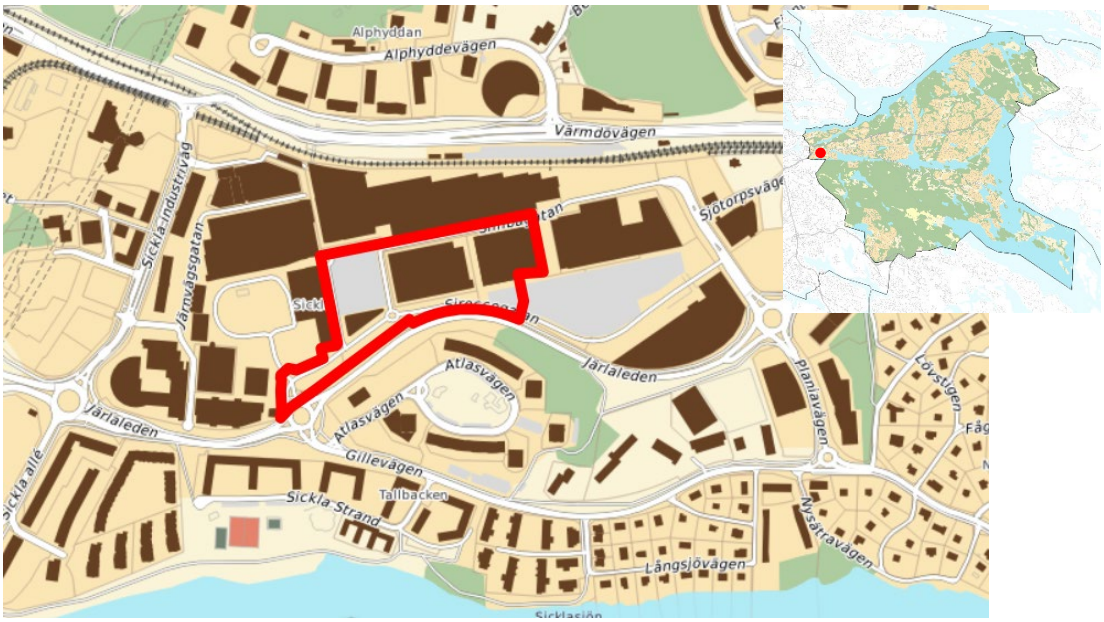
Planbeskrivning
ANTAGANDEHANDLING
Upprättad november 2023, justerad maj 2024 och maj 2026
Utökat förfarande

Dnr: KFKS 2020-00321

Nacka stad
Ingår i tunnelbaneavtalet

Tryckluftsfabriken

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



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

Sammanfattning

Nacka stad kallas det nya, täta och blandade området som skapas på västra Sicklaön. Planområdet är beläget i Sickla, på västra Sicklaön, och avgränsas av Järlaleden i söder, Terminalgatan i öster, Sickla Galleria i norr och Smedjegatan i väster. Området omfattar de centrala delarna av Sickla Köpkvarter och präglas idag av markparkeringar och låga handelsbyggnader från tidigare industriepok. Planområdet ligger i ett låglänt område mellan ett antal markerade höjder. Detaljplanen kommer i hög utsträckning bidra till kommunens arbetsplatsmål om 10 000 nya arbetsplatser på västra Sicklaön. Detaljplanen kommer i mindre utsträckning bidra till kommunens bostadsmål om 20 000 nya bostäder varav 13 500 på västra Sicklaön. I Sickla pågår utbyggnad av tunnelbana.

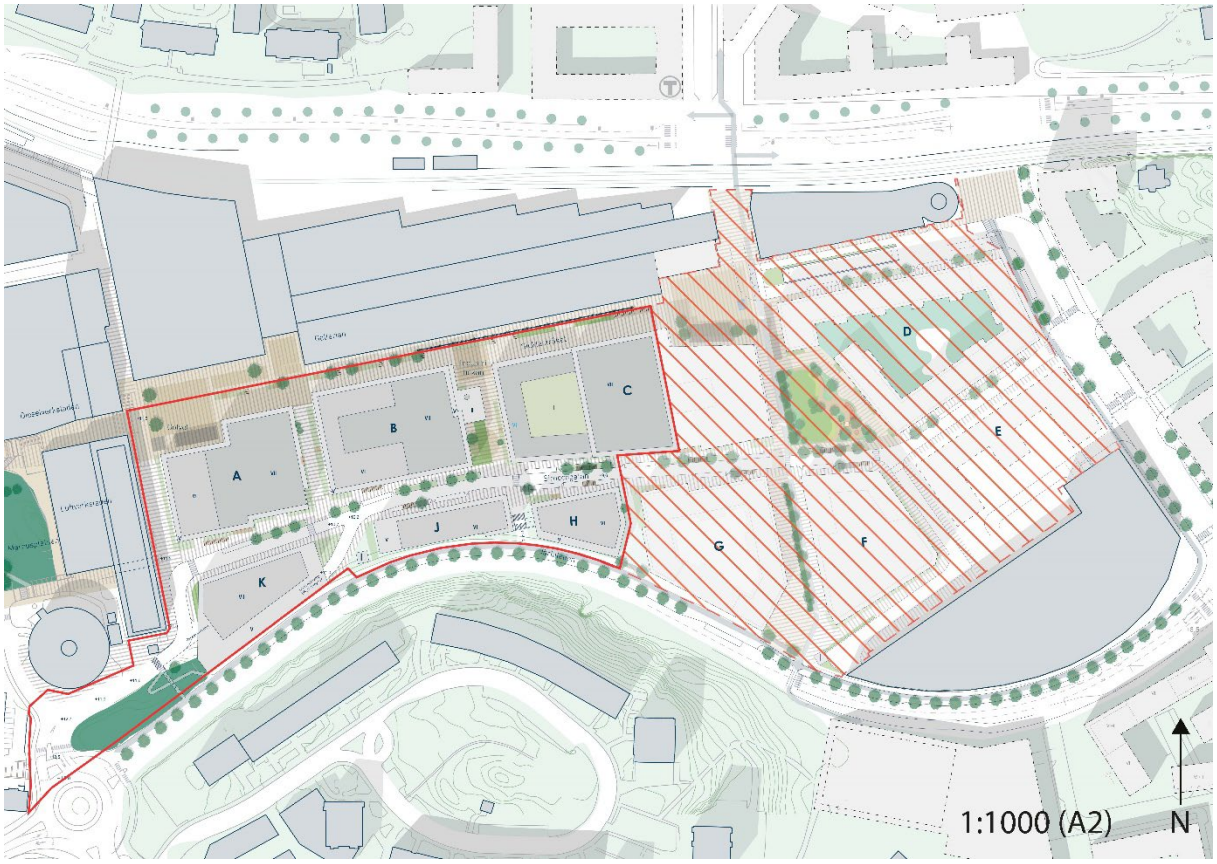
Detaljplanen innebär att områdets befintliga bebyggelse och markparkeringar ersätts med tät stadsbebyggelse. Principen för höjdsättning är att nockhöjderna motsvarar sex till åtta våningar, där de en till två översta våningarna är indragna från fasadliv. Planerade funktioner är i huvudsak arbetsplatser och bostäder samt handel och service i kvarterens entréplan. Blandade funktioner bedöms bidra till upplevelsen av en händelserik och levande stad där korta avstånd uppmuntrar till att gå och cykla. Blandade funktioner tillsammans med stärkta kopplingar till omgivningen kan också bidra till att tryggheten ökar. De offentliga rummen regleras delvis som privatägda kvartersgator och platsbildningar och delvis som allmän plats i form en öst-västlig lokalgata. Detaljplanen medger en flexibilitet gällande användningen i två av kvarteren, vilket innebär att det för detaljplanen som helhet kan innebära 0–330 bostäder och 3700-5200 arbetsplatser. Bilparkering möjliggörs i garage under mark. Två mindre äldre byggnader ges bestämmelse om rivningsförbud. Som en del i detaljplanens genomförande behöver allmännyttiga tekniska system för exempelvis vatten, spillvatten, dagvatten, värme, el och avfall förändras och anpassas till nya behov.

Detaljplanen och den stora förändring som ett genomförande medför ger en mängd konsekvenser. Dessa kan uppfattas som positiva och negativa beroende på utgångspunkt och värdering. Den täta bebyggelsen innebär att fastighetsvärden ökar. Då området är förorenat efter tidigare industriverksamhet innebär den nya bebyggelsen att stora delar av den förorening som finns på fastigheten kommer att tas bort. Det planerade garaget medför att föroreningar delvis saneras på grund av nödvändig teknisk schakt. Rivningar av industrihallar/handelsbyggnader är negativt sett till upplevelsen av Sickla som kulturmiljö och den historiska avläsbarheten. En årsring i industrins utveckling försvinner. För närboende kan det vara positivt med en mer befolkad stadsmiljö och kopplingar till framtida tunnelbana, samtidigt som ny bebyggelse kan påverka utblickar och innebära störningar under byggtid. En övergripande konsekvens är att detaljplanen ger möjligheter för en mer kontinuerlig tät stadsbebyggelse, både österut mot centrala Nacka och västerut mot Hammarby sjöstad och Henriksdal. Tät bebyggelse innebär större skuggning och högre slitage på friytor än vid glesare bebyggelse. Detaljplanen innebär att dagvattnets föroreningsbelastning på Järlasjön minskar avsevärt jämfört med dagsläget, vilket bidrar till att uppnå god vattenkvalitet.

Genomförandet av allmänna och enskilda anläggningar beskrivs närmare i avsnittet *Så genomförs planen* i denna planbeskrivning. Som en del av detaljplanens genomförande kommer exploateringsavtal tecknas. I det regleras skyldigheter och ansvarsförhållanden för genomförandet av detaljplanen.

Eftersom planområdet till största del omfattar privatägda fastigheter bedöms detaljplanen inte innebära några fastighetsrättsliga konsekvenser för närliggande enskilda fastigheter. Sett till detaljplanens omfattning och den täta bebyggelse som anges kommer det dock bli en allmän omgivningspåverkan i ett större närområde. Ändrade utblickar från närområdet och från omgivande bebyggelse, förändrade trafikflöden och störningar under genomförandet är dock ofrånkomliga konsekvenser.

Det förslag som 2021-11-30 –2022-01-18 ställdes ut på samråd innefattade ett planområde som sträckte sig från Smedjegatan i väster och Planiavägen i öster. På grund av riksintresset för Östlig förbindelse råder osäkerheter kring utvecklingen av de östra delarna. Nu aktuellt planområde omfattas därför endast av de sex västra kvarteren, se röd linje i figur 1. Skrafferad yta i öster omfattar de delar som kommer att hanteras i ett separat detaljplaneärende.



Figur 1. Detaljplaneområdet markerad med röd linje. Skrafferat område i öster omfattar de delar som kommer att hanteras i separat detaljplaneärende.

Innehållsförteckning

Sammanfattning **2**

Planens syfte och huvuddrag **6**
Syfte 6
Bakgrund och huvuddrag 6

Planhandlingar och underlag **6**

Plandata och tidigare ställningstaganden **7**
Läge, areal & markägoförhållande 7
Statliga och regionala intressen 8
Kommunala intressen 10
Undersökning om betydande miljöpåverkan 15

Förutsättningar och planförslag **16**
Övergripande struktur 16
Offentliga rum och grönområden 21
Markanvändning 24
Bebyggelse 25
Teknisk infrastruktur 40
Störningar och risker 47
Markens beskaffenhet 57
Dagvatten, grundvatten och skyfall 64

Så genomförs planen **73**
Organisatoriska frågor 73
Huvudmannaskap 75
Ansvarsfördelning 75
Avtal 76
Tekniska frågor 79
Fastighetsrättsliga frågor 81
Ekonomiska frågor 87

Konsekvenser av detaljplanen och dess genomförande 89
Avvikelse från översiktsplanen 89
Miljökonsekvenser 90
Sociala konsekvenser 93
Ekonomiska konsekvenser 94
Avvägning mellan motstående intressen 95
Fastighetskonsekvensbeskrivning 96

Planens syfte och huvuddrag

Syfte

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en tät stadsmiljö med arbetsplatser, bostäder, verksamheter och offentliga rum, gator och stråk i direkt anslutning till kommande tunnelbanestation i Sickla. Bebyggelsen och dess struktur med gator och platser ska bidra till ökade stadskvaliteter, koppla samman området med sin omgivning, öka tryggheten samt förmedla avläsbarhet som en ny årsring i den kulturhistoriskt värdefulla industrimiljön. Vidare är det viktigt att kvarteren upplevs som en sammanhållen helhet avseende material och färg.

Bakgrund och huvuddrag

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

Huvuddragen i detaljplanen är att befintliga parkeringsytor och byggnader i huvudsak ersätts med ny tät stadsbebyggelse där ett viktigt stråk från väst till öst planläggs som allmän plats. Bebyggelsen som helhet planeras med en blandning av funktioner med utåtriktade verksamheter i entrévåningarna. Detaljplanen medger en flexibilitet som innebär att både bostäder och kontor tillåts i två av kvarteren. Detta medför att det för detaljplanen som helhet kan innebära cirka 0–330 bostäder och cirka 3700–5200 arbetsplatser. Bilparkering möjliggörs i garage under mark.

Planhandlingar och underlag

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

Planarbetet har bedrivits av planarkitekt. Övriga medverkande i planarbetet är exploateringsingenjör, projektledare för allmän plats, miljöplanerare, markföroreningsspecialist, landskapsarkitekt, ekolog, bullerexpert, trafikplanerare, bygglovhandläggare, kommunikatör, förrättningslantmätare, VA-ingenjör, karttekniker och projektkoordinator.

Detaljplaneförslaget omfattar följande planhandlingar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning
    - Bilaga 1 Fastighetskonsekvensbeskrivning
- Fastighetsförteckning

Detaljplaneförslaget grundas på följande underlag:

- Samrådsredogörelse *(Nacka kommun, 2023)*
- Granskningsutlåtande *(Nacka kommun, 2024)*
- Miljöredovisning *(Nacka kommun, 2023)*
- Illustrationsplan *(Gehl, 2024)*
- Bullerutredning *(Tyréns, 2024)*
- Dagvattenutredning *(SWECO, 2023)*
- Skyfallsutredning *(SWECO, 2024)*
- Miljöteknisk markundersökning – riskbedömning och åtgärdskostnader (*WSP, 2023)*
- Markteknisk undersökningsrapport *(WSP, 2023)*
- Kompletterande miljöteknisk markundersökning – panncentralen *(WSP, 2023)*
- Kompletterande provtagning grönyta *(WSP, 2023)*
- Provtagning av kvicksilver *(WSP, 2024)*
- Kulturmiljöanalys *(White arkitekter, 2021)*
- Trafikutredning *(Tyréns, 2023)*
- PM trafiksituation utan upphöjd Saltsjöbana *(Tyréns, 2024)*
- PM Geoteknik *(Tyréns, 2023)*
- Avfallsutredning *(Tyréns, 2023)*
- Fördjupad teknisk förstudie *(Atrium Ljungberg, 2023*)
- PM Schakt vid kvarter H *(Looström, 2023)*
- PM Schakt vid Järlaleden *(Looström, 2023)*
- Antikvarisk konsekvensanalys *(Attikan AB, 2023)*
- PM översyn av barnperspektiv konsekvensanalys *(Tyréns 2021)*
- Trygghetskonsekvensanalys *(Stiftelsen Tryggare Sverige, 2021)*
- Risk-PM, Traversen *(Brandkonsulten, 2020)*
- Luftutredning, LVF 2017:6 Luftkvalitetsutredning för Svindersberg, Planiavägen, Järlaleden år 2030, Nacka kommun *(SLB-analys 2017)*

Utöver ovanstående underlag baseras förslaget även på underlag framtaget i andra sammanhang, exempelvis Bullerutredning för Saltsjöbanans upphöjning (Akustikkonsulten, 2023).

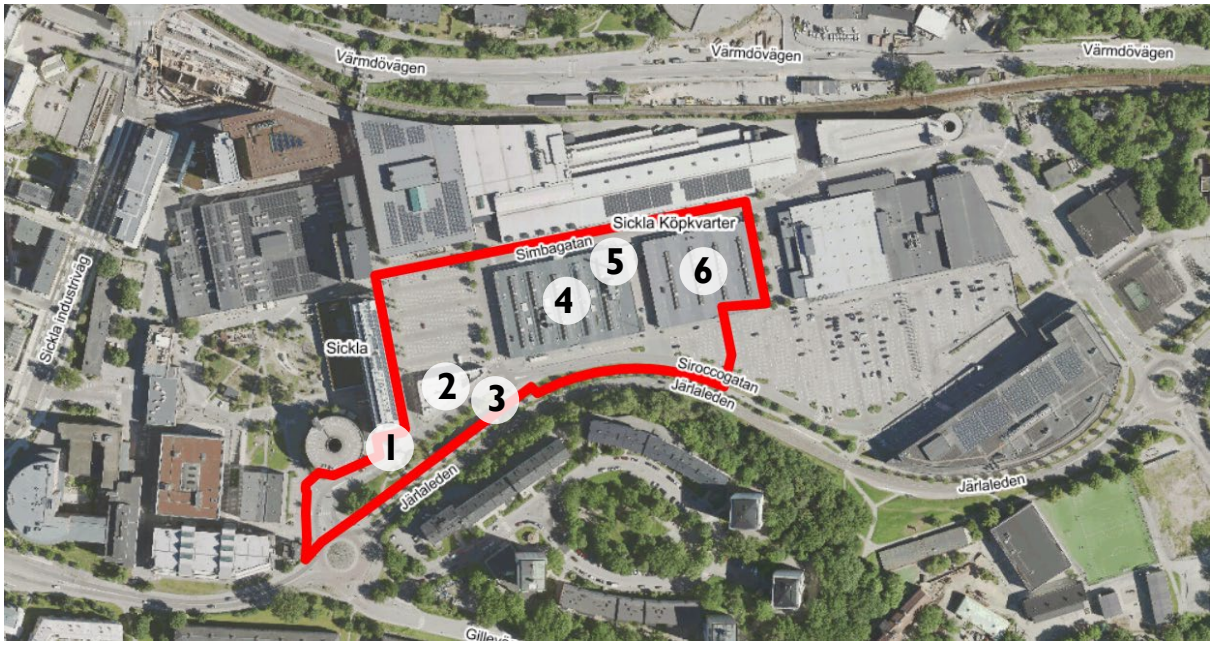
Plandata och tidigare ställningstaganden

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

Läge, areal & markägoförhållande

Planområdet ligger i Sickla, på västra Sicklaön, och omfattar de centrala delarna av Sickla köpkvarter. Planområdet avgränsas av Järlaleden i söder, Smedjegatan väster, Sickla Galleria i norr och Terminalgatan i öst. Området omfattar cirka 3 hektar och ägs, bortsett från viss

kommunal mark, av bolagskoncernen Atrium Ljungberg AB, nedan kallad fastighetsägaren.



Figur 2: Kartan visar ett flygfoto över planområdet med omnejd. Röd linje anger planområdets ungefärliga gräns. 1. Transportlave, 2. Glashuset, 3. Nedfart till gruva 4. Sirocco 315, 5. Panncentralen, 6. Simbaverkstaden

Statliga och regionala intressen

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

Riksintressen enligt 3 och 4 kap. MB

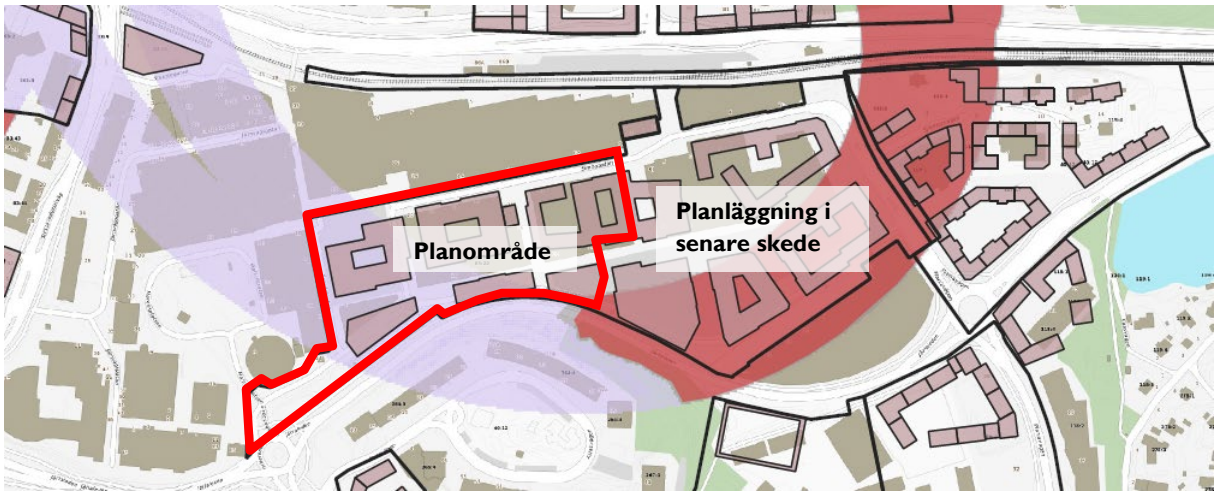
Planområdet berörs av inflygningskorridor till Bromma flygplats. Vidare ligger planområdet några hundra meter från Södra länken (riksväg 75) och Värmdöleden (länsväg 222) inklusive trafikplats Lugnet, som också utgör riksintresse för kommunikationer. Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra sådana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

Östlig förbindelse

Östlig förbindelse är en tänkt koppling mellan E20 i Värtan och väg 222 i Nacka och avsedd att utgöra en sista del av ringen runt Stockholms innerstad. En Östlig förbindelse skulle bidra till ökad tillgänglighet mellan norra och södra länshalvorna. Trafikverket har under perioden 2017-2018 studerat olika lokaliseringar för en framtida Östlig förbindelse. Under våren 2018 presenterade regeringen nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Östlig förbindelse fanns inte upptaget bland de infrastrukturobjekt som erhållit finansiering under planperioden. Med anledning av regeringens beslut avslutade Trafikverket utredningsarbetet med Östlig förbindelse. Redovisat innehåll och resultat från lokaliseringsutredningen saknar idag formell status eftersom den formella planläggningsprocessen inte fullbordades av Trafikverket. Något val av lokalisering för Östlig förbindelse har inte gjorts. För att ändå möjliggöra en framtida utbyggnadsmöjlighet av

en Östlig förbindelse har Trafikverket bedömt att det är viktigt att säkerställa att mark och utrymmen finns tillgängligt för förbindelsen. År 2022 beslutade Trafikverket om en riksintressepreciseringen som bland annat syftar till att tydliggöra förutsättningarna för den fysiska planeringen genom att avgränsa utredningsområdet.

För detaljplanen har detta inneburit att planområdet har delats upp i två delar. Den västra delen ställs ut för granskning medan den östra delen avvaktar planläggning. Inom nu aktuellt planområde anger riksintressepreciseringen i huvudsak att det kommer bli aktuellt med bergtunnel med ett skyddsområde under marknivå. I planområdets sydöstra hörn finns en del där skyddsområdet går upp till markytan, detta beskrivs närmare under *Förutsättningar och planförslag.*



Figur 3. Bilden visar utbredning av riksintresset Östlig förbindelse tillsammans med kommunens strukturplan. Lila ytor: bergtunnel med skyddsområde under marknivå. Röda ytor: bergtunnel med skyddsområde som går upp till markytan. Planområdet omfattar efter samråd endast de västra kvarteren, se röd linje. Området öster om planområdet kommer hanteras i ett separat detaljplaneärende.

Miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. MB

Luft

Enligt Östra Sveriges luftvårdsförbunds beräkningar för Nacka kommun, gjord år 2017, klaras de nu gällande miljökvalitetsnormerna för luft inom planområdet, både i dagsläget och efter detaljplanens genomförande.

Vatten

Dagvatten från projektområdet leds till Kyrkviken som är en öppen vik i Järlasjöns nordvästra del. Järlasjön är därmed recipient för planområdet. Järlasjön (SE657807-163399) ingår i Sicklaåns sjösystem som rinner ut i Hammarby sjöstad. Järlasjön är naturligt näringsfattig, men idag näringsrik, varför det finns behov av att minska tillförseln av näringsämnen och andra föroreningar som transporteras med dagvattnet. Järlasjön är en vattenförekomst med fastställda miljökvalitetsnormer (MKN) sedan 2021-12-20. Den ekologiska statusen är måttlig på grund av övergödning, morfologiskt tillstånd samt kontinuitet. God kemiska status uppnås ej på grund av

att halter av de prioriterade ämnena kvicksilver (Hg) och polybromerade difenyleterar (PBDE) överskrids. Dessa ämnen överskrids i Sveriges alla vattenförekomster. Medräknas inte de så kallade "överallt överskridande prioriterade ämnen", Hg och PBDE, bedöms vattenförekomsten ha ”God kemisk status”.

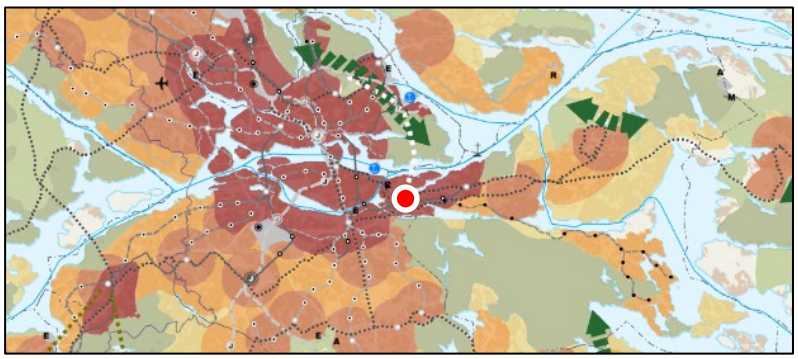
Miljökvalitetsnormen för Järlasjön är god ekologisk status till 2027 och god kemisk ytvattenstatus med undantag i form av mindre stränga krav för PDBE, kvicksilver och kvicksilverföroreningar.

Utifrån beräkningsresultaten i dagvattenutredningen (Sweco, 2023) bedöms detaljplanens genomförande vara viktig för att bidra till en bättre vattenkvalitet i Järlasjön och möjligheten att klara miljökvalitetsnormerna för vatten. Se vidare under avsnitt *Dagvatten, grundvatten och skyfall* avseende föroreningsberäkningar. Under avsnittet *Markmiljö* framgår information kring föroreningars spridningsrisk till Järlasjön och Sicklasjön. Se även vidare i Miljöredovisningen samt utredningar gällande markmiljö (WSP, 2023) och dagvatten (Sweco, 2023).

Mellankommunala intressen

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

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



Figur 4. Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen. Planområdets läge visas med röd markering. Bild: Region Stockholm

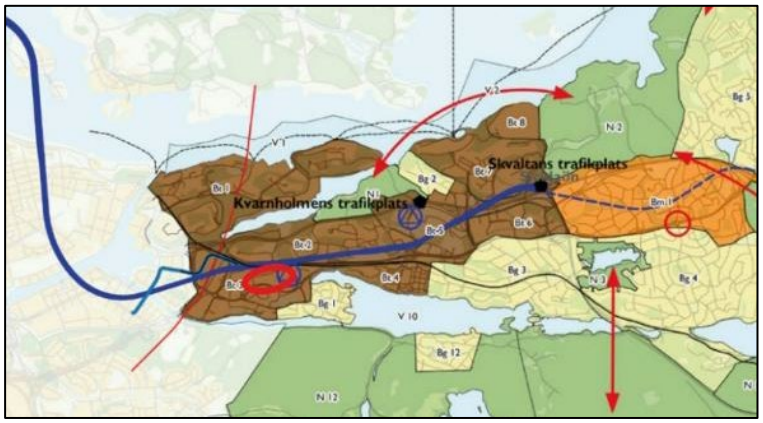
Kommunala intressen

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

Översiktlig planering

Enligt Nacka kommuns översiktsplan, Hållbar framtid i Nacka från 2018, ligger planområdet inom område för tät stadsbebyggelse. Tät stadsbebyggelse beskrivs som bebyggelse med sådana funktioner som är typiska för en blandad stad, det vill säga bostäder, handel, kontor, skolor och förskolor, lokaler för kulturella ändamål, lokaler för vård, anläggningar för idrott och rekreation samt andra verksamheter som inte innebär betydande störning. I översiktsplanens områdesvisa riktlinjer ingår planområdet i Bt3 som planeras för cirka 2000 tillkommande bostäder och cirka nya 2500 arbetsplatser. Översiktsplanen nämner att kommunens utvecklade strukturplan för Nacka stad anger fem till sex våningar som en lämplig huvudsaklig bebyggelsehöjd. Detaljplanen medger kvarter i fem till sex våningar som skapar en takfot mot de offentliga rummen, sedan medges i regel ytterligare en eller två tydligt indragna våningar. Detta syftar till att hålla nere takfotshöjden och därmed minska den upplevda bebyggelsehöjden från marknivå. Avsteget från de rekommenderade fem till sex våningarna bedöms vara acceptabel.

Planen bedöms vara förenligt med översiktsplanen. Detaljplanen kommer i hög utsträckning bidra till kommunens arbetsplatsmål om 10 000 nya arbetsplatser på västra Sicklaön. Detaljplanen medger cirka 3700-5200 arbetsplatser. Detaljplanen kommer i mindre utsträckning bidra till kommunens bostadsmål om 20 000 nya bostäder varav 13 500 på västra Sicklaön. Beroende på val av markanvändning kan det tillkomma cirka 0-330 bostäder.



Figur 5. Nacka kommuns översiktsplan 2018, utsnitt av västra Sicklaön. Brun färg anger markanvändningen tät stadsbebyggelse. Planområdets läge visas med röd oval markering. Bild: Nacka kommun

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

Utvecklad strukturplan för Nacka stad

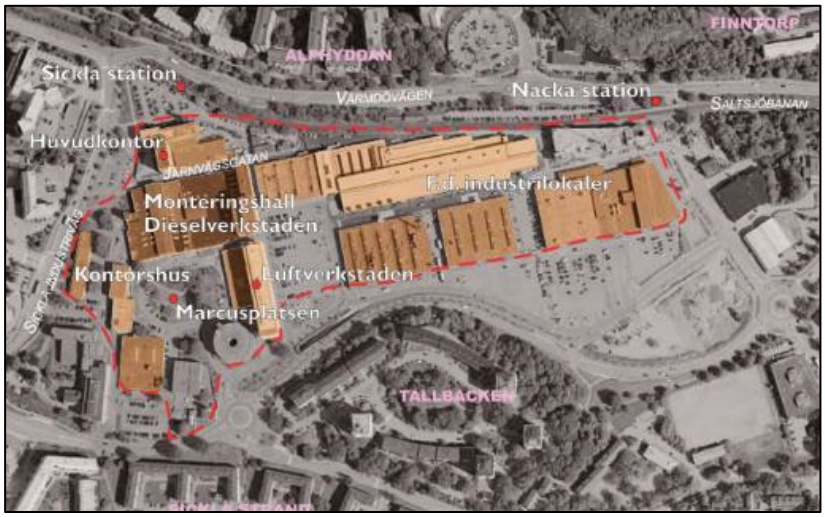
Nacka kommun har tagit fram en utvecklad strukturplan för Nacka stad (2016) som är en övergripande sammanställning av pågående och framtida stadsbyggnadsprojekt på västra Sicklaön. Inom aktuellt planområde illustreras schablonmässigt att nuvarande markanvändning

och byggnader planeras att ersätts med ny bebyggelse samt utrymme för några offentliga platser. Strukturplanen visar också ett möjligt gång- och cykelstråk mellan Sicklasjön och Svindersvik.

Kommunövergripande program för grönstruktur och kulturmiljö

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

Nacka kommuns kulturmiljöprogram från 2011 pekar ut kulturmiljöer av lokalt intresse. Området Sickla-Marcusplatsen identifieras som en industrimiljö av lokalt intresse för kulturmiljövården vilket motsvarar särskilt värdefull bebyggelsemiljö enligt 8 kap 13 § PBL. Delar av planområdet, med före detta industribyggnader, ingår i utpekat område. Det beskrivs hur området omvandlats från industri till handel och arbetsplatser genom att viktiga byggnader från den industriella epoken har bevarats och kompletterats med ny bebyggelse. Genom materialanvändning, volymgestaltning och rumsliga sammanhang har området trots omfattande nybyggnation utvecklats till en väl sammanhållen miljö. Karaktäristiskt för Sickla är bebyggelsens höga arkitektoniska kvaliteter och områdets täta struktur. Marcusplatsen (utanför planområdet), tillsammans med den öppnare östra delen med bebyggelse från efterkrigstiden (inom planområdet) beskrivs som centrala delar för upplevelsen av området. Ett antal förhållningssätt för området beskrivs enligt följande. *Förståelsen av områdets historiska funktion respekteras*, här anges att ny bebyggelse placeras och utformas så att den bildar nya tydliga årsringar i miljön. *Karaktärsskapande platsbildningar och gaturum behålls*, här anges att områdets täta struktur behålls i möjligaste mån och att karaktäristiska platser och stråk behålls och förstärks. *Industribebyggelsens grundläggande karaktärsdrag bevaras*, här anges att variationen i bebyggelsens skala, volymer och formspråk är ett viktigt karaktärsdrag som ska respekteras. Vidare anges att tidstypiska utformningar av fasader, tak, fönster och entrépartier behålls. Centrala byggnader av större betydelse i Sicklaområdet är Dieselverkstaden, den gulputsade Luftverkstaden, kontorshus vid Sickla industriväg, huvudkontoret, Expohallen och äldre byggnader närmast järnvägen. Samtliga byggnader ligger utanför planområdet. Planområdets låga industribyggnader från efterkrigstiden är markerade som värdebärande byggnader, men de är inte i sig utpekade som kulturhistoriskt särskilt värdefulla byggnader.



Figur 6. Bild från Nacka kommuns kulturmiljöprogram där gräns för område av lokalt intresse för kulturmiljövården visas med röd streckad linje. Bild: Nacka kommun

Andra projekt som berör planen

Detaljplanen ligger i närheten av tunnelbanans planerade entréer samt i anslutning till Saltsjöbanan. Under en längre tid har det pågått planering för att höja upp Saltsjöbanan på bro genom Sickla. Upphöjningsprojektet har syftat till att ta bort den stora barriär som Saltsjöbanan utgör och att skapa en långsiktig och robust infrastruktur med gator, ledningar och avrinningsvägar. I april 2024 beslutade dock Nacka kommuns politiker, av ekonomiska skäl, att inte fortsätta arbetet med Saltsjöbanans upphöjning. Tunnelbanan bidrar fortsatt till att stärka områdets samband med omgivningen.

Öster om planområdet har kommunen ett pågående projekt för att bygga om Planiavägen och Järlaleden. Ett viktigt syfte med projektet är att hantera avledning av vatten vid extremväder. Detaljplanens föreslagna lösning för skyfallsavledning inbegriper kommunens ombyggnation. Detta beskrivs vidare under avsnittet *Dagvatten, grundvatten och skyfall* och *Så genomförs planen.*

Öster om planområdet pågår detaljplanearbetet Traversen, som syftar till att pröva möjligheten till en hög byggnad i östra änden på Sickla Galleria.

Gällande detaljplaner

Området är planlagt sedan tidigare. Detaljplanen som nu tas fram kommer inom planområdet att ersätta; del av detaljplan 451 (DP 451) som vann laga kraft 2008-08-28, mindre del av detaljplan 238 (DP 238), laga kraft 2000-06-28, samt en mindre del av stadsplan 16 (S16) fastställd 1960-04-01. Ingen av dessa gällande detaljplaner har någon pågående genomförandetid. Gällande DP 451 omfattar stora delar av Sicklaområdet och anger i huvudsak markanvändningen centrumändamål. Industrimiljön som sådan och de två västra gamla industribyggnaderna har varsamhetsbestämmelser som även anger att ett bevarande av dessa byggnader är motiverat. Evenemangstorget öster om Luftverkstaden och andra öppna platser har i den gällande detaljplanen skyddsbestämmelsen q med lydelsen “kulturhistoriskt värdefull f.d. industriområde

vars grundläggande funktionella tydlighet och struktur ska bevaras. Nya byggnader ska utformas med särskild hänsyn till omgivningens egenart".

Miljö- och klimatambitioner i stadsutvecklingen i Nacka

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

1. **Tillgängliga och utvecklade park- och naturområden**
   Den övergripande ambitionen i projektet handlar om att skapa offentliga rum som är tillgängliga för allmänheten. Offentliga rum ska kunna användas av boende, verksamma och besökare. Utformning behöver ta hänsyn till ett förväntat högt nyttjande.
   Det utpekade framtida stråket mellan Svindersviks gård och Sicklasjön behöver uppmärksammas särskilt i projektet.

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

3. **Energieffektivt, attraktivt och sunt byggande**
   Ny bebyggelse uppförs på mark som är ianspråktagen. Hela projektområdet bedöms vara ianspråktaget av bebyggelse, parkeringsytor och gator. Vad gäller byggnader styrs frågor om energieffektivitet och sunda material av fastighetsägaren under projektets gång. Detaljplanen innebär även att markföroreningar hanteras, vilket bidrar till en sund livsmiljö.

4. **Hållbar hantering av vatten i bebyggelsen**
   Växlighet och grönska ska rena dagvattnet och jämna ut flöden och på så vis bidra till att Järlasjön och Sicklasjön ska förbli livskraftiga sjöar, samt så att kustvatten inte försämras. Fördröjning och rening av dagvatten ska ske i enlighet med kommunens anvisningar och principlösningar för dagvattenhantering på kvartersmark och allmän plats.
   Dagvattenlösningar kan utformas och gestaltas på ett sätt som bidrar positivt till biologisk mångfald och upplevelsen av stadsmiljön.

5. **Hållbar avfallshantering och återbruk**
   Möjligheter finns att utveckla effektiva lösningar för verksamheternas avfallshantering samt utveckla de etablerade funktionerna för återbruk som redan finns i Sicklaområdet.

6. **Anpassning framtida klimat**
   Anpassning till framtida klimat sker i all planering och genomförande. Aktuella frågor i projektet är exempelvis hantering av skyfall och översvämningar samt komfort i stadsmiljön med avseende på temperatur, vind och sol/skugga. Då projektet omfattar en stor del av Sickla behöver det framtida mikroklimatet beaktas.

Hur ambitioner avses uppfyllas beskrivs under *Konsekvenser av detaljplanen och dess genomförande*.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

En undersökning om betydande miljöpåverkan har gjorts av kommunen i enlighet med 6 kap. 6 § miljöbalken. Idag är i princip hela området planlagt som kvartersmark för centrumändamål ”kultur, kontor, hantverk, butik, restaurang, utbildning mm”. Detaljplanen innebär att bostäder möjliggörs i delar av planområdet, i övrigt innebär detaljplanen inte några större förändringar mot gällande detaljplan och nuvarande markanvändningars ändamål. De förändringar som detaljplanen anger sker inom mark som sedan länge är ianspråktagen för verksamheter, bebyggelse och parkering. Den största förändringen sker genom att två industribyggnader från efterkrigstiden och Glashuset rivs och ersätts med ny tät stadsbebyggelse med annan karaktär och volym, samt att bostäder tillåts inom området.

Detaljplanen bedöms överensstämma med gällande översiktsplan. Detaljplanen bedöms inte strida mot några kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Vidare berör inte detaljplanen områden som har erkänd skyddsstatus nationellt, inom Europeiska unionen eller internationellt. Ett genomförande av detaljplanen bedöms sammantaget inte medföra betydande påverkan på miljön, natur- eller kulturvärden, människors hälsa.

Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning enligt miljöbalken behöver därför inte göras för detaljplanen. De miljöfrågor som har betydelse för projektet undersöks under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen och tillhörande underlag. Inom detaljplanen bedöms påverkan på kulturmiljö, markföroreningar, buller från väg och järnväg samt dagvattenhantering vara av särskild vikt att utreda, analysera, reglera och konsekvensbedöma. Som underlag för planbeskrivningen tas en separat miljöredovisning fram som redovisar bedömningar vad gäller miljökonsekvenser.

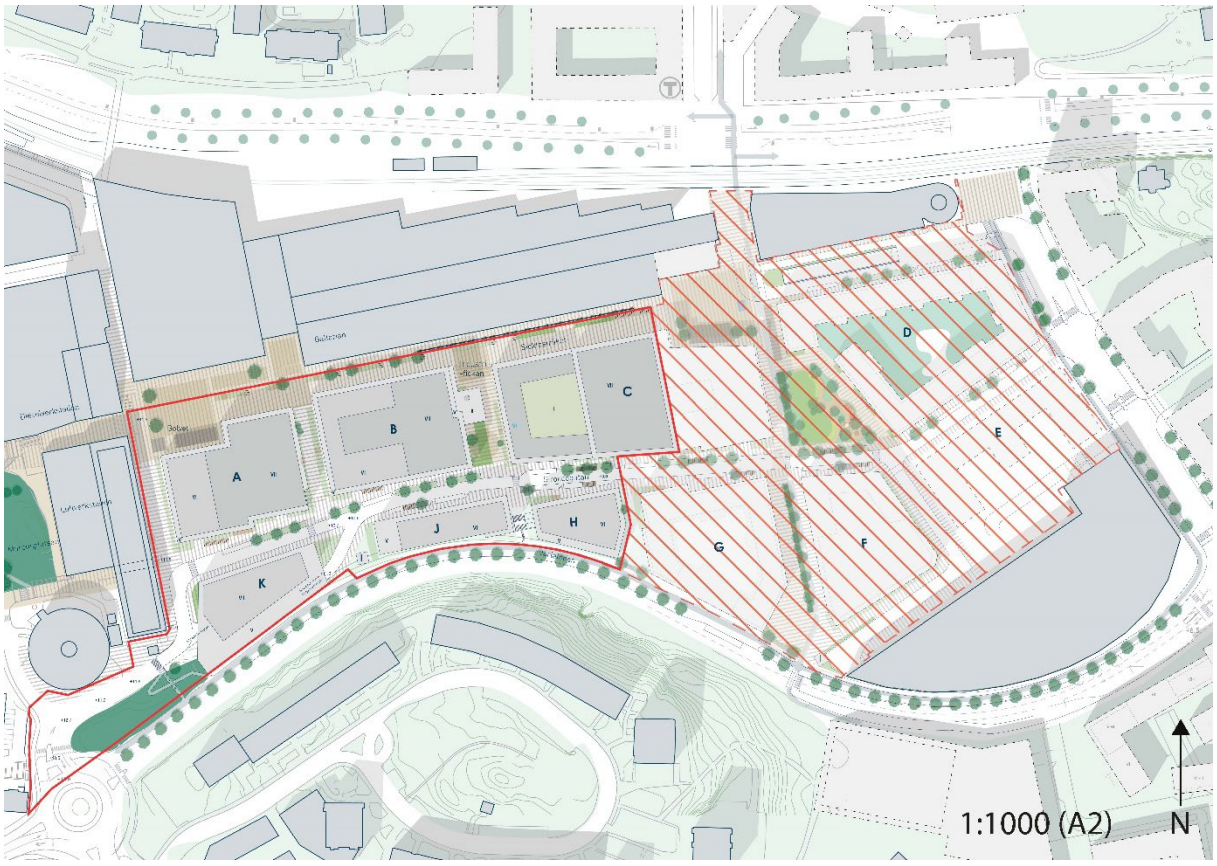
Samråd har skett med länsstyrelsen som instämmer i kommunens bedömning att detaljplanen inte kan antas innebära en betydande miljöpåverkan.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade den 6 december 2023, § 236 att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Förutsättningar och planförslag

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

Detaljplanen har efter samråd delats upp i två delar. Den här planbeskrivningen fokuserar på att beskriva de västra delarna men en helhet behöver ses parallellt för att kunna motivera utformningen och de ställningstaganden som legat bakom föreslagen struktur och utformning. Den östra delen ingår inte längre i denna detaljplan.

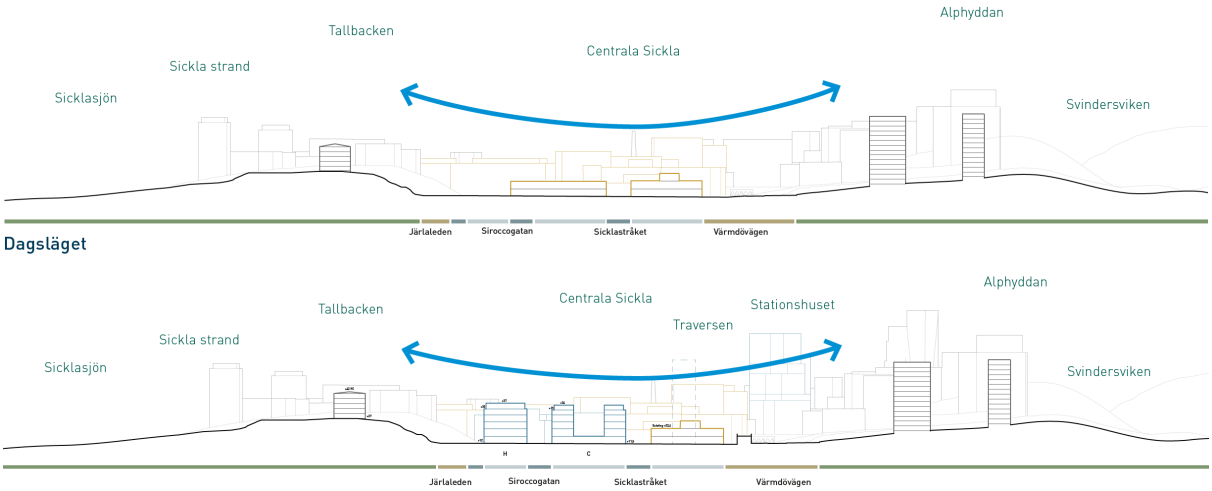


Figur 7. Illustrationsplan. Aktuellt detaljplaneområde markeras med röd linje. Skrafferingen markerar område som kommer planläggas i en separat detaljplan. Idéer om eventuell framtida bebyggelse utanför stadsbyggnadsprojektet visas i ljusgrått med streckade linjer. Bokstäver A-K används för benämning av de olika kvarteren. Bild: Gehl, 2024.

Övergripande struktur

Områdets stadsstruktur har vuxit fram stegvis och under lång tid. Från att ha varit odlingsmark till Sickla gård fram till 1800-talets slut utvecklades området med industrier som expanderade kraftigt under 1800- och 1900-talet. Efter nedläggning av industrierna på 1980-talet utvecklades Sicklaområdet med handel, kulturverksamheter, arbetsplatser och stora markparkeringar. Det tidigare industriområdet omges av bostäder av olika karaktär och från olika tider. De befintliga handelskvarteren ligger i en dal omgärdat av högre höjder med natur och hög bebyggelse på

Tallbacken och Alphyddan. Då omkringliggande byggnader ligger på höjdpunkter förstärks dalgången ytterligare. Inga nya solitära höghus planeras inom planområdet för att låta dalgången vara avläsbar. Bebyggelseförslaget innebär dock en skalförskjutning vilket minskar topografins läsbarhet. Fastigheterna söder om planområdet påverkas genom att dagens fria vy över låga handelsbyggnader och vidsträckta parkeringsytor ersätts av bebyggelse som i vissa delar är högre än befintliga byggnader i söder, vidare beskrivning av höjder presenteras under *Bebyggelse*.



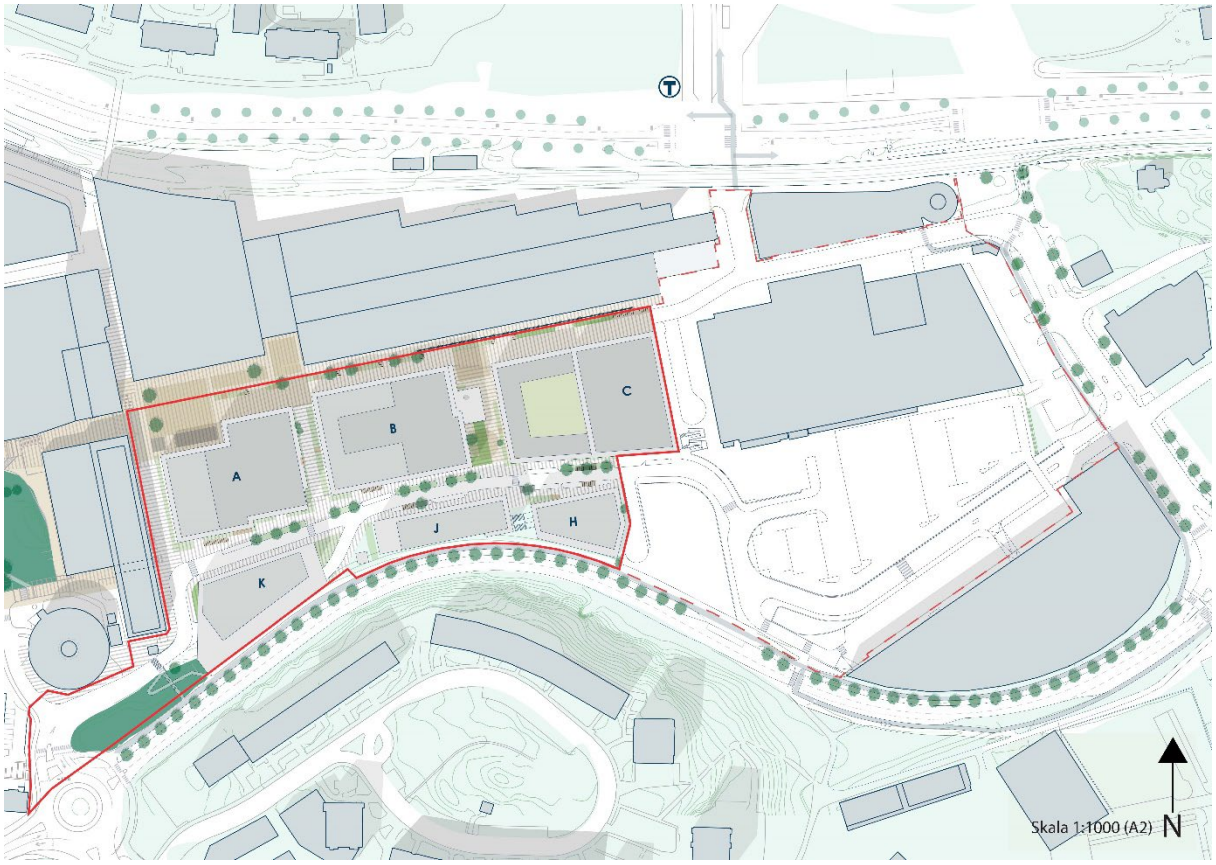
Figur 8. Översta bilden visar nuläge med låga handelsbyggnader i dalgången. Nedersta bilden med ny bebyggelse tydliggör att dalgången fortsatt kommer vara avläsbar. Nedan illustreras vart sektionen är tagen. Bild: Gehl, 2023.

Kommunen ska fortsätta arbeta med att stärka kopplingen till omgivningen norr om Saltsjöbanan. Detta kan göras genom att tydliggöra och bygga om den gångtunnel som idag finns i Planiavägens förlängning. När tunnelbanan öppnar kommer en fysisk koppling skapas under spåren, öster om planområdet. Genom arbetet med det stråk som kommunen benämner som ”Vattenstråket”, från Svindersviken till Sickla strand, är syftet att stärka kopplingen från norr till söder samt från centrala Sickla till vattnet i båda riktningar. Se grön linje i figur 9. Om detaljplan för de östra delarna inte tagits fram vid trafikstart för tunnelbanan till Nacka, ska stråket få en tillfällig dragning, se blå linje i figur 9. Stråket följer den befintliga gatan Terminalgatan och vidare söder ut mot befintligt övergångställe över Järlaleden. Stråket prioriteras för gångtrafik och ansluter bland annat till större lokala och regionala cykelstråk, och även till målpunkter som Sickla

skola, Sickla Galleria, framtida tunnelbaneentré, busshållplatser och flera offentliga platser. Stråket ska vara tillgängligt och kommunen och fastighetsägaren ser att det är viktigt att det tillskapas ytor för vistelse längs med stråket. Saltsjöbanans spår kommer fortsatt utgöra en fysisk barriär i Sickla men med åtgärder kan barriären minska och en tydligare och mer sammanhållen stadsdel än idag kan åstadkommas.

Figur 9. Nuvarande huvudstråk (mörkgrå), nya Siroccogatan (röd), nytt nord-sydligt stråk med prioritet för gångtafik/"Vattenstråket" (grön), tillfällig sträckning av stråket (blå). Gula streckade linjer utgör kopplingar under Saltsjöbanan, den västra kopplingen via tunnelbanan och den östra via befintlig gångtunnel.

I syfte att uppnå en levande och händelserik stadsmiljö, samt säkerställa tillgänglighet och tekniska funktioner, planeras den befintliga Siroccogatan att flyttas norrut till ett delvis nytt läge i mitten av området. På så sätt skapas utrymme för bebyggelse mellan Siroccogatan och Järlaleden. Den nya Siroccogatan omges då av bebyggelse på båda sidor och blir områdets lokalgata. Nya Siroccogatans funktion som uppsamlande stadsdelsgata kompletterar Simbagatan/Sicklastråket som har gångfartskaraktär och Järlaleden som är mer av en trafikled. Nya Siroccogatans läge i väster ansluter till det redan etablerade gångstråket genom Luftverkstaden och vidare mot Marcusplatsen. Enligt samrådsförslaget ansluter nya Siroccogatan till Planiavägen vid korsningen med Sjötorpsvägen. För genomförandet av endast nu aktuellt planområde krävs en omläggning av Siroccogatan öster om planområdet, se figur 10. Syftet med omläggningen är att hantera skyfall.

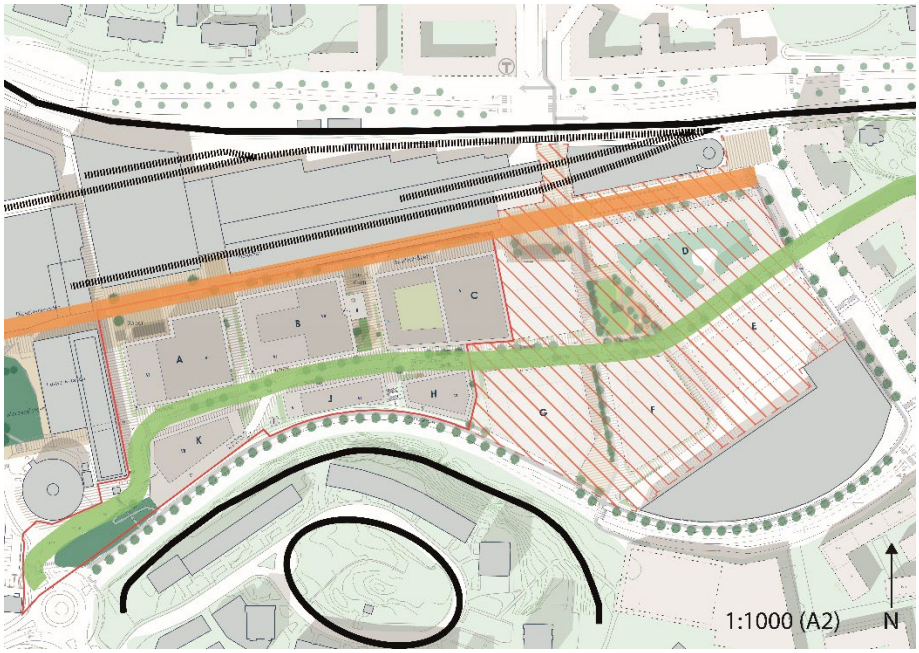


Figur 10. Illustrationsplan. Aktuellt planområde inom röd linje. Öster om planområdet visas befintlig byggnad samt en alternativ dragning av nya Siroccogtan. Bild: Gehl, 2024.

Nuvarande markparkeringar och låga handelsbyggnader föreslås ersättas med en tät stadsstruktur i en skala som liknar innerstadsmiljöer. Exploateringsgraden motiveras bland annat av det mycket centrala läget och den sällsynt goda kollektivtrafikförsörjningen i området med tunnelbana, närhet till Tvärbanan, Saltsjöbanan och busslinjer i flera riktningar. Strukturen kommer bli ett nytt inslag i närområdet där lameller och punkthus dominerar. I förlängningen kommer strukturen växa samman med ny bebyggelse av liknande karaktär i takt med att Nacka stad byggs ut. Bebyggelseförslaget som helhet kommer innebära en samtida tolkning av de kulturhistoriska värdena på platsen, detta för att möta dagens och framtidens krav på en hållbar omställning men även för att medvetet utgöra en ny tydlig årsring. Bärande element så som material, kulör, byggnaders fasadkomposition, takform och Luftverkstadens indragna översta våningar fångas upp i den nya bebyggelsen.

Figur 11. Flygvy över planområdet och dess omgivning. Järlaleden till vänster i bild och Värmdövägen till höger. Bilden visar en möjlig utformning av ny bebyggelse. I bilden syns även det nya stationshuset som är under uppförande. Bild: White Arkitekter, 2023.

Landskapet har styrt hur Sicklaområdet har bebyggts och gett förutsättningar för infrastrukturstråken mellan Sicklaön, Stockholm och Älta. Värmdövägen och Saltsjöbanan förstärker landskapets öst-västliga riktning. Saltsjöbanan med sina tidigare industrispår har varit styrande för orienteringen av befintlig bebyggelse och stråk. Detaljplanen möjliggör sex nya kvarter. De norra kvarteren respekterar de parallella och mer strikta riktningarna, även om kvarterens fasader är något förskjutna i relation till varandra. I områdets södra del, längre bort från de gamla stickspåren, ges stråk och stadsrum mer friare former. Den nya Siroccogatan ges en lätt böjd sträckning som förhåller sig till Järlaleden och berget söder om Järlaleden. Även mot nya Siroccogatan behåller kvarteren i huvudsak stickspårens riktning, i mötet med den böjda gatan skapas då en mängd hörn vilket ger ett upplevelserikt och slutet gaturum där bebyggelse alltid finns i fonden av gatan. Längst i söder följer kvarteren Järlaledens riktning, vilken relaterar till det angränsande berget.



Figur 12. Principiell illustration av bebyggelseförslagets riktningar. Norra delen av planområdet (orange) respekterar de gamla stickspårens riktning (svart) och den nya Siroccogatan (grön) återspeglar landskapets och Järlaledens böljande riktning (svart). Planområdet markerat med röd figur. Bild: Gehl, 2024. Redigerad av kommunen.

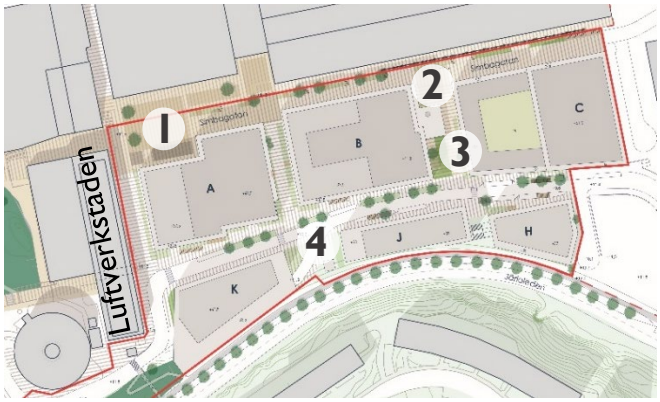
Offentliga rum och grönområden

Idag finns begränsad grönska inom området, huvudsakligen bestående av ett antal gatuträd och planteringskärl. Längs Järlaleden finns träd och vissa gräsytor. Järlaledens kontinuerliga trädrad söder om planområdet är ett viktigt rumsskapande element. I planområdet västra del planläggs en mindre yta för **PARK**. Avsikten är inte att den smala ytan mellan två gator ska utformas med plats för vistelse och aktiviteter. I övrigt planläggs ingen mark för parkändamål och det finns inte heller några lekfunktioner inom planområdet. I nära anslutning finns Marcusplatsen och ett par mindre grönområden vid Sickla skola, Tallbacken samt norr om Kyrkviken. På ett kort promenadavstånd nås även Sickla strand, Svindersvik och Nackareservatet. De offentliga rummen domineras av handelsverksamhet och behoven av parkering och angöring.

Stadsbyggnadsprojektet bidrar till att förbättra förbindelser inom centrala Sickla och till omkringliggande områden och målpunkter. Stråkens dragningar har varit prioriterade och något som bestämts först. Utifrån uppkommen struktur har området fyllts med innehåll i form av torg och bebyggelse. En park föreslås i den östra delen som planläggs i separat detaljplan. Flera platsbildningar finns inom planområdet, vissa platser är tydliga och avgränsade stadsrum medan andra platser är mer informella. Platsbildningar har lokaliserats utifrån målpunkter och stråk, samt för att kunna erbjuda både sol och skugga på olika tider.

Genom att ersätta nuvarande markparkeringar och låga handelsbyggnader skapas goda förutsättningar för en tryggare miljö. Med områdets blandade funktioner och strategiskt placerade platsbildningar och stråk finns goda möjlighet att området befolkas under stora delar av dygnet.

Platsbildningarna och stråk kommer att få ögon på sig från både ny och befintlig bebyggelse vilket ökar känslan av trygghet.



Figur 13. Illustrationsplan för planområdet. Föreslagna platsbildningar markeras med siffror (1-4). Bild: Gehl, 2024.

Planen innehåller ett tydligt torg i väster (nummer 1 i figur 13). Torget är en del av platsen som historiskt omnämns som Evenemangstorget. Torget är nära sammankopplat med Sickla Gallerias funktioner och regleras därför som kvartersmark i detaljplanen. Torget utformas med en större och öppnare del i väster och en något mindre del i öster. Utformningen gör att den karaktäristiska och kulturhistoriskt intressanta Luftverkstaden med sin gula putsfasad framhävs och blir en del av torgmiljön.

Figur 14. Vy över torget i väster (nummer 1 i figur 13). Ny bebyggelse till vänster i bild och Luftverkstaden i fonden av torget. Bilden visar en möjlig utformning av ny bebyggelse. Bild: Henning Larsen, 2023.

De två mindre platsbildningarna vid den gamla panncentralen (2 och 3 i figur 13) samt platsen vid nedfart till Sicklas testgruva (4 i figur 13) är exempel på öppningar i stadsmiljön som kan erbjuda ett soligt hörn, vindskydd, sittplatser eller lite extra grönska. Nedfarten till Sickla testgruva är en befintlig nedfart till bergrum som ligger inom planområdets västra del. Nedfarten ligger inom kvarter K.

Kvarter B, som ligger dikt an panncentralen, har en lägre höjd i det nordöstra hörnet. På så sätt får panncentralen med sin skorsten en viktigare och mer framträdande roll i stadsrummet. Vidare tillåts inte utkragande balkonger i gränden vilket ytterligare bidrar till att fokus riktas mot panncentralen.

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

Figur 15. Bilden visar platsbildning vid nedfarten till testgruvan (nummer 4 i figur 13). Bild visar en möjlig utformning av ny bebyggelse. Bild: Henning Larsen, 2023.

Markanvändning

I gällande detaljplan (DP 451) är planområdets privatägda mark reglerad för centrumändamål, som exemplifieras med kultur, kontor, hantverk, butik, restaurang, utbildning med mera. I förslag till detaljplan tillåts kvarter C och J inrymma bostäder, centrumverksamhet (verksamheter, handel etc.), kontor, tillfällig vistelse (exempelvis hotell) och parkering under jord, **BCKO(P).** Övriga kvarter tillåts inrymma centrumverksamhet, kontor och parkering, **CK(P).** Både kontors- och bostadskvarteren planeras ha verksamhetslokaler i entréplan för att skapa förutsättningar för lokal service och fortsatt utveckling av handelsverksamheten. Blandningen av användningar är en viktig del i att skapa förutsättningar för stadsliv där de offentliga rummen befolkas över olika tider på dygnet. Detta har fördelar trygghetsmässigt och kan bidra till gynnsamma förutsättningar för närservice.

Områden för allmän plats regleras i form av **GATA** och **PARK**. Två områden regleras med kvartersmark för teknisk anläggning för transformatorstation $\mathbf{E_1}$. En energicentral, $\mathbf{E_2}$, medges inom avgränsad yta för kvartersmark. I planområdets sydvästra del finns befintliga bergrum (Sickla testgruva) samt en äldre tornliknande transportlave. Dessa områdens användning bekräftas i detaljplanen som industriändamål **J** och centrumändamål **C**, samt med kvartersmarksområde under mark för samma ändamål **(J)** och **(C)**. Transportlaven är ett slags gruvlave, det vill säga en byggnad som rymde en hiss för att transportera personal och material till försöksgruvan under industriområdet. Inom kvarter K ligger en befintlig nedfart till testgruvan, denna ges användningen **(J).** Kvartersmark öster om nedfaten ges användning **CKJ(P)**.

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmän plats

GATA	Gata
$GATA_1$	Huvudgata
PARK	Park

Kvartersmark

B	Bostäder
C	Centrum
(C)	Centrum
E_1	Transformatorstation
(E_2)	Energicentral
(J)	Industri
J	Industri
K	Kontor
O	Tillfällig vistelse
(P)	Parkering

Markanvändningarna inom parentes avser användning under marknivå. **(J)** och **(C)** vilka avser bergrummen begränsas i höjdled genom **e_2**. Energicentralen **(E_2)** och parkering under jord **(P)** beskrivs vidare under *Teknisk försörjning, Parkering* samt *Fastighetsrättsliga frågor.*

Bebyggelse

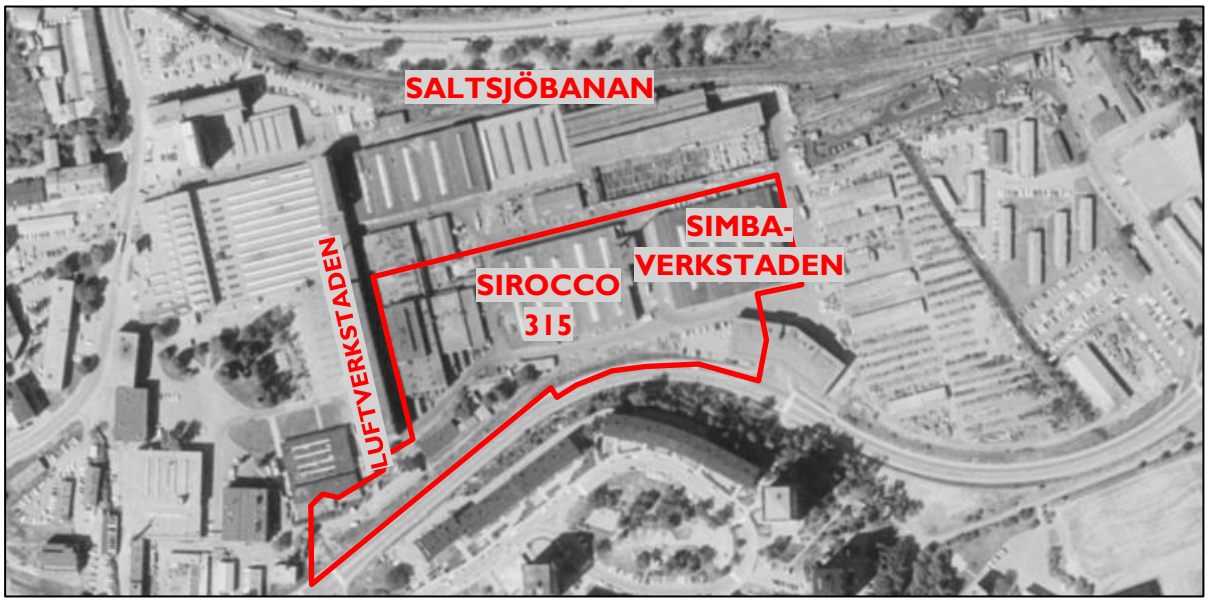
Befintlig bebyggelse – kulturmiljö

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

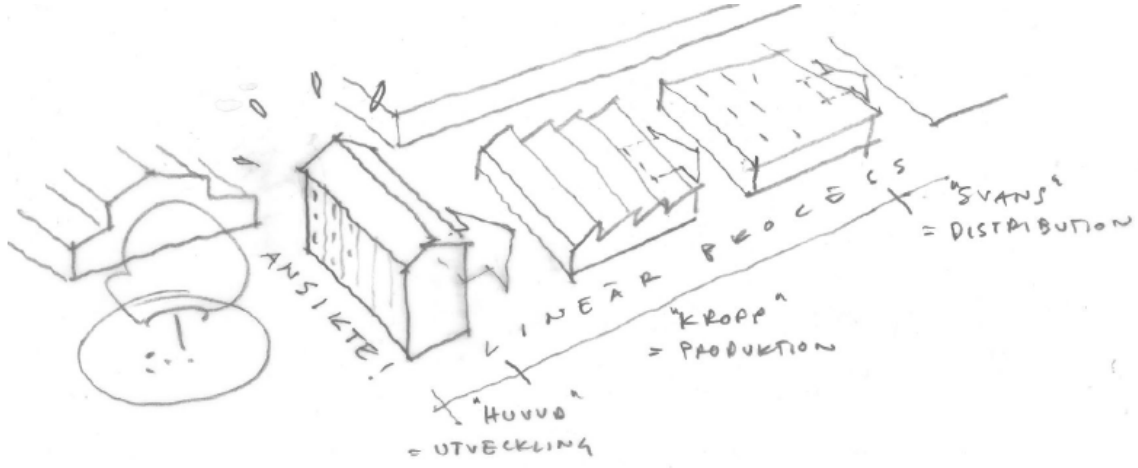
De största befintliga byggnaderna inom planområdet är de två stora industrihallarna Simbaverkstaden och Sirocco 315, uppförda under 1960-talet vilket var en expansiv tid i Atlas Copcos historia. Byggnaderna har sedan slutet av 1990-talet byggts om och anpassats för handelsverksamhet. Byggnaderna har ett kulturhistoriskt värde bland annat genom sina volymer, material och rationella utformning samt tydliga koppling till den historiska industriverksamheten. Atlas Copcos produktionslinje gick från väster genom den gamla dieselfabriken och Luftverkstaden till Simbaverkstaden och Sirocco 315 i öst. De äldre miljöerna i väster gavs mer omsorg i den arkitektoniska utformningen och var således mer representativa. Verkstadsparken, idag Marcusplatsen, var en rekreationsplats för de anställda. I mitten av produktionsbandet av byggnader låg lager- och monteringshallarna. Längst i öst (utanför planområdet) luckras kvartersformen upp och här härstammar byggnaderna från 1970-talet eller mer samtida. Som helhet upplevs detta som en brokigare del med en mer varierad materialpalett. Historiskt sett var detta upplagsplatsen i produktionslinjen.

Luftverkstaden som ursprungligen är en produktionslokal omvandlades senare till kontor- och förvaltningsytor och gavs då ett uppdaterat arkitektoniskt uttryck. Häri ligger den tydliga karaktären som området har haft senast i historien med Luftverkstaden som ”ansikte” och blickfång från Markusplatsen och enklare gestaltningsmässigt lågmälda produktionsbyggnader bakom sig/österut. Utöver de två industrihallarna finns även det så kallade Glashuset i områdets sydvästra del som är en sentida byggnad.

Figur 16 och 17. Luftverkstaden till vänster. Foto: Nyréns Arkitektkontor. Simbaverkstaden till höger. Foto: Morgan Janson.



Figur 18. Flygbild från 1975 där de två industrihallarna ses mitt i bilden. Bild: Kulturmiljöanalys (White arkitekter, 2021)



Figur 19. Illustration som visar områdets produktionslinje som gick från väst till öst. Luftverkstaden som "ansikte" och blickfång och lågmälda produktionsbyggnader bakom sig/österut. Bild: Dinell Johansson, 2023.

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

Figur 20. Transportlaven.

Transportlaven ges följande planbestämmelser

r_1	Byggnad får inte rivas
k_1	Byggnadens industrikaraktär, med takform, putsfasad samt placering av fönster och portar, ska bibehållas.

Figur 21. Panncentralen.

Panncentralen ges följande planbestämmelser

r_2	Byggnad samt skorsten får inte rivas
k_2	Byggnadens samt skorstenens industrikaraktär, med tegelfasad och spår av tidigare ombyggnader, ska bibehållas.

Panncentralen avses byggas om för att möta behoven för en publik verksamhet. Planbestämmelsen syftar till att säkerställa ett varsamt hanterade av fasadens historiska spår vid en exteriör förändring.

Till följd av den historiska industriverksamheten är området kraftigt förorenat och kommer behöva genomgå omfattande sanering där jord- och fyllnadsmassor behöver hanteras. Det har inte bedömts vara tekniskt eller ekonomiskt genomförbart att genomföra en sådan sanering och samtidigt bevara de två industrihallarna. Det har också varit ett viktigt mål att minska markparkeringen för bilar för att i stället lösa parkeringen i underjordiskt garage vilket innebär omfattande byggnadsarbeten i området där industrihallarna står. När detta vägs samman med industribyggnadernas nuvarande skick och värde samt påverkan på kulturmiljön i stort, vilket utvecklas i framtagen kulturmiljöanalys och konsekvensbeskrivning (White arkitekter, 2021 och Attikan AB, 2023), är bedömningen att rivning av industrihallarna kan medges. Sådan rivning innebär en negativ påverkan på kulturmiljön. Även den sentida handelsbyggnaden Glashuset i planområdets västra del behöver rivas för att ge utrymme till Siroccogatans nya sträckning. För att säkerställa att ny bebyggelse visar på en historisk avläsbarhet finns planbestämmelser för gestaltningen, dessa beskrivs nedan under *Ny bebyggelse*. I kulturmiljöanalysen betonas några av områdets värdebärande berättelser, knutna till verksamhet, byggnader eller området i stort. En metod som avses tillämpas i efterföljande genomförande kallas för berättelseburen stadsplanering vilket handlar om att låta områdets tidsdjup och berättelser fortsatt komma till uttryck i den nya miljön.

Ny bebyggelse

Detaljplanen medger en flexibel användning i framför allt kvarter C och J (se figur 10 för kvarterens benämning) där både bostäder och kontor är möjligt. Om kvarter C och J nyttjas enbart för bostäder kan det som mest bli cirka 330 bostäder. Om det enbart byggs kontor kan det som mest bli cirka 5200 arbetsplatser. Detaljplanen reglerar inte lägenhetsstorlekar eller upplåtelseform. Uträknat möjligt antal bostäder bygger på ett antagande om cirka 70% mindre lägenheter (ettor och tvåor) och resterande 30% större lägenheter (treor och fyror).

Totalt 11 500 kvm lokaler för centrumändamål föreslås utspritt i områdets entréplan. För att säkerställa lokaler och det berikande stadsliv som lokalerna medför, regleras följande för hela området.

- Mot allmän plats och mot kvartersgator ska minst 30% av entrévåning utgöras av centrumändamål.

30% ska innehållas räknat per kvarter.

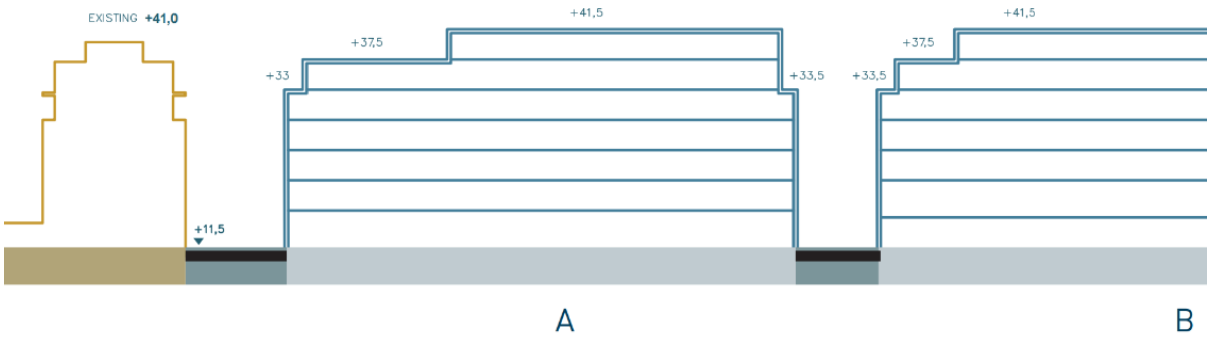
Volymer och placering

Detaljplanen reglerar bebyggelsens höjd genom bestämmelsen högsta nockhöjd i meter över nollplanet, $\mathbf{h_x}$. Utöver angiven nockhöjd får mindre byggnadsdelar sticka upp, exempelvis räcken, mindre pergola/vindskydd, bullerskärmar, skorstenar, mindre delar av ventilationsutrymmen eller hisstoppar och liknande. Sådana uppstickande byggnadsdelar ska vara av mindre omfattning och inte uppfattas volymsskapande eller som en ytterligare våning. Byggnadsdelarna bör vara indragna från takfot. Även installationer för elproduktion (solfångare, solcellspaneler och vindsnurror) får finnas på tak. Vindsnurror kan överstiga angiven nockhöjd och regleras därför inte på plankartan. För solfångare och solcellspaneler regleras nedan på plankartan.

För all kvartersmark reglerar detaljplanen följande:

- Solfångare och solcellspaneler tillåts sticka upp ovan angiven nockhöjd.

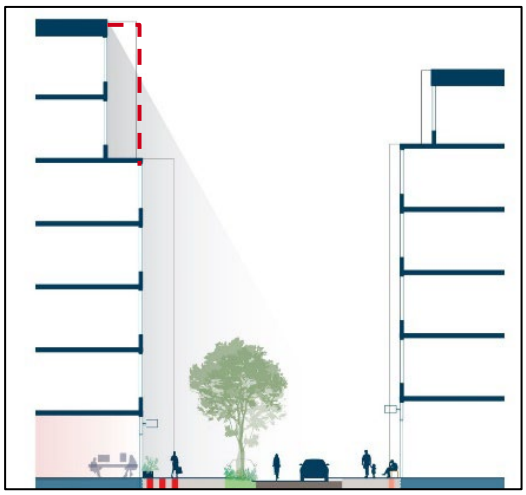
Nya bebyggelsehöjder har Luftverkstaden som referens, men delar av den ny bebyggelse är något högre. Principen för höjdsättning är att nockhöjderna motsvarar sex till åtta våningar med träbjälkstomme, där de en till två översta våningarna är indragna från fasadliv. Indragen syftar till att hålla nere takfotshöjden och därmed minska den upplevda bebyggelsehöjden från marknivå, något som även är positivt för solljusförhållandena. Detaljplanen reglerar högsta antal våningar med bestämmelserna $\mathbf{e_6}$ - $\mathbf{e_9}$ samt $\mathbf{e_{14}}$ - $\mathbf{e_{19}}$. Den indragna våningen regleras med ett lägre våningsantal och byggnadens högsta höjd regleras med ett högre våningsantal. Bestämmelserna $\mathbf{e_{14}}$ - $\mathbf{e_{19}}$ reglerar olika antal våningar beroende på vilken användning som nyttjas ovan entrévåning. Om användningarna **C** och/eller **K** nyttjas ovan entrévåning gäller det lägre våningsantalet. Det högre våningsantalet gäller om endast **B** och/eller **O** nyttjas ovan entrévåning.



Figur 22. Sektion från väst till öst. Luftverkstaden till vänster. Bild: Gehl, 2023.

Indrag av översta våningar regleras genom att byggnaderna har en nockhöjd för den högsta punkten av byggnaden och en nockhöjd för den lägre delen för indraget, $\mathbf{h_x}$. Indragen är i regel 2.4 meter med undantag från några platser. Om det uppförs bostäder inom kvarter C och J finns behov av att placera trapphus mot gata, vilka behöver kunna nå den översta våningen. Detta innebär ett avsteg från angivna nockhöjder för de indragna våningarna. Se rödstreckad linje i figur 23 som illustrerar trapphus. Nockhöjden för trapphus får inte överstiga kvarterets högsta nockhöjd. Detaljplanen anger följande bestämmelse för att medge trapphus mot gata:

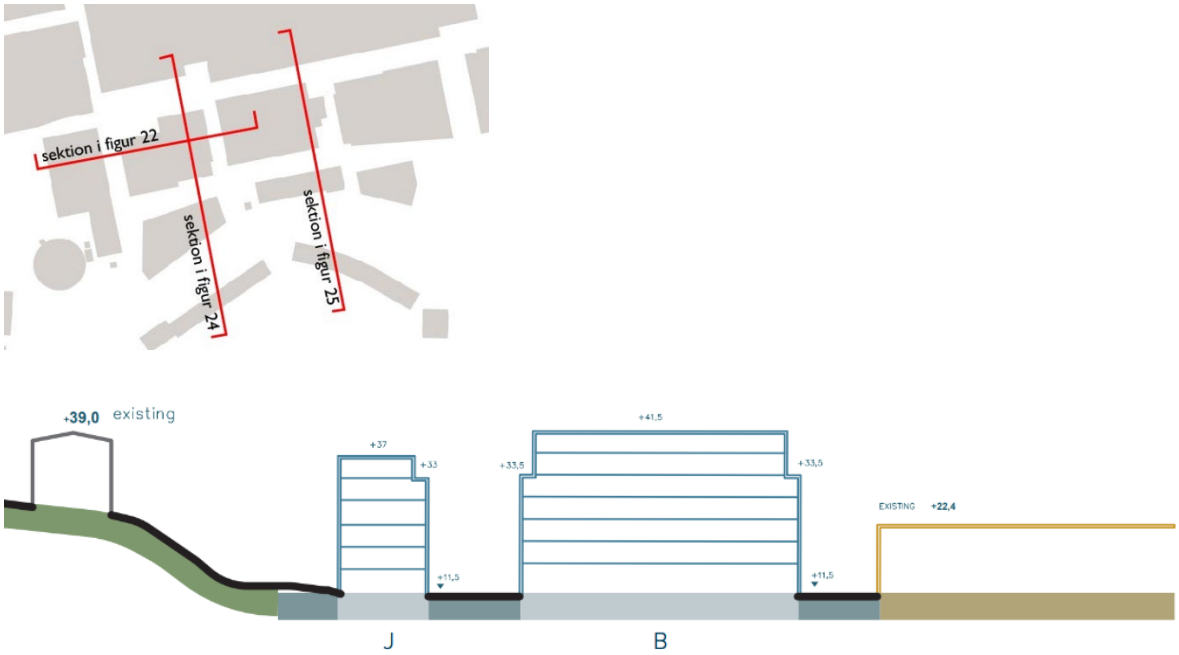
- Vid användningen bostäder tillåts nockhöjden överskridas för trapphus och hisstoppar så att översta våningen nås.



Figur 23. Sektion som illustrerar exempel på principen med indragna översta våningar. Röd streckad linje illustrerar avsteg i nockhöjden där trapphus placeras mot gatan. Bild: Gehl, 2023.

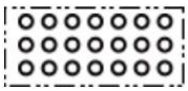
Förändringen avseende skala kommer bli mest påtaglig i söder. Järlaleden kommer bli mer av en stadsgata med bebyggelse som möter gatan jämfört med dagens låga handelsbyggnader och ytparkeringar. För boende på Tallbacken, söder om planområdet, kommer vyerna bli förändrade. Avståndet mellan befintlig bebyggelse söder om Järlaleden och den planerade (fasad till fasad) är 35 - 50 meter. Avståndet bedöms som lämpligt.

Figur 24. Sektion från väst till öst. Bild: Gehl, 2023.



Figur 25. Sektion från väst till öst. Bild: Gehl, 2023.

Platser och kvartersgator kan enligt detaljplanen underbyggas med garage för att möjliggöra ett stort sammanhängande garage. Underbyggnadsrätten regleras med så kallad ringmark. Ordet ”endast” ska dock inte tolkas som att allt annat än byggnader är förbjudet inom området. Syftet med bestämmelsen är att marknivån ska vara fri från byggnader. Byggnadsverk och anläggningar som inte upptar byggnadsarea, såsom murar, trädäck, väderskydd med mera medges alltså både över och under gatunivå. Med mark avses det som uppfattas vara fast mark, även om det i praktiken är taket på en garagebyggnad.



Endast byggnader under mark.

Detaljplanen anger även:

- Balkonger och burspråk som uppfyller kraven enligt f_7, f_8 och f_9 får kraga ut över ringmarkerad kvartersmark med en lägsta fri höjd om 4.0 meter.
- Skärmtak får kraga ut över ringmarkerad kvartersmark.

Byggnaders placering regleras genom bestämmelserna $\mathbf{p_1}$ och $\mathbf{p_2}$. Planbestämmelserna syftar till att säkerställa att byggnaderna i huvudsak placeras enligt den planerade kvartersstukturen. För de södra kvarteren krävs endast att byggnader i huvudsak placeras i gräns mot ringmark eller GATA i norr (Siroccogatan). Mot Järlaleden finns på del av sträckan en förgårdsmark som syftar till att knyta an till den gröna karaktären i söder. För dessa kvarter finns möjlighet att i senare skede avgöra hur bred förgårdsmarken mot Järlaleden ska vara.

$\mathbf{p_1}$ Byggnad ska i huvudsak placeras i gräns mot ringmark eller GATA.

$\mathbf{p_2}$ Byggnad ska i huvudsak placeras i gräns mot ringmark i norr eller GATA i norr.

Planerad bebyggelse medför en stor skalförskjutning i förhållande till en låg befintlig handelsbyggnaden i öster. Avsikten är att denna byggnad ska rivas och ersättas med ny bebyggelse, antigen dikt an kvarter C alternativt med en gata emellan. Frågan kommer avgöras i planläggning av den östra delen.

Om kvarter C bebyggs med bostäder behöver en gård tillkomma för att klara krav på buller, ljus och utevistelse. En lämplig boendemiljö behöver säkerställas i bygglovsskedet.

Gestaltningskoncept ny bebyggelse

Arkitektonisk idé

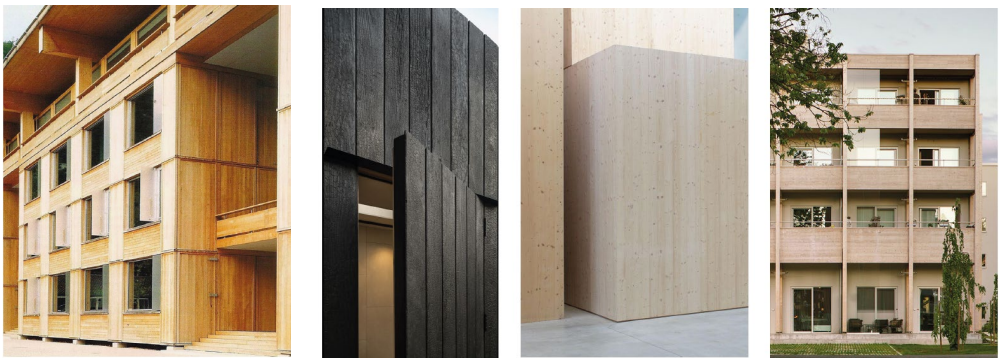
Gestaltningskonceptet tar sitt avstamp i karaktären som området har haft senast i historien, med Luftverkstaden som ”ansikte” och blickfång från Markusplatsen och enklare gestaltningsmässigt lågmälda produktionsbyggnader bakom sig/öster ut. Den nya bebyggelsen bör anspela på och bevara detta karaktärsdrag när de kvarvarande före detta produktionsbyggnaderna ersätts med ny bebyggelse. De övergripande gestaltningsriktlinjerna är således att Luftverkstaden ska få sticka ut. Den föreslagna gestaltningen baseras på industrins enkla uttryck och ska därför vara sammanhållen, lugn och rationell. Med den tillkommande bebyggelsen tillförs en ny årsring till platsen som berikar stadsbilden samtidigt som det kulturhistoriska arvet respekteras.

Sicklas karaktär

För att den nya bebyggelsen ska få en tydlig sammanhållen karaktär för området har tre gestaltningsteman identifierats. Teman ska vara synliga i all bebyggelse men tillåts vara olika framträdande.

Trä

Fastighetsägaren har för avsikt att all bebyggelse ska byggas med stomme av trä för att reducera CO_2-avtrycket. Trä ska även framträda i fasaderna. Detta kan göras genom att trä utgör fasadmaterial eller att trä framträder bakom en glasfasad. Träet ska ha ett kraftfullt uttryck och fasader bestående av brädpanel bör undvikas. Att använda högkvalitativt virke är viktigt för att kunna berika stadsbilden och att träet får åldras värdigt. Ett trä som grånar bör undvikas. För att undvika detta kan träet behandlas. Att montera träet vertikalt gör att träet grånar långsammare.



Figur 26. Exempel på kraftfullt uttryck.

Tegelkulör

Tegel har historiskt sett varit det mest använda fasadmaterialet för produktionsbyggnaderna i området, särskilt tydligt framträder det röda teglet i den östra delen av det före detta industriområdet där även handelsbyggnader från 1990-2000-talen har utformats med röda tegelfasader för att anpassas till miljön. En palett som spänner över traditionella tegelkulörer som röd och brun ska användas för ny bebyggelse. Paletten kan också appliceras på andra material än tegel. Tegelfasader med tydliga fogar, där den naturliga tegelkulören framträder är att föredra framför att till exempel använda putsbruk för att förteckna materialiteten bakom.

Figur 27. Exempel på färgpalett som spänner över traditionella tegelkulörer.

Strukturell tydlighet

Traditionella industribyggnader redovisar i regel sin stomstruktur i fasad. Ett tydligt exempel på detta i Sickla är Dieselverkstaden. För ny bebyggelse ska fasadernas gestaltning vara uppbyggda med en strukturell tydlighet. Med detta menas att den rytm som byggnadens bärande stommar har inte dolts utan snarare lyfts fram i fasadens gestaltning. Detta kan göras via en reliefverkan

eller materialbyten i fasad. Ett annat sätt är att jobba med en tydlig element- eller modulindelning. Vid användande av element och moduler är det viktigt att synliga skarvar förstärker byggnadens arkitektoniska uttryck utan att bli för dominanta, detta gäller all ny bebyggelse och regleras på plankartan.

- Eventuella synliga elementskarvar ska förstärka byggnadens arkitektoniska uttryck.

Figur 28. Exempel på fasadutformning med strukturell tydlighet.

Figur 29. En möjlig utformning av fasader. Bilden illustrerar en rytm och indelning som speglar den strukturella tydligheten. Bild: Dinell Johansson, 2023.

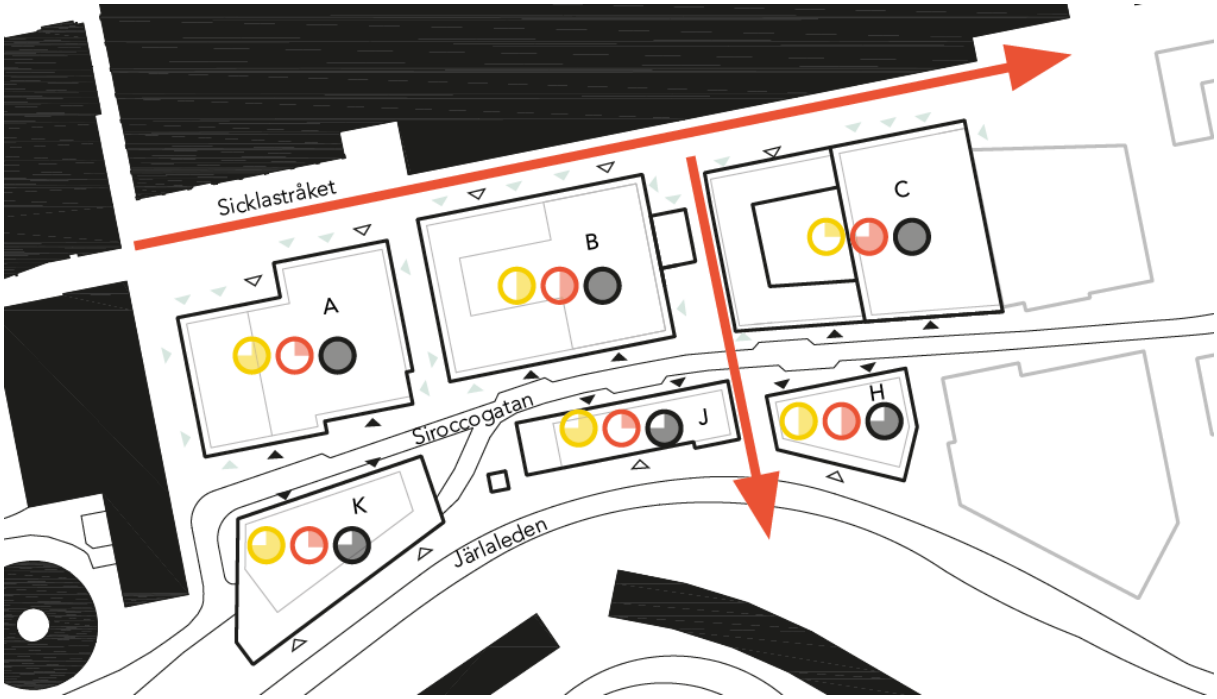
Smakklockor

Kopplat till de ovan nämnda gestaltningstemana har ett koncept kallat smakklockor utvecklats. Verktyget ska vara vägledande vid bygglovsprövning och syftar till att ny bebyggelse ska bli sammanhållen men samtidigt tillåta skiftningar beroende på befintliga värden på platsen. Ju högre klockvärde, desto mer förekommande är fenomenet av den specifika karaktären.

0–3: Ingen eller låg förekomst av fenomenet.
3–6: Viss förekomst av den identifierade karaktären.
6–9: Karaktären är framträdande i arkitekturen, förekommer på ett tydligt sätt om än inte nödvändigtvis bärande.
9–12: Karaktären är tydligt igenkännbar, en bärande komponent för upplevelsen av den arkitektoniska helheten.

Närmast Luftverkstaden är karaktären ”trä” starkare, vilket avtar öster ut till förmån för karaktären ”tegelkulör”. Närmast Sicklastråket, i mötet med den bevarade traversbanan ska karaktären ”strukturell tydlighet” vara stark men avtar mot söder och mötet med Tallbackens

mjuka topografi och vegetation. Trä och tegelkulör förekommer i alla kvarter. Att materialen förekommer i hela området är en del i att skapa en balanserad och sammanhållen helhet. Klockornas värde i figur 30 nedan har tolkats i ett antal f-bestämmelser på plankartan.



Figur 30. Smakklockornas värde enligt bilden ska vara vägledande vid bygglovsprövning och har tolkats i ett antal planbestämmelser. Bild: Dinell Johansson, 2023.

För kvarter A, B och C ska fasaderna vara uppbyggda med en strukturell tydlighet. För kvarter K, J och H är det viktigt med den strukturella tydligheten, om än något mindre än i övriga kvarter. För kvarter K, J och H ska fasaderna i huvudsak vara uppbyggda med en strukturell tydlighet. Den strukturella tydligheten innefattar även eventuella skärmtak.

För kvarter A, B och C regleras följande:

f_1 Fasadernas gestaltning ska vara uppbyggda med en strukturell tydlighet.

För kvarter K, J och H regleras följande:

f_2 Fasadernas gestaltning ska i huvudsak vara uppbyggda med en strukturell tydlighet.

Gällande framtoningen av trä och material i rödbrun färgskalaskala regleras detta i enlighet med framtaget koncept i figur 30.

För kvarter A, J och K regleras följande:

f_4 Trä ska tydligt framträda i fasaden. Material med varm rödbrun färgskala ska också förekomma.

För kvarter B och H regleras följande:

f_5 Både trä och material med varm rödbrun färgskala ska framträda i fasaden.

För kvarter C regleras följande:

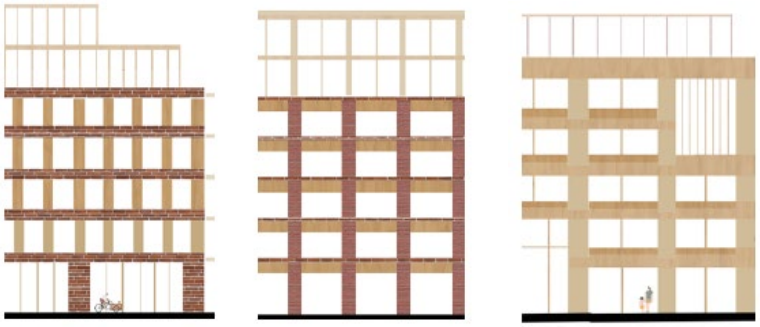
f_6 Material i varm rödbrun färgskala ska tydligt framträda i fasaden. Inslag av trä ska också förekomma.

Sammanhållen rationell gestaltning

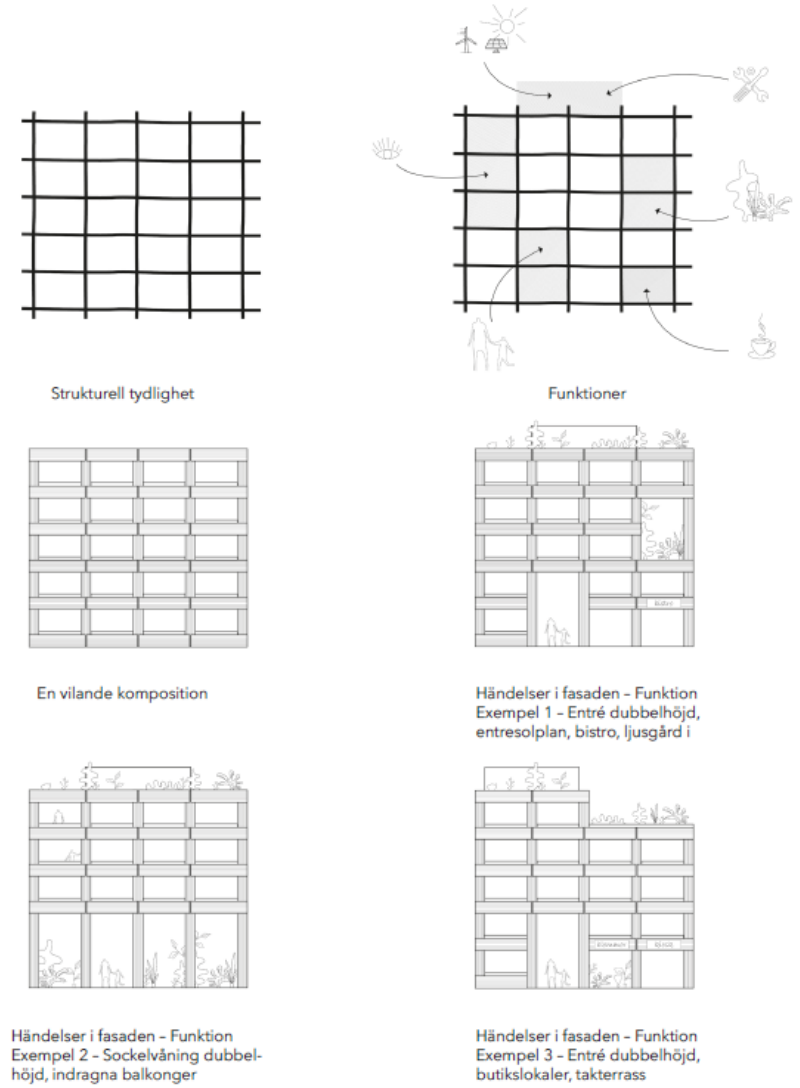
En viktig utgångspunkt är att kvarteren ska utformas med en sammanhållen gestaltning där en vilande komposition i fasadgestaltningen är utgångspunkten. Den vilande kompositionen kan beskrivas som en balans mellan horisontalitet och vertikalitet. En naturlig variation tillåts uppstå genom händelser i fasaden som kopplar an till en funktion på insidan eller i anslutande stadsrum. Händelser i fasader kan beskrivas som det som bryter en vilande komposition. På så sätt skapas en variation i fasadgestaltningen vilket är viktigt för att bidra till en intressant stadsmiljö. Exempel på händelser kan vara en avvikande fasadgestaltning vid ljusgård i fasad, vid entresolplan, vid terrass, vid indragna balkonger, sockelvåning med dubbel höjd med mera. Vid händelser i fasaden är det viktigt att förhålla sig till bjälklagshöjderna för att kompositionen ska förbli vilande och rationell. Vidare är det viktigt att kvarteren varierar materialpaletten inom hela kvarteret, inom ramen för vad smakklockorna rekommenderar. En för strikt uppdelning av materialgestaltningen inom kvarteren är inte att rekommendera för att undvika att exempelvis ett hus helt gestaltas i trä och två andra i tegel och således blir svårläsbara ihop och i stället ses som solitärer intill varandra i samma kvarter.

För hela området reglerar detaljplanen följande:

- Inom ett kvarter ska gestaltningen vara sammanhållen.
- Fasadgestaltningen ska vara rationell där funktioner tillåts uttrycka sig i fasaden.



Figur 31. Olika exempel på färg- och materialkombinationer. Bild: Dinell Johansson, 2023.



Figur 32. Exempel på en vilande komposition med händelser i fasaden. Bild: Dinell Johansson, 2023.

Sockelvåning

Hur byggnader upplevs av människorna i stadsrummet är särskilt viktigt. Utformningen av entréplanen ska därför ges en särskild omsorg beträffande gestaltning och arkitektonisk kvalitet så att den bidrar till en varierad gatumiljö rik på visuella stimuli. Sockeln föreslås också utformas så att den upplevas stabil och uttrycka bärande och buret. Material och kulör ska tydligt samspela med fasadmaterial ovan. Detta innebär att sockeln kan avvika något från fasaden ovanför men att en avvikande sockelvåning likt stenstaden inte hör hemma i den kulturhistoriska industrimiljön. Entrévåningen kan ha en till två våningars sockelmotiv. Gestaltningen av sockelvåningen kan med fördel vara mer vertikal i kontrast till ovanliggande fasads mer vilande komposition. Skärmtak får kraga ut ovan kvartersmark. Skärmtak som kragar ut ovan allmän plats ska ha en minsta fri höjd om 3.5 meter. Skärmtaken syftar till att skapa väderskyddade utemiljöer närmast byggnaden, för antingen uteservering eller entréer. Skärmtak bör utformas med omsorg och följa gestaltningsprincipen strukturell tydlighet vilket innebär att skärmtakens stomme är avläsbar.

För hela området reglerar detaljplanen följande:

- Sockelvåningen ska utformas med särskild omsorg beträffande gestaltning och arkitektonisk kvalitet. Sockeln ska upplevas som en sammansatt helhet tillsammans med fasadmaterialen i byggnadskroppen.
- Skärmtak får kraga ut över allmän plats med minsta fri höjd om 3.5 meter.
- Skärmtak får kraga ut över ringmarkerad kvartersmark.

Takvåning

Taken planeras att utformas platta för att gå samman med omgivningen. Indragna takvåningar ska ges en avvikande gestaltning. Luftverkstadens indragna våningar är ett exempel på avvikande gestaltning men det finns flera sätt att åstadkomma detta. Detaljplanen anger $\mathbf{f_1}$ (kvarter A, B och C) och $\mathbf{f_2}$ (kvarter K, J och H) för takvåningarna vilket innebär att de ska vara uppbyggda med en strukturell tydlighet, helt eller i huvudsak. $\mathbf{f_4}$-$\mathbf{f_6}$ gäller ej för takvåningarna för att möjliggöra en mer flexibel utformning. Takytorna föreslås användas som rekreativa och gröna ytor samt plats för elproduktion (solceller, vindsnurror).

Figur 33. Illustration över möjlig utformning. Bild: Dinell Johansson, 2023.

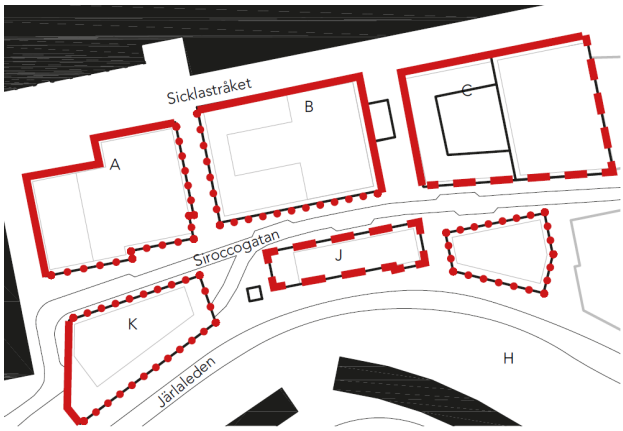
Balkonger och burspråk

Vid de mest känsliga platserna/stråken tillåts inte utstickande balkonger. Mot norr är utformningen historiskt rationell och rak och här går den bevarade traversen. Mot väster finns Luftverkstaden som ska tillåtas framträda. Likaså ska panncentralen få en viktig plats i stadsrummet. På dessa platser bedöms inte utkragande balkonger vara lämpligt då det skulle bidra till en oönskad brokighet. Indragna balkonger är tillåtet att uppföra inom angiven byggrätt. Mot dessa platser tillåts burspråk om maximalt 0.5 meter under förutsättning att burspråken är ett undantag och inte ett dominant inslag i fasaden. Burspråk kan användas som element för att skapa en händelse/variation i fasaden. Om det blir bostadsbebyggelse i kvarter C och J får balkonger maximalt kraga ut 1.4 meter, vid andra användningar tillåts balkonger kraga ut maximalt 0.5 meter. Burspråk får maximalt kraga ut 0.5 meter. För övriga delar av planområdet tillåts balkonger och burspråk kraga ut maximalt 0.5 meter.

För att balkongerna inte ska inkräkta för mycket i det upplevda gaturummet regleras en minsta fri höjd för balkonger och burspråk.

- Balkonger och burspråk som uppfyller kraven enligt f_7, f_8 och f_9 får kraga ut över allmän plats med en lägsta fri höjd om 4.0 meter.
- Balkonger och burspråk som uppfyller kraven enligt f_7, f_8 och f_9 får kraga ut över ringmarkerad kvartersmark med en lägsta fri höjd om 4.0 meter.

Sammantaget gäller för balkongerna att de ska inordna sig i karaktärsbeskrivningen strukturell tydlighet.



Figur 34. Reglering av balkonger och burspråk.

Balkonger får inte kraga ut. Burspråk tillåts kraga ut maximalt 0.5 meter. Burspråken ska inte vara ett dominant inslag i fasaden (**f_9**)

Balkonger och burspråk får kraga ut maximalt 0.5 meter (**f_7**)

Balkonger får kraga ut maximalt 1.4 meter för bostadsbebyggelse och 0.5 meter för övriga användningar. Burspråk tillåts kraga ut 0.5 meter (**f_8**)

Förbindelsegång

En eller två förbindelsegångar får förekomma mellan kvarter A och B. Gångarna kan ligga separerade från varandra eller staplas på varandra och därmed utgöra en enhet i två våningar. Gestaltningen omfattas av bestämmelsen om strukturell tydlighet. Förbindelsegångarna får sammantaget utgöras av max 60 kvm BTA. Gångarna tillåts 5 meter från hushörn och ska ligga minst 1 meter från takfot och 4.5 meter från mark. Detta regleras med hjälp av egenskapslinjer och $\mathbf{e_4}$ och $\mathbf{e_5}$.

$\mathbf{e_4}$ Endast gång mellan byggnader om maximalt 60 m^2 bruttoarea, samt byggnad under mark.

$\mathbf{e_5}$ Gång mellan byggnader tillåts mellan 16.0 och 32.5 meter över angivet nollplan.

Förskola

En förskola planerades i den östra delen som nu ligger utanför planområdet. För att möta behovet av förskoleplatser som eventuella bostäder genererar ska förskoleplatser lösas inom detaljplan för Sodafabriken, öster om planområdet.

Teknisk infrastruktur

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

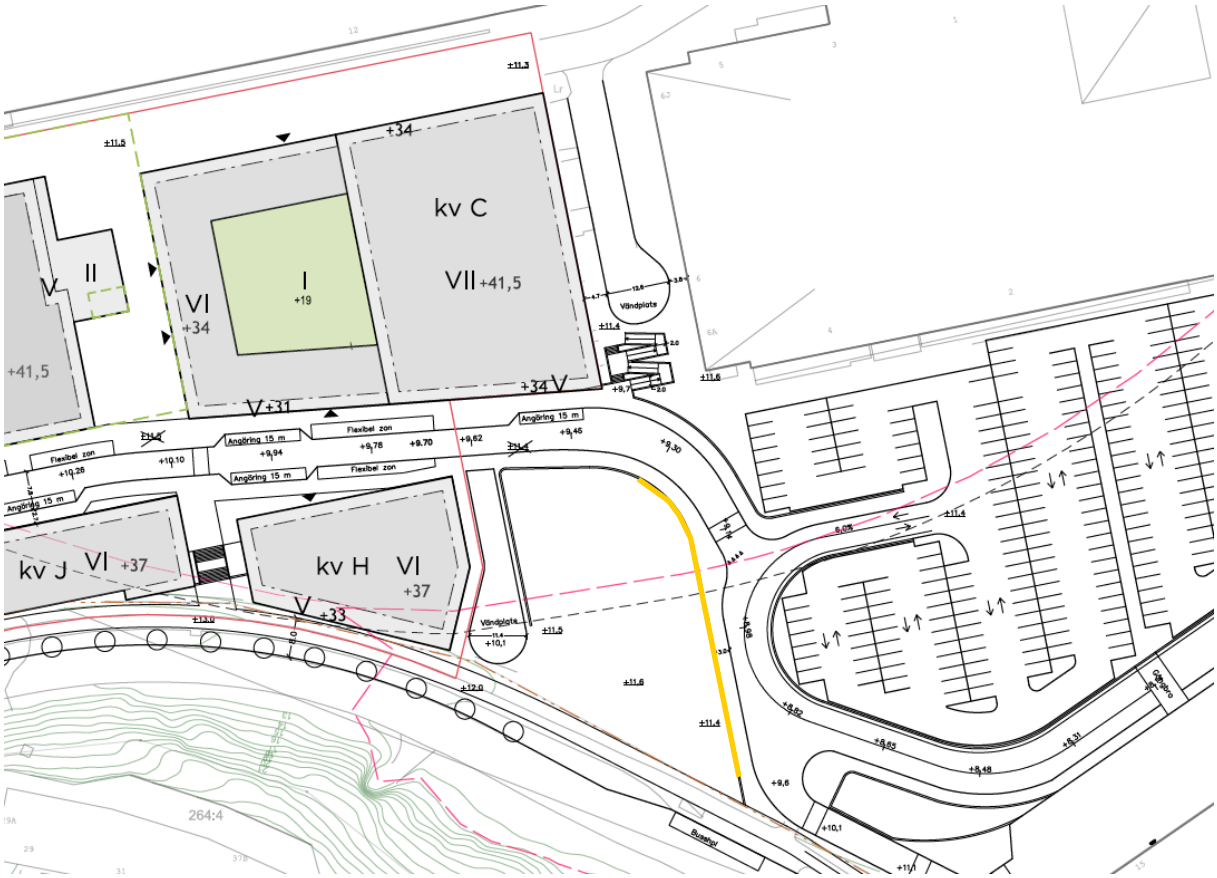
Gator och trafik

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

Planen innebär en ny gatustruktur där befintliga gator flyttas, nya stråk tillkommer och användningen förändras. Siroccogatan planläggs som allmän gata med kommunen som väghållare. Övriga gator inom planområdet utgörs av gator på kvartersmark. Gatunätet föreslås vara dubbelriktat. Från Siroccogatan nås in- och utfart till befintlig gruvverksamhet. Nedfart sker på kvartersmark. Plankartan anger **(J)** och **J** för ytor som används för nedfarten. För dessa användningsområden gäller följande bestämmelse:

$\mathbf{e_{12}}$ För (J) och J gäller endast nedfart till bergrum.

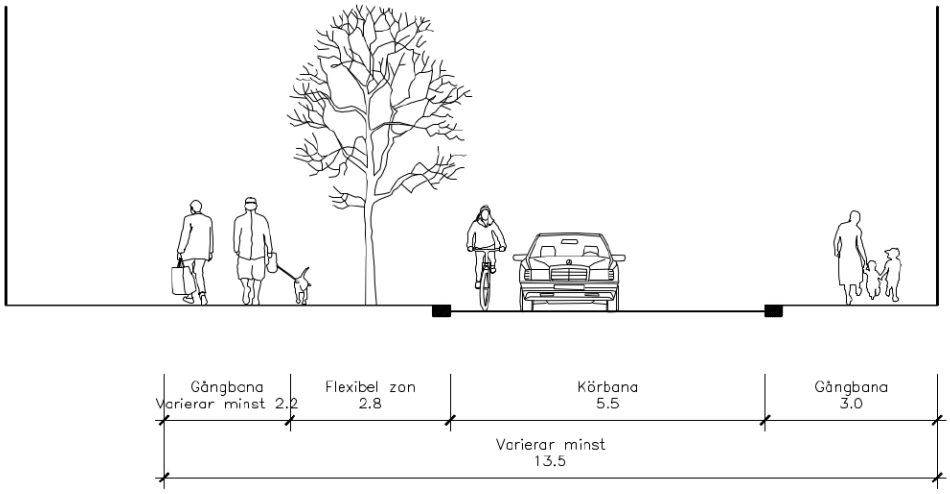
Eftersom exploateringen i stadsbyggnadsprojektet planeras ske etappvis kommer även gatustrukturen inom planområdet utvecklas i etapper. Under genomförandet av detaljplanen behöver en ombyggnad av Siroccogatan ske även utanför planområdet. Ombyggnaden krävs för att skyfall ska kunna ledas mot Planiavägen, se vidare under *Dagvatten, grundvatten och skyfall*. Höjdskillnaderna mellan planområdet och befintlig situation i öster innebär att en stödmur behövs. Murens ungefärliga läge illustreras med gul linje i figur 35.



Figur 35. Bilden visar en möjlig koppling mellan Siroccogatans nya och befintliga dragning. Bild: Gatun, 2023.

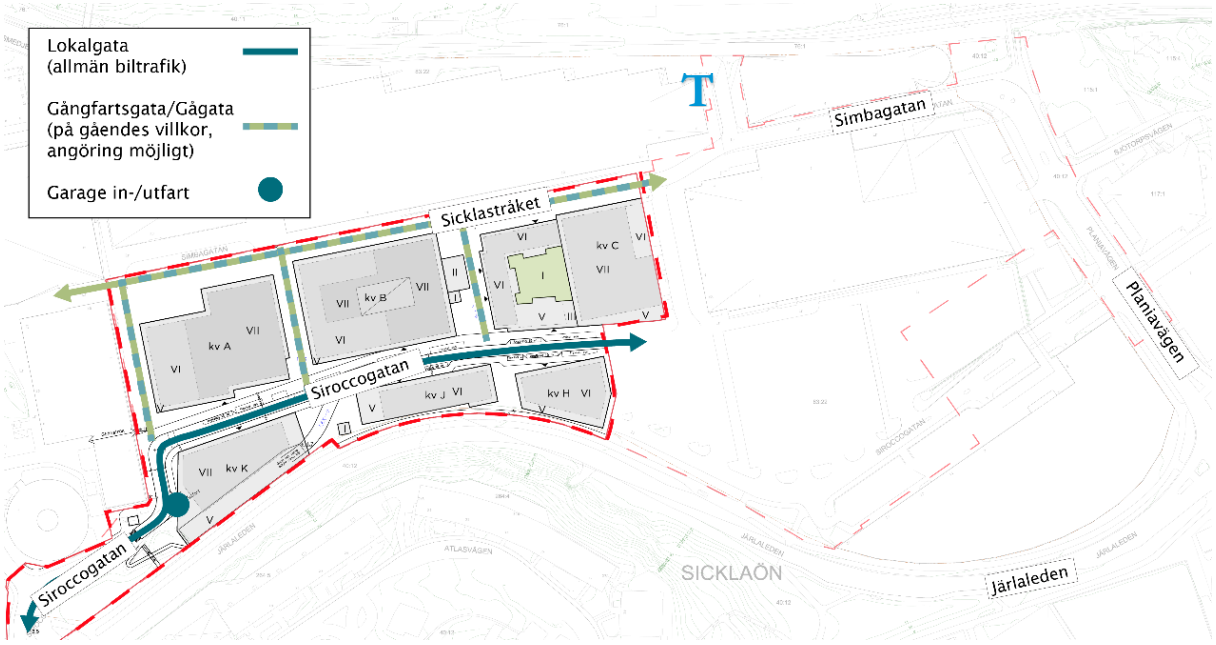
När den östra delen av Tryckluftsfabrikens ursprungliga område planläggs avses Siroccogatan ges en rak dragning mot Planiavägen, likt samrådsförslaget, se figur 7.

Siroccogatan blir den transportmässiga stommen i planområdet och löser behoven av exempelvis tillgänglig angöring, leveranser och avfallshantering. Siroccogatan planeras med gångbanor på båda sidor samt en flexibel zon för angöringsfickor, möblering, träd och snöupplag. Cykling planeras i blandtrafik.



Figur 36. Möjlig principsektion för nya Siroccogatan i väster, mellan kv A och kv K. Bild: Tyréns, 2023.

Siroccogatan kompletteras med kvartersgator för gående och angöringstrafik. I norra delen av planområdet planeras Sicklastråket, som del av dagens Simbagatan. Intill kvarter A, B och C planeras Sicklastråket bli en gågata på kvartersmark med ytor intill fasaderna för kommersiell verksamhet. Gatorna mellan Sicklastråket och Siroccogatan föreslås regleras som gågator alternativt gångfartsgator. Mellan kvarter J och kvarter H planeras en trappa på allmän plats för att skapa en koppling mellan gång- och cykelbanan på Järlaleden och Siroccogatan. Inom planområdet planeras ingen egen cykelinfrastruktur utan cykling planeras ske i blandtrafik, på gångfartsområden eller längs Sicklastråket.

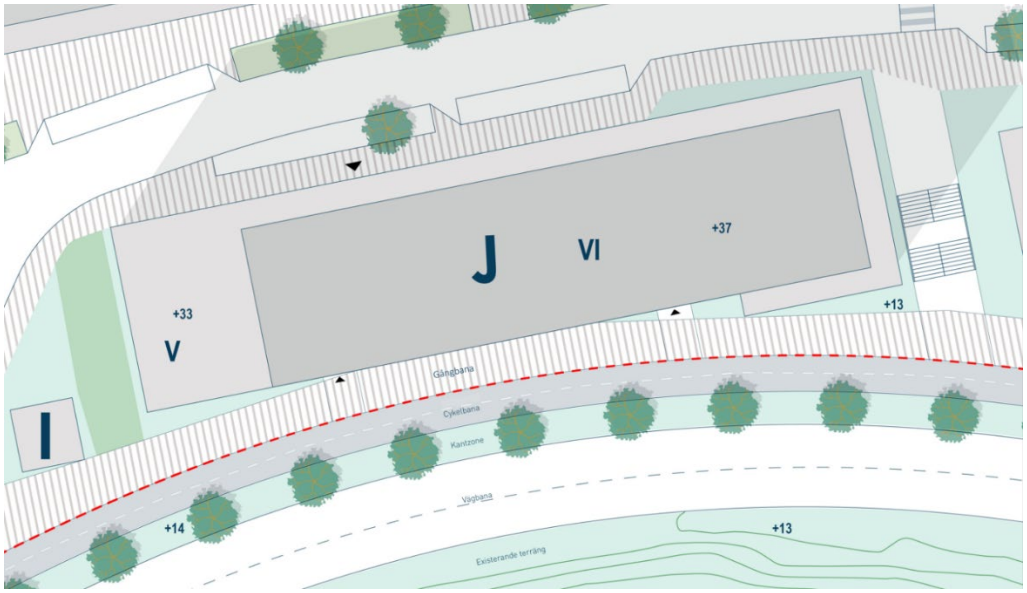


Figur 37. Föreslaget trafiknät. "T" illustrerar framtida tunnelbaneuppgång. Bild: Gatun och Tyréns, 2023.

Parallellt med detaljplanen pågick under en lång tid projektet Saltsjöbanans upphöjning. Upphöjningen av Saltsjöbanan på en bro hade i syfte att skapa en sammanhängande stadsmiljö i Sickla med kopplingar i nord-sydlig riktning för samtliga trafikslag. Detta hade gjort att planområdet på ett bättre sätt knöts ihop med sin omgivning. I april 2024 beslutade dock Nacka kommuns politiker att av ekonomiska skäl inte fortsatta arbetet med upphöjningen. Kommunen kommer dock fortsätta arbeta för att hitta sätt att förbättra kopplingen förbi Saltsjöbanan för gående och cyklister.

Längs Järlaledens norra sida går idag en gång- och cykelbana. Trafikverket är väghållare för gång- och cykelbanan samt körbana. Detaljplanen föreslår markanvändningen **GATA**[1] på en remsa intill befintlig gång- och cykelbana. Planläggningen syftar till att skapa möjlighet till en breddning av gång- och cykelbanan inom kommunal fastighet. Delar av **GATA**[1], närmast planerad bebyggelse, är idag planlagd som kvartersmark och kommunens avsikt är att ta över denna mark. För att göra detaljplanen läsbar planläggs **GATA**[1] fram till kanten på gång-och cykelbanan. Majoriteten av ytan inom **GATA**[1] är i gällande detaljplan utlagt som allmän park eller plantering. Då plantering ryms inom gatuanvändningen innebär föreslagen planläggning endast en bekräftelse av gällande markanvändning. Ett mål är att ny bebyggelse ska bidra till att Järlaleden utvecklas till en stadsgata där bebyggelsen möter gång- och cykelbanan på ett stadsmässigt sätt. För att skapa stadsmässighet behöver gång-och cykelbanan breddas mot nya fasader. Ny bebyggelse ligger inom slänt till befintlig gång- och cykelbana. Avsikten är att fylla ut marken så att bebyggelsen kommer i nivå med gång- och cykelbanan. Entréer ska finnas ut mot gång- och cykelbanan. Detaljplanen reglerar följande för kvarter K, J och H.

f_3 Huvudentré ska vara mot GATA i norr. Sekundär entré ska finnas mot Järlaleden i söder.



Figur 38. Gång- och cykelbanan längs Järlaleden föreslås breddas mot ny bebyggelse. Bild: Gehl, 2023.

Nacka kommun och Trafikverket tog 2020 fram en åtgärdsvalsstudie för väg 260. Det övergripande syftet med åtgärdsvalsstudien är identifiera utformningsprinciper för väg 260 och klargöra förutsättningarna för ett statligt väghållarskap i urbana stråk, där anspråk som rör trafiksäkerhet och god stadsutveckling kan prioriteras före ökad framkomlighet på sträckan. Utgångspunkten är att ny bebyggelse ska ligga minst 12 meter från vägkant. Undantag kan dock medges. Vid mindre än 12 meter är det viktigt att beakta risk, buller samt drift/underhållsaspekter. Ny bebyggelse ligger cirka 9 meter från körbanekant. Under avsnittet *Buller* framgår att bullerförordningen klaras för ny bebyggelse. Under avsnittet *Farligt gods* framgår att det i närhet inte finns några utpekade transportleder för farligt gods. En riskutredning har därför inte tagits fram. Förslaget avstånd mellan bebyggelse och körbanekant bedöms inte utgöra ett hinder.

Planområdet närmast Gillerondellen har bestämmelse **GATA** och omfattar Trafikverkets vägområde. Anledningen till planläggningen av vägområdet är att det finns en rest av en detaljplan som ny detaljplan kan släcka ut. Ett mindre markområde i den västra delen av ytan inkluderas i detaljplanen då kommunen vill utöka kommunal fastighet i syfte att hela den befintliga gångbanan ska ligga på kommunal fastighet samt möjliggöra för en breddning av gångbanan.

Biltrafiken inom planområdet väntas bli begränsad. När hela stadsutvecklingsprojektet är färdigställt är avsikten att ett underjordiskt garage med totalt två in- och utfarter ska finnas, en längst i väster (inom planområdet) och två i öster (utanför planområdet). In- och utfarterna placeras nära huvudgatorna och i utkanten av området för att minska trafiken genom området.

Idag angör biltrafik och leveranser från Planiavägen i öster och från Järlaleden/Gillerondellen i väster, något som kommer kvarstå även med detaljplanen. Trafiksituationen i Sicklaområdet är idag högt belastat och köbildning uppstår under rusningstid, främst för västgående trafik vid Gillerondellen. Trafikanalyser kopplat till detaljplanen visar fortsatta köer för västgående trafik vid Gillerondellen till följd av kommunens stadsutveckling. Dock bedöms inte detta vara en effekt av denna detaljplan utan av den förväntade trafikökningen i stort i regionen och kopplat till kommunens utvecklingsplaner. Trafikanalysen kopplat till detaljplanen visar att trafiken ut från området är belastad men att Gillerondellens utformning med placering av övergångställen bidrar till att naturliga luckor skapas där trafiken kan ta sig ut från området. Dock kan kortare perioder av kö uppstå. Det område där trafiksituationen bedöms vara som mest belastad är för västgående trafik in i Gillerondellen där köerna i rusningstrafik blir mycket långa och i perioder sträcker sig hela vägen till Planiarondellen i öst. Sammanfattningsvis är trafiksituationen i Sickla idag stundtals mycket belastad och kommer fortsätta vara det i och med den planerade stadsutvecklingen och utan en koppling mellan Planiavägen och Järlaleden. Dock bedöms denna situation inte vara kopplad till projekt Tryckluftsfabriken utan snarare till övrig genomfartstrafik samt befintlig trafik till och från handelsområdet Sickla köpkvarter (Tyréns, 2024).

Påverkan på berörda korsningar har analyserats i trafikutredningen. Korsningen Gillerondellen (Järlaleden/Gillevägen) är den korsning som bedöms få ta hand om den största andelen av den från planområdet nyalstrade biltrafiken. Kapacitetsberäkningarna visar på små skillnader mellan nollalternativet och planen. Under förmiddagarna ser situationen god ut och under eftermiddagen beräknas tillfarten till Siroccogatan ha en situation som ligger mellan önskvärd och godtagbar framkomlighet, något som speglar att trafiken tilltar på eftermiddagarna vid handel.

Parkering

Planförslaget innebär att befintlig markparkering omfattande cirka 190 bilplatser försvinner när den nya bebyggelsen uppförs. Inom hela området Sickla köpkvarter finns i dagsläget samtidigt ett överskott av parkering under normala förhållanden. Bedömningen är därför att borttagandet av befintlig markparkering inte kommer leda till någon brist på bilparkering i området som helhet.

Behovet av parkering för bil och cykel ska uppfyllas i enlighet med kommunens modell för beräkning av parkeringsbehov för bostäder. Riktlinjerna anger parkeringstal som är dynamiska och flexibla vilket innebär att parkeringsbehovet kan förändras under projektets genomförande, exempelvis om förhållandet mellan stora och små lägenheter förändras. En avstämning av parkeringsbehov sker i bygglovsskedet utifrån gällande parkeringstal. Kommunen möjliggör även för en reduktion av parkeringstalet om vissa mobilitetsåtgärder genomförs. Sådana mobilitetsåtgärder kommer utredas vidare i den fortsatta planeringen och stäms slutligen av i bygglovsskedet. Kommunen har inga fastställda parkeringstal för andra användningar än bostäder. Då ska i stället ett lämpligt parkeringsbehov utredas och bedömas i samband med detaljplanens framtagande för att säkerställa att behovet kan tillgodoses. Enligt den trafikutredning som tagits fram (Tyréns 2023) är bedömningen att parkeringstal om 8 platser/1000 kvm BTA för kontor är lämpligt. Bedömningen är vidare att ett generellt parkeringstal om 20 platser/1000 kvm BTA för handel (dagligvaruhandel och sällanköpshandel) är lämpligt. Enligt trafikutredningens beräkningar kan det totala parkeringsbehovet minskas med 20 % genom samnyttjande. För cykelparkering bedöms 20 cykelplatser/1000 kvm kontor och 25 cykelplatser/1000 kvm handel som lämpligt.

Den planerade bebyggelsens parkeringsbehov ska lösas inom kvartersmark eller med samnyttjande med närliggande fastigheters parkeringsanläggningar i enlighet med framräknat behov enligt ovan. Inom planområdet planeras parkering i huvudsak ske under marknivå i ett större sammanhängande garage som planeras i två våningar under stora delar av kvartersmarken samt under Siroccogatan där dock endast ett plan är möjligt. Sammantaget möjliggörs för omkring 800-900 bilplatser inom planområdet.

Där kvartersmark för parkeringsgarage **(P)** och allmän plats **GATA** överlagras finns det på plankartan två sektioner med angivna plushöjder för 3D-fastighetsbildning, sektionerna gäller inom $\mathbf{e_{10}}$ respektive $\mathbf{e_{11}}$ markerade område. För övriga användningsområden med **(P)** anger detaljplanen en generell bestämmelse.

- (P) gäller upp till 11.5 meter över nollplanet, gäller ej inom e_{10} samt e_{11} markerade områden.

Parkeringsplatser på allmän plats tillgodoser ett allmänt behov av angöring, tillgänglighet och parkering och kan inte tillgodoräknas vid bygglov.

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

Teknisk försörjning

Området omfattas av kommunalt verksamhetsområde för vatten, spillvatten och dagvatten. Det finns befintliga förbindelsepunkter utanför planområdet där fastigheter inom området ansluter till det allmänna VA-nätet. Fastigheter inom området har både enskilda och gemensamma vatten-, spillvatten- och dagvattennät. Huvuddelen av spillvattnet leds idag till en pumpstation som ingår i det befintliga gemensamma spillvattennätet. Denna har förbindelsepunkt mot det allmänna spillvattennätet norr om planområdet. Inom det gemensamma dagvattennätet ingår även fördröjningsanläggningar i form av magasin.

Vid utbyggnad av planområdet kommer ett nytt gemensamt system för vatten, dagvatten och spillvatten byggas ut inom kvartersmark som kommer att ansluta till befintliga gemensamma vatten-, spill- och dagvattennät. För det gemensamma spillvattennätet kommer en pumpstation att anläggas. Pumpstationen och de gemensamma näten kommer att ingå i en gemensamhetsanläggning. Mer information om gemensamma anläggningar framgår under rubriken *Fastighetsrättsliga frågor*. Pumpstationen planeras lokaliseras på samma nivå som det underjordiska garaget. Placeringen av pumpstationen är flexibel och ryms inom centrumändamål. Inget allmänt vatten- och spillvattennät kommer därför att förläggas inom planområdet. Fastigheterna inom planområdet kommer ansluta till befintliga förbindelsepunkter för vatten och spillvatten. Efter att dagvattnet fördröjts och renats enligt kommunens dagvattenstrategi kan dagvattnet från kvartersmark ledas vidare till allmänt dagvattennät. Ett allmänt dagvattennät med självfall kommer förläggas i Siroccogatan. Förbindelsepunkt för dagvatten kommer kunna erbjudas fastigheter som angränsar mot Siroccogatan. Mer information om dagvatten framgår under rubriken *Dagvatten, grundvatten och skyfall.*

Elnätet på Sicklaön ägs av Nacka Energi AB. Inom planområdet finns ett befintligt elnät med ledningsrätt som Nacka Energi är huvudman för. I samband med detaljplanens genomförande kommer elnätet behöva byggas ut med nya nätstationer och nya ledningsstråk. I detaljplanens sydvästra del regleras ett E-område med utrymme för en ny dubbel nätstation. Nätstationen behöver placeras fristående med stödmur mot Järlaleden i söder. Ytterligare ett E-område för ny nätstation möjliggörs i den befintliga byggnaden panncentralen, mellan kvarter B och kvarter C. Nätstationens läge i höjd regleras med $\mathbf{e_{13}}$.

e_{13} E_1 gäller mellan 11.5 meter och 14.8 meter över angivet nollplan

En energicentral, vilken regleras med användningen **E_2**, medges på kvartersmark. Energicentralen planeras för produktion av värme och kyla. Detaljplanen medger en flexibel placering av energicentralen, men dess utbredning begränsas genom två e-bestämmelser, se nedan.

e_1 (E_2) gäller upp till 11.5 meter över nollplanet
e_3 Största bruttoarea för (E_2) är 500 m^2

För detaljplanen finns en avfallsutredning som presenterar olika möjliga insamlingssystem (Tyréns, 2023). Val av insamlingssystem för avfall styrs inte i detaljplanen. Fastighetsägarens huvudspår är att låta insamlingen ske via miljörum i gatuplan, både för bostäder och verksamheter/kontor. För verksamheternas/kontorens avfall finns en ambition att hämtning i ett senare skede till viss del ska kunna utföras från det underliggande garageplanet. Det finns i detaljplanen utrymme för traditionella miljörum för insamling av hushållsavfall och förpackningar och returpapper. Hämtning kan ske med angöring från planerade gator och torg. Avståndet från angöringsficka till miljörum understiger 10 meter för samtliga föreslagna placeringar av bostädernas miljörum. På kvartersmarken sker upphämtning på gator som planeras regleras som gågata eller gångfartsområde. För att möjliggöra angöring inom 10 meter från avfallsrummen i sydöstra hörnet av kvarter C krävs att en plats för angöring ordnas utanför planområdesgränsen.

Störningar och risker

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

Trafikbuller

Planområdet berörs av omgivningsbuller från väg och järnväg, och till viss del av buller från tekniska installationer och leveranstrafik. Bedömningen av bullersituationen utgår från ett framtida läge år 2040 med prognostiserade trafikmängder på omgivande vägar och spår (Tyréns, 2024). I april fattades beslut att avsluta projektet med att höja upp järnvägen genom Sickla på bro. Upphöjningens påverkan på planen beaktas dock fortsättningsvis i den genomförda bullerutredningen (Tyréns, 2024). I utredningen har bullernivåer för tre olika scenarion beaktats; nollalternativ med Saltsjöbanan i dagens läge, utredningsalternativ med Saltsjöbanan i dagens läge samt ett utredningsalternativ där järnvägen höjts upp på en bro. I utredningen *Saltsjöbanans upphöjning Sickla, Nacka* (Akustikkonsulten 2023-05-08) redovisas olika åtgärdslösningar som behövs för att riktvärdena för bullernivåer ska innehållas med Saltsjöbanan i upphöjt läge. Bullerutredningen för Tryckluftsfabriken (Tyréns, 2024) utgår från att det blir åtgärder i form av räldämpare och vibrationsdämpare vid en upphöjning, de åtgärder som bedömts som rimliga i relation till kostnad och nytta av projektgruppen som arbetade med Saltsjöbanas upphöjning.

Enligt plan- och bygglagen (PBL), plan- och byggförordningen (PBF) och Boverkets byggregler (BBR) ska buller beaktas vid planering, projektering och utförande av bebyggelse. För kontor och

verksamheter finns inte några riktvärden för bullernivåer vid fasad, däremot finns inomhusnivåer reglerade i bland annat Boverkets byggregler (BBR) och av arbetsmiljöverket. Planens bebyggelse för kontor och centrumändamål bedöms kunna dimensioneras så att regler och riktvärden uppfylls.

Vad gäller bostäder utgår bedömningen från utomhusvärden vid fasad, både ekvivalent och maximal nivå, samt nivåer på uteplats. Bedömningen följer förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader, samt Boverkets allmänna råd (2020:2) om industri- och verksamhetsbuller. Detaljplanen har utformats så att angivna riktvärden kan följas. Inomhusvärden för bostäder regleras i Boverkets byggregler (BBR).

Om Saltsjöbanan inte höjs upp, utan förblir i dagens läge, skapas ingen avlastande förbindelse för biltrafiken mellan Planiavägen och Värmdövägen, med en stor trafikökning på Järlaleden som konsekvens. Ett scenario med Saltsjöbanan i befintligt läge ger följaktligen högre ljudnivåer i områdets södra del, eftersom denna påverkas mer av vägtrafiken på Järlaleden, men lägre nivåer mot norr. I scenariot med Saltsjöbanan i upphöjt läge ses i stället högre ljudnivåer i områdets norra hälft, eftersom denna påverkas mer av spårtrafik än vägtrafik. De två scenarierna har därför vägts samman och högsta ljudnivåer är dimensionerande.

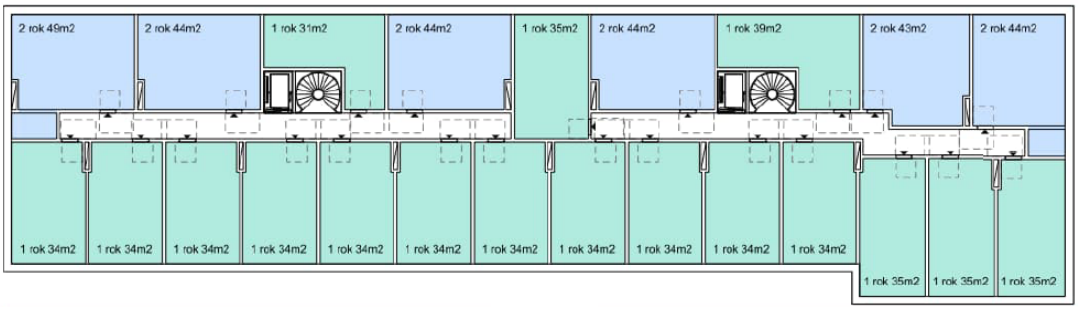
Med Saltsjöbanan i befintligt läge uppgår den ekvivalenta ljudnivån från trafik till som högst 65 dBA vid fasad för bebyggelse vid Järlaleden, beräknat för planalternativet 2040. Den maximala ljudnivån uppgår till som mest 82 dBA. I framtidsscenariot med Saltsjöbanan i upphöjt läge beräknas som högst 62 dBA ekvivalent ljudnivå, respektive 80 dBA maximal ljudnivå vid Järlaleden.

Bostäderna i kvarter C får i scenariot med Saltsjöbanan i dagens läge lägre, eller likvärdiga, ljudnivåer än i scenariot med Saltsjöbanan upphöjd. Ekvivalent ljudnivå vid fasad beräknas till som högst 59 dBA i båda scenarion. Detta innebär att bostäder i kvarter C innehåller gällande riktvärden för trafikbuller i hela kvarteret, oberoende av planlösning och oberoende Saltsjöbanans läge. Högst ljudnivåer fås vid nedre delen av fasad mot Siroccogatan. Dominerande ljudkälla är vägtrafik på Siroccogatan. Trafikmängden på gatan bedöms inte påverkas av Saltsjöbanans läge. Buller från Järlaleden skärmas av kvarter J och H vilket gör att en förändring av trafiken på Järlaleden har begränsad inverkan på ljudnivån vid kvarteret. Riktvärden för industribuller beräknas i dagsläget överskridas på de översta våningar i kvarterets norra del. Om inga åtgärder vidtas för att sänka ljudnivån kommer därmed lägenheternas planlösning att behöva bulleranpassas i denna del, vilket säkerställs genom planbestämmelse.

Trafikökningen på Järlaleden, som beräknas om Saltsjöbanan behålls i nuvarande läge och Planiavägen/Värmdövägen inte kan avlasta vägen, gör att ljudnivån vid kvarter J beräknas bli upp till 65 dBA ekvivalent nivå vid fasad mot Järlaleden. Att jämföra med 62 dBA vid framtidsscenariot med upphöjd Saltsjöbana. Ljudnivån vid fasad mot Siroccogatan blir i princip

samma i båda scenarion; 53 - 59 dBA ekvivalent ljudnivå. Riktvärde för tyst sida (55 dBA) beräknas överskridas för samtliga våningsplan utom det översta, indragna våningsplanet.

På grund av de höga ljudnivåerna runtom kvarter J kan inte genomgående lägenheter med tillgång till ljuddämpad sida planeras, utom på det översta våningsplanet. I lägen där ekvivalent ljudnivå överskrider 60 dBA kan trafikbullerförordningen dock innehållas genom att planera smålägenheter mindre än 35 m^2, då den ekvivalenta ljudnivån inte överskrider 65 dBA. Mot Siroccogatan kan enkelsidiga lägenheter placeras fritt, oberoende av planlösning.

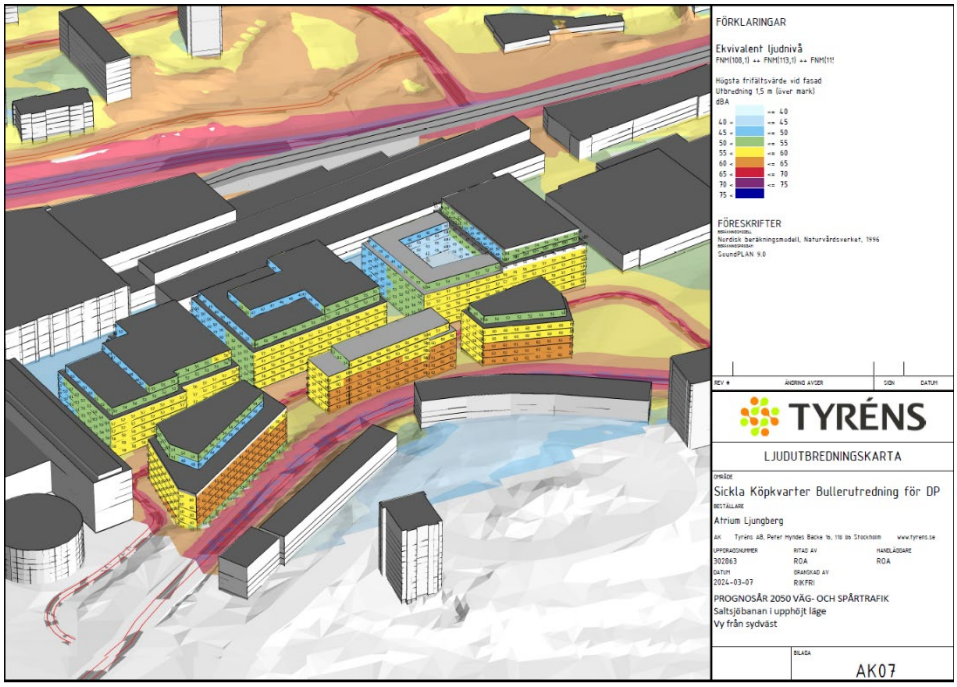


Figur 39. Möjlig planlösning kvarter J. Mot Järlaleden i söder ligger bullernivåerna på 60-65 dBA och därmed föreslås lägenheter mindre än 35 m2. Mot Siroccogatan i norr klaras riktvärdet 60 dBA.

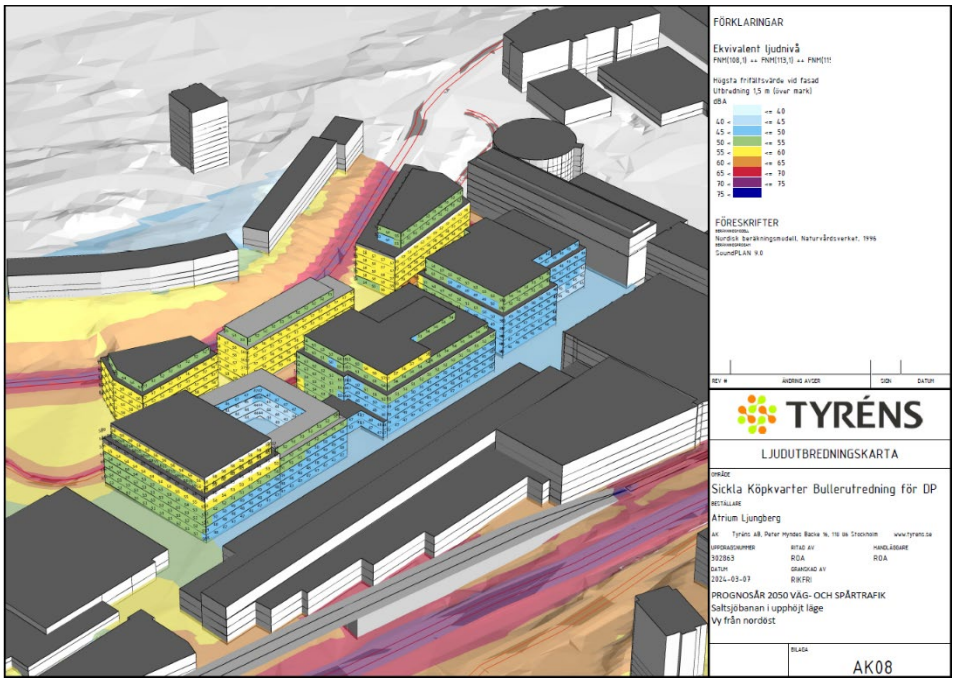
Om bostäder byggs i kvarter C klarar en kringbyggd innegård gällande riktvärden för utomhusmiljö. I kvarter J planeras det för gemensamma uteplatser på byggnadens tak. Ekvivalent ljudnivå i lägen för uteplatserna beräknas till 52 - 54 dBA med Saltsjöbanan i befintligt läge, respektive 51 - 52 dBA med Saltsjöbanan i upphöjt läge, vilket innebär att riktvärdet om 50 dBA överskrids. Maximala ljudnivåer överskrider inte riktvärdena. För att sänka ljudnivån kan bullerskyddsskärmar anläggas vid uteplatserna. Höjden på dessa skärmar bör vara minst 1,5 meter.

Beräknade trafikbullernivåer för båda utredda framtidsscenarier redovisas nedan, både för ekvivalent och maximalt buller. Kommunen bedömer sammantaget att förutsättningar för att klara trafikbullerförordningen finns och att planbestämmelsen i plankartan säkerställer detta vid genomförandet.

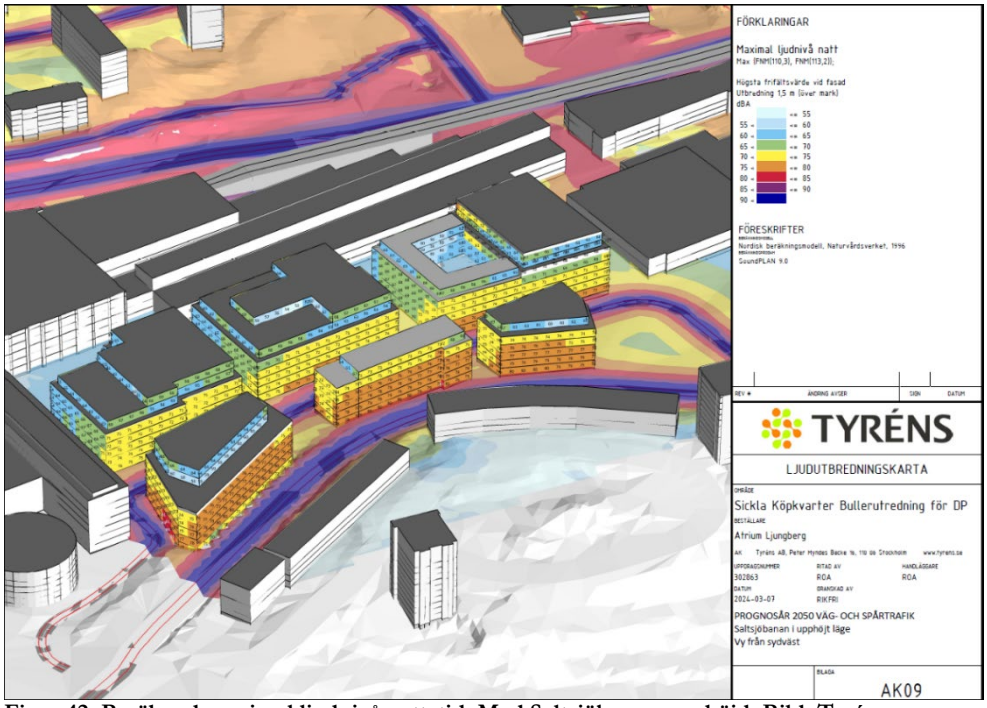
Bullernivåerna vid befintliga bostäder på Atlasvägen söder om planområdet, bedöms inte påverkas av detaljplanens genomförande, efter byggtiden.



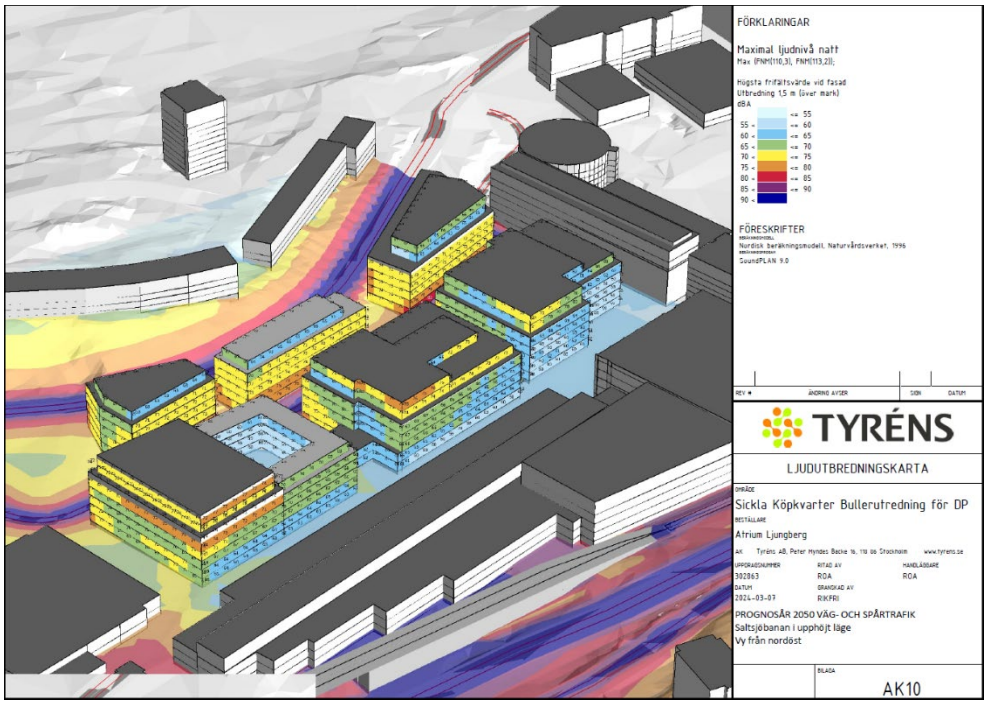
Figur 40. Beräknad <u>ekvivalent</u> ljudnivå. Med upphöjd Saltsjöbana. Bild: Tyréns, 2023.



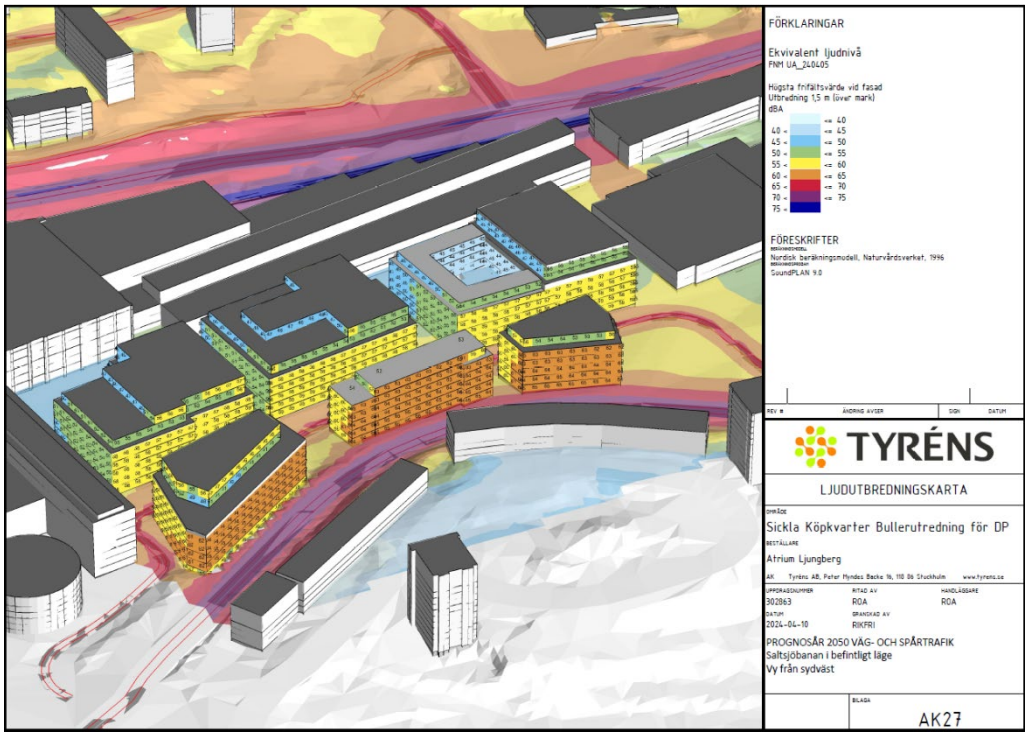
Figur 41. Beräknad <u>ekvivalent</u> ljudnivå. Med upphöjd Saltsjöbana. Bild: Tyréns



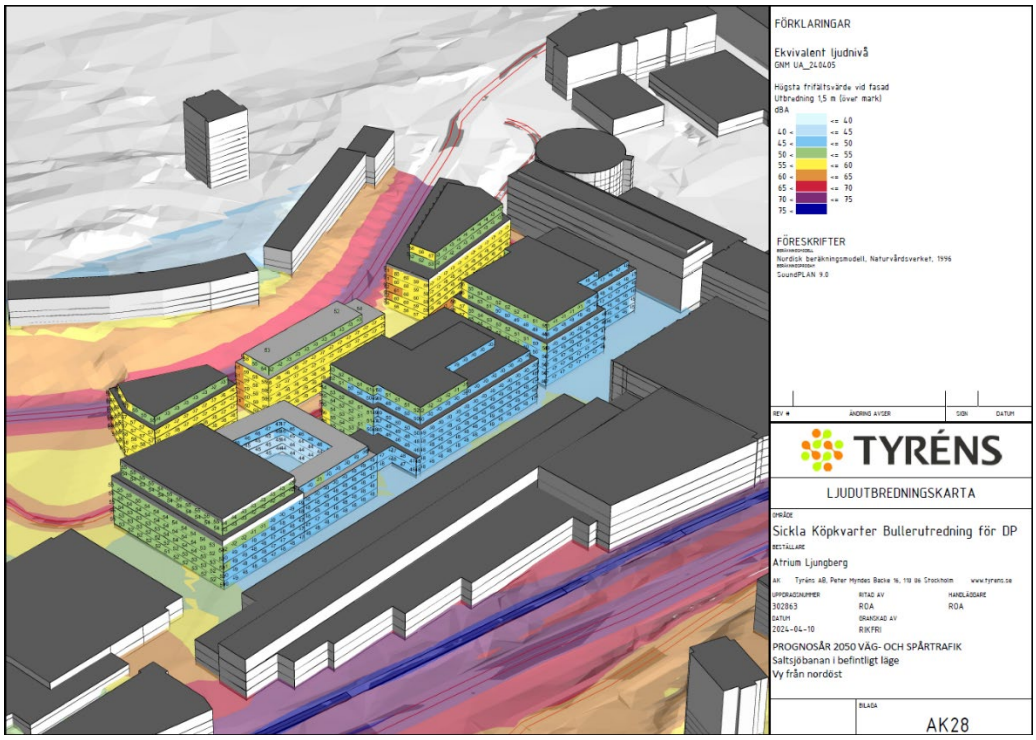
Figur 42. Beräknad <u>maximal</u> ljudnivå nattetid. Med Saltsjöbanan upphöjd. Bild: Tyréns



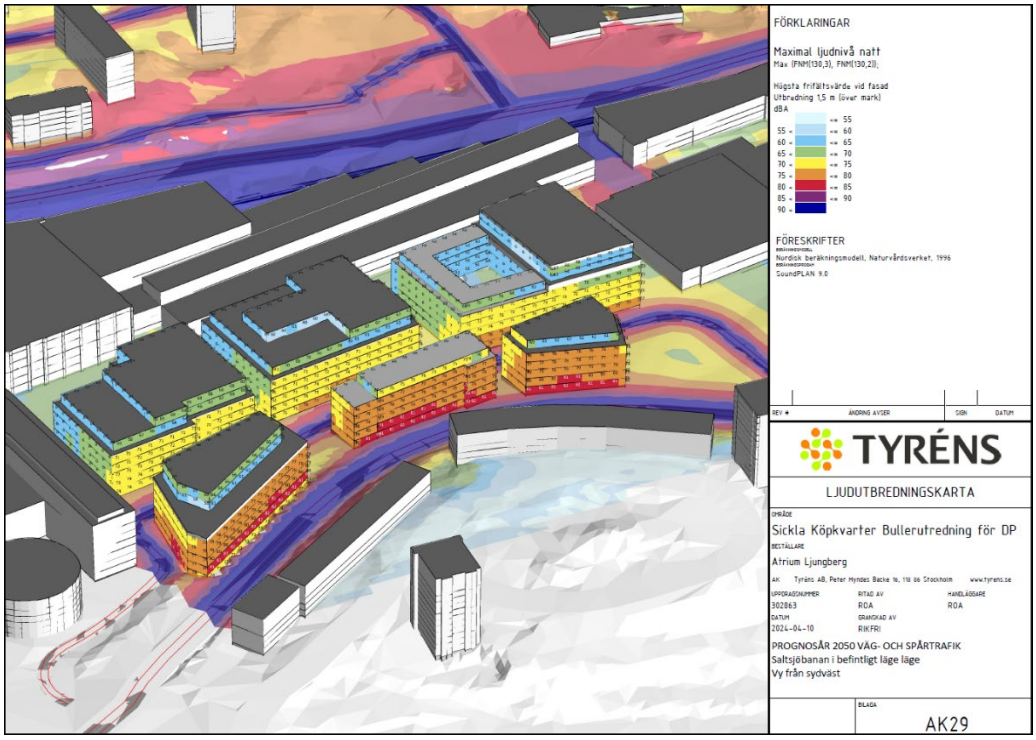
Figur 43. Beräknad <u>maximal</u> ljudnivå nattetid. Med Saltsjöbanan upphöjd. Bild: Tyréns



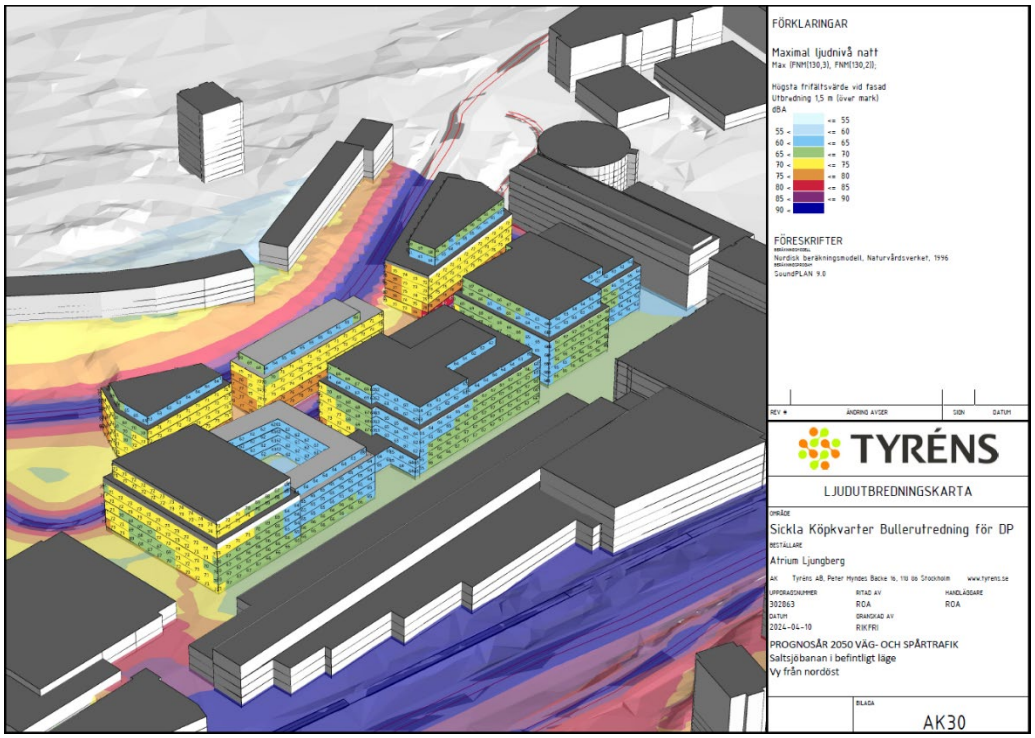
Figur 44. Beräknad <u>ekvivalent</u> ljudnivå. Med Saltsjöbanan i befintligt läge. Bild: Tyréns



Figur 45. Beräknad <u>ekvivalent</u> ljudnivå. Med Saltsjöbanan i befintligt läge. Bild: Tyréns



Figur 46. Beräknad <u>maximal</u> ljudnivå nattetid. Med Saltsjöbanan i befintligt läge. Bild: Tyréns



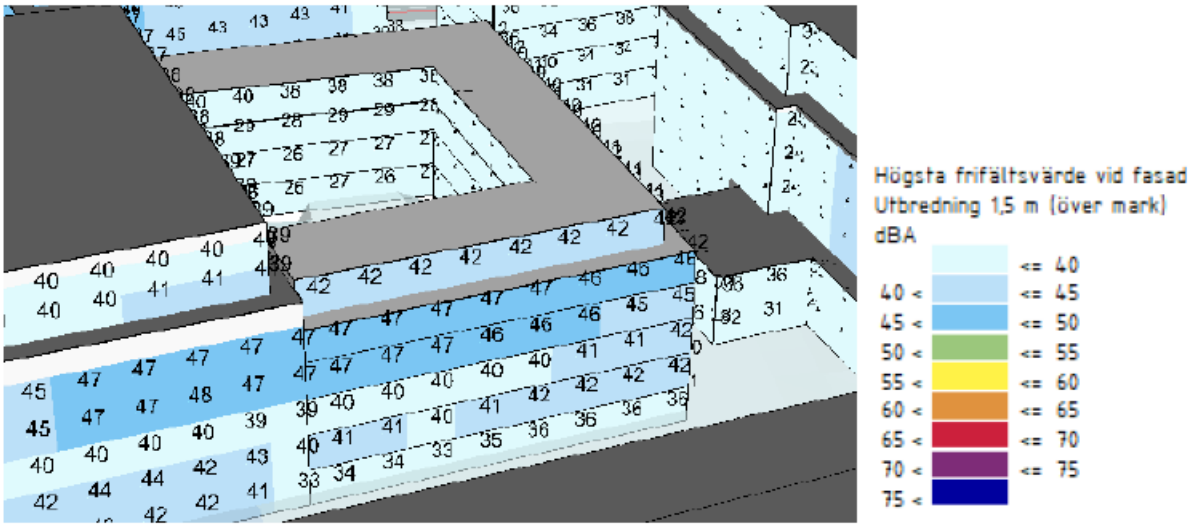
Figur 47. Beräknad <u>maximal</u> ljudnivå nattetid. Med Saltsjöbanan i befintligt läge. Bild: Tyréns

Följande planbestämmelse tillämpas i detaljplanen:

Bostäder ska utformas avseende trafikbuller så att:
- 60 dBA ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) vid bostadsbyggnads fasad ej överskrids. Där så inte är möjligt ska minst hälften av bostadsrummen i varje bostad ha högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad samt högst 70 dBA maximal ljudnivå vid fasad kl. 22.00-06.00 (frifältsvärden).
- bostäder upp till 35 m^2 får högst 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad (frifältsvärden).
- om uteplats planeras så ska ljudnivån vid minst en gemensam uteplats i anslutning till bostäder inte överskrida 50 dBA dygnsekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå från väg- och spårtrafik. Maximal ljudnivå får överskridas med högst 10 dBA fem gånger per timme kl. 06.00-22.00.

Buller, vibrationer och stomljud från industri och verksamheter

Lastkajer och utvändiga fasta installationer i och intill planområdet räknas som externt industribuller. Buller från dessa bedöms mot riktvärden i Boverkets allmänna råd 2020:2. I anslutning till planområdet finns bland annat Magasinet och ICA, med bullrande utrustning på tak och lastkajer. Vid de planerade bostadskvarteren beräknas industribullernivån från dessa ljudkällor till som högst 47 dBA ekvivalent ljudnivå. De högsta ljudnivåerna beräknas vid den norra delen av kvarter C. Dominerande ljudkälla är fläktsystemet på ICA:s tak. Om inga åtgärder vidtas riskerar därmed riktvärden enligt Boverket zon A att överskridas under kvällar och nätter, vilket innebär att bostäderna kommer att behöva bulleranpassas. Ljudnivån på den bullerutsatta byggnadens motsatta fasad, mot kvarterets innergård, beräknas bli väl under gällande riktvärden avseende båda trafik- och industribuller. Att utforma lägenheter som innehåller riktvärden enligt Boverket zon B bedöms därmed vara möjligt. Industribuller från fasta installationer på befintliga tak behöver bevakas vid projektering av bostäderna. Även nytillkomna installationer behöver beakta framtida markanvändning.



Figur 48. Beräknad ekvivalent ljudnivå vid kvarter C:s norra fasad, industri- och verksamhetsbuller. Bild: Tyréns

Väster om planområdet finns en provgruva med en testanläggning för bergborr- och gruvmaskiner. Nedfart till gruvan sker idag via infart placerad i läge för kvarter K. Nedfarten kommer överbyggas samt förlängas österut med ny infart placerad mellan kvarter K och J.

Verksamheten i provgruvan bedöms som miljöfarlig verksamhet. Funktionen har funnits på platsen omkring 80 år, gruvverksamheten är dock oreglerad. Verksamheten har i sin nuvarande form inte bedömts vara tillståndspliktig. Då provgruvan saknar tillstånd bedömer kommunen att behovet och intresset att förtäta i detta centrala läge med god kollektivtrafik är större än att gruvans verksamhet ska förbli oinskränkt. Om verksamheten vill utvidga gruvans utbredning i framtiden, så att risken för stomljud eller buller ökar, bör detta regleras i ett miljötillstånd av aktuell tillståndsmyndighet. Då tas hänsyn till alla befintliga bostäder i gruvans närområde.

Beräkning av stomljud orsakade av provborrning i gruvan har utförts i syfte att bedöma risken för stomljudsstörning i den i planområdet närmaste planerade bostadsbyggnaden (Tyréns, 2024). Avståndet mellan den aktiva delen av gruvan och bostadsbyggnaden är 220 meter. Den beräknade stomljudsnivån på avståndet 220 meter är 19 dBA. Riskavståndet för maximal stomljudsnivå på 25 dBA är ca 155 meter. Stomljud från bergborrning bedöms vara ett tonalt ljud. 25 dBA motsvarar de riktvärden avseende ekvivalent ljudnivå inomhus i bostäder som ges av Boverket (BBR) och Folkhälsomyndigheten (FoHMFS 2014:13) för ljud med hörbara tonkomponenter. Med dagens utformning av gruvan bedöms det inte krävas några särskilda åtgärder för de planerade bostäderna sett till stomljud från gruvan.

Norr om planområdet pågår utbyggnad av tunnelbanan. Sickla station planeras få en uppgång strax nordöst om planområdet. Rulltrappor, transformatorer och övriga tekniska installationer kopplade till tågspår behöver detaljstuderas med avseende på luft- och stomburet buller vid projektering av kvarter C. Gällande bullerkrav i bostäder och lokaler ska innehållas. Luftburet buller från fasta externa installationer bör förebyggas och bullernivåerna ska jämföras mot Boverkets allmänna råd för externt industribuller.

Inom planområdet planeras för vindsnurror på vissa tak, vilket kommer att generera buller. Även detta buller behöver beaktas i fortsatt planering. Gällande riktvärden avseende industribuller ska innehållas vid bostadsfasad. Även buller från fläktutblås, kylmedelskylare och andra tekniska installationer kopplade till de planerade byggnaderna ska innehålla riktvärden.

Följande planbestämmelse tillämpas i detaljplanen:

Bostäder ska utformas med avseende på industri- och verksamhetsbuller så att:
- Buller inte överstiger 50 dBA ekvivalent ljudnivå kl. 06.00-18.00 vid bostadsfasad eller om så inte är möjligt högst 60 dBA ekvivalent ljudnivå om minst hälften av bostadsrummen i varje bostad får högst 45 dBA ekvivalent ljudnivå kl. 06.00-18.00 vid fasad (frifältsvärden).
- Buller inte överstiger 45 dBA ekvivalent ljudnivå kl. 18.00-22.00 och helg vid bostadsfasad eller om så inte är möjligt högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå om minst hälften av bostadsrummen i

varje bostad får högst 45 dBA ekvivalent ljudnivå kl. 18.00-22.00 och helg vid fasad (frifältsvärden).
- Buller inte överstiger 45 dBA ekvivalent ljudnivå kl. 22.00- 06.00 vid bostadsfasad eller om så inte är möjligt högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå om minst hälften av bostadsrummen i varje bostad får högst 40 dBA ekvivalent ljudnivå kl. 22.00- 06.00 vid fasad (frifältsvärden).

Stomljud och kännbara vibrationer från trafik
Störande vibrationer i byggnader kan uppstå vid passage av vägfordon på ojämnt underlag, exempelvis vid skador i vägbana, farthinder eller vägbrunnar. Risken ökar ju närmre en byggnad vägen ligger och påverkas också av markens geotekniska sammansättning. Byggnader av tung konstruktion har generellt högre motståndskraft mot vibrationer än hus som byggts med lätt byggteknik.

Den framtida tunnelbanetrafiken, tunnelbanans installationer samt underhållsarbeten nattetid utgör risker för stomljud i de planerade byggnaderna inom planområdet. Risk för stomljud och vibrationer föreligger även från Saltsjöbanan. Stomljudsförebyggande åtgärder i byggnaderna kan krävas beroende på val av grundläggning och frågan måste detaljstuderas i projekteringen. Avståndet mellan planerade bostäder och tågspår är så pass stort att eventuella åtgärder bedöms bli begränsade i sin omfattning.

Vidare kan planerade pumpstationer i planerade garage och enskilda byggnader ge upphov till stomljud. För att undvika detta krävs åtgärder.

Följande planbestämmelse tillämpas i detaljplanen:

Byggnader med bostäder och hotell ska grundläggas och utformas:
- så att maximal stomljudsnivå, i bostadsrum samt rum för sömn och vila, ej överskrider 32 dBA FAST vid tågpassage.
- komfortvägd vibrationsnivå, i bostadsrum samt rum för sömn och vila, ej överskrider 0,4 mm/s vid tågpassage eller fordonsrörelse.

Buller från idrott
Sicklavallen ligger cirka 310 meter från närmaste planerade bostadsbyggnad, till viss del skärmad av Magasinet. Enligt beräkning för en fiktiv fotbollsmatch får bostäderna som högst 23 dBA ekvivalent ljudnivå. Området som helhet förväntas få ekvivalenta ljudnivåer under 40 dBA från Sicklavallen. Med tanke på bullernivåerna i området i övrigt, och det stora avståndet, förväntas liten risk för störning föreligga. Utöver befintliga Sicklavallen utreds även möjligheterna för att placera en fotbollsplan väster om Sickla Gymnastikhall, vid ett avstånd på drygt 200 meter från närmaste planerade bostad. De låga beräknade ljudnivåerna från befintliga Sicklavallen ihop med det relativt stora avståndet till närmsta bostad gör att fotbollsplanen inte bedöms medföra störning för framtida boende.

Farligt gods

I planområdets närhet finns inga utpekade transportleder för farligt gods, varken primära eller sekundära. På Saltsjöbanan i planområdets närhet förekommer inga farligt godstransporter. Norr om planområdet, på Värmdövägens norra sida, finns en mindre drivmedelsstation (OKQ8). Transporterna till OKQ8 kommer från Lugnets trafikplats och svänger sedan in vid Alphyddevägen. Drivmedelsstationen planeras att avvecklas i framtiden till följd av stadsutvecklingen i närområdet, men en bedömning behöver ändå ske utifrån nuvarande situation. Från planerad bebyggelse är det cirka 100 meter till körbana där transporter till OKQ8 går, och cirka 160 meter till stationens område. Mellan planerad bebyggelse och Värmdövägen finns befintliga byggnader i flera våningar i form av Sickla Galleria. Den aktuella drivmedelsstationen har analyserats i riskutredning som tagits fram samband järnvägsplanen tunnelbaneutbyggnaden (FUT, Olycksrisk – Bilaga 1). Drivmedelsstationen och risker förknippade med järnvägen och eventuell urspårning har även analyserats i riskutredning som tagits fram samband med planeringen för närliggande detaljplan Traversen (Risk-PM, Brandkonsulten, 2020-02-03). Trafikförvaltningen anger att riskområdet för Saltsjöbanan är 50 meter. Avstånd mellan planområdesgräns och spårområdet är cirka 56 meter. Utifrån ovan angivna mått och framtagna utredningar bedöms aktuell situation och avstånd inte föranleda några behov av ytterligare utredningar eller särskild riskreducerande reglering i detaljplanen. Utöver de transporter som sker till OKQ8 finns inga övriga uppgifter om transporter med farligt gods i närområdet.

Luftkvalité

En luftutredning gjordes över området 2017. För Järlaleden och Siroccogatan finns risk att miljömål tangeras alternativ överskrids för PM10, både för år och dygn. För att säkerställa en god inomhusmiljö i kvarter K, J och H reglerar detaljplanen placeringen av luftintag.

b_1 Ventilationen ska utföras så att friskluftsintag är vända bort från Järlaleden. Placering på tak föredras

Även för kvarter A, B och C är det bra för inomhusmiljön om friskluftsintagen placeras på tak eller bort från Siroccogatan, detta regleras dock inte på plankartan.

Lukt

Pumpstationen i garaget kan orsaka problem med lukt. Det är viktigt att studera vidare hur och var luften ska släppas ut.

Markens beskaffenhet

Geoteknik

Jordlagren i området består av fyllnadsjord på lera, torv, gyttja och silt, följt av morän innan berg. Jordmäktigheten i planområdet och dess närmaste omgivning varierar mellan 0 och 20 meter.

Jorddjupet är som störst i östra delen av detaljplaneområdet. I söder angränsas området av Järlaleden, som går i bergskärning. Området klassas enligt Sveriges geologiska undersökning (SGU) som högradonmark och ett radonsäkert utförande av grundläggningen krävs för att förhindra radon i inomhusmiljöer.

Enligt den miljötekniska markundersökningen förekommer grundvattnet i två magasin, ett övre och ett undre. De tidigare undersökningarna indikerar att de olika magasinen har god kontakt inom området. Det övre magasinet utgörs av vatten ovan leran i fyllningsjorden och det undre magasinet är i friktionsjorden under leran. Trycknivåerna inom de båda magasinen inom området varierar mellan +4.6 och +5.3, vilket motsvarar cirka 6 meter under befintlig markyta (cirka +11.5) i de centrala delarna. Tidigare undersökningar indikerar att det övre grundvattenmagasinet kan finnas i flera lokala magasin. Grundvattnets flödesriktning är främst mot Järlasjön.

Enligt *PM geoteknik* (Tyréns, 2023) bedöms marken som lämplig för planerad bebyggelse. Inför framtida byggnation erfordras geotekniska undersökningar för att fastställa de geotekniska grundläggningsförhållandena mer i detalj. Samtliga planerade byggnader bedöms helt eller delvis behöva grundläggas med pålar.

Risk för omgivningspåverkan på närliggande konstruktioner och vägar, exempelvis Järlaleden bedöms i detta skede som låg. Byggnader kommer pålgrundläggas och därmed inte belasta marken vilket skulle kunna ge upphov till sättningar. I kvarter J och H sammanfaller planerade byggrätter och anpassning av marken intill dessa, med slänten mot Järlaleden i söder. Där slänten är av teknisk betydelse för vägkonstruktionen kommer dess funktion upprätthållas. Under byggtiden sker detta med spont, för att sen ersättas av byggnadernas källarvägg som dimensioneras för att klara samma tryck. Samma sak gäller i läget för den planerade trappan, som kommer att dimensioneras för att klara kraven. Se vidare i *PM Schakt vid Järlaleden* (Looström, 2023).

Garage planeras anläggas under grundvattenytan. Vattentäta konstruktioner kommer därmed krävas. Vid schakter nära grundvattnets trycknivå i leran behöver hänsyn även tas till hydraulisk upptryckning av botten varpå lokal avsänkning av grundvatten kan behövas. Tillfällig avsänkning av grundvattennivån får endast utföras om det är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen skadas genom erforderlig pumpning. Avsikten är att en tillståndsansökan för vattenverksamhet ska göras. Risk för framtida sättningar förekommer vid permanent grundvattensänkning. Vid eventuell sänkning av grundvattentrycknivåer bör utredning om påverkansområde utföras av hydrogeolog.

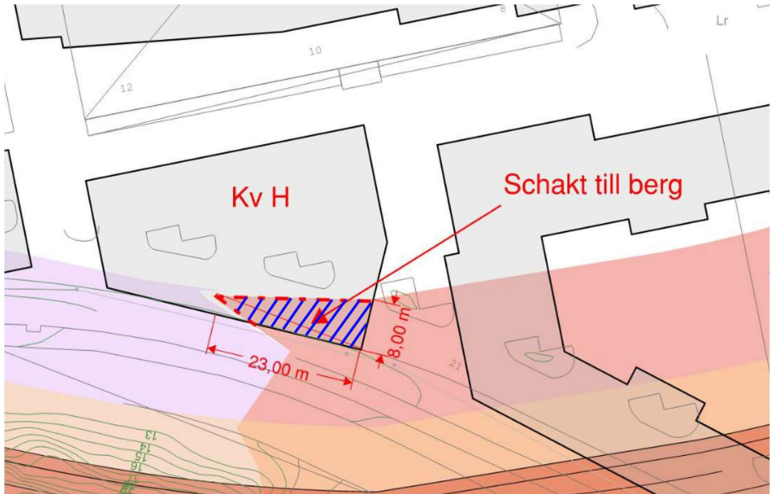
Stabilitetsproblem bedöms inte förekomma såvida schakt enbart utförs i befintliga fyllnadsmaterial i flacka sluttningar (max 1:1,5). För djupare schakter kommer sponter krävas ur ett arbetsmiljöperspektiv och med avseende på utrymmesbrist i plan.
Totalstabilitetsförhållandena inom detaljplanen bedöms vara tillfredsställande och ingen risk för

skred förekommer vid bibehållande av befintliga marknivåer. Generellt bedöms markförstärkningsåtgärder inom planområdet inte erfordras.

Den miljötekniska markundersökningen, utförd av WSP, konstaterar att fyllningen är förorenad, i många fall med värden överstigande FA (farligt avfall). Hänsyn till detta behöver tas vid framtida schakter samt dimensionering av grundläggning, dels för att förhindra eventuell ånggenomträngning genom bottenplattor, dels vid materialval med hänsyn till aggressiva ämnen.

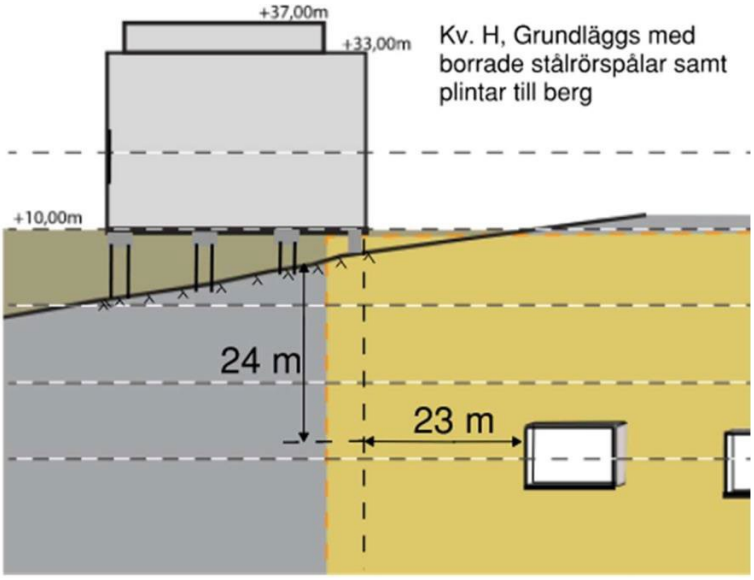
Schaktbegränsning kvarter H – påverkan på reservat för Östlig förbindelse

Kvarter H är delvis beläget inom område som Trafikverket har bedömt vara av riksintresse för en eventuellt kommande Östlig förbindelse, se figur 49.



Figur 49. Fotavtryck kvarter H samt omfattning av schaktreservat. Bild: Looström, 2023.

Följande konstateras angående förenligheten mellan Trafikverkets riksintresseanspråk och placeringen av kvarter H. Inom nu aktuellt planområde anger riksintressepreciseringen att det kommer bli aktuellt med bergtunnel och öppet schakt med ett skyddsområde. I *PM Schakt Kvarter H* (Looström, 2023) visas sektioner för kvarter H där bergtäckningen uppgår till 20–25 meter, se figur 50.



Figur 50. Grundläggningsprincip. Bild: Looström, 2023.

Det bedöms inte vara rationellt eller lämpligt att anlägga tunneln för Östlig förbindelse i öppet schakt med den bergtäckning man har inom kvarter H. Normalt utförs byggnation i öppen schakt där bergtäckning uppgår till mindre än cirka 5–10 meter beroende på tunnelbredd och bergkvalité.

Grundläggningen för kvarter H kommer dimensioneras och förberedas för att tillåta schakt ner till berg i byggnadens närhet. Jorddjupet i direkt anslutning till byggnaden inom berört område uppgår till 0-2.5 meter, det medför att schakt kan utföras relativt enkelt med slänt utan att det påverkar byggnadens grundläggning.

Bedömningen är att kvarter H kan byggas i den omfattning som föreslås i detaljplanen utan att det uppkommer några störningar av betydelse för en eventuell kommande Östlig förbindelse. Planen är således förenlig med bestämmelserna i 3 kap. 8 § miljöbalken då utformningen av kvarter H inte innebär att utförandet av Östlig förbindelse påtagligt försvåras.

Planbestämmelsen om begränsning av schakt och pålning tydliggör att tillkommande bebyggelse inom aktuella delar inte kommer utföras lägre än nivåerna 2.0 meter från grundkartans nollplan.

b4 Lägsta tillåtna nivå för schakt och pålning är 2.0 meter över nollplanet.

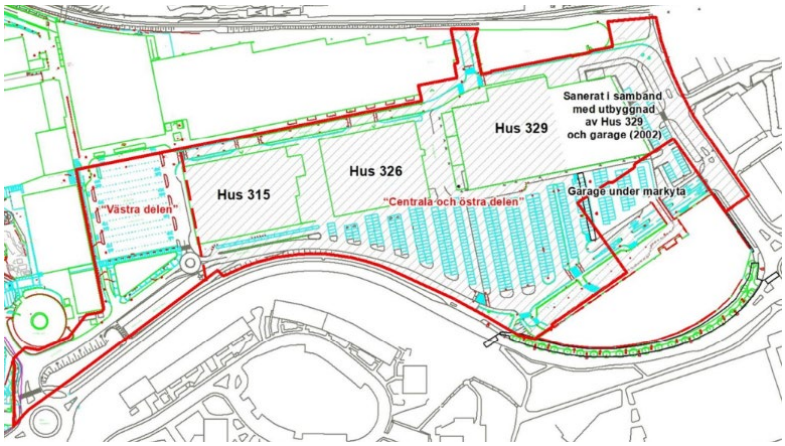
Markmiljö

Föroreningssituation

Planområdet har undersökts avseende markföroreningar i flera omgångar under perioden 2020-2024. Till följd av tidigare industriverksamhet med bland annat tippning av industriavfall är stora delar av jorden i området förorenad av metaller och polycykliska aromatiska kolväten (PAH), även andra föroreningar förekommer (WSP, 2023). Föroreningarna är knutna till

fyllnadsmassorna och avgränsas i djupled av naturligt lagrad jord, främst lera, som uppvisar låga föroreningshalter.

En riskbedömning av föroreningarna i fyllnadsjorden har bekräftat att det finns ett behov av åtgärder för att marken ska bli lämplig för sitt ändamål.



Figur 51. Undersökningsområdet är indelat i olika egenskapsområden, den västra delen samt den centrala och östra delen där före detta tippområdet ingår. Röd heldragen linje visar undersökningsområdets yttre gräns. Streckad röd linje visar den inre gränsen mellan västra delen och den centrala och östra delen. Rastrerat område visar möjlig utbredning av tippmaterial inom undersökningsområdet.

Föroreningar i grundvatten

Grundvattnet inom undersökningsområdet är provtaget vid upprepade tillfällen. Halterna av de ämnen som påträffats i fyllnadsjorden har vid samtliga grundvattenprovtagningar varit låga, både ovan och under leran. Metall- och PAH-föroreningen i jorden har genom laktester visats ha en låg rörlighet. PFAS har bara analyserats i grundvatten och ett diffust påslag har påvisats. Hälsoriskerna med PFAS kopplar till intag av grundvatten som dricksvatten, vilket inte är aktuellt, då allmänt VA-nät är utbyggt. Halterna av klorerade alifater (CAH) i grundvattnet har överlag varit låga. Klorerade lösningsmedel (CAH) har påträffats i både porluft och inomhusluft. Uppmätta halter tros bero på förorenat byggnadsmaterial i aktuella byggnader (som ska rivas), men andra orsaker kan också finnas. Inga provtagningar indikerar att det skulle finnas en lokal källa djupare ner i marken under byggnaderna. Om en idag okänd källa ändå påträffas, ska den att avgränsas och hanteras i samråd med miljötillsynsmyndigheten under genomförandet. Sammantaget bedöms uppmätta halter i porluft och grundvatten inom området inte medföra oacceptabla hälsorisker för den planerade bebyggelsen i undersökningsområdet.

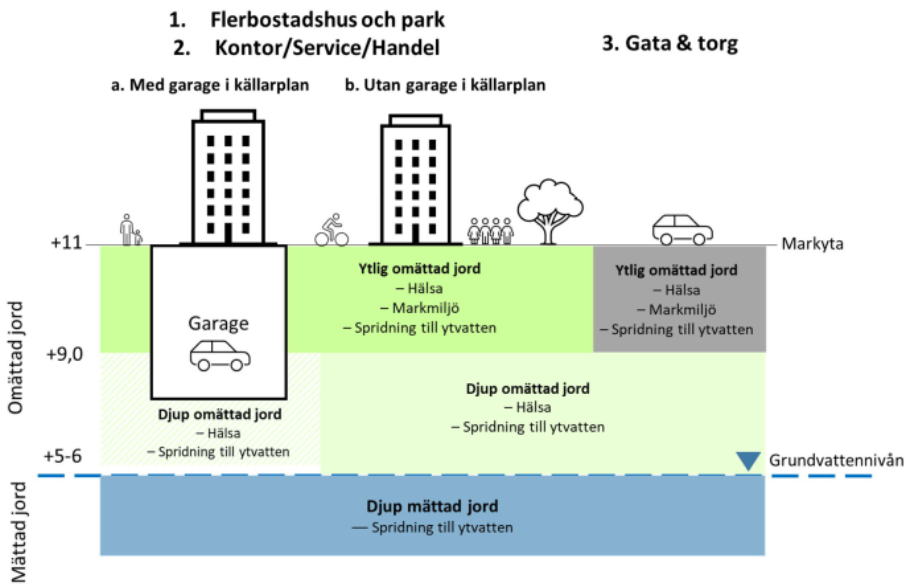
Åtgärdsbehov

- Åtgärder krävs på 0-2 meters djup, i fyllnadsjorden inom den centrala och östra delen av aktuell detaljplan, från och med hus 315 och österut, här finns tippmaterial från en före detta industritipp. Risk finns främst för hälsorisker vid direktexponering av bly, oavsett planerad markanvändning.

- Åtgärder krävs på mer än 2 meters djup i fyllnadsjorden från och med hus 315 och österut (på grund av hälsorisker vid direktexponering av bly och enstaka höga PAH-halter. Sannolikheten för att människor ska exponeras för förorenad jord på mer än 2 meter under markytan är dock begränsad. Ur ett hälsoriskperspektiv kan föroreningar lämnas kvar, en förutsättning är att föroreningen inte går i ångfas. Detta gäller när föroreningarna ligger djupare än 2 meter, och inte omfattas av anläggningsschakt. Risken för exponering via förångning av PAH-ämnen, baserat på laktester och porluftsmätningar, är låg. En hot spot med trolig tjära ligger utanför föreslagen plangräns.
- I den västra delen av undersökningsområdet (väster om hus 315) har inte motsvarande typ av tippmassor påvisats och föroreningshalterna är betydligt lägre än i övriga delar av undersökningsområdet. Även här kan bly på 0-2 meters djup innebära en oacceptabel hälsorisk. Bedömningen är osäker på grund av ett fåtal provpunkter i delområdet. Ytterligare provtagning kommer att ske inför anläggningsschakt i samråd med miljötillsynsmyndigheten. Eventuell återanvändning inom detaljplanen av massor från detta område ska också ske efter samråd med miljötillsynsmyndigheten.

I västra delen av planområdet planläggs mindre yta för PARK. Det finns fördelar kopplat till underhåll med användningen PARK, jämfört med GATA. Ytan är till sin storlek och utformning inte avsedd för uppehälle. Ytan ska åtgärdas till riktvärden som i princip motsvarar MKM-scenario för gata/torg, Bly, koppar och zink var de ämnen som överskreds på denna plats. Detta beskrivs i *PM Provtagning grönyta* (WSP, 2023).

En miljöteknisk utredning med fokus på den före detta panncentralen har tagits fram (WSP, 2023). I markplan planeras för publik verksamhet såsom café, restaurang, service, handel eller liknande. Källarplanet planeras för tekniska utrymmen. Pannrummet i källaren ska användas som undercentral. Varken publik verksamhet eller stadigvarande arbetsplats planeras i källaren. Under dessa förutsättningar, med begränsad vistelsetid, bedöms uppmätta halter inte innebära en oacceptabel risk. I och med den tydliga kopplingen till verksamheten i det före detta pannrummet, rekommenderas ändå en rengöring av ytskikt i denna lokal, vilket kan sänka PAH-halterna i luften. Utredningen av panncentralen beskrivs i *Kompletterande miljöteknisk utredning panncentralen* (WSP, 2023).



Figur 52. Konceptuell modell över scenarierna för platsspecifika riktvärden för stadsbyggnadsprojektet Tryckluftsfabriken och deras tillämpning. Olika färger innebär skillnader i antaganden avseende beaktade skyddsobjekt eller människors exponering.

Alla åtgärder avseende markföroreningar ska ske i samråd med miljötillsynsmyndigheten.

Genom saneringsåtgärder (avhjälpandeåtgärder) bedöms marken kunna bli lämplig för planerat ändamål inom detaljplanen. Platsspecifika riktvärden för jord har tagits fram för tre olika scenarion utifrån planerad exploatering. 1. Flerbostadshus och park - Med garage i källarplan och Utan garage i källarplan, 2. Kontor/service/handel - Med garage i källarplan och Utan garage i källarplan samt 3. Gata och torg. Hänsyn till byggnad med eller utan garage påverkar utspädningen av flyktiga ämnen till inomhusluften. Föroreningar har dessutom påträffats på olika djup. För att beakta risker med föroreningar på olika markdjup har riktvärden tagits fram för tre djupindelningar, Ytlig omättad jord (0–2 meter under markytan), Djup omättad jord (>2 m u my – grundvattenytan) och Djup mättad jord (grundvattenzonen). Förslag till platsspecifika riktvärden för hela planområdet presenteras i *Kompletterande miljöteknisk markundersökning, riskbedömning och åtgärdskostnader* (WSP, 2023). Detaljplanen reglerar följande för att säkerställa att markföroreningarna hanteras:

- Startbesked får inte ges för ändring av markanvändning eller nybyggnation förrän markföroreningar har avhjälpts och/eller skyddsåtgärder har vidtagits på tomten. Dock får startbesked ges för att avhjälpa dessa markföroreningar och/eller vidta skyddsåtgärder.

För att startbesked ska få ges vid ändrad markanvändning eller vid nybyggnation inom samma användning, ska tillsynsmyndigheten ha godkänt att markföroreningarna är avhjälpta och/eller skyddsåtgärder vidtagna till den nivå som krävs för att marken ska vara lämpad för det avsedda

ändamålet. De framtagna platsspecifika riktvärdena i utredningen *Kompletterande miljöteknisk markundersökning, riskbedömning och åtgärdskostnader* (WSP, 2023) utgör åtgärdsmål. Etappvis utbyggnation av planen tillåts och därmed även en etappvis sanering/utförande av skyddsåtgärder.

Kvicksilver har påträffats i relativt låga halter i jorden. Sammantaget visar uppmätta halter av kvicksilver i jord, i lakvätska från jordprov, i grundvatten samt efter resultatet från den senaste provtagningen i markens porluft att dess löslighet och flyktighet i området är begränsad (WSP, 2024). I enlighet med resultat och slutsatser som gjorts i denna rapport, bedömer Nacka kommun att risken för oacceptabel påverkan på inomhusluft i ovanliggande framtida byggnader kan uteslutas.

Spridningsriskerna har utretts, inklusive risken för påverkan från uppströms liggande förorening av framför allt klorerade alifater (men även andra ämnen). Ingen spridning in till undersökningsområdet från omgivningen har kunnat konstateras. Risken för spridning av föroreningar mellan olika delar inom undersökningsområdet bedöms vara låg baserat på föroreningarnas begränsade lakbarhet och låga halter i grundvatten. På grund av att utbyggnaden planeras ske från väster till öster, vilket sammanfaller med grundvattnets strömningsriktning, minskas dessutom risken för återkontaminering från område öster om denna detaljplan. Exploateringsavtalet ska reglera att genomförande av detaljplanen sker från väst till öst.

Föroreningssituationen inom undersökningsområdet, baserat på uppmätta halter i jord och grundvatten, bedöms inte utgöra en oacceptabel risk för spridning till Järlasjön eller Sicklasjön, varken idag eller i framtiden. Undersökningsområdet har en begränsad grundvattenbildning och det ingår i ett system med reglerat ytvatten. Därför bedöms ett förändrat klimat, med generellt större variationer i grundvattennivåerna (eller andra orsaker till förhöjda grundvattennivåer), inte få någon betydande påverkan på spridningen av föroreningar från området. Det bedöms inte finns något åtgärdsbehov på grund av spridningsrisker.

Vid mycket djupa schakter under grundvattenytan kan spridningsförutsättningarna förändras. Det behöver då säkerställas att återkontaminering mellan etapper inte sker. Fastighetsägaren har för avsikt att söka vattendom med anledning av tillfällig sänkning av grundvattennivån under byggskedet. Frågan om spridning och skyddsåtgärder mot återkontaminering hanteras därför vidare i tillståndsprocessen och i samråd med miljötillsynsmyndigheten. En etappvis utbyggnad bedöms vara möjlig ur föroreningssynpunkt.

Dagvatten, grundvatten och skyfall

Dagvatten

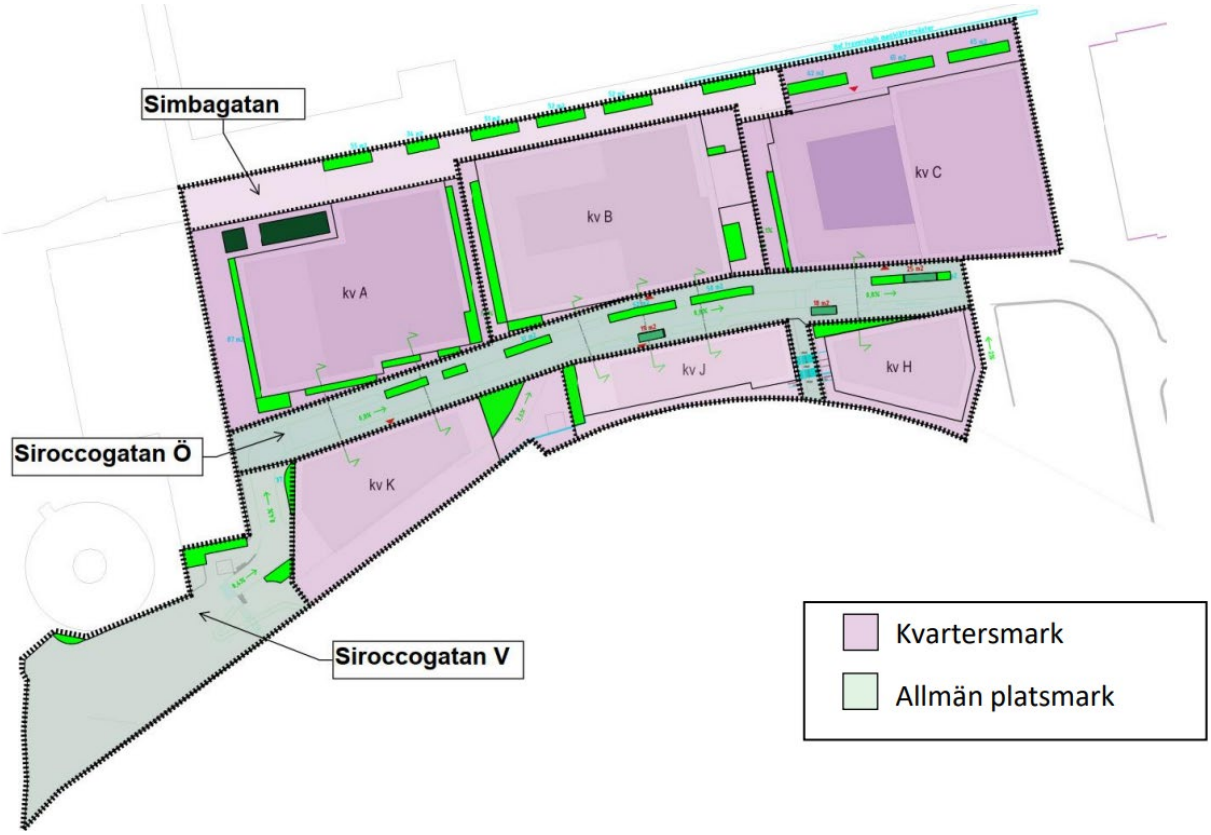
Planområdet ingår i ett större delavrinningsområde till Kyrkviken där Värmdövägen och området norr om Värmdövägen (Finntorp och Alphyddan) ligger uppströms Planiavägen. Värmdövägen och Saltsjöbanan är avskärande mot planområdet. Samma gränser gäller för tekniskt och

topografiskt/ytligt avrinningsområde. En skärmbassäng för rening av dagvatten finns nedströms planområdet i Kyrkviken. Planområdet ska dock på egen hand uppfylla de krav och riktlinjer som finns avseende dagvattenhantering och reningen i skärmbassängen kan ej tillgodoräknas för planens genomförande. Den hårdgjorda ytan inom planområdet minskar till följd av planens genomförande. Planområdet är generellt mycket flackt och låglänt, med en svag generell lutning österut.

Det framtida planområdet delas in i kvartersmark och allmän platsmark, se figur 53. Kvartersmarken är markerad med lila och upptar cirka 2.2 hektar. Allmän platsmark är i bilden markerad i grönt, och upptar 0.8 hektar.

VA-huvudmannen, Nacka Vatten och Avfall AB (NVOA) har ansvar för att trycklinjen ligger under markytan vid alla regn upp till 30-årsregn (markdimensionering) och att ledningsnätet ska klara att avleda allt flöde utan dämning upp till 10-årsregn (hjässdimensionering). NVOA har enbart ansvar för dagvattenledningar i allmän platsmark om dessa är anslutna till en fastighet. Om enbart gatuavvattning är anslutet till dagvattennätet ligger ansvaret för ledningarna hos Nacka kommun.

Erforderlig volym för att omhänderta 10 mm nederbörd har beräknats per delyta inom planområdet. Delytorna har delats upp per kvarter med omgivande markytor/kvartersgator, se figur 47. De beräknade erfordrade magasinsvolymerna behöver inrymmas i ytliga magasin i LOD-anläggningar för uppfyllnad av Nackas anvisningar för dagvattenhantering. Delytornas indelning kan behöva förfinas under kommande projektering då höjdsättning och utformning av ytor utförs med en högre detaljeringsgrad. Sammanlagt beräknas att 194 m^3 åtgärdsvolym behöver rymmas i LOD-lösningar inom kvartersmark och 57 m^3 inom allmän platsmark. Totalt för planområdet blir det 251 m^3. Det utgör därmed ett större volymbehov än de 72 m^3 som behövs för att inte öka flödena vid ett 30-årsregn. Utredningen visar att föroreningarna efter exploatering inte ökar om föreslagna dagvattenåtgärder vidtas, både med och utan att LOD tillgodoräknas. Detaljplanen klarar därmed kravet på att inte försämra MKN för vatten.

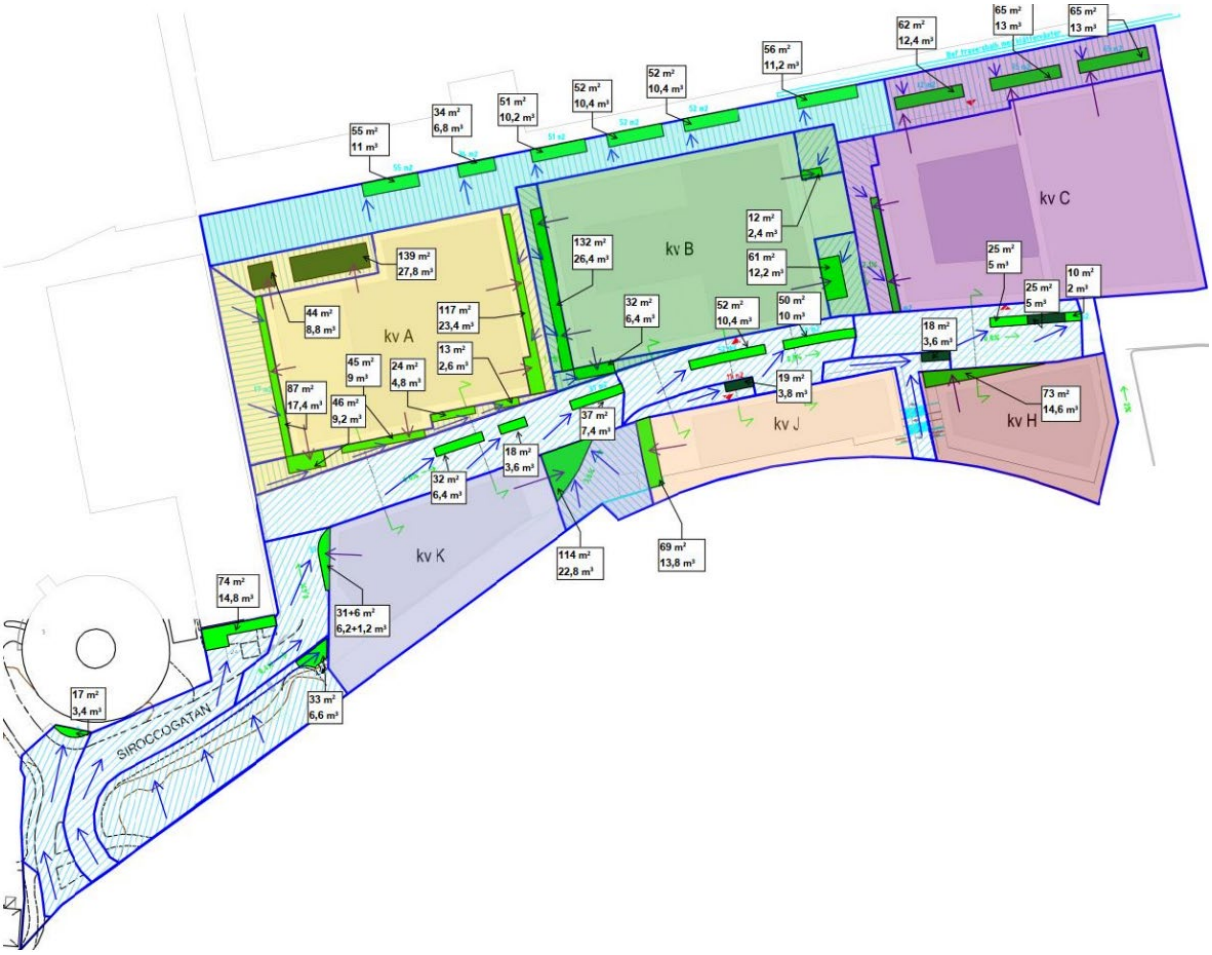


Figur 53. Delytor för dimensionering av LOD för planområdet avgränsade med svartstreckade linjer.

För både kvartersmark och allmän platsmark planeras LOD-anläggningarna främst som öppna regnbäddar där dagvatten kan inrymmas ovan substratet i en ytlig fördröjningszon med ett djup om 20 cm. Några gallertäckta regnbäddar planeras och även dessa har en ytlig fördröjningszon på 20 cm. Ett fåtal anläggningar planeras som skelettjordar. I figur 53 syns planerade anläggningars area tillsammans med föreslagna delavrinningsområden till anläggningen eller till en grupp av anläggningar. Tänkta flödesriktningar markeras av blå pilar. Projekteringen i kommande skede behöver göras med mål att stötta denna avvattningsplan. Val av inloppsstrukturer som bevattningsbrunnar, rännor och liknande görs då ytornas utformning och beskaffenhet planeras i högre detalj. En mer detaljerad avvattningsplan för takytorna tas fram då mer detaljer finns kring takytors lutningar och placering av hängrännor etc. Eftersom marken idag är förorenad så behöver LOD-anläggningarna anläggas med tät botten för att förhindra eventuell spridning av markföroreningar.

För att säkerställa dagvattenanläggningar som hanterar erforderlig volym regleras följande:

- Kvartersmarken ska utformas med växtbäddar som klarar fördröjning av de första 10 mm regn från hårdgjorda ytor.



Figur 53. Föreslagna delavrinningsområden till föreslagna anläggningar är avgränsade av blå linjer i figuren. Tänkt ytlig flödesriktning markerad med blå pilar. Olikfärgade fält visar olika delområden för vilka LOD dimensionerats.

Ett magasin har planerats öster om planområdet som del av avrinningsområdets dagvattenhantering. Den förändrade markanvändningen inom planområdet ökar inte behovet av magasinet och hindrar heller inte en framtida byggnation av magasinet.

Skyfall

När dagvattensystemet nått sin fulla kapacitet och dämning sker till markytan (över 30-årsregn) upphör VA-huvudmannens ansvar. Enligt Svenskt Vatten P110 samt Plan- och bygglagen ska gator och torg vid nybyggnation höjdsättas och utformas så att sekundär ytlig avrinning kan ske säkert till recipient eller yta där översvämning kan accepteras utan att orsaka skada på infrastruktur eller bebyggelse. Kommunen har ansvar för att möjliggöra en säker ytlig avledning längs med det allmänna gatunätet. På kvartersmark behöver höjdsättningen planeras så att säker ytlig avledning kan ske längs med de huvudsakliga avrinningsvägarna.

För detaljplanen har en skyfallsmodulering tagits fram att utreda konsekvenser av ett 100-årsregn med klimatfaktorn 1,25, ett avdrag motsvarande 10-årsregn (för simulering av ledningsnät) har gjorts. Tre scenarier har undersökts:

- Befintlig situation
- Framtida situation (planförslag samt planerade höjder för östra Siroccogatan, alternativ a)
- Framtida situation (planförslag samt planerade höjder för östra Siroccogatan, alternativ b)

Den östra delen av Siroccogatan ligger utanför planområdet men behöver byggas om för att säkra avledning av planområdets skyfallsvatten. Två utbyggnadsalternativ med olika höjdsättning (alternativ a och b) har studerats. En ombyggnad måste ske för att detaljplanen ska kunna genomföras i sin helhet.

Byggnationen i den västra delen av planområdet där genomförandet är tänkt att inledas, kvarter A och K som utgör etapp 1 (se figur 58), försämrar dock inte situationen vid skyfall upp-eller nedströms, då det inte blir någon skillnad i maximalt vattendjup. Denna del kan därför genomföras utan tänkt skyfallslösning.

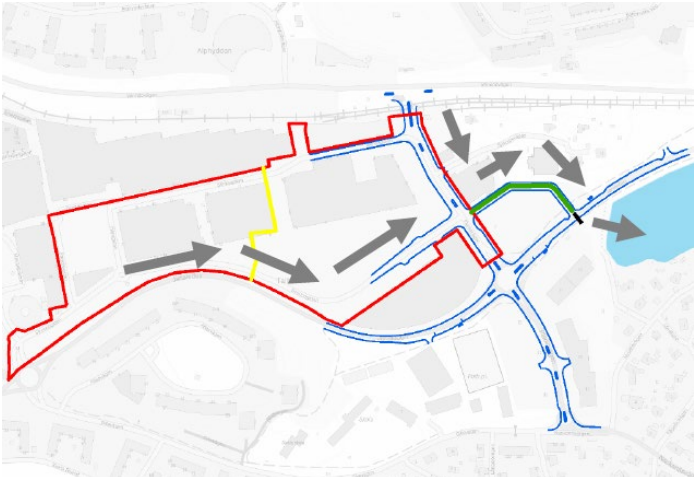
Det bedöms däremot inte möjligt att genomföra ännu en hel etapp utan att först säkra avledning av skyfall ut från planområdet. Om Etapp 2 (kvarter B och J) byggs ett kvarter i taget ska avledning av skyfallsvatten säkras senast innan byggnationen av det andra kvarter påbörjas. I det fall båda kvarteren byggs samtidigt, måste avledningen säkras senast när byggnationen påbörjas.

Skyfallsmodellen tar inte hänsyn till en eventuell förändring av uppströms liggande planer och projekt, till exempel vid Saltsjöbanan. I den framtida situationen förutsätts inom båda scenarierna att åtgärder för säker skyfallsavledning genomförs nedströms planområdet. Förstudien från 2017 presenterar följande åtgärder:

- Avledning genom stadsbyggnadsprojektet Sodafabriken i öster.
- Planerade skyfallskulvertar under Järlaleden mellan Sodafabriken och Kyrkviken.
- Projekterade höjder i Planiavägen-Planiarondellen-Järlaleden.

Slutlig lösning kommer avgöras i kommunens fortsatta projektering.

Framtagen skyfallsutredning presenterar även en tillfällig lösning, med syftet att kunna tillämpas om kommunen inte genomfört ombyggnad av Planiavägen/Järlaleden och dess skyfallsavledning innan tänkt genomförande av den aktuella detaljplanen.



Figur 55. Översiktskarta av planområdet, stadsbyggnadsprojekt och den förprojektering som gjordes 2017. Planområdet för Tryckluftsfabriken till vänster om gul linje. Gråa pilar visar flödesriktning i framtida scenarier, där Kyrkviken är recipienten. Foto inhämtat från SCALGO Live.

Resultatet för befintlig situation inom planområdet visar att det maximala vattendjupet är cirka 30 – 50 centimeter vid skyfall.

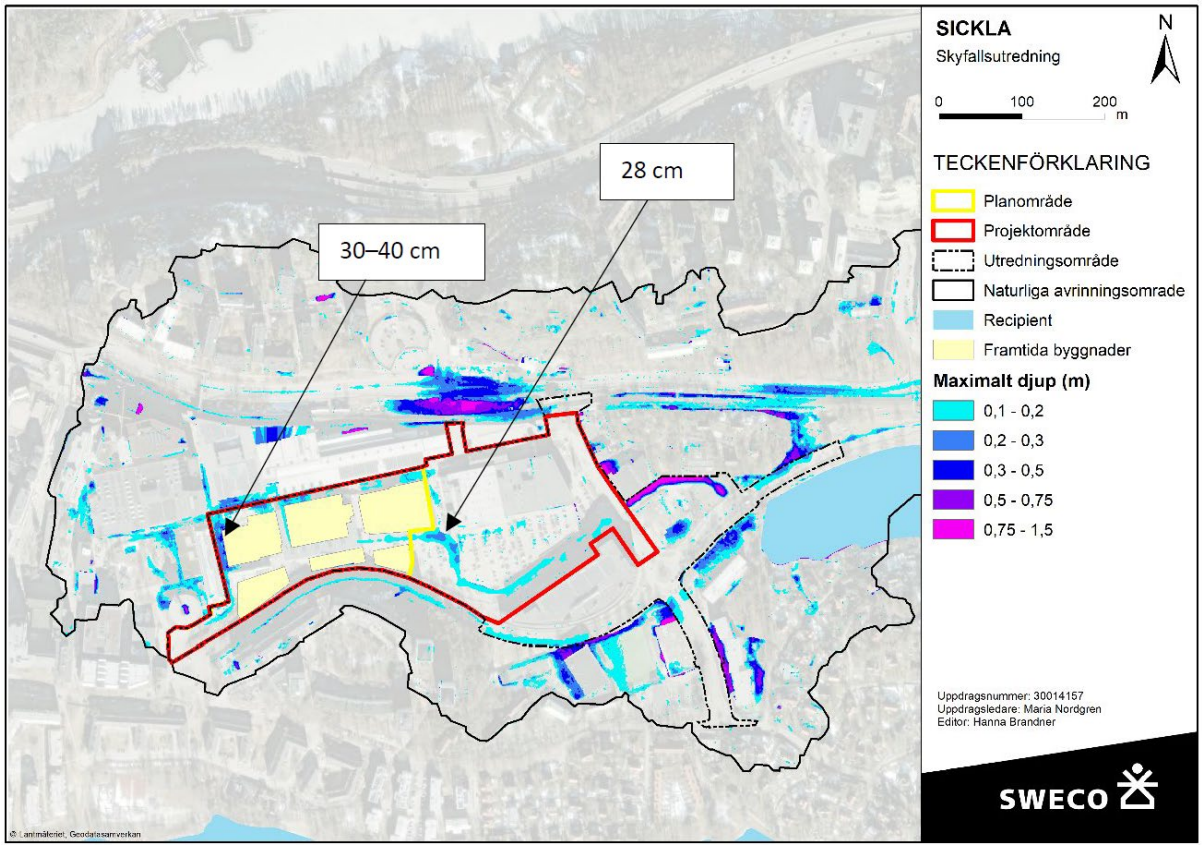
Båda framtida scenarier, alternativ a och b (se figur 56 för alternativ b), visar att det är cirka 30 - 40 centimeter vid skyfall på västra sidan av kvarter A, vilket betyder att det där inte är framkomligt för vanliga motorfordon. Södra och östra sidorna av kvarter A har inget stående vatten under ett 100-årsregn, vilket möjliggör för vanliga fordon och räddningstjänst att ta sig fram till byggnadens entréer på dessa sidor. Inom planområdet, har in-och utfarten till garaget under kvarter K cirka 10 – 20 centimeter vattendjup under skyfallet. För att säkerställa att garaget inte vattenfylls ska det anläggas en kantsten/höjning av marken vid garageinfarten så att vatten kan ledas via huvudgatan. Därmed föreslås det att använda +11,8 meter för entrén till garaget i planområdet, vid västra sidan längst uppströms i Siroccogatan, där planerad höjd för gatan är ca + 11,4 meter plus översvämningsnivå på 20 centimeter och en säkerhetsmarginal på 20 centimeter. Detaljplanen reglerar följande för västra sidan av kvarter A:

b_5 Byggnaden ska utformas och uppföras så att naturligt översvämmande vatten upp till minst 0.4 meter ovan gatuhöjd inte skadar byggnadens konstruktion.

b_6 Entréer lägsta höjd ska vara minst 0.4 meter ovan gatuhöjd.

Detaljplanen reglerar följande vid garageinfarten i kvarter K:

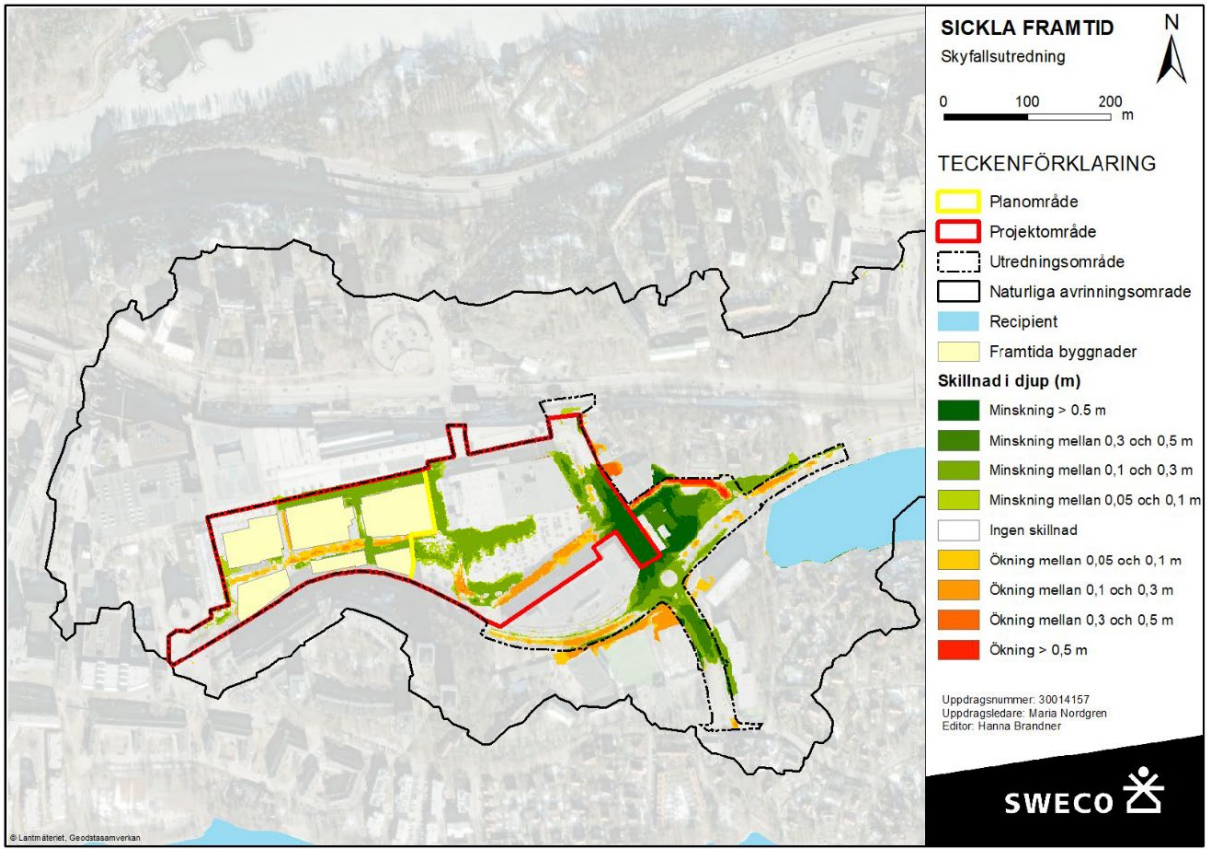
b_7 Garageentréns lägsta höjd ska vara minst 11.8 meter över angivet nollplan.



Figur 56. Maximalt vattendjup (meter) för framtida situationen (alternativ b).

Öster om planområdet, i den del som kommer hanteras i separat detaljplan, visar resultatet att det maximala vattendjupet blir cirka 35 centimeter för alternativ a och 28 centimeter för alternativ b. Det betyder en större försvårad framkomligheten för alternativ a. Alternativ b är därför att föredra framför alternativ a, eftersom alternativ b skapar bättre framkomlighet på Siroccogatan, öster om planområdet. Vid ombyggnation av alternativ a/b kan det krävas åtgärder på den befintliga byggnaden Magasinet i form av justerad garageinfart. Detta för att undvika inträngande vatten.

Vattendjupet minskar på Planiavägen där det finns en lågpunkt idag, och blir i stället högre i skyfallsavledningskanalen mot Kyrkviken, för både alternativ a och b, se figur 57 som visar alternativ b. Det är på grund av att projekterade höjder inom Planiavägen-Planiarondellen-Järlaleden har höjts jämfört med befintlig höjdsättning för att ta bort den befintliga lågpunkten. Vattendjupet i avledningskanalen ökar på grund av att vatten från uppströms liggande områden avleds genom kanalen.



Figur 57. Skillnad i djup (meter) för Framtida situation med alternativ b.

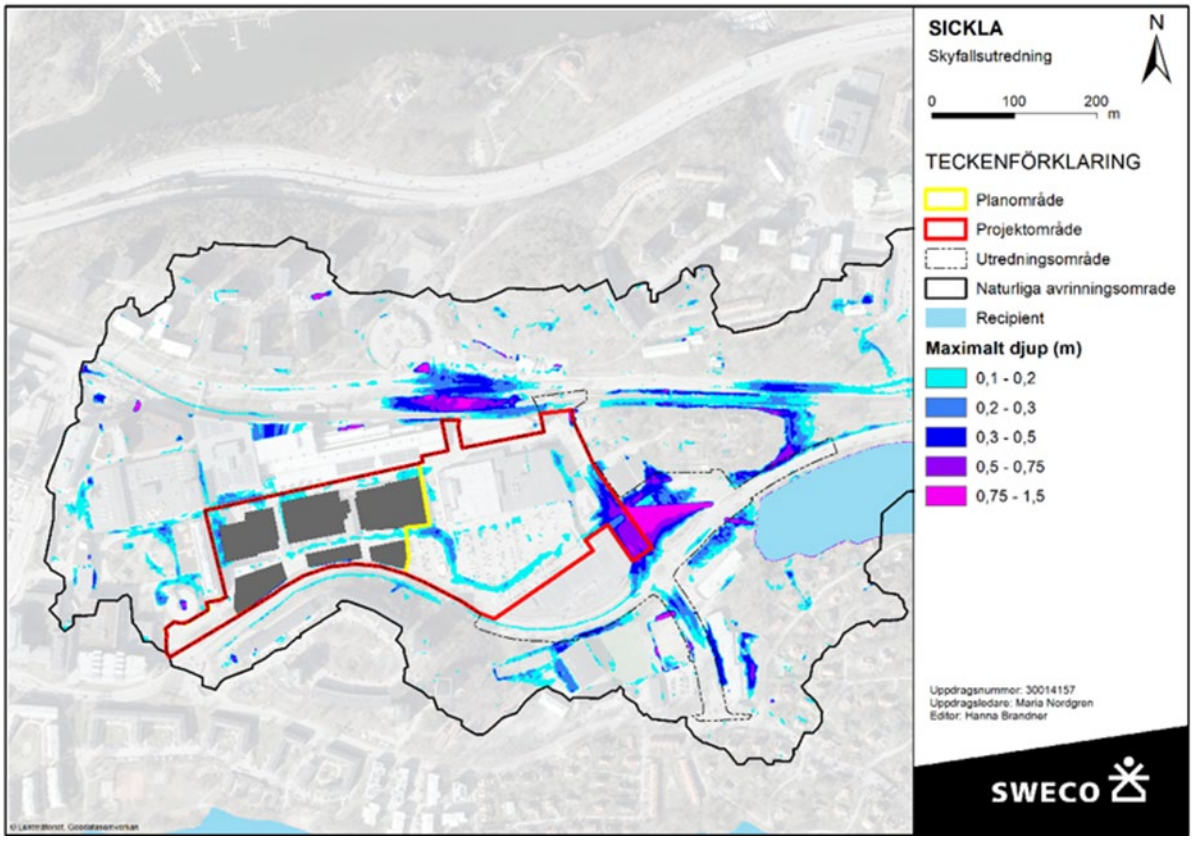
En förutsättning för genomförandet av detaljplanen som helhet är att tidigare beskrivna åtgärder för säker skyfallshantering nedströms är färdigställda. Inriktningsbeslut för utredning och projektering av dessa åtgärder beslutades av kommunstyrelsen den 13 juni 2022 (projekt Planiavägen- Järlaleden, KFKS 2022/445) och för närvarande pågår projektering av systemhandling. Enligt kommunens preliminära tidplan kommer ombyggnation nedströms ske 2026-2029. Planområdet kommer att byggas ut etappvis med start från väster. Ett antagande görs om att man före 2026–2029 potentiellt kan hinna påbörja kvarter A och K. Skyfallsutredningen visar att kvarter A och K kan byggas utan att försämra situationen vid skyfall upp-eller nedströms. Exploateringsavtalet ska reglera att genomförande av detaljplanen sker från väst till öst.

Plankartan reglerar höjdsättning av gata och kvartersmark för att säkra planerad avrinning. Genomförande av säker skyfallsavledning via den östra delen av Siroccogatan (utanför planområdet) säkerställs i exploateringsavtal. Vidare ska det säkerställs i exploateringsavtal att fastighetsägaren ska ordna en tillfällig skyfallslösning om kommunens åtgärder nedströms inte är genomförda innan fastighetsägaren bygger om Siroccogatan för avledning av skyfall från planområdet till Planiavägen.

Den tillfälliga lösningen föreslås utgöras av en säker avledning av skyfallsvatten hela vägen till recipienten i Kyrkviken, likt kommunens lösning. Sammanfattat omfattar den tillfälliga lösningen avledning av skyfallsvatten längs Siroccogatan ombyggd enligt alternativ a/b, med en viss anpassning till Planiavägens befintliga höjder, ett tillfälligt dike, en kulvert under Järlaleden, följt av ännu ett tillfälligt dike fram till recipienten. För att säkra att vattnet rinner rakt över Planiavägen, och inte viker av söderut mot Planiarondellen, behövs en lokal höjning i gatan som styr vattnet rätt och vidare till avledningsdiket. För att höjningen ska få önskad effekt måste den vara minst 30 cm hög vid Planiavägen och 20 cm på trottoarer som redan är upphöjd. Kommunen och fastighetsägaren har tillsammans full rådighet över de ytor som behövs för genomförandet och nyttjandet av lösningen.

Den tillfälliga lösningen måste dimensioneras för att kunna hantera den tillkommande mängd skyfallsvatten som genereras av den aktuella detaljplanen, jämfört med dagsläget. Det är nödvändigt att ta hand om denna extra vattenmängd i den tillfälliga lösningen, för att säkerställa att detaljplanen inte försämrar den nuvarande översvämningsrisken. Den tillfälliga lösningen måste däremot inte dimensioneras för att omhänderta vatten från områden utanför det aktuella planområdet. Skyfallsvattnet från detaljplaneområdet, som leds längs Siroccogatan ombyggd enligt alternativ a/b, motsvarar en ackumulerad volym på 3710 m^3 och ett maximalt flöde på 1,12 m^3/s.

Utanför planområdet, försämrar den tillfälliga lösningen inte angöring eller framkomlighet för räddningstjänst för Planiavägen och Järlaleden. För att ta sig ut från planområdet kan man använda den västra delen av Siroccogatan och fortsätta till Gillerondellen, som är framkomlig för motorfordon och räddningstjänst. I det tillfälliga diket och dess utbredningsområde är det maximala vattendjupet cirka en meter. Eftersom det tillfälliga diket leder genom ett ännu inte utbyggt område föreligger inte någon risk att byggnader i dikets utbredningsområde ska skadas. Utanför planområdet minskar det maximala vattendjupet på Planiavägen och Järlaleden, där det idag finns en lågpunkt, medan det ökar i det tillfälliga diket och dess utbredningsområde.



Figur 58. Maximalt vattendjup (m) för framtida situationen (alternativ b) med den tillfälliga lösningen.

Plankartan anger **b_2** och **b_3** för kvarter C. Om bostäder med tillhörande bostadsgård uppförs behöver skyfallsavledning ske mot Siroccogatan i söder.

b_2 Öppning i byggnad eller annan lösning som säkrar ytlig avrinningsväg för skyfallsvatten från eventuella bostadsgårdar, ska finnas mot Siroccogatan i söder.

b_3 Eventuella bostadsgårdar ska höjdsättas så att skyfallsvatten avleds mot Siroccogatan i söder.

Så genomförs planen

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

Organisatoriska frågor

Nedan redovisas preliminär tidplan för detaljplanearbetet och genomförandet av detaljplanen.

Tidplan

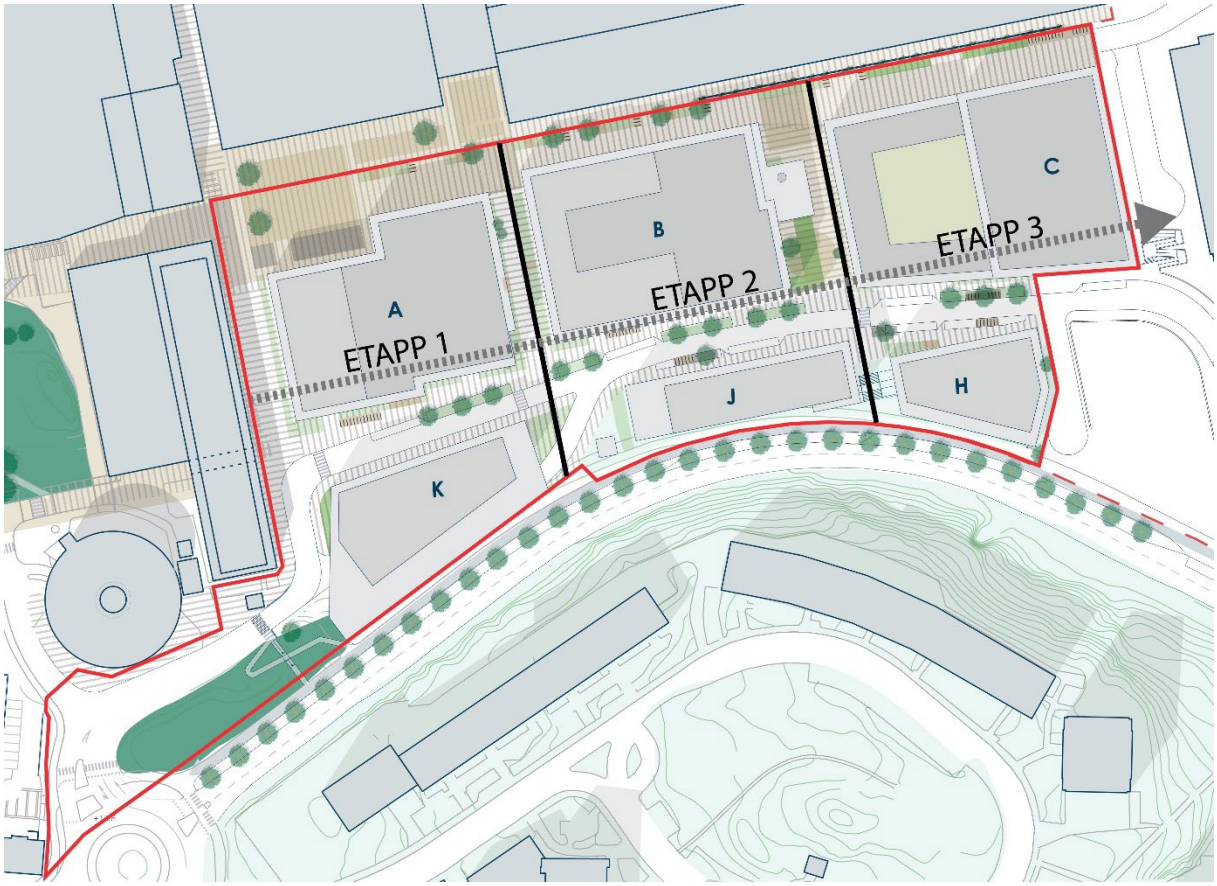
Planarbete

Samråd	december 2021
Granskning	kvartal 4 2023 – kvartal 1 2024
Antagande i kommunfullmäktige	kvartal 3 2024
Laga kraft*	kvartal 3 2024

*Under förutsättning att detaljplanen inte överklagas

Genomförande

Ett exploateringsavtal ska ingås i samband med detaljplanens antagande. Utbyggnad av allmän platsmark och kvartersmark enligt detaljplanen kan ske efter att detaljplanen vunnit laga kraft, vilket tidigast bedöms ske kvartal 3 2024. Byggstart planeras ske tidigast kvartal 1 2025 under förutsättning att detaljplanen inte överklagas. Utbyggnaden planeras ske etappvis med start västerifrån och bedöms vara klar tidigast 2035.



Figur 59. Preliminär etappindelning för detaljplanens utbyggnad.

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

Genomförandetid

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

Huvudmannaskap

Med huvudman för allmän plats menas den som ansvarar för och bekostar anläggande samt drift och underhåll av det område som den allmänna platsen avser. Vad som i detaljplanen är allmän plats framgår av plankartan. Kommunen är huvudman för allmän plats.

Ansvarsfördelning

Nedan redovisas hur ansvarsfördelningen ser ut vid genomförandet av detaljplanen.

Allmänna anläggningar

Vatten- och spillvatten

NVOA ansvarar för utbyggnad, drift och underhåll av det allmänna VA-nätet. Planområdet ingår i det kommunala verksamhetsområdet för vatten och spillvatten. Om eventuella avsteg blir aktuellt där fastighetsägaren bygger ut delar av det allmänna vatten eller spillvattennätet behöver det regleras i avtal med NVOA. NVOA avser inte att bygga ut allmänna vatten- och spillvattennät inom planområdet. Fastigheterna inom planområdet kommer istället ansluta till ett befintlig gemensamt vatten-och spillvattennät med befintliga förbindelsepunkter. Se avsnittet *Ansvarsfördelning Kvartersmark samt Fastighetsrättsliga frågor.*

Dagvatten

NVOA ansvarar för utbyggnad, drift och underhåll av det allmänna dagvattenätet. Planområdet ingår i det kommunala verksamhetsområdet för dagvatten (fastighet och gata). Om eventuella avsteg blir aktuellt där fastighetsägaren bygger ut delar av det allmänna dagvattennätet behöver det regleras i avtal med NVOA. Fastighetsägaren ansvarar för att dagvatten på kvartersmark omhändertas enligt Nacka kommuns dagvattenstrategi och anvisningar för dagvattenhantering. Nacka kommun ansvarar för avledning av dagvatten från allmän plats, inkluderat säker avledning vid extremregn. Delar av planområdet kommer att omfattas av ett allmänt dagvattennät, medan övriga delar kommer att ingå i ett gemensamt dagvattennät för flera fastigheter som ligger både inom och utom detaljplanens gränser. Se avsnittet *Ansvarsfördelning Kvartersmark samt Fastighetsrättsliga frågor.*

Elförsörjning, telenät och fibernät

Nacka Energi AB ansvarar för utbyggnad av det allmänna elnätet. Nya elnätsstationer och nytt ledningsnät kommer anläggas inom området.

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

Fjärrvärme

Stockholm Exergi ansvarar för fjärrvärmenätet i området.

Kvartersmark

Fastighetsägaren ansvarar för utbyggnad inom kvartersmark och för att säkerställa och ingå erforderliga avtal och överenskommelser med andra aktörer, exempelvis avseende vatten, spillvatten och dagvatten, fjärrvärme, el, tele eller motsvarande. Fastighetsägaren ansöker om att gemensamhetsanläggning för gemensamma vatten-, spillvatten- och dagvattennät bildas samt förvaltning sker genom samfällighetsförening.

För utbyggnaden av tekniska anläggningar (användningsbestämmelse E) ansvarar respektive huvudman.

För fastighetsägare som får en utökad byggrätt i detaljplanen är det viktigt att tänka på att flera åtgärder kräver lov och tillstånd, såsom bygglov, rivningslov eller marklov. För genomförandet krävs att fastighetsägaren söker tillstånd och genomför marksanering. Det krävs även att fastighetsägaren ansöker om tillstånd för vattenverksamhet hos Mark- och miljödomstolen, detta då anläggandet av garaget innebär bortledning av grundvattnen.

Avtal

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

Principöverenskommelse

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

Exploateringsavtal

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

Exploateringsavtal ska tecknas mellan Nacka kommun och fastighetsägaren före antagande av detaljplanen. Exploateringsavtalet ska reglera ansvarsfördelning och ekonomiska förutsättningar

för genomförandet av detaljplanen. Principen ska vara att fastighetsägaren bekostar samtliga bygg- och anläggningsåtgärder som är hänförliga till exploateringen, både lokala kommunala allmänna anläggningar och bebyggelse inom kvartersmark. Fastighetsägaren ska även erlägga ersättning för övergripande kommunala allmänna anläggningar och medfinansieringsersättning för tunnelbanans utbyggnad.

Utöver vanliga frågor rörande genomförande av detaljplanen ska exploateringsavtalet även innehålla följande frågor.

Exploateringsavtalet ska innehålla en överenskommelse om rättighet för kommunen att leda skyfall från planområdet till recipienten genom fastighetsägarens fastigheteter öster om planområdet, Sicklaön 83:38, Sicklaön 83:54 och Sicklaön 117:17.

Exploateringsavtalet ska säkerställa att ombyggnad av Siroccogatan öster om planområdet genomförs senast i samband med att etapp 2 av detaljplanen byggs ut, se vidare under avsnittet *Skyfall*. Ombyggnaden syftar till att säkerställa att skyfallsvatten och dagvattenledningar från allmän plats inom planområdet kan avledas mot Planiavägen. Ombyggnaden krävs förutsatt att en slutgiltig dragning av Siroccogatan inte hunnit komma till stånd i kommande detaljplan öster om nu aktuellt planområde.

Om den permanenta lösningen för fortsatt skyfallsavledningen från Planiavägen mot Kyrkviken inte hunnit byggas då behovet uppstår i samband med genomförandet av etapp 2 ska exploateringsavtalet reglera att fastighetsägaren även behöver ordna en tillfällig skyfallslösning längs denna sträcka, se vidare under avsnittet *Skyfall*.

Exploateringsavtalet ska innehålla reglering som säkerställer att antingen vändplan tillskapas öster om planområdet alternativt att möjlighet för genomfart för allmän fordonstrafik från planområdet möjliggörs till Planiavägen. Samtliga berörda fastigheter ägs av samma fastighetsägare som fastigheterna inom planområdet. Rättigheter för detta ska regleras i exploateringsavtalet.

Exploateringsavtalet ska även reglera att fastighetsägaren ska iordningsställa det stråk som beskrivs under avsnittet *Övergripande struktur*. Stråket ska iordningsställas senast vid trafikstart för tunnelbanan till Nacka, såvida inte ny detaljplan har antagits för de östra delarna som visar att stråket ska ha ett annat läge.

En överenskommelse om att servitut för last från allmän plats **GATA** ska bildas ska biläggas exploateringsavtalet. Exploateringsavtalet ska även reglera att servitut för grundläggning samt servitut för underhåll av byggnadskonstruktionen under allmän plats **GATA** bildas till förmån för den fastighet som innehåller 3D-utrymmet. I exploateringsavtalet ska även tydliggöras principer för ansvars- och gränsdragning mellan allmän plats **GATA** och urholkande garagefastighet.

Exploateringsavtalet avser att reglera tidpunkten för när överlåtelse av allmän plats avses ske.

Exploateringsavtalet ska reglera att genomförande av detaljplanen sker från väst till öst så att skyfallshantering och marksanering kan genomföras enligt de utredningar som bifogas planhandlingarna. För det fall att exploatörerna vill föreslå en etappvis avvikande utbyggnadsordning av kvarteren ska exploatörerna samråda med kommunen genom exploateringsenheten. Avvikande utbyggnadsordning ska remitteras till miljötillsynsenheten samt miljösamordnare för samråd om eventuell påverkan på saneringsordning, skyfallshantering och byggbuller. Samråd om avvikande utbyggnadsordning ska även ske med NVOA. Utbyggnad med avvikande utbyggnadsordning får inte ske utan kommunens samt NVOA:s skriftliga godkännande.

En överenskommelse om servitut för utkragningar av byggnadsdelar med mera till förmån för exploatörens fastighet, ska biläggas exploateringsavtalet. Området vari servitutet ska upplåtas ägs av exploatören, men ska sedermera övergå till kommunen som allmän plats.

Ersättning för markinlösen samt införande av rivningsförbud är ytterligare frågor som kommer att regleras i exploateringsavtalet.

Ett VA-avtal ska tecknas mellan NVOA och fastighetsägaren som kommer att biläggas exploateringsavtalet. Se avsnittet *Avtal med Nacka Vatten och Avfall AB (NVOA)*.

Bevakningsavtal med Trafikverket

Ett bevakningsavtal ska träffas både mellan kommunen och Trafikverket samt mellan Trafikverket och Atrium Ljungberg avseende åtgärder som innebär inverkan på Trafikverkets anläggning, väg 260 kopplat till utbyggnad inom planområdet. Avtalen ska reglera parternas åtagande samt finansiella ansvar vid utbyggnad av projektet och ska ingås innan kommunfullmäktige beslutar om att anta detaljplanen.

Överenskommelse om fastighetsreglering

En överenskommelse om fastighetsreglering ska tecknas för mark som ska överföras mellan fastigheter och ska biläggas ansökan om fastighetsreglering till Lantmäteriet. Fastighetsregleringen ska ske mellan Sicklaön 40:12 och Sicklaön 83:22, 83:36, 83:37 och 83:38 för att tillföra mark till den kommunala fastigheten Sicklaön 40:12.

Avtal med Nacka vatten och avfall AB (NVOA)

Ett VA-avtal ska tecknas mellan NVOA och fastighetsägaren som kommer att biläggas exploateringsavtalet, se avsnittet *Exploateringsavtal*. Avtalet kommer att hantera frågor som enskilda, gemensamma och allmänna vatten-, spillvatten- och dagvattennät, bildande av gemensamhetsanläggning(ar) för befintliga och tillkommande vatten-, spillvatten-, sprinkleranläggnings- och dagvattennät inom och utom detaljplanen inom området. Gemensamhetsanläggningar ska förvaltas av samfällighetsförening(ar). Fastigheterna som

kommer att ingå i gemensamhetsanläggning(arna) för vatten-, spillvatten- och dagvattennäten ansluter till befintliga förbindelsepunkter utanför planområdet. VA-avtalet reglerar även utbyggnaden av det allmänna dagvattennätet och förbindelsepunkter för dagvatten längs Siroccogatan inom planområdet samt anslutande allmän dagvattenledning från planområdet till Planiavägen.

Utöver VA-avtalet planeras ett separat avtal tecknas mellan fastighetsägaren och NVOA om värmeväxling av spillvatten.

Tekniska frågor

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

Marksanering – avhjälpande av föroreningar

Markanvändning enligt detaljplanen förutsätter att fastighetsägaren åtgärdar föroreningar i mark och byggnader. Planbestämmelse finns som anger att:

- Startbesked får inte ges för ändring av markanvändning eller nybyggnation förrän markföroreningar har avhjälpts och/eller skyddsåtgärder har vidtagits på tomten. Dock får startbesked ges för att avhjälpa dessa markföroreningar och/eller vidta skyddsåtgärder.

Vatten och spillvatten

Fastigheter inom planområdet är anslutna till ett befintligt VA-nät gemensamt för flera fastigheter både inom och utom detaljplanen som i sin tur ansluter till det allmänna kommunala VA-nätet utanför planområdet. Anslutningar till det allmänna kommunala VA-nätet skall ske i enlighet med avtal mellan fastighetsägaren och NVOA. För befintliga och tillkommande gemensamma vatten- spillvatten- och dagvattennät för flera fastigheter kommer gemensamhetsanläggningar att bildas, se avsnitt *Fastighetsrättsliga frågor*.

En förutsättning för utbyggnaden enligt detaljplanen är att en pumpstation gemensam för fastigheterna anläggs som avleder spillvatten norrut mot befintlig förbindelsepunkt vid Värmdövägen. Befintliga gemensamma spillvattenledningar för flera fastigheter som hamnar i garagets utbredningsområde omförläggs på garagevägg längs Smedjegatan och Simbagatan. Fastigheter som inte kan anslutas med självfall till ovan nämnda pumpstation förses med separata enskilda pump som placeras inom egen fastighet. Pumpstationer som är gemensam för flera fastigheter kan uppföras inom centrumanvändningen på kvartersmark. Tryckstegring för vatten som är gemensam för flera fastigheter kan komma att behöva anläggas inom kvartersmark. Särskilt utförande krävs för sprinklervatten enligt NVOAs anvisningar.

Fastighetsägaren önskar återvinna värme ur spillvattnet. En sådan lösning måste godkännas av Nacka vatten och avfall AB och Stockholm Vatten och Avfall AB.

Dagvatten

Lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) enligt kommunens anvisningar avses ske både när det gäller kvartersmark och allmän plats, innan avledning till allmän dagvattenledning. Dagvattenlösningarna behöver anläggas täta på grund av föroreningar i mark. Dagvattenledning tillhörande NVOA planeras längs med Siroccogatan för avvattning av allmän platsmark och delar av kvartersmarken. Tillkommande dagvattennät gemensamt för flera fastigheter i norra delen av planområdet kommer även behöva anläggas. Avrinningen kommer sedan att ske mot gemensamt befintligt dagvattennät i Simbagatan för flera fastigheter. Se avsnitt *Fastighetsrättsliga frågor*.

Vinterväghållning

För allmän plats ska upplag av snö möjliggöras inom området, exempelvis inom den flexibla zonen, se figur 36. Vinterväghållning på kvartersmark hanteras så långt som möjligt med lokala upplag av snö. Frågan kommer studeras vidare under fortsatt planering och projektering.

El, tele och fiber

Befintlig elledning för starkström går idag i Smedjegatan och Simbagatan. För att kunna elförsörja planområdet behöver befintlig matning till Sickla handelsområde förstärkas. I blivande parkeringsgarage öster om planområdet planeras en ny nätstation och nya ledningsförläggningar. Det är viktigt att dessa arbeten samordnas med driftomläggningar inom planområdet.

En skedestidplan för utbyggnaden av elnätet har tagits fram av fastighetsägaren och Nacka Energi AB. Inom planområdet planeras två E-områden för elnätstationer, en vid Järlaleden samt en i den befintliga byggnadens panncentralen. Elnätstationerna kommer anslutas till nya ledningar i Simbagatan. Servislägen för de framtida fastigheter kommer detaljstuderas i senare skede. En ny privat kundstation för el planeras i parkeringsgaraget, placeringen behöver studeras vidare. Kundstationen byggs för att möjliggöra anslutning av energi- och sprinklercentral.

Fastighetsägaren kommer fortsätta att utreda lösningar med fokus på energieffektivisering.

Värme

Fastighetsägaren planerar att uppföra en energianläggning som förser byggnaderna med värme, kyla, varmvatten och VVC (varmvattencirkulation). Förutom önskemål om att kunna återvinna värme från spillvatten finns även planer på att producera värme genom borrhålslager. Vid behov kommer fjärrvärme nyttjas.

Planområdet kommer ha möjlighet att ansluta till fjärrvärmenät. Fjärrvärmematningen för stora delar av Sicklaön och Alphyddan kommer in i källaren på ett av husen som planeras rivas och behöver därför dras om. Ny fjärrvärmematning planeras att förläggas utmed den framtida garageväggen.

Ledningsförläggning

Generellt för alla privata ledningar är att de planeras läggas i garaget. Detta innebär att det inte finns behov för privata ledningar att korsa allmän plats.

Avfall

Fastighetsägarens huvudspår är att låta insamling av avfall ske via miljörum i gatuplan, både för bostäder och verksamheter/kontor. För verksamheternas/kontorens avfall finns en ambition om att hämtning i ett senare skede till viss del ska kunna utföras från det underliggande garageplanet, men under områdets utbyggnadsfas behöver hämtning kunna ske på ett tillfredsställande sätt via miljörum. Miljörum är ett system med mycket manuell hantering, till skillnad från de maskinella system som generellt sett är att föredra utifrån effektivitet och arbetsmiljö. Avfallsutredningen (Tyréns, 2023) redogör för olika avfallssystem och dess ytbehov. Val av system kommer avgöras i senare skede.

Särskild hänsyn under byggnadstiden

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

Fastighetsrättsliga frågor

Nedan redovisas de fastighetsrättsliga frågor som behöver hanteras vid genomförandet av detaljplanen. I *Bilaga 1 Fastighetskonsekvensbeskrivning* finns en sammanfattning av information i plankartan och den här planbeskrivningen som övergripande beskriver och förtydligar de fastighetsrättsliga konsekvenserna som detaljplanen medför för enskilda fastigheter och fastighetsägare inom detaljplaneområdet.

Fastighetsbildning inom allmän platsmark

Fastighetsbildning krävs för att genomföra detaljplanen och möjliggörs när detaljplanen vinner laga kraft. Nedan följer en beskrivning av vilken fastighetsbildning kommunen anser behöver vidtas och hur denna kan genomföras. Beskrivningen är dock inte bindande för lantmäterimyndigheten vid prövning i kommande lantmäteriförrättningar och det kan i vissa fall finnas andra möjliga åtgärder att vidta för att genomföra en viss del av planen.

Ansökan om lantmäteriförrättning görs hos Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun. Lantmäterimyndigheten agerar som en självständig myndighet och ansvarar efter ansökan för prövning och genomförande av olika typer av fastighetsanknutna ärenden, en så kallad förrättning. Vid en lantmäteriförrättning prövar en lantmätare möjligheten att genomföra en ansökan, främst utifrån fastighetsbildningslagens bestämmelser.

Kommunen är skyldig att lösa in allmän plats och allmän kvartersmark samt att lösa in rättighet till områden för allmänna anläggningar på kvartersmark.

Inlösen av allmän plats kan genomföras tvångsvis i händelse av att överenskommelse om fastighetsreglering inte har träffats.

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

Tabellen nedan redovisar vilka fastigheter som detaljplanen omfattar och vem som är lagfaren ägare till respektive fastighet vid tidpunkten för att detaljplaneförslaget upprättades.

Fastighet	**Lagfaren ägare**
Sicklaön 40:12	Nacka kommun
Sicklaön 83:22	Sickla Industrifastigheter KB
Sicklaön 83:36	Atrium Ljungberg Evenemangsplatsen AB
Sicklaön 83:37	Atrium Ljungberg Siroccogatan AB
Sicklalön 83:38	Atrium Ljungberg Simba AB
Sicklaön 83:57	Sickla Industrifastigheter KB

I detaljplanen är vissa delar av privatägda fastigheter utlagda som allmän plats. Enligt plan- och bygglagen har kommunen som huvudman för allmän plats rätt och skyldighet att lösa in den allmänna platsmark som kommunen är huvudman för. Kommunens avsikt är att det ska ske genom marköverföring. För att genomföra denna marköverföring, från enskilda fastigheter till en kommunägd fastighet, kan kommunen ansöka om fastighetsreglering hos lantmäterimyndigheten.

Fastighetsbildning inom kvartersmark

Reglering av mark och avstyckning behöver genomföras för att fastighetsgränserna ska överensstämma med detaljplaneförslagets användningsgränser. Områden utlagda som kvartersmark (brunt) kan utgöras av flera separata fastigheter som bildas genom avstyckning och/eller genom ombildning av den befintliga fastigheten.

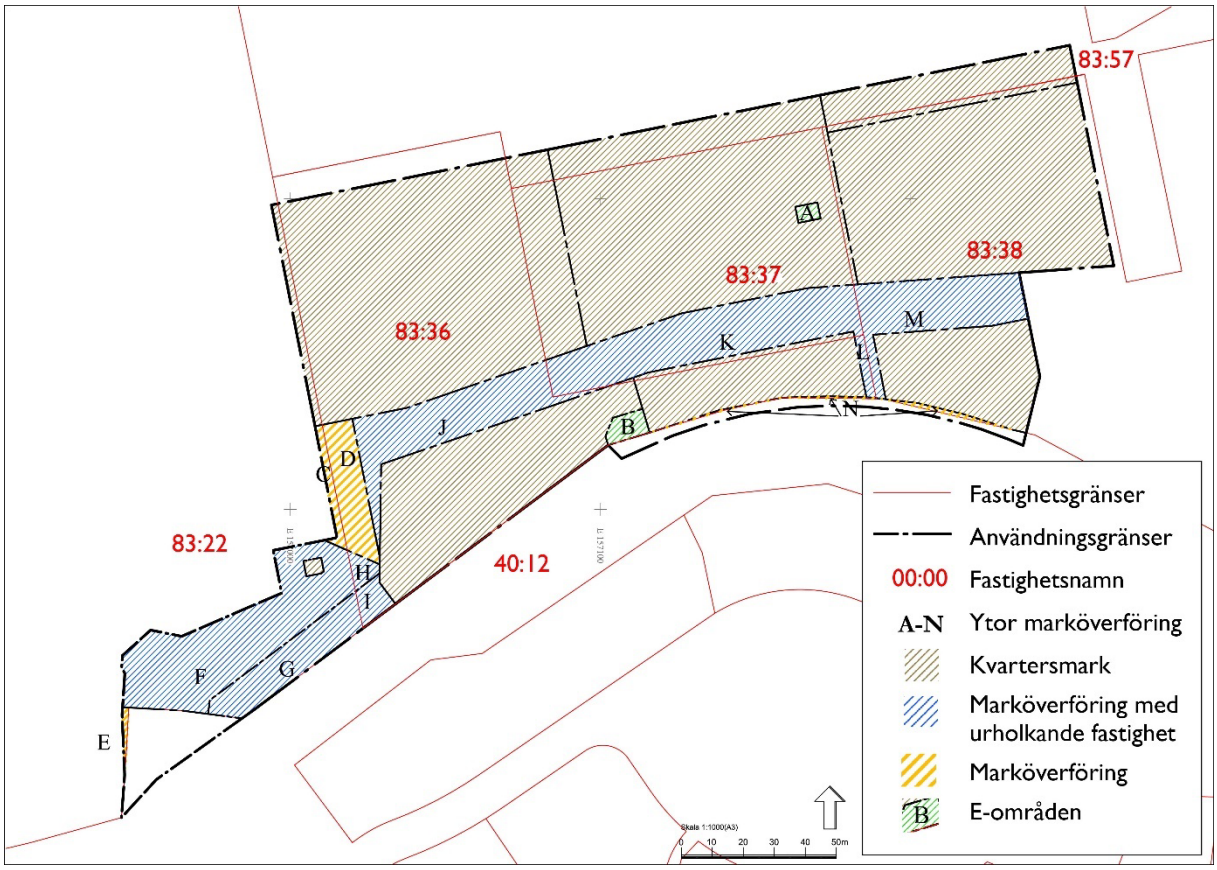
Detaljplanen möjliggör fastighetsbildning av bergrum (Sickla testgruva) och tillhörande nedfart som ges användningarna **(J)** och **J**. För användningsområdena för nedfarten gäller följande bestämmelse:

e_{12} För (J) och J gäller endast nedfart till bergrum.

Detaljplanen tvingar inte fram en fastighetsbildning för bergrum och nedfart men möjliggör för det. Området för nedfarten har även användningarna **C** och **K** vilket innebär att nedfarten kan omöjliggöras om dessa användningar prioriteras. I dagsläget finns det inga kända servitut eller andra rättigheter som ger verksamhetsutövaren rätt att nyttja nedfarten.

Marköverföringar

Figur 59 visar omfattning av idag kända behov. Gula områden är blivande allmän platsmark som regleras från fastigheterna Sicklaön 83:22, 83:36 och 83:38 till den kommunala fastigheten Sicklaön 40:12. Blå områden ska överföras till kommunens fastighet Sicklaön 40:12 förutom den urholkande garagefastigheten. Inom blå områden avstås mark från Sicklaön 83:22, 83:36, 83:37 och 83:38 till kommunal fastighet Sicklaön 40:12. E-områden (gröna) planläggs som kvartersmark och kommer upplåtas med ledningsrätt. Ledningsrätt för **E_1** (transformatorstation i panncentralen) kommer att begränsas i höjdled med hänsyn till underliggande tänkt garage och energicentral **(P)** och **(E_2)**.

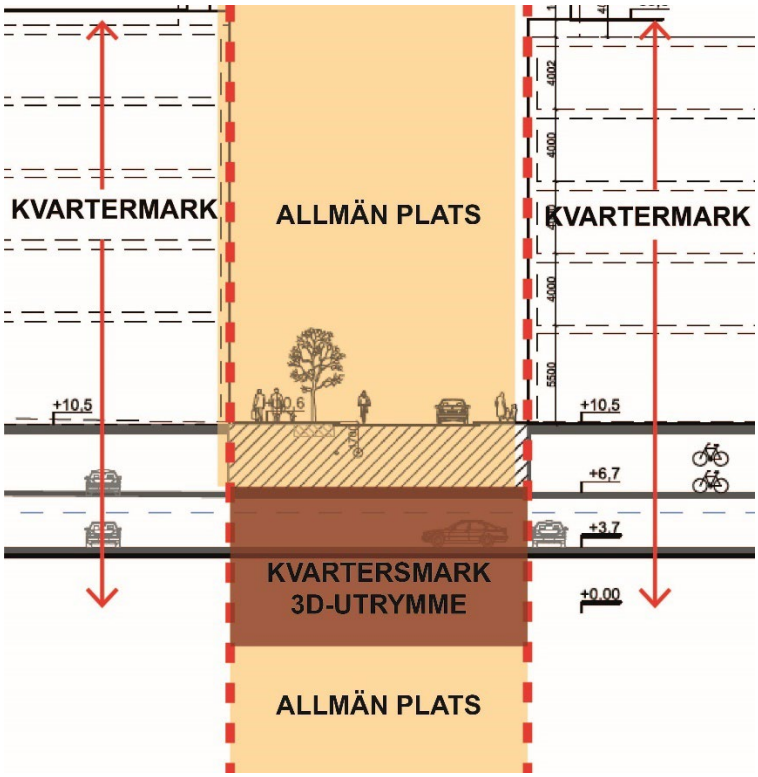


Figur 60. Marköverföringskarta.

Fastighetsbildning i höjdled (3D-fastighetsbildning) är aktuellt där allmän plats kan underbyggas med parkeringsgarage **(P)** i plankartan samt där underjordiska bergrum finns vilket ges

användningarna centrumverksamhet **(C)** och industriverksamhet **(J)**. Kommunal fastighet planeras att urholkas av garagefastigheten. Detaljplanen anger $\mathbf{e_2}$ som innebär att **(C)** och **(J)** gäller mellan +7.5 och -15.0 relativt angivet nollplan. Där kvartersmark för parkeringsgarage **(P)** och allmän plats **GATA** överlagras finns det på plankartan två sektioner med angivna plushöjder för 3D-fastighetsbildning, sektionen gäller inom $\mathbf{e_{10}}$ och $\mathbf{e_{11}}$ markerade område och sektionspilar finns på plankartan. För övriga användningsområden med **(P)** anger detaljplanen en generell bestämmelse.

- (P) gäller upp till 11.5 meter över nollplanet, gäller ej inom e_{10} och e_{11} markerade områden.



Figur 61. Principsektion för avgränsning i höjd mellan allmän plats och kvartersmark. Tillämplig i planområdets delar där kvartersmark medges under allmän plats genom användningsbestämmelserna (P), (C) eller (J).

Detaljplanen möjliggör fastighetsbildning av en energicentral **(E_2)**. Detaljplanen anger för energicentralen bestämmelsen $\mathbf{e_1}$ som innebär att (E_2) gäller upp till 11.5 meter över nollplanet. Även $\mathbf{e_3}$ gäller energicentralen och anger att största tillåtna bruttoarea är 500 m^2.

Ytterligare 3D-fastigheter kan bli aktuellt även inom kvartersmarken, exempelvis för att dela upp entrévåningar eller ägarlägenheter.

Marköverföring med mera beskrivs vidare i *Bilaga 1 Fastighetskonsekvensbeskrivning*.

Servitut

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

Inom planområdet finns följande kända servitut:

- Avtalsservitut 0182IM-10/52982.1 innebär rätt för allmän gång- och cykeltrafik att nyttja anlagda gång- och cykelstråk samt vägar på den tjänande fastigheten. Inom det som planläggs som allmän plats kommer servitutet bli verkningslöst och kan upphävas i denna del. Servitutet bedöms fortsätta gälla inom delar av planområdet som inte berörs av ny bebyggelse.

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

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

- Avledning av skyfallsvatten behöver möjliggöras över fastigheterna Sicklaön 83:38, Sicklaön 83:54 utanför planområdet, via Planiavägen och vidare österut över Sicklaön 117:17 mot Järlasjön. Här bedöms avtalsservitut vara ett lämpligt sätt att reglera dessa rättigheter. Berörda fastigheter ägs av samma bolagskoncern som idag äger det område som berörs av aktuell detaljplan för Tryckluftsfabriken. Exploateringsavtalet ska reglera att avtalsservitut bildas för att säkerställa avledningen.

- Servitutsrätt för kommunens fastighet Sicklaön 40:12 att ta last på underliggande garage ska bildas. Denna servitutsrätt ska biläggas exploateringsavtalet, se ovan. Med anledning av bildande av garagefastigheten avses även servitut för grundläggning och underhåll bildas till förmån för den fastigheten som innehåller 3D-utrymmet.

- Om möjligheterna till utkragande byggnadsdelar över allmän plats utnyttjas krävs avtalsservitut.

Gemensamhetsanläggningar

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

En samfällighetsförening kan bildas för förvaltning av en eller flera gemensamhetsanläggningar. Samfällighetsföreningen har endast rätt att ansvara för underhåll och drift av den eller de

anläggningar som beskrivs i anläggningsbeslutet. Om det inte bildas en samfällighetsförening sker förvaltningen av gemensamhetsanläggningen genom så kallad delägarförvaltning, vilket innebär att alla deltagare i gemensamhetsanläggningen måste vara överens om de beslut som fattas.

Inga gemensamhetsanläggningar finns inom planområdet. För planområdet ska gemensamhetsanläggning(ar) vatten, spillvatten och dagvatten bildas. Det kan även finnas behov av gemensamhetsanläggningar för garage, kvartersgator, ledningar, innergårdar och utrymmen för avfallshantering. Slutlig utbredning för gemensamhetsanläggningar är beroende av utformningen i den kommande fastighetsindelning och detaljprojektering. Detaljplanen anger inte några bestämmelser eller markreservat för sådana gemensamhetsanläggningar, bedömningen är att frågorna kan hanteras i samband med fastighetsbildning. Fastighetsägarens avsikt är att bygga en större parkeringsanläggning som flera kvarter kan nyttja. Utifrån nuvarande fastighetsbildning är det sannolikt att gemensamhetsanläggning eller servitut krävs för att säkerställa åtkomst och samnyttjande.

Fastigheter inom och utom planområdet ska vara anslutna till gemensamhetsanläggning(ar) för befintliga gemensamma vatten-, spillvatten- och dagvattennät. Gemensamhetsanläggning(arna) ska omfatta gemensamma anläggningar för flera fastigheter från respektive enskild fastighet till gemensamma förbindelsepunkter belägna utom planområdet. För att genomföra planen ska ett tillkommande vatten-, spillvatten och dagvattennät anläggas för fastigheterna inom planområdet. De tillkommande gemensamma anläggningarna för flera fastigheter ska ansluta till gemensamhetsanläggning(arna). Gemensamhetsanläggning(ar) ska förvaltas av en samfällighetsförening. För beskrivning av tekniska anläggningar se avsnittet *Vatten och spillvatten.*

Där 3D-fastighetsbildning är tänkt att ske för att separera 3D-utrymme för garage från gatufastigheten bedöms inte en gemensamhetsanläggning vara en förutsättning. Rättighet för att allmän plats GATA att ta last på underliggande konstruktion ska i stället säkerställas med servitut.

Ledningsrätter

En ledningsrätt innebär en rättighet för ledningshavaren att vidta de åtgärder som behövs för att dra fram och använda en ledning eller annan anordning på den belastade fastigheten. Inrättandet av en ledningsrätt prövas vid förrättning av lantmäterimyndigheten med stöd av ledningsrättslagen. Ledningsrätt söks på initiativ av ledningsägaren. Det åligger exploatören att ombesörja flytt av ledning innan byggnation på den aktuella kvartersmarken utförs.

Inom planområdet finns följande ledningsrätter:

- Nacka Energi AB har en ledningsrätt med aktnummer 0182K-2007/4.1, avseende starkströmsledning, transformatorstation med mera. Ledningsrätten behöver förändras med anledning av omförläggning av ledningsstråk och nya nätstationer. Det finns inget u-område i gällande detaljplan.

Exakta lägen för framtida ledningar är inte klarlagt eller projekterat, behov av nya ledningsrätter kan komma att uppstå men detaljplanen har inga markreservat (u-områden) för detta då lägen och behov är osäkra. Berörda ledningsägare och fastighetsägaren är överens om att genomförandet kan ske genom upprättande av avtalsservitut. Inga allmänna VA-ledningar kommer ligga inom kvartersmark.

Ledningsrätt kommer att bli aktuellt för genomförande av E-områden.

Ekonomiska frågor

Nedan redovisas ekonomiska frågor till följd av detaljplanens genomförande.

Värdeökningar

I samband med att detaljplanen vinner laga kraft förväntas värdeökningar uppkomma för tillkommande byggrätter inom planområdet, tillkommande byggrätter ligger inom fastigheterna Sicklaön 83:36, 83:37 och 83:38.

Inlösen och ersättning

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

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

Utbyggnads-, drift- och underhållskostnader

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

Kostnad för utbyggnad samt drift och underhåll av allmän plats

Kommunen är huvudman för allmän plats och svarar för framtida drift- och underhållskostnader. Kostnader för utbyggnad av allmänna anläggningar samt åtagande vid utbyggnad kommer att regleras i exploateringsavtal mellan Nacka kommun och fastighetsägaren. För allmän plats inom planområdet är utgångspunkten i detta projekt att fastighetsägaren på egen bekostnad ska bygga ut anläggningarna och överlåta dem vederlagsfritt till kommunen. Fastighetsägaren ska även bidra till allmänna anläggningar utanför detaljplanen och för detta erlägga exploateringsersättning till kommunen.

Kostnad för utbyggnad samt drift och underhåll inom kvartersmark

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

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

NVOA är huvudman av det allmänna VA-nätet. Planområdet omfattas av verksamhetsområde för vatten och spillvatten. Fastigheter mellan Sickla Industriväg och Planiavägen har ett gemensamt vatten- och spillvattennät med förbindelsepunkter utanför planområdet. NVOA planerar därför inte att anlägga förbindelsepunkter för spillvatten och vatten inom planområdet. Utbyggnaden av gemensamma tillkommande vatten- och spillvattennät bekostas därför av fastighetsägaren.

Kostnad för dagvattenhantering

NVOA är huvudman av det allmänna VA-nätet. Planområdet omfattas av verksamhetsområde för dagvatten. NVOA planerar att anlägga förbindelsepunkter för dagvatten inom planområdet längs Siroccogatan. Andra delar av planområdet kommer att omfattas av ett gemensamt nät för flera fastigheter för dagvatten med förbindelsepunkt utanför planområdet

NVOA tar bara emot dagvatten enligt riktlinjerna i Allmänna bestämmelser VA *(ABVA Svenskt vatten)*.

Fastighetsägaren ansvarar för och bekostar omhändertagande av dagvatten från kvartersmark. Nacka kommun ansvarar för och bekostar omhändertagande av dagvatten från allmän plats. Utbyggnaden av gemensamma tillkommande dagvattennät bekostas av fastighetsägaren.

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

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

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

Kostnader för anläggande samt drift och underhåll av statliga vägar

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

Taxor och avgifter

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

Förrättningskostnader

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

Planavgift

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

Avgifter för bygglov, marklov samt andra tillstånd och dispenser

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

Anslutningsavgifter

Anslutningsavgifter för vatten och avlopp (VA) betalas av fastighetsägare till NVOA enligt vid tidpunkten gällande VA-taxor som regleras i avtal.

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

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

Konsekvenser av detaljplanen och dess genomförande

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

Avvikelse från översiktsplanen

Principiellt sett överensstämmer detaljplanen väl med översiktsplanen och dess strategier och mål. Översiktsplanen anger dock ett betydligt lägre antal nya arbetsplatser inom Sicklaområdet, cirka 2500, jämfört med de cirka 3700-5200 arbetsplatser som detaljplanen möjliggör. Då översiktsplanen är vägledande och inte bindande bedöms denna skillnad kunna accepteras. Ett ökat antal arbetsplatser bidrar också till att uppnå översiktsplanens mål om 15 000 nya arbetsplatser i Nacka till år 2030.

Översiktsplanen refererar till den utvecklade strukturplanen för Nacka stad där det nämns att fem till sex våningar är ett lämpligt våningsantal för tillkommande bebyggelse. Planen innehåller nu delar med sju till åtta våningar vilket inte överensstämmer till fullo med det som står i översiktsplanen. Indragna våningar tillämpas dock i alla kvarter. Eftersom översiktsplanen är vägledande bedöms skillnaden kunna accepteras.

Miljökonsekvenser

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

Vägtrafikbuller och buller från befintlig, alternativt upphöjd Saltsjöbana, bedöms kunna hanteras med bebyggelsens utformning och anpassningar av planlösningar. Detaljplanen innebär inte någon negativ påverkan för omgivande bebyggelse vad gäller buller. Vid byggskedet är det dock troligt med störningar för omgivningen.

Planens homogena siluett från norr och syd gör den flacka dalgången avläsbar och även accentuerad. Även från väst och öst är landskapet tydligt avläsbart via siktstråken in i planområdet på Simbagatan och Siroccogatan. Kontrasten mellan planområdets avvikande skala och karaktär och omgivningarnas öppnare bebyggelse ger planområdet en tydlig identitet som skapar förståelse för landskapet och därmed underlättar orientering.

Rivningen av de två industribyggnaderna från 1950-och 60-talet innebär att en årsring i Sicklas industriella utveckling till stora delar försvinner och att områdets läsbarhet som en tidigare industrimiljö försvåras. Den tillkommande bebyggelsen avviker från den tidigare industribebyggelsen i skala, byggnadshöjder och uttryck. Genom att den nya bebyggelsen gestaltas utifrån områdets bärande berättelser och flöden, förväntas ha höga arkitektoniska kvaliteter och uppförs i trä är ambitionen att den ska bilda en lätt avläsbar ny årsring som visar den tekniska utvecklingen inom området. Sammantaget minskar de kulturhistoriska värdena något, men de arkitektoniska och miljöskapande värdena bedöms vara oförändrade eller öka.

Vad gäller lokalklimat innebär detaljplanen möjlighet att utforma stadsmiljön med träd, planteringar och skuggningar så att höga temperaturer kan hanteras bättre än i dagens asfalterade och solexponerade situation. Upplevelsen av den hårda industrikaraktären påverkas dock negativt av ökade inslag av vegetation.

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

Miljö- och klimatambitioner i stadsutvecklingen i Nacka

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

1. **Tillgängliga och utvecklade park- och naturområden**
   Ambition: Se beskrivning på sida 14-15.
   Aktuella åtgärder:

- Planen innebär att stora markparkeringar och låga handelsbyggnader omvandlas till en stadsmiljö för boende och besökare med en mångfald av offentliga rum.
- Förslaget bygger på en struktur som är både tillgänglig, väl sammankopplad och orienterbar.
- Som del av stadsbyggnadsprojektet ligger stort fokus på att utveckla Sicklastråket och ”sjö till sjö-stråket” i takt med utbyggnadens olika faser.
- Utformningen av gator och platser ska ske med stor medvetenhet om mikroklimat och möblering som uppmuntrar till vistelse.
- Planen ger förutsättningar för ekosystemtjänster genom bland annat utrymme och samband av vatten och växtlighet på gator och bebyggelse.
- Gröna tak placeras höjdmässigt med medvetenhet om insekters möjlighet att nå dit.
- I planområdets sydvästra hörn, finns en äldre ek som bedöms ha höga biologiska och miljöskapande värden. Eken står idag på privat mark, men regleras i planen som allmän plats, park.

2. **Hållbart resande och mobilitet**
   Ambition: Se beskrivning på sida 14-15.
   Aktuella åtgärder:

- Tryckluftsfabriken planeras runt en nod i kollektivtrafiken, hållbart resande kommer vara det naturliga valet av färdmedel.
- Planområdets gator och rum utformas främst för gående. Biltrafik tillåts längs huvudgatan för angöring och leveranser, men genomfartstrafik kommer att begränsas då infart till garage placeras i planområdets utkanter.
- Innovation och energieffektivitet gällande trafiken ska främjas.
- Bilparkeringen planeras utifrån Nacka kommuns parkeringspolicy och där angiven *ambitiös nivå* på mobilitetsåtgärder och tjänster, för att främja en bilfri vardag.
- Laddplatser för elfordon kommer att byggas ut för både boende, besökare och arbetande i området.
- Fastighetsägaren jobbar aktivt för minskad bilanvändning även för kontorsgäster.
- Transporter in och ut minimeras genom samnyttjande och samlastningscentral.
- Utvecklingen innebär en omvandling som stärker Sickla och Nacka stad lokalt med ett större utbud av både boende och arbetsplatser. Det är ett sätt att skapa nya rika livsmiljöer, men också att minska underskottet på arbetsplatser söder om Stockholms innerstad, vilket kan korta pendlingstiderna för fler och minska resandet totalt.

3. **Energieffektivt, attraktivt och sunt byggande**

Ambition: Se beskrivning på sida 14-15.
Aktuella åtgärder:

- Val av material och byggmetoder med minimerad klimatpåverkan är ledord för projektet. Det handlar om höga klimatambitioner generellt, men också en anpassning till hårdare krav på klimateffektivitet, i både byggnation och framtida drift och underhåll, samt nya förutsättningar på marknaden för material och energi.
- Byggnation i trä kommer att dominera och kommer med fördel att prägla bebyggelsens arkitektoniska uttryck.
- Vid genomförandet av planen kommer stort fokus riktas mot byggnadernas livscykelanalys (låg klimatpåverkan).
- Bebyggelsen värms med fjärrvärme och takens utformning ger plats för solceller.
- Planen medger anläggningar för egen/lokal energiproduktion samt delning av energi mellan fastigheter och verksamheter.
- Hanteringen av förorenade massor är en central uppgift. För att uppnå tillbörliga riktvärden kommer omfattande saneringsåtgärder att genomföras i stora delar av området.
- I den mån det är möjligt kommer schaktmassor att återanvändas inom projektet, alternativt i närliggande projekt där de behövs.
- Tegel och annat byggmaterial av tillräcklig kvalitet från de byggnader som rivs kommer att återanvändas. I vilken grad beror på inventering och anpassningar av lagstiftningen framöver.

4. Hållbar hantering av vatten i bebyggelsen

Ambition: Se beskrivning på sida 14-15.
Aktuella åtgärder:

- Dagvattenutredningen visar på behov av dagvattenhantering i gatumiljön. Detta görs förslagsvis med öppna växtbäddar/planteringar, som på ett både pedagogiskt och estetiskt sätt tillför gröna och ekologiska kvaliteter i stadsrummet.
- Planen innebär att idag stora hårdgjorda ytor omvandlas till trädkantade gator, planterbara gårdar och gröna tak, det vill säga infiltrerande ytor och anläggningar som förbättrar situationen avsevärt.
- Dagvattenhantering kommer delvis hanteras på tak. Genom taken kan till exempel delar av terrasser nyttjas för odling eller tjocka gröna tak för ökad biologisk mångfald.

5. Hållbar avfallshantering och återbruk

Ambition: Se beskrivning på sida 14-15.
Aktuella åtgärder:

- Samtliga fraktioners avfall från boende kommer att samlas in för återvinning i tillgängliga miljörum.

- För verksamheter i området planeras för effektiv hantering av avfall och logistik. Genom samordning med centrala lösningar och möjligheter till insamling bland annat via garage kan området få en reducerad andel transporter på lokalgator.
- Befintliga byggnader kommer att inventeras inför rivning. Målsättningen är att återbruka material och byggnadsdelar så långt det är möjligt, i enlighet med fastighetsägarens interna riktlinjer. Vilken grad av återbruk som är möjlig att uppnå avgörs när inventering genomförts. Det beror också på hur väl lagstiftningen anpassas till utvecklingen framöver.
- Samlingscentral för logistik av avfall utreds för området för att minska lokala transporter inom området
- Digitala delningstjänster kan skapa möjligheter för boende och verksamma att låna och dela exempelvis verktyg och sällanbruksvaror inom stadsdelen.
- Inköpen av byggmaterial ska minimeras från början för att minska avfallsberget, material som eventuellt ändå blir över ska säljas vidare.

6. **Anpassning framtida klimat**
   Ambition: Se beskrivning på sida 14-15.
   Aktuella åtgärder:

- Anpassning till och åtgärder för hantering av dagvatten och skyfall är av avgörande betydelse för planen, som utformats för att säkra både byggnader och framkomlighet, samt leda vattnet till kommande skyfallsdiken nedström på ett säkert sätt.
- Planen bygger på en välavvägd balans mellan gator, gränder, öppna platser och bebyggelse, som tillsammans säkrar en variation i lokalklimatet, sett till sol, skugga och vind.
- Det offentliga rummet utformas med strategiskt placerad grönska för bättre lokalklimat.
- Gator utformas med olika karaktär och inslag av grönska beroende på platsens funktion och flöden.
- Fastighetsägaren avser att bygga alla kvarterens stommar i trä.
- Fastighetsägaren jobbar aktivt med att mäta och utvärdera insatser för att skapa hållbara stads- och livsmiljöer, genom bland annat ekosystemtjänster och klimatanpassning.

Sociala konsekvenser

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

Detaljplanen styr inte frågor om lägenhetsstorlekar, upplåtelseform eller boendestandard. Sådana aspekter är dock exempel på sådant som påverkar människors dagliga liv i en stadsdel men som inte kan konsekvensbedömas i planskedet.

Trygghet och säkerhet är viktiga frågor i hela området. Detaljplanen medger bostäder i två kvarter. Blir det bostäder i dessa kvarter ökar flödet av människor i området under dygnets alla timmar vilket är positivt för tryggheten. Blir det endast kontor finns risk att området upplevs tomt under sena kvällar efter handelns stängning. Längs de viktiga rörelsestråken Järlaleden, Siroccogatan och Sicklastråket är det av särskild vikt att entrevåningarna utformas öppna och att lokalerna fylls med en variation avseende innehåll för att bidra till att området befolkas. I övrigt är det viktigt att vid framtida projektering göra aktiva val avseende siktlinjer, belysning, vegetation och annan detaljutformning för att öka känslan av trygghet. Stora parkeringsgarage är miljöer som kan kräva särskild omsorg för att inte upplevas otrygga.

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

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

Ekonomiska konsekvenser

Detaljplanen medför att allmän plats kommer att byggas ut för att bidra till en ökad tillgänglighet och bättre trafiksäkerhet för gående och cyklister i anslutning till den nya bebyggelsen och den framtida tunnelbanestationen. Planen i stort bedöms innebära mycket goda förutsättningar för

kollektivt resande för boende, verksamma och besökare. Den nya bebyggelsen bedöms också ge goda förutsättningar för verksamheter, handel och lokal service vilket är positivt för Nackas näringsliv.

Fastighetsägaren ska erlägga exploateringsersättning för allmänna anläggningar utanför detaljplaneområdet samt svara för faktiska kostnader för kommunala allmänna anläggningar inom planområdet. Fastighetsägaren ska även medfinansiera utbyggnaden av tunnelbanan. Som helhet beräknas projektets utbyggnad vara kostnadsneutralt för kommunen. Samtidigt innebär planens genomförande ökade driftkostnader för kommunen. De driftkostnader som uppstår för kommunen består av skötsel och underhåll av den nya lokalgatan, samt kostnader för avskrivningar av kommunala allmänna anläggningar. Detaljplanen väntas på sikt medföra ökade fastighetsvärden inom området då detaljplanen möjliggör för fler bostäder, arbetsplatser, service och handel i ett mycket kollektivtrafiknära läge.

Avvägning mellan motstående intressen

Tät stadsmiljö – friytor

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

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

Den sanering som krävs för planerade markanvändningar bedöms vara omfattande och kostsam. Flera av detaljplanens positiva aspekter kommer från att bilparkeringen flyttas från markytan till underjordiska garage, även detta är en kostsam åtgärd med komplicerade konstruktioner. Sammantaget, sett till befintliga byggnader och miljöns kulturhistoriska värden, har det bedömts att det varken är tekniskt eller ekonomiskt rimligt att bevara befintliga byggnader och samtidigt sanera marken och bygga garage. Denna avvägning innebär negativa konsekvenser från kulturmiljöperspektiv. Inom planområdet planeras gatuplanteringar. Detta är generellt sett positivt ur många aspekter, men kan även innebära att den renodlade och hårda industrikaraktären försvagas.

Kvartersmark – allmän plats

I traditionella stadsmiljöer utgör gator och torg allmän plats. I detaljplanen har det gjorts en avvägning mellan behoven av allmän plats och fastighetsägarens tydliga vilja att precis som idag kunna fortsätta äga och ansvara för områdets obebyggda ytor. Den centrala lokalgatan

(Siroccogatan) regleras som allmän plats, medan flera gågator, kvartersgator, gränder och torg även fortsättningsvis planeras som kvartersmark.

Ny bebyggelse – Östlig förbindelse

Inför granskningen av detaljplanen har kommunen valt att dela detaljplanen i två delar på grund av Östlig förbindelse. Nu aktuellt planområde omfattar att del av byggrätten inom kvarter H inkräktar på reservatet för framtida schakt som eventuellt ska nyttjas i samband med byggnation av östlig förbindelse. Kommunens avvägning mellan berörda intressen är att ny stadsbebyggelse kan tillåtas inom området, utan att påtagligt försvåra ett genomförande av en eventuell framtida Östlig förbindelse. Eventuella negativa konsekvenser för Östlig förbindelse begränsas med föreslagna planbestämmelser om lägsta tillåtna nivå för schakt och pålning. Detta bedöms vara en rimlig avvägning som sammantaget leder till en lämplig och rationell markanvändning, och som även beaktar det eventuella behovet av en framtida kombinerad markanvändning med underliggande bergtunnlar.

Ny bebyggelse – förändrade vyer och trafikmiljö

Närboende lyfter i samrådet kritik mot att bebyggelsen är för hög och att dagens fria utsikt byts mot ny bebyggelse. Vidare lyfts oro för ökad problematik kring trafik och parkering. Den föreslagna bebyggelsen innebär självklart en förändring av närmiljön. En successiv utveckling av stadsbebyggelsen innebär alltid konsekvenser för de som bor och verkar i det aktuella området. Dessa konsekvenser är normalt ökad trafik, ändrad parkeringssituation på gatorna, ianspråktagande av ytor som inte är bebyggda, nya ljusförhållanden och förändrad utsikt för närliggande bebyggelse. I en växande stad behöver denna typ av förändringar för omgivningen normalt accepteras om det bostadspolitiska målet ska kunna uppfyllas och inriktningen för en trygg och levande stadsmiljö ska kunna nås.

Fastighetskonsekvensbeskrivning

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

Fastigheterna Sicklaön 83:22, 83:36, 83:37, 83:38 och 83:57 utgör huvuddelen av planområdet. Fastigheterna bedöms få stora värdeökningar i samband med detaljplanen samtidigt som fastigheten påverkas negativt av avstående av mark för allmän plats. Införandet av allmän plats innebär även att behovet av belastningar i form av ledningsrätter för allmännyttiga ledningar kan minska jämfört med idag. Vidare innebär detaljplanen stora åtaganden för fastighetsägaren i samband med genomförandet och framtida drift av exempelvis kvartersgator. Enligt detaljplanen belastas fastigheten även med rivningsförbud för två byggnader, byggnaderna bedöms dock vara i gott skick och regleringen bedöms inte medföra några omedelbara behov av åtgärder.

Fastigheten Sicklaön 117:17 ingår inte i planområdet men föreslås upplåta område för servitut för avledning av skyfall från Planiavägen till Järlasjön. Fastigheten påverkas därmed negativt av förslaget även om den inte ingår i planområdet. De negativa konsekvenserna för fastighetsägaren

bedöms dock som begränsade då fastigheten är en del av ett större fastighetsinnehav som ägs av samma fastighetsägare som äger fastigheterna inom planområdet.

Fastigheten Sicklaön 76:1, som inrymmer Saltsjöbanan och ägs av Storstockholms Lokaltrafik AB (Trafikförvaltningen Region Stockholm), ligger i närheten av planområdet. Fastigheten påverkas inte direkt av detaljplanens reglering, men efter planens genomförande kommer det finnas bostäder på närmare avstånd än i dagsläget vilket kan vara negativt sett från dagens användning. Detaljplanen är framtagen utifrån möjligheten att Saltsjöbanan i framtiden skulle kunna höjas upp på en bro genom Sickla. Planen förutsätter dock inte att upphöjningen genomförs.

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

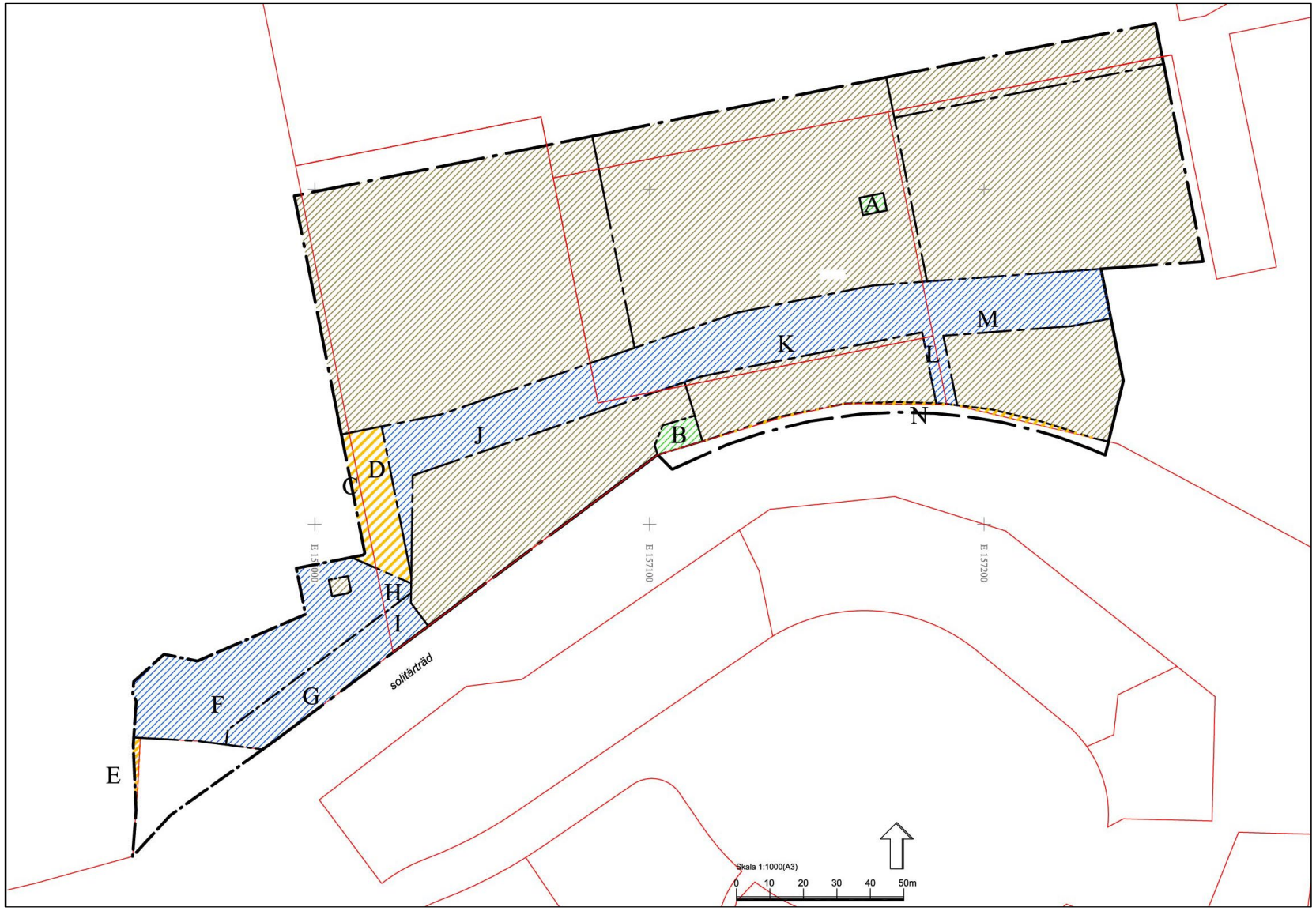
Planenheten

Emilie Warsell	Matilda Nilsson
Tf gruppchef	Planarkitekt

Fastighetskonsekvensbeskrivning

Bilaga 1 till planbeskrivning för detaljplan för Tryckluftsfabriken, fastigheterna Sicklaön 83:22 m.fl., på Sicklaön, Nacka kommun.

Den här fastighetskonsekvensbeskrivningen sammanfattar information som finns i förslaget till detaljplan och redovisar övergripande de konsekvenser som förslaget innebär för enskilda fastigheter, huvudsakligen inom detaljplaneområdet. På sista sidan i den här konsekvensbeskrivningen finns en översiktsbild som visar hur berörda fastigheter påverkas av olika regleringar av mark med anledning av förslaget till detaljplan. Tabellen nedanför redovisar idag kända konsekvenser för enskilda fastighetsägare i frågor som handlar om behov av att: reglera mark från en fastighet till en annan, skapa nya rättigheter eller förändra rättigheter som finns idag, fördela kostnader och ekonomisk ersättning, ta fram avtal och överenskommelser samt hur eventuella byggrätter inom fastigheterna påverkas med anledning av den nya detaljplanen.



Marköverföringskarta

Fastighet	Avstår/erhåller/ upplåter mark. Antal kvadratmeter (kvm)	Rättigheter och gemensamhets-anläggningar	Ekonomiska konsekvenser - kostnader	Ekonomiska konsekvenser - intäkter	Avtal nödvändiga för, alternativt som underlättar, genomförande av planen	Nya, utökade eller på annat sätt ändrade byggrätter
Sicklaön 83:22 Ägare: Sickla Industri-fastigheter KB	Delar som avstås till Sicklaön 40:12: - Område E (25 kvm) - Område C (104 kvm) **3D)** Delar som avstås till Sicklaön 40:12, förutom urholkande fastighet för bergrum (J) och (C) från +7.5 till -15 relativt nollplanet: - Område F (1691 kvm) - Område G (614 kvm)	**Befintliga rättigheter:** Avtalsservitut 0182IM-10/52982.1 innebär rätt för allmän gång- och cykeltrafik att nyttja anlagda gång- och cykelstråk samt vägar på den tjänande fastigheten. Inom det som planläggs som allmän plats kommer servitutet bli verkningslöst och kan upphävas i denna del. Servitutet bedöms fortsätta gälla inom delar av planområdet som inte berörs av ny bebyggelse. **Nya rättigheter:** Beroende på framtida fastighetsindelning inom kvartersmarken kan det behövas servitut/rättigheter/	Kostnader för fastighetsbildning och anläggnings-förrättningar ska bäras av fastighetsägaren. Kostnadsfördelning för utbyggnad av allmän plats regleras i exploateringsavtal. Exploateringsersätt ning för infrastruktur utanför detaljplanen regleras i exploateringsavtal. Medfinansierings-bidrag för tunnelbana och Saltsjöbanans upphöjning hanteras separat och regleras i exploateringsavtal.	Fastighetsägaren får ersättning för mark som denne avstår. Rätt till ersättning för införande av rivningsförbud hanteras i exploateringsavtal. Storleken på ersättningen beslutas antingen i samband med köp av marken eller i en lantmäteri-förrättning. Generellt baseras ersättningen på värdet av pågående markanvändning och värdet av eventuella förväntningar om ny markanvändning.	I första hand ska fastighetsägaren och kommunen teckna en överenskommelse om fastighetsreglering som biläggs ansökan om fastighetsreglering. Kommunen har möjlighet att säkra markåtkomsten genom att lösa in marken efter att detaljplanen vunnit laga kraft. Exploateringsavtal kommer upprättas mellan fastighetsägaren och kommunen.	Detaljplanen bekräftar pågående markanvändning i syfte att kommunen ska överta marken. En kulturhistoriskt intressant byggnad får bestämmelser om rivningsförbud och varsamhet.

Fastighet	Avstår/erhåller/ upplåter mark. Antal kvadratmeter (kvm)	Rättigheter och gemensamhets-anläggningar	Ekonomiska konsekvenser - kostnader	Ekonomiska konsekvenser - intäkter	Avtal nödvändiga för, alternativt som underlättar, genomförande av planen	Nya, utökade eller på annat sätt ändrade byggrätter
		gemensamhets-anläggningar avseende exempelvis tillfart och garage, tillträde till kvartersmark, ledningar eller konstruktioner. Gemensamhets-anläggning(ar) ska bildas för befintliga och tillkommande vatten-spillvatten- och dagvattennät. Gemensamhets-anläggning(ar) ska förvaltas av en samfällighetsförening.	Kostnader för anslutning till allmänt VA-nät, och andra ledningsslag hanteras genom överenskommelser med respektive ledningsägare och i förekommande fall genom fastställda taxor. Kostnader för den marksanering som krävs för att nyttja detaljplanen ska bäras av fastighetsägaren.			

Fastighet	Avstår/erhåller/ upplåter mark. Antal kvadratmeter (kvm)	Rättigheter och gemensamhets-anläggningar	Ekonomiska konsekvenser - kostnader	Ekonomiska konsekvenser - intäkter	Avtal nödvändiga för, alternativt som underlättar, genomförande av planen	Nya, utökade eller på annat sätt ändrade byggrätter
Sicklaön 83:36 Ägare: Atrium Ljungberg Impluvium 28 AB	Delar som avstås till Sicklaön 40:12: - Område D (439 kvm) - Område N (58 kvm), omfattar smala remsor mark som avstås från Sicklaön 83:36 och 83:38. **3D)** Delar som avstås till Sicklaön 40:12 förutom urholkande fastighet för bergrum (J) och (C) från +7.5 till -15 relativt nollplanet: - Område H (104 kvm) - Område I (118 kvm) Delar som avstås till Sicklaön 40:12 förutom urholkande garagefastighet med plushöjder angivna på plankartan: - Område J (1086 kvm) - Område L (61 kvm)	**Befintliga rättigheter:** Avtalsservitut 0182IM-10/52982.1 innebär rätt för allmän gång- och cykeltrafik att nyttja anlagda gång- och cykelstråk samt vägar på den tjänande fastigheten. Inom det som planläggs som allmän plats kommer servitutet bli verkningslöst och kan upphävas i denna del. Servitutet bedöms fortsätta gälla inom delar av planområdet som inte berörs av ny bebyggelse. Befintlig ledningsrätt för Nacka Energi AB, aktnummer 0182K-2007/4.1, avseende eldistribution och elnätsstationer, kommer behöva förändras i och	Kostnader för fastighetsbildning och anläggnings-förrättningar ska bäras av fastighetsägaren. Kostnadsfördelning för utbyggnad av allmän plats regleras i exploateringsavtal. Exploateringsersätt ning för infrastruktur utanför detaljplanen regleras i exploateringsavtal. Medfinansierings-bidrag för tunnelbana och Saltsjöbanans upphöjning hanteras separat och regleras i exploateringsavtal.	Fastighetsägaren får ersättning för mark som denne avstår. Storleken på ersättningen beslutas antingen i samband med köp av marken eller i en lantmäteri-förrättning. Generellt baseras ersättningen på värdet av pågående markanvändning och värdet av eventuella förväntningar om ny markanvändning.	I första hand ska fastighetsägaren och kommunen teckna en överenskommelse om fastighetsreglering som biläggs ansökan om fastighetsreglering. Med stöd av gällande lagar har kommunen även möjlighet att säkra markåtkomsten genom att lösa in marken efter att detaljplanen vunnit laga kraft. Exploateringsavtal kommer upprättas mellan fastighetsägaren och kommunen.	Markområdet som berörs inom fastigheten Sicklaön 83:36 är planlagt sedan tidigare. Området som helhet används för centrumändamål, främst handel, service och tillhörande parkering. Gällande byggrätter kommer ersättas av större byggrätter i den nya detaljplanen. Detaljplanen tillskapar omfattande byggrätter för kontor, bostäder och verksamheter vilket normalt sett genererar värdeökningar.

Fastighet	Avstår/erhåller/ upplåter mark. Antal kvadratmeter (kvm)	Rättigheter och gemensamhets-anläggningar	Ekonomiska konsekvenser - kostnader	Ekonomiska konsekvenser - intäkter	Avtal nödvändiga för, alternativt som underlättar, genomförande av planen	Nya, utökade eller på annat sätt ändrade byggrätter
		med att nya ledningsstråk och nätstationer anläggs. Befintliga ledningsrätter behöver omprövas (upphävas) för att områdena ska kunna bebyggas enligt detaljplanen. Nya ledningsstråk kan komma att placeras inom allmän plats där ledningsrätt inte behövs. **Nya rättigheter:** Beroende på framtida fastighetsindelning inom kvartersmarken kan det behövas servitut/ rättigheter/ gemensamhets-anläggningar avseende exempelvis tillfart och garage, tillträde till kvartersmark, ledningar eller beroenden mellan olika konstruktioner.	Kostnader för anslutning till allmänt VA-nät, och andra ledningsslag hanteras genom överenskommelser med respektive ledningsägare och i förekommande fall genom fastställda taxor. Avgifter i samband med bygglov och anmälan enligt taxa. Kostnader för den marksanering som krävs för att nyttja detaljplanen ska bäras av fastighetsägaren.			

Fastighet	Avstår/erhåller/ upplåter mark. Antal kvadratmeter (kvm)	Rättigheter och gemensamhets-anläggningar	Ekonomiska konsekvenser - kostnader	Ekonomiska konsekvenser - intäkter	Avtal nödvändiga för, alternativt som underlättar, genomförande av planen	Nya, utökade eller på annat sätt ändrade byggrätter
		Gemensamhets-anläggning(ar) ska bildas för befintliga och tillkommande vatten-spillvatten- och dagvattennät. Gemensamhets-anläggning(ar) ska förvaltas av en samfällighetsförening. E_1 (område B) planläggs som kvartersmark kommer upplåtas med ledningsrätt. E_1 behöver nås från norr via kvartersmark. Servitutsavtal behöver upprättas till förmån för Nacka Energi.				

Fastighet	Avstår/erhåller/ upplåter mark. Antal kvadratmeter (kvm)	Rättigheter och gemensamhets-anläggningar	Ekonomiska konsekvenser - kostnader	Ekonomiska konsekvenser - intäkter	Avtal nödvändiga för, alternativt som underlättar, genomförande av planen	Nya, utökade eller på annat sätt ändrade byggrätter
Sicklaön 83:37 Ägare: Atrium Ljungberg Impluvium 29 AB	Delar som avstås till Sicklaön 40:12, förutom urholkande garagefastighet med plushöjder angivna på plankartan: - Område K (1584 kvm)	**Befintliga rättigheter:** Avtalsservitut 0182IM-10/52982.1 innebär rätt för allmän gång- och cykeltrafik att nyttja anlagda gång- och cykelstråk samt vägar på den tjänande fastigheten. Inom det som planläggs som allmän plats kommer servitutet bli verkningslöst och kan upphävas i denna del. Servitutet bedöms	Kostnader för fastighetsbildning och anläggnings-förrättningar ska bäras av fastighetsägaren. Kostnadsfördelning för utbyggnad av allmän plats regleras i exploateringsavtal. Exploaterings-ersättning för infrastruktur	Fastighetsägaren får ersättning för mark som denne avstår. Rätt till ersättning för införande av rivningsförbud hanteras i exploateringsavtal. Storleken på ersättningen beslutas antingen i samband med köp av marken eller i en	I första hand ska fastighetsägaren och kommunen teckna en överenskommelse om fastighetsreglering som biläggs ansökan om fastighetsreglering. Kommunen har möjlighet att säkra markåtkomsten genom att lösa in	Markområdet som berörs inom fastigheten Sicklaön 83:37 är planlagt sedan tidigare. Området som helhet används för centrumändamål, främst handel, service och tillhörande parkering. Gällande byggrätter kommer ersättas av större

Fastighet	Avstår/erhåller/ upplåter mark. Antal kvadratmeter (kvm)	Rättigheter och gemensamhets-anläggningar	Ekonomiska konsekvenser - kostnader	Ekonomiska konsekvenser - intäkter	Avtal nödvändiga för, alternativt som underlättar, genomförande av planen	Nya, utökade eller på annat sätt ändrade byggrätter
		fortsätta gälla inom delar av planområdet som inte berörs av ny bebyggelse. Befintlig ledningsrätt för Nacka Energi AB, aktnummer 0182K-2007/4.1, avseende eldistribution och elnätsstationer, kommer behöva förändras i och med att nya ledningsstråk och nätstationer anläggs. Befintliga ledningsrätter behöver omprövas (upphävas) för att områdena ska kunna bebyggas enligt detaljplanen. Nya ledningsstråk kan komma att placeras inom allmän plats där ledningsrätt inte behövs. **Nya rättigheter:**	utanför detaljplanen regleras i exploateringsavtal. Medfinansierings-bidrag för tunnelbana och Saltsjöbanans upphöjning hanteras separat och regleras i exploateringsavtal. Kostnader för anslutning till allmänt VA-nät, och andra ledningsslag hanteras genom överenskommelser med respektive ledningsägare och i förekommande fall genom fastställda taxor.	lantmäteri-förrättning. Generellt baseras ersättningen på värdet av pågående markanvändning och värdet av eventuella förväntningar om ny markanvändning.	marken efter att detaljplanen vunnit laga kraft. Exploateringsavtal kommer upprättas mellan fastighetsägaren och kommunen.	byggrätter i den nya detaljplanen. Detaljplanen tillskapar omfattande byggrätter för kontor, bostäder och verksamheter vilket normalt sett genererar värdeökningar. En kulturhistoriskt intressanta byggnad får bestämmelser om rivningsförbud och varsamhet.

Fastighet	Avstår/erhåller/ upplåter mark. Antal kvadratmeter (kvm)	Rättigheter och gemensamhets-anläggningar	Ekonomiska konsekvenser - kostnader	Ekonomiska konsekvenser - intäkter	Avtal nödvändiga för, alternativt som underlättar, genomförande av planen	Nya, utökade eller på annat sätt ändrade byggrätter
		Beroende på framtida fastighetsindelning inom kvartersmarken kan det behövas servitut/rättigheter/ gemensamhets-anläggningar avseende exempelvis tillfart och garage, tillträde till kvartersmark, ledningar eller beroenden mellan olika konstruktioner. Gemensamhets-anläggning(ar) ska bildas för befintliga och tillkommande vatten-spillvatten- och dagvattennät. Gemensamhets-anläggning(ar) ska förvaltas av en samfällighetsförening. E_1 (område A) planläggs som kvartersmark kommer upplåtas med ledningsrätt.	Avgifter i samband med bygglov och anmälan enligt taxa. Kostnader för den marksanering som krävs för att nyttja detaljplanen ska bäras av fastighetsägaren.			

Fastighet	Avstår/erhåller/ upplåter mark. Antal kvadratmeter (kvm)	Rättigheter och gemensamhets-anläggningar	Ekonomiska konsekvenser - kostnader	Ekonomiska konsekvenser - intäkter	Avtal nödvändiga för, alternativt som underlättar, genomförande av planen	Nya, utökade eller på annat sätt ändrade byggrätter
		E_1 behöver nås från söder via kvartersmark. Servitutsavtal behöver upprättas till förmån för Nacka Energi.				
Sicklaön 83:38 Ägare: Atrium Ljungberg Impluvium 30 AB	Delar som avstås till Sicklaön 40:12: - Område N (58 kvm), omfattar smala remsor mark som avstås från Sicklaön 83:36 och 83:38. **3D)** Delar som avstås till Sicklaön 40:12, förutom urholkande	**Befintliga rättigheter:** Avtalsservitut 0182IM-10/52982.1 innebär rätt för allmän gång- och cykeltrafik att nyttja anlagda gång- och cykelstråk samt vägar på den tjänande fastigheten. Inom det som planläggs som allmän plats kommer servitutet bli	Kostnader för fastighetsbildning och anläggnings-förrättningar ska bäras av fastighetsägaren. Kostnadsfördelning för utbyggnad av allmän plats regleras i exploateringsavtal.	Fastighetsägaren får ersättning för mark som denne avstår. Storleken på ersättningen beslutas antingen i samband med köp av marken eller i en lantmäteri-förrättning.	I första hand ska fastighetsägaren och kommunen teckna en överenskommelse om fastighetsreglering som biläggs ansökan om fastighetsreglering.	Markområdet som berörs inom fastigheten Sicklaön 83:38 är planlagt sedan tidigare. Området som helhet används för centrumändamål, främst handel, service och tillhörande

Fastighet	Avstår/erhåller/ upplåter mark. Antal kvadratmeter (kvm)	Rättigheter och gemensamhets-anläggningar	Ekonomiska konsekvenser - kostnader	Ekonomiska konsekvenser - intäkter	Avtal nödvändiga för, alternativt som underlättar, genomförande av planen	Nya, utökade eller på annat sätt ändrade byggrätter
	garagefastighet med plushöjder angivna på plankartan: - Område M (934 kvm)	verkningslöst och kan upphävas i denna del. Servitutet bedöms fortsätta gälla inom delar av planområdet som inte berörs av ny bebyggelse. Befintlig ledningsrätt för Nacka Energi AB, aktnummer 0182K-2007/4.1, avseende eldistribution och elnätsstationer, kommer behöva förändras i och med att nya ledningsstråk och nätstationer anläggs. Befintliga ledningsrätter behöver omprövas (upphävas) för att områdena ska kunna bebyggas enligt detaljplanen. Nya ledningsstråk kan komma att placeras	Exploateringsersättning för infrastruktur utanför detaljplanen regleras i exploateringsavtal. Medfinansierings-bidrag för tunnelbana och Saltsjöbanans upphöjning hanteras separat och regleras i exploateringsavtal. Kostnader för anslutning till allmänt VA-nät, och andra ledningsslag hanteras genom överenskommelser med respektive ledningsägare och i förekommande fall	Generellt baseras ersättningen på värdet av pågående markanvändning och värdet av eventuella förväntningar om ny markanvändning.	Med stöd av gällande lagar har kommunen även möjlighet att säkra markåtkomsten genom att lösa in marken efter att detaljplanen vunnit laga kraft. Exploateringsavtal kommer upprättas mellan fastighetsägaren och kommunen.	parkering. Gällande byggrätter kommer ersättas av större byggrätter i den nya detaljplanen. Detaljplanen tillskapar omfattande byggrätter för kontor, bostäder och verksamheter vilket normalt sett genererar värdeökningar.

Fastighet	Avstår/erhåller/ upplåter mark. Antal kvadratmeter (kvm)	Rättigheter och gemensamhets-anläggningar	Ekonomiska konsekvenser - kostnader	Ekonomiska konsekvenser - intäkter	Avtal nödvändiga för, alternativt som underlättar, genomförande av planen	Nya, utökade eller på annat sätt ändrade byggrätter
		inom allmän plats där ledningsrätt inte behövs. **Nya rättigheter:** Beroende på framtida fastighetsindelning inom kvartersmarken kan det behövas en mängd servitut/rättigheter/ gemensamhets-anläggningar avseende exempelvis tillfart och garage, tillträde till kvartersmark, ledningar eller beroenden mellan olika konstruktioner. Gemensamhets-anläggning(ar) ska bildas för befintliga och tillkommande vatten-spillvatten- och dagvattennät. Gemensamhets-anläggning(ar) ska förvaltas av en samfällighetsförening.	genom fastställda taxor. Avgifter i samband med bygglov och anmälan enligt taxa. Kostnader för den marksanering som krävs för att nyttja detaljplanen ska bäras av fastighetsägaren.			

Fastighet	Avstår/erhåller/ upplåter mark. Antal kvadratmeter (kvm)	Rättigheter och gemensamhets-anläggningar	Ekonomiska konsekvenser - kostnader	Ekonomiska konsekvenser - intäkter	Avtal nödvändiga för, alternativt som underlättar, genomförande av planen	Nya, utökade eller på annat sätt ändrade byggrätter
		Fastigheten föreslås utanför planområdet belastas av ett nytt servitut för allmän dagvattenledning för avledning från planområdet Fastigheten föreslås utanför planområdet även belastas av servitut som möjliggör avledning av skyfall till Planiavägen.				
Sicklaön 83:57 Ägare: Atrium Ljungberg Impluvium 32 AB		**Befintliga rättigheter:** Avtalsservitut 0182IM-10/52982.1 innebär rätt för allmän gång- och cykeltrafik att nyttja anlagda gång- och cykelstråk samt vägar på den tjänande fastigheten. Inom det som planläggs som allmän plats kommer servitutet bli	Kostnader för fastighetsbildning och anläggnings-förrättningar ska bäras av fastighetsägaren. Exploateringsersätt ning för infrastruktur utanför detaljplanen		Exploateringsavtal kommer upprättas mellan fastighetsägaren och kommunen.	Markområdet som berörs inom fastigheten Sicklaön 83:57 är planlagt sedan tidigare. Området som helhet används för centrumändamål, främst handel, service och tillhörande

Fastighet	Avstår/erhåller/ upplåter mark. Antal kvadratmeter (kvm)	Rättigheter och gemensamhets-anläggningar	Ekonomiska konsekvenser - kostnader	Ekonomiska konsekvenser - intäkter	Avtal nödvändiga för, alternativt som underlättar, genomförande av planen	Nya, utökade eller på annat sätt ändrade byggrätter
		verkningslöst och kan upphävas i denna del. Servitutet bedöms fortsätta gälla inom delar av planområdet som inte berörs av ny bebyggelse. Befintlig ledningsrätt för Nacka Energi AB, aktnummer 0182K-2007/4.1, avseende eldistribution och elnätsstationer, kommer behöva förändras i och med att nya ledningsstråk och nätstationer anläggs. Befintliga ledningsrätter behöver omprövas (upphävas) för att områdena ska kunna bebyggas enligt detaljplanen. Nya ledningsstråk kan komma att placeras	regleras i exploateringsavtal. Medfinansierings-bidrag för tunnelbana och Saltsjöbanans upphöjning hanteras separat och regleras i exploateringsavtal. Kostnader för anslutning till allmänt VA-nät, och andra ledningsslag hanteras genom överenskommelser med respektive ledningsägare och i förekommande fall genom fastställda taxor.			parkering. Gällande byggrätter kommer ersättas av större byggrätter i den nya detaljplanen. Detaljplanen tillskapar omfattande byggrätter för kontor, bostäder och verksamheter vilket normalt sett genererar värdeökningar.

Fastighet	Avstår/erhåller/ upplåter mark. Antal kvadratmeter (kvm)	Rättigheter och gemensamhets-anläggningar	Ekonomiska konsekvenser - kostnader	Ekonomiska konsekvenser - intäkter	Avtal nödvändiga för, alternativt som underlättar, genomförande av planen	Nya, utökade eller på annat sätt ändrade byggrätter
		inom allmän plats där ledningsrätt inte behövs. **Nya rättigheter:** Beroende på framtida fastighetsindelning inom kvartersmarken kan det behövas en mängd servitut/rättigheter/ gemensamhets-anläggningar avseende exempelvis tillfart och garage, tillträde till kvartersmark, ledningar eller beroenden mellan olika konstruktioner. Gemensamhets-anläggning(ar) ska bildas för befintliga och tillkommande vatten-spillvatten- och dagvattennät. Gemensamhets-anläggning(ar) ska förvaltas av en samfällighetsförening.	Avgifter i samband med bygglov och anmälan enligt taxa. Kostnader för den marksanering som krävs för att nyttja detaljplanen ska bäras av fastighetsägaren.			

Fastighet	Avstår/erhåller/ upplåter mark. Antal kvadratmeter (kvm)	Rättigheter och gemensamhets-anläggningar	Ekonomiska konsekvenser - kostnader	Ekonomiska konsekvenser - intäkter	Avtal nödvändiga för, alternativt som underlättar, genomförande av planen	Nya, utökade eller på annat sätt ändrade byggrätter
Sicklaön 40:12 Ägare: Nacka kommun	Erhåller både tvådimensionella (2D) och tredimensionella (3D) utrymmen från fastigheterna Sicklaön 83:22, 83:36, 83:37 och 83:38. Delar som erhålls till Sicklaön 40:12: - Område E, C, D N (629 kvm) **3D)**	Avtalsservitut 0182IM-10/52982.1 innebär rätt för allmän gång- och cykeltrafik att nyttja anlagda gång- och cykelstråk samt vägar på den tjänande fastigheten. Inom det som planläggs som allmän plats kommer servitutet bli verkningslöst och kan upphävas i denna del.	Kommunal fastighet. Eventuella kostnader avses regleras i exploateringsavtal.	Kommunal fastighet. Eventuella intäkter avses regleras i exploateringsavtal.	Överenskommelse om fastighetsreglering eller köp av mark kommer ligga till grund för föreslagna fastighetsregleringar Exploateringsavtal upprättas som underlättar genomförandet.	

Fastighet	Avstår/erhåller/ upplåter mark. Antal kvadratmeter (kvm)	Rättigheter och gemensamhets-anläggningar	Ekonomiska konsekvenser - kostnader	Ekonomiska konsekvenser - intäkter	Avtal nödvändiga för, alternativt som underlättar, genomförande av planen	Nya, utökade eller på annat sätt ändrade byggrätter
	Delar som erhålls till Sicklaön 40:12, förutom urholkande garagefastighet och bergrum: - Område F, G, H, I, J, K, L och M (6192 kvm)				Tvångsvis genomförande med stöd av detaljplan är dock möjligt.	
Utanför planområde: Sicklaön 117:17 Ägare: Sickla Industri-fastigheter KB	Upplåter mark för servitut för avledning av skyfall. Exakt yta för servitutet är inte fastställd.	Enligt fastighetsregistret finns inga inskrivna servitut, rättigheter eller gemensamhets-anläggningar på fastigheten. Fastigheten föreslås belastas av ett nytt servitut som möjliggör avledning av skyfall, från Planiavägen till Järlasjön.	Fastigheten ägs av samma fastighetsägare som Sicklaön 83:2, 83:36, 83:37, 83:38 och 83:57. Eventuella kostnader avses regleras i exploateringsavtal.	Eventuell ersättning i samband med upplåtelse av servitut hanteras i överenskommelse.	Överenskommelse om servitut kommer ligga till grund för bildandet.	Fastigheten är inte planlagd och ingår inte i detaljplanen. Inga byggrätter påverkas.

Fastighet	**Avstår/erhåller/ upplåter mark. Antal kvadratmeter (kvm)**	**Rättigheter och gemensamhets-anläggningar**	**Ekonomiska konsekvenser - kostnader**	**Ekonomiska konsekvenser - intäkter**	**Avtal nödvändiga för, alternativt som underlättar, genomförande av planen**	**Nya, utökade eller på annat sätt ändrade byggrätter**
Utanför planområde: Sicklaön 83:54 Ägare: Sickla Industri-fastigheter KB	Upplåter mark för servitut för avledning av dagvatten och skyfall. Yta för servitut är inte fastställt.	Fastigheten föreslås belastas av ett nytt servitut för allmän dagvattenledning för avledning från planområdet Fastigheten föreslås även belastas av servitut som möjliggör avledning av skyfall till Planiavägen.	Fastigheten ägs av samma fastighetsägare som Sicklaön 83:2, 83:36, 83:37, 83:38 och 83:57. Eventuella kostnader avses regleras i exploateringsavtal.		Kommer att regleras i avtal mellan fastighetsägaren och Nacka vatten och avfall AB. Rättighet för avledning av skyfall regleras i exploateringsavtal.	Fastigheten ingår inte i detaljplanen. Inga byggrätter påverkas.