



Nacka KLM

Akt nr:

0182K-2000/96

2000/96

KARTAN PLAN

A31(2st)

Nacka kommun
Kommunfullmäktige

NACKA KOMMUN	
Nämnd:	
2000-06-29	
Diarienumr	Diarietjänstbeteckn.

Sammanträdesprotokoll DP238

Sammanträdesdatum
2000-05-29

INKOM LÄNSSTYRELSEN STOCKHOLMS LÄN Planenheten
2000-06-09
1933-00-29202

§ 97

Detaljplan för del av Atlas Copco, Sicklaön 83:22 m.fl., "Centrala Sickla"

Beslut

Kommunfullmäktige antar detaljplanen för del av Atlas Copco, Sicklaön 83:22 m.fl., "Centrala Sickla".

Ärendet

Planområdet är centralt beläget på Sicklaön. I norr gränsar planen till Saltsjöbanan. I öster inkluderar planen Planavägen och en ny föreslagen rondell vid Järlaleden. I söder gränsar planen till Järlaleden. I väster innehåller planen en ny infart till Marcusplatsen samt byggnaderna öster om Marcusplatsen.

Målet är att fastigheten Sicklaön 83:22 m.fl., "Centrala Sickla", ska utvecklas till:

- en plats för arbete, service, handel, kultur och rekreation
- ett tillgängligt område för handel med låga priser, god miljö och god kollektivtrafik som attraherar boende i näraliggande bostadsområden men även ett större omland
- ett arbetsområde med moderna lokaler, goda kommunikationer och bra service.

Planändringen avser de delar av fastigheten som idag utnyttjas för Sickla Stormarknad och de byggnader som utgör gräns mellan Sickla Stormarknad och Marcusplatsen. Marcusplatsen är den "gröna" verkstadsgård, park, som ligger centralt inom fastigheten. Markanvändningen ändras från industriändamål till centrumändamål vilket innefattar butiker, restauranger, samlingslokaler, kontor m.m. Trafikföringen på omgivande gatunät ses över och utfartsförbudet mot Järlaleden vid Gillevägen

Handlingar i ärendet

Utdrag § 74/2000	Bil 35/a
Samrådsnämnden Sicklaön, utdrag § 30/2000	Bil 35/b
Förslag till beslut med bilagor	Bil 35/c
Överskrivningar med kartor	Bil 35/d

Ärendets tidigare behandling

Kommunstyrelsen hade den 8 maj 2000, § 74, beslutat föreslå kommunfullmäktige att anta detaljplanen för del av Atlas Copco, Sicklaön 83:22 m.fl., "Centrala Sickla".

Beslutsgång

Kommunfullmäktige beslutade i enlighet med kommunstyrelsens förslag.

REGISTRERING

2000-08-02

Införing i Fastighetsregistret har verkställts.

För lantmäterimyndigheten i Nacka Kommun

Utfärdades Sign

Utdragsbestyrkande

[Signature]

LAGAKRAFTBEVIS

datum 2000-07-07

Detta beslut har vunnit laga kraft

den 28 juni 2000

Kommunstyrelsen i Nacka kommun

[Signature]

Länsstyrelsen i Stockholms län, beslutet 2000-07-07
Länsstyrelsen beslutar enligt 12 kap 2 § plan- och bygglagen att prövning av anlagandebeslutet enligt detta protokoll inte skall ske.
[Signature]

LAGAKRAFTBEVIS

datum 2000-07-07

Detta beslut har vunnit laga kraft

den 28 juni 2000

Kommunstyrelsen i Nacka kommun

Yvonne Brunnmel

NACKA KOMMUN
Miljö & Stadsbyggnad
Micaela Lavonius

DP 238

Projekt 9181 KFKS 98/117 214

Denna detaljplan har
ändrats genom beslut
ONS 2001-09-18 §129
Se akt 01826-2001/152

PLANBESKRIVNING

Detaljplan för del av Atlas Copco, Sicklaön 83:22 m fl, "Centrala Sickla", Nacka kommun

Upprättad på Miljö- & Stadsbyggnad i december 1999

HANDLINGAR

Detaljplaneförslaget omfattar:

Detaljplanekarta i skala 1:1000

Till förslaget hör även:

1. Denna beskrivning
2. Genomförandebeskrivning
3. PM om överordnade trafikfrågor, Saltsjöbanan och trafikbuller,
Bilagor 1-2 till PM om överordnad trafik
4. Miljökonsekvensbeskrivning, mars 1999
5. Komplettering av MKB, december 1999
Bilagor 1-6 till MKB
6. Illustrationer
7. Fastighetsförteckning

PLANENS MÅL OCH SYFTE

Målet är att fastigheten Sicklaön 83:22 m fl, "Centrala Sickla", ska utvecklas till:

- en plats för arbete, service, handel, kultur och rekreation
- ett tillgängligt område för handel med låga priser, god miljö och god kollektivtrafik som attraherar boende i näraliggande bostadsområden men även ett större omland
- ett arbetsområde med moderna lokaler, goda kommunikationer och bra service

Planförslaget innebär dels ändring av gällande detaljplan, dels att de delar av fastigheten Sicklaön 83:22, som idag helt saknar plan, planläggs. Planändringen avser de delar av fastigheten som idag utnyttjas för Sickla Stormarknad och för de byggnader som utgör gräns mellan Sickla Stormarknad och Marcusplatsen.

Marcusplatsen är den "gröna" verkstadsgård eller park som ligger centralt inom fastigheten. Markanvändningen ändras från industriändamål till centrumändamål vilket innefattar butiker, restauranger, samlingslokaler, kontor mm. Trafikföringen på omgivande gatunät ses över och utfartsförbudet mot Järlaleden vid Gillevägen tas bort.

PLANDATA

Läge

Planområdet är centralt beläget på Sicklaön. I norr gränsar planen till Saltsjöbanan. I öster inkluderar planen Planiavägen och en ny föreslagen rondell vid Järlaleden. I söder gränsar planen till Järlaleden. I väster innehåller planen en ny infart till Marcusplatsen samt byggnaderna öster om Marcusplatsen.

Areal

Planområdet omfattar totalt ca 12,5 ha. Av denna yta ligger ca 11 ha inom fastigheten Sicklaön 83:22. Övriga delar är Planiavägen norr om Järlaleden och en ny cirkulationsplats i korsningen Järlaleden - Planiavägen.

Markägoförhållanden

Fastigheten Sicklaön 83:22 ägs av LjungbergGruppen AB, Saltsjöbanans spårområde ägs av AB Storstockholms Lokaltrafik, SL och gatun Marken, dvs Järlaleden och Planiavägen ägs av Nacka kommun. Järlaleden förbi området och Planiavägen mot Älta förvaltas av Vägverket.

GÄLLANDE PLANER OCH TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

Nacka kommuns översiktsplan 1991 redovisade att aktuellt område skulle bli föremål för en fördjupning av översiktsplanen med inriktning mot arbetsplatser, bostäder och institutioner.

I fördjupad översiktsplan för Sickla betecknas Centrala Sickla med BCK som område för bostäder, kommersiell service och verksamheter. Planens södra del antogs av kommunfullmäktige 1998-12-14. I planen sägs:

"Ambitionen att sammanbinda handelsområdet och Marcusplatsen är angelägen och lovvärd. Detta avses ske genom att mellanliggande byggnad öppnas och publika verksamheter kommer till i bottenvåningen."

I arbetet med den fördjupade översiktsplanen har särskild uppmärksamhet ägnats åt Centrala Sickla och handelsfrågorna. I planens sammanfattning konstateras dels att Sickla, "genom sitt läge och sina goda kommunikationer...har stora möjligheter för etablering av verksamheter och funktioner som traditionellt förknippas med

innerstaden", dels att, "det nuvarande stormarknadsområdet behålls som en plats för handel och service, men kan utvecklas med annat innehåll i framtiden".

Vidare sägs i planens avsnitt om varuförsörjning: "Den helt dominerande butiksanläggningen är.....Sickla Stormarknad med ett 25-tal butiker och en sammanlagd yta av ca 25.000 m².....Med utgångspunkt från detta föreslås att stormarknadsområdet behålls som en plats för handel med god miljö och god kollektivtrafik."

Gällande planer

För handelsområdets sydöstra del gäller stadsplan nr 16, fastställd 1960-04-01. Planen redovisar Järlaledens sträckning och området norr om leden för storindustriändamål. För handelsområdets nordvästra del saknas detaljplan. För byggnaderna mellan Marcusplatsen och handelsområdet gäller detaljplan S 230, fastställd 1972-04-13. Planen redovisar området för industriändamål.

För en mindre del av Planriavägen gäller detaljplan S 26, fastställd 1963-04-10. För en mindre del av Järlaleden gäller detaljplan S 330, fastställd 1983-03-07. De berörda delarna av dessa båda planer redovisas som allmän plats – gatumark.

För planområdets östra spets, del av Planriarondellen, gäller strandskydd, intill 100 meter från Kyrkviken, enligt Miljöbalken, 7 kap. (tidigare NVL 15§).

Kommunala ställningstaganden

Kommunstyrelsen godkände 1999-01-11, §12 en Start-PM med program för detaljplan för del av Atlas Copco, Sicklaön 83:22 mm samt tidsplan och planavtal för planarbetets bedrivande. Vid arbetsutskottets behandling av ärendet 1998-12-15, §283 noterades att kopplingen bostäder – spårområde måste belysas i planarbetet.

PLANOMRÅDET

Historik (ur antikvarisk förundersökning)

Fastigheten Sicklaön 83:22 förvärvades i december 1997 av LjungbergGruppen AB från Atlas Copco. För hela fastigheten har en antikvarisk förundersökning genomförts för att de stora industri- och kulturhistoriska värden som finns i enskilda byggnader, men också i området som helhet, ska kunna tas tillvara och utgöra en av utgångspunkterna i det fortsatta arbetet med utveckling av området.

Områdets utveckling startade när Saltsjöbanan stod klar 1892. Wallenbergföretaget Diesels Motorer AB etablerades 1898 i Sickla. 1917 gick företagen Nya Atlas och Diesels Motorer samman och vid 1920-talets mitt flyttade Atlas till Sickla. 1948 lades motortillverkningen ner och företaget fick namnet Atlas Copco.

Utbyggnaden har pågått under hela 1900-talet. Verkstäder, kontor och laboratorier har byggts, byggts om och till. Äldre byggnader har rivits och ersatts med nya eller lämnat plats för trafik- och rekreationsytor. Under 1980-talet bröts utvecklingen då tillverkningen flyttades till Örebro och Kalmar.

En ny era inleddes 1992 då Sickla Stormarknad etablerades i de modernare industribyggnader inom fastighetens östra del.

Stads- och landskapsbild

Planområdet utgörs av en öst - västlig dalsänka omgiven av höjder. Genom tippverksamhet och uppfyllnad är området idag i stort sett plant men med två nivåer. Butiksområdet ligger på nivån +11 meter över nollplanet och området nedanför slänten mot Planriavägen ligger på +6,5 m.

Bergknallarna runt området är bebyggda bortsett från Finntorps västra utlöpare som bevarats som naturområde med en högsta höjd av + 42. Alphyddan är det högsta av de närbelägna bergen med en höjd upp till + 48 medan Tallbacken når till +28. Bostäderna på höjderna har inslag av höga punkthus kombinerade med lägre lamellhus. I öster utmed Sjötorpsbacken ligger några äldre villor och andra byggnader på en höjd som når +20.

I väster utmed Sickla Allé och Sickla Industriväg har en rad högre byggnader uppförts för industriernas före detta huvudkontor, ABB Fläkt, Akzo Nobel och Atlas Copco. Senare har raden kompletterats med Foggs hotell och kontorshus. Raden med höga byggnader motiverades med närheten till den då planerade öppet liggande Österleden. Närheten till det storskaliga trafiklandskapet försvarade byggnadernas storlek.

Markanvändning och bebyggelse (ur antikvarisk förundersökning)

I samband med Diesel Motorers utflyttning från Vasastaden vid 1920-talets mitt påbörjades utbyggnaden i Sickla. Den första delen av den stora gula byggnaden mellan Marcusplatsen och handelsområdet, hus nr 212, Luftverkstaden, byggdes då. Sin nuvarande utformning fick Luftverkstaden genom om- och tillbyggnad 1939.

Mot Marcusplatsen byggdes Luftverkstaden till under 1930-talet med en envåningsbyggnad, hus nr 213, Prototypverkstaden. Sydväst om Luftverkstaden byggdes 1938 hus nr 401, Experimentverkstaden. Samtidigt påbörjades arbetet med provgruvan på 20-metersnivån. Mellan Experiment- och Luftverkstaden står den äldre laven från 1938 kvar. Laven innehåller den ursprungliga person- och transporthissen och pryds på taket med ett ännu bevarat gruvtecken. 1950 byggdes en transportlave söder om Luftverkstaden. Transportlaven förlorade sin funktion när den körbara rampen ner till gruvan anlades på 1970-talet. Gruvan som idag utnyttjas på den lägre 40-metersnivån sträcker sig in under cirka 3 ha av fastighetens sydvästra del.

Vid Järlaleden byggdes 1950 hus nr 414, Laboratoriet. Byggnaden med sitt karaktäristiska torn har gått under benämningen brandstationen.

Norr om Luftverkstaden ligger hus nr 203, en verkstads- och kontorsbyggnad som i sig innehåller delar av flera äldre byggnader bland annat den gamla värmecentralen, Ångpannan. Sitt nuvarande utseende fick byggnaden 1939 då den byggdes på med två kontorsvåningar sannolikt för ritkontoret.

Den parkliknande verkstadsgården, den så kallade Marcusplatsen, anlades 1932.

Öster om Luftverkstaden fanns tidigare en basilikaformad smedja med jordgolv samt ritkontor och magasin i trä. Samtliga dessa byggnader är nu rivna.

På 1940 - och 1950 - talen uppfördes de byggnader som idag innehåller K-Rauta. Den höga långa hallen mot Simbagatan, hus nr 314, Packningshallen, byggdes 1941 och hus nr 322, Måleriverkstaden, den lägre byggnaden mot spåren byggdes 1953. Under samma period byggdes också hus 313, Godsmottagningen, som idag utgör den östra delen av Gröna huset.

Utgångspunkten för bebyggelsens organisation var stickspåren från Nacka station. Spår gick in i Packningshallen och fanns såväl norr om byggnaderna i Järnvägsgatan som söder om byggnaderna i Simbagatan. Den fristående bevarade betongkonstruktionen i Simbagatan och motsvarande betongbalkar i Packningshallens fasad visar hur traverserna över spåren har burits.

Den fortsatta utvecklingen av området österut reglerades av företaget med en generalplan som utarbetades under 1950-talet med den tidigare bebyggelseutvecklingen som grund. Den större västra delen av nuvarande Gröna huset, hus 309, Simbaverkstaden byggdes 1959-1960. Söder om Simbagatan byggdes samtidigt hus nr 326, verkstad V2, vilken idag är Gula huset inom Sickla Stormarknad. Året senare byggdes hus nr 315, Siroccoverkstaden V1, idag Blå huset. Verkstad V3, hus nr 329, Röda huset, ICA MM, för bergbormaskinbearbetning byggdes så sent som på 1970-talet.

Järlaleden byggdes 1962 och invid denna uppfördes en ny personalbyggnad med matsal som revs i samband med att Sickla Stormarknad etablerades.

Naturvärden (ur miljökonsekvensbeskrivningen MKB)

Fastigheten Sicklaön 83:22 hyser inga stora naturvärden. Området är i stort sett hårdgjort och andelen natur är mycket liten. De naturvärden som finns kan inte i första hand ses som viktiga att bevara för sitt eget värde, utan snarare som resurser i planeringen för den lokala helhetsmiljön. De största naturvetenskapliga värdena är knutna till parken på Marcusplatsen, till de gamla parkträd som finns i områdets västra del och till alla grövre träd i området. Det mesta av dessa naturvärden ligger utanför planområdet.

Det enda bevarandevärda inslaget inom planområdet är en ca 150 år gammal ek vid Järlaleden söder om Luftverkstaden.

Mark och geoteknik (ur Miljöteknisk markundersökning 1999-10-25)

Områdets geologi har påverkats av den industriella verksamheten. Den östra delen av planområdet är utfylld med tippmassor. Tippmassorna som har en största mäktighet av 9 meter vilar på lera på morän ovan berggrunden. Lerdjupet uppgår som mest till 10 meter.

En omfattande miljöteknisk markundersökning har genomförts. Undersökningen visar på markföroreningar främst i områdets östra delar. Sannolikt har en stor del av föroreningarna kommit till platsen i form av fyllningsjord och avfall. De föroreningar

som finns lösta i grundvattnet kan även ha sitt ursprung i spill och läckage från äldre verksamhet inom området. Den förorenade jordvolymen bedöms vara stor.

Föroreningshalterna inom området som helhet kan karaktäriseras som måttligt förhöjda. Inom den östra delen av området har dock höga halter uppmätts på flera ställen. Eftersom markytan idag till stor del är hårdgjord, och inget grundvattenuttag för dricksvattenändamål sker, bedöms det inte föreligga någon risk för skadlig exponering. I samband med kommande schaktningsarbeten finns dock en risk för att förorenad jord kommer i dagen. Schaktningen måste därför föregås av en detaljerad miljöteknisk markundersökning och övervakas av en miljötekniskt sakkunnig så att potentiella hälsorisker kan identifieras och undanröjas.

Järlaleden och Planiavägen har sannolikt lagts ut på den gamla deponin vilket innebär att föroreningar bedöms förekomma såväl under som på andra sidan vägarna.

Sannolikt sker det idag en begränsad förorenings-spridning med det förorenade ytliga grundvattnet i fyllningen i riktning mot Järlasjön. Dagens förorenings-spridning bedöms dock inte medföra några mätbara skadliga effekter i Järlasjön. Det bör i detta sammanhang noteras att Järlasjön generellt sett är kraftigt påverkad av tidigare industriell verksamhet (även från andra områden än det nu aktuella) samt dagvattenutsläpp.

Risken för brand eller explosion förorsakad av metangasproduktion vid nedbrytning av organiskt material inom det fd deponiområdet är liten. Halten av övriga undersökta gaser tyder inte heller på någon omfattande gasavgång från de tidigare påträffade föroreningarna i jord och grundvatten.

VA - frågor (ur VA - utredning)

En översiktligt VA - utredning har genomförts. Inom området finns ett väl utbyggt ledningsnät för vatten, spillvatten och dagvatten. Kapaciteten i ledningsnäten och i anslutningspunkterna till kommunens ledningsnät bedöms klara tillkommande bebyggelse. Under industriproduktionen var sannolikt förbrukningen av vatten och produktionen av spillvatten större än vad planerad bebyggelse genererar. Ett befintligt ledningsnät för sjövattnet från Sicklasjön är ej längre i drift.

För byggnaderna inom stonmarknaden har sprinkleranläggningar installerats. Brandposter finns såväl utomhus som inomhus.

Dagvattnet leds från fastigheten dels mot Sickla Industriväg, dels mot en större kommunal ledning som kommer från Alphyddan, D 500, och som öster om hus 314 kopplas till en ledning, D 800, som sneddar genom paviljongområdet ner mot infarten till tennishallarna.

Huvuddelen av planområdets dagvatten leds via en reningsbassäng på ca 180 m³ där olje- och sedimentavskiljning sker. Delar av dagvattnet ansluts till kommunens ledning utan att passera det interna reningsverket. Dagvattnet avleds mot Sicklasjön respektive Kyrkviken.

Med hänsyn till föroreningar i marken i öster och för risken för läckage till gruvan i väster bör dagvattnet inom planområdet inte tas om hand lokalt. Istället föreslås att allt dagvatten från området i framtiden skall renas i den befintliga och i en tillkommande olje- och sedimentavskiljare innan det leds vidare till Kyrkviken.

PLANFÖRSLAGET

Struktur

Planförslaget bygger på den sedan länge etablerade strukturen i området. Det interna gatunätet har historiskt förankrade namn - Järnvägsgatan, Simbagatan, Siroccogatan, Smedjegatan, Centralgatan, Terminalgatan med flera. Gator prickmarkeras som mark som inte får bebyggas eller kryssmarkeras som mark som endast får bebyggas med entrébyggnader, skärmtak och andra mindre byggnader.

Norr om Järnvägsgatan redovisar planen en mindre utbyggnadsmöjlighet för ett parkeringsdäck. Detta området utnyttjas idag för markparkering. Här finns också en större elnätstation som kommer att ersättas på annan plats.

Tillbyggnad av husen 314 och 322 mot Saltsjöbanan bekräftas i planen. Mot Saltsjöbanan redovisas öster om hus 314 och 322 en byggrätt fram mot Nacka station. Detta område används idag för parkering och upplag.

Den centrala raden av gamla verkstadsbyggnader hus 315, 326 och 329, får i planen en förlängning i form av en byggrätt som sträcker sig från ICA, MM österut mot Planlavägen ner över nuvarande paviljongområde. Byggrätten vidgas också norrut mot Simbagatans nuvarande läge.

I fastighetens sydöstra hörn redovisas en byggrätt på det område som avgränsas av Sickla Stormarknads in- och utfart. Idag används området för en mindre bensinstation, upplag och centrumparkeringens södra del.

Dagens större parkeringsytor säkerställs i planen för parkering. Parkeringen mot Järlaleden trädplanteras. Platsen framför Luftverkstaden utformas för parkering men också som ett torg, Evenemangsplatsen, för tillfälliga utomhusarrangemang.

Evenemangsplatsen avgränsas mot den nya infarten och Järlaleden med en mindre byggrätt – för en paviljong, restaurang, butik eller motsvarande.

Markanvändning

Inom 500 meter från Centrala Sickla kommer i Nacka kommun att finnas ca 1.700 lägenheter när Daggkäpan och Sickla Sjö byggs ut år 2003. Inom en kilometer tillkommer dessutom 600 lägenheter i Järsla och 2.500 lägenheter på Sickla Udde inom en femårsperiod. Med Hammarby Sjöstad och exploateringsmöjligheterna på norra kusten, Saltsjö Kvam, Finnboda och Kvarnholmen fullt utbyggda kommer det att finnas 15.000 lägenheter inom 2 kilometer från Centrala Sickla. Genom goda kommunikationer, snabbspårväg och bussar, kommer Centrala Sickla att vara den närmast belägna handelsplatsen för många av de boende i dessa lägenheter. Dessutom kommer antalet arbetsplatser successivt att byggas ut inom samma område.

För att Centrala Sickla ska kunna utvecklas föreslås att planområdet som helhet ges beteckningen **Chk**, med betydelsen område för centrumändamål som butiker, restauranger, samlingslokaler, kontor, kultur, rekreation mm.

Bevarande av kulturmiljön

I de antikvariska bedömningarna ingår olika nyanser beträffande den kulturhistoriska värderingen av olika byggnader. De flesta byggnader har byggts till och om under årens lopp som beskrivits ovan. I planen införs en **q** – beteckning med innebörd att om-, till- och nybyggnad ska utformas med hänsyn till byggnadernas och områdets kulturhistoriska värden.

Exempel på åtgärder som innefattas i ett sådant synsätt är dels planerad om- och påbyggnad av hus 212, Luftverkstaden mm, tillbyggnad av hus 314 och 322 och utbyggnad av den nya infarten.

Den nya infarten kräver att delar av Experimentverkstaden, hus 401, rivs för att lämna plats för de nya gatorna.

Planerade rivningar ska ses som ett led i ambitionen att öppna området utåt och möjliggöra ökad kontakt mellan arbetsplatser och serviceverksamheter. Samtidigt öppnas nya kontaktvägar för alla i Sickla genom det tidigare stängda området. De nya trafiklösningarna har anpassats för att möjliggöra ett bevarande av hus 414.

Transportlaven till gruvan kan också bevaras. Dessa små byggnader kommer att utgöra karaktäristiska inslag vid områdets nya entré.

Planerade om- och tillbyggnader utgör moderna tillägg i ett äldre arbetsområde som utgår från en tolkning av de kulturhistoriska värden som området som helhet innehåller.

Markutnyttjande

För planområdets västra delar från Luftverkstaden till Marcusplatsen gäller detaljplan, S 230, med en exploateringsbegränsning av $e=1,5$. Inom del av handelsområdet saknas gällande plan och för övrigt gäller detaljplan, S 26, som saknar exploateringsbestämmelse.

För planområdet som helhet föreslås att en exploateringsbestämmelse, **$e_1=1,0$** , införs. Den del av fastigheten som ingår i planen omfattar 11 ha eller 110.000 m². Exploateringsstalet 1,0 innebär att planområdet maximalt kan innehålla 110.000 m² BTA.

Inom planområdet finns idag ca 43.000 m² BTA i befintliga byggnader inklusive paviljongerna vid Planlavägen. Pågående projekt, ombyggnad av Luftverkstaden, innebär tillskott av två kontorsvåningar omfattande ca 3.000 m² och rivning av delar av byggnader för öppningarna mellan handelsområdet och Marcusplatsen omfattande ca 500 m².

Sickla Stormarknad innehåller idag, inklusive de nya butikerna och restaurangerna i före detta Luftverkstaden, ca 30.000 m² lokaler för handel. I planen redovisas tillkommande byggrätter främst i områdets östra del efter Planlavägen och vid

Nacka station. Om bottenvåningarna i tillkommande byggrätter används för butiker, restauranger och övrig service kan Sickla Stormarknad tillföras ytterligare 25.000 m² lokaler. Totalt skulle detta motsvara 55.000 m² för handel och övrig service. Mot denna bakgrund föreslås för begränsning av handelsytorna en bestämmelse, **e2=55.000**, med betydelsen, "största tillåtna bruttoarea för handelsändamål".

Möjligheten att utnyttja planens exploateringsmöjlighet fullt ut är begränsad. Utbyggnad av större ytor med kontor inom handelsområdet konkurrerar med handeln om tillgängliga parkeringsytor. Utbyggnaden av handel begränsas av möjlighet att tillgodose parkeringsbehoven. Parkering för handel kan tillgodoses i huvudsak som markparkering vilket i sig begränsar utbyggnadsmöjligheten. De relativt rymliga exploateringstalen syftar främst till att inte i onödan begränsa utvecklingsmöjligheten av de delar av fastigheten som idag är oanvända eller lågt utnyttjade.

Byggnadshöjd

Den högsta byggnaden inom Atlas Copco-området är den nyare delen av huvudkontoret, som med sina 8 våningar över huvudentréns nivå, +17,5, når till +45 meter över nollplanet. Inom planområdet är Luftverkstaden idag ca 19 meter hög och når till +30 meter. Genom utbyggnad kommer Luftverkstaden att nå upp till +38.

För delen norr om Luftverkstaden som tidigare varit bebyggd med en trevånings kontorsbyggnad föreslås att gällande byggrätten +50 meter behållas. Olika utformningsidéer kan prövas för denna plats, dels i form av en fortsättning på Luftverkstadens nya uppbyggnad, dels i form av en högre byggnad som markerar mötet mellan Simbagatan och Smedjegatan.

För den resterande delen av Experimentverkstaden föreslås en byggrätt med en begränsning till Luftverkstadens nuvarande höjd +30 motsvarande 4 till 5 våningar. För den så kallade brandstationen anpassas byggrätten till befintliga byggnad. Gruvlavama ligger inom område som får bebyggas med mindre byggnader.

Byggnaderna inom handelsområdet är lägre, mellan 6,5 och 13,5 meter höga. Packningshallen som är högst når till +24,5. Detta överensstämmer i stort med gällande plan som för den sydöstra delen av området medger 12 meters byggnadshöjd. För delen mot Planiavägen redovisar gällande detaljplan byggnadshöjden 4,5 meter.

För befintliga byggnader inom handelsområdet föreslås att höjden anpassas till befintliga byggnader, +18 och +25 med tillägget att 25% av byggnadsyta kan byggas på upp till nivån +30.

För den nya byggrätten utmed Saltsjöbanan vid Nacka Station föreslås en höjd upp till +30. Detta ger möjlighet att bygga en kontorsbyggnad med 4-5 våningar eventuellt med butiker i bottenvåningen.

För området öster om hus 329, föreslås höjdbestämmelsen +18. För större delen av detta område, med undantag för delen närmast Planiavägen, görs tillägget att 25% av ytan kan bebyggas upp till + 30 meter över nollplanet.

För den södra byggrätten anpassas byggrätten efter aktuellt projekt som redovisas i bild och text i avsnittet bebyggelseillustration nedan. Detta innebär att den skulpturalt utformade byggnaden har en bashöjd upp till +25 mot omgivningen över vilken biograferna reser sig till +28 och teknikvåningen till +30.

För den mindre byggrätten som avgränsar Evenemangsplatsen mot söder föreslås motsvarande höjd som nuvarande verkstäder - handelshus eller +18.

Planen vill med dessa höjdbestämmelser behålla områdets centrala delar mellan Tallbacken och Alphyddan som en markerad dalsänka. Samtidigt ger planen möjlighet att bygga på delar av verkstadsbyggnaderna med upp till fyra våningar i strategiska lägen vid öppna platser eller efter tvärgator inom området.

Bebyggelseillustration

För den större byggrätten i fastighetens sydöstra hörn finns ännu ingen beslutad utbyggnad. Under och efter samrådstiden har förutsättningarna för etablering av en Filmstad utretts. Projektet utnyttjas i detta sammanhang som illustration av de arkitektoniska och stadsbildsmässiga förutsättningarna för detaljplanen.

Den aktuella tomten ligger i ett öppet landskap med stora avstånd till omgivande bostäder och skola. Tomten är idag upplag, parkering och bensinstation. En byggnad här kan formas som ett i landskapet fristående inslag i förhållande till Atlas Copcos starka industristruktur. Byggnaden kan med fördel ges en skulptural uppbyggnad med lägre byggnadsdelar mot omgivande gator och högre delar mot Stormarknadens parkering. Byggnaden som har stora planmått tillåts få en höjd som motsvarar de högre befintliga byggnader inom planområdet, (K-Rauta och Luftverkstaden före påbyggnad). Därmed kan intrycket av dalstråk behållas samtidigt som den nya byggnaden får en sådan storlek att den formar nya avgränsade stadsrum.

På följande sidor redovisas fyra perspektiv som utgår från utredningen om en Filmstad. Med ett annat innehåll som kontor, andra kulturella verksamheter, restauranger och butiker med särskild profil kan byggnaden få en annan utformning inom samma volym och inom samma principiella uppbyggnad. Bilderna visar en byggnad med varierad volymsuppbyggnad och med fasader som skiftar mellan öppna och slutna ytor, med stora glasytor mot entréer vid Planiavägen och mot busshållplatsen på Järlaleden. Mot Planiarondellen och Järlasjön redovisas öppna foajé- och restaurangytor. Här kan stora öppna terrasser ge möjlighet för uteservering under sommarhalvåret med utsikt över Kyrkviken och Järlasjön.

Projektet Sickla Filmstad skulle enligt planerna innehålla 13 biografer med ca 3.000 sittplatser. Filmstaden skulle innebära ett större tillskott av samlingslokaler i Nacka. Den skulle också kunna utnyttjas för filmvisning för barn och i undervisningen i Nackas skolor, för evenemang som "Nackas filmfestival", för konferenser mm. Utöver biograferna skulle Filmstaden innehålla 2.500 m² kiosker, restauranger, barer och butiker för musik och affischer med anknytning till film och nöje. Byggnaden kan innehålla ca 300 garageplatser.

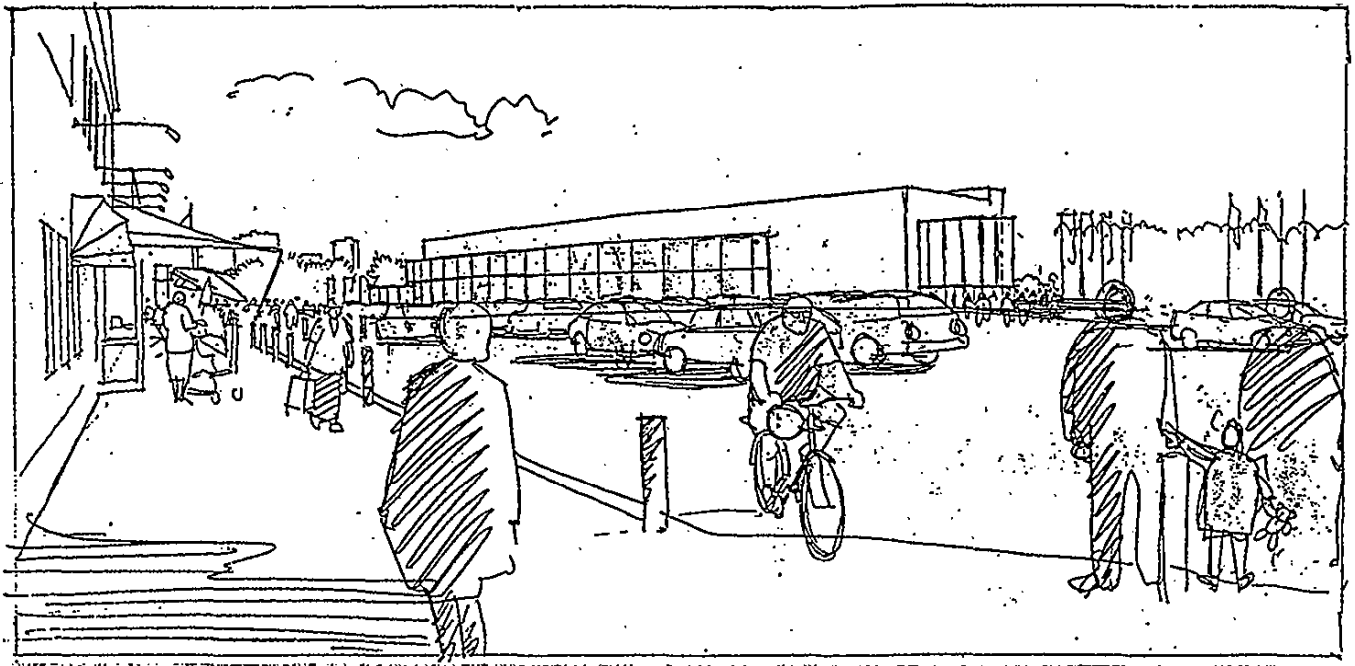


Bild 1. Ny byggnad i planområdets sydöstra del sedd från Sickla Stormarknad

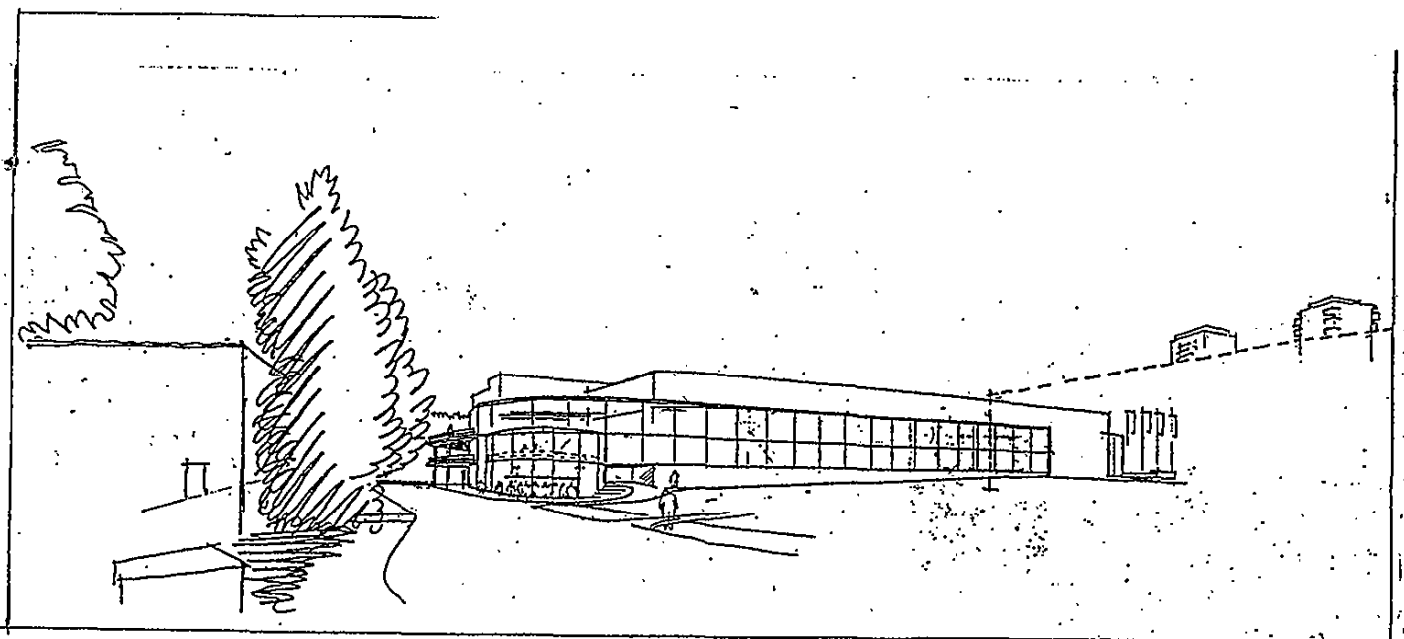


Bild 2. Ny byggnad i planområdets sydöstra del från Nacka Station och Planlavägen

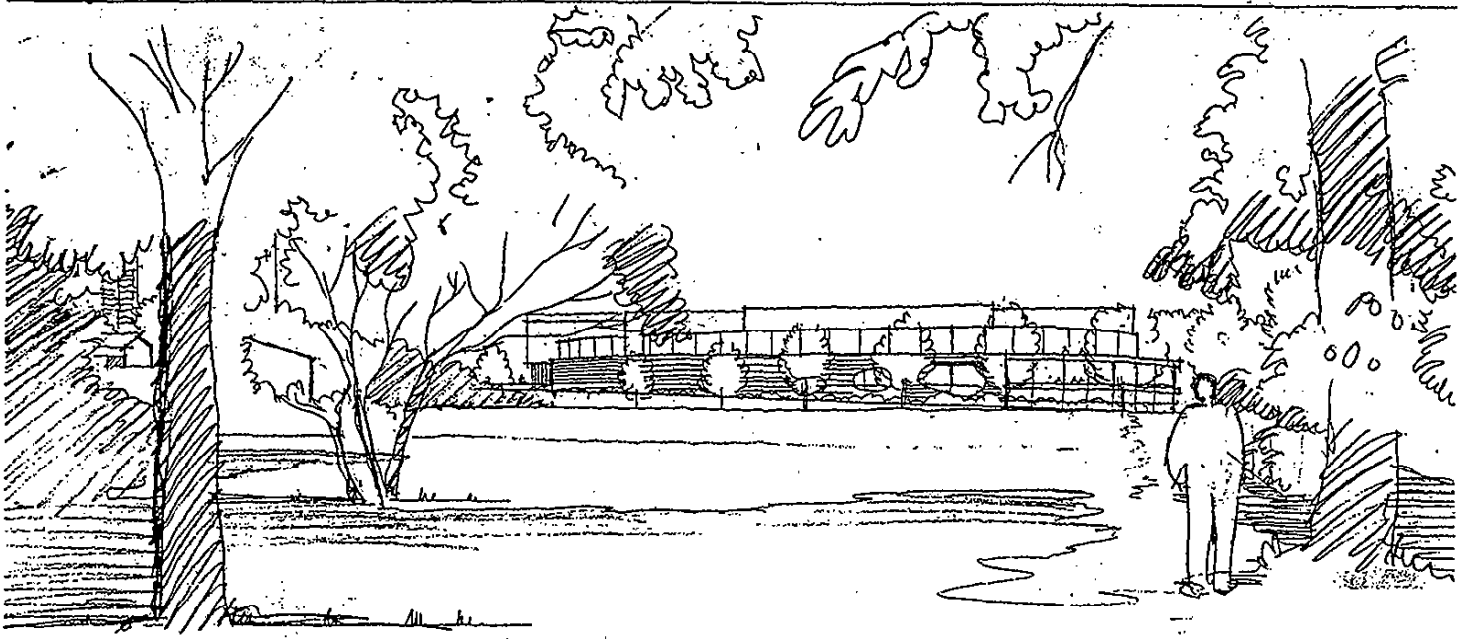


Bild 3. Ny byggnad i planområdets sydöstra del sedd från Gillevägen

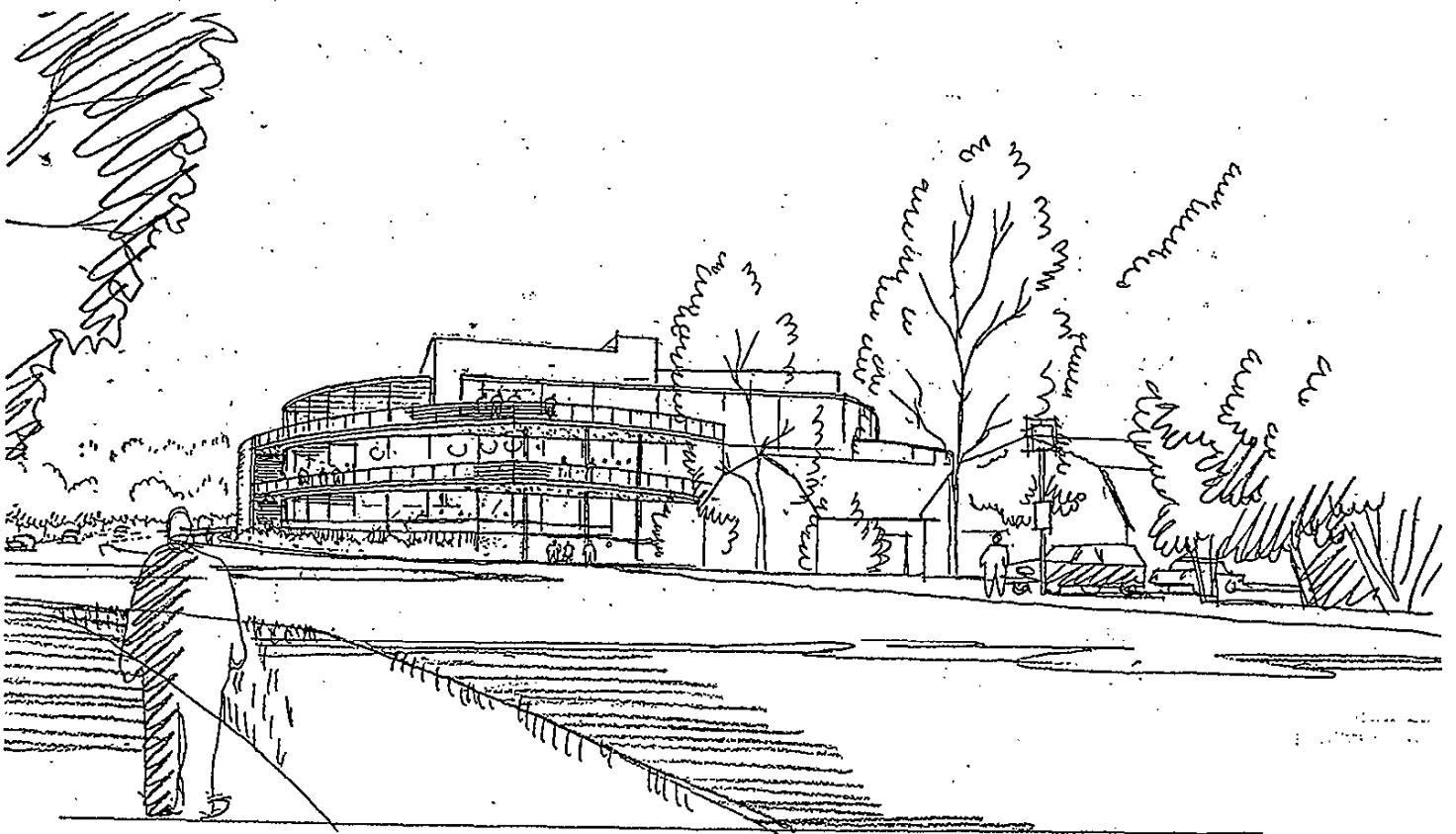


Bild 4. Ny byggnad i planområdets sydöstra del sedd från Järlaleden

Sammanfattningsvis ska en byggnad i detta läge -

- uppfattas som en i dalstråket fristående byggnad
- formas skulpturalt med variation i volyms- och fasaduppbyggnad
- innehålla variationer i material och färg
- tillföra stadsbilden vid Kyrkviken en arkitektoniskt intressant byggnad

Föreliggande projektskisser som illustrerats i perspektiven ovan visar -

- en mjukt formad basbyggnad med stora glasade fasadytor
- stora utrymningstrappor framför glasfasaden bakom skärmar av trä
- ett utskjutande skärmtak över basbyggnaden som täcker entréer och terrasser
- stora öppna terrasser mot Kyrkviken framför restauranger och barer
- biografsalonger som markerar sig över basbyggnadens tak
- en varierad färgskala med utgångspunkt från svensk tradition av trä- och putsarkitektur

Kollektivtrafik

Området har goda kollektiva trafikförbindelser. På Värmdövägen passerar bussarna 404-422 på väg till och från Slussen. Buss 150 passerar Sickla industriväg på sträckan Gullmarsplan - Jarlaberg. Buss 401 och 403 passerar Sickla Industriväg - Järlaleden - Gillevägen på sträckan Slussen - Hästhagen / Älta. Buss 840 passerar i hörnet Järlaleden - Planiavägen på sträckan Nacka Strand - Handen. Buss 821 passerar Järlaledens hållplats vid ICA, MM på sträckan Nacka Sjukhus - Tyresö. Till detta kommer nattbussar och Saltsjöbanan med sina hållplatser Nacka Station och Sickla Bro.

Det interna gatunätet utformas för att möjliggöra passage av någon befintlig eller ny busslinje från den nya infarten vid Gillevägen via Evenemangsplatsen och Simbagatan till Planiavägen. Hållplatser kan anläggas vid Evenemangsplatsen och vid det centrala nord - sydliga stråkets korsning med Simbagatan.

Gång- och cykeltrafik

Det övergripande gång- och cykelstråket i anslutning till området följer Värmdövägens norra sida från Nacka in mot Stockholm. Vid ombyggnad av Järlaledens anslutningar till området kommer utbyggnad av en 3 meter bred gång- och cykelväg norr om Järlaleden att påbörjas.

Genom påbörjad omvandling av industriområdet har handelsområdet öppnats för allmän gångtrafik. I det fortsatta arbetet kommer återstående hindrande staket och grindar att tas bort samtidigt som nya passagemöjligheter öppnas från Marcusplatsen till Sickla Stormarknad genom och förbi Luftverkstaden. Portiken och passagen vid Luftverkstaden illustreras i planen.

Brottsförebyggande åtgärder

Möjligheten att förebygga brott inom ett område omfattar såväl byggnadstekniska som förvaltningsmässiga åtgärder. Ett säkert område är ljust och öppet utan mörka prång och döljande hörn. Ett säkert område har informell social kontroll och

öppen kontakt mellan fastighetsägare, hyresgäster, personal och kunder, kompletterad med synlig övervakning.

Planområdet som helhet kommer att vara allmänt tillgängligt. Mindre delar inom fastighetens västra del med kvarvarande industriell verksamhet inom Atlas Copco koncernen kommer att inhägnas särskilt för att undvika stölder av industriprodukter. Butiksentréer och skyltfönster kommer att förses med påkörningsskydd för att undvika stölder med bilar som inbrottsverktyg. Prång och hörn byggs bort och öppnas för insyn och säkerhet.

Områdets belysning byggs ut och rustas successivt upp. Kvällsöppna verksamheter, restauranger och butiker, med större upplysta glasfasader, etableras i strategiska lägen för ökad trygghet och bättre informell överblick. Till detta kommer samordnad kontraktsbunden övervakning. Dessutom har bevakningsföretaget Securitas etablerat sitt distriktskontor i hus 404 vilket innebär en tydlig närvaro av företagets personal och bilar i området.

Trafik

Tillfart till Sickla Stormarknad sker idag dels från Järlaleden dels från Planiavägen via Simbagatan. Utfarten sker enbart mot Planiavägen. För byggnaderna mellan Marcusplatsen och handelsområdet sker tillfarten antingen via handelsområdet eller från Sickla Industriväg, genom en trång industriport och över Marcusplatsen.

För att förbättra trafikförhållandena inom handelsområdet och för att möjliggöra en direkt tillfart till byggnaderna runt Marcusplatsen föreslås att en ny infart byggs från Järlaleden vid Gillevägen, Gillerondellen. Från cirkulationsplatsen nås såväl Sickla Stormarknad från väster som bebyggelsen runt Marcusplatsen. Endast en mindre del av cirkulationsplatsen ingår i planområdet då den i huvudsak byggs på gatumark enligt gällande plan.

Nuvarande tillfart till Sickla Stormarknad från Järlaleden delar parkeringsytorna på ett ofördelaktigt sätt med trafik- och säkerhetsproblem som följd. Genom utbyggnad av en cirkulationsplats i korsningen Järlaleden – Planiavägen, ”Planiarondellen”, kan den nuvarande utfarten från parkeringen söder om MM dubbelriktas så att även infart kan ske via Planiavägen och den nuvarande direktinfarten från Järlaleden till området kan stängas. Cirkulationsplatsen ingår som helhet i planförslaget och byggs på mark som delvis saknar detaljplan men som i övrigt är allmän plats i gällande planer. Cirkulationens östra del ligger inom strandskyddsområde.

Det ljusreglerade övergångsstället på Järlaleden bevaras som en del av det nord-sydliga huvudvägnätet för gående och cyklande i anslutning till busshållplatsen. Järlaleden ges en enhetlig bredd på hela sträckan mellan de båda cirkulationsplatserna med 7 meters körbana och en 3 meter bred gång- och cykelväg på ledens norra sida skild från körbanan på den sträcka det är möjligt av en 3 meter bred trädplanterad grönremsa.

Planområdet får med föreslagen ombyggnad tydliga entréer för fordonstrafiken från öster och väster och för gående från söder.

Utfartsförbudet vid Gillevägen tas bort samtidigt som utfartsförbud införs vid nuvarande infarten från Järlaleden till Sickla Stormarknad. Del av Järlaleden och Planiavägen redovisas som huvudgata. Därmed finns möjlighet till en eventuell framtida planskild koppling från Planiavägen under Saltsjöbanan – snabbspårvägen till Värmdövägen.

Parkering

Inom fastigheten finns idag ca 1320 ordnade markparkeringsplatser.

Inom företagsområdet finns 480 platser. Vid räkningar hösten 1998 registrerades som mest ca 350 bilar inom detta område vid lunchtid. Detta motsvarar en parkeringsnorm av ca 10 bilar per 1.000 m² BTA uthyrd yta vilket är en jämförelsevis låg siffra. Förklaringen är sannolikt områdets goda kollektivtrafik. För att klara behovet från nya hyresgäster som flyttar in i upprustade och nybyggda lokaler planeras utbyggnad till ca 700 platser vilket bedöms tillgodose behovet lång tid framöver. Parkeringstillstånd erfordras. All parkering, med några få undantag, utformas som flytande utan markerade platser för enskilda eller företag. För ett 70-tal platser gäller 3 timmars gästparkering.

Inom handelsområdet finns idag ca 840 platser. För alla platser gäller 3 timmars fri parkering. Antalet parkerade bilar inom handelsområdet varierar. Hösten 1998 räknades som mest 350 bilar fredag eftermiddag, 620 lördag klockan 13 och 450 söndag klockan 13. Parkeringen framför MM är den ojämförligt mest utnyttjade. Som mest räknades 260 bilar i anslutning till MM. Illustrationsplanen redovisar en utbyggnad till ca 900 platser. Utöver dessa platser kan ytterligare ca 400 markparkeringsplatser utnyttjas innan planerade nybyggen genomförs. I samband med nybyggnaden anläggs garage som motsvarar bortfallet. Totalt kommer det alltså att finnas upp till ca 1.300 parkeringsplatser i handelsområdet.

Mot bakgrund av vad som redovisats föreslås följande parkeringsnorm:

10-15 bilplatser per 1.000 m² BTA för kontor och industri
15-20 bilplatser per 1.000 m² BTA för allmän handel och
45-65 bilplatser per 1.000 m² BTA för livsmedelshandel

U-område

Utmed Saltsjöbanan redovisas ett område för allmänna ledningar. Avsikten är att säkerställa utrymme för den allmänna dagvattenledningen från Alphyddan mot Kyrkviken. I samband med utbyggnad inom planområdets östra del kommer ledningen att läggas om till ett nytt läge genom fastighetsägarens försorg.

Plantering mm

Delar av de i planen redovisade exploateringsytorna som inte utnyttjas för parkering kan utnyttjas som plantskolor för träd, som senare kan omplanteras i anslutning till genomförda projekt. Simbagatan och Evenemangsplatsen får trädrader mot norr-, öst- och västfasaderna medan den stora parkeringsplatsen i söder planteras med en större mängd träd. Parkeringsplatsernas plantering redovisas i särskild bestämmelse i

planen. Omgivande gator som Planiavägen och Järlaleden trädplanteras. Den värdefulla eken söder om Luftverkstaden ska bevaras.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Strandskydd

Som redovisats under avsnittet om gällande planer gäller strandskydd intill 100 meter från Kyrkviken, enligt Miljöbalken, 7 kap. (tidigare NVL 15§) för planområdets östra spets som redovisas som del av Planiarondellen. I samband med fastställelse av planen kommer Länsstyrelsen att upphäva strandskyddet inom berörd del av planområdet.

Huvudmannaskap

Markägaren har varit initiativtagare till planförslaget och har med hjälp av konsulter tagit fram utredningar och planunderlag. Kommunen har medverkat i en plangrupp men också genom en mängd underhandskontakter.

Markägaren förutsätts vara huvudman för plangenomförandet på kvartersmark. Vägverket är huvudman för Järlaleden väster om Planiavägen. Ett avtal har upprättats mellan Nacka kommun och Vägverket som reglerar genomförandet samt framtida drift och underhållsansvar av redovisade förändringar av Järlaleden och infarterna till området. Kommunen är huvudman för övriga allmänna anläggningar. Ett exploateringsavtal kommer att upprättas som reglerar de inbördes ansvarsförhållandena. Avtalet ska godkännas i kommunstyrelsen innan detaljplanen kan antas i kommunfullmäktige.

Genomförande

Delar av Atlas Copcos huvudkontor har byggts om för att samla olika företag inom koncernen. Tillbyggnad av hus 314 – 322 för K-Rauta färdigställs hösten 1999. Om- och tillbyggnad av Luftverkstaden inklusive öppning och portik färdigställs till årsskiftet 1999 – 2000. Inflyttning kommer att ske under fjärde kvartalet 1999.

Gillerondellen färdigställs hösten 1999. Utbyggnaden av Planiarondellen och ombyggnad av nuvarande infart till handelsområdet genomförs under år 2000. Upprustning av parkerings- och entréytor har påbörjats och kommer successivt att med plantering, belysning mm genomförs i samband med om-, till- och nybyggnader inom området.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 15 år från det datum planen vunnit laga kraft.

PLANARBETETS BEDRIVANDE OCH TIDSPLAN

Samråd har genomförts under tiden 20 april till 18 juni. Synpunkter som framförts under samrådet och vid behandlingen i Områdesnämnden Sicklaön har föranlett justeringar och förtydliganden av planhandlingarna inför utställningen.

Efter beslut i Områdesnämnden Sicklaön ställs detaljplanen ut under 4 veckor.

Planen kan därefter behandlas enligt följande:

- godkännande i områdesnämnden andra kvartalet 2000
- behandling i KSAU och KS andra kvartalet 2000
- antagande av kommunfullmäktige sommaren 2000
- Planen kan vinna laga kraft under hösten 2000

Planförslaget har utarbetats av LjungbergGruppen AB med hjälp av Nyréns Arkitektkontor AB och med arkitekt SAR Christer Hagman, Hagman&Hagman AB, som planförfattare.




Från Miljö & Stadsbyggnad har Micaela Lavonius, Nils-Olof Persson, Gerd Edlund, Jan Skoog, Christer Rosenström, Elisabeth Rosell, Gisela Tibblin m.fl medverkat.

Nacka i december 1999


Miljö & Stadsbyggnad

LjungbergGruppen AB

Plan och exploatering

		
Paul Ahlkvist Planchef	Micaela Lavonius Planarkitekt	Anders Nylander vVD – fastighetschef

Antagen av kommunfullmäktige
2000-05-29 § 97


Viveca Bremmer

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Detaljplan för del av Atlas Copco, Sicklaön 83:22 m fl, "Centrala Sickla", Nacka kommun

Upprättad på Miljö & Stadsbyggnad i december 1999

ALLMÄNT

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

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidsplan

Samråd har genomförts under tiden 20 april till 18 juni. Inkomna synpunkter under samrådstiden har föranlett smärre justeringar och förtydliganden av planhandlingarna inför utställningen.

Efter beslut i Områdesnämnden Sicklaön ställs detaljplanen ut under 4 veckor.

Planen kan därefter behandlas enligt följande:

- godkännande i områdesnämnden andra kvartalet 2000
- behandling i KSAU och KS andra kvartalet 2000
- antagande av kommunfullmäktige sommaren 2000
- Planen kan vinna laga kraft under hösten 2000

LAGAKRAFTBEVIS

datum 2000-07-07

Detta beslut har vunnit laga kraft

den 28 juni 2000

Kommunstyrelsen i Nacka kommun

Yvonne Brannmar

Planen avser att långsiktigt möjliggöra utveckling av Sickla Stormarknad som handelsområde integrerat med arbetsplatser och serviceverksamheter. Utvecklingen av fastigheten har påbörjats i form av upprustning av lokaler och översyn av teknisk försörjning av fastigheten.

Bygglov har erhållits för om- och tillbyggnad av den så kallade Luftverkstaden, hus 212, 213, för ca 7.500 m² kontor och 3.000 m² butiker. I projektet ingår delvis rivning av hus nr 203 och öppning av en portik genom byggnaden. Inflyttning av butikerna i bottenvåningen har genomförts under oktober i år. Inflyttningen i kontorsvåningarna påbörjas vid årsskiftet.

Bygglov har också erhållits för en ca 360 m² stor tillbyggnad för K-Rauta mot Saltsjöbanan i vinkeln mellan den så kallade Packningshallen, hus nr 314 och Måleriverkstaden, hus nr 322. Arbetet pågår och beräknas vara klart före årsskiftet.

Planer har upprättats för ombyggnad av områdets tillfarter. Ett avtal har träffats mellan Vägverket och kommunen som innebär att cirkulationsplatser byggs vid korsningarna Gillevägen – Järlaleden, "Gillerondellen", och Planriavägen – Järlaleden, "Planiarondellen". Gillerondellen har öppnats för trafik och beräknas vara helt färdig före årsskiftet och Planiarondellen byggs ut under år 2000. Därefter kommer nuvarande infart till Sickla Stormarknad att stängas. Fastighetsägaren svarar för alla kostnader i samband med utbyggnaden och frågan regleras i exploateringsavtalet.

Fortsatt utbyggnad inom fastighetens östra delar kan komma att beröra en större allmän dagvattenledning. I planen redovisas ett ledningsområde i nytt läge. Fastighetsägaren svarar för alla kostnader i samband med omläggning av ledningen.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 15 år från den tidpunkt planen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning, huvudmannaskap

Nacka kommun skall vara huvudman och svara för driften av allmänna platser och allmänna vatten- och avloppsledningar.

Fastighetsägaren svarar för förvaltning av befintliga och tillkommande byggnader och anläggningar på kvartersmark.

Fastighetsägare svarar för att områdets interna gatunät hålls tillgängligt för allmän gång- och cykeltrafik och för genomgående busstrafik om SL vill förlägga ny eller befintlig busslinje genom fastigheten. Tillgängligheten till gatunätet regleras mellan kommunen och fastighetsägaren i exploateringsavtalet.

Vägverket är väghållare för Järlaleden, den planerade Planiarondellen och Planiovägen söderut.

Genomförandeorganisation

Mark, exploaterings- och avtalsfrågor handläggs inom kommunen av Miljö & Stadsbyggnad.

Nacka Kommun svarar för utbyggnaden av allmänna anläggningar. Teknisk Produktion handhar debitering enligt VA-taxan.

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

Ansökan om bygglov inlämnas till områdesnämnden Sicklaön i Nacka. Samråd i bygglovfrågor sker med Miljö & Stadsbyggnad.

Nybyggnadskarta beställs från Miljö & Stadsbyggnad, Bygg- och Lantmäterienheten.

Nacka Energi svarar för elnätet till området.

Avtal

Exploateringsavtal skall upprättas mellan kommunen och exploatören. Avtalet skall reglera utbyggnad av allmänna anläggningar, ansvarsfördelning, markfrågor, servitut och ledningsrätt, tidsplan, kvalitet i bebyggelse, miljöfrågor och landskapsbild, avgifter och kostnader för anläggningar inom och i direkt anslutning till området. Avtalet skall även reglera exploateringsområdets deltagande i finansieringen av gemensamma anläggningar inom stadsdelen Sickla.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Ägoförhållanden

Fastigheten Sicklaön 83:22 ägs av LjungbergGruppen AB. Saltsjöbanans spårområde ägs av SL, Stor-Stockholms Lokaltrafik och allmän mark runt planområdet, gatumarken, dvs Järlaleden och Planiovägen ägs av Nacka kommun. Järlaleden förbi området och Planiovägen mot Älta ingår i det statligt förvaltade vägnätet som väg nummer 260.

Fastighetsbildningsfrågor

Planen innebär detaljreglering av fastighetsgränsen mot omgivande gator och mot Saltsjöbanan. Hela planområdet har en gemensam markanvändningsbeteckning, Centrumområde. Någon indelning i mindre fastigheter är för närvarande inte aktuell.

EKONOMISKA FRÅGOR

Kostnadsfördelningar bestäms i exploateringsavtal. Kostnader för åtgärder inom och i direkt anslutning till planområdet kommer att belasta exploateringen liksom exploateringens andel av kostnaderna för de gemensamma anläggningarna inom stadsdelen Sickla.

TEKNISKA FRÅGOR

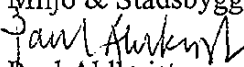
Uppvärmning av området sker idag med egen panncentral som drivs med el- och olja. Värmeanläggningen drivs av Vattenfall AB. Utbyggnad för anslutning till fjärrvärme pågår. Målsättningen för fastigheten skall vara framsynt planering för låg energiförbrukning. Området är anslutet till det kommunala va-nätet. Kapaciteten i befintligt ledningsnät bedöms som tillräcklig för områdets utveckling. Snålspolande armaturer kommer att användas vid om-, till- och nybyggnad.

Dagvatten i området renas till större delen i befintlig bassäng med olje- och sedimentavskiljare. Allt dagvatten ska i framtiden renas i befintlig eller nya olje- och sedimentavskiljare innan det förs till recipienten Kyrkviken – Järlasjön. Lokalt omhändertagande av dagvatten är inte lämpligt med hänsyn till risken för läckage till provgruvan och risken för urlakning av föroreningar från före detta tippområdet.


Utrymme för källsortering skall anordnas.

Elförsörjningen sker genom Nacka Energis nät.


Byggavfall skall sorteras i fyra fraktioner (stål, sten, trä och blandat avfall).

Nacka kommun
Miljö & Stadsbyggnad

Paul Ahlkvist
planchef

LjungbergGruppen AB


Anders Nylander
vVD fastighetschef

Antagen av kommunfullmäktige
2000-05-29 § 97


Viveca Bremmer

LAGAKRAFTBEVIS

DP 238

datum 2000-07-07

NACKA KOMMUN
Miljö & Stadsbyggnad
Micaela Lavonius

Detta beslut har vunnit laga kraft

den 28 juni 2000 Projekt 9181 KFKS 98/117 214

Kommunstyrelsen i Nacka kommun

Viveca Bremner

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Detaljplan för del av Atlas Copco, Sicklaön 83:22 m fl, "Centrala Sickla", Nacka kommun

Upprättad på Miljö- & Stadsbyggnad i nov 1999

1. INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....	1
2. SAMMANFATTANDE BEDÖMNING.....	1
3. BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN.....	2
4. MILJÖKONSEKVENSER OCH PLANERADE ÅTGÄRDER.....	6
5. UTVÄRDERING GENTEMOT MÅL OCH RIKTLINJER I DEN FÖRDLUPADE ÖVERSIKTSPLANEN FÖR SICKLA.....	11
6. FÖRSLAG TILL YTTRELLIGARE ÅTGÄRDER.....	14
7. KÄLLOR.....	15

2. SAMMANFATTANDE BEDÖMNING

I en komplettering till Miljökonsekvensbeskrivningen redovisas en sammanfattande bedömning som utgår från fördjupade och nya utredningar av olika miljöfrågor.

I bilaga 1, Miljöteknisk markundersökning och Miljöteknisk markutredning, utarbetad av J&W, redovisas genomförda undersökningar av förekomsten, spridning och exponering av föroreningar i mark och vatten och förslag till kontroll- och åtgärdsprogram.

I bilaga 5, Trafikbullerberäkningar – centrala Sickla, utarbetad av KM, Akustikbyrån, redovisas en bedömning av trafikbullemivåer utomhus idag och år 2005.

I bilaga 6 redovisas beräkningar av luftföroreningar före och efter utbyggnad.

I de avsnitt i MKB:n som redovisar frågor som behandlas i bilagorna hänvisas till respektive bilaga.

En sammanfattning redovisas i bilaga 1. till denna MKB.

3. BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

3.1 Landskapsbild

Planområdet är beläget i en långsträckt öst – västlig sprickdal. Norr om dalen ligger bostadsområdena Alphyddan och Finntorp på höjdryggar. Söder om dalen tronar Tallbacken på sin kulle. I väster är Foggs hotell och Akzo Nobels industrier belägna på andra höjder. I sprickdalens förlängning österut ligger Kyrkviken. Den storskaliga strukturen dalstråk - höjdsträckning är det viktigaste elementet i landskapsbild. På Marcusplatsen finns en mindre knalle med berg i dagen, som bryter den flacka asfaltytan, och som därför har lokal betydelse för platsens karaktär.

3.2 Kulturhistoriska värden

En antikvarisk förundersökning har genomförts av Nyréns arkitektkontor AB. I sammanfattningen, bilaga 2 till denna MKB, redovisas konsekvenserna av planerade åtgärder och av förslaget till detaljplan.

3.3 Naturvärden

Fastigheten Sicklaön 83:22 hyser inga höga naturvärden. Planområdet, som utgör fastighetens östra två tredjedelar, är till stora delar hårdgjort.

Naturvärdena i området har av Ekologigruppen AB klassats utifrån länsstyrelsens värderingsgrunder. Ingen del kan sägas motsvara klass I-III, d v s natur av nationellt eller regionalt intresse. Ingen del kan heller sägas motsvara klass IV, d v s natur som är av stort intresse i ett kommunalt perspektiv. Några delar av den befintliga naturmarken har bedömts vara intressanta i ett lokalt perspektiv, d v s för den biologiska mångfalden inom fastigheten och dess närmaste omgivning. Dessa delar har här värderats till klass V. Inga rödlistade, utrotningshotade, arter är kända från området.

De viktigaste naturvärdena är knutna till de gamla parkträd som finns i områdets västra del. En berghäll i söder hyser en alldaglig men naturlig flora. Den östra delen av banvallen mot Nacka Station är typiskt utformad och har en artrik banvallsvegetation. Här finns bl. a. det ovanliga gräset taklosta. Vegetationen kan överleva på sikt endast om området bevaras som banvall. Lämnas banvallen utan skötsel kommer den att växa igen med helt andra arter. Ett flertal ytor med s k ruderat vegetation finns i området. Den utgörs huvudsakligen av ogräs och andra lättspredda växter som snabbt koloniserar blottad och störd mark. En del ovanliga arter kan påträffas i sådan vegetation. I områdets östra del, i en vägskärmning, står några exemplar av ogräset hamnsenap, en i våra trakter sällsynt ört som återfinns på banvallar, vägsrännor etc. En detaljerad inventering av områdets ruderatvegetation skulle eventuellt kunna ge ytterligare fynd av sådana ovanliga ogräs. Denna typ av växtlighet är beroende av ständig tillgång på blottad eller störd mark, den har inte givits något naturvärde.

Områdets vegetation och naturvärden redovisas i bilaga 3, Naturkatalog.

3.4 Biologisk mångfald

Den biologiska mångfalden inom fastigheten är låg som en följd av att stora delar av ytorna är hårdgjorda. Många av stenstadens arter finns naturligt närvarande, t ex kråkor, skator, kajor, måsfåglar, samt en och annan brunrätta. En koloni med häckande fiskmåsar på taket till ett av husen utgör ett kuriöst inslag. Den enda miljö med möjligheter att hysa en mer utvecklad stationär fauna är parken på Marcus-platsen, där t ex mesar och finkar kan uppehålla sig och där sparvhök iakttagits.

3.5 Ekologiskt särskilt känsliga områden

Inga av planområdets naturtyper är att betrakta som ekologiskt särskilt känsliga enligt definitionen i Naturresurslagen. Inga av områdets naturtyper omfattas heller av EU:s habitatdirektiv.

3.6 Grönstruktur, se karta "Ekologisk Grönstruktur"

På samma sätt som människan behöver vägar för att förflyttning och varutransporter, behöver djur och växter spridningsvägar för sin överlevnad. De mönster av naturtyper, spridningskorridorer, barriärer och landskapsmosaik som finns i naturen kan samlas under begreppet "ekologisk infrastruktur".

Fragmentering, d v s uppsplittring av landskap, naturtyper, eller djurpopulationer anses idag som det största hotet mot den biologiska mångfalden i världen. Uppsplittningen av naturtyper kan ske på olika sätt, i de centrala delarna av storstockholmsområdet bidrar stadsbebyggelsen, gator, kvarter och byggnader till fragmentering. Små djursamhällen kan, när de isoleras, utplånas genom plötsliga miljökatastrofer som t ex torka. Ju fler individer det finns av en art och ju större omland för sin överlevnad den har, desto större är populationens förmåga till överlevnad. En liten population i ett område kan kompenseras med effektiva kommunikationer, där djur kan sprida sig och återkolonisera områden där de utrotats.

Planområdet har idag ingen funktion som spridningskorridor.

3.7 Samband med omgivande områden, se karta "Social grönstruktur"

För boende och verksamma inom och runt planområdet är goda gång- och cykelvägar till omgivande större naturområden och tillgängliga stränder viktiga.

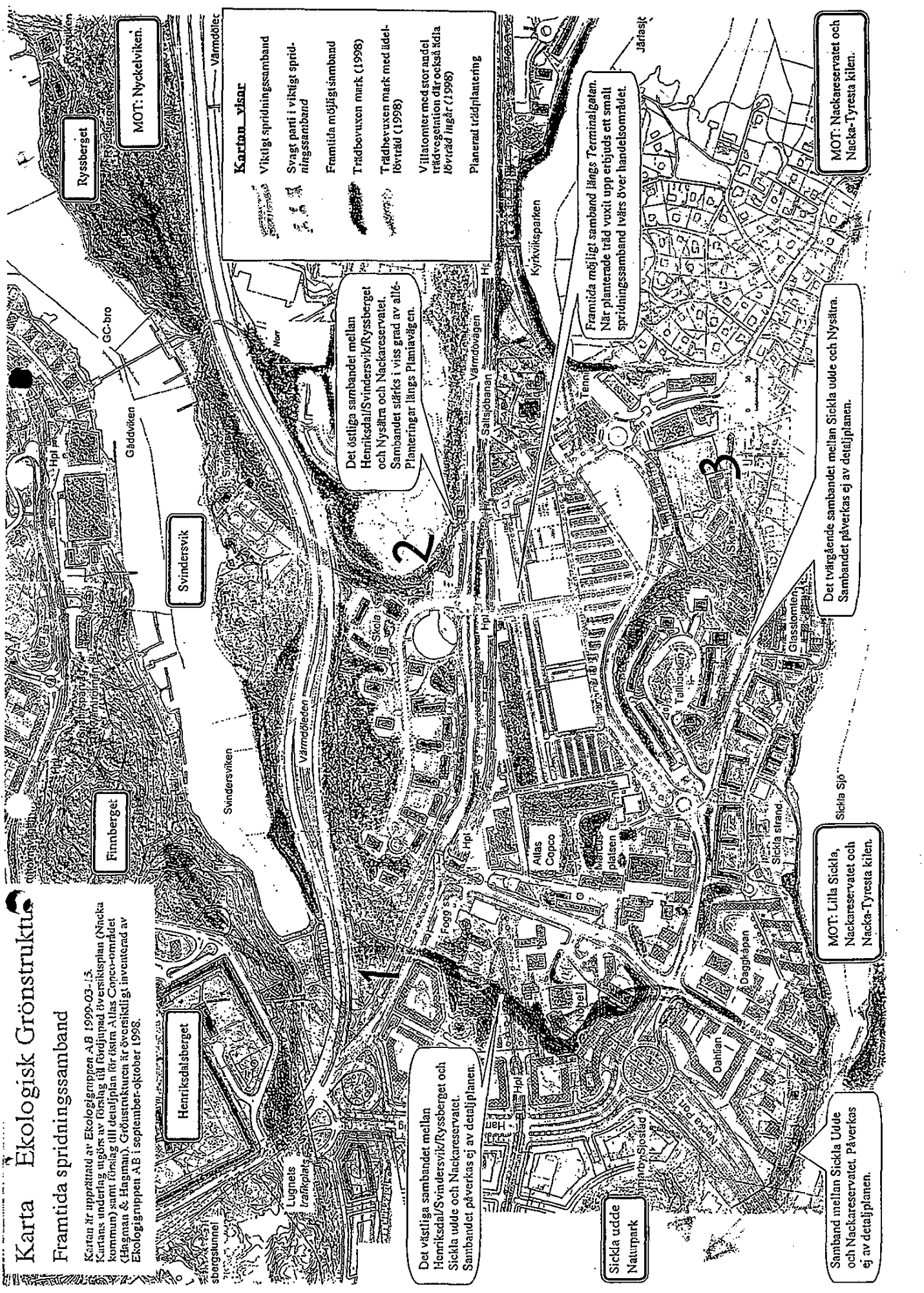
Ett viktigt rekreationsområde är naturområdet och stränderna kring Svindersviken. Saltsjöbanan och Värmdöleden utgör idag och i framtiden en barriär för friluftslivets möjligheter att nå området. Ny gång- och cykelförbindelse under leden planeras vid Lugnets trafikplats. Idag finns förbindelser strax väster om Alphyddan samt längs Svindersviksvägen.

Nackareservatet utgör en del av den regionala grönstrukturen och står via Sörmlandsleden i förbindelse med Tyrestareservatet. Detta innebär att tillgången till området är av regionalt intresse. Det finns många vägar att nå in i Nackareservatet. De som är aktuella i närheten av planområdet är främst Nackanäs samt Sickla sluss via planerad

Karta Ekologisk Grönstruktur

Framtida spridningssamband

Kartan är upprättad av Ekologigruppen AB 1999-02-15. Kartans underlag utgörs av förslag till fördjupad översiktsplan (Nacka kommun) samt förslag till detaljplan för (str. Atlas Copco-området (Hägnan & Hägnan). Grönstrukturen är översiktligt inventerad av Ekologigruppen AB i september-oktober 1998.



Ryssberget
MOT: Nyckelvikén.

Kartan visar
 Viktigt spridningssamband
 Svagt parti i viktigt spridningssamband
 Framtida möjligt samband
 Trädbevuxen markt (1998)
 Trädbevuxen markt med icke-lövträd (1998)
 Villatomter med stor andel trädvegetation där också icke lövträd ingår (1998)
 Planerad trädplantering

1
 Det östliga sambandet mellan Henriksdal/Svindersvik/Ryssberget och Nysätra och Nackareservatet. Sambandet stärks i viss grad av alléplanteringar längs Planavägen.

2
 Det västliga sambandet mellan Henriksdal/Svindersvik/Ryssberget och Säckla udde och Nackareservatet. Sambandet påverkas ej av detaljplanen.

3
 Framtida möjligt samband längs Terminalgatan. När planerade träd vuxit upp etableras ett smalt spridningssamband tvärs över handelsområdet.

Säckla udde Naturpark

MOT: Lilla Säckla, Nackareservatet och Nacka-Tyresta kilen.

Samband mellan Säckla Udde och Nackareservatet. Påverkas ej av detaljplanen.

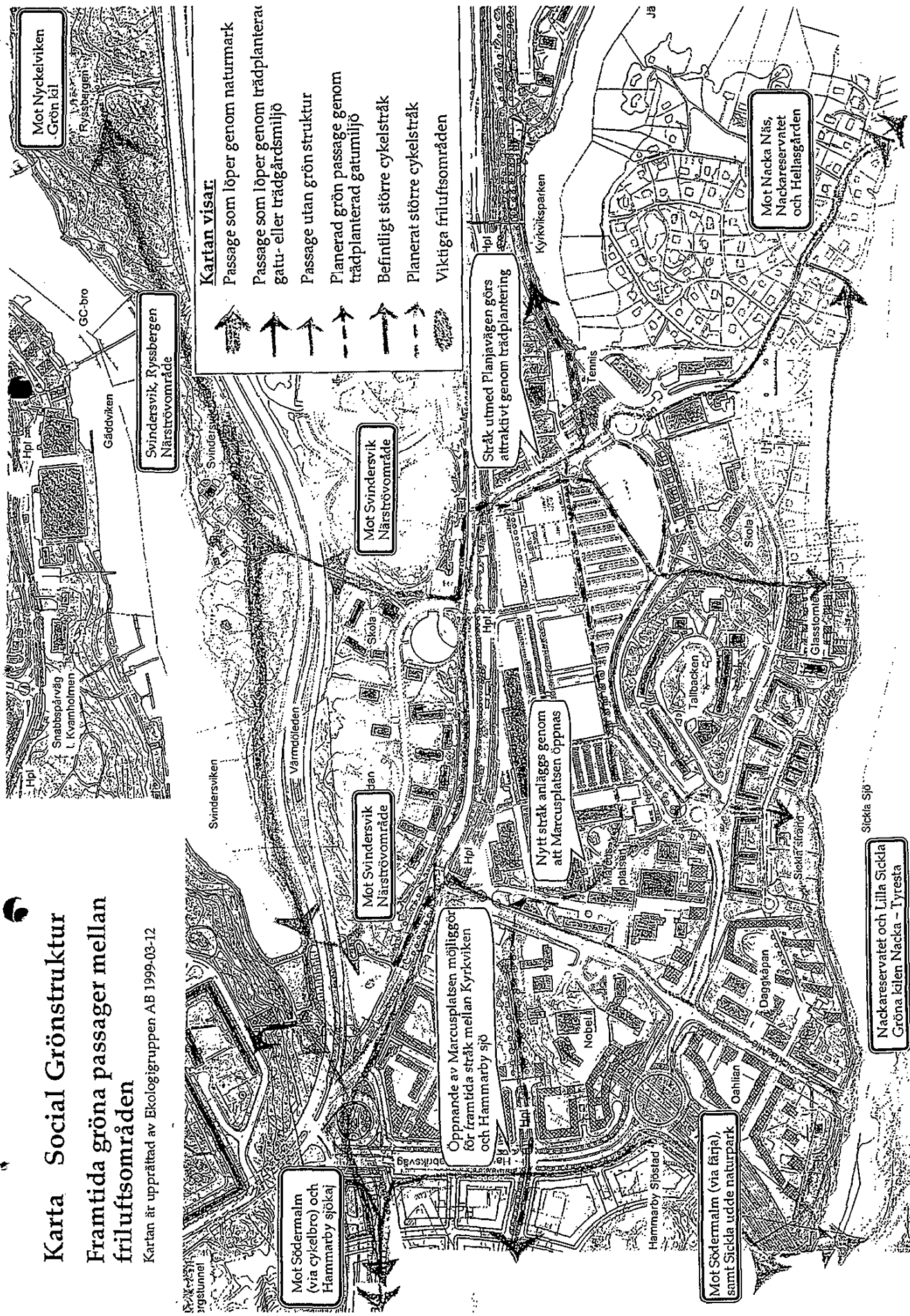
Det tvärgående sambandet mellan Säckla udde och Nysätra. Sambandet påverkas ej av detaljplanen.

MOT: Nackareservatet och Nacka-Tyresta kilen.

Karta Social Grönstruktur

Framtida gröna passager mellan friluftsområden

Kartan är upprättad av Ekologigruppen AB 1999-03-12



Kartan visar:

- Passage som löper genom naturmark
- Passage som löper genom trädplanterade gatu- eller trädgårdsmiljö
- Passage utan grön struktur
- Planerad grön passage genom trädplanterad gatumiljö
- Befintligt större cykelstråk
- Planerat större cykelstråk
- Viktiga friluftsområden



Mot Södermalm (via cykelbro) och Hammarby sjökaj

Mot Svindersvik Närströvsområde

Mot Svindersvik Närströvsområde

Öppnande av Marcusplatsen möjliggör för framtida stråk mellan Kyrkviken och Hammarby sjö

Stråk utmed Planjavägen görs attraktivt genom trädplantering

Nytt stråk anläggs genom att Marcusplatsen öppnas

Mot Södermalm (via färja), samt Sickla udde naturpark

Nackareservatet och Lilla Sickla Gröna kilen Nacka - Tyresta

Mot Nacka Näs, Nackareservatet och Hellasgården

gång- och cykelbro i Sickla allés förlängning. Vintertid utgör isen på Sickla sjö en frekventerad förbindelse. Passagen över Sickla sluss är idag dåligt anpassad som entré till Nackareservatet, men en utveckling är planerad i samband med bildande av naturreservat vid Lilla Sickla.

Stranden längs Sickla sjö är ett frekventerat promenadstråk. Det är möjligt att promenera från stränderna vid Hammarby sjö, via Sickla sjö österut mot Nackanäs och Nackareservatet. Sista delen av en sådan promenad går dock på vägar genom Nysätra villaområde samt längs Nackanäs- och Ältavägen.

I samband med utbyggnaden av Hammarby sjöstad planeras en utveckling av stränder och kajer längs Hammarby sjö. Dessa kommer att vara målpunkter eller förbindelselänkar för boende i sjöstaden och angränsande delar av Stockholm men även för boende och verksamma på västra Sicklaön.

Längs Kyrkvikens norra strand finns en strandpromenad i parkmiljö. Värdet av strandpromenaden kommer att öka i och med att Järla industriområde öppnas och byggs ut med bostäder.

3.8 Trafikbuller

Buller i planområdets närmaste omgivning härrör till allra största delen från trafiken. Några mätningar av trafikbullemivåer har inte genomförts. I samband med planeringen av den nya infarten, Gillerondellen, kommer en lägre mur respektive vall att byggas mellan vägen och det mest utsatta bostadshuset.

I övrigt se bilaga 5 till denna MKB.

3.9 Luftföroreningar

Se bilaga 6 till denna MKB.

3.10 Luftrening och lokalklimat

Den befintliga vegetationen är så liten i förhållande till byggnader och hårdgjorda ytor, att den endast marginellt kan påverka lokalklimatet i gynnsam riktning. På Marcusplatsen kan parkens vegetation förväntas bidra till ett gynnsammare lokalklimat. Lövträd fungerar sommartid som stoftrensare. De befintliga trädens kronor är relativt få, och har knappast någon möjlighet att i märkbar omfattning ta hand om stoft från kringliggande vägtrafik, lokal värmeproduktion, etc.

3.11 Markföroreningar

Se bilaga 1. till denna MKB.

3.12 Markradon

Planområdet utgörs huvudsakligen av lerrika, täta jordar vilket medför att risken för höga radonhalter i bebyggelsen är mycket liten. Nacka kommun har utfört en

kommuntäckande markradonutredning. Hela fastigheten är klassad som lågrisk-område utom den allra västligaste delen som är klassad som normalriskområde.

3.13 Vattenmiljö

Planområdet har ett väl utbyggt ledningssystem för dagvatten. Dagvattnet avleds mot Sicklasjön respektive Kyrkviken. Huvuddelen av planområdets dagvatten leds via en reningsbassäng på ca 180 m³ där olje- och sedimentavskiljning sker. Dagvatten från den sydöstra delen av området ansluts till kommunens ledning utan att passera den interna slam- och oljeavskiljaren. Det finns inga uppgifter om halter av föroreningar i dagvattnet från området.

Inom ramen för pågående utredningar om markföroreningar kommer spridningen av föroreningar med grundvattnet att kartläggas. Sannolikt sker en föroreningsspridning med ytligt grundvatten i riktning mot Järlasjön. Järlasjön som är recipient för dagvattnet är hårt belastad med föroreningar. Sedimentprover som tagits i Järlasjön visar på höga halter av många tungmetaller och av polyaromatiska kolväten. Det finns en tendens till att de ytligaste sedimenten är något mindre förorenade än de något längre ned. Det kan tydas som att utsläppen i sjön har minskat på senare år.

3.14 Elektriska fält

Inom området finns inga luftburna kraftledningar. Däremot finns det flera transformatorstationer för högspänning. Inom fastigheten finns 6-7 transformatorstationer för högspänning, varav två relativt nya stationer inomhus. Den elektromagnetiska strålningen från transformatorerna är punktförmig och avtar snabbt med avståndet från stationen. Utredningar om eldistributionen till och inom området pågår.

4. MILJÖKONSEKVENSER OCH PLANERADE ÅTGÄRDER

Denna miljökonsekvensbeskrivning omfattar, dels konsekvenser av förslaget till detaljplan, dels en preliminär analys av de idéer som illustreras för den västra delen av fastigheten, där förändringar planeras inom ramen för gällande detaljplan. Dessutom redovisas åtgärder som kan förbättra miljösituationen och som kan mildra konsekvenserna av planens genomförande.

4.1 Nollalternativ

Bedömningen av konsekvenser av den föreslagna detaljplanen har jämförts med ett nollalternativ. Nollalternativet innebär att ingen plan upprättas och att Sickla Stormarknad liksom idag kommer att sakna aktuell detaljplan. För norra delen av stormarknadsområdet saknas plan och för övriga delar gäller detaljplaner för industri respektive industri och kontor. Handeln bedrivs i nollalternativet även fortsättningsvis med förlängning av de tidsbegränsade byggloven som längst under 20 år fram till år 2012 –2013. Nollalternativet innebär att inga större investeringar utöver beviljade bygglov kan göras inom planområdet och att handel och kontor även fortsättningsvis bedrivs i befintliga byggnader och med befintliga trafiklösningar.

Trafiken räknas upp enligt vägverkets normer. Som jämförelseår används 2005. Diskuterade förändringar inom övriga fastigheten är lika i olika alternativ då gällande detaljplan överensstämmer med pågående och planerad verksamhet och bebyggelse.

Om nollalternativet innebär att den befintliga vegetationen bevaras förändras inte den biologiska mångfalden i området på något drastiskt sätt. Områdets framtida värde för den biologiska mångfald är något osäker då ingen skötselplan finns för vegetationen i området. Allmänt kan sägas att om träden i området får bli äldre och inte avverkas så fort de får någon skada så ökar mångfalden djur och växer med tiden.

Nollalternativet innebär fortsatt dåliga eller obefintliga ekologiska spridnings-samband inom fastigheten. Områdets norra gräns med Saltsjöbanan kommer att ha kvar karaktären av barriär för gående och cyklande.

Områdets kulturvärden liksom stadsbild bibehålls då någon fortsatt förändring av byggnader inte kommer till stånd.

Nollalternativet innebär en minskning av trafiken på Järlaleden efter det att Södra Länken öppnar med ca 30 procent i jämförelse med dagens trafik och också i jämförelse med den trafikmängd som utbyggnad enligt detaljplanen innebär. Trafikbullernivåerna längs Järlaleden förbi Sickla strand blir lägre än med detaljplanen men skillnaden bedöms knappt vara märkbar.

4.2 Konsekvenser av förslag till detaljplan

4.21 Landskapsbilden

Detaljplanen följer huvudsakligen den viktigaste strukturen i landskapet med planområdet som en dal mellan omgivande höjder. Byggnadshöjderna i detaljplanen ansluter i stor sett till befintliga bebyggelse. Högre byggnader inom planområdet placeras och utformas så att intrycket av dalstråk bevaras.

4.22 Kulturhistoria

Detaljplanen följer industribebyggelsens karaktäristiska struktur. Genomförandet av detaljplanens första etapper innebär delvis rivning av experimentverkstaden, hus 401, rivning av hus 203 och om- och tillbyggnad av Luftverkstaden, hus 212. Dessa åtgärder är konsekvenser av den nya infarten och utvecklingen av Luftverkstaden till ett modernt butiks- och kontorshus. Planen medger också tillbyggnader med flera våningar av delar av butikshuset. Dessa eventuella framtida tillbyggnader ska vägas mot de kulturhistoriska värden som redovisats i den antikvariska förundersökningen.

4.23 Naturvärden

Inga naturvärden av kommunalt intresse eller högre värde berörs av detaljplanen. Idag har planområdet ca 17 procent icke hårdgjord yta. I den inräknas grusade marker och slänter. Planförslaget innebär att den icke hårdgjorda marken minskar till ca 5 % av planområdets totala yta. Denna minskning uppvägs av de 3-400 träd som enligt illustrationsplanen kommer att planteras på parkeringsytor och utmed omgivande

gator. Minskningen kan också komma att uppvägas av planteringar av gräsytor och buskar som inte illustrerats i planförslaget. Framtida trädkronor kommer att täcka en yta som motsvarar ca 7 % av planområdets totala yta. (Beräknat på att kronornas medeldiameter är fem meter efter 30-50 år).

4.24 Den biologiska mångfalden

Innan idag oanvänd mark tas i anspråk för bebyggelse eller parkering kan delar av marken komma att utnyttjas som trädskola eller mindre parker. Till en början kan den biologiska mångfalden trots detta komma att minska något p.g.a. att idag vegetationsbärande mark hårdgörs. På sikt kommer de många planterade träden och övriga planterade ytor att hysa en ökande biologisk mångfald.

Vid korsningen Gillevägen/Järlaleden planeras en rondell varifrån en ny entré till området ska anläggas. I samband med detta kommer en mindre höjd med berg i dagen med naturlig vegetation samt ett pilträd att försvinna. Dessa representerar inte några höga naturvärden men har lokal betydelse för den biologiska mångfalden.

Illustrerad trafiklösning kring Marcusplatsen innebär att parkens omfång kan öka. Hur Marcusplatsen skall utformas i detalj är ej färdigstuderat men möjlighet finns att öka den biologiska mångfalden.

Den vegetation som exploateras har mycket liten betydelse för spridning av arter. De arter som finns i ruderatmiljöer är generellt lättspridda. De träd och buskar, som kommer att planteras som alléer och på parkeringsplatserna, kommer att få stor betydelse på sikt.

Planteringarna kommer att stärka sambanden mellan Henriksdal/Svindervik/Ryssberget/ Nysätra och Nackareservatet. På lång sikt, när ädellövträden blivit gamla, kommer insekter, vedsvampar och fågelliv att gynnas. Även det tvärgående sambandet mellan Sickla udde och Nysätra kommer att stärkas av planteringarna av träd och buskar.

Det västliga sambandet mellan Henriksdal/Svindervik/Ryssberget och Sickla udde och Nackareservatet kan förstärkas, genom kompletterande planteringar längs Sickla Industriväg.

4.25 Grönstruktur och sambandet med omgivande områden

Kontaktmöjligheterna med omgivningen kommer att förbättras i och med att området öppnas för allmänheten. Möjligheterna att röra sig till fots och med cykel förbi och genom planområdet kommer att förbättras. Befintliga staket tas successivt bort.

GC- vägar längs omgivande gator byggs ut och planteras. Öppningar genom Luftverkstaden skapar möjligheter för det centrala stråket från Hammarby Sjöstad via Centrala Sickla till Kyrkviken och vidare till Järla Sjö.

Först i och med ombyggnad av Saltsjöbanan till snabbspårväg kan förbindelserna mellan Alphyddan – Svinderviken och Centrala Sickla – Sickla Strand – Nacka-

reservatet utvecklas. De möjligheter som detaljplanen ger är plantering av Plania-vägen i samband med ombyggnad, utformning av en mindre park i anslutning till tunneln vid Nacka Station samt upprustning av vägarna till och inom planområdet.

4.26 Trafikbuller

Den tänkta utbyggnaden av handelsområdet kommer att medföra en ökning av trafiken på Järlaledens västligaste del med ca 30 procent jämfört med nollalternativet. Det medför också en mindre ökning av trafikbullret. I stort sett kommer trafiken att ha samma omfattning som idag men i större utsträckning vara trafik till och från området och i mindre omfattning vara genomfartstrafik utan mål i området genom att Järlaledens betydelse som "smitväg" minskar när Södra länken öppnas.

I jämförelse med nollalternativet innebär detaljplanen något högre bullervärden i närliggande bostadsområden men skillnaden bedöms som liten. I förhållande till dagens situation kommer bullernivåerna i stort sett att vara oförändrade.

Se i övrigt bilaga 5. till denna MKB.

4.27 Luftföroreningar

Utvecklingen av trafiken som beskrivits i föregående avsnitt innebär konsekvenser för luftkvaliteten. För beräkningar av luftkvaliteten se bilaga 6. till denna MKB.

Vegetationens renande effekt på luftkvaliteten kommer på sikt påtagligt att förbättras genom de planerade trädplanteringarna. Av samma anledning kan lokalklimatet i framtiden förväntas bli påtagligt bättre.

I förhållande till nollalternativet innebär detaljplanen något högre föroreningsgrad men även med föreslagna utbyggnad kommer inte föroreningarna att överskrida Miljökvalitetsnormerna.

4.28 Markföroreningar

Undersökningsresultat, förslag till kontroll- och åtgärdsprogram framgår av bilaga 1. till denna MKB. I förhållande till nollalternativet innebär detaljplanen att föroreningsförhållandena kartläggs och kontrolleras och att eventuellt nödvändiga åtgärder kommer att vidtas.

4.29 Radon

Inga mätningar av markradon har gjorts. Detaljplaneområdet är dock lågriskområde för markradon. Arbets- och boendemiljö kan inte förväntas drabbas av radonproblem.

4.30 Dagvatten- och spillvattenhantering

Genom att ytterligare ytor blir hårdgjorda kommer mängderna dagvatten som behöver tas om hand öka. Dock har flödet till dagvattensystemet minskat genom att kyl- och processvattensystemen som tidigare nyttjade sjövattnen stängts av. På grund

av de föroreningar som finns i marken är det inte lämpligt att infiltrera dagvatten i planområdet. Dagvatten från parkeringsytor är belastade med föroreningar och måste renas innan dagvattnet släpps ut på det kommunala dagvattennätet. I VA-utredningen som gjorts i samband med detaljplanen föreslås att den befintliga bassängen för olje- och sedimentavskiljning nyttjas samt att den kompletteras med en lamollolje-avskiljare.

Inom fastighetens västra del skulle dagvattnet kunna infiltreras i park, planteringar och bevarad naturmark. Provgruvan under större delen av detta område innebär dock risk för att infiltrerat dagvatten ökar flödet till gruvan och att vattnet därefter åter via pumpning leds till områdets reningsanläggning och vidare till Kyrkviken.

Konsekvenserna av detaljplaneförslaget kan bli att den lokala infiltrationen av regnvatten kommer att minska, vilket kan komma att påverka grundvattenytan. Eventuell transport av föroreningar med grundvattnet mot Järlasjön bör då minska. Den planerade lamolloljeavskiljaren innebär att dagvatten från parkeringsytor får tillfredställande rening. En osäkerhet i dagvattensammanhang är trädplanteringarna. Det är troligt att träden behöver vattnas för att klara sommaren. Härvid är det viktigt att dimensionera vattenmängden så att inte markföroreningar urlakas i onödan. Sammantaget ger planen förutsättningar för en avsevärd förbättring av dagvattensituationen med avseende på risk för spridning av föroreningar jämfört med nollalternativet. Fortsatta utredningar får klargöra förutsättningarna för framtida förändringar av dagvattensystemet inom området.

Spillvattnet är kopplat till det kommunala VA-nätet och bearbetas i Henriksdals reningsverk.

4.31 Elektromagnetisk strålning

Planen kommer att innebära en minskning av den elektromagnetiska strålningen i området jämfört med nollalternativet. Vid nybyggnad kan transformatorstationerna byggas utomhus, minst fem meter från byggnader. Detta gör att den elektromagnetiska strålningen från stationerna blir låg. Inom planområdet skall de stationer som finns inomhus flyttas eller tas bort. I fastigheten i övrigt kommer två inomhusstationer att tillsvidare vara kvar. Arbets- och boendemiljö kan inte överlag förväntas störas av kraftiga elektriska fält. Flera högspänningstransformatorer kommer att avvecklas eller flyttas utomhus. Det medför minskad elektromagnetisk strålning på arbetsplatserna i området. Den elektromagnetiska strålningen i husen är dock mer beroende av hur dragningarna av lågspänningskablar utförs.

4.32 Vibrationer

Detaljplanen medför inte några ökade risker för vibrationer i omkringliggande bostadsområden jämfört med nollalternativet.

4.33 Miljö- och hälsa

Planen ger inga stora effekter på miljö och hälsa. Mest positivt är att reningen av dagvattnet kommer att förbättras liksom att trädplanteringarna i området kommer att

minska stoftmängder i luften. Övervakning av föroreningar i grundvatten har redan påbörjats.

Luftföroreningarna kommer att minska i området på grund av bättre metoder för uppvärmning och genom modernare bilpark. Utbyggnaden av området innebär dock ökad lokal trafik med större belastning av utsläpp från bilar än i nollalternativet. När beslut om framtida uppvärmningsteknik fattats kommer den samlade effekten för luftföroreningarna lokalt att beräknas.

5. UTVÄRDERING GENTEMOT MÅL OCH RIKTLINJER I DEN FÖRDJUPADE ÖVERSIKTSPLANEN FÖR SICKLA

I detta kapitel utvärderas detaljplanen gentemot relevanta mål och riktlinjer för miljö i den fördjupade översiktsplanen för Sickla.

5.1 Markanvändning

Detaljplanen följer den fördjupade översiktsplanens markanvändningsbestämmelse. I översiktsplanen sägs: "Det nuvarande stormarknadsområdet behålls som en plats för handel och service, men kan utvecklas med annat innehåll i framtiden". Översiktsplanen betecknar området BCK, för bostäder, handel och verksamheter.

I detaljplanen redovisas markanvändningen Chk, centrumändamål, exemplifierat med butiker, restauranger, samlingslokaler, kontor mm. Detaljplanen tillgodoser därmed översiktsplanens målsättning om ett varierat innehåll som kan utvecklas och förändras över tiden. Detaljplanen innehåller dock inga bostäder. Dels bedöms kombinationen av bostäder och centrum med inriktning på stormarknadshandel som mindre lämpligt, dels pågår planering för en stor mängd bostäder runt området i mer attraktiva, ofta strandnära och ostörda lägen.

5.2 Kulturhistoria

Detaljplanen redovisar en särskild bevarandebestämmelse för området som helhet vilket är i överensstämmelse med översiktsplanen. I bilaga 2. redovisas en kulturhistorisk konsekvensbeskrivning av förslaget till detaljplan. Av den framgår att den planerade bebyggelsen i stort respekterar områdets historiskt etablerade bebyggelsemönster i enlighet med översiktsplanens värderingar.

5.3 Närmiljön och grönstruktur

I detaljplanen och planillustrationen visas att omgivande gator och de större parkeringsområdena ska planteras med träd. Delar av fastigheten kan också komma att utnyttjas för en mindre, tillfällig plantskola för träd som senare kan utnyttjas inom området. Marcusplatsen kan utvecklas till mer av en central park genom att delar av trafikytorna planteras.

Fastigheten utgör inte en primär spridningsväg för djurarter mellan Svindersviken och Nackaområdet. Genom bland annat redovisade åtgärder kan dock sambanden

mellan dessa områden förstärkas. På detta sätt tillgodoses översiktsplanens mål om ett grönt Sickla.

5.4 Samband med omgivande områden

Detaljplanen fullföljer översiktsplanens målsättning att området som helhet ska öppnas och att kontaktmöjligheten mellan handelsområdet och Marcusplatsen etableras. I detaljplanen redovisas dels en portik genom Luftverkstaden, dels en öppning norr om Luftverkstaden. Detaljplanen ger möjligheter för utveckling av nya allmänna gång- och cykelvägar mot Hammarby Sjöstad, Sickla Strand, Tallbacken och Kyrkviken.

I anslutning till ombyggnaden av områdets tillfarter kommer en ny GC-väg att byggas på Järlaledens norra sida.

Däremot har målsättningen om ökad tillgänglighet från Alphyddan och Värmdövägen inte kunnat tillgodoses i detaljplanen. Istället redovisas i planen av säkerhetsskäl en stängselbestämmelse utmed Saltsjöbanan. Möjligheten att ordna nya plankorsningar med Saltsjöbanan har utretts i samarbete med AB Storstockholms Lokaltrafik, SL, som av säkerhetsskäl avvisat förslagen. Ytterligare gångtunnlar eller gångbroar har diskuterats. Osäkerheten om Saltsjöbanans framtida utformning och eventuella ombyggnad till snabbspårväg gör dock att sådana lösningar blir inaktuella inom ett fåtal år. Frågan om förbättrade kontakter från området mot norr bör därför tas upp på nytt i samband med en framtida planläggning för spårområdets utveckling.

5.5 Kollektivtrafik

Detaljplanen medger att området trafikeras med buss från Planiavägen till den nya Gillerondellen med möjligheter till hållplats i anslutning till det nord-sydliga centrala stråket och i anslutning till evenemangsplatsen. SL har framfört att möjligheten till omläggning av någon busslinje till denna sträckning kan prövas i framtiden. Detaljplanen uppfyller därmed översiktsplanens mål om bättre tillgängligheten för kollektivtrafik i denna del.

Som ovan redovisats har det idag inte varit möjligt att förbättra tillgängligheten från busshållplatserna på Värmdövägen eller från Saltsjöbanan. Mindre förbättringar, miljöåtgärder, kan genomföras inom fastigheten medan nya öppningar över spåren måste anstå till dess Saltsjöbanan byggs om till snabbspårväg.

5.6 Järlaleden – Planiavägen – Värmdövägen

I översiktsplanen redovisas att Järlaleden förbi Kyrkviken ska stängas av och ersättas med en utbyggnad av Planiavägen fram till Värmdövägen under Saltsjöbanan som i samband med ombyggnad till snabbspårväg förlagts på en spårbro.

Till detaljplanen hör skisser och utredningar som redovisar trafiksekvenser av olika övergripande trafiksystem med och utan Järlaleden vid Kyrkviken och med och utan anslutning till Värmdövägen.

Detaljplanen hindrar inte att översiktsplanens intentioner i dessa frågor fullföljs. Planen innebär fortsatt handlingsfrihet. Frågan bör dock behandlas i anslutning till en framtida planering av ombyggnad av Saltsjöbanan till snabbspårväg.

5.7 Markföroreningar

Utredningar om markföroreningar i enlighet med översiktsplanens anvisningar har genomförts. Ett kontroll- och åtgärdsprogram har utarbetats. Större markarbeten kommer att föregås av noggrannare kartläggning samt övervakas av sakkunnig personal.

5.8 Vatten och spillvatten

I översiktsplanen sägs att lokalt omhändertagande av dagvatten ska eftersträvas. En preliminär dagvattenutredning har genomförts. Befintliga vatten-, dagvatten- och spillvattennät med anslutningar till kommunens ledningsnät har bedömts tillräckliga för fastighetens utbyggnad. Det interna ledningsnätets status är inte undersökt. I utredningen redovisas förslag om att allt dagvatten från området ska passera olje- och sedimentavskiljare innan det går vidare till Kyrkviken och Sickla Sjö. Med hänsyn till föroreningar i mark och grundvatten och med hänsyn till provgruvan har i detaljplanen inte redovisats förslag om lokalt omhändertagande av dagvatten eller eventuella fördröjningsmagasin. Detta utesluter inte att dessa frågor utreds vidare i det fortsatta arbetet med utveckling av området.

Områdets spillvatten kommer även i fortsättningen att ledas till Henriksdals reningsverk.

5.9 Energi

Översiktsplanen redovisar olika mål för energiförsörjning. Detaljplanen behandlar inte dessa frågor. Utredningar pågår om kraftförsörjning och uppvärmning. Olika alternativ med anslutning till fjärrvärmennätet, samordnad uppvärmning med andra större fastighetsägare samt fortsatt egen värmeproduktion prövas. Utvecklingen av byggnaderna inom fastigheten kommer successivt att reducera det totala behovet av el- och värmeförsörjning.

Följande målsättningar behandlas inte i detaljplanen då de mer hör till förvaltningskedet:

- kvantifierade mål för mängden tillförd energi.
- huvuddelen av energi för uppvärmning skall komma från spillenergi eller förnyelsebar energi. I t.ex. matvaruhallar kan en stor del av uppvärmningen ske via spillenergi från frys och kylanläggningar.
- större delen av elenergin skall vara miljömärkt.
- klimatpåverkande eller ozonförstörande ämnen ska inte användas i kylanläggningar.
- system ska utvecklas för att återanvända energi i avloppsvatten och avfall.

6. FÖRSLAG TILL YTTERLIGARE ÅTGÄRDER

För att ytterligare utveckla fastigheten som "grönt område" kan följande åtgärder övervägas i det fortsatta arbetet:

1. Ytterligare plantering av solitära ekar och lindar där så är möjligt. Alléplantering längs Sickla industriväg.
2. Plantering av täta grupper av träd och buskar, kan avsevärt förbättra spridningsmöjligheterna för fåglar och insekter. För många fågelarter innebär dungar av lövträd, täta busksnår möjligheter att sprida sig mellan natur- och parkområden.
3. Alla åtgärder som innebär att befintliga park- och naturområden kan utvidgas, innebär en effektiv ökning av den biologiska mångfalden. Enstaka arter skulle t.o.m. kunna häcka. Planteringar med täta buskage kan t.ex. utgöra häckningsplats för törnsångare. Blomrika planteringar kan gynna fjärilar och andra insekter.
4. Utöka planteringar mellan byggnader. Plantera täta grupper med träd och buskar. Skapa nya gröna planteringar med gräs- och örtvegetation på lämpliga platser. Anlägg rabatter som gynnar fjärlilivet. För detaljerad utformning av dessa, se Naturskyddsföreningens häfte "Fjärilstips".
5. I de fall tak ska nyanläggas eller renoveras, kan om det är möjligt och lämpligt i övrigt s.k. "gröna tak" övervägas. Dessa kan planteras med Sedumarter och stäppvegetation som gynnar fjärilar och fåglar och som sprider blomdoft. Åtgärden minskar effekten av kraftiga toppar i dagvattenflödet.
6. Om det vid mer detaljerade markundersökningar framkommer att vissa delar av området kan utnyttjas för infiltration bör detta ske genom att ytor som idag är hårdgjorda och ogenomsläppliga bryts upp på lämpliga ställen och ersätts med genomsläppliga material. Gräsytor är det mest positiva för den biologiska mångfalden och ökar dessutom fåglars och insekters vilja att flyga över området. Andra genomsläppliga ytor är t ex grus, armerat gräs, och vattengenomsläpplig asfalt.
7. Ett kontrollprogram för dagvatten bör upprättas för området.
8. Ett samlat miljöprogram bör upprättas för området.

7. KÄLLOR

1. Fördjupad översiktsplan för Sickla
2. VA-utredning. Jacobson & Widmark.
3. Översiktlig miljöteknisk markutredning. Jacobson & Widmark.
4. Antikvarisk förundersökning. Nyréns arkitekter AB
5. Trafikbullenberäkningar - Centrala Sickla. Kjessler & Mannestråle.
6. Markradonutredning för Nacka kommun. SGAB.
7. PM avseende trafikbelastningar och kapacitetsförhållanden längs Järlaleden och Planiavägen vid alternativa vägsystem. Lars Örtenholm Trafikplanering AB:
8. Metaller, PAH, PCB och totalolväten i sediment runt Stockholm, flöden och salter, IVL.
9. Tjänstemän inom Nacka kommun och Nacka Energi

Miljökonsekvensbeskrivningen har utarbetats av LjungbergGruppen AB.

Ekologigruppen AB har genom Krister Sembo och Per Collinder svarat för underlag till miljökonsekvensbeskrivningen som helhet och för naturinventeringen redovisad i bilagd naturkatalog. Arkitekt SAR Christer Hagman, Hagman&Hagman AB, har svarat för redigering och sammanställning.

Från Miljö & Stadsbyggnad har Micaela Lavonius, Gerd Edlund, Christer Rosenström och Elisabeth Rosell m.fl medverkat.

Nacka i november 1999

Miljö & Stadsbyggnad

LjungbergGruppen AB

Plan och exploatering

Paul Ahlqvist *Micaela Lavonius*

Per Collinder

Paul Ahlqvist
Planchef

Micaela Lavonius
Planarkitekt

Anders Nylander
vVD – fastighetschef

Antagen av kommunfullmäktige
2000-05-29 § 97

Viveca Bremmer
Viveca Bremmer

NACKA KOMMUN
Miljö & Stadsbyggnad
Christer Rosenström

Projekt 9181 KFKS 98/117 214

LAGAKRAFTBEVIS

datum 2000-07-07

Detta beslut har vunnit laga kraft

den 28 juni 2000

Kommunstyrelsen i Nacka kommun

Ulrica Bremner

Komplettering av
MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Detaljplan för del av Atlas Copco, Sicklaön 83:22 m fl, "Centrala Sickla", Nacka kommun

Upprättad på Miljö & Stadsbyggnad i december 1999

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer anger den lägsta acceptabla miljö kvaliteten hos exempelvis mark, vatten och luft inom ett geografiskt område. Normerna är juridiskt bindande vilket innebär att de ska vara uppfyllda vid angivna tidpunkter. I annat fall måste ett åtgärdsprogram upprättas. Miljö kvalitetsnormerna är ett viktigt instrument i miljöbalken.

Myndigheter och kommuner ska ta hänsyn till miljö kvalitetsnormerna i sitt planeringsarbete. I de flesta fall är det den långsiktiga planeringen, t.ex. av trafiken, som mest påverkas av de nya normerna.

Miljö kvalitetsnormerna finns idag för halter i luft av svaveldioxid, kvävedioxid och bly (SFS 1998:897). Därtill finns förslag från Naturvårdsverket om normer för halter av bensen och kolmonoxid i luft. Förslag om normer för nitrat halt i grundvatten är under framtagande.

Mark och vatten

Inom planområdet och i anslutning till planområdet har omfattande undersökningar genomförts beträffande förekomsten och spridning av föroreningar i mark och grundvatten. Utredningarna har resulterat i förslag till åtgärder och kontrollprogram. Se bilaga 1 till Miljö konsekvensbeskrivningen. De föreslagna åtgärderna bedöms som tillräckliga för att skydda miljö och människors hälsa.

Luft

För förekomsten av luftföroreningar används halten kvävedioxid (NO₂) som indikator.

Beräkningar har utförts genom Stockholms läns luftvårdsförbund för år 2005 (Bilaga 6). Som utgångspunkt för beräkningarna har antagits att planen för Atlas Copcoområdet är genomförd och Södra Länken utbyggd. I samma underlag är också Fredells anläggning i drift och kvarteret Daggkåpan utbyggt.

Sammantaget ger dessa exploateringar upphov till förändringar i trafikföringen i området. På delar av Järlaleden kommer trafiken att öka med ca 12% (fram till de båda planerade infarterna till handelsområdet) jämfört med dagens trafik. Mellan tillfarterna på Järlaleden bedöms trafiken minska något. De två rondeller som avses byggas på Järlaleden ger ett jämnare trafikflöde vilket minskar utsläppen av föroreningar till luften.

Resultatet av de beräkningar som utförts visar att miljö kvalitetsnormens värde för kvävedioxid i utomhusluft på 90 µg/m³ mätt som 1-timmesmedelvärde underskrids. Dygns- och årsmedelvärden för parametern kvävedioxid underskrids också. För svaveldioxid och bly ligger värdena långt under miljö kvalitetsnormens krav.

Buller

Efter samrådet har kompletterande trafikbullerberäkningar utförts (Bilaga 5). Utbyggnaden i planområdet medför en viss trafikökning väster om trafikplatsen vid Gillevägen. Den ökade bullerbelastningen kompenseras av en planerad låg stödmur så förhållandena i markplanet inte försämras.

Inom området i övrigt uppnås vissa förbättringar av bullersituationen för bostäder och skolor jämfört med dagens situation. På smärre delar av byggnader längs Järlaleden uppfylls inte utomhusriktvärdet om maximalt 55dB(A) vid fasad. Vid "normal" fasadisolering innebär beräknade ljudnivåer att inomhusriktvärdet 30 dB(A) klaras för huvuddelen av bebyggelsen längs Järlaleden. Riktvärdet kan dock komma att överskridas vid den bebyggelse som ligger allra närmast Järlaleden.

Åtgärder på fasader och fönsterbyten är exempel på åtgärder som kan genomföras för att klara inomhusriktvärdena på berörd bebyggelse.

Risikanalyt

En särskild riskanalys redovisas i bilaga 4 till Miljökonsekvensbeskrivningen. Av den framgår att riskerna för olyckor med anledning av transporter med farligt gods på Järlaleden, och för olyckor utmed Saltsjöbanan är liten och att dessa risker inte utgör grund för särskilda åtgärder inom planområdet.

Norsk Hydros bensinstation som utgör den största målpunkten utmed Järlaleden för transporter med farligt gods kommer under nästa år att flytta från området till ett läge vid Hammarby Fabriksväg.

**DETALJPLAN FÖR DEL AV ATLAS COPCO, SICKLAÖN
 83:22 M FL, "CENTRALA SICKLA", NACKA KOMMUN**
Utdrag ur

- Miljöteknisk markundersökning 1999-10-25 samt
- Miljöteknisk markutredning 1999-10-26

Bilaga 1 till Miljökonsekvensbeskrivning
INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	0
1 UPPDRAG, BAKGRUND OCH SYFTE.....	0
2 UTREDNINGENS OMFATTNING	0
3 OMRÅDESBESKRIVNING.....	0
4 VERKSAMHET OCH ÄMNEN SOM HANTERATS.....	0
5 MARKFÖRHÅLLANDEN	0
5.1 Ytvatten.....	0
5.2 Grundvatten	0
6 PROVTAGNING OCH ANALYSER	0
6.1 Provtagning.....	0
6.2 Fält- och laboratorieanalyser	0
7 RESULTAT.....	0
7.1 Organiska ämnen i jord	0
7.2 Metaller i jord.....	0
7.3 Organiska ämnen i ytsediment	0
7.4 Metaller i ytsediment.....	0
7.5 Organiska ämnen i grundvatten.....	0
7.6 Metaller i grundvatten.....	0
7.7 Organiska ämnen i dag- och gruvvatten	0
7.8 Metaller i dag- och gruvvatten.....	0
7.9 Porgas i jord	0

8	UTVÄRDERING	0
8.1	Föroreningarnas utbredning.....	0
8.2	Spridningsrisker.....	0
8.3	Exponeringsrisker.....	0
8.3.1	<i>Jord och grundvatten</i>	0
8.3.2	<i>Porgas</i>	0
9	ÅTGÄRDSFÖRSLAG.....	0
9.1	Principer för bebyggelse.....	0
9.2	Principer för schaktning, masshantering och grundläggning.....	0
9.3	Grundvattenbildning.....	0
9.4	Principer för skydd av verksamma inom området.....	0
10	KONTROLLPROGRAM AVSEENDE GRUNDVATTENKVALITET	0
10.1	Generellt.....	0
10.2	Åtgärder vid överskridande av riktvärden.....	0

RITNING M3

SAMMANFATTNING

J&W Energi och Miljö har på uppdrag av LjungbergGruppen AB utfört rubricerade miljötekniska markutredning

Sammanfattningsvis kan sägas att:

- Markföroreningar (metaller och organiska ämnen) förekommer inom stora delar av området. Föroreningarna är främst knutna till fyllningsjorden som vanligtvis överlagrar lera och morän.
- Föroreningsnivån i jorden kan generellt sett betecknas som måttlig, i den östra delen av området är dock halterna högre än inom övriga delar.
- Vattnet i det övre grundvattenmagasinet bedöms till största delen vara måttligt förorenat, medan det undre magasinet (under leran) endast synes vara marginellt påverkat av föroreningar.
- Grundvattensituationer i området bedöms vara "stabil" med små gradienter, vilket innebär att såväl ytterligare infiltration som omfattande nya dränerande ingrepp bör undvikas.
- Ingen skadlig föroreningsspridning bedöms ske från området idag.
- Med dagens markanvändning bedöms ingen risk för skadlig exponering föreligga.
- Inga ytterligare undersökningar kan anses vara erforderliga i dagsläget. Inför kommande förväntat begränsade markarbeten utförs detaljerade miljötekniska markundersökningar. Markarbetena övervakas av en miljötekniskt sakkunnig kontrollant.
- För att övervaka situationen i framtiden upprättas ett kontrollprogram i samråd med tillsynsmyndigheten.
- Till programmet knyts också skyddsåtgärder som kan vidtas om så, mot förmodan, skulle erfordras.

1 UPPDRAG, BAKGRUND OCH SYFTE

J&W Energi och Miljö har på uppdrag av Ljungberggruppen AB utfört rubricerade miljötekniska markundersökning inom Atlas Copcos område i Nacka. Bakgrunden till undersökningen är rubricerat detaljplanearbete och att Ljungberggruppen avser att förändra tillfarterna till området samt att bygga om befintliga hus och eventuellt bygga nya hus inom området. I samband med detta kan såväl schaktnings- som länshållningsarbeten bli aktuella inom olika delar av området. Syftet med undersökningen har varit att se om den tidigare verk-

samheten inom området har medfört förorening av marken, samt vilka principiella åtgärder detta medför i samband med den planerade exploateringen.

2 UTREDNINGENS OMFATTNING

Uppdraget har omfattat:

- inventering av tidigare verksamhet inom området
- miljöteknisk markundersökning; provtagning av jord och grundvatten i borrhål och grundvattenrör samt bottensediment och ytvatten i recipienter
- analys med fältinstrument (PID, XRF gasmätare GA94 Dräger indikatorrör) samt laboratorieanalyser
- sammanställning av föroreningarnas art, utbredning och koncentration
- bedömning av markens föroreningsgrad
- principiella åtgärdsförslag

För detaljerad information om borrhål, analysresultat mm hänvisas till den kompletta rapporten daterad 1999-10-25.

3 OMRÅDESBESKRIVNING

Större delen av Atlas Copcos gamla industrilokalerna finns kvar inom området. De utnyttjas idag främst till handel (Sickla stormarknad). I övrigt finns en bensinstation och ett antal träbaracker, där det bedrivs föreningsverksamhet och småföretag.

4 VERKSAMHET OCH ÄMNEN SOM HANTERATS

På ritning M3 redovisas undersökningsområdet med numrering av husen.

Atlas Copcos verksamheten inom området syftade till utveckling och produktion av tryckluftsbaserade verktygsmaskiner och kompressorer. I de mekaniska verkstäderna skedde bearbetning av järn och stål genom slipning, skärning, svetsning etc. För den skärande bearbetningen användes en vätska bestående av 95% vatten och 5% olja. Denna vätska förvarades i slutna tankar i källaren till hus 315. I en försöksgruva 20 m under markytan provades bergborrmaskiner. Nedfartsrampen till gruvan ligger söder om hus 315.

Det vatten som behövdes till verksamheten (kylning, luftrening etc.) togs från Järlasjön. Efter att vattnet använts behandlades det i en reningsanläggning in-

nan det leddes tillbaka till Järlasjön. Sjövattnet är avvecklat. Reningsverket finns kvar och behandlar dagvatten och gruvvatten från området. Reningsverket är beläget under hus 314 och består av en sandfilterbädd. I samband med anläggande av Alphyddans bostadsområde fick reningsverket ta emot dagvatten även från detta område, vilket orsakade flera tillbud med översvämningar. Detta dagvattentillskott togs därmed bort från Atlas reningsanläggning.

Mellan hus 212 och 315 låg tidigare en smedja (riven 1989). I smedjan hantades såväl arsenik som cyanid, bl.a. för härdning. Där fanns även olja, salt och grafit. Smedjan hade jordgolv vilket gjorde att eventuella spill och läckage kunde infiltrera ner i marken. I hus 322 har funnits ytbehandlings- och måleriverkstad. Här har man troligen hanterat en mängd miljöfarliga ämnen t ex metaller, cyanider, klorerade lösningsmedel och olja.

Området öster om smedjan har länge använts som tipp. Tippen ska i första hand ha fungerat som industritipp, men även hushållssopor kan ha tippats här. Stora mängder sprängsten (från Järlaleden och tunnelbanans utbyggnad) och rivningsmassor har tippats inom området för att fylla ut den sankna marken. Enligt olika uppgifter innehåller tippen även kemiskt avfall från bl a Casco. I och med att fastigheten på 60-talet behövdes för Atlas expansion flyttades tippen alltmer i riktning mot Nacka station och blev i första hand industritipp för Atlas. Enligt muntliga uppgifter skall bränder ha förekommit på tippen vid flera tillfällen. Det utfyllda områdets mäktighet kan studeras i den östra delen av området där det sluttar brant ner mot Planlavägen.

Området närmast Nacka station har tidigare använts av en skrotfirma. Hit kom bland annat metallskrot från Atlas smedja.

Grundvattenmätningarna tyder på att grundvattentrycket i friktionsjorden under leran är högre än i fyllningen i området med den mest förorenade delen av fyllningen och att gradienterna är små. En viss dränering av det undre grundvattenmagasinet sker sannolikt till "gruvan". Nivåmätningar i dagvattenledningarna i området visar att vattengången i dagvattenledningen som mynnar i Järlasjön ligger under medelvattennivån i sjön. Vid högvatten är i stort sett hela ledningen fram till Atlas Copcos reningsanläggning vattenfylld. Enligt uppgift har man funnit kräftdjur och fisk i sedimenteringsbassängerna som troligen kommer från sjön. Det övre grundvattenmagasinet påverkas således av in- och utläckage till ledningar samt dränering via ledningsgravar.

I områdets sydöstra hörn finns idag en bensinstation. Tidigare har det funnits en tipp som hanterade pappersavfall här, dessutom har tippverksamhet av okänt slag förekommit här sedan 30-talet.

Mellan verkstadslokalerna, längs med Järnvägsgatan, fanns tidigare tågräls som gick fram till Akzo Nobel. Denna togs bort 1991. I områdets nordöstra del där det tidigare funnits skrotverksamhet finns en del av ett stickspår kvar.

5 MARKFÖRHÅLLANDEN

Marken inom området utgörs av relativt plana asfalterade ytor i olika nivåer. Den högre liggande marken är ca + 11 möh. Nedanför slänten mot Planiavägen är nivån ca + 6,5 m ö h. Områdets geologi har till viss del påverkats av de verksamheter som bedrivits. En stor del av området är utfyllt med tippmassor, där har underlagrande lera kompakterats och troligen har även skred förekommit. Den normala lagerföljden inom området består överst av fyllning som överlagrar lera på morän ovan berggrunden. Fyllningens mäktighet varierar men ökar troligen öster ut fram till slänterna mot Planiavägen. Uppgifter från en tidigare geoteknisk undersökning inom delar av det östra undersökningsområdet visar att fyllningen här har en mäktighet av som mest ca 9 m. Lermäktigheten uppgår enligt uppgift till som mest ca 10 m. Berggrunden går i dagen i områdets sydvästra del samt rakt västerut.

5.1 *Ytvatten*

Området omges av ytvattendelare; i norr av bergshöjden i Alphyddan, västerut längs med Sickla industriväg in över Atlas Copcos område (skär över hus 409 och 404). Österut av bergryggen vid Atlas fritidsanläggning samt söder ut av bergshöjden söder om Järlaleden. Mellan bergryggen i söder och ryggar i öst och väst, förekommer lågpunkter där yt- och grundvattnet troligen avrinner i riktning mot Järlasjön och Sicklasjön vars medelvattennivå är ca +4,9 möh. Sjöarna har förbindelse med varandra vid Nackanäs.

Området söder om Gillevägen saknar dagvattenledningssystem. Dagvattnet infiltrerar eller rinner av mot Sicklasjön. Två dagvattenledningar som avvattnar ett mindre område av Gillevägen vid Sickla skola avleds och infiltrerades i marken strax nordost och nordväst om skolan.

5.2 *Grundvatten*

Grundvattnets huvudsakliga strömningsriktning går från området med berg i dagen i väster mot de lägre lerfyllda svackorna i sydost.

Grundvattennivån i det undre grundvattenmagasinet, mätt i rör 109 (juli -92 till juli -93 då röret togs bort), var ca + 8 möh (filterspetsen var placerad 6,8 m under markytan). Röret var placerat strax norr om den fd smedjan. Inom Norsk

Hydros område har enligt muntliga uppgifter grundvatten påträffats ca 0,5 m under markytan.

Nio grundvattenrör har monterats och avlästs under våren och sommaren 1999.

Tabell 1. Grundvattennivåer (möh) 199

	Gw1 (övre)	Gw2 (undre)	Gw3 (undre)	Gw4 (övre)	Gw5 (övre)	Gw6 (övre)	Gw6 nytt (övre)	Gw7 (övre)	Gw8 (undre)	Gw10 (övre)
Markyta	+10,87	+10,78	+10,86	+5,90	+5,46	+7,01	+6,98	+10,73	+7,51	+6,28
Datum										
1999-01-14	+4,91	+5,15								
1999-03-22	+5,02	+5,24	+5,11	+5,02	+4,88	+5,06				
1999-08-20	+4,78	+5,16	+4,87	+4,84	+4,69	-	+4,81	+5,24	+4,58	+4,81

Grundvattenmätningarna visar en svag gradient i det övre grundvattenmagasinet mot Järlasjön samt i viss mån möjligen också mot sydväst. I det undre magasinet är gradienten riktad åt sydost mot Järlasjön och Sicklasjön.

Grundvattenmätningarna tyder på att grundvattentrycket i friktionsjorden under leran är högre än i fyllningen i området med den mest förorenade delen av fyllningen och att gradienterna är små. En viss dränering av det undre grundvattenmagasinet sker sannolikt till "gruvan". Nivåmätningar i dagvattenledningar i området visar att vattengången i dagvattenledningen som mynnar i Järlasjön ligger under medelvattennivån i sjön. Vid högvatten är i stort sett hela ledningen fram till Atlas Copcos reningsanläggning vattenfylld. Enligt uppgift har man funnit kräftdjur och fisk i sedimenteringsbassängerna som troligen kommer från sjön. Det övre grundvattenmagasinet påverkas således av in- och utläckage till ledningar samt dränering via ledningsgravar.

6 PROVTAGNING OCH ANALYSER

6.1 Provtagning

Provtagningspunkternas lägen redovisas på ritning M3.

Fältundersökningarna har genomförts under januari, mars och juli 1999 och omfattade provtagning av jord, dagvatten, grundvatten, bottensediment och ytvatten samt porgas. Jordprovtagning utfördes i 27 punkter med skruv- och genomströmningsprovtagning. Grundvattenprovtagning har utförts i 9 rör efter omsättning av vatten i röret.

6.2 Fält- och laboratorieanalyser

Fältanalys med röntgenfluorescensdetektor (XRF) och fotojonisationsdetektor (PID) har utförts på de flesta jordproven.

XRF-mätning visar ungefärlig halt av flertalet tungmetaller i jordproven och har tillsammans med jordprovets färg etc nyttjats som underlag för val av prover för analys av metallinnehåll på externt laboratorium.

PID-mätning visar närvaro av flyktiga kolväten i jordens porluft. Prov för analys av organiska ämnen har utvalts på basis av PID-mätningar samt observationer i fält (provernas färg, konsistens, luft etc).

Kemisk analys av jord och grundvatten har utförts med avseende på ett stort antal olika ämnesgrupper.

Samtliga analyser förutom den fysikalisk/kemiska analysen har utförts av svensk Grundämnesanalys AB, som är ackrediterat av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll för analys av miljövatten m m med reg nr 1087. För analys av organiska ämnen anlitar SGAB en ackrediterad europeisk underleverantör. Den fysikalisk/kemiska analysen har utförts av Vattenvårdslaboratoriet, som är ackrediterat av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll med reg. Nr 1004.

7 RESULTAT

7.1 *Organiska ämnen i jord*

Organiska ämnen har påträffats inom området där den fd smedjan funnits (summa kolväten 1200 mg/kg TS samt mindre mängd alkylbensener) samt inom tippområdet i sydost (summa kolväten 2400 mg/kg TS, summa PAH 340 mg/kg TS, dibenzofuran, oxiderad PAH, samt mindre mängd xylen, alifatiska kolväten, tri- och tetrakloretylen). Dibenzofuran tillhör gruppen dioxiner som generellt sett har hög bioackumulerbarhet, låg nedbrytbarhet och är mycket giftigt. Dioxiner kan bl a bildas vid förbränning av sopor. Dioxinanalysen som utfördes på jord från punkten Gw 3 visar på markant förhöjda värden av dioxiner. Vid omräkning till sk TCDD ekvivalenter blir dock halten av de mest toxiska dioxinerna lägre än Naturvårdsverkets riktvärde för mindre känslig markanvändning (MKM)¹. Inom bensinstationens område har 500 mg/kg TS oljekolväten i fraktionerna C16-C35 påträffats.

¹ Naturvårdsverket, 1996, Generella riktvärden för förorenad mark, rapport 4638

7.2 *Metaller i jord*

Fältanalys med XRF visar på markant förhöjda halter av framförallt arsenik, krom, koppar, zink och bly i provpunkt 8, 9 och 17 inom det fd tippområdet samt höga halter av kadmium och nickel inom den planerade nya rondellen vid korsningen Järaleden/Planiavägen. Förhöjda halter har även uppmätts vid provpunkt 5, 6 och 7 (inom den fd skrotverksamheten, fd tippområdet och barackbostäderna vid Planiavägen). Uppföljande laboratorieanalys bekräftar resultatet av fältanalyserna.

7.3 *Organiska ämnen i ytsediment*

Höga halter av oljekolväten har påträffats i Kyrkvikens nordvästra spets. Jämförbara halter har tidigare uppmätts vid andra undersökningar i andra delar av Järslasjön (söder om Järslasjöns industriområde). I denna punkt påträffades även alkybensener, PAH, ftalater samt spår av flyktiga organiska ämnen.

7.4 *Metaller i ytsediment*

Metallhalterna kan betecknas som höga till mycket höga enl NV². Högsta halterna påträffades i Sicklasjön samt i referenspunkten, placerad i Järslasjön, vid inloppet till Kyrkviken. Jämförbara och högre halter har tidigare uppmätts vid andra undersökningar i andra delar av Järslasjön.

7.5 *Organiska ämnen i grundvatten*

I det övre grundvattenmagasinet har relativt höga halter av "summa kolväten" och PAH samt lägre halter av klorerade kolväten och cyanid påträffats. Dessutom har spår av ett flertal bekämpningsmedel och ftalater påvisats, för flera av dessa är halterna inte exakt kända. De semivolatila analyserna pekar dock på markant förhöjda halter.

7.6 *Metaller i grundvatten*

Halterna av arsenik, bly och zink i det övre grundvattenmagasinet är över jämförvärdet för grundvatten enligt Naturvårdsverkets rapport 4915, vilket betyder att 90% av alla analyser i SGU:s databas av "opåverkat" grundvatten ligger under detta värde. Generellt kan konstateras att metallhalterna i det övre grundvattenmagasinet är markant förhöjda, en jämförelse mot

² Naturvårdsverket, 1999, Bedömningsgrunder för miljö kvalitet Sjöar och vattendrag, rapport 4913

Naturvårdsverkets klassificeringskriterier³ visar dock att föroreningssituationen kan klassas som mindre allvarlig. Undantaget är nickel som klassas som måttligt allvarlig.

7.7 *Organiska ämnen i dag- och gruvvatten*

I gruvvattnet har relativt höga halter av "summa kolväten" påträffats. Efter rening är dock halten måttlig i dagvattnet som avleds till Järlasjön.

7.8 *Metaller i dag- och gruvvatten*

Koppar-, bly- och zinkhalterna är betydligt lägre än de generella medelvärden för dessa metaller som redovisas i Stockholms Gatu- och fastighetskontors PM – Schablonhalter av föroreningar och näringsämnen i dagvatten 1997.

7.9 *Porgas i jord*

Porgasanalyser har skett med avseende på flyktiga kolväten (VOC), metangas, syrgas, koldioxid samt vinylklorid. VOC-mätningarna visade något förhöjd halt i punkt P1, i och under bottenplattan, i hus 329 (MM). I punkt P5 uppmättes något förhöjd VOC-halt. Vid kontrollmätning dagen efter kunde ingen VOC mätas. Vid senare mätning var röret borttaget. Ingen metangas eller vinylklorid påträffades i de undersökta punkterna. I rör P5, P6 och P7 uppmättes något förhöjd koldioxidhalt och samtidigt motsvarande lägre syrgashalt. Detta kan tyda på att viss nedbrytning sker under aeroba förhållanden.

8 **UTVÄRDERING**

8.1 *Föroreningarnas utbredning*

På basis av nu utförda miljötekniska markundersökning går det ej att fastställa föroreningarnas utbredning i plan och profil. Generellt förefaller dock den östra delen av området, och då framförallt fyllningsjorden, ha en högre föroreningsbelastning än övriga delar. Sannolikt har en stor del av dessa föroreningar kommit till platsen i form av förorenad fyllningsjord och avfall. De föroreningar som finns lösta i grundvattnet kan dock även ha sitt ursprung i spill och/eller läckage från verksamheten inom området. Den förorenade jordvolymen (och därmed också den sk källtermen) bedöms vara stor.

³ Naturvårdsverket, 1999, Metodik för inventering av förorenade områden, rapport 4918

Järlaleden och Planlavägen har sannolikt lagts ut på den gamla deponin vilket innebär att föroreningar bedöms förekomma såväl under som på andra sidan vägarna.

8.2 *Spridningsrisker*

Sannolikt sker det idag en begränsad föroreningsspridning med det förorenade ytliga grundvattnet i fyllningen i riktning mot Järlasjön. In-/ utläckage från ledningar samt dränering via ledningsgravar påverkar också sannolikt situationen. Baserat på bl a de generellt sätt måttliga föroreningshalterna i proven, relativt liten infiltration, den relativt ringa hydrauliska gradienten samt det vattenförande lagrets mäktighet utanför området, bedöms dagens föroreningsspridning inte medföra några mätbara skadliga effekter i Järlasjön.

Det bör i detta sammanhang noteras att Järlasjön generellt sett är kraftigt påverkad av tidigare industriell verksamhet (även från andra områden än det nu aktuella) samt dagvattenutsläpp.

8.3 *Exponeringsrisker*

8.3.1 *Jord och grundvatten*

Föroreningshalterna generellt inom området kan närmast karaktäriseras som måttligt förhöjda inom den östra delen av området är dock halterna högre.

Eftersom markytan idag till stor del är hårdgjord, och inget grundvattenuttag för dricksvattenändamål sker, bedöms det idag inte föreligga någon risk för skadlig exponering. I samband med kommande schaktningsarbeten finns dock en risk för att förorenad jord kommer i dagen. Schaktningen måste därför föregås av en detaljerad miljöteknisk markundersökning och övervakas av en miljötekniskt sakkunnig så att potentiella hälsorisker kan identifieras och undanröjas.

Man bör vidare notera att ingen bedömning har gjorts av exponeringsrisken för påträffade eller misstänkta föroreningar utanför planområdet.

8.3.2 *Porgas*

Vår bedömning är att risken för brand eller explosion förorsakad av metangasproduktion vid nedbrytning av organiskt material inom det fd deponiområdet är liten. Halten av övriga undersökta gaser tyder inte heller på någon omfattande gasavgång från de tidigare påträffade föroreningarna i jord och grundvatten.

9 ÅTGÄRDSFÖRSLAG

9.1 *Principer för bebyggelse*

Lägsta golv i samtliga nya byggnader förläggs där så är möjligt i anslutning till eller över dagens markyta utan urgrävning av ev. underliggande förorenade massor. Därigenom undviks mycket dyrbara och omfattande markarbeten i förorenade massor med tillhörande exponerings- och spridningsrisker. Vidare minimeras också schaktningen och transportarbetet med tillhörande buller och avgasutsläpp.

9.2 *Principer för schaktning, masshantering och grundläggning*

Grundprincipen är att schaktning med tillhörande hantering av schaktmassor enligt ovan undviks så långt det är praktiskt möjligt.

Inför de framtida begränsade schaktningsarbeten som kommer att erfordras inom planområdet (t ex för ledningar eller grundläggning av hus) genomförs detaljerade miljötekniska markundersökningar i syfte att klarlägga om schaktmassorna kräver särskilt omhändertagande samt vilka skyddsåtgärder som ev. erfordras för entreprenörens personal. Vid markarbeten utförs kontroller av miljöteknisk sakkunnig med fältanalysinstrument under arbetets gång.

Kraftigt förorenade schaktmassor transporteras till av miljömyndigheterna godkänd deponi eller behandlingsanläggning. Massor med föroreningsgrad understigande Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM) kan komma att återanvändas inom området.

Grundläggning sker så att förbindelse mellan det övre och undre grundvattenmagasinet inte skapas i stor omfattning. I praktiken innebär detta att kalkpelare och KC-pelare bör undvikas samt att ev. urgrävningar och plintschakter inte bryter igenom det tätande lerlagret under grundvattenytan.

9.3 *Grundvattenbildning*

För att undvika ökad utlakning och föroreningsspridning till omgivningen bör ingen ny omfattande infiltration av vatten ske i de förorenade massorna. Lokalt omhändertagande av dagvatten bör därför inte öka.

Generellt sett bör man således sträva efter att inte kraftigt rubba dagens grundvattensituation i onödan, vilket även innebär att omfattande nya dräneringar också bör undvikas.

9.4 *Principer för skydd av verksamma inom området*

Förorenade jordmassor med halter överstigande Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM) hålls fortsatt täckta under hårdgjorda ytor, alternativt kan mindre ytor täckas med minst 1 m dokumenterat ren jord.

Det finns inga tecken på att det idag skulle ske en gasavgång från de förorenade massorna som skulle kunna utsätta personer i omgivningen för risker. I enlighet med försiktighetsprincipen utförs ändå samtliga nya byggnader som radonsäkra konstruktioner (eller motsvarande) för att därigenom eliminera risker för skadlig spridning av gaser in i husen.

Befintliga hus i direkt anslutning till det mest förorenade området har kontrollerats, och ingen risk för skadlig gasexponering bedöms föreligga idag.

10 KONTROLLPROGRAM AVSEENDE GRUNDVATTENKVALITET

10.1 *Generellt*

Idag bedöms ingen skadlig föroreningsspridning ske från området. För att dokumentera situationen i framtiden upprättas i samråd med tillsynsmyndigheten ett kontrollprogram. I kontrollprogrammet överenskommes om läget för kontrollpunkter, antal analyser per år samt vilka parametrar som skall analyseras.

Vid överskridande av överenskomna riktvärden, utvärderas situationen och vid behov genomförs grundvattenpumpning med rening enligt punkt 10.2 nedan.

10.2 *Åtgärder vid överskridande av riktvärden*

Det finns idag inget som pekar på att man i framtiden skulle få en skadlig föroreningsspridning via det övre eller undre grundvattenmagasinet till omgivningen.

Om man i framtida kontrollprogram skulle konstatera behov av åtgärder kommer skyddspumpning att ske. Syftet med pumpningen är att nedbringa föroreningsspridningen till acceptabla nivåer.

Vattnet pumpas upp i ett antal brunnar som i förebyggande syfte installeras redan i samband med den fortsatta exploateringen. Vidare läggs även tomrör till plats förberedd för installation av vattenreningsutrustning. Principerna för reningen och krav på reningseffekt (tillåtna utsläppshalter) överenskommes med tillsynsmyndigheten.

Lidingö oktober 1999

J&W ENERGI OCH MILJÖ
Mark och Vatten, Ole W. Paus / Maria Lindberg

ANTI-KVARISK FÖRUNDERSÖKNING - bilaga 2. till miljökonsekvensbeskrivning

Bilagan är ett utdrag ur antikvarisk förundersökning, "Atlas Copcos fd industriområde i Sickla, Nacka", preliminär handling, 1999-04-14. Rapporten har utarbetats av Nyréns arkitektkontor ab, med Urban Nilsson som ansvarig bebyggelseantikvarie. I arbetet har också Anna Sterner, Christina Schutrick och Magdalena Franciskovic medverkat.

SAMMANFATTNING - KULTURHISTORISKT VÄRDE

Den enskilda byggnaden är i första hand en del av den helhet som det fd industriområdet utgör. Områdets kulturhistoriska värden har formats dels genom förvaltande av det äldre byggnadsbeståndet, dels genom en kontinuerlig förändring med tillägg som en följd av expansion. Den typ av kulturhistoriska värden som bebyggelsen i området besitter är främst av byggnadshistorisk, arkitektonisk, industrihistorisk och byggnadsteknikhistorisk art. De kulturhistoriska kvaliteterna ligger till stor del i samspelet mellan byggnadsvolymer, uterum och landskap varför framställningen nedan återfinns under rubrikerna *Byggnader*, *Bebyggelsemiljö* och *Landskap*.

1. Byggnader

1.1 Avdelning 1

I norr, innesluten i vinkeln mellan huvudkontoret och dess flygel återfinns, i kraftigt ombyggt skick, resterna av Diesels Motorers första verkstadsbyggnad (204).

Byggnaderna 201, 202, 210, 211 samt även i någon mån 206 utgör en fysiskt sammanhållen bebyggelsemiljö norr om Marcusplatsen som uppfördes under en relativt kort tidsperiod - 1909 - 1920-talet med ett tillägg 1961. Till denna tidsperiod hör även hus 405, 409 och 410, byggnader som definierar Marcusplatsens sydvästra hörn. Utbyggnadsfasen kan härledas ur företagets kraftiga tillväxt under 1910-talet. Arkitekturen präglas av tegelmurar med stickbågiga muröppningar och flacka takfall. Monteringshallens (201) basilikaform går tillbaka på de gamla brukens sätt att bygga gjuterier och smedjor.

Verkstadsinteriörerna i 201, 202 och 210 rymmer ännu mycket av 1910-talets verkstads-karaktär. Byggnadernas gemensamma byggnadsvolym, fasaderna med den redovisade betongstommen, taken, hallarna, traverser och traversbanor, samt betong respektive stålstommar är bevarade drag som gör att byggnaderna representerar ett högt arkitektoniskt, industrihistoriskt och byggnadsteknikhistoriskt värde. I delar uppvisar byggnaderna även en hög grad av autenticitet d v s ursprunglighet.

Kontorsbyggnadens (405) uttryck, om än förvanskat, är mer påkostat: en arvtagare till herrgårdsbyggnaden på de gamla brukena och i sin utformning besläktad med villa-bebyggelse från denna tid. Den gamla tapetfabriken (409, 410) kom efter hand att integreras i Atlas Diesels område och blev, efter att den gamla restaurangbyggnaden rivits, en del av Marcusplatsen.

Som en förlängning av 405 söderut ligger den modernistiska utställningsbyggnaden Expo (408) som genom sitt transparenta sofistikerade arkitektoniska uttryck fungerar som ett fittskåp mellan entréplatsen och Marcusplatsen.

Luftverkstaden och den låga lagerbyggnaden (212, 213) i sydost utgör en bebyggelsemiljö som, genom omgestaltning och nybyggnad 1939, tydligt kom att präglas av funktionalismens arkitektoniska ideal med enhetlig färgsättning, rationellt upprepad fasadartikulering och platta tak.

Byggnaderna 212 och 213 rymmer ännu verkstadsinteriörer som andas både 1920- och 30-tal. De välbevarade trapphusen, de öppna våningsplanen, den frilagda betongstommen och de flyttbara stålglaspartierna är bevarade drag som gör att byggnaderna representerar ett högt industrihistoriskt och byggnadsteknikhistoriskt värde. I delar uppvisar byggnaderna även en hög grad av autenticitet och ursprunglighet.

Byggnad 203 och 206 vänder sig främst mot handelsområdet i öster. Den komplexa byggnaden 203 fyllde utrymmet mellan Luftverkstaden 212 och Maskinhallen 202 och är på- och tillbyggd i flera etapper - pannrum, verkstad och kontor. 206 fungerar som en enklare pendang till huvudkontoret (502), båda har karaktär av kontorshus som genom sin höjd något reser sig över bebyggelsen i övrigt.

I väster ligger två modernistiska kontorsbyggnader av stort intresse det gamla affärskontoret (501) och huvudkontoret (502). Dessa byggnader är i vissa avseenden välbevarade - entréer, trapphus och planlösning.

1.2 Avdelning 2

Företagets produktutveckling var samlad dels i byggnader söder om Marcusplatsen, dels i provgruvan under området. Gruvan har ett mycket högt kulturhistoriskt värde dels ur industrihistorisk synpunkt genom att metoder för bergsborrning som blivit världsledande har utvecklats här, dels ur regional synvinkel eftersom gruvan är den enda från industrialismen i Stockholms län.

Experimentverkstadens (401) och gruvlavarnas volymer samverkar med luftverkstaden till att skapa en miljö av stort rumsligt och arkitektoniskt värde vid Marcusplatsens sydöstra hörn. Laboratoriet (414) ligger, med sin speciella byggnadsvolym, som utpost och landmärke långt söderut på området, men ansluter till experimentverkstaden i fråga om färgsättning och material. 401 och 414 hör till de bäst bevarade byggnaderna inom området och rymmer därför en hög grad av autenticitet.

Av områdets modernistiska, efterkrigstida byggnader vänder sig i sydväst, förutom Expon (se avsnitt 1.1), provningscentralen (404) mot Marcusplatsen. I områdets allra sydvästligaste del finns en laboratoriebyggnad som var en första etapp i ett planerat forskningscentrum (415). Dessa två arkitektoniskt och funktionellt sofistikerade byggnader uppfördes under 1960-talets slut och rymmer en hög grad av autenticitet.

1.3 Avdelning 3

Byggnaderna på områdets östra del representerar en kraftig utbyggnadsperiod i Sickla som sträckte sig från 1940-talet och ett stycke in i 1970-talet. Utbyggnaden skedde både på fabriksområdets östra del, som tidigare hyst bebyggelse av mer tillfällig

karaktär, och på ny mark österut. Dessa av en generalplan reglerade ytor togs i anspråk för nya, mer beständigt utformade lager- och verkstadsbyggnader. Den nya expansionsriktningen österut längs industrispåren kan tydligt läsas i planens tydliga axialitet. Byggnaderna breder med sina stora planmått ut sig över stora ytor: en verkan som förstärks av att flertalet byggnader är relativt låga.

De äldsta byggnaderna 313, 314 och östra delen av 315 byggdes på 1940-talet. Till dessa har ytterligare byggnader längs två axlar adderats under 1950 och 60-talen - 322, 309, 326 och 315. Av arkitektoniska- och industrihistoriska skäl har 314 och 322 det högsta kulturhistoriska värdet.

2. Bebyggelsemiljö och landskap

Byggnaderna 201, 202 och 210 samverkar med Marcusplatsens landskapskvaliteter till att skapa ett uterum av stort byggnadshistoriskt och miljömässigt värde. Platsens värde ligger i dess koncentrerade rumslighet som är ett resultat av att industribyggnader från alla industrins tidsskikt grupperas kring denna verksamhetens knutpunkt där också flest byggnader av kulturhistoriskt värde är samlade. I norr återfinns byggnader från 1910-talet, i sydost från 1920 och -30-talen och i sydväst från 1960-talet. I områdets nordvästra hörn finns en platsbildning, längs den gamla bruksgatan, som fungerar som områdets entré: här finns företagets kontorsbyggnader samlade. Platsen är en första förtätning innan man når Marcusplatsens slutenhet och rumsliga koncentration. Områdets östra del däremot präglas av de tydliga ostvästliga axlar som är en följd av de båda industrispårens sträckning utefter vilka bebyggelsen grupperades i rader enligt generalplan.

3. Bedömning av kulturhistoriskt värde

Byggnaderna har inte bara ett kulturhistoriskt egenvärde utan ingår också som viktiga delar av en värdefull helhetsmiljö. Båda dessa aspekter skall tas i beaktande när byggnadernas eller rummets kulturhistoriska värde bedöms.

Områdets västra del, motsvarande Avdelning 1 och 2, har ett mycket stort miljömässigt värde varför detta område är särskilt känsligt för förändringar.

En bedömning har även gjorts av de enskilda byggnadernas värde. Detta värde skall således sammanvägas med det miljömässiga värdet för att en helhetsbild skall nås. Härvid används de tre värdebegrepp som Nacka kommun tillämpade i den bebyggelseinventering som gjordes av området 1992. Bedömningen av det kulturhistoriska värdet, som presenteras nedan, skall ses som en nyansering av Nacka kommuns bebyggelseinventering.

De kulturhistoriska värdenivåerna är:

1. Kulturhistoriskt mycket värdefull byggnad, vars bevarande är synnerligen angeläget.
2. Kulturhistoriskt intressant byggnad, vars bevarande är väl motiverat.
3. Byggnad av mindre kulturhistoriskt intresse, men med god arkitektonisk verkan och/eller miljömässigt värde.

Bedömningen redovisar de kulturhistoriska värden som blir en följd av detaljplanen.

4. Detaljplaneförslagets konsekvenser för kulturhistoriska värden inom området

Fabriksområdets signum har genom historien varit föränderlighet och tillväxt: två ledord som lätt kan överföras till den aktuella situationen där en mångfacetterad blandning av kontor, handel och verksamheter kommer att rymmas i såväl gamla som nya byggnader.

Syftet med områdets förnyelse är att den bebyggelsehistoriska kontinuiteten förs vidare dels genom att områdets nuvarande kvaliteter tillvaratas, dels genom att miljön succesivt kompletteras med självständigt utformade tillägg. De i detaljplan planerade åtgärderna har bedömts vara en förutsättning för områdets förnyelse men betyder samtidigt att vissa kulturhistoriska värden går förlorade. Förlusten av kulturhistoriska värden kommer dock till viss del att kompenseras av att arkitektoniska, landskapliga, miljömässiga och trafiktekniska värden skapas i området. Förnyelsen innebär också att området går från slutenhet till öppenhet i förhållande till stadslandskapet i övrigt.

Minskade kulturhistoriska värden som en följd av förändringar kommer att leda till att andra kulturhistoriska värden istället träder fram.

- Skapandet av passagen och därav följande rivningar i mindre eller större utsträckning leder till att fasader och hörn exponeras varvid byggnadernas volymer blir tydligare i uterummet.
- Sambandet mellan Marcusplatsen/verkstadsgården och områdets östra del återupprättas.
- Gillerondellen i söder gör Marcusplatsen tillgänglig och gör det tidigare undanskymda laboratoriet (414) till en entrébyggnad som annonserar området mot Järlaleden.

Hus 401: Förnyelsen av området och Marcusplatsens orientering söderut som en följd av Gillerondellen och dess infartsvägar kräver att hus 401 rivs helt eller delvis. En delvis rivning och därav följande värdering redovisas på situationsplan - *Kulturhistoriskt värde efter planerade förändringar och föreslagen detaljplan*. Detta betyder att det kulturhistoriska värdet som byggnaden representerar, i det förra fallet går förlorat medan det i det senare fallet minskar från *kulturhistoriskt mycket värdefull byggnad* till *kulturhistoriskt intressant byggnad*. På sikt kommer byggnaden sannolikt att rivas och ersättas med en ny byggnad som placeras något längre norrut.

Hus 212: Den planerade tvåvåninga påbyggnaden och ombyggnaden av luftverkstaden minskar dess kulturhistoriska värde från *kulturhistoriskt mycket värdefull byggnad* till *kulturhistoriskt intressant byggnad*. Konsekvenserna för det kulturhistoriska värdet av upptag av portik samt rivning av 203 och del av 213 mm för passage har tidigare behandlats i *Atlas Copcos fd industriområde i Sickla, Nacka. Antikvarisk förundersökning. Delrapport 1998 09 21*. Detta skedde i samband med att bygglov söktes (ärende: Sicklaön 83:22, diarienummer 2330706, Nacka kommun). Bygglovet har senare beviljats.

Hus 203: Hus 203 föreslås i detaljplan att rivas, som en följd av passagen. Konsekvenserna för det kulturhistoriska värdet blir att det minskar från *byggnad av mindre kulturhistoriskt intresse* till att värdet går förlorat.

NATURKATALOG - bilaga 3. till miljökonsekvensbeskrivning

Nedan redovisas samtliga vegetationstäckta ytor i planområdet samt några som ligger i nära anslutning till området och som kan ha betydelse i spridningssammanhang. Miljöernas naturvärden är klassade enligt samma normer som Länsstyrelsens naturvårdsprogram. I området påträffas endast objekt klassificerade som naturvärden av lokal betydelse för den biologiska mångfalden. Till denna klass har förts all naturlig vegetation och gamla, grova lövträd. Anlagda gräsmattor, skräpmarker utan speciell växtlighet, slybuskage etc. ges inget naturvärde. Rödlistade arter och naturvårdsobjekt av läns- eller riksintresse (klass I-III), eller höga kommunala värden (klass IV) saknas inom området. Siffrorna i katalogen hänvisar till bifogad karta.

1. Frisk gräsmark av artfattig typ samt bergskärning

Naturvärde:	Slybevuxen, artfattig gräsmark mot nordvärd bergskämning. Grässvål är utvecklad över stora delar.
Fältskikt:	Lundgröe, kvickrot, knylhavre, rödklöver och vitmåra dominerar. Kruståtel, hagfibbla, äkta johannesört, majbräken, knölklocka, kirskål, ryssgubbe m.fl. förekommer också.
Buskskikt:	Sly av lönn, sötkörsbär och ask. Trubbhagtorn. Syrensår och schersmin finns planterat.
Trädsikt:	Lönnar 2 st. ca 50 år.

2. Banvallsvegetation

Naturvärde:	Banvallsvegetation som efter lång tids ohävd börjat växa igen.
Fältskikt:	Lundgröe och knylhavre dominerar tillsammans med gråbo, rallarros och renfana. Andra vanliga arter är ryssgubbe, kungsljus, löktrav, flockfibbla, strimsporre, vägtistel, brännässla, sommargyllen, skelört, sötväppling, rölleka och åkertistel.
Buskskikt:	Sly av björk, lönn och alm.

3. Ruderatvegetation

Naturvärde:	Nyligen etablerad ruderatvegetation på störd matjord.
Fältskikt:	Rudratväxter som taggsallad, klubbkorsört, ryssgubbe, brännässla och kvickrot dominerar.

4. Banvallsvegetation

Naturvärde:	Klass V
Motiv:	Typiskt utformad och artrik banvallsvegetation med visst värde för den biologiska mångfalden.
Fältskikt:	Knylhavre, lundgröe, berggrör, renfana, rallarros och strimsporre dominerar. Krypven, vitmåra, gulmåra, rödklöver, brännässla, äkta johannesört, flockfibbla, styvfibbla, tussilago, klubbkorsört, flenört, kungsljus, ryssgubbe, m. fl. är också vanliga. Det ganska sällsynta gräset taklosta förekommer, en typisk banvallsväxt.

Buskskikt: Spritt sly av asp, björk, sälg, ek, ask och alm.

5. *Frisk gräsmark av artfattig typ*

Naturvärde: Ohävdad, artfattig gräsmark med grässvål.
Fältskikt: Knylhavre, hundäxing, bergör, rödklöver, vit sötväppling och gråbo dominerar. Bladvass, ryssgubbe, renfana, åkertistel, rölleka, myskmalva, kungsljus och vitklöver, m.fl. förekommer också.
Buskskikt: En liten slånbuske.
Trädskikt: Äppleträd ca 15 år, körsbärsträd 2 st. ca 10 år.

6. *Ruderatvegetation i vägskärning*

Naturvärde: Typisk ruderatvegetation med viss grässvål.
Fältskikt: Bergör och kvickrot dominerar. Gråbo, renfana, kungsljus m.fl. förekommer också.
Buskskikt: Ung sälg i nedre kanten. Ask- och lönnslly.

7. *Ruderatvegetation i vägskärning*

Naturvärde: Typisk ruderatvegetation.
Fältskikt: Bergör, rödklöver, gråbo, vit sötväppling, gulsporre, sötväppling och ryssgubbe dominerar. Även lundgröe, rölleka, kungsljus, flockfibbla, vitmåra, hundäxing, pepparrot, åkertistel, mjölkört, bergkorsört, m.fl. förekommer också. Den ganska sällsynta hamnsenapen, en typisk ruderatväxt, förekommer.
Buskskikt: Små buskar av trubbhagtorn och nypomros. Stort bestånd av rysk ormrot. Asksly.

8. *Frisk gräsmark av artfattig typ*

Naturvärde: Artfattig gräsmark med relativt väl sluten grässvål.
Fältskikt: Engelskt rajgräs, Rödklöver, maskros, duvicker och revfingerört dominerar. Även vitmåra, taggsallad, klubbkorsört, rölleka och bergör.
Buskskikt: Två större buskar trubbhagtorn.

9. *Ruderatvegetation i vägskärning*

Beskrivning: Brant vägslänt med ruderatvegetation. Triviala arter.
Fältskikt: Exempel; blålucern, blåeld, mjölkört, kungsljus, renfana mm.

10. *Ruderatvegetation i vägskärning*

Beskrivning: Brant slänt med ruderatvegetation.
Fältskikt: Olika triviala gräs.
Buskskikt: Ung druvfläder och alm.

11. Ruderatmark, grusplan

Naturvärde: Grusyta med ruderatmarksvegetation. Längs staket i norr står unga björkar och sälgar (ca 15-20 år)

12. Buskplantering

13. Buskplantering

Beskrivning: Cirkelrund häck med buskar och unga körsbärsträd. I mitten stensatt med gammal maskin, "råoljemotor, luftkompressor" enligt skylt.

14. Solitär ek

Naturvärde: **Klass V**

Motiv: Varje individ av mogna och gamla ekar har betydelse för spridning av arter och för upprätthållandet av biologisk mångfald i området.

Beskrivning: Vidkronig ek, ca 150 år, med två stammar. Underlaget är utfyllnadsmaterial av något slag.

Fältskikt: Artfattig gräsmark, klippt.

15. Ruderatvegetation på upplagsområde

Beskrivning: Område med cementkross, rör mm. Ruderatvegetation närmast skjulen i norr. Här växer div. unga träd.

Trädsikt: asp, alm, lönn, apel.

16. Torr gräsmark på berghäll

Naturvärde: **Klass V**

Motiv: Naturlig vegetationstyp med viss betydelse för den biologiska mångfalden i området. Borrhålen av visst kulturhistoriskt intresse.

Beskrivning: Liten hällmark med torrbacksvegetation. Uppenbarligen har det provborrats i hällen som är full av små grunda hål från bergborrar. (ett historiskt nyckelement)

Bottensikt: Bergraggmossa, björnmossa mm.

Fältsikt: Harklöver, rödven, bergssyra, hönsarv, backlök.

17. Ruderatvegetation

Beskrivning: Område helt täkt av kirskål.

18. Gräsmatta med enstaka stora ädellövträd

Naturvärde: **Lövträden klass V**

Beskrivning: Gräsmatta med stora lönnar och almar. De stora lövträden har betydelse för den biologiska mångfalden.

19. Gräsmatta med enstaka yngre lövträd

Beskrivning: Välklippt gräsmatta med ett litet bestånd av yngre lönn och alm.

20. Gräsmatta med unga ädellövträd

Beskrivning: Gräsmatta med sju yngre ädellövträd (åldersklass 1, 0-30 år), bl. a. alm och lönn. Högst upp kulle med flera örter.

Fältskikt: Prästkrage, gråfibbla, buskviol.

21. Frisk gräsmark av artfattig typ med lövsly

Beskrivning: Hög gräsvegetation med slyvegetation av björk och alm.

22. Park med gräsmatta och äldre träd, samt berghäll

Naturvärde: **Klass V**

Motiv: Parken vid Marcusplatsen utgör områdets enda större parkmark med möjligheter till någon form av stationär fauna. Parken hyser ett antal stora träd samt en del buskar. Borrhål från provborringar i berghällen är kulturhistoriskt intressant.

Beskrivning: Parkmiljö med scen. Kring scenen finns glest stående större träd av silvergran, björk och pil, samt en del prydnadsbuskar. På övriga delar av platsen finns ytterligare träd; en kastanj och ett stort antal almar. Berghällen är full av små grunda hål från provborring med bergborrar (ett historiskt nyckelement). Norrsidan är slät och fin och flera isräfflor ses tydligt. Enstaka rosbuskar, björkar och tall står på berget. Mosstället är mycket slitet av tramp.

23. Plantering

Beskrivning: Unga körsbärsträd och idegran

24. Gräsmatta med ädellövträd

Naturvärde: **Lövträden klass V**

Beskrivning: En större alm och två yngre samt en ung lönn. De stora lövträden har betydelse för den biologiska mångfalden.

**Detaljplan för del av Atlas Copco, Sicklaön 83:22 m fl,
"Centrala Sickla", Nacka kommun**

RISKANALYS - bilaga 4 till Miljökonsekvensbeskrivning

Inom och i anslutning till planområdet finns ett antal riskfaktorer. Det är transporter med farligt gods på Järlaleden, tågtrafiken på Saltsjöbanan samt Norsk Hydros bensinstation inom planområdet i korsningen Planiavägen – Järlaleden

1. Transporter med farligt gods på Järlaleden – Norsk Hydro

Med anledning av utställningen av detaljplanen för kv Daggkåpan har Nacka kommun gjort en riskbedömning för Järlaleden som har tillämpning även i denna plan. Riskbedömningen är utförd av trafikplanerare Marianne Möller, Miljö & Stadsbyggnad, tel. 718 94 68.

Inledningsvis konstateras att Järlaledens utformning, trafiksäkerhet och framkomlighet, ses över och byggs om i samband med flera pågående planer inom området. Skyttad hastighet är 50 km/h. I övrigt redovisas följande riskbedömning:

"Järlaleden är huvudväg men inte genomfartsväg. Järlaleden är av Vägverket mellan Hammarby Fabriksväg och Planiavägen klassad som sekundär transportväg för farligt gods, sannolikt med anledning av en bensinstation.

I Vägverkets kartläggning av farliga transporter 1998 framgår att antalet farliga transporter/år är mellan 51 – 250 st, den näst lägsta klassen av 6 klasser (den högsta är 20 000-30 000 trp/år).

Transporterna utgörs i huvudsak av bensin till en Hydro självbetjäningssmack (Planiavägen). Det genomsnittliga antalet bensinleveranser för bensinmackarna i Stockholms län är 138 stycken/år. Till den aktuella bensinstationen kommer enligt Hydro ca 1 leverans/vecka dvs 45-55 leveranser/år.

Räddningstjänsten utryckningsberedskap är belägen inom några minuters körtid vid Järlaledens östra ände vid Värmdövägen."

Slutsatsen är: "Risken för olycka på Järlaleden med farlig transport är liten. Den ringa transportfrekvensen bör inte vara grund för speciella skyddsåtgärder."

Källor:

Kartläggning av transporter av farligt gods i Stockholms län 1998, Vägverket 1999
Väginformation Karta, Vägverket 1997
Väggångörelsen 1997, Stockholms läns författningssamling

2. Komplettering efter utställning

På länsstyrelsens begäran har följande komplettering och förtydligande lagts till redovisningen ovan. En särskild detaljplan har upprättats och antagits för Norsk Hydros flyttning från Planiavägen till Uddvägen. Flyttningen planeras att genomföras under första halvåret i år enligt avtal mellan LjungbergGruppen och Norsk Hydro. Därmed bortfaller den största målpunkten för farligt gods utmed Järlaleden. Genom omvandling av Järta Industriområde till ett område med övervägande bostäder, Järta Sjö, bortfaller även denna målpunkt för transporter med farligt gods. Enligt uppgift från Räddningstjänsten i Nacka finns inga ytterligare kända transporter för vilka Järlaleden behöver anvisas som sekundär transportled för farligt gods. Vid underhandskontakter med Länsstyrelsen har möjligheten att Järlaleden skulle utgå som anvisad väg för farligt gods diskuterats. Med hänsyn till att bättre alternativa vägar står till buds avser Nacka kommun hos Vägverket begära att Järlaleden ej längre ska anvisas för transporter av farligt gods.

Den tilltänkta byggnaden i planområdets sydöstra hörn utnyttjar inte byggrätten fullt ut för sitt ändamål, en filmstad. Av illustrationsplanen framgår de dubbla fasadliven mot Järlaleden. Den yttre fasaden ligger i huvudsak i bebyggelsegränsen, mellan 6-10 meter från körbanekant och den inre fasaden 10-15 meter från körbanekant. I zonen mellan de båda fasaderna ligger utrymningstrappor och terrasser. Bakom den inre fasaden ligger främst passager från biosalongerna mot foajéer och entréer som vetter in mot området. Byggnadens två undre plan innehåller inlastning och garage mot Järlaleden. De mer öppna publika lokalerna finns på plan +13 och +17, närmare bestämt sju respektive elva meter över Planiarondellens nivå.

Det är ett allmänt intresse att byggnaden blir öppen och välkomnande mot omgivande stadsbygd samtidigt som den skall vara en säker plats för allmänheten att vistas i. Kraven på hållfasthet och brandsäkerhet är mycket höga i en publik byggnad av detta slag och skall givetvis tillgodoses.

Vad som redovisat i denna komplettering förstärker slutsatsen i föregående avsnitt att risken för olycka på Järlaleden med farlig gods är mycket liten och kommer att vara än mindre när Järlaleden inte längre anvisas som sekundär transportled för farligt gods.

Vad som redovisats om byggrätten vid Järlaleden och Planiavägen ger inte grund för att i detaljplanen införa särskilda bestämmelser vad avser byggnadens utformning.

3. Vägverkets olycksstatistik och Norsk Hydro

Som ett komplement till redovisad riskbedömning har uppgifter om inträffade olyckor tagits fram via Vägverkets olycksstatistik. Åren 1994 - 1998 inträffade 29 olyckor på väg 220 på sträckan Hammarby Fabriksväg - Gillevägen. Inga fordon med farligt gods och heller inga gångtrafikanter var inblandade. 9 av olyckorna inträffade på den del av Järlaleden som berörs av detaljplanen.

DP 238

Bensinstationen inom planområdet som redovisas ovan har tillfälligt bygglov till 2002-12-31 och avtalet med fastighetsägaren sträcker sig till 2004-08-31. I arbetet med att utveckla fastigheten ingår planer på annan användning av den del av fastigheten som bensinstationen idag utnyttjar. Mot den bakgrunden kommer avtalet inte att förlängas efter ovan redovisad tidpunkt.

För närvarande pågår förberedelse för flyttning av bensinstationen till ett läge vid Uddvägen – Hammarby Fabriksväg till fastigheten Sicklaön 346:1. Även denna fastighet ägs av LjungbergGruppen AB. Flyttningen av bensinstationen kan bli aktuell redan våren år 2000.

Olycksstatistiken och planerad flyttning av bensinstationen förstärker slutsatsen i avsnittet ovan att särskilda skyddsåtgärder längs Järlaleden mot planområdet inte behöver vidtas.

4. Saltsjöbanan

För Saltsjöbanan har SL redovisat sin bedömning av riskerna för en olycka som skulle beröra fastigheten. Slutsatsen är att risken är mycket liten på grund av låg hastighet, att det inte finns korsande trafik och att spårområdet på sträckan mellan stationerna är inhägnat vilket hindrar människor och djur som älg och rådjur att komma upp på spåret. I planen redovisas också en stängselbestämmelse för att motsvara SL:s säkerhetskrav. Med anledning av vad som redovisas i promemorian bedöms inga ytterligare säkerhetsbestämmelser behöva införas i detaljplanen.

Bilaga: Skrivelse från SL, AB Storstockholms Lokaltrafik



AB Storstockholmsholms Lokaltrafik
Koncernstab Säkerhet
Vår handläggare, tel ankn
Tommy Bäckström, tel 08-686 1882

Datum
2000-10-13
Ert datum

Vår beteckning
S 128-670 / 99
Er beteckning

Bilaga

Angående urspårningsrisk för Saltsjöbanan vid Sickla

SL Säkerhetsstab har ombetts avge ett utlåtande över risken för urspårning med Saltsjöbanans tåg på sträcka förbi Atlas Copco gamla industriområde vid Sickla.

Sträckan förbi det aktuella området utgörs idag av en enkelspårig linjesträcka mellan stationerna vid Nacka och Henriksdal. Detta spår trafikeras en vintervardag av ca 110 tåg, dessa gör med endast några enstaka undantag uppehåll vid hållplatsen Sickla. Hastigheten blir därför i de flesta fall avsevärt lägre än den för banan tillåtna som idag är 70 km/h. Eventuellt kan banans tillåtna hastighet komma att höjas med 10km/h till 80km/h.

Sannolikheten för att ett tåg spårar ur på linjen är ytterst liten, under Saltsjöbanans mer än hundraåriga historia har detta inträffat endast vid ett fåtal tillfällen. Vid dessa tillfällen har bil på plankorsning eller påkört större djur som regel varit orsaken. Någon urspårning på linjen på grund av spårfel är inte känt. Saltsjöbanan har hittills varit förskonad från allvarigare sabotage där föremål med avsikt placerats på spåret. Fordonen är även utrustade med "banröjare" som skall fösa undan föremål på spåret och därmed förhindra urspårning.

Om en urspårning ändå inträffar blir följderna med de i dessa sammanhang måttliga hastigheterna begränsade. Sannolikt kommer tåget trots att det är urspårat att styras framåt av rälererna och förbli upprätt. På plats där en urspårning skulle kunna få svårare konsekvenser exempelvis på broar och viadukter läggs särskilda urspårningsräler, mellan farrälererna, detta för att styra ett urspårat fordon att fortsätta framåt och inte gå åt sidan.

SL Säkerhetsstabs bedömning är att sannolikheten av att en urspårning skall inträffa på den aktuella sträckan är ytterst liten.

Om en urspårning ändå inträffar kommer tåget att styras framåt och inte vika av åt sidan.

Det sannolikaste skälet till att en urspårning skall inträffa är ett avancerat sabotage med tungt och lågt föremål som inte nås av fordonens banröjare.

SL koncernstab Säkerhet - Tommy Bäckström

Risikanalyt sl

Postadress	Besöksadress	Telefon vx	Telefax	Bankgiro	Postgiro	Org.nr
120 80 STOCKHOLM	Garagevägen 18	08-686 1000	08-686 1897	160-1624	5 36 36-7	556013-0683