

Planbeskrivning
SAMRÅDSHANDLING
Upprättad november 2021
Utökat förfarande

Dnr: KFKS 2020/321

Nacka stad
Ingår i tunnelbaneavtalet

Tryckluftsfabriken Sickla

Detaljplan för Tryckluftsfabriken, del av fastigheterna Sicklaön 83:22 m.fl.,
på Sicklaön, Nacka kommun



Kartan visar områdets avgränsning. Den lilla kartan visar var i Nacka kommun området ligger.

Sammanfattning

Nacka stad kallas det nya, täta och blandade området som skapas på västra Sicklaön. Planområdet är beläget i Sickla, på västra Sicklaön, och avgränsas av Järlaleden i söder, Planiavägen i öster, Sickla Galleria i norr och Smedjegatan i väster. Området omfattar de östra delarna av Sickla Köp kvarter och präglas idag av stora markparkeringar och låga handelsbyggnader från tidigare industriepok. Planområdet ligger i ett låglänt område mellan ett antal markerade berg. Den planerade upphöjningen av Saltsjöbanan, tillsammans med denna detaljplan, ger förutsättningar för norra och södra Sickla att knytas samman till en stadsdel. Norr om planområdet pågår utbyggnad av tunnelbana och en framtida entré kommer vända sig mot planområdet.

Detaljplanen innebär att områdets befintliga bebyggelse och markparkeringar ersätts med tät stadsbebyggelse med 4 till 7 våningar. Planerade funktioner är i huvudsak arbetsplatser, bostäder och förskola, samt handel och service i kvarterens entréplan. Blandade funktioner bedöms bidra till upplevelsen av en händelserik och levande stad där korta avstånd uppmuntrar till att gå och cykla. De offentliga rummen föreslås delvis som privatägda kvartersgator likt idag och delvis som allmän plats i form av en central park, en öst-västlig lokalgata och ett nordsydligt stråk med prioritet för gång- och cykeltrafik. Bebyggelsen bedöms kunna innehålla cirka 500 lägenheter och upp till cirka 7000 arbetsplatser. Två äldre byggnader föreslås bevaras. Som en del i detaljplanens genomförande behöver allmännyttiga tekniska system för exempelvis vatten, spillvatten, dagvatten, värme, el och avfall förändras och anpassas till nya behov.

Detaljplanen och den stora förändring som föreslås medför en mängd konsekvenser, dessa kan uppfattas som positiva och negativa beroende på utgångspunkt och värdering. Den täta bebyggelsen innebär att fastighetsvärden ökar vilket i sin tur möjliggör omfattande marksaneringar samt anläggande av parkeringsgarage. Rivningar av industrihallar/handelsbyggnader är negativt sett till upplevelsen av Sickla som kulturmiljö och den historiska avläsbarheten. För närboende kan det vara positivt med en mer befolkad stadsmiljö och kopplingar till framtida tunnelbana, samtidigt som ny bebyggelse kan påverka utblickar och innebära störningar under byggtid. En övergripande konsekvens är att planen ger möjligheter för en mer kontinuerlig tät stadsbebyggelse, både österut mot Centrala Nacka och västerut mot Hammarby sjöstad och Henriksdal. Tät bebyggelse innebär större skuggning och högre slitage på friytor än vid glesare bebyggelse. Planförslaget innebär att dagvattnets föroreningsbelastning på Järlasjön minskar avsevärt jämfört med dagsläget vilket bidrar till att uppnå god vattenkvalitet.

Genomförandet av allmänna och enskilda anläggningar beskrivs närmare i avsnittet ”så genomförs planen” i denna planbeskrivning. Som en del av planens genomförande kommer exploateringsavtal tecknas, där regleras skyldigheter och ansvarsförhållanden samt säkerställande av tekniskt, ekonomiskt och juridiskt genomförande.

Eftersom planområdet, bortsett från kommunens mark, endast omfattar en privatägd fastighet bedöms planen inte innebära några fastighetsrättsliga konsekvenserna för närliggande enskilda fastigheter. Sett till planförslaget omfattning och den täta bebyggelse som föreslås kommer det dock bli en allmän omgivningspåverkan i ett större närområde. Ändrade utblickar från närområdet och från omgivande bebyggelse, förändrade trafikflöden och störningar under genomförandet är dock ofrånkomliga konsekvenser.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Planens syfte och huvuddrag.....	4
Syfte	4
Bakgrund och huvuddrag	4
Planhandlingar och underlag	4
Plandata och tidigare ställningstaganden	5
Läge, areal & markägoförhållande.....	5
Statliga och regionala intressen.....	6
Kommunala intressen.....	9
Undersökning om betydande miljöpåverkan.....	14
Förutsättningar och planförslag	15
Övergripande struktur	15
Offentliga rum och grönområden	16
Markanvändning	19
Bebyggelse	20
Teknisk infrastruktur	30
Störningar och risker.....	34
Markens beskaffenhet.....	42
Dagvatten, grundvatten och skyfall	44
Så genomförs planen	46
Organisatoriska frågor.....	46
Huvudmannaskap.....	47
Ansvarsfördelning.....	47
Avtal	48
Tekniska frågor	49
Fastighetsrättsliga frågor	50
Ekonomiska frågor	53
Konsekvenser av detaljplanen och dess genomförande.....	56
Avvikelse från översiktsplanen.....	56
Miljökonsekvenser.....	56
Sociala konsekvenser	58
Ekonomiska konsekvenser.....	59
Avvägning mellan motstående intressen	60
Fastighetskonsekvensbeskrivning.....	61
Medverkande i planarbetet	62

Planens syfte och huvuddrag

Syfte

Detaljplanens övergripande syfte är att möjliggöra en stadsutveckling i enlighet med Nacka kommuns översiktsplan. Detaljplanen syftar därmed till att möjliggöra att planområdes befintliga parkeringsområden och låga handelsbyggnader omvandlas till en tät stadsmiljö med arbetsplatser, bostäder, verksamheter och offentliga rum, gator och stråk.

I detta ingår att pröva lämplig markanvändning i förhållande till omgivningen och rådande förhållanden, samt att reglera tillkommande byggnadsvolymer, utförande, gestaltungsfrågor och principer för bottenvåningar på lämpligt sätt så att förutsättningar för stadsliv skapas. Vidare syftar planen till att möjliggöra cirka 500 nya bostäder och cirka 7000 tillkommande arbetsplatser i direkt anslutning till kommande tunnelbanestation i Sickla. Detaljplanen möjliggör även att förskoleplatser kan tillkomma för att möta det behov som uppstår i och med den nya bebyggelsen. Som en del i syftet ingår även att ge planstöd för ombyggnad av Planiavägen och möjliggöra en framtida anslutning av Planiavägen till Värmdövägen. Planen syftar även till att utreda och reglera frågor som omgivningsbuller, dagvattenhantering, markföroreningar och trygghetsfrågor med mera så att en långsiktigt god miljö uppnås. Behållande av en viss historisk avläsbarhet i stadsstruktur och bebyggelse är också ett av planens syften, vilket exempelvis uttrycks i reglering om hänsyn till områdets industrikaraktär och avgränsade rivningsförbud.

Bakgrund och huvuddrag

För att möjliggöra fortsatt utveckling av Sickla med ny bebyggelse med blandat innehåll och offentliga rum behöver en ny detaljplan upprättas. Sickla är en del av ett större utvecklingsområde på västra Sicklaön, kallat Nacka stad, och områdets utveckling relaterar till övrig stadsutveckling samt till utbyggnad av tunnelbana och annan infrastruktur. Området är ett storskaligt handelsområde och före detta industriområde. Tidigare industrier har medfört att föroreningar finns i marken, men också bidragit med byggnader och miljöer med vissa kulturhistoriska värden.

Huvuddragen i planförslaget är att befintliga parkeringsytor och byggnader i huvudsak ersätts med ny tät stadsbebyggelse där viktiga stråk och grönområden planläggs som allmän plats. Bebyggelsen som helhet planeras med en blandning av funktioner med utåtriktade verksamheter i bottenvåningarna. Arbetsplatser koncentreras till den västra delen och bostäder till den östra. Förskola planeras som motsvarar områdets behov och bilparkering föreslås i garage.

Planhandlingar och underlag

Kommunstyrelsen antog start-PM för projektet den 7 juni 2021. Planförslaget är därmed upprättat enligt plan- och bygglagen PBL (2010:900) enligt dess lydelse efter den 1 januari 2015.

Detaljplaneförslaget omfattar följande planhandlingar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser

- Denna planbeskrivning
 - Bilaga 1 fastighetskonsekvensbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Illustrationsplan

Detaljplaneförslaget grundas på följande underlag:

- Miljöredovisning (*Miljöbeten Nacka kommun 2021-11-19*)
- Gestaltungsprogram (*Gehl 2021-10-28*)
- Bullerutredning (*Tyréns 2021-06-29*)
- Dagvattenutredning (SWECO, 2021-10-22)
- Skyfallutredning (SWECO, 2021-10-22)
- Miljöteknisk markundersökning (*WSP, 2021-01-21*)
- Kulturmiljöanalys (*White arkitekter, 2021-06-04*)
- Antikvarisk konsekvensanalys (*White arkitekter, 2021-10-06*)
- PM Berättelseburen stadsplanering (*White arkitekter, 2021-11-24*)
- Trafikutredning (*Tyréns 2021-09-14*)
- PM Geoteknik (*Tyréns 2021-06-24*)
- Teknisk förstudie, infrastruktur (*Atrium Ljungberg 2021-10-08*)
- PM översyn av barnperspektiv konsekvensanalys (*Tyréns 2021-09-03*)
- Trygghetskonsekvensanalys (*Stiftelsen Tryggare Sverige 2021*)
- Risk-PM, Traversen (*Brandkonsulten 2020-02-03*)

Utöver ovanstående underlag baseras förslaget även på underlag framtaget i andra sammanhang, exempelvis detaljplaneprogram för Planiaområdet (2016), förstudie Järlaleden och Planiavägen (*SWECO 2018*) och bilaga om olycksrisk framtagen av Region Stockholm som underlag för miljökonsekvensbeskrivningen för tunnelbanans järnvägsplan.

Plandata och tidigare ställningstaganden

Nedan beskrivs områdets läge och tidigare ställningstaganden av betydelse för detaljplanen.

Läge, areal & markägoförhållande

Planområdet ligger i Sickla, på västra Sicklaön, och omfattar de sydöstra delarna av Sickla köp kvarter. Planområdet avgränsas av Järlaleden i söder, Planiavägen i öster, Sickla Galleria i norr och Smedjegatan väster. Området omfattar cirka 7 hektar och ägs, bortsett från viss kommunal mark, av Sickla Industrifastigheter KB, ett bolag som ägs av Atrium Ljungberg AB. Planiavägen och Järlaleden ligger inom fastighet ägd av Nacka kommun.



Figur 1. Kartan visar ett flygfoto över planområdet. Röd linje anger planområdets ungefärliga gräns.

Statliga och regionala intressen

Nedan beskrivs de statliga och regionala intressen som påverkar/påverkas av detaljplanen.

Riksintressen enligt 3 och 4 kap MB

Planområdet berörs av inflygningskorridor till Bromma flygplats samt angränsar till Saltsjöbanan, dessa utgör riksintressen för kommunikationer. Vidare ligger planområdet några hundra meter från Södra länken (riksväg 75) och Värmdöleden (länsväg 222) inklusive trafikplats Lugnet, som också utgör riksintresse för kommunikationer. Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra sådana förändringar att dessa riksintressen skadas.

I Nacka kommuns översiktsplan från 2018 anges att länsstyrelsen bedömer att befintligt och planerat stamnät för eldistribution utgör riksintresse, även om det inte har pekats ut från Energimyndigheten. Översiktsplanens översiktligt illustrerade stråk för planerad 220 kV elledning från Skanstull till centrala Nacka passerar genom planområdet vilket därför behöver kommenteras. Sedan översiktsplanen togs fram har arbetet med framtida stamnät för eldistribution kommit längre och arbete pågår med att precisera sträckningen. Ingen av de nu aktuella sträckningarna berör planområdet och riksintresset påverkas därmed inte negativt.

Östlig förbindelse

Några hundra meter nordväst om planområdet finns sedan länge ett översiktligt lokaliserat riksintresse för Östlig förbindelse, planerad trafikled i tunnel öster om Stockholms innerstad. I den nationella transportplanen, beslutad av regeringen, ingår inte finansiering av Östlig förbindelse. Detta innebär enligt Trafikverket att arbetet med projektet avslutas. Det sedan länge utpekade riksintresset för Östlig förbindelse, för kommunikation enligt 3 kapitlet 8§ miljöbalken, kvarstår dock. Trafikverket anger vidare att det är viktigt att kunna återuppta arbetet med en eventuell Östlig förbindelse om förutsättningarna förändras. Därför har Trafikverket under flera år arbetat med en precisering av befintligt riksintresse där även ramper från Värmdöleden (väg 222) till tunnelsystemet ingår. Det kan konstateras att remissversionen av riksintressepreciseringen anger att trafikledens ramper kan komma att lokaliseras inom

planområdet och att dessa planeras att utföras som bergtunnlar. Trafikverket har ännu inte fattat något beslut om riksintresseprecisering men av tillgängligt underlag framgår följande.

Östlig förbindelse är en tänkt koppling mellan E20 i Värtan och väg 222 i Nacka och skulle utgöra en sista del av ringen runt Stockholms innerstad. En Östlig förbindelse skulle bidra till ökad tillgänglighet mellan norra och södra länshalvorna genom att öka kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet, tillfredsställa den ökande befolkningens reseefterfrågan i den östra delen av regionen samt bidra till ett mer robust trafiksystem i centrala Stockholm. Med hänsyn till den betydelse som infrastrukturen har i Storstockholm skall Östlig förbindelse hanteras som riksintresse. Riksintresset omfattar den relation leden utgör mellan E20 och väg 222, vilket i stort sammanfaller med de ungefärliga sträckningar som finns redovisade i RUF5 (den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län), Stockholms stads översiktsplan, den fördjupade översiktsplanen för Nationalstadsparken Stockholmsdelen samt den tidigare Österleden. Riksintresset omfattar även de ramper som förbinder Östlig förbindelse med andra anslutande leder och gator samt alternativ D enligt förstudie från 2006. Leden kommer med största sannolikhet utgöra transportled för farligt gods.

Eftersom något beslut om precisering ännu inte har fattats ska bedömningen av om detaljplanen innebär ett sådant försvårande av tillkomsten av Östlig förbindelse som anges i 3 kapitlet 8§ miljöbalken göras utifrån dess lokalisering enligt nu gällande precisering. Eftersom det finns en remissversion om ny riksintresseprecisering som illustrerar åtgärder inom planområdet väljer dock kommunen att inkludera även dessa åtgärder i bedömningen. Sammantaget görs bedömningen att detaljplanen, utifrån föreslagen reglering, är förenlig både med det nuvarande översiktligt lokaliserade riksintresset Östlig förbindelse och den framtida preciseringen som ännu inte har beslutats. Detaljplanen innebär således inte att tillkomsten eller utnyttjandet av den eventuellt kommande trafikaneläggningen Östlig förbindelse försvåras. Särskilt inte med beaktande av att delar av det aktuella området redan är bebyggt med byggnader och anläggningar med djup grundläggning. Detaljplanens utformning innebär en god hushållning med marken inom planområdet genom att intresset av att utveckla området för stadsbebyggelse kan kombineras med ett säkerställande av möjligheterna till en framtida kombinerad markanvändning med trafikanelar, 3 kapitlet 1§ miljöbalken.

Miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap MB

Luft

Enligt Östra Sveriges luftvårdsförbunds beräkningar för Nacka kommun, gjord år 2017, klaras de nu gällande miljö kvalitetsnormerna för luft inom planområdet, både i dagsläget och efter planens genomförande. Enligt framtagen trafikutredning kommer trafikmängderna generellt sett att öka i planområdets närhet, samtidigt beräknas själva planområdet endast generera marginellt fler fordonsrörelser efter genomförandet jämfört med idag. I ett större sammanhang bedöms detaljplanens täta bebyggelse med blandade användningar i direkt anslutning till framtida tunnelbanestation, övrig kapacitetsstark kollektivtrafik och prioriterade cykelstråk ge sällsynt goda förutsättningar för resandemönster utan förorenande utsläpp till luften.

Vatten

Järlasjön (SE657807-163399) är en preliminär vattenförekomst enligt Vatteninformationssystem Sverige (VISS) och ingick tidigare i den större vattenförekomsten Nackaån. Järlasjön har klassats med måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Järlasjön är Nackas största sjö och det finns ett lokalt åtgärdsprogram för sjöns vattenkvalitet. Under 2020 utfördes en fällning av näringsämnen och under 2021 påbörjas en reningsanläggning för dagvatten vid Kyrkviken. Järlasjön är näringsrik och har fått ta emot föroreningar från industrier och hushåll under en lång tid. Utredningar har visat att dagvatten generellt sett är en betydande källa till föroreningar och näringsämnen. Eftersom Järlasjön inte har några fastställda miljö kvalitetsnormer (MKN) utgår bedömningen istället från Sicklasjöns MKN.

MKN för Sicklasjön (vattenförekomst SE657791-163223) är god ekologisk status till 2027 och god kemisk ytvattenstatus, med undantag i form av mindre stränga krav för PDBE och kvicksilver samt tidsfrister till 2027 för antracen, kadmium och bly. Sicklasjön har klassats som dålig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status vid VISS senaste bedömning. Miljöproblemen i Sicklasjön är framförallt övergödning och miljögifter. Även Sicklasjön omfattas av lokalt åtgärdsprogram och under 2020 utfördes en fällning av näringsämnen.

Detaljplanen bedöms inte innebära någon försämring av möjligheterna att klara miljö kvalitetsnormerna för vatten. Se avsnitt om dagvatten längre ned i planbeskrivningen.

Områdesskydd och förordnanden

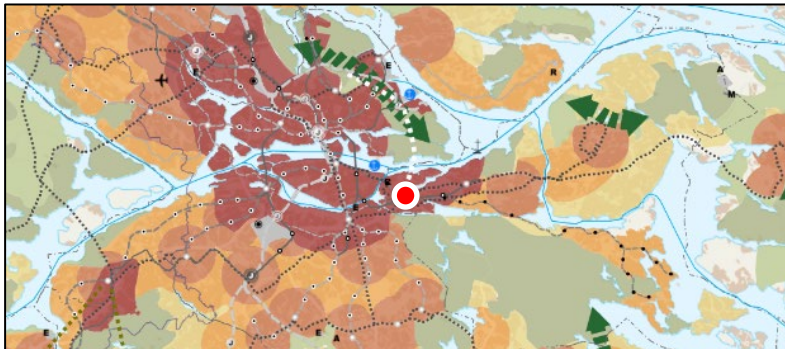
Biotopskydd

Eftersom detaljplanen förutsätter omfattande marksaneringar, anläggande av underjordiska parkeringsanläggningar och förändrat höjdläge på Planiavägen kommer de gatuträd som finns inom planområdet att behöva fällas. Gatuträd finns vid parkeringsplatserna vid Härdgatan, vid nedfarten till Sickla testgruva, gränden vid nuvarande Mc Donalds samt vid Planiavägen. Gatuträden är delvis planterade i rader med fler än fem träd vilket kan liknas vid enkelsidiga alléer. Alléer med vuxna träd omfattas av biotopskydd. Av flygbilder kan det utläsas att samtliga berörda träd har planterats omkring 2002 och därmed uppfylls inte ålderskriteriet om 30 år som utlöser biotopskydd enligt miljöbalken. Vid inventering våren 2021 uppmättes dock flera träd till en stamdiameter på mer än 20 cm i brösthöjd vilket utgör det andra kriteriet för att träden ska betraktas som vuxna. Minst hälften av träden i en allé ska vara vuxna för att utlösa biotopskyddet. Detta gäller för oxelallén längs med gränden vid nuvarande Mc Donalds. Nacka kommun gör därmed tolkningen att den eventuellt kan omfattas av biotopskydd. Det noteras dock att träden står i direkt anslutning till befintlig bebyggelse vilket, enligt Naturvårdsverkets vägledning från 2014-04-15, innebär undantag från biotopskyddet. Länsstyrelsen fattar dock slutligt beslut angående biotopskydd och eventuella dispenser i en separat prövning. En dialog om behov av dispens kommer initieras inför vidare planarbete och genomförande. Nacka kommun gör tolkningen att inga andra träd inom planområdet omfattas av biotopskyddet.

Mellankommunala intressen

Planområdet ligger i närheten av kommungränsen till Stockholm. Omfattande bebyggelseutveckling, arbetsplatsområden och förändringar av exempelvis köpcentrum kan innebära en regional och mellankommunal påverkan. Aktuell plan bedöms dock inte vara av sådan omfattning att andra kommuner behöver delta i planeringen utöver som remissinstans.

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050, redovisar Sicklaområdet som en del av den centrala regionkärnan, mörkröd färg i bilden nedan. För Sicklaområdet visas även flera viktiga infrastrukturanläggningar bland annat, Tvärbanan, Saltsjöbanan, Södra länken och väg 260 (Järlaleden och Ältavägen), samt den framtida tunnelbanan till Nacka och planerad Östlig förbindelse. Detaljplanen bedöms vara förenlig med inriktningen och målen i RUFS 2050.



Figur 2. Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen. Planområdets läge visas med röd markering. Bild: Region Stockholm

Kommunala intressen

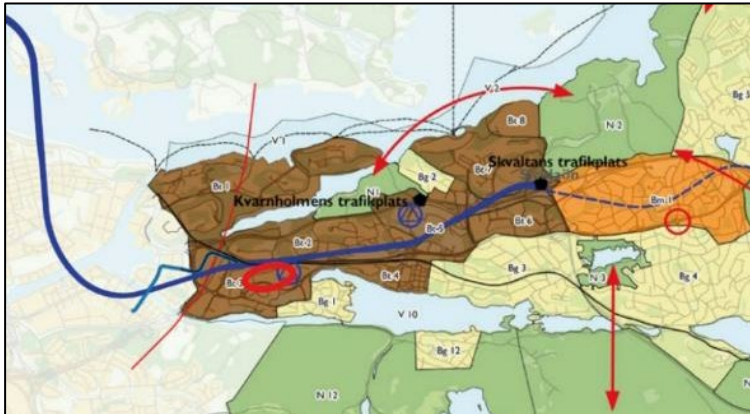
Nedan beskrivs de kommunala intressen som påverkar/påverkas av detaljplanen.

Översiktlig planering

Enligt Nacka kommuns översiktsplan, Hållbar framtid i Nacka från 2018, ligger planområdet inom område för tät stadsbebyggelse. Tät stadsbebyggelse beskrivs som bebyggelse med sådana funktioner som är typiska för en blandad stad, det vill säga bostäder, handel, kontor, skolor och förskolor, lokaler för kulturella ändamål, lokaler för vård, anläggningar för idrott och rekreation samt andra verksamheter som inte innebär betydande störning. I översiktsplanens områdesvisa riktlinjer anges att område Bt3 (som är större än planområdet) planeras för cirka 2000 tillkommande bostäder och cirka nya 2500 arbetsplatser. Översiktsplanen nämner att kommunens utvecklade strukturplan för Nacka stad anger 5–6 våningar som en lämplig huvudsaklig bebyggelsehöjd.

Planförslaget bedöms vara förenligt med översiktsplanen, dock finns en skillnad i att området nu bedöms kunna inrymma fler arbetsplatser än de cirka 2500 som anges för översiktsplanens område Bt3. Samtidigt bidrar ett ökat antal arbetsplatser till att uppfylla översiktsplanens mål om 15 000 nya arbetsplatser i Nacka till år 2030. Exakt antal arbetsplatser är dock starkt beroende av

vilka verksamheter som slutligen blir aktuella i området. Antalet våningar föreslås i vissa delar överskrida de angivna 5–6 våningarna som nämns i den utvecklade strukturplanen för Nacka stad och som refereras i översiktsplanen. I vissa delar föreslås dock färre än 5 våningar, vilket totalt sett ger ett huvudsakligt spann om 4–7 våningar.



Figur 3. Nacka kommuns översiktsplan 2018, utsnitt av västra Sicklaön. Brun färg anger markanvändningen tät stadsbebyggelse. Planområdets läge visas med röd oval markering. Bild: Nacka kommun

Planområdet ingår i Nacka stad - det nya, täta och blandade området som skapas på västra Sicklaön. Nacka stad ska vara en nära och nyskapande del av Stockholmsregionen. Här är det attraktivt att leva, vistas och verka. 14 000 nya bostäder och 10 000 nya arbetsplatser gör det möjligt att bygga tunnelbanan till Nacka.

Utvecklad strukturplan för Nacka stad

Nacka kommun har tagit fram en utvecklad strukturplan för Nacka stad (2016) som är en övergripande sammanställning av pågående och framtida stadsbyggnadsprojekt på västra Sicklaön. Inom aktuellt planområde illustreras schablonmässigt att nuvarande markanvändning och byggnader planeras att ersättas med ny bebyggelse samt utrymme för några offentliga platser. Strukturplanen visar också ett möjligt gång- och cykelstråk mellan Sicklasjön och Svindersvik, genom det nu aktuella planområdet.

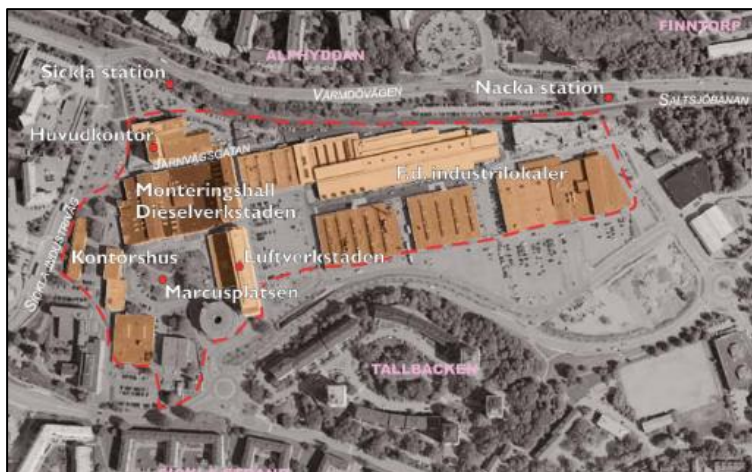


Figur 4. Utsnitt från utvecklad strukturplan för Nacka stad, med projektområdet markerat. Bild: Nacka kommun

Kommunövergripande program för grönstruktur och kulturmiljö

Nacka kommuns grönstrukturprogram från 2011 är ett översiktligt program som bland annat anger mål, värden, strategiska frågor och åtgärder. Grönområden vid Sickla strand, Tallbacken, Svindersvik och Marcusplatsen omnämns. Programmet identifierar dock inga specifika värden eller åtgärder inom planområdet.

Nacka kommuns kulturmiljöprogram från 2011 pekar ut kulturmiljöer av riksintresse och lokalt intresse. Området Sickla-Marcusplatsen identifieras som en industrimiljö av lokalt intresse för kulturmiljövärden, delar av planområdet ingår i utpekade område. Det beskrivs hur området omvandlats från industri till handel och arbetsplatser genom att viktiga byggnader från den industriella epoken har bevarats och kompletterats med ny bebyggelse. Genom materialanvändning, volymgestaltning och rumsliga sammanhang har området trots omfattande nybyggnation utvecklats till en väl sammanhållen miljö. Karaktäristiskt för Sickla är bebyggelsens höga arkitektoniska kvaliteter och områdets täta struktur. Marcusplatsen (utanför planområdet), tillsammans med den öppnare östra delen med bebyggelse från efterkrigstiden (inom planområdet) beskrivs som centrala delar för upplevelsen av området. Ett antal förhållningssätt för området beskrivs enligt följande. *Förståelsen av områdets historiska funktion respekteras*, här anges att ny bebyggelse placeras och utformas så att den bildar nya tydliga årsringar i miljön. *Karaktärskapande platsbildningar och gaturum behålls*, här anges att områdets täta struktur behålls i möjligaste mån och att karaktäristiska platser och stråk behålls och förstärks. *Industribebyggelsens grundläggande karaktärsdrag bevaras*, här anges att variationen i bebyggelsens skala, volymer och formspråk är ett viktigt karaktärsdrag som ska respekteras. Vidare anges att tidstypiska utformningar av fasader, tak, fönster och entrépartier behålls. Centrala byggnader av större betydelse i Sicklaområdet är Dieselvekstaden, den gulputsade Luftverkstaden, kontorshuset vid Sickla industriväg, huvudkontoret, Expohallen och äldre byggnader närmast järnvägen. Samtliga byggnader ligger utanför planområdet. Planområdets låga industribyggnader från efterkrigstiden omnämns inte särskilt.



Figur 5. Bild från Nacka kommuns kulturmiljöprogram där gräns för område av lokalt intresse för kulturmiljövärden visas med röd streckad linje. Bild: Nacka kommun

Detaljplaneprogram

Planiavägen i planområdets östra del ingår i detaljplaneprogram för Planiaområdet som antogs av kommunstyrelsen 2016. Detaljplaneprogrammets inriktning anger att Planiavägen ska byggas om till en stadsgata med gatuträd och gång- och cykelbanor samt kompletteras med omgivande bebyggelse. Det visas även hur Planiavägen kan förlängas till Värmdövägen. Berörd del av planområdet bedöms vara i linje med detaljplaneprogrammet.



Figur 6. Utsnitt från detaljplaneprogram för Planiaområdet, med Planiavägen mitt i bild. Av det nu aktuella detaljplaneområdet är det endast själva Planiavägen som ingår i detaljplaneprogrammet. Bild: Nacka kommun

Andra projekt/beslut som berör planen

Detaljplanen angränsar till en av tunnelbanans planerade entréer. Delar av planområdet angränsar även till Saltsjöbanan där det pågår planering för att höja upp järnvägen på en bro genom Sickla. Upphöjningsprojektet syftar till att ta bort den stora barriären som Saltsjöbanan utgör och att skapa en långsiktig och robust infrastruktur med gator, ledningar och avrinningsvägar. Planområdets och Sicklas långsiktiga funktioner hänger tätt ihop med Saltsjöbanans upphöjning. I norr angränsar en del av planområdet till den pågående detaljplanearbetet Traversen, som syftar till att pröva möjligheten till en hög byggnad i östra änden på Sickla Galleria.

Gällande detaljplaner

Området är planlagt sedan tidigare. Planförslaget som nu tas fram kommer inom planområdet att ersätta; del av detaljplan 451 (DP 451) som vann laga kraft 2008-08-28, del av detaljplan 238 (DP 238), laga kraft 2000-06-28, samt en mindre del av stadsplan 16 (S16) fastställd 1960-04-01. Ingen av dessa gällande detaljplaner har någon pågående genomförandetid. Gällande DP 451 omfattar stora delar av Sicklaområdet och anger i huvudsak markanvändning centrumändamål. Industrimiljön som sådan och de två västra gamla industribyggnaderna har varsamhetsbestämmelser som även anger att ett bevarande av dessa byggnader är motiverat.

Miljö- och klimatambitioner i stadsutvecklingen i Nacka

Nacka kommun har antagit en strategi för miljö- och klimatambitioner i stadsutvecklingen i Nacka. Syftet med strategin är att vara vägledande i stadsutvecklingen genom att miljö- och klimatarbetet förankras tidigt i stadsbyggnadsprojekten samt i de olika skedena i stadsbyggnadsprocessen. Detaljplanen utgör ett delprojekt av ett större stadsbyggnadsprojekt som även innehåller utbyggnadsfasen. För stadsbyggnadsprojektet har följande ambitioner formulerats i samband med start-PM, med vissa kompletteringar.

1. Tillgängliga och utvecklade park- och naturområden

Tillgången och tillgänglighet till parker och natur ska vara god i alla kommundelar där bostäder och förskolor planeras och uppförs. Den övergripande ambitionen i projektet handlar om att skapa offentliga rum och parkmiljöer som är tillgängliga för allmänheten. Offentliga rum och parkmiljöer ska kunna användas av boende, verksamma och besökare. Utformning behöver ta hänsyn till ett förväntat högt nyttjande. Det utpekade framtida stråket mellan Svindersviks gård och Sicklasjön behöver uppmärksammas särskilt i projektet.

2. Hållbart resande och mobilitet

Nya bostäder, arbetsplatser samt skolor, förskolor, idrottsanläggningar och kulturlokaler ska ha god kollektivtrafikförsörjning. Projektet har goda förutsättningar för att nyttja befintlig och planerad kollektivtrafik, för boende, verksamma och besökare. Tillgänglighet till tunnelbaneentré vid byten mellan kollektivtrafikslag samt för gång- och cykeltrafik blir en viktig fråga i projektet.

3. Energieffektivt, attraktivt och sunt byggande

Ny bebyggelse bör i första hand uppföras på mark som redan är ianspråktagen. Projektet ligger i linje med detta eftersom hela projektområdet bedöms vara ianspråktaget för bebyggelse, parkeringsytor och gator. Vad gäller byggnader har kommunen begränsade möjligheter att styra frågor om energieffektivitet och sunda material. Frågorna kommer dock att tas upp med fastighetsägaren under projektets gång. Detaljplanen innebär även att markföroreningar behöver åtgärdas vilket bidrar till en sund livsmiljö.

4. Hållbar hantering av vatten i bebyggelsen

Växlighet och grönska ska rena dagvattnet och jämna ut flöden och på så vis bidra till att Nacka kan ha livskraftiga sjöar, våtmarker, kustvatten och vattendrag och att havsmiljöerna inte försämras. Fördröjning och rening av dagvatten ska ske i enlighet med framtagna dagvattenutredning och med kommunens anvisningar och principlösningar för dagvattenhantering på kvartersmark och allmän plats. Dagvattenlösningar kan utformas och gestaltas på ett sätt som bidrar positivt till biologisk mångfald och upplevelsen av stadsmiljön. Projektet har goda möjligheter att minska föroreningarna till Järlasjön.

5. Hållbar avfallshantering och återbruk

Nacka ska ta initiativ för att öka insamlingen av matavfall, främst i flerfamiljshus där man inte kommit lika långt som i småhusområdena. Inriktningen passar projektet då tillskottet av bostäder kommer att vara i flerfamiljshus. Möjligheter finns även att utveckla effektiva lösningar för verksamheternas avfallshantering samt utveckla de etablerade funktionerna för återbruk som redan finns i Sicklaområdet. Under fortsatt planprocess kommer inriktningen studeras ytterligare.

6. Anpassning framtida klimat

Anpassning till framtida klimat sker i all planering och genomförande. Aktuella frågor i projektet är exempelvis hantering av skyfall och översvämningar samt komfort i stadsmiljön med avseende på temperatur, vind och sol/skugga. Under fortsatt planprocess kommer inriktningen preciseras och exemplifieras i tillhörande gestaltungsprogram i samråd med fastighetsägaren. Då projektet omfattar en stor del av Sickla behöver det framtida mikroklimatet beaktas. Studier av exempelvis solförhållanden ska vid behov kunna påverka planens utformning för att uppnå goda vistelse- och boendekvaliteter i den färdiga miljön.

Hur ambitioner avses uppfyllas beskrivs nedan under avsnitt *Konsekvenser av detaljplanen och dess genomförande* rubrik *Miljö- och klimatambitioner i stadsutvecklingen i Nacka*.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Sett till ändamålen för föreslagen markanvändning innebär detaljplanen inte några större förändringar mot gällande detaljplan och nuvarande markanvändningars ändamål. Idag är i princip hela området planlagt som kvartersmark för centrumändamål ”kultur, kontor, hantverk, butik, restaurang, utbildning mm”. De förändringar som föreslås sker inom mark som sedan länge är ianspråktagen för verksamheter, bebyggelse och parkering. Den största förändringen sker genom att tre industribyggnader från efterkrigstiden och ytterligare några byggnader rivs och ersätts med ny tät stadsbebyggelse med annan karaktär och volym, samt att bostäder tillåts inom området.

Planförslaget bedöms överensstämma med gällande översiktsplan, även om en tidig uppskattning indikerar att fler arbetsplatser kommer inrymmas än vad översiktsplanen anger. Planförslaget bedöms inte strida mot några kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar, bortsett från viss risk för överskridande av miljömål för luft (PM10 och NO2). Vidare berör inte planförslaget områden som har erkänd skyddsstatus nationellt, inom Europeiska unionen eller internationellt. Ett genomförande av detaljplanen bedöms sammantaget inte medföra betydande påverkan på miljön, natur- eller kulturvärden, människors hälsa.

Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning enligt miljöbalken behöver därför inte göras för detaljplanen. De miljöfrågor som har betydelse för projektet undersöks under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen och tillhörande underlag. Inom detaljplanen bedöms påverkan på kulturmiljö, markföroreningar, buller från väg och järnväg samt dagvattenhantering vara av särskild vikt att utreda, analysera, reglera och konsekvensbedöma. Som underlag för planbeskrivningen tas en separat miljöredovisning fram som redovisar bedömningar vad gäller miljökonsekvenser. För den formella undersökningen av betydande miljöpåverkan har ett separat dokument upprättats i form av en checklista med kommentarer, undersökningen samråds samtidigt med detaljplanen. Kommunalt beslut om undersökningen av betydande miljöpåverkan kommer fattas innan detaljplanens granskningsperiod.

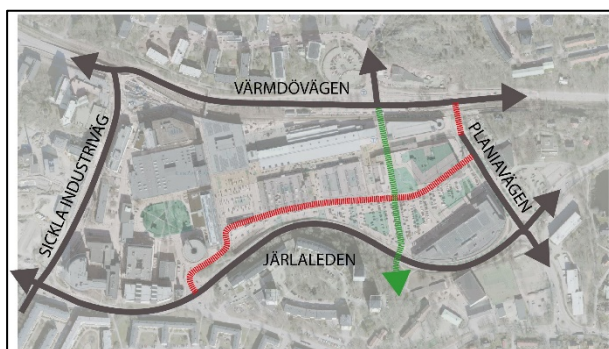
Förutsättningar och planförslag

Under detta avsnitt beskrivs områdets förutsättningar och planförslaget, med dess konsekvenser, utifrån olika aspekter.

Övergripande struktur

Områdets stadsstruktur har vuxit fram stegvis och under lång tid. Från att ha varit odlingsmark till Sickla gård fram till 1800-talets slut utvecklades området med industrier som expanderade kraftigt under 1800- och 1900-talet. Efter nedläggning av industrierna i slutet av 1900-talet och början av 2000-talet utvecklades Sicklaområdet med handel, kulturverksamheter och arbetsplatser och stora markparkeringar. Det tidigare industriområdet omges av bostäder av olika karaktär och från olika tider. Runt planområdet finns ett antal berg som är en del av Nackas karaktäristiska sprickdalslandskap. Landskapet har styrt hur Sicklaområdet har bebyggts och gett förutsättningar för infrastrukturstråken mellan Sicklaön, Stockholm och Älta. Värmdövägen och Saltsjöbanan förstärker landskapets öst-västliga riktning. Saltsjöbanan med sina tidigare industrispår har varit styrande för orienteringen av befintlig bebyggelse och stråk. Inom planområdet har de tidigare industribyggnaderna från efterkrigstiden byggts om och byggts ut för att möta handelns behov.

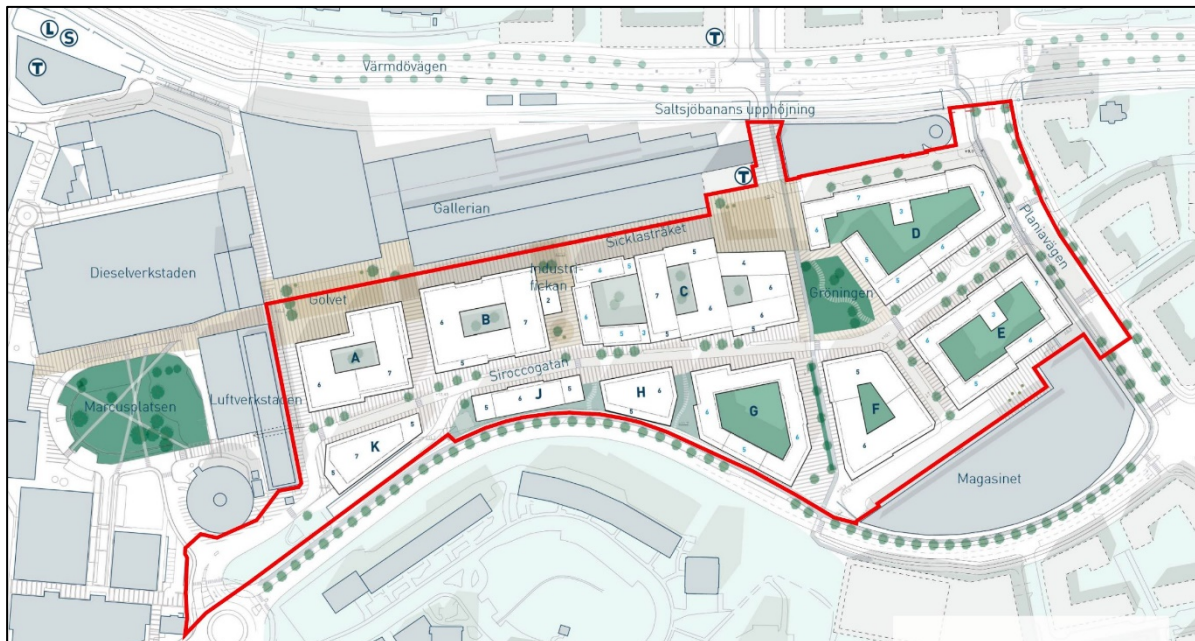
Till följd av den planerade upphöjningen av Saltsjöbanan har det öppnats möjligheter för Sickla köpvarter att knytas ihop med Värmdövägen, Alphyddan, Svindersviken och Finntorp. Därmed kan ny och befintlig bebyggelse och offentliga rum integreras till en tydligare och mer sammanhållen stadsdel än idag. De nordsydliga riktningarna förstärks genom Planiavägens förlängning till Värmdövägen och genom ett nord-sydligt stråk från Sicklasjön till Svindersviks gård, se illustration nedan. Det nordsydliga stråket prioriteras för gång- och cykeltrafik och ansluter bland annat till större lokala och regionala cykelstråk, och även till målpunkter som Sickla skola, Sickla Galleria, framtida tunnelbaneentré, busshållplatser och flera offentliga platser.



Figur 7. Nuvarande huvudstråk (grå), förlängning av Planiavägen till Värmdövägen samt ny öst-västlig lokalgata (röd), nytt nord-sydligt stråk med prioritet för gång- och cykeltrafik (grön)

I syfte att uppnå en levande och händelserik stadsmiljö, samt säkerställa tillgänglighet och tekniska funktioner, planeras den befintliga Siroccogatan flyttas norrut till ett delvis nytt läge i mitten av området. På så sätt skapas utrymme för bebyggelse mellan Siroccogatan och Järlaleden. Den nya Siroccogatan omges då av bebyggelse på båda sidor och blir områdets lokalgata. Nya

Siroccogatans funktion som uppsamlande stadsdelsgata kompletterar Simbagatan/Sicklastråket som har gångfartskaraktär och Järaleden som är mer av en trafikled. Nya Siroccogatans läge i väster ansluter till det redan etablerade gångstråket genom Luftverkstaden och vidare mot Marcusplatsen. I öster ansluter nya Siroccogatan till Planiavägen vid korsningen med Sjötorpsvägen. Gatan kan på sikt fortsätta längre österut mot framtida bebyggelse.

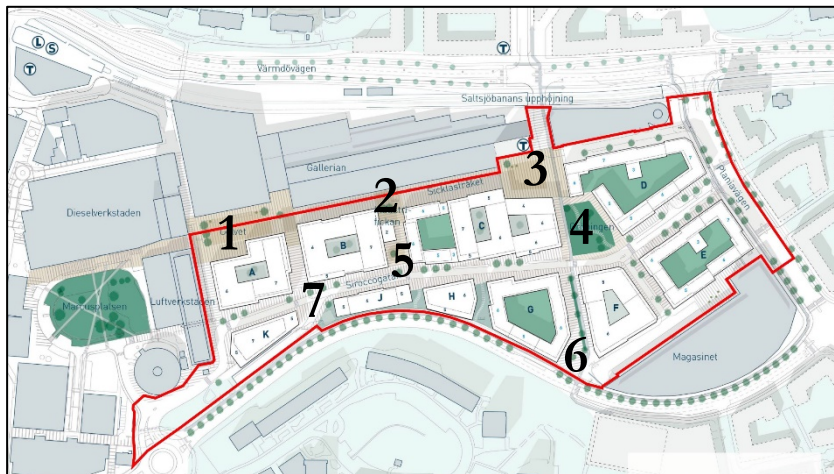


Figur 8. Övergripande situationsplan för planområdet, föreslagen ny bebyggelse i vitt, befintlig bebyggelse i grått, och idéer om eventuell framtida bebyggelse utanför planområdet visas i ljusgrått med streckade linjer. Bokstäver A-K används för benämning av de olika kvarteren. Preliminär plangräns visas med röd linje. Bild: Gehl

Offentliga rum och grönområden

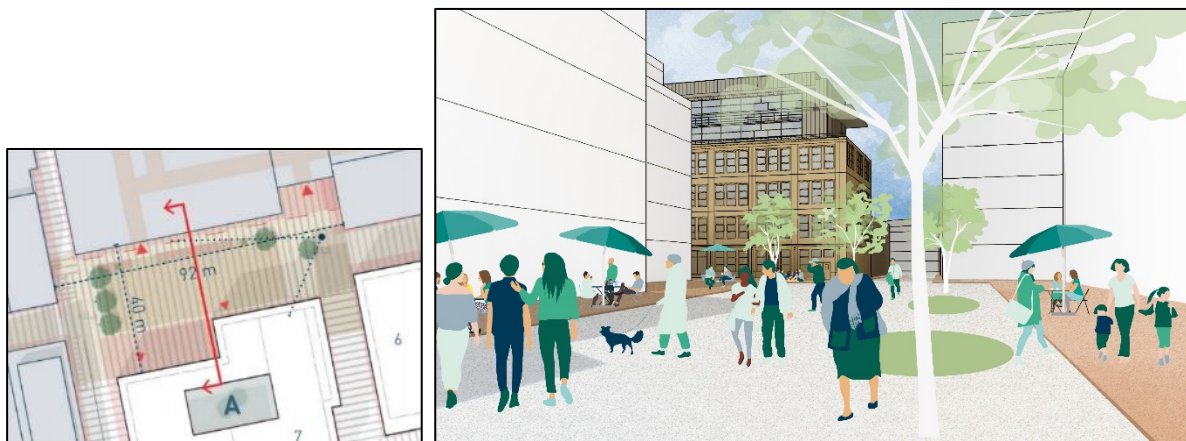
Idag finns begränsad grönska inom området, huvudsakligen bestående av ett antal gatuträd och planteringskärl. Längs Planiavägen och Järaleden finns träd och vissa gräsytor. Järaledens kontinuerliga trädrad söder om planområdet är ett viktigt rumsskapande element. Det finns inte någon park inom planområdet och heller inga lekfunktioner, men i nära anslutning finns Marcusplatsen, grönområdena vid Sickla skola och Tallbacken samt grönområdet norr om Kyrkviken. På ett kort promenadavstånd nås även Sickla strand, Svindersvik och Nackareservatet. De offentliga rummen domineras av handelsverksamhet och behoven av parkering och angöring.

Planförslaget innebär att dagens stora bilparkeringar försvinner från marknivå vilket ger helt nya möjligheter att skapa gator, stråk och gränder med en balans mellan olika trafikslag. Utöver gator, stråk och gränder planeras ett antal platsbildningar inom området, vissa platser är tydliga och avgränsade stadsrum medan andra platser är mer informella. Platsbildningar har lokaliserats utifrån målpunkter och stråk, samt för att kunna erbjuda både sol och skugga på olika tider.



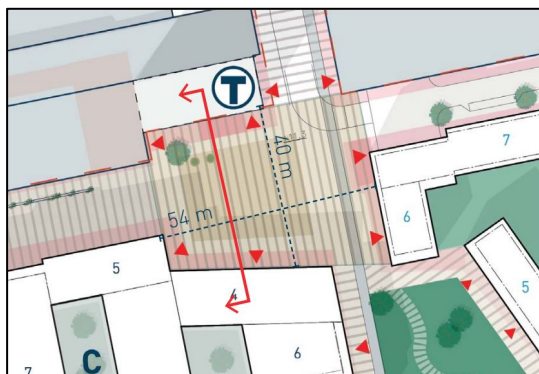
Figur 9. Illustrationsplan för planområdet. Föreslagna platsbildningar markeras med siffror (1-7). Bild: Gehl

Planförslaget innehåller två tydliga torg, ett i väster (nummer 1 i kartan ovan) och ett mer centralt i området (3). Torgen är nära sammankopplade med Sickla Gallerias funktioner och regleras därför i huvudsak som kvartersmark i detaljplanen. Det västra torget, framför huvudentrén till Sickla Galleria, föreslås utformas med en större och öppnare del i väster och en något mindre del i öster. Utformningen gör att den karaktäristiska och kulturhistoriskt intressanta Luftverkstaden med sin gula putsfasad framhävs och blir en del av torgmiljön.



Figur 10 och 11. Principiell skiss över det västra torget och vybild med Luftverkstadens fasad mot torget. Bilder: Gehl

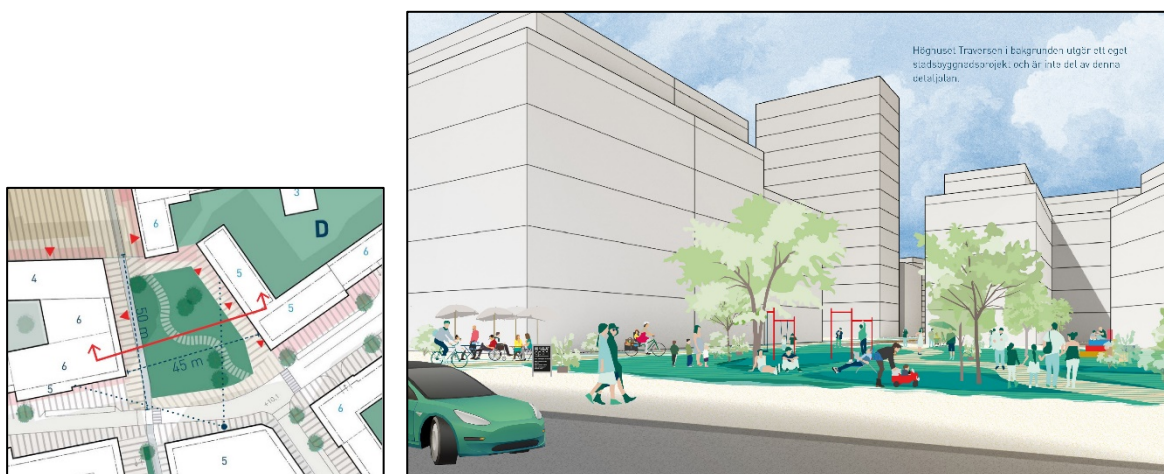
Det föreslagna mer centrala torget (3 i kartan ovan) ligger där Sicklastråket/Simbagatan korsar det planerade nord-sydliga stråket genom Sickla. Precis norr om platsen kommer en framtida tunnelbaneentré att finnas, vilket innebär att torget har goda förutsättningar för att präglas av flöden, möten och stadsliv. Från torget finns även en direktkoppling söderut till den centrala parken, där torg och park möts hörn mot hörn.



Figur 12. Principiell skiss över det mer centrala torget med omgivande bebyggelse. Bild: Gehl

De två mindre platsbildningarna vid den gamla panncentralen (2 och 5) samt platserna vid Järlaleden (6) och vid nedfarten till Sicklas testgruva (7) är exempel på öppningar i stadsmiljön som kompletterar övriga gator, torg och parker. Dessa platser kan exempelvis erbjuda ett soligt hörn, vindskydd, sittplatser eller lite extra grönska.

En allmän park (4 i kartan ovan) planeras centralt i området, där den nya Siroccogatan och det nord-sydliga stråket korsas. Det centrala läget för parken innebär att grönskan blir synlig från flera gator/stråk, och kan skimras från torget vid tunnelbaneentrén och Värmdövägen i norr. Parkens läge med omgivande stråk innebär att många kommer passera, vilket i sin tur kan bidra till trivsel och trygghet. Funktioner i parken är inte studerade i detalj, inslag av lekmöjligheter, träd och sittplatser med mera kommer utredas längre fram i processen. Parkens placering och den omgivande bebyggelsens utformning ger förutsättningar för goda solförhållanden, framförallt på parkens östra sida. Utöver parken planeras grönska i form av planteringar och gatuträd. Längs stora delar av husfasaderna ges möjlighet till privata entrézoner med möjlighet till planteringar.



Figur 13 och 14. Principiell skiss över parken samt vybild som visar parken sett från söder. Den höga byggnadsvolymen som illustreras mitt i vybilden ingår inte i detaljplanen utan är ett förslag i ett angränsande detaljplanearbete benämmt Traversen. Bilder: Gehl

I planområdets sydvästra del finns en äldre ek som bedöms ha höga biologiska och miljöskapande värden. Eken står idag på privat mark som i planen föreslås övergå till allmän plats, park. Trädet omges på ena sidan av en hög mur och har därför troligen ett påverkat rotsystem och även i övrigt svåra förutsättningar. Trots trädets skick bedöms det ändå kunna stå kvar, dock oklart hur länge. Eftersom eken kommer stå på allmän plats har kommunen rådighet över trädets skötsel, därför bedöms det inte vara befogat med en planbestämmelse om skydd av trädet. Om trädet trots allt behöver fällas i framtiden, sett till risk för människors hälsa, finns det goda möjligheter att se över behovet av stödmur och återplantera en solitär ek på samma plats.

Markanvändning

I gällande detaljplan (DP 451) är planområdets privatägda mark reglerad för centrumändamål, som exemplifieras med kultur, kontor, hantverk, butik, restaurang, utbildning med mera. I denna nya detaljplan föreslås den västra delen, i anslutning till befintliga kontorskvarter och Sickla Galleria, i huvudsak inrymma kontor, verksamheter, handel och parkering, **CKP**. Dessa användningar innebär breda möjligheter till olika typer av verksamheter som inte innebär betydande störningar, exempelvis inryms hantverk, kultur- och scenverksamhet samt vuxenutbildning såsom yrkesutbildningar, högskola och liknande. Längre österut övergår den tillkommande bebyggelsen gradvis till att innehålla i huvudsak bostäder **B** med inslag av verksamheter i entréplan **C** samt parkering **P**. Bostadskvarteret längst i sydost föreslås innehålla en förskola **S₁**. Blandningen av verksamheter och bostäder avses bidra till en blandad stad där de offentliga rummen befolkas över olika tider på dygnet. Detta har fördelar trygghetsmässigt och kan bidra till gynnsamma förutsättningar för närservice. Bostäderna i östra delen ges också närhet till Kyrkviken och de parkmiljöer som utvecklas mellan Saltsjöbanan och Järlasjön.



Figur 15. Principiell illustration av föreslagen huvudsaklig markanvändning. Kontor och verksamheter huvudsakligen i väst (brun) och bostäder med verksamheter i entréplan huvudsakligen i öst (gul).

Vidare regleras områden för allmän plats i form av gata, huvudgata, torg och park samt ett område med kvartersmark för teknisk anläggning för transformatorstation för elkraft **E₁**. I planområdets sydvästra del finns befintliga bergtrum med nedfart parallellt med Järlaleden samt en äldre tornliknande transportlave. Dessa områdens användning bekräftas i detaljplanen som industriändamål **J** och centrumändamål **C**, samt med kvartersmarksområde under mark för samma ändamål (**J**) och (**C**). Detaljplanen medger parkeringsändamål **P**, och underjordisk parkering (**P**) för huvuddelen av planområdet.

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN	
<i>Allmän plats</i>	
GATA	Gata
GATA ₁	Huvudgata
PARK	Park
TORG	Torg
<i>Kvartersmark</i>	
B	Bostäder
C	Centrum
(C)	Centrum
E ₁	Transformatorstation
(J)	Industri
J	Industri
K	Kontor
(P)	Parkering
P	Parkering
S ₁	Förskola

Figur 16. Användningsbestämmelser i detaljplanen.

För att förtydliga av att markanvändning inom parantes avser användning under marknivå införs en egenskapsbestämmelse om hur användningarna fördelas i höjdded, s₁.

- s₁: Användningsbestämmelse inom parantes avser användning under marknivå.

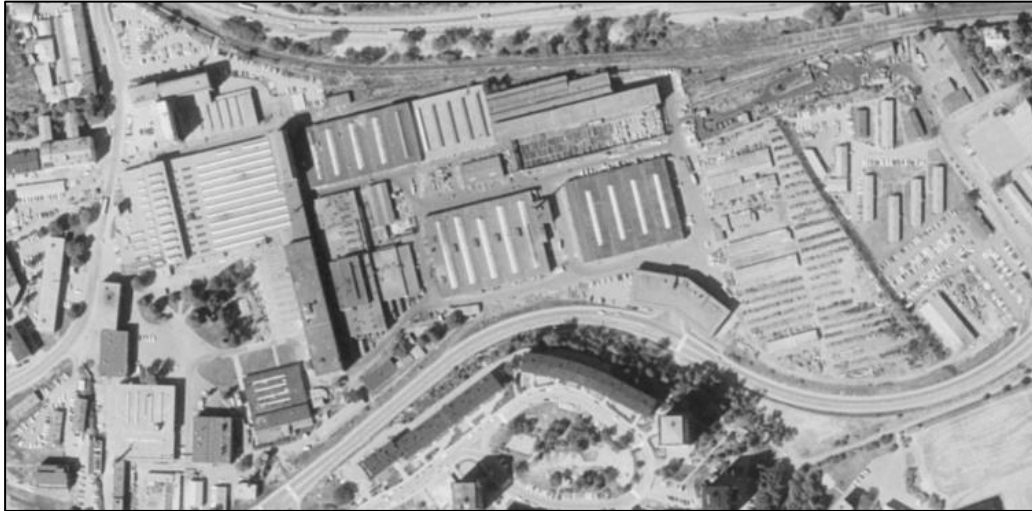
Bebyggelse

Befintlig bebyggelse – kulturmiljö

Sicklas historiska industriverksamheter har lämnat efter sig en mängd byggnader som, tillsammans med sentida tillägg, skapar en stark industrikaraktär. Planområdets värden har utretts genom en kulturmiljöanalys (*White arkitekter 2021-06-04*), som tillsammans med kommunens kulturmiljöprogram ligger till grund för bedömningar och avvägningar i detaljplanen.

De största befintliga byggnaderna är de tre stora industrihallarna, uppförda under 1960- och 1970-talen som var en expansiv tid i Atlas Copcos historia. Byggnaderna har sedan slutet av 1990-talet byggts om, byggts ut, och anpassats för handelsverksamhet. Industriebyggnaderna är uppförda efter ritningar av Karl G.H. Karlsson, en arkitekt med inriktning mot industribebyggelse. De två västra byggnaderna från 1960-talet har ett kulturhistoriskt värde bland annat genom sina volymer, material och rationella utformning samt tydliga koppling till den historiska industriverksamheten. Den östra industrihallen, är uppförd under sent 1970-tal och har byggts om kraftigt omkring år 2000 och år 2008, men bedöms ändå vara en del av den kulturhistoriskt intressanta horisontella strukturen. Den östra byggnaden bedöms dock inte ha några antikvariska värden av betydelse knutna till själva byggnaden. Karaktärsskapande är även bebyggelsens orientering som uppstått genom anpassning till tidigare stickspår från Saltsjöbanan

in till industrierna. Utöver de tre industrihallarna finns även det så kallade Glashuset i områdets sydvästra del som är en sentida byggnad ritad av Nyréns arkitektkontor.



Figur 17. Flygbild från 1975 där de två västra industrihallarna ses mitt i bilden. Industrihallen längst i öster hade ännu inte uppförts. Bild: Kulturmiljöanalys (White arkitekter 2021-06-04)

Inom planområdets sydvästra del finns en liten tornliknande byggnad som fungerat som transportlave och centralt i området finns en före detta panncentral med hög tegelskorsten. Den ursprungligen fristående panncentralen har motbyggts med den västra industrihallen, men dess ursprungliga volym kan ändå avläsas tydligt. Dessa mindre byggnader har utifrån sin historiska funktion, läge och karaktär bedömts ha kulturhistoriska och miljöskapande värden. Byggnadernas läge och grundläggning innebär också att det bedöms finnas tekniska och ekonomiska möjligheter för ett bevarande, för panncentralen behöver dock de tekniska förutsättningarna utredas mer i detalj. Ett bevarande av dessa byggnader fungerar också väl med den framtida bebyggelsestruktur som föreslås i detaljplanen. Den tornliknande transportlaven föreslås bevaras med dagens utseende. Panncentralen, som idag är motbyggd från två sidor, föreslås i den nya bebyggelsestrukturen friläggas på tre av fyra sidor vilket stärker upplevelsen av att det är en enskild byggnad som ursprungligen varit fristående.



Transportlaven ges följande planbestämmelser

r₁: Byggnad får inte rivras

k₁: Byggnadens industrikaraktär, med takform, putsfasad samt placering av fönster och portar, ska bibehållas.



Panncentralen ges följande planbestämmelser

r₂: Byggnad (inkluderat skorsten) får inte rivras

k₂: Byggnadens (inkluderat skorsten) industrikaraktär med tegelfasad och spår av tidigare ombyggnader, ska bibehållas.

Till följd av den historiska industriverksamheten är området kraftigt förorenat och kommer behöva genomgå omfattande sanering där i princip alla jord- och fyllnadsmassor behöver grävas bort ned till flera meters djup. Det har inte bedömts vara tekniskt eller ekonomiskt genomförbart att genomföra en sådan sanering och samtidigt bevara de tre industrihallarna. Det har också varit ett viktigt mål att minska markparkeringen för bilar och istället lösa parkeringen i underjordsgarage vilket innebär omfattande byggnadsarbeten i området där industrihallarna står. När detta vägs samman med industribyggnadernas nuvarande skick och värde samt påverkan på kulturmiljön i stort, vilket utvecklas i framtagen kulturmiljöanalys och konsekvensbeskrivning (*White arkitekter 2021-06-04 och 2021-10-06*), är bedömningen att rivning av industrihallarna kan medges. Sådan rivning innebär en negativ påverkan på kulturmiljön. Utöver byggnaderna som beskrivits ovan finns även ett parkeringsdäck i souterräng med synlig fasad mot Planiavägen. Parkeringsdäcket och den sentida handelsbyggnaden Glashuset i planområdets västra del föreslås rivras för att ge utrymme till Siroccogatans nya sträckning och föreslagen bebyggelse.

I kulturmiljöanalysen betonas några av områdets värdebärande berättelser, knutna till verksamhet, byggnader eller området i stort. En metod som avses tillämpas under fortsatt planprocess och efterföljande genomförande kallas för berättelseburen stadsplanering. Genom metoden områdets transformation kan analyseras och resultera i förslag om hur områdets tidsdjup och berättelser fortsatt komma till uttryck även i den nya miljön (*White arkitekter 2021-11-24*).

Ny bebyggelse

Planområdet har en tydlig riktning som kan avläsas i Sickla Gallerias och de befintliga industrihallarnas orientering. Byggnaderna är parallella i en riktning som uppstått genom anpassning till tidigare stickspår från Saltsjöbanan in till industrierna. De nya kvarter som nu föreslås respekterar denna riktning mot norr och bibehåller de parallella och mer strikta riktningarna, även om fasadsträckorna föreslås brytas upp i kortare delar genom förskjutningar och gränder.

I områdets södra del, längre bort från de gamla stickspåren, föreslås stråk och stadsrum med friare former. Den nya Siroccogatan ges en lätt böjd sträckning som förhåller sig till Järlaleden och berget söder om Järlaleden. Även mot nya Siroccogatan behåller kvarteren i huvudsak stickspårens riktning, i mötet med den böjda gatan skapas då en mängd hörn vilket ger ett upplevelserikt och slutet gaturum där bebyggelse alltid finns i fonden av gatan. Längst i söder följer kvarteren Järlaledens riktning, vilken relaterar till det angränsande berget.



Figur 18. Principiell illustration av bebyggelseförslagets riktningar. Norra delen respekterar de gamla stickspårens riktning (orange) och den nya Siroccogatan återspeglar landskapets och Järlaledens böljande riktning (grön)

Föreslagen bebyggelse innebär en kraftig exploatering och att en tät stadsmiljö skapas i en skala som liknar innerstadsmiljöer. Exploateringsgraden motiveras bland annat av det mycket centrala läget och den sällsynt goda kollektivtrafikförsörjningen i området med tunnelbana, närhet till Tvärbanan, Saltsjöbanan och busslinjer i flera riktningar. Detaljplanen reglerar inte bebyggelsens våningsantal, utan anger istället en högsta tillåten nockhöjd över grundkartans nollplan, h_x . Angivna nockhöjder har beräknats utifrån bebyggelseförslagets våningsantal och ger utrymme för byggande med bjälklag i trä om det blir aktuell i genomförandeskedet. Utöver angiven nockhöjd får mindre byggnadsdelar sticka upp, exempelvis räcken, mindre pergola/vindskydd, skorstenar, mindre delar av ventilationsutrymmen eller hisstoppar och liknande. Sådana uppstickande byggnadsdelar ska vara av mindre omfattning och inte uppfattas volymsskapande eller som en ytterligare våning.

Bortsett från några undantag tillämpas en princip där nockhöjderna motsvarar kvarter i fem våningar som skapar en takfot mot de offentliga rummen, sedan medges i regel ytterligare en eller två tydligt indragna våningar. Detta syftar till att hålla nere takfotshöjden och därmed minska den

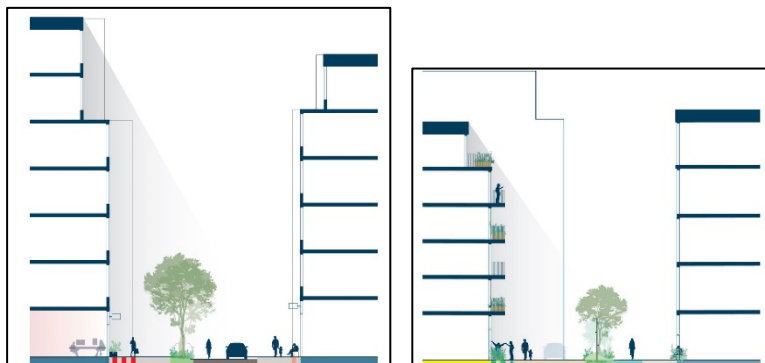
upplevda bebyggelsehöjden från marknivå, något som även är positivt för solljusförhållandena. Bostadskvarteren i norr är högre mot Saltsjöbanan för att skärma buller och skapa tysta gårdar. Indrag av översta våningar regleras med nockhöjder och med utformningsbestämmelserna nedan, med gatufasad avses både sida mot allmän plats och mot kvartersgator.

f₁: Översta våningen ska utföras indragen minst 2,4 meter från byggnadens gatufasad, och minst 1,2 meter från fasad mot innergård.

f₂: Översta våningen ska utföras indragen minst 1,2 meter från byggnadens gatufasad, och minst 2,0 meter från fasad mot innergård.

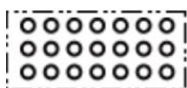
f₃: De två översta våningarna ska utföras indragna minst 1,2 meter byggnadens gatufasad. Den översta våningen ska utföras indragen minst 1,5 meter från fasad mot innergård.

f₄: De två översta våningarna ska utföras indragna minst 1,2 meter från byggnadens gatusida och från fasad mot innergård.



Figur 19 och 20. Två sektioner som illustrerar exempel på principen med indragna översta våningar, i varierande omfattning. Den vänstra sektionen visar ett snitt genom två kontorsbyggnader vid nya Siroccogatan. Den högra sektionen visar ett snitt genom ett bostadshus och ett kontorshus vid det nord-sydliga stråket. Bild: Gehl

Utöver de bebyggelsekvarter som medges enligt detaljplanen finns stora områden med privatägda kvartersgator. Dessa kvartersgator kan enligt detaljplanen underbyggas med garage för att möjliggöra garage som är gemensamma för flera kvarter. Underbyggnadsrätten regleras med så kallad ringmark. Bestämmelsen är formulerad i enlighet med Boverkets föreskrifter, ordet ”endast” ska dock inte tolkas som att allt annat än byggnader är förbjudet inom området. Syftet med bestämmelsen är att marknivån ska vara fri från byggnader. Byggnadsverk och anläggningar som inte upptar byggnadsarea, såsom murar, skärmtak, trädäck, väderskydd med mera medges alltså både över och under gatunivå. Med mark avses det som uppfattas vara fast mark, även om det i praktiken är taket på en garagebyggnad.



Endast byggnader under mark.

Planförslaget bedöms möjliggöra cirka 500 nya bostäder och upp emot cirka 7000 arbetsplatser. Både kontors- och bostadskvarteren planeras ha verksamhetslokaler i entréplan för att skapa förutsättningar för lokal service och fortsatt utveckling av handelsverksamheten. Blandningen av användningar är en viktig del i att skapa förutsättningar för stadsliv. Kvarter som är lite större och som planeras med innergård föreslås delas upp gestaltningsmässigt så att de upplevs bestå av flera olika hus, detta för att bryta ner skalan och uppnå en varierad bebyggelse. Planområdet bedöms inte kräva någon specifik reglering av fasadmaterial, däremot föreslås en generell planbestämmelse om hänsyn till områdets industrikaraktär och egenart. Exempel på lämplig gestaltning är att eftersträva fasadmaterial med djupverkan och som har anknytning till områdets industrihistoria, exempelvis tegel, puts och inslag av betong, plåt och glas. Även för området nyare inslag som trä kan fungera väl. Hela glasfasader som upplevs släta, samt bländande eller för området främmande kulörer, bör dock undvikas. Vid val av byggnadsmaterial och kulörer bör hänsyn tas till påverkan på värmestrålning och risk för att lokala värmeöar uppstår.

Vidare är även den arkitektoniska detaljutformningen av stor vikt för att skapa förutsättningar för en god stadsmiljö. Även om en detaljplan inte bör styra exakt utformning av ny bebyggelse kan det finnas behov av att genom planbestämmelser ge möjlighet att vid bygglovskedet följa upp vissa viktiga aspekter. Bebyggelsens sockelvåningar är en stor del i hur en stadsmiljö upplevs och viktiga kvaliteter om användning och utformning har därför reglerats med planbestämmelser. Följande generella planbestämmelser för all kvartersmark reglerar ovanstående aspekter.

- Utformning

Gestaltning hela planområdet:

Planområdet ingår i ett större kulturhistoriskt intressant område. Tillkommande byggnader ska utformas med hänsyn till områdets industrikaraktär och egenart.

Bebyggelse med innergård/ljuskärl ska utformas med varierade gatufasader, så att varje kvarterssida upplevs bestå av flera olika hus.

Sockelvåning mot allmän plats och kvartersgator ska vara markerad samt utformas med särskild omsorg beträffande gestaltning och arkitektonisk kvalitet så att den bidrar till en varierad stadsmiljö. Fasader mot Järlaleden och Planiavägen utformas med förhöjd och markerad sockelvåning.

- Byggnaders användning:

Mot allmän plats och mot kvartersgator ska fasaden på entréplan utgöras av minst 50% verksamhetslokaler. För bostadsbebyggelsen ska resterande delar av fasad på entréplan mot allmän plats och kvartersgator inrymma bostadskomplement och trapphus, inslag av bostadslägenheter medges förutom mot Planiavägen och Järlaleden. Eventuella bostadslägenheter på entréplan ska utformas upphöjda från gatunivå alternativt med direktentré.



Figur 21. Illustration från planerat torg vid Sickla Galleria, i riktning österut. Bebyggelse med varierande fasader och med verksamheter i entréplan mot de offentliga rummen. Bilden visar ett exempel på en möjlig miljö som detaljplanen medger, slutlig utformning avgörs i bygglovskedet. Den höga volymen i vänstra delen av bilden ingår inte i planområdet utan prövas i en separat detaljplaneprocess. Bild: Atrium Ljungberg AB

För att anpassa bebyggelsen till den kvarvarande delen av Sickla industrimiljö är utformningen av fasaderna i planområdets nordvästra del, närmast Luftverkstaden, särskilt viktig. Här bör en enkel och stram fasadutformning eftersträvas, som utgår ifrån den omgivande industrikarakteren. Befintlig industribebyggelse präglas av en horisontell riktning snarare än vertikal, något som lämpligen kan plockas upp i den nya bebyggelsen.

Kontorskvarteren har större husdjup än bostäderna och de små kvarteren kombinerat med den höga exploateringsgraden innebär att kontorens gårdar föreslås som inglasade ljusgårdar från andra våningen och uppåt räknat från entréplan. I ljusgården avses inslag av trappor och vilplan medges, dock inte ytterligare våningsplan. Bostadskvarteren är större, och husen är både smalare och lägre. Där finns goda förutsättningar för urbana innergårdar med grönska, gemensamma uteplatser, lekmiljöer, rening och fördröjning av dagvatten samt säker avledning av skyfall. För att ge förutsättningar för ljusgårdar och grönskande bostadsgårdar införs följande planbestämmelser.

- Utformning
f₅: Ljusgård från och med våning 2 och uppåt, som får glasas in.
- Utförande
b₃: Terrassbjälklag för underbyggd innergård ska dimensioneras för att bära ett jorddjup om minst 0,8 meter på minst 50% av gårdsytan. Innergård ska planteras och utformas för rekreation och dagvattenhantering.

För de tre stora bostadskvarteren i planområdets östra del medges att mindre komplementbyggnader uppförs på gården, sådana byggnader får överskrida den angivna nockhöjden vilket regleras med bestämmelse **e₁**. Syftet är att möjliggöra exempelvis mindre förråd, väderskydd för cyklar, växthus eller liknande.

- Utnyttjandegrad
e₁: Utöver nockhöjd får högst två komplementbyggnader uppföras på bostadsgård, med högsta sammanlagda byggnadsarea om 15 kvm och högsta nockhöjd om 3 meter.

Balkonger och burspråk är i första hand aktuellt för bostadskvarteren, men kan även förekomma för kontor- och centrumändamål. Utskjutande burspråk och balkonger mot bostadsgårdar regleras inte särskilt. Eftersom planerade gator och gränder är smala och bebyggelsen är hög behöver principer för utskjutande byggnadsdelar på kvarterens gatusida regleras för att konsekvenserna av planförslaget ska kunna bedömas. Utskjutande byggnadsdelar mot gata, kvartersgata eller torg ska i första hand rymmas inom angiven förgårdsmark/kvartersmark, men om förgårdsmarken är smal eller saknas medges utkrågning över allmän plats.

Vid bostadsbebyggelse får burspråk skjuta ut högst 0,5 meter och balkonger högst 1,4 meter över allmän plats och över kvartersmark markerad med ringar (där byggnader endast får uppföras under mark). Måttet om 1,4 meter för balkonger syftar till att medge tillgängliga balkonger medan utskjutande burspråk begränsas till 0,5 meter från gatufasad. För bostadsbebyggelsen mot huvudgatorna Planiavägen och Järlaleden, som är gator med mer offentlig prägel, begränsas dock utskjutande del av balkonger till 1 meter över allmän plats eller över kvartersmark markerad med ringar. Djupare balkonger medges men behöver då utföras helt eller delvis indragna. För kontorsbebyggelse begränsas utskjutande balkonger och burspråk till 0,5 meter över allmän plats och kvartersmark markerad med ringar.

Balkonger ska utformas med en öppen karaktär, delvis inglasning kan dock vara lämpligt. Fri höjd om 4 meter under utskjutande byggnadsdel från gatufasad regleras generellt för att säkerställa framkomlighet på gatunivå. Nedanstående generella planbestämmelse som gäller för all kvartersmark reglerar utskjutande byggnadsdelar.

- Utformning

Vid bostadsbebyggelse får burspråk skjuta ut högst 0,5 meter och balkonger högst 1,4 meter över allmän plats och över kvartersmark där byggnader endast får uppföras under mark (ringmark), undantaget mot Planiavägen och Järlaleden där balkonger får skjuta ut högst 1,0 meter. Vid kontors- och centrumbbyggelse får burspråk och balkonger skjuta ut högst 0,5 meter över allmän plats och ringmark. Balkonger ska ha en öppen karaktär. Byggnadsdel som skjuter ut över allmän plats eller ringmark får inte hänga närmare marken än 4,0 meter.

I planområdets sydöstra del, i närheten av Planiavägen och Järlaleden, är grundvattennivån relativt nära marken. Avsikten är att det planerade underjordiska garaget ska ligga grunt i området närmast Planiavägen, med golvnivå ungefär på motsvarande nivå som Planiavägen har i områdets sydöstra hörn. Det innebär en ungefärlig golvnivå i garage på mellan +6 och +7 meter över grundkartans nollplan. Denna nivå motsvarar även det undre planet i det redan befintliga parkeringsdäcket. Eftersom grunda garage planeras närmast Planiavägen ska inte konstruktioner eller arbeten, annat än undantagsvis, behöva utföras under grundvattennivån. Längre västerut i planområdet kan det dock bli aktuellt med flera parkeringsplan och djupare konstruktioner. För att tydliggöra att det handlar om grunda garagekonstruktioner i planområdets sydöstra del införs

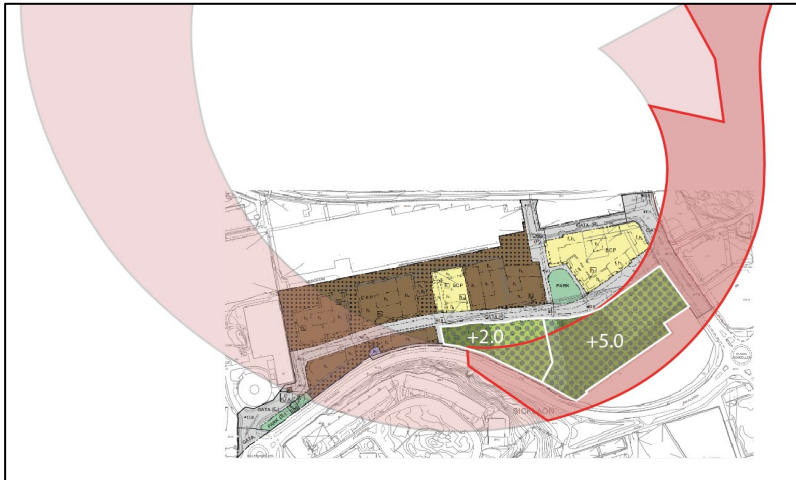
en planbestämmelse för kvartersmark och för del av gata med underbyggnadsrätt som reglerar att schaktning inte får ske lägre än +5,0 meter från grundkartans nollplan, **b₁**. Längre västerut, närmare Järlaleden, regleras att schaktning inte får ske djupare än +2 meter från grundkartans nollplan, **b₂**. Schaktdjupsbegränsningen hindrar dock inte pålning till berg eftersom det bedömts vara en förutsättning för att bygga sett till markförhållandena (*Tyréns 2021-06-24*). Detaljplanen reglerar inte schaktnivåer i övriga planområdet, där bedöms garage i ett eller två plan bli aktuellt.

Schaktdjupsbegränsningen sammanfaller med den sträckning som Trafikverket presenterat för eventuella framtida motorvägsramper tillhörande framtida Östlig förbindelse. Utifrån det remissmaterial som gjorts tillgängligt för eventuell Östlig förbindelse kan tunnelarna komma att lokaliseras närmare markytan än de 25 meter som remissmaterialet schablonmässigt redovisat som skyddsområde för tunnelarna. Befintlig bebyggelse i form av Magasinet söder om planområdet och befintligt parkeringsdäck med skyddsrum inom planområdet, samt befintliga outnyttjade byggrätter, ligger alltså redan idag innanför det schablonmässigt preliminärt redovisade skyddsområdet. Befintliga byggnader är grundlagda med pålning.

Planbestämmelsen om schaktdjupsbegränsning tydliggör att tillkommande bebyggelse inom aktuella delar inte kommer utföras lägre än nivåerna +5,0 respektive +2,0 meter från grundkartans nollplan, vilket vid en avvägning har bedömts varit det rimligaste sättet att förhålla sig till den osäkerhet som finns angående den eventuellt framtida preciseringen av riksintresse för Östlig förbindelse. Längre västerut i den planerade tunnelkorridoren kommer eventuella ramper ligga på större djup och där behöver ramperna även ta hänsyn till det befintliga djupa tråget för nedfarten till Sickla testgruva, i den västra delen bedöms det därför inte finnas behov av schaktdjupsbegränsningar.

Schaktdjupsbegränsning regleras av nedanstående sekundära egenskapsbestämmelser. Sekundär egenskapsbestämmelse innebär att regleringen inte förhåller sig till plankartans vanliga egenskapsgränser utan begränsas av sekundär egenskapsgräns och användningsgräns.

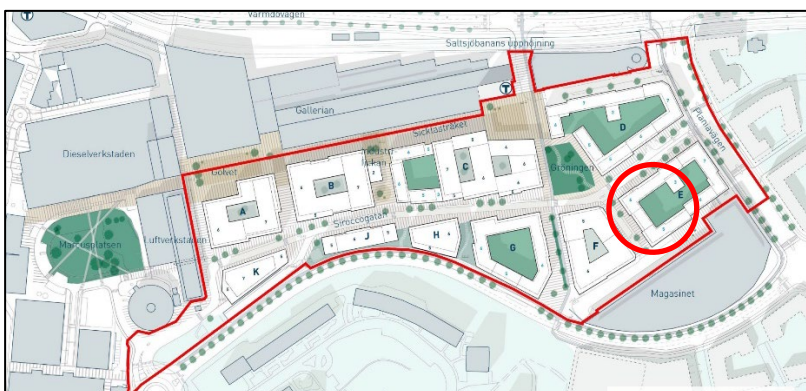
- Utförande (Avgränsas av sekundär egenskapsgräns och användningsgräns)
 - b₁**: Lägsta schaktningsnivå är 5,0 meter över nollplanet.
 - b₂**: Lägsta schaktningsnivå är 2,0 meter över nollplanet.



Figur 22. Översiktlig bild där Trafikverkets redovisade område för Östlig förbindelses ramper illustreras med röd färg. Inom mörkröd yta med röd kantlinje planeras eventuella framtida tunnlar ligga närmare markytan än 25 meter. Gröna ytor med raster illustrerar det område som omfattas av schaktdjupsbegränsning till nivåerna +2,0 och +5,0.

Förskola

I planområdets sydöstra del finns ett bostadskvarter som bedöms lämpligt för förskola, det uppskattade behovet är cirka 100 förskoleplatser. I planskedet har det inte utretts i detalj hur alla förskolans funktioner ska lösas, det bedöms dock vara den lämpligaste platsen utifrån angöringsmöjligheter och läge i området. Förskolan bedöms uppta cirka 1000 kvadratmeter inomhusyta. Lämpligen iordningställs förskolelokaler i entréplan från gata med möjlighet till kompletterande ytor en våning upp och en våning ned.



Figur 23. Illustrationsplan med förskolans placering markerat med röd cirkel.

Innergårdens storlek begränsar hur stor förskolegård som är möjlig med denna lokalisering. Möjlig gårdsyta uppskattas till mellan 8 och 14 kvadratmeter per barn, beroende på hur stor del av gården som avsätts till förskolan. Från barnperspektiv är det negativt att gården endast motsvarar ungefär en fjärdedel av den friyta som rekommenderas från Boverket. Direkt norr om förskolan finns den centrala parken, och söder om Järlaleden finns grönytor och lekplats inom cirka 200–400 meter, ytor som kan komplettera förskolegården.

Teknisk infrastruktur

För att försörja den nya bebyggelsen behövs en omfattande ombyggnad av den tekniska infrastrukturen vilket beskrivs utförligare nedan.

Gator och trafik

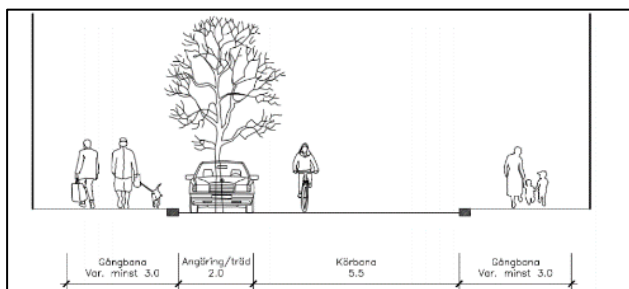
Planområdet har en mycket god tillgång till kollektivtrafik redan idag med ett flertal busslinjer, Saltsjöbana och Tvärbana som nås inom några hundra meter. När tunnelbanan öppnar omkring 2030 kommer kollektivtrafikens tillgänglighet öka avsevärt, från en redan god nivå. De större gång- och cykelstråken i planområdets närhet finns längs Järlaleden, Värmdövägen och Ältavägen, i övrigt finns flera gång- och cykelkopplingar mot västra Sickla och vidare i riktning mot Hammarby sjöstad, samt stråk mot Sickla strand. Norrgående trafikkopplingar saknas, bortsett från en gångpassage med begränsad tillgänglighet genom Sickla Galleria och vidare på bro mot Alphyddan samt en ej tillgänglighetsanpassad gångtunnel under Saltsjöbanan utanför områdets nordvästra del.

Detaljplanen möjliggör, tillsammans med det angränsande projektet för upphöjning av Saltsjöbanan, en principiell förändring av Sicklas trafikstruktur. Upphöjningen av Saltsjöbanan innebär att Planiavägen kan kopplas ihop med Värmdövägen och att Planiavägen då kan byggas till en stadsgata med träd, cykelbanor och trottoarer. Planiavägen bildar då, tillsammans med Värmdövägen, Sickla industriväg och Järlaleden, ett robust och logiskt huvudnät för alla trafikslag. Upphöjningen skapar också en direkt koppling till det regionala cykelstråket längs Värmdövägen. Vidare innebär upphöjningen att ett nord-sydligt stråk med fokus på gång- och cykeltrafik kan skapas genom planområdet och binda ihop Sicklasjön och Svindersviks gård. Detta stråk planeras ansluta till viktiga målpunkter såsom Sickla skola, planerad tunnelbanestation och planområdets centrala park. I öst-västlig riktning planeras en lokalgata med cykel i blandtrafik, benämnd nya Siroccogatan. Gatan blir den transportmässiga stommen i planområdet och löser behoven av exempelvis tillgänglig angöring, leveranser och avfallshantering. De allmänna gatorna och stråken kompletteras med kvartersgator för gående och angöringstrafik.

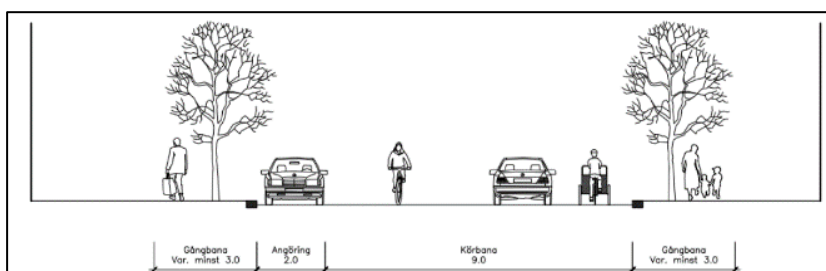
Idag angör biltrafik och leveranser från Planiavägen i öster och från Järlaleden/Gillerondellen i väster, något som kommer kvarstå även med planförslaget. Den trafikökning som planförslaget medför är svår att beräkna och den faktiska mängden bilar i närområdet avgörs till stor del av andra faktorer i samhället, av förändringar i trafiknätet och ändrade trafikflöden från resten av Nacka. Bedömningen är att planförslaget bidrar med ytterligare 1200–1500 fler fordon per dygn jämfört med ett nollalternativ år 2040 (*Tyréns 2021-09-14*). Den framtagna trafikutredningen använder det högre talet om +1500 fordon för att minska risken att räkna för lågt. Trafikökningen bedöms fördela sig med cirka +540 fordon mot Gillerondellen i väster och med cirka +960 fordon mot Planiavägen i öst. I och med att framtida trafikflöden väntas jämnas ut över dygnet till följd av att området får mer blandade funktioner än idag, samt tunnelbanans tillkomst, bedöms trafiksituationen sammantaget inte bli mer belastad än idag.

Påverkan på berörda korsningar har analyserats i trafikutredningen, Gillerondellen beräknas kunna hantera de tillkommande trafikmängderna med god marginal. Nya Siroccogatans korsning med Planiavägen beräknas bli påtagligt belastad, men ändå fungerande, i en framtida situation där Planiavägens förlängts till Värmdövägen. Risk för köbildning finns för trafik som ska ut från området till Planiavägen. Till följd av detta planeras nya Siroccogatan med utrymme för svängkörfält och de östra in- och utfarterna till garaget placeras så att vänstersvängar undviks och så att avståndet till korsningen blir tillräckligt för att minimera påverkan från köer. Med hänsyn till trafiksäkerhet och kapacitet bör korsningen mellan nya Siroccogatan och Planiavägen utformas med trafikljus, konsekvenserna av trafikljus behöver utredas vidare i fortsatt planering.

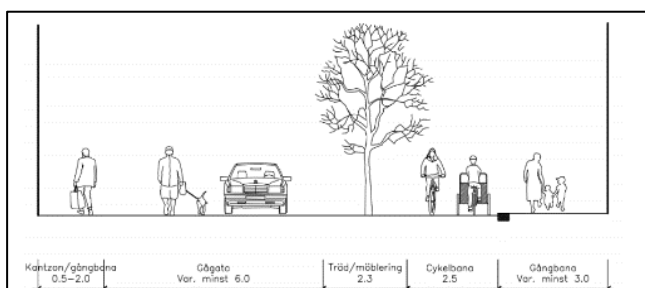
Allmänna gator i området planeras antingen med kombinerad angöringszon och möbleringszon på gatans ena sida, eller med kontinuerlig möbleringszon på ena eller båda sidor, vilket ger utrymme för lokala upplag av snö. Vid större snömängder finns utrymme söder om den centrala parken samt på parkyta längst västerut i planområdet. Ytor kommer studeras vidare i fortsatt planering. Även inom kvartersmark bedöms det finnas utrymme för lokala upplag av snö.



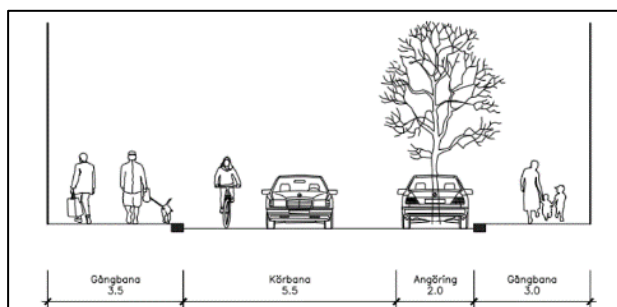
Figur 24. Möjlig principsektion för nya Siroccogatan på sträckan väster om den centrala parken.



Figur 25. Möjlig principsektion för nya Siroccogatan på sträckan öster om den centrala parken.



Figur 26. Möjlig principsektion för det nord-sydliga stråket, gata med gångfartskaraktär.



Figur 27. Möjlig principsektion för Simbagatan/Sicklastråket i planområdets nordöstra del.

Utformning av allmän plats regleras inte i detalj utan kommer studeras i framtida projektering, höjdsättningen anges dock med så kallade plushöjder så att det framgår vilka framtida gatuhöjder som kan förväntas, se bestämmelse nedan. Plushöjder finns även inom kvartersmark.

+0.0: Markens höjd över angivet nollplanet

Parkering

Kommunens modell för beräkning av parkeringsbehov för bostäder ska följas, den anger riktlinjer för både bil- och cykelparkering. Kommunens parkeringstal för bostäder är dynamiska och flexibla vilket innebär att parkeringsbehovet kan förändras under projektets gång, exempelvis om förhållandet mellan stora och små lägenheter förändras. En avstämning av parkeringstal görs i bygglovsskedet. Kommunen möjliggör även för en reduktion av parkeringstalet om vissa mobilitetsåtgärder genomförs. Sådana mobilitetsåtgärder kommer utredas vidare i den fortsatta planeringen och stäms slutligen av i bygglovsskedet. Kommunen har inga fastställda parkeringstal för andra användningar än bostäder, då ska istället ett rimligt parkeringsbehov utredas och bedömas i samband med detaljplanen för att se att behovet kan tillgodoses. Enligt den trafikutredning som tagits fram (*Tyréns 2021-09-14*) bedöms det vid full utbyggnad behövas cirka 900 bilparkeringsplatser med samnyttjande som förutsättning, och cirka 3600 cykelplatser. Bebyggelsens parkeringsbehov ska i sin helhet lösas inom kvartersmark, i huvudsak i garage under marknivå. Garaget planeras kopplas samman inom området och föreslås preliminärt ha tre in- och utfarter, en i väster och två i öster. Dessa placeras nära huvudgatorna för att minska trafiken i mitten av området, men ändå med tillräckligt avstånd för att inte blockeras av köer vid högtrafik. Parkeringsgaraget utbredning kommer studeras vidare under planprocessen för att komma fram till lämplig utformning och lämpliga avgränsningar mellan privata och allmänna anläggningar.

Cykelplatser för kvartersmark avses placeras ut inom området, placering och utformning kommer variera beroende på ändamålet. Cykelplatser för boende och arbetsplatser sker lämpligen i cykelrum eller på innergårdar, medan cykelplatser för kunder och besökare lämpligen placeras med en större andel utomhus.

Parkeringsplatser för bil och cykel på allmän plats tillgodoser ett allmänt behov av angöring och tillgänglighet, sådana allmänna parkeringar kan inte tillgodoräknas för bebyggelsen vid bygglov. I anslutning till planerad tunnelbaneentré i planområdet norra del har det beräknats ett behov om cirka 210 cykelplatser, dessa avses inrymmas under den planerade upphöjningen av Saltsjöbanan. Om Saltsjöbanans upphöjning fördröjs eller uteblir kommer behovet vara mindre eftersom cyklisterna då inte kan angöra planområdet från Värmdövägen. Då beräknas cirka 100 allmänna cykelplatser behövas vilket bedöms kunna iordningsställas inom allmän plats.

Teknisk försörjning

Området omfattas av kommunalt verksamhetsområde för vatten och spillvatten, och är anslutet till dessa nät. Vissa anslutningspunkter sker direkt till det allmänna nätet medan andra anslutningar har lösts genom omfattande system av enskilda ledningar. Huvuddelen av spillvattnet leds idag till en lokal privatägd pumpstation som sedan ansluter till det allmänna spillvattennätet norr om planområdet, delar av spillvattnet leds till det allmänna nätet i Planiavägen.

Planförslaget förutsätter att VA-nätet som helhet ses över och att det allmänna nätet i närområdet förbereds i enlighet med de utbyggnadsplaner som finns. Nacka vatten och avfall har för avsikt att anlägga en pumpstation för spillvatten vid Kyrkviken, utanför planområdet. Befintligt spillvattennät i området är inte dimensionerat för fler brukare än idag varför en förutsättning för att kunna ansluta planområdet är att en ny pumpstation, med tillhörande ledningar är utbyggd. Huvuddelen av planrådets spillvatten avses ledas till den nya pumpstationen vid Kyrkviken som sedan leder vidare till allmänt huvudnät. Planrådets västra delar kan dock vara svåra att leda med självfall till den allmänna pumpstationen, därför kan det även i framtiden finnas behov av en lokal privatägd spillvattenpumpstation. En sådan lokal privatägd pumpstation föreslås preliminärt lokaliseras på samma nivå som underjordiskt garage, lösningen innebär behov av fortsatta studier avseende riskavstånd och störningar i form av luft eller översvämningar. Sådan privat pumpstation kommer inte tas över av Nacka vatten och avfall i senare skede. Vattenförsörjningen behöver också förstärkas och ses över med nya ledningar för att klara ökad exploatering.

Efter att dagvattnet fördröjts och renats i enlighet med kommunens dagvattenstrategi och med kommunens anvisningar och principlösningar för dagvattenhantering kan dagvattnet ledas vidare till allmänt dagvattennät. Nya allmänna dagvattenledningar planeras både inom och i anslutning till planområdet samt hela vägen till recipient.

Elnätet på Sicklaön ägs av Nacka Energi AB. Inom planområdet finns ett befintligt elnät som Nacka Energi har inom privat mark med stöd av ledningsrätt. I samband med detaljplanens genomförande kommer elnätet behöva byggas ut med nya nätstationer och nya ledningsstråk. I detaljplanens sydvästra del föreslås ett E-område med utrymme för en ny dubbel nätstation. Nätstationen utformas lämpligen med anpassning till terrängen och kan med fördel motfyllas på

södra sidan i mötet mot Järlaledens slänt, detta för att om möjligt undvika stödmurar och djupa frischakt som kan innebära behov av fallskydd från den högre belägna Järlaleden. Ytterligare nätstationer kommer krävas inom området, exakt placering av dessa har inte detaljstuderats men avsikten är att stationerna placeras i garage för att inte ta upp värdefull friyta på gator, torg eller park. Dessa nätstationer bedöms inte kräva preciserade E-områden i detaljplanen utan ryms inom föreslagna markanvändningar. Frågor om utrymmen, lokalisering, åtkomst och andra tekniska frågor hanteras mellan Nacka Energi och fastighetsägaren.

Hushållsavfall och hushållsnära sortering av förpackningar och tidningar kan hanteras i traditionella miljörum i respektive byggnad och hämtning bedöms kunna ske med angöring från planerade gator, torg och kvartersgator. Detta är ett system med mycket manuell hantering, till skillnad från de maskinella system som generellt sett är att föredra utifrån effektivitet och arbetsmiljö. De stora kontorskvarteren bedöms ha goda förutsättningar för en samordnad avfallshantering från kontor och handel, som med fördel kan ske i garageplan med i huvudsak maskinell hantering. Detaljplanen hindrar inte sådana samordnade lösningar med exempelvis sopsug eller containerhantering i garage. Dessa frågor kommer att studeras vidare i en avfallsutredning inför detaljplanens granskningsskede. Detta för att komma längre kring vilket system, eller kombination av system, som är lämpligast utifrån arbetsmiljö, driftsäkerhet, störningsrisker och uppmuntran till en hållbar avfallshantering. Fortsatta studier bör även titta på om manuell avfallshantering från bostäder kan minskas genom samordning med verksamheterna.

Störningar och risker

Planförslaget innebär risker och störningar avseende buller och översvämning vilket beskrivs utförligare nedan. Även förhållningssätt till skyddsrum och transporter av farligt gods beskrivs.

Säkerhet

Det finns befintliga skyddsrum i planområdets östra del. Det är inte klarlagt ifall skyddsrummen kan behållas eller ifall de behöver rivras eller ändras i samband med detaljplanens genomförande. Om rivning eller ändring blir aktuellt åligger det fastighetsägaren att följa de lagar och regler som finns avseende skyddsrum och fastighetsägaren ska tillse att motsvarande skyddsrumsfunktion finns i den nya bebyggelsen om inget annat beslutas. Detta är en känd förutsättning och något som fastighetsägaren är informerad om. Frågan är härmed bevakad och då den regleras i egen ordning föreslås ingen reglering i detaljplanen med stöd av plan- och bygglagen.

Buller

Planområdet berörs av omgivningsbuller från väg och järnväg, och till viss del av buller från tekniska installationer och leveranstrafik. Eftersom detaljplanen föreslår bostäder, offentliga rum och kontor behöver bullersituationen utredas och redovisas. Bedömningen av bullersituationen utgår från ett framtida läge år 2040 med prognostiserade trafikmängder på omgivande vägar (*Tyréns 2021-06-29, rev. 2021-09-24*). Vad gäller Saltsjöbanan pågår ett projekt för att höja upp järnvägen genom Sickla, en sådan upphöjning är ännu inte beslutad men behöver beaktas när den

framtida situationen bedöms. Bullerutredningen har därför räknat både på ett scenario med Saltsjöbanan på marken som idag, och på ett scenario där järnvägen höjts upp på en bro. En upphöjd järnväg har betydligt större bullerspridning, därför har upphöjningen varit styrande för utredningens slutsatser.

Enligt plan- och bygglagen (PBL), plan- och byggförordningen (PBF) och Boverkets byggregler (BBR) ska buller beaktas vid planering, projektering och utförande av bebyggelse. För kontor och verksamheter finns inte några riktvärden för bullernivåer vid fasad, däremot finns inomhusnivåer reglerade i bland annat Boverkets byggregler (BBR) och av arbetsmiljöverket. Planförslagets bebyggelse för kontor och centrumändamål bedöms kunna dimensioneras så att regler och riktvärden uppfylls.

Vad gäller bostäder utgår bedömningen från utomhusvärden vid fasad, både ekvivalent och maximal nivå, samt nivåer på uteplats. Bedömningen ska följa förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader och detaljplanen ska utformas så att förordningen kan följas. Inomhusvärden för bostäder regleras i BBR. För att hantera de höga bullernivåerna från Saltsjöbanan i norr har föreslagen bebyggelse närmast järnvägen utformats med högre våningsantal på norra sidan. På så sätt kan bebyggelsen skärma bullret så att innergårdar med möjlighet till tyst sida skapas. Trafikbuller från Järlaleden, Planiavägen och lokalgatorna hanteras på motsvarande sätt, genom att med slutna kvarter skapa en tyst sida mot innergård. Mot gatorna kan det dock i vissa fall även byggas enkelsidiga smålägenheter mindre än 35 kvadratmeter. Bullernivåer från planerade lokalgator är betydligt lägre än från Järlaleden och Planiavägen, trots detta kan vissa lägen kräva exempelvis genomgående lägenheter eller smålägenheter mindre än 35 kvadratmeter.

Vid Järlaleden finns en busshållplats vilket generellt kan innebära en risk för lågfrekvent buller och störningar från högtalarutrop. Trafikförvaltningen (Region Stockholm) anger i sina riktlinjer för buller och vibrationer att busshållplats i nybyggda bostadsområden inte bör lokaliseras närmare än 5 meter från bostadsfasad med sovrum. Vid den nu aktuella hållplatsen vid Järlaleden är det föreslagna avståndet till ny bostadsbebyggelse 9 meter, alltså nästan det dubbla mot Trafikförvaltningens minimiavstånd. Till följd av detta bedöms inte busshållplatsen föranleda någon specifik reglering i detaljplanen. Hänsyn till relevanta bullerkällor ska dock ändå tas vid projektering och byggande, det kan innebära att fasad och balkonger i busshållplatsens närhet behöver studeras vidare inför genomförandet.

Det finns idéer om en framtida utveckling av den närliggande Sicklavallen där det kan bli aktuellt med ett nytt västligare läge för bollplan. Idrottsanläggningar kan medföra störningar för omgivningen, vilket med fördel kan beaktas vid placering och utformning av balkonger för de bostäder som har fasader mot Järlaleden.

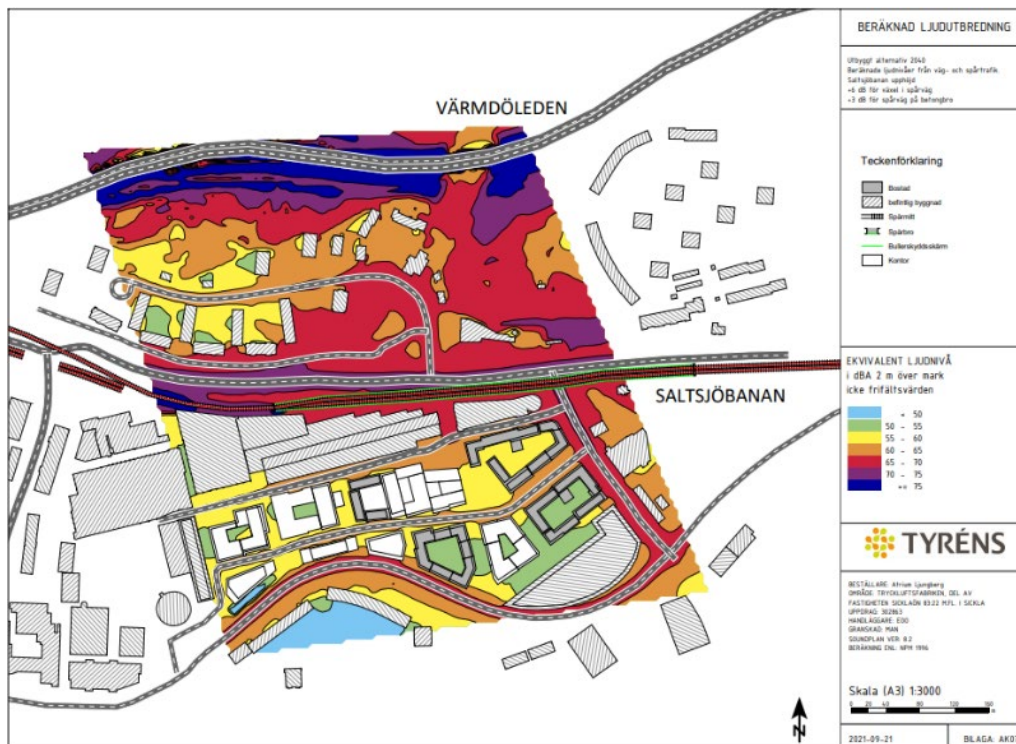
Två av bostadskvarterens innergårdar, och dess fasader mot innergård, är på gränsen att klara nivåerna för att räknas som tyst sida, dvs. ekvivalent ljudnivå om högst 55dBA och maximal

Ljudnivå nattetid på uteplats om högst 70 dBA. Här kommer vidare studier krävas till detaljplanens granskningskede. Åtgärder kan exempelvis vara att forma byggnaderna så att skärmade effekt uppstår, och att kontinuerligt samverka med det angränsande projektet för Saltsjöbanans upphöjning eftersom bättre skärmning nära järnvägen bedöms ha stor positiv effekt för planområdet. Till granskningskedet kommer även möjliga principer för planlösningar att behöva studeras och redovisas.

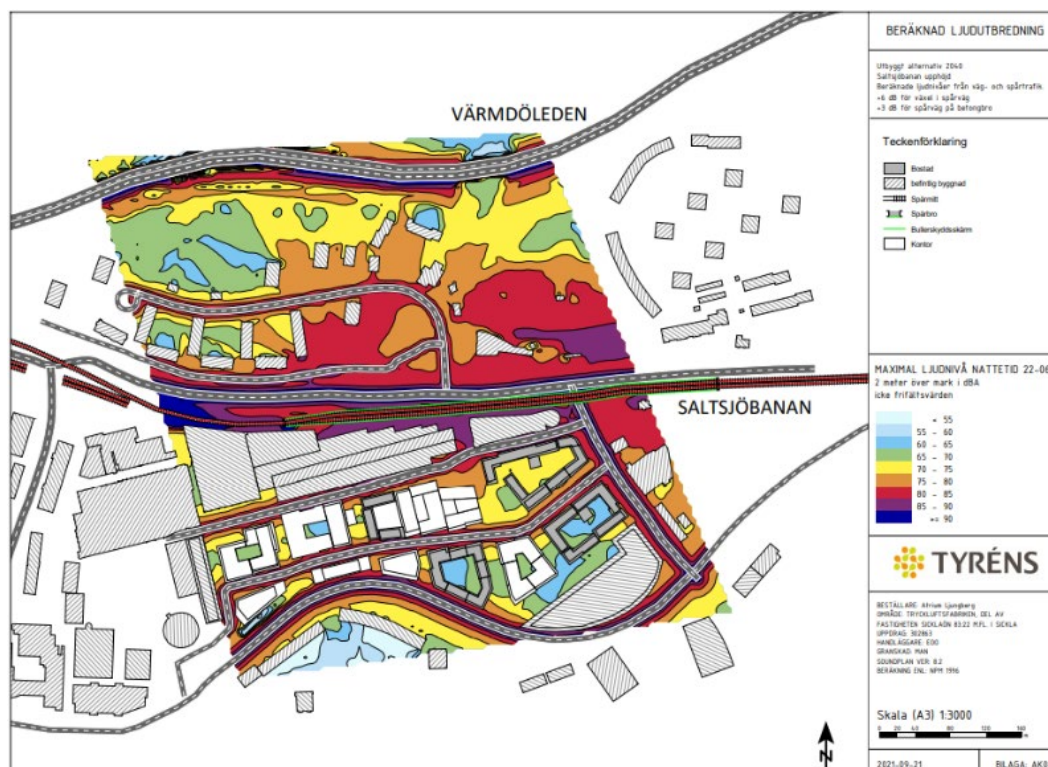
Innergården i det bostadskvarter där förskola föreslås beräknas få ekvivalenta bullernivåer på mellan 50 och 55 dBA, främst från spårtrafik. För gården kan mer exakta beräkningar och anpassad utformning krävas för att klara ljudnivåer om högst 50 dBA på minst halva förskolegården. Förskola på en bostadsgård innebär även en risk för att barnens lek uppfattas som störande för närboende. Det är dock inte säkert att sådana störningar innebär en olägenhet i miljörättslig mening. För att undvika konflikter mellan användningarna bör berörda bostadsbyggnader dimensioneras för att uppfylla Folkhälsomyndighetens nivåer för bostäders inomhusmiljö.

Detaljplanen bedöms inte innebära några negativa konsekvenser avseende buller för omkringliggande bebyggelse. Reflekterande trafikbuller från nya fasader längs Järlaleden innebär enligt bullerutredningen inte att några riktlinjer överskrids vid den närmast belägna bostadsbebyggelsen på Tallbacken. Dessa bostäder kan dock, till följd av sitt läge på berget få något högre bullernivåer till följd av Saltsjöbanans upphöjning. Det är dock inte en störning som skapas i och med denna detaljplan, bullerberäkningar och eventuella förslag på åtgärder hanteras istället i planeringen för Saltsjöbanans upphöjning.

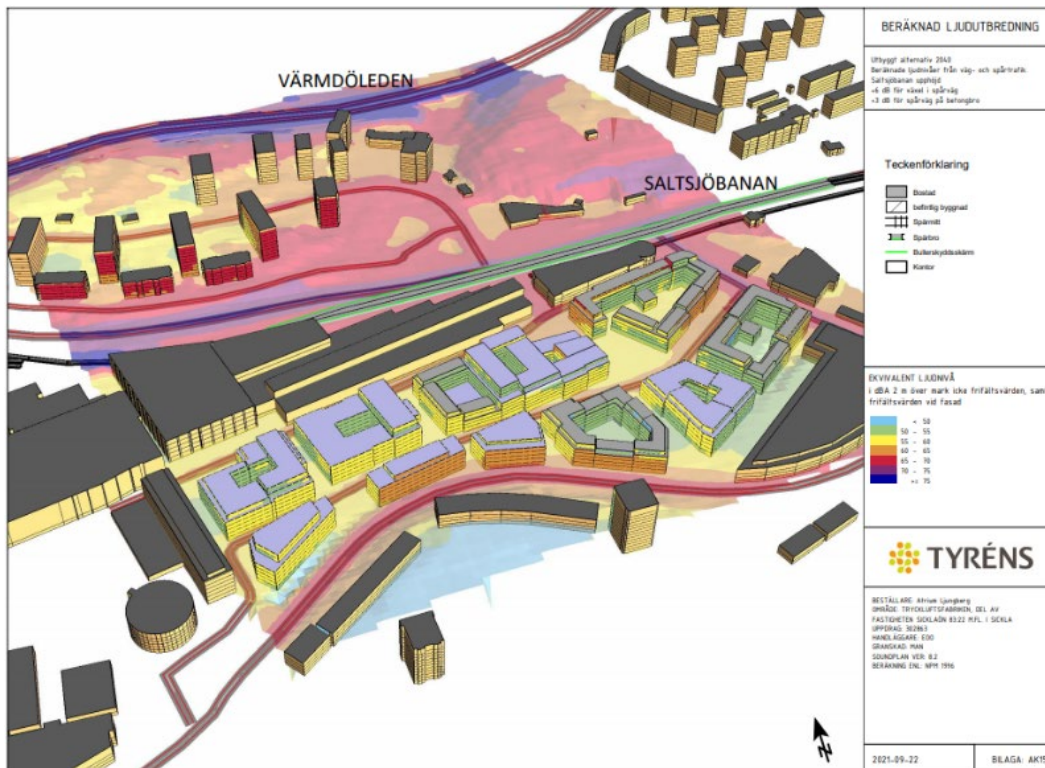
Beräknade bullernivåer redovisas här nedan, både för ekvivalent och maximalt buller. Den situation som visas i beräkningarna är med upphöjd Saltsjöbana, alltså ett bullermässigt worst-case scenario, där tillägg gjorts om +6 dBA för växel och ytterligare +3 dBA för spårväg på betongbro. Scenariona med Saltsjöbanan i befintligt läge, samt i upphöjt läge men utan +3 dBA tillägg för spår på betongbro, innebär lägre bullernivåer, dessa beräkningar framgår av bullerutredningen.



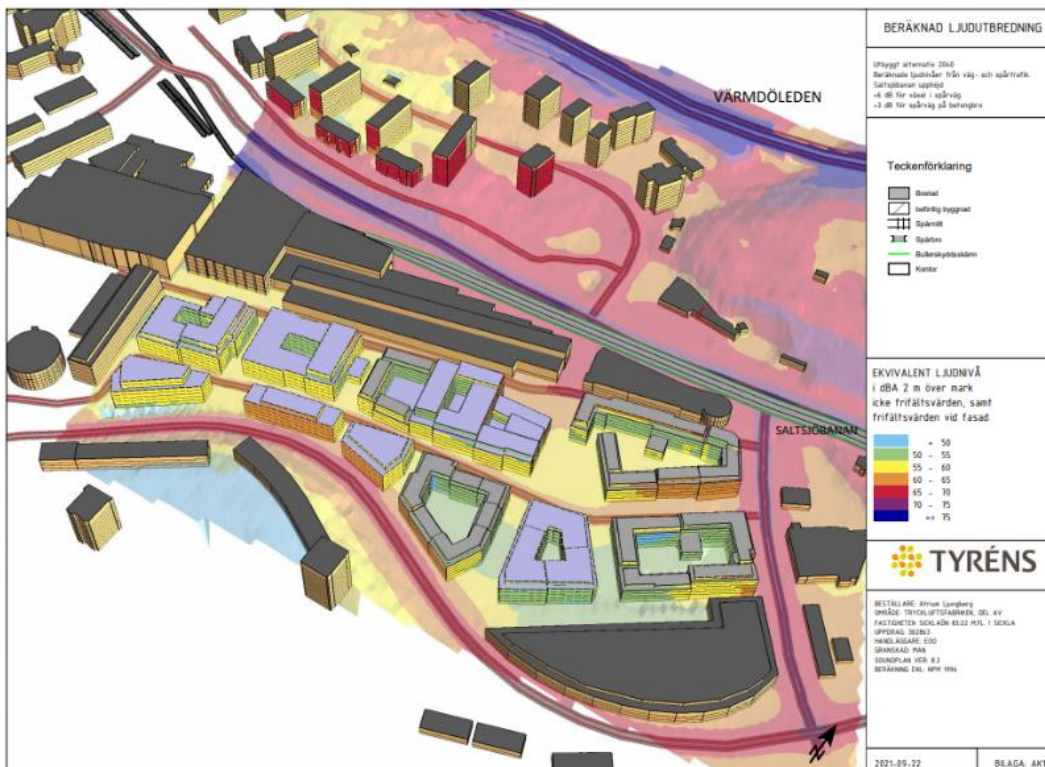
Figur 28. Beräknad ekvivalent ljudnivå, två meter över mark icke frifältsvärden. Med upphöjd Saltsjöbanan. Bild: Tyréns



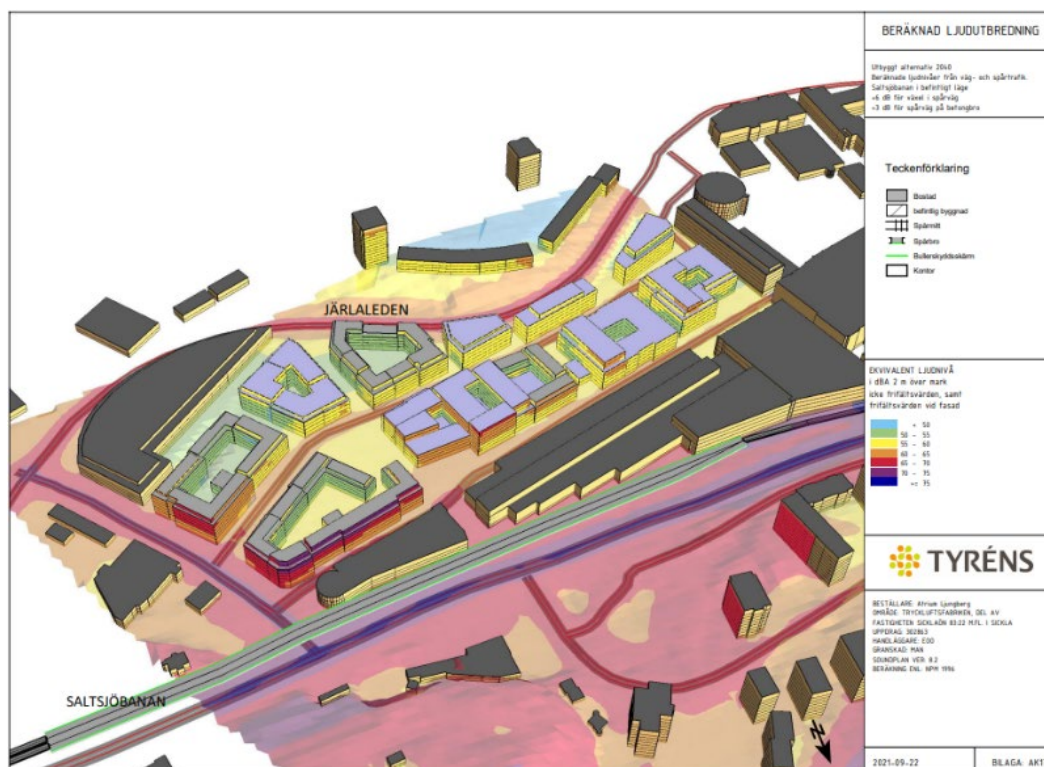
Figur 29. Beräknad maximal ljudnivå nattetid kl. 22-06, två meter över mark icke frifältsvärden. Med upphöjd Saltsjöbanan. Bild: Tyréns



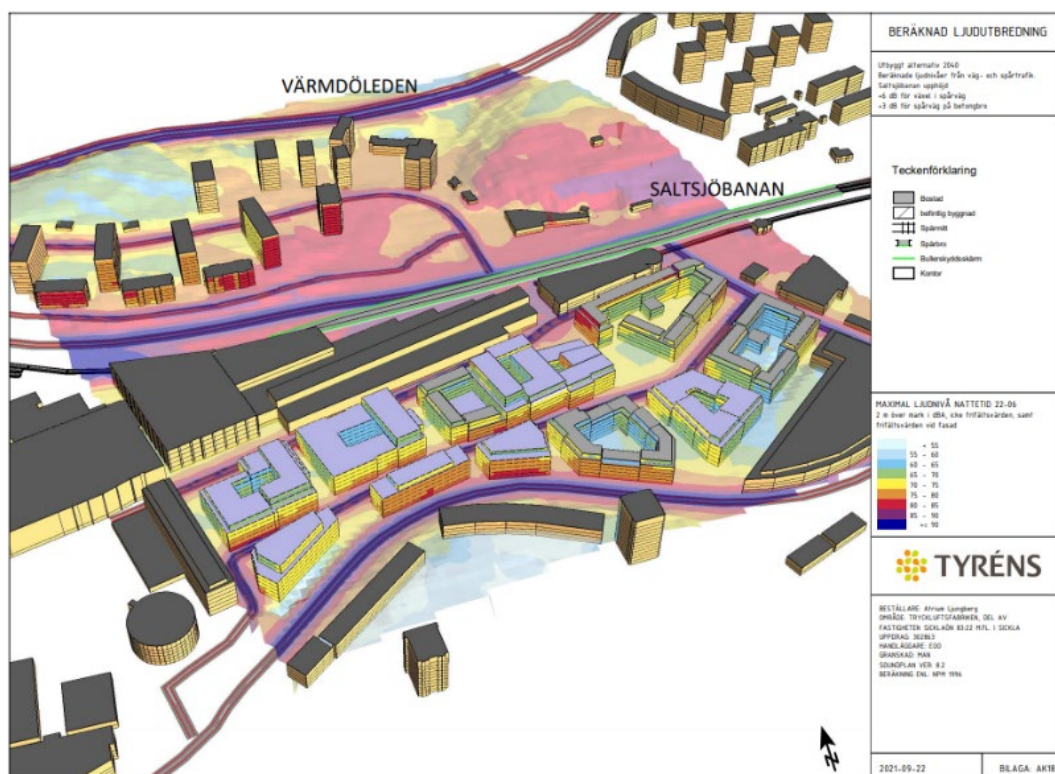
Figur 30. Beräknad ekvivalent ljudnivå sett från sydväst med Järlaleden närmast i bild. Två meter över mark ick frifältsvärden, samt frifältsvärden vid fasad. Med upphöjd Saltsjöbana. Bild: Tyréns



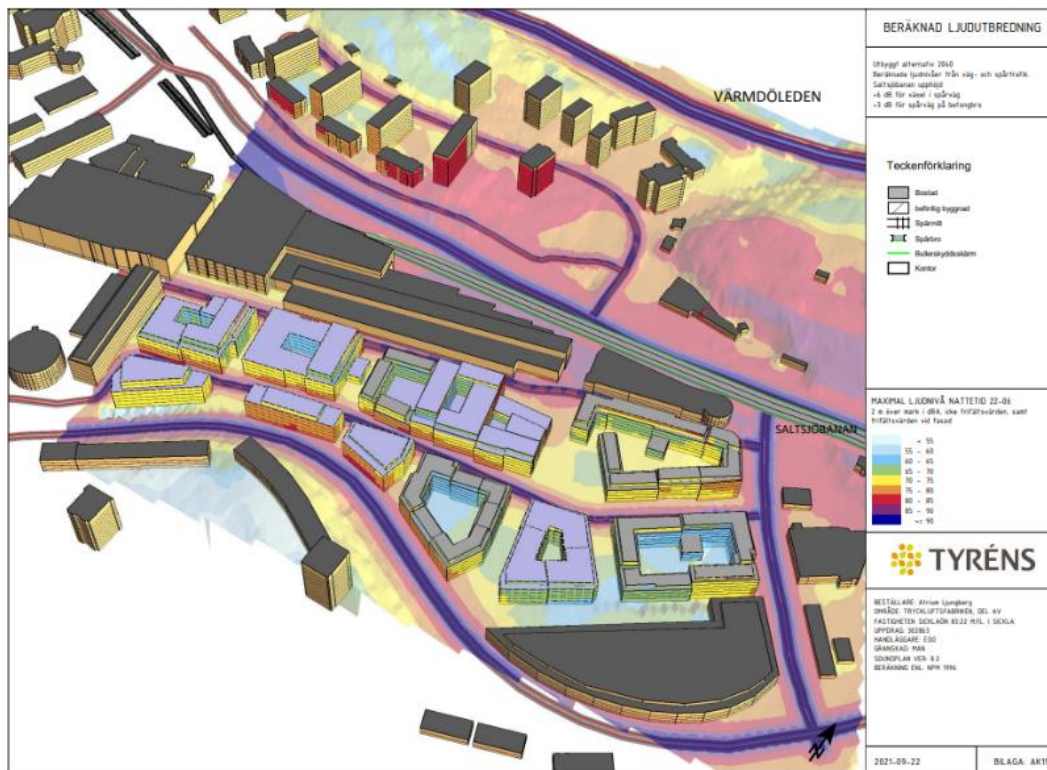
Figur 31. Beräknad ekvivalent ljudnivå sett från sydost med Järlaleden närmast i bild. Två meter över mark ick frifältsvärden, samt frifältsvärden vid fasad. Med upphöjd Saltsjöbana. Bild: Tyréns



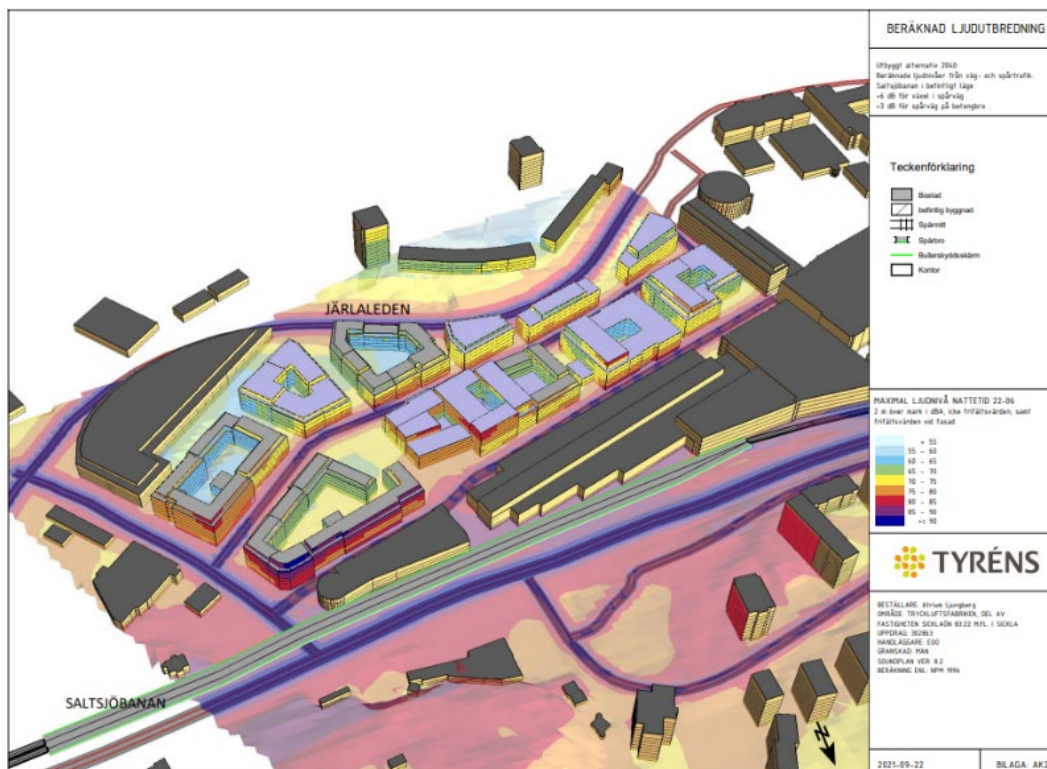
Figur 32. Beräknad ekvivalent ljudnivå sett från nordost med Saltsjöbanan närmast i bild. Två meter över mark icke frifältsvärden, samt frifältsvärden vid fasad. Med upphöjd Saltsjöbana. Bild: Tyréns



Figur 33. Beräknad maximal ljudnivå nattetid kl. 22-06. Sett från sydväst med Järlaleden närmast i bild. Två meter över mark icke frifältsvärden, samt frifältsvärden vid fasad. Med upphöjd Saltsjöbana. Bild: Tyréns



Figur 34. Beräknad maximal ljudnivå nattetid kl. 22-06. Sett från sydost med Järlaleden närmast i bild. Två meter över mark icke frifältsvärden, samt frifältsvärden vid fasad. Med upphöjd Saltsjöbana. Bild: Tyréns



Figur 35. Beräknad maximal ljudnivå nattetid kl. 22-06. Sett från nordost med Saltsjöbanan närmast i bild. Maximal ljudnivå, två meter över mark icke frifältsvärden, samt frifältsvärden vid fasad. Med upphöjd Saltsjöbana. Bild: Tyréns

Eftersom planområdet ligger i närheten av både Saltsjöbanan och den framtida tunnelbanan bedöms att risk för stomljud och vibrationer föreligger. Det har inte bedömts möjligt att beräkna exakt vilket område som berörs av denna risk, framtagna bullerutredningar utgår från att det kan påverka alla delar av planområdet i någon grad. Till följd av detta kompletteras detaljplanens generella bestämmelse om skydd mot störning från omgivningsbuller även med bestämmelse om skydd mot störning till följd av stomljud.

Följande generella planbestämmelse tillämpas i detaljplanen och gäller för all kvartersmark:

- Skydd mot störning

Där dygnsekvivalent ljudnivå från väg- och spårtrafik överskrider 60 dBA vid bostadsfasad ska hälften av bostadsrummen orienteras mot bullerdämpad sida med dygnsekvivalent ljudnivå högst 55 dBA samt maximal ljudnivå nattetid högst 70 dBA.

Bostäder med en boarea om högst 35 m² kan byggas där dygnsekvivalent ljudnivå från väg- och spårtrafik uppgår till som mest 65 dBA.

Boende ska ges tillgång till gemensam eller egen uteplats där dygnsekvivalent ljudnivå från väg- och spårtrafik inte överskrider 50 dBA och maximal ljudnivå inte överskrider 70 dBA dagtid.

Byggnader ska grundläggas och utformas så att maximal stomljudsnivå i bostadsrum ej överskrider 30 dBA SLOW vid tågpassage.

Byggnader ska grundläggas och utformas så att komfortvägd vibrationsnivå i bostadsrum ej överskrider 0,4 mm/s vid tågpassage.

Byggnader ska grundläggas och utformas så att maximal stomljudsnivå i kontorslokal för tyst verksamhet ej överskrider 30 dBA SLOW vid tågpassage.

Byggnader ska grundläggas och utformas så att komfortvägd vibrationsnivå i kontorslokal för tyst verksamhet ej överskrider 0,4 mm/s vid tågpassage.

Utemiljöerna inom och i anslutning till planområdet bedöms inte vara mer bullerutsatta än normalt för offentliga rum i stadsmiljö. Den föreslagna parken och de två torgen föreslås i lägen som är skyddade från de större bullerkällorna. Vid Järlaleden och Planiavägen, som är de större gatorna, bedöms utemiljön under högtrafik kunna påverkas negativt av trafikbuller. Längs dessa huvudgator finns möjligheter att tillgodose uteplatser på innergård och att med exempelvis detaljutformning och planteringar mildra negativa konsekvenser.

Farligt gods

I planområdets närhet finns inga utpekade transportleder för farligt gods, varken primära eller sekundära. På Saltsjöbanan i planområdets närhet förekommer inga farligt godstransporter. Norr om planområdet, på Värmdövägens norra sida, finns en mindre drivmedelsstation (OKQ8). Transporterna till OKQ8 kommer från Lugnets trafikplats och svänger sedan in vid Alphyddevägen. Drivmedelsstationen planeras att avvecklas i framtiden till följd av stadsutvecklingen i närområdet, men en bedömning behöver ändå ske utifrån nuvarande situation. Från planområdets gräns är det som närmast cirka 45 meter till körbana där transporter till OKQ8 går, och cirka 70 meter till stationens område. Från den närmaste föreslagna bebyggelsen inom planområdet är dessa avstånd längre, cirka 95 meter till körbana och cirka 120 meter till stationens område. Mellan planerad bebyggelse och Värmdövägen finns befintliga byggnader i flera våningar i form av parkeringshus och Sickla Galleria. Den aktuella drivmedelsstationen har analyserats i riskutredning som tagits fram samband järnvägsplanen tunnelbaneutbyggnaden (*FUT, Olycksrisk – Bilaga 1*). Drivmedelsstationen och risker förknippade med järnvägen och eventuell urspårning har även analyserats i riskutredning som tagits fram samband med planeringen för närliggande detaljplan Traversen (*Risk-PM, Brandkonsulten 2020-02-03*). Utifrån dessa utredningar bedöms aktuell situation och avstånd inte föranleda några behov av ytterligare utredningar eller särskild riskreducerande reglering i detaljplanen. Utöver de transporter som sker till OKQ8 finns inga uppgifter om farligtgodstransporter i närområdet.

Markens beskaffenhet

Geoteknik

Utifrån planområdets läge i landskapet och historisk information om tidigare industrianvändning har det funnits skäl att utreda områdets geotekniska förutsättningar närmare (*Tyréns 2021-06-24*). I detta arbete har det även ingått frågeställningar om vilka eventuella tekniska åtgärder som kan behövas under genomförandet.

Jordlagren i området består av fyllnadsjord på lera, torv, gytta och silt, följt av morän innan berg. Jordmaktigheten i planområdet och dess närmaste omgivning varierar mellan 0 och 20 meter, där den största mäktigheten bedöms finnas mitt i ett koncentrerat område som sträcker sig under föreslagen park och under delar av kvarteret väster om parken. Området klassas enligt Sveriges geologiska undersökning (SGU) som högradonmark. Geotekniskt PM anger att det enligt tidigare undersökningar förekommer grundvatten i två magasin, ett övre och ett undre som skiljs åt av ett lager med lera. Tidigare undersökningar har indikerat att de två magasinen har god kontakt inom området samt att det övre magasinet i sin tur kan vara uppdelat i flera lokala magasin. Grundvattnets huvudsakliga flödesriktning är mot Järlasjön, men det finns även tolkningar som anger att vissa delar av grundvattnet flödar söderut mot Sicklasjön.

Av geotekniskt PM framgår att marken i området inte bedöms vara olämplig för planerad bebyggelse. Dock bedöms att samtliga planerade byggnader, helt eller delvis, behöver grundläggas

med pålar. Det framhålls även att det inför framtida genomförande behövs geotekniska undersökningar och undersökning av grundvatten, detta för att fastställa grundläggningsförhållandena i detalj. Bland annat för att bedöma lerlagrens egenskaper, risk för sättningar, avgöra lämplig typ av pålning, lämpliga släntlutningar vid schaktning, behov av vattentäta konstruktioner och eventuella lokala behov av tillfällig pumpning av grundvatten. Pumpning av länsvatten/grundvatten ska ske i samråd med, och under tillsyn av, tillsynsmyndigheten enligt miljöbalken. I geotekniskt PM konstateras även att högradonmark innebär att vidare undersökningar och åtgärder behövs vid genomförandet, exempelvis kan radonsäkert utförande vara ett sätt att förhindra radon i inomhusmiljöer. Vid schaktning och dimensionering av grundläggning behöver även hänsyn tas till områdets konstaterade markföroreningar, som i många fall överstiger nivåer för farligt avfall. Föroreningar kan innebära behov av att grundläggning hindrar ånggenomträngning och att vissa aggressiva ämnen behöver beaktas vid val av material.

Markmiljö

Till följd av tidigare industriverksamhet med bland annat tippning av industriavfall är stora delar av jorden i området förorenad av metaller och polycykliska aromatiska kolväten (PAH), även andra föroreningar förekommer (*WSP 2021-01-21*).

Enligt WSP 2021-01-21 finns låga eller måttligt förhöjda halter av metaller och PFAS i grundvattnet, men det har också uppmätts höga halter av klorerade kolväten.

Även förhöjda halter av klorerade nedbrytningsprodukter har noterats i jämförelse med holländska riktvärden. I inomhusluften i de två västra industrihallarna, hus 315 källarplan, hus 326 kryppgrund, har det påvisats en tydlig påverkan av klorerade kolväten. Det är oklart om orsaken till detta finns i byggnadsmaterial och ledningar eller i marken under byggnaden. Det krävs kompletterande utredningar innan detaljplanens granskningsskede för att klarlägga om det är en större föroreningsförekomst och för att bedöma risker och behov av åtgärder. Under dessa kompletterande utredningar behöver dialog ske med tillsynsmyndigheten enligt miljöbalken. Det kan uppmärksammas att de två identifierade byggnaderna, hus 315 och 326, planeras att rivas, bortsett från den gamla panncentralen som är sammanbyggd med hus 315. För den gamla panncentralen föreslås markanvändningarna centrum- kontors- och parkeringsändamål, CKP.

Avgränsade marksaneringar har gjorts i samband med sentida utbyggnader i planområdets sydöstra del. För att detaljplanens föreslagna markanvändningar med bostäder, förskola, centrumändamål, kontor och allmän plats ska vara lämpliga behöver fyllnadsjorden inom området åtgärdas för att minska riskerna för människors hälsa samt förbättra situationen för markmiljön och i grundvattnet.

Utifrån hälsa och säkerhet behöver jorden inom i planområdet åtgärdas. Åtgärdad mark ska ersättas med, för ändamålet, rena massor och/eller med underjordisk garagekonstruktion. För att

säkerställa att avhjälpande av föroreningar sker till en av tillsynsmyndigheten för miljöbalken godkänd nivå finns följande generella planbestämmelse för all kvartersmark.

- Villkor för lov
Marklov får inte ges för markarbeten, och bygglov får inte ges för ändrad markanvändning, förrän tillsynsmyndigheten enligt miljöbalken har godkänt avhjälpandeåtgärder avseende markföroreningar.

Eftersom det inte krävs marklov för att iordningsställa allmän plats i enlighet med detaljplanen fyller inte heller en planbestämmelse om villkor för lov någon funktion inom allmän plats som inte har underliggande kvartersmark. Behov av sanering inom områden som är allmän plats enligt detaljplanen avses därför regleras i exploateringsavtal med fastighetsägaren och hanteras enligt reglerna i miljöbalken.

Dagvatten, grundvatten och skyfall

Dagvatten

Områdets dagvatten avrinner till den preliminära vattenförekomsten Järlasjön via ledningar och ytavrinning, och sedan vidare via Sicklasjön till Strömmen. Planområdet är i huvudsak mycket flackt med en svag generell lutning österut mot den lägre belägna Planiavägen. I dagsläget utgörs nästan hela planområdet av hårdgjorda ytor såsom tak och stora parkeringsytor, endast mindre planteringar förekommer. Områdets avrinning är därmed snabb och dagvattnet tar med sig föroreningar framförallt från parkeringsytor och gator vidare till Järlasjön. Befintlig situation och framtida dagvattenhantering har utretts i en dagvattenutredning (*SWEKO 2021-10-22*).

En detaljplans genomförande får inte bidra till att en miljökvalitetsnorm (MKN) överskrids. Den preliminära vattenförekomsten Järlasjön har ännu inte några fastställda MKN, därför utgår dagvattenutredningens bedömningar och beräkningar från Sicklasjöns MKN då det är den närmaste vattenförekomsten nedströms. I dagvattenutredningen visas att detaljplanens genomförande och den förändrade markanvändningen, där markparkering föreslås ersättas med bebyggelse för kontor, bostäder och handel samt offentliga rum, i sig innebär att avrinningen och föroreningsbelastningen till Järlasjön minskar. Detta utan att åtgärder för lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) för rening och fördröjning räknats in.

Detaljplanens genomförande motverkar inte möjligheterna att uppnå MKN utan tvärt om bidrar detaljplanen till en bättre vattenkvalitet i Järlasjön. För alla beräknade föroreningsämnen, se tabell nedan, visas en kraftig minskning redan utan LOD-åtgärder, och en ytterligare minskning efter att ett restriktivt antagande om LOD-åtgärder räknats in. Fosfor är ett av Järlasjöns stora problem och tillförseln behöver minska. Planområdets bidrag av fosfor beräknas kunna minska med nästan 14 kg/år. Denna förändring från 17 kg till 3,2 kg/år motsvarar en minskning med ca 80% jämfört med nuläget.

Ämne	Nuläge kg/år	Planförslag utan LOD		Planförslag med LOD	
		kg/år	Kvarstående förorening jämfört med nuläge	kg/år	Kvarstående förorening jämfört med nuläge
Fosfor (P)	17	7,4	44%	3,2	19%
Kväve (N)	86	51	59%	40	47%
Bly (Pb)	1,5	0,69	46%	0,19	13%
Koppar (Cu)	1,4	0,92	66%	0,4	29%
Zink (Zn)	9,5	3,7	39%	1,4	15%
Kadmium (Cd)	0,054	0,024	44%	0,0054	10%
Krom (Cr)	0,42	0,38	90%	0,13	31%
Nickel (Ni)	0,52	0,25	48%	0,098	19%
Suspenderat material (SS)	15 000	2600	17%	890	6%
Bens(a)pyren (BaP)	0,0054	0,0031	57%	0,00051	9%

Tabell 1. Föroreningsbelastning nuläge, planförslag utan LOD och planförslag med LOD.

De dimensionerande dagvattenflödena från planområdet vid 10-, 30- och 100-årsregn har beräknats med en uppräkningsfaktor med 1,25 (så kallad klimatfaktor). Trots uppräkningsfaktorn beräknas framtida flöde från planområdet i stort motsvara befintligt dimensionerande flöde, detta till följd av den ändrade markanvändningen och färre hårdgjorda ytor än idag. Den årliga avrinningen från området beräknas minska från 41 000 m³ till cirka 29 000 m³, trots restriktiva antaganden om LOD-lösningar för att inte överskatta LOD-åtgärdernas effektivitet.

Vad gäller LOD-åtgärder ska planområdets byggnader, innergårdar, kvartersgator, kvarterstorg och allmänna platser följa Nacka kommuns dagvattenstrategi, och dokumentet ”Anvisningar och principlösningar för dagvattenhantering på kvartersmark och allmän plats” daterad 2018-03-22. I detaljplaner finns det begränsade möjligheter att detaljreglera dagvattenlösningar på kvartersmark. I planen föreslås dock en bestämmelse som i första hand reglerar innergårdarnas utformning och grönska men som även anger att gårdarna bland annat ska utformas för dagvattenhantering.

Grundvatten

Marken består av fyllnadsmassor, lera, torv, gyttja, silt och morän ovanpå berget. I geotekniskt PM (*Tyréns 2021-06-24*) och miljöteknisk markundersökning (*WSP 2021-01-21*) beskrivs att grundvatten finns i två magasin som skiljs åt av ett lerskikt. Bebyggelse, anläggningar, ledningar och övrig schakt planeras så långt som möjligt att hållas ovanför grundvattennivån. Om parkeringsgarage utförs i mer än ett plan under mark finns dock stor risk för kontakt med grundvattennivån. Vid arbeten under grundvattennivån krävs åtgärder och analyser för att undvika grundvattenpåverkan och föroreningsutbredning till och från omgivande mark. Sådana åtgärder ska ske i samråd med kommunens tillsynsmyndighet enligt miljöbalken. Vid pumpning av grundvatten där allmänna eller enskilda intressen påverkas krävs tillstånd enligt miljöbalken.

Skyfall

Huvuddelen av planområdet är väldigt flackt med endast små nivåskillnader. Mot Järlaleden i väster och mot Planiavägen i öster förekommer mer tydliga nivåskillnader. Områdets förutsättningar gör det utmanande att hitta tillräckliga lutningar som säkerställer en fungerande ytlig skyfallsavledning. Att ta fram en framtida höjdsättning av marken som säkerställer en lutning mot allmän gata, i första hand mot Planiavägen, har därför varit en viktig fråga att utreda. Framtagen skyfallsutredning (*SWECO 2021-10-22*) visar att extremregn kan avledas på ett säkert sätt från planområdet till Planiavägen och vidare mot Järlasjön. Detaljplanen reglerar markhöjder på allmän plats och på kvartermark för att säkerställa principiella lutningar.

Sedan tidigare har Nacka kommun tagit fram en förstudie för Planiavägen där en ombyggnad föreslås som en del i ett större åtgärds paket för att bland annat avhjälpa två instängda lågpunkter i Sickla. Dessa lågpunkter som riskerar att översvämmas ligger vid planerad tunnelbaneentré vid korsningen Alphyddevägen/Värmdövägen, samt vid Planiarondellen. Förstudien för Planiavägen visar en lösning där Planiavägen kopplas samman med Värmdövägen i norr, under en upphöjd Saltsjöbana, och där gatan ges en ny höjdsättning så att en ny lågpunkt skapas på Planiavägen, i planområdets sydöstra hörn. Från denna lågpunkt kan stora vattenflöden vid extremregn ledas vidare österut mot Järlasjön. Detaljplanen anpassas till framtagen förstudie och möjliggör därmed ombyggnad av Planiavägen. Den sista delen av avledningens vägen för skyfall är tänkt som ett dike eller en kanal, den sträckan ingår inte i aktuell detaljplan utan avses planläggas i framtida detaljplan för området öster om Planiavägen kallat Sodafabriken. I väntan på planläggning för Sodafabriken behöver skyfallsavledningen säkerställas genom ett servitut belastande fastigheten Sicklaön 117:17.

Så genomförs planen

För genomförandet av en detaljplan krävs i de flesta fall fastighetsrättsliga åtgärder som till exempel fastighetsreglering, avstyckning och bildande av servitut, ledningsrätt eller gemensamhetsanläggning. I detta kapitel finns information om hur detaljplanen är avsedd att genomföras. Av redovisningen framgår de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att planen ska kunna genomföras på ett samordnat och ändamålsenligt sätt.

Organisatoriska frågor

Nedan redovisas tidplaner för detaljplanarbetet och genomförandet av detaljplanen.

Tidplan

Planarbete

Samråd	december 2021
Granskning	kvartal 3-4 2022
Antagande i kommunfullmäktige	kvartal 3-4 2023

Laga kraft tidigast*

kvartal 4 2023

**Under förutsättning att detaljplanen inte överklagas*

Genomförande

Exploateringsavtal ska ingås i samband med detaljplanens antagande. Utbyggnad av allmän platsmark och kvartersmark enligt planförslaget kan ske efter att detaljplanen vunnit laga kraft. Byggstart med stöd av detaljplanen kan tidigast ske i början av 2024 under förutsättning att detaljplanen inte överklagas. Produktionsstart inom planområdets östra del bedöms tidigast ske 2028. Tidplan för genomförande innebär att utbyggnad av allmän plats enligt detaljplan sker etappvis i takt med utbyggnad av kvartersmarken.

Enskilt byggande med stöd av detaljplanen, det vill säga ansökan om bygglov, kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Fastigheterna kan anslutas till det kommunala VA-nätet efter det VA-utbyggnaden är klar och förbindelsepunkt är upprättad och slutbesiktigad. Eftersom VA-utbyggnaden planeras ske succesivt kommer även genomförandet inom kvartersmark att ske etappvis. VA-anslutningsavgift debiteras efter att anläggningarna är utbyggda och slutbesiktade.

Genomförandetid

Under genomförandetiden har fastighetsägarna en garanterad bygg rätt i enlighet med planen. Efter genomförandetidens slut fortsätter detaljplanen att gälla tills den ändras, ersätts eller upphävs. Genomförandetiden är 10 år från den dag planen vinner laga kraft.

Huvudmannaskap

Med huvudman för allmän plats menas den som ansvarar för och bekostar anläggande samt drift och underhåll av det område som den allmänna platsen avser. Kommunen är huvudman för allmän plats. Med tanke på detaljplanens utformning och komplicerade genomförande kommer ansvarsfrågor och gränser för fastighetsägarens respektive kommunens utbyggnader att studeras vidare under planprocessen och regleras i exploateringsavtal.

Ansvarsfördelning

Nedan redovisas hur ansvarsfördelningen ser ut vid genomförandet av detaljplanen.

Allmänna anläggningar

Vatten- och spillvatten

Nacka vatten och avfall AB (NVOA) ansvarar för utbyggnad, drift och underhåll av det allmänna VA-nätet. Nyförläggning av VA-ledningar krävs för att ansluta tillkommande bebyggelse till det allmänna ledningsnätet. Även vissa omförläggningar av ledningar kommer behövas. Planområdet ingår i det kommunala verksamhetsområdet för vatten och spillvatten. Om eventuella avsteg blir aktuellt där fastighetsägaren bygger ut delar av VA-nätet behöver det regleras i avtal med NVOA.

Utöver allmänt VA-nät kommer det troligen finnas ett privat VA-nät med ledningar där det i vissa lägen finns behov av att korsa allmän plats. Detta kan medföra behov av servitut för privata ledningar på allmän plats.

Dagvatten

Nacka vatten och avfall AB ansvarar för utbyggnad, drift och underhåll av det allmänna dagvattenätet. Planområdet ingår i det kommunala verksamhetsområdet för dagvatten. Fastighetsägaren ansvarar för att dagvatten från kvartersmark omhändertas enligt Nacka kommuns dagvattenstrategi och anvisningar för dagvattenhantering. Nacka kommun ansvarar för dagvatten från allmän plats, inkluderat säker avledning vid extremregn.

Elförsörjning, telenät och fibernät

Nacka Energi AB ansvarar för utbyggnad av det allmänna elnätet. Nya elnätsstationer och nytt ledningsnät kommer anläggas inom området. Detaljplanen reserverar E-område för en elnätstation men placering av elnätstationer förutsätts även ske i garage/källarplan.

Skanova och Stokab har ledningsnät för tele respektive fiber i anslutning till planområdet.

Fjärrvärme

Stockholm Exergi ansvarar för fjärrvärmenätet i området. Åtgärder för anslutning av planerad bebyggelse till fjärrvärmenätet kommer krävas.

Kvartersmark

Fastighetsägaren ansvarar för utbyggnad inom kvartersmark och för att säkerställa och ingå erforderliga avtal och överenskommelser med andra aktörer, exempelvis avseende vatten och avlopp, fjärrvärme, el, tele eller motsvarande som behöver ingås.

För tekniska anläggningar (användningsbestämmelse E) svarar respektive huvudman eller ägare.

För de fastighetsägare som får en utökad byggrätt i detaljplanen är det viktigt att tänka på att flera åtgärder kräver lov och tillstånd, såsom bygglov, rivningslov eller marklov.

Avtal

Nedan redovisas de avtal som ska tecknas/har tecknats och som har betydelse för genomförandet av planen.

Principöverenskommelse

En principöverenskommelse har tecknats mellan fastighetsägaren och Nacka kommun. Principöverenskommelsen reglerar bland annat kostnader för utredning och utförande av allmän plats samt andra principer som ska gälla inför och vid tecknande av exploateringsavtal.

Exploateringsavtal

För genomförandet av detaljplanen är det nödvändigt att teckna exploateringsavtal. Ett exploateringsavtal är ett avtal om genomförandet av en detaljplan mellan en kommun och en fastighetsägare avseende mark som inte ägs av kommunen. Exploateringsavtal tecknas i samband med detaljplaneläggning av mark som inte tillhör kommunen.

Exploateringsavtal ska tecknas mellan Nacka kommun och fastighetsägaren före antagande av detaljplanen. Exploateringsavtalet ska reglera ansvarsfördelning och ekonomiska förutsättningar för genomförandet av detaljplanen. Principen ska vara att fastighetsägaren bekostar samtliga bygg- och anläggningsåtgärder som är hänförliga till exploateringen, både lokala allmänna anläggningar och bebyggelse inom kvartersmark. Fastighetsägaren ska även erlagga ersättning för övergripande allmänna anläggningar. Utöver detta ska medfinansiering erläggas för tunnelbanans utbyggnad och Saltsjöbanans upphöjning. Som bilaga till exploateringsavtalet tas även utbyggnadsavtal fram med Nacka vatten och avfall AB.

Överenskommelse om fastighetsreglering

En överenskommelse om fastighetsreglering ska tecknas för mark som ska överföras mellan fastigheter och ska biläggas ansökan om fastighetsreglering.

Tekniska frågor

Nedan redovisas de tekniska lösningar som behöver hanteras vid genomförandet av detaljplanen.

Marksanering – avhjälpande av föroreningar

Markanvändning enligt detaljplanen förutsätter att fastighetsägaren åtgärdar föroreningar i mark, grundvatten, byggnader och inomhusluft i byggnader. Planbestämmelse finns som anger att marklov inte får ges för markarbeten, och att bygglov inte får ges för ändrad markanvändning, förrän tillsynsmyndigheten enligt miljöbalken har godkänt avhjälpandeåtgärder avseende markföroreningar. Innan schaktarbeten påbörjas i förorenad mark ska dessa anmälas till kommunens tillsynsmyndighet enligt miljöbalken.

Vatten och spillvatten

Planområdet är redan anslutet till kommunalt ledningsnät för vatten och avlopp. Ny bebyggelse ska anslutas till nätet i enlighet med anvisningar från Nacka vatten och avfall AB.

Spillvattennätet kommer byggas ut successivt och i planområdets västra del kommer det sannolikt behövas en tillfällig eller permanent lokal pumpstation. Planområdets östra del avses ledas till planerad kommunal pumpstation i närheten av Kyrkviken. Principerna för det framtida vatten- och spillvattennätet beskrivs närmare i teknisk förstudie (*Atrium Ljungberg 2021-10-08*).

Dagvatten

Lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) enligt kommunens anvisningar avses ske både från kvartersmark och allmän plats, innan avledning till allmän dagvattenledning.

Vid skyfall leds dagvattnet österut längs nya Siroccogatan mot Planiavägen och lågpunkten i planområdets sydöstra del. Därifrån krävs ytterligare åtgärder för att leda skyfallsvattnet vidare österut till Järlasjön på ett säkert sätt, i enlighet med den förstudie som tagits fram för Planiavägen och Järlaleden. För att omhänderta skyfallsvatten fristående från framtida ombyggnader utanför planområdet, föreslås ytlig avledning säkerställas genom servitut över fastigheten Sicklaön 117:17.

Vinterväghållning

Vinterväghållning på kvartersmark och allmän plats hanteras så långt som möjligt med lokala upplag av snö i exempelvis möbleringszoner. Frågan kommer studeras vidare under fortsatt planering och projektering.

El, tele och fiber

Ledningar för el, tele och fiber finns i Planiavägen. Lokalisering av anslutningspunkter kommer utredas vidare men i detta tidiga skede bedöms anslutning från Planiavägen vara möjlig.

Värme

Planområdet kommer ha möjlighet att ansluta till fjärrvärmenät. Lämpliga anslutningspunkter kommer utredas vidare, men anslutning bedöms kunna ske från Järlaleden i söder.

Avfall

Möjlighet till avfallshämtning finns från områdets allmänna och privata gator. Varje kvarter har ett eller flera möjliga lägen för miljörum vilket bedöms vara tillräckligt i detta skede. Hantering av visst avfall genom underjordiskt garage kan vara en lösning, men behöver studeras vidare. Bebyggelse och gränsdragningar mellan allmän plats och kvartersmark kan behöva ses över i detaljplanens granskningskede, exempelvis om avfallsutredning visar att bottentömmande avfallsbehållare är ett önskvärt system.

Särskild hänsyn under byggnadstiden

I områdets närhet planeras även andra byggnads- och infrastrukturprojekt. Särskild hänsyn till samordning med dessa projekt kommer att krävas under utbyggnadstiden. Vidare kommer genomförandet i detta och angränsande projekt innebära en påverkan och störningar för omgivningen, där behöver bostäder, skolor och förskolor beaktas särskilt.

Fastighetsrättsliga frågor

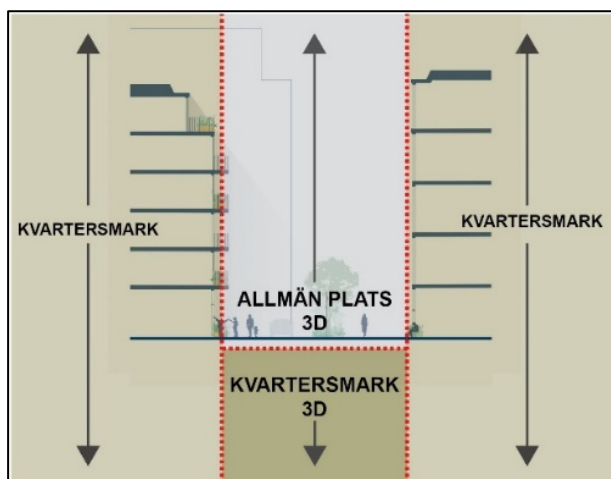
Nedan redovisas de fastighetsrättsliga frågor som behöver hanteras vid genomförandet av detaljplanen.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning krävs för att genomföra detaljplanen och möjliggörs när detaljplanen vinner laga kraft. Nedan följer en beskrivning av vilken fastighetsbildning kommunen anser behöver vidtas och hur denna kan genomföras. Beskrivningen är dock inte bindande för

lantmäterimyndigheten vid prövning i kommande lantmäteriförrättningar och det kan i vissa fall finnas andra möjliga åtgärder att vidta för att genomföra en viss del av planen. Inlösen av allmän plats kan genomföras tvångsvis i händelse av att överenskommelse om fastighetsreglering inte har träffats. För fastigheten Sicklaön 83:22 pågår en förrättning om avstyckning och bildande av gemensamhetsanläggning, ansökan överensstämmer inte med nuvarande planförslag.

Fastighetsbildning i höjdded (3D-fastighet) kommer bli aktuell i de delar där allmän plats kan underbyggas med garage (**P**) samt där underjordiska bergtrum finns (**C₁**) och (**J₁**). Detaljplanen anger både allmän plats och kvartersmark för dessa ytor, dock med tillägget att kvartersmarken är under gatunivå. I situationer med underliggande garage är en lämplig princip att fastigheten för den privata kvartersmarken fortsätter nedåt från garagetak, och vidare i underliggande mark, medan fastigheten för allmän plats är från garagetak och uppåt. Preliminärt bedöms gränsen ligga 1–1,5 meter under gatunivå och att gränsen läggs i överkant skyddsbetong över garagets tätskikt. Se principsektion nedan.



Figur 36. Principsektion för avgränsning i höjd mellan allmän plats och kvartersmark. Tillämplig i planområdets delar där kvartersmark medges under allmän plats genom användningsbestämmelserna (**P**), (**C₁**) eller (**J₁**).

Till detaljplanens granskningsskede förväntas ett mer detaljerat underlag för planerat garage vilket ger möjlighet för en mer preciserad avgränsning av planens 3D-utrymmen. Principer för gränsdragningar i höjdded kommer även förtydligas i exploateringsavtal i överenskommelser om fastighetsreglering. Ytterligare 3D-fastigheter kan bli aktuellt även inom kvartersmarken, exempelvis för att dela upp förskola, övriga bottenvåningar eller garage i olika fastigheter, eller ägarlägenheter, detta är dock möjligheter och inget som detaljregleras.

Servitut

Ett servitut är en rättighet som är knuten till en viss fastighet. Servitut gäller därför oberoende av vilka personer som äger fastigheterna. Ett servitut kan till exempel avse rätt att för ägaren till en viss fastighet ta väg över en annan fastighet. Servitut kan bildas genom lantmäteriförrättning (officialservitut) eller genom avtal mellan två fastighetsägare (avtalservitut).

Inom planområdet finns följande kända servitut:

- Avtalsservitut 0182IM-10/52982.1 för allmänt gång- och cykelstråk samt väg. Detta servitut bedöms inte påverkas, det fortsätter att gälla även om ändrad fastighetsbildning enligt detaljplanen innebär att området som berörs minskar.

- Avtalsservitut 01-IM8-84/2608.1 för vattenledning med mera. Detta servitut avser allmänna spillvattenledningar, bland annat i området vid Planiavägen. Aktuella ledningar har, eller kommer att, avvecklas/ersättas, varför servitutet bedöms kunna tas bort.

Som en del i planens genomförande behöver ett antal nya servitut bildas:

- Beroende på fastighetsindelning inom kvartersmark kan det behövas en mängd servitut mellan olika privatägda fastigheter, avseende exempelvis tillfart och garage, tillträde till kvartersgator, ledningar eller beroenden mellan olika konstruktioner.

- I något eller några lägen kan det bli aktuellt att befintliga privata ledningar behöver korsa allmän plats, dessa kan då komma att ligga kvar inom det som i detaljplanen övergår till allmän plats. Här bedöms servitut vara ett lämpligt sätt att reglera sådan rättighet.

- Avledning av skyfallsvatten behöver möjliggöras över fastigheten Sicklaön 117:17, utanför planområdet, från Planiavägen och vidare österut mot Järlasjön. Här bedöms ett servitut vara ett lämpligt sätt att reglera sådan rättighet för kommunen. Fastigheten Sicklaön 117:17 ägs av Sickla Industrifastigheter KB (AtriumLjungberg AB), det vill säga samma fastighetsägare som idag äger det område som berörs av aktuell detaljplan för Tryckluftsfabriken.

Gemensamhetsanläggningar

En gemensamhetsanläggning är en anläggning som är gemensam för flera fastigheter och som ska skötas gemensamt. Inrättandet av en gemensamhetsanläggning prövas vid förrättning av lantmäterimyndigheten med stöd av anläggningslagen. I beslutet (så kallat anläggningsbeslut) om att inrätta en gemensamhetsanläggning framgår vad som ingår i anläggningen (till exempel en väg eller en brunn).

En samfällighetsförening kan bildas för förvaltning av en eller flera gemensamhetsanläggningar. Samfällighetsföreningen har endast rätt att ansvara för underhåll och drift av den eller de anläggningar som beskrivs i anläggningsbeslutet. Om det inte bildas en samfällighetsförening sker förvaltningen av gemensamhetsanläggningen genom så kallad delägarförvaltning, vilket innebär att alla deltagare i gemensamhetsanläggningen måste vara överens om de beslut som fattas.

Inga gemensamhetsanläggningar finns inom planområdet. Beroende på hur framtida fastighetsindelning kommer se ut kan det bli aktuellt med en eller flera gemensamhetsanläggningar, exempelvis för gemensamt garage, kvartersgator, ledningar, innergårdar och utrymmen för avfallshantering. Detaljplanen anger inte några bestämmelser eller

markreservat för sådana gemensamhetsanläggningar, bedömningen är att frågorna kan hanteras i samband med fastighetsbildning.

Ledningsrätter

En ledningsrätt innebär en rättighet för ledningshavaren att vidta de åtgärder som behövs för att dra fram och använda en ledning eller annan anordning på den belastade fastigheten. Inrättandet av en ledningsrätt prövas vid förrättning av lantmäterimyndigheten med stöd av ledningsrättslagen.

Inom planområdet finns följande ledningsrätter:

- Nacka vatten och avfall AB har ledningsrätt för dagvattenledning med aktnummer 0182K-2007/5. Delar av sträckan planläggs som allmän plats vilket medför att ledningsrätten kan tas bort i berörd del. Övriga områden där ledningsrätten idag gäller föreslås som kvartersmark för ny bebyggelse vilket kommer innebära behov av ledningsflytt och förändring av ledningsrätten.
- Nacka Energi AB har en ledningsrätt med aktnummer 0182K-2007/4.1, avseende ledningsstråk och nätstationer. Ledningsrätten behöver förändras med anledning av omförläggning av ledningsstråk, nya nätstationer och bildande av allmän plats.

Exakta lägen för framtida ledningar och inbyggda nätstationer är inte klarlagt eller projekterat, behov av nya ledningsrätter kan komma att uppstå men detaljplanen har inga markreservat (u-områden) för detta då lägen och behov är osäkra. Bedömningen är att frågorna kan hanteras i samband med fastighetsbildning, alternativt att planen kompletteras med u-område till granskningsskedet.

Ekonomiska frågor

Nedan redovisas ekonomiska frågor till följd av detaljplanens genomförande.

Värdeökningar

I samband med att detaljplanen vinner laga kraft förväntas värdeökningar uppkomma för tillkommande bygggrätter inom planområdet, tillkommande bygggrätter ligger inom en och samma fastighet, Sicklaön 83:22.

Inlösen och ersättning

De fastigheter som vid planläggning får avstå mark för allmän plats har rätt till kompensation. Ersättningens storlek bestäms i lantmäteriförrättningen eller genom överenskommelser med fastighetsägaren. Principen för genomförande av denna detaljplan är dock att fastighetsägaren bekostar samtliga bygg- och anläggningsåtgärder inom detaljplanen, även allmänna anläggningar, vilket inkluderar inlösen av mark. Generella principer för överenskommelser i exploateringsavtal regleras i Nacka kommuns program för markanvändning.

De fastigheter som ska belastas av rättigheter såsom servitut eller ledningsrätt har rätt till kompensation. Ersättningens storlek bestäms i lantmäteriförordningen eller genom överenskommelser med fastighetsägaren. Områden som berörs av fastighetsreglering respektive upplåtelse av servitut beskrivs i bilaga 1, *Fastighetskonsekvensbeskrivning*.

Utbyggnads-, drift- och underhållskostnader

Nedan redovisas kostnader kopplade till utbyggnaden av detaljplanen samt kostnader för löpande drift och underhåll.

Kostnad för utbyggnad samt drift och underhåll av allmän plats

Kommunen är huvudman för allmän plats och svarar för framtida drift- och underhållskostnader. Kostnader för utbyggnad av allmänna anläggningar samt åtagande vid utbyggnad kommer att regleras i exploateringsavtal mellan Nacka kommun och fastighetsägaren. Utgångspunkten ska vara att fastighetsägaren ersätter kommunen utifrån principen om faktiska kostnader, alternativt, om kommunen finner det motiverat, på egen bekostnad bygger ut anläggningarna och överläter dem vederlagsfritt till kommunen.

Kostnad för utbyggnad samt drift och underhåll inom kvartersmark

Kostnaden för bygg- och anläggningsåtgärder inom kvartersmark samt drift och underhåll bekostas av respektive fastighetsägare.

Kostnad för anläggande samt drift och underhåll av vatten- och spillvattenanläggningar

Nacka vatten och avfall AB ska vara huvudman för utbyggnad och skötsel av det allmänna VA-nätet. Utbyggnadsordning, etappindelningar, överlämningar och ekonomiska regleringar hanteras i utbyggnadsavtal mellan fastighetsägaren och Nacka vatten och avfall AB.

Inom kvartersmark ansvarar fastighetsägaren för utbyggnad och samtliga kostnader gällande vatten- och spillvattenanläggningar.

Kostnad för dagvattenhantering

Nacka vatten och avfall AB ansvarar för upprättande av förbindelsepunkt för dagvatten och avledning därifrån. Nacka vatten och avfall AB tar bara emot dagvatten enligt riktlinjerna i Allmänna bestämmelser VA (*ABVA Svenskt vatten*).

Fastighetsägaren ansvarar för och bekostar omhändertagande av dagvatten från kvartersmark. Nacka kommun ansvarar för och bekostar omhändertagande av dagvatten från allmän plats.

För drift och underhåll av dagvattenmagasin inom kvartersmark svarar fastighetsägaren. Nacka kommun har drift- och underhållsansvar för dagvattenanläggningar inom allmän plats.

Kostnad för anläggande samt drift och underhåll av el-, tele- och fibernät samt fjärrvärme

Respektive ledningsdragande bolag ansvarar för kostnader för drift och underhåll av de allmänna ledningsnäten. Kostnader för nyanläggning/omläggning av ledningar regleras mellan fastighetsägaren och ledningsbolagen.

Kostnader för anläggande samt drift och underhåll av statliga vägar

Trafikverket ansvarar för drift och underhåll på statliga vägar. Planområde angränsar i söder till den statliga vägen Järlaleden, väg 260.

Taxor och avgifter

Nedan redovisas kostnader kopplade till taxor och avgifter till följd av detaljplanens genomförande.

Förrättningskostnader

Fastighetsägaren svarar för samtliga förrättningskostnader för genomförandet av detaljplanen, förutom förrättningskostnader förknippade med reglering av mark vid Planiovägen och Järlaleden.

Planavgift

Kostnaden för att ta fram detaljplanen har reglerats i ett planavtal. Någon planavgift tas därmed inte ut i samband med bygglovsansökan.

Avgifter för bygglov, marklov samt andra tillstånd och dispenser

Avgift för bygglov, marklov samt andra tillstånd och dispenser betalas av fastighetsägaren/den som söker lovet, enligt vid tidpunkten gällande taxor.

Anslutningsavgifter

Nacka vatten och avfall AB tar ut en anslutningsavgift av respektive fastighetsägare för framdragning av servisledning samt upprättande av förbindelsepunkt enligt VA-taxan för den allmänna vatten- och avloppsanläggningen. Avgifter enligt denna taxa tas ut för att täcka de nödvändiga kostnaderna för de allmänna vatten- och avloppsanläggningarna. Avgifterna ska betalas av ägare till fastigheter inom anläggningens verksamhetsområde. Avgiftsskyldigheten inträder när Nacka vatten och avfall AB har upprättat förbindelsepunkter och informerat fastighetsägaren om dessa. Den för varje tillfälle gällande taxan finns tillgänglig på Nacka vatten och avfalls webbplats.

Avgifter för avfallshantering betalas av respektive fastighetsägare till Nacka vatten och avfall enligt vid tidpunkten gällande avfallstaxa avseende kommunalt avfall. För verksamheterna kan det dock under vissa förutsättningar bli aktuellt med avfallshantering i egen regi.

Anslutningsavgifter för el-, tele- och fibernät betalas av fastighetsägare till respektive ledningsägare enligt vid tidpunkten gällande taxor.

Konsekvenser av detaljplanen och dess genomförande

I detta avsnitt beskrivs de övergripande konsekvenserna av planförslaget dels ur ett långsiktigt helhetsperspektiv och dels för enskilda berörda fastigheter.

Avvikelse från översiktsplanen

Principiellt sett överensstämmer detaljplanen väl med översiktsplanen och dess strategier och mål. Översiktsplanen anger dock ett betydligt lägre antal nya arbetsplatser inom Sicklaområdet, cirka 2500, jämfört med de 7000 som detaljplanen preliminärt kan resultera i. Denna höga uppskattning kommer från fastighetsägaren och är en preliminär bedömning utifrån antaganden om personaltäthet och om fördelning mellan handel, kontor, utbildning och andra verksamheter. Olika typer av verksamheter har väldigt olika personaltäthet, vilket gör att det faktiska antalet arbetsplatser beror på vilken typ av verksamheter som etableras inom området. Då översiktsplanen är vägledande och inte bindande bedöms denna skillnad kunna accepteras. Ett ökat antal arbetsplatser bidrar också till att uppnå översiktsplanens mål om 15 000 nya arbetsplatser i Nacka till år 2030. Under planprocessen kommer dock uppskattningarna om antalet arbetsplatser ses över kontinuerligt så att de blir så korrekta som möjligt.

Översiktsplanen refererar till den utvecklade strukturplanen för Nacka stad där det nämns att 5–6 våningar är ett lämpligt våningsantal för tillkommande bebyggelse. Planförslaget innehåller nu flera delar med 7 våningar vilket inte överensstämmer till fullo med det som står i översiktsplanen. Eftersom översiktsplanen är vägledande, och planförslaget även innehåller 4–6-våningsdelar samt konsekvent tillämpar indragna översta våningsplan, bedöms skillnaden kunna accepteras.

Miljökonsekvenser

Planen innebär ett effektivt markutnyttjande där ett gammalt industri- och handelsområde omvandlas till tät stadsbebyggelse för arbetsplatser, bostäder, handel och service. Detaljplanen innebär positiva konsekvenser vad gäller rening av dagvatten, och därmed även positiva konsekvenser för Järlasjöns vattenkvalitet. Planen innebär att förorenad mark hanteras och åtgärdas för att uppfylla kraven för föreslagen markanvändning, vilket är positivt för grundvattensituationen, närliggande sjöar och för miljö och hälsa generellt.

Vägrafikbuller och buller från befintlig Saltsjöbana bedöms kunna hanteras med bebyggelsens utformning och anpassningar av planlösningar. Buller från framtida upphöjd Saltsjöbana är dock en stor utmaning vad gäller bullerhantering i detaljplanen, detta eftersom bullernivåerna bedöms öka och få större spridning samt eftersom det handlar om en framtida anläggning där alla detaljer om bullerskydd och tågmodeller inte är kända. Bullerutredningen visar dock att det är rimligt att klara riktvärden för bullernivåer, men vidare utredningar behövs för bebyggelsens detaljutformning. Detaljplanen innebär inte någon negativ påverkan för omgivande bebyggelse vad gäller buller. Vid byggskedet är det dock troligt med störningar för omgivningen.

Vad gäller lokalklimat innebär detaljplanen möjlighet att utforma stadsmiljön med träd, planteringar och skuggningar så att höga temperaturer kan hanteras bättre än i dagens asfalterade och solexponerade situation. Detaljplanen innebär en negativ konsekvens för kulturmiljön i och med föreslagen rivning av befintliga industrier från efterkrigstiden. Upplevelsen av den hårda industrikaraktern påverkas också negativt av ökade inslag av vegetation.

En utförligare sammanställning av miljökonsekvenserna finns i en separat miljöredovisningen som utgör underlag till detaljplanen.

Miljö- och klimatambitioner i stadsutvecklingen i Nacka

I planeringen finns alltid ett generellt hållbarhetsarbete som återspeglas i planens utformning. I enlighet med kommunens strategi Miljö- och klimatambitioner i stadsutvecklingen i Nacka har ambitioner inom strategins sex strategiska inriktningar formulerats. Nedan redovisas åtgärder som är aktuella att vidtas i projektet för att uppnå respektive ambition.

1. Tillgängliga och utvecklade park- och naturområden

Ambition: Se beskrivning på sida 13.

Aktuella åtgärder: Planläggning av ny allmän plats i form av gator och park inom planområdet, samt stråk mot park- och natur i närområdet.

2. Hållbart resande och mobilitet

Ambition: Se beskrivning på sida 13.

Aktuella åtgärder: Tillämpning av kommunens flexibla parkeringstal för bostäder, övrig bilparkering utreds i separat trafikutredning där hänsyn tas till områdets läge och mycket goda kollektivtrafikutbud.

3. Energieffektivt, attraktivt och sunt byggande

Ambition: Se beskrivning på sida 13.

Aktuella åtgärder: Detaljplanen styr inte energiåtgång i bygg- eller driftskede eller specifika materialval. Tät bebyggelse med modern standard innebär dock goda förutsättningar för hög energieffektivitet. Detaljplanen ger möjligheter för exempelvis byggande med trästomme och installation av solceller på tak, det är dock inget som tvingas fram utan är upp till fastighetsägaren att utveckla i bygglovskedet. Utformning och placering av offentliga rum ger varierande miljöer där sol och skugga växlar över dygnet. För bostadskvarteren finns det möjligheter till skyddade innergårdar, balkonger och takterrasser vilket tillsammans med det centrala läget och närservice kan bidra till goda boendekvaliteter. Detaljplanens genomförande förutsätter avhjälpande av markföroreningar vilket bidrar till en sund livsmiljö.

4. Hållbar hantering av vatten i bebyggelsen

Ambition: Se beskrivning på sida 13.

Aktuella åtgärder: Höjdsättning av mark regleras för att säkerställa en ytlig avledning av dagvatten vid stora regn. Gator och kvartersgator har utrymme för träd och andra dagvattenfördröjande åtgärder. Utformningen av föreslagen park kan studeras vidare för att bidra till en hållbar dagvattenhantering. Hantering av dagvatten i övrigt regleras inte i detalj, men den föreslagna markanvändningen innebär i sig minskade föroreningshalter. Kommunens anvisningar för dagvattenhantering ska tillämpas både inom allmän plats och kvartersmark.

5. Hållbar avfallshantering och återbruk

Ambition: Se beskrivning på sida 13.

Aktuella åtgärder: Dessa aspekter regleras inte på detaljnivå. Avfallshanteringen kan lösas via gator på allmän plats och kvartersmark, samt eventuellt i garage. Avfallslösningar avses utredas vidare för att hitta lämpliga avfallssystem.

6. Anpassning framtida klimat

Ambition: Se beskrivning på sida 14.

Aktuella åtgärder: Stadsmiljöer är ofta hårdgjorda och innebär risk för höga temperaturer vid värmeböljor, vilket förväntas bli vanligare i framtiden. Detaljplanens höga bebyggelse och smala gator innebär att gatumiljöerna till stor del kommer vara skuggade, men med sol vissa delar av dygnet. Trädplanteringar längs gator och i planerad park, samt möjlighet till plantering på bostadsgårdar och förgårdsmark bedöms vara positivt för stadsmiljöns temperatur.

Sociala konsekvenser

Att ersätta dagens bilpräglade handelsområde med en tät och blandad stadsbebyggelse bedöms ge stora positiva konsekvenser för framtida boende, verksamma, närboende och en bredare allmänhet. En detaljplans konsekvenser när det gäller sociala frågor är svåra att bedöma eftersom fysisk planering bara är en av många faktorer som påverkar social hållbarhet. Många människor på liten yta med närhet till kollektivtrafik och service ger förutsättningar för ett befolkat stadsrum under olika tider på dygnet vilket är positivt för det sociala livet och kan bidra till trygghet. Förslaget innebär att Sicklas centrala delar ännu tydligare blir ett centrum och även fortsättningsvis kan fungera som en mötesplats både för närområdet och ett större område. Detaljplanen styr inte frågor om lägenhetsstorlekar, upplåtelseform eller boendestandard. Sådana aspekter är dock exempel på sådant som påverkar människors dagliga liv i en stadsdel men som inte kan konsekvensbedömas i planskedet.

Trygghet och säkerhet är viktiga frågor i hela området. I västra delen med mestadels arbetsplatser finns risk att området upplevs tomt under sena kvällar efter handelns stängning, något som behöver vägas in när bebyggelsen och de offentliga rummen studeras vidare inför genomförandet. Utformning och funktioner längs Järlaleden och Planiavägen påverkar upplevelsen att röra sig till, från eller förbi planområdet. Där bör sockelväningar utformas så att

de inte upplevs slutna eller monotona. I övrigt är det viktigt att vid framtida projektering göra aktiva val avseende siktlinjer, belysning, vegetation och annan detaljutformning för att öka känslan av trygghet. Stora parkeringsgarage är miljöer som kan kräva särskild omsorg för att inte upplevas otrygga.

Eftersom en tunnelbanestation kommer finnas vid planområdets norra del innebär det stora flöden av verksamma, boende och besökare under stora delar av dygnet. Platser som många rör sig vid är särskilt viktiga från trygghetsperspektiv. Som en del i framtagandet av detaljplanen har trygghetsfrågor utvärderats och analyserats särskilt i en trygghetskonsekvensanalys (Stiftelsen Tryggare Sverige 2021). Där bedöms planförslaget som helhet fungera väl från trygghetsperspektiv. Aspekten om tydlighet har dock fått något lägre bedömning bland annat till följd av att det är svårt att bedöma i planskedet men också för att de föreslagna privatägda gatorna kan leda till en otydlighet vad gäller ansvar, ägande och rättigheter. Analysen rekommenderar bland annat att tillåta viss fordonstrafik utöver lokalgatorna, som ett sätt att öka antalet rörelser i området, samt att organisera och dela upp parkeringsgarage på ett genomtänkt sätt.

Till följd av detaljplanens omfattning och läge i förhållande till befintliga bostäder, idrottsanläggningar, skolor och förskolor har även barnperspektivet analyserats närmare (*Tyréns 2021-09-03*). Detta som ett sätt att adressera viktiga frågor för barn och ungas bästa och utifrån deras rättigheter enligt barnkonventionen och stadsbyggnadsprojektets mål. Den största utmaningen som lyfts fram är att skapa tillräckliga friytor såväl på förskolegård och bostadsgårdar som i det offentliga rummet. Brist på friytor innebär risk för högt slitage, sämre kvalitet och höga driftkostnader för de grönytor som erbjuds. På det stora hela bedöms dock planeringsinriktningen med en tät och blandad stadsmiljö med gång- och cykelprioriterade stråk, innebära stora positiva konsekvenser för barn och unga jämfört med dagens miljö.

Ekonomiska konsekvenser

Detaljplanen medför att allmän plats kommer att byggas ut för att bidra till en ökad tillgänglighet, nya rekreationsytor och bättre trafiksäkerhet för gående och cyklister i anslutning till den nya bebyggelsen och den framtida tunnelbanestationen. Planförslaget i stort bedöms innebära mycket goda förutsättningar för kollektivt resande för boende, verksamma och besökare. Den nya bebyggelsen bedöms också ge goda förutsättningar för verksamheter, handel och lokal service vilket är positivt för Nackas näringsliv.

Fastighetsägaren bidrar med exploateringsersättning för sin nytta av de allmänna anläggningarna, alternativt bygger ut de lokala anläggningarna på egen bekostnad och sedan lämnar över dessa till kommunen. Fastighetsägaren medfinansierar även utbyggnaden av tunnelbanan och Saltsjöbanans upphöjning. Som helhet beräknas projektets utbyggnad vara kostnadsneutral för kommunen. Samtidigt innebär planens genomförande ökade driftkostnader för kommunen. De driftkostnader som uppstår för kommunen är skötsel och underhåll av nya anläggningar, till

exempel lokalgator, park och det nordsydliga stråket med prioritet för gång- och cykelstråket. Detaljplanen väntas på sikt medföra ökade fastighetsvärden inom området då detaljplanen möjliggör för fler bostäder, arbetsplatser, service och handel i ett mycket kollektivtrafikhögt läge.

Avvägning mellan motstående intressen

Tät stadsmiljö – friytor

Detaljplanen innebär en stor mängd bostäder och arbetsplatser som, sett till planområdet, får relativt lite friytor i form av grönytor. Området behöver dock ses i ett större sammanhang där en mycket hög bebyggelsestäthet kan förväntas i Sickla, med sitt centrala läge och sin mycket goda kollektivtrafikförsörjning. Inom några hundra meter från planområdet finns fina grönområden med vattenkontakt och på promenadavstånd nås även Nackareservatet. Även om de allmänna grönytorerna i planområdet kommer vara begränsade bedöms det i ett helhetsperspektiv vara en rimlig avvägning mellan berörda intressen och jämfört med områdets befintliga innehåll.

Bebyggelse och stadsutveckling - Östlig förbindelse

Framtagandet av denna detaljplan innebär förändrad reglering för området som eventuellt kan komma att bli aktuellt för en framtida Östlig förbindelse. Planens utformning innebär att Nacka kommuns inriktning för stadsbyggandet som pekas ut i översiktsplanen kan tillgodoses, detta samtidigt som ett framtida preciserat riksintresse för Östlig förbindelse kan tillgodoses. Om en sådan kombinerad markanvändning inte skulle vara möjlig påverkas Nacka kommuns möjligheter att uppfylla kommunens aktuella mål och planeringsinriktning samt möjligheterna att uppfylla de avtal som tecknats mellan kommunen och staten om bostadsbyggande. Detta till följd av ett intresse som i dagsläget varken är utpekat riksintresse eller har något beslut om genomförande. Till sammanhanget hör också att det redan idag finns befintliga byggnader, garage, brokonstruktioner och skyddsrum med djup grundläggning inom berört område. Utöver detta finns även outnyttjade byggrätter i gällande detaljplan i området för en eventuell Östlig förbindelses ramper. Kommunens avvägning mellan berörda intressen är att ny stadsbebyggelse kan tillåtas inom området, utan att påtagligt försvåra ett genomförande av en eventuell framtida Östlig förbindelse. Eventuella negativa konsekvenser för Östlig förbindelse begränsas med föreslagna planbestämmelser om schaktdjupsbegränsning (dock med tillåten pålning till berg). Detta bedöms vara en rimlig avvägning som sammantaget leder till en lämplig och rationell markanvändning, och som även beaktar det eventuella behovet av en framtida kombinerad markanvändning med underliggande bergtunnlar.

Ekonomisk genomförbarhet, sanering av mark, och underjordisk parkering – bevarande av bebyggelse av kulturhistoriskt intresse.

Den sanering som krävs för planerade markanvändningar bedöms vara omfattande och kostsam. Flera av detaljplanens positiva aspekter kommer från att bilparkeringen flyttas från markytan till underjordiska garage, även detta är en kostsam åtgärd med komplicerade konstruktioner. Sammantaget, sett till befintliga byggnader och miljöns kulturhistoriska värden, har det bedömts att det varken är tekniskt eller ekonomiskt rimligt att bevara befintliga byggnader och samtidigt

sanera marken och bygga garage. Denna avvägning innebär negativa konsekvenser från kulturmiljöperspektiv. Inom planområdet föreslås en ny park och gatuplanteringar. Detta är generellt sett positivt ur många aspekter, men kan innebära att den renodlade och hårda industrikaraktären försvagas.

Kvartersmark – allmän plats

I traditionella stadsmiljöer utgör gator och torg allmän plats. I detaljplanen har det gjorts en avvägning mellan behoven av allmän plats och fastighetsägarens tydliga vilja att precis som idag kunna fortsätta äga och ansvara för områdets friområden. De viktigaste övergripande stråken och den centrala parken planeras som allmän plats och alla bostadskvarter ansluter till allmän gata, medan flera gågator, kvartersgator, gränder och torg även fortsättningsvis planeras som kvartersmark.

Fastighetskonsekvensbeskrivning

Detta kapitel beskriver vilka fastighetsrättsliga konsekvenser som detaljplanen medför för fastighetsägare inom planområdet.

Fastigheten Sicklaön 83:22 utgör huvuddelen av planområdet. Fastigheten bedöms få stora värdeökningar i samband med detaljplanen samtidigt som fastigheten påverkas negativt av avstående av mark för allmän plats. Införandet av allmän plats innebär även att behovet av belastningar i form av ledningsrätter för allmännyttiga ledningar minskar jämfört med idag. Vidare innebär detaljplanen stora åtaganden för fastighetsägaren i samband med genomförandet och framtida drift av exempelvis kvartersgator. Enligt detaljplanen belastas fastigheten även med rivningsförbud för två byggnader, byggnaderna bedöms dock vara i gott skick och regleringen bedöms inte medföra några omedelbara behov av åtgärder.

Fastigheten Sicklaön 117:17 ingår inte i planområdet men föreslås upplåta område för servitut för avledning av skyfall från Planiavägen till Järlasjön. Servitutet bedöms behövas i väntan på permanent lösning i framtida detaljplan för området Sodafabriken där Sicklaön 117:17 ingår. Fastigheten påverkas därmed negativt av förslaget även om den inte ingår i planområdet. De negativa konsekvenserna för fastighetsägaren bedöms dock som begränsade då fastigheten är en del av ett större fastighetsinnehav som ägs av samma fastighetsägare som äger fastigheten Sicklaön 83:22.

Fastigheten Sicklaön 76:1, som inrymmer Saltsjöbanan och ägs av Storstockholms Lokaltrafik AB (Trafikförvaltningen Region Stockholm), angränsar till planområdet. Fastigheten påverkas inte direkt av detaljplanens reglering, men efter planens genomförande kommer det finnas bostäder på närmare avstånd än i dagsläget vilket kan vara negativt sett från dagens användning. Detaljplanen är också anpassad efter planerna på att höja upp Saltsjöbanan på en bro genom Sickla, planen förutsätter dock inte att upphöjningen genomförs.

I bilaga 1, fastighetskonsekvensbeskrivning, redovisas en sammanställning av de fastighetsrättsliga konsekvenser som uppkommer för respektive fastighet som berörs av planen.

Medverkande i planarbetet

Jerk Allvar	planarkitekt	planenheten
Hanna Flygt	projektledare	exploateringsenheten Nacka stad
Oscar Haeffner	trafikplanerare	planenheten
Marie Edling	landskapsarkitekt	planenheten
Alice Ahoniemi	miljöplanerare	miljöenheten
Sofia Bergström	sakkunnig föroreningar	miljöenheten
Rebecca Kolmodin	sakkunnig buller	miljöenheten
Johannes Kruusi	byggnadsantikvarie	konsult KMV forum
Lejla Lindh	delprojektledare	enheten för bygg och anläggning
Anna-Karin Gillström		
Romanus	bygglovhandläggare	bygglovenheten
Ingrid Jansson	förrättningslantmätare	lantmäterimyndigheten Nacka
Jan Wennberg	Projektledare VA	Nacka vatten och avfall (NVOA)
Mats Eriksson	avfallshandläggare	Nacka vatten och avfall (NVOA)

Planenheten

Susanne Werlinder
Planchef

Jerk Allvar
Planarkitekt