



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet. Endast angiven användning och utformning är tillåten.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Linje ritad 3 mm utanför planområdets gräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS

- HUVUDGATA Trafik mellan områden
- LOKALGATA Lokaltrafik
- GC Gång- och cykleväg

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

- C Område för centrumändamål exempelvis för kultur, kontor, hantverk, butik, restaurang, utbildning m.m.
- Järnvägstrafik

UTFORMNING, UTFÖRANDE

- Gångbro Gångbro får anläggas med en fri höjd av minst 5,1 meter över Värmdövägen och minst 6,1 meter över Salsjöbanan vid tung konstruktion

Utformning av bebyggelse, markens anordnande m.m. skall i huvudsak följa gestaltungsprogram upprättat 2000-03-29 samt kompletterande program upprättat i maj 2007

- n₁ Befintlig ek får inte fällas
- n₂ Marcusplatsen bevaras som park
- n₃ Befintliga träd skall bevaras. Slätter och parkeringsytor skall kompletteras med plantering
- ramp Körbar ramp som får underbyggas
- portik 0,0 Portik skall finnas med minst angiven fri höjd i meter
- 0,0 Högsta totalhöjd i meter över nollplanet. Över angiven höjd får endast mindre byggnadsdelar som hissmaskinrum, master m.m. anläggas.
- 0,0 Lägsta schaktningnivå i meter över nollplanet

Bebyggelse längs Salsjöbanan skall grundläggas och utformas med hänsyn tagen till det buller, stömljud och vibrationer som uppkommer av spåret och dess trafik, så att störningar på verksamheterna i byggnaderna ej uppkommer

- q Kulturhistoriskt värdefullt f.d. industriområde vars grundläggande funktionella tydlighet och struktur skall bevaras. Nya byggnader skall utformas med särskild hänsyn till omgivningens egenart
- q₁ Kulturhistoriskt värdefull byggnad som inte får rivras. Ändring av byggnad får inte försvansa dess karaktär
- k₁ Kulturhistoriskt eller arkitektoniskt intressant byggnad/byggnadskomplex vars bevarande är motiverat. Karaktärsdrag och värden skall beaktas vid eventuell om- och tillbyggnad
- k₂ Byggnad av för området visst arkitektoniskt och/eller miljömässigt värde som skall beaktas vid förändring och omvandling

För q₁ och k₁ gäller att inför ändring skall antikvariskt egenkontroll upprättas

Byggnadsteknik
 Med hänsyn till Salsjöbanans spår och trafik skall:
 - grundläggning och utformning av byggnader och anläggningar utföras så att störningar för verksamheterna i dessa inte uppkommer med hänsyn till buller, stömljud och vibrationer från spåranslagning och -trafik
 - fasader utformas så att störande reflektioner av ljud från spåranslagning och -trafik inte uppkommer för omgivningen

BEGRÄNSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

- Marken får inte bebyggas
- Marken får bebyggas med mindre komplementbyggnader, skärmtak och dylikt som hör till områdets verksamheter
- Marken får byggas över med körbart bjälklag som får byggas med mindre komplementbyggnader, skärmtak och dylikt som hör till områdets verksamheter
- Marken får byggas över med körbart bjälklag
- u Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar
- balkong Balkong och utrymningsstrappa får byggas

MARKENS ANORDNANDE

- U- och infart får inte anordnas
- Stängsel utan öppning

GENERELLA BESTÄMMELSER

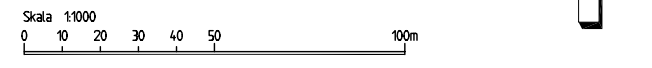
Verksamheter får inte vara störande för omgivningen
 Ev. förekomst av markföroreningar ska undersökas och åtgärdas vid markarbeten
 Skyttar får endast avse i fastigheten verksamma företag
 Skyttar får ej vara rörliga, blinkande eller dominerande

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetid
 Genomförandetiden slutar 10 år efter det att planen vunnit laga kraft

ILLUSTRATIONER

- Illustrationslinje
- Illustrerad allé efter Järntaleden och Sickska Industriväg



Detaljplan för Sicklaön 83:22 m.fl.,
 Sickska Köpvarter och del av
 Sickska Industriområde, Nacka kommun
 Plan 1, Sickska Galleria etapp II
 Planheltet i maj 2007, reviderad i januari 2008

Till planen hör:
 Planbeskrivning
 Genomförandebeskrivning
 Miljöredovisning
 Fastighetsförteckning
 Gestaltungsprogram
 Illustrationsplan

Andreas Totschnig Planchef
 Tord Runnäs Planarkitekt
 Projekt nr 9145

Tillstyrkt av MSN 2007-10-10 § 319
 Antagen av KF 2008-02-04 § 21
 Laga kraft 2008-08-28
DP 450

PLANBESKRIVNING

Detaljplan för Sicklaön 83:22 m fl., Sickla Köp kvarter och del av Sickla Industriområde, Nacka kommun

Plan 1, Sickla Galleria, etapp II

Upprättad på Planenheten i maj 2007, reviderad januari 2008

HANDLINGAR

Detaljplaneförslaget omfattar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Miljöredovisning
- Antikvarisk bedömning
- Fastighetsförteckning
- Gestaltungsprogram
- Illustrationsplan

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanen omfattar mindre del av fastigheten Sicklaön 83:22 ägd av Sickla Industrifastigheter KB, helägt dotterbolag till Atrium Ljungberg AB. Arbetet med förnyelse av fastigheten har pågått sedan företaget köpte fastigheten av Atlas Copco hösten 1997. Avsikten med detaljplanen är att möjliggöra fortsatt utveckling av fastigheten med samma inriktning som hittills. Genomförda projekt har omfattat modernisering av i stort sett samtliga befintliga byggnader inom fastigheten. Ett fåtal byggnader har rivits. De rivningar som utförts har gjorts för att öppna upp området mot omgivande bostadsstadsdelar och för att utveckla områdets infrastruktur med nya tillfarter, parkeringshus mm. Samtidigt har stora markytor rustats upp för parkering men också för rekreation exempelvis vid Marcusplatsen.

Målsättningen är att fortsätta att utveckla området genom aktiv förvaltning med om-, till- och nybyggnader för etablerade och nya företag och verksamheter inom såväl handel, service, utbildning som arbete.

Under 2007 öppnade nya handelshuset, "Magasinet", som innehåller butiker, restaurang, bowling mm. För att samordna parkering och öka sambandet mellan "Magasinet" och huset Plania med bland annat ICA har en bro byggts över Siroccogatan för bilar och gående.

Efter det att ONOFF och Systembolaget flyttat till "Magasinet" har de gamla lokalerna rivits, hus 309, Simbaverkstaden, och utbyggnad av Sickla Galleria II som omfattar totalt ca 12 000 m² bruttoarea, (BTA), motsvarande ett nettotillskott av ca 9 000 m² BTA galleriahandel. Av den totala ytan utgör ca 9 000 m² uthyrningsbar butiksyta. Sickla Galleria etapp II får entréer mot Evenemangsplatsen, Järnvägsgatan och Sickla station. En gångbro byggs från Sickla Galleria över Saltsjöbanan och Värmdövägen till Alphyddan. Parkeringsbehovet tillgodoses genom två plan med parkering på taket över galleriautbyggnaden. Parkeringsplanen nås från en ny infart till Sickla Köp kvarter från Sickla Industriväg. Målet är att Sickla Galleria II ska kunna öppna vårvintern 2009.

Syftet med den nya detaljplanen är att bekräfta genomförd och pågående utveckling, som idag saknar stöd i gällande detaljplaner, och att ge fastigheten som helhet samordnade planförutsättningar. På detta sätt kan förnyelse av området till ett stadsdelscentrum fullföljas. Målsättningen är att området ska utvecklas till –

- *en mötesplats för arbete, kultur, utbildning, handel och service*
- *ett attraktivt område för utbildning och arbete med moderna lokaler*
- *ett område med god miljö och god kollektivtrafik för handel och service*
- *ett öppet område i nära kontakt med omgivande bostäder och verksamheter*

Läge

Planområdet gränsar till Saltsjöbanan/Värmdövägen, Smedjegatan, Evenemangsplatsen och utbyggd del av Sickla Galleria, hus 309, bevarad del av Simbaverkstaden. Planområdet omfattar del av Sickla Köp kvarter.

Areal

Planen omfattar ett ca 0.85 ha stort område som i huvudsak utgörs av del av fastigheten Sicklaön 83:22. Planen omfattar även mindre delar av Saltsjöbanans område och Värmdövägen för ny gångbro mellan Sickla och Alphyddan.

Markägoförhållanden

Planområdet ägs av Sickla Industrifastigheter KB. Fastigheten Sicklaön 83:22 omfattar ca 17.2 ha. En mindre del av planområdet, ca 0,16 ha för gångbro mellan Sickla och Alphyddan, berör Saltsjöbanans spårområde och Värmdövägen som ägs av SL, Storstockholms Lokaltrafik AB respektive Nacka kommun.

GÄLLANDE PLANER OCH TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

Nacka översiktsplan 2002 antogs av kommunfullmäktige 2002-10-14. I översiktsplanens geografiska rekommendationer sägs bland annat följande: "För området gäller fördjupad översiktsplan för Sickla". Fördjupad översiktsplan för Sickla antogs av kommunfullmäktige 1998-12-14 för den södra delen omfattande bland annat aktuell fastighet.

I den fördjupade översiktsplanen redovisas fastigheten för verksamheter och bostäder i sin västra del och för bostäder, handelsverksamheter och övriga verksamheter i delen öster om och inklusive Luftverkstaden. Områdets kulturhistoriska intresse framhålls särskilt för Marcusplatsen och omgivande byggnader, Dieselverkstaden med flera.

Riksintressen

Planen berör inga Riksintressen eller strandskyddsområden. Järtaleden är statlig väg men inte längre primär eller sekundär transportväg för farligt gods.

Detaljplaner

För fastighetens västra del gäller äldre industristadsplaner S 230 och S 347 med senare tillägg vid Atlasrondellen Dp 337. Planerna anger en högsta byggnadshöjd till +50 respektive +55 över nollplanet och en begränsning av exploateringen till $e=1.5$, vilket motsvarar ca 90 000 m² BTA.

För handelsområdet, Sickla Köp kvarter, gäller detaljplan Dp 238 som vann laga kraft 2000-06-28, med senare ändring för parkeringsdäck, Ädp 274, laga kraft 2001-10-17, samt för Sickla Galleria, Dp 324, som vann laga kraft 2004-01-09. Planerna anger centrumändamål med en exploatering av $e=1.0$, vilket motsvarar ca 110 000 m² BTA exklusive garage. Genomförd och pågående utbyggnad omfattar två parkeringshus samt två plan garage under "Magasinet", totalt ca 35 000 m² BTA med drygt 1000 platser. Den totala exploateringen inom handelsområdets detaljplan är därmed i dagsläget ca 145 000 m² BTA. Planerna anger en begränsning av handelsverksamheten till 55 000 m² BTA. En kulturhänsynsbestämmelse hänvisar till befintliga byggnaders och områdets kulturhistoriska värden.

Kommunala beslut

Områdesnämnden Sicklaön behandlade ärendet den 29 augusti 2006, § 119, och beslutade att tillstyrker startpromemorian. Områdesnämnden gjorde också bedömningen att planförslaget inte kommer att innebära en betydande miljöpåverkan.

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade den 26 september 2006, § 262, att föreslå kommunstyrelsen att godkänna startpromemorian.

Kommunstyrelsen beslutade den 30 oktober, § 176, att godkänna startpromemorian.

Områdesnämnden Sicklaön beslutade den 12 december 2006, § 192, att till planchefen delegera beslut om samråd.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade den 30 maj 2007, § 210, att ställa ut planen.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden tillstyrkte planförslaget den 10 oktober 2007, § 319. Kommunstyrelsen beslutade den 26 november 2007, § 252, att föreslå kommunfullmäktige att anta planen.

Kommunfullmäktige beslutade den 10 december 2007, § 395, om återremiss med stöd av reglerna om minoritetsskydd i 5 kap 38 § kommunallagen.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Historik och områdets nuvarande användning

Områdets utveckling startade när Saltsjöbanan stod klar 1892. Wallenbergföretaget Diesel Motorer AB etablerades 1898 i Sickla. 1948 fick företaget namnet Atlas Copco. Utbyggnaden har pågått under hela 1900-talet. Under 1980-talet bröts utvecklingen då tillverkningen flyttades till Örebro och Kalmar.

En ny era inleddes 1992 då Sickla Stormarknad etablerades i de modernare industribyggnaderna i områdets östra del. Efter det att LjungbergGruppen förvärvade fastigheten 1997 har handelsområdet utvecklats till Sickla Köp kvarter som kombinerar volymhandel med centrumhandel. Inom fastighetens västra delar är Atlas Copco fortfarande den största hyresgästen med huvudkontor och företag som Atlas Copco Tools med flera. Runt Marcusplatsen, Järnvägsgatan och Dieselvekstaden har verksamheter inom kultur, hantverk, utställningar och utbildning etablerats. Fastigheten som helhet utvecklas alltmer till ett komplett stadsdelscentrum.

Mark och vegetation

Större delen av fastigheten består idag av byggnader samt trafik- och parkeringsytor. Marcusplatsen har utvecklats till områdets centrala park. Trädbeståndet har gallrats och nyplanteringar har genomförts. Utefter Sickla Industriväg finns också grönytor och uppvuxna träd. Vid Järlaleden finns en stor ek som bevarats genom beskärning av rotsystem och krona. Järlaleden, Planiavägen och Sickla Industriväg är i stort sett alléplanterade. Trafik och parkeringsytor har trädplanterats i den omfattning som varit möjligt med hänsyn till markföroreningar. Planteringarna har kompletterats med växter i speciellt utformade planteringskärl.

Marken i fastighetens östra industriella del har en huvudmarknivå runt +11 meter över kommunens nollplan och en lägre del på nivån +6 meter efter Planiavägen. Den västra delen är mer kuperad och reser sig från nivåerna +13 till +14 m utmed Järlaleden upp till + 20 m vid Sickla Bro.

Östra delen av fastigheten är utfylld med tippmassor. Tippmassorna som har en största mäktighet av 9 meter vilar på lera på morän ovan berggrunden. Lerdjupet uppgår som mest till 10 meter. Nya byggnader i denna del är grundlagda på pålar. I fastighetens

västra del går berget delvis i dagen. I denna del finns Atlas Copcos provgruva med orter på nivåerna 20 respektive 40 meter under mark. På den övre nivån finns Atlas Copcos auditorium utsprängt i berget.

Marken inom fastigheten är delvis förorenad. Särskilt gäller det de delar som vilar på fyllnadsmassor. Schaktarbeten sker i nära samarbete med kommunens miljöenhet. Runt "Magasinet" har brunnar installerats för kontinuerlig uppföljning av föroreningsnivåer i grundvattenmagasinen under området. Förberedelser är gjorda för rening av grundvatten om kontrollprogrammets nivåer överskrids. Området är normalriskområde för radon.

Befintlig bebyggelse

Inom handelsområdet finns totalt ca 85 000 m² BTA butiker, kontor mm och ca 35 000 m² BTA garage och parkeringshus. De större byggnaderna i denna del är Sickla Galleria, "Magasinet" samt husen Sirocco, Simba och Plania. "Magasinet" har byggts i tre våningar delvis över två garageplan. Planiahuset har mellan en till tre våningar, Sickla Galleria är byggd i en till två våningar och husen Sirocco och Simba har i huvudsak en våning. Till handelsområdet räknas också Luftverkstaden, med 5 våningar kontor över butiksplanet, Ångpannan med åtta våningar kontor över butiksplanet, mindre del av Diesilverkstaden med biografier, den så kallade Fallhammaren med restaurang i två våningar samt det runda sju våningar höga parkeringshuset vid Marcusplatsen och det fem våningar höga parkeringshuset vid Nacka station. Sammantaget finns en återstående byggrätt av ca 25 000 m² BTA enligt gällande detaljplan inom fastighetens östra del.

Inom fastighetens västra del ligger Atlas Copcos huvudkontor med sex till åtta våningar kontor över källare och basvåningar som idag upplåtits till bland annat ateljébutiker. Atlas Copco Tools vid Atlasrondellen disponerar en större kontors- och laboratorieenhet som består av två äldre och ett nyare hus. Huvuddelen av Diesilverkstaden, Expobyggnaden, f.d Kåbergs tapetfabrik och ytterligare tre kontorshus disponeras idag för kultur, utställningar, undervisning och kontor. Sammantaget innehåller den västra delen av fastigheten ca 46 000 m² BTA. Inom denna del finns en återstående byggrätt av ca 44 000 m² BTA enligt gällande detaljplan.

Sammantaget inom hela fastigheten finns ca 131 000 m² BTA för arbete, kultur, handel och utbildning samt ca 35 000 m² BTA parkeringsanläggningar. Återstående byggrätt enligt gällande detaljplaner motsvarar ca 69 000 m² BTA.

Kulturmiljö och landskapsbild

Områdets östra del är en del av Järlasjöns låglänta omgivning. Området kan betraktas som ett dalstråk mellan höjderna Alphyddan och Finntorp i norr, området runt Sjötorpsvägen i öster, Tallbacken i söder och Nobelberget i väster. Den lägre bebyggelsen i dalstråket avgränsas i väster av Luftverkstaden, Ångpannan och det äldre kontorshuset 206 samt av Atlas Copcos huvudkontor. De högre byggnaderna avspeglar gällande detaljplaners högre byggnadshöjder som sträcker sig till nivåerna +50 och +55.

Dessa hushöjder samverkar med övrig högre bebyggelse efter Sickla Industriväg, f.d Fläkts huvudkontor, +52.0, Akzo Nobels kontorshus, +39.0, Atlas Copcos huvudkontor, +43.7 och Quality Hotels hotellbyggnad, +55.0. Planerat kontorshus vid Nackarondellen, för Kinnarps, är planlagt till höjden +45.0. Den ursprungliga idén bakom denna serie högre byggnader var att de låg efter den tänkta Österleden i ytläge vilket motiverade den större skalan och de högre husen. Idag utgör denna sekvens av högre hus ett självständigt inslag i stadsbilden.

Som underlag för tidigare detaljplaneläggning gjordes en omfattande kulturhistorisk bedömning av fastigheten. Byggnaderna klassificerades i fyra kategorier:

- kulturhistoriskt mycket värdefull byggnad vars bevarande är synnerligen angeläget
- kulturhistoriskt intressant byggnad vars bevarande är väl motiverat
- byggnad av mindre kulturhistoriskt intresse men med god arkitektonisk verkan och/eller miljömässigt värde
- ej bedömda nyare byggnader

Till den första kategorin hör Dieselvekstaden, Luftverkstaden, byggnader för packning, avsändning och mottagning av gods, Affärskontoret, Atlas Copcos huvudkontor, Expon, Forskningscentrum, Fallhammaren samt Experimentverkstaden. Av dessa har Experimentverkstaden rivits och lämnat plats för ny infart till Marcusplatsen och det runda parkeringshuset.

Till kategorin kulturhistoriskt intressant byggnad hör tekniska kontoret, provningscentralen, Luftverkstadens envåningsbyggnad mot Marcusplatsen, Sicklaverkens kontor, husen Sirocco och Simba samt delar av byggnader som ingår i Sickla Galleria. Mindre del av Luftverkstadens lägre delar har rivits för den öppning mellan Marcusplatsen och Sickla Köpkvarter som genomförts och som förutsattes i den fördjupade översiktsplanen för Sickla.

Till kategorin byggnad med god arkitektonisk verkan hör Diesels Motorers första byggnad, Kåbergs tapetfabrik och den före detta Ångpannan som ersatts med en ny kontorsbyggnad. Utöver enskilda byggnader värdesattes framför allt området äldre industristruktur med byggnader, gator och spår. Industrikarakteren har präglat nytillkommande byggnader. I såväl Dieselvekstaden som Sickla Galleria har de höga industrihallarna bevarats. Traverser och råa betongkonstruktioner utgör nu en del i byggnadernas och rummens nya utformning. I gestaltningsprogrammet redovisas ett urval bilder på ny-, om- och tillbyggnader som visar hur områdets och byggnadernas kulturhistoriska värden tagits tillvara och utvecklats.

Området innehåller inga kända fornlämningar.

Service

Sickla Köpkvarter innehåller efter det att "Magasinet" öppnats ca 58 000 m² BTA butiker och ca 10 000 m² kompletterande verksamheter i form av restauranger, gym,

bowling, hantverk mm. Till detta kommer Läns museet, Blåsans symfonikerna, Nacka kultur med teater, utställningar, bibliotek, Filmstaden, Designgymnasiet, Svenskt Möbelcenter m.fl. Området har utvecklats till ett stadsdelscentrum med ett varierat utbud för handel, kultur och annan service.

Friytor

Marcusplatsen omfattar ett ca 1 ha stort stadsrum med den centrala parken och den hästskoformade gatan med torgytor och uteserveringar utefter Dieselverkstadens och Luftverkstadens fasader. Med tillkomsten av "Växthuset" har den större parkeringen, Evenemangsplatsen, slutits och bildar ett torg som kan stängas av och användas för större sammankomster, konserter eller liknande. Simbagatan, Smedjegatan och Järnvägsgatan har utvecklats till blandade stadsgator och gränder.

Kollektivtrafik

Området är väl försörjt med allmänna kommunikationer. Saltsjöbanan med Sickla station och Nacka station ligger i direkt anslutning till området. Särskilt Sickla station med enkelspår och plattformen på spårets södra sida utnyttjas av allt fler kunder och arbetande för resor till och från Sickla. Såväl Värmdövägen, Sickla Industriväg som Järlaleden trafikeras av ett flertal busslinjer. Sedan sommaren 2005 trafikerar buss 74 sträckan Mariatorget, Skanstull, Hammarby Sjöstad till hållplatsen på Järlaleden söder om "Magasinet". Bussen är märkt Sickla Köp kvarter vid färd mot Sickla.

Gator och trafik

Fastighetens västra del nås från Sickla Industriväg. Sickla Köp kvarter nås från Järlaleden och Gillerondellen samt från Planiarondellen och Planiovägen. Trafiken till Sickla består av varutransporter, arbetspendlare och kunder. Omgivande gator belastas av trafik med mål utanför Sickla och trafik till arbetsplatser och butiker. Den allmänna trafiken följer regionens dygns- och veckovariationer med störst trafik in mot Stockholm måndag till fredag morgon och ut från Stockholm eftermiddagar vardagar. Kundtrafiken är som störst fredag eftermiddag och lördag mitt på dagen. Även söndagar är kundtrafiken betydande. Våren 2006 genomfördes en trafikräkning. Resultatet redovisas i en särskild trafikbilaga.

Parkering, angöring

Inom Sickla Köp kvarter finns totalt ca 1285 platser, ca 835 platser som markparkering och ca 450 i parkeringshuset vid Nacka station och under parkeringsdäcket vid Elgiganten. När "Magasinet" öppnade ökade antalet platser till ca 1715 genom ca 375 platser i garageplanen och ca 55 platser framför entréerna. Till detta kommer 260 platser i runda parkeringshuset som står till kundernas förfogande kvällar och helger vilket ger totalt ca 1975 platser inom Sickla Köp kvarter. Detta motsvarar 29 platser per 1 000 m² BTA butiker mm. För dessa gäller i huvudsak 3 timmars parkering med P-skiva. Vissa platser har begränsningar i tid och på Evenemangsplatsen råder parkeringsförbud under de tider som butikerna inte är öppna. 100 platser i

parkeringshuset vid Nacka station är upplåtna för avgiftsfri infartsparkering dagtid vardagar.

Inom fastighetens västra del finns inklusive runda parkeringshuset ca 655 platser för kontoren mm. Parkering inom detta område kräver tillstånd eller anmälan i olika receptioner. För merparten av platserna tillämpas så kallad flytande parkering vilket innebär att platserna inte är reserverade för särskilda bilar. På det sättet kan antalet parkeringstillstånd överstiga antalet platser med ca 20 procent utan att det uppstår brist på platser. Antalet tillstånd är idag ca 830 stycken. Beroende på hur man räknar innebär detta ca 10-13 platser per 1 000 m² BTA för verksamheterna som omfattar kontor, kultur, utställningar, utbildning mm.

Totalt inom området finns idag ca 2 370 platser som kan räknas upp till 2 500 om 50 % av platserna i runda P-huset bedöms vara möjliga att dubbelutnyttja. Detta motsvarar 19 platser per 1 000 m² BTA för området som helhet.

Teknisk försörjning

Området är anslutet till Nacka kommuns vatten och avloppsnät. Dagvattnet avleds i huvudsak mot Järlasjön. Området värmeförsörjs med fjärrvärme. Nacka Energi kommer vid årsskiftet att överta fastighetens interna elnät och lågspänd el kommer att levereras till olika byggnader och användare från åtta olika elnätstationer. Inom området finns ett flertal sopstationer och soprum med komprimatorer och sortering i olika fraktioner.

PLANFÖRSLAGET

Allmänt

Planen innebär att Sickla Galleria kan byggas ut mot Sickla station med butiker i två plan, att en ny infart till Sickla Köpkvarter kan öppnas från Sickla Industriväg och Värmdövägen till ca 300 parkeringsplatser över butikerna och att en ny gångbro byggs över Saltsjöbanan och Värmdövägen till busshållplatserna på Värmdövägen och till Alphyddans bostäder. Exploatering och hushöjder regleras genom entydig avgränsning av bebyggelseområdet och bebyggelsehöjd. Den totala bygggrätten ökas genom att Järnvägsgatan kan byggas över och att bebyggelsehöjden ökar från +18 till +30 och +35. Planen omfattar mindre del av fastigheten Sicklaön 83:22. Detaljplanen anpassas till detaljplan N2 för Danvikslösen och till av SL utrett alternativ för framtida ombyggd Sickla station vid konvertering till snabbspårväg. Planarbete pågår för Danvikslösen, där aktuell tidsplan innebär ett genomförande under 2010-2013. Planen redovisar en möjlighet att bygga en gångbro från området till Alphyddan över Saltsjöbanan och Värmdövägen. Inom planområdet pågår utbyggnad för en andra etapp av Sickla. Inflyttning planeras till våren 2009.

Mot bakgrund av att planförslaget konfirmerar pågående markanvändning och inte medger någon egentlig utökad bygggrätt inom fastigheten som helhet anser planenheten att planförslaget inte innebär betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen har bekräftat denna bedömning under förutsättning att miljökvalitetsnormerna inte överträts eller riskerar att överträdas. En särskild miljöredovisning biläggs planen.

Mark och vegetation

Undersökningar av förekomsten av markföroreningar har pågått under många år. Halterna av föroreningar inom fastigheten är generellt måttligt förhöjda. Eftersom marken till stora delar är hårdgjord och inget uttag av grundvatten för dricksvatten sker bedöms det inte föreligga någon risk för skadlig exponering. En särskild planbestämmelse anger att ev. förekomst av markföroreningar ska undersökas och åtgärdas vid markarbeten. Markarbeten ska föregås av noggrann kontroll av sakkunnig personal och tillsynsmyndigheten ska hållas informerad.

Tillkommande bebyggelse

Planen redovisar området för centrumändamål för kultur, handel, service, kontor och utbildning. Planen är initierad av utbyggnad av Sickla Galleria. Förslaget till denna etapp II av Sickla Galleria redovisas i till planen hörande gestaltungsprogram. Av programmet framgår att byggnaden föreslås innehåller ca 12 000 m² BTA handel och två plan parkering med ca 310 platser. Sickla Galleria II beräknas öppna våren 2009.

Bebyggelsens höjd redovisas genom bestämmelse om totalhöjd över nollplanet. Över denna höjd får endast mindre tekniska utrymmen som hissmaskinrum och liknande resa sig. Hela fläktrumsvåningar får inte förläggas över angivna höjder.

Kulturmiljö och landskapsbild

I planen införs en för hela fastigheten generell skyddsbestämmelse – q – vars innebörd är att industriområdets grundläggande funktionella tydlighet och struktur skall bevaras samt att nya byggnader skall utformas med särskild hänsyn till omgivningens egenart.

Planen bekräftar i allt väsentligt den industriella strukturen som en förutsättning för fortsatt utveckling. Industriområdets nya funktion som ett modernt stadsdelscentrum innebär samtidigt att vissa kulturhistoriska värden kommer att ersättas med nya element. Hit hör att Järnvägsgatan delvis byggs över och att gatans tidigare roll med ett industriellt stickspår från Nacka station inte längre kommer att vara avläsbart. Hus 309, Simbaverkstaden, som delvis rivits för att lämna plats för Sickla Galleria II, har tidigare värderats som en kulturhistoriskt intressant byggnad vars bevarande är väl motiverat. Denna kommer att ersättas av en ny och högre byggnad i tegel och glas med inspiration från områdets äldre industriarkitektur. Byggnaden blir ett formmässigt fristående tillägg till Sickla gallerias äldre och nyare delar med tydliga och representativa fasader såväl mot Evenemangsplatsen som mot Smedjegatan, Saltsjöbanan och Värmdövägen. En särskild antikvarisk bedömning har utarbetats som underlag till detaljplanen. Bedömningen biläggs planen.

Tillgänglighet

Hela Sickla Köp kvarter inklusive Sickla Galleria har entréer i nivå med omgivande mark och affärshusen byggs med butiker i ett till två plan. Handikapparkeringsplatser förläggs i anslutning till entréerna. Interna hissar förbinder butiksplanen på olika nivåer. I Sickla Galleria etapp II förbinds parkeringsplanen med butiksplanen med hissar. Gångvägen från Sickla station till Sickla gallerias entré och vidare mot Smedjegatan ska utformas med ramper som kan användas av rörelsehindrade. Gångbron till Alphyddan underlättar för rörelsehindrade. Bron nås via ramp på Värmdövägens norra sida, via trappor på vägens södra sida och via hiss och trappor i anslutning till Sickla gallerias entré. Nattetid när gallerian, biograferna, restaurangerna med mera är stängda finns en särskild öppen trappa för passage från bron till Sickla station och Sickla Köp kvarter. Mark och byggnader utformas allmänt för ökad tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionshinder. Gångvägar till stationer och hållplatser ska vara tydliga. De allmänna gångstråken ska upplevas som trygga och säkra och fortsatt arbete med detta ska ske i samråd med kommunens brottsförebyggare.

Kollektivtrafik och framtida tunnelbana

Detaljplanen redovisar en planbestämmelse om stängselskyldighet mot Saltsjöbanan fram till Sickla station. Planen utgår från av SL utarbetade spårlosningar för en framtida ombyggnad av Saltsjöbanan i enlighet med projekt Danvikslösen och utredningar av spårfrågan från Sickla station, förbi Sickla Köp kvarter till Nacka station. Planen utgår från det alternativ för spåren som redovisats för Sickla station med dubbelspår, mittplattform och trappa och hiss mot Sickla bro och en passage i plan över det södra spåret in till Sickla Köp kvarter. På sträckan mellan Sickla och Nacka stationer utgår planen från alternativet med dubbelspår i nuvarande läge. Avståndet från spårmit till fasadliv är 7.8 meter. Fastighetsgränsen förläggs 5 meter från spårmit. På sträckan från Sickla Galleria II till Nacka station påverkas inte gränsen mellan fastigheten och spårområdet. Vid Sickla station regleras fastighetsgränsen när detaljplan N2 för Danvikslösen vunnit laga kraft.

En framtida tunnelbanelinje i Nacka bör ha en eller flera entréer till Sickla Köp kvarter. Lämpliga lägen är vid Sickla och Nacka stationer inom eller i anslutning till planområdet.

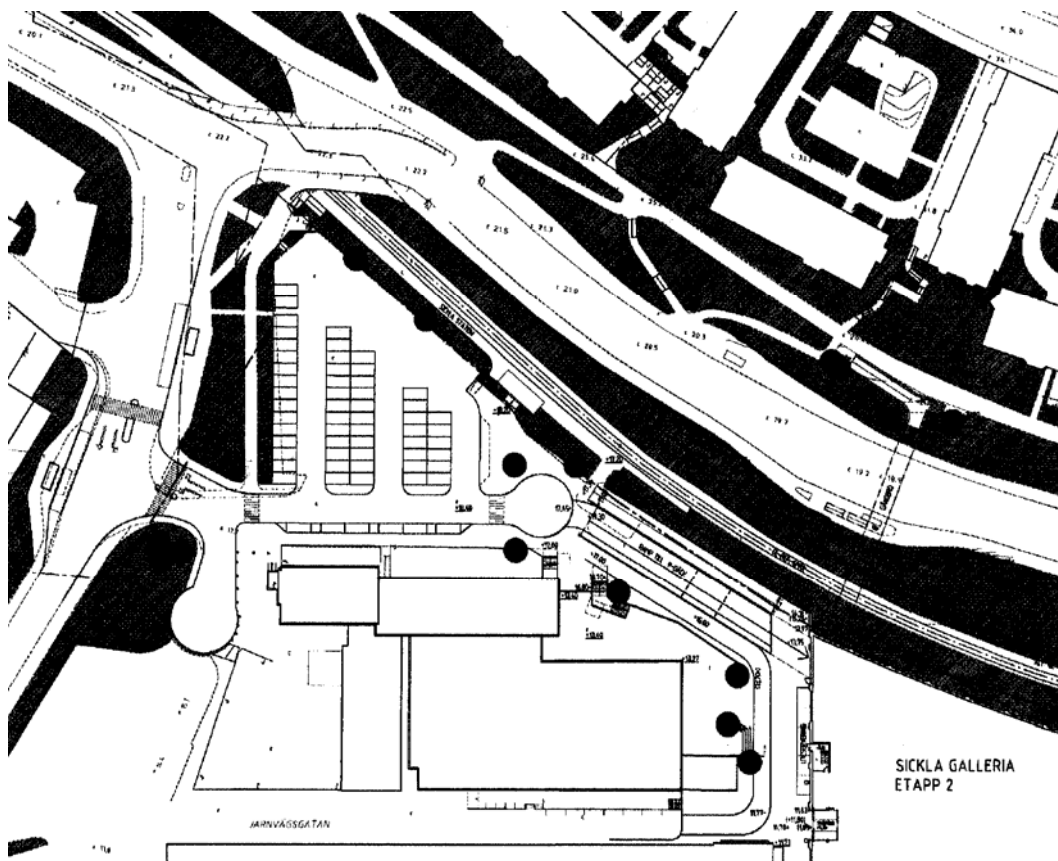
En särskild skyddsbestämmelse redovisas i planen på SL:s begäran med följande lydelse; ” Med hänsyn till Saltsjöbanans spår och trafik skall:

- grundläggning och utformning av byggnader och anläggningar utföras så att störningar för verksamheterna i dessa inte uppkommer med hänsyn till buller, stomljud och vibrationer från spåranslagning och spårtrafik.
- fasader utformas så att störande reflektioner av ljud från spåranslagning och spårtrafik inte uppkommer för omgivningen”.

Gator och trafik

Nuvarande internt gatunät för bilar, transporter, gående och cyklar förblir oförändrat med några undantag.

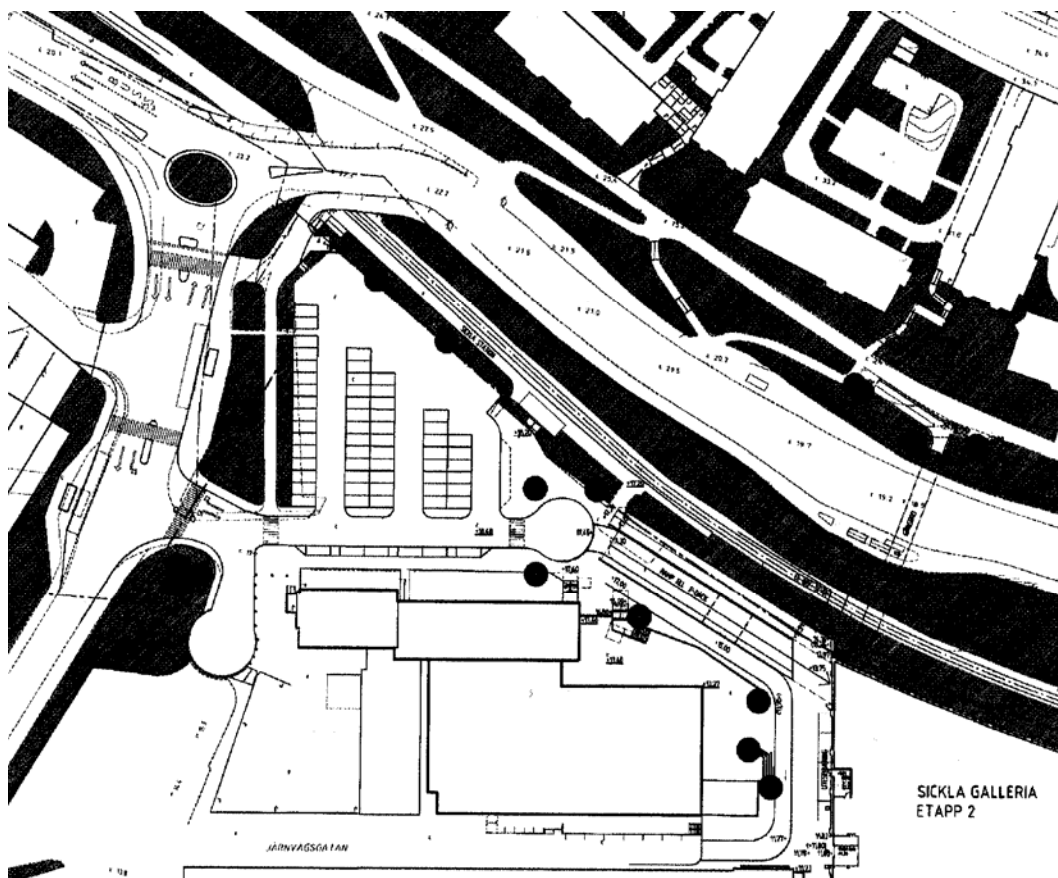
Infarten till Sickla gallerias garage sker från Sickla Industriväg. Sickla Industriväg byggs om på sträckan från infarten och till Värmdövägen så att en separat vänstersvängande fil norrifrån in till Gallerian blir möjlig. Även utfarten från Gallerian byggs ut med två filer så att inte vänstersvängande trafik hindrar trafik norrut mot Värmdövägen.



Infart till Sickla Galleria II alternativ med trevägskors Sickla Industriväg/Värmdövägen

Korsningen Värmdövägen - Sickla Industriväg byggs på sikt om med en cirkulationsplats enligt projekt Danvikslösen. Med en cirkulationsplats beräknas kapaciteten vara tillräcklig under lång tid. I avvaktan på genomförandet av projekt Danvikslösen föreslås att Sickla Industriväg ansluts med en utbyggd trevägskorsning till Värmdövägen. Om projekt Danvikslösen senareläggs eller inte kommer till utförande kan framkomligheten i korsningen förbättras genom att en cirkulationsplats byggs inom nuvarande vägområde.

Järnvägsgatan stängs av när Gallerian byggs ut. Den återstående delen mellan Smedjegatan och Sickla Industriväg bevaras men enkelriktas västerut. Infarten till denna del av Järnvägsgatan sker via den ombyggda infarten till Sickla Galleria vid Sickla Industriväg. Transporterna till Gallerian kommer i fortsättningen att nå lastgatan utmed Saltsjöbanan från Planiavägen - Simbagatan.



Infart till Sickla Galleria II alternativ med cirkulationsplats inom nuvarande vägområde vid Sickla Industriväg/Värmdövägen

Trafikbuller

En särskild bullerbedömning visar att reflektionen av buller via Sickla Gallerias norrfasad inte innebär störningar för bostäderna på Alphyddan.

Miljökvalitetsnormer

Enligt Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund kommer samtliga nu gällande miljökvalitetsnormer för luft att klaras inom planområdet. Någon detaljerad simulering av luftsituationen inom planområdet eller angränsande områden har inte bedömts som nödvändigt då området har en bra utvädring och inga nya smala gaturum med trafik kommer att skapas.

Gång- och cykeltrafik

Allmänhetens möjligheter att röra sig till och från och genom fastigheten säkerställs i gällande servitut. Dessa möjligheter omfattar Sickla Industriväg inom området, Järnvägsgatan till Smedjegatan, Smedjegatan, Marcusplatsen, Simbagatan, Siroccogatan, Centralgatan och GC-vägen efter Planrivägsvägen.

Utvecklingen av Sickla från ett avskärmat industriområde till ett öppet stadsdelscentrum bekräftas genom detaljplanen. Saltsjöbanan är en barriär som skiljer området från Värmdövägen, Alphyddan och Finntorp. Detaljplanen redovisar mot denna bakgrund en gångbro från Sickla Gallerias övre parkeringsplan över Saltsjöbanan och Värmdövägen till gångvägen på slänten upp mot Alphyddan. Från brofästet når trafikanterna busshållplatsen på Värmdövägens norra sida via befintliga gångvägar. Bron får en trappförbindelse till busshållplatsen på Värmdövägens södra sida, och på södra sidan spåren ansluts bron till hissar och trapphus ner till Sickla Galleria och till Sickla station. Parkeringsdäcken med trappor och hissarna är öppna så länge biografen, restauranger mm är öppna. Gångförbindelsen utformas öppen och ljus och utan dolda hörn eller andra säkerhetsrisker för besökarnas trevnad och säkerhet. En öppen trappa ner till bilrampen innebär att det finns en nattöppen gångförbindelse från Alphyddan till Sickla köp kvarter. Hållplatser och stationer ska nås från säkra gångvägar.

Parkering och parkeringsnorm

Som redovisats ovan finns i dagsläget 1975 parkeringsplatser som står till kundernas förfogande under kvällar och helger. I parkeringshuset vid Nacka station finns 100 avgiftsfria platser för infartsparkering. Inom fastighetens västra delar finns 655 platser till vilket är kopplat 830 parkeringstillstånd genom så kallad flytande parkering. Totalt finns 2 370 platser inom fastigheten.

Vid fortsatt utveckling av fastigheten kan framför allt i områdets västra del markparkeringsplatser tas i anspråk för nya byggnader. Sickla Galleria II är ett exempel på detta. Sickla Galleria kommer att innehålla ca 310 parkeringsplatser men samtidigt försvinner ca 60 parkeringsplatser vid Sickla station och antalet platser på Evenemangsplatsen minskar med 15. Detta innebär att antalet parkeringsplatser för kunder ökar med 295 till totalt 2 270. Antalet parkeringsplatser för kontor minskar till 595 men denna minskning kan kompenseras genom att det nya galleriagaraget på samma sätt som runda parkeringshuset delvis dubbelutnyttjas. Genom andra planerade och pågående åtgärder inom fastighetens västra del ökar det faktiska antalet platser inom fastigheten till ca 2 700.

Teknisk försörjning, dagvatten

Områdets utbyggnad har inneburit att större ytor hårdgjorts. Dagvattensystemet har i samband med 2006 års häftiga regn inneburit problem då ledningsnätet inte kunna ta emot vattenmängden. Till detta kommer att Planiarondellen och Planrivägsvägen svämmat över vid flera tillfällen med problem för omgivande fastigheter. Översvämningarna har

dock inte drabbat byggnader inom Sickla Köp kvarter. Atrium Ljungberg AB har nu genomfört utbyggnad av ny dagvattenledning, den så kallade tennisledningen, från Planlavägen vid Siroccogatan till Kyrkviken via fastigheten Sicklaön 117:17. Kommunen planerar en ny dagvattenledning från Sickla bollplan till Kyrkviken söder om Järlaleden. Dessa åtgärder förväntas öka kapaciteten så att problemen såväl inom fastigheten som vid Planiarondellen minskar. Nacka kommun och Atrium Ljungberg AB har genomfört en omfattande utredning genom DHI, uppdrag 2603, "Sickla Köp kvarter med omgivningar, hydraulisk analys av dagvattenledningarna och förslag till åtgärder". I utredningen redovisas alternativa möjligheter till kompletterande åtgärder. Avsikten är att följa upp effekten av genomförd och planerad utbyggnad av ledningsnätet för att få underlag för beslut om kompletterande åtgärder såväl inom aktuell fastighet som i det allmänna nätet. Åtgärderna kan omfatta nya fördröjningsmagasin inom fastigheten samt dubblerade parallella ledningssystem i Planlavägen för Sickla Köp kvarter respektive Alphyddan. Även dagvattensystemet för planområdets västra del kan komma att ses över genom åtgärder på ledningar i Sickla allé.

För att förhindra att vattenkvaliteten i Kyrkviken försämras bör en reningsanläggning för dagvatten byggas i vikens innersta del. Allt dagvatten som tillförs Kyrkviken ska ha passerat anläggningen för rening av främst olja och tungmetaller.

Vatten, avlopp, el och värme för tillkommande bebyggelse ansluts till befintliga och utbyggda system.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Huvudmannaskap, ansvarsfördelning

Nacka kommun är huvudman för allmänna gator och ledningar. Nacka Energi svarar för eldistributionen. Sickla Industrifastigheter är huvudman för planens genomförande och svarar för ombyggnader av allmänna gator och ledningar med anledning av detaljplanen samt för genomförandet av föreslagen gångbro. Storstockholms Lokaltrafik är huvudman för Saltsjöbanan och trafiken på banan.

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 10 år räknat från den tidpunkt planen vinner laga kraft.

Exploateringsavtal

Ett exploateringsavtal upprättas mellan kommunen och markägaren som reglerar planens genomförande. Särskilt avtal träffas mellan Atrium Ljungberg AB, Nacka kommun och SL, AB Storstockholms lokaltrafik om genomförande och drift av gångbro över spåren. Genomförandeavtal upprättas mellan SL och fastighetsägaren avseende genomförandet av olika åtgärder efter och över Saltsjöbanan, inklusive markreglering.

Ekonomi

Markägaren bekostar gångbron till Alphyddan och planens genomförande inom fastigheten. Kostnader för åtgärder på omgivande gator och vägar inklusive eventuella åtgärder på det allmänna dagvattennätet fördelas mellan kommunen, markägaren och eventuellt andra intressenter enligt särskilda avtal.

Tidsplan

Plansamråd	februari-april 2007
Utställning	augusti 2007
KF antagande	februari 2008
Laga kraft	mars 2008
Invgning Sickla Galleria II inklusive ny gångbro	våren 2009

REVIDERING

Revideringen innebär att det ursprungliga detaljplaneförslaget delas i två delar. Föreliggande planförslag, benämnd Plan 1, omfattar enbart utbyggnaden av Sickla galleria med parkeringshus för cirka 300 bilar samt gångbron över Saltsjöbanan och Värmdövägen. Resterande del, benämnd Plan 2, omfattar större delen av Sickla Köp kvarter inklusive markreservat för utbyggnad av Järlaleden. Revideringen innebär i övrigt ingen förändring, varför ny utställning inte krävs. Revideringen påverkar ej heller genomförandeavtalet.

MEDVERKANDE

Medverkande konsulter

Johan Nyrén, Jörgen Åström och Tomas Rosén, Nyréns arkitektkontor AB, har svarat för planunderlag, utformning av Sickla Galleria II och Sickla Kunskaps galleria som det redovisas i Gestaltningens programmet mm. Urban Nilsson, Nyréns arkitektkontor AB, har upprättat en antikvarisk bedömning som underlag för detaljplanen, Lars Örtenholm trafikplanering AB svarar för trafikutredning och kapacitetsberäkningar för korsningar på omgivande gator mm. Jonas Andersson, Tyréns AB, har utfört en trafikanalys genom en simuleringsmodell av dagens och framtida trafiknät, en s.k. VISSIM-studie. Planhandlingarna har utarbetats av Christer Hagman, Hagman & Hagman AB, i samarbete med Planenheten i Nacka.

Arbetet med planen har genomförts under medverkan av utvecklingschef Carola Lavén och projektchef Magnus Alteskog, Atrium Ljungberg AB.

Planenheten

Andreas Totschnig
Planchef

Tord Runnäs
Planarkitekt

Antagen av kommunfullmäktige
2008-02-04 § 21

Viveca Bremmer
Planassistent

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Detaljplan för Sicklaön 83:22 m.fl. Sickla Köpkvarter och del av Sickla Industriområde, Nacka kommun

Plan 1, Sickla Galleria II

Upprättad på Exploateringsenheten i maj 2007, rev jan 2008

ALLMÄNT

Genomförandebeskrivningen redovisar de organisatoriska, fastighetsrättsliga och tekniska åtgärder samt de ekonomiska förutsättningar som behövs för ett ändamålsenligt och i övrigt samordnat plangenomförande. Genomförandebeskrivningen har inte någon självständig rättsverkan utan skall fungera som vägledning till de olika genomförandeåtgärderna. Avgöranden i frågor som rör fastighetsbildning, VA-anläggningar, vägar m.m. regleras således genom respektive speciallag.

DETALJPLANEN

Planens syfte är att medge byggrätt för en utbyggnad av gallerian och skapa bättre entrémöjlighet med bil från Sickla Industriväg.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Gångbro färdig	våren 2009
Ombyggnad av Sickla industriväg	våren 2009

Utbyggnaden av Sickla galleria etapp II kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år från den tidpunkt detaljplanen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning

Nacka kommun ska genom Tekniska nämnden vara huvudman för allmän platsmark, det vill säga samtlig gatu- och park/naturmark inom planområdet. Utanför planen är Sickla industriväg liksom idag allmän gata med kommunen som huvudman. Gångbron till Alphyddan inklusive fundament och utvändigt trappa ska vara allmän anläggning.

Ägaren av fastigheten Sicklaön 83:22, Sickla Industrifastigheter KB, (nedan benämnd exploatören) ska vara huvudman för kvartersmarken.

Tekniska nämnden är huvudman för det allmänna va-nätet och Nacka Energi för det allmänna el-nätet.

Exploateringsavtal är upprättat mellan kommunen och exploatören. Avtalet reglerar parternas ansvar för genomförande av detaljplanen och kostnadsansvar. Avtalet reglerar frågor om utbyggnad av allmänna anläggningar, marköverföringar, gemensamhetsanläggningar, skydd av mark och vegetation m m. Avtalet ger vidare anvisningar om bl a fastighetsbildning och avgifter för va-anslutning. Exploateringsavtalet är antaget av kommunfullmäktige.

Kommunen och exploatören svarar för drift och underhåll av sina respektive anläggningar.

Genomförandorganisation

Mark- och avtalsfrågor

Markfrågor handläggs inom kommunen av Fastighetskontoret medan övriga avtals- och genomförandefrågor handläggs av exploateringsenheten, Nacka kommun.

Fastighetsbildning m.m.

Fastighetsbildningsfrågor, inrättande av gemensamhetsanläggningar och andra fastighetsrättsliga frågor handläggs av lantmäterimyndigheten i Nacka kommun.

Bygglov och bygganmälan

Ansökan om bygglov inlämnas av exploatören till Miljö- och stadsbyggnadsnämnden. Till samma nämnd lämnas även bygganmälan innan byggstart och efter godkänt bygglov. Exploatören samråder i bygglovfrågor med bygglovenheten, Nacka kommun.

Nybyggnadskarta beställs av exploatören hos lantmäterienheten, Nacka kommun.

El/energi

Nacka Energi svarar för utbyggnad av elförsörjning.

Storstockholms lokaltrafik, SL

SL ska vara delaktig i utformning av gångbron över spårområdet.

FASTIGHETS RÄTTSLIGA FRÅGOR

Detaljplanen berör del av fastigheten Sicklaön 83:22 som ägs av Sickla Industrifastigheter KB (exploatören), del av Sicklaön 40:11 som ägs av kommunen och Sicklaön 76:1 som ägs av SL.

Rättighet att anlägga en gångbro på SL:s fastighet säkras genom servitutsavtal.

Fastighetsplan bedöms inte bli nödvändig.

TEKNISKA FRÅGOR

Trafikanläggningar

Gator som skall betjäna planområdet är de befintliga gatorna Sickla industriväg och Värmdövägen.

Sickla industriväg och korsningen med Värmdövägen måste byggas om på grund av att in- och utfarterna till Sicklaön 83:22 ska ändras när Sickla Galleria II byggs.

Sickla Industriväg och korsningen med Värmdövägen byggs om av exploatören. Ombyggnad av korsningen utförs som en trevägskorsning färdig till våren 2009. Under perioden 2009-2015 bedöms korsningen behöva byggas om till en cirkulationsplats, en åtgärd som eventuellt kan invänta Danvikslösenprojektet om det kommer till ett genomförande. Om en provisorisk ombyggnad krävs i avvaktan på Danvikslösens genomförande utförs den av exploatören.

När anläggningarna är utförda och godkända övertar kommunen dessa och svarar sedan som huvudman för drift och underhåll av trafikanläggningarna.

Gångbro till Alphyddan

Gångbron byggs i samband med uppförande av Sickla galleria etapp II. Exploatören svarar för uppförandet enligt överenskommelse med SL. Kommunen äger anläggningen och svarar som huvudman för drift och underhåll.

Parkering

Detaljplanen förutsätter att all parkering anordnas på kvartersmark.

Vatten och Avlopp

Inga nya förbindelsepunkter upprättas.

EKONOMISKA FRÅGOR

Exploatören bekostar åtgärder i Sickla industriväg och vid Sickla industrivägs korsning med Värmdövägen som föranleds av de nya in- och utfarterna till fastigheten. I det fall Danvikslösenprojektet genomförs bekostas ombyggnad till en cirkulationsplats av Danvikslösenprojektet. Eventuella provisoriska åtgärder bekostas av exploatören.

Gångbron till Alphyddan bekostas av exploatören.

Fastighetsbildningsåtgärder i form av gränsjusteringar och kommunens administrativa kostnader för genomförandet bekostas av exploatören.

Anläggningsavgift för vatten och avlopp debiteras enligt vid varje tidpunkt gällande taxa.

Exploateringsenheten

Pia Ström Sjöberg
Exploateringschef

Per Andersson
Exploateringsingenjör

Antagen av kommunfullmäktige
2008-02-04 § 21

Viveca Bremmer
Planassistent

MILJÖREDOVISNING

Detaljplan för Sicklaön 83:22 m fl., Sickla Köp kvarter och del av Sickla Industriområde, Nacka kommun

Plan 1 och 2

Upprättad på Planenheten i maj 2007

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING

BAKGRUND

KONSEKVENSER PÅ MILJÖN OCH FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

Kulturmiljö

Mark och vatten

Grönstruktur och landskapsbild

Trafik

KONSEKVENSER PÅ HÄLSAN OCH FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

Trygg och säker

Buller

Luft

HUSHÅLLNING MED NATURRESURSER

SAMMANFATTNING

Miljöredovisningen syftar till att beskriva effekterna för miljö-, hälso- och naturresursfrågorna av ett **utbyggnadsförslag**.

Eftersom varje f d industribyggnad ingår som en värdefull del i en industrihistorisk helhetsmiljö innebär förslaget om rivning av byggnad 309 en negativ konsekvens. Detta mildras dock av att den föreslagna galleriabyggnaden tillför området nya arkitektoniska och gestaltningsmässiga kvaliteter. I förhållande till nu gällande planer innebär planförslaget i dess helhet ett ökat skydd för områdets kulturvärden.

Ingen risk för skadlig exponering av markföroreningar bedöms komma att föreligga. Framtida markarbeten inom planområdet kommer att föregås av detaljerade miljötekniska markundersökningar i syfte att klarlägga hur schaktmassor skall hanteras samt vilka ytterligare skyddsåtgärder som erfordras.

Dagvatten från parkeringsytor inom området ska renas och kontrolleras i samråd med kommunen. Vid markarbeten skall eventuella markföroreningar åtgärdas, detta anges som planbestämmelse. Ledningsnätet för dagvatten i områdets östra del är i dagsläget fullt utnyttjat vid ett dimensionerande 1-årsregn, men kommer genom utbyggnad av ny dagvattenledning i princip att klara ett 10-års regn. Pågående utredning antyder att befintliga dagvattenledningar i områdets västra del inte har kapacitet för ett dimensionerande 10-årsregn.

För att förhindra att Kyrkviken försämras bör en reningsanläggning för dagvatten byggas i Kyrkvikens innersta del. Allt dagvatten som tillförs Kyrkviken ska före utsläpp till övriga sjön ha passerat anläggningen. Anläggningen ska utformas för rening av främst olja och tungmetaller.

Markusplatsen säkerställs som park i planförslaget. Inom några zoner i väster och sydväst föreslås att slänter och parkeringsytor skall planteras.

En ny gångförbindelse över Saltsjöbanan och Värmdövägen mot Alphyddan innebär en stor positiv förändring och överbryggande av en tydlig barriär. Strukturen för gång- och cykeltrafik genom området i övrigt går inte att utläsa av planförslaget. Allmäntillgängligheten har reglerats i avtal, vilket innebär att alla gator, stråk, parker och torg får utnyttjas av allmänheten.

Delar av befintlig landskapsbild/stadsbild bevaras. Den föreslagna nya gallerian och gymnasieskolan, har genomarbetad och till området anpassad gestaltning.

En principstudie av hur planförslagets byggnadsvolymer i övrigt kommer att påverka stadsbilden och närmiljön bör tas fram i det fortsatta arbetet.

Det nya planförslaget bedöms ge upphov till ungefär lika mycket trafik som gällande planer, men med annan fördelning under veckan. Planförslaget medför att åtgärder måste vidtas för att främja framkomlighet och kapacitet oavsett vilket trafikalternativ som väljs. Vissa utbyggnadsåtgärder behöver studeras ytterligare, till exempel väljs alternativ med Planivägens anslutning till Värmdövägen behöver effekterna av detta analyseras mer.

Allmäntillgängliga gångstråk genom området skall placeras och utformas på ett sådant sätt att de är och upplevs som trygga och säkra. I samråd med kommunens sakkunniga brottsförebyggare ska planförslaget redovisa hur detta kan åstadkommas.

Trafiken på omgivande gator bedöms komma att öka. Det blir ingen skillnad i trafikbullernivåer år 2015 med den föreslagna nya detaljplanen jämfört med de nu gällande planerna.

Jämfört med i dag fås år 2015 ökad vägtrafik med både den nuvarande och den föreslagna nya detaljplanen. Jämfört med dagens ljudnivåer så beräknas en ökning ske med ca 1,5 dB(A) för bostäderna mellan Atlasvägen och Järlaleden. För övriga bostadshus beräknas förändringen bli ca 1 dB(A).

Enligt Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbunds beräkningar för Nacka kommun kommer samtliga nu gällande miljö kvalitetsnormer för luft att klaras inom planområdet och vid närliggande bostadsområden. En viss ökning av luftföroreningar kommer att ske vid angränsande bostäder på grund av ökad trafik.

Miljöbelastningen från området kommer att minska. Området ansluts till fjärrvärme. Större delen av exploateringen sker inom områden som redan är ianspråktagna.

Kommunens bedömning är att detaljplaneförslaget inte innebär en betydande miljöpåverkan.

BAKGRUND

Syftet med den nya detaljplanen är att bekräfta genomförd och pågående utveckling som idag inom vissa delar saknar stöd i gällande detaljplaner och att ge fastigheten som helhet samordnade planförutsättningar. På detta sätt kan förnyelse av området till ett stadsdelscentrum fullföljas. Målsättningen är att området ska utvecklas till

- *en mötesplats för arbete, kultur, utbildning, handel och service*
- *ett attraktivt område för utbildning och arbete med moderna lokaler*
- *ett område med god miljö och god kollektivtrafik för handel och service*
- *ett öppet område i nära kontakt med omgivande bostäder och verksamheter*

Från den 21 juli 2004 gäller nya bestämmelser i plan- och bygglagen (PBL) och i miljöbalken (MB) med anledning av EG-direktivet för miljöbedömningar av planer och program (2001/42/EG). Då infördes nya krav på miljöbedömningar för översikts- och detaljplaner. Kriterier för att bedöma om en plan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan anges i EG-direktivet för miljöbedömningar av planer och program (2001/42/EG) bilaga II samt i PBL 5 kap.18 §.

En behovsbedömning av detaljplanen har utförts för att avgöra om genomförandet av planen kan anses utgöra en betydande miljöpåverkan. Kommunens bedömning är att detaljplaneförslaget inte innebär en betydande miljöpåverkan. Samråd har skett med länsstyrelsen.

Enligt beslut som Nacka kommunfullmäktige fattat 1990 ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram vid planläggning. MKBn ska belysa planens konsekvenser på miljön. För att undvika otydligheter om dokumentens formella status, är det olämpligt att använda begreppet miljökonsekvensbeskrivning i de fall bedömningen har gjorts att detaljplanen inte har en betydande miljöpåverkan. För att följa fullmäktiges beslut och belysa planläggningens konsekvenser på miljön så kommer denna redovisning i framtiden kallas miljöredovisning.

Vi har valt att i miljöredovisningen tydligt lyfta fram det begränsade antalet miljökonsekvenser vilka är relevanta i detta fall.

Miljöredovisningen syftar till att beskriva effekterna för miljö-, hälso- och naturresursfrågorna av ett **utbyggnadsförslag** samt att åstadkomma ett bättre beslutsunderlag.

För planområdet gäller idag två stycken stadsplaner samt tre detaljplaner från olika tidsepoker. Dessa planer medger ett antal byggrätter som om de genomförs innebär vissa konsekvenser för miljön, främst vad avser trafikarbete. Under avsnitten trafik, buller och luft görs därför även jämförelser med ett så kallat **nollalternativ**, som i detta fall innebär att nu gällande planer för området kommer att genomföras.

Planering och byggande i Sverige skall ske utifrån ett hållbart perspektiv och planprojekt skall prövas mot uppställda miljömål, miljö kvalitetsnormer och riktvärden; kommunala, regionala och nationella. De kommunala underlagen utgörs av Översiktsplanen (ÖP) från 2002, kommunens övergripande mål som är relevanta i sammanhanget vilka är – ”God livsmiljö och långsiktigt hållbar utveckling” samt ”Trygg och säker” samt majoritetsprogrammet för Nacka 2006-2010.

KONSEKVENSER PÅ MILJÖ OCH FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

KULTURMILJÖ

Kommunala mål – Översiktsplanen 2002

- Planeringen ska främja att landskapets struktur bevaras och att kulturmiljöerna skyddas. Förändringar av den fysiska miljön ska förstärka dess identitet och särprägel. Landskapsbilden ska alltid beaktas vid förändringar och ingå som en bedömningsgrund i miljökonsekvensanalyserna.
- Samhällsplaneringen ska präglas av en helhetssyn där de kulturella resurserna och de estetiska aspekterna beaktas. Planeringen ska främja att landskapets struktur bevaras och att kulturmiljöerna skyddas.
- Kommunens skiftande kulturmiljöer skall tydliggöras och förstärkas genom en god anpassning av den nya bebyggelsen.
- Nacka ska ytterligare utvecklas som en bra kommun att bo i. Den gröna karaktären ska bibehållas liksom variationen och de olika områdenas särart. Nya bostäder skall i första hand byggas i tidigare industriområden.

Fakta

Nacka kommun; Kulturhistoriska miljöer 1987: Området är klassat som en skärningsmiljö, dvs ett område som särskilt ingående belyser viktiga delar av kommunens historia

Utbyggnadsförslaget

Enligt utbyggnadsförslaget kommer större delen av byggnad 309 rivas för att ersättas av en ny galleria. Eftersom varje byggnad ingår som en värdefull del i en industrihistorisk helhetsmiljö innebär förslaget en från kulturhistoriskt synpunkt viss negativ konsekvens även om den föreslagna utformningen av den nya gallerian har höga arkitektoniska kvaliteter.

I förhållande till nu gällande planer innebär däremot planförslaget i dess helhet ett ökat skydd för områdets kulturvärden. Exempel på detta utökade skydd är att enligt planförslaget skall inför ändring av byggnader med bestämmelserna q₁ och k₁ en antikvarisk egenkontroll upprättas. Konsekvenserna av planförslaget kan dock inte fullt ut bedömas i nuläget då planförslaget förutom gallerian och gymnasieskolan inte visar några illustrationer utan endast redovisar byggrätter.

I syfte att ytterligare värna områdets kulturvärden har därför också en aktualiserad antikvarisk förundersökning/bedömning tagits fram – se bilaga.)

Slutsatser: Eftersom varje f d industribyggnad ingår som en värdefull del i en industrihistorisk helhetsmiljö innebär förslaget om rivning av byggnad 309 en negativ konsekvens. Detta mildras dock av att den föreslagna galleribyggnaden tillför området nya arkitektoniska och gestaltningsmässiga kvaliteter. I förhållande till nu gällande planer innebär planförslaget i dess helhet ett ökat skydd för områdets kulturvärden.

MARK OCH VATTEN

Kommunala mål – Översiktsplanen 2002

- Tillförsel av vattenburet fosfor, kväve och föroreningar till vattenområden ska minskas genom tillkomsten av anordningar för lokalt omhändertagande av dagvattnet.
- Inom bebyggelseområdena ska hårdgjorda ytor minimeras och planterade ytor maximeras.
- Vid om- och nybyggnad av hus ska material väljas som inte tillför dagvattnet ytterligare föroreningar.
- Dagvatten från hårt trafikerade vägar omhändertas och renas innan det förs vidare.

Utbyggnadsförslaget

Undersökningar av förekomst av markföroreningar har pågått under många år i området. Utredningarna visar att föroreningshalterna generellt inom området är måttligt förhöjda. I den östra delen av området har dock mycket höga föroreningshalter uppmätts, bl.a. av bly, zink och kolväten. Förekomst av den mycket giftiga ämnesgruppen dioxiner har också hittats. Sannolikt har föroreningarna till stor del kommit till platsen med förorenad fyllnadsjord och avfall. De föroreningar som finns lösta i grundvattnet kan dock även ha sitt ursprung i spill eller läckage från tidigare verksamheter inom området. Den förorenade jordvolymen är sannolikt stor. Eftersom marken till stor del är hårdgjord och inget uttag av grundvatten för dricksvatten sker bedöms det inte föreligga någon risk för skadlig exponering. Framtida byggnadsåtgärder kommer att föregås av noggranna markundersökningar för att utreda risken för markföroreningar. All schaktning och andra markåtgärder ska genomföras under noggrann kontroll från sakkunnig personal. Tillsynsmyndigheten ska hållas informerad.

Östra Planområdet

Planområdet har ett utbyggt ledningsnät för dagvatten. En stor del av områdets dagvatten leds via en reningsbassäng på ca 180 m³ där olja och partiklar avskiljs. Dagvatten som inte avleds via den stora reningsbassängen passerar oljeavskiljare inom kvartersmark före anslutning till kommunens ledningsnät. Endast en mycket liten del av parkeringsytorna avrinner till kommunens dagvattennät utan att passera någon rening. Dagvattnet avleds via kommunens dagvattenledningar till i Kyrkviken i Järlasjön. Järlasjön har under årens lopp varit hårt belastad med föroreningar. Under de senaste åren bedöms belastningen ha minskat i samband med att områden med markföroreningar exploaterats och saneringar av föroreningar har då genomförts. Sediment från Järlasjön visar på höga halter av många tungmetaller och polyaromatiska föreningar. Det finns en tendens till att de ytligaste sedimenten är något mindre förorenade än de något djupare. Detta kan tolkas som att utsläppen i sjön minskat på senare år.

Planen möjliggör att ytterligare ytor hårdgörs. Tillskottet av dagvatten från dessa ytor är dock marginellt jämfört med den totala mängden som avrinner från området. På grund av markföroreningar i området är det inte lämpligt att infiltrera dagvattnet inom stora delar av planområdet.

Belastningen på dagvattenledningen i Planiavägen är mycket stor. Bl.a. avleds dagvatten från Alphyddan till samma ledning. Under sensommar- och höstregn 2006 orsakades översvämningar på Planiavägen men även på andra platser inom och i närheten av planområdet. Kraven på dimensionering av dagvattenledningarna i nya bebyggelseområden har skärpts jämfört med tidigare anvisningar. Detta område ska betraktas som ett "ej instängt område" och dagvattenledningar bör dimensioneras för ett regn med återkomsttid 2 år för fylld ledning. Dessutom ska marköversvämning inte uppstå vid ett dimensionerande 10-årsregn. Nuvarande ledningsnät är fullt utnyttjat redan vid ett dimensionerande 1-årsregn. Under våren 2007 byggdes nya dagvattenledningar ut över den så kallade tennistomten. Ledningarna mynnar i inre delen av Kyrkviken. De nya dagvattenledningarna innebär att större delen av planområdet klarar ett så kallat dimensionerande 10-årsregn utan att problem med översvämningar uppstår.

Västra planområdet

Dagvatten från den västra delen av planområdet ansluter till kommunens dagvattennät i Sickla Industriväg. Dagvattenledningen mynnar i Sicklasjön. Inom denna del av planområdet kan det finnas möjlighet att infiltrera dagvattnet. En markundersökning måste dock utföras för att konstatera att inga föroreningar finns. En kapacitetsbrist i befintlig dagvattennät i och nedströms planområdet har konstaterats. Förstärkningsåtgärder på nedströms liggande dagvattennät måste utföras för att förhindra översvämningar på nybyggda fastigheter utmed Sickla Allé.

Järlaleden och Planiavägen

Trafikökning som kommer att ske på Järlaleden och Planiavägen med avrinning mot Kyrkviken pga av att dels Sickla köpkvarter byggs ut dels pga av den allmän trafikökningen innebär att dagvattnet kan komma att innehålla oacceptabelt höga halter av föroreningar, såsom olja och tungmetaller.

Reningsanläggning för dagvatten

För att förhindra att Kyrkviken försämras bör en reningsanläggning för dagvatten byggas i Kyrkvikens innersta del. Allt dagvatten som tillförs Kyrkviken ska före utsläpp till övriga sjön ha passerat anläggningen. Anläggningen ska utformas för rening av främst olja och tungmetaller.

Slutsatser: Dagvatten från parkeringsytor inom området ska renas och kontrolleras i samråd med kommunen. Vid markarbeten skall eventuella markföroreningar åtgärdas, detta anges som planbestämmelse. Ledningsnätet för dagvatten i områdets östra del är i dagsläget fullt utnyttjat vid ett dimensionerande 1-årsregn, men kommer genom utbyggnad av ny dagvattenledning i princip att klara 10-års regn. Ytterligare utbyggnader behövs för att klara dagvattenbelastningen från områdets västra del. För att förhindra att Kyrkviken försämras bör en reningsanläggning för dagvatten byggas i Kyrkvikens innersta del. Allt dagvatten som tillförs Kyrkviken ska före utsläpp till övriga sjön ha passerat anläggningen. Anläggningen ska utformas för rening av främst olja och tungmetaller.

LANDSKAPSBILD OCH GRÖNSTRUKTUR

Kommunala mål – Översiktsplanen 2002

- Samhällsplaneringen ska präglas av en helhetssyn där de kulturella resurserna och de estetiska aspekterna beaktas. Planeringen ska främja att landskapets struktur bevaras och att kulturmiljöerna skyddas.
- Nacka ska ytterligare utvecklas som en bra kommun att bo i. Den gröna karaktären ska bibehållas liksom variationen och de olika områdenas särart. Nya bostäder skall i första hand byggas i tidigare industriområden.

Utbyggnadsförslaget

Planområdet består till största delen av hårdgjorda ytor och avses att utnyttjas för centrumfunktioner och innehåller därför grönytor i ytterst begränsad omfattning.

Befintliga markföroreningar i den östra delen innebär att större planteringsytor är olämpliga där.

Den s.k. Markusplatsen i den publika västra delen av planområdet säkerställs som park i planförslaget. För den stora eken vid Järlaleden införs en bestämmelse om förbud mot trädfällning.

Inom några zoner i väster och sydväst föreslås att slänter skall planteras samt att parkeringsytor skall få inslag av planteringar.

En ny gångförbindelse över Saltsjöbanan och Värmdövägen mot Alphyddan finns med i förslaget, vilket innebär en stor positiv förändring och överbryggande av en tydlig barriär.

Hur strukturen för särskilt gång- och cykeltrafik genom området i övrigt är avsedd att fungera går inte att utläsa av planförslaget. Allmänhetens tillgång till området finns dock sedan tidigare reglerat i avtal med kommunen.

Värdefulla delar av den karaktäristiska och kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen bevaras genom särskilda bestämmelser till skydd för kulturmiljön (se rubrik ovan). Detta innebär att delar av befintlig landskapsbild/stadsbild bevaras. Den föreslagna nya gallerian och gymnasieskolan, vilka i förslaget presenteras med ett omfattande illustrationsmaterial, har genomarbetad och till området anpassad gestaltning.

Då inte någon gestaltning av tillkommande ny- eller ombyggnader av övriga anläggningar eller byggnader redovisas, är övriga gestaltungsaspekter svåra att bedöma i detta skede.

En principstudie av hur planförslagets byggnadsvolymer kommer att påverka stadsbilden och närmiljön bör tas fram i det fortsatta arbetet.

<p>Slutsatser: Markusplatsen säkerställs som park i planförslaget. Inom några zoner i väster och sydväst föreslås att slänter och parkeringsytor skall planteras.</p> <p>En ny gångförbindelse över Saltsjöbanan och Värmdövägen mot Alphyddan innebär en stor positiv förändring och överbryggande av en tydlig barriär. Strukturen för gång- och cykeltrafik genom området i övrigt går inte att utläsa av planförslaget.</p> <p>Delar av befintlig landskapsbild/stadsbild bevaras. Den föreslagna nya gallerian och gymnasieskolan, har genomarbetade och till området anpassad gestaltning.</p> <p>En principstudie av hur planförslagets byggnadsvolymer i övrigt kommer att påverka stadsbilden och närmiljön bör tas fram i det fortsatta arbetet.</p>

TRAFIK

Kommunala mål från majoritetsprogrammet 2006:

Kommunens trafikpolitik ska underlätta för Nackaborna att kunna ta sig till det arbete eller den utbildning de vill ha liksom att kunna utträta alla andra resor som behöver göras.

Utbyggnadsförslaget

Planförslaget innebär en utveckling av området genom att ändra ändamålet men den totala tillåtna bebyggelsearean skiljer sig inte markant mellan de gällande planerna och den föreslagna planen. Ett attraktivt handelsområdes trafik ser annorlunda ut än t ex för kontor eller bostäder. Huvuddelen av trafiken från handel, kontor respektive skola uppkommer vid olika tidpunkter på dygnet.

Nuvarande interna gatunät för bilar, transporter, gående och cyklar förblir oförändrat med några undantag. Områdets största trafikbelastning orsakas av handeln och är på vardagseftermiddagar samt lördagar. Under dessa tider kommer området internt endast att tåla ytterst litet ytterligare trafik, jämfört med 2006, innan det blir alltför besvärande och kapacitetstaket nås. Tydlig hänvisning till parkeringsmöjligheter är därför nödvändig.

Trafikmängdsberäkningar har gjorts av områdets inverkan på omgivande gatunät för några olika scenarier (se referens 2). De har beräknats utifrån trafikmätningar våren 2006, den allmänna trafikökningen med 1-2 % som sker varje år samt vad områdets planerade bebyggelse kommer att ge upphov till. Osäkerheten i bedömningarna är i vissa delar stor varför ytterligare trafikberäkningar kommer att behövas. Väljs alternativ med Planiavägens anslutning till Värmdövägen behöver effekterna av detta analyseras mer bland annat avseende trafikfördelning och buller längs Värmdövägen.

Trafiken påverkar luft, buller och kapacitet. Tillräcklig framkomlighet och kapacitet bör dock erhållas med de föreslagna åtgärderna.

Om projekt Danvikslösen senareläggs eller ej genomförs måste möjligheten att bygga en cirkulationsplats i nuvarande läge vid Värmdövägen/Sickla industriväg utredas. Reservat för denna cirkulationsplats bör säkerställas.

Slutsatser: Det nya planförslaget bedöms ge upphov till ungefär lika mycket trafik som gällande planer, men med annan fördelning under veckan. Planförslaget medför att åtgärder måste vidtas för att främja framkomlighet och kapacitet oavsett vilket trafikalternativ som väljs. Vissa utbyggnadsåtgärder behöver studeras ytterligare, t ex väljs alternativ med Planiavägens anslutning till Värmdövägen behöver effekterna av detta analyseras mer.

KONSEKVENSER PÅ HÄLSAN OCH FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

TRYGGHET OCH SÄKERHET

Kommunala mål - Översiktsplanen 2002

Vid nybebyggelse, upprustning eller förnyelse av bebyggelse ska den fysiska miljön utformas på ett sådant sätt att brott förhindras och att tryggheten och säkerheten ökar.

Utbyggnadsförslaget

Planförslaget innebär en utveckling av området genom att fler byggrätter för skola, handel och andra centrumfunktioner medges. Det huvudsakliga utbudet som idag erbjuds inom området har öppet dagtid samt kvällstid i begränsad omfattning, vilket medför att området sen kvällstid upplevs som otryggt.

Brottsstatistik visar att ett flertal tillbud sker nattetid inom området. Målsättningen är att området även sena kvällar och nattetid ska upplevas som tryggt och säkert. Alla åldrar ska känna sig trygga när de går hem genom området en sen kväll från ex. bio/restaurang eller evenemang. Detta kan ske genom att placera och utforma gångstråk genom området på ett sådant sätt att de är och upplevs som trygga och säkra. I samråd med kommunens sakkunniga brottsförebyggare ska planförslaget till utställningen redovisa hur detta kan genomföras.

<p>Slutsatser: Allmäntillgängliga gångstråk genom området skall placeras och utformas på ett sådant sätt att de är och upplevs som trygga och säkra. I samråd med kommunens sakkunniga brottsförebyggare ska planförslaget till utställningen redovisa hur detta kan åstadkommas.</p>
--

BULLER**Kommunala mål - Översiktsplanen 2002**

Riktvärden för buller från vägtrafik

Riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder.

<i>Utrymme</i>	<i>Högsta trafikbullernivå, dB(A)</i>	
	<i>Ekvivalentnivå</i>	<i>Maximalnivå</i>
Inomhus	30	45 (nattetid)
Utomhus (frifältsvärden)		
Vid fasad	55	
På uteplats		70

Källa: Infrastrukturpropositionen 1996/97:53

Fakta buller

Buller är det ljud som uppfattas som störande. Vad som uppfattas som buller varierar från person till person.

Buller kan orsaka bland annat stressreaktioner, trötthet, irritation, blodtrycksförändringar, sömnstörningar och hörselskador. Särskilt störande är sådant ljud som man inte kan påverka, t ex trafik.

Utbyggnadsförslaget

Planförslaget möjliggör ytterligare byggrätter för handelsändamål m.m. Området nås bra med kollektiva transportmedel såsom tåg och buss. En utveckling av planområdet för handelsändamål kommer dock ändå att medföra att trafiken till området kommer att öka. En bullerutredning har tagits fram för att belysa konsekvenserna för närliggande bostäder. För planområdet gäller idag två stycken stadsplaner samt tre detaljplaner från olika tidsepoker. Dessa planer medger ett antal byggrätter som om de skulle genomföras innebär ett ökat trafikarbete i området jämfört med dagsläget. Bullerutredningarna har därför även belyst konsekvenserna av ett så kallat nollalternativ, dvs. om ingen ny detaljplan tas fram för området och de nu gällande planerna bebyggs med de byggrätter dessa planer medger.

Det blir ingen skillnad i trafikbullernivåer år 2015 med den föreslagna nya detaljplanen jämfört med de nu gällande planerna.

Jämfört med i dag fås år 2015 ökad vägtrafik med både de nuvarande planerna och den föreslagna nya detaljplanen. Av utredningen framgår att planförslaget innebär att bullernivån vid bostäderna mellan Järlaleden och Atlasvägen får ca 1,5 dB(A) högre ljudnivå än i dagsläget. För övriga bostadshus blir förändringen ca 1 dB(A). För de värst utsatta husen, mellan Sickla industriväg och Gillevägen, kommer nivån ligga över 65db(A) vid vissa fasader.

De maximala ljudnivåerna är oförändrade i alla alternativen.

Slutsatser: Det blir ingen skillnad i trafikbullernivåer år 2015 med den föreslagna nya detaljplanen jämfört med de nu gällande planerna.

Jämfört med i dag fås år 2015 ökad vägtrafik med både den nuvarande och den föreslagna nya detaljplanen. Jämfört med dagens ljudnivåer beräknas en ökning ske med ca 1,5 dB(A) för bostäderna mellan Atlasvägen och Järlaleden. För övriga bostadshus beräknas förändringen bli ca 1 dB(A).

LUFT

Kommunala mål - Översiktsplanen 2002

Tillförsel av koldioxid, kvävedioxid och andra skadliga ämnen ska minskas med stöd av fysisk planering genom minskade utsläpp från trafiken och uppvärmningen. Detta sker genom:

- Kollektivtrafik gynnas vid planeringen.
- Väl utbyggt nät för gång- och cykeltrafik.
- Vägutbyggnader som minskar risker för köbildning.
- Utformning av bebyggelse så att en god genomluftning uppstår i gaturummet.
- Vid planering gynna energisystem som inte utnyttjar fossila bränslen.

Fakta luft

Halten av luftföroreningar i utomhusluften beror huvudsakligen på:

- Förbränningsrelaterade föroreningar,
- Slitage från vägbana och bromsar,
- Utsläppens omfattning i tid och rum,
- Utspädningsförhållanden.
- Områdets topografi.

Miljökvalitetsnormer (MKN)

Miljökvalitetsnormerna (MKN) är bindande nationella föreskrifter. De är till för att skydda hälsan och miljön. En MKN anger de föroreningsnivåer som människor och miljö kan belastas för utan olägenheter av betydelse. Vid planering och planläggning ska hänsyn tas till dessa. En plan får inte medverka till att en MKN överskrids. De mest betydelsefulla MKN för denna plan är bensen, kvävedioxid och **partiklar (PM10)**.

Utbyggnadsförslaget

Enligt Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbunds beräkningar för Nacka kommun kommer samtliga nu gällande miljökvalitetsnormer för luft att klaras inom planområdet. Årsmedelvärdet för bensen inom planområdet beräknas till $0,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ - $1,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Medelvärdet under året får inte överstiga $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Dygnsmedelvärdet för kvävedioxid inom planområdet beräknas till $12 - 24 \mu\text{g}/\text{m}^3$, medelvärdet för det åttonde värsta dygnet får inte vara högre än $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Halten av partiklar mindre än $10 \mu\text{m}$ får inte vara högre än $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (dygnsvärde). Halten beräknas vara $27 - 39 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Någon detaljerad simulering av luftsituationen inom planområdet eller angränsade områden har inte bedömts som nödvändigt då området har en bra utvädring och inga nya gaturum med trafik kommer att skapas.

Sett i ett större sammanhang innebär varje ny utbyggnad ett tillskott av luftföroreningar såsom kvävedioxid och partiklar längs de stora trafiklederna med risk att normerna överskrids någon annanstans än inom planområdet. Några studier av detta har inte utförts i samband med planarbetet.

Slutsats: Enligt Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbunds beräkningar för Nacka kommun kommer samtliga nu gällande miljökvalitetsnormer för luft att klaras inom planområdet och angränsande områden.
--

HUSHÅLLNING MED NATURRESURSER

Fakta - hushållning med naturresurser

Enligt miljöbalkens hushållningsprincip skall alla som driver en verksamhet eller vidtar en åtgärd hushålla med råvaror och energi samt utnyttja möjligheterna till återanvändning och återvinning. I första hand ska förnyelsebara energikällor användas.

Utbyggnadsförslaget

Den planerade byggnationen sker i huvudsak inom markområden som tidigare varit ianspråktagna. Det innebär att naturmark sparas, vilket är positivt från allmän hushållningssynpunkt. I samband med planens genomförande kommer markföroreningar saneras eller på annat sätt förhindras att spridas i miljön. Dagvatten från parkeringsytor ska renas vilket innebär en minskad belastning på Järlasjön och Sicklasjön. Området kommer att värmas upp med fjärrvärme. Planområdet har goda kollektiva trafikförbindelser.

Slutsats: Miljöbelastningen från området kommer att minska. Området ansluts till fjärrvärme. Större delen av exploateringen sker inom områden som redan är ianspråktagna.

Referenser:

- 1.Sickla Köp kvarter, trafikbullerutredning för ny detaljplan, 2006-11-23, ÅF-Ingemasson AB
- 2.LjungbergGruppen, Sickla Köp kvarter, Utbyggnader och trafikutveckling, 2006-12-10, Lars Örtenholm trafikplanering AB
- 3.Sicklaön 83:22, Dagvattenutredning, 2006-12-15, MarkTema
- 4.Sicklaön 83:22, Dagvattenutredning, 2007-01-17, DHI Water & Environment

NACKA KOMMUN
Planenheten

Andreas Totschnig
Planchef

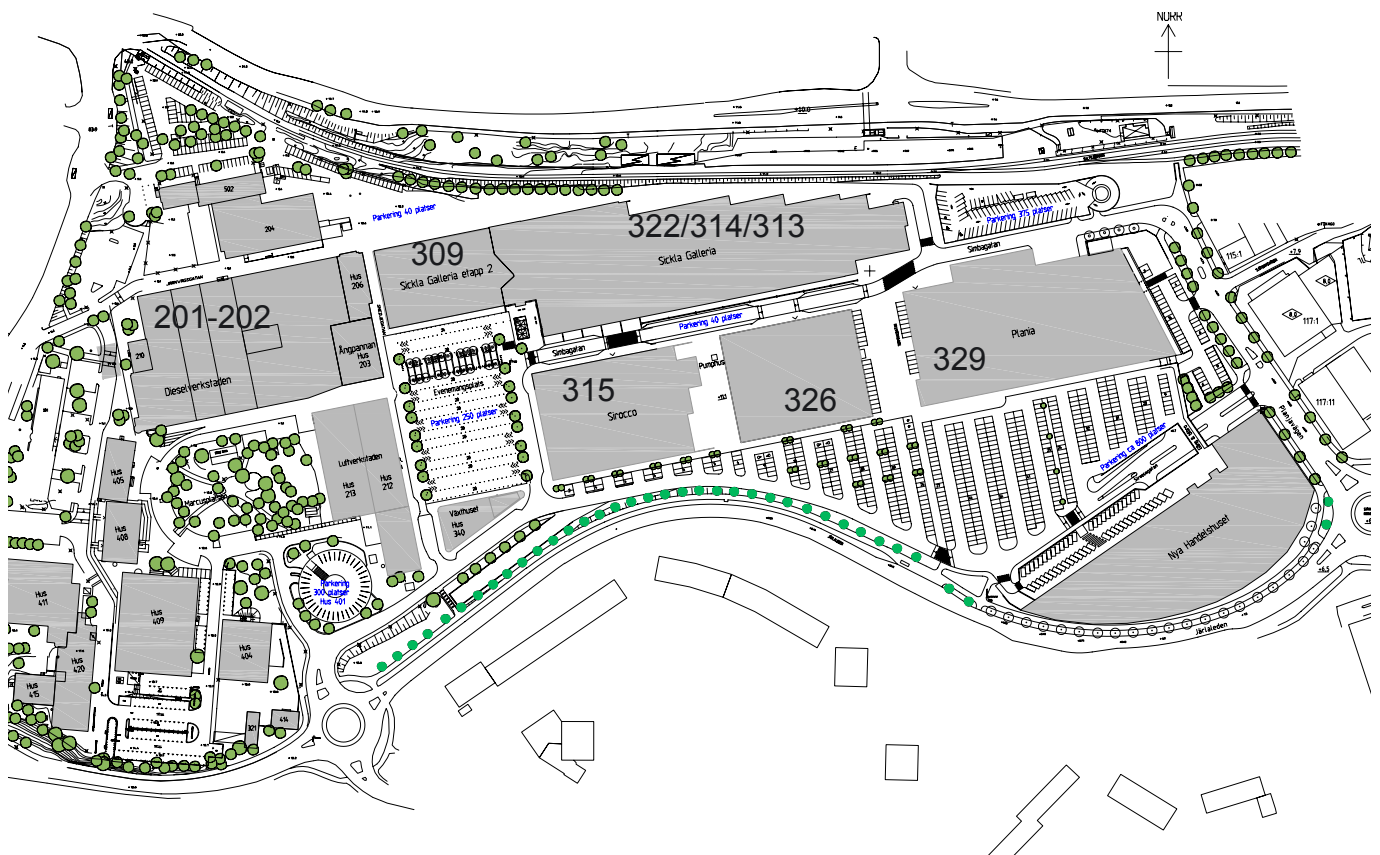
Tord Runnäs
Planarkitekt

Antagen av kommunfullmäktige 2008-02-04 § 21/

ATLAS COPCOS F.D INDUSTRI- OMRÅDE I SICKLA, NACKA

Antikvarisk bedömning,
underlag för ny detaljplan

2006-12-21



LjungbergGruppen

Nyréns Arkitektkontor

Innehåll

	Inledning
Principer för stadsutvecklingen i Sickla	
	Planerade projekt
	Antikvarisk egenkontroll
	Diskussion
Hur det kulturhistoriska värdet togs tillvara i stadsbilden/miljön	
	Helhet
	Landskap
	Bebyggelse
Hur det kulturhistoriska värdet togs tillvara i den enskilda byggnaden	
	Luftverkstaden
	Dieselverkstaden
	Forskningscentrum
	Verkstadskontoret
	Expo
	Provningsverkstaden
	Laboratoriet
Relationen mellan befintlig bebyggelse och tillägg	

ATLAS COPCOS F.D. INDUSTRI- OMRÅDE I SICKLA, NACKA

Antikvarisk bedömning,
underlag till ny detaljplan
Sickla 83:22 m.fl. Sickla
köp kvarter och del av Sickla
Industriområde dec 2006

2006-12-21

Beställare:
LjungbergGruppen

Författare:
Urban Nilsson
byggnadsantikvarie

Omslagsbild:
Situationsplan över
Sickla december 2006

Nyréns Arkitektkontor

Nackagatan 4, Box 4709
116 92 Stockholm
08-6984300

Inledning

Under hösten 2006 har arbete med ny detaljplan pågått - Sickla 83:22 m.fl. Sickla köp kvarter och del av Sickla Industriområde. Nacka miljö- och stadsbyggnad har i slutskedet av detta arbete begärt att LjungbergGruppen ska ta fram ett dokument som sammanfattar hur det kulturhistoriska värdet i området påverkats som en följd av den stadsutveckling som där pågått sedan 1998. Bakgrunden till att Miljö- och stadsbyggnad begär detta kunskapsunderlag är att planarbetet givits vid handen att Simbaverkstaden 309 kommer att rivras.

Detta dokument syftar dels till att översiktligt beskriva hur områdets kulturhistoriska värde tagits tillvara under förändringsprocessen, dels till att reflektera över principerna för denna stadsutveckling.

Principer för stadsutvecklingen i Sickla

Att utgå från den för Sickla karaktäristiska strukturen har sedan 1998 fungerat vägledande för områdets utbyggnad. Denna struktur är betingad av järnvägsspårens lägen som gett anvisningar om expansionsriktningar. Med få undantag har befintlig bebyggelse tagits tillvara och arkitektoniskt genomarbetade tillägg har med framgång fogats in i detta tåliga mönster.

Tack vare LjungbergGruppen och Nacka miljö- och stadsbyggnad har Sickla för allmänheten blivit känt som en självklar blandning av kultur, handel och arbetsplatser i gammal industribebyggelse. Även många andra stadsutvecklare har liknande målsättningar utan att det alltid lyckas: men i Sickla fungerar det. I denna miljö möts gammalt och nytt på ett självklart och inspirerande sätt. Genomförandet har till stor del burits av LjungbergGruppens outtröttliga tal om mötesplatsen Sickla.

Planerade projekt

En ny detaljplan ska tas fram för området i sin helhet. Genom planen möjliggörs en nybyggnad för Sickla Galleria etapp 2 vilket innebär rivning av Simbaverkstaden 309 och att en del av Järnvägsgatan bebyggs. Den planerade byggnaden är förutom galleria tänkt att inrymma två parkeringsdäck.

Enligt den kartläggning av områdets kulturhistoriska värde som togs fram 1999 är 309 en "Kulturhistoriskt intressant byggnad, vars bevarande är väl motiverat". I detaljplanen från 1999 har detta värde beaktats genom en generell q-märkning för hela bebyggelsemiljön som lyder "Om-, till- och nybyggnad ska utformas med hänsyn till befintliga byggnaders och områdets kulturhistoriska värden." Enligt min bedömning innebär det att byggnad 309 har tillmätts kulturhistoriskt värde i en sådan grad att förbudet mot förvanskning – PBL 3:12 – skall tillämpas vid eventuell ändring.

Antikvarisk egenkontroll

Sedan 1999 då den antikvariska förundersökningen, med kartläggning av områdets kulturhistoriska värde, togs fram har antikvarisk medverkan förekommit dels på den mer övergripande plannivån, dels på projektnivå.

Antikvarisk medverkan har förekommit under de två parallella uppdrag då helhetsgrepp om området togs. Den antikvariska förundersökningen från 1999 fungerade som planeringsunderlag för den detaljplan för områdets östra del som togs fram samma år. Syftet med förundersökningen var att den skulle fungera som planeringsunderlag även framgent. Under den detaljplaneprocess som pågått 2006 har antikvarisk egenkontrollant deltagit i slutskedet.

Vid ombyggnadsprojekt av eller hyresgäst Anpassningar i enskilda byggnader har antikvarisk medverkan funnits med i olika grad. I vissa projekt har antikvarie inte medverkat, medan det i vissa fall inskränkt sig till att omfatta en förundersökning utan uppföljande antikvarisk kontroll. Sedan ca. två-tre år tillbaka tillämpar LjungbergGruppen, i de flesta projekt, en rutin för antikvarisk egenkontroll som omfattar samtliga steg - förundersökning, kontroll och slutredovisning. Rutinen säkerställer att ombyggnader sker varsamt (PBL 3:10) och att kulturhistoriska värden inte förvanskas (PBL 3:12).

En av orsakerna till att beställaren, i flera fall, inte givit kontrolluppdrag till byggnadsantikvarie är att Nacka miljö- och stadsbyggnad sannolikt inte krävt att antikvariskt egenkontrollant ska delta i planprocessen eller vara en del av beställarens kontrollplan.

Diskussion

Simbaverkstaden 309 från 1960 är en viktig karaktärsskapande byggnad som sluter Evenemangsplatsen på dess norra sida. (Observera att byggnad 326 aldrig kallats Simba. Byggnaden var ursprungligen ett mekaniserat Centrallager med en tvåvånings kontorslänga längs västra sidan.) Simbaverkstaden är den västligaste delen av den rad av sammanbyggda verkstäder och packningshallar som sträckte sig längs det norra av Saltsjöbanans stickspår: en obruten axel som i dag benämns Järnvägsgatan. Den relativt låga byggnadshöjd som 309 har fungerar väl tillsammans med de högre husen 206 och 203 på Smedjegatans andra sida.

Sedan 1999, då den antikvariska förundersökningen för området togs fram, har den däri ingående klassificeringen av bebyggelsens kulturhistoriska värde fungerat vägledande i såväl planfrågor som inför och under ombyggnader av enskilda byggnader. Samtidigt finns gällande planer för området som medger stora byggrätter. Detta förhållande gör att befintlig bebyggelse kontinuerligt utsätts för ett fastighetsekoniskt tryck. Att verkstad 309 rivs och ersätts med en större byggnad illustrerar väl detta förhållande. Förutom rivningen av 309 så har inte Järnvägsgatans starkt strukturerande axel genom området tagits tillvara.

Olika behov, samhällsintressen och tekniska egenskapskrav vägs samman då områden utvecklas. I vissa fall måste kulturmiljövården acceptera att kulturhistoriskt intressanta delar ersätts. Ett exempel på detta är hur Experimentverkstaden 401 ersattes av Gillerondellen och det cylindriska parkeringshuset. Mycket tyder på att Simbaverkstaden och en del av Järnvägsgatan kommer att ge plats åt Sickla Galleria etapp 2. Givet detta finns det anledning att reflektera över hur kommande byggnadsprojekt kommer att påverka området.

Att ta tillvara kulturhistoriskt värde är en bärande del av LjungbergGruppens vision för Sickla. För framtiden är det därför väsentligt att denna områdets profilfråga bärs vidare.

Hur ser framtidsplanerna ut för Siroccoverkstaden 315 och det mekaniserade Centrallagret 326? Kvaliteterna i dessa byggnader, t.ex. dagsljus, har ännu inte tagits tillvara på det sätt som förtjänstfullt gjorts t.ex. i Provningsverkstaden 404 där designgymnasium inrymts eller i Packningshallen 314 vilken är Gallerians, vackra centrala rum. Ett preliminärt antagande är att ett bevarande av hallarna troligen kan kombineras med påbyggnad på en del av befintlig byggnadsyta.

LjungbergGruppens vision för Sickla, är enligt min bedömning, unik i landet. För att visionen och resultatet på sikt ska kunna upprätthållas är det viktigt medvetenhet om det kulturhistoriska värdets betydelse finns bland de människor och i de grupper som på olika nivåer hanterar fastigheterna i Sickla. Det handlar om allt från kommunens politiker och tjänstemän över LjungbergGruppens organisation till deras konsulter och hyresgäster.

Hur det kulturhistoriska värdet togs tillvara i stadsbilden/ miljön

För Atlas Copcos industriområde i stort liksom till de enskilda byggnadernas historia hänvisas till *Atlas Copcos f.d. industriområde i Sickla, Nacka. Antikvarisk förundersökning, slutrapport 1999-04-15.*

Helhet

Det kulturhistoriska värdet i ett industriområde utgörs främst av helheten: den struktur som bebyggelse, anläggningar och mark tillsammans bildar. Varje del hade sin specifika roll i en industriell process, en helhet. En viktig etableringsfaktor för AB Diesels Motorer (senare Atlas Diesel och Atlas Copco) var järnvägen. De första verkstäderna byggdes först på norra sidan 1898, sedan på södra sidan 1909 om det första stickspåret som lades ut. I dag består industriområdet i Sickla av två tydliga delar – en i väster och en i öster. Den äldre delen i väster har från 1910-talet in i våra dagar växt, likt ringarna på vattnet, kring den samlande verkstadsgården. Den yngre delen i öster är däremot axialt strukturerad och bebyggelsen har på ett tydligare sätt, sedan 1940-talet, förlagts längs det äldre stickspåret och den södra och nyare järnvägsförgreningens spårområde kallad Simbagatan.

De för området starkt strukturerande axlar eller gaturum som både det norra f.d. stickspåret och det södra f.d. spårområdet i dag utgör har under förnyelsen respekterats och t.o.m. förstärkts.

Det gamla sambandet mellan områdets östra och västra del har återupprättats. Det förnyade områdets tyngdpunkt har förlagts till det som fram till 1900-talets mitt var verkstadsområdets kärna vid Marcusplatsens norra och östra sida. Ursprungligen fanns en rumslig förbindelse från Marcusplatsen och österut, denna "gata" gick mellan Luftverkstaden (212) och Maskinverkstaden (202). På 1930-talet byggdes den igen med verkstad i bottenvåningen och kontorsvåningar däröver. Detta tillägg var mer pragmatiskt betingat än arkitektoniskt genomtänkt. Genom selektiv rivning

har förbindelsen återskapats. Åtgärden hade det dubbla syftet att Marcusplatsen och Handelsområdet dels sammanlänkades, dels kunde gatan och fasaderna på 212 och 202 återskapas i enlighet med tidigare utformning. Dessutom gav åtgärden en fri siktlinje där en besökare i en anblick ges en sammanfattning av områdets bebyggelseutveckling från Tekniska kontorets (405) portal, via Monteringsverkstadens (201) basilikaform, Maskinverkstadens (202) tegelkontreforer och engelskt röda träfönster, Luftverkstadens gulputsade gavel (212) till de mer sentida verkstadsbyggnaderna längs det f.d. spårområdet i öster.

Åtgärden krävde emellertid att delar av 1930-talsbyggnaderna 203 och 213 måste rivras. Den nya funktion som härigenom skulle skapas och de återskapade kulturhistoriska kvaliteterna värderades dock högre än de som av samma orsak måste offras. En försonande omständighet var dels att hus 213 i allra största utsträckning fick stå kvar och en ny gavelfasad byggdes, dels var hus 203:s kulturhistoriska värde mer begränsat.¹

Ytterligare en förbindelse mellan Marcusplatsen och handelsområdet skapades genom att ett pelarfack i den långa luftverkstadens bottenvåning togs i anspråk för en öppen gångport.

Landskap

Före industrietableringarna bestod området av ängsmark med berg i dagen och sankmark tillhörande herrgården Stora Sickla. Områdets terräng sluttar från Gamla Värmdövägen mot söder. Landskapet består dels av fragment från perioden före industrietableringen men framförallt mark präglad av den verkstadsindustriella driften.

Ett omedelbart syfte med markplaneringen har förstås varit att, som i stadsförnyelsen i sin helhet, ge goda fysiska förutsättningar för de verksamheter som skall finnas i området. Som redan nämnts har det varit en självklarhet att landskapsgestaltningen tar sin utgångspunkt i befintliga kvaliteter. Exempel på detta är parkstråket med träd längs Sickla industriväg, bergsslutningarna med träd i sydväst, trädbeståndet vid Sickla hållplats i nordväst, spårområden, hårdgjorda upplagsytor och framförallt Marcusplatsen. I dessa fall har ursprungliga värden förstärkts genom t.ex. trädplantering. Den under 1940-talet som park så välhållna Marcusplatsen (f.d. verkstadsgård) har återfått sin ursprungliga planform² genom att en yta markparkering tagits bort.

Det parkarrangemang av senare datum som fanns öster om luftverkstaden togs dock bort till förmån för den stora hårdgjorda yta som i dag benämns Evenemangsplatsen. Parken bestod av fragmentariskt bevarade gräsmattor diagonalt genomkorsade av gångar med halvrunda buskage och ett antal prydnadsträd vars kulturhistoriska värde bedömdes vara begränsat. Det var nödvändigt att använda Evenemangsplatsen som bilparkering eftersom handelsområdet växte vidare in i luftverkstadens bottenvåning. Ytans öppenhet ger goda möjligheter att arrangera olika evenemang.

Anläggandet av Gillerondellen innebar att ett mindre stycke f.d. ängsmark med berg i dagen sprängdes bort. I berget fanns hål från utprovning av tryckluftsdreven borrarutrustning. Dessa borrhål bar naturligtvis vittnesbörd om den verksamhet som bedrivits inom området. Liknande borrhål finns dock kvar i det berg som går i dagen på Marcusplatsen invid hus 213. I detta sammanhang är förstås provgruvan den mest

intressanta lämningen. Provgruvan finns på 20 och 40-metersnivå under det forna industriområdet. Rondellens cirkulära yta är, som en hommage till gruvbrytningen, täckt av sprängsten.

De efter den industriella produktionens nedläggning tömda ytorna har givits en ny struktur och intimitet genom trädrader i stora planteringskärl av corténstål, belysningsarmaturer, pollare, gångbanor, parkeringsplatser, vägar och sammanhängande markmaterial. Längs den gamla pålastningshallen (314) och det f.d. spårområdet, där Sickla Gallerias tillbyggda del adderats, står fortfarande traversbanan med sina pelare och överliggare av armerad betong. Den bidrar till att strukturera Simbagatans uterum. Likt ett tredimensionellt skrivtecken berättar den om områdets industrihistoria.

Bebyggelse

LjungbergGruppens utgångspunkt är att den gamla industrimiljön skall återbrukas genom förnyelse i form av renoveringar, ombyggnader och tillägg. Inom området finns flera exempel på byggnader som under årens lopp byggts på med en eller flera våningar. Luftverkstaden byggdes på med en våning och byggdes till åt söder med flera pelarfack 1938. Med inspiration hämtad ur detta faktum väcktes en idé om ännu en påbyggnad och renovering av luftverkstaden. Detta i kombination med de planerade förbindelserna mellan områdets västra och östra del blev ett projekt av sådan dignitet att området kunde börja göras synligt och marknadsföras. Den glasade och därmed kontrasterande påbyggnaden skulle komma att synas vida omkring och dessutom krönas av områdets namn i fristående blockbokstäver i neon. Den arkitektoniska lösningen för påbyggnaden blev en indragen tvåvåningsvolym med glasfasader samt tak och detaljer av grå plåt. Fläktrumsvåningen sträcker sig längs hela byggnadens längd och utgör en upphöjd del av taket. Den befintliga byggnadens takkant och takets planmått togs som utgångspunkt för utsträckningen på den takterrass som skjuter ut från bjälklaget mellan de båda glasade kontorsvåningarna.

Idén var stadsbyggnadsmässigt och arkitektoniskt djärv men antikvariskt tvivelaktig eftersom byggnadens volym på ett så drastiskt sätt skulle komma att ändras. Från antikvariskt håll framfördes synpunkten att eftersom detta kraftfulla grepp tilläts på en av områdets viktigaste byggnader skulle det betraktas som ett undantag, åtminstone då det gäller de mest värdefulla byggnaderna. Till denna princip har hittills alla parter i processen anslutit sig.

Ytterligare en påbyggnad har alltså genomförts: dock i blygsammare skala. Det är en lanternin med glasfasader som rymmer Klätternets högsta klätterväggar. Lanterninen skjuter upp ur maskinverkstadstakets mitt men underordnar sig "basilikans" (201) högdal och syns endast från vissa platser på håll, t.ex. från Gamla Värmdövägen och Saltsjöbanan i vissa vinklar.

I förnyelseprogrammet har hittills en rad mer renodlade nybyggnader uppförts – Parkeringshuset (401), kontorshuset Ångpannan (203), byggnaden för Atlas Copco Tools (420), Sickla Gallerias tillbyggda del, det större parkeringshuset i nordost, tillbyggnaden till verkstadsbyggnad (329) i öster, det nyligen uppförda s.k. Växthuset (340) och Nya Handelshuset som vid årsskiftet 2006–07 är under uppförande. Tilläggen har på olika sätt påverkat både stadsbildens och enskilda byggnaders kulturhistoriska värde.

Kontorshuset Ångpannan (203) är, sett till stadsbildens antikvariska värden, ett exempel på ett bra tillägg. Volymen är visserligen stor p.g.a. sin höjd men dess planmått är måttfullt. Eftersom byggnaden vänder sig mot handelsområdet inkräktar dess volym inte på ett besvärande sätt på den äldre bebyggelsen utan är tvärt om skickligt balanserad mellan kontorshuset 206 och Luftverkstaden 212. Det nymodernistiska formspråket med stora fönsterband kontrasterar på ett förtjänstfullt sätt mot befintlig bebyggelse samtidigt som valet av tegel som fasadmateriäl anknyter till områdets tradition, i synnerhet till det rödbruna tegel som användes på de byggnader som uppfördes vid 1960-talets slut efter Bengt Hidemarks ritningar. Byggnaden utgör en anslående fond i väster för Simbagatan.

En kedja av förutsättningar ledde till att byggnad 203 uppfördes. Ovan beskrivs hur det gamla hus 203 delvis måste rivas som en följd av att passagen mellan Marcusplatsen och handelsområdet skapades. Byggt som det var kring det gamla ångpannehuset, fanns ingen annan rimlig utväg än att riva huset i sin helhet och ersätta det med ett nytt. Då tomten var för smal för att det skulle bli ekonomiskt försvarbart att projektera och uppföra en byggnad med ett så litet planmått måste man göra anspråk på en mindre del av Maskinverkstaden (202). Denna byggnad har den högsta klassificeringen – ”Kulturhistoriskt mycket värdefull byggnad, vars bevarande är synnerligen angeläget”. På 1920-talet byggdes 202 till åt öster genom att ett tak med rikt överljus lades över den gård som fanns mellan 202:s östfasad och den mindre verkstadsbyggnaden 206 och ångpannehuset 203. Det var denna länktillbyggnads södra ände som togs i anspråk. Taket revs således men ingen yttermur, utom den som hörde till det förvanskade ångpannehuset. I stället återfinns 202:s ursprungliga östmur inne i den butikslokal som finns i det nyuppförda hus 203:s bottenvåning.

Den småskaliga Experimentverkstaden (401) från 1930-talet ingick dels i det sammanhang av funktionalistiska byggnader som formade Marcusplatsens sydöstra hörn, dels hade den en direkt koppling till den verksamhet som bedrevs i provgruvan med dess två gruvlavar. Byggnadens exteriör var välbevarad: exempelvis fanns originalfönstren kvar. Som enskildhet var byggnaden kanske inte omistlig men som en starkt karaktärskapande del vid Marcusplatsen och i helheten bedömdes den representera den högsta kulturhistoriska klassificeringen.

Olyckligtvis har byggnadens relativa litenhet och olämpliga läge, med avseende på områdets trafikföring, varit starkt bidragande orsaker till att den i dag inte finns kvar. För Marcusplatsen och handelsområdet var det nödvändigt att ordna infarter från Järlaleden. Den trafiktekniskt mest gynnsamma lösningen var att anlägga en rondell omedelbart söder om Experimentverkstaden (401). De första skisserna visade en rondell som förutsatte en rivning av 401 i sin helhet. Efter bearbetningar av förslaget blev det möjligt att bibehålla en del av byggnaden. Den högre södra verkstadsdelen revs liksom den del som tillbyggdes åt väster på 1950-talet. Därefter anlades Gillerondellen och den breddade infartsvägen till Marcusplatsen, kallad Nygatan.

Parkeringshuset (401) har byggts på den plats där experimentverkstaden låg. Oaktat parkeringshusets goda arkitektur har byggnadens cylindriska form, höga höjd, avvikande fasadmateriäl ändrat Marcusplatsens sydöstra hörn. Den sammanhållna funktionalistiska karaktären, den välavvägda proportioneringen mellan högt och lågt, utblicken mot de till företaget knutna Långsjöhusen i söder är tre av de kvaliteter som gått förlorade genom att parkeringshuset byggts på denna plats.

Den nya lamellformade byggnad (420) som sammanbinder 411 och 415 bidrar till att höja de arkitektoniska kvaliteten i områdets sydvästra del. Byggnadsvolymen skärmar dock av hus 415 från området i övrigt. Detta är beklagligt eftersom byggnaden har ett uppenbart släktskap i både material och gestaltning med Expon (408) och Provningscentralen (404) som alla tre ritades av Bengt Hidemark vid 1960-talets slut.

Som utgångspunkt för Sickla Galleria (invigd 2005) togs de befintliga byggnaderna 313, 314 och 322. På det f.d. spårområdet längs 314 och i dess förlängning österut uppfördes en tillbyggnad. Dessutom påbyggdes 313. I denna sammanflätade helhet av nytt och gammalt är Sickla Galleria inrymd. Den gamla packningshallen (314) med sin höga och långsträckt rumsvolym utgör gallerians sammanhållande stråk. Mot norr utgör 313, 314 och 322 forfarande en sammansatt och karaktäristisk byggnadsfront längs Saltsjöbanan.

Det nya parkeringshuset i nordost, längs Saltsjöbanan, är inordnat i den industriella struktur som steg för steg och konsekvent byggts ut i områdets östra del. Den kontrastverkan som byggnadens lätta, ljusa glasfasader erbjuder är en välkommen kontrastverkan i denna områdets östra, mer avlägsna och inte lika känsliga del.

Planiaverkstaden 329 tillbyggdes åt öster ca. 2002. Tillbyggnaden hör till ett av de tillägg i större skala som gjorts i områdets ostligaste del.

Hösten 2006 stod det s.k. Växthuset 340 färdigt. Genom sin placering sluter det Evenemangsplatsen i söder. Tack vare byggnadens friska arkitektoniska grepp och relativa litenhet utgör den ett välkommet tillskott till denna, av stor skala präglade, plats.

I områdets sydöstra hörn byggs 2006 –07 ett nytt handelshus i en skala som vida överträffar t.o.m. Atlas Copcos f.d. verkstadsbyggnader. Trots skalan och ändamålet handel är byggnaden medvetet formgiven och dess södra, svängda fasad följer Järaledens trafikrörelser.

Hur det kulturhistoriska värdet togs tillvara i den enskilda byggnaden

2001 stod ombyggnaden av Luftverkstaden (212, 213) klar. Ombyggnadsprojektet tilldelades Stockholms byggmästareförenings ROT-pris. Under den gemensamma benämningen Dieselverkstaden har Nacka kultur, Stockholms länsmuseum, Astoria biografer m.fl. kulturinstitutioner flyttat in i Monteringshallen (201) och delar av Maskinverkstaden (202) som i övrigt byggs om för verksamheter och butiker med den senaste hyresgästen inflyttad 2006. Dieselverkstaden har sedan invigningen tilldelats flera priser och fått utmärkelser – Stockholmspriset, Stockholms hembygdsförbunds restaureringspris m.fl. 2000 förnyades kontorsvåningarna, trapphus och entré i verkstadskontoret 206. De senaste åren har utbyggnadstakten i området ökat och därmed antalet renoveringar eller ombyggnader av befintliga byggnader. En möbelbutik har inrymts i byggnaderna 206 (bv) och del av 202. Expon 408 har varsamt byggts om och inretts till Showroom för möbel- och inredningsdesign. Provningsverkstaden 404 har varsamt byggts om och inrymmer numera en gymnasieskola med designinriktning. Laboratoriet 414 har byggts om till restaurang. I den första verkstadsbyggnadens 204:s södra långsida har butiker inrymts.

De stora lager- och verkstadshallarna från 1950 och 60-talet – 309, 315 och 326 – har under 1990- och 2000-talen genomgått förhållandevis små förändringar. Hallarna fungerar för butiksändamål utan att dessas inneboende kvaliteter fullt ut nyttjas - dagsljus från taklanterniner, högt sittande fönsterband samt stora och höga rumsvolymer.

För Atlas Copcos industriområde i stort liksom till de enskilda byggnadernas historia hänvisas till *Atlas Copcos f.d. industriområde i Sickla, Nacka. Antikvarisk förundersökning, slutrapport 1999-04-15.*

Luftverkstaden och prototypverkstaden (212, 213)

Inför ombyggnaden var byggnaden till hälften kontoriserad med kontorsvåningar på de mellersta planen och verkstadslokaler i bottenvåningen och på översta våningen. Syftet med ombyggnaden var dels att skapa öppna kontorslösningar i de stora generella f.d. verkstadsrummen, dels att bygga på den befintliga volymen med två våningar. Ombyggnadens gestaltning byggde på en idé om kontrastverkan varför en återgång till 1938 års utformning eftersträvades för den befintliga byggnadens exteriör.

Mellan Nyréns arkitekter och antikvarier fördes diskussioner kring möjligheten till och lämpligheten av en påbyggnad. Principer för den befintliga byggnadens renovering togs fram gemensamt.

Fasaderna putsades med kalkbruk och avfärgades i ockra. Ombyggnadens taklist har inte kunnat göras lika tunn som den ursprungliga från 1938 men i likhet med påbyggnadens takterrass har den en grafisk tydlighet som markerar byggnadens horisontallitet vilket bidrar till att balansera byggnadens väldiga volym.

De småspröjsade ursprungsfönstren med tre lugter fanns inte kvar varför ett fönsterbyte gjordes. De nya fönstren innebar att den vanprydande igensättningen av fönstrens översta luft blev ett minne blott. Den norra gaveln, som varit motbyggd, rekonstruerades bl.a. genom att nya fönster sattes in i fönsteröppningar som tidigare varit igenmurade. Vissa fönsterbröstningar sänktes och fönsterdörrar sattes in dels vid utrymningstrappor, dels till den takterrass som anordnats på taket till hus 213.

I bottenvåningen mot evenemangsplatsen anordnades butiker med anpassningar t.ex. för butiksdörrar. Här anordnades också en öppen gångport genom pelarfacket söder om det södra trapphuset. Den befintliga fönsterrytmen, med fönster om tre och tre med pilaster mellan, tjänade som utgångspunkt för placering av entréer och skyltfönster. I hela husets längd byggdes ett från fasaden fristående skärmtak med skyltning. Stommen är av stålbjälkar och taket av glas för att detta klimatskydd skall släppa igenom dagsljus till gångbanan och entréerna därunder. Luftverkstadens södra gavel används för skyltning åt de företag som hyr i byggnaden.

De stora generella rummen med sin volym, synliga betongstomme, höga takhöjd och rika ljusfall är kvaliteter som fullt ut tagits tillvara på kontorsvåningarna 1, 2 och 3 trappor. Bottenvåningen med sitt stora djup har däremot delats upp för att rymma butiker och restauranger.

Dieselvekstaden: Monteringshall (201), maskinverkstad (202), verkstadshall, kontor och vattentorn (210, 211)

2006 är den s.k. Dieselvekstaden allt igenom fylld med nya verksamheter från kultur till handel. Senaste projektet är biografen Astoria. Projektledare från LjungbergGruppen har varit Magnus Alteskog och ansvarig arkitekt Tomas Rosén från Nyréns. De båda byggnadernas uppenbara monumentalitet och symbolvärde är kvaliteter som under hela projektet framstått som självklara. Fastighetsägaren såg tidigt denna potential och har intresserat flera viktiga kulturinstitutioner, inte bara i kommunen utan även i regionen, att flytta hit. Därmed har begreppet Dieselvekstaden kunnat etableras och bli den motvikt till Marcusplatsens kontorshus och handelsområdets kommersiella utbud som gör Sickla till ett komplett stadscentra. Denna användning har i högre grad, än en rent kommersiell användning, möjliggjort ett gott tillvaratagande av kulturhistoriskt värde.

För fasadernas del har Nyréns tillämpat en princip som kan benämnas "länkning" som går ut på att de många omedvetna ändringar som gjorts rättas till. Samtidigt är det inte en rekonstruktion av 1914 års utseende som eftersträvat utan en utformning som säger något om byggnadens levnad och som tillåter de nya funktionerna att synas.

Två i sen tid avsevärt förstörade portar har förvandlats till höga fönster för bibliotek och arkiv. De många välbevarade fönstren i sina ursprungliga fönsterhåll har renoverats och målats i ursprunglig engelskt röd kulör med alkydoljefärg som färgmaterial. Av klimatskäl har fönstren försetts med diskret innerbåge med isolerglas.³ Den nya entrén har nedtill ett modernt dörrparti krönt av ursprungliga fönster. I den del av 202:s sydfasad som varit motbyggd har flera igensatta fönster, en port och förstörda murpartier och strävpelare rekonstruerats. Fönstren är nytillverkade i trä enligt ursprunglig utformning. Till rekonstruerade murpartier har återanvänt tegel lika originalet använts. I den södra fasaden förekommer även nya entrépartier för butiker vilka utformats i ett modernt men diskret formspråk som väl harmonierar med ursprungliga delar. Den norra fasaden är mer välbevarad och undergår inte lika många förändringar eftersom bara lastportar men ingen entré ännu förlagts dit. Den nordvästra delen av hus 201 har byggts om till lokaler för Stockholms länsmuseum och de sentida aluminiumfönstren med felaktig indelning har ersatts med träfönster av ursprungligt utseende d.v.s. enligt den princip som tillämpats vid ombyggnaden i övrigt. I samband med ombyggnad för möbelbutik renoverades inte ursprungliga träfönster, utan nytillverkade fönster kom även här till användning.

Spår från den verkstadsindustriella verksamheten har bibehållits där så varit möjligt, t.ex. beslag efter avlägsnade avgasrör. Fasaderna har rengjorts och verksamheterna har skyltats på ett diskret sätt.

Ombyggnaden har även givit anledning till att ta upp flera av de ursprungliga taklanterninerna (201) vilket dels återger den djupa byggnadskroppens inre ljus, dels bidrar till ett återskapande av en mer ursprunglig exteriör.

Inledningsvis nämndes att den nya användningen som kulturhus, ett offentligt rum har möjliggjort att stora delar av rumsvolymen har kunnat bibehållas. Visst har mellanbjälklag och skiljeväggar byggts men detta har gjorts enligt principen "hus i hus". Kring detta hus som bl.a. rymmer teaterlokaler återfinns de stora f.d. verkstadslokalerna. Här har offentliga och halvoffentliga verksamheter samlats – bibliotek, café, konsthall, reception, teaterfoyer. Sidoordnat ryms även restaurang, Klätterverket, Länsmusikens blåsarsymfoniker och Stockholms läns museum.

Det största och högsta rummet återfinns i byggnadens södra del i anslutning till entré och reception. Här återfinns, i komplett skick, en av de två ursprungliga traverserna. De i armerad betong gjutna traversbanorna med stålräls finns kvar. Som en följd av ombyggnaden har sektioner av banorna måst avlägsnas. Den andra traversen på sin bana finns också kvar som en del av den stora teaterlokalens tekniska utrustning. Här "brukas" den industrihistoriska detaljen i dubbel bemärkelse, både som teknisk utrustning och som en nyckel till byggnadens industriella historia.

Liksom fallet var med luftverkstaden har moderna färgmaterial använts vid ommålning av betongstommen och övriga färgskikt. I de offentliga utrymmena har ett övergolv av stålglättad betong lagts in i syfte att bibehålla den industriella karaktären.

201 har betongstomme medan den något senare byggda 202 har en pelarstomme av nitat järn. Den senare har i senare tid under 1900-talets senare del, då byggnaden fungerat som lagerhotell, klätts in av brandskäl. I samband med renoveringen har inklädnaden tagits bort i vissa lokaler och bibehållits i andra. Där dessa för byggnadens rum så karaktärskapande pelare har frilagts innebär det att en kvalitet tillförts.

Forskningscentrum (415)

Detta nätta hus 415 benämndes forskningscentrum p.g.a. att det uppfördes som första steget i en betydligt större planerad anläggning som aldrig kom att förverkligas. Byggnaden är dock ett stycke god modernistisk arkitektur och som representant för företagets produktutveckling har det bedömts ha den högsta nivån kulturhistoriskt värde – "Kulturhistoriskt mycket värdefull byggnad, vars bevarande är synnerligen angeläget". Därför är det olyckligt att antikvarisk medverkan saknats under skiss, projekterings-, och byggskedena.

I samband med den andra parallella arkitekttävlingen för områdets utveckling lanserade arkitekter på Nyréns idén om att, via en kontorslamell (420), länka samman denna byggnad med hus 411. I förslaget finns en länk eller distans mellan det nya huset och 415 vars syfte var att volymen även fortsättningsvis skulle uppfattas som självständig och den skulle därmed, trots tillbyggnaden, bibehålla sin arkitektoniska integritet. Under projekteringen valdes i stället en sammanbyggnad där nybyggnadens långsida byggs dikt an mot den mindre och lägre byggnadens gavel. Ur kulturhistorisk synvinkel var detta en mindre lyckad lösning; i det att nybyggnaden tillåts dominera på den ursprungliga byggnadens bekostnad. Den nya byggnadens långsida är emellertid gult putsad där den ansluter mot 415:s mörkt röda tegel. Det nya husets västfasad fungerar därmed som fond och lyfter fram 415:s volym och materialitet. Byggnadens exteriör har alltså påverkats på två avgörande sätt: dels har den f.d. vaktkuren vid entrén rivits, dels har gaveln motbyggts varvid korridorfenster och del av yttervägg avlägsnats.

Det representativa trapphuset (dimensionerat för en planerad större byggnad som aldrig genomfördes i sin helhet) har tagits tillvara och används som intern kommunikation i hus 415.

Ombyggnaden har inneburit att kontorsvåningarnas planlösning ändrats från korridor med labbrum på vardera sidan till helt öppna kontorslösningar. I den ursprungliga flexibla planlösningen var det möjligt att ta bort eller flytta de ursprungliga mellanväggarna mellan fasta lägen. Rester av ursprunglig inredning har avlägsnats i samband med ombyggnaden.

Verkstadskontoret (206) och del av maskinverkstad (202)

I det f.d. verkstadskontorets bottenvåning och del av 202 (se ovan) har en möbelbutik inrymts 2005.

Enligt beställaren var det nödvändigt att förse byggnaden med ur fasadlivet framspringande, glasade skylytor. Skälet var att lokalen har ett, ur handelssynpunkt, ofördelaktigt läge. Ur kulturhistorisk synvinkel var detta en sämre lösning eftersom ursprungliga tegelfasader motbyggdes och ursprungliga träfönster avlägsnades. Å andra sidan innebar användningen att de tunga murpelarna och f.d. ytterväggarna av tegel inne i lokalen snarare blev en resurs än ett problem: varför frågan om att avväxla och avlägsna inte blev aktuell.

Expo (408)

Denna utställningsbyggnad har varsamt byggts om 2005 och inretts till Showroom för möbel- och inredningsdesign. Varsamt därför att den ursprungliga funktionen som utställningshall lever vidare i byggnaden om än i annan form.

Vanprydande, sentida inbyggnad av entré till souterrängvåning har rivits till förmån för en ny mer diskret väderskyddad entré kombinerad med utrymning. Däremot har man inte tagit tillfället i akt att återge ursprungliga fönsterpartier dess ursprungliga utseende genom att avlägsna sentida plåtbeklädnad och renovera. Den interiöra formgivningen är djärv vilket, ur kulturhistorisk synvinkel, tyvärr inneburit att några av byggnadens grundkvaliteter har negligerats eller till och med motverkats.

Provningsverkstaden (404)

Denna modernistiska verkstadsbyggnad har varsamt byggts om 2005 och inrymmer numera en gymnasieskola med designinriktning. Varsamt därför att ursprungliga rumsvolymer i stor utsträckning har kommit till användning. Traverser har bibehållits.

Exteriört har t.ex. i sen tid utbytta dörrpartier ersatts med partier med ritade partier vars utformning tar avstamp i ursprunglig utformning. Detsamma gäller det helt nya fönsterbandet i västfasaden som erinrar om det ursprungliga fönsterbandet nedanför samtidigt som det har ett eget uttryck.

Laboratoriet (414)

Denna nätta, modernistiska byggnad med torn har byggts om till restaurang 2005 -06. Användningen i sig har inneburit en kanske allt för genomgripande ombyggnad för att de kulturhistoriska värdena fullt ut skulle kunna tas tillvara.

Ursprungliga stålprofilfönster har bibehållits och byggnaden har putsats om med puts som avfärgats i ockra. Den fläktanläggning som byggnaden försetts med har placerats på byggnadens tak vilket dels är en avsevärt stor volym, dels har fläkten klätts med en illa utformad plåtinklädnad. Interiört har den höga rumsvolymen tagits väl tillvara.

Relationen mellan befintlig bebyggelse och tillägg

Stadsförnyelseprocessen i Atlas Copcos f.d. industriområde har sedan starten 1998 drivits vidare i en jämn och stadig takt. På senare år har emellertid utbyggnadstakten intensifierats.

Principen för områdets utveckling är en utbyggnadsstrategi snarare än en gestaltad idé. Detta gör processen mer flexibel och möjligen mindre sårbar. Vi kan inte i dag säga hur området i sina enskildheter kommer att se ut om några år. Däremot vet vi vad som hittills åstadkommit.

I Sickla är de arkitektoniska tilläggens gestaltning samtida och av hög kvalitet vilket i lyckliga fall innebär att ett nytt, nära nog oförutsett värde uppkommer när gammalt och nytt integreras. Detta värde är frukten av mötet mellan fysisk kulturhistoria och samtida arkitektur. Genom historien har området vuxit på detta sätt: genom sakligt formade tillägg som vart och ett varit barn av sin tid.

Å ena sidan har varsamma renoveringar, som den av Diesilverkstaden, genomförts: å andra sidan har mer utmanande tillägg som påbyggnaden av Luftverkstaden genomförts. Genom det nya innehållet i Diesilverkstaden har en för Nacka betydelsefull byggnad kunnat återfå något av sin forna mening. Påbyggnaden av Luftverkstaden var ur kulturhistorisk värdesynpunkt tvivelaktig men med fog har det sagts att byggnadens nya utformning har gett den och stadsdelen en arkitektonisk lyftning. Dessutom har den befintliga byggnadskroppens kulturhistoriska värde respekterats och återskapats. Den befintliga byggnaden har således fått behålla sin karaktär men den har inte förvanskats som en följd av om- och tillbyggnad. Det är annars är allt för vanligt att beställare och arkitekter inte förmår att ta till sig en befintlig byggnads karaktär och därför gör om den: gör den, som man tror, mer modern. Därmed är både Diesilverkstaden (201, 202), Luftverkstaden (212, 213), Expon (408) och Designgymnasiet (404) exempel på "lyckliga" möten mellan gammalt och nytt.

Även det sätt på vilket kontorshuset Ångpannan (203) infogats i bebyggelsestrukturen är ett exempel på ett lyckat möte. Byggnaden kontrasterar kraftigt mot intilliggande byggnader men inordnar sig ändå i områdets bebyggelsetradition med fasader av tegel och en nymodernistisk gestaltning som för vidare traditionen i området från Bengt Hidemarks Expo (408), Provningsverkstad (404) och Forskningscentrum (415).

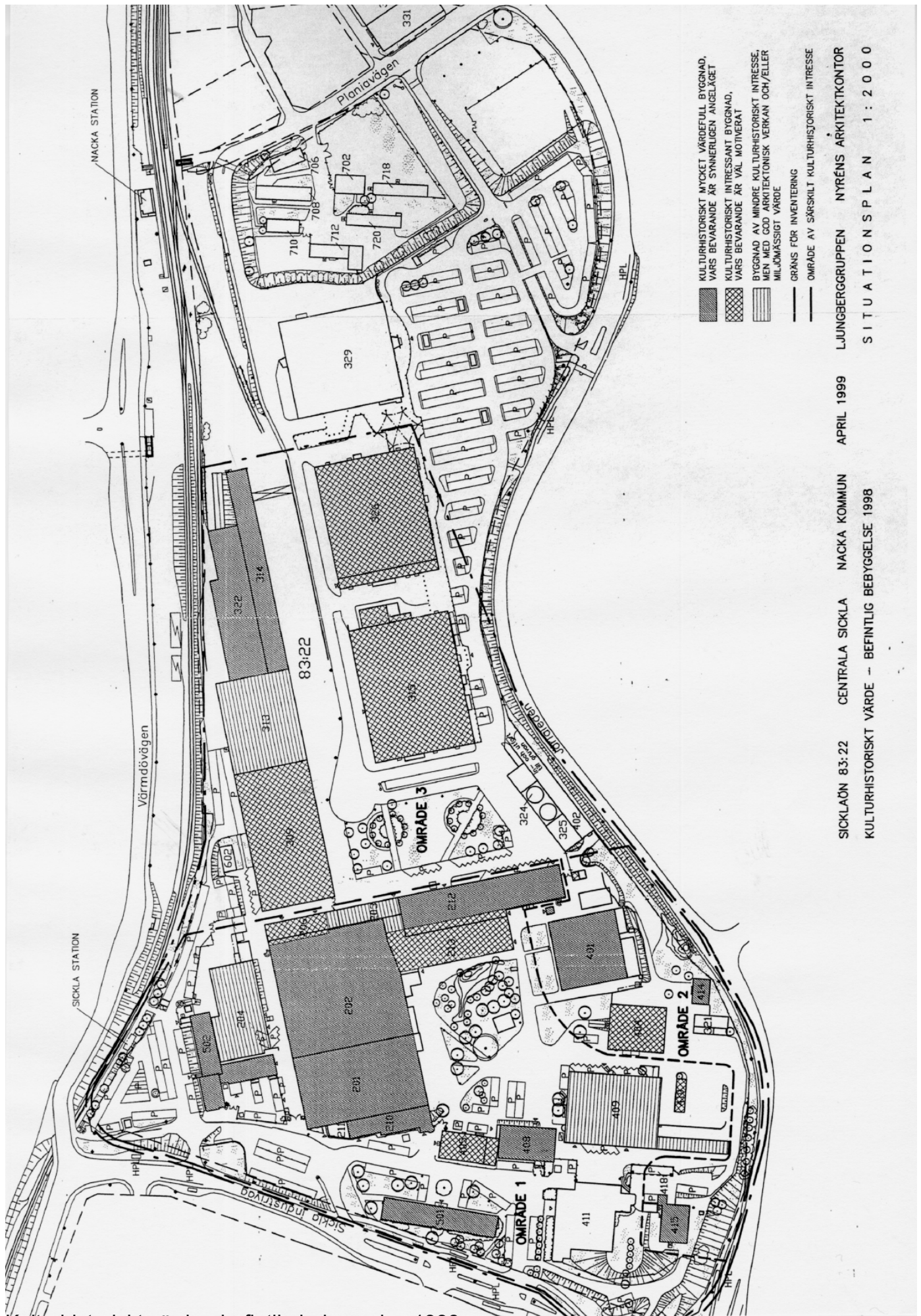
Parkeringshuset (401) är byggt på en plats som är känslig genom sitt läge vid Marcusplatsen. Den arkitektoniska komposition, från 1940-talet, som föregick parkeringshuset tog näring ur kontrasten mellan höga och låga byggnader. Parkeringshuset är högre, har en annan planform och fasadmaterial som kontrasterar mot befintlig bebyggelse.

NOTER

¹ I klassificeringen *Kulturhistoriskt värde – befintlig bebyggelse 1998* har 213 mellanvärdet "Kulturhistoriskt intressant byggnad, vars bevarande är väl motiverat" medan 203 har det lägre värdet "Byggnad av mindre kulturhistoriskt intresse, men med god arkitektonisk verkan och/eller miljömässigt värde".

² När verkstadsgården anlades som park tecknades en åt väster halvrund planform avgränsad av vägar och inneslutande, gräsmattor, planteringar och träd.

³ Fönstrens ursprungliga konstruktion: enkelbåge utan gångjärn fäst i karm, dubbelglas d.v.s. ett glas på bågens utsida och ett glas på bågens insida. Vid renoveringen försågs fönstren med gångjärn och bågens inre glas avlägsnades eftersom en innerbåge ändå monterades.



- KULTURHISTORISKT MYCKET VÄRDEFULL BYGGNAD, VARS BEVARANDE ÄR SYNNERLIGEN ANGELÄGT
- ▨ KULTURHISTORISKT INTERESSANT BYGGNAD, VARS BEVARANDE ÄR VAL MOTIVERAT
- ▧ BYGGNAD AV MINDRE KULTURHISTORISKT INTERESSE, MEN MED GOD ARKITEKTONISK VERKAN OCH/ELLER MILJÖMÄSSIGT VÄRDE
- GRÄNS FÖR INVENTERING
- OMRÅDE AV SÄRSKILT KULTURHISTORISKT INTERESSE

SICKLAÖN 83:22 CENTRALA SICKLA NACKA KOMMUN APRIL 1999 LJUNGBERGGRUPPEN NYRÉNS ARKITEKTKONTOR
 KULTURHISTORISKT VÄRDE – BEFINTLIG BEBYGGELSE 1998 SITUATIONSPLAN 1:2000

Kulturhistoriskt värde - befintlig bebyggelse 1998



309 Simbaverkstaden



309 Simbaverkstaden



206/del av 202, nuvarande Indori möbler m.fl



Sickla galleria rymmer byggnaderna 313, 314, 322



201-202 Montering och maskinverkstad (nuvarande Dieselverkstaden och Astoria)



414 Laboratorium (Fallhammare)



404 Provningscentral



Bebyggelsestrukturer. Atlas Copco industriområde 1973. Ur *Atlas Copco 1873-1973*

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Detaljplan för Sicklaön 83:22 m.fl. Sickla Köpkvarter och del av Sickla Industriområde, Nacka kommun

Plan 1, Sickla Galleria II

Upprättad på Exploateringsenheten i maj 2007, rev jan 2008

ALLMÄNT

Genomförandebeskrivningen redovisar de organisatoriska, fastighetsrättsliga och tekniska åtgärder samt de ekonomiska förutsättningar som behövs för ett ändamålsenligt och i övrigt samordnat plangenomförande. Genomförandebeskrivningen har inte någon självständig rättsverkan utan skall fungera som vägledning till de olika genomförandeåtgärderna. Avgöranden i frågor som rör fastighetsbildning, VA-anläggningar, vägar m.m. regleras således genom respektive speciallag.

DETALJPLANEN

Planens syfte är att medge byggrätt för en utbyggnad av gallerian och skapa bättre entrémöjlighet med bil från Sickla Industriväg.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Gångbro färdig	våren 2009
Ombyggnad av Sickla industriväg	våren 2009

Utbyggnaden av Sickla galleria etapp II kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år från den tidpunkt detaljplanen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning

Nacka kommun ska genom Tekniska nämnden vara huvudman för allmän platsmark, det vill säga samtlig gatu- och park/naturmark inom planområdet. Utanför planen är Sickla industriväg liksom idag allmän gata med kommunen som huvudman. Gångbron till Alphyddan inklusive fundament och utvändigt trappa ska vara allmän anläggning.

Ägaren av fastigheten Sicklaön 83:22, Sickla Industrifastigheter KB, (nedan benämnd exploatören) ska vara huvudman för kvartersmarken.

Tekniska nämnden är huvudman för det allmänna va-nätet och Nacka Energi för det allmänna el-nätet.

Exploateringsavtal är upprättat mellan kommunen och exploatören. Avtalet reglerar parternas ansvar för genomförande av detaljplanen och kostnadsansvar. Avtalet reglerar frågor om utbyggnad av allmänna anläggningar, marköverföringar, gemensamhetsanläggningar, skydd av mark och vegetation m m. Avtalet ger vidare anvisningar om bl a fastighetsbildning och avgifter för va-anslutning. Exploateringsavtalet är antaget av kommunfullmäktige.

Kommunen och exploatören svarar för drift och underhåll av sina respektive anläggningar.

Genomförandorganisation

Mark- och avtalsfrågor

Markfrågor handläggs inom kommunen av Fastighetskontoret medan övriga avtals- och genomförandefrågor handläggs av exploateringsenheten, Nacka kommun.

Fastighetsbildning m.m.

Fastighetsbildningsfrågor, inrättande av gemensamhetsanläggningar och andra fastighetsrättsliga frågor handläggs av lantmäterimyndigheten i Nacka kommun.

Bygglov och bygganmälan

Ansökan om bygglov inlämnas av exploatören till Miljö- och stadsbyggnadsnämnden. Till samma nämnd lämnas även bygganmälan innan byggstart och efter godkänt bygglov. Exploatören samråder i bygglovfrågor med bygglovenheten, Nacka kommun.

Nybyggnadskarta beställs av exploatören hos lantmäterienheten, Nacka kommun.

El/energi

Nacka Energi svarar för utbyggnad av elförsörjning.

Storstockholms lokaltrafik, SL

SL ska vara delaktig i utformning av gångbron över spårområdet.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Detaljplanen berör del av fastigheten Sicklaön 83:22 som ägs av Sickla Industrifastigheter KB (exploatören), del av Sicklaön 40:11 som ägs av kommunen och Sicklaön 76:1 som ägs av SL.

Rättighet att anlägga en gångbro på SL:s fastighet säkras genom servitutsavtal.

Fastighetsplan bedöms inte bli nödvändig.

TEKNISKA FRÅGOR

Trafikanläggningar

Gator som skall betjäna planområdet är de befintliga gatorna Sickla industriväg och Värmdövägen.

Sickla industriväg och korsningen med Värmdövägen måste byggas om på grund av att in- och utfarterna till Sicklaön 83:22 ska ändras när Sickla Galleria II byggs.

Sickla Industriväg och korsningen med Värmdövägen byggs om av exploatören. Ombyggnad av korsningen utförs som en trevägskorsning färdig till våren 2009. Under perioden 2009-2015 bedöms korsningen behöva byggas om till en cirkulationsplats, en åtgärd som eventuellt kan invänta Danvikslösenprojektet om det kommer till ett genomförande. Om en provisorisk ombyggnad krävs i avvaktan på Danvikslösens genomförande utförs den av exploatören.

När anläggningarna är utförda och godkända övertar kommunen dessa och svarar sedan som huvudman för drift och underhåll av trafikanläggningarna.

Gångbro till Alphyddan

Gångbron byggs i samband med uppförande av Sickla galleria etapp II. Exploatören svarar för uppförandet enligt överenskommelse med SL. Kommunen äger anläggningen och svarar som huvudman för drift och underhåll.

Parkering

Detaljplanen förutsätter att all parkering anordnas på kvartersmark.

Vatten och Avlopp

Inga nya förbindelsepunkter upprättas.

EKONOMISKA FRÅGOR

Exploatören bekostar åtgärder i Sickla industriväg och vid Sickla industrivägs korsning med Värmdövägen som föranleds av de nya in- och utfarterna till fastigheten. I det fall Danvikslösenprojektet genomförs bekostas ombyggnad till en cirkulationsplats av Danvikslösenprojektet. Eventuella provisoriska åtgärder bekostas av exploatören.

Gångbron till Alphyddan bekostas av exploatören.

Fastighetsbildningsåtgärder i form av gränsjusteringar och kommunens administrativa kostnader för genomförandet bekostas av exploatören.

Anläggningsavgift för vatten och avlopp debiteras enligt vid varje tidpunkt gällande taxa.

Exploateringsenheten

Pia Ström Sjöberg
Exploateringschef

Per Andersson
Exploateringsingenjör

Antagen av kommunfullmäktige
2008-02-04 § 21

Viveca Bremmer
Planassistent