

2024-05-30

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

KFKS 2020-00321

Utökat förfarande

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Detaljplan för Tryckluftsfabriken i Sickla, Nacka kommun

Sammanfattning

Under perioden 15 december 2023 till och med 26 januari 2024 var detaljplan för Tryckluftsfabriken utställd för granskning. I detta granskningsutlåtande sammanfattas och besvaras inkomna synpunkter. Planområdet är beläget i Sickla på västra Sicklaön och utgörs av de centrala delarna av nuvarande Sickla Köp kvarter. Platsen domineras idag av stora ytor för markparkering och låg handelsbebyggelse.

Detaljplanen innebär att befintlig bebyggelse och parkeringsytor ersätts med tät kvartersbebyggelse i omkring sex till åtta våningar innehållande i huvudsak arbetsplatser med handel och service i kvarterens entréplan. Reglerad användning är delvis flexibel och möjliggör även för omkring 330 bostäder. Projektet ska bidra till att knyta samman Sicklas splittrade bebyggelsemiljö till mer av en sammanhängande stadsdel.

Under granskningsperioden inkom sammantaget 26 yttranden varav 21 från remissinstanser och 5 från privatpersoner.

Länsstyrelsen framför synpunkter gällande föroreningar (kvicksilver), industribuller och skyfall. Mot bakgrund av resultatet av den genomförda kvicksilverutredningen bedömer kommunen att halten kvicksilver inte begränsar planerad markanvändning. Bullerutredningen har uppdaterats med beräkningar avseende industribuller och planbestämmelse har tillkommit på plankartan inför antagandet. Den tillfälliga skyfallslösningen har beskrivits i utredning och i planbeskrivningen och nya planbestämmelser avseende skyfall har tillkommit på plankartan.

Med anledning av Trafikverkets yttrande sker ett förtydligande i planbeskrivningen gällande motiv till planläggning av Trafikverkets vägområde. Trafikverket bedömer att förslaget till detaljplan inte innebär att genomförandet av riksintresset Östlig förbindelse påtagligt försvåras.

Planbeskrivningen har justerats avseende förändrad förutsättning gällande Saltsjöbanan. Vid tid för granskningen planerades Saltsjöbanan höjas upp på en bro norr om planområdet men politiskt beslut har fattats i april 2024 gällande nedläggning av projektet. Trafikbullerutredning har uppdaterats och kompletterande PM för trafik upprättats för att visa att detaljplanen är genomförbar med den förändrade förutsättningen. Beräkningar och resultat i skyfallsutredning var vid granskningen inte beroende av Saltsjöbanans upphöjning. Skyfallsutredningen har endast uppdaterats med skriftliga resonemang som tydliggör att Saltsjöbanan inte planeras höjas upp.

Planförslagets syfte och innehåll

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en tät stadsmiljö med arbetsplatser, bostäder, verksamheter och offentliga rum, gator och stråk i direkt anslutning till kommande tunnelbanestation i Sickla. Bebyggelsen och dess struktur med gator och platser ska bidra till ökade stadskvaliteter, koppla samman området med sin omgivning, öka tryggheten samt förmedla avläsbarhet som en ny årsring i den kulturhistoriskt värdefulla industrimiljön. Vidare är det viktigt att kvarteren upplevs som en sammanhållen helhet avseende material och färg.

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

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade 6 december 2023 att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Bakgrund

Beslut om att skicka ut förslaget på granskning fattades av miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 6 december 2023. Granskningstiden varade mellan den 15 december 2023 och 26 januari 2024, sammanlagt sex veckor. Detaljplaneförslaget fanns tillgängligt för granskning i Nacka kommuns utställningshall i Nacka stadshus samt på biblioteken i Dieselverkstaden och Nacka Forum.

Planförslaget var utsänt på samråd i december 2021/januari 2022. Inkomna synpunkter från samrådet sammanfattades och bemöttes i en samrådsredogörelse, daterad 16 november 2023. Inför granskning delades planområdet upp i två delar på grund av påverkan av Östlig förbindelse.

Jämfört med samrådsförslaget omfattades granskningen endast av de sex västra kvarten vilka inte är påverkade av Östlig förbindelse. De östra delarna av samrådsförslaget planeras planläggas i ett separat detaljplaneärende. Mellan samråd och granskning togs ett koncept för gestaltningen fram och flera gestaltungsbestämmelser adderades på plankartan. Frågor om bland annat föroreningar, skyfall och buller utreddes.

Yttranden under granskning

Följande remissinstanser har inga synpunkter på planförslaget:

E.ON Energidistribution AB

Ellevio AB

Vattenfall Eldistribution AB

Försvarmakten

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Södertörns brandförsvärsförbund

Swedavia AB

Stockholm Vatten och Avfall

Polismyndigheten

Fritidsnämnden, Nacka kommun

Kulturnämnden, Nacka kommun

Följande remissinstanser har synpunkter på planförslaget:

Länsstyrelsen Stockholm

Lantmäteri myndigheten i Nacka kommun

Postnord

Stockholm Exergi

Nacka Vatten och avfall AB

Nacka Energi AB

Trafikförvaltningen, Region Stockholm

Nacka Miljövärdsråd

Trafikverket

Natur- och trafiknämnden, Nacka kommun

Synpunkter har även inkommit från fem privatpersoner.

Inkomna synpunkter

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

Inkomna synpunkter från kommunala nämnder

1. Fritidsnämnden anför följande:

Då svar på tidigare synpunkter bedöms vara tillfredsställande och planförslaget som skickats ut på granskning inte medför några tillkommande synpunkter inom fritidsnämndens ansvarsområden är bedömningen att det finns skäl att tillstyrka planförslaget.

2. Kulturnämnden anför följande:

Då svar på tidigare synpunkter bedöms vara tillfredsställande och planförslaget som skickats ut på granskning inte medför några tillkommande synpunkter inom kulturnämndens ansvarsområden är bedömningen att det finns skäl att tillstyrka planförslaget.

3. Natur- och trafiknämnden anför följande:

Väg och trafik

Gatorna och övriga anläggningar som galler, brunnar m.m. ska utformas så att de ytor som trafikeras av servicefordon klarar bärighetsklass 1 (BK1). Ytor med annat material än asfalt ska klara trafikklass 1a.

Det är av stor vikt att ansvarsgränserna mellan privatägda garage under allmän plats och kommunen som förvaltar gatan säkerställs i det fortsatta planarbetet. I den östra delen av Siroccogatan vid plangräns saknas vändmöjlighet för servicefordon. Passage mellan vändplanen och kvartermarken på Siroccogatan behöver därför säkerställas. Trafiken under byggtid måste säkerställas. Borttagande av p-platser riskerar att öka antalet cirkulerande fordon. Garage bör förberedas för laddinfrastruktur.

Gång- och cykel

I nämndens yttrande i samrådsskedet framfördes att det är motiverat med en separerad gång- och cykelbana längs den nya Siroccogatan. I aktuellt förslag saknas detta fortsatt vilket projektet motiverar med att trafikflödena på gatan blir begränsande. I sin helhet blir nya Siroccogatan cirka 600 meter lång när hela området planläggs vilket innebär många besökare i området. Natur- och trafiknämnden vidhåller sin synpunkt om att det är rimligt och motiverat att gående och cyklister har separerade ytor att vistas i för god trafiksäkerhet och trygghet. Detta är särskilt angeläget för barn och unga. Simbastråket behöver också få god cykelinfrastruktur med en tillgänglig cykelförbindelse från Siroccogatan upp till Simbastråket.

Idag finns det en aktiv testgruva under Epirocs huvudkontor i Sickla vilket innebär att Siroccogatan används för tunga transporter av borrhögar. Om testverksamheten fortsätter i framtiden behöver den nya Siroccogatan bärighet anpassas till dessa transporter.

Natur och park

Natur- och trafiknämnden noterar att allmän gata planeras ovanpå privata garageanläggningar. Denna lösning har potential att ge ökade drift och underhållskostnader då utrymmet delas av två parter. De regnbäddar och planteringar som planeras längst med gatan kan på sikt skada garagen och vid renovering av garagen behöver anläggningarna på gatan göras om.

Nämnden noterar att detaljplanen för Tryckluftsfabriken inte innehåller någon parkanläggning. Avsaknaden av park inom detaljplaneområdet och det faktum att det är ca 450 m (via gångvägar) till närmsta park, Atlasparken, samt 300 m fågelvägen innebär att kommunen gör ett avsteg från målen i grönstrukturprogrammet. Programmet anger även att en park bör vara minst 1 ha stor, vilket Atlasparken inte uppfyller. Parkens placering på en höjd ger den vidare begränsad tillgänglighet. Om inte park eller motsvarande kan skapas i enlighet med Nackas mål (300 m), bör kompensationsåtgärder eftersträvas som exempelvis lekinriktade gårdar, träd/planteringar, hundrastgård, mikroparker, pop-up parker, stadsodling etc. Avsaknad av park inom planområdet innebär också att slitaget på andra parker på Sicklaön blir intensivare och därmed ökar kostnaderna för att hålla dessa i bra skick.

Planenhetens kommentar: Projektet planerar att utforma allmän plats gata enligt synpunkter från Natur- och trafiknämnden gällande bärighet. Gatan är även dimensionerad för möte mellan tung trafik och personbilar och åtkomst till gruvan under planområdet bibehålls med samma funktion som idag.

Ansvarsgränserna mellan kommunen och fastighetsägaren gällande det privatägda garaget under allmän plats kommer hanteras i avtal mellan kommunens och fastighetsägaren. Frågan om vändmöjlighet för servicefordon hanteras i exploateringsavtal. För att säkra en trygg, säker och framkomlig lösning under byggskedet kommer kommunens trafikföringsprinciper för trafik under byggtid följas. Kommunen har inte rådighet i frågan om laddinfrastruktur i det privata garaget men kan informera att fastighetsägaren planerar uppföra detta.

Natur- och trafiknämnden förordar en separerad gång- och cykelbana längs med Siroccogatan. Cykel i blandtrafik går i linje med förslaget cykelvägnät i ”Program för Planiaområdet”. Inom projektområdet planeras ett östvästligt gångfartsområde längs Sicklastråket/Simbagatan i de norra delarna av planområdet som kommer vara det huvudsakliga stråket för cyklister. För att nå detta stråk från Järlaleden planeras ett nordsydligt stråk, det så kallade ”Vattenstråket” som sträcker sig från Svindersviken till Sickla strand. Kommunen projekterar för en dubbelriktad cykelbana längs Planiavägen. Det finns även ett västöstligt cykelstråk längs Järlaledens som planeras att breddas. Mot bakgrund av

detta har projektet gjort bedömningen att det inte är nödvändigt med en cykelbana längs med Siroccogatan.

Natur- och trafikinämnden konstaterar att kommunen gör avsteg från grönstukturprogrammet. Planenheten är väl medveten om avsaknaden av park i planområdet samt att detta får konsekvenser till exempel vad gäller ökat slitage på befintliga anläggningar. I kommande detaljplan, direkt öster om planområdet för Tryckluftfabriken, kommer en mindre park att föreslås. Den kommer delvis att mildra de negativa konsekvenserna av för lite parkyta. De nya anläggningar som föreslås på allmän plats i Sickla behöver generellt ta höjd för högt slitage genom val av slitstarka material. Detta är något som förmedlas till projekteringskedet. Kommunen samarbetar också med fastighetsägaren för att utveckla ett stråk som löper mellan Svindersviken och Sicklasjön, det så kallade "Vattenstråket". Stråket ska bland annat göras tydligare och tryggare för att stärka kopplingen till befintlig grönska och vatten som finns längs med både Svindersviken och Sicklasjön.

Inkomna synpunkter från myndigheter och remissinstanser

4. Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att kommunen inte har visat att planförslaget uppfyller krav som rör hälsa och säkerhet avseende buller, förorenade områden och översvänningsrisk.

Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Hälsa och säkerhet

Buller

Länsstyrelsens synpunkter om externt industribuller som framfördes i samrådet kvarstår. Det framgår av planbeskrivningen och bullerutredningen (Tyréns, 2023) att det finns bullerkällor i form av fasta installationer på befintliga tak i området som kan orsaka störning för kommande bostadsbebyggelse. Kommunen anger att dessa källor behöver beaktas i projekteringen. Utifrån detta behöver kommunen visa att det är säkerställt att riktvärdena för industribuller inte överskrids.

Förorenade områden

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att kompletterade undersökningar av kvicksilver behöver genomföras innan detaljplanen antas. Konsulten (WSP, 2023) skriver att halter av kvicksilver kan utgöra en oacceptabel påverkan på inomhusluften, främst vid nyttjande av marken för flerbostäder. Kviksilver är mycket giftigt och klassas som ett av de allra farligaste miljögifterna. Ämnet är flyktigt och kan ge skador på hjärnan och det centrala nervsystemet. Inför nästa skede behöver kompletterande undersökningar vara genomförda. Utifrån resultaten och eventuell riskbedömning ska kommunen säkerställa att planerad markanvändning inte medför någon risk för människors hälsa. Kommunens egna

bedömningar, åtgärds mål, ställningstaganden, riskbedömning och förslag på eventuella åtgärder ska tydligt finnas redovisade i planbeskrivningen.

Översvämningsrisk

Med föreslagna åtgärder inom och utanför planområdet kommer mindre vatten att ansamlas inom planområdet än i dagsläget. Vid den västra fasaden till kvarter A kommer dock vatten att bli stående. Skyfallsutredningen (Sweco, 2023) anger att entréer längs denna fasad behöver placeras minst 40 cm över befintlig nivå för att undvika att byggnaden tar skada vid ett 100-årsregn med klimatkfaktor, samt att konstruktion under entrénivån bör vara vattentät. Utredningen anger även att nivån för in- och utfart till garaget vid kvarter K bör säkerställa att vatten inte rinner in i byggnaden. Kommunen behöver reglera dessa åtgärder på plankartan samt redovisa dem i planbeskrivningen, alternativt motivera varför åtgärderna inte krävs i dessa fall.

Avvattningskanal, kulvertar och höjdsättning av gator nedströms planområdet är enligt planbeskrivningen en förutsättning för genomförandet av detaljplanen som helhet. Kommunen skriver i planbeskrivningen att exploateringsavtal och servitut ska säkerställa att skyfallsavledningen genomförs. Länsstyrelsen förutsätter att åtgärderna genomförs i enlighet med vad som redovisas i planbeskrivningen. Det framgår även av planbeskrivningen att en tillfällig skyfallslösning säkerställs om åtgärderna nedströms inte är klara då detaljplaneområdet är utbyggt. Enligt skyfallsutredningen är den ackumulerade volymen in till avledningskanalen över 7 000 m³, vilket betyder att stora mängder vatten behöver omhändertas i en tillfällig lösning. Om den tillfälliga lösningen riskerar att bli långvarig behöver kommunen i planbeskrivningen redogöra för lösningen samt visa att den har tillräcklig effekt för att hantera de volymer och flöden som uppstår vid ett 100-årsregn med klimatkfaktor.

Trafikverket är väghållare för väg 260, Järlaleden, intill planområdet och har framfört synpunkter på planförslaget. Kommunen behöver visa att Trafikverkets anläggningar inte tar skada av ökad tillrinning och bedöma om framkomligheten på vägen påverkas.

Frågor gällande planens genomförbarhet

Vattenverksamhet

Kommunen har i granskningshandlingarna angett att exploitören har för avsikt att söka vattendom. Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning om att det finns risk för läckage av föroreningar under anläggandefasen. Riskförebyggande åtgärder vid anläggande kommer att vara viktigt. Väljer kommunen att vänta med dessa utredningar till en prövning om vattendom vill Länsstyrelsen påminna om att även tillfällig försämring av en miljö kvalitetsnorm är otillåten och försvårar planens genomförande.

Planenhetens kommentar:

Inför antagandet har bullerutredningen uppdaterats med beräkningar avseende externt industribuller/verksamhetsbuller. Plankartan har uppdaterats med planbestämmelse som säkerställer att riktvärden för industribuller/verksamhetsbuller inte överskrids.

Inför antagandet har kompletterande utredning avseende kvicksilver tagits fram, ny rapport bifogas till antagandet. Resultatet från den kompletterande progasmätningen från februari 2024 visade inte på några detekterbara halter kvicksilver. Med anledning av detta resultat tillsammans med låga halter i grundvatten och lakteter bedömer kommunen att halten kvicksilver inte begränsar planerad markanvändning

Inför antagandet kompletteras plankartan med skyfallsbestämmelser i kvarter A avseende lägsta nivå för entréer samt att byggnaden ska utformas så att vatten inte skadar dess konstruktion. Plankartan kompletteras också med bestämmelse som säkerställer att garageinfarten ska uppföras på en viss nivå, för att förhindra att vatten rinner ner i garaget. Planbestämmelserna redovisas i planbeskrivningen.

Inför antagandet har skyfallsutredning och planbeskrivning uppdateras med en beskrivning av den tillfälliga skyfallslösningen. Den primära lösningen innebär att fastighetsägaren leder planområdets vatten till Planiavägen. Där ifrån leds vattnet vidare till Kyrkviken genom att kommunen bygger om Planiavägen/Järlaleden med en skyfallsavledning genom projektet Sodafabriken. I detta scenario är det cirka 7200 m³ som avleds till avledningskanalen. I denna volym kommer cirka 3700 m³ från planområdet och 3500 m³ från övriga delar av avrinningsområdet. Om kommunens planerade avledning inte skulle bli av ska byggaktören ordna en tillfällig lösning. Den tillfälliga lösningen måste dimensioneras för att kunna hantera den mängd skyfallsvatten som genereras av den aktuella detaljplanen vilket är cirka 3700 m³. Det säkerställs i exploateringsavtal att den tillfälliga lösningen ska genomföras om kommunens planerade avledning inte är klar vid den tid då behovet finns att avleda vatten från planområdet. En modellering har gjorts av den tillfälliga skyfallslösningen för att visa dess genomförbarhet och att det inte blir en försämrad situation nedströms planområdet. Skyfallsutredning och planbeskrivning har uppdaterats inför antagandet.

Länsstyrelsen framför att kommunen behöver visa att Trafikverkets anläggningar inte tar skada av ökad tillrinning. Trafikverket har i sitt yttrande inte framfört synpunkter kring skyfall. Länsstyrelsen har via mail 2024-02-09 meddelat att kommunen kan bortse från kommentaren om Trafikverket inte framfört åsikter i frågan. Myndigheterna hann inte samordna sina yttranden inom granskningstiden och åsikten framfördes av länsstyrelsen baserat på preliminära uppgifter från Trafikverket.

Byggaktören har sedan granskningen inlett arbetet med ansökan om vattendom.

5. Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun anser inte att detaljplanen säkerställt ett genomförande av planens E1-områden eftersom åtkomst till dessa förutsätts ske via kvartersmark. Myndigheten menar att det är osäkert om officialrättighet för tillträde kan bildas inom kvartersmarken och att det därmed inte heller är säkert att E1-områdena kan avstyckas eller att ledningsrätt för dessa kan bildas. För att en kvartersmarksfastighet ska anses planerlig ska den normalt inte innehålla mark för allmänt ändamål vilket innebär att ett genomförande av E1-områdena är av vikt.

Eftersom särskilda inlösenregler gäller för kvartersmark för annat än enskilt bebyggande bör normalt sådan reglering inte användas generellt inom ett område. E1-området inom kvarter B gäller jämsides med användning C och K vilket kan resultera i en oklar inlösensituation.

Allmänna ledningar kan komma att förläggas inom kvartersmark enligt planbeskrivningen. Allmänna ledningar behöver exempelvis dras fram till E1-området inom kvarter B. Planen säkerställer dock inte att ledningsrätter kan bildas inom kvartersmarken eftersom det inte finns några markreservat utlagda för detta.

Avsikten i planen förefaller vara att ett sammanhängande underjordiskt parkeringsgarage ska underbygga stora delar av området. Lantmäteriet påpekar att egenskapsbestämmelserna e4 och e5 enbart tillåter att en ”gång mellan byggnader” byggs på det område bestämmelsen gäller. Någon garagekonstruktion under mark inom detta område torde inte vara möjlig att bygga eller avstycka.

Servitut avses bildas för kommunens gatufastighet (allmän plats) att ta ner last på underliggande garage (kvartersmark). Det är inte säkert att ett sådant officialservitut kan bildas.

Utkragningar av balkonger, burspråk och skärmtak över allmän plats kommer sannolikt inte att kunna säkerställas med officialservitut eller genom 3D-fastighetsbildning.

Nedfart till bergrum (vid kvarter K) är möjliggjord genom användningsbestämmelserna J och (J). Nedfarten är dock inte säkerställd eftersom även användning C och K gäller parallellt. Möjlighet finns därmed att bygga igen nerfarten.

Planenhetens kommentar: Det finns inte ett behov att avstycka E₁-områdena på grund av att nyttjande (och därmed även tillfart) kommer att regleras med avtalsservitut. Lantmäterimyndigheten skriver att E₁-området i panncentralen gäller jämsides med användningarna C och K och att detta kan resultera i en oklar inlösensituation. Till

antagandet kompletteras plankartan med en bestämmelse som reglerar två höjder för vilka E₁-användningen tillåts emellan.

Som Lantmäterimyndigheten skriver är tanken att det ska vara ett sammanhängande underjordiskt parkeringsgarage, så även för egenskapsområdet med bestämmelserna e₄ och e₅. Till antagandet omformuleras e₄ så att även byggnad under mark tillåts.

Lantmäterimyndigheten skriver att det inte är säkert att officialservitut kan bildas för kommunens gatufastighet (allmän plats) att ta ner last på underliggande garage (kvartersmark). Kommunen är medveten om detta. Som alternativ till officialservitut ska avtalsservitut bildas.

Kommunen planerar att hantera utkragningar av byggnadsdelar genom avtalsservitut.

Kommunen är medveten om att plankartan endast möjliggör nedfarten till bergrummet vid kvarter K och att möjlighet finns att bygga igen nedfarten. Det ligger i fastighetsägarens intresse att avgöra behovet av nedfarten och kommunen har bedömt att det inte finns anledning att reglera mer.

- 6. Postnord** anser att post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt samt med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna ske behöver utdelningen standardiseras. I flerfamiljshus innebär detta man ska ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Planenhetens kommentar: Synpunkt har framförts till fastighetsägaren.

- 7. Stockholm Exergi AB**, påpekar att det inom planområdet finns befintliga fjärrvärmeledningar. För att kunna planera ev. ledningsomläggningar och nya ledningsdragningar samt säkra befintlig drift med så få driftstörningar som möjligt önskas tidig information. Åtgärder i Stockholm Exergis anläggningar utförs av Stockholm Exergi och regleras enligt gällande förlägningsavtal.

Planenhetens kommentar: Synpunkt har framförts till fastighetsägaren.

- 8. Nacka vatten och avfall (NVOA)** har följande synpunkter:

VA

NVOA ser bekymmer med att avvattna de lägre nivåerna av sektion B-B i plankartan då dessa till synes saknar överbyggnad. Hänsyn behöver tas i efterföljande detaljhöjdsättning då det inte kommer vara möjligt att förlägga ledningar. Notera att de två sektionerna saknar markering med A-A eller B-B i plan.

NVOA önskar flera förtydliganden i planbeskrivningen. Bolaget samverkar med exploitören om att fullgoda underlag för VA-avtal upprättas. Detta inkluderar dock inte dagvatten från allmän platsmark.

Avfall

Det framgår av planbeskrivningen och i avfallsutredningen (Tyréns, 2023) att det slutliga valet av insamlingssystem ska göras i ett senare skede i samband med bygglovsprocessen. Men då det av avfallsutredningen dock framgår att stationär sopsug inte är lämpligt som huvudalternativ och att botten tömmande behållare har valts bort av beställaren, så ser NVOA inte skälet till att hålla valet av insamlingssystem öppet så länge. Om miljörum är det val som kvarstår så vore det bättre att arbeta vidare med det valet redan i tidigt skede för att få till denna lösning så bra som möjligt. Det är vidare viktigt att hitta bra angoringsplatser vid varje miljörum då det är en förutsättning för att hämtningen ska fungera.

NVOA påpekar också att den återvinningsstation som idag inryms inom intilliggande område (Dp Sodafabriken) sannolikt inte kommer att finnas kvar över tid och enligt nya krav i förpackningsförordningen ska det tillskapas ytor för så kallade lättillgängliga insamlingsplatser (LIP) för insamling av skrymmande förpackningar. Inom Sicklaområdet bedömer NVOA att det behöver finnas en till två sådana insamlingsplatser.

Planenhetens kommentar: NVOA ser bekymmer med att avvattna de lägre nivåerna av sektion B-B i plankartan då dessa till synes saknar överbyggnad. Planerad höjdsättning medger avledning mot Siroccogatan vilket innebär att avvattning är möjligt. Inför antagandet har det tydliggjorts på plankartan vilken sektion som är A-A respektive B-B.

NVOA önskar flera förtydliganden i planbeskrivningen. Inför antagandet har planbeskrivningen uppdaterats enligt förslag. Det har även skett tekniska förändringar avseende dagvattenhanteringen efter granskningen, planbeskrivningen har uppdaterats i enlighet med detta.

Gällande val av insamlingssystem för avfall uppdaterades avfallsutredningen inför granskning med ytbehov för botten tömmande behållare, detta efter önskemål från NVOA. Planenheten anser att både avfallsutredningen och planbeskrivningen är tydlig med att miljörum är det alternativ som förordas. Detaljplanen redovisar möjliga ytor invändigt för miljörum samt att hämtning är möjligt från planerade gator och torg. Detta anses vara tillräckligt för detaljplaneskedet. Kommunen och byggaktören noterar informationen om LIP.

9. Nacka Energi anser att E-området i befintlig panncentral endast kan inrymma Nacka Energis nätstation. Nätstationen upptar hela utrymmet och energicentralen ryms ej inom samma yta och plan. I övrigt gäller måttangivelser och krav enligt tidigare samråd.

Planenhetens kommentar: Planenheten har via mail 2024-01-22 tydliggjort för Nacka Energi att energicentralen planeras i garageplan, under panncentralen. Detaljplanen säkerställer att energicentralen inte hamnar i panncentralen genom att energicentralens högsta höjd regleras. Till antagandet har plankartan kompletterats med höjdangivelser för nätstationen vilket möjliggör att nätstationen endast finns ovan mark, i panncentralens byggnad.

10. Trafikförvaltningen har följande synpunkter:

Det framgår inte att bilagorna till trafikbulerutredningarna är granskade samt om de avser väg eller spår. Det framkommer visserligen i rapporten (tabell 12) men bör även skrivas ut i bilagorna. Bilagorna får även gärna kompletteras med beräknade värden.

Planiavägens framtida koppling till Värmdövägen är viktigt för trafiksystemet och riktlinjerna RiGata-Buss bör följas annars finns en risk att sträckan inte kommer att kunna trafikeras med buss i framtiden.

Planenhetens kommentar: Trafikbulerutredningen uppdateras till antagandet enligt Trafikförvaltningens synpunkter. Kommunen noterar synpunkten gällande RiGATA-Buss, synpunkten berör dock inte detta projekt. Med tanke på att projektet med att höja upp Saltsjöbanan lagts ner är det inte längre aktuellt med busstrafik på den norra sträckan av Planiavägen.

11. Trafikverket framför att planförslaget berör den framtida trafikleden Östlig förbindelse, väg 75 Södra länken, väg 222 Värmdöleden och Bromma flygplats varav samtliga är utpekade riksintressen för kommunikationer. Riksintressen för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen.

Påverkan på riksintresset Östlig förbindelse

Planområdet har sedan samrådet delats upp i två delar. Den västra delen ställs ut för granskning medan den östra delen avvaktar planläggning. Inom nu aktuellt planområde anger riksintressepreciseringen för Östlig förbindelse i huvudsak att det kommer bli aktuellt med bergtunnel med ett skyddsområde under marknivå. I planområdets sydöstra hörn finns en del där skyddsområdet går upp till markytan. Utifrån tillhandahållet underlag avseende PM Schakt vid kv H, anser Trafikverket att förslaget bergtekniskt inte kommer omöjliggöra byggnation av Östlig förbindelse. Trafikverket bedömer därför att förslaget till detaljplan inte innebär att genomförandet av riksintresset Östlig förbindelse påtagligt försvåras.

Väg 260, Järtaleden

Avstånd bebyggelse till väg 260, Järlaleden

I ÅVS:en för väg 260, Järlaleden tydliggörs att ett avstånd om 12 meter till närmaste bebyggelse från väg 260 ska upprätthållas. För att tillåta avsteg krävs särskild utredning rörande risk och buller samt att drift- och underhållsaspekter. Utifrån remitterade handlingar avseende buller och risk bedömer Trafikverket att föreslagen avstånd till bebyggelse kan medges. Gällande drift och underhåll har Trafikverket och kommunen kommit överens om att kommunen ska ta över driftansvaret för gc-vägen utmed väg 260. Ett driftsavtal gällande detta är under framtagande.

Breddning av gc-väg utmed väg 260

I planförslaget ingår möjlighet att bredda befintlig gc-väg utmed väg 260. Som väghållare för gc-vägen ställer sig Trafikverket positiva till förslaget förutsatt att trafiksäkerhet och framkomlighet inte försämras. I syfte att säkerställa detta ska kommunen ingå ett avtal om bevakning för åtgärderna innan planförslaget antas.

Planläggning av vägområde

Planområdet vid Gillerondellen närmast väg 260 har bestämmelsen GATA, vilket omfattar del av väg 260:s vägområde. Trafikverket bedömer att vägområdet omfattar ytan fram till det norra övergångsstället. Trafikverket har som huvudregel att statliga vägar inte ska detaljplanläggas annat än i fall där särskilda skäl föreligger. Om det finns särskilda behov av att inkludera vägen i planförslaget bör det framgå i planhandlingarna. I annat fall anser Trafikverket att vägen bör undantas från planområdet och att planområdesgränsen förläggs utanför vägområdet.

Geoteknik

På s. 6 i PM schakt redovisas förslag på grundläggning med hjälp av så kallad Berlinerspont. Trafikverket bedömer det vara ett stort ingrepp som behöver presenteras i närmare detalj för Trafikverkets geotekniker. Slutlig lösning måste godkännas av Trafikverket innan arbetena påbörjas. Samverkan vid planering av åtgärden ska regleras i samma bevakningsavtal som för breddning av gc-vägen.

Övriga synpunkter

För bebyggelsen närmast väg 260 medger planförslaget utkragande skärmtak, balkonger och burspråk med en minsta fri höjd om 3.5 m. Hänsyn bör tas till att kommunens underhållsfordon vid behov kan trafikera gång- och cykelbanan utan konflikt.

Planenhetens kommentar: Trafikverket lyfter att detaljplanen planlägger en yta vid Gillerondellen som omfattas av Trafikverkets vägområde. Kommunen har via mail beskrivit motiven till planläggningen och önskat att planläggningen förblir oförändrad. Anledningen är

att kommunen vill släcka ut en rest av gällande detaljplan samt överta privat mark. Trafikverket återkopplade via mail 2024-02-26 att Trafikverket tycker det låter som en bra föreslagen hantering och har ingen ytterligare erinran i frågan. Inför antagandet görs därmed ingen justering på plankartan. Planbeskrivningen kompletteras med motiv till planläggningen.

Kommunens underhållsfordon kan trafikera gång- och cykelbanan längs med Järlaleden utan konflikt. Enligt kommunens riktlinjer ska det fria måttet vara minst 2,5 meter i bredd och 3,5 meter i höjd.

12. **E.ON Energidistribution AB** konstaterar att området inte berör deras koncessionsområde för elnät och tar därmed inte ställning till planförslaget.
13. **Ellevio AB** har inget att erinra.
14. **Vattenfall Eldistribution AB** har ingen elnätanläggning inom område för aktuell detaljplan eller inom dess direkta närområde och har därmed inget att erinra i rubricerat ärende.
15. **Försvarsmakten** har inget att erinra.
16. **Myndigheten för samhällsskydd och beredskap** avstår från att yttra sig.
17. **Södertörns brandförsvarsförbund** har inget att erinra.
18. **Swedavia AB** har inget att erinra.
19. **Stockholm Vatten och Avfall** har inget att erinra.
20. **Polismyndigheten** har inget att erinra.

Inkomna synpunkter från föreningar

21. **Nacka miljövårdsråd** anser att förskolan borde ha varit med i första etappen eftersom den annars kommer saknas när denna etapp är byggd. Den planerade förskolan enligt samrådsförslaget anses vidare få alldeles för små ytor för utomhuslek. Lekytan bör göras flera gånger större på bekostnad av byggnadsyta.

Grönområden

Inom samrådsförslaget större planområde finns endast ett litet parkområde "Gröningen" som blir enda lekplatsen för de större barnen vilket bedöms otillräckligt. Nacka miljövårdsråd önskar större park och lekområde på bekostnad av byggnadsyta.

Husens höjd och innergårdar

Husen kommer att bli upp till 7 våningar höga vilket innebär att de små innergårdarna blir mycket mörka. En kombination av lägre hus, större innergårdar och öppningar i kvarteren mot främst söder skulle kunna göra området betydligt trevligare.

Förbättra gångvägen i planområdet västligaste del

En gen anlagd gångväg önskas i planområdet västligaste del som ersättning för den upptrampade stig som finns där idag. Gångvägen skulle koppla samman befintliga övergångsställen vilket bedöms göra att sicksackvägen och trappan mellan Siroccogatan och Järlaleden kan ersättas med grön parkmark.

Planenhetens kommentar: Förskolegårdens storlek och utformning kommer studeras i detaljplan för den östra delen. För att möta behovet av förskoleplatser som eventuella bostäder genererar i denna etapp ska förskoleplatser lösas inom detaljplan för Sodafabriken, öster om planområdet. Utformning av allmän plats i form av park och lekrområde kommer studeras i detaljplan för den östra delen. Storlek på innergårdar regleras inte i detaljplanen. Krav på dagsljus finns i Boverkets byggregler och säkerställs i bygglovsskedet. Detaljplanen innebär att kommunen tar över den västra delen av planområdet som planläggs som PARK i ny detaljplan, i vilken genare gångväg önskas av Nacka Miljövård. Det finns i nuläget inga planer på att bygga om på platsen men förslaget är potentiellt möjligt att genomföra i framtiden då kommunen äger marken.

Inkomna synpunkter från privatpersoner

22. Synpunktslämnare 1 anser det omotiverat att bygga en stadsdel i trä när Sickla är ett typiskt industriområde. Varför det är så viktigt att bygga stad när det finns många andra delar i Stockholm för de som vill bo i den typen av miljöer.

Att planerad bebyggelse innebär en anpassning till dalgången i Sickla håller synpunktslämnaren inte med om. Utgångspunkten för att bevara upplevelsen av dalgång bör vara låghusen längs Atlasvägen och inte Tallbackens punkthus.

Gällande trafiksituationen uppfattas att en trafikinfarkt med köbildning återkommande drabbar Köp kvarteren och vägarna dit. Den bedömda överkapaciteten av parkering menar synpunktslämnaren inte stämmer och undrar hur parkering för såväl kunder, boende och arbetsplatser ska kunna ombesörjas när det redan idag är konkurrens om platserna på gatan. Finns risk att butiker kommer förlora kunder om det blir svårt att hitta parkering. Och om det är utmanande med trafiken idag, hur ska det då bli under byggtiden? Det går inte heller att förlita sig till att folk åker tunnelbana när den väl kommer, eller vill cykla. Det måste vara anpassat för bilar.

Planenhetens kommentar: Från det senare 1800-talet så har stora produktionsbyggnader vanligtvis konstruerats med stommar av stål vilket var den tidens mest avancerade industriella stomsystem. Så småningom utvecklas industriella stomsystem av betong som ersätter stålet. Idag är motsvarigheten stommar av massivträ, inte minst på grund av dess kraftigt reducerade koldioxidavtryck. Beslutet att låta tunnelbanan sträcka sig ut i Nacka innebar ett tydligt ställningstagande att utveckla Nacka stad och låta Sickla bli en tydligare del av Stockholms innerstad.

Kommunen bedömer att planförslagets homogena siluett från norr och syd gör den flacka dalgången avläsbar och även accentuerad. Även från väst och öst är landskapet tydligt avläsbart via siktstråken in i planområdet på Simbagatan och Siroccogatan.

Trafikutredningens bedömning är att exploatering av befintliga markparkeringar inte kommer leda till brist på bilparkering i området som helhet. Bebyggelsens parkeringsbehov ska lösas inom kvartersmark eller med samnyttjande med närliggande fastigheters parkeringsanläggningar. Tunnelbaneutbyggnaden i Nacka kommer innebära förändrade resmönster.

Planförslaget bedöms inte få någon negativ effekt på trafiksituationen i Sickla. Dock kommer kommunen tillsammans med Trafikverket framgent behöva utreda vidare vilka åtgärder som behövs för att säkra en fungerande trafiksituation i Sickla kopplat till den planerade stadsutvecklingen i Nacka.

23. Synpunktslämnare 2 menar att det riskerar att bli mörka och blåsiga gator med så hög bebyggelse i förhållande till planerad gatubredd. Vidare anförs följande:

- Att det enbart är kontor gör att gatorna kan bli platser för droghandel nattetid då det är tomt på folk.
- Gillar inte förslaget rent estetiskt. Ser inte bra ut att hela kvarter har samma utformning. Vore bättre att jobba på samma sätt som man börjat med bostäder - dvs att det framstår som att det är flera olika byggnader som omsluter en innergård.
- Arkitekturmässigt är det väldigt mycket räta linjer och fyrkantiga block. Hade gärna sett mjukare former och mer klassisk arkitektur, går utmärkt att kombinera med trä som byggnadsmaterial.
- Har inget emot att byggnaderna uppförs med trästomme, men tråkigt om samtliga fasader består av obehandlat trä, de kommer slitas ojämnt efter några år vilket inte kommer vara vackert. Så antingen måla delar av husen eller använd annat fasadmateriäl.
- Nästa version av förslaget bör innehålla renderingar som också visar hur husen och området ser ut en grå vinterdag och där den planerade grönskan på fasaderna är borta.
- Trädplanteringarna i området får gärna innehålla tallar och andra vintergröna träd. Det är

så kort del av året vi har gröna lövträd i Sverige. Måste vara trevligt även på vintern.

Planenhetens kommentar: Planenhetens och fastighetsägarens ambition är att Tryckluftsfabriken ska utvecklas till en levande och trygg stadsmiljö. Kommunens bedömning är att detaljplanen skapar goda förutsättningar för detta. Inför granskningen arbetades ett koncept för gestaltningen fram. Kommunens bedömning är föreslagen gestaltning visar på ett gott hänsynstagande till platsens historia samtidigt som arkitekturen tillåts spegla samtiden. Mellan granskning och antagande görs endast mindre justeringar av planförslaget, inga nya renderingar tillförs. Val av trädart styrs inte i detaljplaneprocessen.

24. Synpunktslämnare 3 vill som boende på Tallbacken understryka vad som tidigare lyfts av boende i området, att det är väldigt viktigt att det även byggs in grönytor och ytor för rekreation när Sickla förtätas. Mötesplatser för barn och unga är av stor vikt. Jag ber er även att säkerställa adekvata klimatanpassningsåtgärder då bebyggelsen sker i en sänka som på sikt kan tänkas vara utsatt för översvämningsrisker.

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

25. Synpunktslämnare 4 menar att det är olämpligt att cykling är tänkt att ske i blandtrafik inom projektet. Alla som cyklar i köpkvarten idag vet hur mycket trafik det blir helgdagar eller efter jobbet. Det bildas bilköer som är svåra att ta sig förbi vilket gör det svårt att cykla till affärerna. Dessutom stannar eller parkerar bilar ofta illegalt på vägsidan, speciellt vid affärer, även om det finns cykelsymboler målade på asfalten. På vintern blir det värre eftersom cykelbanor inte plogas, se hur det fungerar med cykelbanor i blandtrafik i Hammarby Sjöstad. Dessa plogas inte vintertid och därför tvingas cyklisterna ut i vägbanan. Detta utsätter cyklisterna för större risker vilket innebär att fler väljer att inte cykla alls för att de känner sig otrygga.

Synpunktslämnaren menar också att det inte blir mindre trafik med tunnelbana eftersom Nacka och Sickla ökar sina invånare kraftigt.

- Det är ofattbar att ni tänker bygga en trästad, störst i världen, och inte satsa på cykelinfrastruktur.

Planenhetens kommentar: I norra delen av planområdet, längs Simbastråket, planeras ett östvästligt gångfartsområde som kommer vara det huvudsakliga stråket för cyklister. För att nå detta stråk från Järlaleden planeras ett norrsydligt stråk, det så kallade ”Vattenstråket” som sträcker sig från Svindersviken till Sickla strand. Kommunen projekterar för en dubbelriktad cykelbana längs Planiavägen. Det finns även ett västöstligt cykelstråk längs Järlaledens som planeras att breddas. Mot bakgrund av detta har kommunen gjort bedömningen att cykling kan ske i blandtrafik på Siroccogatan.

Kommunens trafikprognos för västra Sicklaön ser en ökning av biltrafiken 2040 gentemot dagsläget. Detta beror på den planerade stadsutvecklingen i Nacka samt i regionen i stort. Tidigare bedömning har varit att upphöjningen av Saltsjöbanan bidragit till att sprida ut trafiken mer jämt i vägnätet. I och med att projektet med upphöjningen av Saltsjöbanan lagts ner får detta effekter på de prognostiserade trafikrörelserna i Sickla. Det förväntas bidra till minskade trafikflöden längs Värmdövägen men ökade trafikflöden längs Järlaleden. Detta bedöms inte vara orsakat av denna detaljplan vars trafikflöden inte förväntas öka gentemot dagsläget. Dock kommer kommunen fortsätta utreda och prognostisera den framtida trafiksituationen i Sickla och kommunen i stort i och med de förändrade förutsättningarna med nedlagda projekt och nedräknade befolkningsprognoser.

26. Synpunktslämnare 5 har omfattande synpunkter och förslag på förändringar av såväl planförslaget som övrig planering i Sicklaområdet. Sammanfattningsvis framförs följande:

1. Brist på helhet. Synpunktslämnaren menar att det är djupt oroande att Sickla ska få en fördubblad befolkning och att kommunen listar 21 pågående projekt, utan att kunna visa upp en samlad vision för stadsdelen, trots den komplexa planeringssituationen. Avsaknaden av en helhetsbild gör risken uppenbar att behov ”skyfflas” mellan planerna och därför inte hanteras samt att suboptimering sker på bekostnad av helheten.

1.1 Synpunktslämnaren menar att det saknas insikt om att Sickla redan idag är en fungerande stadsdel bestående av Atlas Copcos gamla industriområde samt intilliggande bostäder som sammantaget utgör en väl fungerande trivsamt livsmiljö med stora kvaliteter. Det upplevs saknas skrivningar om hur befintliga kvaliteter i livsmiljön kan säkerställas och utvecklas.

Bostadskvarteren i Sickla är småskaligt planerade. Under de senaste 20 åren upplevs kapacitetsbrist successivt uppstått ur flera aspekter, vilket kopplas till utvecklingen av köp kvarteret och annan kommersiell verksamhet samt brister vid planeringen av Hammarby

Sjöstad. Avsaknad förståelse för detta kopplar synpunktslämnaren till brist på fördjupad översiktsplanering, brist på dialog med boende samt för lite samarbetet med Stockholms stad kring gemensamma planeringsförutsättningar.

De kommersiella aktörernas fastighetsutveckling utgår från att de har full rätt att kapitalisera på befintliga kvaliteter i närområdet, utan att bidra med kompletteringar eller kapacitetshöjande åtgärder. Den kommunala planeringen gör inte heller något för att avkräva dem detta.

1.2 Synpunktslämnaren upplever som Sicklabo och yrkesverksam inom fysisk planering brister i den översiktliga planeringen.

1.2.1 Inventering av befintliga kvaliteter, kulturvärden och sociala värden upplevs saknas. En av de största kvaliteterna i Sickla är spåren av historisk- och social utveckling. Den här typen av lager utgör kärnan i ett områdes identitet och påverkar invånarnas ansvarstagande och stolthet. Det är därför oroande att de inte är inventerade och dokumenterade. Den ”transformationsatlas” som togs fram i uppstarten av Tryckluftsfabriken har denna ansats men en alltför snäv avgränsning.

1.2.2 Dialog med boende saknas. I en stadsdel där invånarantalet beräknas fördubblas, hade det varit rimligt att kommunen haft en dialog med dem som bor i stadsdelen. Så har inte skett vilket medför att boende i Sickla överlag har en mycket vag bild av vad utbyggnaden kommer innebära. Detta genererar en naturlig skepsis vilket på olika sätt riskerar att påverka planarbetet och utbyggnadstakten.

1.2.3 En sammanställd bebyggelsestruktur saknas. Den som tar del av AtriumLjungbergs utställning Woodcity i Sickla galleria kan få uppfattningen att det är ALAB:s utvecklingsprojekt som utgör hela utbyggnaden av Sickla vilket inte är fallet. Här behöver kommunen ta ansvar och redovisa en korrekt helhetsbild.

1.2.4 Redovisning av övergripande trafikstruktur och kollektivtrafikförsörjning saknas. Mer biltrafik har successivt genererats genom utbyggnaden av Köpkvarteret och etableringen av Bauhaus och nuvarande trafiksituation upplevs vara ett stort gissel. Primärt är det Järlaleden mellan Atlasrodellen och Gillerodellen som är hårdast ansatt. På helgerna är det ofta köbildning här, vilket medför svårigheter att bl.a. ta sig över gatan samtidigt som boendemiljön påverkas negativt av partiklar.

Utifrån detta blir planerna på en upphöjd Saltsjöbana som möjliggör bil- och kollektivtrafik mellan Planiavägen och Värmdövägen väldigt intressanta. Minskad trafik i det aktuella avsnittet skulle kanske också möjliggöra att ytterligare ett övergångsställe kan anläggas och i

förlängningen det möjliggöra ett ”Sjö-till-sjö-stråket”, från bryggorna vid Sicklasjön, via Markusplatsen och vidare mot Svindersviken.

Gällande kollektivtrafiken efterlyser synpunktslämnaren en samlande plan samt att kommunen företräder medborgarna gentemot SL för att säkerställa genomtänkta lösningar. Flera förslag på utvecklingar av busstrafiken framförs.

1.2.5 Behovsanalys av publika platser med vistelsekvaliteter saknas. I dagens Sickla finns tre publika platser med höga värden och kvaliteter: Markusplatsen, Sickla strandpark med Sicklastrandbadet och Sicklavallen. Dessa fungerar som kvalitativa målpunkter med olika funktion men med ett besöksryck som nått kapacitetstaket. De allmänna platser som finns bedöms inte räcka till för framtiden.

1.2.6 Idéer om barns- och ungas villkor i det framtida Sickla saknas. En fördubblad befolkning kommer medföra att antalet barn och unga i Sickla ökar. Trots det saknas en sammanställning av befintlig skolkapacitet i området. Avseende ytor för skolidrott utgör Sicklavallen den enda tillgängliga ytan och används av samtliga skolor i området inkl. gymnasierna. I en tät, planerad stad minskar möjligheterna att kapacitetsproblem kan lösas och mark måste i därför reserveras. Hur är det möjligt att kommunen säljer ut den enda kommunalt ägda marken i området utan att ha en plan för hur Sickla skola (eller någon annan skola) skulle kunna expandera vid behov?

Synpunktslämnaren menar också att det saknas planering för barns fritidsverksamhet. Att tro att socioekonomisk stabilitet skulle göra kommunal stöttning av barns och ungas fritid överflödigt är naivt. Det visar de senaste årens oroligheter i Hammarby Sjästad där situationen stundtals varit utom kontroll med förekomst av våld och narkotika i låga åldrar. Här spelar troligen kombinationen av många barn och en stadsstruktur som inte är anpassad för barns och ungas behov in.

1.2.7 De som flyttar till Sickla kanske inte kommer att ha så hög medelålder inledningsvis, men med en fördubblad och successivt åldrande befolkning krävs det även planering för åldrandet - mark för äldreboenden bör reserveras i de detaljplaner som nu tas fram, för att säkerställa att det går att uppföra om behovet uppkommer.

1.2.8 Hammarby Sjästad och Sickla sitter ihop sömlöst och många människor rör sig mellan stadsdelarna på daglig basis. Givet detta och de stora utmaningar som finns borde gemensamma planeringsförutsättningar över kommungränsen upprättas.

1.3 Så påverkar bristerna i den översiktliga planeringen detaljplanen för Tryckluftsfabriken

1.3.1 Synpunktslämnaren menar att bristen på översiktlig planering och samordning gör att de detaljplaneprocesser som pågår tillfälligt behöver pausas, så att kommunen kan komma ifatt med det översiktliga arbetet och synka planerna sinsemellan.

1.3.2 Utzoomad och kompletterad trafikutredning. Utifrån beskrivningen av den nuvarande trafiksituationen i Sickla under 1.2.4 har trafikutredningen ett för snävt fokus.

Planbeskrivningen anger 2 900 fler fordon i Gillerondellen. Vad får det för konsekvenser? Detta behöver utredas och en konsekvensanalys genomföras. Trafikutredningen behöver även kompletteras så att alla uppgifter illustreras för alla mätpunkter.

1.3.3 För små allmänna platser. Som beskrivet ovan är trycket på allmänna platser med vistelsevärden stort. I detaljplanen redovisas inga sådana platser. I Sodafabriken, dvs den del som nu har utgått, redovisas endast ett litet torg och en pocketpark vilket inte upplevs stå i proportion till byggnadsvolymer och det centrala läget i stadsdelen. Under tiden som arbetet med Tryckluftsfabriken pågått, har planerna för Sicklavallen blivit kända. En fortsatt satsning med utveckling av en park med idrottsinnehåll där hade kunnat avlasta. När innehållet nu i stället får ett bostadsfokus menar synpunktslämnaren att strukturen för Tryckluftsfabriken/Sodafabriken bör omarbetas med en större allmän plats/park.

2. Övriga synpunkter på detaljplanen

2.1 Rivning av Glashuset står i konflikt med planens hållbarhetsambitioner som anger fokus på återbruk. Återbruk av byggnader är enligt den vedertagna återbrukstrappan den mest hållbara strategin. Det är därför olyckligt att planförslaget gör byggnaden planstridig, dvs att den omöjliggör en fortsatt utveckling av byggnaden om den står kvar. Synpunktslämnaren menar också att ersättningsbyggnaden i kvarter K skapar en entré till Siroccogatan med snäva svängar, vilket skapar problem både utifrån ett orienterbarhets- och trafiksäkerhetsperspektiv.

2.2 Skala på ny bebyggelse i relation till befintlig. ”Luftverkstaden ska få sticka ut” och ”Luftverkstaden som ”ansikte” och blickfång” är skrivningar som används. Samtidigt visar figurerna 14 och 15 hur den nya bebyggelsen ”dränker” Luftverkstaden. Även här upplevs kvarter K som särskilt okänsligt. En rimlig utgångspunkt är stället att den nya bebyggelsen underordnar sig Luftverkstaden. En naturlig horisontal att förhålla sig är krönet på Luftverkstadens ursprungliga gulputsade del, vilket medför att de nya byggnaderna behöver sänkas med en våning.

2.3 Inaktuell illustration. Figur 5 i Trafikutredningen är inaktuell avseende sträckningarna buss 71 och buss 403

Planenhetens kommentar: Synpunktslämnaren framför en brist på helhetsbild. Kommunen vill framhålla att planeringen utgår från ”Strukturplan för Nacka stad” samt att arbete pågår med att ta fram en ny översiktsplan. I arbetet med översiktsplanen ges flera tillfällen att tycka till om kommunens övergripande planering. Kommunen ser inget behov av att pausa detaljplanen för att komma i kapp med översiktlig planering. Den översiktliga planeringen är ständigt pågående. Beslutet om att låta tunnelbana gå ut i Nacka innebär också en vilja att utveckla Nacka stad till en mer tät och levande stadsmiljö, där Tryckluftsfabriken är ett av projekten. Bebyggelsestruktur och gestaltning tar avstamp i den befintliga miljön och tillvaratar kulturhistoriska värden. Ny bebyggelse underordnar sig Luftverkstaden genom att fasadutformning i ny bebyggelse hålls lugn och rationell. Från det nya torget ”Golvet” tillåts Luftverkstaden framträda som tydligast. Att utveckla planområdets parkeringsytor och låga handelsbyggnader enligt planförslaget bedöms medföra positiva konsekvenser för livsmiljön på flera sätt. En mer trygg miljö, förbättrade kopplingar till omgivningen och ökat utbud av service är några exempel. Jämfört med dagens situation innebär detaljplanen att allmän platsmark tillförs i området.

Vid samråd för detaljplanen hölls ett digitalt öppet hus på grund av pandemin. Kommunen tar till sig behovet av mer och tydligare kommunikation kring Sicklas utveckling.

Trafiksituationen i Sicklaområdet är idag högt belastat och köbildning uppstår under rusningstid. Tidigare bedömning har varit att upphöjningen av Saltsjöbanan bidragit till att sprida ut trafiken mer jämt i vägnätet. I och med att projektet med upphöjningen av Saltsjöbanan lagts ner får detta effekter på de prognostiserade trafikrörelserna i Sickla. Det förväntas bidra till minskade trafikflöden längs Värmdövägen men ökade trafikflöden längs Järlaleden. Dock bedöms denna situation inte vara kopplade till projekt Tryckluftsfabriken utan snarare kopplat till övrig genomfartstrafik samt befintlig trafik till och från handelsområdet Sickla köp kvarter. Kommunen utreder trafiken på en övergripande nivå i flera skalor genom trafikprognoser och trafikanalyser. Dessa analyser tar hänsyn till all planerad utveckling i både kommunen och regionen. I och med den förändrade förutsättningen med Saltsjöbanan kommer kommunen fortsätta utreda och prognostisera den framtida trafiksituationen i Sickla. Framtagen trafikutredning kompletteras med ett PM inför antagandet vilket beskriver situationen utan upphöjd Saltsjöbana. Kommunen bedömer att detta underlag ger de svar som krävs för att visa detaljplanens genomförbarhet kopplat till trafik. Gällande entrésituationen i väster finns begränsat utrymme på grund av existerande förhållanden. Platsen kommer detaljstuderas vidare i senare skede för att skapa en så trafiksäker och attraktiv miljö som möjligt. Utveckling av busstrafik kan inte hanteras inom ramen för aktuell detaljplan. I trafikutredningen visas en ögonblicksbild av busstrafiken i området. Förändringar i linjedragningar påverkar inte detaljplanen i någon stor utsträckning, ingen justering har gjorts i utredningen.

Med detaljplanen skapas nya platser för möten. Likt Markusplatsen kommer torg och platsbildningar ligga på kvartersmark. I den östra delen av Tryckluftsfabriken som planläggs i senare skede föreslås ett nytt torg och park på allmän plats. Andelen publika platser bedöms vara proportionerligt sett till platsens centrala läge.

Nacka kommun tar årligen fram behovsprognoser för förskole och skolplatser. I den redovisas befintlig och planerad skolkapacitet för de respektive kommundelarna. Behovsprognosen är ett viktigt underlag i arbetet med att uppfylla kommunens målsättning om att bostadsbyggandet ska samordnas med utbyggnad av kommunal service. Den senaste behovsprognosen visar att utbudet av skolplatser på västra Sicklaön förväntas vara högre än behovet av platser under en lång tid framöver. För att säkerställa en god beredskap av platser finns bland annat en förstudie framtagen för Sickla skola som visar hur skolan kan utvecklas med fler platser. För tillfället pågår nybyggnad av C-huset. Synpunkter kopplat till övergripande planering för barns fritidsverksamhet kan inte besvaras eller tillgodoses i sin helhet inom ramen för aktuell detaljplan. Vad som kan nämnas är att aktuell detaljplan tillskapar stora ytor för lokaler för centrumändamål vilka potentiellt kan nyttjas av barn och unga i framtiden. Kommunen har dock inte möjlighet att styra innehållet i byggnader på privat mark.

Justeringar efter granskning

Efter granskningen har följande justeringar av planförslaget gjorts:

- Planbeskrivningen har justerats avseende förändrad förutsättning gällande Saltsjöbanan. Saltsjöbanan planerades höjas upp på en bro norr om planområdet men projektet har avslutats och det finns inte längre några planer på en upphöjning.
- Bullerutredning har uppdaterats avseende granskningssynpunkter, stomljud från provborring i gruva samt den förändrade förutsättningen att Saltsjöbanan inte höjs upp.
- Skyfallsutredning har uppdaterats avseende granskningssynpunkter samt den förändrade förutsättningen att Saltsjöbanan inte höjs upp.
- PM för trafik har tillkommit avseende den förändrade förutsättningen att Saltsjöbanan inte höjs upp.
- Utredning avseende kvicksilver har tillkommit.
- Planbeskrivningen har uppdaterats i enlighet med ovan utredningar.
- Illustrationsplan har uppdaterats utanför planområdet avseende Saltsjöbanans upphöjning.
- Fastighetskonsekvensbeskrivningen har uppdaterats med information om gemensamhetsanläggningar för vatten, spillvatten och dagvatten.
- Planbeskrivningens genomförandebeskrivning har uppdaterats med information om vatten, spillvatten och dagvatten.

- Planbestämmelse avseende stomljud från borring i gruva har utgått. Planbeskrivningen har uppdaterats med resultat och kommunens bedömning i frågan.
- Planbestämmelse för verksamhetsbuller har tillkommit.
- e₁₃ har tillförts plankartan. Bestämmelsen reglerar höjdangivelser för E₁.
- e₁ har justerats från 11.6 till 11.5.
- e₄ har justerats så att byggnad under mark tillåts.
- b₄-b₆ har tillkommit på plankartan. Bestämmelserna gäller skyfallshantering på kvartersmark.
- Planbeskrivningen uppdateras med motiv till planläggning av Trafikverkets vägområde vid Gillerondellen.
- Plan- och sektionssritningar för A-A och B-B har uppdaterats. Justeringen avser höjder under jord för framtida 3D-fastighetsbildning. Justeringen avser ett mindre område mellan kvarter J och H. Vid granskningen låg det privata garaget 30 centimeter från den allmänna gatan. Vid antagandet har avståndet ökat till cirka 2 meter.
- e₁₄-e₁₉ har tillkommit på plankartan. Bestämmelserna möjliggör att en extra våning tillåts i kvarter J samt den östra delen av kvarter C förutsatt att det endast blir bostäder och/eller tillfällig vistelse (till exempel lägenhetshotell). Om användning C och/eller K nyttjas ovan entrévåning kvarstår det våningsantal som angavs i granskningen. Det sker ingen förändring av nockhöjd.
- b₂ justeras från "...för skyfallsvatten från gård..." till "... för skyfallsvatten från eventuella bostadsgårdar".
- Bestämmelse avseende markföroreningar har omformulerats.
- Redaktionella justeringar i planbeskrivningen.

Planenheten

Emma Castberg
Gruppchef Nacka stad

Anders Nordenskiöld
Planarkitekt