

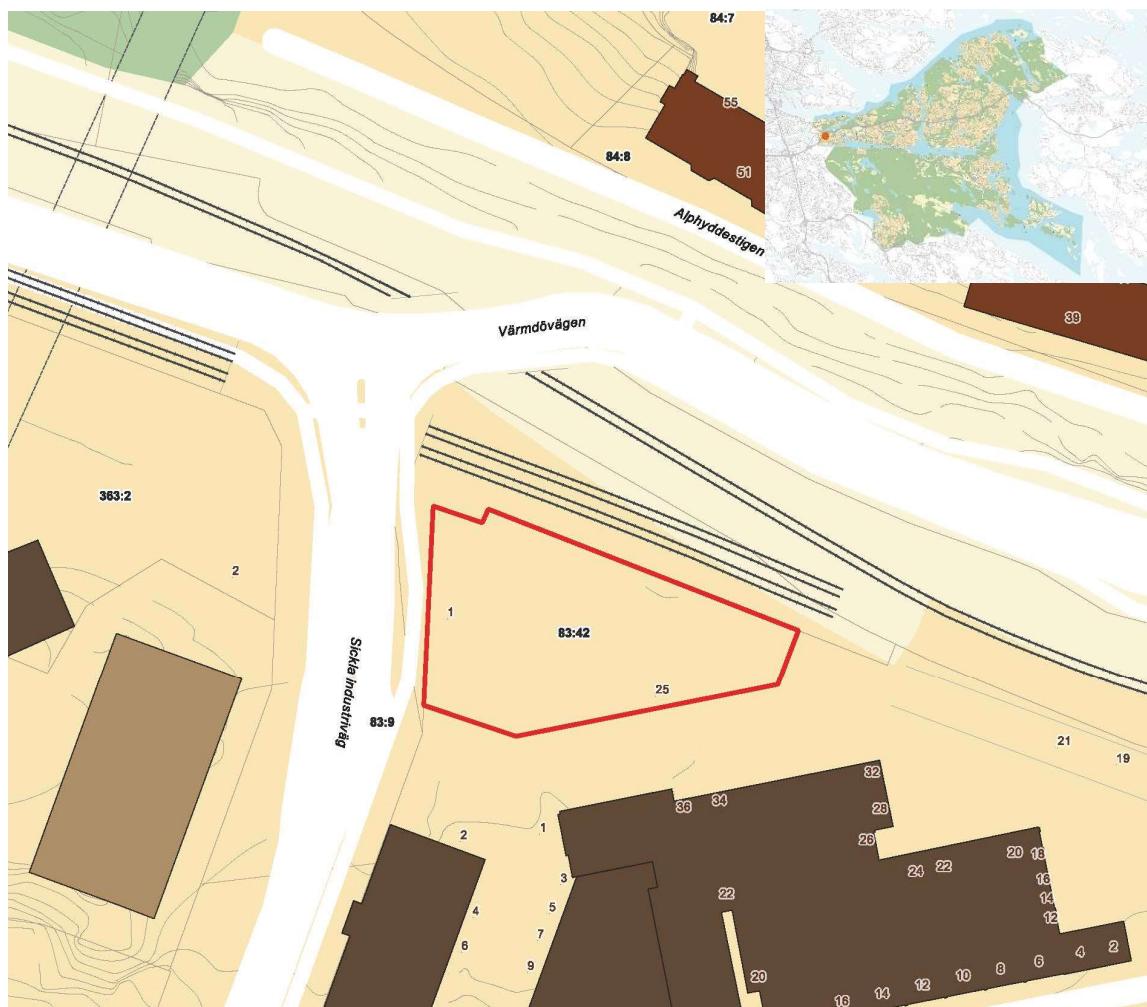
Planbeskrivning
ANTAGANDEHANDLING
 Upprättad oktober 2020,
 Justerad i november 2020
 Standardförfarande

Dnr: KFKS 2017/891
 Projekt: 93101067

Nacka stad
 Ingår i tunnelbaneavtalet

Sickla stationshus

Detaljplan för Sickla stationshus, Sicklaön 83:42, Sickla industriväg, på västra Sicklaön, i Nacka kommun



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

Sammanfattning

Planområdet är beläget invid Sickla station och Sickla köpkvarter. Marken är obebyggd och har tidigare varit en av handelsområdets parkeringsytor. Planområdet omfattar cirka 1 700 kvadratmeter. För planområdet medger gällande detaljplan en stationsbyggnad om cirka 4-5 våningar för centrum- och stationsändamål. Flera stadsbyggnadsprojekt pågår i området. Nacka stad kallas det nya, tät och blandade området som skapas på västra Sicklaön där projektet ingår.

Planförslaget syftar till en utökad byggrätt för en ny, hög och väl gestaltad stationsbyggnad som även kan inrymma kontor, handel och hotell. Planförslaget innebär i sin helhet cirka 550 nya arbetsplatser i området. Byggnaden ska inrymma den västra tunnelbaneentrén till station Sickla. Planförslaget ger planstöd åt tunnelbanan och innehåller schaktdjups begränsningar med hänsyn till tunnelbanans verksamhet samt med hänsyn till en spillvattentunnel som löper genom fastigheten.

Föreslagen stationsbyggnad kommer stärka stadsstrukturen och därmed skapa ett mer sammanhängande stadsrum i den aktuella delen av Sickla. Byggnaden blir en viktig bytespunkt för kollektivtrafiken. Planförslaget möjliggör en hög exploatering i ett kollektivtrafiknära läge vilket innebär ett effektivt markutnyttjande. Planförslaget medger en hög byggnad vilket innebär att den kommer synas långt i stads- och landskapsbilden.

Det föreslagna stationshuset är utformat som en modern tolkning av den äldre industriarkitekturen i området men anspelar även på tidig modernism. Byggnadens terrasser medger växtlighet som kan medverka till gröna inslag i en urban stadsmiljö. Planförslaget möjliggör att tillgänglighet, trygghet och säkerhet kan öka i området.

Den nya detaljplanen medför att kommunen och fastighetsägaren ska ingå exploateringsavtal för att tydliggöra förutsättningar för kommande byggnation samt ansvars- och kostnadsfördelning mellan kommunen och fastighetsägaren. Till exempel ska fastighetsägaren erlägga medfinansiering till tunnelbanan samt exploateringsersättning till kommunen. Lokalt omhändertagande av dagvatten ska tillämpas. Krav på födröjning och rening av dagvatten ställs i exploateringsavtalet.

Detaljplanen innehåller ingen allmän platsmark men tillgodosser allmänhetens intressen avseende förbättrad kollektivtrafik i området genom att det inom kvartersmarken möjliggörs för en entré till den nya tunnelbanan. Servitut ska upprättas för att säkerställa allmänhetens tillträde till tunnelbaneentrén och spårområdet. Inom detaljplaneområdet löper en spillvattenledning vars rättighet säkras genom ett u-område i den nya detaljplanen. Ledningen behöver även beaktas fysiskt vid grundläggningen av den nya byggnaden.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
Planens syfte och huvuddrag	4
Syfte	4
Bakgrund och huvuddrag	4
Planhandlingar och underlag	4
Plandata och tidigare ställningstaganden.....	5
Läge, areal & markägoförhållande	5
Statliga och regionala intressen.....	6
Kommunala intressen	8
Undersökning om betydande miljöpåverkan	12
Förutsättningar och planförslag.....	13
Övergripande struktur.....	13
Offentliga rum och stadsgrönska.....	16
Det nya stationshuset	19
Gator och trafik.....	24
Teknisk försörjning.....	28
Störningar och risker	29
Markens beskaffenhet och planerad grundläggning	33
Dagvatten, grundvatten och skyfall	35
Så genomförs planen	39
Organisatoriska frågor.....	39
Ansvarsfördelning.....	39
Avtal	40
Tekniska frågor.....	42
Fastighetsrättsliga frågor	43
Ekonomiska frågor	44
Konsekvenser av detaljplanen och dess genomförande.....	46
Miljökonsekvenser	46
Sociala konsekvenser.....	47
Ekonomiska konsekvenser.....	47
Avvägning mellan motstående intressen.....	47
Fastighetskonsekvensbeskrivning	47
Medverkande i planarbetet.....	48

Planens syfte och huvuddrag

Syfte

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en ny, hög och väl gestaltad byggnad för kontor, handel och hotell med utrymme för tunnelbaneändamål (tunnelbaneentré, vänthall och andra funktioner). Byggnaden om cirka 23 våningar ska markera en av entréerna till Sickla köpkvarter och verka som ett landmärke i stads- och landskapsbilden. Byggnaden ska utgöra en kollektivtrafiknod som möjliggör för människor att resa. Detaljplaneförslaget innebär att omgivande gaturum levandegörs och att fler mötesplatser skapas. Planförslaget ska bidra till att området utvecklas till en mer attraktiv, tillgänglig och trygg stadsmiljö.

Bakgrund och huvuddrag

Planområdet är beläget invid Sickla station och Sickla köpkvarter. Marken är obebyggd och har tidigare varit en av handelsområdets parkeringsytor. För planområdet medger gällande detaljplan en stationsbyggnad om cirka 4-5 våningar för centrum- och stationsändamål. I samband med planering för utbyggnad av tunnelbana till Nacka har nu gällande detaljplan ändrats för att även medge tunnelbaneändamål. Den västra tunnelbaneentrén till station Sickla planeras inom fastigheten.

Planförslaget medger en utökad byggrätt för en ny, hög och väl gestaltad stationsbyggnad som även kan inrymma kontor, service och hotell. Planförslaget ska även ge planstöd åt tunnelbanan samt innehålla schaktdjupsbegränsningar med hänsyn till tunnelbanans verksamhet och med hänsyn till en spillvattentunnel som löper genom fastigheten.

I enlighet med det politiskt förankrade dokumentet ”Förhållningssätt till höga hus” har planförslaget föregåtts av parallella uppdrag, eftersom föreslagen byggnad är högre än 16 normalvåningar. Det vinnande förslaget i arkitekttävlingen har legat till grund för planförslaget. Det nya stationshuset är utformat som en modern tolkning av den äldre industriarkitekturen i området men anspelar även på tidig modernism.

Föreslagen stationsbyggnad kommer bli en viktig byteplats för kollektivtrafiken. Den nya stationsbyggnaden ska även markera en av entréerna till Sickla köpkvarter och levandegöra gaturummet. Den nya stationsbyggnaden kommer att utgöra ett nytt landmärke i den förändrade stads- och landskapsbilden.

Planhandlingar och underlag

Kommunstyrelsens antog start-PM den 2 maj 2018. Planförslaget är därmed upprättat enligt plan- och bygglagen PBL (2010:900) enligt dess lydelse efter den 1 januari 2015.

Detaljplaneförslaget omfattar följande planhandlingar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning
- Fastighetsförteckning

- Gestaltningsprogram

Detaljplaneförslaget grundas på följande underlag:

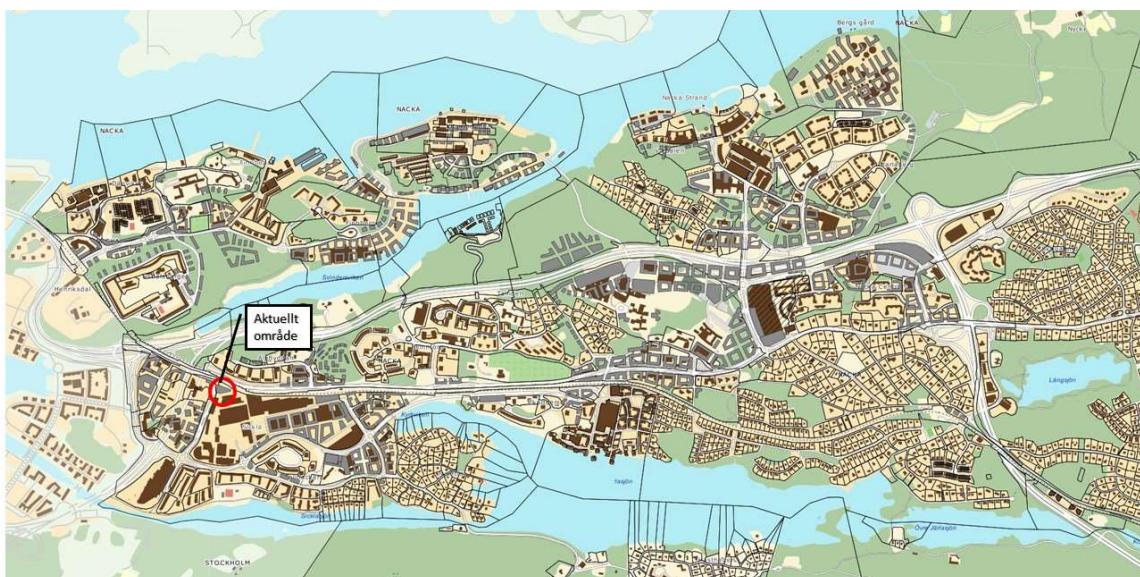
- Daggvattenutredning (*WSP, 2020-03-27*)
- Flyghinderanalys (*Luftfartsverket, 2019-03-08*)
- Lokalklimatutredning (*COWI, 2020-05-27*)
- Miljöredovisning (*Nacka kommun, 2020-10-02*)
- Markteknisk undersökningsrapport, (*Sweco, 2019-05-07*)
- Riskbedömning avseende förlängning av Tvärbanan (*Structor, 2014-01-29*)
- Risk-PM, (*Structor, 2020-03-27*)
- Solsstudier, (*Kanozi arkitekter, 2020-03-05*)
- Trafikbunnerutredning (*Delta Akustik AB, 2020-05-11*)
- Trafikutredning (*Structor, 2020-04-27*)
- Vibrations- och stomljudsutredning (*Delta Akustik AB, 2020-05-12*)

Plandata och tidigare ställningstaganden

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

Läge, areal & markägoförhållande

Planområdet är beläget i västra delen av Sickla köpkvarter och omfattar fastigheten Sicklaön 83:42. Planområdet omfattar cirka 1 700 kvadratmeter och avgränsas av Tvärbanans och Saltsjöbanans stationsläge i nordost, Sickla industriväg i väster och Smedjegatan i söder. Marken har tidigare använts som etableringsyta och parkeringsplats men är idag obebyggd. Flera stadsbygnadsprojekt pågår i området.



Karta som redovisar strukturplanen för Nacka stad. Aktuellt planområde markerat med röd ring.



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

Statliga och regionala intressen

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

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFS 2050) pekas västra Sicklaön ut som en del av den centrala regionkärnan. Visionen är att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion.

Riksintressen enligt 3 och 4 kap MB

Riksintressen för kommunikationer

Väg 75, Södra länken och dess tunnelanläggning samt Saltsjöbanan utgör riksintressen för kommunikationer. De är belägna utanför planområdet och planförslaget bedöms inte försvåra nyttjandet av anläggningarna.

Även riksintresseanspråket för Östlig förbindelse passerar planområdet. Trafikverket har ett pågående arbete för att precisera riksintresset och den exakta påverkan på planområdet kan därför inte fastslås innan det arbetet är färdigt, vilket det beräknas vara under hösten 2020.

Riksintressen för kulturmiljö

Planområdet ligger inte inom riksintresseområde för kulturmiljö men kan innehålla viss påverkan på riksintresset "Stockholms farled och inlopp". Planförslaget medger en högre byggnad vilket innebär att den nya volymen kommer synas långt i stads- och landskapsbilden. Det innebär att byggnaden kommer utgöra ett nytt element i den kulturmiljö som upplevs från farleden. Byggnadens påverkan på landskapsbilden utifrån ett riksintresseperspektiv bedöms dock bli marginell då den är placerad i ett bebyggelsesammanhang med högre bebyggelse. Dock kan samtliga pågående

stadsbyggnadsprojekt som medger höga hus i centrala Nacka, sammantaget medföra en större påverkan på riksintressets upplevelsevärden.



Vy från Skeppsbron. Fotomontage som visar hur föreslagen stationsbyggnad påverkar stads- och landskapsbilden. Strax höger om Sickla station syns bebyggelseförslaget Klinten "Nacka Port". Plansamråd för detaljplaneärendet Nacka Port har ännu inte genomförts.



Vy från Solliden mot Västra Sicklaön och Danvikstull. Fotomontage som visar hur föreslagen stationsbyggnad påverkar stads- och landskapsbilden. Vänster om Henriksdalsbergets vattentorn syns föreslagen stationsbyggnad. Höger om vattentornet syns bebyggelseförslaget Klinten "Nacka Port". Kjellander & Sjöberg Arkitekt, 2020.

Miljökvalitetsnormer enligt 5 kap MB

Planområdet avvattnas mot Sicklasjön som är vattenförekomst med ID 657791-163223.

Den ekologiska statusen är idag *dålig*. Sjön är idag påverkad av näringssämnen och har kvalitetskravet att nå *God ekologisk status* till år 2027. Sicklasjön *Uppnår ej god kemisk status*.

Nacka kommun färdigställer under våren 2020 ett lokalt åtgärdsprogram (LÅP) för Järlasjön och Sicklasjön. De två sjöarna behandlas gemensamt då de i praktiken fungerar som en sjö. Åtgärdsprogrammet beskriver de åtgärder som krävs för att miljökvalitetsnormerna för vatten ska kunna efterlevas. En förutsättning för att miljökvalitetsnormerna även framgent ska kunna efterlevas är att planerad bebyggelse byggs ut med lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) i enlighet med Nacka kommuns dagvattenstrategi. Åtgärdsprogrammet tas fram i samarbete med Stockholm stad som har en del av tillrinningsområdet till Sicklasjön.

Dagvattenutredningen visar att förutsättningar finns att minska belastningen av fosfor, kväve, metaller och andra ämnen från exploateringarna inom planområdet förutsatt att de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen genomförs. För att belastningen av kväve ska minska så är valet av växter till föreslagna växtbäddar viktigt, detta för att inte öka näringstillförseln till Sicklasjön för att miljökvalitetsnormen ska klaras. Detta innebär att miljön i Sicklasjön inte kommer försämras och att miljökvalitetsnormerna för vatten kan följas eftersom vattenförekomsten inte försämras av exploateringen. Föreslagna åtgärder ska säkras genom exploateringsavtal mellan byggherre och Nacka kommun.

Samtliga miljökvalitetsnormer för luft kommer att klaras inom detaljplaneområdet.

Mellankommunala intressen

Planförslaget möjliggör en ny utvecklad kollektivtrafiknod genom ett nytt stationshus invid Tvärbanan och Saltsjöbanan. Det nya stationshuset rymmer även entré till tunnelbana och knyter därmed samman Nacka med Stockholm genom Nackagrenen. Planförslaget möjliggör även att Sickla köpkvarter utvecklas med fler lokaler för verksamheter vilket tillför mer attraktivitet till platsen. Då planförslaget medger en hög byggnad kommer landskapsbilden mot Stockholm påverkas.

Kommunala intressen

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

Översiktig planering

Planområdet ingår i den del som är utpekat som ”Tät stadsbebyggelse” (Bt3 Sickla) i översiksplanen och har bärning på strategierna ”skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön” och ”komplett transportsystem med tunnelbana till Nacka”. Planförslaget är förenligt med översiksplanen.

Kulturmiljöprogram

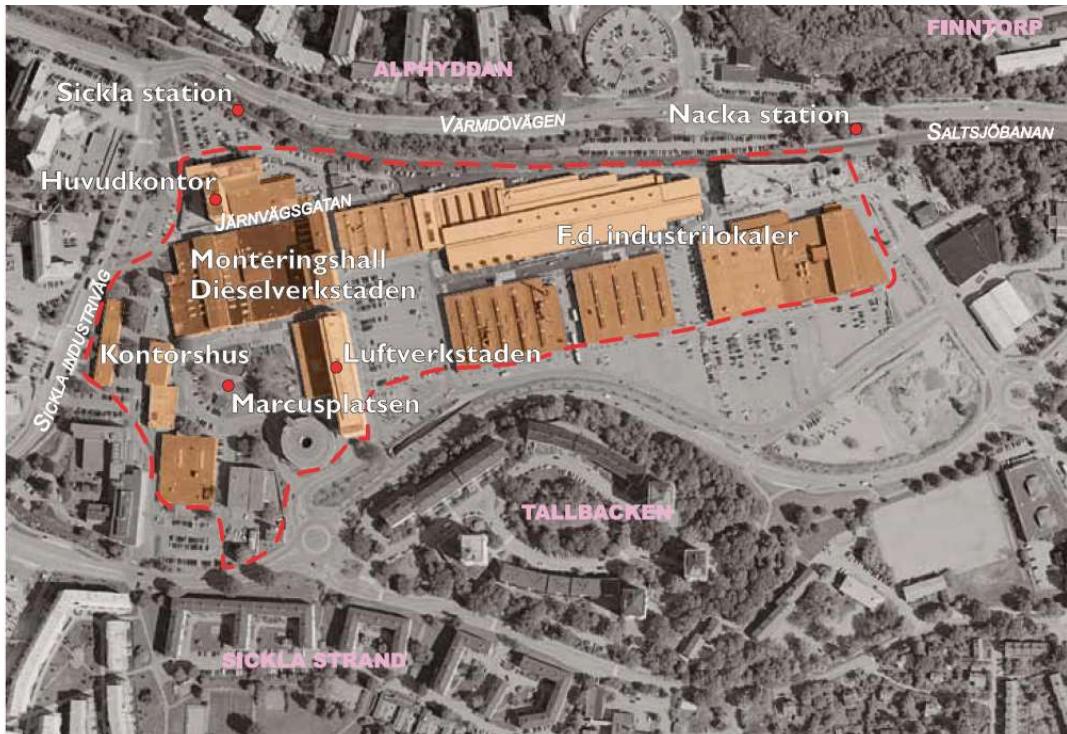
Planområdet angränsar till ”Sickla-Marcusplatsen” som i kulturmiljöprogrammet är utpekat som område med lokalt intresse för kulturmiljövården. Sicklaområdet är en omvandlad industrimiljö med bebyggelse från 1910-tal till nutid. Industribebyggelsen hade ursprungligen en lägre skala men områdets horisontella struktur är fortfarande avläsbar. Karaktäristiskt för Sickla är bebyggelsens höga arkitektoniska kvaliteter och områdets tät bebyggelse. Tongivande för området har varit Atlas Copcos verkstadsindustri som numera är omvandlat till Sickla köpkvarter. Kulturmiljöprogrammet anger följande förhållningssätt som är relevanta vid stadsutveckling i området:

- Förståelsen av områdets historiska funktion respekteras – Möjligheten att avläsa tidigare funktion och successiva utbyggnad behålls. Ny bebyggelse placeras och utformas så att den bildar nya tydliga årsringar i miljön.
- Karaktärsskapande platsbildningar och gaturum behålls – Områdets tät struktur behålls i möjligaste mån. Karaktärsskapande platsbildningar och gaturum/stråk behålls och förstärkts.
- Industribebyggelsens grundläggande karaktärsdrag bevaras – Områdets variation i bebyggelsens skala, volymer och formspråk är ett viktigt karaktärsdrag som respekteras.



Foton som visar Dieselverkstaden - en äldre industrihistorisk byggnad i Sickla.

Norr om planområdet ligger bostadsområdet ”Alphyddan” som består av höga fristående hus placerade på en höjd. Bostadsområdet som byggdes 1959-1965 är i kulturmiljöprogrammet utpekat som område med lokalt intresse för kulturmiljövården.



— — — Gräns för område av lokalt intresse

för kulturmiljövärden

VÄRMDÖVÄGEN

Informationstext

■

Område med f.d. industrilokaler

● **Huvudkontor**

Kulturminne
(utan punkt: kulturmiljö)

ALPHYDDAN

Platsnamn

Illustration (med legend) från kulturmiljöprogrammet som visar kulturmiljövärden i aktuell del av Sickla.

Utvecklad strukturplan för västra Sicklaön

Planområdet ingår i Nacka stad - det nya, tät 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.



Utsnitt av strukturplanen för Nacka stad. Strukturplanen grundar sig på ett politiskt inriktningsbeslut.

Kommunen har tagit fram en stadsbyggnadsstrategi som ska stärka Nacka stads karaktär. Stadsbyggnadsstrategin består av sju fundament. De är grundläggande, nyskapande och kortfattade. Stadsutveckling ska utgå från Fundamenta och anpassas till dess synsätt. Följande förhållningssätt är relevanta för det nya stationshuset i Sickla.

- Sammanhang – *Det nya stationshuset blir en ny kollektivtrafikpunkt i Sickla.*
- Stadsrum – *Det nya stationshuset utformas med leverande bottenvåningar som samspelear med omgivande gatumiljö och offentliga platser såsom perrongområde.*
- Stadsgrönska – *Det nya stationshuset utformas med gröna inslag på tak och terrasser.*
- Kvartersformer – *Det nya höga stationshuset kommer verka som ett landmärke.*
- Stadens objekt – *Det nya stationshuset utformas med en anpassad skylnsing och medveten belysning.*
- Karaktärsdrag – *Utformningen av det nya stationshuset har hämtat inspiration från närliggande industriarkitektur och tidig modernism.*

Andra beslut som berör planen

I januari 2014 träffades ett avtal om utbyggnad av tunnelbanan mellan staten, Stockholms läns landsting samt kommunerna Järfälla, Nacka, Solna och Stockholm. För Nackas del innebär avtalet att tunnelbanans blå linje förlängs från Kungsträdgården till centrala Nacka, med stationer i bland annat Sickla.

Gällande detaljplaner

För planområdet gäller detaljplan DP 564. Detaljplanen togs fram för Tvärbanans förlängning till Sickla och omfattar en byggrätt om cirka 4-5 våningar för centrumändamål. Detaljplanens genomförandetid gick ut den 27 mars 2020. Den nya detaljplanen kommer att ersätta DP 564 inom aktuellt område. Planområdet överlappar även del av planerat område för tunnelbanan och dess västra stationsentré för station Sickla. Detta innebär att den nya detaljplanen kommer släcka ut motsvarande område i *ändring av gällande detaljplaner för tunnelbana i Nacka DP 625Ä* men innehålla relevanta planbestämmelser så att planstöd för tunnelbanan kvarstår. Genomförandetiden för DP 625 Ä går ut den 18 oktober 2023. Den nya detaljplanens framtagande ska samordnas med tunnelbaneutbyggnaden.

Målområden för hållbart byggande

Nacka kommun har tagit fram riktlinjer för hållbart byggande. Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggande och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden.

Denna detaljplan utgör en viktig grund för att prioriterade frågor beaktas, eftersom detaljplanen utgör ett delprojekt av ett större stadsbyggnadsprojekt som även innehåller utbyggnadsfasen. För stadsbyggnadsprojektet har följande målområden valts ut som prioriterade:

- Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser
- Effektiv mark- och resursanvändning
- Energieffektivt och sunt byggande
- Hållbart resande

Hur målen uppfylls beskrivs nedan under avsnitt *Konsekvenser av detaljplanen och dess genomförande rubrik Målområden för hållbart byggande*.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Planområdet är av begränsad omfattning då det avser ett mindre markområde som exploateras med en ny byggnad i en redan tät stadsmiljö. Föreslagen markanvändning bedöms inte innehåra risker och störningar för omgivningen. Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Planförslaget bedöms inte strida mot några kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte områden som har erkänd skyddsstatus nationellt, inom Europeiska unionen eller internationellt. Ett

genomförande av detaljplanen bedöms inte medföra betydande påverkan på miljön, natur- eller kulturvärden, mänskors 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. Som underlag för planbeskrivningen tas en miljöredovisning som redovisar miljökonsekvenserna fram.

Förutsättningar och planförslag

Under detta avsnitt beskrivs områdets förutsättningar och planförslaget utifrån olika aspekter.

Övergripande struktur

Sickla köpkvarter är en omvandlad industrimiljö med bebyggelse från 1890-tal till nutid. Området är flackt med en horisontell och tät struktur. Platsen har ett attraktivt läge invid kollektivtrafik såsom Tvärbanan och Saltsjöbanan samt genom närheten till Stockholm. Köpkvarteret innehåller bland annat butiker, restauranger, gymnasieskolor och kontorsverksamhet. Väster om planområdet finns hotell och konferensverksamhet.

Omkring Sickla köpkvarter finns flera flerbostadshusområden från 1950- och 60-talet. Bebyggelsen är framträdande i landskapet genom höga fristående punkthus placerade på höjder. Strax norr om planområdet ligger Alphyddan. Bebyggelsen är väl anpassad i terrängen och har fasader av tegel vilket ger en fin koppling till det historiska materialet inom Sickla köpkvarter.

Sicklaområdet är under omvandling med flera pågående stadsutvecklingsprojekt. I direkt anslutning till planområdet uppförs det nya kvarteret ”Curanten” med lokaler för handel, kontor och vårdverksamhet. Ett samtida byggnadskomplex med fasader av glas och plåt som ersatt en tidigare äldre byggnad.

I området planeras en ny tunnelbanestation – Station Sickla. Stationen är planerad norr om Sickla köpkvarter under Saltsjöbanan och Värmdövägen. Plattformen beräknas ligga cirka 40 meter under mark. Rulltrappor eller hissar tar resenärerna upp till biljetthallarna. Stationen kommer att ha två uppgångar, en i väster i anslutning till Tvärbanan och Saltsjöbanan samt en i öster vid Värmdövägen/Alphyddevägen. Planområdet omfattar del av den västra stationsuppgången med biljetthall och två entréer. Platsen kommer att bli en viktig bytespunkt för kollektivtrafiken.

Planförslaget medger en ny entrébyggnad till Sickla köpkvarter som samtidigt stärker stadsstrukturen i området. Byggnaden kommer även inrymma lokaler för handel och service, kontor och hotell vilket tillför attraktiva värden med fler arbetsplatser och mer

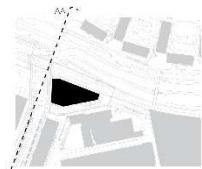
verksamhet i området. Planförslaget medger en hög byggnad vilket innebär att stads- och landskapsbilden förändras. Vidare kommer den historiska kopplingen mellan Saltsjöbanan och Sicklas gamla industriområde bli mindre påtaglig genom att markområdet bebyggs.



Flygfoto över Sickla. Illustrationen visar ett fotomontage (konceptillustration) av det nya stationshuset. Kanozi arkitekter.



Foto över spårområde och perronger. Saltsjöbanan till vänster i bilden och Tvärbanan till höger. Karlqvist, 2020.



Alphyddan



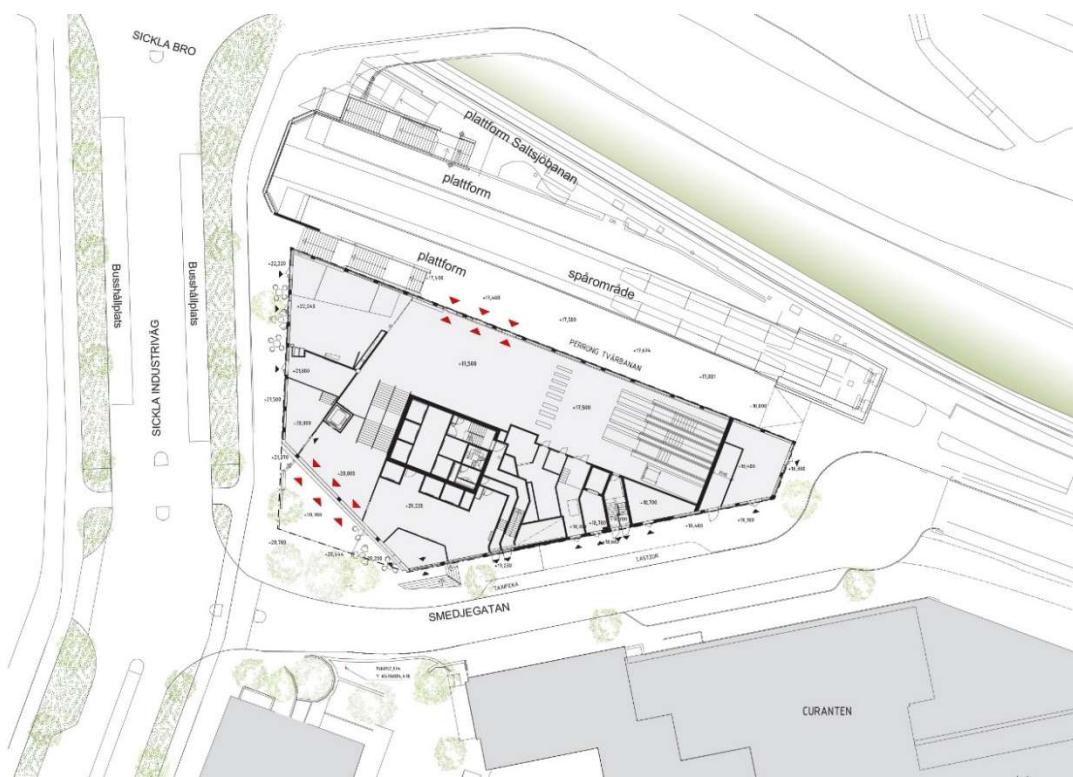
Sickla stationshus



Sickla köpkvarter



Konceptillustration som visar en elevation mot Sickla industriväg. Kanozi arkitekter.



Situationsplan som redovisar byggnadsförslagets entréplan. Byggnaden ska inrymma framtida Sickla stationshus med tunnelbanestationens västra uppgång och entré med vidare koppling till plattformar för Saltsjöbanan, Tvärbanan och bussar. Kanozi arkitekter.



Stråk och platser i Nacka stad "Vision för Identitet & Program i de offentliga rummen". Gehl arkitekter. Illustrationskartan visar att platsen för föreslagen stationsbyggnad ligger mitt i det nord-sydliga stråket mellan Saltsjökvarn och Sickla strand.

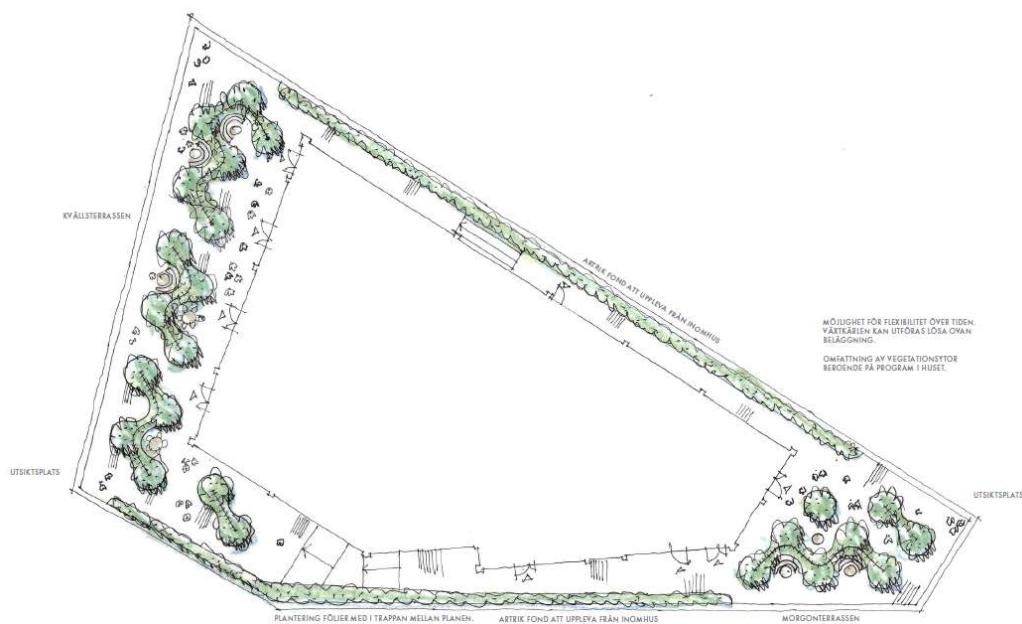
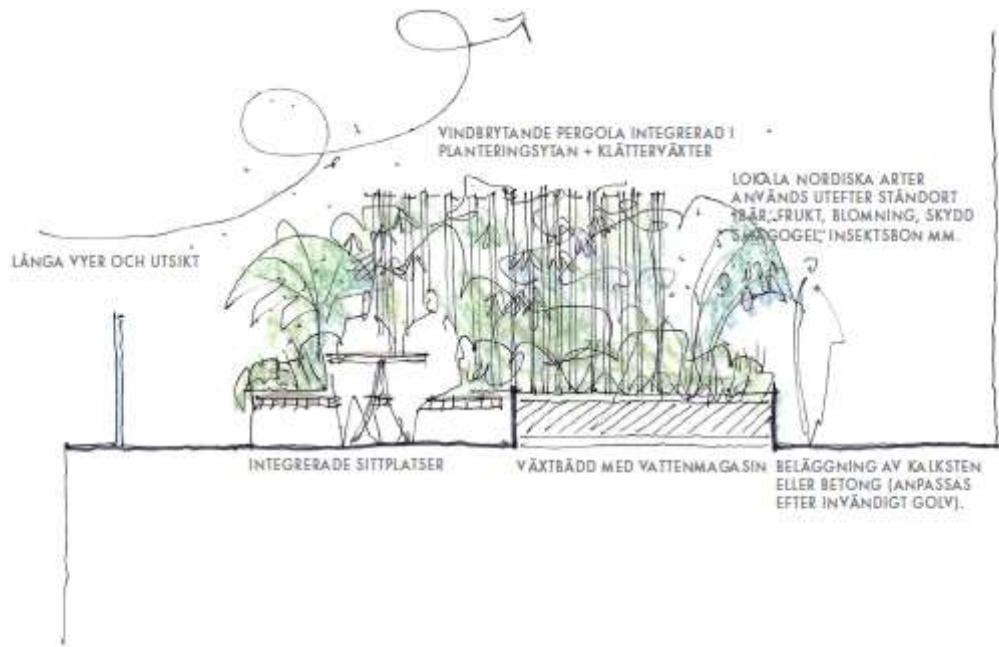
Offentliga rum och stadsgrönska

Inom planområdet finns inte någon kommunal mark utan planområdet omfattar endast privat kvartersmark. Planförslaget kommer innebära ett mer sammanhängande stadsrum i ett område där många viktiga stråk möts. Planförslaget möjliggör att området tillförs en ny kollektivtrafiknod genom en ny stationsbyggnad. Det nya stationshuset kommer inrymma publika entréplan som leder vidare till övrig kollektivtrafik såsom Tvärbanan, Saltsjöbanan och Tunnelbana. Byggnadens entré invid korsningen Sickla industriväg och Smedjegatan kommer bli en välbesökt och viktig plats som nod och målpunkt. Det är av stor betydelse att platsen är inbjudande och gestaltas väl. Norra fasaden av föreslagen stationsbyggnad ska rama in perrongen för Tvärbanan och Saltsjöbanan. Hur byggnaden och framförallt bottenvåningen samspelar med omgivningen kommer ha stor betydelse på vistelsemiljön och upplevelsen invid perrongområdet.



Konceptillustration. Vy från Sickla industriväg invid korsning Smedjegatan. Tunnelbaneentré och lokaler i gatuplan. Illustrationen visar en uppglasad bottenvåning. Inslag av rött tegel kan skönjas i interiören.
Kanozi arkitekter.

Planområdet är obebyggt och marken hårdgjord. Det finns inte några befintliga naturvärden att ta hänsyn till. För att öka inslag av grönska i staden planeras förslagen stationsbyggnad att utformas med planteringar. På plan 10, 11, 16 och 25 planeras det bland annat för växtbäddar som ska kunna rena och fördröja dagvatten. Krav på fördröjning och renings av dagvatten ställs i exploateringsavtalet. Växtbäddarna skulle kunna utgöras av naturlika planteringar med lokala nordiska arter som är anpassade till de utsatta förhållanden som råder på platsen. Om gröna tak anläggs skulle de kunna utgöras av torrängsväxter. Sådana åtgärder skulle kunna förbättra spridningssamband och öka den biologiska mångfalden.



Konceptillustrationer: Planritning och sektion - Landskapskoncept för terrasser, Johan Paju

Planområdet och föreslagen stationsbyggnad omgärdas av hårdgjord gatumark med begränsat inslag av växtlighet.

Planområdet innehåller inte några friytor. På gångavstånd från planområdet ligger Marcusplatsen som innehåller ytor för lek och utevistelse. Marcusplatsen ligger på kvartersmark.

Det nya stationshuset

Planförslaget medger markanvändningen tunnelbaneändamål T. Markanvändningen T reglerar inte användningen ovan respektive under mark. Planområdet omfattar även en mindre del av tvärbanans perrong T₂ som inte får bebyggas. För del av perrongområdet medges även tunnelbaneändamål under mark (T₁). Föreslagen stationsbyggnad ska inrymma tunnelbaneentré till den västra uppgången för station Sickla. Byggnaden ska även inrymma kontor, butiker, konferens, restaurang och hotell. Planförslaget medger markanvändning centrumändamål C som är en generell användningsbestämmelse för kombinationer av handel, service, samlingslokaler, hotell och andra verksamheter som ligger centralt eller som på annat sätt ska vara lätt att nå. Planförslaget medger även markanvändningen kontorsändamål K eftersom kontorsanvändningen planeras utgöra huvudsyftet inom byggnaden. För att kunna inrymma en ny nedsänkt transformatorstation utanför byggnadsentrén vid korsningen Sickla industriväg och Smedjegatan medges ett avgränsat område för teknisk anläggning (E₁).

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Kvartersmark, 4 kap. 5 § 1 st 3 p.

C	Centrum
(E ₁)	Transformatorstation under mark
K	Kontor
T	Tunnelbana med tillhörande entréfunktioner och utrymmen
(T ₁)	Tunnelbana i tunnel samt tillhörande utrymmen under mark. Användningen avgränsas i höjdled från nivån - 40 meter relativt nollplanet till angiven nivå i halvcirkel
T ₂	Område för spår och stationsändamål

Planförslaget medger en största bruttoarea om 25 000 kvadratmeter ovan mark. Högsta totalhöjd har begränsats utifrån byggnadens sammansatta volymer och med hänsyn till genomförd flyghinderanalys. Marknivåerna kring planområdet varierar. Byggnaden kommer därför upplevas med 22 våningar mot Sickla industriväg/Smedjegatan men med 23 våningar mot Tvärbanans perrong. Byggnaden beräknas bli cirka 90 meter hög. Växtbäddar planeras på byggnadens terrasser vilket medverkar till gröna inslag i en urban stadsmiljö samt till ett visst lokalt omhändertagande av dagvatten. Planförslaget utformas med bestämmelse f₁ som medger att räcken och planteringar får uppföras ovan angiven totalhöjd. Vidare utformas planförslaget med en bestämmelse f₂ som reglerar minsta frihöjd vid entré mot korsningen Sickla industriväg / Smedjegatan.



Högsta totalhöjd i meter över angivet nollplan

Utformning

f_1

Ovan angiven totalhöjd får räcken och planteringsanläggning uppföras, 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

f_2

Minsta frihöjd från mark är 8,5 meter, 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

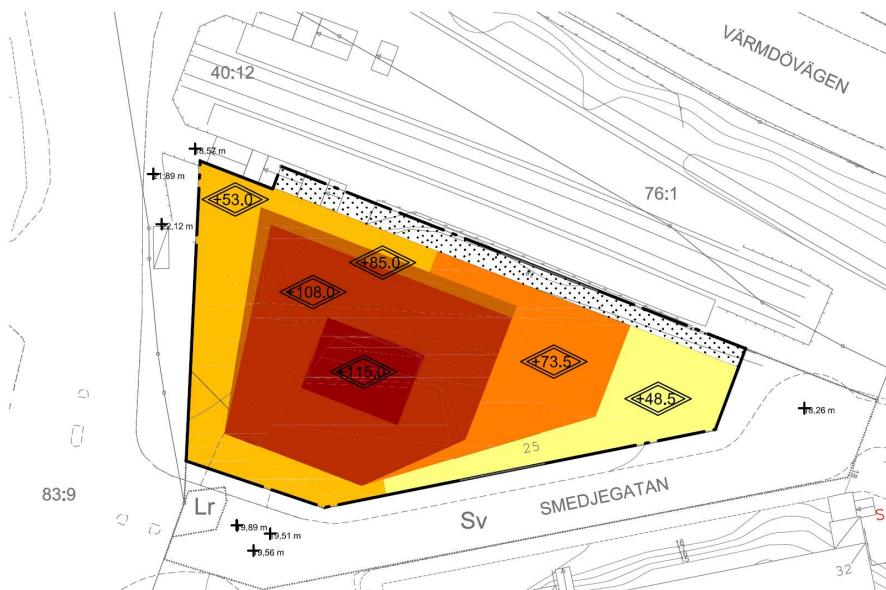


Illustration som redovisar de olika byggnadsvolymernas totalhöjder som föreslås.

Föreslagen stationsbyggnad har utformats för att kunna omhänderta ett stort flöde av människor på platsen. Planförslaget ska möjliggöra att platsen blir en attraktiv, orienterbar och ändamålsenlig bytespunkt för kollektivtrafik. Byggnadens bottenvåning har utformats med flera entréer för att tillgängliggöra de olika trafikslagen på platsen.

Gestaltning

Det nya stationshuset är utformat som en modern tolkning av den äldre industriarkitekturen i området men anspelar även på tidig modernism. För att säkra att byggnaden utformas i enlighet med föreslagna gestaltningsambitioner kompletteras detaljplanen med ett gestaltningsprogram som ligger till grund för de gestaltningsprinciper som planförslaget har utformats med, se nedan.

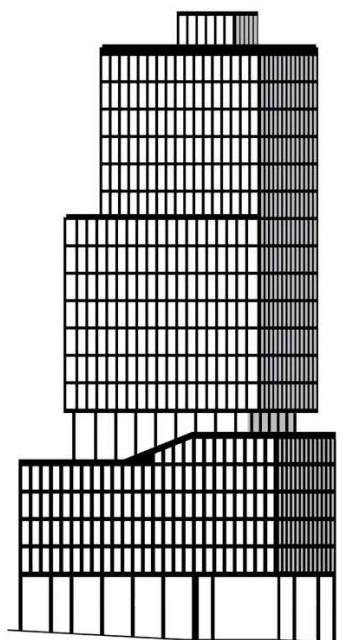
Gestaltningsprinciper

- **Karaktär**

Landmärke i stadslandskapet
En entrébyggnad till Sickla köpkvarter

- **Byggnadsvolym**

Vertikalitet
Skulptural form
Volymer vridna till varandra
Byggnad utformad med synliga terrasser
Tydlig midja
Markerad sockelvåning
Sockelvåning – indragen vid entré mot korsningen
Sickla industriväg / Smedjegatan



- **Fasader**

Fasader i metall, glas eller tegel.
Fasader med djup – reliefverkan. Skimrande
I huvudsak uppglasad sockelvåning

- **Terrasser**

Terrasser ska utformas med inslag av grönska

- **Kulör**

Kopparröda fasader – en varm och dämpad ton

Skyltningen av byggnaden samordnas med trafikförvaltningens riktlinjer och följer det nya skyltprogrammet för SL´s nya tunnelbanestationer.

Anpassning till kulturmiljövärden

Planområdet ligger invad Sicklas omvandlade industriområde som har kulturmiljövärden. För att knyta an till industriområdets identitet och karaktersskapande värden är det värdefullt att använda områdets historiska material - rött tegel. För att stärka områdets karaktär och skapa en god helhetsverkan med den kringliggande miljön är det betydelsefullt att föreslagen stationsbyggnad utformas med inslag av rött tegel. Företrädesvis i sockelvåning och vid entréer. Föreslagen stationsbyggnad har brutits upp i volymer med terrasser vilket innebär en tydlig midja som höjdsmässigt relaterar till den lägre byggnadsskalan inom angränsande kulturmiljö.



Konceptillustration. Vy från Sickla industriväg. Det nya stationshuset i blickfång. Tunnelbaneentré och lokaler i gatuplan. Bostadsområdet Alphyddan i bakgrunden. Kanozi arkitekter.

Tillgänglighet och trygghet

Planförslaget innebär att platsen kan få liv och rörelse under dygnets alla timmar genom hotellverksamhet, kontor, restauranger och butiker. Byggnaden kommer att öka den fysiska tillgängligheten i området och till kollektivtrafiken med ramper, hissar och trappor.

Utbyggnadsförslaget innebär att tillgänglighet, trygghet och säkerhet kommer att öka.

Genom ett indrag i byggnaden vid huvudentré skapas en plats mellan gatan och entrén.

Platsen är viktig för både trygghet och tillgänglighet eftersom människor därmed inte kommer rakt ut i cykel- och biltrafik från entrén.

Solstudier

För att bedöma hur föreslagen stationsbyggnad påverkar omgivningen gällande skuggeffekter har en solstudie (*Kanozi, 2020-03-05*) tagits fram. Solstudien visar att vissa bostadshus på Alphyddan periodvis påverkas av skugga från stationshuset. Vinterhalvåret är den mest kritiska perioden med färre ljusa timmar och lägre stående sol, med långa slagskuggor. Även under eftermiddagen under vår och höst påverkas flera bostadshus på Alphyddan av skugga från stationshuset.

Norr om stationshuset finns Tvärbanan, Saltsjöbanan och Värmdövägen vilket innebär att större delar av den zon, vilken huvudsakligen är skuggad av Sickla stationshus gynnsamt nog utgörs av trafikanläggningar. Under vår och höst påverkas även några av kontorshusen öster och väster om Stationshuset i gryning respektive skymning. Under gryning och skymning om sommaren når solljuset även stationshusets norra delar och trafikanläggningen.

Lokalklimat- och vindstudier

Planförslaget medger att området kan utvecklas med en ny högre byggnad. I närområdet pågår fler stadsbyggnadsprojekt som prövar möjligheten med en tätare stadsstruktur och med inslag av fler höga hus. Under planarbetet har en översiktig lokalklimatutredning (*COWI, 2020-05-27*) tagits fram för västra Sicklaområdet för att belysa vilken påverkan föreslagen stadsomvandling har på lokalklimatet i området. Lokalklimatutredningen visar att den föreslagna stationsbyggnaden kommer att påverka lokalklimatet på flera sätt, om än måttligt. Stationsbyggnaden kommer med sin höjd att fånga in och dra ner vindar från högre höjd till gatunivå. Dessa vindar har en betydligt högre hastighet än vindar nära marken. Detta kommer att leda till en större avkyllning av gaturummet, vilket troligen är negativt vintertid, och ha en svankande effekt under en varmare period. Dessutom bidrar den höga byggnaden till en ökad luftturbulens med byvind som konsekvens, vilket kan medföra en känsla av att ”det blåser från alla håll”. Vidare kommer det föreslagna stationshuset att skugga spår- och perrongområdet norr om planområdet vilket bidrar till ovan nämnda konsekvenser. Därutöver kommer husets stora fasadareal genom lagring av värme att bidra till en ytterligare uppvärmning av områdets södra delar under dagar med solljus. Föreslagen byggnad har i viss utsträckning utformats med hänsyn till vindpåverkan genom att byggnaden är uppbruten i flera byggnadsvolymer som är vridna i förhållande till varandra. Utformningen, samt överhang ovan huvudentré är gynnsamt för lokalklimat i och med att vindfånget bryts av och inte skapar vindfång ner på gatan vid entrén.

Grönytefaktor

Grönytefaktor är ett planeringsverktyg som syftar till att skapa mångfunktionella gröna ytor på kvartersmark genom att kombinera åtgärder för att främja ekosystemtjänster inom kategorierna sociala värden, dagvattenhantering, biologisk mångfald, luftrenings samt lokalklimat.

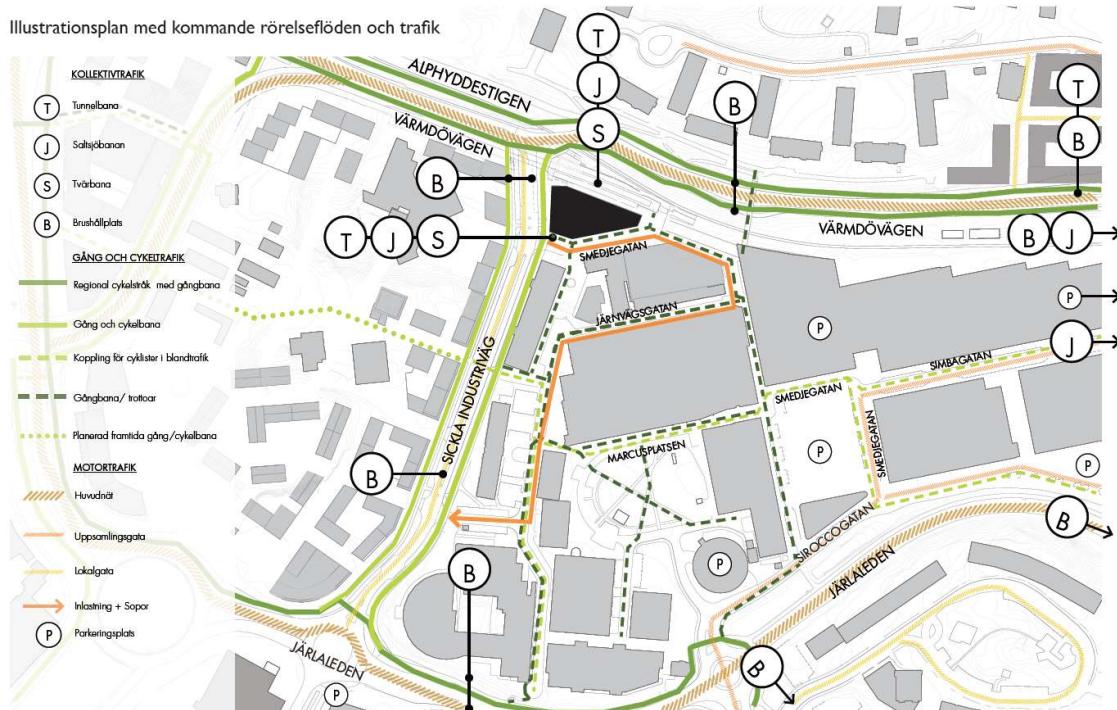
I Nacka används grönytefaktor på kvartersmark. Grönytefaktorn är en kvot mellan framräknad grön yta och kvarterets totala yta. Grönytor som får tillgodogöras utgörs bland annat av växtbäddar, grönska på tak och väggar, vattenytor, genomsläpliga ytor samt träd- och buskskikt. Grönytefaktor kan ingå som en del i detaljplane- och bygglovssprocessen för att komplettera rådande krav på kvartersmarkens utformning, bland annat för dagvattenhanteringen. Grönytefaktorn säkras genom exploateringsavtal.

I Nacka stad är ambitionsnivån att en grönytefaktor på 0,6 ska uppnås.

Gator och trafik

Biltrafik

Planområdet angränsar till två gator, Sickla industriväg i väst och Smedjegatan i söder. Sickla industriväg är en del av kommunens huvudgatunät medan Smedjegatan är en mindre lokalgata. Inom planområdet planeras inga nya gator.



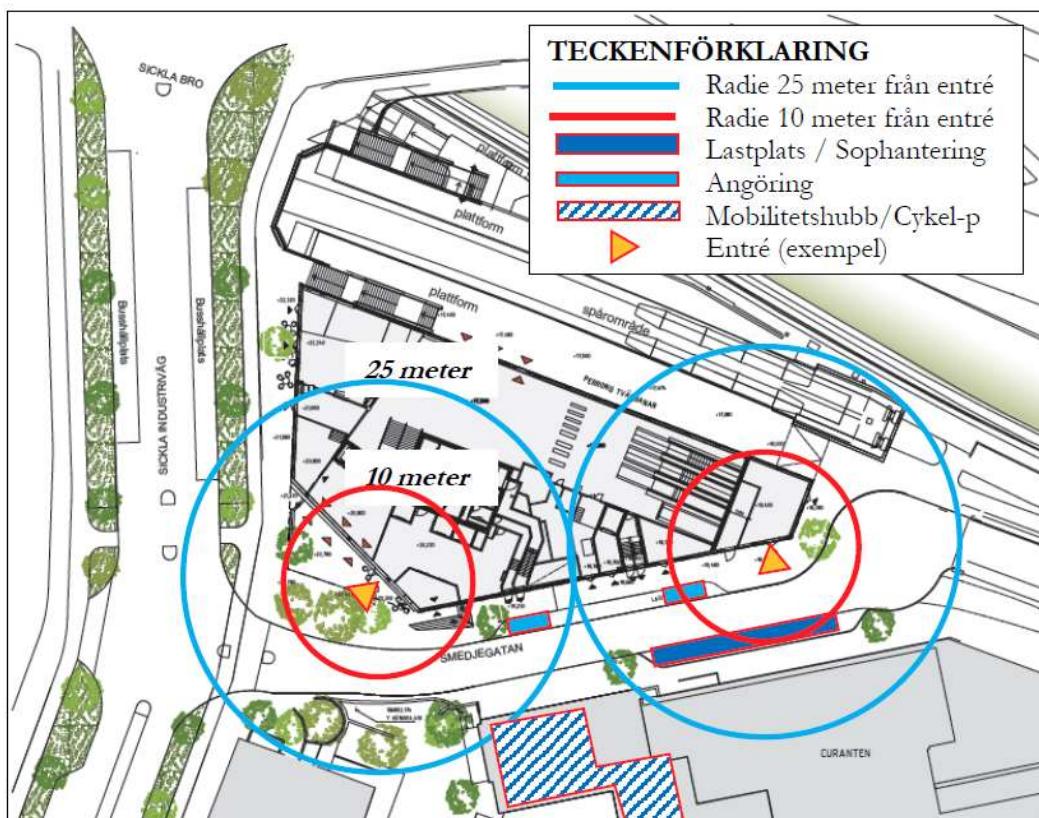
Illustrationsplan som visar trafik och rörelseflöden. Kanozi arkitekter

Sickla industriväg

Sickla industriväg ingår inte i planområdet men planeras att få en mer stadsmässig karaktär. Ytorna för gående och cyklister kommer att öka och en möbleringszon med trädplantering planeras på båda sidor om körbanan. Det planeras även för angöringsytor på gatans västra sida. Den exakta utformningen av vägens norra del (norr om Smedjegatans anslutning) är inte projekterad och kommer behöva samordnas med angränsande planer.

Smedjegatan

Med motorfordon nås planområdet via Smedjegatan i söder. Gatan planeras till en körbanebredd på 5,5 meter och där motortrafik och cykeltrafik samsas i körbanan. På båda norra och södra sidan av gatan planeras angöring, lastzon och taxificka där leveranser och sophantering sköts. Gatan avslutas med en vändplan i öst som är utformad för att 12 metersfordon ska kunna ta sig runt, typfordon LBn. Via vändplanen nås även ett närliggande parkeringsgarage.



Illustrationsplanen som redovisar Smedjegatans framtida funktioner. Kanozi arkitekter.

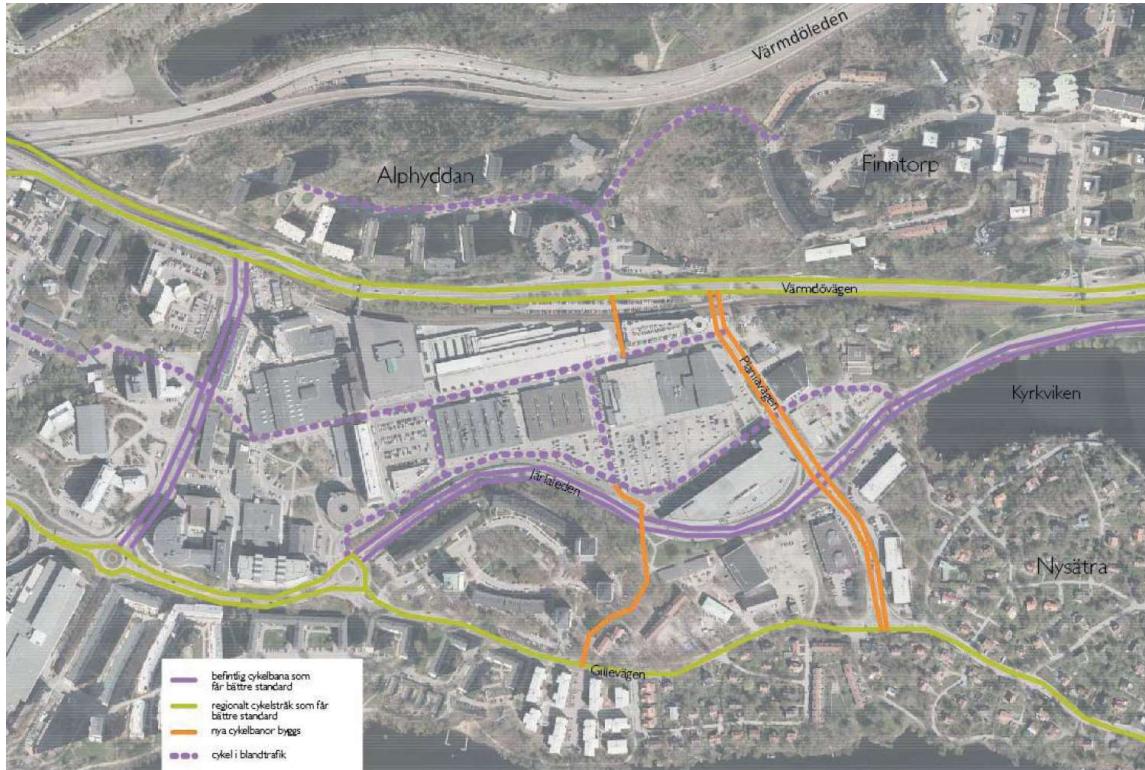


Illustration av Sickla industriväg. Vy mot söder och nedanför korsningen mot Smedjegatan. Atkins 2019.

Gång- och cykeltrafik

För gång- och cykeltrafik kan planområdet nås via de två gatorna som angränsar till planområdet (Sickla industriväg och Smedjegatan). På Smedjegatan sker cykling i blandtrafik medan gående hänvisas till gångbanorna på både norra och södra sidan av gatan.

Smedjegatan kopplas samman med Sickla köpkvarter genom gatukopplingar både i söder och i öster. Längs med Sickla industriväg hänvisas gående till gångbanor och cyklisterna till intilliggande cykelbanor. Sickla industriväg är utpekat som ett kommunalt huvudcykelstråk med genomgående cykelbanor längs hela vägen. Cykelbanorna kopplar samman det regionala cykelstråket längs med Värmdövägen i norr med Ältastråket längs med Järlaleden i söder.



Illustrationskartan visar det framtida cykelvägnätet inom Sickla (Planiaprogrammet, 2016)

Kollektivtrafik

Både inom, och i direkt anslutning till, planområdet finns ett brett utbud av kollektivtrafik. På en sträcka på under 20 meter från planområdet når resenärer tunnelbanan, Tvärbanan, Saltsjöbanan och flertalet bussar. Inom planområdet kommer Sickla stations västra tunnelbaneuppgång att hamna vilket innebär att tunnelbana kan nås från bottenvlan av den planerade stationsbyggnaden. Via rulltrappor och hissar tas resenärer ner till tunnelbaneperrongen som är lokaliserad under mark. Via husets bottenvåning angränsar även planområdet direkt mot Tvärbanans perrong i norr där resenärer lätt kan byta mellan de två spåralternativen tunnelbana och Tvärbanan. Ytterligare norr om planområdet ligger Saltsjöbanans station som kan nås via trappor i väst och via markplan i öst. Busstrafiken nås direkt väster om planområdet på den norra delen av Sickla industriväg samt på Värmdövägen norr om planområdet.

Parkering och angöring

Nacka kommuns riktlinjer för parkeringsplatser gällande kontor, verksamheter och hotell (*Rekommenderade parkeringstal i Nacka kommun, 2015-01-16*) ligger till grund för beräkningar av detaljplanens parkeringsbehov. Planförslaget medger en stationsbyggnad som kommer inrymma olika typer av verksamheter. Då inga parkeringsplatser kan anordnas inom planområdet har en särskild trafikutredning (*Structor, 2020-04-27*) tagits fram. Trafikutredningen belyser att parkeringsplatser för bil kan möjliggöras inom befintliga parkeringsanläggningar inom Sickla köpkvarter. Parkeringsplatser i närliggande garage öster om planområdet kan exempelvis samnyttjas. Kommunens riktlinjer för antal

parkeringsplatser kan frångås om detta kan motiveras med stöd av en separat parkeringsutredning. Planförslaget medger att platsen utvecklas till en kollektivtrafiknod med god tillgänglighet till kollektivtrafiken. I enlighet med trafikutredningen bedöms parkeringstalen kunna reduceras till 7,5 parkeringsplatser per 1000 kvadratmeter BTA.

Cykelparkering för stationsbyggnadens behov beräknas utefter samma riktlinjer som för bilparkering (*Rekommenderade parkeringstal i Nacka kommun, 2015-01-16*). I enlighet med trafikutredningen kan cykelparkeringsplatser anordnas på flera platser i anslutning till den nya stationsbyggnaden. I enlighet med trafikutredningen bör 20 cykelparkeringsplatser per 1000 kvadratmeter BTA för kontor, 30 cykelparkeringsplatser per 1000 kvadratmeter BTA för handel och 0 cykelparkeringsplatser per 1000 kvadratmeter BTA för hotell anordnas. Det är viktigt att parkeringsplatser för cykel anordnas inom kvartersmark med god tillgänglighet till stationsbyggnaden så att inte allmänna platser för cykelparkering belastas.

Det är även viktigt att allmän tillgång till cykelparkering finns med god anslutning till de olika trafikslagen på platsen. Frågan om att tillgodose behov för infartsparkering för cykel vid framtida tunnelbanestationer studeras i ett övergripande sammanhang. Det pågår ett arbete inom planenheten att ta fram en plan för hur cykelinfartsparkeringar intill de framtida tunnelbanestationerna skulle kunna tillskapas. Ambitionen är att infartsparkering för cykel ska finnas med god tillgänglighet i anslutning till viktiga målpunkter och med god möjlighet till omstigning.

Angöring till lokaler och plats för avfallshämtning sker genom lastzoner längs Smedjegatan. Längs Smedjegatan planeras även en taxiplats med hänsyn till tunnelbaneuppgången.

Teknisk försörjning

Genom fastigheten löper en spillvattentunnel. Kommunalt ledningsnät för vatten, spillvatten och dagvatten finns utbyggt i gatumark i anslutning till planområdet.

Planförslaget medför inget behov av att bygga ut ledningsnätet. Ny bebyggelse kan anslutas till befintligt ledningsnät.

Fjärrvärme, el, tele och fiber finns utbyggt i gatumark i anslutning till planområdet. Ny bebyggelse kan anslutas till befintligt ledningsnät. För elförsörjning till den nya stationsbyggnaden kan en ny transformatorstation behöva anordnas inom eller i direkt anslutning till planområdet. Ett alternativ som studeras är att en transformatorstation placeras under mark, utanför stationsentrén mot Sickla industriväg, med en transportlucka på cirka 1,2 x 2 meter. Ovanför och runtom transportluckan skapas fritt utrymme så att transformatorerna kan hissas upp/ned ur transformatorutrymmet. Körväg för tunga fordon fram till transportluckan behöver möjliggöras.

Avfallshantering kommer samordnas för det nya stationshusets olika verksamheter.

Störningar och risker

Planförslaget medför inga störningar och risker för omgivningen. Planområdet är dock beläget invid spårområdet för Tvärbanan och Saltsjöbanan. Spårvägs- respektive järnvägstrafiken utgörs endast av persontransporter, men kan innebära en risk för intilliggande bebyggelse i händelse av tågbrand. Risken innebär att planförslaget regleras med särskild utformningsbestämmelse.

Skydd mot störningar

Byggnaden ska kunna utrymmas i riktning bort från Tvärbanan och Saltsjöbana,
4 kap. 12 § 1 st 3 p.

Föreslagen stationsbyggnad planeras för hotellverksamhet, kontorsarbetsplatser och handelslokaler. Byggnaden är hög och säkra utrymningsvägar ska finnas i händelse av brand. För byggnaden är en brandskyddsbeskrivning under framtagande. Utrymningsstrategin bygger på att det totalt finns tre olika trapphus som kan nyttjas för utrymning. Från byggnadens högre våningar sker utrymning via ett så kallat Tr1 trapphus och ett så kallat Tr2 trapphus. Alla tre trapphusen leder direkt ner till Smedjegatan, där personer kan ta sig i två olika riktningar bort från byggnaden. Utöver trapphusen ska det i markplan finnas utrymningsvägar i fasad mot bland annat Sickla industriväg. Utrymningsstrategin ska samordnas med Nacka energi avseende planerad transformatorstation utanför byggnadsentrén vid korsningen Sickla industriväg/Smedjegatan. Projekterad utrymningsstrategi för personer som vistas i byggnaden förutsätter inte räddningstjänstens medverkan.

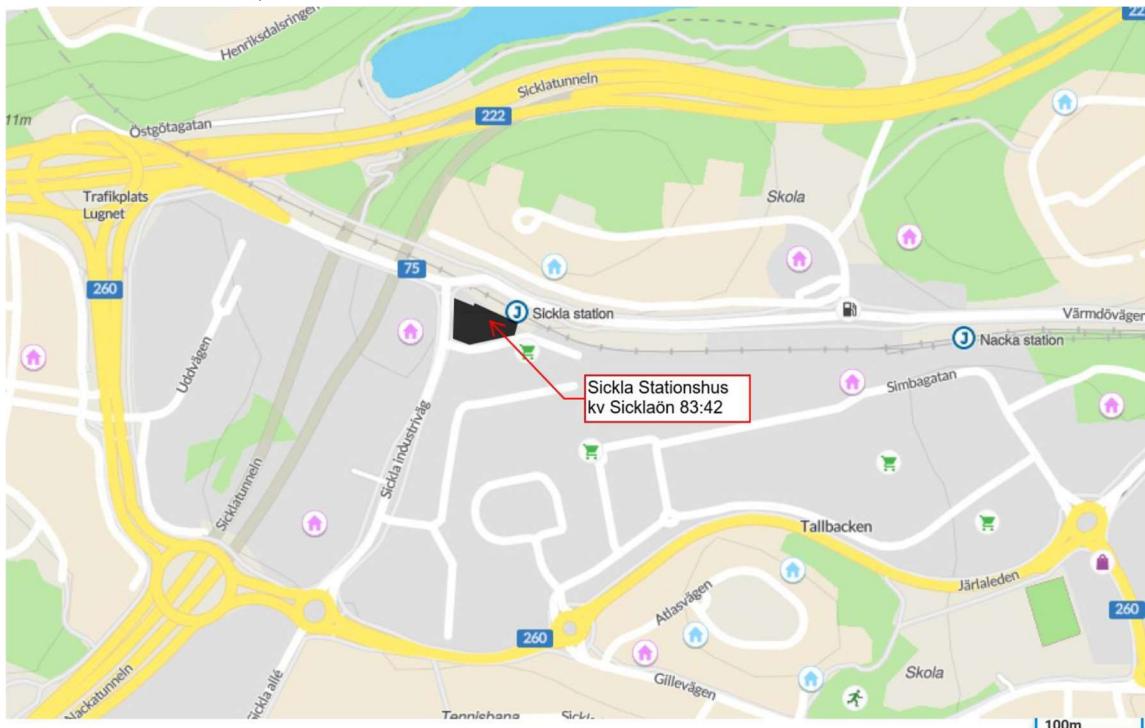
Säkerhet vid tunnelbanestationer

Tunnelbanan ska utformas för att möjliggöra självutrymning. Självutrymning innebär att resenärer ges förutsättning att själva lämna ett brinnande tåg och ta sig till en säker plats. Den huvudsakliga strategin är att tåg körs till närmaste station för att sedan utrymmas där. Skälen till detta är bland annat att stationer är en känd miljö som är anpassad för resenärer och att insats av personal och räddningstjänst underlättas. Sannolikheten för att tåg kan köras till station, så att utrymning kan genomföras där, är stor.

Utrymning från stationerna sker via ordinarie trappor och rulltrappor. Även vissa hissar utformas för att kunna användas för utrymning, förutom vid brand i deras direkta närhet. Utrymningsvägar från plattformarna dimensioneras för att kunna utrymma två fulla tåg samtidigt. Plattformarna avskiljs från uppgångarna med dörr- och väggpartier i respektive ände. Utrymmet innanför dessa partier tjänar även som utrymningsplats för personer med nedsatt rörelseförmåga, där de sedan kan ta sig vidare med hjälp av hissar. Avskiljningarna tillsammans med brandgasventilation förhindrar att brand och brandgaser sprider sig till utrymningsvägarna. Tillträdesvägar för räddningstjänsten för insats till stationerna utgörs huvudsakligen av stationernas ordinarie entréer.

Buller

Planområdet är beläget i ett område som är påverkat av trafikbuller från olika bullerkällor. Cirka 200 meter norr om planområdet går väg 222 – Värmdöleden. I direkt anslutning till planområdet går Värmdövägen i norr, Sickla industriväg i väster och den mindre trafikerade Smedjegatan i söder. Smedjegatan är även angöring till intilliggande parkeringshus inom Sickla köpkvarter. Strax norr om planområdet ligger även Sickla station som trafikeras av Tvärbanan och Saltsjöbanan.



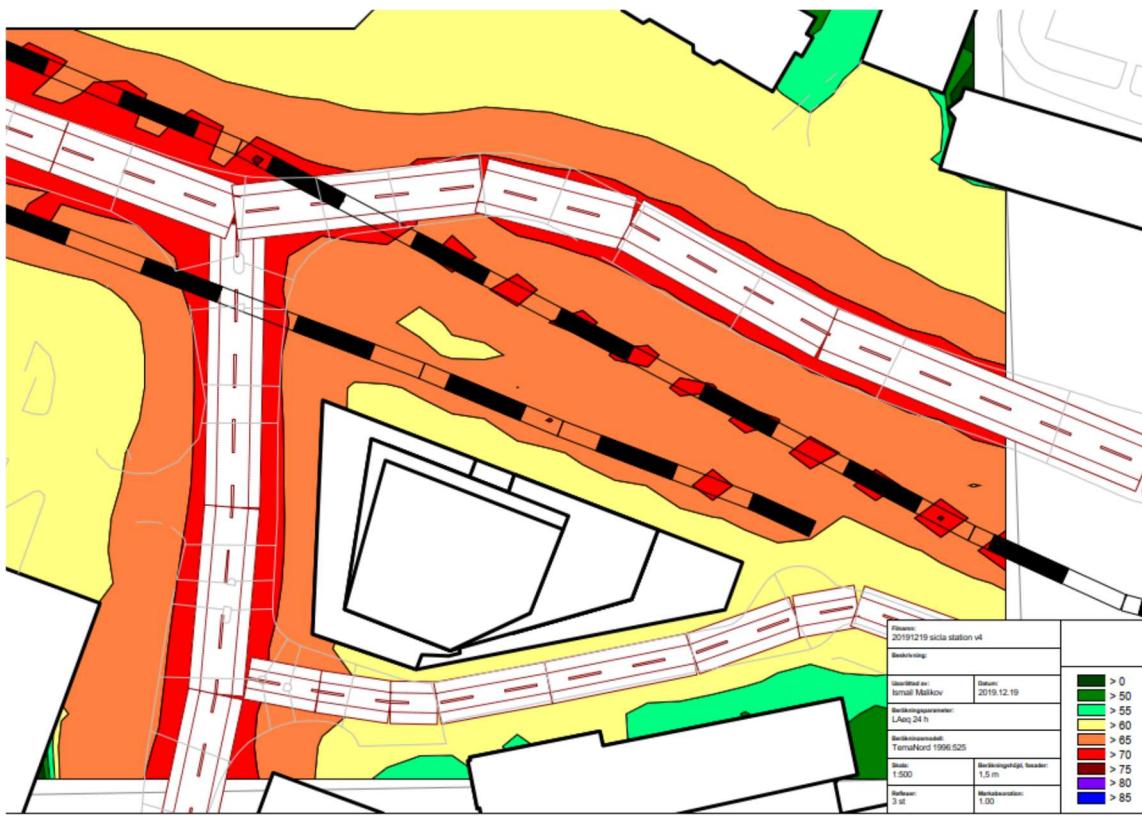
Karta som visar planområdet i förhållande till olika bullerkällor.

För att bedöma hur planområdet och föreslagen bebyggelse påverkas av trafikbuller har Delta Akustik genomfört en beräkning av den sammantagna bullersituationen utomhus.

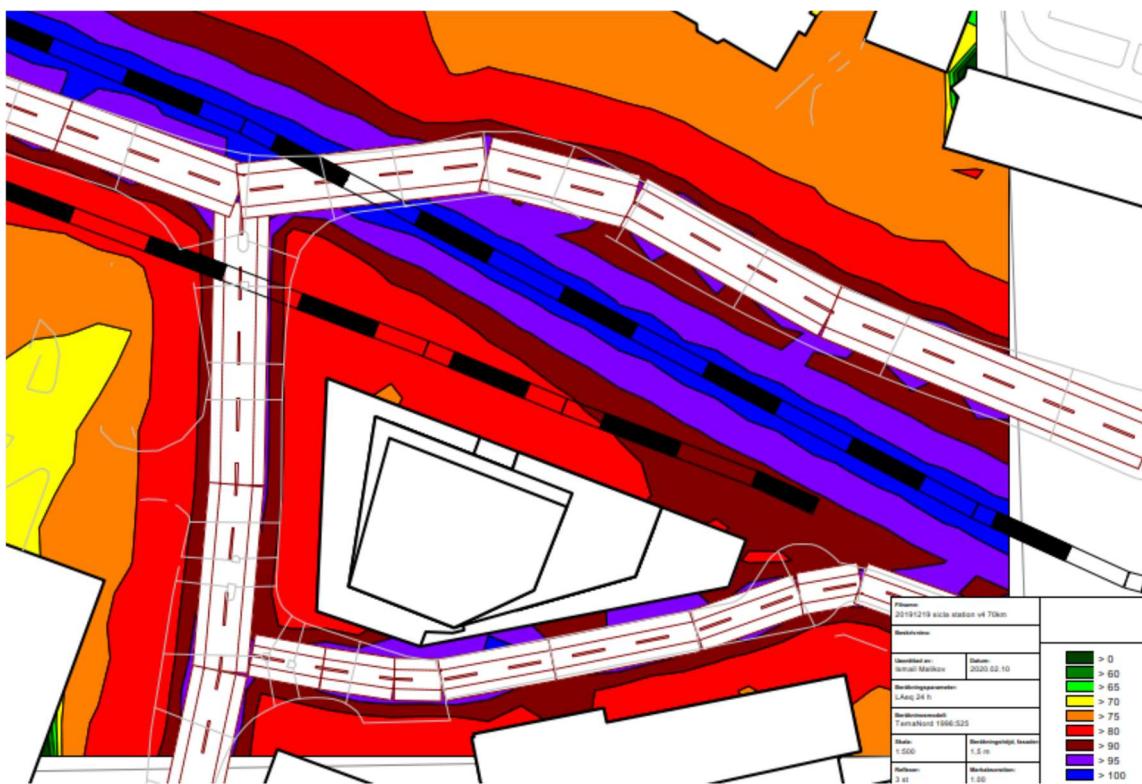
För att beskriva trafikbuller används två storheter, ekvivalent respektive maximal ljudnivå:

- Ekvivalent ljudnivå är en form av medelvärde av en ljudnivå som varierar i tiden. För trafikbuller är tiden ett årsmedeldygn.
- Den högsta momentana ljudnivån som uppstår under en viss tid kallas för maximalnivå eller maximal ljudnivå. Vid beräkning av trafikbuller avses med maximalnivå den högsta momentana ljudnivå som uppstår när ett fordon passerar.

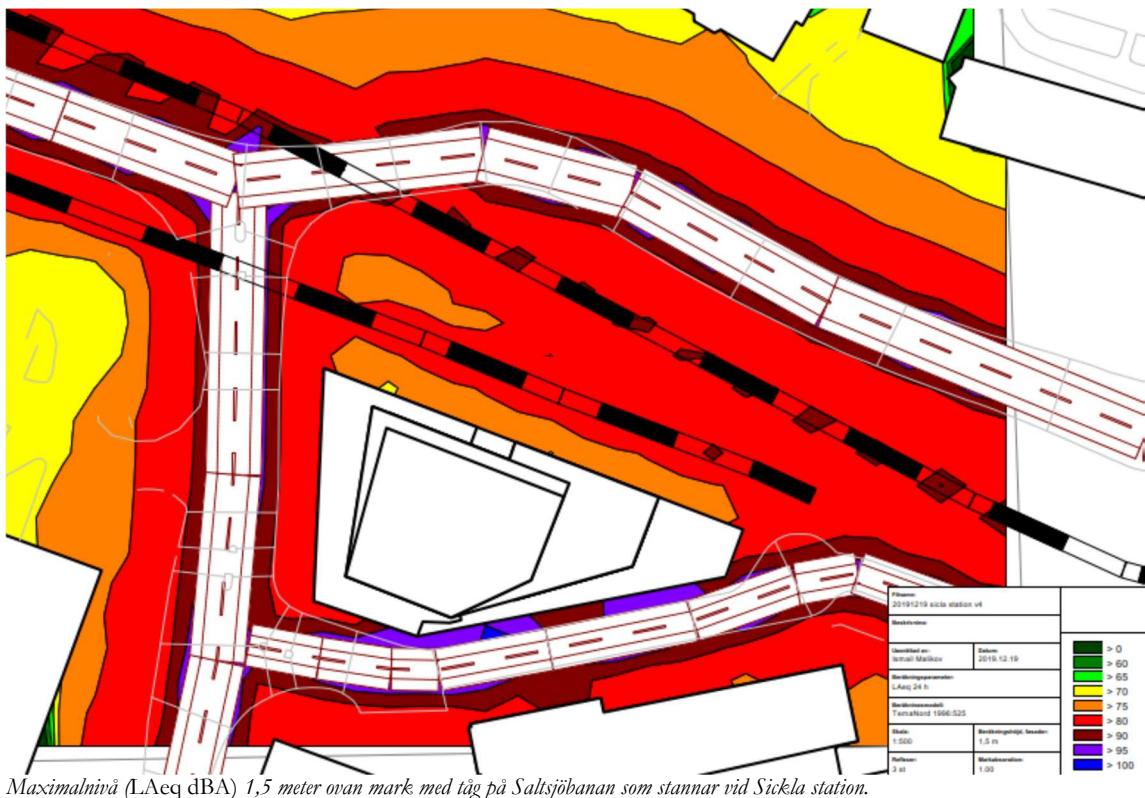
Resultaten av genomförda beräkningar redovisas som bullerutbredningskartor på höjden två meter över mark i färgfält om 5 dB, se nedan. Beräkningarna visar att miljön kring det nya stationshuset är påverkat av trafikbuller.



Ekvivalent (L_{Aeq} dBA) ljudnivå 1,5 meter ovan mark.



Maximalnivå (L_{Aeq} dBA) 1,5 meter ovan mark med högsta tillåtna hastighet STH (70km/h) på Saltsjöbanan.



Fasadberäkningar har även utförts på föreslagen byggnad. Dessa visar att:

- Fasad mot norr (mot Tvärbanan, Saltsjöbanan, Värmdövägen och Värmdöleden) har en ekvivalenta ljudnivåer på 56 - 66 dBA och maximala ljudnivåer på 79 - 93 dBA beräknats. Beräkning av maximal ljudnivå bestäms helt av de få tåg på Saltsjöbanan som passerar stationen utan att stanna och med största tillåtna hastighet 70 km/h (STH). Beräknad maximal ljudnivå från tåg som stannar vid stationen är 13 dBA-enheter lägre.
- Fasad mot syd (mot Smedjegatan) har ekvivalenta ljudnivåer på 51–65 dBA och maximala ljudnivåer på 66 – 84 dBA beräknats.
- Fasad mot väst (mot Sickla Industriväg) har ekvivalenta ljudnivåer på 55–70 dBA och maximala ljudnivåer på 64 – 89 dBA beräknats.

Föreslagen byggnad kommer inrymma handel, kontor, hotell, serviceutrymmen och ytor för tunnelbaneändamål. För föreslagen verksamhet finns inga trafikbullerriktvärden vad avser ljudnivå utomhus. Därmed är det inomhusnivåerna som är dimensionerande i detta projekt. Fasadisoleringen, ljudisolering av fasadelement tillsammans med glaspartier, projekteras utifrån beräknade utomhusnivåer för att ljudnivåer inomhus ska uppfylla önskvärda ljudkrav.

Planförslaget i sig innehåller ingen verksamhet som bedöms kunna medföra bullerstörningar för omgivningen.

Vibrationer och stomljud

Fastigheten gränsar till Tvärbanan och Saltsjöbanan i norr. En framtida utbyggnad av tunnelbanans blå linje kommer ha en station rakt under byggnaden med cirka 25 meter bergtäckning. I byggnader som ligger nära järnvägsspår kan tågtrafiken ge upphov till stomljud inne i byggnaden. Dessa stomljud alstras av vibrationer från järnvägen som leds i marken till närliggande byggnader. Vibrationerna får byggnadens golv, tak och väggar att börja svänga vilket avger ljud. För att undersöka och bedöma risken för störande stomljud i den planerade byggnaden har en vibrations- och stomljudsutredning tagits fram. Mätningar av vibrationer från tågtrafiken har utförts. Mätningarna utfördes i betongtrappa grundlagd mot berg. Utifrån uppmätta vibrationsnivåer har beräkning och uppskattning utförts av vilka ljudnivåer som stomljudet från tågtrafiken kommer ge upphov till i färdig byggnad. Resultatet visar att några stomljuddämpande åtgärder inte är nödvändiga för vibrationer orsakade av Tvärbanan eller Saltsjöbanan.

Tunnelbanan är projekterad för att inte påverka närliggande bebyggelse med stomljud eller vibrationer. Då planförslaget innehåller ett högt hus kommer det under planarbetets gång behöva undersökas om ytterligare stomljudsdämpande åtgärder behöver utföras utöver de stomljudsdämpande åtgärder som görs av landstingets förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Planförslaget medger markanvändningen hotell som kan innehåra lokaler för sömn och vila. Planförslaget regleras därför med planbestämmelser avseende skydd mot störningar.

Lokaler med utrymme för sömn och vila ska grundläggas och utformas så att:

- komfortvägd vibrationsnivå inte överskider 0,4 mm/s från fordonsrörelser
- stomljudsnivå inte överskider 30 dB(A) SLOW från fordonsrörelser
- stomljudsnivå inte överskider 30 dB(A) eller 50 dB(C) ekivalentnivå från installationer till t-banan., 4 kap. 12 § 1 st 3 p.

Luftkvalité

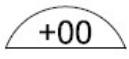
Enligt Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbunds beräkningar för Nacka kommun klaras i dagsläget nu gällande miljökvalitetsnormer för luft inom planområdet.

Markens beskaffenhet och planerad grundläggning

Marken inom planområdet är idag obebyggd men exploaterad. Marken består av fyllnadsmassor med hög genomsläppighet. Misstanke om föroreningar finns. Marken har tidigare använts som etableringsområde för byggarbetsplats i samband med Tvärbanans förlängning från Sickla udde. Marken har även tidigare varit asfaltered bilparkering för Sickla köpkvarter. I samband med nybyggnad planeras befintliga fyllnadsmassor att tas bort. Massor tas bort genom sprängning och spontning. Grundläggning av planerad stationsbyggnad sker direkt på berg med bland annat stålkärnepålar. Genom planområdet löper en spillovattentunnel vilket måste beaktas vid grundläggning av föreslagen byggnad.

Planförslaget har därför utformats med en begränsning av lägsta schaktningsnivå om +11,5 meter över nollplanet. En begränsning av lägsta schaktningsnivå har även reglerats med hänsyn till tunnelbanan.

Utförande



Lägsta tillåtna schaktningsnivå (i meter relativt nollplanet) för schaktning, spolning, pålning, borrhning och andra ingrepp i undergrunden. Nivån får underskridas vid byggandet av tunnelbana med tillhörande utrymmen. Se plankarta 2 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Markföroreningar

Planförslaget medger markanvändning som ska uppfylla kriterier för mindre känslig markanvändning enligt Naturvårdsverkets generella riktvärden. I samband med planeringen inför utbyggnad av tunnelbanan har Stockholms läns landsting, Förvaltning för utbyggd tunnelbana gjort en markteknisk undersökningsrapport (*Sweco*, 2019-05-07). Provpunkter har utförts inom marken som ingår i planområdet. Analysresultat från en provpunkt påvisar att halter avseende koppar överstigande Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning. Analysresultaten för totalt två provpunkter påvisar halter överstigande Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning för en eller flera parametrar. Planområdet bedöms som lämpligt för föreslagen markanvändning efter att saneringsåtgärder vidtagits. Planförslaget utformas med en administrativ bestämmelse enligt följande:

Villkor för lov

Bygglov för nybyggnation får inte ges förrän tillsynsmyndigheten har godkänt avhälpningsåtgärder avseende markföroreningar., 4 kap. 14 § 1 st 1 p.

Marklov får inte ges för nybyggnation förrän tillsynsmyndigheten har godkänt avhälpningsåtgärder avseende markföroreningar, 4 kap. 14 § 1 st 4 p.

Sulfid

I angränsning till planområdet finns sedimentär bergart med risk för hög sulfidhalt. I samband med sprängningsåtgärder i området behöver hänsyn tas avseende sulfid vid hantering av bergsmassor och länshållningsvatten.

Dagvatten, grundvatten och skyfall

Planområdet avvattnas via dagvattenledningar som leder söderut till Sicklasjön som är recipient. Sicklasjön är vattenförekomst med ID 657791-163223. Den ekologiska statusen är idag *dålig*. Sjön är idag påverkad av näringssämnen och har kvalitetskravet att nå *God ekologisk status* till år 2027. Sicklasjön *Uppnår ej god kemisk status*.

Nacka kommun färdigställer under våren 2020 ett lokalt åtgärdsprogram (LÅP) för Järlasjön och Sicklasjön. De två sjöarna behandlas gemensamt då de i praktiken fungerar som en sjö. Åtgärdsprogrammet beskriver de åtgärder som krävs för att miljökvalitetsnormerna för vatten ska kunna efterlevas. En förutsättning för att miljökvalitetsnormerna även framgent ska kunna efterlevas är att planerad bebyggelse byggs ut med lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) i enlighet med Nacka kommuns dagvattenstrategi. Åtgärdsprogrammet tas fram i samarbete med Stockholm stad som har en del av tillrinningsområdet till Sicklasjön.

Marken inom planområdet misstänks vara förorenad och bedöms ha hög genomsläppighet. Därutöver planeras anläggningar för tunnelbanan under föreslagen stationsbyggnad. Utgångspunkten är därför att inget vatten ska infiltreras på plats. Föreslagen stationsbyggnad kan anslutas till befintliga dagvattenbrunnar i Sickla industriväg.

En dagvattenutredning har tagits fram under planarbetet (WSP, 2020). Planområdet har avgränsat området för utredningen. Dagvattenutredningen syftar till att:

- Utreda förutsättningarna för en hållbar dagvattenhantering i området.
- Visa vilka åtgärder som krävs för att utgående dagvatten ska vara lika rent eller renare än före ombyggnationen.
- Visa vilka åtgärder som behövs för att fördröja dagvattnet så att flödena inte ökar efter ombyggnation.
- Visa hur skyfall upp till 100-årsregn med klimatfaktor ska avledas så att skada inte uppstår varken i eller utanför området.

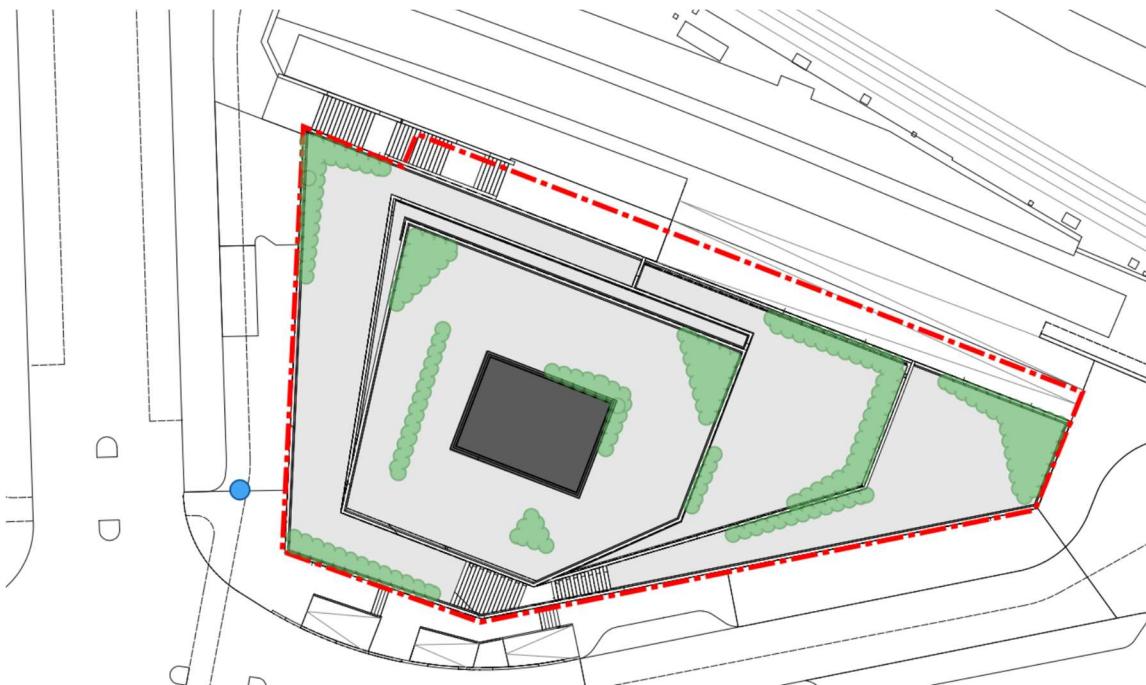
Dagvattenutredningen föreslår att fördröjning och rening av dagvattnet som uppkommer inom planområdet hanteras på byggnadens takterrasser. Alternativen till fördröjning av dagvatten inom planområdet är kraftigt begränsade då i stort sett hela planområdet bebyggs samt att marken under byggnaden tas i anspråk för tunnelbana. Utifrån kravet att 10 mm nederbörd ska renas och att flödet ska fördröjas till befintligt 10-årsregn redovisar dagvattenutredningen exempel på olika dagvattenlösningar;

- Dagvattnet fördröjs och renas i växtbäddar. För att uppnå tillräcklig rening och fördröjning krävs att 7 % av takterrasserna (dvs 112 kvadratmeter) utgörs av växtbäddar uppbyggda med 50 mm fritt vattendjup, 200 mm filtermaterial och 350 mm makadam (ytbehovet varierar med dess uppbyggnad. Vid dimensionering ska reningseffekt beaktas).

- Dagvatnet fördröjs och renas i makadammagasin. För att uppnå tillräcklig rening och fördröjning krävs en uppbyggnad av 350 mm makadam på en yta som utgör 13 % av takterrasserna (dvs 208 kvadratmeter). Om magasinet istället uppbyggs av 100 mm makadam krävs en yta som utgör 45 % av takterrasserna (ytbehovet varierar med dess uppbyggnad. Vid dimensionering ska reningseffekt beaktas).
- Dagvatnet fördröjs och renas i både växtbäddar och makadammagasin.

Växtbäddar

Föreslagen stationsbyggnad är utformad med takterrasser som ska fungera som vistelseytor. Växtbäddar på takterrasserna bidrar till ett visst inslag av stadsgrönska men kan även användas för att fördröja och rena dagvatten. Växter som planteras i växtbäddarna ska dock inte vara i behov av näringstillförsel. Detta för att undvika spridning av närliggandeämnen till recipienten. Exempelvis ska sedummattor undvikas. Vid anläggande av trädplanteringar eller tyngre växtkonstruktioner är det viktigt att bjälklaget utformas med tillräckligt hög bärighet. Dagvatten från hela avrinningsytan avleds till växtbäddarna på lämpligt sätt, förslagsvis genom att sänka ner växtbäddarna i förhållande till takterrassens golvnivå. Terrasserna kan också designas etappvis med olika höjder som leder till strategiskt placerade växtbäddar.



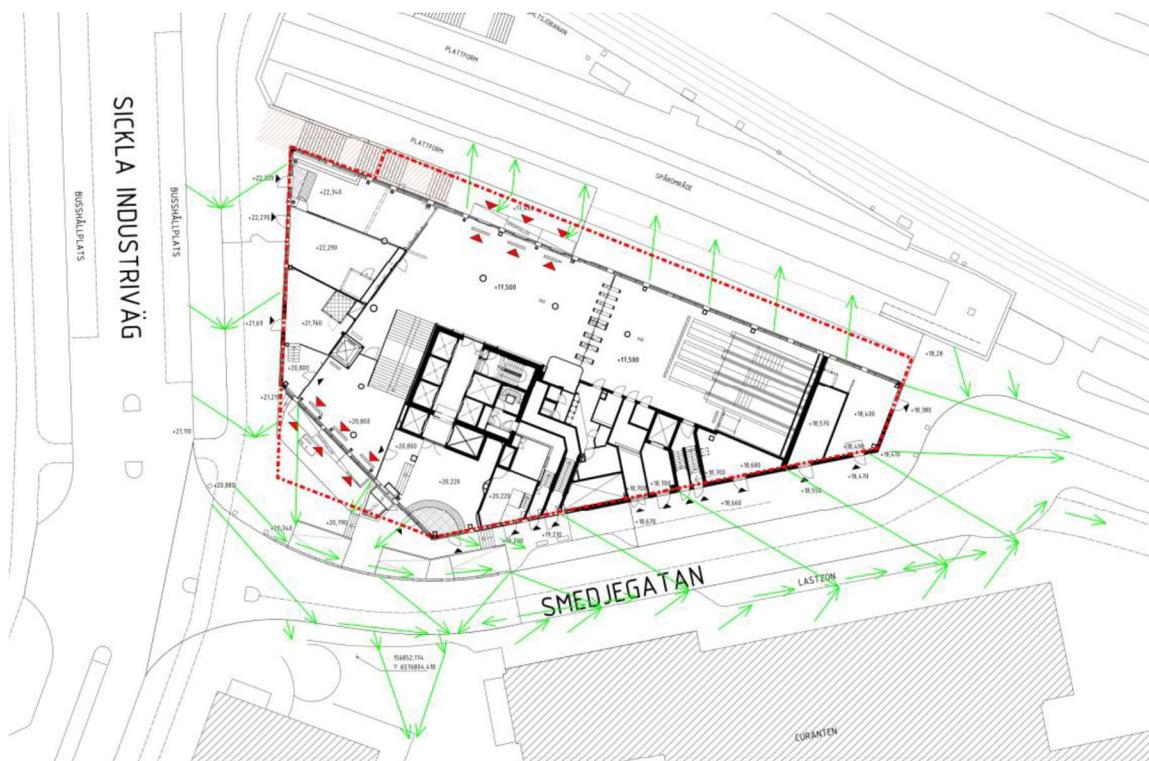
Konceptillustration som visar en situationsplan med en dagrattenlösning genom växtbäddar på byggnadens takterrasser. Planområdet redovisas med rödstreckad linje, terrasser med svart linje och växtbäddar med gröna ytor. En möjlig anslutningspunkt för dagratten visas med blå punkt. Kanozi arkitekter.

Makadammagasin

Ett makadammagasin låter dagvattnet filtrera genom dess material via genomsläppliga ytor så att rening uppstår. Magasinet anläggs med ett material med porositeten 30 %. Magasinet anläggs med dräneringsledning i botten. Magasinet kan väljas att placeras under hela takterrasserna för att låta samtliga ytor filtreras direkt till magasinet. Alternativt anläggs ett flertal magasin på begränsade ytor varav dagvattnet ytavleds mot magasinens genomsläppliga ytor. Ett alternativ till makadammagasin kan vara magasin av stenull.

Skyfall

Med skyfall avses nederbördstillfällen som överskrider ledningsnätets kapacitet så att dagvatten avleds på markytan. Planområdet innehåller ingen mark med förändrad höjdsättning eller naturmark som omvandlas till hårdgjorda ytor.



Illustrationsplan som visar marklutning och flödesriktningar för skyfall med gröna pilar. Byggnadsentréer redovisas med röda pilar. Spårområde för Tvärbanan är en lågpunkt. Innanför byggnadsentrén mot Tvärbanans plattform avleds vatten genom markgaller. Planområdet redovisas med rödstreckad linje.

I och med att i stort sett hela planområdet kommer att upptas av en ny byggnad blir höjdsättning och avledning av vatten på tak och takterrasser avgörande för hur mycket vatten som kan fördöjas eller bli stående vid större flöden. Höjdsättning av terrasserna bör utformas så att vatten inte kan ta sig in i byggnaden via dörrarna vid stora skyfall. Detta kan undvikas både genom att luta terrassen svagt utåt samt att arbeta med höjdsatta trösklar.

Markens och perrongens lutning vid föreslagna byggnadsentréer ska utformas så att det inte finns risk för inträngande flöden vid större skyfall. Del av Tvärbanans perrong ligger i ett instängt läge vilket kräver en medveten höjdsättning för att inte skapa problem för den föreslagna stationsbyggnaden. Det finns även ett instängt område inom Sickla köpkvarter dit större flöden fortsatt kan ta sig utifrån uppgifterna om marknivåerna kring planområdet. Avrinningen till denna lågpunkt minskar något efter exploatering eftersom åtgärder för fördröjning vidtas inom planområdet.

Planförslagets påverkan på recipienten

Ytan inom planområdet är i dagsläget helt hårdjord och planförslaget medger inga verksamheter som ger upphov till föroreningar. Ett genomförande av planförslaget bedöms därmed inte förändra markens hårdgörandestgrad eller föroreningsgrad.

Föroreningsbelastningen från planområdet bedöms inte öka till följd av planförslaget. Ett genomförande av planförslaget bedöms därmed inte påverka recipientens möjlighet att uppnå god status. Ett genomförande av detaljplanen ska bidra till minskad översvämningsrisk och negativ påverkan på Sicklasjöns miljökvalitetsnormer. Krav på fördröjning och rening av dagvatten, med de volymer som anges i Nacka kommunens dagvattenpolicy, ställs i exploateringsavtalet.

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 organisoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att planen ska kunna genomföras på ett samordnat och ändamålsenligt sätt.

Organisatoriska frågor

Nedan redovisas tidplaner för detaljplanearbetet och genomförandet av detaljplanen.

Tidplan

Planarbete

Samråd	kvartal 4 2019
Granskning	kvartal 2 2020
Antagande i kommunfullmäktige	kvartal 4 2020
Laga kraft tidigast*	kvartal 1 2021

*Under förutsättning att detaljplanen inte överklagas

Genomförande

Exploateringsavtal ska ingås i samband med detaljplanens antagande. Ansökan om bygglov och utbyggnad enligt den nya detaljplanen, kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft.

Byggstart planeras tidigast kunna ske under kvartal 2 2021 under förutsättning att detaljplanen inte överklagas. Detaljplanen innehåller ingen allmän platsmark. Arbeten med grundläggning av byggnaden inklusive utrymmen kopplade till tunnelbanan kommer att påbörjas redan våren 2020 med stöd av befintlig detaljplan. Samordning krävs mellan fastighetsägaren och Region Stockholms förvaltning för utbyggd tunnelbana. Det krävs också att fastighetsägaren samordnar sina arbeten med kommunen då det planeras ett antal större byggnads- och infrastrukturprojekt i området de kommande åren.

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 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning

Allmänna anläggningar

Vatten- och spillvatten

Nacka Vatten och Avfall AB (NVOA) är huvudman för utbyggnad och skötsel av det allmänna VA-nätet. En befintlig spillvattenledning löper tvärs genom detaljplaneområdet och måste beaktas vid grundläggning av den nya byggnaden. Planområdet ingår i det kommunala verksamhetsområdet för vatten och spillvatten.

Dagvatten

Plandområdet ingår i det kommunala verksamhetsområdet för dagvatten.

Elförsörjning, telenät och fibernät

Nacka Energi AB är huvudman för utbyggnad och skötsel av det allmänna elnätet.

Fjärrvärme

Stockholm Exergi ansvarar för fjärrvärme i området.

Kvartersmark

Fastighetsägare till kvartersmarken ansvarar för all utbyggnad och skötsel av kvartersmarken samt för utbyggnad, drift och underhåll av dagvattensystemet inom kvartersmarken.

Avtal

Principöverenskommelse

Fastighetsägaren och Nacka kommun har i tidigt detaljplaneskede tecknat en principöverenskommelse. Avtalet hanterar huvudsakligen samarbetet mellan exploaterören och kommunen samt ansvars- och kostnadsfördelningen mellan parterna. I avtalet anges att kostnadsansvar beträffande medfinansiering av nya tunnelbanan samt exploateringsersättning åligger exploaterören samt när i tiden betalning ska erläggas. I avtalet anges vilken preliminära byggrätt som tillfaller exploaterören vid lagakraftvunnen detaljplan.

Exploateringsavtal

För genomförandet av detaljplanen är det nödvändigt att teckna ett exploateringsavtal som reglerar kostnads- och ansvarsfördelning mellan kommunen och exploaterören. Frågor hanterade i principöverenskommelsen kommer föras över till och tydliggöras i exploateringsavtalet. Exploateringsavtalet kommer därutöver att fastställa kommunens krav på gestaltningen av den nya byggnaden samt hantering av dagvatten inom plandområdet. Projektets parkeringsbehov för bil och cykel ska även säkerställas. I avtalet ges även en anvisning om tidplan samt vilka fastighetsrättsliga åtgärder som krävs. Preliminära belopp för exploateringsersättning samt fastighetsägarens medfinansiering till nya tunnelbanan anges även.

Avtal med koppling till tunnelbanan

Region Stockholm och Nacka kommun

I januari 2014 tecknades ett avtal mellan staten, Region Stockholm, Stockholm stad, Järfälla kommun, Nacka kommun och Solna stad. Det kallas 2013 års Stockholmsförhandling och innebär att tunnelbanan byggs ut till Nacka, Arenastaden och Barkarby. Avtalet medför att det på västra Sicklaön i Nacka kommun ska byggas totalt 13 500 nya bostäder. Exploaterörer på västra Sicklaön kommer att ta del av de fördelar som utbyggnaden av tunnelbanan medför och ska därför medfinansiera utbyggnaden av tunnelbanan.

Efter en översyn av projektet (anläggningen) med syfte att hitta åtgärder och optimera utformningen för att fortsatt ligga inom den ekonomiska ramen för Stockholmsförhandlingen tecknades i november 2016 ett tilläggsavtal.

Ett genomförandeavtal gällande projektet tunnelbana till Nacka tecknades mellan Region Stockholm, Nacka kommun och Stockholms Stad i samband med tilläggsavtalet.

Genomförandeavtalet preciserar vad som gäller vid tunnelbanans tillfälliga och permanenta markanspråk på kommunal mark. De tillfälliga marksanspråken omfattar arbetsområden, etableringsytor, mark för tillfällig vistelse och markundersökningar. Det permanenta markanspråket omfattar i huvudsak spårtunnlar med tillhörande anläggningar såsom uppgångar, rulltrappor, biljetthallar, ventilationsschakt, arbets- och servicetunnlar med tillhörande skyddszoner. För den aktuella detaljplanen berör sådana anläggningar kvartersmark och motsvarande avtal tecknas därför mellan Region Stockholm och fastighetsägaren, se nedan.

Region Stockholm och Nacka Vatten och Avfall

Nacka Vatten och Avfall AB och Region Stockholm ska teckna ett avtal bland annat angående säkerställande av fortsatt drift och funktion av befintliga VA-tunnlar, samt erforderliga gemensamma skyddszoner och för rening av länshållningsvatten.

Region Stockholm och fastighetsägaren

Region Stockholm och fastighetsägaren träffade 2018 ett intentionsavtal om förutsättningarna för tunnelbanans utrymmen inom planområdet. Som en utveckling av intentionsavtalet ingick parterna 2019 ett genomförandeavtal som omfattar fastighetsägarens och Region Stockholms respektive åtaganden och arbeten kopplat till stationsuppgång Sickla västra. Avtalet reglerar bland annat upphandling och genomförande av parternas gemensamma entreprenad samt vilka fastighetsrättsliga åtgärder som är nödvändiga. Utöver detta ska parterna även ingå en överenskommelse om fastighetsreglering. Parterna har även, utöver överenskommelse om fastighetsreglering, kommit överens om att skriva avtal för överlåtelse av 3D-fastighet samt att ingå överenskommelse om bildande av gemensamhetsanläggning.

Utöver avtal med förvaltningen för utbyggd tunnelbana behöver även ett genomförandeavtal upprättas mellan trafikförvaltningen och fastighetsägaren på grund av näheten till Tvärbanan och Saltsjöbanan. Genomförandeavtal behöver tecknas innan detaljplanen antas.

Avtal om elanslutning

Innan byggstart ska ett genomförandeavtal samt avtal om anslutningsavgifter tecknas mellan fastighetsägaren och Nacka Energi AB. I avtalet regleras bland annat parternas kostnadsansvar samt förutsättningar för kabeldragning och montering av eldistributionsanläggningar.

Tekniska frågor

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

Vatten och spillvatten

Kommunalt ledningsnät för vatten och avlopp finns utbyggt i angränsning till planområdet. Fastighetsägaren ska ansluta ny bebyggelse till de förbindelsepunkter som anvisas av Nacka Vatten och Avlopp.

Dagvatten

Detaljplanen utgår från att lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) sker inom kvartersmarken i den mån det är möjligt. Kommunens krav på dagvattenhanteringen inom detaljplanen kommer att säkras i exploateringsavtalet.

El, tele och fiber

I angränsning till planområdet har Nacka Energi AB, Skanova och Stokab ledningar som innebär möjlighet till anslutning för den nya bebyggelsen.

För elförsörjning kan en transformatorstation behöva anordnas inom eller i direkt anslutning till planområdet. Ett alternativ kan vara att en transformatorstation placeras under mark, utanför stationsentrén mot Sickla industriväg, med en transportlucka på ca 1,2 x 2 meter. Ovanför och runtom transportluckan skapas fritt utrymme så att transformatorerna kan hissas upp/ned ur transformatorutrymmet. Körväg för tunga fordon fram till transportluckan behöver möjliggöras. Denna lösning kräver ett E-område (cirka 10 x 10 m).

Flytt eller ändring av befintliga elanläggningar såsom kablar, transformatorstationer och tillfälliga anläggningar som byggström ska bekostas av exploateren tillika fastighetsägaren.

Då Region Stockholm planerar att ansluta sin systemjord till Sickla stationshus jordplan finns en hög risk för spridning av störningar i Nacka Energis distributionsnät. En utredning har tagits fram avseende detta som visar på att Nacka Energis jord måste särskiljas från byggnadens jordplan.

Värme

Stockholm Exergi erbjuder möjlighet till anslutning av fjärrvärme för planområdets nya bebyggelse då ledningar finns i närliggande gator.

Avfall

Avfall hanteras inom planområdet samt i samnyttjande med intilliggande fastigheter som innehålls av fastighetsägaren. Planområdet avses inte att anslutas till någon extern sopsugsanläggning.

Särskild hänsyn under byggtiden

Eftersom utbyggnaden inom planområdet kommer att ske samtidigt som utbyggnaden av den nya tunnelbanan är det av stor vikt att fastighetsägaren samordnar sig med Region Stockholm, Förvaltning för utbyggd tunnelbana. I planbestämmelsen finns exempelvis schaktdjupsbegränsningar för att minimera konflikt med den planerade tunnelbane-anläggningen. Schaktdjupsbegränsningarna ska även skydda den spillvattenledning som korsar planområdet. Det krävs också att fastighetsägaren samordnar sina arbeten med kommunen då det planeras ett antal större byggnads- och infrastrukturprojekt i området de kommande åren. Extra säkerhetsomsorg krävs vid byggnadsarbeten mot Tvärbanan där det finns högspänningsledning som kräver säkerhetsavstånd och/eller dispens från huvudmannen för anläggningen. Innan arbeten påbörjas ska samordning ha skett med Trafikförvaltningens utsedda produktionssamordnare.

Fastighetsrättsliga frågor

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

Fastighetsbildning

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

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 lantmäteriförrättnig (officialservitut) eller genom avtal mellan två fastighetsägare (avtalsservitut).

Avtalsservitut finns upprättat mellan kommunen och fastighetsägaren med rätt för allmänt gång och cykelstråk genom Smedjegatan utanför detaljplanen.

3D-fastighetsbildning

Mot Tvärbanans perrong kommer den nya byggnadens fasad kraga ut 15 centimeter, dock mer än 3 meter ovan mark. För att reglera utkragningen över perrongområdet ger detaljplanen planstöd för att genomföra en 3D-fastighetsbildning.

Gemensamhetsanläggningar

Fastighetsägaren och Region Stockholm avser att komma överens om och ansöka om att bilda en gemensamhetsanläggning för del av biljetthall, entréytor med mera.

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 förrättningsförhandlingar med stöd av ledningsrättslagen.

Inom planområdet finns en tunnel för avledning av spillvatten. Denna tunnel behöver säkras med ledningsrätt, u-område i detaljplanen möjliggör detta.

Avstykning

Region Stockholm avser att förvärva **del av** fastigheten Sicklaön 83:42 för tunnelbaneändamål. Den blivande 3D-fastigheten kommer att bestå av både utrymmen i markplan och därunder.

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 byggrätt på fastigheten Sicklaön 83:42. Förväntningsvärdet för fastigheten kan uppstå tidigare.

Inlösen och ersättning

Områden som ska lösas in respektive upplatas för, servitut och ledningsrätter beskrivs under rubriken 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

Inom detaljplanen finns ingen allmän plats och utbyggnad av allmänna anläggningar är således inte aktuellt inom planområdet. Detaljplanen ingår dock i en etappvis utbyggnad av Sickla, vilket innebär att kommunen har rätt att ta ut ersättning för såväl redan vidtagna åtgärder som kommande åtgärder för allmänna anläggningar. Exploateringsersättningen kommer därför avse utbyggnaden av allmänna anläggningar i Sicklaområdet och regleras i exploateringsavtal med fastighetsägaren.

Kostnad för utbyggnad samt drift och underhåll inom kvartersmark

Bygg- och anläggningsåtgärder samt vidare drift och underhåll inom kvartersmark bekostas av fastighetsägaren.

Kostnad för dagvattenhantering

Fastighetsägaren ansvarar för och bekostar omhändertagande av dagvatten från kvartersmark/fastigheten.

Taxor och avgifter

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

Förrättningskostnader

Fastighetsägaren ansvarar för ansökan om och bekostande av lantmäteriförrättnningar för genomförande av kvartersmark/enskilda anläggningar.

Planavgift

Kostnaden för att ta fram detaljplanen har reglerats i ett planavtal. Någon planavgift tas däremd 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) samt avgift för avfallshantering betalas av fastighetsägare till Nacka Vatten och avfall enligt vid tidpunkten gällande VA- och avfallstaxor.

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

Konsekvenser av detaljplanen och dess genomförande

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

Miljökonsekvenser

Planområdet ligger i ett område med mycket god tillgång till kollektivtrafik och ett väl utvecklat cykelvägnät. Planförslaget möjliggör en hög exploatering i ett kollektivtrafiknära läge vilket innebär ett effektivt markutnyttjande av en idag obebyggd yta som saknar natur- och kulturvärden. Ett genomförande av planförslaget kan innebära en bättre dagvattenhantering på platsen samt att marken saneras på föroreningar.

Planförslaget medger en ny stationsbyggnad med entré till den framtida tunnelbanan till Nacka. En väl utbyggd kollektivtrafik är en av grundförutsättningarna för minskad biltrafik, vilket innebär minskad miljöpåverkan. När den nya tunnelbanelinjen till Nacka är färdigställd kommer bilberoendet att minska ytterligare.

Tunnelbanan till Nacka bidrar också till att på ett hållbart och framtidsmedvetet vis knyta ihop Nacka kommun med den övriga storstadsregionen.

Målområden för hållbart byggande

I planeringen finns alltid ett generellt hållbarhetsarbete som återspeglas i detaljplanens utformning. Vissa aspekter har det jobbats extra med i enlighet med kommunens riktlinjer för hållbart byggande.

Hållbarhetsmålet: Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser
Projektområdet inbegriper en av Sicklas nya tunnelbaneuppgångar och kommer bli en del av en tätare stad. Att möjliggöra nya verksamheter med plats för publika lokaler i gatuplan bidrar till att skapa en mer levande stad.

Hållbarhetsmålet: Effektiv mark- och resursanvändning

Projektet innehåller en relativt hög exploatering där många arbetsplatser och tillfälliga boende (hotellgäster) rymmer på en liten yta, vilket i sin tur medför ett effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur. Att ytan, som ändå tas i anspråk för tunnelbaneuppgång, dessutom används för andra syften bidrar till ett effektivt marknyttjande.

Hållbarhetsmålet: Energieffektivt och sunt byggande

Fastighetsägarens målsättning är att byggnaden ska uppfylla kraven enligt miljöcertifieringssystemet BREEAM.

Hållbarhetsmålet: Hållbart resande

Projektet avser att möjliggöra nya verksamheter i ett kollektivtrafiknära läge vilket underlättar för ett hållbart resande med tunnelbana, Saltsjöbana, Tvärbanan eller buss.

Möjligheten till cykelparkering studeras under det fortsatta planarbetet. Projektet ska säkerställa framkomlighet och tillgänglighet under hela byggtiden för resenärer med Tvärbanan, Saltsjöbanan, bussar samt fotgängare och cyklister.

Sociala konsekvenser

Planförslaget möjliggör att en idag obebyggd yta som i viss utsträckning kan upplevas som ottrygg kan bebyggas med en attraktiv byggnad. Det föreslagna stationshuset med ny tunnelbaneentré innebär att platsen får liv och rörelse under dygnets alla timmar genom, hotell, kontor, restauranger och butiker. Föreslagen stationsbyggnad ska utformas med en publik bottenvåning som ger stöd åt gaturummet vilket innebär ett mer omslutande och sammanhängande stadsrum i den aktuella delen av Sickla. Miljön kring den föreslagna stationsbyggnaden kommer i viss utsträckning vara utsatt för buller och vind. Föreslagen stationsbyggnad är utformad utan prång eller skymda hörn för att därmed främja säkra rörelseflöden längs gaturummet. Ett genomförande av planförslaget kan öka den fysiska tillgängligheten i området och till kollektivtrafiken med ramper, hissar och trappor.

Planförslaget innebär sammantaget positiva konsekvenser för barn genom att tillgänglighet, trygghet och säkerheten i området kommer att öka.

Ekonomiska konsekvenser

Detaljplanen medför ökade möjligheter till kollektivt resande för människor som bor, arbetar och vistas i Sickla. Detaljplanen medför inga kostnader för kommunen, inte heller utbyggnaden inom den nya detaljplanen då fastighetsägaren står för samtliga kostnader. Genom att fastighetsägaren bidrar med exploateringsersättning och medfinansiering av tunnelbanan till Nacka förväntas den nya detaljplanen bidra med ett överskott till kommunen. Den nya detaljplanen förväntas medföra ökade fastighetsvärden i området då den nya byggnaden möjliggör för fler arbetsplatser, hotell och service.

Avvägning mellan motstående intressen

Ett genomförande av planförslaget innebär att stadsbilden påverkas. Vidare kommer den historiska kopplingen mellan Saltsjöbanan och Sicklas gamla industrimiljö blir mindre påtaglig genom att markområdet bebyggs. Planförslaget medger en hög byggnad i en redan tät stadsmiljö. Närliggande bostadshus på Alphyddan blir delvis påverkade av skugga från det föreslagna stationshuset. Detta kan upplevas som att boendemiljön försämras. Nacka kommun arbetar med att bygga ut tunnelbanan till Nacka och att skapa en tätare stad. Detta innebär att stadsmiljön kommer att förändras och en viss påverkan för omgivningen bedöms vara godtagbar.

Fastighetskonsvensbeskrivning

En fastighetsreglering planeras där del av den för detaljplanen aktuella fastigheten Sicklaön 83:42 regleras in i Nacka kommuns intilliggande fastighet Sicklaön 40:12.

Vidare ska ledningsrätt för befintlig spillovattentunnel upplåtas på fastigheten Sicklaön 83:42.

Enligt överenskommelse mellan fastighetsägaren och Region Stockholm ska fastighetens styckas i syfte att bilda en tredimensionell fastighet för den nya tunnelbanan. Styckningslott kommer att överlätas från fastighetsägaren till Region Stockholm mot en ersättning.

Medverkande i planarbetet

Anna Bäcklund	projektchef	Exploateringenheten
Peter Bergqvist	plansamordnare	Planenheten
Matilda Sahl	projektledare	Exploateringenheten
Terese Karlqvist	planarkitekt	Planenheten
Maria Legars	kommunantikvarie	Planenheten
Marie Edling	landskapsarkitekt	Planenheten
Oscar Haeffner	trafikplanerare	Planenheten
Kristian Assia	bygglovsarkitekt	Bygglovensheten
Jonas Nilsson	miljöplanerare	Miljöenheten
Emma Nilsson	VA-ingenjör	Nacka vatten och avfall AB
Stefan Svensson	lantmätare	Lantmäterienheten

Planenheten

Susanne Werlinder
Planchef

Terese Karlqvist
Planarkitekt