

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

2025-02-20

## **SAMRÅDSREDOGÖRELSE**

KFKS 2017-00957

Standardförfarande

# **SAMRÅDSREDOGÖRELSE**

## **Detaljplan för Norra Nobelberget, fastigheterna Sicklaön 363:2 m.fl. på västra Sicklaön, Nacka kommun**

### **Sammanfattning**

Planens övergripande syfte är att möjliggöra för nya bostäder och en förskola i ett attraktivt och kollektivtrafiknära läge, samt att medverka till en levande och attraktiv stadsmiljö, i enlighet med mål och riktlinjer i relevanta kommunala styrdokument. Vidare syftar planen till att skydda värdefull kulturmiljö och möjliggöra för fortsatt hotell- och kontorsverksamhet i området.

Detaljplanen möjliggör för cirka 290 nya bostäder och inkluderar ett befintligt hotell och underliggande tunnlar med Södra länken och tunnelbana. Bostäderna syftar till att stärka stadsstrukturen i området med en tydlig stadsfront mot omgivande gator och Tvärbanan. Byggnaderna närmast Sickla industriväg rymmer lokaler för handel i byggnadernas bottenvåning samt en förskola i två våningar. Lokaler möjliggörs även i byggnaderna närmast Uddvägen. Lokalerna och förskolan kommer att möjliggöra för fler arbetsplatser och mer verksamheter i området. Detaljplanen överensstämmer med översiktsplanen.

Detaljplanen sändes ut på samråd från 24 mars till 5 maj 2022. Under samrådet inkom totalt 20 synpunkter, varav 15 från remissinstanser och 5 från bostadsrättsföreningar och privatpersoner. Synpunkterna omfattade bland annat geoteknik kopplat till påverkan på södra länken, områdets bullerproblematik, samt våningsantal och skuggning på intilliggande fastigheter. Efter samrådet har en omarbetning av planförslaget skett. Bland annat har den nya gatan inom kvartersmark fått ny utformning i syfte att inte påverka Södra länken och tvärbanan. Våningsantalen för ny bebyggelse har också arbetats om; i områdets östra del har det tidigare föreslagna 16-våningshuset utgått, och de generella våningsantalen på kvarterets lägre delar ökat. I områdets västra del har cirka 30 bostäder tillkommit, bland annat i en ny högdal på 14 våningar. I samband med omarbetningen av våningsantal har också gestaltningen av bebyggelsen omarbetats.

Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Samråd har skett med länsstyrelsen som delar kommunens uppfattning om att planen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

## **Detaljplanens syfte och innehåll**

Planens syfte är att möjliggöra för nya bostäder och en förskola i ett attraktivt och kollektivtrafikhärläge, samt att medverka till en levande och attraktiv stadsmiljö genom omsorgsfullt gestaltade byggnader och lokaler i bottenvåningar. Vidare syftar planen till att skydda värdefull kulturmiljö och vegetation, möjliggöra för fortsatt hotell- och kontorsverksamhet, samt bekräfta tunnlar för Södra länken och tunnelbanan.

Planområdet är cirka 18 000 kvadratmeter stort och omfattar fastigheterna Sicklaön 363:2, 363:3, 83:46 samt 83:44. Fastigheterna Sicklaön 363:2 och 363:3 omfattar idag en kontors- och hotellanläggning. Sicklaön 83:46 är idag obebyggd och Sicklaön 83:44 är bebyggd med en äldre kulturhistoriskt intressant villa (Villa Fannyudde). Mindre delar av den kommunägda fastigheten Sicklaön 40:12 ingår också i planområdet. Under området går befintliga vägtunnlar för Södra länken, som är riksintresse för kommunikationer och den nya tunnelbanan kommer också att gå under planområdet.

Detaljplanen möjliggör för cirka 290 nya bostäder och en förskola i fyra avdelningar i kollektivtrafikhärläge. Bostäderna syftar till att stärka stadsstrukturen i området och bygger vidare på strukturen i Nobelberget i söder. Byggnaderna närmast Sickla industriväg rymmer lokaler för handel i byggnadernas bottenvåning samt en förskola i två våningar. Lokaler möjliggörs även i byggnaderna närmast Uddvägen. Det kommer därmed möjliggöra för fler arbetsplatser och mer verksamheter i området. Bebyggelsen varierar i både form och höjd för att skapa en attraktiv stadsmiljö. Bostadshusen varierar mellan 7 och 9 våningar med undantag för ett högre hus på 14 våningar i områdets västra del. Inom detaljplanen bekräftas även befintlig konferens- och hotellanläggning samt tunnlar för Södra länken och tunnelbanan.

Detaljplanen innebär att markanvändningen i området tydliggörs, att nya bostäder byggs på tidigare parkeringar och obebyggda ytor samt att en kulturhistoriskt viktig byggnad och värdefulla träd skyddas. Detaljplanen bedöms inte innebära någon påverkan på underliggande tunnlar för Södra länken och tunnelbanan, eller närliggande spårområden. Marken inom planområdet ägs utav två exploatörer Atrium Ljungberg Fanny Udde AB och Balder Värmdövägen i Nacka AB. Mindre markområden kommer att överföras till kommunen. Exploatörerna utför all bebyggelse och kvartersgator inom kvartersmark. Iordningställande av lokala allmänna anläggningar regleras i exploateringsavtal och åläggs i denna detaljplan exploatörerna. Den del av Sickla industriväg som ligger inom planområdet ingår i stadsbyggnadsprojektet Värmdövägen.

Detaljplanen överensstämmer med översiktsplanen. Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

## Bakgrund

Beslut om att skicka ut ett planförslag på samråd fattades av planchefen på delegation den 14 mars 2022. Samrådstiden varade mellan den 24 mars 2022 och 5 maj 2022, sammanlagt sex veckor. Ett öppet hus hölls i Dieselverkstaden Sickla den 5 april 2022 och ett digitalt samrådsmöte hölls den 21 april 2022. Under samrådstiden fanns planhandlingarna tillgängliga i Nacka kommuns utställningshall samt på biblioteken i Dieselverkstaden Sickla och Nacka Forum.

## Yttranden under samråd

Följande remissinstanser har inga synpunkter på planförslaget

- Polismyndigheten, Lokalpolisområde Nacka
- Stockholm Vatten och Avfall
- Swedavia AB
- Vattenfall Eldistribution AB

Följande remissinstanser har synpunkter på planförslaget

- Kommunstyrelsen
- Kulturnämnden
- Natur och trafiknämnden
- Utbildningsnämnden
- Länsstyrelsen
- Trafikverket
- Trafikförvaltningen Region Stockholm
- Lantmäterimyndigheten
- Nacka Energi AB
- Nacka Miljövårdsråd
- Nacka Vatten och Avfall
- PostNord
- Skanova
- Stockholm Exergi
- Södertörns brandförsvarsförbund

Luftfartsverket har lämnat in ett sekretessbelagt yttrande. Synpunkter har även inkommit från två bostadsrättsföreningar och tre boende utanför planområdet.

## Inkomna synpunkter

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

## Inkomna synpunkter från kommunala nämnder

1. **Kommunstyrelsen** anser att det är positivt att området kan utvecklas med nya bostäder, förskola samt verksamhetslokaler i bottenvåningarna i nära anslutning till den kommande tunnelbanestationen i Sickla, samt att detaljplaneförslaget överensstämmer med översiktsplanens strategier att skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön samt ett komplett transportsystem med tunnelbana till Nacka.

Planområdesgränsen för detaljplanen har förändrats sedan start-PM och innehåller inte längre något parkområde. Kommunstyrelsen anser att förskolegårdens storlek sannolikt bidrar till en hög grad av samnyttjande av närliggande grönytor utanför det aktuella planområdet. Med en växande befolkning i Nacka anser Kommunstyrelsen därför att det är viktigt att säkra tillgången till natur, parker och promenadstråk samt bostadsnära grönstruktur för att bidra till levande och attraktiv stadsmiljö. För att uppnå målen i majoritetsprogrammet anser Kommunstyrelsen att det är viktigt att anta detaljplanen enligt den angivna tidplanen.

**Planenhetens kommentar:** Parkområdet som redovisades i start-PM utgick ur planområdet inför samråd på grund av att fastighetsägaren Trafikverket inte önskade planlägga området som park. Ett antal åtgärder har gjorts för att förbättra förskolegården och dess närliggande ytor. Förskolegården har justerats och ökat i storlek från 800 kvadratmeter till cirka 1350 kvadratmeter. Inom hotellfastigheten väster om förskolegården planeras för en utsiktsplats som kan besökas av förskolan genom en ny gångkoppling söder om befintlig kontorsbyggnad. Tillgången till denna yta kommer att säkerställas i ett nyttjanderättsavtal. Nyttjanderättsavtalet ska upprättas mellan ägaren av marken och förskoleverksamheten. Alternativt skrivs avtalet med den bostadsrättsföreningen som inhyser förskolan, flera olika lösningar är möjliga. Dessa justeringar har gjorts i syfte att öka kvaliteten på förskolegården och tillgången till besöksmål nära gården.

Tidplanen har försenats på grund av frågor kring geoteknik, bullerförutsättningar, dagvattenlösningar och exploateringsgrad som behövs utredas för att säkerställa detaljplanens genomförbarhet innan detaljplanen kunde gå vidare till granskning.

2. **Natur och trafiknämnden** lämnar följande synpunkter:

### Natur & Park

I situationsplanen redovisas en intilliggande yta, som tillhör Trafikverket, som grönyta. Natur- och trafiknämnden anser att det kan vara missvisande då denna yta kan få en annan användning inom en snar framtid.

Plantering av träd med regnbäddar mellan tvärbanan och kvartersmarken sker till stor del utanför kvartersmarken. Trafikförvaltningen har tidigare motsatt sig placeringen av vegetation inom detta område på grund av drift och underhåll. Dagvattenhantering och anläggningar som tillhör den anses således förläggas inom kvartersmarken.

Natur och trafiknämnden vill att avledningen av dagvatten från kvartersmarken förtydligas genom att det anges vilken gata som avses. I området saknas en lekplats, och i det fortsatta arbetet bör det övervägas att avsätta en yta med planbestämmelsen lek. Förskolegårdens storlek bidrar sannolikt till en hög grad av samnyttjande av närliggande grönytor utanför det aktuella planområdet vilket ökar slitage och kan medföra en högre driftkostnad för dessa grönytor.

### **Konstruktion & Belysning**

Nämnden vill skicka med att det i fortsatta planarbetet säkerställs att tvärbanans ägare har full rådighet över sin anläggning, exempelvis betongtråget. Den nya fastighetsgränsen för kvartersmark behöver anpassas så att konstruktioner som tillhör tvärbanan eller den allmänna vägen förblir tydligt utanför gränsen.

Längs med Sickla Industriväg planeras fasaderna i direkt anslutning till den kommunala vägen. Det kan innebära att vägens konstruktion bärs av privata huskroppar. Nämnden anser att anordningar på kvartersmark och allmän plats ska vara skilda konstruktioner och att det redovisas tydligt i planbeskrivningen. Där bör det även framgå att entrédörrar som går ut mot allmän plats ska gå inåt och att eventuella trappor och ramper ska vara inom kvartersmarken.

Den belysta gång och cykelvägen utmed lokalgatan kommer med stor sannolikhet användas som en genväg genom området, och belysningen är på kvartersmark men bör i det fortsatta arbetet ses över så att ljusbilden blir optimal.

### **Väg & Trafik**

Den vägkorsning som finns mot Uddvägen anser nämnden bör ingå i detaljplanen, då det är viktigt att säkra utformningen av den inom planprocessen. De lokala vägarna i planen behöver utformas och dimensioneras så att dessa säkerställer framkomligheten för räddningstjänst. Det inkluderar även en god framkomlighet till baksidan av husen. I fortsatt arbete behöver också tillgängliga angöringsplatser för rörelsehindrade säkerställas. Även ytor för cykelparkering för både boende och besökare behöver redovisas enligt kommunens rekommenderade parkeringstal.

**Planenhetens kommentar:** Situationsplanen har justerats så att ytan som omfattar Trafikverkets mark inte längre redovisas som mörkgrön. En ljusgrön nyans är dock kvar för att kommunicera områdets nuvarande karaktär.

Utformningen av utrymmet mellan kvartersmarken och tvärbanan har setts över och träden har tagits bort ur förslaget. Avledningen av dagvatten sker främst längs den nya gatan på kvartersmark inom planområdets västra del, och leds ner mot Uddvägen. I plankartan redovisas två möjliga lekplatser med illustrationstexten *lek*. För synpunkter gällande förskolegården se svar till Kommunstyrelsen ovan.

Planenheten noterar nämndens synpunkter kring konstruktion. Planområdesgränsen har justerats så att nuvarande fastighetsgräns mot Tvärbanan kvarstår. Frågor om konstruktion på kvarterersmark behandlas inom exploateringsavtalets bilagor; *Omfattnings- och utförandebeskrivning av allmänna anläggningar*, samt *Exploatörens skyldigheter vid projektering och utförande*. Detta har även förtydligats i planbeskrivningen.

Den nya gång- och cykelkopplingen genom området kommer genomföras helt inom privat kvarterersmark och åtkomst genom området som genväg är därför inte garanterad. Områdets belysning är dock viktig utifrån ett trygghetsperspektiv för boende, och nämndens kommentar har kommunicerats till fastighetsägarna.

Väggkorsningen mot Uddvägen har inte inkluderats i planområdet, då marken redan är planlagd som lokalgata i detaljplanen för Tvärbanan som vann laga kraft 2015. Men utformningen av kvarterergatan närmast Uddvägen har samordnats med Trafikverket och pågående stadsbyggnadsprojektet för kvarteret Klinten på andra sidan väggkorsningen. Den nya kvarterergatan är dimensionerad så att framkomligheten för räddningstjänst är säkerställd. Övriga synpunkter kring angöringsplatser och cykelparkering har setts över och redovisas i planbeskrivningen.

3. **Kulturnämnden** ser positivt på möjligheten att utveckla villan till en mötesplats för boenden och besökare. Tydliga skyltar behöver finnas för att beskriva villans historia och levandegöra den för framtida generationer. Nämnden poängterar att varsamhetsföreskrifter för fastigheten såväl interiört som exteriört behöver finnas när aktörer för framtida café/restaurang eller kontor etablerar sig i fastigheten.

Nämnden poängterar att gestaltningen av nya fastigheter ska smälta in i omgivningen. Nämnden framhäver vikten av sockelfasad mot tvärbanan ska vara utförd i tegel. Samt att generösa glasytor på bottenplan skapar ljusa gatumiljöer som ger trygghet.

Nämnden framför att ny stadsplanering i Nacka bör ta hänsyn till barn och ungdomars behov av kulturaktiviteter på fritiden, vilket överensstämmer med FN:s deklaration om barns rättigheter. På Sicklaön väntas målgruppen barn och unga öka med 89 procent fram till 2040. Barn och ungdomar är en prioriterad målgrupp för kommunens kulturverksamhet. Det innefattar bland annat att beakta behovet av lokaler och anläggningar för barn och ungdomskultur, i så väl organiserad som icke organiserad form.

**Planenhetens kommentar:** Gestaltningen för de nya bostäderna har arbetats om mellan samråd och granskning, och plankartans utformningsbestämmelser har uppdaterats. Bestämmelserna reglerar dock inte specifika materialval eller kulörer. Detta i syfte att möjliggöra för återbrukat material. För vägledning kring material och kulörer i bygglovsskedet har en materialpalett tagits fram och redovisas i planbeskrivningen. Dessa är exempel på lämpliga fasadmateriäl på grund av

att de relaterar till omgivande kulörer och material i närområdet, samtidigt som den nya bebyggelsen ska kunna tillföra nya visuella intryck. I materialpaletten ingår tegel.

Bestämmelserna för Villa Fannyudde har utvecklats i granskningsförslaget. Villan skyddas både interiört och exteriört, och omfattas av både skydds-, varsamhetsbestämmelser och rivningsförbud. Detaljplanen omfattar även byggrätter för komplementbyggnader runt villan vilka regleras med utformningsbestämmelser i syfte att anpassa gestaltningen till befintlig villa. Önskemålet om skyltar som beskriver villans historia har förmedlats till fastighetsägaren.

Framtida lokaler för barn och ungdomar möjliggörs i detaljplanen genom att bottenvåningarna inom flera byggnader möjliggörs användas för centrumverksamhet. Inom detaljplanen går det dock inte att reglera vilka typer av verksamheter som kommer utnyttja dessa lokaler. Exploatören har tagit del av Kulturnämndens synpunkter gällande att beakta behovet av lokaler och anläggningar för barn och ungdomskultur.

4. **Utbildningsnämnden** anser att det är av yttersta vikt att det möjliggörs för nya förskoleplatser i området. Detta för att möta det ökade förskolebehovet som nybyggnationen av bostäder genererar.

Den föreslagna förskolegården konstateras vara bullerstörd och endast 50 procent av friytan beräknas klara Naturvårdsverkets riktlinjer om 50 dBA på den del av gården som är avsedd för pedagogisk verksamhet. Då förskolegårdens yta är mycket begränsad, cirka 10 kvm per barn, anser Utbildningsnämnden att det inte är hållbart med endast 5 kvm per barn för pedagogisk verksamhet. Nämnden anser att ytterligare åtgärder bör vidtas för att minska nivån på buller på förskolegården eller att en alternativ placering av förskolan prövas. Likaså bör det finnas en beredskap för en alternativ placering för förskolan mot bakgrund av de markföroreningar som finns i området. Nämnden konstaterar att behovet av nya skolplatser är tillgodosett i området.

**Planenhetens kommentar:** För synpunkterna om förskolegårdens storlek, samt åtgärder som gjorts inom planen för att förbättra utflyktsmöjligheter inom planområdet, se svar till Kommunstyrelsen ovan.

Bullerutredningen har uppdaterats och det justerade förslaget för gården klarar riktlinjerna om 50 dBA inom 50 % av gården, detta genom uppdaterade beräkningar av prognostiserade bullernivåer från Saltsjöbanan. Ytan för pedagogisk verksamhet möjliggörs därför öka till cirka 8,5 kvadratmeter per barn. Plankartan möjliggör också för en bullerskärm i förskolegårdens norra del. Ett genomförande av bullerskärmen skulle förbättra bullersituationen ytterligare.

## Inkomna synpunkter från myndigheter och remissinstanser

5. **Länsstyrelsen** bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att planförslaget behöver bearbetas vad gäller frågor som rör miljökvalitetsnormer för vatten och luft, hälsa och säkerhet avseende buller, transporter med farligt gods, förorenad mark, risk för översvämning och risk för ras och skred.

Länsstyrelsen lämnar även rådgivande synpunkter kopplade till dagvattenhantering, transporter med farligt gods, översvämningssrisk och barnkonsekvenser.

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

#### *Miljökvalitetsnormer för vatten*

Kommunen anger i planbeskrivningen att planområdet är ca 2,7 hektar stort medan dagvattenutredningen (WSP 2021) utgår från en yta på ca 1,7 hektar vid beräkning för dagvattenhantering. För att säkerställa att en tillräcklig dagvattenhantering skapas och att detaljplanens genomförande inte försvårar möjligheten att följa miljökvalitetsnormer för vatten behöver hela planområdets yta räknas in. Alternativt behöver kommunen visa på vilket sätt dagvattenutredningens beräkningar är tillräckliga.

Inom planområdet har markföroreningar påträffats. I dagvattenutredningen framkommer att dagvattenanläggningarna ska utformas som täta lösningar för att undvika vattenskada på planerad källare. Täta lösningar kan även bidra till att minska risken för att markföroreningar sprids med infiltrerande dagvatten. Kommunen behöver förtydliga om täta lösningar är nödvändiga för att föroreningarna inte ska spridas med dagvattnet. Kommunen nämner även att det finns brister i underlaget gällande föroreningssituationen i grundvattnet. Skulle ytterligare markföroreningar påträffas behöver kommunen visa att föreslagen dagvattenhantering på dessa platser är lämpliga utifrån risken för spridning av markföroreningar.

Dagvattenåtgärderna behöver så långt som möjligt beskrivas i planbeskrivningen och regleras i plankartan.

#### *Miljökvalitetsnormer för luft*

Kommunen har inte tagit fram en luftkvalitetsutredning för det aktuella planområdet utan hänvisar till en utredning för en annan detaljplan, samt Östra Sveriges Luftvårdsförbunds kartläggning av PM10 och NO<sub>2</sub>. Kommunen anger utifrån dessa underlag att detaljplanen inte kommer att medverka till att miljökvalitetsnormer, MKN för luft överskrids i framtiden.

Varken luftutredningen för den intilliggande detaljplanen eller kartläggningen tar dock den planerade bebyggelsen i aktuellt planområde i beaktande. Sickla industriväg är hårt trafikerad vilket gör att det finns risk för att MKN för luft överskrids redan idag. Kommunen behöver



redogöra för hur det tillkommande bebyggelsen påverkar möjligheten att följa MKN för PM10 och NO<sub>2</sub>. Kommunen behöver även redogöra för lämpligheten att placera bostäder och förskolor nära Sickla industriväg ur ett hälsoperspektiv. Eventuellt nödvändiga skyddsåtgärder behöver vidare regleras i plankartan.

#### *Hälsa och säkerhet*

##### *Buller*

Området utsätts för trafikbuller från Värmdöleden, Värmdövägen, Sickla industriväg samt kommande lokalgator. Även Tvärbanan och Saltsjöbanan orsakar buller i området. Befintliga vägtunnlar för Södra länken och den nya tunnelbanan går under planområdet.

Enligt planbeskrivningen får samtliga byggnader en ekvivalent ljudnivå över 60 dBA på bullerutsatt sida. Fasader mot Värmdöleden, Värmdövägen, Saltsjöbanan och Tvärbanan får även bullernivåer över 65 dBA ekvivalent ljudnivå. Genomgående lägenheter med en ljuddämpad sida på ekvivalent ljudnivå 55 dBA eller lägre krävs alltså där riktvärdena överskrids. Det framgår dock inte av planhandlingarna att detta går att lösa för samtliga lägenheter inom planområdet.

Placeringen och utformningen av hus C innebär att genomgående lägenheter inte går att lösa. Kommunen planerar därför enkelsidiga lägenheter med tillgång till en indragen balkong med heltäckande, våningshög inglasning med minst 75 % tät räcke och ljudabsorbent i taket. Trots dessa tekniska lösningar överskrivs riktvärdena för maximal ljudnivå för de två nedersta lägenheterna.

I kvarter D planerar kommunen för ett höghus på 16 våningar. Även här utformas bebyggelsen med indragna balkonger, 75 % inglasning, täta räcken och ljudabsorbenter i taket för att få ner ljudnivån något utanför vädringsfönster. Även i hus 3 behöver en lägenhet högst upp teknisk lösning i form av våningshög skärm för att klara nivåerna för ljuddämpad sida.

Kommunen har inte visat att trafikbullerförordningens riktvärden kan följas för samtliga lägenheter. Överskrids 65 dBA ekvivalent ljudnivå behöver bostäder utformas på ett sådant sätt att hälften av bostadsrummen i en bostad är vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid *fasad*, inte utanför vädringsfönster. Kommunen behöver visa att det går att placera genomgående lägenheter även i byggnadernas hörnlägen och för samtliga våningsplan i höghuset och där det krävs reglerade utformning i plankartan.

Kommunen behöver anpassa utformning och placering så att tekniska åtgärder inte krävs, alternativt endast vara en lösning för enstaka lägenheter. Tekniska lösningar inte något uppfyller syftet med trafikbullerförordningen. Att undvika tekniska lösningar är ännu

viktigare i bullerutsatta områden eftersom tillgången till ett tystare närområde är begränsat. Om tekniska lösningar behövs för enstaka lägenheter behöver dessa regleras i plankartan.

Med hänsyn till omgivningsbullret anser Länsstyrelsen att det är viktigt att skapa en så god ljudmiljö som möjligt för förskoleeleverna. Kommunen behöver därför arbeta vidare med förslaget för att säkerställa att så stor del som möjligt av förskolegården klarar riktvärdena om 50 dBA ekvivalent ljudnivå. Om bullerskärmar är en förutsättning behöver de säkerställas genom planbestämmelser, där både höjd och längd framgår för att de ska få rätt effekt.

Området angränsar även till Trafikverkets depå. Buller från depån är att betrakta som industribuller. Kommunen behöver visa att riktvärdena gällande industribuller innehålls för planerade bostäder och skolor. Eventuellt nödvändiga skyddsåtgärder behöver vidare preciseras och regleras på plankartan

#### *Vibrationer och stomljud*

I planbeskrivningen framkommer att stomljud och vibrationer från Saltsjöbanan och tvärbanan kommer att utredas vidare i ett senare skede. Det framgår dock inte när detta kommer göras. Kommunen behöver utreda frågan inom ramen för planarbetet och även ta i beaktande vibrationer och stomljud från Södra länken, Östlig förbindelse och kommande tunnelbana.

#### *Förorenade områden*

Inom planområdet har det funnits verksamheter som har hanterat flyktiga ämnen. Kommunen anger att det finns brister i underlaget gällande föroreningsituationen i grundvattnet, dit flyktiga ämnen kan ha spridits.

Antalet provpunkter i mark och grundvattnet är förhållandevis få till områdets yta och tidigare användning.

Länsstyrelsen delar bedömningen att underlaget inte är tillräckligt för att visa att marken är lämplig för planerat ändamål. Kommunen behöver kunna visa att det inte förekommer några flyktiga ämnen inom planområdet som medför risk för människors hälsa.

Kommunen behöver utifrån genomförda undersökningar göra en riskbedömning kring markens lämplighet för bostäder och skola, och beskriva vilka skyddsåtgärder som är nödvändiga samt reglera dessa på plankartan.

Kommunen har infört en villkorsbestämmelse som anger att marklov och bygglov inte får ges förrän tillsynsmyndigheten godkänt avhjälpandeåtgärder gällande markföroreningar. För att säkerställa att marken går att få lämplig för sitt ändamål behöver kommunen tydligt redovisa

vilka avhjälpandeåtgärder som krävs redan i planskedet. Kommunen behöver alltså förtydliga utifrån genomförda utredningar om och vilka avhjälpandeåtgärder som är nödvändiga och att de är genomförbara.

#### *Transporter med farligt gods*

Under planområdet går transporter med farligt gods i Södra länkens tunnlar. Enligt riskutredningen (Brandskyddslaget, 2019-12-04) kan mycket allvarliga skador och kollaps av byggnader uppstå vid en explosion av stora mängder explosiva ämnen. Sannolikheten för att en sådan olycka ska uppstå bedöms dock vara mycket låg. Länsstyrelsen anser att även om frekvensen är låg kan risken fortsatt vara förhöjd om konsekvensen av olyckan är omfattande. Kommunen behöver därför ställa frekvensen i relation till hur många människor som kan omkomma eller skadas vid en olycka, och utifrån detta visa att marken blir lämplig för sitt planerade ändamål.

I riskutredningen framgår det att det inte planeras några byggnader där bergtäckningen är som lägst och riskerna för skador och byggnadskollaps som störst. Det framgår dock inte vilka områden som avses. Kommunen behöver tydliggöra i planhandlingarna vilka områden som har lägst bergtäckning för att säkerställa att inga byggnader förläggs där.

#### *Översvämningrisk*

Enligt dagvattenutredningen (WSP 2021) finns instängda områden inom området. Utanför planområdet även finns större översvämningssytor bland annat vid Uddvägen. Kommunen behöver visa att det flöde som kommer från Nobelberget mot hus 1–6 inte skapar några nya instängda områden och därmed risk för att vatten ansamlas vid den nya bebyggelsen. Kommunen behöver även visa att planförslagets genomförande inte innebär någon ökad risk för översvämning vid byggnader och infrastruktur utanför planområdet. I detta arbete behöver kommunen även beakta räddningstjänstens framkomlighet till och från planområdet. Eventuellt nödvändiga åtgärder behöver säkerställas i plankartan.

#### *Risk för ras och skred och geotekniska aspekter*

Kommunen har undersökt markförhållandena samt tagit fram en översiktlig rekommendation för schakter och grundläggning av nya byggnader inom planområdet i PM Geoteknik (Golder, 2019-12-12). Det saknas dock en bedömning av markens stabilitet och risken för ras och skred. Kommunen behöver visa att marken blir lämplig med hänsyn till risken för ras och skred, både vad gäller tillkommande bebyggelse och omkringliggande områden. Vibrationer från de intilliggande spåranläggningarna behöver även beaktas i det fall vibrationer kan påverka markens stabilitet.

Under planområdet går Södra Länken. Det behöver av planhandlingarna framgå att kommunen klarlagt att detaljplanen är genomförbar, med hänsyn till bergets hållfasthet och bärighet mot Södra länken.

### **Råd om tillämpning av 2 kap. PBL**

#### *Dagvatten*

I dagvattenutredningen framgår skötselrutiner för växtbäddar. Kommunen bör beskriva behovet av underhållsplaner även i planbeskrivningen. Underhåll är viktigt för att säkerställa dagvattenanläggningarnas funktion över tid. Recipienterna Strömmen och Sicklasjön har dålig respektive otillfredsställande status gällande kvalitetsfaktorn näringsämnen. Eventuell användning av gödsel för underhåll av föreslagna växtbäddar bör därför ta hänsyn till recipientens ekologiska status och övergödningsproblematik.

I dagvattenutredningen beskrivs gröna tak som ett möjligt alternativ till primära förslag på dagvattenåtgärder. I det fall det blir aktuellt att ersätta föreslagna dagvattenåtgärder med gröna tak behöver kommunen beakta att gröna tak i stället för att bidra till att MKN vatten kan följas kan vara en källa till näringsämnen både i anläggningsskede och vid skötsel. Både skötsel och val av vegetation är av betydelse för att inte bli en källa till näringsämnen. Om gröna tak är en förutsättning för att klara MKN bör kommunen se över andra lösningar eftersom vilken typ av vegetation som används och skötselplan inte går att reglera i en detaljplan.

#### *Risker med transporter av farligt gods*

I riskanalysen (Brandskyddslaget, 2019-12-04) hänvisas till en separat utredning avseende explosion i tunnelsystemet (Structor, 2019-11-19). Om utredningen innehåller information som är avgörande för de slutsatser som dras kring markens lämplighet behöver rapporten bifogas planhandlingarna.

I detaljplanen inkluderas delar av den planerade tunnelbanan till Nacka. Det framgår inte av planhandlingarna om en olycka i Södra länken skulle kunna påverka tunnelbanan och de människor som nyttjar den. Om denna risk har beaktats inom ramen för framtagen järnvägsplan eller detaljplan för tunnelbanan behöver det framgå. Eventuella krav eller förutsättningar som är av betydelse för aktuell detaljplan behöver redovisas och i förekommande fall säkerställas på plankartan.

#### *Översvämningrisk*

Länsstyrelsen ser positivt på de föreslagna åtgärderna för garagedfarterna inom planområdet avseende översvämningrisk. Kommunen bör även säkerställa att ingen försämring sker för den befintliga fastigheten Villa Fanny Udde.

#### *Barnperspektivet*

Kommunen planerar för en förskola i två våningar med anslutning till en skolgård på ett överbyggt garage. Kommunen anger att skolgården är relativt liten, men inte hur stor skolgården kommer att bli eller hur många elever som det planeras för. Kommunen bör förtydliga hur stor friyta varje elev förväntas få och hur planförslaget förhåller sig till Boverket och Moviums riktlinjer för förskolegårdar. Kommunen bör även visa hur skolgården kan utformas för att få till så bra kvalitet som möjligt på skolgården. Vegetation kan exempelvis ha svårt att etablera sig på ett för litet golvbjälklag men vara något som är viktigt för barnens lek och mikroklimatet på skolgården.

#### *Undersökning om betydande miljöpåverkan*

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

**Planenhetens kommentar:** Planenheten svarar uppdelat på respektive underrubrik nedan:

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

#### *Miljö kvalitetsnormer för vatten*

Storleken på planområdet som angavs i samrådsförslaget var felaktig och har uppdaterats till cirka 1,8 hektar. Detta är även ändrat i dagvattenutredningen, som nu även omfattar hela planområdets yta.

Dagvattenutredningen föreslår fortsatt täta lösningar för att undvika att dagvatten riskerar skada planerad källare. Täta lösningar är inte en förutsättning för att klara miljö kvalitetsnormer för vatten. Provtagning på grundvattnet har gjorts i planområdet. Inga halter av föroreningar i grundvattnet har påträffats som överskrider relevanta riktvärden.

I planbeskrivningen beskrivs planerade dagvattenåtgärder utifrån den uppdaterade dagvattenutredningen. Dessa visar hur kraven på rening och fördröjning kan uppnås, men andra lösningar är möjliga. I plankartan regleras fortsatt att kvartersmarken ska utformas för att klara fördröjning av de första 10 mm regn från hårdgjorda ytor. I samrådet angavs att kvartersmarken skulle utformas med växtbäddar. Planbestämmelsen har ändrats till granskningsskedet och anger nu att kvartersmarken ska utformas med växtbäddar *eller motsvarande*. Omformuleringen har skett i syfte att möjliggöra för de lösningar som föreslås i dagvattenutredningen.

#### *Miljö kvalitetsnormer för luft*

En ny luftkvalitetsutredning har tagits fram efter samråd för aktuellt planområde som visar att ingen miljö kvalitetsnorm överskrids i detaljplanområdet i nuläget eller vid tillkommande bebyggelse enligt detaljplaneförslaget. Luftkvalitetsutredningen visar att på förskolans gård är luftföroreningshalterna jämförelsevis låga och ungefär som bakgrunds nivåer. Norm- och

målvärden till skydd för hälsan för kvävedioxid och partiklar klaras där. Luftkvaliteten bedöms därmed inte påverka lämpligheten av att placera bostäder och förskola på platsen.

#### *Buller, vibrationer och stomljud*

Bullerutredningen har uppdaterats efter samråd och omfattar även vibrationer och stomljud. Utredningen har tagit i beaktande nya prognostiserade trafikmängder för Saltsjöbanan som innebär en något minskad bullerpåverkan på planområdet.

En omarbetning av förslaget har skett, och det tidigare föreslagna 16-våningshuset i planområdets östra del (Hus D) har utgått då det inte bedömts kunna uppfylla trafikbullerförordningens riktvärden på grund av det bullerutsatta läget från flera väderstreck. I planområdets västra del har det tillkommit ett 14-våningshus (Hus 3), vilket bedöms klara trafikbullerförordningens riktvärden genom att fasaden mot söder utformas med indragna balkonger med täta gavlar. Detta resulterar i att hela södra fasaden klarar kraven för tyst sida. Åtgärderna kommer att integreras i fasadens utformning, och bedöms därmed utgöra en robust lösning som kommer att bestå över tid. Åtgärderna gör att hela den södra fasaden skyddas, vilket ger goda möjligheter att bulleranpassa lägenheternas planlösning. Riktvärdena klaras då även utan tekniska lösningar som ljudabsorbenter.

En omarbetning har även skett av byggaktörerna planerade lägenhetsstorlekar och möjligheten till genomgående lägenheter med ljuddämpad sida i syfte att klara trafikbullerförordningens riktvärden. Alla lägenheter förutom ett fåtal små lägenheter i planområdets västra del (cirka 3 stycken) avses vara vända helt eller delvis mot de skyddade gårdarna och ha tillgång till ljuddämpad sida. De små lägenheterna är högst 35 m<sup>2</sup> med ekvivalent ljudnivå över 60 dBA, men högst 65 dBA, vid fasad vilket innebär att riktvärden klaras för dessa.

Förskolegården har utökats i storlek och klarar riktlinjerna om 50 dBA inom 50 % av gården. I plankartan möjliggörs även uppförandet av en 2 m hög bullerskyddsskärm invid gården. Uppförandet av bullerskyddsskärmen skulle innebära att 80 % av gården får en ekvivalent ljudnivå under 50 dBA, men är inte en förutsättning för att gården ska kunna klara riktlinjerna.

Bullerutredningen har uppdaterats för att även omfatta industribuller från Trafikverkets depå Sickladepån, och beskrivs även i bilagan *PM Akustik Sickladepån – underlag till detaljplan*. De fordonsrörelser som sker inom depåområdet bedöms inte ge något bidrag till de allmänna ljudnivåerna i omgivningen. Förutsatt att reservkraftsaggregaten endast driftsätts dagtid på vardagar innehålls riktvärden vid samtliga bostadsfasader med god marginal, som högst beräknas cirka 45 dBA vid bostadsfasad med båda aggregaten i drift. Även lastning av metallskrot kan ske dagtid utan att riktvärden överskrids, som högst beräknas cirka 45–50 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsfasad under pågående arbeten. Körningar av aggregaten och lastning av metallskrot sker mycket sällan och under en kort tid. Enligt *PM Akustik Sickladepån – underlag till detaljplan*

driftsätts de två reservkraftsaggregaten cirka en timme varje månad, metallskrot lastas i snitt en gång i månaden under cirka 45 minuter. Då de bullrande aktiviteterna i verksamheten pågår så pass sällan, och ligger i nivå med de riktvärden som ges av Boverket, bedöms det inte vara rimligt att ställa krav på åtgärder för dessa.

Även bullerkällor på hotellets tak är inmätta. Utförda beräkningar visar att riktvärden för verksamhetsbuller överskrids vid enstaka lägenheter. Lokala åtgärder så som bullerskärmar eller ljuddämpare kan användas för att dämpa ljudet så att riktvärden innehålls. Dessa åtgärder möjliggörs genom planbestämmelser.

Vibrationer och stomljud från Saltsjöbanan, tvärbanan, Södra länken, kommande tunnelbana och Östlig förbindelse har utretts. Utredningen visar att stomljud från tvärbanan riskerar att överskridas i stora delar av området. Högst stomljudsnivåer beräknas i hus C närmast den växel som finns på tvärbanans spår. Vibrationsdämpande åtgärder kommer sannolikt att behöva vidtas vid grundläggning av hus A-D samt hus 1–5. Riktvärden avseende kännbara vibrationer bedöms enligt utredningen kunna innehållas utan åtgärder.

#### *Förorenade områden*

Markföroreningssituationen har utretts vidare efter samråd och provtagning av två nya provpunkter har genomförts. Detta har utförts som en försiktighetsåtgärd i syfte att bekräfta att inga föroreningar spridits med grundvatten. För fastigheterna Sicklaön 363:2 och 363:3 är bedömningen att inget behov av kompletterande provtagningar föreligger i detta skede. Bedömningen är att underlaget är tillräckligt för att visa att marken är lämplig för planerat ändamål. Motiv samt rekommendationer för detta framgår av framtagna rapport. I rapporten motiveras samtidigt antalet provpunkter för planområdet, vilka bedöms vara tillräckliga med hänvisning till planeringsskede, tidigare markanvändning, risker för markföroreningar, tillgängliga ytor för provtagning samt områdets geologi. Rapporten visar att området är mindre förorenat men att de påträffade nivåerna inte indikerar en allvarlig föroreningssituation eller att de utgör ett hinder för planen. De flyktiga ämnen som påträffats, bland annat trikloreten, har inte påträffats på mer än fåtalet platser eller i mer än mycket låga halter. Det finns ingenting i utredningen som tyder på en föroreningsplym eller punktkälla inom området, vilket framför allt stöds av fältanteckningarna.

Kommunen anser inte att en fördjupad riskbedömning krävs. I nuläget har inga allvarliga föroreningshalter detekterats i vare sig jord eller grundvatten som föranleder krav på särskilda skyddsåtgärder. Bedömningen är att det inte är rimligt att utföra en fördjupad riskbedömning när det inte föreligger någon specifik risk för kommande markanvändning. Bedömningen är redan nu att området är förorenat, att utreda detta ytterligare skulle inte tillföra något väsentligt i kunskap. Framtagande av en riskbedömning för området utifrån pågående föroreningssituation och planerade verksamheter, framtagande av platsspecifika riktvärden (eller användandet av de

generella) samt miljökontroller i byggskede bedöms vara tillräckligt för att säkerställa att inga allvarliga föroreningar har förbisetts.

Baserat på nuvarande kunskapsunderlag krävs inga särskilda saneringsåtgärder i genomförandeskedet. Förorenade jordmassor kommer att hanteras i samband med tekniska schakter. Kontinuerliga miljökontrollåtgärder samt schaktbottenkontroll, och vid behov schaktväggskontroll utförs för att säkerställa att inga allvarliga föroreningar kvarlämnas.

#### *Transporter med farligt gods*

Riskanalysen har uppdaterats efter samråd med en fördjupad utredning av en explosion i Södra länkens tunnlar. Denna visar att sannolikheten för olycka är låg och att konsekvenserna bedöms bli små till följd av bergtäckningen och kvaliteten på berget. Bedömningen utifrån genomförd analys är att riskbidraget från olycka med transport av farligt gods i Södra länkens tunnlar är mycket begränsat. Några säkerhetshöjande åtgärder är utifrån genomförd analys inte nödvändiga för att hantera risker med transporter med farligt gods på Södra länken. Utifrån genomförd riskanalys görs bedömningen att planerad bebyggelse kan uppföras utifrån studerat planförslag utan att människor utsätts för oacceptabla risker. Planbeskrivningen har uppdaterats med denna information.

Området med lägst bergtäckning framgår av framtagna utredningar Geoteknisk undersökning (*WSP, 2024-08-30*), Bergteknisk utredning (*WSP, 2024*) och Markteknisk undersökningsrapport (*Iterio, 2024*) och redovisas även med en karta i planbeskrivningen. Området regleras med korsmark och prickad mark i plankartan.

#### *Översvämningsrisk*

Dagvattenutredningen har uppdaterats efter samråd och visar på att det inte föreligger någon risk för ansamling av vatten mot hus 1–6.

#### *Risk för ras och skred och geotekniska aspekter*

Den geotekniska utredningen har uppdaterats efter samråd (*WSP, 2024*). Områdets befintliga stabilitetsförhållanden beskrivs i kapitel 6.4, där det anges att släntstabiliteten för befintlig mark är tillfredställande. Områdets släntstabilitet kan baserat på denna utredning antas vara tillfredställande för detaljplaneskedet. Släntstabiliteten kommer att kontrolleras mer detaljerat baserat på föreslagna projektering i genomförandeskedet. Planbeskrivningen har kompletterats med denna information.

Utredningen visar även att den föreslagna bebyggelsen inte kommer att påverka Trafikverkets tunnelanläggning, Södra länken, negativt.



## Råd om tillämpning av 2 kap. PBL

### *Dagvatten*

Dagvattenutredningen har kompletterats med information om skötselrutiner för växtbäddar. Det är av vikt att en skötselplan för växtbäddar och övriga dagvattenlösningar tas fram i samband med genomförandet av detaljplanen. Gröna tak är inte en förutsättning för att klara MKN. Om gröna tak ska användas är det av vikt att välja en lösning som inte ökar näringsbelastningen. Detta har förtydligats i planbeskrivningen.

### *Risker med transporter av farligt gods*

För svar gällande den separata utredningen avseende explosion i tunnelsystemet, se svar under rubriken *Transport med farligt gods* ovan.

Risken för en olycka i Södra länken och påverkan på tunnelbanan behandlades inom ramen för järnvägsplanen för tunnelbanan (*Utbyggnad av tunnelbana till Nacka och söderort, Region Stockholm 2018-01-15*) och ger inte upphov till några krav som är betydelse för aktuell detaljplan. Planbeskrivningen har uppdaterats med en hänvisning till järnvägsplanen.

### *Översvämningsrisk*

Dagvattenutredningen har uppdaterats efter samråd. Bedömningen är att ingen försämring sker för Villa Fanny Udde och fastigheten Sicklaön 83:44.

### *Barnperspektivet*

Ett antal åtgärder har gjorts för att förbättra förskolegården och dess närliggande ytor. Förskolan är planerad för 80 barn, vilket nu beskrivs i planbeskrivningen. Den planerade ytan för förskolegården har justerats och ökat i storlek från 800 kvadratmeter till cirka 1350 kvadratmeter. Detta ger en friyta på cirka 16,9 kvadratmeter förskolegård per barn. Boverket rekommenderar 40 kvadratmeter gård per barn och en gårdsstorlek på minst 3000 kvadratmeter. Detta är dock inte möjligt att uppnå på grund av platsens förutsättningar. Då både förskolegården och angränsande bostadsgård kommer ligga nära varandra kan samnyttjande mellan gårdarna ske. Förskolegården ligger upphöjt i ett läge med goda förutsättningar för solljus. Inom hotellfastigheten väster om förskolegården planeras för en utsiktsplats som kan besökas av förskolan genom en ny gångkoppling söder om befintlig kontorsbyggnad. Tillgången till denna yta kommer att säkerställas i ett nyttjanderättsavtal. Dessa justeringar har gjorts i syfte att öka kvaliteten på förskolegården och tillgången till besöksmål nära gården.

Gården klarar riktvärden för buller, men har möjlighet till en förbättrad ljudmiljö genom möjliggörandet av en bullerskärm som regleras med bestämmelsen ”**m<sub>1</sub>**” i plankartan. Plankartan reglerar att det takbjälklag som förskolegården är placerad på ska utföras planterbart och dimensioneras för att bära ett jorddjup om minst 0,8 meter på minst 50 % av ytan genom bestämmelsen ”**b<sub>2</sub>**”. Syftet med bestämmelsen är att uppnå en attraktiv och grönskande utformning av marken på underbyggda gårdar och den planerade förskolegården samtidigt som

den medger en önskvärd hantering av dagvatten så att exploateringen kan genomföras utan konflikt med miljökvalitetsnormer för yt- och grundvatten.

#### *Undersökning om betydande miljöpåverkan*

Planenheten noterar att Länsstyrelsen delar kommunens bedömning gällande betydande miljöpåverkan. Planenheten noterar samtidigt att detaljplanens behovsbedömning inte bilades planhandlingarna i samrådsskedet. Förändringar av våningsantal inom detaljplanen mellan samråd och granskning har även föranlett en uppdatering av behovsbedömningen. Behovsbedömningen bifogas planhandlingarna.

6. **Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun** föreslår nedanstående förtydliganden och ändringar av planhandlingarna.

#### *Plankarta*

Vissa gränser i plankartan påpekas ha fel linjemanér och har blivit heldragna linjer. Den bruna färgen för KC anses behöva ändras, då den döljer grundkartan. Plankartans g-områden för angöring sträcker inte ända fram till kvarteren med användningarna KO<sub>1</sub> och BS(P). Det anses behöva redovisas hur infart till dessa kvarter ska ske och det bör övervägas om markreservatet ska sträcka sig hela vägen fram till användningsgränsen.

#### *Planbestämmelser*

Skyddszon för Södra länken styrs av planbestämmelsen  $z_1$ . I principskissen är angivet att  $z_1$  ligger inom både (GATA<sub>2</sub>), Södra länken, och (T<sub>1</sub>), tunnelbanan. Principskissen anses behöva ändras så att det framgår att  $z_1$  enbart gäller inom (T<sub>1</sub>). I den sektion som principskissen redovisar gäller också planbestämmelsen  $u_2$ . Lantmäterimyndigheten föreslår att  $u_2$ -bestämmelsen läggs till i principskissen.

Eventuellt anses det finnas anledning att höjdsätta planbestämmelsen  $u_1$  så att bestämmelsen inte inkräktar på (GATA<sub>2</sub>). Med anledning av de särskilda inlösenregler som kan tillämpas för allmän kvartersmark avråder lantmäterimyndigheten från den kombinerade planbestämmelsen BS.

#### *Fastighetsrättsliga frågor*

I planbeskrivningen anges att nybildning, ändring eller upphävande av servitut, gemensamhetsanläggningar eller ledningsrätter kan bli nödvändiga för detaljplanens genomförande. Lantmäterimyndigheten rekommenderar att det anges tydligare vilka rättigheter det är som avses, bland annat Sicklaön ga:58.

I planbeskrivning anges också att Sicklaön 83:46, 363:2 och 363:3 belastas av flera servitut. Det framgår dock inte hur dessa servitut påverkas vid genomförandet av planen, vilket Lantmäterienheten anser behöva förtydligas.

Vilken fastighetsbildning som planen möjliggör anses behöva utvecklas. Planen möjliggör t.ex. avstyckningar och tredimensionell fastighetsbildning. Det bör också tydliggöras vilka markområden som lagts ut som allmän plats.

Under rubriken Ledningsrätter saknas information om att  $u_2$  bekräftar befintlig ledningsrätt och inte medför något ytterligare genomförande. Sammanfattningsvis konstateras att de fastighetsrättsliga frågorna bör vidareutvecklas.

#### *Fastighetskonsekvensbeskrivning*

Lantmäterimyndigheten har inte detaljstuderat de fastighetsrättsliga konsekvenserna men är av uppfattningen att även fastighetskonsekvensbeskrivningen behöver utvecklas, bland annat med information om de gemensamhetsanläggningar som avses bildas och vilka fastigheter som avses delta där i. Där behöver också framgå att till exempel Sicklaön ga:58 berörs av omprövning.

Lantmäterimyndigheten tolkar plankartan som att fastighetsreglering berörande Sicklaön 363:3 och 83:9 samt 363:3 och 363:2 behövs för genomförandet, vilket inte nämns i fastighetskonsekvensbeskrivningen.

Framöver i planprocessen måste också det huvudsakliga innehållet i exploateringsavtalen, samt konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal, redovisas mer ingående.

#### *Förrättningskostnader*

Här anges att Nacka Vatten och Avfall AB ansvarar för ansökan om ledningsrätt men uppgift om vem som bekostar ledningsrätten saknas.

### ***Planenhetens kommentar.***

#### *Plankarta*

Plankartans linjer har setts över. Området med användningen **"KC"** markerat i brunt har getts en ljusare nyans för att tydligare framhäva grundkartans linjer. Markreservatet har justerats så gemensamhetsanläggningen sträcker sig hela vägen fram till användningsgränserna för **"KO<sub>1</sub>"**, och användningsgränserna för **"BS(P)"** har justerats.

#### *Planbestämmelser*

Principskissen har uppdaterats för att tydligare redovisa bestämmelserna **"z<sub>1</sub>"** och **"u<sub>2</sub>"**. Markreservatet för underjordiska ledningar **"u<sub>1</sub>"** ligger i en slänt och skulle behöva trappas med flera höjdbestämmelser för att regleras i höjd. Det bedöms därför inte vara lämpligt att reglera bestämmelsen i höjdded.

För att minimera risken för att kvartersmark löses in regleras användningen ”S” med en egenskapsbestämmelse ”e11” som anger att *Skola ska inrymmas i entrévåning och/ eller våning ovan entrévåning samt på tak ovan parkeringsgarage*. Syftet med att egenskapsbestämmelsen är att möjliggöra för en förskoleverksamhet i två våningar inom byggnadens entrévåning mot Sickla industriväg och kvartersgatan, samt i direkt ovanliggande våning. Egenskapsbestämmelsen syftar även till att möjliggöra för en förskolegård på taket till föreslaget parkeringsgarage. Övriga våningar över mark har användningen bostäder. Egenskapsbestämmelsen syftar även till att möjliggöra för en förskolegård på taket till föreslaget parkeringsgarage. Planbeskrivningen har även förtydligat frågor gällande fastighetsbildningen av allmän kvartersmark under avsnittet *Så genomförs planen*. Den blivande förskolan är tänkt att bedrivas i privat regi och kommunen avser inte att ta initiativ till att lösa in denna mark.

#### *Fastighetsrättsliga frågor och fastighetskonsekvensbeskrivning*

Fastighetskonsekvensbeskrivningen har uppdaterats efter samråd så det tydliggörs vilka rättigheter det är som avses nybildas, ändras eller upphävas, samt vilken fastighetsreglering som behövs för att genomföra planen samt områden som lagts ut för allmän plats. Det har även tydliggjorts hur servituten som belastar fastigheterna Sicklaön 83:46, 363:2 och 363:3 påverkas vid ett genomförande av planen. Planbeskrivningen har även tydliggjort att markreservatet markerat med ”u<sub>2</sub>” i plankartan bekräftar en befintlig ledningsrätt.

Redovisningen av innehållet i exploateringsavtalet har utvecklats i planbeskrivningen.

#### *Förrättningskostnader*

Bekostandet av ledningsrätten utreds i samband med genomförandet av detaljplanen.

7. **Nacka vatten och avfall AB** anser att planförslaget ger en bra redovisning av avfallshanteringen i trafikutredningen. På bild på sid 14 och 15 är sopkassuner ritade i direkt anslutning till befintlig hotellbyggnad, rekommenderat avstånd är 2 meter för att undvika skador vid tömning då avfallsbehållaren lyfts. Det framförs även att avfallsutrymmen ska dimensioneras för tömning högst 1 gång per vecka och fraktion.

**Planenhetens kommentar:** Planenheten noterar Nacka vatten och avfalls synpunkter. Planerad placering av sopkassunerna har flyttats två meter från fasad för att undvika skador då behållaren lyfts, detta möjliggörs genom korsmarkerad mark i plankartan.

8. **Nacka Energi** anger att det inom planområdet finns ett befintligt elnät från Sickla Industriväg in till hotellets kundstation.

Elförsörjningen till detta område kräver att Nacka Energi får tillgång till mark (10 x 10 m) inom området för uppförande av två transformatorstationer. Vid beräkning av antal stationer

förutsätter Nacka Energi att fastigheterna värms med fjärrvärme. En fastighet med stort effektbehov kan innebära att ytterligare en station måste rymmas inom fastigheten.

Behovet anses vara ett E-område i mellersta/västra området och ett i det östra. Förslag på inom vilka områden E-områden bör vara placerat har bifogats. Nacka Energi har även bifogat en allmän beskrivning avseende placering av nätstation i tätbebyggt område. Vill exploatören/kommunen ha ett avvikande utseende eller en utformning utöver standard så bekostas detta av exploatören. De förordar att transformatorstationerna placeras utomhus. Vid eventuella hinder för placering utomhus kan i undantagsfall stationen inhysas i en fastighet. Detta förutsatt att det i stationens omedelbara närhet inte finns bostäder eller annan verksamhet där personer vistas stadigvarande. Stationen måste placeras i markplan vid yttervägg med serviceutrymme utanför. I undantagsfall i garage vid yttervägg max en våning ned med transportväg för transformatorerna. Utrymme ska tillhandahållas kostnadsfritt för all framtid och separat avtal ska tecknas för detta. Nacka Energi måste få tillträde till stationen dygnet runt.

Vid inhytt station ansvarar exploatören för att brandskyddsbeskrivningen även omfattar stationen i fastigheten.

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

Schakt för elkablar inom exploateringsområdet bekostas av exploatören, Nacka Energi bekostar kabeldragning och montering av eldistributionsanläggningar. Utanför exploateringsområdet ansvarar och ombesörjer Nacka Energi alla arbeten för sina delar.

Elkablar för matande elnät skall förläggas i mark, rör förläggs endast vid väggenomgång. Träd eller övrig byggnation får inte förekomma över eller intill elkabelstråk.

Arbeten invid befintliga elkablar måste göras i samråd med Nacka Energi. Kontakt skall ske i god tid. Till yttrandet har även bifogats ”Riktlinjer för sprängning intill elanläggning”.

Om kabelfel uppstår i samband med arbeten i projektet kommer ersättning krävas enligt ’Prislista vid skada på våra kablar’ som finns på deras hemsida ([www.nackaenergi.se](http://www.nackaenergi.se)).

Normalt tecknas genomförandavtal och avtal om anslutningsavgifter med exploatören innan byggstart sker.

Flyttning eller ändring av befintliga anläggningar såsom kablar, transformatorstationer och tillfälliga anläggningar som byggström bekostas av exploitören. Beställning skall ske skriftligt i god tid.

**Planenhetens kommentar:** Detaljplanen har uppdaterats med två områden för transformatorstationer markerade med "E<sub>1</sub>" (Transformatorstation) i plankartan. Åtkomst till det västra området sker genom att ytan angränsar till allmän platsmark. I den östra delen säkerställs åtkomst till transformatorstationen genom en bestämmelse om markreservat för gemensamhetsanläggning för en väg på kvartersmark.

I övrigt noterar planenheten Nacka Energis synpunkter och har förmedlat informationen till exploitörerna.

9. **Trafikverket** yttrar sig i egenskap av väghållare för väg 75 Södra länken och som ansvarig myndighet för att bevaka riksintresset för kommunikationer. I planområdet närhet finns väg 222 Värmdöleden och väg 260 Järlaleden.

#### *Riksintresse för kommunikationsanläggningar*

Planförslaget berör riksintresset för den framtida trafikleden Östlig förbindelse, väg 75 Södra länken, väg 222 Värmdöleden, Saltsjöbanan och Bromma flygplats. Riksintresset för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Riksintresset omfattar samtliga delar av anläggningen och eventuella framtida utbyggnadsbehov. Hänsyn måste också tas till riksintressets influensområden.

#### *Riksintresset Östlig Förbindelse*

Trafikverket har sedan 2019 jobbat med en riksintresseprecisering för Östlig förbindelse. Syftet med preciseringen är att beskriva riksintresset Östlig förbindelse mer i detalj. Beslut om preciseringen för Östlig förbindelse bedöms i dagsläget fattas under första halvåret 2022. Utbredningen av riksintresset som framgår av plankarta 2 är inte korrekt redovisat. Kommunen bör endast redovisa beslutat riksintresseunderlag. Trafikverket bedömer att samrådsförslaget för detaljplanen inte innebär en påtaglig skada på riksintresset Östlig förbindelse.

#### *Riksintresset väg 75 Södra länken*

Väg 75 Södra Länken består till större delen av en 4,6 kilometer lång tunnel. Vägen är ett viktigt stråk för arbetspendling och för godstrafik. Trafikverket kan utifrån remitterat underlag inte säkerställa att nybyggnationen inom planområdet inte inverkar menligt på Trafikverkets tunnelanläggning för Södra länken.

#### *Trafikpåverkan*

Trafikverket vill upplysa kommunen om att omkringliggande statligt vägnät har begräsningar som innebär kapacitetsproblem såväl på väg 222 som på väg 75, på Södra Länken förekommer flaskhalsar. Trafikverket anser att det hade varit lämpligt att kommunen redogör för den samlade påverkan som den kommunala utvecklingen ger upphov till och resonera kring hur detta påverkar väg 222 och väg 75 Södra Länken. Trafikverket ser risker med att en redan ansträngd trafiksituation försämras ytterligare.

Detaljplaneförslaget möjliggör 260 nya bostäder varav ca 60 % kommer utgöras av små lägenheter. Trafikutredningen redogör för att det kollektivtrafiknära läget och närheten till innerstaden tillsammans med en ambitiös nivå vad det gäller mobilitetsåtgärder. Trots detta kommer p-talet ändå att hamna på 0,485 för de små lägenheterna. Med utgångspunkt från det mycket väl kollektivtrafikförsörjda läget med Saltsjöbanan, Tvärbanan, bussar och kommande T-banan, ”tvärs över gata” som det beskriv i planbeskrivningen i kombination, har man ändå med Nacka kommuns ’parkeringssnurra’ och med en ambitiös nivå vad gäller mobilitetstjänster landat i ett förslag där i princip varannan liten lägenhet kommer att ha tillgång till en egen p-plats. Utifrån de transportpolitiska målen om överflyttning till mer kapacitetsstarka transportslag och klimatsmart mobilitet eller tillgänglighet, vill Trafikverket upplysa Nacka kommun om att det finns exempel i andra kommuner på nya bebyggelseområden med liknande förutsättningar där p-talen är betydligt lägre eller till och med noll. Trafikverket vill därför uppmana kommunen att höja ambitionsnivån ytterligare som ett led i att planera för framtiden.

#### *Buller*

Buller från Trafikverkets depå inom fastigheten Sicklaön 83:3 är att betrakta som industribuller och behöver utredas inom ramen för planarbetet. Observera att även riktvärden för lågfrekvent buller kan behöva tillämpas.

De lokala förutsättningarna kan föranleda problem med trafikbuller. Inom ramen för planarbetet har en bullerutredning tagits fram. Trafikverket har tagit del av utredningen och noterar att bullersituationen utgår från ett framtida läge år 2040 med prognostiserade trafikmängder på väg 222, Värmdöleden. Trafikverket bedömer att prognosticerad trafikmängd är rimlig och går att relatera till Trafikverkets basprognos 2040.

För att Trafikverket i egenskap av väghållare för de statliga vägarna ska kunna säkerställa att bostäderna som planförslaget medger klarar riktvärde enligt gällande förordning anser Trafikverket att trafikbuller från de statliga vägarna ska särredovisas i utredningen. Trafikverket anser även att de åtgärder som krävs för att möjliggöra bostäder inom planområdet ska regleras med bullerbestämmelse i plankartan.

#### *Dagvatten*

Trafikverket anser att dagvattenfrågan och skyfallshanteringen bör utredas mer i detalj. Framtagen dagvattenutredningen visar att Trafikverkets anläggningar inom fastigheten Sicklaön 83:3, Trafikverkets depå, servicetunnel och även till viss del Sicklarondellen kan komma att påverkas negativt vid skyfall. Det vore lämpligt om det i detaljplanekartan anges bestämmelser som möjliggör plats för dagvattenbäddar, gröna tak, växtbäddar och underjordiska magasin så att lösningarna säkerställs.

#### *Geoteknik*

Trafikverket anser att förhållandet till Södra länkens tunnlar och grundläggning av föreslagen bebyggelse behöver utredas mer i detalj innan planen går ut på granskning. Trafikverket medger inte intrång i tunnelarnas skyddszon eller att laster påförs i de delar där skyddszonen går till bergöverytan och där grundförhållandena och bergtäckning inte bedömts tillräckliga.

Den till detaljplanen bifogade geotekniska PM indikerar att det rimligen inte bör uppstå problem vid grundläggning av bebyggelse ovan Södra länkens tunnlar. Trafikverket anser dock att det finns flera osäkerheter i denna bedömning. Utifrån remitterade handlingar går det inte att med säkerhet bedöma relationen mellan Södra Länkens tunnlar och föreslagen bebyggelse.

Trafikverket anser att en fördjupad geoteknisk utredning som visar huskropparnas placering och grundläggning i förhållande till Södra länkens tunnlar med vägplanens längdmätning behöver tas fram. Tunnelarnas längdmätning bör även redovisas i plankartan. Som underlaget är utformat nu måste Trafikverkets ställningstagande helt baseras på begränsningshöjderna för schakt. Grundläggningsnivåer bör redovisas som nivå för sprängd terrassyta inklusive begränsningsnivå för underborrning (sprängning). Trafikverket anser även att en riskbedömning avseende bergtekniska, bergmekaniska och geologiska risker som kan utgöra hot mot Södra Länken funktion behöver tas fram.

Trafikverket vill även upplysa om att huskropparnas placering som framgår i den geotekniska PM inte stämmer överens med placering av huskropparna i plankartan. Då förutsättningarna på platsen är svåra är det mycket viktigt att samtliga handlingar är ensade och att inga oklarheter eller osäkerheter kvarstår till granskningsskedet. Detta gäller även den allmänna platsmarken och inte enbart kvartersmarken. Trafikutredningen beskriver hur nivåskillnaden för ny gata mellan Uddvägen och Hotellets vändplan (ca +8 - + 19,5) innebär en lutning på 8 %. Sträckningen innebär även korsningspunkter med Trafikverkets tunnel (416). Trafikverket anser att det behöver klargöras huruvida planförslaget innebär justeringar av marknivåerna för den nya lokalgatan som innebär ingrepp i tunnelns skyddszon/påförande av laster i ett område med svaghetszoner.



Sammantaget bedömer därför Trafikverket att det måste utredas och säkerställas att sådana förändringar som nybyggnaden föranleder, inom planområdet inte inverkar menligt på Trafikverkets tunnelanläggning innan Trafikverket kan medge att planförslaget går till fastställelse och vinner laga kraft.

#### *Avtal och tillstånd*

Exploatering som kan komma att påverka Trafikverkets anläggning behöver säkerställas genom avtal mellan kommun och Trafikverket. Innan detaljplanen antas behöver ett avtal tecknas mellan Nacka kommun och Trafikverket avseende byggande invid vägområdet för Södra länken.

Efter att Regeringen nyligen avgjort ärendet beträffande fastigheten Kattrumpstullen 13, Regeringsbeslut 2021/00875, konstaterar Trafikverket att åtgärder ovan våra tunnlar och inom säkerhetszonen kan vara tillståndspliktiga enligt 43 § väglagen (1971:948). Berget kan betraktas som vägområde, och då ska beslut erhållas från Trafikverket innan några åtgärder får vidtas ovan Södra Länken.

Om de fördjupade utredningarna resulterar i att det befintliga servitutet för vägtunnlarna behöver ses över, ska nytt servitut tas fram och bekostas inom planarbetet.

#### *Plankartan*

Trafikverket anser att det vore önskvärt om plankarta 2 som reglerar bestämmelser under mark även visade föreslagen markanvändning ovan mark inlagd som illustrationslinjer.

Plankartan kommer även att behöva kompletteras med eventuella skyddsbestämmelser med hänsyn till vad den fördjupade geotekniska utredningen resulterar i, med avseende på hur tunnlar ska skyddas mot åtgärder både som schaktning och grundläggning som påförande last.

#### ***Planenhetens kommentar:***

##### *Riksintresset Östlig Förbindelse*

Trafikverket beslutade om en riksintresseprecisering för Östlig förbindelse i september 2022. Utbredningen av riksintresset för Östlig förbindelse som redovisas i plankarta 2 överensstämmer nu med beslutat underlag. Planenheten noterar informationen att detaljplanen inte bedöms innebära en påtaglig skada på riksintresset Östlig förbindelse.

##### *Riksintresset väg 75 Södra länken*

Kommunen har tagit fram det underlag som efterfrågats, vilket visar att detaljplanen inte inverkar menligt på Södra länken. Planbeskrivningen har kompletterats utifrån uppdaterat material. Se mer under rubriken *Geoteknik* nedan.

### *Trafikpåverkan*

Kommunens trafikprognos för 2040 som ligger som planeringsunderlag vid framtagandet av nya detaljplaner har använts i detta projekt. Prognosen är baserad på Trafikverkets basprognos.

Kommunen vill även tydliggöra att parkeringstalet på 0,485 för små lägenheter och 0,83 för stora lägenheter är det högsta som kan medges inom detaljplanen. Möjligheten för byggaktören att sänka parkeringstalet inom ramen för kommunens riktlinjer är fortfarande möjligt och kan sänkas ner till ca 0,36 och 0,63 enligt kommunens ambitiösa nivå. Utgångspunkten i denna detaljplan är att nyttja kommunens ambitiösa parkeringstal vilket bidrar till ett p-tal på 0,36 för små lägenheter och 0,63 för stora lägenheter. Detta har uppdaterats i planbeskrivningen och finns beskrivet i Trafikutredningen.

### *Buller*

Bullerutredningen har uppdaterats för att även omfatta industribuller från Trafikverkets depå Sickladepån, och planbeskrivningen har kompletterats utifrån detta. Buller från depån beskrivs även i bilagan *PM Akustik Sickladepån – underlag till detaljplan*. De fordonsrörelser som sker inom depåområdet bedöms inte ge något bidrag till de allmänna ljudnivåerna i omgivningen. Förutsatt att reservkraftaggregaten endast driftsätts dagtid på vardagar innehålls riktvärden vid samtliga bostadsfasader med god marginal, som högst beräknas cirka 45 dBA vid bostadsfasad med båda aggregaten i drift. Även lastning av metallskrot kan ske dagtid utan att riktvärden överskrids, som högst beräknas cirka 45–50 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsfasad under pågående arbeten. Körningar av aggregaten och lastning av metallskrot sker mycket sällan och under en kort tid. Enligt *PM Akustik Sickladepån – underlag till detaljplan* driftsätts de två reservkraftaggregaten cirka en timme varje månad, metallskrot lastas i snitt en gång i månaden under cirka 45 minuter. Då de bullrande aktiviteterna i verksamheten pågår så pass sällan, och ligger i nivå med de riktvärden som ges av Boverket, bedöms det inte vara rimligt att ställa krav på åtgärder för dessa.

Bullerutredningen har uppdaterats och särredovisar statliga vägar. De åtgärder som krävs för att möjliggöra bostäder inom planområdet regleras med bestämmelser i plankartan.

### *Dagvatten*

Dagvattenutredningen och åtgärder för hantering av dagvatten och skyfall har uppdaterats för att säkerställa att detaljplanen inte påverkar Trafikverkets anläggningar negativt. Ytorna som krävs för att hantera avledning av skyfall regleras med prickmark i plankartan. Längs planområdets södra gräns mot Trafikverkets fastighet Sicklaön 83:3 säkerställs hanteringen av skyfall med en remsa prickmark inom fastigheten Sicklaön 83:46. Denna lösning hanterar även det vatten som rinner norrut in på planområdet från fastigheten Sicklaön 83:3.

Planområdet regleras även med en generell bestämmelse som anger att kvartersmarken ska utformas med växtbäddar eller motsvarande som klarar fördröjning av de första 10 mm regn från hårdgjorda ytor.

### *Geoteknik*

Den geotekniska utredningen har uppdaterats för att beakta förändringar i detaljplanen och placeringen av ny bebyggelse. Utredningen visar att den föreslagna bebyggelsen inte kommer att påverka Trafikverkets tunnelanläggning, Södra Länken, negativt. Bedömningen baseras på flera viktiga aspekter redovisade nedan.

En central aspekt är skyddszonen och bebyggelsens placering. Trafikverkets skyddszon kring tunneln är definierad till 10 meter från tunnelns tak och 15 meter i sidled. Ingen del av de planerade byggnaderna inkräktar på denna skyddszon. För byggnad 4, som är närmast skyddszonen, rekommenderas att pålar i fasadliv utförs raka för att säkerställa att inga lutande pålar tränger in i skyddszonen. Detta tillvägagångssätt är i linje med de krav som finns i gällande detaljplaner och Trafikverkets riktlinjer.

Grundläggningen och lasterna är en annan viktig faktor i utredningen. De planerade byggnaderna har olika grundläggningsstrategier beroende på markförhållanden och avstånd till skyddszonerna. Byggnader 1–4 och deras garageplan avses att grundläggas på packad sprängbotten och/eller pålar som antingen slås till fast botten eller borras till berg. Byggnaderna 5 och 6, vilka är de som ligger närmast tunnelanläggningen, avses grundläggas utan att inkräkta på skyddszonen. För byggnad 5 planeras en kombination av packad sprängbotten och spetsbärande pålar, med bedömda pållängder mellan 3–6 meter. Byggnad 6 avses grundläggas helt på sprängbotten och/eller rensat berg, vilket säkerställer att ingen påverkan sker på skyddszonen. I utredningen redovisas skyddszonens förhållande till ny bebyggelse i ett antal sektioner. I planbeskrivningen finns även en sektion som redovisar egenskapsbestämmelserna för lägsta schaktningsdjupsnivås relation till skyddszonen i det läge där de hamnar som närmast skyddszonen, längs norra planområdesgränsen. Avståndet mellan lägsta schaktningsdjupsnivå och skyddszonen är där mindre än 0,3 meter. Över de föreslagna byggrätterna söder om planområdesgränsen är avståndet som närmast cirka 1 meter.

Marknivåerna kommer förändras jämfört med befintliga marknivåer. De föreslagna marknivåerna har även justerats sedan samrådet. Bakgrunden till detta är säkerställandet att detaljplanen kan genomföras utan påförandet av laster över tunneln och längs tvärbanans tråg. Denna fråga har beaktats noggrant i den geotekniska utredningen (*WSP, 2024*). Inom det område där berget faller ner under skyddszonens övre gräns, mellan längdmätning 0/775–0/810, finns särskilda restriktioner gällande påförande av laster vid ett genomförande av detaljplanen. I denna zon ska ingen ökad markbelastning ske. För att säkerställa att detta efterlevs vid ett genomförande av detaljplanen planeras kompensationsgrundläggning med lättfyllning, exempelvis skumglas eller cellplast, för de markytor som behöver höjas. Genom att använda lättfyllning undviks en

lastökning på markytan, och lastfördelningen har beräknats för att säkerställa att underliggande konstruktioner och befintliga grundläggningar inte påverkas.

Vid schaktning i närheten av Trafikverkets anläggningar krävs särskilda försiktighetsåtgärder för att säkerställa stabiliteten. Särskilt för bergschakt är det nödvändigt att utföra en riskanalys och upprätta ett kontrollprogram som inkluderar vibrationsmätningar och syner av Trafikverkets tunnelanläggningar. Detta är särskilt viktigt i områden där skyddszoner är aktiva. Den geotekniska utredningen (*WSP, 2024*) betonar att dessa åtgärder kommer att vidtas under detaljprojekteringen.

Sättningsrisken och stabiliteten är en sista, men viktig, aspekt som har beaktats i den geotekniska utredningen. Stabilitetsberäkningarna för området indikerar att säkerhetsfaktorn är god ( $F > 1,5$ ) och att stabiliteten är tillfredsställande. Den största lermäktigheten finns i den västra delen av planområdet, vilket har beaktats i stabilitetsberäkningarna. De föreslagna åtgärderna för kompensationsgrundläggning med lättfyllning syftar också till att minimera risken för sättningar som kan påverka tunnelanläggningen. På så vis säkerställs att detaljplanens genomförande inte medför några negativa konsekvenser för Trafikverkets anläggning.

#### *Avtal och tillstånd*

Kommunen och Trafikverket avser att teckna ett avtal som syftar till att reglera parternas ansvarsåtaganden vid genomförande detaljplanen, och kommer tas fram innan antagandet av detaljplanen.

#### *Plankartan*

Planenheten har sett över plankartan och lagt in längdmätningar för Södra länken. Illustrationslinjer redovisas inte i syfte att hålla plankartan så läsbar som möjligt, men plankarta 2 har kompletterats med färgade ytor som tydligare markerar de olika användningarna under mark.

Schaktningsdjupsbestämmelserna som reglerar lägsta tillåtna schaktningsnivå över Södra länken har justerats och trappats i höjd för att möjliggöra för grundläggning för bebyggelsen inom en yta som ligger nära, men utanför, Södra länkens skyddszon. Planbeskrivningen innehåller två sektioner som redovisar bestämmelserna om schaktningsnivå relaterat till skyddszonen.

10. **Trafikförvaltningen Region Stockholm** har följande synpunkter på förslaget:

#### *Förutsättningar för befintlig och planerad kollektivtrafik*

Längs med hela planområdet trafikerar Tvärbanan som fortsättningsvis behöver kunna bedrivas med god framkomlighet och utvecklas med utökad turtäthet. Öster om planområdet längs med Sickla Industriväg är Stomlinje M tänkt att trafikera. Trafikförvaltningen påpekar att stomlinjen ställen höga krav på god framkomlighet vilket behöver säkerställas med den planerade utfarten mot vägen, samt att två ledbussar får plats att stanna vid hållplatsen utan

att blockera in- och utfarten till det östra området. De planbestämmelser som finns för tunnelbanan i tidigare detaljplan bedöms ha förts över till den nu aktuella planen och stämma överens med tidigare bestämmelser.

#### *Störningar och risker*

Riskanalysens slutsats är att Tvärbanan inte utgör någon risk för den föreslagna bebyggelsen och planen. Region Stockholm instämmer med bedömningen om urspårningsrisk då risk för urspårning bedöms som väldigt låg på grund av låga hastigheter förbi planområdet. Regionen önskar se en riskanalys över huruvida den föreslagna planen riskerar att påverka Tvärbanans anläggning och resenärer. Regionens initiala bedömning är att sådana risker troligen inte föreligger.

Region Stockholm önskar information om hur eventuella tillkommande laster i planområdets nordöstra del kommer att påverka Tvärbanans tråg samt att få ta del av sektioner där Tvärbanan redovisas i förhållande till planområdets höjder och med avstånd till kommande byggnader. Anläggande av träd och buskar längs Tvärbanan måste göras i samråd med Region Stockholm. Anläggningen som byggs ska utformas så att ingen elsäkerhetsplanering krävs vid underhåll av denna. Regionen framför även att utrymme också ska finnas för åtkomst så att spåranslagningen kan underhållas, och att dagvatten alltid ska ledas bort från spårområdet. SL:s föreskrifter ska följas. Alla kostnader som uppstår för Region Stockholm på grund av intrånget ska bäras av exploitören.

#### *Buller, stömljud och vibrationer*

En separat utredning för stömljud bör genomföras i planskedet som en del av lokaliseringsprövningen. Utredningen bör visa bidrag från Tvärbanan, Saltsjöbanan och den kommande tunnelbanan på flera platser i planområdet. Region Stockholm vill även påpeka att för dimensionering av åtgärder för stömljud för tunnelbanan, inom aktuell detaljplan, kommer tidigare information från Nacka kommun att användas ("lägsta punkt i ny bebyggelse uppskattas till +18, i detta ingår garage").

Redovisningen av omgivningsbullret behöver tydliggöras med följande:

1. Texten om stömljud som behandlar riktvärde är inaktuell och bör uppdateras med stömljudsriktvärdena i TDOK 2014:2021 samt RiBuller Rev10. 35 dBA L<sub>maxF</sub> som utredningen förespråkar är inte längre aktuellt.
2. Det framgår inte om tillägg för bro eller spårväxlar har beaktats. Det är väldigt viktigt att detta görs både för luft och stömljud.
3. Det bör tydligare framgå vilka hastigheter beräkningen för spårtrafikbuller avser, att redovisa i intervall är inte tillräckligt. Vidare bör variabel hastighet vid stationer inte räknas med då det förekommer utrop samt tomtåg som inte stannar vid stationen.

4. Buller från väg och spårtrafik bör redovisas var för sig, speciellt avseende maximala ljudnivåer. Annars kan inte bestämmelserna i 26 kap 9 § i miljöbalken tillämpas.
5. Tekniska lösningar för att innehålla rekommenderat riktvärde för stomljud bör presenteras redan i planskedet.
6. De planerade byggnadskropparna kan förstärka ljudnivåer vid befintliga byggnader. Detta bör utredas i en kommande revidering.

Ur bullersynpunkt bör hänsyn också tas till de växlar som ligger utanför hus A, B och C.

Planbeskrivningen bör kompletteras med en text om buller från den närliggande spårstationen och underhållsarbeten.

#### *Plankarta*

Region Stockholm anser att plankartan bör kompletteras med bestämmelse om utfartsförbud mot Tvärbanans spår.

#### *Fortsatt arbete – detaljplaner och genomförande*

Region Stockholm bedömer med hänsyn till närheten till Tvärbanans spår att ett genomförandeavtal behöver tecknas med exploitör/byggherre. Kontakt behöver tas med Region Stockholms trafikförvaltning för att upprätta ett avtal senast innan planens antagande. Ju tidigare avtalet tecknas, desto bättre chans att hantera frågor i tid och undvika förseningar.

#### ***Planenhetens kommentar:***

##### *Förutsättningar för befintlig och planerad kollektivtrafik*

Plankartan har justerats och reglerar utfartsförbud mot stomlinjebussarnas hållplatser.

##### *Störningar och risker*

Frågan om påverkan på Tvärbanans resenärer har setts över i samråd med riskutredningskonsulten som utfört riskanalysen (*Brandskyddslaget, 2024*). Bedömningen är att den planerade markanvändningen inte innebär att resenärer på Tvärbanan utsätts för några risker kopplade till markanvändningen. Detaljplanen omfattar inte verksamheter som kan ge upphov till påverkan genom exempelvis brand eller explosion. Placeringen av bebyggelsen innebär inte heller att risken för skada på resenärer ökar i händelse av en urspårning på Tvärbanan.

Markområdet längs Tvärbanans tråg har fått en ny utformning och höjdsättning i syfte att inte påverka lasterna mot Tvärbanans tråg. Mer information om förhållandet till Tvärbanan, inklusive sektioner och lastberäkningar, redovisas i underlagen Geoteknisk undersökning (*WSP, 2024*) och Bergteknisk utredning (*WSP, 2024*). Tidigare föreslagna träd längs Tvärbanan har utgått ur förslaget.

### *Buller, stomljud och vibrationer*

Vibrationer och stomljud har utretts för Tvärbanan, Saltsjöbanan och Södra Länken som passerar under planområdet. För projektet tillämpas Trafikverkets och Trafikförvaltningens riktvärden för stomljud och komfortvibrationer.

Genomförda mätningar och beräkningar visar på risk för att stomljudsnivåer orsakade av trafiken på Tvärbanan överskrider riktvärdet 32 dBA  $L_{AFmax}$ . Särskilt höga nivåer uppstår vid passage av en kryssväxel där Sickla Industriväg passerar över spåret, och i kurvan vid Klinten. De högsta stomljudsnivåerna beräknas i hus C som ligger närmast växeln. Åtgärder i form av exempelvis vibrationsisolering i grundläggningen kommer troligtvis att krävas för majoriteten av föreslagen bebyggelse.

Ingen trafiktyp beräknas orsaka överskridande av riktvärdet för komfortvibrationer. Saltsjöbanan och Södra Länken väntas inte orsaka överskridande av vare sig komfortvibrationer eller stomljud.

Detta regleras i plankartan med en bullerbestämmelse **"m<sub>2</sub>"** som anger att *bostadsbyggnader samt lokaler med utrymme för sömn och vila ska grundläggas och utformas så att:*

- *komfortvägd vibrationsnivå i bostadsrum ej överskrider 0,4 mm/s från fordonsrörelse*
- *maximal stomljudsnivå i bostadsrum ej överskrider 32 dBA FAST vid passage av spårtrafik på Tvärbanan och Saltsjöbanan eller vägtrafik*

Riktvärde för stomljud för tunnelbanan finns reglerad i Järnvägsplanen för utbyggnad av tunnelbana till Nacka och Söderort. I och med att stomljud från tunnelbanan tas omhand inom tunnelbaneprojektet, bedöms inga åtgärder eller bestämmelser kopplade till stomljud från tunnelbanan krävas för den planerade bebyggelsen.

Planhandlingarna har förtydligats enligt Trafikförvaltningens övriga synpunkter om omgivningsbuller.

### *Plankarta*

Kvartersmarken i detaljplanens norra del angränsar i plangräns direkt mot Tvärbanan. Enligt Boverket kan inte utfartsförbud reglera förhållanden utanför planområdet och kan därför inte anges i planområdesgräns. Bestämmelsen reglerar förhållanden mellan två användningsområden och båda användningsområdena måste finnas inom samma plan. Detta innebär att det inte går att reglera utfartsförbud längs med den sträckningen av planområdet som ligger i direkt anslutning till Tvärbanan. Detaljplanen är genomförbar utan att utfarter tillkommer mot Tvärbanans spår norr om korsningen vid Uddvägen.

### *Fortsatt arbete – detaljplaner och genomförande*

Planenheten noterar informationen och har framfört den till byggaktörerna.

11. **PostNord** framför att post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt, trafiksäkert 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 för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation eller förändring av befintlig detaljplan.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

**Planenhetens kommentar:** Planenheten noterar informationen.

12. **Skanova** skriver att de har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan.

**Planenhetens kommentar:** Planenheten noterar informationen.

13. **Stockholm Exergi** anger att de har befintliga fjärrvärmeledningar inom fastigheten som måste beaktas. Stockholm Exergi kan erbjuda fjärrvärme och fjärrkyla.

**Planenhetens kommentar:** Planenheten noterar informationen.

14. **Södertörns brandförsvarsförbund** lämnar följande yttrande:

*Risker i omgivningen*

Planområdet är beläget invid spårområdet för tvärbanan och saltsjöbanan. Spårvägsrespektive järnvägstrafiken utgörs endast av persontransporter, men kan innebära en risk för intilliggande bebyggelse i händelse av tågbrand. Risker innebär att planförslaget reglerar att byggnaden ska kunna utrymmas i riktning bort från tvärbanan och saltsjöbanan.

Södertörns brandförsvarsförbund gör bedömningen att det inte finns några ytterligare närliggande risker som måste beaktas i planprocessen i det aktuella fallet.



#### *Räddningstjänstens möjlighet till insats*

Södertörns brandförsvarsförbund förordar generellt sett en utrymningslösning som inte bygger på räddningstjänstens insats oavsett antal våningsplan, utan i stället att byggnaden utformas så att en person kan ta sig ut på egen hand och inte behöver vänta in räddningstjänsten. Trapphus bör utformas som Tr2-trapphus för att säkerställa utrymningen. Denna lösning är mer robust och hållbar över tid. Observera att detta inte fråntar kraven att det ska finnas framkomlighet för räddningstjänstens fordon.

#### *Psykosocial miljö*

Södertörns brandförsvarsförbund anser att kommunens bebyggelse bör vara planerad utifrån ett trygghet- och säkerhetsfrämjande perspektiv. Det bör finnas en strategi för hur tryggheten ska beaktas och den bör framgå i detaljplanens alla skeden. Då planen innebär att fler barn kommer att röra sig i närområdet är det viktigt att se över trafiksäkerheten inom aktuellt område.

Södertörns brandförsvarsförbund anser att det kring byggnaden inte ska finnas några undanskymda platser som kan nyttjas som tillhållsplatser för personer och därmed utgöra en risk för bland annat anlagd brand samt otrygghetskänsla.

Södertörns brandförsvarsförbund anser också att byggnader bör utformas så att möjlighet att klättra samt vistas på tak och liknande försvåras. Att personer vistas olovligt på tak kan bidra till fallrisk, risk för anlagd brand samt en generell otrygghetskänsla. Södertörns brandförsvarsförbund anser att denna fråga bör beaktas i detaljplanen.

**Planenhetens kommentar:** Planenheten noterar Södertörns brandförsvarsförbunds synpunkter och förmedlar dessa till exploatörerna inom planområdet som ansvarar för den slutgiltiga utformningen av kvartersmarken. Trapphusen i den nya bebyggelsen är planerade att utformas med brandskydd enligt klass Tr2. För att säkerställa att utrymning av byggnaderna kan ske även vid en intilliggande brandspridning regleras plankartan med en egenskapsbestämmelse ”m4” som anger att *byggnader ska kunna utrymmas i riktning bort från Tvärbanan och Saltsjöbanan.*

15. **Nacka Miljövårdsråd** anser att detaljplanen borde omfatta hela det område som anges i Start-PM. Utan det område som Start-PM har med söder om de föreslagna byggnaderna kommer det att finnas för lite område för lek och utevistelse.

#### *Naturinventering*

Inventeringar av områdets växt och djurliv måste göras och presenteras till granskningen. Det är viktigt att inventeringsområdet omfattar hela det område som ingick i Start-PM, även om detaljplanen bara kommer att omfatta det mindre område som nu föreslås.

#### *Buller*

Bostadshusen kommer att utsättas för omfattande buller på norrsidan från Saltsjöbanan, Tvärbanan, Värmdövägen och Värmdöleden, det är därför mycket viktigt att lägenheter är utformade så att inget sovrum ska behöva finnas på denna sida om huset. Vidare måste det säkerställas att det inte tillkommer störande verksamheter söder om planområdet.

#### *Beskuggning*

De nya byggnaderna kommer att beskugga den nya vägen längs Tvärbanan samt vid vissa tider beskugga delar av Alphyddan.

**Planenhetens kommentar:** I projektets Start-PM föreslogs marken sydväst om nuvarande planområde att ingå i detaljplanen och utgöra allmän plats i form av parkmark. Detta område uteslöts ur detaljplanen efter att fastighetsägaren Trafikverket inte var intresserad att gå vidare med ett förslag där marken skulle överlätas till kommunen. Kommunen har därför ingen möjlighet att planlägga detta område som park. I plankartan redovisas två möjliga lekplatser med illustrationstexten *lek*. Förskolegårdens planerade storlek har även utökats, och ett förslag på utflyktsplats inom planområdet har tagits fram.

#### *Naturinventering*

Området i sin helhet har mycket låga naturvärden då det till största del är ianspråktaget och hårdgjort. Väster om hotellet finns ett mindre bestånd av unga aspar med inslag av en och annan ung lönn och björk. Beståndet bedöms ha mycket låga naturvärden. Vid den befintliga byggnaden Villa Fannyudde på fastigheten Sicklaön 83:44 finns en ek, tre lindar och några björkar. Eken och lindarna har mätts in och bedömts ha både höga naturvärden och höga kulturhistoriska värden. Dessa ges skyddsbestämmelser i plankartan. Ingen ytterligare naturvärdesinventering bedöms vara nödvändig.

#### *Buller*

Bullerutredningen har uppdaterats och utgår ifrån en ny fördelning av bostäder, där fler lägenheter blir genomgående och får tillgång till tyst sida.

#### *Beskuggning*

För synpunkten kring beskuggning hänvisar planenheten till svaret till Bostadsrättsföreningen Alphyddans Ros nedan.

16. **Luftfartsverket** har lämnat in ett sekretessbelagt yttrande.

**Planenhetens kommentar:** Yttrandet är hanterat.

## Inkomna synpunkter från fastighetsägare utanför planområdet

17. **Bostadsrättsföreningen Alphyddans Ros, ägaren till fastigheterna Sicklaön 84:6, 84:7** framför att de är närmaste granne till Norra Nobelberget på andra sidan av gamla Värmdövägen, och har flera gårdar med grönytor som nyttjas frekvent av föreningens medlemmar för sol, lek, avkoppling och grillkvällar och trädgårdsfester.

Föreningen kommer under 2022 investera flera miljoner på att rusta upp dess största gård med nya vistelseytor, och nästa år planeras ytterligare upprustning av gården som ligger närmast gamla Värmdövägen.

Föreningen framför att gårdarna är mycket viktiga för dess medlemmar och vill inte att deras utemiljö, och framför allt ljusförhållandena, påverkas negativt av den nya bebyggelsen på Norra Nobelberget. Föreningen har granskat samrådshandlingarna för Norra Nobelberget och tittat på solstudien och är oroliga för att föreningens trädgårdar kommer att skuggas av det högsta huset ”Hus D” som är 16+1 våningar (+76,0) meter. Föreningen anser därför att hus D bör sänkas med 5 till 6 våningar.

**Planenhetens kommentar:** Våningsantalen i planförslaget har omarbetats. Det tidigare föreslagna Hus D i östra delen av planområdet har sänkts från 16 till 9 våningar. Samtidigt har den lägre bebyggelsen i planrådets östra del fått ett ökat våningsantal. Den totala storleken på bebyggelsen är alltså ungefär den samma mellan det tidigare och det uppdaterade förslaget, men mer utjämnat och utan en högdal. Inom planrådets västra del har det tillkommit ett högt hus på 14 våningar och våningsantalen har höjts generellt jämfört med samrådsförslaget. Denna bebyggelse ligger dock längre bort och ger endast en marginell påverkan på bostadsrättsföreningarna Alphyddans Ros och Tallkronan.

En ny solstudie som visar skuggförhållandena mot bostadsrättsföreningen Alphyddans Ros och Tallkronan har tagits fram och utgör underlag till planhandlingarna. Delar av solstudien har även lags in i planbeskrivningen. Sammantaget bedöms ljusförhållandena enligt det uppdaterade förslaget vara acceptabla.

18. **Bostadsrättsföreningen Tallkronan, ägaren till fastigheten Sicklaön 84:8** har tillsammans med grannföreningen Brf. Alphyddans Ros gemensamma grönytor och påpekar att föreningarna gemensamt i år (2022) investerar flera miljoner kronor på att anlägga trivselytor för att föreningens medlemmar ska kunna njuta av ljusa sommarkvarnar med grillning och andra samkvämsaktiviteter.

Utemiljö är otroligt viktig för föreningen då stora delar av Sickla och Alphyddan redan byggts ut med mycket höga hus som kraftigt stört ut både ljus & ljudförhållanden. Brf Tallkronan vill absolut inte att föreningens utemiljö ska påverkas negativt av den nya bebyggelsen på Norra Nobelberget. Föreningen har läst samrådshandlingarna för Norra Nobelberget och

tittat på solstudien och konstaterat att detta kommer påverka fastigheterna på Alphyddevägen 51–55. Även trivselytan belägen mellan Brf. Tallkronan & Brf. Alphyddans Ros kommer att skuggas av det högsta huset "Hus D" som är 16+ 1 våningar (+76,0). Föreningen önskar därför att hus D sänks med 3 våningar.

**Planenhetens kommentar:** Planenheten har tagit emot synpunkten och hänvisar till svaret till bostadsrättsföreningen Alphyddans Ros ovan.

Vad gäller ljudmiljön har omgivningsbulerutredningen uppdaterats. De två sista sidorna i utredningen är kartor som visar skillnaden mellan en utbyggnad enligt detaljplanen och ett nollalternativ där ingenting nytt byggs. Den dygnsekvivalenta ljudnivån (det vill säga medelvärdet av ljudet under dygnet) är mycket nära nollalternativet, med en skillnad på cirka +0,2 dBA. För den maximala ljudnivån ökar ljudnivåerna med högst 1,2 dBA, vilket bedöms utgöra en marginell ökning.

### Övriga inkomna synpunkter

19. **En boende på Alphyddevägen** anser att redan bygget av det 92 meter höga stationshuset i Sickla kommer medföra ca 2 timmar mindre direkt solljus dagligen för många av de boende i BRF Alphyddans Ros, särskilt under vinterhalvåret då dagarna är korta blir det ytterst kännbart för välmåendet. Boenden framför att det är många äldre som tillbringar större delen av dagen inomhus och har svårt vistas ute särskilt vintertid med kyla och halka. Därför har bristen på ljus en mycket stor betydelse för vårt boende och vår hälsa.

Boenden anser att även klimatet, enligt de undersökningar som gjordes i samband med detaljplanen för Stationshuset, kraftigt försämras med mer vindar och kallare ogästvänligt klimat. Boenden anser att samrådsförslaget för Norra Nobelbergets detaljplan fullständigt saknar information om klimat/solljus förändring för bostäderna norr om Värmdövägen.

Boenden anser att det hus som blir 16+1 våning måste bli mycket lägre om det påverkar ljusförhållandena för boende i Alphyddevägen 59/63. Det anses vara illa nog att siktlinjerna kapats radikalt, ytterligare solljus får inte byggas bort.

**Planenhetens kommentar:** Planenheten har tagit emot synpunkten och hänvisar till svaret till bostadsrättsföreningen Alphyddans Ros ovan. Det höga huset närmast Alphyddevägen har utgått ur detaljplanen, vilket innebär att detaljplanens påverkan på mikroklimat och vind för Alphyddevägen minskats.

20. **En boende på okänd adress** anser att mycket av det som byggt i Nacka senaste tiden och det som planeras ser fint ut så kommunen förtjänar beröm för det. Men förslaget för Norra Nobelberget får underkänt, speciellt den västra delen som ser ut som massa punkthus som tryckts ihop. Det anses gå på tvärs med idén att "bygga stad" och bygga stadsmässiga slutna

kvarter, och färgvalet anses vara hemskt – när i historien har det varit snyggt att kombinera ljusgult och mörkrött? Den östra delen anses se något bättre ut.

Den boende framför att Balder har bevisat att de kan bygga snyggt genom sitt projekt Caprea på Birger Jarlsgatan i Stockholm. Boenden förstår inte varför inte Nacka kan ställa samma krav som Stockholm avseende gestaltning, exteriört borde det gå att bygga något liknande. Den boende framför att det här var det mest oinspirerande detaljplaneförslag de sett i Nacka på länge, och hoppas att förslaget omarbetas totalt tills det är dags för granskning.

**Planenhetens kommentar:** Förslaget har omarbetats inom både den västra delen av detaljplanen och delar av den östra delen av detaljplanen. I samband med detta har även en omarbetning skett av utformningsbestämmelserna i plankartan. De omarbetade förslagen redovisas med illustrationer i planbeskrivningen.

21. **En boende på Alphydevägen** undrar hur planeringen ser ut när det gäller skyddsrum i Norra Nobelberget, då det har varit väldigt ont om skyddsrum i Hammarby Sjöstad i Stockholm som ju ligger nära, och verkar inte vara helt tillräcklig i Alphyddan. Den boende känner inte till om exploatören Atrium Ljungberg bygger/byggt skyddsrum i sina fastigheter intill. Boenden påpekar att frågans vikt har skärpts inte minst av myndigheten MSB. De vill även påpeka att de tycker att det är trist att det blir ännu ett högt hus i området. Skyskrapan Sickla stationshus är ju under uppförande strax intill. Den boende anser att det ser ut att bli en mörk vägg mot Alphyddan, där befintlig bebyggelse är strategiskt placerad så att så mycket solljus som möjligt ska komma in.

**Planenhetens kommentar:** Det planeras inte för några nya skyddsrum i detaljplanen. Inom fastigheten Sicklaön 363:2 finns fyra skyddsrum med en total kapacitet på 540 personer. Detaljplanen omöjliggör inte för utförandet av fler skyddsrum i källare och/eller i anslutning till parkeringsgarage i det fall att behoven ändras i framtiden. Utförandet är dock inget som utretts inom planarbetet.

För synpunkten om byggnadshöjder se svar till bostadsrättsföreningen Alphyddans Ros ovan.

## Ändringar efter samråd

Efter samrådet har följande ändringar av planförslaget gjorts:

- Planens syfte har justerats och en hänvisning till tidigare planerade LSS-bostäder har tagits bort, då det inte längre är aktuellt att bygga LSS-bostäder i området. Detaljplanen omöjliggör dock inte för framtida LSS-bostäder i det fall att behoven förändras. Syftet har även omformulerats för att tydliggöra att ange att detaljplanen syftar till att möjliggöra omsorgsfullt gestaltade byggnader och lokaler i bottenvåningar, skydd av vegetation, samt bekräfta tunnlar för Södra länken och tunnelbanan.

- Den totala byggrätten i detaljplanen har förändrats från att tidigare motsvara cirka 260 bostäder till att motsvara cirka 290 bostäder.
- Våningsantalen har omfördelats och generellt höjts från samrådsförslagets 5–8 våningar till 7–9 våningar. Det tidigare föreslagna 16-våningshuset i planområdets östra del på Sickla industriväg har utgått. Inom planområdets västra del har ett 14-våningshus tillkommit.
- Då placeringen av ett högre hus har förändrats och hamnat på en plats som syns från Svindersviken har planbeskrivningen kompletterats med en beskrivning av hur detaljplanen förhåller sig till riksintresset för kulturmiljövården *Stockholms farled och inlopp*.
- Den sammanlagda byggrätten för komplementbyggnader har justerats inom ett antal områden.
- Ytan som är planerad för förskolegård har ökat från cirka 800 till cirka 1350 kvadratmeter. Detta medför att ytan förskolegård per barn ökar från cirka 10 till cirka 17 kvadratmeter. Förskolegårdens exakta avgränsning kan dock inte regleras i plankartan.

#### *Användningsbestämmelser*

- Användningsgränsen som avgränsar användningen **”C”** (Centrumverksamhet) följer inte längre fasadlivet utan omfattar en större yta som även inkluderar prickmark. Detta i syfte att göra plankartan lättare att läsa, samt möjliggöra för större flexibilitet.
- Planområdets västra del har tillsammans med bostadsändamål getts användningen **”C”**, (Centrumverksamhet) för att möjliggöra mindre butikslokaler, caféer eller annan typ av service.
- Användningsbestämmelsen **”S”** (Skola) har avgränsats med en egenskapsbestämmelse som anger att skola ska inrymmas entrévåning, våning ovanför entrévåning samt förskolegård på tak ovan intilliggande parkeringsgarage.
- Två områden som omfattar elnätsstationer har tillkommit i plankartan, de markeras med användningen **”E<sub>1</sub>”** (Transformatorstation). Åtkomst till båda dessa områden regleras genom bestämmelser om gemensamhetsanläggning.
- Delar av planområdet i västra delen av området har minskat i omfattning och ändrats från kvartersmark med användningen bostäder till allmän platsmark för **”GATA<sub>2</sub>”** (Lokalgata) och **”NATUR”** i syfte att kommunen ska ha fortsatt rådgivning över markområdet närmast tvärbanan som idag utgörs av kommunmark.
- Gränsdragningarna och höjdangivelserna för användningen under mark har justerats för att bättre överensstämma med gällande planer och servitut för tunnelbanan.
- Södra länken har fått en ändrad användning från tidigare *gata* **”GATA<sub>2</sub>”** till *väg* **”(VÄG)”** som bedöms vara mer korrekt och lättförståeligt.
- En yta kvartersmark som ligger mellan befintligt hotell och nytt bostadshus har fått en justerad användning från **”B(VÄG)”** till **”KO<sub>1</sub>(VÄG)”**, samt ändrats från att tidigare omfatta prickmark till att regleras med nockhöjd. Detta för att möjliggöra för inlastning och avfallshantering i rum under mark.

### *Egenskapsbestämmelser*

- I samband med omarbetningen av våningsantal har bebyggelsens fotavtryck justerats något jämfört med samrådsförslaget. Även gestaltningen för bebyggelsen har omarbetats och regleras med egenskapsbestämmelserna **"f<sub>1</sub>"**, **"f<sub>2</sub>"**, **"f<sub>3</sub>"** och **"f<sub>4</sub>"**. I planbeskrivningen redovisas även nya illustrationer, samt en materialpalett med förslag på material och kulörer för bebyggelsen.
- Plankartan har försetts med egenskapsbestämmelser som reglerar högsta antalet tillåtna våningar per byggnad. Dessa är markerade med bestämmelserna **"e<sub>7</sub>"** till **"e<sub>10</sub>"**.
- Plankartan har försetts med egenskapsbestämmelser som tydliggör hur balkonger kan kraga ut över angränsande egenskapsområden. Dessa är markerade med bestämmelserna **"f<sub>5</sub>"** och **"f<sub>6</sub>"**.
- En bestämmelse **"e<sub>13</sub>"** som anger högsta nockhöjd för komplementbyggnad utöver angiven nockhöjd har tillkommit i syfte att möjliggöra för komplementbyggnader på de överbyggda gårdarna.
- Inom förskolegården och intilliggande bostadsgård, samt inom planområdets västra del längs Tvärbanan har uppförandet av bullerplank möjliggjorts i plankartan med egenskapsbestämmelser **"m<sub>1</sub>"** och **"m<sub>2</sub>"**.
- Egenskapsgränsen för lägsta schaktningsdjupsnivå som avgränsar Södra länkens skyddszon mot väst har justerats och flyttats österut. Gränsen följer nu servitutet för Södra länken. I samband med detta har även användningsgränsen som avgränsar användningen **"(P)"** (Parkering) på bostadsgården också getts samma justering österut.
- Föreslagen placering av sopkassuner har flyttats två meter från befintlig kontorsbyggnads fasad för att undvika skador då behållaren lyfts. Detta har medfört justeringar av prick- och korsmark i områdets östra del.
- Villa Fannyudde på fastigheten Sicklaön 83:44 har en utvecklad varsamhetsbestämmelse **"k<sub>1</sub>"** samt en skyddsbestämmelse **"q<sub>1</sub>"** som även skyddar delar av villans interiör.
- De bestämmelser för lägsta schaktningsdjupsnivå som reglerar lägsta tillåtna schaktningsnivå över Södra länken har justerats och trappats i höjd för att möjliggöra för grundläggning för bebyggelsen inom en yta som ligger nära, men ovan, Södra länkens skyddszon.
- Avgränsningen för parkeringsgaraget som tidigare föreslogs längs planområdesgräns, tillika fastighetsgräns mellan fastigheten Sicklaön 83:46 inom planområdet och Trafikverkets fastighet Sicklaön 83:3 har justerats för att göra plats åt skyfallshantering. I plankartan säkerställs detta genom en 1,8 meter bred remsa prickmark.
- En ny egenskapsbestämmelse **"e<sub>12</sub>"** har tillkommit vilken som möjliggör för flexibilitet gällande takutförning. Bestämmelsen anger att eventuella fläktrum, hisstoppar, tekniska installationer och lokala bullerskärmar tillåts utföras över nockhöjd. Fläktrum ska vara indragna från underliggande vånings fasad minst 1,5 meter i syfte att hålla ner byggnadens skala. Eventuella fläktrum och hisstoppar får inte överstiga 3 meter över nockhöjd.

- Flertalet planbestämmelser som tidigare omfattat hela planområdet har indexerats i syfte att tydliggöra var på plankartan de gäller
- Ett flertal mindre justeringar har gjorts av hur egenskapsbestämmelser är formulerade i plankartan, i syfte att tydliggöra vad de reglerar.

#### *Administrativa bestämmelser*

- För att säkerställa angöringen till fastigheten Sicklaön 83:44 har bestämmelsen som reglerar gemensamhetsanläggning ”g<sub>1</sub>” utökats för att inkludera mark inom Sicklaön 83:46 samt vändplanen på fastigheten Sicklaön 83:44. ”g<sub>1</sub>” har också omformulerats för att inkludera dagvattenhantering och ledningar.
- Bestämmelsen som reglerar gemensamhetsanläggningen i östra delen av området över fastigheterna Sicklaön 363:2 och 363:3 har getts en separat bestämmelse ”g<sub>2</sub>” som reglerar markreservat för angöring och ledningar.
- Villkoret för startbesked har omformulerats för att förtydliga att startbesked inte får ges för ändrad markanvändning förrän markföreningar har avhjälppts och/eller skyddsåtgärder har vidtagits på tomten.
- Markreservatet för underjordiska ledningar markerad med ”u<sub>1</sub>” har fått en justerad avgränsning inom planområdets västra del
- Genomförandetiden har ändrats från 10 till 5 år. Detta på grund av att detaljplanen enligt tidigare uppsatt tidplan behövde invänta byggstart för intilliggande områden med allmän platsmark, vilket inte längre är aktuellt.

Planenheten

Emma Castberg  
Gruppchef Nacka stad

Viktor Wallström  
Planarkitekt