

## Traversen

Detaljplan för Traversen, del av Sicklaön 83:22, på västra Sicklaön, i Nacka kommun



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

## Sammanfattning

Planområdet ligger i Sickla köp kvarter och utgör del av det östra hörnet av Sickla galleria. Planområdet utgör del av fastigheten Sicklaön 83:22 och omfattar cirka 300 kvadratmeter. För planområdet gäller detaljplan DP 451 vars genomförandetid har gått ut. Planområdet ligger inom kvartersmark som idag har användningsbestämmelse C, centrumändamål. Flera stadsbyggnadsprojekt pågår i närområdet. Nacka stad kallas det nya, täta och blandade området som skapas på västra Sicklaön där projektet ingår.

Planförslaget syftar till att möjliggöra en väl gestaltad tillbyggnad av del av det östra hörnet av Sickla galleria. Området har höga kulturmiljövärden och föreslagen byggnad ska förhålla sig till och samspela med omgivande karaktärsdrag. I byggnadens bottenplan planeras för centrumverksamhet och i de övre våningsplanerna möjliggörs för cirka 80 bostäder. Byggnaden om cirka 16 våningar är belägen invid en av de kommande tunnelbaneentréerna till station Sickla och kommer att markera platsen och verka som ett landmärke i stadsbilden.

Planförslaget möjliggör ett mer blandat innehåll i Sickla köp kvarter då området tillförs bostäder. Föreslagen byggnad innebär en publik och uppglasad bottenvåning som bättre samspelar med omgivande gaturum och stärker stadsstråken. Byggnadens tak planeras för växtlighet som kan medverka till gröna inslag i en urban stadsmiljö. Planförslaget innebär positiva konsekvenser för barn genom att området utvecklas till en mer levande och tryggare stadsmiljö. 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 i stadsbilden.

Planförslaget är förenligt med översiktsplanen och kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

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 erlagga 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.

## Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>2</b>
<b>Planens syfte och huvuddrag .....</b>	<b>4</b>
Syfte .....	4
Bakgrund och huvuddrag .....	4
<b>Planhandlingar och underlag .....</b>	<b>4</b>
<b>Plandata och tidigare ställningstaganden.....</b>	<b>5</b>
Läge, areal & markägoförhållande .....	5
Statliga och regionala intressen.....	6
Kommunala intressen .....	7
Undersökning om betydande miljöpåverkan .....	11
<b>Förutsättningar och planförslag .....</b>	<b>11</b>
Övergripande struktur.....	11
Offentliga rum och stadsgrönska .....	15
Fritid och lek .....	16
Skolor och service.....	16
Det nya bostadshuset .....	17
Störningar och risker .....	25
Markens beskaffenhet .....	32
Dagvatten, grundvatten och skyfall .....	34
<b>Så genomförs planen .....</b>	<b>38</b>
Organisatoriska frågor.....	38
Ansvarsfördelning.....	38
Avtal .....	39
Tekniska frågor.....	40
Fastighetsrättsliga frågor.....	41
Ekonomiska frågor .....	42
<b>Konsekvenser av detaljplanen och dess genomförande.....</b>	<b>43</b>
Miljökonsekvenser .....	43
Sociala konsekvenser .....	44
Ekonomiska konsekvenser.....	44
Avvägning mellan motstående intressen.....	44
Fastighetskonsekvensbeskrivning .....	45
<b>Medverkande i planarbetet.....</b>	<b>45</b>

## Planens syfte och huvuddrag

### Syfte

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en väl gestaltad tillbyggnad av del av det östra hörnet av Sickla galleria. I bottenplan planeras för centrumverksamhet och i de övre våningsplanen möjliggörs cirka 80 bostäder. Byggnaden om cirka 16 våningar kommer att markera platsen för en av tunnelbaneentréerna till station Sickla och verka som ett landmärke i stadsbilden. Detaljplaneförslaget medger nya bostäder och en publik bottenvåning som bidrar till att levandegöra omkringliggande gaturum. Planförslaget ska bidra till att platsen blir en orienterbar och ändamålsenlig nod som stärker stadsstråken. Föreslagen byggnad ska anpassas och samspela med omgivande kulturmiljövärden. Planförslaget ska bidra till att området utvecklas till en mer attraktiv, tillgänglig och trygg stadsmiljö.

### Bakgrund och huvuddrag

Planområdet ligger i Sickla köp kvarter. Planområdet omfattar cirka 300 kvadratmeter och utgör del av det östra hörnet av Sickla galleria, det vill säga den tillbyggnad som ritades av Nyréns 2005 i samband med att den gamla industrihallen byggdes om till galleria. Planområdet ligger invid ny tunnelbaneentré.

Planförslaget medger en byggrätt för en väl gestaltad byggnad om cirka 16 våningar. I de övre våningsplanen möjliggörs för cirka 80 bostäder och i de nedre våningsplanen möjliggörs för butiker och café/restaurang. Parkering och soprum för de nya bostäderna planeras att inrymmas i befintligt parkeringsgarage strax öster om planområdet.

Området har kulturmiljövärden i bebyggelse och stadsbild. Den nya bygganden ska anpassa och förhålla sig till omgivande karaktärsdrag. Ett gestaltningsprogram har tagits fram som underlag till det gestaltningsriktlinjer som planförslaget har utformats med.

Föreslagen byggnad och omgivande stadsrum kommer bli betydelsefulla platser invid ny tunnelbaneentré och planerade stadsstråk. Den nya byggnaden kommer markera platsen och bidra till att levandegöra gaturummet. Den nya byggnaden kommer att utgöra ett nytt landmärke i den förändrade stadsbilden.

## Planhandlingar och underlag

Kommunstyrelsens antog start-PM den 10 april 2018. Planförslaget är därmed upprättad 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
- Miljööredovisning

Detaljplaneförslaget grundas på följande underlag:

- Solstudier (*Murman arkitekter, 2020-02-28*)
- Flyghinderanalys (*Lufffartsverket, 2019-03-08*)
- Trafikbullerutredning (*Structor, 2020-01-13*)
- Dagvattenutredning (*Sweco Environment, 2020-02-07*)
- PM Markföroreningar, (*WSP, 2019-01-18*)
- Risk-PM (*Brandkonsulten, 2020-02-03*)

## Plandata och tidigare ställningstaganden

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

### Läge, areal & markägoförhållande

Planområdet är beläget i östra delen av Sickla köp kvarter och omfattar del av fastigheten Sicklaön 83:22. Planområdet omfattar cirka 300 kvadratmeter och utgör del av det östra hörnet av Sickla galleria. Planområdet avgränsas av Simbagatan i söder. Strax norr om planområdet ligger Saltsjöbanan och Värmdövägen. Sickla köp kvarter ägs av Atrium Ljungberg. Flera stadsbyggnadsprojekt pågår i närområdet.



Kartan visar ett flygfoto över Sickla köp kvarter. Var planområdet ligger markeras med röd streckad cirkel.



### Statliga och regionala intressen

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

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUF5 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

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 för närvarande inom ramen för en precisering av riksintresseanspråket. Planområdet ligger inte inom konsekvensområde för riksintresseanspråket.

Norr om Sickla köp kvarter löper Saltsjöbanan. Planförslaget medför inga konsekvenser som försvårar användningen av järnvägen.

### Miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap MB

Planområdet avvattnas mot Järlasjön som är en preliminär vattenförekomst med ID 657807-163399. Den ekologiska statusen är idag *måttlig*. Sjön är idag påverkad av näringsämnen och har kvalitetskravet att nå *God ekologisk status* till år 2027. Järlasjön *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 miljö kvalitetsnormerna för vatten ska kunna efterlevas. En förutsättning för att miljö kvalitetsnormerna 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 det gröna taket viktigt, detta för att inte öka näringstillförseln till Järlasjön för att miljö kvalitetsnormen ska klaras. Detta innebär att miljön i Järlasjön inte kommer försämrats och att miljö kvalitetsnormerna för vatten kan följas eftersom vattenförekomsten inte försämrats av exploateringen. Föreslagna åtgärder ska säkras genom exploateringsavtal mellan byggherre och Nacka kommun.

Samtliga miljö kvalitetsnormer för luft kommer att klaras inom detaljplaneområdet.

### **Mellankommunala intressen**

Planområdet ligger invid ny tunnelbaneentré till station Sickla som knyter samman Nacka med Stockholm genom Nackagrean. Planförslaget möjliggör bostäder i ett kollektivtrafiknära läge. Planförslaget möjliggör även att Sickla köp kvarter utvecklas med bostäder vilket innebär en mer funktionsblandad stadsmiljö.

### **Kommunala intressen**

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

### **Översiktlig planering**

Planområdet ingår i den del som är utpekad som ”Tät stadsbebyggelse” (Bt3 Sickla) i översiktsplanen och har bäring 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**

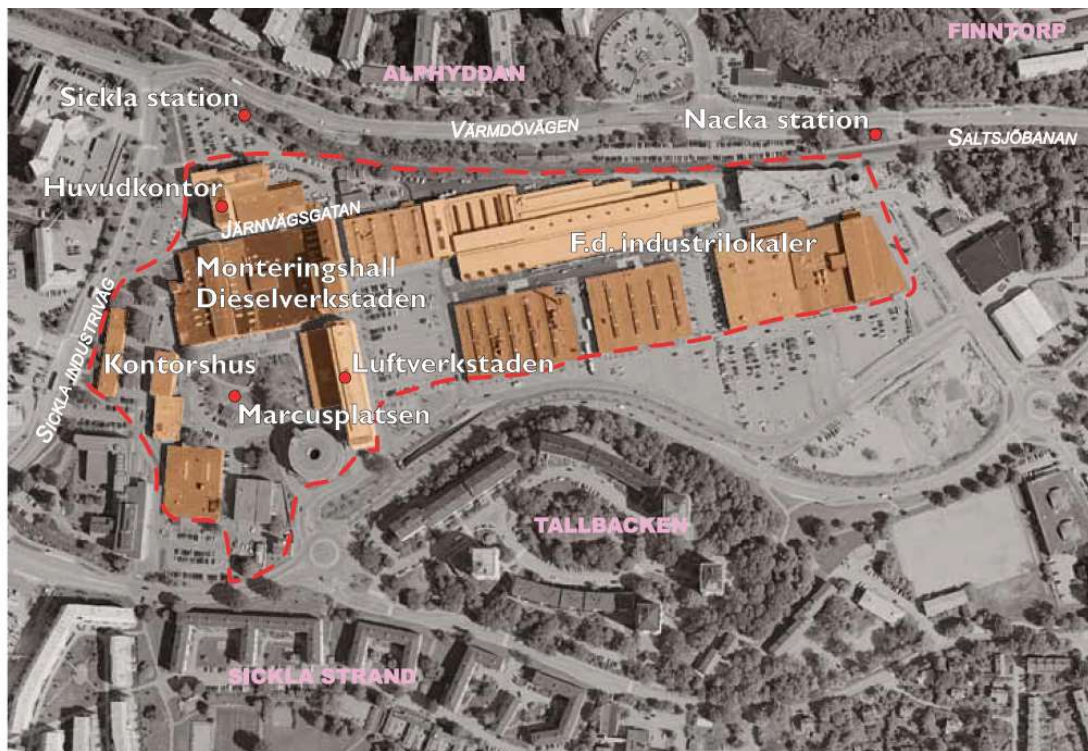
Planområdet ligger inom ”Sickla-Marcusplatsen” som i kulturmiljöprogrammet är utpekad som område med lokalt intresse för kulturmiljövården. Sicklaområdet är en omvandlad industrimiljö med bebyggelse från 1890-tal till nutid. Industriebbyggelsen hade ursprungligen en lägre skala men områdets horisontella struktur är fortfarande avläsbar. Karaktäristiskt för Sickla är bebyggelsens höga arkitektoniska kvaliteter och områdets täta bebyggelse. Tongivande för området har varit Atlas Copcos verkstadsindustri som numera är omvandlat till Sickla köp kvarter. 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 täta struktur behålls i möjligaste mån. Karaktärsskapande platsbildningar och gaturum/stråk behålls och förstärkts.
- Industriebbyggelsens grundläggande karaktärsdrag bevaras – Områdets variation i bebyggelsens skala, volymer och formspråk är ett viktigt karaktärsdrag som respekteras.



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

Nordväst 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.



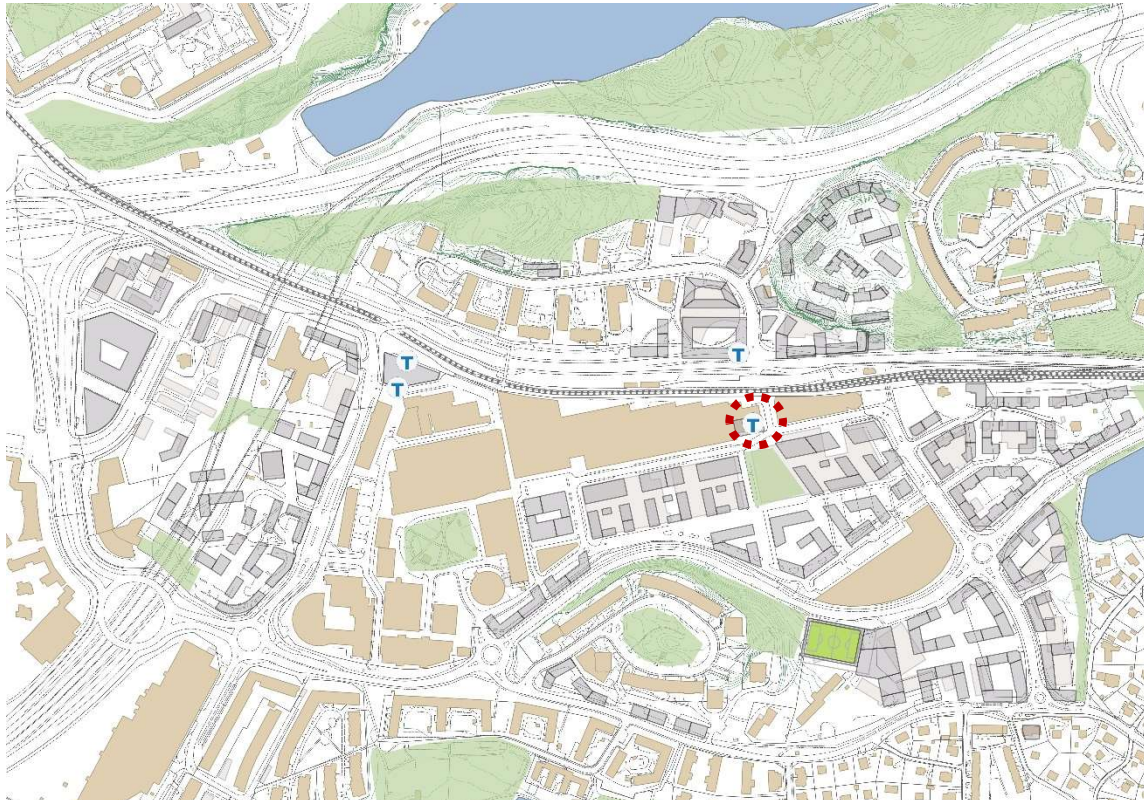
- |     |  |             |                  |   |                                 |
|-----|--|-------------|------------------|---|---------------------------------|
| --- | Gräns för område av lokalt intresse för kulturmiljövården      | VÄRMDÖVÄGEN | Informationstext | <span style="background-color: #f4a460; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 20px; height: 10px;"></span> | Område med f.d. industrilokaler |
| ●   | <b>Huvudkontor</b><br>Kulturminne<br>(Utan punkt: kulturmiljö) | ALPHYDDAN   | Platsnamn        |   |                                 |

Karta som redovisar området ”Sickla -Marcusplatsen” med lokalt intresse för kulturmiljövården. Kulturmiljöprogram Nacka kommun.



## Utvecklad strukturplan för västra Sicklaön

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



*Utsnitt av strukturplanen för Nacka stad. Befintliga byggnader i brunbeige kulör. Planerad bebyggelse i ljusgrå kulör. I dessa områden pågår planläggning eller kommer planarbete att startas upp. Strukturplanen grundar sig på ett politiskt inriktningsbeslut. Planområdets läge markeras med röd cirkel och ligger invid en av de planerade tunnelbaneentréerna för station Sickla.*

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 bostadshuset inom Sickla köp kvarter.

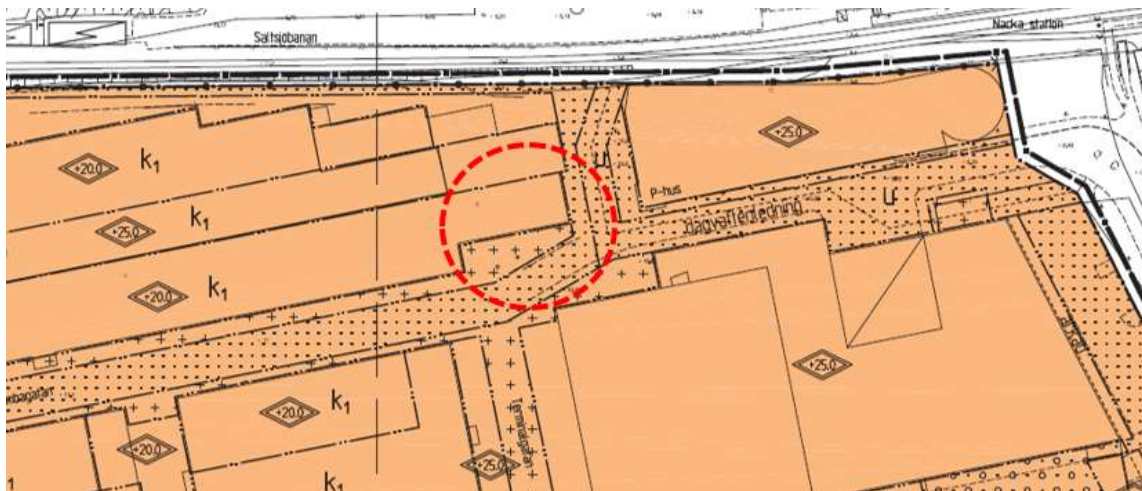
- Sammanhang – Den nya byggnaden ligger invid en av de nya tunnelbaneentréerna till station Sickla.
- Stadsrum – Den nya byggnaden utformas med bottenvåningar som samspelar med omgivande gatu- och stadsmiljö.
- Stadsgrönnska – Den nya byggnaden utformas med ett grönt tak.
- Kvartersformer – Den nya byggnaden kommer verka som ett landmärke.
- Stadens objekt – Det nya bostadshuset utformas med en anpassad skyltning.
- Karaktärsdrag – Utformningen av den nya byggnaden har hämtat inspiration från omgivande industriarkitektur anseende karaktär och fasadmaterial.

### 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 blåa linje förlängs från Kungsträdgården till centrala Nacka, med stationer i bland annat Sickla.

### Gällande detaljplaner

För planområdet gäller detaljplan DP 451. Genomförandetiden har gått ut. Detaljplanen omfattar i princip hela Sickla köpquartersområdet. Planområdet ligger inom kvartersmark med användningsbestämmelsen C, ”område för centrumändamål, exempelvis för kultur, kontor, hantverk, butik, restaurang, utbildning mm”. Den äldre industribyggnaden som numera inrymmer Sickla östra galleria omfattas av bestämmelsen  $k_1$  vilket innebär att byggnaden är kulturhistoriskt eller arkitektoniskt intressant och att karaktärsdrag och värden ska beaktas vid eventuell om- och tillbyggnad. Gator och gångvägar ligger inom kvartersmark. Denna omfattas dels av punktprickad mark det vill säga mark som inte får bebyggas och dels av korsprickad mark det vill säga mark som får bebyggas med mindre komplementbyggnader, skärmtak och dylikt som hör till områdets verksamheter. Den nya detaljplanen kommer släcka ut motsvarande område i detaljplan DP 451.



Del av gällande detaljplan DP 451. Planområdets läge markeras med röd cirkel.

Delar av planområdet berörs även av DP 625Ä *ändring av gällande detaljplaner för tunnelbana i Nacka* som inom aktuellt område ger planstöd för tunnelbanans östra stationsentré för station Sickla. Planändringens genomförandetid går ut 2023-10-18. Den nya detaljplanen kommer släcka ut motsvarande område i DP 625Ä. 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 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
- Hållbart resande
- En god ljudmiljö

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. Planområdet är bebyggt och föreslagen ny markanvändning bedöms inte innebära 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, människors hälsa.

Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning enligt miljöbalken behöver därför inte göras för detaljplanen. De miljöfrågor som har betydelse för projektet undersöks under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen. 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 köp kvarter 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 Saltsjöbanan samt genom närheten till Stockholm. Köp kvarteret innehåller bland annat butiker, restauranger, gymnasieskolor, kontorsverksamhet och



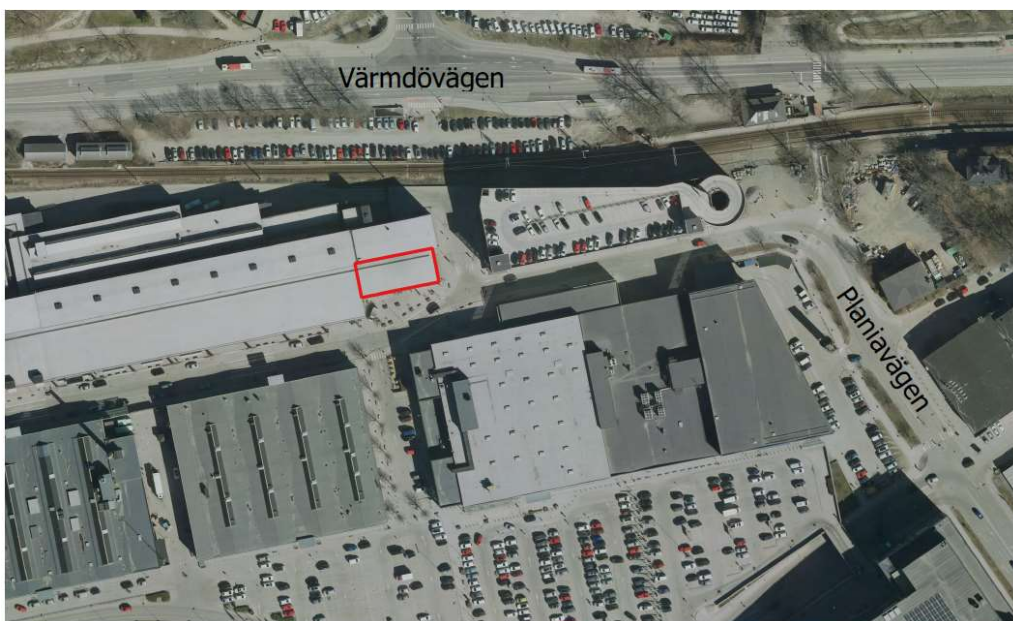
parkeringsytor. Strax norr om planområdet och Sickla köp kvarter finns bilhandel och verkstad samt en obemannad bensinmack.

Omkring Sickla köp kvarter finns flera flerbostadshusområden från 1950- och 60-talet. Bebyggelsen är framträdande i landskapet genom höga fristående punkthus placerade på höjder. Nordväst 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 köp kvarter.

Sicklaområdet är under omvandling med flera pågående stadsutvecklingsprojekt.

I området planeras en ny tunnelbanestation – Station Sickla. Stationen är planerad norr om Sickla köp kvarter 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 är beläget invid en av två entréer för den östra stationsuppgången. Platsen kommer bli en viktig målpunkt för resande med kollektivtrafik.

Planförslaget medger en hög byggnad som markerar platsen invid viktiga stadsstråk. Byggnaden kommer inrymma bostäder, butiker och café/restaurang vilket tillför fler attraktiva värden i området. Planförslaget medger en hög byggnad vilket innebär att stadsbilden förändras. Vidare kommer den historiska kopplingen till den gamla industrimiljön blir mindre påtaglig genom att området utvecklas med en ny byggnad som inrymmer bostäder.



*Flygfoto över del av Sickla. Planområdet markerat med röd linje.*





1



2



3



4



5



6

1 Foto som visar en vy från Alphyddevägen mot söder. Bensinmack och bilhandel till vänster i bilden. Bortom Värmdövägen och Saltjöbanans spår ligger Sickla köp kvarter.

2 Foto som visar vy från Simbagatan mot norr. Bortom Saltjöbanans spår och Värmdövägen ligger Alphyddan.

3 Foto som visar Simbagatan och Sickla köp kvarter, vy mot väster.

4 Foto som visar en vy från Värmdövägen mot Sickla köp kvarter.

5 Foto som visar Simbagatan och Sickla köp kvarter, vy mot väster.

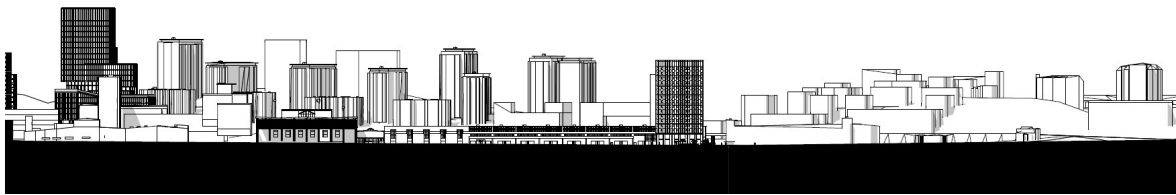
6 Foto som visar östra gaveln av Sickla galleria.

Sickla stationshus  
*Planeras*

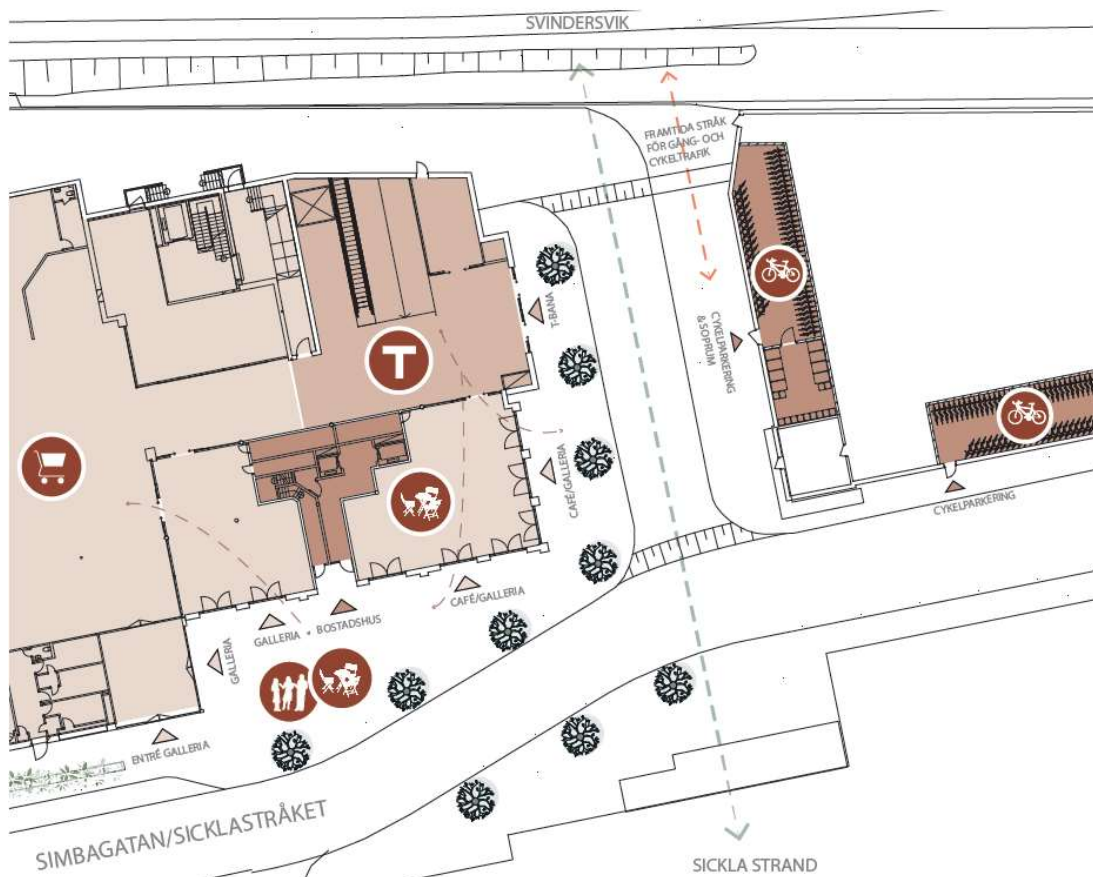
Alphyddan  
*Befintligt*

Traversen  
*Planeras*

Svindersberg  
*Planeras*



*Konceptillustration som visar en elevation mot norr. Genomskäring Simbagatan. Murman arkitekter.*



*Situationsplan som redovisar byggnadsförslagets entréplan. Byggnaden ligger invid ny tunnelbaneentré till station Sickla. I byggnadens bottenplan planeras för centrumverksamhet och entré för de nya bostäderna, Illustration Murman arkitekter.*



*Stråk och platser i Nacka stad "Vision för Identitet & Program i de offentliga rummen". Gehl arkitekter*

## Offentliga rum och stadsgrönnska

Inom Sickla köp kvarter finns inte någon kommunal mark och planområdet omfattar enbart privat kvartersmark. Planområdet ligger i ett område där viktiga stråk kommer att mötas genom planerad upphöjning av Saltsjöbanan. Planförslaget möjliggör att platsen markeras med en hög byggnad invid ny tunnelbaneentré. Den nya byggnaden kommer även inrymma publika entréplan som leder vidare till tunnelbanan. Byggnadens entré invid korsningen Simbagatan kommer bli en viktig plats såsom nod och målpunkt. Det är av stor betydelse att platsen är inbjudande och gestaltas väl. Fasader som vetter mot Simbagatan ska rama in gatumiljön. Hur byggnaden och framförallt bottenvåningen samspelar med omgivningen kommer ha stor betydelse på vistelsemiljön och upplevelsen i stadsrummet.





*Konceptillustration. Vy från Simbagatan mot nordväst. Sickla galleria till vänster, nytt bostadshus med lokaler i gatuplan i mitten och ny tunnelbaneentré till böger i bilden. Murman arkitekter.*

Planområdet är bebyggt. Det finns inte några befintliga naturvärden att ta hänsyn till. För att öka inslag av grönska i staden planeras förslagen byggnad att utformas med ett grönt tak. Detta kan eventuellt bidra till att förbättra spridningssamband och öka den biologiska mångfalden. Effekten av det gröna taket hade kunnat bli större om åtgärden utförts i markplan där tillgängligheten för insekter och fåglar är mer gynnsam. Ur ett rekreativt perspektiv bedöms det gröna taket vara placerat för högt för att kunna upplevas för de gående i området.

Planområdet omgärdas av hårdgjord gatumark med begränsat inslag av växtlighet. Utmed Simbagatan planeras ett antal träd att planteras vilket ökar inslaget av stadsgrönska på offentliga stråk i närområdet.

### **Friytor och lek**

Planområdet innehåller inte några friytor. På gångavstånd från planområdet ligger Marcusplatsen som innehåller ytor för lek och utevistelse. Det är 450 meter till närmaste kommunala lekplats och parkyta vid Atlasvägen och barnen måste korsa både en stor parkeringsplats med tillfartsvägar samt en starkt trafikerad väg (Järlaleden). Det är 650 meter till Sickla strandpark där det finns en större park och lekplats. I enlighet med grönstrukturprogrammet är rekommenderat avstånd till närmaste park 300 meter. De planerade bostäderna kommer ha begränsad tillgång till park eller natur i och med att gångavståndet är för långt vilket bedöms som negativt ur ett barnperspektiv.

### **Skolor och service**

Planområdet ligger inom en tät stadsmiljö med ett rikt kommersiellt och offentligt serviceutbud såsom bibliotek, kulturhus med mera. Inom gångavstånd finns flera förskolor

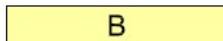


och grundskolor. Strax norr om planområdet ligger exempelvis Maestroskolan med förskola och F-9. Tillgängligheten kommer öka avsevärt genom Saltsjöbanans upphöjning.

### Det nya bostadshuset

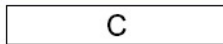
Planförslaget medger markanvändningen bostadsändamål B som möjliggör cirka 80 bostäder i de övre våningsplanen. Byggnaden ska även inrymma butiker och café/restaurang i de nedre våningsplanen. Planförslaget medger därför markanvändningen centrumändamål C som är en generell användningsbestämmelse för kombinationer av handel, service, samlingslokaler, hotell och andra verksamheter som ligger centralt eller som på annat sätt ska vara lätta att nå.

*Kvartersmark, 4 kap. 5 § i st 3 p.*



B

Bostäder



C

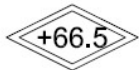
Centrum

Planförslaget medger en största bruttoarea om 7 000 kvadratmeter. Högsta totalhöjd har begränsats och motsvarar cirka 16 våningar. En flyghinderanalys har genomförts. Byggnaden beräknas bli cirka 55 meter hög. Byggnaden planeras att utformas med ett grönt tak vilket i viss utsträckning medverkar till ett grönt inslag i en urban stadsmiljö samt till ett visst lokalt omhändertagande av dagvatten.

*Bebyggandets omfattning*

Största exploatering är 7 000 kvadratmeter bruttoarea ovan mark., 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

Byggnad får uppföras med högst 16 våningar ovan mark., 4 kap. 11 § 1 st 1 p.



Högsta totalhöjd i meter över angivet nollplan, 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

Föreslagen byggnad har utformats med en publik bottenvåning som ska stödja omgivande stadsstråk. Byggnadens bottenvåning har utformats med flera entréer för att omhänderta platsen flöden. Byggnaden ska bidra till att platsen blir en attraktiv och ändamålsenlig plats.

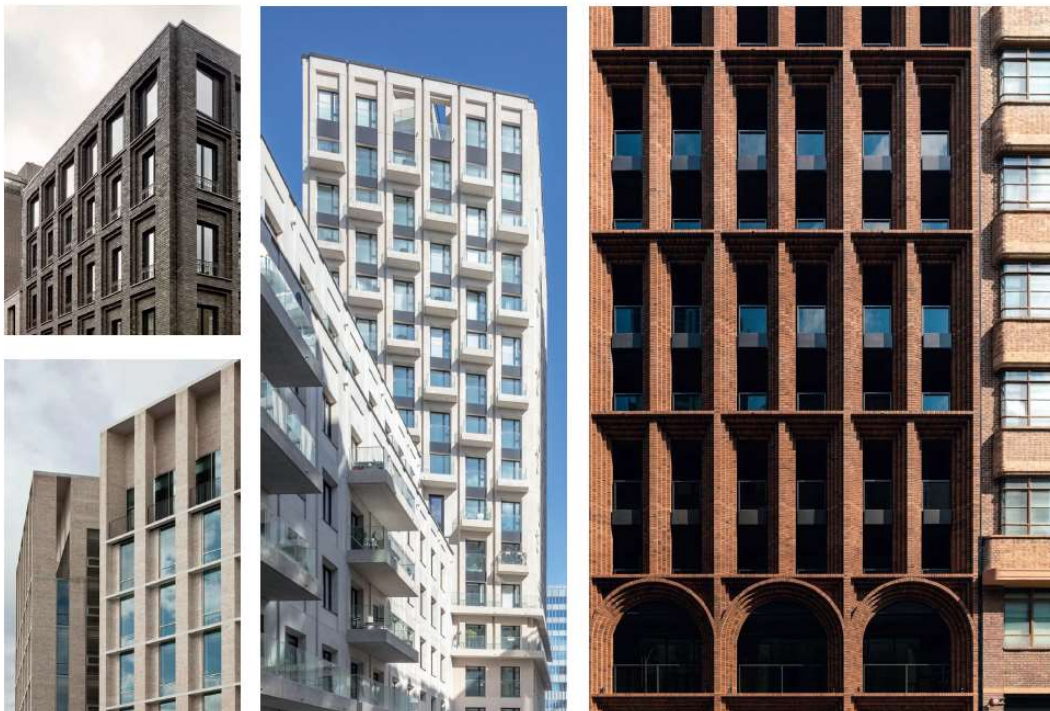
Föreslaget bostadshus planeras att utformas med balkonger. Franska balkonger alternativt indragna balkonger som har balkongfronter i fasadliv föreslås. Olika alternativ är möjliga att genomföra inom byggnadens fasadliv och påverkar inte byggnadens fotavtryck. I det fall att byggnaden inte utformas med balkonger kommer en plats för utemiljö för de nya bostäderna att studeras under planarbetets gång för att säkra behov av utemiljö i anslutning till bostäderna.

### *Gestaltning*

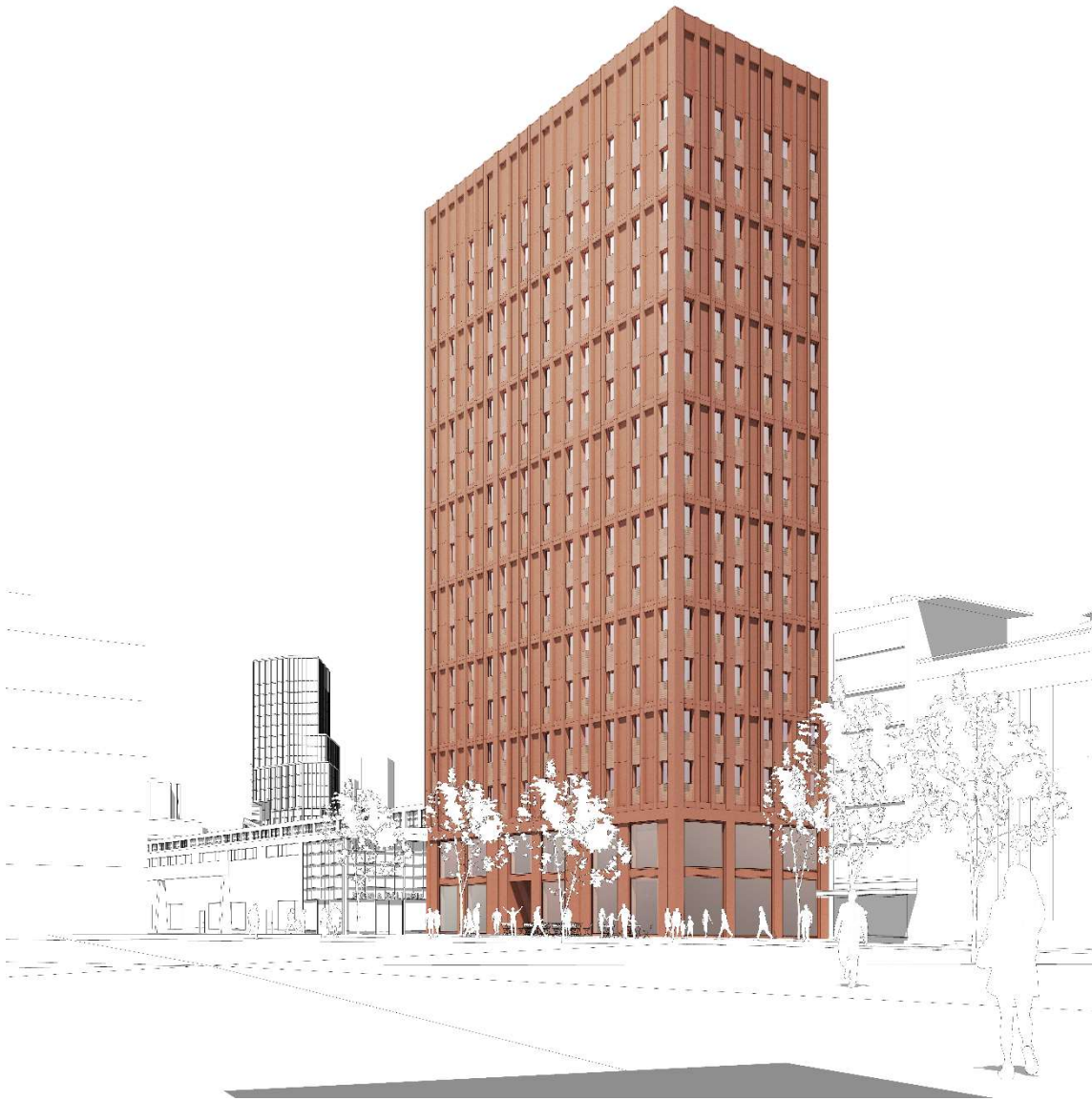
Det nya bostadshuset kommer synas i stadsbilden och verka som landmärke invid ny tunnelbaneentré i Sickla. Hög arkitektonisk kvalitet är därför särskilt betydelsefullt. Vidare kommer byggnadens bottenvåning utgöra betydelsefulla fasader ut mot viktiga stadsstråk och ska därför gestaltas med omsorg. Då föreslagen byggnad ligger inom område med kulturmiljövärden ska byggnaden till karaktär, form, fasaduttryck och materialval både anpassas och samspela med omgivningen. För att säkra att byggnaden utformas i enlighet med föreslagna gestaltningsambitioner kompletteras detaljplanen med ett gestaltningsprogram som ligger till grund för de gestaltningsriktlinjer som planförslaget har utformats med, se nedan.

Ny byggnad ska utformas i enlighet med följande gestaltningsriktlinjer:

- Byggnaden ska ha en högre och smäcker form. Rationell karaktär.
- Fasaderna ska utformas med tydlig vertikalitet, ha en repetitiv verkan samt ha djupverkan.
- Fasaderna ska utformas med tegel, plåt eller puts.
- Fasadkulör ska vara rödbrun – en varm ton. Byggnaden ska färgsättas som en enhetlig helhet vad gäller material och kulör. Material och kulör ska samspela med omgivningen.
- Sockelvåningen ska vara uppglasad och tydligt markerad med ett horisontellt band. Sockelvåningen ska utformas med särskild omsorg beträffande gestaltning och arkitektonisk kvalitet så att den bidrar till en varierad stadsmiljö.



*Fotocollage med referensbilder som visar fasader med djupverkan och olika material såsom tegel och puts.*

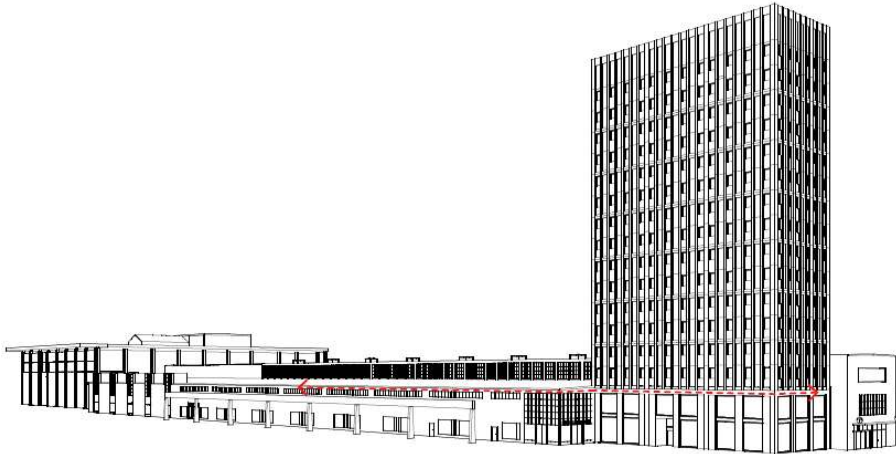


*Konceptillustration som visar vy från sydost. Illustrationen visar ett exempel på hur fasader mot Simbagatan skulle kunna utformas med stöd av planbestämmelser och gestaltungsprogram. Föreslagen byggnad rymmer butiker i gatuplan och entré till de nya bostäderna. Befintligt parkeringshus till höger i bilden. Illustration Murman arkitekter.*

Det är betydelsefullt att skyltar anpassas utifrån byggnadens formspråk och utifrån omgivningspåverkan. Ett övergripande skyltprogram är under framtagande av Nacka kommun.

### *Anpassning till kulturmiljövärden*

Planområdet ligger inom Sicklas omvandlade industrimiljö som har kulturmiljövärden. Karaktärsdrag för stadsbilden är bland annat området horisontella struktur. Karaktärsdrag för bebyggelsen är bland annat ett rationellt byggande och ett repetitivt fasaduttryck. För att knyta an till industriområdets identitet och karaktärsskapande värden är det värdefullt att använda området historiska material - rött tegel i gestaltningen. Detta för att stärka området karaktär och skapa en god helhetsverkan med den omkringliggande miljön. Gestaltningkonceptet bygger på ett rationellt och repetitivt fasaduttryck. För att bygga vidare på området horisontalitet har föreslagen byggnad utformats med ett horisontellt band som höjdmässigt relaterar till takfoten på angränsande byggnad.



*Illustrationen visar en vy från Simbagatan mot nordväst. Både befintliga Sickla galleria och föreslagen tillbyggnad med nytt bostadshus redovisas.*

### *Tillgänglighet och trygghet*

Planförslaget innebär att platsen kan få liv och rörelse under fler av dygnets timmar genom närvaron av bostäder och butikslokaler. I anslutning till den föreslagna byggnaden planeras för ett viktigt gång- och cykelstråk i nord/sydlig riktning bland annat på grund av att en ny tunnelbaneuppgång ska byggas i anslutning till planområdet. Saltsjöbanan, som löper norr om planområdet, planeras att höjas upp och därmed möjliggörs passage under den. Ett genomförande av planförslaget innebär att trygghet och säkerhet kommer att öka i och med närvaron av fler människor och publika lokaler i bottenplan som bättre samspelar med omgivningen. Tillgängligheten inom planområdet kommer att vara oförändrad.

### *Solstudier*

Solstudier har genomförts för den föreslagna byggnaden, se solstudierna.



Solstudien visar att den södra fasaden kommer vara solbelyst en stor del av dagen, särskilt under sommarhalvåret. Det solbelysta området vid entréer kommer skapa ett attraktivt offentligt rum som är välgörande för platsen.

I juni påverkas inga bostadshus av skugga från den föreslagna byggnaden. På vårdagjämningen i mars beskuggas några av fasaderna precis norr om Värmdövägen mellan kl 8.00 och 12.00. Dessa bostadshus planeras inom detaljplaneområde för Bakaxeln och Svindersberg och är därmed inte byggda än. Under höstdagjämningen är beskuggningen av dessa planerade byggnader något större mellan kl 8.00 och 12.00.

Intilliggande byggnader öster, väster och söder om föreslagen byggnad kommer att beskuggas under delar av dagen oavsett årstid. Bebyggelsen inrymmer inga bostäder.

#### *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 östra Sicklaområdet för att belysa vilken påverkan föreslagen stadsomvandling har på lokalklimatet i området. Föreslagen byggnad har utformats med en fasad som har djupverkan vilket är gynnsamt för mikroklimat i och med att vindfånget längs fasaden i viss utsträckning bryts av.

#### *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, genomsläppliga 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. Grönytefaktor är ett verktyg som kan användas för att skapa mervärden i staden.

## **Gator och trafik**

#### *Gång- och cykeltrafik*

Gångbanor finns utbyggda i området men stråken bryts delvis av med in-/utfarter för leveranser och stora parkeringsytor. Planområdet ligger geografiskt nära det regionala

cykelstråket på Värmdövägen men Saltsjöbanan är en fysisk barriär. Vid Saltsjöbanans stationer vid Sickla station och Nacka station finns planskilda korsningar, dock av varierande kvalitet. Cykelbanor finns på det regionala cykelstråket på Värmdövägen, längs med Järlaleden samt det regionala cykelstråket Gillevägen söder om köpkvarteret. I övrigt sker cykling i blandtrafik.

En ökad gång- och cykeltrafik kan förväntas på platsen i framtiden, främst på grund av framtida tunnelbana och det gång- och cykelflöde som följer av Saltsjöbanans upphöjning. Det finns i dagsläget inga planer på att anordna cykelbana längs med Simbagatan utan cyklisterna hänvisas till att cykla i blandtrafik. Den planerade upphöjningen av Saltsjöbanan kan ge de nya bostäderna inom planområdet en smidig koppling till det regionala cykelstråket längs med Värmdövägen. Ett rikt serviceutbud på gångavstånd ger stora möjligheter för de boende att utföra ärenden till fots eller med cykel.

#### Kollektivtrafik

Tvärbanan, Saltsjöbanan och flertalet bussar finns inom gångavstånd från planområdet. Bussar och Tvärbanan har flera avgångar per timme i högtrafik och ansluter till tunnelbanestationerna vid Slussen respektive Gullmarsplan. Saltsjöbanan går till Henriksdal där byte till buss sker. Förslaget bostadshus ligger invid planerad tunnelbanacentré till station Sickla. Boende i planområdet kommer därför ha god tillgång till kollektivtrafik.



Karta som visar infrastruktur för cykel- och kollektivtrafik. Planområdet markeras med röd streckad cirkel.

### *Saltsjöbanans upphöjning*

Kommunen planerar att höja upp Saltsjöbanan på en sträcka av cirka 300 meter för att minska dess barriäreffekt och istället skapa en mer sammanhängande stadsmiljö. Under Saltsjöbanan planeras två nya passager. I öst planeras en ny passage i förlängningen av Planiavägen för all typ av gång-, cykel- och motordriven fordonstrafik. I direkt anslutning till planområdet och den nya tunnelbaneentrén planeras en ny passage för gående och cyklister. De planerade planskilda passagera under Saltsjöbanan innebär förbättrade nord-sydliga kopplingar för samtliga trafikslag. I samband med upphöjningen kommer stationen *Nacka station* att försvinna. Olika utformningsalternativ av planerad upphöjning utreds.

### *Tunnelbana till Nacka*

Förlängning av tunnelbanans blå linje söderut innebär en ny tunnelbanestation i Sickla med fyra olika entréer. Tunnelbaneentréer planeras i hörnet mellan Värmdövägen och Alphydevägen samt i Värmdövägens västra delar där tvärbanan idag har sin slutstation. En av tunnelbaneentréerna planeras i direkt anslutning till föreslaget bostadshus vilket förbättrar det redan kollektivtrafiknära läget ytterligare. Byggstart för tunnelbana planeras till 2020 med trafikstart 2030.

### *Biltrafik*

Planområdet nås med motordriven trafik via Simbagatan i söder. Simbagatan ansluter i öster till huvudgatan Planiavägen. Gatorna inom Sickla köpkvarter är enskilda gator inom kvartersmark och används främst för trafik till och från köpkvarteret. Öster om planområdet går en mindre gata som främst används för varutransporter till Sickla galleria. Lastkajerna är placerade på norra sidan av byggnaden. Angöring till lastkajerna kräver backrörelser.

Den mindre gatan direkt öster om planområdet planeras bli en körbar torgyta. För att säkerställa trafiksäkerheten planeras gatan att göras upphöjd i mötet med Simbagatan. Vad gäller motordriven trafik kommer gatan/torgytan främst användas för leveranser till och från köpkvarteret och enstaka sopbilar. Sopbilarna kommer att behöva stanna på den upphöjda ytan cirka en gång per vecka vilket kan ses som ett störande inslag för gående och cyklister. Med tanke på hur pass sällan och hur kort tid som fordonet angör behöver inget reserverat utrymme skapas. Området mellan garaget och bostadshuset behöver utformas med omsorg för att säkerställa en trygg och säker trafikmiljö.

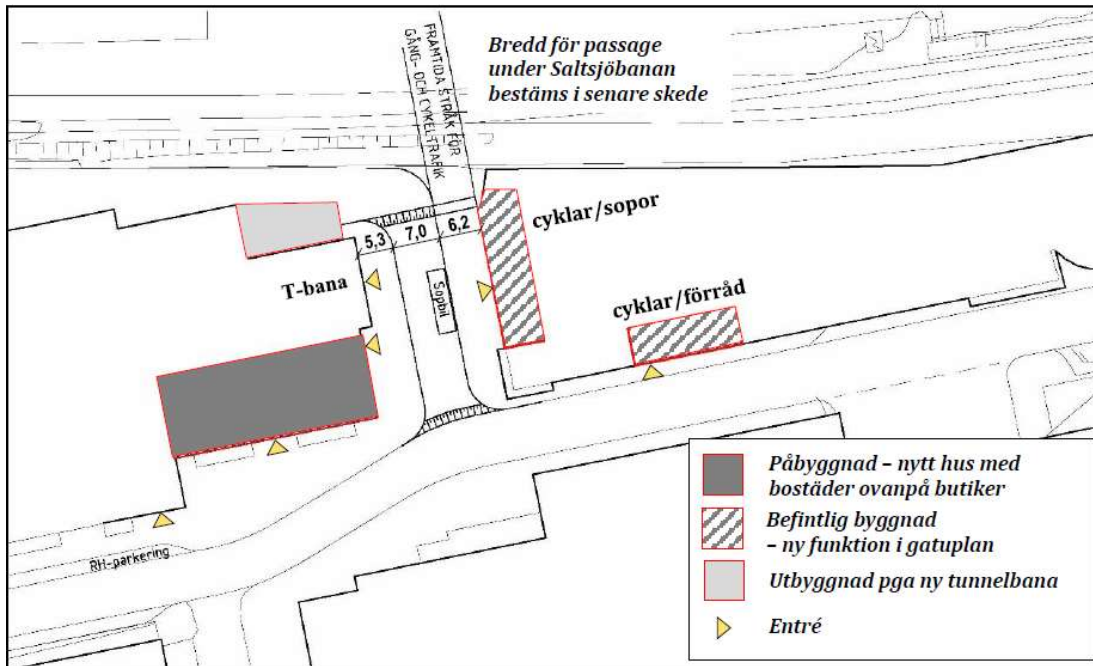


Illustration som visar en situationsplan över planområdet och omgivningen.

### Parkering och angöring

Parkeringsplatser för bil och cykel planeras att inrymmas i parkeringsgaraget strax öster om planområdet. Nacka kommuns riktlinjer för boendeparkering och cykelparkering ligger till grund för antalet parkeringsplatser som behöver tillskapas. Parkeringsstalet för boendeparkering är dynamiskt och flexibelt och fås fram genom en beräkningsmodell. Modellen innebär även att parkeringstalen kan sänkas om ett antal mobilitetsåtgärder, som syftar till att underlätta ett liv utan bil, genomförs. Inom ramen för aktuellt stadsbyggnadsprojekt planeras inga mobilitetsåtgärder att genomföras vilket betyder att 49 parkeringsplatser för bil ska tillskapas. Antalet cykelparkeringsplatser som ska tillskapas är cirka 200.

I anslutning till planområdet finns idag tillgänglig angöring längs Simbagatan. En ny tillgänglig angöring planeras även öster om planområdet inom gatan/torgytan invid parkeringsgaraget. Parkering för rörelsehindrade boende kommer kunna möjliggöras i parkeringsgaraget vid behov. Då marken i anslutning till planområdet består av plan gatemark finns inga problematiska lutningar som behöver anpassas utifrån tillgänglighetsaspekter.

### Teknisk försörjning

Kommunalt ledningsnät för vatten, spillvatten- och dagvatten finns utbyggt i gatemark i anslutning till planområdet. Planförslaget medför inget behov av att bygga ut ledningsnätet. Ny bebyggelse kan anslutas till befintligt ledningsnät.

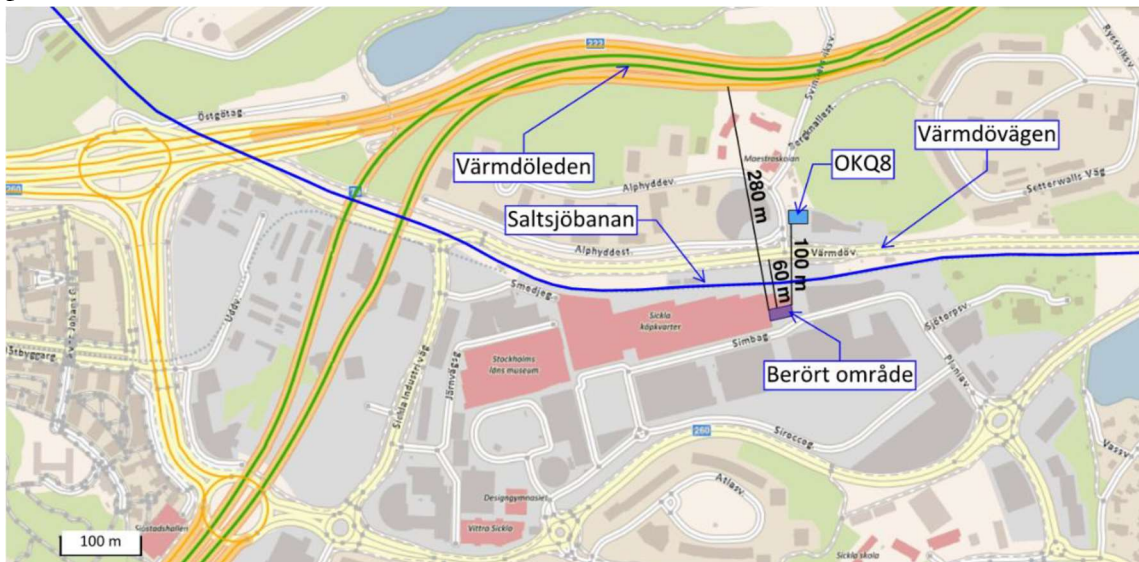


Fjärrvärme, el, tele och fiber finns utbyggt i gatumark i anslutning till planområdet. Ny bebyggelse kan anslutas till befintligt ledningsnät.

Soprum för det nya bostadshuset föreslås inom befintligt parkeringshus strax öster om planområdet. Idag saknas planstöd för bostadskomplement i parkeringsgaraget. Planändring behöver genomföras för att möjliggöra bostadskomplement såsom soprum i parkeringsgaraget. Detta är en förutsättning för att bygglov för bostäder ska kunna beviljas.

### Störningar och risker

Planförslaget medger ingen verksamhet som medför störningar eller risker för omgivningen. Riskkällor i anslutning till planområdet är Saltsjöbanan och tankstation OK-Q8. Ett risk-PM (Brandkonsulten, 2020) som behandlar personsäkerhetsrisker har tagits fram som underlag i planarbetet.



Karta som visar riskkällor i närheten av berört planområde.

### Saltsjöbanan

Norr om planområdet ligger spårområde för Saltsjöbanan. Det kortaste avståndet mellan planområdet och Saltsjöbanan (närmaste spårmitt) är cirka 30 meter. Detta innebär att Trafikverkets rekommenderade skyddsavstånd mellan bebyggelse och järnväg uppfylls. Saltsjöbanan är klassad som en järnväg men sedan början av 1990-talet sker det endast persontransporter på järnvägen. Det sker således inga transporter med farligt gods på Saltsjöbanan. Det finns planer på att höja upp Saltsjöbanan 0 – 6,5 meter ovan gatunivå, vilket innebär att tågen är belägna på en högre nivå när de passerar berört område. Med hänsyn till upphöjningen finns det risk att ett tåg som spårar ur kommer längre bort från järnvägsspåret än om upphöjningen inte skulle ske. En olycka på järnvägsspåret skulle kunna ge upphov till en tågbrand vilket kan innebära en risk för intilliggande bebyggelse. Planområdet ligger utanför berört konsekvensområde, se illustration nedan.

### Tankstation OK-Q8

Den obemannade tankstationen OK-Q8 ligger cirka 100 meter norr om planområdet. Eventuellt kommer tankstationen att avvecklas över tid, men i dagsläget har inget beslut tagits. Transporter med drivmedel (diesel, bensin och etanol) till tankstationen sker på Värmdövägen. Det kortaste avståndet mellan Värmdövägen och planområdet är cirka 60 meter. Den högsta tillåtna hastigheten på Värmdövägen är 50 km/h. Det norra och södra körfältet är till större delen avskilda från varandra med refug och på vissa delar även med ett staket och vägvägnittet är rakt med god sikt.

Med hänsyn till avståndet mellan tankstation och planområde bedöms tankstationen ge en marginell riskpåverkan. Transporter av farligt gods till tankstationen bedöms ha större påverkan. En olycka med transport av brandfarlig vätska kan ge upphov till pölbrand på Värmdövägen. Planområdet ligger utanför berört konsekvensområde, se illustration nedan.

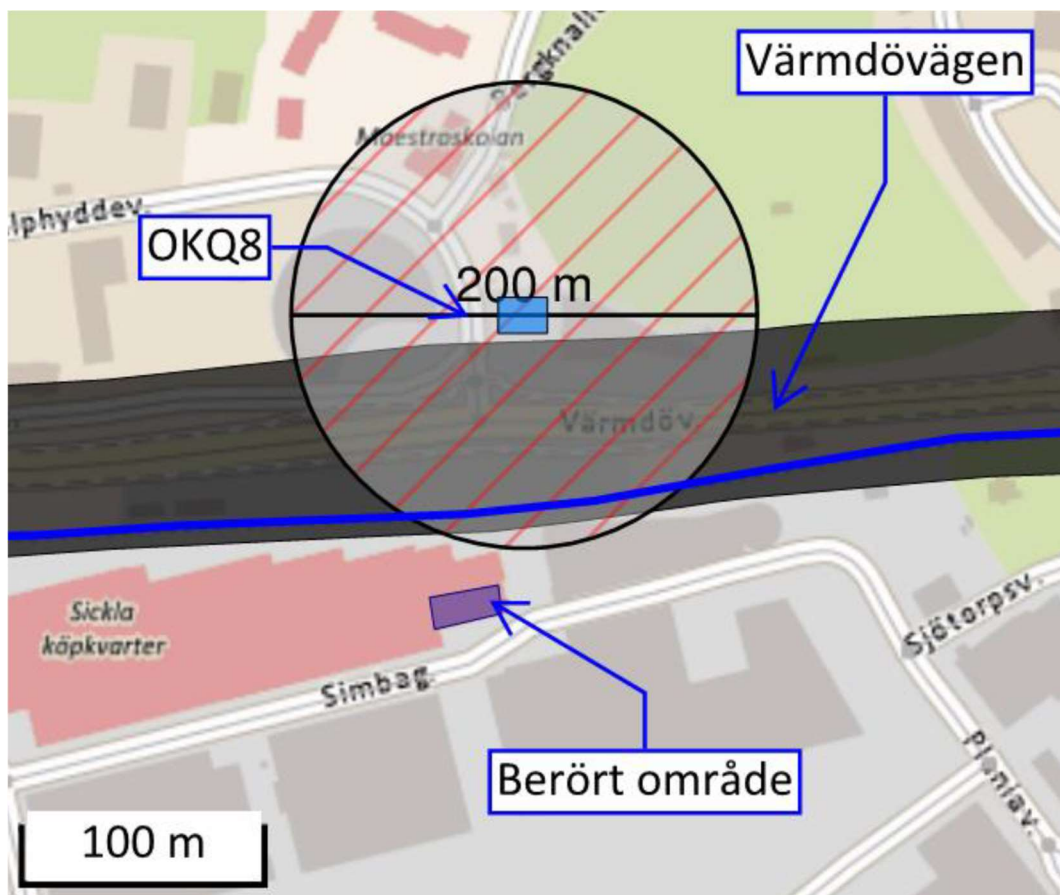


Illustration. Mörkgrå markering visar konsekvensområde vid en pölbrand på Värmdövägen samt olycka vid Saltsjöbanan. Rekommenderat skyddsavstånd från tankstationen till nybyggnation framgår av den streckade cirkeln.

### Riskreducerande åtgärder

Invid planområdet planeras ny tunnelbaneentré för station Sickla. Detta innebär att platsen kommer trafikerats av ett stort flöde av människor. Föreslagen byggnad planeras för

bostäder och handelslokaler. Byggnaden är hög och säkra utrymningsvägar ska finnas i händelse av brand. Utrymningsstrategin bygger på att utrymning kan ske söderut, det vill säga bort från järnvägsspår och Värmdövägen. Denna riskreducerande åtgärd bedöms vara motiverad och planförslaget har därför reglerats med särskild bestämmelse avseende skydd mot störningar.

**Bebyggelse ska kunna utrymmas i riktning bort från Saltsjöbanan., 4 kap. 12 § 1 st 1 p.**

Tunnelbanans entré samt dess utrymningsvägar kommer att vara separerade från bostadshusets huvudentré samt Tr2-trapphus. En olycka i tunnelbanan bedöms därför enbart ha en marginell påverkan på det planerade bostadshuset och vid en total utrymning kommer utrymningsmöjligheterna inte försvåras i och med att utrymningsvägarna är avskilda från varandra.

### Buller

Planförslaget i sig innehåller ingen verksamhet som bedöms kunna medföra bullerstörningar för omgivningen. För att bedöma hur planområdet och föreslagna bebyggelse påverkas av omgivningsbuller har en bullerutredning tagits fram under planarbetet (Structor, 2020).

#### *Trafikbuller*

Cirka 280 meter norr om planområdet går väg 222 – Värmdöleden. I direkt anslutning till planområdet går Värmdövägen i norr och den mindre trafikerade Simbagatan i söder. Simbagatan är även angöring till intilliggande parkeringshus inom Sickla köp kvarter. Strax norr om planområdet ligger även spårområde som trafikeras av Saltsjöbanan.



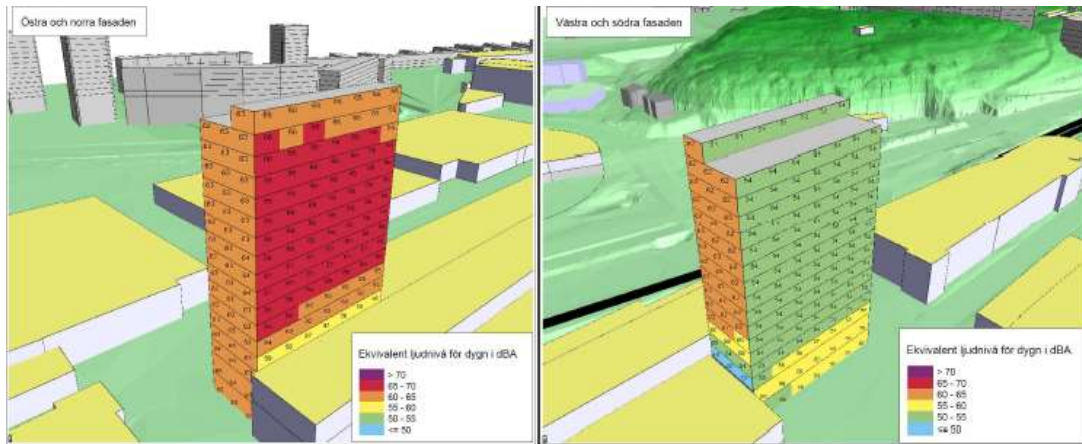
*Karta som visar Sickla köp kvarter. Planområdet markeras med röd ring. Verksamhetsbullerkällor söder om planområdet markeras med "ICA" respektive "Magasinet".*

Fasadberäkningar har utförts på föreslagen byggnad. För att beskriva buller används två storheter, ekvivalent- respektive maximal ljudnivå:

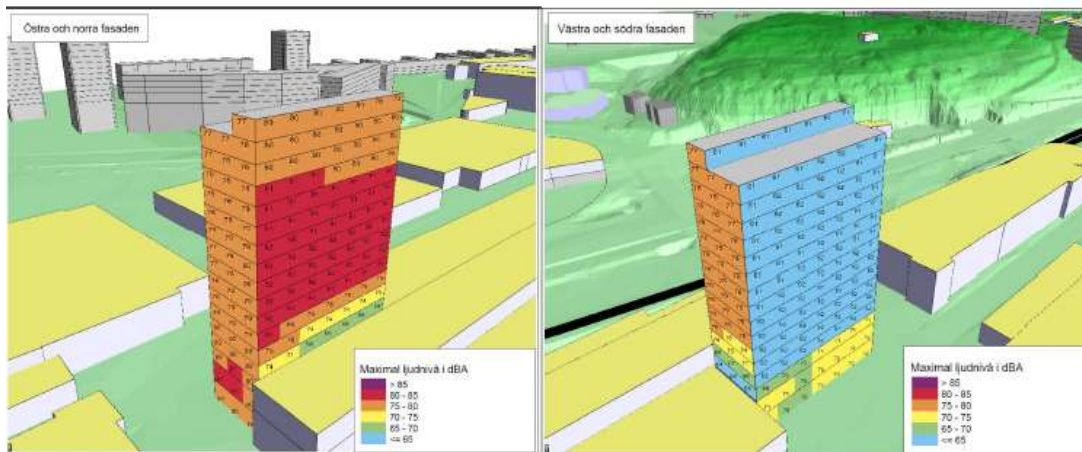
- Ekvivalent ljudnivå är en form av medelvärde av en ljudnivå som varierar i tiden. För trafikbuller är tiden ett årsmedeldygn.
- Den högsta momentana ljudnivån som uppstår under en viss tid kallas för maximalnivå eller maximal ljudnivå. Vid beräkning av trafikbuller avses med maximalnivå den högsta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

Med nuvarande utformning av Saltsjöbanan beräknas som högst 67 dBA dygnsekvivalent och 83 dBA maximal ljudnivå på den mest bullerutsatta sidan mot norr, se figur nedan. Mot söder fås ljuddämpad sida (högst 55 dBA dygnsekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå) på plan 4–16. Detta innebär att samtliga ensidiga lägenheter mot söder innehåller riktvärdet om 60 dBA dygnsekvivalent ljudnivå utan åtgärder, medan genomgående lägenheter (trerumslägenheterna på husets gavlar) behöver ha tillgång till ljuddämpad sida för minst två av de tre bostadsrummen. Av totalt 28 trerumslägenheter saknar en lägenhet tillgång till ljuddämpad sida för hälften av bostadsrummen. En bullerdämpande åtgärd skulle kunna vara ett skärmtak mellan plan 2 och 3 (skärmtaket skjuter då ut 3 meter från fasad. Med detta skärmtak innehålls riktvärdet för samtliga lägenheter. I beräkningsmodellen är skärmtak absorberande. Görs skärmtaket reflekterande på undersidan kan en något högre ljudnivå erhållas på plan 1-3.



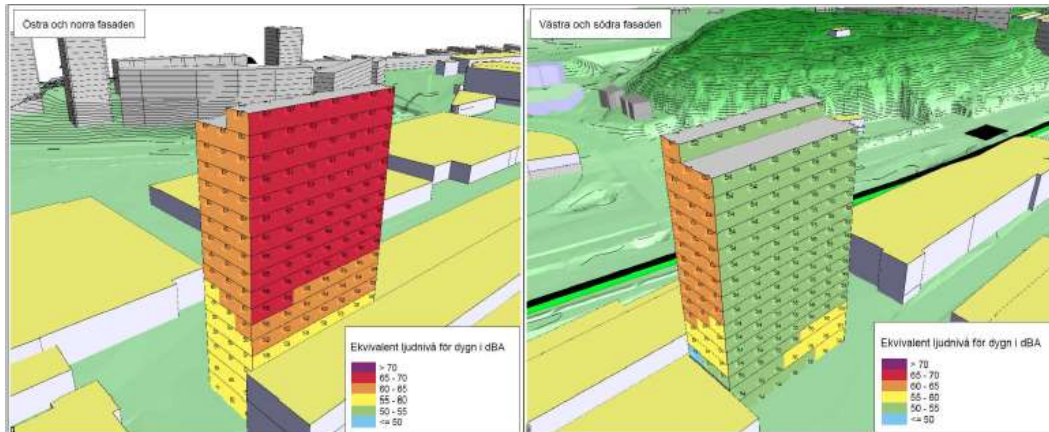


Figur 4. Dygnsekvivalent ljudnivå vid fasad med nuvarande utformning av Saltsjöbanan.

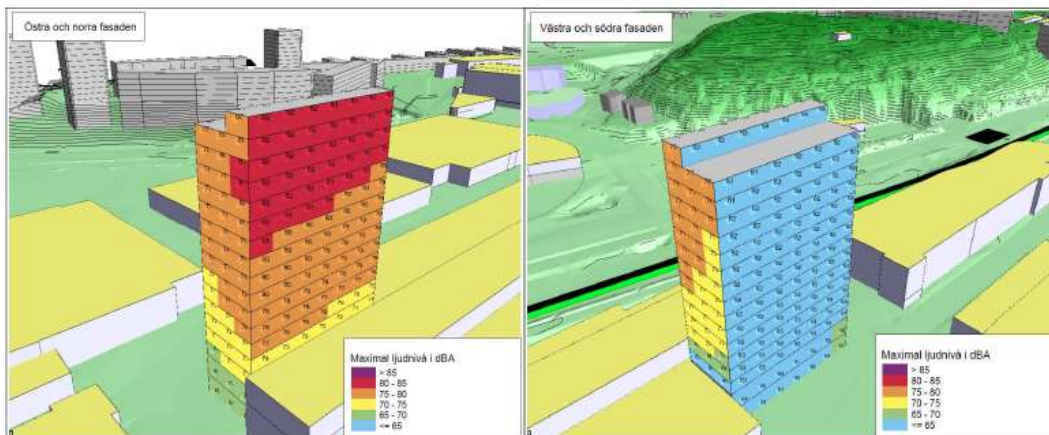


Figur 5. Maximal ljudnivå vid fasad med nuvarande utformning av Saltsjöbanan.

Om Saltsjöbanan upphöjs och Planiavägen kopplas samman med Värmdövägen beräknas högst 67 dBA dygnsekvivalent och 82 dBA maximal ljudnivå vid fasad, se figur nedan. Mot söder fås ljuddämpad sida (högst 55 dBA dygnsekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå) på plan 4–16. Detta innebär att samtliga ensidiga lägenheter mot söder innehåller riktvärdet om 60 dBA dygnsekvivalent ljudnivå utan åtgärder. På husets östra sida beräknas något lägre ljudnivåer jämfört med utredningsalternativ 1, sannolikt på grund av skärmen som uppförs längs spåret i och med upphöjningen av Saltsjöbanan. Detta gör att tretrumslägenheten som behöver ljuddämpad sida i utredningsalternativ 1 inte behöver tillgång till ljuddämpad sida eftersom högst 60 dBA beräknas på den östra sidan. Därmed innehålls riktvärdet för samtliga lägenheter utan åtgärder.



Figur 6. Dygns-ekvivalent vid fasad om Saltsjöbanan uppböjs och Planiavägen kopplas samman med Värmdövägen.



Figur 7. Maximal ljudnivå vid fasad om Saltsjöbanan uppböjs och Planiavägen kopplas samman med Värmdövägen.

Planförslaget utformas med bestämmelser avseende skydd mot störningar.

Bostäder ska utformas avseende trafikbuller så att:

- 60 dBA ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) vid fasad inte överskrids. Där så inte är möjligt ska minst hälften av bostadsrummen i varje bostad få högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad samt högst 70 dBA maximal ljudnivå vid fasad kl. 22.00-06.00 (frifältsvärden)
- Bostäder upp till 35 kvadratmeter får högst 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad (frifältsvärde).
- Ljudnivån vid minst en uteplats i anslutning till bostäder inte överskrider 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå. Maximal ljudnivå får överskridas med högst 10 dBA fem gånger per timme kl. 06.00-22.00.

#### Industribuller

Verksamhetsbullerkällor som bedöms kunna påverka det planerade bostadshuset är ventilationssystem på taken till ICA samt Magasinet, båda söder om planområdet. En mätning av ljudeffekten från dessa utfördes 2013. Påverkan redovisas både från



uppmätt ljudnivå samt om vissa åtgärder har utförts så att ljudnivån för fläktsystemet på ICA hamnar i nivå med det tystare systemet på Magasinets tak. Beräkningarna av verksamhetsbuller visar att den ekvivalenta ljudnivån uppgår till 51 dBA på den södra och östra fasaden. Överskridandena orsakas av fläktsystemet på ICA. Om kylmedelkylaren på ICA byts ut samt om fläktarna förses med ljuddämpare kan riktvärdet för verksamhetsbuller innehållas för dag, kväll och natt. Lastplatserna på den norra sidan av Sickla galleria bedöms kunna orsaka överskridanden av riktvärdena nattetid klockan 22-06. Lastning och lossning bör därför inte förekomma nattetid. Fastighetsägaren har möjlighet att styra tiderna då lastplatserna kan nyttjas. Norr om planområdet i Sickla Galleria finns ett fläktrum som kommer vara kvar även efter att planerat bostadshus byggts. Påverkan avseende verksamhetsbuller och stomljud från fläktrummet behöver utredas vidare under planprocessen. Planförslaget utformas med bestämmelser avseende skydd mot störningar.

**Bostäderna ska utformas avseende verksamhetsbuller så att:**

- **Samtliga bostadsrum i en bostad får högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå dagtid (06.00-18.00) (frifältsvärde) vid bostadsbyggnads fasad eller om så inte är möjligt högst 60 dBA ekvivalent ljudnivå om minst hälften av bostadsrummen i varje bostad får högst 45 dBA ekvivalent ljudnivå dagtid vid fasad.**
- **Samtliga bostadsrum i en bostad får högst 45 dBA ekvivalent ljudnivå kvällstid (18.00- 22.00) och helg (frifältsvärde) vid bostadsbyggnads fasad eller om så inte är möjligt högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå om minst hälften av bostadsrummen i varje bostad får högst 45 dBA ekvivalent ljudnivå kvällstid och helg vid fasad.**
- **Samtliga bostadsrum i en bostad får högst 45 dBA ekvivalent ljudnivå natt (22.00- 06.00) (frifältsvärde) vid bostadsbyggnads fasad eller om så inte är möjligt högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå om minst hälften av bostadsrummen i varje bostad får högst 40 dBA ekvivalent ljudnivå nattetid vid fasad.**
- **Om buller från yttre installationer överstiger 40 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsfasad kl. 22.00-06.00 ska minst hälften av bostadsrummen ha högst 40 dBA på ljuddämpad sida vid fasad.**
- **På ljuddämpad sida får ljudnivån från trafikbuller inte överskrida 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad., 4 kap. 12 § 1 st 1 p.**

### *Stomljud och vibrationer*

Bebyggelsen inom Sickla köp kvarter är grundlagd på lera och silt med fyllnadsmassor. Det är inte känt om byggnaderna är pålade till berg. Höga stomljuds- och vibrationsnivåer kan förekomma i den planerade bostadsbyggnaden på grund av det nära avståndet till Saltsjöbanan (cirka 30 meter) och med hänsyn till byggnadens grundläggning. En åtgärd för att minska risken för störningar kan vara att byggnaden ställs på vibrationsdämpande material. Detta behöver utredas vidare under planprocessen.

Tunnelbanan är projekterad för att inte påverka närliggande bebyggelse med stomljud eller vibrationer. Då planförslaget innehåller ett högt hus som medger bostäder kan ytterligare stomljudsdämpande åtgärder behöva utföras utöver de stomljudsdämpande åtgärder som görs av landstingets förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Planförslaget har utformats med bestämmelser till skydd mot störningar, se nedan.

Bostadsbyggnader samt lokaler med utrymme för sömn och vila ska grundläggas och utformas så att:

- komfortvägd vibrationsnivå i bostadsrum inte överskrider 0,4 mm/s från fordonsrörelser
- stomljudsnivån i bostadsrum inte överskrider 30 dB(A) SLOW från fordonsrörelser

### Luftkvalité

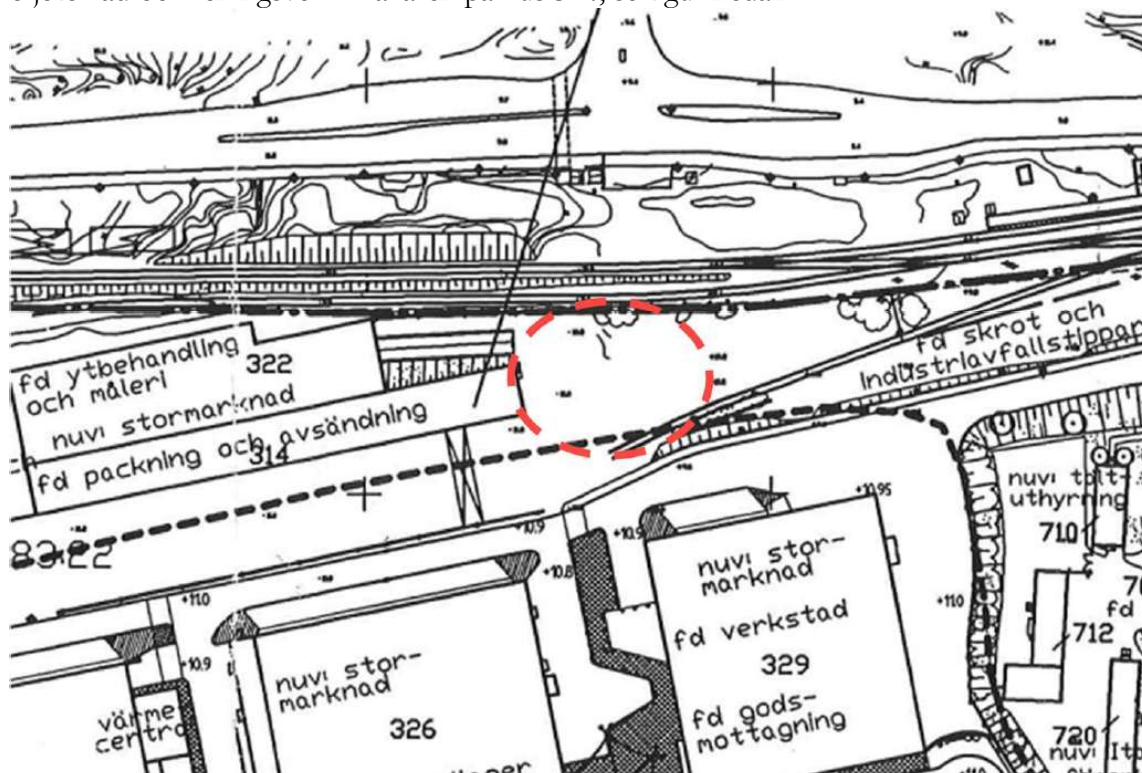
Enligt Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbunds beräkningar för Nacka kommun klaras i dagsläget nu gällande miljökvalitetsnormer för luft inom planområdet.

### Markens beskaffenhet

Marken inom planområdet är idag bebyggd. Grundlaget består av fyllnadsmassor och det underliggande lagret av lera och silt.

### Markföroreningar

Sickla köp kvarter har utvecklats inom Atlas Copcos tidigare industriområde. Atlas Copco tillverkade tryckluftsbaserade verktygsmaskiner och kompressorer. De tidigare miljöfarliga verksamheterna som låg närmast planområdet var ytbehandling och måleri i hus 322, oljeförråd och reningsverk i källaren på hus 314, se figur nedan.



*Situationsplan över Atlas Copcos industriområde med läget för planområde inringat.*



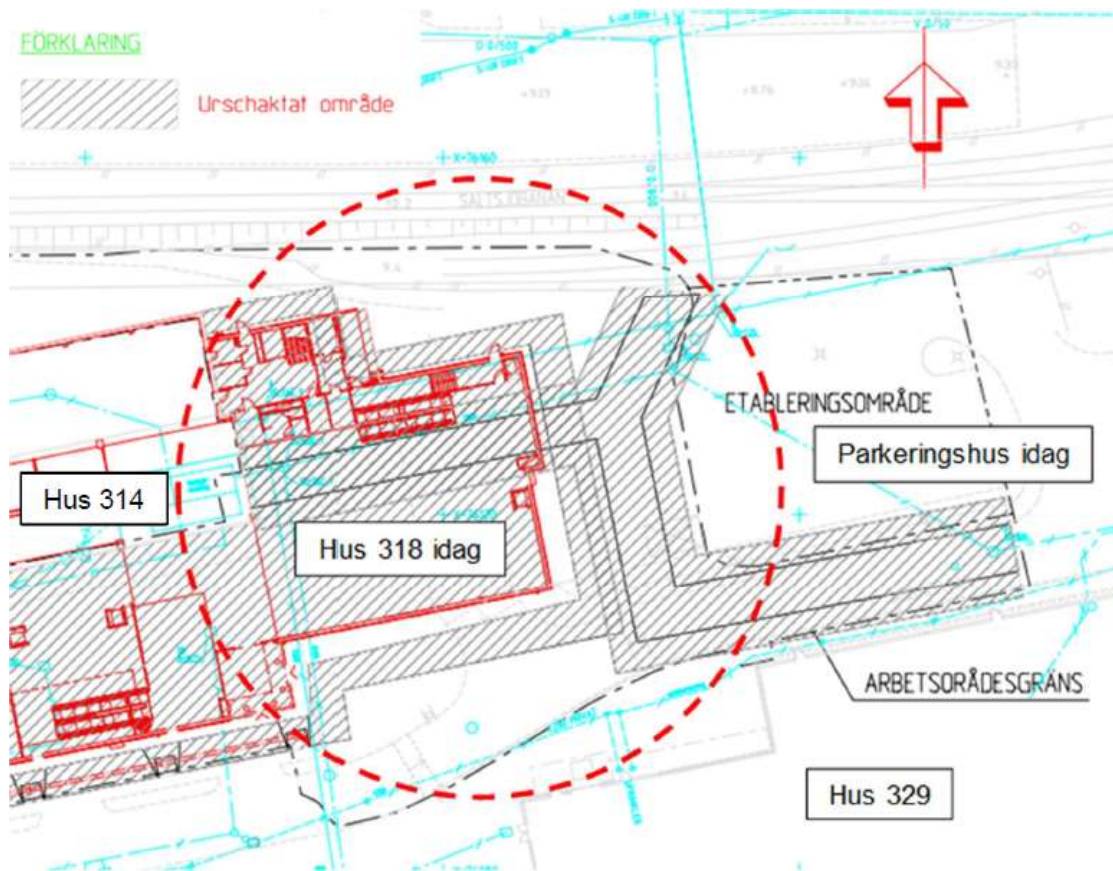
Ett PM om markföroreningar har tagits fram (WSP, 2019) som redovisar misstänkta föroreningar, tidigare undersökningar och åtgärder som vidtagits inom aktuellt område.

I ytbehandlings- och måleriverkstaden hanterades troligen en mängd miljöfarliga ämnen, till exempel metaller, cyanider, klorerade lösningsmedel och olja. I reningsverket har processvatten, dagvatten och länsvatten behandlats. En stor del av området, främst beläget söder om nuvarande planområde, användes länge som tipp för i första hand industriavfall. Vidare har stora mängder sprängsten och rivningsmassor tippats inom området för att fylla ut den sänka marken. Det avser särskilt områdena närmast Järlasjön.

Det tidigare industriområdet i Sickla har sedan 1998 undersökts i flera omgångar och i olika delar i samband med utbyggnaden av Sickla köpkvarter. Delar av marken har sanerats i samband med nybyggnationer och överskottsmassor har kontrollerats med avseende på föroreningar i samband med anläggningsschakter i området.

Marken inom planområdet hanterades i samband med tillbyggnaden av Sickla galleria (hus 314) se figur nedan. I marken öster om hus 314 hade koppar, krom, bly, zink och kvicksilver tidigare påträffats i halter över dagens generella riktvärden för förorenad mark (KM eller MKM). Screeninganalyser med avseende på semivolatila och volatila ämnen visade inga ämnen över detektionsgräns.

Schaktarbetena för tillbyggnaden av Sickla galleria (hus 318) utfördes 2004. Schakten omfattande en yta på ca 6 500 m<sup>2</sup> och utfördes till mellan 1 och 3 meters djup. Miljökontroll utfördes genom provtagning av jord och fältanalys med avseende på metaller och flyktiga organiska föroreningar. Bekräftande laboratorieanalyser utfördes. Totalt klassificerades 110 samlingsprov. Varje samlingsprov representerade cirka 100 m<sup>3</sup> jord. Uppschantade massor omhändertogs efter föroreningsgrad. Laboratorieanalyserna visade på förekomst av högre halter av PAH-16, bly, koppar och zink. Sammantaget omhändertogs cirka 12 000 ton jord med en föroreningshalt mellan då gällande generella riktvärden för KM och MKM och cirka 370 ton med halter över MKM.



*Situationsplan som redovisar områden där mark har schaktats ut och massor hanterats utifrån föroreningsgrad.*

Planförslaget medger att del av tillbyggnaden från 2005 rivs. Befintlig grundplatta i betong planeras att användas för grundläggning av den nya byggnaden. I byggnadens bottenplan planeras för handelsverksamhet och i de övre våningsplanerna för bostäder. I samband med tidigare markarbeten har jord inom planområdet schaktats ut och omhändertagits efter föroreningsgrad. I direkt anslutning till planområdet finns dock områden som inte schaktats ut och hanterats utifrån markföroreningar. Utifrån föroreningsituationen på platsen och eventuella behov av saneringsåtgärder utformas planförslaget med en administrativ bestämmelse, se nedan.

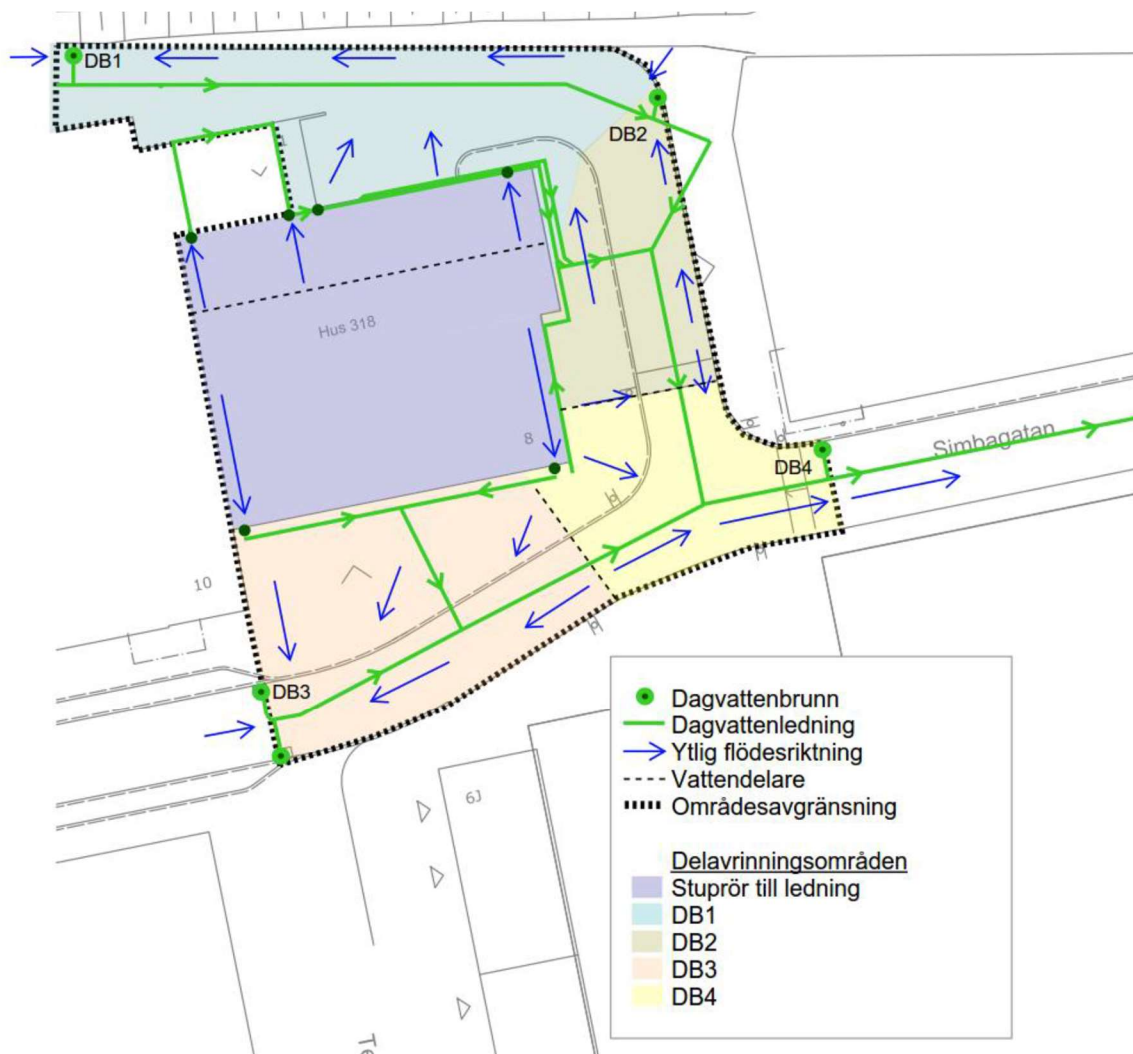
#### Villkor för lov

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

#### Dagvatten, grundvatten och skyfall

Genom dagvattenledning i Simbagatan avleds dagvatten från planområdet vidare österut till Järlasjön som är recipient. Järlasjön är en preliminär vattenförekomst med ID 657807-163399. Den ekologiska statusen är idag *måttlig*. Sjön är idag påverkad av näringsämnen och har kvalitetskravet att nå *God ekologisk status* till år 2027. Järlasjön *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.



*Illustrationen visar befintlig avrinningsituation för östra delen av Sickla galleria. Planområdet utgörs av takyta och är således helt hårdgjord. Takytan avvattnas via hängrännor och stuprör som går ner i marken till befintliga dagvattenledningar. Under och i anslutning till befintlig byggnad går ytterligare dagvattenledningar som avvattnar andra närliggande områden men inte den berörda byggnadsdelen.*

Marken inom och i anslutning till planområdet misstänks vara förorenad och bedöms ha hög genomsläplighet. Planeringsinriktningen är därför att inget vatten ska infiltreras på

plats.

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

- Utredda 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 1,25 ska avledas så att skada inte uppstår varken i eller utanför området.

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

Planområdet omfattar endast taktytor och dagvattenhanteringen ska inte vara beroende av att ta markyta utanför planområdet i anspråk. Dagvattenutredningen föreslår att fördröjning av dagvattnet som uppkommer inom planområdet hanteras genom att föreslagen byggnad utformas med ett grönt tak. Ett substratsdjup om 150 – 250 mm föreslås vilket bedöms kunna magasinera ett regndjup på 10 mm och därmed uppfylla kommunens anvisningar för dagvattenhantering. Föreslagen åtgärd minskar flödena vid dimensionerande regn jämfört med befintlig situation och årsavrinningen minskar. Alternativen till fördröjning av dagvatten inom planområdet är kraftigt begränsade då hela planområdet bebyggs.

Föroreningsbelastningen från planområdet bedöms inte öka till följd av planförslaget. Ett genomförande av planförslaget bedöms därmed inte påverka recipientens möjlighet att uppnå god status.

#### *Gröna tak*

Vegetationsklädda tak tar upp och magasinerar nederbörd. Taket består av vegetationslager, jordlager och dräneringslager. Dräneringslagret avleder det vatten som inte magasineras i taket. Föreslagen byggnad kommer ha ett flackt tak, vilket passar bra för ett grönt tak. Taket kan vara helt täckt av vegetation. Växter som inte kräver näringstillförsel bör väljas för att inte motverka arbetet med miljö kvalitetsnormer för recipienten. Vegetationsklädda tak regleras inte i planförslaget. Detta för att inte låsa fast en teknisk åtgärd utan lämna möjlighet för framtida alternativa lösningar, dock ingår grönt tak i projektets gestaltningskoncept. Krav på fördröjning och rening av dagvatten, med de volymer som anges i Nacka kommuns dagvattenpolicy, ställs i exploateringsavtalet.





*Illustrationsplan som redovisar en dagvattenlösning med grönt tak. Konceptillustration.*

### *Skyfall*

Med skyfall avses nederbördstillfällena som överskrider ledningsnätets kapacitet så att dagvatten avleds på markytan. Planområdet innehåller ingen mark med förändrad höjdsättning eller naturmark som omvandlas till hårdgjorda ytor. I och med att i stort sett hela planområdet kommer att upptas av en ny byggnad blir avledning av vatten på tak avgörande för hur mycket vatten som kan fördröjas vid större flöden. Planerad höjd vid byggnadsentréer är +11,6 över nollplanet. Markens lutning invid föreslagna byggnadsentréer behöver utformas så att det inte finns risk för inträngande flöden vid större skyfall.



*Karta som redovisar skyfallsanalys med framtida djup vid 100-årsregn med klimatfaktor.*

## Så genomförs planen

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

### Organisatoriska frågor

Nedan redovisas tidplaner för detaljplanearbetet och genomförandet av detaljplanen.

#### Tidplan

##### *Planarbete*

Samråd	mars/april 2020
Granskning	4:e kvartalet 2020
Antagande i kommunfullmäktige	2:a kvartalet 2021
Laga kraft tidigast*	2:a kvartalet 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. Samordning krävs mellan fastighetsägaren och Region Stockholms förvaltning 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 byggnads- och infrastrukturprojekt i området de kommande åren.

##### *Genomförandetid*

Under genomförandetiden har fastighetsägarna en garanterad bygg rätt 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. 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 exploatören. Avtalet hanterar huvudsakligen samarbetet mellan exploatören och kommunen samt ansvars- och kostnadsfördelningen mellan parterna. I avtalet anges vilket kostnadsansvar beträffande medfinansiering/exploateringsersättning som åligger exploatören samt när kostnaderna ska erläggas. I avtalet anges en preliminär byggrätt som tillfaller exploatören vid lagakraftvunnen 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 exploatören. Exploateringsavtalet ska bland annat reglera hur dagvattenlösningen ska säkras.

#### **Avtal med koppling till tunnelbanan**

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. Exploatörer 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. Avsikten är att tunnelbanans permanenta markanspråk främst ska upplåtas med servitutsrätt, och genomförandeavtalet beskriver servitutens huvudsakliga innebörd. Markanspråken preciseras i järnvägsplan (tillfälliga och permanenta) och markanvändningen i detaljplan.

Tillägg till genomförandeavtal ska tecknas innan detaljplanens antagande gällande bland annat de delar av tunnelbaneanläggningen som, av planteknisk anledning, inte omfattas av järnvägsplan och detaljplan för tunnelbanan. Även andra tillägg till genomförandeavtalet kan komma att tecknas.

Regionen kommer även vid behov teckna bland annat genomförandeavtal med andra aktörer såsom angränsande stadsbyggnadsprojekt, fastighetsägare, ledningsägare, rättighetshavare, verksamheter med mera. Avtalen ska bland annat samordna och reglera kostnader och ansvar i samband med utbyggnaden av tunnelbanan.

Regionen ska teckna ett avtal med Nacka kommun/Nacka Vatten och Avfall bland annat angående säkerställande av fortsatt drift och funktion av de befintliga VA-tunnlarna, samt erforderliga gemensamma skyddszoner och för rening av länshållningsvatten.

Regionen och fastighetsägaren har tecknat intentionsavtal rörande projektet och förhandlingar kring genomförandeavtal pågår. Utöver detta ska även överenskommelse om fastighetsreglering för att kunna teckna servitut ingås.

### **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. I exploateringsavtalet kommer det regleras hur dagvattenlösningen ska säkras.



### **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 i intilliggande garagebyggnad som innehas 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. Det krävs också att fastighetsägaren samordnar sina arbeten med kommunen då det planeras ett antal byggnads- och infrastrukturprojekt i området de kommande åren.

### **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 lantmäteriförrättningar 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 lantmäteriförrättning (officialservitut) eller genom avtal mellan två fastighetsägare (avtalsservitut).

För att säkra tillgängligheten till tunnelbaneentré ska servitut upprättas. 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 Simbagatan.

## **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 bygg rätt på fastigheten Sicklaön 83:22. Förväntningsvärden för fastigheten kan uppstå tidigare.

### **Inlösen och ersättning**

Områden som ska upplåtas för servitut 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 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 lantmäteriförrättningar för genomförande av kvartersmark/enskilda anläggningar.

#### ***Planavgift***

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

### ***Avgifter för bygglov, marklov samt andra tillstånd och dispenser***

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

### ***Anslutningsavgifter***

Anslutningsavgifter för vatten och avlopp (VA) 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 kollektivtrafikhärläge vilket innebär ett effektivt markutnyttjande av en bebyggd yta som idag saknar naturvärden. Ett genomförande av planförslaget kan innebära en bättre dagvattenhantering på platsen samt att marken eventuellt saneras på föroreningar.

Planförslaget medger en byggnad med entré i direkt anslutning 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.

Trafikflödet av gående, cyklister och biltrafik förutsätts vara i princip oförändrat med tillförandet av föreslaget bostadshus. En stor ökning av gående och cyklister kan dock förväntas i området med hänsyn till planerad tunnelbaneuppgång och om den planerade upphöjningen av Saltsjöbanan genomförs.

Planförslaget bedöms ge stor påverkan på lokala kulturmiljövärden i området och påverkar även stadsbilden. Den tillkommande volymen kommer att utgöra ett nytt inslag i det historiska industriområdets historiska karaktärsdrag. Fram tills idag och historiskt sett har industriområdets östra del karaktäriserats av rationella och industriella volymer med *horisontell uppbyggnad*. Packningshallens arkitektur bygger på ett enkelt och mycket kraftfullt grepp där järnvägen bestämt byggnadens läge och riktning. Det nya bostadshuset kommer bli ett avvikande inslag i det östra området som för övrigt karaktäriseras av förhållandevis jämna höjder.

### **Målområden för hållbart byggande**

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

**Hållbarhetsmålet:** Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser  
Projektområdet ligger invid planerad tunnelbaneupp gång i Sickla och bidrar till 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 innebär en relativt hög exploatering där många boende ryms på en liten yta, vilket i sin tur medför ett effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur.

**Hållbarhetsmålet:** Hållbart resande  
Projektet avser att möjliggöra nya bostäder i ett kollektivtrafikhöga läge vilket underlättar för ett hållbart resande med tunnelbana, Saltsjöbana, Tvärbana eller buss.  
Projektet ska säkerställa framkomlighet och tillgänglighet under hela byggtiden för gående och cyklister.

### **Sociala konsekvenser**

Planförslaget möjliggör att nya bostäder tillförs i området vilket kommer öka funktionsblandningen i staden. De nya bostäderna innebär att platsen får liv och rörelse under fler av dygnets timmar. Föreslagen byggnad ska utformas med en publik och uppglasad bottenvåning som ger stöd åt stadsrummet. Sammantaget ger det en tryggare stadsmiljö i den aktuella delen av Sickla.

De planerade bostäderna kommer ha begränsad tillgång till park eller natur vilket bedöms som negativt ur ett barnperspektiv. Föreslaget bostadshus planeras för hyresrätter vilket är positivt för barn ur ett socioekonomiskt perspektiv. Planförslaget innebär sammantaget positiva konsekvenser för barn genom att tillgänglighet, trygghet och säkerheten i området kan öka.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Detaljplanen medför fler bostäder i ett kollektivtrafikhöga läge. Detaljplanen medför inga kostnader för kommunen. 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 bostäder.

### **Avvägning mellan motstående intressen**

Ett genomförande av planförslaget innebär att stadsbilden påverkas. Vidare kommer den historiska kopplingen av Sicklas gamla industrimiljö blir mindre påtaglig genom att området bebyggs med bostäder. Planförslaget medger en hög byggnad i en redan tät stadsmiljö.



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.

### Fastighetskonsekvensbeskrivning

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

Detaljplanen medför att ägaren av fastigheten Sicklaön 82:22 ges en utökad byggrätt som medger bostadsändamål. Avsaknaden av tillfart till planområdet medför att avstyckning inte kan ske.

## Medverkande i planarbetet

Fredrik Lidberg	projektledare	Exploateringsenheten
Matilda Sahl	exploateringsingenjör	Exploateringsenheten
Terese Karlqvist	planarkitekt	Planenheten
Maria Legars	kommunantikvarie	Planenheten
Marie Edling	landskapsarkitekt	Planenheten
Oscar Haeffner	trafikplanerare	Planenheten
Anna-Karin Gillström Romanus	bygglovsarkitekt	Bygglovsenheten
Jonas Nilsson	miljöplanerare	Miljöenheten
Emma Nilsson	VA-ingenjör	Nacka vatten och avfall AB
Stefan Svensson	lantmätare	Lantmäterienheten

Planenheten

Susanne Werlinder  
Planchef

Terese Karlqvist  
Planarkitekt