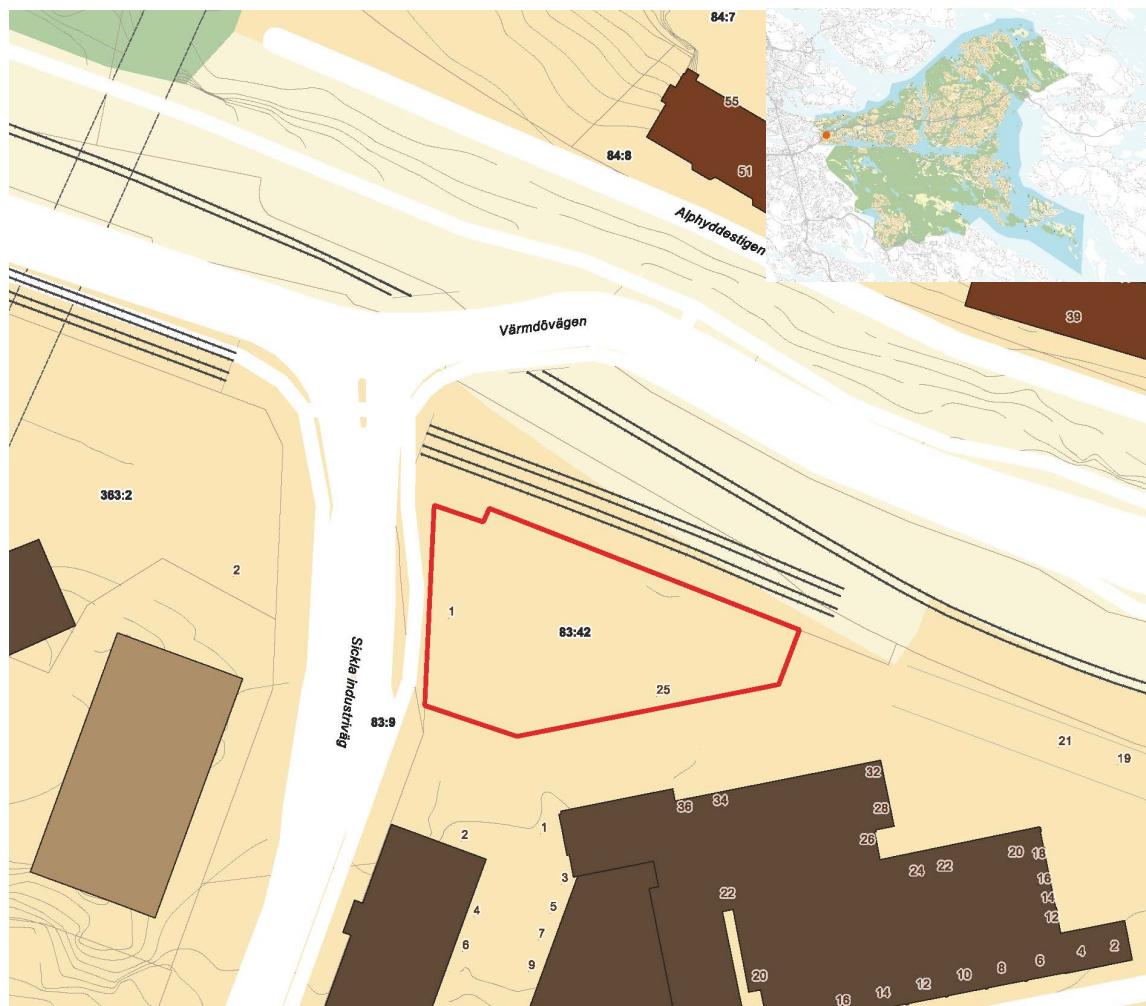


Sickla stationshus

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 kommunområdet 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 schaktdjupsbegränsningar 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 tak och 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. Bygg- och anläggningsåtgärder samt vidare drift och underhåll inom kvartersmarken bekostas av fastighetsägaren.

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	7
Undersökning om betydande miljöpåverkan	11
Förutsättningar och planförslag.....	12
Övergripande struktur.....	12
Offentliga rum och stadsgrönska.....	15
Det nya stationshuset	17
Störningar och risker	26
Markens beskaffenhet	30
Dagvatten, grundvatten och skyfall	31
Så genomförs planen	33
Organisatoriska frågor.....	33
Ansvarsfördelning.....	34
Avtal	35
Tekniska frågor.....	35
Fastighetsrättsliga frågor	36
Ekonomiska frågor	37
Konsekvenser av detaljplanen och dess genomförande.....	39
Miljökonsekvenser	39
Sociala konsekvenser	40
Ekonomiska konsekvenser.....	40
Avvägning mellan motstående intressen.....	40
Fastighetskonsvensbeskrivning	40
Medverkande i planarbetet.....	41

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:

- Miljöredovisning (*Nacka kommun, 2019-10-29*)
- Trafikbunnerutredning (*LN Akustikmiljö AB, 2019-05-07*)
- Dagvattenutredning (*Orbicon, 2019-10-29*)
- Markteknisk undersökningsrapport, (*Sweco, 2019-05-07*)
- Riskbedömning avseende förlängning av Tvärbanan (*Structor, 2014-01-29*)
- Flyghinderanalys (*Luftfartsverket, 2019-03-08*)

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 stadsbyggndsprojekt 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

Trafikverket har tidigare fått i uppdrag av regeringen att utreda en östlig förbindelse, det vill säga en väg som knyter ihop Norra och Södra länken för att skapa en förbindelse för bil- och kollektivtrafik mellan Värtahamnen och Sickla. Hur utpekande av östlig förbindelse som riksintresse påverkar stadsutvecklingen i Sickla utreds förnärvarande inom ramen för en precisering av riksintresseanspråket.

Planområdet ligger inte inom riksintresseområde för kulturmiljö men kan innebära 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".

Miljökvalitetsnormer enligt 5 kap MB

Området avvattnas mot Sicklasjön som är vattenförekomst med ID 657791-163223. Den ekologiska statusen är idag *måttlig*. Sjön är idag påverkad av näringssämnen och har kvalitetskravet att nå *God ekologisk status* till år 2027. Sicklasjön *Uppnår ej god kemisk status*. 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. Detta innebär att miljön i Sicklasjön inte kommer försämrmas och att miljökvalitetsnormerna för vatten kan följas eftersom vattenförekomsten inte försämrmas av exploateringen.

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.

Översiktlig 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 översiktsplanen.

Kulturmiljöprogram

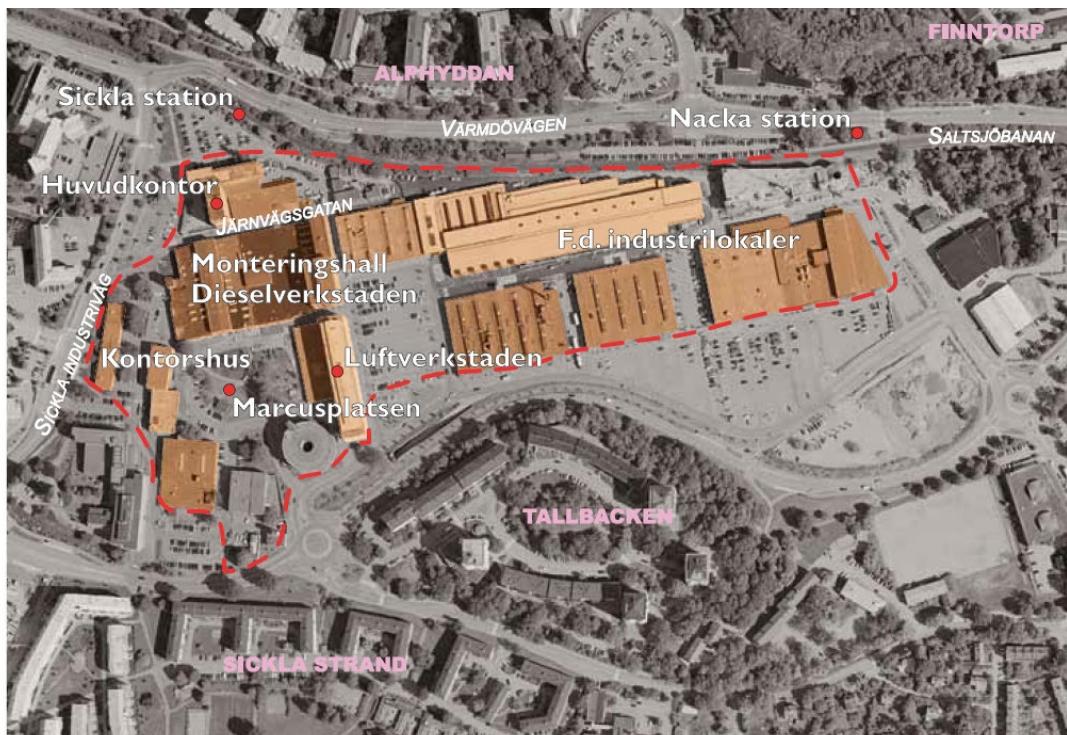
Planområdet angränsar till ”Sickla-Marcusplatsen” som i kulturmiljöprogrammet är utpekat som område med lokalt intresse för kulturmiljövården. Sicklaområdet är en omvandlad industrimiljö med bebyggelse från 1890-tal till nutid. Industribebyggelsen hade ursprungligen en lägre skala men områdets horisontella 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 kulturmiljövården

VÄRMDÖVÄGEN

Informationstext



Område med f.d. industrilokaler

● **Huvudkontor**

Kulturminne
(utan punkt: kulturmiljö)

ALPHYDDAN

Platsnamn

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 levande 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 skyltning 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 går ut 2020-03-27. 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. Planändringens genomförandetid går ut 2023-10-18. 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.

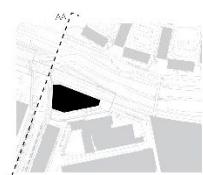
Sicklaområdet är under omvandling med flera pågående stadsutvecklingsprojekt. I direkt anslutning till planområdet uppförs det nya kvarteret ”Curanten” med lokaler för handel, kontor och vårdverksamhet. Ett samtidigt byggnadskomplex med fasader av glas och plåt som ersatt en tidigare äldre byggnad.

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 Saltjöbanan och Sicklas gamla industrimiljö blir mindre påtaglig genom att markområdet bebyggs.



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



Alphyddan



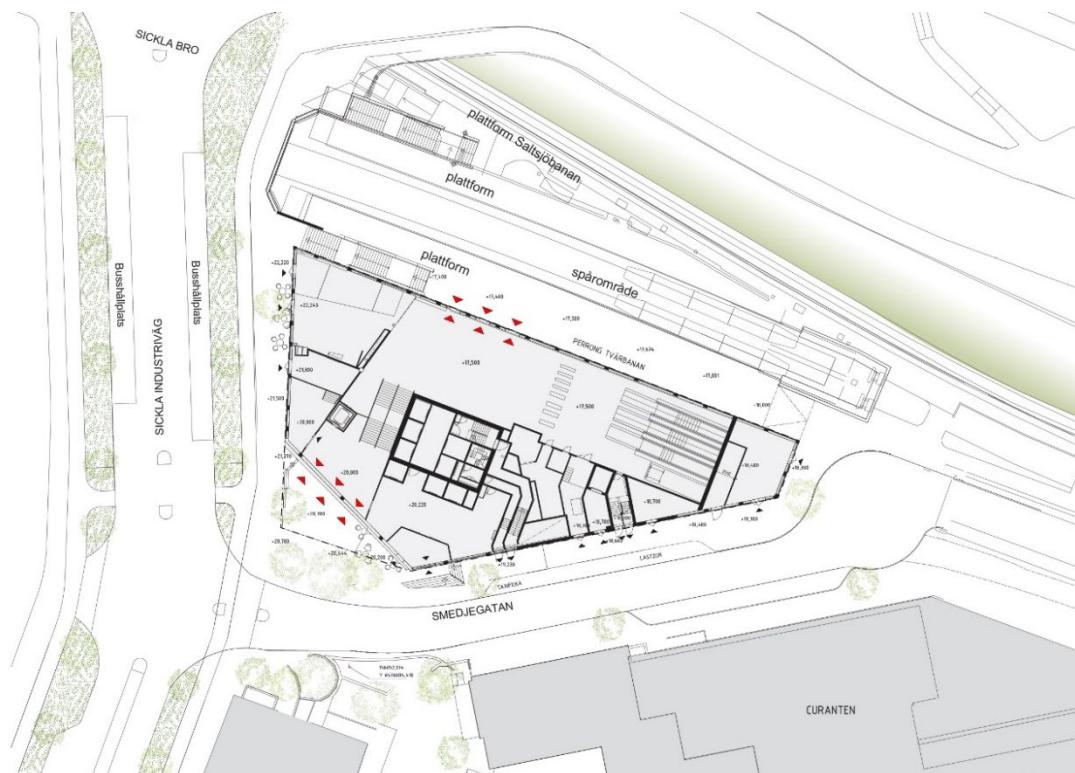
Sickla stationshus



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

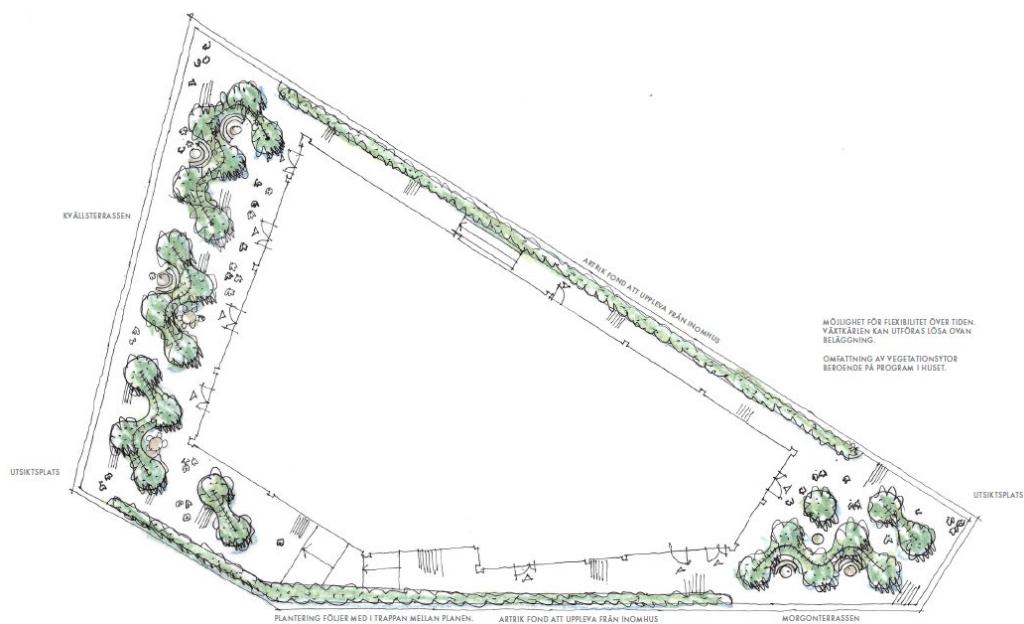
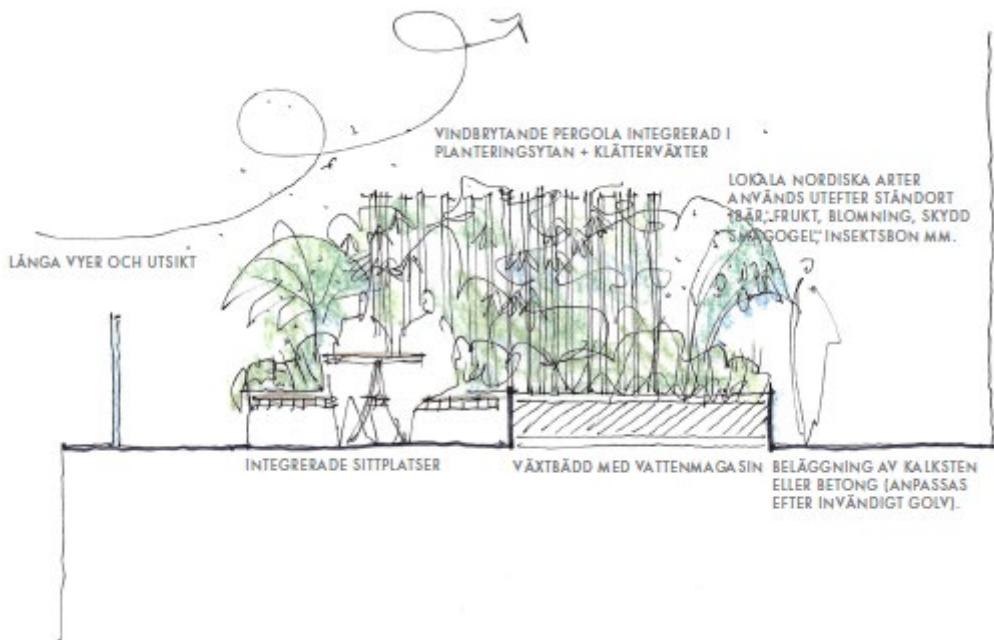
Offentliga rum och stadsgrönska

Inom planområdet finns inte någon kommunal mark utan omfattar privat kvartersmark. Planförslaget kommer innehålla ett mer sammanhängande stadsrum i ett område där många viktiga sträck 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, Saltsjöbana och Tunnelbana. Byggnadens entré invid korsningen Sickla industriväg och Smedjegatan kommer bli en välbesökt och viktig plats såsom 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 samspelear 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. 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 föreslagen stationsbyggnad att utformas med naturlika planteringar. På terrasser på plan 10 och 11 planeras det bland annat för planteringsytor med företrädesvis lokala nordiska arter som är anpassade till de utsatta förhållanden som råder på platsen. Planteringarna ska utgöra skydd för småfågel, kunna inrymma insektsbon med mera. På plan 16 och högst upp ovanför plan 24 planeras för gröna tak med torräckväxter. Dessa åtgärder bidrar till att 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. Utmed Smedjegatan planeras ett antal träd att planteras vilket ökar inslaget av stadsgrönska på offentliga stråk i närområdet.

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

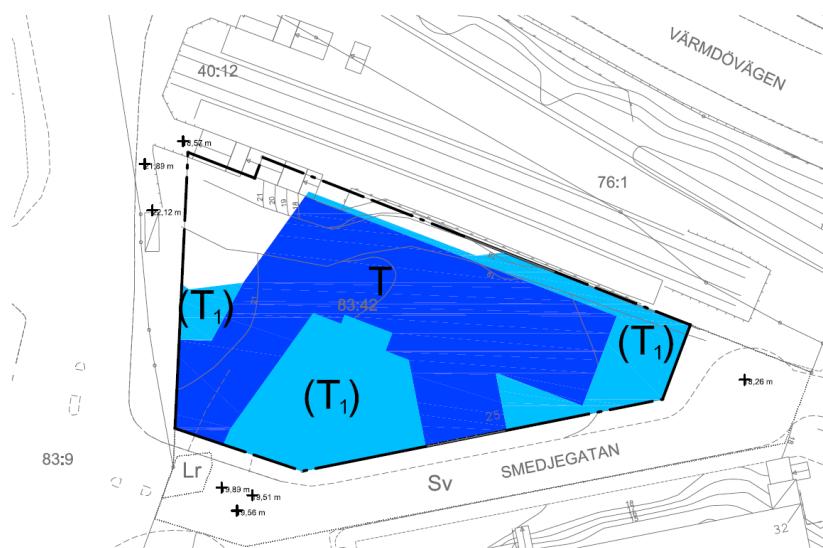
Det nya stationshuset

Planförslaget medger markanvändningen tunnelbaneändamål där planbestämmelserna har delats upp i T för de delar som ligger ovan mark, och (T₁) för de delar som ligger under mark. Planområdet omfattar även en mindre del av tvärbanans perrong (T₂) som inte får bebyggas. 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.

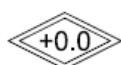
ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Kvartersmark, 4 kop. 5 § 1 st 3 p.

C	Centrum
T	Tunnelbana med tillhörande entréfunktioner och utrymmen
(T₁)	Tunnelbana i tunnel samt tillhörande utrymmen under mark. Användningen avgränsas i höjdled från nivåen - 40 meter relativt nollplanet till angiven nivå i halvcirkel
T₂	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. Gröna tak och växtbäddar planeras på byggnadens tak och 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. Detaljplanen medger även att del av byggnadens fasad får kraga ut 15 cm utanför fastighetsgränsen.



Högsta totalhöjd 1 meter över angivet nollplan

Utformning

f₁

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

Byggnadens fasad medges kraga ut 15 cm utanför fastighetsgräns med en lägsta frihöjd av 4,50 meter 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

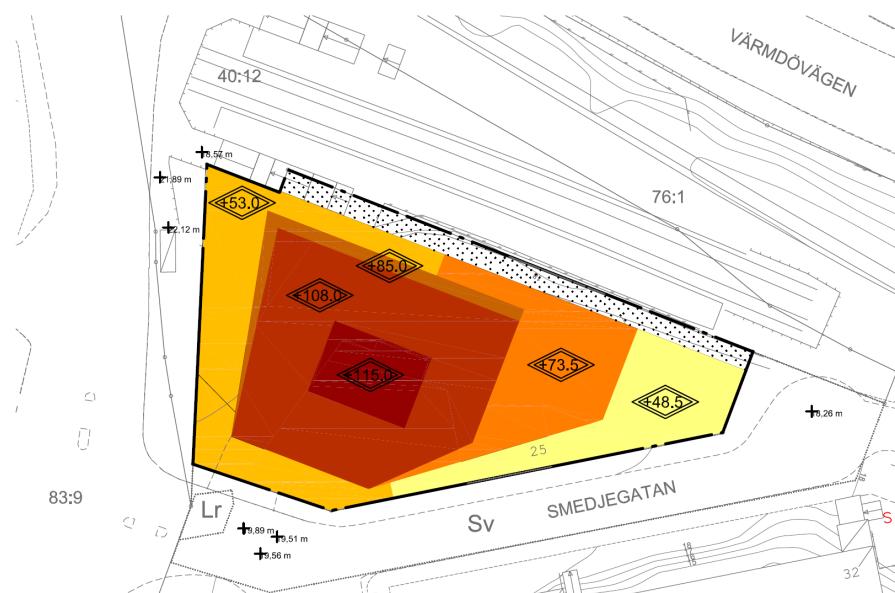


Illustration som redovisar de olika byggnadsvolymernas totalhöjder som föreslås.

Föreslagen stationsbyggnad har utformats för att kunna omhänderta ett stort flöde av mäniskor 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 det gestaltningsprinciper som planförslaget har utformats med, se nedan.

Gestaltningsprinciper

- **Karakter**

- 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

- **Fasader**

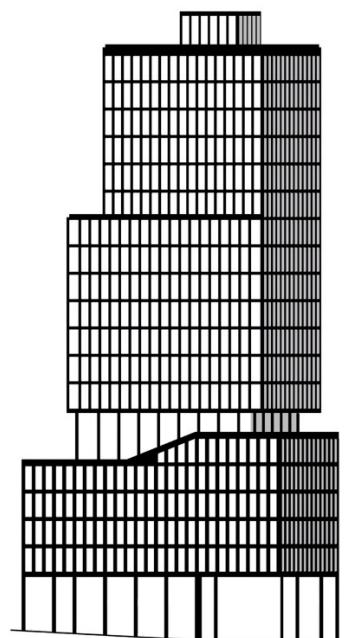
- Fasader i metall och glas. Skimrande
- Fasader med djup - reliefverkan
- Uppglasad sockelvåning
- Inslag av rött tegel

- **Terrasser**

- Terrasser ska utformas med gröna inslag

- **Kulör**

- Kopparröda fasader – en varm och dämpad ton



Ny byggnad ska utformas i enlighet med följande gestaltningsriktlinjer:

- Byggnaden ska ha en skulptural form bestående av tre volymer vridna i förhållande till varandra. En tydlig midja i glas markeras mellan den nedersta och mittersta volymen. Midjan ska vara tydligt indragen i förhållande till omgivande volymers fasadliv.
- Fasader ska vara i metall och glas. Metall ska vara i kopparröd kulör - en varm och dämpad ton. Fasaderna ska ha djupverkan/reliefverkan och vara svagt skilmrande.
- Sockelvånningen ska vara uppglasad och ha inslag av rött tegel. Sockelvänng mot allmän platsmark ska vara tydligt markerad och utformas med särskild omsorg beträffande gestaltning och arkitektonisk kvalitet så att den blödrar till en varierad stadsmiljö.
- Terrasser ska utformas med inslag av grönska. 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Skytningen av byggnaden samordnas med trafikförvaltningens riktlinjer och följer det nya skytprogrammet för SL's nya tunnelbanestationer.

Anpassning till kulturmiljövärden

Planområdet ligger invid Sicklas omvandlade industrimiljö som har kulturmiljövärden. För att knyta an till industriområdets identitet och karaktärsskapande 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 med som höjdässigt 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

Solstudier har genomförts för det föreslagna stationshuset, se gestaltningsprogrammet. Solstudierna visar att några bostadshus på Alphyddan till viss del påverkas av skugga från föreslagen stationsbyggnad. På eftermiddagen vid vårdagjämningen i mars skuggas en och slutligen fyra byggnader. I september skuggas ytterligare en femte under eftermiddagen. Den östra fasaden på en eventuell ny byggnad väster om Sickla stationshus kommer att hamna i konstant skugga.

Den norra fasaden på det föreslagna stationshuset är i skugga en stor del av året. Det är enbart efter klockan 20.00 under sommarsolståndet som denna fasad blir solbelyst. Gaturummet, perrongen och övriga offentliga miljöer som ligger på den norra sidan av stationshuset är också i skugga en stor del av året. Det är enbart på morgonen kring 8.00-tiden samt efter klockan 20.00 under sommarsolståndet som dessa miljöer nås av solen.

Mikroklimat- 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 planarbetets gång kommer en översiktlig mikroklimatstudie tas fram för västra Sicklaområdet för att belysa vilken påverkan föreslagen stadsomvandling har på lokalklimatet i området. Utformningen av bebyggelsen i flera huskroppar som ligger förskjutna i förhållande till varandra, samt överhang ovan huvudentré är gynnsamt för mikroklimat 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, luftrening 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 bygglovsprocessen 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. Föreslagen stationsbyggnad har en utformning som motsvarar en grönytefaktor på 0,69. Grönytefaktor är ett verktyg som kan användas för att skapa mervärden i staden avseende grönska, mikroklimat, dagvatten, luftkvalité med mera.

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 både 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 visar Smedjegatan som ligger söder om planområdet. Kanozi arkitekter.

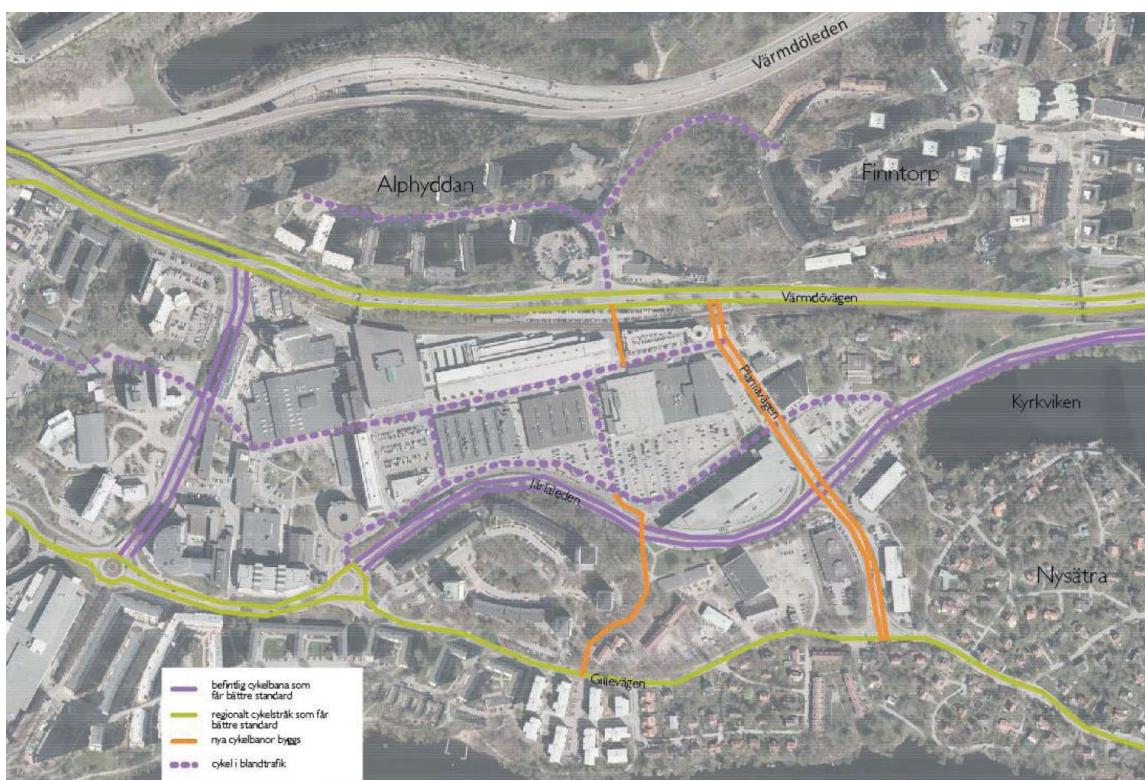


Illustration av Sickla industriväg. Vy mot söder och nedanför korsningen mot Smedjegatan. Atkins 2019.

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 båda 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 bottenvåningen av den planerade stationsbyggnaden. Via rulltrappor och hissar tas resenärer ner till tunnelbaneperrongen som är lokaliseras 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 som 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 planens parkeringsbehov. Parkeringsplatserna i närliggande garage öster om planområdet kommer nyttjas. Kommunens riktlinjer för antal parkeringsplatser kan frångås om detta kan motiveras med stöd av en separat parkeringsutredning.

Då planförslaget medger en ny kollektivtrafiknod är det viktigt att tillgång till cykelparkering finns med god anslutning till de olika trafikslagen på platsen. Behovet av antal cykelparkeringsplatser beräknas utefter samma riktlinjer som för bilparkering (Rekommenderade parkeringstal i Nacka kommun, 2015-01-16). Hur och var antalet cykelparkeringsplatser ska lösas bör studeras i ett övergripande sammanhang för Sicklaområdet. Därutöver behöver platser för elsparkcyklar utredas. Frågan är i behov av fortsatta utredningar under planprocessen.

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

Teknisk försörjning

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.

Avfallshantering kommer samordnas mellan det nya stationshusets olika verksamheter och tunnelbanans behov.

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. Uttrymningsstrategin bygger på att det totalt finns tre olika trapphus som kan nyttjas för utrymning. Från byggnadens högre våningar sker utrymning via ett s.k Tr1 trapphus och ett s.k 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. Projekterad utrymningsstrategi för personer som vistas i byggnaden förutsätter inte räddningstjänstens medverkan.

Säkerhet vid tunnelbanestationer

Inom planområdet planeras den västra tunnelbaneentrén till station Sickla. 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. Uttrymningsvägar 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.



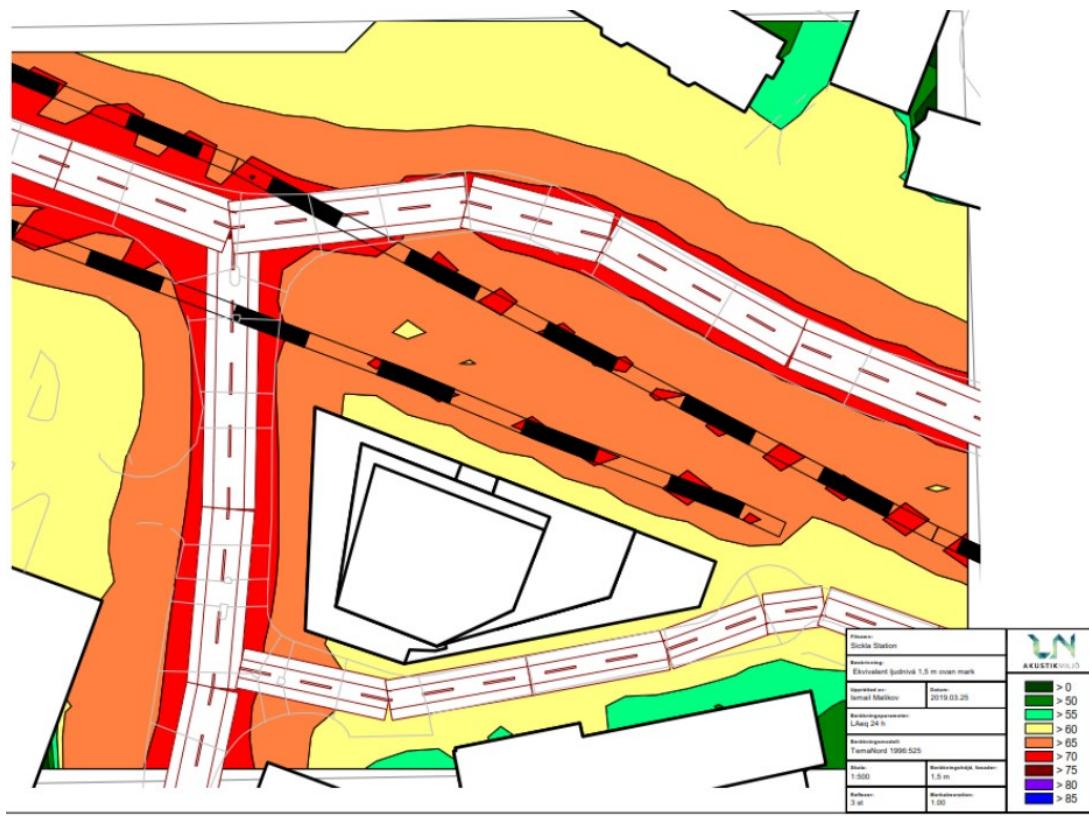
Karta som visar planområdet i förhållande till olika bullerkällor.

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

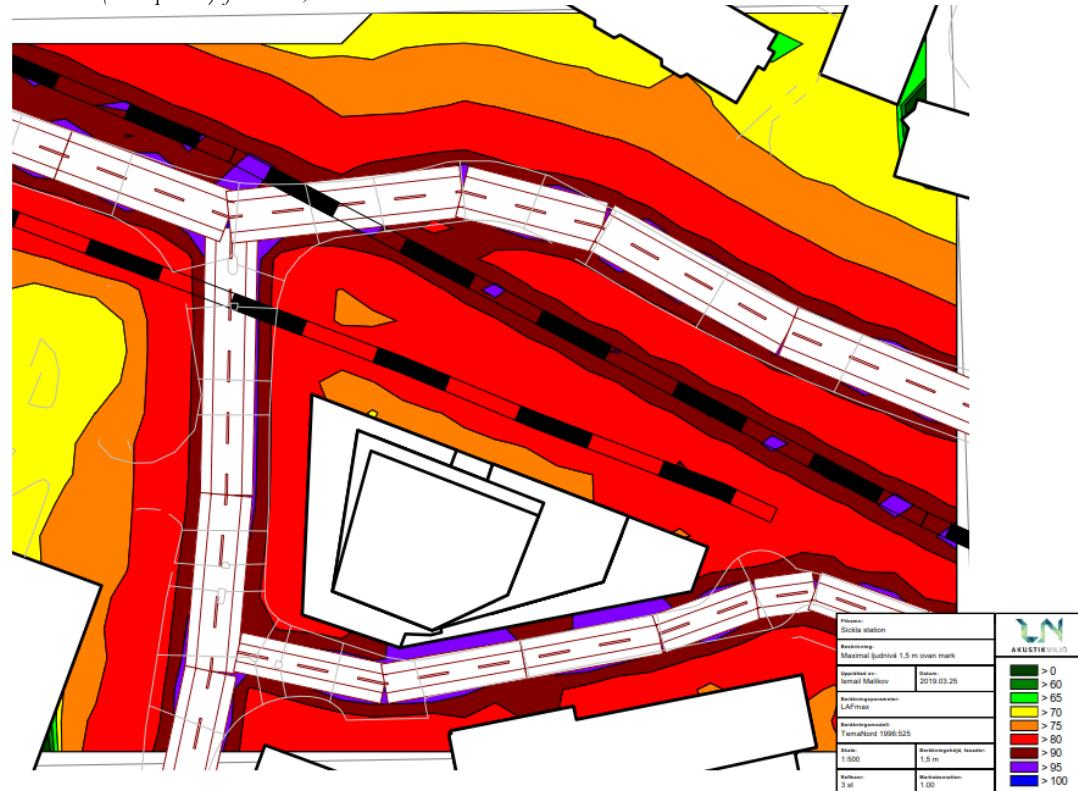
För att beskriva trafikbuller används två storheter, ekvivalent- respektive maximal ljudnivå:

- 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 m ovan mark



Maximalnivå (L_{Aeq} dBA) 1,5 m ovan mark

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

- Fasad mot norr (mot Tvärbanan, Saltsjöbanan, Värmdövägen och Värmdöleden) har ekvivalenta ljudnivåer på 62–72 dBA och maximala ljudnivåer på 70–91 dBA.
- Fasad mot syd (mot Smedjegatan) har ekvivalenta ljudnivåer på 55–64 dBA och maximala ljudnivåer på 64–80 dBA.
- Fasad mot väst (mot Sickla industriväg) har ekvivalenta ljudnivåer på 58–68 dBA och maximala ljudnivåer på 67–81 dBA.

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. Föreslagen byggnad projekteras i enlighet med ljudklass B enligt SS 25268.

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

Stomljud

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 och om dessa i så fall behöver regleras med planbestämmelser.

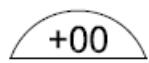
Luftkvalité

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

Markens beskaffenhet

Marken inom planområdet är idag obebyggd men exploaterad. Marken består av fyllnadsmassor med hög genomsläplighet. 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. Genom planområdet löper en spillvattentunnel 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 schaktningsnivå i meter över nollplanet.

4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Markföroringar

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 ska inte ges förrän tillstyrksmyndigheten har godkänt avhälpningsåtgärder avseende markföroringar 4 kap § 14 1 st 1 p.

Dagvatten, grundvatten och skyfall

Planområdet avvattnas via dagvattenledningar som leder söderut 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 (*Orbicon*, 2019). 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 med gröna tak och växtbäddar. 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.

Gröna tak

Vegetationsklädda tak tar upp och magasinerar nederbörd. Taket består av ett vegetationslager, jordlager och dräneringslager. Dräneringslagret avleder det vatten som inte magasineras i taket. Föreslagen stationsbyggnad kommer ha ett flackt tak, vilket passar bra för gröna tak. De översta taken kan vara helt täckta av vegetation, förslagsvis i form av torrängsväxter som inte kräver gödsling. Med en substrattjocklek på 300 mm kan årsavrinnningen reduceras med ca 50 %. Vegetationsklädda tak regleras inte i detaljplanen för att inte låsa fast en teknisk åtgärd utan hålla öppet för framtida andra lösningar, dock ingår gröna tak i projektets landskapskoncept.

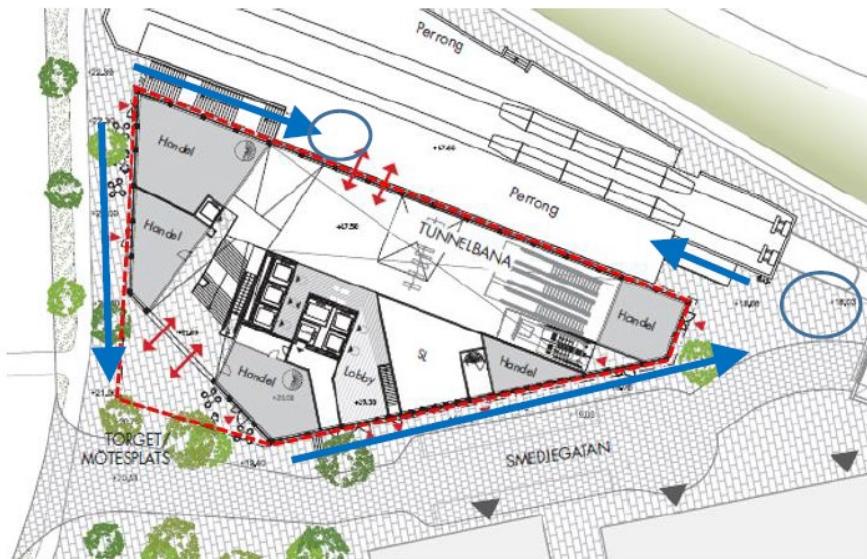
Växtbäddar

Föreslagen stationsbyggnad är utformad med takterrasser som ska fungera som vistelseytor. $\frac{1}{4}$ av takterrassytan planeras att utformas med grönska vilket motsvarar totalt 150 m² växtbäddar. Dagvatten från hela avrinningsytan behöver avledas till dessa 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. Detaljplanen medger växtbäddar men tvingar inte den tekniska lösningen.



Illustrationsplan som redovisar en dagvattenlösning med gröna tak och växtbäddar. Takyta redovisas med röd linje, terrasser med svart linje. Konceptillustration. Kanozi arkitekter.

Skyfall



Illustrationsplan som visar flödesriktningar för vatten med blå pilar. Byggnadentréer redovisas med röda pilar och de blå ringarna visar risk för instängda områden.

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 fördröjas eller bli stående vid större flöden. Vid höjdsättning av terrasserna bör utformas så att vatten inte ska kunna 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 byggnadentréer behöver utformas så att det inte finns risk för inträngande flöden vid större skyfall. Del av tvärbanans perrong och torgytan strax öster om planområdet ligger i instängda lägen, dessa ytor är riskområden som 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.

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

Organatoriska 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 ingå 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 kommer att påbörjas redan 2020 med stöd av befintlig detaljplan. Samordning krävs mellan fastighetsägaren och Förvaltningen för utbyggd tunnelbana som ansvarar för utbyggnad av den nya tunnelbanan inom 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.

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

Planområdet 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

En principöverenskommelse är under framtagande och ska tecknas med fastighetsägaren tillika exploaterören. Avtalet hanterar huvudsakligen samarbetet mellan exploaterören och kommunen samt ansvars- och kostnadsfördelningen mellan parterna. I avtalet anges vilket kostnadsansvar beträffande medfinansiering som åligger exploaterören samt när kostnaderna ska erläggas. I avtalet anges även en preliminär byggrätt som tillfaller exploaterören vid laga kraftvunnen detaljplan.

Exploateringsavtal

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

Medfinansieringsavtal

I januari 2014 tecknades ett avtal mellan staten, Stockholms läns landsting, 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 och 10 000 nya arbetsplatser. Exploaterörer på västra Sicklaön kommer att ta del av de fördelar som utbyggnaden av tunnelbanan medför och ska därför medfinansiera utbyggnaden av tunnelbanan.

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 NVOA.

Dagvatten

Detaljplanen utgår från att lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) sker inom kvartersmarken i den mån det är möjligt.

El, tele och fiber

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

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 Stockholms läns landsting, Region Stockholm, Förvaltning för utbyggd tunnelbana. I planbestämmelsen finns exempelvis schaktdjupsbegränsningar för att minimera konflikt med den planerade tunnelbaneanläggningen. Schaktdjupsbegränsningarna ska även skydda den spillovattenledning 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.

Fastighetsrättsliga frågor

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

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning krävs för att genomföra detaljplanen och möjliggörs när detaljplanen vinner laga kraft. Nedan följer en beskrivning av vilken fastighetsbildning kommunen anser behöver vidtas och hur denna kan genomföras. Beskrivningen är dock inte bindande för lantmäterimyndigheten vid prövning i kommande 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 lantmäteriförrättnings (officialservitut) eller genom avtal mellan två fastighetsägare (avtalsservitut).

Detaljplanen kommer möjliggöra en byggrätt där del av fasaden kragar ut med 15 cm utanför fastigheten. Detta kommer säkras genom planbestämmelse. Då byggnadsdelen kragar ut över allmän plats behöver ett servitut eventuellt upprättas.

För att säkra tillgängligheten till tunnelbaneentré och spårområde ska servitut upprättas. Ett servitut kan även behöva upprättas för att säkra tunnelbanans avfallshämtning. Under planarbetet kommer en illustration som redovisar var servitut ska bildas att tas fram.

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

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 förrättningsavtal om lantmäterimyndigheten med stöd av ledningsrättslagen.

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

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 upplåtas för, servitut och ledningsrätter beskrivs under rubriken Fastighetskonsvensbeskrivning.

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 hela utbyggnaden av allmänna anläggningar i Sickla 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 därför 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 sammanhangande stadsrum i den aktuella delen av Sickla. Planförslaget kommer att öka den fysiska tillgängligheten i området och till kollektivtrafiken med ramper, hissar och trappor.

Planförslaget innebär 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. 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

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

Detaljplanen medför att ägaren av fastigheten Sicklaön 83:42 ges en utökad byggrätt för centrum-, kontor- och hotellverksamhet.

Då detaljplanen möjliggör att bygganden kan kraga ut 15 cm utanför fastigheten kommer angränsande fastigheter att beröras av detta. Detaljplanen omfattar och berör tunnelbaneentré samt en spillvattenledning som ägs av Nacka kommun.

Medverkande i planarbetet

Matilda Sahl	projektledare	Exploateringsenheten
Terese Karlqvist	planarkitekt	Planenheten
Maria Legars	kommunantikvarie	Planenheten
Marie Edling	landskapsarkitekt	Planenheten
Oscar Haeffner	trafikplanerare	Planenheten
Elisabet Du Bois	bygglovsarkitekt	Bygglovenheten
Jonas Nilsson	miljöplanerare	Miljöenheten
Emma Nilsson	VA-ingenjör	Nacka vatten och avfall AB
Stefan Svensson	lantmätare	Lantmäterienheten

Planenheten

Susanne Werlinder
Planchef

Terese Karlqvist
Planarkitekt