

# NACKA

## FÖRSLAG TILL STADSPLAN FÖR DEL AV SICKLA INDUSTRIOMRÅDE (SICKLAÖN 83:7, 83:18 M.F.L.)

UPPRÄTTAT PÅ STADSARKITEKTKONTORET I NACKA I SEPTEMBER 1970

INDIAR PERSSON  
Stadsarkitekt

JAN WIMAN  
Stadsplanerarkitekt

### BETECKNINGAR

- Grundriksplan
- Kommungräns
- Fasthetsgräns
- Sicklaön 83:7
- Fasthetsbeteckning
- Gällande områdesgräns
- Gällande bestämmelsegräns
- Väg
- Huvudbyggnad resp. uthus
- Staket
- Skåp
- Medburner
- Autopptunnel
- Betyvningsstige
- Punkt i rutst
- Polygonpunkt
- Stadsplanergrän
- Linje belägen 3 m utanför det område förslaget urser
- Gällande område- och bestämmelsegräns
- Gällande områdesgräns med förbehåll mot körbar in- och utfart
- Gällande områdesgräns avsedd att utgå
- Gällande bestämmelsegräns avsedd att utgå
- Gata-, park- och annan områdesgräns
- Bestämmelsegräns
- Gräns över vilken körbar in- och utfart från fastighet inte får utsträcka
- Illustrationslinje ej avsedd att fastställas
- Gata, allmän plats
- Park, allmän plats
- Område för industrändamål
- Trafikområde med underbyggnad av lokaler för tunnelbana
- Trafikområde med underbyggnad av lokaler för tunnelbana och allmän gatorgata
- Mark som icke får bebyggas
- Exploateringsområde
- Område för underjordiska allmänna ledningar
- Mark tillgänglig för allmän gång- och cykelväg
- Område inom byggnadsområdet vilket inte underbyggs med tunnelbana
- Gällande gatahöjd
- Gällande gatahöjd avsedd att utgå
- Förslagens gatahöjd
- Byggnadsförhållande från stadens rollplan
- Tillåtet schaktningdjup
- Höjd inom trafikområdet ej avsedd att fastställas
- Högsta höjd för spörtunnel, tunnelbana
- Annars markhöjd

Grundplanens utställningsplan  
Lars Malmgren  
målningssman

Tekniker kommunkartläggning 1

Husets best. 27.9.71 283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

Grundplanens utställningsplan  
Lars Malmgren  
målningssman

Tekniker kommunkartläggning 1

Husets best. 27.9.71 283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

Grundplanens utställningsplan  
Lars Malmgren  
målningssman

Tekniker kommunkartläggning 1

Husets best. 27.9.71 283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

Grundplanens utställningsplan  
Lars Malmgren  
målningssman

Tekniker kommunkartläggning 1

Husets best. 27.9.71 283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

Grundplanens utställningsplan  
Lars Malmgren  
målningssman

Tekniker kommunkartläggning 1

Husets best. 27.9.71 283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

Grundplanens utställningsplan  
Lars Malmgren  
målningssman

Tekniker kommunkartläggning 1

Husets best. 27.9.71 283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

283

Grundplanens utställningsplan  
Lars Malmgren  
målningssman

Tekniker kommunkartläggning 1

Husets best. 27.9.71 283



# **Nacka KLM**

**Akt nr:**

**0182K-8310**

8310

KARTAN PLAN

A1

LANSSTYRELSEN  
Stockholms län  
Planeringsavdelningen

Bitr. länsarkitekt  
E Wretlind

BESLUT	
NACKA KOMMUN	
13.4.1972	11.0821-1104-71
72 04. 18.	
Ordförande	Stadsarkitekt
Signatur	

Fastställelse av stadsplan

(2 bilagor)

Länsstyrelsen fastställer med stöd av 26 § byggnadslagen ett av kommunfullmäktige i Nacka kommun vid sammanträde 27.9.1971 antaget förslag till stadsplan för del av Sickla industriområde (Sicklaön 83:7, 83:18 m.fl.), sådant förslaget åskådliggjorts på en av stadsarkitekten Ingvar Persson och stadsplanearkitekten Jan Wiman i september 1970 upprättad karta med därtill hörande stadsplanebestämmelser av den lydelse härvid fogade bilaga A utvisar. Till förslaget hör dessutom beskrivning av den lydelse bilaga B utvisar.

Klagan över detta beslut må föras hos Konungen genom besvär, vilka, av den klagande själv eller lagligen befullmäktigat ombud under-skrivna, skall ha inkommit till civildepartementet inom tre veckor från denna dag; dock må klagan föras allenast av sakägare, som i ärendet framställt yrkande, vilket helt eller delvis lämnats utan bifall.

Besvären kan insändas med posten i betalt brev.

I den slutliga handläggningen av detta ärende har deltagit t.f. länsarkitekt Daniel Nordström, beslutande, bitr. länsarkitekt Erik Wretlind, föredragande, länsassessor Gunnar Schantz, naturvårdsdirektör Hadar Wadsten samt byrådirektörerna Lennart Olsson och Rolf Lindell.

*Daniel Nordström*  
Daniel Nordström

*Erik Wretlind*  
Erik Wretlind

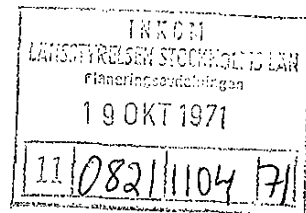
Bilageförteckning  
Bil A  
Bil B

RK/A

Lst Sth 11:Ke-002 9.1.971 10 000

*213*  
*Bil A*

Stadsplanebestämmelser tillhörande förslag till stadsplan för del av Sickla industriområde (Sicklaön 83:7, 83:18 m.fl.) upprättat på stadsarkitektkontoret i Nacka i september 1970.



§ 1.

Stadsplaneområdets användning.

Byggnadskvarter.

Med J betecknat område får användas endast för industri- och kontorsändamål.

Specialområde.

- a) Med T betecknat område får användas endast för trafikändamål och allmänna underjordiska ledningar och får ej bebyggas.
- b) Med Tx betecknat område får användas endast för trafikändamål och allmänna underjordiska ledningar och får ej bebyggas. Anordningar får ej vidtagas som förhindrar anläggande av allmän gångförbindelse.

§ 2.

Mark som icke får bebyggas.

Med punktprickning betecknad mark får icke bebyggas.

§ 3.

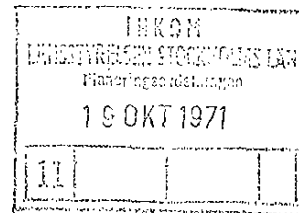
Särskilda föreskrifter angående områden för ledningar och för allmän trafik.

- Mom. 1. Å med u betecknad mark får icke vidtagas anordningar, som hindrar framdragande eller underhåll av underjordiska allmänna ledningar.
- Mom. 2. Med z betecknat område skall i ett undre plan och till en fri höjd av minst 2,5 meter hållas tillgängligt för allmän gång- och cykeltrafik.
- Mom. 3. Inom med zt jämte siffra i cirkelsegment betecknat område må under byggnad och gård allmän spårtrafik framdragas i tunnel och anordningar får ej vidtagas som utgör hinder härför.

Tunnel avgränsas uppåt av ett plan, vars höjdläge i förhållande till stadens nollplan anges av tecken jämte siffra i cirkelsegment.

- Mom. 4. Med rad av cirklar begränsat område får underbyggas med lokaler för trafikändamål.

Med siffra i cirkelsegment betecknat område skall vara skyddsområde för tunnlar för trafikändamål. Skyddsområde avgränsas uppåt av plan, vilkas höjdlägen i förhållande till stadens nollplan anges av siffra i cirkelsegment. Inom området äger byggnadsnämnden meddela föreskrifter för byggnads grundläggning



och källares utformning.

§ 4.

Våningsantal.

Byggnad får uppföras med det antal våningar, som bestämmelserna angående byggnads höjd möjliggöra.

§ 5.

Byggnads höjd.

Å med plus jämte siffra i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter över stadens nollplan, som siffran anger.

§ 6.

Områdets utnyttjandegrad.

Inom med e betecknat industriområde får bruttovåningsytan uppgå till högst en och en halv (1,5) gånger tomtytan.

§ 7.

Utfartsförbud.

I kvarters- eller annan områdesgräns, som är försedd med cirklar får ej anordningar för körbar in- och utfart, lastning och lossning från gatuplanet utföras.

§ 8.

Lägsta schaktningsdjup.

Inom med plus jämte siffror i triangel betecknat område får inte företas schaktning, sprängning, borrhning eller andra ingrepp i undergrunden under den nivå, som siffrorna anger. Dock får spårtunnel framdragas under den nivå, som anges av tecken jämte siffra i cirkelsegment.

Nacka i stadsarkitektkontoret i september 1970.

*Ingvär Persson*  
 (Ingvär Persson)  
 Stadsarkitekt

*Jan Wiman*  
 (Jan Wiman)  
 Stadsplanarkitekt

Tillhör kommunfullmäktiges i

Nacka beslut

den 27.9.71 § 283 ✓

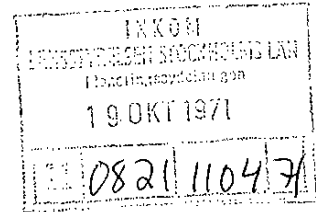
In fidei:

*[Signature]*  
 .....

Denna detaljplan har  
 ändrats genom beslut  
 1996-02-28  
 Se arkiv 96167

~~Bil B~~  
Bil B

Beskrivning tillhörande förslag till stadsplan för del av Sickla industriområde (Sicklaön 83:7, 83:18 m.fl.) upprättat på stadsarkitektkontoret i Nacka i september 1970.



Förslaget omfattar.

1. Denna beskrivning
2. Stadsplanekarta med tillhörande bestämmelser
3. Ritning visande en första utbyggnad av Sickla industriväg
4. Översigtskarta med angivande av trafikmängder
5. Markägareförteckning
6. PM beträffande samråd
7. Vatten- och avloppsplan.

Planförslagets bakgrund.

Befintliga förhållanden.

Planområdet är beläget inom västligaste delen av Sicklaön i Nacka nära gränsen till Stockholm. Det omgärdas av Värmdövägen i norr, befintlig industribebyggelse i öster, Ältavägen i söder samt den blivande Österleden i väster.

Planområdet har sedan lång tid utnyttjats för sysselsättning huvudsakligen inom industri. Översiktliga planutredningar har också alltsedan 1930-talet redovisat ett utnyttjande för sådant ändamål.

De utredningar beträffande Nacka och Nackablocket utveckling, som bedrivits inom stadsarkitektkontoret och inom arbetsgruppen för blockplan har visat att områdena på V:a Sicklaön har mycket stor betydelse som sysselsättningsområde för de boende inte bara inom själva Nackablocket utan i hela sydostsektorn.

Planområdet är också beläget inom ett av de områden, som i skiss 1966 till regionplan för Stockholmstrakten benämns halvcentrala arbetsområden. Dessa områden bedömes lämpliga för sådana verksamheter, som har höga krav på kontakter med andra verksamheter, men har för stora markytebehov per sysselsatt för lokalisering i city, eller verksamheter med mindre starka kontaktbehov, men med små markytebehov per sysselsatt.

Annan produktion än mycket kvalificerad bedömes ej lämplig att lokalisera inom dessa områden.

Det aktuella området är ett av de mest centralt belägna av dessa halv-



centrala verksamhetsområden. Det kommer att betjänas av en centralt belägen tunnelbanestation. Vidare ligger området intill en av trafikplatserna i den planerade motorvägsringen runt Stockholms centrala delar.

Det större sysselsättningsområde i vilket det aktuella planområdet ingår är sedan länge väletablerat och inrymmer industrier av stor betydelse för hela regionens näringsliv. En utveckling mot kontor, forskning och liknande verksamheter pågår inom området.

Planområdets läge tillsammans med angelägenheten av att skapa lämpligt belägna sysselsättningsområden för sydostsektorn gör det både lämpligt och angeläget att utforma en stadsplan för området, vilken såväl ger möjlighet till som underlättar utvecklingen mot ett intensivt utnyttjande av området för i första hand sådana verksamheter som erbjuder många sysselsättnings- tillfällen per ytenhet.

I samband med ansökan från AB Casco om byggnadslov för uppförande av en kontorsbyggnad på fastigheten Sicklaön 83:18 upprättades år 1968 på stadsarkitektkontoret i Nacka två alternativa skissförslag till stadsplan för det aktuella området.

Alternativ I innebar att Sickla industriväg i princip rustades upp och gavs en sektion enligt Gb 2,25 - Kb 12,0 - Gb 2,25 en total bredd av 16,5 m.

Planförslaget var utformat som en elastisk plan med exploateringsstalet 1,0.

Alternativ II (huvudalternativet) innebar att en helt ny gata byggdes omedelbart väster om Atlas Copcos kontorsbyggnad på fastigheten Sicklaön 83:22. Denna nya gata hade en bredd av 28,0 m. Detta planförslag var i likhet med alternativ I utformat som elastisk stadsplan, men med exploateringsstalet 1,5. Denna höjning av exploateringsstalet var befogad av den nya gatans höga trafikkapacitet.

De två nämnda planförslagen remitterades till berörda markägare samt kommunala och statliga förvaltningar. Flertalet av dessa förordade en utbyggnad enligt alternativ II. Med detta material, som underlag jämte en principiell tillstyrkan från Nacka stadsfullmäktige gav byggnadsnämnden dispens för ovan nämnda kontorsbyggnad. Det förutsattes då att planförslaget snarast möjligt skulle bli föremål för en formell behandling.

Nu föreliggande planförslag har utformats i princip enligt alternativ II (huvudalternativet).



Trafikförhållanden.

Även om planförslaget således bör utformas på sådant sätt att det möjliggör intensivt utnyttjande av redovisad kvartersmark kan området dock ej ges ett hårdare utnyttjande än att trafiken - såväl bil som gångtrafik - till och från området kan fås att fungera samt att de krav på utrymmen för biluppställning på kvartersmark som uppstår kan tillfredsställas.

Fastigheterna inom planområdet kommer att få tillfart från en lokal industri-gata mellan Ältavägen och Värmdövägen. Andra lösningar av gatutrafiken såsom t.ex. tillfart under Österleden har diskuterats, men bedömts ge sämre förutsättningar för trafikföring och markutnyttjande. In- och utfarter mot Värmdövägen eller Ältavägen utöver redan befintliga kan ej accepteras.

Industrigatan kan beräknas betjäna ett område omfattande c:a 120.000 m<sup>2</sup> kvartersmark. Beräknas bruttovåningsytan (exklusive parkering) maximalt uppgå till 1,5 gånger tomtytan samt våningsytan per anställd till 25 m<sup>2</sup> motsvarar detta c:a 7.200 anställda inom de företag, vars tillfarter går över industrigatan. C:a 60 % av de arbetande beräknas resa med bil under det att övriga 40 % reser med kollektiva transportmedel, cyklar eller promenerar till arbetet.

Detta innebär att under morgon och kväll skall stora trafikmängder tas om hand vid in- och utfarter utmed gatan. Dessutom kommer gångtrafikanter från tunnelbanestationen i betydande antal gruppvis.

Detta ställer för biltrafiken krav på en gata som ger utrymme för fyra körfält varvid två körfält kommer att vara upptagna av svängande trafik. För gångtrafiken erfordras ett från körtrafiken väl skilt gångstråk.

Kollektivtrafikförsörjningen förutsättes som ovan redovisats att fr.o.m. början av 1980-talet ske med tunnelbana. Busstrafik på Ältavägen och eventuell busstrafik mellan Sicklaön och södra förorterna kan också betjäna området.

Inramat stycke utgår enl. Byggnadsnämndens prot. § 96 21.4.1971.

En viktig förutsättning i planförslaget är således att Saltsjöbanan på sikt blir nedlagd och att dess utrymme kan nyttjas för gatu- och gångtrafik.

I planområdets norra del redovisas utrymme för planerad tunnelbana.

Förslaget grundar sig här på av stadsbyggnadskontoret i Stockholm utarbetat preliminärt material beträffande sträckning och höjdläge för tunneln.

Området har givits en bestämmelse för en högsta höjd inom vilken spår-tunnel får framdragas. Enligt ovan nämnda preliminära utredningar kommer en tunnelbanestation att anläggas inom detta område med kontakt med industrigatan.

Stadsarkitektkontoret är medveten om att osäkerhet råder beträffande läge för tunnelbanan. I planen redovisas dock plats för en sträckning som är så långt bearbetad, att plan- och profilläge kunnat anges. Om tunnelbanan får en annan sträckning så måste detta så småningom föranleda en planändring. Att i planförslaget göra generella, långtgående reservationer såväl plan- som profilmässigt för en tunnelbana skulle onödigt försvåra ett rationellt utnyttjande av kvarteretsmarken.

#### Miljö och landskapsbild.

Landskapet på V:a Sicklaön domineras av storskaliga element, som Henriksdalsbergets kraftfulla bergkontur med den likaså framträdande bostadsbebyggelsen, vilken är under uppförande. Det mest dominerande inslaget i stadsbilden kommer dock att utgöras av Österleden. Alphyddans bebyggelse och den höga kontorsbyggnaden för Svenska Fläktfabriken är andra element av samma natur. Dessa byggnadskroppars förläggning är väl inordnade i en stadsbild, vars bebyggelse-gruppering kommer att styras av Österleden. Den nyligen fastställda stadsplanen för fastigheterna Sicklaön 82:1 och 83:8 m.fl. - omedelbart väster om Österleden - har även utformats med hänsynstagande till ovan redovisade förhållanden. Den ger utrymme för höga byggnader inordnade i ett rätvinkligt system med Österleden som riktningssanvisare.

Även för det nu aktuella området har planförslaget utformats för att ge förutsättningar för byggnader med skala och riktning i överensstämmelse med det ovan redovisade.

Planen bör emellertid samtidigt vara så elastisk att den kan ge utrymme för de varierande krav på byggnaders utformning, som olika företag kan ha. Den bör alltså icke binda tomtmarkens organisation i vidare mån än som är nödvändigt av hänsyn till de yttre förutsättningarna.

Hela planområdet är beläget nära stora trafikleder, som alstrar betydande mängder trafikbuller. Dominerande bullerkälla kommer att vara Österleden i första hand sammanhängande med de större hastigheter trafiken på denna led kommer att ha. Det kommer ej att vara möjligt att genom avstånd er-hålla väsentliga bullerreduktioner för byggnaderna inom området. Däremot synes möjligt att genom lämplig teknisk utformning av byggnaderna kunna er-hålla den i Svensk byggnorm föreskrivna högsta ljudnivån för kontorsrum på 40 dB(A).

### Gällande detaljplaner.

Planförslaget berör stadsplan fastställd av:

Kungl. Maj:t den 27 februari 1959  
Kungl. Maj:t den 1 april 1960  
Länsstyrelsen den 16 augusti 1963  
Länsstyrelsen den 26 mars 1964.

### Befintliga förhållanden.

Området rymmer i betydande omfattning äldre heterogen industribbyggelse. De modernaste byggnaderna utgöres av kontorsbyggnad för Atlas Copco på fastigheten Sicklaön 83:22 uppförd år 1940, kontors- och matsalsbyggnad för Casco på fastigheten Sicklaön 83:18 uppförd år 1961, panncentral och fabrikslokal på fastigheten Sicklaön 83:14 uppförd år 1944 och påbyggd i omgångar, senast år 1960 samt fabriksbyggnad på västra delen av fastigheterna Sicklaön 83:12 och 83:13 uppförd år 1945 och tillbyggd år 1948.

Å fastigheten Sicklaön 83:18 pågår uppförande av ovan omnämnda kontorshus, vilket beräknas vara klart under år 1970.

Inom planområdet sysselsättes idag c:a 500 personer. Trafikförhållandena är dåliga. Anslutningarna av Sickla industriväg i söder till Ältavägen - Hammarby fabriksväg och i norr till Värmdövägen är mycket hårt belastade, vilket medför svåra trafikstockningar under rusningstid. Sickla industriväg har varierande bredd.

Passagen av järnvägsspåren vid fastigheten Sicklaön 83:12 är speciellt dålig såväl i avseende på gatans bredd som dess profil. Gångbanor finns ej utmed hela gatusträckningen.

Kollektivtrafiken till området sker med järnväg till Sickla hållplats samt med bussar.

### Planförslagets utformning.

#### Trafiklösning.

En gata av sådan standard, som enligt ovan lämnad redovisning, krävs för området kan ej genomföras utan betydande ingrepp i existerande bebyggelse. Denna är emellertid till stora delar äldre och mindre ändamålsenlig för det utnyttjande, som området beräknas erhålla. Förslaget redovisar en gata genom området väster om Atlas Copcos kontorshus på fastigheten Sicklaön 83:22. Gatan ansluter till Värmdövägen ungefär vid nuvarande Sickla bro. Vid Saltsjöbanans nedläggande kan Värmdövägen på denna punkt sänkas för att ge bättre vägprofil.

Förslaget redovisar en sänkning med c:a 2 meter till + 20,0 i själva vägkorset.

Värmdövägen redovisas utbyggd med fyra körfält och korsningen med industrigatan har utformats i det närmaste vinkelrät.

Industrigatan har givits en total bredd av 28,0 meter med en sektion från väster räknat: Gångbana 4,0 m, fyra körfält 14,0 m, skiljeremsa 4,0 m samt dubbelriktad gång- och cykelbana 6,0 m.

Anslutningen vid Ältavägen har utformats i huvudsaklig överensstämmelse med av Bachmans ingenjörbyrå projekterat utförande. Dock har redovisats tunnlar för gångtrafiken under såväl Ältavägen som industrigatan.

Förslaget innebär att den äldre industribyggnaden på fastigheten Sicklaön 83:9 (tidigare Ecks fabriker), äldre industri- och kontorsbyggnaden på fastigheten Sicklaön 83:11 för Casco, magasinbyggnader i trä på fastigheten Sicklaön 83:13 för Casco, fabriksbyggnaden på fastigheten Sicklaön 83:21 för Frisells maskiner samt fabriksbyggnaden på fastigheten Sicklaön 83:23 för Tremix måste försvinna för att ge plats för industrigatan. Den tidigare nämnda modernare bebyggelsen berörs dock ej. Den föreslagna gatusträckningen synes vara den enda, som möjliggör genomförande av en gata med den standard som bedömts erforderlig för önskvärt markutnyttjande utan att beröra denna bebyggelse.

Vid den år 1961 uppförda matsalsbyggnaden för Casco på fastigheten Sicklaön 83:18 erfordras stödmur för att möjliggöra tillfredsställande gatuprofil. Stödmuren tänkes förlagd i kvartersgränsen, som förlagts så att tillfart till byggnadens södra sida inifrån fastigheten möjliggöres.

#### Etapputbyggnad.

Utöver redovisad trafiklösning har också utarbetats ett förslag till etapputbyggnad av Sickla industriväg. Etapputbyggnaden av industrigatan innebär att den, som en första etapp, i sin nuvarande sträckning givits en bättre standard. I en andra etapp byggs i stort sett vägen ut till sin slutliga utformning från Ältavägen upp till fastigheten Sicklaön 83:11 där en vändslinga anordnas.

Tredje och sista etappen kan påbörjas när Saltsjöbanan nedlagts. Detta innebär att sista delen fram till Värmdövägen utbyggs och anslutningen mellan Värmdövägen och Sickla industriväg kan byggas i dess slutliga höjdläge.

Viss profilförbättring har föreslagits för Sickla industriväg vid dess passage av industrispåren medelst en höjning av vägbanan. Industrispåren kan därvid ej vidare utnyttjas väster om Sickla industriväg.

#### Kvartersmarken.

Av ovan lämnad redovisning har framgått att starka skäl tala för intensivt

markutnyttjande, varvid dock utnyttjandet ej får bli högre än att därav alstrad trafik kan tas om hand.

Det har inte bedömts lämpligt att binda byggnadsrätten och därmed även markutnyttjande genom angivande av byggnaders lägen inom kvartersmarken då tomtmarkens organisation i första hand måste få bestämmas utifrån de krav de företag, som lokaliseras inom området ställer.

Byggnadsrätten föreslås i stället reglerad genom angivande av ett exploateringsstal (bruttovåningsyta/tomtyta) samt angivande av högsta tillåtna byggnadshöjd. Exploateringsstalet har angivits till 1,5.

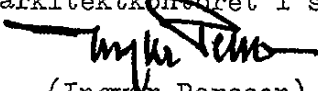
Strävan att utforma stadsplanen elastiskt har inneburit att byggnaders lägen inom kvartersmarken ej bundits. Önskemålet att få höga byggnader inordnade i det system, som ovan nämnts där Österleden utgör riktningsangivare förutsättes regleras vid meddelande av byggnadslov inom området.


Kvarteren har delats in i zoner med olika tillåten högsta byggnadshöjd, som ger förutsättningar för höga kontorsbyggnader, som stegvis höjer sig från Järlaleden upp mot Värmdövägen och de ännu högre bostadshusen på Alphyddan.

Ej heller parkeringsarrangemangen inom kvartersmarken har bundits i planförslaget.

Parkeringsbehovet kan uppenbarligen ej tillfredsställas på annat sätt än genom parkeringsanläggningar i flera plan. Även att dessa tillfredsställande anordnas kommer dock att regleras vid byggnadslovsprövning.

Nacka i stadsarkitektkontoret i september 1970

  
(Ingvar Persson)  
Stadsarkitekt

  
(Jan Wiman)  
Stadsplanearkitekt

Tillhör kommunfullmäktiges i  
Nacka beslut  
den 27. 9. 71 §. 283 ✓

in fidem:



Den här detaljplan har  
ändrats genom beslut  
1996-02-22  
Se akt. 96/67