av fasadplåt. På samma sätt poängteras vikten av att den "midja" i byggnaden som sammanfaller med höjden på befintliga industribyggnader i området bibehålls. Det skapar en visuell koppling som är positiv. I yttrandet påpekas vikten av att de offentliga rum som nu tillskapas blir trivsamt utformade och trygga att besöka under dygnets alla timmar. Att området är en säker plats under byggtiden är viktigt då många barn och unga rör sig i området. Närheten till Dieselvekstaden med ett av Stockholms mest

besökta kulturhus och bibliotek, som båda drivs på uppdrag av kulturnämnden, kommer att få ett ökat flöde av besökare. Nämnden framför att väl samordnad kommunikation med fastighetsägaren är viktigt för att verksamheternas utbud av aktiviteter inte ska störas under byggtiden som planeras till cirka 5 år. I yttrandet noteras att kommunens samarbete med Gehls arkitekter kring mötesplatser och kopplingar till bostadsområden norr om Värmdövägen bör knyts ihop på ett konstruktivt sätt. På samma sätt menar nämnden att det är viktigt att påvisa Nackas unika läge vid olika vattendrag genom att visa på närheten till vatten, Svindersviken i norr och Järsla sjö i söder. Det finns intresse av att följa projektet med löpande redovisning av det fortsatta arbete i de frågor som berörs i yttrandet.

Planenhetens kommentar. Planenheten noterar synpunkterna.

- 3. Natur- och trafiknämnden** ställer sig positiv till detaljplanens intention om att möjliggöra en stationsbyggnad om 23 våningar för centrum- och stationsändamål. Natur- och trafiknämnden har synpunkter om parkering och om tillgänglighet.

Parkering cykel och bil

Detaljplanen är otydlig i sin redovisning angående hur parkeringsbehovet både för cykel och bilar ska tillgodoses och säkerställas. Natur- och trafiknämnden anser att en trafikutredning som bland annat studerar parkeringsbehovet och andra trafikfrågor ska tas fram i det kommande detaljplanarbetet.

Det planerade stationshuset är en viktig kollektivtrafikknutpunkt som innehåller utrymmen för bland annat entréfunktioner, biljetthall med mera. En viktig fråga i sammanhanget är var allmänna och säkra cykelparkeringar, även för lastcyklar, till tunnelbanan kan anordnas. Vidare kommer sannolikt service i form av laddstolpar behövas. Detta måste studeras i trafikutredningen.

Tillgänglighet

I vidare utredning ska handlingarna kompletteras med utredning och beskrivning av tillgänglighet mellan de två våningsplanen i stationshuset är tillräcklig för funktionsvariationer med hänvisning till att det är en allmänplats inom en byggnad.

Planenhetens kommentar. Planenheten noterar synpunkterna. En trafikutredning har tagit fram och kompletterar planförslaget inför granskningen. Parkeringsbehov för bil och cykel har bland annat redovisats. Planenheten vill upplysa om att byggnadens entrévåning inte utgör allmän plats. Interiöra tillgänglighetskrav hanteras i framtida bygglovsprövning.

Inkomna synpunkter från myndigheter och remissinstanser

- 4. Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun** lämnar följande synpunkter:

Grundkartan

Fastighetsgränserna är obetydligt tjockare än andra detaljtyper i grundkartan, som byggnader, järnvägsspår m.m., varför de blir svåra att urskilja.

Plankartan

Byggnadens fasad medges kraga ut 15 centimeter över fastighetsgräns. Borde det inte stå över fastighetsgräns och planområdesgräns. Oavsett hur det är formulerat anser lantmäterimyndigheten att det inte är möjligt/tillåtet att införa planbestämmelser utanför planområdet. Officialservitut eller 3D-fastighetsbildning kommer inte vara möjligt där byggnaden kragar ut över allmänplatsmark, om än så lite som 15 centimeter. 3D-utrymmet för tunnelbana respektive centrumändamål är lite svårtolkat, men det går.

Smedjegatan tillgängliggörs för allmänheten genom ett avtalsservitut utan planstöd. Detta anser inte lantmäterimyndigheten är en långsiktigt bra lösning. Detta då underliggande plan DP 564, där en remsa längs Smedjegatan blir kvar, saknar bestämmelse för tillgången till marken för allmänheten. Denna del borde ha tagits med i denna detaljplan och planerats som allmän plats eller möjligtvis med ett x-område i kvartersmarken.

Planbeskrivningen

På sidan 36 och 37 under rubriken servitut, står det att utkragningen av fasaden ska säkras med servitut. Det kommer inte att vara möjligt att bilda officialservitut, om det är allmänplats mark i detaljplanen intill. Detta då lantmäterimyndigheten anser att det inte är möjligt att ange planbestämmelser som ska gälla utanför planområdet. Det går inte heller att bilda servitut på allmän plats. Under samma rubrik framgår det också att avtalsservitut finns för allmänt gångstråk genom Smedjegatan. Det finns inget planstöd för detta servitut varför jag anser att denna del borde ha tagits med i denna detaljplan och planerats som allmän plats eller möjligtvis med ett x-område i kvartersmarken.

Planenhetens kommentar: Planenheten noterar synpunkterna. Underhandskontakt har skett mellan lantmäterimyndigheten i Nacka och planenheten om synpunkterna. Planbestämmelse som medger möjlighet till utkragning av fasaddel har tagits bort. Frågan prövas och hanteras genom upprättande av avtalsservitut om det är möjligt. Frågan om att säkra allmänhetens tillgång till Smedjegatan och övriga gator inom Sickla köp kvarter är en övergripande fråga som inte hanteras inom detta stadsbyggnadsprojekt.

- 5. Luftfartsverket** har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen. Luftfartsverket informerar att det åligger byggherren att beställa en flyghinderanalys av LFV Flyghinderanalys. Luftfartsverkets yttrande gäller på utfärdandedatum. Luftfartsverket förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Planenhetens kommentar:

Planenheten noterar synpunkterna. En flyghinderanalys är genomförd och ligger till grund för planförslaget.

- 6. Länsstyrelsen i Stockholm** bedömer att föreslagen utformning av planen inte tillgodoser riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken, riskerar att en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken inte följs samt att bebyggelsen riskerar

att bli olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet. Kommunen behöver inför granskningsskedet redovisa eventuell påverkan på riksintressen för kommunikationer samt utifrån recipientens behov redovisa och säkerställa att planens genomförande inte kommer att leda till en negativ påverkan på möjlighet att följa miljökvalitetsnormer för vatten. Kommunen behöver även utveckla sitt resonemang kring risken för urspårning, de geotekniska förhållandena och översvämningsrisken. Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 § PBL.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har, i detta skede, följande synpunkter på de områden som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL. Synpunkterna nedan syftar till att ge kommunen underlag, råd och synpunkter inför nästa skede i planprocessen. Kommunen får på så sätt möjlighet att förtydliga och/eller komplettera planförslaget, så att ett statligt ingripande kan undvikas.

Riksintresse för kommunikationer

Väg 75, Södra länken och dess tunnelanläggning och Saltsjöbanan utgör riksintressen för kommunikationer vilket inte omnämns i planhandlingarna. Kommunen behöver därför inför granskningsskedet komplettera handlingarna med information om riksintressena samt en bedömning kring påverkan på dessa. Riksintressena ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Även riksintresseanspråket för Östlig förbindelse passerar planområdet. Trafikverket har ett pågående arbete för att precisera riksintresset och den exakta påverkan på planområdet kan därför inte fastslås innan det arbetet är färdigt, vilket det beräknas vara under sommaren år 2020.

Miljökvalitetsnormer

Kommunen anger i planbeskrivningen att belastningen av förorenade ämnen via dagvatten minskar och att miljön i Sicklasjön därför inte kommer att förändras. Länsstyrelsen ser positivt på att en förbättring av nuvarande påverkan kan förväntas. Däremot är det nödvändigt att slå fast en minsta åtgärdsnivå för planområdet utifrån recipientens förbättringsbehov och inte utifrån hur dagens situation ser ut. Först när det är klart vilka förbättringsbehov som krävs för att recipienten ska kunna nå och behålla god vattenstatus kan åtgärderna för omhändertagande inom planområdet föreslås och fastställas. Eftersom planförslaget innebär att stora delar av planområdet kommer att bebyggas är det troligtvis svårt att skapa tillräckligt med åtgärder inom detaljplanen. Dagvattenutredningen (Orbicon 2019-10-29) föreslår gröna tak som en fördröjande och renande åtgärd. Gröna tak kan visserligen fördröja dagvatten på ett effektivt sätt men de kan även leda till läckage av näringsämnen till recipienten vilket är problematiskt med tanke på de miljöproblem som finns i recipienten. Till nästa planskede behöver kommunen därför redovisa och säkerställa, utifrån recipientens behov, att planens genomförande inte kommer att leda till en negativ påverkan på möjlighet att följa miljökvalitetsnormer för vatten.

Hälsa och säkerhet

Tvärbanan och Saltsjöbanan - Kommunen anger i planbeskrivningen att närheten till spår- och järnvägstrafiken kan innebära en risk vid händelse av brand. I den bilagda riskutredningen (Structor 2014-01-29) tas även risken för urspårning upp. Riskutredningen anger att den planerade bebyggelsen skulle kunna påverkas av en urspårande vagn på Tvärbanan och möjligen även på Saltsjöbanan. Dock anges att plattformarnas utformning ger en skyddande effekt och att det tillsammans med den förväntade hastigheten inte kräver några skyddsåtgärder. Riskutredningen som bilagts togs dock fram vid utbyggnationen för Tvärbanan och kan därför inte ge en bild över hur plattformarna ser ut idag. Länsstyrelsen anser därför att kommunen inför kommande planskede behöver komplettera planbeskrivningen med information om de antaganden kring risk för urspårning som gjordes år 2014 fortfarande är aktuella.

Geotekniska förhållanden - Av planbeskrivningen framgår att marken består av fyllnadsmassor. Någon mer ingående redogörelse av de geotekniska förhållandena på platsen saknas. Länsstyrelsen anser därför att kommunen inför granskningsskedet behöver redogöra för och ta ställning till markens lämplighet för den avsedda bebyggelsen kopplat till risken för ras, skred och erosion.

Översvämningsrisk - I dagvattenutredningen (Orbicon 2019-10-29) framgår att höjdsättning av mark och perrong vid den planerade byggnaden behöver säkerställas för att inte några risker för översvämningar in i byggnaden sker. Det saknas dock en redovisning av höjdsättningen i plankartan vilket kommunen bör komplettera med inför granskningsskedet. Vid höjdsättning behöver det vara utrett att vattenvägarna leder mot ytor som kan ta om hand större vattenmängder, och att vattnet inte påverkar bebyggelse och infrastruktur inom och utanför planområdet.

Övriga synpunkter/frågor av betydelse för planens genomförbarhet

Planbestämmelser

I planens syfte framgår att kontor, hotell och handel ska inrymmas i den planerade byggnaden. Kommunen har reglerat användningen med användningsbestämmelse C- centrum. Kontor kan ingå i användningsbestämmelsen C men främst då kontorsanvändningen utgör ett komplement till övriga användningar. Länsstyrelsen vill därför upplysa kommunen om att det kan vara lämpligt att även använda sig av användningsbestämmelse K- kontor ifall kontorsanvändningen planeras utgöra huvudsyftet inom byggnaden. Länsstyrelsen ser positivt på kommunens höga ambitionsnivåer gällande utformningen av byggnaden men anser att utformningsbestämmelserna bör ses över. Det finns flera formuleringar som öppnar upp för tolkning och som kan vara svåra att pröva en bygglovsansökan mot. Kommunen kan samråda med sin bygglovsavdelning för att säkerställa att planbestämmelserna går att tolka korrekt vid tillämpning av detaljplanen.

Behovsbedömning/undersökning

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

Planenhetens kommentar.

Planenheten noterar synpunkterna.

Riksintresse för kommunikationer

Planbeskrivningen har kompletterats.

Miljökvalitetsnormerna

Nacka kommun färdigställer under våren 2020 ett lokalt åtgärdsprogram (LÅP) för Järlasjön och Sicklasjön. De två sjöarna behandlas gemensamt då de i praktiken fungerar som en sjö. Åtgärdsprogrammet beskriver de åtgärder som krävs för att miljökvalitetsnormerna för vatten ska kunna efterlevas. En förutsättning för att miljökvalitetsnormerna även framgent ska kunna efterlevas är att planerad bebyggelse byggs ut med lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) i enlighet med Nacka kommuns dagvattenstrategi. Åtgärdsprogrammet tas fram i samarbete med Stockholm stad som har en del av tillrinningsområdet till Sicklasjön.

Dagvattenutredningen har uppdaterats. Dagvattenutredningen visar att förutsättningar finns att minska belastningen av fosfor, kväve, metaller och andra ämnen från exploateringarna inom planområdet förutsatt att de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen genomförs. För att belastningen av kväve ska minska så är valet av växter till föreslagna växtbäddar viktigt, detta för att inte öka näringstillförseln till Sicklasjön för att miljökvalitetsnormen ska klaras. Detta innebär att miljön i Sicklasjön inte kommer försämrats och att miljökvalitetsnormerna för vatten kan följas eftersom vattenförekomsten inte försämrats av exploateringen. Föreslagna åtgärder ska säkras i exploateringsavtal mellan byggherre och Nacka kommun innan detaljplanens antagande.

Hälsa och säkerhet

Ett kompletterande risk-PM (Structor, 2020-03-27) har tagits fram. Risk-PM klargör att de antaganden kring risk för urspårning som gjordes i riskbedömningen (Structor 2014-01-29) avseende förlängning av Tvärbanan fortfarande är aktuella. Planbeskrivningen har uppdaterats.

Planbeskrivningen har kompletterats med en mer utförlig beskrivning om planerad grundläggning av föreslagen byggnad vilket klargör markens lämplighet för bebyggelse.

Den uppdaterade dagvattenutredningen har kompletterats med en situationsplan som redovisar flödesriktningar för vatten utifrån föreslagen byggnadsutformning och omgivande markhöjder. Av situationsplanen framgår att flödesriktningar leder bort från byggnaden. Planbeskrivningen har uppdaterats.

Övriga synpunkter

Planförslaget kompletteras även med användningsbestämmelse K eftersom kontorsanvändningen planeras utgöra huvudsyftet inom byggnaden. Gestaltungsriktlinjerna har justerats för att öka tydligheten vid framtida bygglovsprövning.

7. **Nacka energi** informerar bland annat i sin skrivelse att elförsörjningen till detta område kräver att Nacka Energi får tillgång till mark (10 x 10 meter) inom området för uppförande av en transformatorstation. Vid beräkning av antal stationer förutsätter Nacka energi att fastigheten värms med fjärrvärme.

Planenhetens kommentar. Planenheten tar del av informationen och noterar synpunkterna. Planenheten vill upplysa att mark inom planområdet är begränsat och att en lämplig plats för transformatorstation får studeras under planarbetets gång.

8. **Nacka Miljövårdsråd** ställer sig försiktigt positiva till förslaget. Med Nackas bästa läge för kollektivtrafik, så är detaljplanen strategiskt viktig för Nacka Kommun. Föreningen tror att detta är ett läge som kan passa för ett så kallat högt hus. Det är bra att låta byggnaden användas till kontor, centrum, restauranger och andra funktioner som kräver ett centralt läge för att attrahera hyresgäster. Att delar av huset är öppet för allmänheten, inklusive lobby och terrass, är positivt. Föreningen vitsordar användandet av grönytefaktor. Följande synpunkter lämnas på förslaget:

Föreningen ställer sig något tveksam till att i princip hela byggnaden klassas som C, Centrum. Att byggnaden innehåller en blandning mellan butiker, restauranter, kultur, kontor och hotell är säkert bra. Fastighetsägaren kan dock fritt välja och disponera ytorna mellan butiker, restauranter, kultur, kontor och hotell. Vad händer om fastighetsägaren, nu eller i framtiden, vill att *hela* byggnaden blir ett hotell? Hur säkerställer man att delar av byggnaden, t ex lobbyn och terrassen, blir och förblir allmän plats? Hur säkerställer man att byggnaden kommer att innehålla de kontorsplatser som rimligen måste etableras om Nacka ska kunna uppfylla kravet på arbetsplatser i tunnelbaneavtalet?

T-banestation Sicklas västra uppgång, som mynnar i huset, är en viktig omstigningsplats mellan tunnelbana, tvärbana, Saltsjöbanan samt bussar; bland annat linje 401 till Älta. Det är viktigt att huset utformas för att förenkla för passagerare att förflytta sig mellan de olika kommunikationsmedlen. En rulltrappa mellan våningsplanet från T-baneentrén till entréplanet mot Sickla industriväg är önskvärd. Det ska vara möjligt att förflytta sig mellan knutpunkterna även på tider då centrumet håller stängt. Då Saltsjöbanan och Tvärbanan tidvis tillåter medförel av cykel, måste det finnas cykelvägar till dessa stationsperronger i bägge riktningarna. Det framstår i planbeskrivningen som möjligt genom att runda byggnadens östra sidan.

Detaljplanen tycks sakna cykelparkering. Det är viktigt med en cykelparkering för resande som till exempel byter från cykel till T-bana. Parkeringen bör vara upplyst med god insyn och cyklarna ska kunna läsas i ramen för minskad stöldrisk.

Detaljplanen för Sickla Stationshus omfattar inte Sickla industriväg. Dock sträcker sig byggnaden hela vägen till fastighetsgräns, och livar till och med över fastighetsgräns några meter ovanför mark. Någon planskiss för Sickla industriväg finns inte, i planbeskrivningen anges *”Den exakta utformningen av vägens norra del (norr om Smedjegatans anslutning) är inte projekterad och kommer behöva samordnas med angränsande planer.”* Det finns till exempel idéer om att göra busshållplatsen på Sickla Industriväg till ny slutstation för linje 401. Oavsett om det blir så eller om 401 även fortsatt gå till Slussen så kommer resande från T-banan som ska vidare med buss 401 mot Nackanäs, Hästhagen och Älta vid omstigning korsa Sickla industriväg. Därmed kommer antalet personer som korsar gatan mångdubblas. Kommunen måste

säkerställa att gatan kan passeras på ett säkert sätt, till exempel genom ett ljusreglerat övergångsställe. Busshållplatserna på bägge sidor om Sickla industriväg bör förlängas och förses med belysning och adekvat väderskydd, eftersom antalet avstigande/påstigande kommer att öka från få några personer till hela busslaster. Flera bussar på rad måste kunna rymmas. Det är viktigt att Sickla industriväg görs tillräckligt bred för att rymma trottoarer, huvudcykelstråk, generöst tilltagna busshållplatser på bägge sidan vägen, ett trafiksäkert utformat övergångsställe samt dagvattenanläggningar, plats för snö, eventuell grönska. Eftersom ingen detaljplan eller måttsatt planskiss för Sickla industriväg presenterats, finns det risk att dylika installationer inte får plats. Detta skulle kunna medföra att gatan inte kan utformas enligt gällande nationella och Nacka-specifika standarder, rekommendationer och strategier. Föreningen förväntar sig att åtminstone en måttsatt planskiss för Sickla industriväg presenteras senast då detaljplanen går till granskningskedet. Utan denna information är det inte möjligt att ta ställning till förslaget i sin helhet.

Sammanfattningsvis är Nacka Miljövårdsråd positiva till detaljplaneförslaget men har synpunkter gällande planbestämmelse *Centrum*, avsaknad av planskiss för Sickla industriväg, rulltrappa, cykelparkering, vägar för cykel och fotgängare utanför centrumets öppettider. Föreningen vill se mer utförliga handlingar kring detta i granskningskedet för att då ta slutgiltig ställning till planförslaget.

Planenhetens kommentar. Planenheten tar del av informationen och noterar synpunkterna. En trafikutredning har tagits fram som bland annat redovisar behov av cykelplatser och förslag på placering av dessa. Planbeskrivningen har uppdaterats utifrån detta. Planenheten vill upplysa att utformningen av Sickla industriväg inte ingår inom ramen för detta stadsbyggnadsprojekt. Synpunkterna vidareförmedlas till projektet som hanterar ombyggnaden av Sickla industriväg.

- 9. Nacka vatten och avfall AB (NVOA):** VA: NVOA har inget att erinra, men betonar vikten av att säkra spillvattenledningen i området både under genomförandet och med framtida ledningsrätt. Avfall: NVOA har inget att erinra.

Planenhetens kommentar. Planenheten noterar synpunkterna.

- 10. PostNord Sverige AB** upplyser i sitt yttrande att PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området. Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras. Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan. Kontakta PostNord i god tid på utdelningsforbattringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation. En placering som inte är godkänd kan leda till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Planenhetens kommentar. Planenheten noterar synpunkterna och vidareförmedlar informationen till exploitören.

11. Region Stockholm lämnar ett samordnat yttrande mellan regionens trafikförvaltning (TF) och förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT).

Generella synpunkter

Den planerade utbyggnaden av tunnelbanans Nackagren ligger under jord med stationsentréer och ventilation i marknivå. En av stationsentréerna till tunnelbanestation Sickla ligger inom det aktuella detaljplaneområdet. Byggstarten för utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka och söderort är planerad till år 2020 med en planerad driftstart år 2030. Den förändrade utformningen som är planerad bör ges fullt genomslag i den nya detaljplanen trots att denna i förhållande till den gällande detaljplanen innebär en mindre avvikelse från järnvägsplanen. Detta beror på att förutsättningarna för byggnaden på platsen har förändrats och nu ska prövas i denna detaljplan. FUT har för avsikt att genomföra ett tillägg till järnvägsplanen i samband med att detaljplanen antas. Detta för att få överensstämmelse mellan planinstrumenten.

Plankartan

Ansvar för störningsskydd såsom det beskrivs i planbeskrivningen saknas på plankartan. Regionen tillämpar samma riktvärden för sömn och vila i hotellrum som för bostäder, se Trafikförvaltningens Riktlinjer Buller och vibrationer, såväl avseende luftburet buller som stomljud. Närliggande spårtrafik och den planerade tunnelbanan under planområdet kan orsaka stomljud. För att reglera störande stomljud föreslås följande planbestämmelser: "Byggnader ska grundläggas och utformas så att maximalt stomljuds nivå i rum för sömn och vila ej överskrider 30 dB(A) eller 50 dB(C) ekvivalentnivå från installationer till t-banan." (D.v.s. BBR-kravet på installationer på egna fastigheten ska även avse installationer för SL-trafiken.) "Byggnader ska grundläggas och utformas så att maximal stomljuds nivå i rum för sömn och vila ej överskrider 30 m(A) SLOW vid tågpassage". Plankartan bör även kompletteras så att tunnelbanan och de framtida uppgångarna från tunnelbanestationen syns i plankartorna.

Plankarta 1 stämmer inte med den utbredning av entré till tunnelbana som regionen avser att bygga och som regionen är överens med byggherren om. Detta gör att schaktdjupsbestämmelserna i plankarta 2 inte överensstämmer i de delar där dessa ligger ytligt. Användningsbestämmelsen C borde även inkludera tunnelbana. Ett mer förlåtande C är mer ändamålsenligt i driftskedet med tanke på eventuella framtida förändringar. Plankartans illustration av hur våningsplanen är disponerade bör tydliggöra att tunnelbanefunktionen kan vara en del av centrumfunktionen. Koppling mellan kvartersmark och T-marksändamål bedöms otillräcklig. Normalt sett ska inte entré i dörrar finnas med direktaccess till våra plattformar. Svårigheter uppstår då till exempel om hela plattformen behöver stängas av. Ett servitut med Region Stockholm (TF) behöver tecknas som redogör för begränsningarna i ett sådant servitut i så fall.

Planbeskrivningen

Planbeskrivningen stämmer inte överens med Trafikbullerutredningen. I planens underliggande trafikbullerutredning förekommer högre ljudnivåer än vad som beskrivs i stycket om buller. Då planområdet ligger nära stationer vid såväl Saltsjöbanan som Tvärbanan kan intermitterent ljud under natten störa hotellgäster. Planbeskrivningen bör beskriva detta. Exempelvis kan nedanstående text användas: Planområdet ligger nära stationer vid såväl Saltsjöbanan som Tvärbanan. Högtalarutrop och buller från underhållsarbeten, exempelvis i samband med grus-, snöröjning och klottersanering, kommer att förekomma. Dessa bullerstörningar uppstår vanligen nattetid då vissa underhållsarbeten måste utföras under trafikfri tid. I planbeskrivningen står "Angöring till lokaler och plats för avfallshämtning sker genom lastzoner längs Smedjegatan." Regionen vill påpeka att avfallshantering för tunnelbanestationen avser att ske via den östra entrén. I planbeskrivningen står att ledningar behöver beaktas fysiskt vid grundläggningen av den nya byggnaden. Regionen vill påpeka att detta även gäller för tunnelbanans anläggning. Schaktdjupsbestämmelserna avser även tunnelbanans fysiska anläggning inte bara verksamheten. I planbeskrivningen under tillgänglighet bör det poängteras att byggnaden innehåller hiss i avsikt att tillgängliggöra även Tvärbanans plattformar från gatunivå. Någon hiss intill trapplopp utomhus i väster är inte planerad. Planbeskrivningen bör kompletteras under riksintresse med att Saltsjöbanan utgör ett riksintresse. Höjdsättning och gestaltning av marken utanför entré till tunnelbanan måste utformas så att vatten inte kan rinna in till tunnelbanan. Texten "För att säkra tillgängligheten till tunnelbaneentré och spårområde ska servitut upprättas. Ett servitut kan även behöva upprättas för att säkra tunnelbanans avfallshämtning. Under planarbetet kommer en illustration som redovisar var servitut ska bildas att tas fram." I tredje stycket under rubrik Servitut på sidan 37 i planbeskrivningen bör strykas då den inte helt stämmer överens med det planerade genomförandet. Byggherren och Regionen har träffat avtal om förutsättningarna för tunnelbanans utrymmen inom planområdet som innebär att en 3D-fastighet för tunnelbaneändamål ska tillskapas och att gemensamma utrymmen ska ingå i gemensamhetsanläggningar. Därtill kan kompletterande servitut komma att bildas. Planbeskrivningen resonerar mycket kring utbyggd tunnelbana men sparsamt kring de befintliga kollektivtrafikanläggningarna. Befintliga anläggningar måste lyftas fram på ett tydligare sätt genomgående. Under kapitlen Avtal och Genomförande saknas genomgående kopplingen till befintlig kollektivtrafik. Samverkan med regionen (TF) är en förutsättning för att kunna genomföra detaljplanen, det nämns inte alls. Ett flertal avtal måste tecknas mellan exploatören och regionen (TF) för att säkra detaljplanens genomförande.

Bullerutredningen

Bullerutredningen behöver kompletteras med vilka källdata som används. Trafikförvaltningen har gjort kontrollberäkningar och får högre nivåer än de som redovisas i rapporten. I bullerutredningen ska största tillåtna hastighet (8TH) användas. Den nordiska beräkningsmodellen för spårtrafikbuller beaktar exempelvis inte gnissel vid inbromsning. Räknar man på STH förbi hela stationen blir ljudnivån mer i enlighet med "sanningen". Dessutom förekommer så kallade tomtåg som kör förbi stationen utan att stanna. Trafikförvaltningen är behjälpliga med underlag.

Stomljud

Stomljudsfrågan bör utredas innan planen antas. I samband med den planerade tunnelbanestationen under planområdet planeras rulltrappor delvis under planerade byggnation som kan orsaka stomljud. Även tunnelbanetraffiken kan orsaka stomljud. I de kommande beräkningarna för stomljud bör FUT kontaktas för att se var nya växlar placeras då de påverkar uppkomsten av stomljud.

Gestaltningssprogram

I gestaltningssprogrammet står att i nya Sickla Station "finns inslag av tegel som ansluter till den långa tradition av industribyggnader och till det kulturella arvet på platsen. Tegel är det bärande historiska materialet i området!" Regionen vill påpeka att detaljplanen inte kan reglera materialanvändning inomhus och att det står regionen fritt att utforma stationens inre utrymmen i fråga om vad som är ändamålsenliga materialval. Detta gäller även skyltning inomhus.

Avtal och rådgivet

TF har inget avtal tecknat med exploatören. Detaljplanen kommer inte kunna genomföras utan regionens medverkan och genomförandet är ännu inte säkerställt ur tekniskt hänseende. TF efterlyser dialog med Nacka kommun avseende denna detaljplan så att den, innan granskningskedet kan kompletteras på ett sådant sätt att regionen är trygga med planens utformning och bestämmelser. Denna dialog bör i första hand ske med TF (fastighetsutveckling@sll.se).

Servitut för utskjutande byggnadsdelar kommer också att behövas där bland annat risk för takras/istapp regleras. Servitut för ALAB att underhålla sin byggnad/fasad behöver också tecknas avseende om byggnaden ligger dikt an mot plattformen. Begränsningar i vad som är tillåtet kommer troligtvis vara relativt omfattande och ett förvaltningsavtal kommer därför behöva tecknas.

Under genomförandet av planen kommer stor påverkan på befintlig kollektivtrafik att uppkomma, både trafikalt, störningsmässigt och riskmässigt. Det kräver dels samverkan med Regionen (TF) och dels avtal för genomförandet. Ett sådant avtal måste vara tecknat innan detaljplanen antas för att trygga att detaljplanen ska kunna vara möjlig att genomföra.

Efter genomförandet av detaljplanen måste hantering för till exempel underhåll av fasad, och risk för takras, vara hanterade. Planbeskrivningen redogör också för dagvattenansamlingar på plattformssidan för hela planområdet. Om dagvattnet kommer från till exempel hårdgjorda ytor inom exploatörens byggnadsområde behöver exploatören teckna ett avtal med regionen (TF) om vattnet ska tas omhand av TF:s dagvattensystem (om detta är möjligt). Om TF inte har möjlighet att ta hand om vattnet behöver en alternativ lösning tas fram för lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD).

Genomförande

SL:s föreskrifter ska följas vid arbete och byggande nära Tvärbanans och Saltsjöbanans anläggning. Innan arbeten påbörjas ska samordning ha skett med TF:s utsedda produktionssamordnare och överenskommelser träffats gällande

omhändertagande av risker, fastställande av kontroller och kravställning samt begränsningar. Anläggningen som byggs ska utformas så att ingen elsäkerhetsplanering krävs vid underhåll av denna. Utrymme ska också finnas för åtkomst så att TF kan underhålla spåranläggningen. Exploatören ska ta fram redovisning för hur dagvattnet är tänkt att hanteras. Dagvatten ska alltid ledas bort från spårområdet. Innan arbetet startar ska exploatören ta fram riskanalys för grundläggningsarbeten och hur dessa påverkar de befintliga spåren. Placering av etableringsobjekt, såsom byggnadsdel, bodar och upplag, ska godkännas av TF.

Övriga synpunkter

Regionen vill också påpeka att det numera är Region Stockholm som är huvudman för utbyggnaden då det organisationsnummer som tidigare varit registrerat på Stockholms läns landsting från årsskiftet står på Region Stockholm.

Planenhetens kommentar: Planenheten tar del av informationen och noterar synpunkterna. Underhandskontakt har skett mellan TF och planenheten/exploateringsenheten om synpunkterna. Dagvattenutredningen har uppdaterats med en situationsplan som tydligare redovisar flödesriktningar för vatten. Denna situationsplan klargör att vatten leds bort från byggnaden. Hur vatten ska fördröjas och renas i enlighet med kommunens krav kommer säkras i exploateringsavtalet i samband med detaljplanens antagande. Bullerutredningen har uppdaterats och en vibrations- och stomljudsutredning har tagits fram. Plankartan har kompletterats med bestämmelser avseende skydd mot störningar avseende buller och vibrationer. Möjlighet till tunnelbaneanvändning har utökats till att omfatta hela byggrätten. Plankartans illustration har förtydligats med att markanvändningen inte är reglerad i höjddet det vill säga per våningsplan. Vad gäller gestaltningsprogram så innehåller dokumentet mer information än vad planförslaget reglerar såsom exempelvis interiöra materialval i byggnaden.

Regionens synpunkter avseende skyldigheter och åtaganden vid byggnation och drift samt erforderliga fastighetsrättsliga åtgärder ska hanteras i genomförandeavtal mellan exploatören och Region Stockholm. Om genomförandeavtalet ingåtts inför antagande av detaljplanen kan planbeskrivningen uppdateras med information som är direkt relevant för detaljplanens antagande. I annat fall kommer planbeskrivningen enbart att hänvisa till genomförandeavtalet. I övrigt har planbeskrivningen uppdaterats i berörda delar.

12. Swedavia Stockholm Arlanda flygplats lämnar följande synpunkter:

Med den position och de totalhöjder som anges i plankartan föreligger ingen påverkan på befintliga eller planerade procedurer och hinderytor för Arlanda flygplats och de har därmed inget att erinra. Yttrandet gäller endast Stockholm Arlanda flygplats, men de noterar att planområdet ligger inom procedurytorna för Bromma Stockholm flygplats och att den max totalhöjd som anges i plankartan troligen medför att Swedavia Bromma Stockholm flygplats (safetybromma@swedavia.se) kommer kräva en flyghinderanalys. Yttrande kring detta står dock safetybromma@swedavia.se för. De vill påminna om att alla planer i vilka avsikten är att uppföra objekt som är 20 meter över mark eller högre måste remitteras även till Luftfartsverket för en så kallad CNS-analys, se vidare <http://www.lfv.se/tjanster/luftrumstjanster/cns-analys>.

Planenhetens kommentar. Planenheten tar del av informationen och noterar synpunkterna. Planenheten vill upplysa att en flyghinderanalys är genomförd och ligger till grund för planförslaget.

13. Södertörns brandförsvarsförbund lämnar följande yttrande:

Risker i omgivningen

Risker ska beaktas vid framtagande av detaljplaner inom 150 meter från väg och järnväg där det transporteras farligt gods. Närmaste farligtgodsled är 222:an Värmdöleden som ligger mer än 150 meter från aktuell fastighet. Södertörns brandförsvarsförbund känner inte till verksamheter med förhöjd risk såsom bensinstationer eller industrier inom 100 meter från aktuell fastighet. Vad gäller risker och riskreducerande åtgärder för aktuell fastighets närhet till Tvärbanan och Saltsjöbanan anser Södertörnsbrandförsvarsförbund att, Riskbedömningen avseende förlängningen av Tvärbanan daterad, 2014-01-29, inte är tillämplig. Riskutredningen hanterar risker utifrån perspektivet Tvärbanan utmed en längre sträcka, utifrån de förutsättningar som fanns 2014, den del av utredningen som gäller Sickla station har inte beaktat uppförandet av Sickla stationshus, Sicklaön 83:22 och de eventuella risker närhet till Tvärbanan medför. Uppdatering av riskutredningen bör göras och eventuella riskreducerande åtgärder införas i plankartan.

Räddningstjänstens möjlighet till insats

Brandpostnät

Dagens byggregler kräver trycksatta stigaledningar i fastigheter över 40 meter. Södertörns brandförsvarsförbund anser att det bör beaktas om befintligt vattenledningsnät klarar detta.

Utrymning beroende av räddningstjänsten

Utrymningsstrategin för personer som vistas i byggnaden förutsätter inte räddningstjänstens medverkan.

Framkomlighet

För områden som byggs ut etappvis eller om byggnaden tas i bruk innan området är färdigbyggt ska framkomlighet säkerställas även under själva byggskedet.

Vattenförsörjning för sprinkler

Södertörns brandförsvarsförbund anser att det bör beaktas om vattenledningsnätet klarar att försörja eventuell sprinkleranläggning i aktuell fastighet.

Övrigt

Södertörns brandförsvarsförbund önskar få ta del av handlingar inför tekniskt samråd och i övrigt beredas möjlighet att som kommunens bygglovsenhets sakkunnige inom brandskyddet delta i kommande byggprocess.

Planenhetens kommentar. Planenheten tar del av informationen och noterar synpunkterna. Ett kompletterande Risk-PM har tagits fram som kompletterar riskbedömningen från 2014. Planförslaget är utformat med riskreducerande åtgärder och den kompletterade risk-PM som tagits fram påvisar inte ytterligare behov av

riskreducerande åtgärder. Övriga synpunkter avseende framtida bygglovsprocess delges bygglovsenheten.

- 14. Trafikverket** yttrar sig i egenskap av ansvarig myndighet- och som anläggningsägare för den statliga infrastrukturen. I planförslaget omnämns inte riksintresset väg 75, Södra länken och dess tunnelanläggning, som utgör ett riksintresse för kommunikationer. I planförslaget omnämns inte heller riksintresset Saltsjöbanan som även den utgör ett riksintresse för kommunikationer. Riksintressena och detaljplanens eventuella påverkan på dessa bör framgå av planbeskrivningen i granskningsskedet. Riksintressen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Riksintresset omfattar samtliga delar av anläggningarna och eventuella framtida utbyggnadsbehov. Hänsyn måste också tas till riksintressenas påverkansområden/influensområden.

I planförslagets samrådshandlingar omnämns Trafikverkets pågående arbete för att precisera riksintresset Östlig förbindelse. Trafikverket kan konstatera att riksintresseanspråket för Östlig förbindelse passerar planområdet. Hur riksintresset exakt påverkas av föreslagen detaljplan är svårt att fastslå innan riksintressepreciseringen är klar. Riksintressepreciseringen av Östlig förbindelse beräknas vara färdigställd under sommaren 2020.

Försvarsmakten bevakar riksintresset för totalförsvaret och vill ta del av alla remisser för byggnader och övriga objekt som överstiger 45 meter över marknivån inom tätort, och 20 meter utanför tätort.

Planenhetens kommentar. Planenheten noterar synpunkterna. Planbeskrivningen uppdateras med de riksintressen för kommunikationer som är aktuella för projektet.

Inkomna synpunkter från fastighetsägare utanför planområdet

- 15. Ett ombud för Brf Barträdet och boende inom Alphyddevägen 33** anser att stationshusets höjd bör reduceras till maximalt höjden på Curantenhuset, med motiveringen att även en lägre byggnad skulle kunna tillgodose behoven för den planerade tunnelbaneuppgången. Den planerade höjden skulle innebära försämrade ljus-, vind- och insynsförhållanden, vilket skulle leda till en sämre trivsel bland de boende i området. Föreningen har uppmärksammat det låga antalet grönytor i Sicklaområdet och detta bör beaktas i planeringen. De anser det viktigt att hänsyn tas till alla som berörs av byggnationen och placeringen av denna så att en harmonisk och estetisk balans uppnås. De menar att utan en korrekt solstudie och mentalhygienisk expertis kan ej konsekvenser för hälsan beräknas. De frågar sig hur mycket försämrad boendekvalitet och försämrad hälsa de boende ska behöva acceptera.

Planenhetens kommentar. För bemötande av synpunkterna hänvisas till rubrik återkommande synpunkter.

Övriga inkomna synpunkter

16. **En boende, Alphyddevägen 47**, anser att detaljplanen är oklar gällande *varför* ett torn behöver byggas just på denna plats. Han misstänker att detta är ett utslag av politisk och kommersiell hybris snarare än ett svar på ett medborgarbehov eller önskan. Han menar vidare att samtal med exploateringsingenjören visat att ingen solstudie genomförts och kräver att en sådan måste tas fram, inkluderande fullständiga data. Han pekar på en avsaknad av faktaunderlag gällande hälsokonsekvenserna av ett begränsat solljus för de boende. Han anser även att planförslaget saknar förklaring till hur ett högt hus med den placeringen kan anses passa in i landskapet med tidigare tydlig uppdelning mellan vertikala och horisontella element, och som dessutom skulle förändra den västliga entrén till Nacka.
17. **En boende** anser att värdet på hennes lägenhet kommer att minska då höghuset skulle förändra utsikten från balkongen. Hon menar att huset rimmar dåligt med idén om Nacka som nära både till Stockholm och naturen, och föreslår istället kontorslokaler ovanpå byggnaderna i Sickla köp kvarter.
18. **En boende, Alphyddevägen 31**, anser att skuggningen från höghuset kommer att leda till brist av solljus och därmed även av D-vitamin för de boende. Hon menar att kommunen bygger för mycket redan som det är i området (studentbostäder, tunnelbana et cetera) och familjen har därför planer på att flytta.
19. **Två boende, Alphyddevägen 47**, anser att planen kommer att leda till försämrade ljus- vind- och insynsförhållanden samt allmänt en minskad trivsel för de boende. De föreslår att kommunen begränsar höjden på stationshuset till maximalt i nivå med Curantenhuset.
20. **En boende** anser att det nya huset ska byggas i samma höjd som Curanten och är orolig för förändrade ljus- och vindförhållanden. Hon menar att en tunnelbanestation är ett för svagt argument för den påverkan detta innebär för de redan boende i området.
21. **En boende i Alphyddan**, anser att tidpunkten för informationsmötet strax före jul lett till brist av information till de boende. Hon menar även att de boendes utsikt redan är förstörd åt det andra hållet på grund av studenthusen, samt att stationshusets höjd inte passar in i omgivningen.
22. **En boende, Alphyddevägen**, anser att stationshuset är för stort och för högt och kommer stoppa allt ljus in i hennes lägenhet, vilket var skälet till att hon flyttade hit.
23. **En boende, Alphyddevägen 55**, skriver att solljuset och utsikten var anledningen till att hon flyttade till Alphyddan, och hänvisar till skrivelse 15.
24. **En boende, Alphyddevägen 55**, menar att hans familj kommer bli tvungna att leta nytt boende om planen genomförs. Detta på grund av minskat solljus. Han manar kommunen till att inte bygga högre än kringliggande bebyggelse.

25. **Två boende, Alphyddevägen 31**, anser det mycket olämpligt att bygga ett så pass högt hus i omgivningen. Huvudanledningen är det minskade solljuset in i lägenheter och balkonger, inte minst för pensionärer som har svårt att förflytta sig, och de ser fram emot en korrekt utredning om ljus- och skuggförhållanden.
26. **Två boende, Alphyddevägen 63**, anser att det nya stationshuset är ett skrytbygge signerat arkitektfirman, med kommunens goda minne. Husets höjd, med skuggning av många bostäder kommer för många boende innebära en sämre livskvalitet.
27. **En boende, Alphyddevägen 47**, anser att detaljplanen inte tillfredställande nog redovisar behovet av ett torn på denna plats, och har önskemål om en maximal bygghöjd motsvarande Curantehuset. Hon belyser vikten av att bevara det diametrala landskapets årsringar, och menar att den historiska industrimiljön, med avsaknad av höghus, hotas vid planens genomförande. Hon efterlyser vidare en professionell konsekvensbeskrivning gällande solljus, hälsa samt grönytor.
28. **En boende, Alphyddevägen 67**, anser att husets höjd kommer att påverka de boende på övre Alphyddan, men att deras egen utsikt från sjunde våningen mot Hammarby sjö inte kommer att påverkas. Däremot framförs synpunkter på planerna på Nacka Port, där än högre bebyggelse planeras, med försämrad utsikt som följd. Han menar att båda projekten borde vara ute på samråd samtidigt då de båda i betydande grad påverkar samma område. Han ifrågasätter även hur regleringen av höjden för stationshuset har påverkats av inflygningssträckan till Bromma flygplats, när planerna för Klintens färgfabrik inte har gjort det.
29. **En boende, Alphyddevägen 43**, menar att de boende i Alphyddan förlorar mycket av sin utsikt och sitt solljus på grund av bygget av stationshuset. Han påpekar att det påverkar framförallt de äldre, som kanske inte har någon annan möjlighet till sol än från just den egna balkongen. Han efterlyser en korrekt sol- och hälsostudie samt en beräkning av värdeminskning av fastigheterna som berörs. Han skriver vidare om hur det samtidigt planeras för Nacka Port och att det väl bör räcka med ett (1) landmärke, samt att idén som skärgårdskommun med småskalighet som motto förlorats i storhetsvansinne. Som boende på Alphyddan känner han sig helt bortglömd av kommunen, först bygget av studentbostäder och nu detta, och frågar sig om kommunen låter invånarna eller näringslivet komma först. Han är även kritisk till samrådsprocessen, som han anser låg fel, både i tid och plats. Han föreslår ett nytt ”öppet hus” i Dieselverkstan där alla fakta kan presenteras – solstudier, hälsoeffekter, de boendes miljö och trivsel et cetera. Han ifrågasätter att det inte skulle finnas tid för detta. Avslutningsvis anser han att byggnaden inte passar in i miljön och att Alphyddan som välkänt landmärke kommer att försvinna.
30. **En boende (ombud för 17 undertecknare), Alphyddan**, skriver att en redan ogynnsam planering av bostadsområdet gällande solljus, skulle förvärras ytterligare av skugga från stationshuset. Hon menar att det är en hälsofråga som inte framkommer i planbeskrivningen, och hänvisar till Boverket och Folkhälsomyndigheten. Vidare är hon kritisk till tidigare solstudie, och föreslår ett

lägre hus samt att de lägre husen i Sickla köpkvarter byggs på för att inrymma det planerade höghusets innehåll.

31. **Styrelsen Brf Svindersvik, Alphyddevägen 6-8** anser att höjden på stationshuset bör begränsas till att maximalt motsvara Curantenhuset, som ändå skulle tillgodose grundläggande behov för den planerade utbyggnaden av tunnelbanan. De menar att trivseln i området kommer att minska på grund av förändrade ljus-, vind- och insynsförhållanden. Byggnationen och dess läge bör noggrant förankras hos alla som berörs så att en harmonisk och estetisk harmoni uppnås.
32. **Styrelsen Brf Tallkronan, Alphyddevägen 45**, anser att höjden på stationshuset bör begränsas till att maximalt motsvara Curantenhuset, som ändå skulle tillgodose grundläggande behov för den planerade utbyggnaden av tunnelbanan. De menar att trivseln i området kommer att minska på grund av förändrade ljus-, vind- och insynsförhållanden. Byggnationen och dess läge bör noggrant förankras hos alla som berörs så att en harmonisk och estetisk harmoni uppnås.
33. **En boende, Alphyddevägen 67**, anser att stationshuset ska byggas maximalt hälften så högt som planerat. Detta för att ge mindre skugga, färre störningar av utsikten mot Nacka naturreservat, Björkhagen och Hammarbyhöjden. Hon anser även att en analys av hur framtidens arbetsplatser kommer att se ut ska göras innan man bygger ett höghus för kontorsverksamhet.
34. **En boende, Alphyddevägen 41, tillägg till Brf Tallkronan**, listar närområdets hotell och anser att en överetablering av hotell i området inte är förtjänstfullt, vilket kommunen bör beakta. Han menar även att höjden bör begränsas på grund av utsikts- och ljusförhållanden.
35. **En boende, Alphyddevägen 47**, anser att ett torg på platsen skulle vara bättre för fastighetsägaren, men om stationshuset ändå byggs bör höjden begränsas till höjden på det befintliga Curantenhuset, för att inte området ska kännas trångt och icke-estetiskt. Han saknar en miljökonsekvensbeskrivning av hur de boende påverkas av ändrade förhållanden gällande trivsel, ljus, vind och insyn. Han saknar även information i planen om grönområden i området.
36. **En boende, Alphyddevägen 47**, anser att stationshuset är så avvikande rent estetiskt att det är stötande. Höjden bör inte vara större än Curantenhuset för att inte skymma solen och för att begränsa insyn. Hon skriver att huset kommer innebära att värdet på Alphyddans lägenheter kommer att minska, och undrar om kommunen kompensera de boende för detta. Hon föreslår att kommunen tittar på det nya stationshuset på Odenplan och följer detta exempel.
37. **En boende, Alphyddevägen 47**, anser att det planerade stationshuset inte passar in i det väl skapade landskapet med sin alpliknande känsla, med Alphyddan som välkänt landmärke för Sickla. Han menar att områdets identitet som kännetecknas av en väl bevarad industrikultur riskeras om inte utvecklingen mot stadsliknande miljö sker varsamt och försiktigt, och endast i de inre delarna för att inte påverka helheten av området. Han efterlyser en mer levande stadsmiljö, även efter

stängningstid, samt en hårdare uppstyrning av arkitektur och bevarande av kulturella byggnader. Han skriver att kommunen inte tittat på alternativa lösningar, med bättre funktion, tillgänglighet och logistik, till ett lägre pris. Han anser att tunnelbanans entré hamnar vid sidan av det naturliga gångflödet vilket kan medföra trängsel. Han skriver vidare att korsningen mellan Gamla Värmdövägen och Sickla Industriväg är både farlig och skapar trafikproblem, särskilt med tanke på att sikten skymms i Gamla Värmdövägens s-sväng. Han bifogar även ett antal bilder som visar hur utsikten förändras för de boende vid det planerade husbygget.

38. **En boende** anser att stationshus bör kortas med minst en tredjedel och bli maximalt 30 meter högt. Hon skriver att en framtida stad inte behöver växa på höjden, speciellt i områden där det finns gott om markyta.
39. **Fyra boende, Alphydevägen 23**, anser att stationshuset är en onödig etablering där inga nya bostäder tillkommer. De menar att deras lägenhet kommer att hamna i skugga och förlora all utsikt. De skriver att planens miljöaspekter har varit otydliga, och hemställer att byggnationen inte genomförs, alternativt begränsar den betydligt, så att området slipper ytterligare störning.
40. **En boende** anser att stationshuset inte kommer att göra området mer stadslikt samt att det är för stort. Hon skriver att det redan finns hotell och delvis tomma kontorslokaler. Huset bör bli högst fem våningar för att inte förstöra för de boende på Alphyddan, där den tidigare arkitekten tänkt på hur det ska komma in ljus i lägenheterna. Hon är även mycket kritisk till hur kommunen spränger bort alltför mycket berg inom sina gränser.
41. **En boende, Alphydevägen 47**, anser att det finns stor risk att mikroklimatet (solinfall, skugga och vindpåverkan) förändras negativt med det höga stationshuset. Hon menar att all nybyggnation gjort att det snart inte finns plats för barn att röra på sig, vilket leder till diabetes och fetma. Hon skriver även att marken kan innehålla föroreningar som kan innebära luktproblem för de närboende. Hon menar också att kommunens tidigare argument om lokal kulturmiljövård och en historisk koppling mellan industrimiljö och järnväg nu gått förlorat.
42. **En boende** skriver att tunnelbanan kan locka nya företag till området varför det är positivt att kommunen satsar på nya byggnader med nya kontor. Han anser dock att stationshuset som är minst dubbelt så högt som övrig bebyggelse är alldeles för oproportionellt för området. Dessutom menar han att 900-1200 boende på Alphyddan kommer att få permanent skugga året om. Han anser att nybyggen ska anpassas till närområdets miljö och därför inte bygga ett av Stockholms högsta hus på denna plats. Han föreslår därför att byggnadshöjden halveras så att den hamnar i samma höjd som Alphydevägens lägenheter samt Sickla köpkvarter.
43. **En boende** skriver att den hittillsvarande arkitekturen med låga hus, som till exempel Atlas Copco har skapat en trivsamt atmosfär i området, och tror att det höga stationshuset kommer leda till psykisk ohälsa för de boende på Alphyddan på grund av skuggningen och förstörd utsikt. Hon menar även att dessa i och med närheten till Stockholm och Nacka Forum inte är i behov av fler affärer i Sickla och

tror att projektet kommer att bli en förlustaffär för kommunen, inte minst med tanke på hur allt fler väljer att arbeta hemifrån samt konsumera på internet.

44. **En boende** menar att planen ser lovande ut men är osäker på om lokalerna verkligen kommer att kunna hyras ut med ett framtida förändrat köpbeteende i åtanke. Han frågar sig om Nacka kommuns skattebetalare i så fall kommer att behöva skjuta till kapital.
45. **En boende, Alphyddevägen 47** skriver att huvudskälet till att han köpte sin lägenhet var den i det närmaste insynsfria balkongen med solljus och utsikt. Han menar att allt detta försvinner med det planerade stationshuset.
46. **En boende, Alphyddevägen 55**, skriver att stationshusets höjd kraftigt kommer att påverka hans familjs boendemiljö genom att begränsa utsikten och blockera solljuset.
47. **En boende, Alphyddevägen 67**, anser att detta är ytterligare en belastning för de boende, utöver studentbostäderna. Dock menar hon att höghusets påverkan på hela Sickla-miljön är det allra värsta. Hon begär därför att hushöjden minskas betydligt.
48. **Två boende, Alphyddevägen 45**, anser att stationshuset på grund av skuggningen inte bör byggas högre än Curantenhuset. De frågar vidare om kommunen utrett hur ekologin förändras i skuggområdet, samt om man utrett den fysiologiska och psykiska påverkan för de befintliga boende. De citerar även det nya förslagets gestaltungsprogram där tegel ska vara det bärande historiska materialet i området för att ansluta till tradition och kulturellt arv, och påpekar att detta inte finns visibelt på de nya studentbostäderna från Alphyddevägen eller Sicklaområdet. De uttrycker besvikelse över hur kommunledningen valt att inte ta hänsyn till alla sina medborgare.
49. **En boende, Alphyddevägen 47**, skriver att det känns otroligt tråkigt att stationshuset kommer skymma eftermiddags- och kvällssolen och även delar av Sickla som ska bebyggas. Hon menar att huset inte passar in i miljön och rekommenderar ett lägre hus.
50. **En boende, Alphyddevägen 25**, finner det mycket otillfredsställande att luftrummet, utöver studentbostäderna, kommer att skymmas ytterligare av ett onödigt högt hus, och föreslår därför att höjden på stationshuset begränsas till samma nivå som övriga byggnader i Sickla köpkvarter.
51. **En boende, Alphyddevägen 53**, skriver att stationshusets höjd måste ses över. Förlust av solljus samt utsikt skulle sänka både boendemiljön och boendekvaliteten samt även värdet på lägenheten. Han menar att det inte behövs ett 23-våningshus för att skapa en tätare stad.
52. **En boende, Alphyddan**, uttrycker oro över att stationshusets höjd kommer innebära skugga samt även en värdeminskning för hennes lägenhet. Hon frågar om kommunen kommer att kompensera en eventuell värdeminskning.

53. **En boende, Alphyddevägen 55**, skriver att stationshuset kommer skymma solen in i hennes lägenhet till den grad att hon och hennes familj kommer tvingas leta nytt boende. Hon manar kommunen att inte bygga högre än de kringliggande husen för att inte väsentligt försämra levnadsförhållandena för henne och hennes grannar.
54. **En anonym** menar att ett 23-våningshus, mest bestående av kontor, inte kommer att bidra till att göra Sickla till en mötesplats med stadspuls och socialt liv. Ett stort problem idag är att området slutar leva kvällstid när gallerian är stängd, vilket kommer att accentueras ytterligare med ett nytt kontorshus. Hen tror inte att det nya stationshuset kommer att binda samman Sickla vilket detaljplanen antyder.
55. **En boende, Alphyddan**, skriver att det fria läget och utsikten var det som gjorde att hon flyttade hit. Efter studentbostäderna och nu dessutom det nya stationshuset är detta bortbyggt, och hon känner att Nackas kommunpolitiker inte lyssnar på dem som bor i området. Hon menar att de boende inte vill ha någon skyskrapa, utan föreslår en betydligt lägre byggnad för att inte försämra boendemiljön i alltför hög grad.
56. **En boende, Alphyddevägen 43**, har generellt inget emot att det byggs mycket i Nacka, men ser ingen poäng med att det nya stationshuset ska bli så högt som planerat. Hon menar att en av fördelarna med Alphyddan, dess utsikt, tillsammans med studentbostäderna förstörs mer och mer.
57. **En boende, Alphyddevägen 41**, anser att det redan blivit så exploaterat i området att stationshuset borde inrymmas i Curantenhuset som väl uppfyller behoven för en tunnelbaneuppgång och service et cetera. Hon skriver vidare att det inte behövs ett högt hus för att göra gaturummet levande och tilltalande, och menar även att det höga huset skulle försämra boendemiljön påtagligt, med mindre ljus och mer insyn. Hon anser inte att ett höghus gör en tunnelbaneuppgång mer attraktiv, och påpekar att det redan finns hotell och kontor i området.
58. **En boende, Alphyddan**, vill inte ha ett höghus som skulle skymma allt ljus framför familjens balkong, och skriver att inte flyttade till Nacka för att få uppleva denna utveckling av Sicklaön.
59. **Two boende, Alphyddevägen 35**, anser att stationshuset skulle försämra deras ljusförhållande och efterlyser en mer omfattande solstudie. De skriver att de flyttade hit mycket på grund av ljuset och utsikten som nu skymms mycket av det nya huset samt av studentbostäderna. De föreslår ett lägre stationshus, men med ett högre hus längre bort från de befintliga bostadshusen, till exempel vid Ica-parkeringen. Alternativt kan man dela upp vad som är tänkt att inrymmas i stationshuset, som de anser inte skulle fylla sin funktion som landmärke.
60. **En boende, Kvarnsjövägen 14**, anser att Nacka bör förbli ett samhälle med måttfull och låg byggnation i samverkan med ortens tradition. Nacka ska tävla i grenar som smakfullhet, trivsel, trygghet samt stilsam och återhållsam utbyggnad,

och söka sin framtid utan expansion och expansiv tillväxt, som han menar inte finns efterfrågat bland invånarna.

61. **Tre boende, Alphyddevägen 67**, anser att stationshuset tillsammans med påbörjat bygge på Nobelberget kommer att förstöra utsikten och leda till mindre solljus för de boende på Alphyddan, som sedan länge är känt för sin utsikt över både Nacka och Stockholm. De tycker att 23 våningar är opassande i Sickla, och föreslår att höjden reduceras till maximalt fem våningar.
62. **En boende i Alphyddan och egenföretagare i Nacka**, vill inte se ett stationshus som tillsammans med studentbostäderna skymmer balkongerna. Hen tillägger att Nacka stationshus (åsyftar den äldre stationsbyggnaden för Nacka station invid Saltsjöbanan) ska få vara kvar.
63. **En boende, Becksjudarvägen 35**, anser att stationshuset blir för högt och kraftigt kommer bryta den sky-line som finns. Det passar inte in i miljön och höjden bör reduceras med en tredjedel. Han menar att de boende förlorar både solljus och utsikt samt att husets fasadmateriell riskerar att bli en gigantisk spegel och starkt blända omgivningen. Han skriver att den höga, massiva och mörka byggnaden ger ett närmast dystopiskt och hotfullt intryck på omgivningen.
64. **En boende, Alphyddevägen 67**, anser att byggnaden är hög, klumpigt gestaltad och innebär en förföljning av centrumområdet. Huset kommer innebära skuggning och vindar i närområdet, och hon vill se en lägre och mer smäckert gestaltad byggnad. Hon menar att det är dagens låga bebyggelse som gör att centrumet uppfattas som intimt. Hon skriver även att placeringen kommer att leda till skugga och försämrad utsikt för de boende.
65. **En boende, Alphyddan**, är kritisk till samrådstidens längd samt placering av öppet hus i det för många svårtillgängliga stadshuset och annonseringen av detta, endast en vecka före. Hon anser att ett samrådsmöte istället bör hållas på Dieselverkstaden och informeras om tydligt och i god tid, och helst inte mitt under jultid. Hon föreslår även att samrådstiden utökas åtminstone till januari månads utgång. Hon skriver att informationen om förändrade ljusförhållanden för Alphyddan var otydlig samt påpekar att det inte är klart hur naturen påverkas av ständig skugga i skog och park. Hon menar även att höghus passar bättre i helt nya områden som överbyggnaden av motorvägen vid Nacka centrum.
66. **En boende, Alphyddan**, skriver att informationen om stationshuset varit synnerligen knapphändig. Tillsammans med studentbostäderna kommer Alphyddan att stängas in och förutom störande ljud nattetid från studenthusen kommer nu sikten att skymmas av stationshuset. Hon anser att två torn inte passar med övrig bebyggelse i ett fint och lugnt familjevänligt område, där alla byggnader bildar en enhet. Hon menar även att de Sicklabor som påverkas mest av dessa planer inte har bjudits in till samråd.

Planenhetens kommentar. För bemötande av samtliga synpunkter hänvisas till rubrik återkommande synpunkter.

Ändringar efter samråd

Synpunkterna i samrådet har föranlett följande ändringar av planförslaget:

- Planförslaget har kompletterats med markanvändningen K – kontor.
- Planförslaget har utökat markanvändningen för tunnelbaneändamål till att omfatta hela byggrätten.
- Planbestämmelse som reglerar utkragande fasaddel har tagits bort.
- Gestaltungsprogrammet har uppdaterats och studier om solljus redovisas separat. Solljusstudierna redovisas med fler klockslag under dygnet. Gestaltungsriktlinjerna har justerats.
- Dagvattenutredningen har uppdaterats och kompletterats med en dagvattenlösning som kan rena och fördröja dagvatten inom planområdet.
- Trafikbullerutredningen har uppdaterats. Planförslaget har kompletterats med bestämmelser avseende skydd mot störningar.
- En utredning om vibrationer och stomljud har tagits fram. Planförslaget har kompletterats med bestämmelser avseende skydd mot störningar.
- En trafikutredning har tagits fram inför granskningen som bland annat redovisar parkeringsbehov för bil och cykel.
- Ett kompletterande risk-PM har tagits fram.
- Planförslaget har uppdaterats utifrån uppdaterade och nya utredningar. Redaktionella ändringar har även utförts.

Planenheten

Susanne Werlinder
Planchef

Terese Karlqvist
Planarkitekt