

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela planområdet.

GRÄNSER

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser

- LOKALGATA Lokaltrafik
- GC-VÄG Gång- och cykelväg

Kvartersmark

- C Område för centrumändamål, exempelvis kontor, handel, kultur, utbildning, café, vård mm. Utbildning avser gymnasial eller eftergymnasial utbildning. Vård avser dagligvård.
- E Tekniska anläggningar, tryckstegringsstation
- E₂ Tekniska anläggningar, trafiksignalanläggning

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

- +0.0 Föreskriven höjd över nollplanet

BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

- Marken får endast byggas under med körbart bjaklag
- U Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar

MARKENS ANORDNANDE (utformning av kvartersmark)

Utfart, stängsel

- Körbär utfart får inte anordnas

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

Utformning

Utformning av bebyggelse, markens anordnande mm, ska i huvudsak följa Kvalitets- och gestaltungsprogram Sicklaön 346:1. Understruken text på sid. 6, 12 och 14 ska följas.

- +37,5 Högsta totalhöjd i meter över nollplanet. Utöver högsta totalhöjd får mindre byggnadsdelar, som t.ex. skorsten, ventilationshuv och dyl. uppföras.

Byggnadsteknik

- 20,0 Lägsta schaktningnivå i meter över nollplanet

Byggnaderna ska grundläggas på ett sådant sätt att de inte skadas och att våning under markyta inte kan vattenfyllas vid eventuellt ledningsbrott.

STÖRNINGSKYDD

Byggnader ska utformas så att ljudnivån i kontorslokaler inte överstiger 40dBA ekvivalent och 50dBA maximalt. Lokaler för vård, utbildning och hotell får endast inrättas där ljudnivån inte överstiger 30 dBA ekvivalent och 45 dBA maximalt (nattetid).

Byggnaderna ska utformas så att stömljud inte överstiger 30dBA (LpmaxSLOW) i utrymmen för sömn och vila (hotellrum mm) och 40dBA (LpmaxSLOW) för kontor. Byggnaderna ska utformas så att vibrationer inte överstiger 0,4 mm/s komfortvägvd vibrationshastighet på grund av trafik inklusive spåravn och buss.

RISKSKYDD

Obebyggd mark inom ett avstånd på 25 meter från Sicklavägen får inte utformas på ett sätt att den uppmuntrar till stadigvarande vistelse.

Vård- och utbildningslokaler får inte inrymmas i lokaler som vetter mot och ligger närmre Sicklavägen än 25 meter.

Fasader som vetter mot och är placerade inom 25 meter från Sicklavägen ska utföras i lägst brandteknisk klass E1g0. Fönster och glaspartier i dessa fasader ska utföras i lägst brandteknisk klass EW30. Risken för brandspridning in i byggnaden ska begränsas under den tid det tar för personer att utrymma utsatta byggnadsdelar eller nå säker plats (30 min).

Utrymning från byggnaderna ska vara möjlig bort från Sicklavägen.

Byggnadernas friskluftsintag ska riktas bort från Sicklavägen.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetid

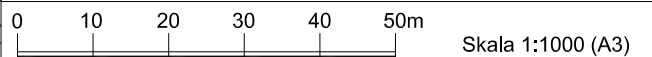
Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft

ILLUSTRATION

Planerad tvärsparväg

Illustrationstext

Illustrationslinje



**Detaljplan för Sicklaön 346:1 m.fl.
Kontor Uddvägen
i Nacka Kommun**
Planenheten i maj 2014, reviderad i augusti 2014

Till planen hör:
Planbeskrivning
Fastighetsförteckning
Kvalitets- och gestaltungsprogram

DP 565

Angela Jonasson
Tf Planchef

Christian Rydberg
Planarkitekt

KFKS 2012/148-214
Projektnr. 9218

Tillstyrkt av MSN 2014-10-15 § 256
Antagen av KF 2015-03-23 § 75
Laga kraft 2015-04-22



Kontor Uddvägen

Detaljplan för fastigheten Sicklaön 346:1 m.fl., Västra Sicklaön, Nacka kommun



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

Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ny bebyggelse för kontor och handel mm. inom fastigheten Sicklaön 346:1, ett läge med goda kommunikationer och närhet till service, bostäder och andra arbetsplatser. Byggnaderna ska förädla området med ett stadsmässigt kvarter och en välkomnande entré till Nacka. Planområdet är en del av området kring Fanny udde på västra Sicklaön som enligt översiktsplanen *Hållbar framtid i Nacka* (2012) ska förändras från ett slutet verksamhetsområde till en mer sammanhängande och tät stadsdel där arbetsplatser blandas med bostäder och service. Områdets kontakt och samspel med kringliggande miljöer och pågående projekt, såväl i Hammarby sjöstad som i Sickla, är av stor vikt och ska beaktas.

Handlingar och innehåll

Planförslaget är upprättat enligt nya plan- och bygglagen (2010:900).

Detaljplaneförslaget omfattar följande handlingar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Kvalitets- och gestaltungsprogram

Detaljplaneförslaget grundas på följande underlag:

- Miljöredovisning (Nacka kommun, 2014)
- Trafikutredning (Ramböll, 2014-05-15)
- Bullerutredning (WSP, 2014-03-19)
- Riskanalys (Brandskyddslaget, april 2014)
- PM Geoteknik (COWI, 2013-10-24)
- Dagvattenutredning (COWI, 2013-10-31)
- Luftkvalitetsutredning (Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund, juni 2013)
- Parkeringsutredning (Atrium Ljungberg och Nacka kommun, maj 2014)
- PM Brandskydd i fasad mot Sicklavägen (Brandskyddslaget, 2014-09-09)

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning.....	2
2. Förutsättningar.....	3
3. Planförslaget.....	12
4. Konsekvenser av planen.....	22
5. Så genomförs planen.....	28

1. Sammanfattning

På en begäran om planbesked från ägaren till fastigheten Sicklaön 346:1, Atrium Ljungberg AB, nedan kallad ALAB, beslutade Miljö- och stadsbyggnadsnämnden 2012-02-15 § 51, att lämna positivt besked för en planläggning för kontor och handel på fastigheten.

Det huvudsakliga syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnation inom fastigheten Sicklaön 346:1 för centrumändamål så som kontor och handel, i ett läge med goda kommunikationer och närhet till service, bostäder och andra arbetsplatser. Kvarterets nya utförande ska förädla området kring Fanny udde och skapa en välkomnande entré till Nacka.

I planen föreslagen byggrätt bedöms kunna utnyttjas för ca 26 000 - 27 000 m² BTA (ovan mark), uppdelat på en större och en mindre byggnad. Bebyggelsen ska i huvudsak rymma kontor och mindre kommersiella verksamheter så som butiker och servering, men även utbildning och vård anses kunna tillföra en önskvärd variation till området och möjliggörs därför i planen. Det är av yttersta vikt att ansträngningarna med att skapa en attraktiv gestaltning av denna plats - porten till Nacka, fortsätter.

Området berörs av flera pågående projekt och planprocesser. Detaljplanen utformas med hänsyn tagen till dessa för att uppnå en sammanhängande och fungerande stadsdel. Detaljplanen är del av stadsbyggnadsprojektet Kontor Uddvägen som är ett byggherreprojekt och som inte ska belasta den kommunala ekonomin. Exploateringen i projektet ska bidra till de gemensamma anläggningar som behövs för att utveckla västra Sicklaön i enlighet med översiktsplanen *Hållbar framtid i Nacka* (2012).

2. Förutsättningar

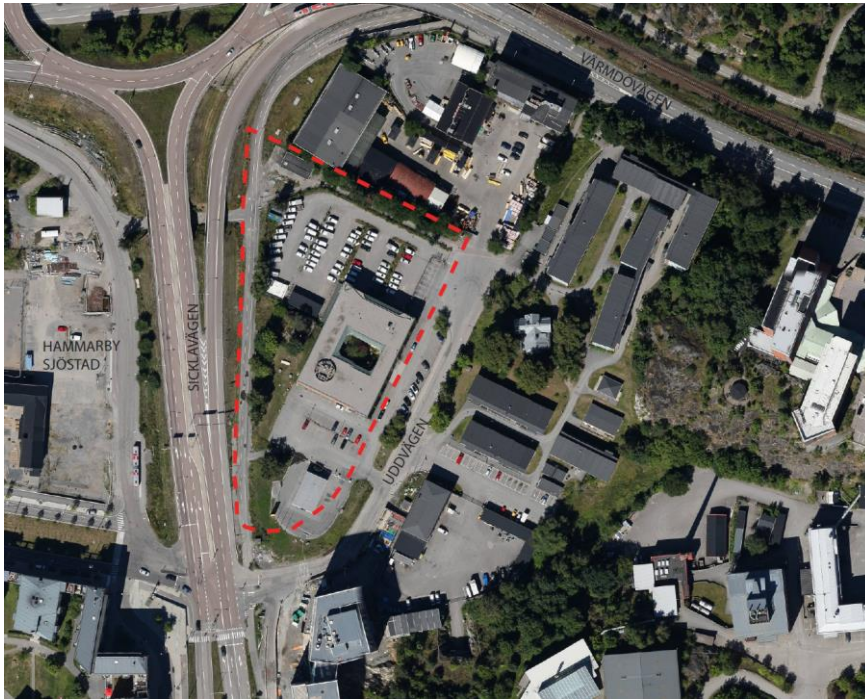
Läge, areal & markägförhållanden

Planområdet ligger på västra Sicklaön, i området kring Fanny udde, mellan Hammarby sjöstad och Sickla köpkvarter.

Det ca 12 000 m² stora planområdet utgörs i huvudsak av fastigheten Sicklaön 346:1. Planområdet omfattar även delar av den kommunägda fastigheten Sicklaön 40:12, som utgörs av allmän platsmark för gata och park, liksom kommunens fastighet Sicklaön 82:3 i nordväst innehållande kommunens tryckstegringsstation för vatten. Planen omfattar dessutom delar av Trafikverkets vägfastighet Sicklaön 83:3 som gränsar mot Sicklaön 346:1 i väster utmed Sicklavägen.

I söder och öster omgärdas planområdet av Uddvägen, allmän plats och gatemark som igår i kommunägda Sicklaön 40:12. Uddvägen omfattas av det parallellt pågående planarbetet med en förlängning av Tvärbanan från Sickla Udde till Sickla station. Norr om planområdet ligger fastigheten Sicklaön 82:1 som ägs av Nacka Port AB och går under benämningen Klinten. Fastigheten används i dagsläget för bland annat handel av byggvaror. Fastigheten har fått positivt planbesked, vilket innebär att kommunen ska påbörja en planprocess och därigenom utreda lämplig utformning av bebyggelse för kontor, andra verksamheter och möjligen en andel bostäder.

Uddvägen angränsar i sin tur mot Trafikverkets fastighet Sicklaön 83:3 och mot Sicklaön 83:32 som också den ägs av ALAB och består av två oberoende delar. På den södra delen är kontorsbyggnaden Sickla Front under uppförande och ska vara färdigt i slutet av 2013. Den norra delen ligger nordost om planområdet och har under det senaste decenniet varit upplåten till Stiftelsen Stockholms Studentbostäder för tillfälliga studentbostäder i bostadsmodulform.



Flygbild över planområdet



Planområdets ungefärliga avgränsning och angränsande fastigheter

Översiktlig planering

Regionplan och översiktplan

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFS 2010) pekas västra Sicklaön ut som del av den centrala regionkärnan. Detta befästs i gällande översiktplan *Hållbar framtid i Nacka* (2012), där kommundelen ifråga innefattas av stadsbyggnadsstrategin ”Skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön”. Tätheten beskrivs med närhet till såväl service, arbete och medmänniskor, som grönområden och rekreation. En blandad stadsdel beskrivs innehålla bostäder, arbetsplatser och service liksom attraktiva mötesplatser. Planförslaget går i linjer med översiktplanens intentioner.

Fördjupad översiktplan för Sickla 2000

Den fördjupade översiktplanen antogs av kommunfullmäktige 1999. I planen föreslås hela området Fanny udde för bostäder och verksamheter. I övrigt föreslås i tillämpliga delar att byggnader ska placeras med entréer mot gatan och att ny bebyggelse ska utformas med hänsyn till det framträdande läget vid Nackas entré.

Visionen är att denna del av Sickla ska bli en hållbar stadsdel genom att ta tillvara områdets unika förutsättningar med natur, skärgårdskontakt och närhet till Stockholms innerstad. Det kulturhistoriska arvet och befintliga verksamheter är en förutsättning för områdets framtid. Stadsdelen ska tilltala en mångfald av människor att bo, arbeta, utvecklas och vara i. Den fördjupade översiktplanen har arbetats in i gällande översiktplan *Hållbar framtid i Nacka* (se Stadsbyggnadsstrategi *Skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön*) och är inte längre aktuell som separat dokument.

Stadsbyggnadsidé Entré Sickla

Under 2008 och 2009 togs *Entré Sickla* fram; en stadsbyggnadsidé med ambitionen att visa hur kommunen vill se området på lång sikt med utgångspunkt i tre teman; gröna stråk, kommunikationsstråk/mötesplatser och smart täthet. Stadsbyggnadsidén ska utgöra grunden för den framtida identiteten för sydvästra Sicklaön och har också den arbetats in i gällande översiktplan.

Detaljplaner

För planområdet gäller S52 från 1967. Planen omfattar Sicklaön 346:1 och Uddvägen (del av Sicklaön 40:12) i sin helhet med markanvändningarna industri och parkering i kvartersmark samt park och gata på allmän plats. Planen omfattar även fastigheten Sicklaön 82:1 med markanvändningarna industri och parkering, samt del av Sicklavägen (tidigare Hammarby Fabriksväg) som trafikområde.

I övrigt gäller DP 219 från år 2000, en planändring tillhörande S52, för planområdets södra del. Planen föreskriver industri och upprättades med syfte att för en begränsad tidsperiod möjliggöra drift av bensinstation med tillfälligt bygglov på platsen.

Genomförandetiden har gått ut för båda planerna.

Till stadsplan 52 hör tomtindelning Kvarteret Dagakarlen från 1968 (akt 0182K-5654) som omfattar fastigheten Sicklaön 346:1 i sin helhet. Fastighetsplaner och tomtindelningar enligt den upphävda plan- och bygglagen (1987:10) gäller sedan införandet av den nya plan- och bygglagen (2010:900) som detaljplanebestämmelser i gällande detaljplan enligt 4 kap. 18§.

Den nya detaljplanen ersätter de delar av ovan beskrivna detaljplaner som ligger inom det angivna planområdet. Tillhörande fastighetsindelingsbestämmelser, ursprungligen fastställda som tomtindelning för kvarteret Dagakarlen från 1968 (akt 0182K-5654), upphävs och upphör således helt att gälla.

Trafikplaner

Danvikslösen är ett vilande planarbete inom både Nacka kommun och Stockholms stad. I Nacka kommun var fyra detaljplaner på samråd under 2005 och 2007. Planförslagen syftar till att möjliggöra utbyggnad av nya väg- och spårtrafikanläggningar längs gränsen mellan Nacka och Stockholm från Danvikstull i nordväst till Lugnets trafikplats med del av Värmdöleden, Värmdövägen och Sicklavägen i sydost.

Trafikverket planerar en Östlig förbindelse genom tunnel i Stockholmsområdet. Den Östliga förbindelsen ska ansluta till Södra Länken i tunnlar under Nobelberget. Detaljplaner för den tidigare planerade Österleden finns laga kraftvunna sedan mitten av 1990-talet och en ny förstudie togs fram 2006. Sedan sommaren 2012 arbetar Trafikverket med en åtgärdsvalsstudie (ny process enligt lag fr.o.m. 2013-01-01) för förbindelse och tillgänglighet mellan östra Stockholm, Lidingö, Nacka och Värmdö. Åtgärdsvalsstudien planeras att vara klar under 2013 och resulterar sannolikt i ett förslag till fortsatt arbete med en Östlig förbindelse. Trafikverket äger mark öster om planområdet för Tvärbanan, som är tänkt att användas för etablering av bodar och byggteknisk utrustning under byggnation av en eventuell Östlig förbindelse.

Reservat/Servitut

Södra hörnan av fastigheten Sicklaön 346:1 är belastad med ett servitut för kommunens fastighet Sicklaön 40:12 för anläggande av trafikanläggning.

En avloppstunnel löper i nordsydlig riktning genom planområdet och belastar Sicklaön 346:1 och 82:1. Tunneln tillhör Fortum Värme AB och används för att pumpa renat avloppsvatten från Henriksdals reningsverk till Hammarbyverket i Hammarby Sjöstad där det omvandlas till fjärrvärme och sedan pumpas tillbaka till Henriksdal. Tunneln ligger på drygt 30 meters djup under havets medelnivå och har en area på 8 m². Till ledningsrätten för tunneln (akt 0182K-84/66) hör en skyddszon på 10 meter som sträcker sig från tunnelns tak och uppåt, där de tjänande fastigheterna inte får uppföra byggnad eller annan anläggning utan medgivande från ledningsrättsinnehavarna. Tunneln påverkas inte av detaljplanen, men skyddas med en bestämmelse om lägsta nivå för schaktning och varsamhet vid sprängnings- och byggnadsarbeten.

Andra projekt som berör planen

Området berörs av flera pågående projekt och planprocesser som ska beaktas, t ex Danvikslösen (vilande), Nobelberget (vilande) och Sickla Front (Kinnarpsplanen), liksom av

de sista etapperna av utbyggnaden av Hammarby sjöstad inom Stockholms stad. På grannfastigheten Sicklaön 82:1 (Klinten) har kommunen under våren 2014 påbörjat planarbetet med att utreda lämplig utformning av bebyggelse för kontor, andra verksamheter och möjligen en andel bostäder. Vidare måste hänsyn tas till den planerade utbyggnaden av Tvärbanan från Sickla udde till Sickla station i det parallella projektet Tvärbanan till Nacka. Kontor Uddvägen ska betraktas ur helhetsperspektiv ihop med närliggande projekt för att uppnå en sammanhängande och fungerande stadsdel.

Kulturhistoriska intressen

Planens utbredning ligger inte inom område av riksintresse för kulturmiljövården. Inga kända fornlämningar berörs av projektet. Däremot omges fastigheten av två enskilda byggnader av kulturhistoriskt intresse, utpekade i bl.a. kommunens kulturmiljöprogram (s. 277). De berörs inte av projektet direkt, men har anknytning till platsens historia och har värden för närmiljön.



Utsiktsbild mot Fanny udde tagen före sjösänkningen 1918



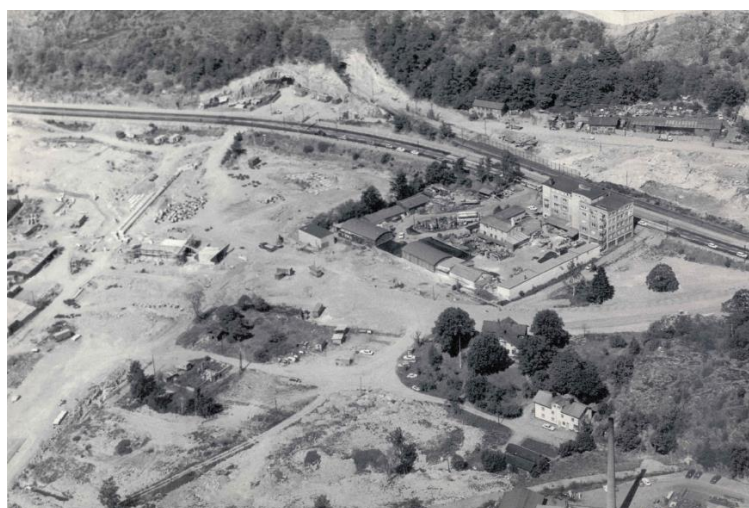
Villa Fanny udde

Namnet Fanny udde härrör från den udde i Hammarby sjö som fanns på platsen fram till sjösänkningen 1918. Sommarnöjet Fanny udde byggdes 1877 av bagarmästaren Anders Richard Westerdahl, som enligt tidens sed hade döpt stället efter hustrun. Villan Fanny udde, med detaljer i s.k. schweizerstil och rester av dess park finns kvar strax öster om planområdet på Uddvägen.

Planområdet gränsar i norr mot industrifastigheten Sicklaön 82:1 som omfattar en f.d. färgfabrik, kallad Klinten, med kulturhistoriskt värde. Byggnaden fick sin nuvarande karaktärsfulla färgsättning i början av 1950-talet. Den rutmönstrade färgfältsindelningen anknyter till 1950-talets vurm för geometriska fasaddekor, men var samtidigt en tydlig reklampelare för verksamheten. För många är byggnaden en välbekant profil, då den syns både från motorvägen till Nacka/Värmdö och från Värmdövägen som utgör entrén till Sickla.



Färgfabriken "Klintens" 1950-talsfasad mot Värmdövägen



Fanny udde på 1960-talet. 1800-talsvillans tak syns bland träden söder om färgfabrikens inbägnade område, rester av udden till vänster. Lugnets trafikplats och Värmdöleden var ännu inte byggda.

Planområdet omfattar enligt kommunens *Grönstrukturprogram* (2011) ingen värdefull natur. Däremot belyser programmet allmänt vikten av att vegetation och grönytor, sett till både ekologiska och rekreativa värden, inte ska behandlas separat utan betraktas som ett fundament och som ett verktyg för hållbar stadsutveckling.

Nacka kommuns *Kustprogram* (2011) berör som namnet antyder endast kustområdena och är således inte relevant för denna detaljplan.

Riksintressen enligt 3, 4 och 5 kap Miljöbalken

Området berörs av riksintressen för kommunikationer i form av Saltsjöbanan, Sicklavägen (länsväg 260), Södra Länken och Värmdöleden, där de tre sistnämnda är statliga vägar och av riksintresse på grund av att de är länkar mellan det nationella vägnätet och Stadsgårdshamnen, en hamn av riksintresse. Även reservatet för framtida Östlig förbindelse klassas som riksintresse för kommunikationer och bör beaktas.

Planförslaget innebär inte att någon nu gällande miljö kvalitetsnorm överskrids. Se bilagd miljöredovisning.

Mellankommunala intressen

Med endast Sicklavägen som åtskiljande element ligger planområdet i direkt anslutning till Hammarby Sjöstad och Stockholm stad. Samordning och dialog med Stockholm stad anses vara av stor vikt för att uppnå goda kopplingar och en harmonisk övergång mellan kommunerna på ett sätt där någon gräns inte märks och stadsdelarna tillsammans utgör en helhet. De gemensamma intressena rör sig således om skala och arkitektoniska uttryck, användning av bebyggelse, trafiklösningar i korsningen över Sicklavägen samt gemensamma lösningar för vatten och avlopp, där både Stockholm stad och Stockholm vatten är viktiga parter.

Området idag

Topografi, vegetation, geologi och markföroreningar

Planområdet är relativt plant och utgörs förutom av befintlig byggnad i huvudsak av hårdgjorda ytor för parkering. Fastighetens södra del avslutas med en grässlätt om cirka 3 meter ner mot Uddvägen. Viss vegetation finns i form av träd längs gränsen mot norr och väster. Hela fastigheten utgör ett ianspråktaget område.

Till skillnad från intilliggande Uddvägen ligger planområdet delvis på berg och bärigheten är förhållandevis god. Det föreligger inga stabilitetsproblem inom planområdet, men viss marksättning i södra delen mot Uddvägen.

Förhöjda halter av kvicksilver, barium, zink, kadmium, koppar och bly har påträffats inom planområdet. Marken måste saneras så att riktlinjerna för mindre känslig markanvändning kan underskridas innan nya bebyggelsen uppförs. Saneringen ska utföras i samråd med tillsynsmyndigheten. Anmälan om schakt i förorenad mark och provtagning ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

Befintlig bebyggelse

Fastigheten Sicklaön 346:1 är idag bebyggd med en tre till fyra våningar hög kontorsbyggnad från tidigt 80-tal. För genomförandet av den nya detaljplanen förutsätts att den nuvarande hyresgästen flyttar och befintlig byggnad rivs. I södra delen låg tills nyligen en obemannad bensinstation. Avflyttning och rivning skedde under 2013. Marksanering har ombesörjts av bensinbolaget.

På den södra delen av tudelade Sicklaön 83:32, söder om planområdet, är en större kontorsbyggnad under uppbyggnad. Färdigställande och inflyttning är planerat till januari 2014. Byggrätten tillåter kontor och handel i högst åtta våningar.

Södra delen av Trafikverkets fastighet Sicklaön 83:3 är bebyggd med en garage- och kontorsbyggnad intill Uddvägen. Byggnaden omgärdas av en större asfalterad uppställningsyta, en långsträckt carport samt en in- och utfart till drift- och underhållstunnel för Södra Länken. Den norra delen är upplåten för tre paviljongbyggnader i två våningar, för tillfälliga studentbostäder. Till dem hör tillhörande cykelställ, mindre förrådsbyggnader

och parkeringar. En fjärde byggnad med studentbostäder sträcker sig över gränsen till den norra delen av den tudelade fastigheten Sicklaön 83:32. Utöver den delade byggnaden omfattar fastigheten fyra paviljongbyggnader i tre till fyra våningar som också är upplåtna för tillfälliga studentbostäder. För samtliga studentbostäder gäller tidsbegränsade bygglov som löper ut i september 2015. Intill Uddvägen på samma fastighet står villa Fanny udde, 1800-talsvillan som beskrivs under kulturhistoriska intressen.



Tillfälliga studentbostäder på Uddvägen

Fastigheten Sicklaön 82:1 norr om planområdet är bland annat bebyggd med den industribyggnad som går under benämningen Klinten och beskrivs under *kulturhistoriska intressen* i detta kapitel. I övrigt utgörs fastigheten av en större lagerlokal, mindre förrådsbyggnader och uppställningsytor närmast Uddvägen.

Service

Planområdet ligger på gångavstånd till både Sickla köp kvarter och Hammarby Sjöstad med varierat utbud av service, kultur, utbildning, butiker, restauranger mm.

Gator och trafik

Biltrafik

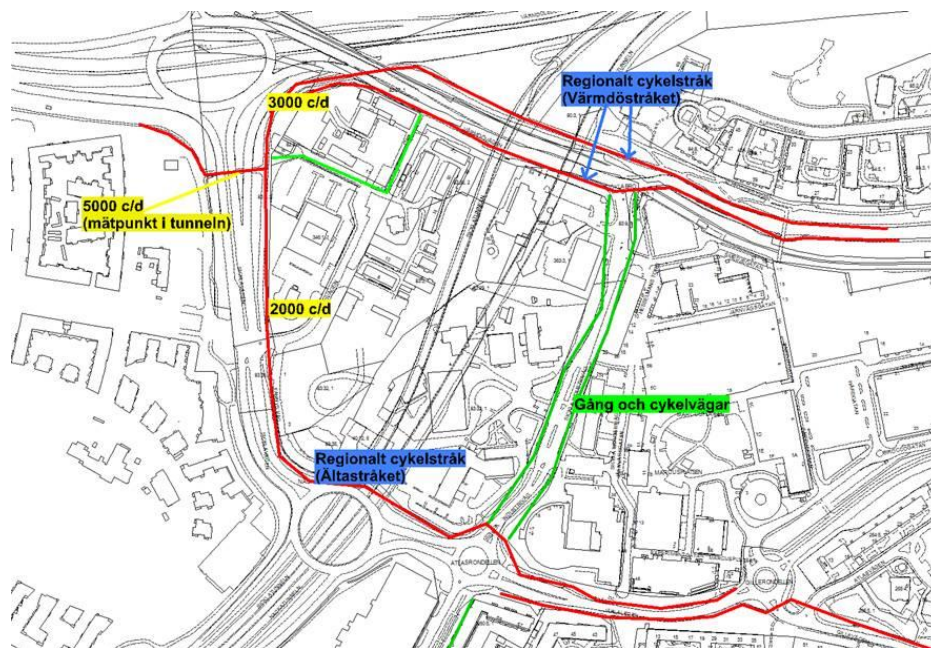
Sicklavägen är en huvudled som är del av väg 260 som knyter samman Järsla och Sickla köp kvarter med Värmdövägen och Stockholms innerstad. En trafikutredning har genomförts (Uddvägen trafikutredning, Ramböll, 2013-09-09) Hastigheten på Sicklavägen är 50km/h och trafikmängderna (vardagsdygnstrafik, vmd) är år 2013 ca 17300. Uddvägen, en mindre återvändsgata bedöms samma år ha en trafikmängd på ca 500 vmd. Den allmänna trafiken följer regionens dygns- och veckovariationer med störst trafik in mot Stockholm måndag till fredag morgon och ut från Stockholm sent vardagseftermiddagar.

Parkering

I dagsläget är det parkeringsförbud både längs angränsade del av Sicklavägen och längs hela Uddvägen. Parkering i anslutning till området sker på kvartersmark.

Gång- och cykeltrafik

Planområdet berörs av det regionala cykelstråket (Värmdöstråket) som går längs Värmdövägen och under Sicklavägen till Hammarby Sjöstad. Ältastråket går längs planområdets västra sida efter att det korsar Uddvägen och innan det länkas samman med Värmdöstråket vid tunneln till Hammarby Sjöstad. Trottoar finns längs Uddvägens västra sida. Denna sammanlänkas sedermera med den gång som sträcker sig mellan Sicklaön 82:1 och 83:32 till Värmdövägen.



Cykelkarta som visar stråk runt planområdet

Kollektivtrafik

Planområdet har närhet till flera allmänna kommunikationer. Inom en radie på ca 300 meter finns buss 71 och 74 på Båtbyggargatan i Hammarby sjöstad, bussar på Värmdövägen och Sickla Industriväg, Saltsjöbanans station vid Sickla och Tvärbanans hållplats Sickla udde.

Det parallellt pågående projektet med en förlängning av Tvärbanan från Sickla Udde längs Uddvägen till Sickla station påverkar i allra högsta grad det aktuella planområdet. Planens utformning sker därför i samarbete med Stockholms Läns Landstings Trafikförvaltning, Trafikverket och Stockholms kommun.

En framtida tunnelbanelinje till Nacka bedöms få en station i närliggande Sickla Köp kvarter. Beslut om linjens sträckning och stationernas lägen fattas troligen i slutet av 2013.

Buller

Planområdet utsätts i dagsläget för buller från olika källor. Bullersituationen varierar därför inom området, både sett till karaktär och styrka. En bullerutredning har genomförts av WSP

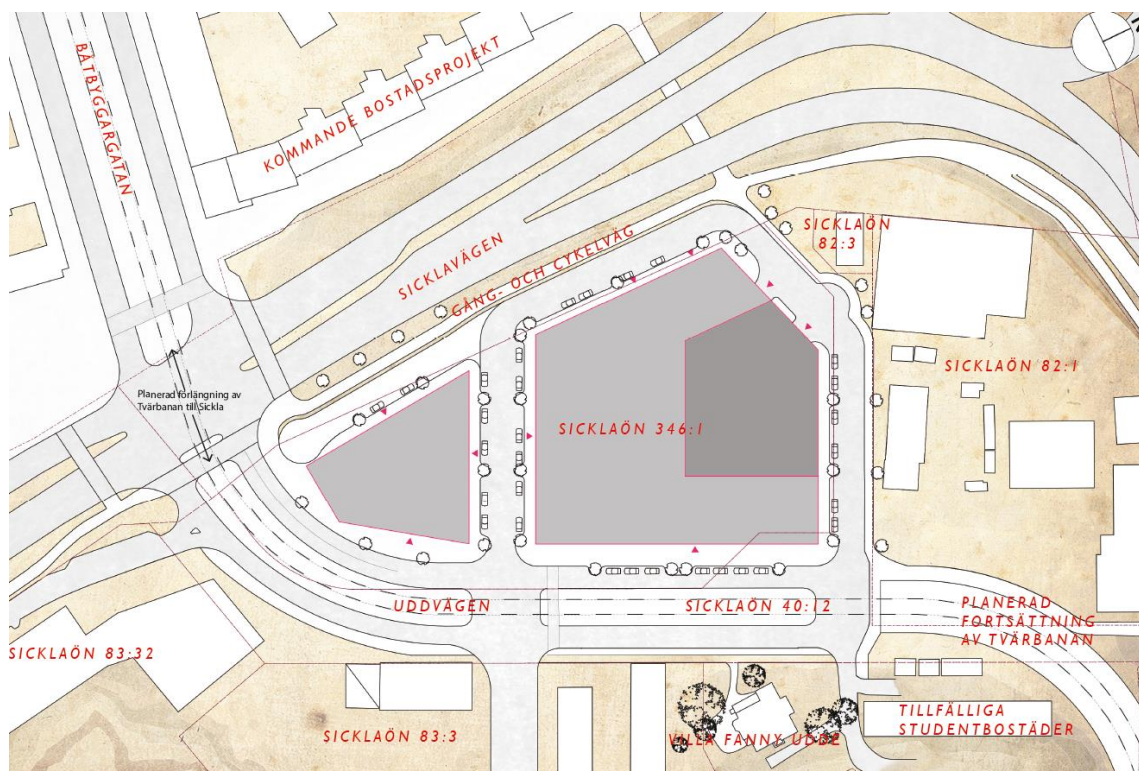
Akustik (TR 10182257_01 Bullerutredning Sicklaön 341:1, Uddvägen, Nacka). Resultaten av utredningen redovisas under rubrik *Buller* i kapitel 4. *Konsekvenser av planen*.

Teknisk försörjning

Vatten-, spillvatten- och dagvattenledningar finns utbyggda inom och i anslutning till planområdet. Kommunens huvudmottagning (tryckstegringsstation) av vatten finns på fastighet Sicklaön 82:3 i norra delen av planområdet. Distributionsledningar till kommunens vattentorn på Sicklaön liksom kommunens huvudspillvattenledning korsar och går parallellt med föreslaget planområde. Förbindelserna är avgörande för Sicklaöns spillvattenavledning och vattenförsörjning. I angränsande område finns ett stort antal ledningar för vatten och avlopp med stora upptagningsområden. Samordning med ny- och omläggningar i andra aktuella projekt är nödvändigt för att hitta långsiktigt hållbara lösningar.

Planområdet är anslutet till ledningsnätet för el, tele och fjärrvärme. Ledningsnät för optofiber/kabel-tv finns i närheten. Hanteringen av samtliga ledningstyper kommer att beaktas i kommande detaljprojektering.

3. Planförslaget



Illustrationsplan över tillkommande bebyggelse

(Om inget annat anges så har det bildmaterial som redovisas under denna rubrik tagits fram av Scheiwiller Svensson Arkitektkontor AB)

Nya byggnader

Planförslaget bygger på ett förslag från Scheiwiller Svensson Arkitektkontor som anlåtats av fastighetsägaren. Förslaget har bearbetats för att nå en struktur och en arkitektonisk utformning som bedöms bemöta platsens möjligheter och förutsättningar.

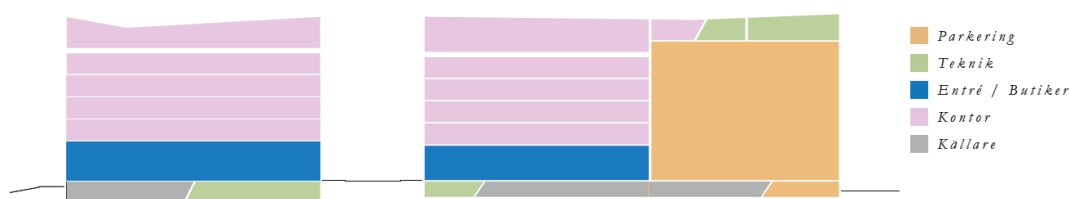
Användningen av bebyggelsen i kvarteret betecknas C för centrumändamål, innehållande exempelvis kontor, handel, kultur, utbildning, café, vård mm. Eftersom tillgång till gårdsmiljö saknas ska utbildning avse gymnasial eller eftergymnasial utbildning. Vård avser dagligvård.

Bebyggelsen utgörs av två byggnadskroppar, som hålls isär av en ca 18 meter bred tvärgata. Byggnaderna skiljs åt tydligt i volym, men bildar tillsammans ett sammanhängande kvarter. Volymerna är orienterade i nord-sydlig riktning, det mindre huset i söder och det större i norr.



Perspektivskiss på de två volymerna från Sicklavägen i väst, men tänkbar fasadutformning

Det södra huset får en byggnadsarea på ca 1250 m² per plan i sex våningar. Den norra byggnaden får samma höjd, en byggnadsarea på ca 5300 m² per plan och förses med ett atrium i dess mitt. Byggnaderna utformas med flexibla planlösningar där bottenplanet anpassas för handel och publika verksamheter, medan resterande våningar lämpar sig för kontorsverksamheter i olika storlekar. Kontorsplatserna beräknas, beroende på utformning, uppgå till 900-1200 stycken. Ett parkeringsgarage förläggs till den norra byggnaden med in- och utfart mot nordväst.



Programsektion över byggnadsvolymerna sett från Uddvägen

Hushöjderna regleras med bestämmelse om högsta tillåtna totalhöjd över nollplanet. Byggnadernas höjd bedöms samspela väl med kontorsbebyggelsen på grannfastigheten Sicklaön 83:32 och den planerade bostadsbebyggelsen på andra sidan Sicklavägen.

För att främja variationen i stadsbilden ska byggnaderna skiljas åt i fasadutformning och/eller färgsättning, men samtidigt ha ett gemensamt uttryck i material och karaktär som domineras av tegel och glas. Lekfull fönstersättning och indrag i takvåningen bidrar till ett spännande och tilltalande uttryck. Det södra husets hörn mot korsningen Sicklavägen och Uddvägen framhålls genom sin mycket höga inglasade bottenvåning som skapar en välkommande entré in till kvarteret. Bottenvåningarna hålls generellt öppna i fasad och karaktäriseras av publik tillgänglighet där utrymme bereds för lokaler för service eller dyl. Planen ska möjliggöra någon form av dagligvarubutik och annan närservice i bottenvåningen på den nya bebyggelsen.

För att bygga vidare på den täta och stadsmässiga strukturen i Hammarby sjöstad står båda byggnaderna med fasaderna i linje med trottoaren, som i sin tur ska utgöra en belyst och trygg entrézon till kvarteret och byggnadernas samtliga funktioner. Det gäller för kvarterets samtliga sidor, varför parkeringsanläggningen med in- och utfart mot norr ska integreras i samma formspråk som övriga huskropparnas bottenvåning. Grannfastigheten i norr, Sicklaön 82:1, fick hösten 2013 positivt planbesked och kommunen har under våren 2014 påbörjat en planprocess för att utreda lämplig utformning av bebyggelse för kontor, andra verksamheter och möjligen en andel bostäder. Med hänsyn till denna framtida bebyggelse är det av stor vikt att norrgaveln och lokalgatan inte upplevs som en baksida. Ljusförhållanden, utsikter och entrémiljö för ett anslutande kvarter i norr har därför en viktig faktor vid gestaltning och projektering. Se bifogat kvalitets- och gestaltungsprogram.



Idéskiss på hur den norra gaveln kan integreras genom formspråk och lokaler i bottenplan.

I planområdets sydvästra hörn kommer en trafiksignalanläggning för korsningen Sicklavägen/Uddvägen uppföras. Ytan för användningen E₂ Tekniska anläggningar, trafiksignalanläggning.

Stadsbild

Kvarteret runt Fanny udde är i dag ostrukturerat och glest bebyggt med byggnader utan tydliga kopplingar sinsemellan eller till gaturummet. I föreslagen plan ersätts den indragna och solitära byggnaden på Sicklaön 346:1 med ett fullskaligt kvarter där fasaden möter gatan. Bebyggelsen tillför en ny skala till kvarteret och ett nytt riktmärke i den framväxande stadsbilden. Volymerna ska tillsammans med intilliggande byggnader skapa en välkomnande entré till Nacka.

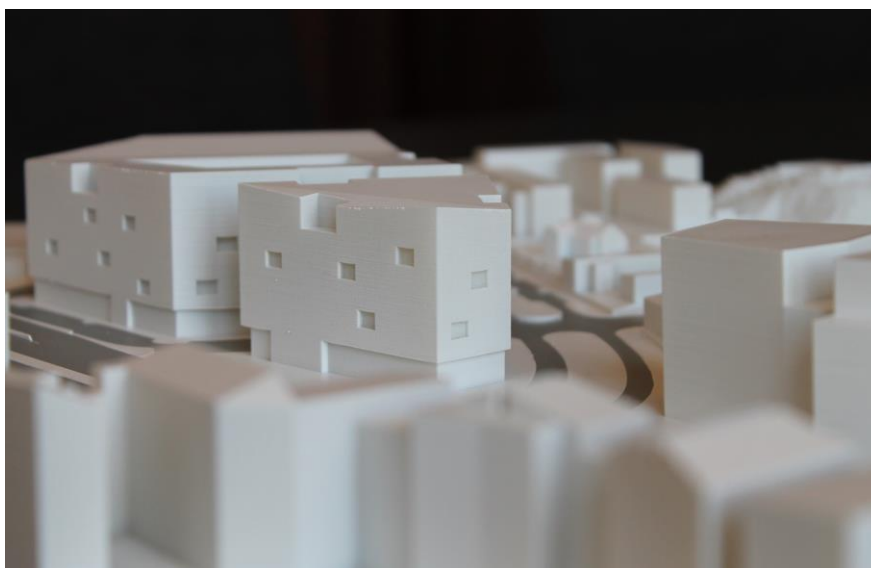


Foto på modell tagen från sydväst med Hammarby sjöstads östligaste kvarter i förgrunden

Både det mindre och större husets växelvisa indelning med täta delar och stora glasade partier ger en spännande visuell interaktion mellan verksamheterna i husen och den omgivande miljön. Tillsammans med den planerade ombyggnationen av Uddvägen, innehållande spårväg, bidrar projektet till en mer urban stadsbild i området.

Mark och växtlighet

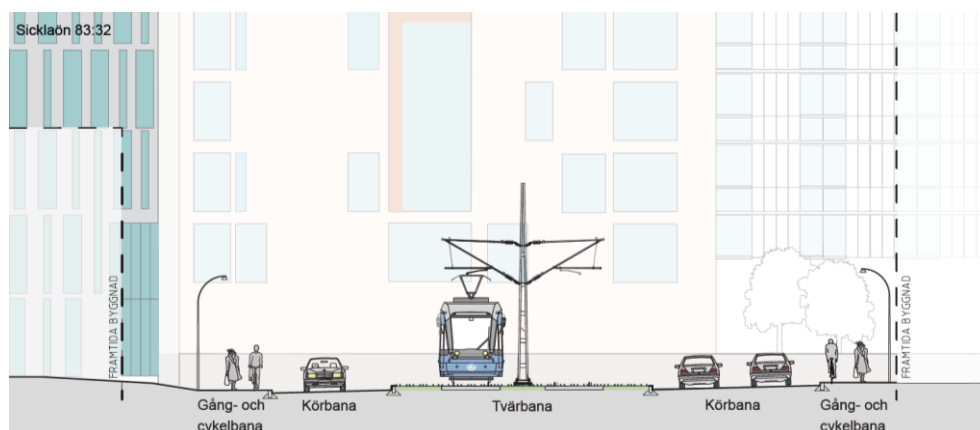
Utbyggnaden kommer innebära en del utjämning av marken för att möjliggöra ett lämpligt möte mellan bebyggelse och gata. I övrigt sker utbyggnad på redan ianspråktagen mark och mycket små mängder vegetation kommer avlägsnas.

Markföroreningar är kända, framför allt i planområdets södra delar. Sanering ska ske innan ny bebyggelse kan uppföras. Läs under rubrik *Mark och växtlighet* i kapitel 4. *Konsekvenser av planen.*

Gator och trafik

Biltrafik

Uddvägen, som planläggs i detaljplanen för Tvärbanan till Nacka, förblir en lokalgata utan genomfart, men rustas till en högre kapacitet än dagens. Längs denna går Tvärbanan i gatans mittremsa. För att möjliggöra in- och utfarter till intilliggande kvarter och fastigheter blir två överfarter nödvändiga. För att främja Tvärbanans framkomlighet kommer den att begära prioritet i korsningarna. Överfarterna kommer att förses med någon typ av signal, såsom rödljus eller wig-wag (gulblinkande varningssignal).



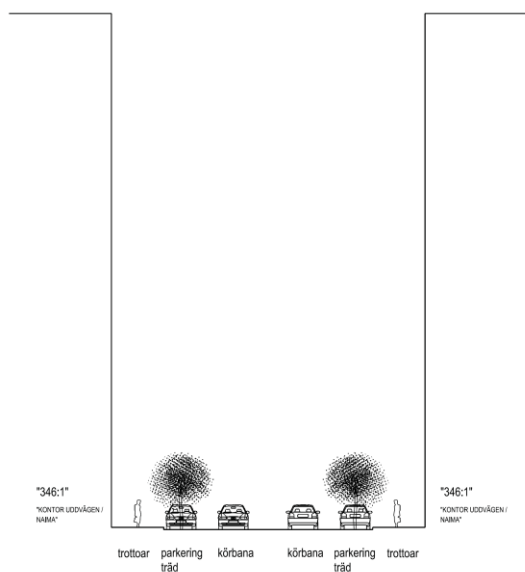
Planerad utformning av Uddvägen vid utfarten mot Sicklavägen. Illustration GRID Arkitektur AB

Inom planområdet sträcker sig en lokalgata runt den större av byggnaderna. Sträckan längs den norra fasaden hålls som allmän plats, för att säkra tillgänglighet till Nacka kommuns tryckstegningsstation. Gatan planeras bli ca 15 meter bred, men förutsätts kunna breddas framöver, beroende på planläggningen av fastigheten Sicklaön 82:1 i norr. Resterande del av gatan är enskild men hålls öppen för allmän trafik. Denna lokalgata skär genom och bryter upp kvarteret, skapar nya platser, tillgänglighet och siktlinjer. På sträckan mellan husen utformas denna gata som ett så kallat gångfartsområde, som bland annat med avvikande

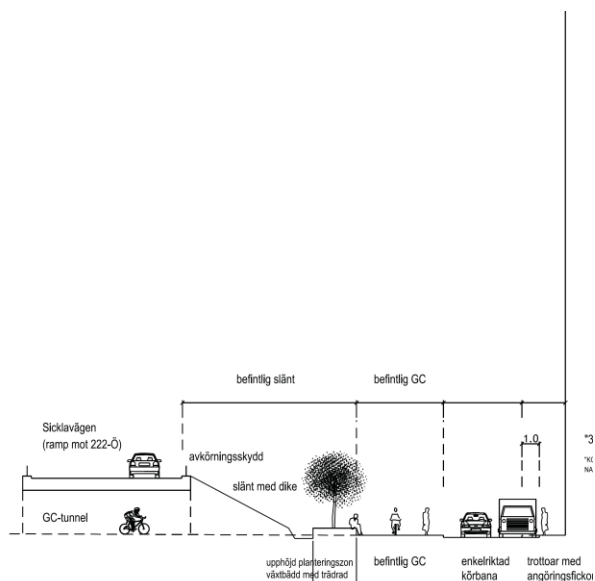


Exempel på gångfartsområde, New Road i Brighton

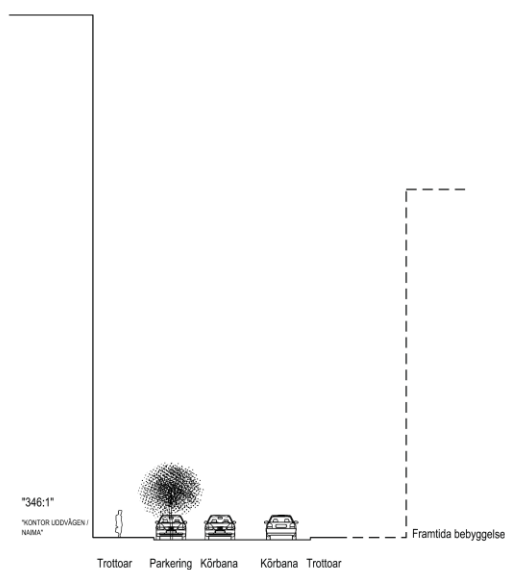
markbeläggning och gatumöblering ska signalera att ett lugnare tempo skall råda. Bredden på gatan varierar mellan ca 15 och 18 meter beroende på entréer, gatumöblering, parkering osv. Utformningen ska inte uppmuntra till genomfartstrafik, men gatan ska hållas öppen för allmän trafik.



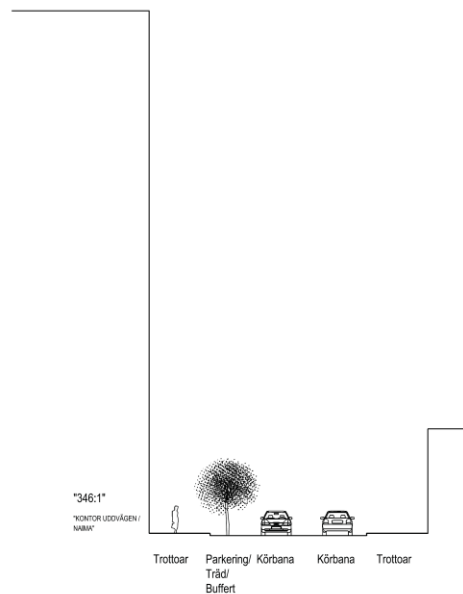
Sektionsskiss över tvärgatan mellan byggnaderna



Sektionsskiss över lokalgatan i väster längs Sicklavägen



Sektionsskiss över lokalgatan i norr mot Sicklaön
82:1



Sektionsskiss över lokalgatan i nordväst mot kommunens tryckstegringsstation

Gång- och cykeltrafik

Kvartersgatan förses med dubbelsidig trottoar på sträckan i norr liksom på tvärgatan mellan byggnaderna. Gatan längs byggnadernas västra sida förses endast med enkelsidig trottoar eftersom den angränsar mot gång- och cykelväg i väster. Gång- och cykelvägen är del av det regionala cykelstråket. Dagens läge och bredd på ca 5 meter förblir oförändrad. Uddvägens södra del förses med separat gång- och cykelbana på båda sidor. Den norra delen av gatan

får dubbelsidig trottoar, medan cykeltrafik sker i cykelkörväg i gatan. Uddvägens utformning ingår i detaljplanarbetet för Tvärbanan till Nacka.

Parkering

Parkeringsbehovet tillgodoses inom fastigheten Sicklaön 346:1 och huvudsakligen med p-platser förlagda till ett parkeringsgarage i den norra byggnaden, med in- och utfart på husets nordvästra gavel. Ett parkeringstal på 12 bpl per 1000 m² BTA har bedömts lämpligt, bland annat utifrån den planerade blandningen av verksamheter, det centrala läget och den goda kollektivtrafikförsörjningen i området. En parkeringsutredning har tagits fram (Atrium Ljungberg och Nacka kommun, maj 2014) i syfte att beskriva och motivera de förutsättningar och åtgärder som möjliggör att antalet parkeringsplatser och därmed bilresandet hålls nere. Parkeringsgaraget ska även tillgodose parkeringsbehov om ca 140 p-platser för intilliggande fastighet Sicklaön 83:32, som också ägs av Atrium Ljungberg AB, vilket regleras genom avtal fastigheterna emellan. Tillsammans ger detta ett totalt behov på ca 460 p-platser.

Med tanke på det centrala läget planeras bebyggelsen utifrån förutsättningen att många besökare och verksamma i de nya byggnaderna kommer att använda cykel som färdmedel till och från området. Gällande cykelparkeringar ska det finnas minst 20 platser per 1000 m² BTA kontor. De förläggs huvudsakligen till parkeringsgaraget, men kan även anordnas utomhus i anslutning till byggnaderna.

Kollektivtrafik

Planen utgår ifrån att Tvärbanan kommer att förlängas till Sickla statin och således trafikera Uddvägen. Avstånd, placering av utfarter mm tar därför hänsyn till ett gaturum som omfattar spårtrafik. I övrigt förväntas de kollektiva trafikförbindelserna öka i takt med att antalet verksamheter och arbetsplatser växer i området. 2013 års Stockholmsförhandling resulterade i att tunnelbaneutbyggnaden till Nacka kommer utgöras av en förlängning av tunnelbanans blå linje från Kungsträdgården, med stationer vid Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla och Nacka C.

Buller

Se rubrik *Buller* i kapitel 4. *Konsekvenser av planen*

Tillgänglighet

De nya byggnaderna får visuellt öppna bottenvåningar med tydliga entréer i nivå med omgivande trottoarer för att vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. Samtliga kontorsentréer kommer vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning och bilparkering kommer anpassas med tillgängliga anslutningar till kontorslokalerna. Interna hissar förbinder entréplan med övriga våningsplan och garaget.

De öppna platserna runt bebyggelsen, inräknat gångstråken, ska upplevas som trygga och säkra och fortsatt arbete med detta ska ske i samråd med kommunens brottsförebyggare.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Planområdet har huvudvattenledningar på dess östra, västra och norra sida. Ledningarna utgör huvudinmatningen till Nacka och Värmdö. Ledningen i norr är delvis av äldre datum och mycket vibrations- och tryckkänsliga. En förutsättning för utvecklingen av Sicklaön 346:1 och 82:1 är därför att denna ledning byts ut. Åtgärden ska samordnas med omläggning av ledningar i Uddvägen, vilket ingår i projekt Tvärbanan till Nacka. En tryckstegringsstation ligger på Sicklaön 82:3 i norr. Angöringen till denna får inte försämrats.

Under gång- och cykelvägen längs Sicklavägen ligger en vattenledning från 2008. Ledningen bedöms klara både vibrationer från byggnationen och laster från trafiken på den planerat angränsande kvartersgatan. Kommunens ledningsrätt ligger delvis på kvartersmark och säkras i detaljplanen med ett u-område som sträcker sig 4 meter åt vardera håll från ledningens centrum.

Byggnader inom planområdet skall grundläggas på ett sådant sätt att de ej skadas eller att våning under markytan ej kan vattenfyllas vid eventuellt brott i närliggande ledningar.

Avloppstunneln tillhörande Fortum Värme AB skyddas i detaljplan genom bestämmelse om lägsta schaktningsdjup.

Tekniska frågor om ledningsflytt, skyddsåtgärder och andra förändringar i ledningsnätet skall regleras i exploateringsavtal mellan exploitör och Nacka Kommun.

För att säkra framkomst till tryckstegringsstationen liksom till underhåll av ledningar mm inom planområdet ska den enskilda kvartersgatan hållas öppen för allmän trafik.

El, tele, fjärrvärme etc.

Planområdet är anslutet till nät för el, fjärrvärme och tele.

Tekniska frågor om ledningsflytt, skyddsåtgärder och andra förändringar i ledningsnätet ska avtalas mellan fastighetsägare och ledningsägare.

Avfallshantering

Avfallshanteringen i den norra byggnaden sker förslagsvis via parkeringsgaraget med in- och utfart från den allmänna lokalgatan i norr. I södra byggnaden sker den antingen via kulvert till den norra byggnaden med gemensam sophantering i källarnivå, eller från tvärgatan mellan husen.

Dagvatten

Utvecklingen av planområdet ska ske utifrån Sveriges miljökvalitetsnormer för vattenkvalitet (bindande nationell föreskrift). Kvalitetskravet innebär att den ekologiska statusen ska vara god 2021. Vattenkvaliteten i samband med planläggning får inte försämrats, utan den ska på sikt förbättras till god status till år 2021. Kemisk ytvattenstatus avseende kvicksilver och kvicksilverföreningar är klassad som uppnår ej god kemisk ytvattenstatus. Halterna av kvicksilver och kvicksilverföreningar i vattenförekomsten bör inte öka till den 22 december 2015, i förhållande till de halter som har legat till grund för

vattenmyndighetens statusklassificering av kemisk ytvattenstatus inklusive kvicksilver och kvicksilverföreningar 2009. Undantag gäller också för tributyltennföreningar som har en tidsfrist till 2021 av den anledning att det är tekniskt omöjligt att uppnå normen tidigare.

Markytan i den norra delen av området sluttar från öster mot väster och avvattnas i västlig riktning till befintlig dagvattenledning belägen i en till Sicklavägen parallell GC-väg. Södra delen av tomten avvattnas mot ett befintligt dagvattensystem i Uddvägen. Svindersviken är recipient för dagvattnet från exploateringsområdet. Lokalt omhändertagande av dagvatten ska tillämpas i möjligaste mån för att minska belastningen på ledningsnätet.

Området faller inom kategorin "kvartersmark inom industri eller centrumområde" varför rening av dagvatten krävs. För att leverera rent vatten till kommunens anläggning och inte försämrade förutsättningarna att uppnå miljö kvalitetsnormerna ska fastighetsägaren vidta de åtgärder (eller motsvarande) som framgår av den dagvattenutredning som genomförts av COWI (2013-10-31). Resultaten av utredningen sammanfattas under rubriken *Dagvatten* i kapitel 4. *Konsekvenser av planen*.

Trygghet och säkerhet

Länsstyrelsens rekommenderar¹ att ett område på minst 25 meter lämnas fritt från bebyggelse intill transportleder för farligt gods och bensinstationer. När det gäller transporter av farligt gods på väg och järnväg samt hantering vid bensinstationer ska alltid en riskanalys göras vid nyexploatering inom 150 meter från sådana riskobjekt.² Planområdet ligger inom 150 meter från Sicklavägen som är sekundär transportled för farligt gods. En riskanalys har tagits fram (Brandskyddslaget, april 2014) i syfte att utvärdera vilka risker som människor inom området kan komma att utsättas för samt i förekommande fall föreslå hur risker ska hanteras för att uppnå en acceptabel säkerhet.

Tidigare planer i området, både på Nacka- och Stockholmssidan, är enligt Länsstyrelsens, Trafikverkets och räddningstjänstens riktlinjer utformade med speciell hänsyn till möjliga olyckor längs Sicklavägen. Säkerhetsavstånd som tillämpats är i huvudsak ca 20 meter från byggnad till Sicklavägen. På några sträckor är avståndet något kortare. Det har dock förutsatt att gatan utformas på ett sätt där spridning av exempelvis brandfarliga läckage hindras. På några ställen har avkörningsskydd uppförts och körbanorna har byggts med avrinning mot vägens mittremsa.

¹ Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer

² Riskkriterier från Räddningsverket (numera Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap)



Karta som visar avstånd mellan bebyggelse och Sicklavägen. Ljusgrått visar planerad bebyggelse, mörkgrått befintlig.

Ett stort avstånd till Sicklavägen anses öka den redan befintliga barriär som denna väg utgör mot kvarteren på Stockholmsidan och på så sätt försvåra målet i att uppnå en tät och sammanhållen stadsbebyggelse. I planförslaget ligger bebyggelsen som närmst 20 meter från Sicklavägen. Om det nu vilande infrastrukturprojektet Danvikslösen genomförs enligt föreslagen detaljplans utformning kan Sicklavägen komma att hamna ca 5 meter närmare (som närmast 15 meter). En riskanalys (Brandskyddslaget, april 2014) har genomförts i syfte att se över möjligheten att understiga Länsstyrelsen rekommenderade skyddsavstånd på 25 meter. Ytterligare en utredning har tagits fram i syfte att bedöma lämpligt skydd i fasad oavsett om Danvikslösen genomförs eller ej (Brandskyddslaget, 2014-09-09). Ett avstånd på 15-20 meter från Sicklavägen anses möjligt om följande skyddsåtgärder vidtas:

- Obebyggda områden utomhus inom 25 meter från Sicklavägen ska utföras så att de ej uppmuntrar till stadigvarande vistelse.
- Utrymning från byggnader ska anordnas i riktning bort från Sicklavägen.
- För att förhindra brandspridning till de nya kontorsbyggnaderna ska fasader (väggar och fönster) inom 25 meter från Sicklavägen utföras så att risken för brandspridning in i byggnaden begränsas under den tid det tar för personer att utrymma utsatta byggnadsdelar eller att nå säker plats (30 min).
- Fasader som vetter mot och är placerade inom 25 meter från Sicklavägen ska utföras i lägst brandteknisk klass EI 30. Fönster och glaspartier i dessa fasader ska utföras i lägst brandteknisk klass EW 30. För att säkerställa att kraven erhålls får fönster inte göras öppningsbara, annat än för underhåll mm.

I övrigt ska gång- och cykelbanor vara väl utbyggda på samtliga sidor. Den enskilda tvärgatan utformas för trafik på gångtrafikantens villkor med hjälp av stensättning, gatumöblering mm. Upplysta och visuellt öppna bottenvåningar ska tillsammans med väl utformad gatubelysning bidra till tryggheten i kvarteret.

Miljö och hållbarhet

Projektet ska ligga i framkant gällande miljö- och hållbarhetsanpassning. Det ska genomsyra projektet, både initialt vid val av material och produktionsmetoder, men också långsiktigt sett till drift och underhåll under byggnadens hela livslängd. Fastighetsägaren ska hållbarhetscertifiera byggnaden enligt miljöklassningssystemet BREEAM.



BREEAM bedömningskategorier

Vid en certifiering bedöms byggnadernas miljöprestanda inom ett antal olika områden med tydliga minimikrav vad gäller projektledning, byggnadens energianvändning, inomhusklimat såsom ventilation och belysning, vattenhushållning, avfallshantering samt markanvändning och påverkan på närmiljön. I bedömningen ingår även poängsättning av hur byggnaden ligger i förhållande till allmänna kommunikationsmedel, val av byggnadsmaterial och vilka föroreningar byggnaden kan ge upphov till. Extrapoäng kan uppnås för hur innovativ byggnaden är i sina tekniska lösningar. De poäng byggnaden uppnått inom varje delområde adderas sedan till en totalpoäng. När byggnaden inte upp till 30 procent av maximal poängsumma får den ingen certifiering. De olika nivåerna är *pass, good, very good, excellent och outstanding*. För att uppnå det högsta betyget krävs 85 procent av maximal poäng, goda innovativa lösningar samt en godkänd uppföljning efter tre år.

4. Konsekvenser av planen

Behovsbedömning

Planenheten gör bedömningen att detaljplanens genomförande inte innebär någon betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken behöver därför inte upprättas för planen. Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning om att detaljplanen inte bedöms medföra en betydande miljöpåverkan (Länsstyrelsens diarienummer: 4021-9703-2013).

Sociala konsekvenser

Planen innebär att en verksamhet försvinner från området i och med att befintlig kontorsbyggnad rivs. Samtidigt tillförs flexibelt utformade byggnader vars lokaler möjliggör både ett större antal och en stor variation av verksamheter och besökare. Genom nya arbets- och mötesplatser liksom upprustningar av gatumiljön anses de sociala värdena öka i och med föreslagen planläggning.

Rekreation

Området erbjuder i dagsläget inga ytor för rekreation. Planförslaget innebär därmed ingen försämring i detta avseende, utan snarare en förbättring då obebyggda ytor rustas och blir mer allmänt inbjudande och tillgänglig. GC-vägen i väster behåller sitt läge och sin bredd. Gång- och cykelmöjligheterna längs Uddvägen förbättras avsevärt i och med upprustningen av Uddvägen.

Tillgänglighet

Planen innebär att en idag dåligt utnyttjad yta med en mer eller mindre sluten verksamhet, öppnas upp för fler människor. Dels kommer bebyggelsen att utgöra arbetsplats för många, dels medger planen även mer offentliga lokaler för butiker, utbildning mm. Platsen är tillgänglig genom gång- och cykelbanor och närhet till kollektivtrafik.

Byggnaderna och utemiljöerna i detaljplanen ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning i enlighet med Plan- och bygglagens kapitel om allmänna intressen 2 kap 3 § samt krav på byggnadsverk mm 8 kap 1 och 4§ (PBL 2010:900). Detta innebär bland annat krav på hissar från entréer och parkeringsgarage.

Trygghet och säkerhet

En riskanalys har upprättats av Brandskyddslaget (april, 2014). Den baseras på en analys av bl.a. riskbedömning, olycksstatistik, transportmängder av gasol samt brandfarlig vara. De riskobjekt som har identifierats i områdets närhet är Sicklavägen, som är en sekundär transportled (omledning) för farligt gods. Hänsyn till planerna för utbyggnad av Henriksdals reningsverk har tagits. Det är främst riskerna för människors liv och hälsa i och med närheten till Sicklavägen och transporterna av farligt gods på denna som har belysts. Bebyggelsestrukturen inom planområdet innebär att risknivån förknippad med trafiken på Sicklavägen är förhöjd och till en sådan nivå att säkerhetshöjande åtgärder måste beaktas vid ny bebyggelse, se rubrik *Trygghet och säkerhet* i kapitel 3. *Planförslag*.

Riskrelationen i plankorsningarna med spårvägen längs Uddvägen har studerats i detaljplanearbetet för Tvärbanan till Nacka, inom vilken Uddvägen ingår. Där konstateras att kollisioner mellan spårvagn och motorfordon oftast beror på att bilföraren inte sett spårvagnen, inte sett eller förstått signalers innebörd eller ignorerat dessa eller inte kunnat bedöma hastighet och avstånd. En kollision mellan spårvagn och gångtrafikan/cyklist kan leda till allvarliga skador och dödsfall. Det är därför av stor vikt att trafikmiljön utformas för att ge största möjliga trafiksäkerhet. Längs med Uddvägen kommer det att bli två överfarter där vägtrafik korsar spårvägen. Överfarterna kommer att signalregleras och utformas med strävan efter att skapa en tydlig och säker trafikmiljö.

I övrigt berikas planområdet i och med planförslaget med ett större utbud av verksamheter som förväntas generera aktivitet och rörelse spridda under större del av dygnet. När den mänskliga aktiviteten i ett område ökar, ökar också ofta den upplevda tryggheten.

Upplevelsen påverkas också av byggnadernas utformning, belysning mm, varför öppna och ljusa bottenvåningar är ett viktigt inslag. För en säker trafiksituation är det av stor vikt att planen samstyrs med angränsande planarbete för Tvärbanan med tillhörande upprustning av Uddvägen med gång- och cykelbanor osv.

Trafik

En trafikutredning har genomförts av Ramböll (Uddvägen trafikutredning, 2014-02-03) i syfte att belysa utformningen och framkomligheten i korsningen mellan Uddvägen, Sicklavägen och Båtbyggargatan, dvs. den huvudsakliga infarten till och från planområdet. Utredningen tar hänsyn till den planerade exploateringen kring Uddvägen, både med och utan spårvägstrafik genom korsningen. Området kring Uddvägen utgör ett utvecklingsområde och beräkningarna bygger på en utveckling i tre hypotetiska etapper. Det första skedet utgår ifrån dagsläget, omfattande det så kallade Kinnarpshuset och Sickla Front (Sicklaön 83:32), samt de tillfälliga studentbostäderna. I ett andra skede räknas den planerade kontorsbebyggelsen på Uddvägen, inklusive bebyggelse på grannfastigheten Sicklaön 82:1(Klinten) in. Det tredje skedet är en utblick mot 2030 som kan genomföras först då Östlig förbindelse är utbyggt. Då bedöms de tillfälliga studentbostäderna ha ersatts med 210 permanenta bostäder.

Beräkningarna grundas på följande schablonvärden för trafikstring (biltrafik):

- Studentbostäderna har bedömts till 0,65 f/lgh och dygn.
- Permanenta bostäder har bedömts till 3 f/lgh och dygn.(100 m² per lägenhet)
- Kontor 25 m² per arbetsplats och en rörelse per arbetsplats.

Spårvagnen har 5-minuterstrafik.

Slutsatsen är att korsningen med en spårvagn i 5-minuterstrafik och 2030 års trafikmängd blir högt belastad men inte överbelastad.

Grannfastigheten Sicklaön 82:1 fick under hösten 2013 positivt planbesked och kommunen har under våren 2014 påbörjat en planprocess för att utreda lämplig bebyggelseutveckling för kontor, andra verksamheter och möjligen en andel bostäder. Trafikutredningen har därför kompletterats med nya ingångsdata för de trafikflöden denna bebyggelse antas alstra. Resultatet av simuleringarna visar att trafiktillskottet inte innebär några kapacitetsproblem på Uddvägen eller i korsningen Uddvägen/Sicklavägen. Den norra lokalgatan blir tillfart för både Sicklaön 346:1 och Sicklaön 82:1. Trafikmängderna bedöms inte heller här leda till några kapacitetsproblem.

Buller

Bebyggelsen kommer i huvudsak att utgöras av kontor. För kontorslokaler finns inte något riktvärde för ljudnivå utomhus. Vid nybyggnad av kontor är kravet för ekvivalent ljudnivå inomhus 30-45 dBA beroende på lokaltyp. För de flesta utrymmena är kravet 35 dBA.

Riktvärdena för maximal ljudnivå varierar mellan 45 och 60 dBA beroende på lokaltyp. (Svensk standard SS 25268:2007) Naturvårdsverkets allmänna råd anger mer generellt att lokaler för kontor ska utformas så att buller inte överskrider 40dBA ekvivalent ljudnivå (BRÅD, Buller från vägtrafik. Naturvårdsverket 1991).

Utöver kontor och handel medger användningen *centrumändamål* även verksamheter så som vård, utbildning och hotell. För dessa verksamheter gäller samma riktvärden som för bostäder (inomhus), dvs. 30 dBA ekvivalentnivå och 45 dBA maximalnivå nattetid. (Riktvärdena vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur är (Prop. 1996/97:53) Det ställs däremot inga krav på angränsande utomhusmiljö, förutsatt att utbildningen avser gymnasial eller eftergymnasial utbildning.

En trafikbullerutredning har utförts av WSP Akustik (2013-06-25). Av utredningen framgår att den ekvivalenta ljudnivån vid husets fasader som högst uppgår till 66 dBA och den maximala som högst till ca 77-79 dBA vid Uddvägen. Utredningens beräkningar är utförda med de olika trafikslagen var för sig. Vid dimensionering bör dock summan av samtliga trafikslag användas, dvs. från såväl från vägar, Saltsjöbanan och Tvärbanan. För maximal ljudnivå jämförs de olika trafikslagen och dimensioneringen sker efter det trafikslag som har den högsta nivån.

Fasad mot	Vägtrafik (dB) (frifältsvärde)		Saltsjöbanan (dB) (frifältsvärde)		Tvärbanan (dB) (frifältsvärde)	
	L_{Aeq}	L_{AFmax}	L_{Aeq}	L_{AFmax}	L_{Aeq}	L_{AFmax}
Sicklavägen	66	74-75	45-46	64-65	43-50	55-64
Uddvägen	61-64	77-79	32-52	53-71	56-57	72-74
Norr	59-64	67-74	57	76	45-55	59-72

Sammanfattning av de högsta beräknade ljudnivåerna för alla våningshöjder från respektive trafikslag per fasad

Eftersom det inte finns några trafikbullerriktvärden utomhus för andra byggnader än bostäder är det inomhuskraven som styr. Förutsättningarna anses goda för att med rätt fasad kunna dämpa bullret så mycket att inomhuskraven uppfylls. Ytterväggar och fasadglas/fönster måste dock dimensioneras noggrant i ett senare skede. Gällande förskolor och grundskolor vill man ofta begränsa ljudnivåerna på skolgården, men i detta fall rör det sig om gymnasial eller eftergymnasial utbildning där inga krav på gård ställs.

Byggnaderna ska också projekteras med hänsyn tagen till eventuell risk för stömljud och vibrationer. Byggnaderna skall utformas så att stömljud i utrymmen för sömn och vila (gästrum i hotell mm) inte övertiger 30 dBA ($L_{pmaxSLOW}$) samt för kontor inte överstiger 40 dBA ($L_{pmaxSLOW}$). Byggnaderna skall utformas så att vibrationer inte överstiger 0,4 mm/s komfortvägd vibrationshastighet på grund av trafik inklusive spårvagn och buss (enligt SS 460 48 61).

Gällande utomhusmiljöerna får långsidan mot Sicklavägen inte utformas för stadigvarande vistelse. Sådana miljöer bör istället förläggas till de tystare sidorna längs tvärgatan eller mot Uddvägen.

Miljö kvalitetsnormer för luft

På uppdrag av Nacka kommun har en luftutredning genomförts för planområdet av SLB-Analys. (Uddvägen, Nacka. Spridningsberäkningar för halter av partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO₂), juni 2013). Utredningen består av beräkningar av luftföroreningshalter av partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO₂), vid den planerade bebyggelsen. Beräkningar har gjorts för ett nollalternativ samt ett utbyggnadsalternativ år 2015 med prognostiserade trafikflöden. I nollalternativet antas planerade hus på motsatt sida av Sicklavägen (Lugnet III) vara uppförda. Utbyggnadsalternativet innebär att både det planerade kontorshuset samt husen på andra sidan Sicklavägen är uppförda.

För partiklar, PM10, finns två olika normvärden definierade i lagstiftningen om miljö kvalitetsnormer. Det som normalt sett är svårast att klara gäller för dygnsmedelvärden. Dygnsmedelvärdet av PM10 får inte överstiga halten 50 µg/m³ vid mer än 35 tillfällen under ett kalenderår.

För kvävedioxid, NO₂, finns tre olika normvärden definierade i lagstiftningen om miljö kvalitetsnormer. Det som normalt sett är svårast att klara gäller för dygnsmedelvärden. Dygnsmedelvärdet av NO₂ får inte överstiga halten 60 µg/m³ vid mer än 7 tillfällen under ett kalenderår.

År 2015 beräknas miljö kvalitetsnormen för både PM10 och NO₂ till skydd för människors hälsa att klaras i hela planområdet både för noll- och utbyggnadsalternativet.

Tvärbanans påverkan på luftkvaliteten i planområdet har bedömts vara försumbar. Detta gäller även i korsningen Uddvägen/Sicklavägen.

Ekonomiska konsekvenser

Projektet innebär att utvecklingen av området kring Fanny udde fortsätter och att västra Sicklaön allt mer knyts samman med Hammarby Sjöstad. Genom att tillföra ny byggnation, nya attraktiva miljöer, arbetsplatser och offentliga lokaler förändras området i stort. Ett ökat utbud av verksamhetslokaler och service kan medföra ökad ekonomisk nytta för både näringsidkare och boende i närheten då nya kundgrupper och aktörer söker sig till stadsdelen. Planområdet är dessutom starkt kopplat till den planerade förlängningen av Tvärbanan som med bättre kommunikationer kan påverka värdet på fastigheter i området positivt.

Stads- och landskapsbild

Planläggningen innebär att utvecklingen på västra Sicklaön fortsätter i enlighet med Nackas översiktsplan *Hållbar framtid i Nacka* (2012), där området kring Fanny udde får en ny karaktär som en tätare och mer blandad stadsdel. Planområdet domineras idag av en mindre och indragen kontorsbyggnad och stora asfalterade ytor. Byggnaden ersätts av två större hus med öppna bottenvåningar. Husen möter Uddvägen, skapar ett nytt urbant gaturum och ska med liknande skala samspela med kontorsbebyggelsen på Sicklaön 83:32 i söder och den planerade bebyggelsen närmast Sicklavägen i Hammarby Sjöstad. Landskapsbilden förändras visuellt med nya dominerande byggnadsvolymer. Vissa siktlinjer försvinner, medan andra tillkommer. Området kommer att präglas av mer befolkade verksamheter, en

ny kvarterskaraktär och nya anslutningar till och från fastigheten i form av tydliga entréer och tvärgator. Angränsande planarbete för Tvärbanan medför en stor förändring för helhetsbilden då Uddvägen rustas upp till en stadsgata.

Mark och växtlighet

Planområdet består till stor del av redan ianspråktagen mark. Ett fåtal mindre träd kommer att försvinna, men planeras att ersättas med ny vegetation i lämpliga lägen intill den nya bebyggelsen. Planen bedöms därför inte medföra någon negativ påverkan på naturvärden etc. Inga för kommunen kända lokaler med hotlistade arter berörs av planförslaget.

Förhöjda halter av kvicksilver, barium, zink, kadmium, koppar och bly har påträffats inom planområdet. Marken måste saneras så att riktlinjerna för mindre känslig markanvändning kan underskridas innan den nya bebyggelsen uppförs. Saneringen ska utföras i samråd med tillsynsmyndigheten. Anmälan om schakt i förorenad mark och provtagning ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

Dagvatten

En dagvattenutredning har tagits fram (COWI, 2013-10-31). Utredningen visar att den med planförslaget ökade mängden takytor kommer medföra att dagvattenflödet ut från området ökar med ca 12 % jämfört med läget innan planerad nyexploatering.

Utredningen visar att alla föroreningar i dagvattnet från tomten minskar, med undantag av kväve som ökar med ca 3,5 %. Eftersom att föroreningshalterna i området väntas minska efter exploatering, ger planen dock möjlighet till att uppnå miljö kvalitetsnormerna.

Under förutsättning att takytor byggs med ett miljövänligt material kommer föroreningsbelastningen på takytorna enbart att komma från de bakgrundshalter av utsläpp som förekommer i hela Stockholmsområdet samt från föroreningsbelastningen från närliggande Sicklavägen. En väl utbyggd kollektivtrafik kan medföra en minskning av fordonstrafiken. Detta kan minska den totala mängden föroreningar till dagvattnet och bör därmed även minska belastningen på recipienten lokalt.

Dagvattenutredningen pekar ut tre åtgärdsförslag för dagvattenrening, vilka vore möjliga att genomföra sett till områdets begränsade tillgängliga ytor. Ett fördröjningsmagasin, vilket tjänar till att fördröja dagvattenflödet så att nedströms dagvattensystem får jämnare tillflöden. En integrerad slam- och oljeavskiljare skulle ta bort ca 50 % av tungmetallerna och 30-40 % av suspenderbart material. Gröna tak har en flödesutjämnande effekt och kvarhåller upp till 50 % av allt regn som faller sett under ett år.

Genomförandet av denna detaljplan bedöms inte försvåra möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna i Strömmens ytvattenförekomst, förutsatt att de åtgärder för lokalt omhändertagande och huvudsakligen fördröjning av dagvatten som föreslås i dagvattenutredningen genomförs.

Hushållning med naturresurser och klimatpåverkan

Att utveckla och öka verksamheternas mängd och variation på redan ianspråktagen mark innebär en effektivisering av mark- och resursanvändning. Området är redan anslutet till

nätverk för VA, el, fjärrvärme mm. Planen beräknas i och med sitt stora antal arbetsplatser leda till viss ökning av biltrafik. Förhoppningen är dock att det centrala läget, väl utbyggda cykelbanor, goda kollaktivtrafikförbindelser och planerad Tvärbana ska leda till att många både dagliga och tillfälliga besökare kommer att välja hållbara resealternativ.

Som beskrivet i planförslaget har fastighetsägaren som avsikt att hållbarhetscertifiera byggnaderna enligt miljöklassningssystemet BREEAM som ställer högre krav på både produktion, drift och underhåll för att hushålla med energi mm och begränsa klimatpåverkan så mycket som möjligt.

Konsekvenser för fastighetsägare

Se kapitel 5. *Så genomförs planen.*

5. Så genomförs planen

Denna detaljplan ger rättigheter att använda marken för olika ändamål, men är även en förberedelse för hur genomförandet ska organiseras. Under detta avsnitt beskrivs vilka tillstånd som behövs, vem som ansvarar för utbyggnad och skötsel samt vilka förändringar planen innebär fastighetsrättsligt, tekniskt och ekonomiskt.

Förslag till tidplan

Plansamråd	Kvartal 4 2013 – Kvartal 1 2014
Granskning	Kvartal 2-3 2014
Kommunfullmäktiges antagande	Kvartal 3 2014
Laga kraft	Kvartal 4 2014

Utbyggnad enligt planförslaget kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Byggstart kan tidigast ske under fjärde kvartalet 2014 under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.

Garanterad tid då planen gäller

De rättigheter i form av angiven markanvändning, byggrätter med mera som detaljplanen ger upphov till är gällande tills detaljplanen upphävs eller ändras. Under en viss tid, den så kallade genomförandetiden, ska dock fastighetsägare och berörda kunna utgå från att deras rättighet enligt planen inte ändras. Genomförandetiden för denna detaljplan är 5 år från den tidpunkt då detaljplanen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning

Nacka kommun ska genom Tekniska nämnden vara huvudman för allmänna platser inom planområdet, dvs. ansvara för utbyggnad och skötsel av lokalgata, gång- och cykelväg och park.

Nacka kommun genom Tekniska nämnden är huvudman för det allmänna vatten- och avlopps nätet inom planområdet inklusive den kvartersmark som är avsedd för tekniska anläggningar (befintlig tryckstegringsstation).

Fastighetsägaren till Sicklaön 346:1 är huvudman för anläggningar på den kvartersmark som är avsedd för centrumändamål, dvs. ansvarar för utbyggnad, drift och underhåll inom det aktuella området.

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

Mark-, exploaterings-, avtals- och övriga genomförandefrågor handläggs av mark- och exploateringsenheten i Nacka kommun. Fastighetsbildningsfrågor, inrättande av gemensamhetsanläggningar och andra fastighetsrättsliga frågor handläggs av lantmäterimyndigheten i Nacka kommun, beställning av nybyggnadskarta handläggs av lantmäterienheten.

Ansökan om markklov, bygglov och anmälan (tidigare bygganmälan) handläggs av bygglovenheten i Nacka kommun.

Avtal

Ett detaljplaneavtal har upprättats mellan kommunen och exploatören, som reglerar kostnaden för planarbetet.

Ett exploateringsavtal mellan kommunen och exploatören ska upprättas och godkännas av kommunfullmäktige innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige. Avtalet reglerar parternas ansvar för genomförandet av detaljplanen och kostnadsansvar. I avtalet för Kontor Uddvägen kommer marköverföringar, avtal om servitut, gemensamma anläggningar för västra Sicklaön, projektering och utbyggnad av allmänna anläggningar, medfinansiering av utbyggnad av tunnelbana, konstnärlig utsmyckning med mera att regleras. Avtalet ger även en anvisning om tidplan, fastighetsbildning, avgifter för VA-anslutning och kontakten med olika myndigheter.

Avtal om marköverlåtelse mellan exploatören och Trafikverket gällande del av fastighet Sicklaön 83:3 måste tecknas före planens antagande.

Fastighetsrättsliga åtgärder

Fastighetsägare

Detaljplanen berör fastigheten Sicklaön 346:1 som ägs av Atrium Ljungberg AB, Nacka kommuns fastigheter Sicklaön 40:12 och Sicklaön 82:3 samt Trafikverkets fastighet Sicklaön 83:3.

Marköverlåtelser

De marköverföringar som behöver ske vid genomförandet av detaljplanen framkommer av text och karta nedan:

Större delen av planområdet utgörs av fastigheten Sicklaön 346:1 som ägs av exploatören Atrium Ljungberg AB. Del av Trafikverkets fastighet Sicklaön 83:3 förslås att föras över till Sicklaön 346:1 för att utgöra kvartersmark för den planerade kvartersgatan väster om kontorshuset.

I planområdets sydvästra hörn kommer en trafiksignalanläggning för korsningen Sicklavägen/Uddvägen uppföras. Signalstationen kommer ligga kvar inom Trafikverkets fastighet som en del av Sicklaön 83:3.

Del av Trafikverkets fastighet Sicklaön 83:3 föreslås bli allmän platsmark för det regionala gång- och cykelstråk som redan idag går längs med Sicklavägen och övergå till kommunens fastighet Sicklaön 40:12. Vidare överförs del av Trafikverkets fastighet Sicklaön 83:3 till kommunens fastighet Sicklaön 82:3, där kommunens tryckstegringsstation finns placerad. (Den del av Trafikverkets mark som berörs enligt ovan är markerad i rött i kartan nedan.)

I norr överförs en remsa mark till kommunens fastighet Sicklaön 40:12 från exploatörens fastighet Sicklaön 346:1 för att tillföras den allmänna platsmark för lokaltrafik som ska säkra angöringen till kommunens tryckstegringsstation på fastighet Sicklaön 82:3. (Se grön yta i kartan nedan) Omvänt så övergår ett mindre markområde från kommunens fastighet Sicklaön 40:12 till exploatörens fastighet Sicklaön 346:1 för att utgöra kvartersmark till det norra kontorshuset. (Se gul yta i kartan nedan).

Uddvägen som är tillfartsväg till de nya kontorshusen ingår i detaljplanen för Tvärbanan till Nacka eftersom spårvägen byggs i gatans mittremsa. Ett markområde i sydöstra delen av fastigheten Sicklaön 346:1 ska föras över till kommunens fastighet Sicklaön 40:12 för att bli allmän plats för lokaltrafik, för upprustning av Uddvägen samt utbyggnad av Tvärbanan. Kommunen ska teckna ett separat exploateringsavtal om detta i samband med detaljplanen för Tvärbanan. (Se blå yta i kartan nedan).



*Svartstreckad linje visar planområdet,
röd linje dagens fastighetsgräns*

Fastighetsindelningsbestämmelser

Fastighetsplaner och tomtindelningar enligt den upphävda plan- och bygglagen (1987:10) gäller sedan införandet av den nya plan- och bygglagen (2010:900) som detaljplanebestämmelser i gällande detaljplan enligt 4 kap. 18§, så kallade fastighetsindelningsbestämmelser.

Fastighetsindelningsbestämmelserna för gällande område av stadsplan 52, ursprungligen fastställda som tomtindelning för Kvarteret Dagkarlen och (akt 0182K-5654), upphör att gälla inom det nya planområdet.

Servitut och ledningsrätt

Den ledningsrätt för avloppstunnel som idag belastar Sicklaön 346:1 fortsätter att gälla.

Ett servitutsavtal ska upprättas mellan exploatören och kommunen för att garantera att enskilda kvartersgator på kvartersmark, väster om och mellan de nya kontorshusen, hålls öppna för allmän trafik. Avtalet kan skrivas in hos inskrivningsmyndigheten. Kommunen ansvarar för framtagandet av servitutsavtalet samt att avtalet inlämnas till inskrivningsmyndigheten, exploatören står för kostnader förknippade med detta .

Längs med västra sidan av de nya kontorshusen planläggs ett u-område för allmänna ledningar. Ledningsrätt för u-området ska upprättas.

Vid marköverlåtelse av sydöstra delen av fastigheten Sicklaön 346:1 så behöver inte servitutsavtal för del av det aktuella området upprättas enligt exploateringsavtalet för fastigheten Sicklaön 83:32 (Kinnarpsplanen).

Lantmäteriförrättningar

Fastighetsägaren till Sicklaön 346:1 ansöker om och bekostar den fastighetsbildning som erfordras för marköverlåtelser.

Kommunen ansöker om och exploatören bekostar den ledningsrätt som erfordras för allmänna ledningar.

Tekniska åtgärder för att möjliggöra planförslaget*Trafikanläggningar*

Kommunen ansvarar för att bygga ut de allmänna anläggningar som föranleds av den nya detaljplanen. En ny lokalgata ska byggas i norr. Samordning behöver ske med den ledningsomläggning som ska ske i samma område med anledning av utbyggnad av Tvärbanan.

De enskilda kvartersgator som ska byggas på kvartersmarken ansvarar exploatören för.

Parkering

Parkeringsbehovet tillgodoses inom fastigheten Sicklaön 346:1 och huvudsakligen med p-platser förlagda till ett parkeringsgarage i den norra byggnaden, med in- och utfart på husets nordvästra gavel.

Ledningsomläggning

Befintlig vattenledning (V500) längs med den norra lokalgatan fram till kommunens

tryckstegringsstation (markerad i detaljplan med E, tekniska anläggningar) måste bytas ut för att klara belastningen från den trafik som den nya bebyggelsen genererar på gatan.

Kommunen ansvarar för anläggning av ny ledning. Ledningsomläggningen bör anpassas till den ledningsomläggning som ska ske inom projekt Tvärbanan.

Vatten och avlopp (VA)

Fastigheten är ansluten till kommunens vatten- och avloppsnät. Tillkommande bebyggelse ska erlägga VA-anläggningsavgift. Eventuell uppdimensionering av befintliga VA-serviser till fastigheten kan ske efter samråd med VA-huvudmannen. Om fastighetsägaren begär nya servisledningar utöver de befintliga ska ansökan om denna göras till VA-huvudmannen.

Utbyggnad av vatten- och avloppsledning samt dagvattenledningar inom kvartersmark ansvarar exploatören för.

För kommunens befintliga VA-ledningar på östra sidan om Sicklavägen skapas ett u-område för att på kvartersmarken ge utrymme för allmänna underjordiska ledningar.

Dagvatten

Lämplig dagvattenhantering, se rubrik *Dagvatten* i kapitel 4. *Konsekvenser av planen*

Marksanering

Marken måste saneras så att riktlinjerna för mindre känslig markanvändning kan underskridas innan den nya bebyggelsen uppförs. Saneringen bekostas av fastighetsägaren.

Avfallshantering

Avfallshanteringen i den norra byggnaden sker via parkeringshuset med in- och utfart från den allmänna lokalgatan i norr. Avfallshantering i södra byggnaden sker, beroende av hyresgäster, antingen via kulvert till den norra byggnaden med gemensam sophantering i källarnivå, eller från tvärgatan mellan stora och lilla huset. Genom att de enskilda kvartersgatorna ska hållas öppna för allmän trafik så kan sopbilen köra in på Uddvägen och runt kvarteret utan att vända.

Fjärrvärme, el

Uppvärmning av bebyggelsen kommer att ske genom fjärrvärme. Nacka energi svara för områdets elförsörjning.

Övrigt

De nya kontorshusen inom planområdet måste uppföras med en konstruktion som klarar ett ledningsbrott från intilliggande VA- och dagvattenledningar.

Den tillfälliga markparkeringen som planeras på fastigheten Sicklaön 346:1 för kontorshuset Sickla Front på intilliggande fastighet Sicklaön 83:32 måste flyttas när de nya kontorshusen inom planområdet ska byggas. Parkeringsplatser för Sickla Front ska lösas på annat tillfälligt sätt under utbyggnaden för att sedan inrymmas i parkeringsgarage på fastigheten Sicklaön 346:1.

Samordning med kringliggande projekt

Utbyggnaden av de föreslagna kontorshusen måste samordnas väl med utbyggnaden av Tvärbanans förlängning från Sickla Udde till Sickla station. Det avser bl a faktorer som tidplan för utbyggnad, etableringsytor, utformning och gestaltning, omläggning av ledningar, tekniska lösningar mm.

Samordning behöver med stor sannolikhet även ske med de ledningsomläggningar som planeras av Stockholm stad och Stockholm Vatten kring Sicklavägen och Båtbyggargatan, bland annat med anledning av ny bostadsbebyggelse i Hammarby sjöstad, Lugnet III.

Därtill krävs samordning med den kommande utvecklingen av grannfastigheten Sicklaön 82:1 som under hösten 2013 fick positivt planbesked. Kommunen har under våren 2014 påbörjat arbetet med att genom en planprocess utreda lämplig utformning av kontor, andra verksamheter och eventuellt en andel bostäder.

Ekonomiska frågor

Allmänna gator, park m.m.

Det ekonomiska ansvaret för utbyggnad och anpassning av allmän gata, gång- och cykelväg, park, VA-ledningar, teknisk kontroll, fastighetsbildning mm, kommer att regleras i exploateringsavtalet.

Vatten och avlopp

Omläggning av ny vattenledning krävs, norr om det stora kontorshuset, längs den allmänna lokalgatan fram till kommunens tryckstegringsstation. Omfattning och exploatörens kostnadsansvar kommer att regleras i exploateringsavtalet.

VA-anläggningsavgift

Utbyggnad av vatten- och avloppsledningar samt dagvattenledningar fram till fastighetsgräns innebär att fastigheten kopplas samman med kommunens VA-verksamhetsområde. Utbyggnad av kommunens VA-verksamhetsområde finansieras genom anslutningsavgifter enligt taxa. Debitering sker när förbindelsepunkt för VA finns upprättad i gatan. Tillkommande anläggningsavgifter bestäms av VA-taxa vid tidpunkt när avgiftsskyldigheten för ändamålet/ändamålen inträder.

Bygglov

Kommunen tar ut avgifter för bygglov och anmälan enligt gällande taxa.

Marklösen

Ersättning för nödvändiga marköverlåtelser bestäms i första hand genom överenskommelse mellan parterna.

Medfinansiering av utbyggnad av tunnelbana

En tunnelbanelinje ska byggas ut till Nacka. Exploatörer och fastighetsägare på västra Sicklaön kommer att ta del av de fördelar som utbyggnaden av tunnelbanan medför. Samtliga exploatörer inom västra Sicklaön ska medfinansiera utbyggnad av tunnelbanan. Beloppen fastställs i samband med tecknande av exploateringsavtal.



DP 565

Övrigt

Exploateringen inom planområdet ska bidra till de gemensamma anläggningar som behövs för att utveckla västra Sicklaön i enlighet med kommunens översiktsplan *Hållbar framtid i Nacka (2012)*. Detta ska regleras närmare i exploateringsavtalet som ska upprättas mellan exploatören och kommunen. Exploatören bekostar utbyggnad av anläggningar inom kvartersmark.

Medverkande i planarbetet**Nacka kommun:**

Caroline Cederholm	Projektleddare	Mark- och exploateringsenheten
Christian Rydberg	Planarkitekt	Planenheten
Tord Runnäs	Planarkitekt	Planenheten
Magnus Rothman	Miljöutredare	Miljöenheten
Per Johnsson	VA-ingenjör	VA & Avfall
Elisabeth Rosell	Landskapsarkitekt	Park & Fritid
Mahmood Mohammadi	Trafikplanerare	Trafikenheten
Henrik Asp	Entreprenadingenjör	Vägenheten
Love Edenborg	Bygglöshandläggare	Bygglösheten
Kerstin Söderberg	Förrättningslantmätare	Lantmäterienheten
Johan Aspfors	Kommunantikvarie	Planenheten
Helena Joseph	Kommunikatör	Staben, Miljö & stadsbyggnad

Övriga:

Jon Allesson	Affärsutvecklare	Atrium Ljungberg
Marcus Bågenvik	Projektleddare	Atrium Ljungberg
Hans Bjurström	Projektleddare	Atrium Ljungberg
Martin Lundin	Arkitekt	Scheiwiller Svensson
Ivo Lejon	Arkitekt	Scheiwiller Svensson
Christer Hagman	Arkitekt	Konsult, Atrium Ljungberg

Planenheten

Angela Jonasson

Christian Rydberg

Tf. planchef

Planarkitekt

Antagen av Kommunfullmäktige 2015-03-23 § 75 Laga kraft 2015-04-22.
Thérèse Widmark, projektkoordinator



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<i>INNEHÅLL</i>	<i>SID.</i>
<i>INLEDNING</i>	<i>1.</i>
<i>NULÄGESBESKRIVNING</i>	<i>2.</i>
<i>SITUATIONSPLAN</i>	<i>3.</i>
<i>KVALITETS- OCH GESTALNINGSPROGRAM</i>	<i>5.</i>
<i>KVARTERET</i>	<i>6.</i>
<i>PROGRAM</i>	<i>10.</i>
<i>KARAKTÄR</i>	<i>12.</i>
<i>UTERUM</i>	<i>14.</i>
<i>SOLSTUDIER</i>	<i>16.</i>
<i>ORIENTERINGSPLAN</i>	<i>17.</i>

Gestaltungsprogrammet är framtaget av Scheiwiller Svensson arkitektkontor AB på uppdrag av Atrium Ljungberg. Redovisning baserad på underlag från Nacka kommun och Storstockholm lokaltrafik

Alla skalor i A3 format
Alla höjder i RH2000



Vy 1 (Se orienteringsplan sid. 17)

IDÉ OCH SYFTE

Gestaltningprogrammet hör till detaljplanen för Sicklaön 346:1 och syftet med det är att förtydliga detaljplanens intentioner och utgöra ett underlag vid kommande projektering och bygglov.

Vi vill skapa en ny stadsmässighet i Sickla Industriområde. En plats som tidiagre vuxit fram och gestaltats ur ett industriellt perspektiv genomgår nu en transformation. En stad behöver platser som bjuder in, visar, lyssnar och kommunicerar. Vi vill att platsen ska fungera som bryggan mellan det gamla och nya Sickla.

VISION

- En attraktiv innovationsmiljö för de som bor, besöker och verkar i Sickla.
- En ny stadsfront, och en ny stadsmässighet i Sickla och en ny entré till Nacka.
- En länk mellan Hammarby Sjästad och Sickla Köp kvarter
- Inbjudande entréer och bottenvåningar: "Ett ärligt skyltfönster mitt i verkligheten"
- En flexibel och modern arbetsmiljö, där nya idéer och verksamheter föds.
- En blandning av stora och små verksamheter.
- En självklar plats att vilja komma till.

MILJÖ

Atrium Ljungberg arbetar långsiktigt med hållbarhetsfrågor, på alla nivåer inom bolaget. Ett viktigt steg i detta arbete är att beslut fattats om att hållbarhets-/miljöcertifiera nya byggnader.

Den planerade byggnaden kommer att hållbarhetscertifieras enligt BREEAM-systemet (se www.breeam.org).

BREEAM har skapats av den brittiska byggnadsstyrelsen, och är det mest använda miljöbedömningssystemet i världen, med över 110 000 objekt certifierade.

BREEAM har ett betydligt bredare perspektiv än t.ex. Green Building-certifiering, och täcker in ett brett spektra av hållbarhetskategorier, se tabell till vänster.

En viktig parameter är hur man tar sig till och från kontoret, där systemet ger poäng för åtgärder som främjar val av andra transportmedel än bil.

Management

Health & Comfort

Energy

Transport

Water

Materials

Land Use

Site Ecology

Pollution

BREEAM BEDÖMNINGS-
KATEGORIER

NY INSIDA

Kvarteret är stort och lider, ur ett stadslivs-perspektiv, av sitt förhållande till omgivande vägar. Industriområden karaktäriseras ofta av stora öppna ytor mot omgivande vägar med byggnader placerade centralt på tomten. Detta leder till att man rör sig runt, och inte genom tomten.

Sicklavägen liknar i tomtens norra del mest en motorväg, och vid mötet med Båtbyggargatan är vägen fortfarande just mer väg än gata.

Denna situation kommer till stora delar bestå, men vi vill slå an en ny ton för områdets framtida karaktär.

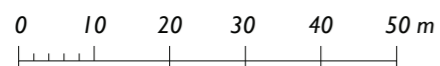
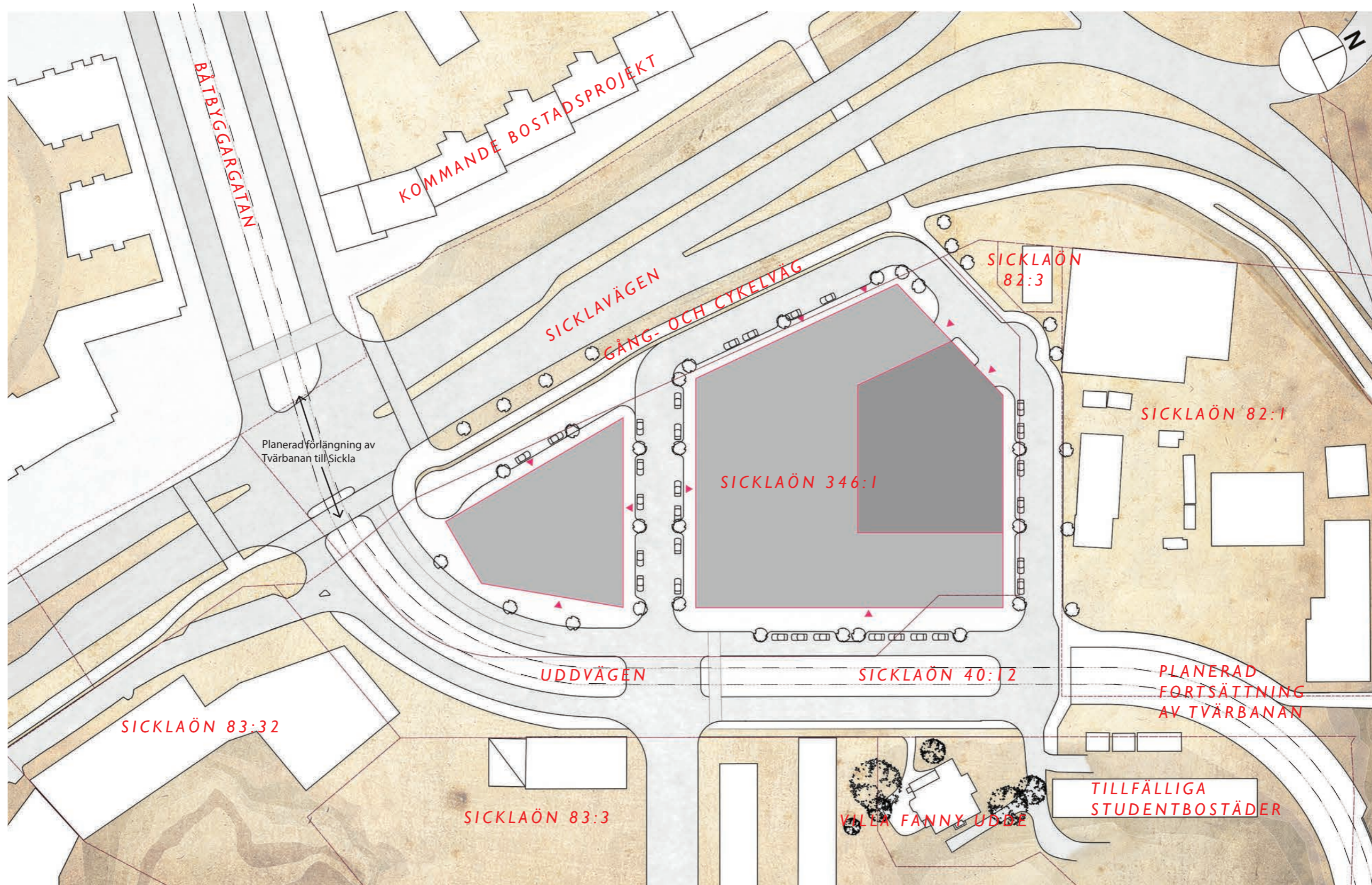
Byggnaden kommer ge Båtbyggargatans fortsättning i Uddvägen en helt ny struktur och karaktär - en ny insida i Sickla.

Kvarteret bebyggs i sin helhet:

Tydlig avgränsning gata - trottoar - byggnad.

Föreslagen bebyggelse på tomten är likt stadsväven indelat i olika volymer, i det här fallet, en mindre och en större. Detta tillskapas med den genomskärande tvärgatan. På så sätt får byggnaden fler hörn, och vi tillför händelser i gaturummet. I den större skalan visar hörnen på transformation från storskaligt till småskaligt, som är byggnadens stadsmässiga uppgift.





SITUATIONSPLAN 1:1000

KVARTERET



VOLYMER



ETAPPER



STADSBILD

PROGRAM



BLANDNING



LOGISTIK

KARAKTÄR



FASAD



MÖTE MED GATA



TERRASSER



MATERIAL

UTERUM



"UDD-BOULEVARDEN"



TVÄRGATAN



HÖRNET I SOLEN



INGA BAKSIDOR



VOLYMER

Projektets två byggnader skiljs tydligt åt i volym, en mindre och en större.

För att främja variation i stadsbilden skiljs byggnaderna också tydligt åt i fasadutformning och/eller färgsättning.

Volymerna är orienterade i nord-sydlig riktning. Det mindre huset i söder och det större i norr.

Det södra husets hörn vid korsningen

Sicklavägen och Uddvägen accentueras genom sin mycket höga glasade bottenvåning och skapar en välkommande entré in till kvarteret.

Genomgående har båda volymerna en tydlig stadsmässig karaktär med glasade bottenvåningar, händelserika takvåningar, samt inslag av våningshöga glaspartier som bidrar till ett spän-



ETAPPER

Projektet kan delas upp i två etapper, södra och norra delen.

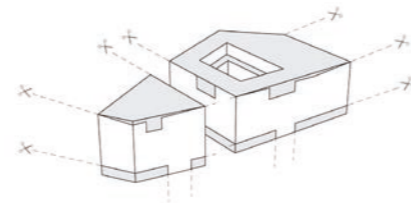
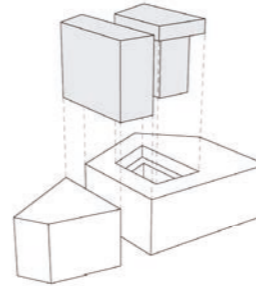
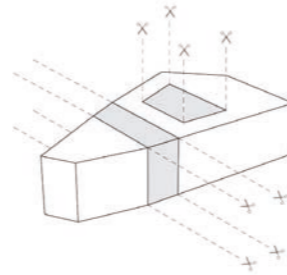
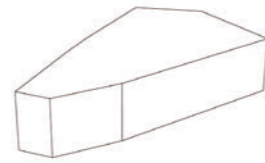


STADSBILD

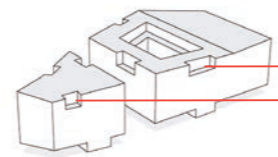
Volymerna skapar tillsammans med intilliggande byggnader en stark front mot Sicklavägen.

Både det mindre och större husets växelvisa indelning med täta delar och stora glasade partier ger en spännande visuell interaktion mellan verksamheterna i husen och den omgivande milön.

Den breda Uddvägen med tvärbanans framtida förlängning kommer att bidra till en tydligt stadsmässig känsla i kvarteret.

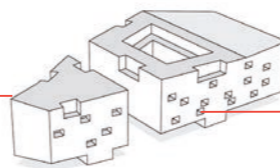


Vy 2 (Se orienteringsplan sid. 17)



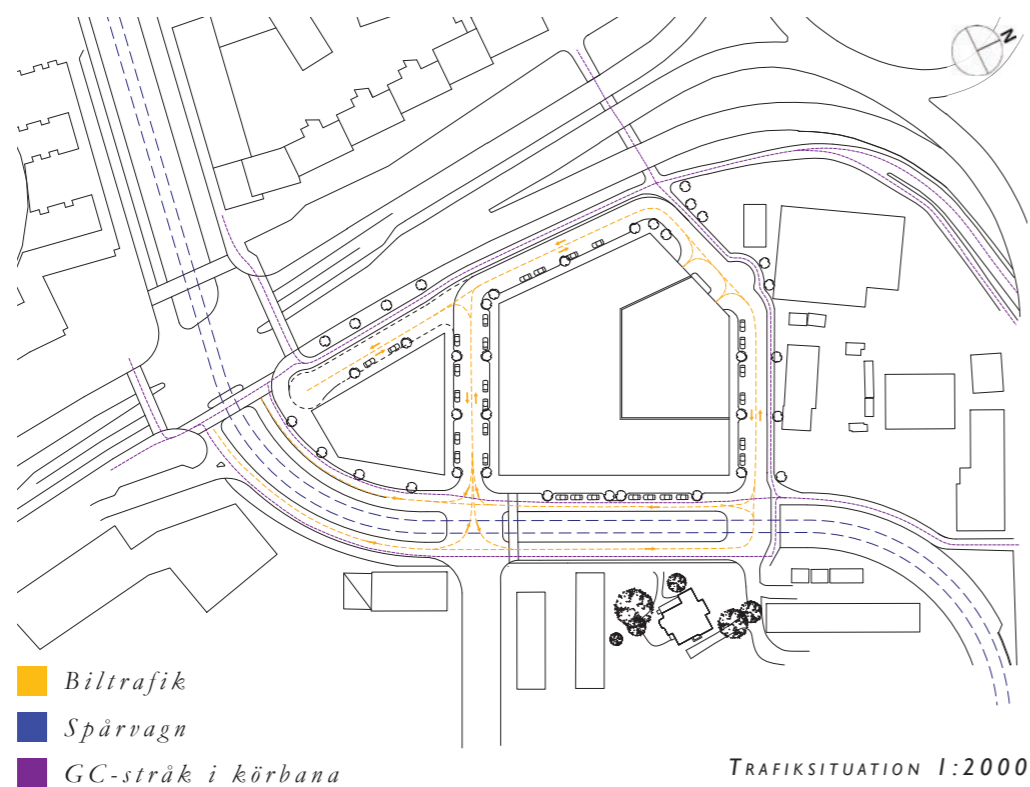
Urtag ur takvåningen skapar terrasser och accentuerar huskropparnas hörn och möte med himlen

Accentuerade hörn



Våningshöga glaspartier

VOLYMERNAS LOGIK



FLYGBILD ÖVER OMRÅDET



Uddvägen, vy från norr



Vy från GC-väg väster om tomten



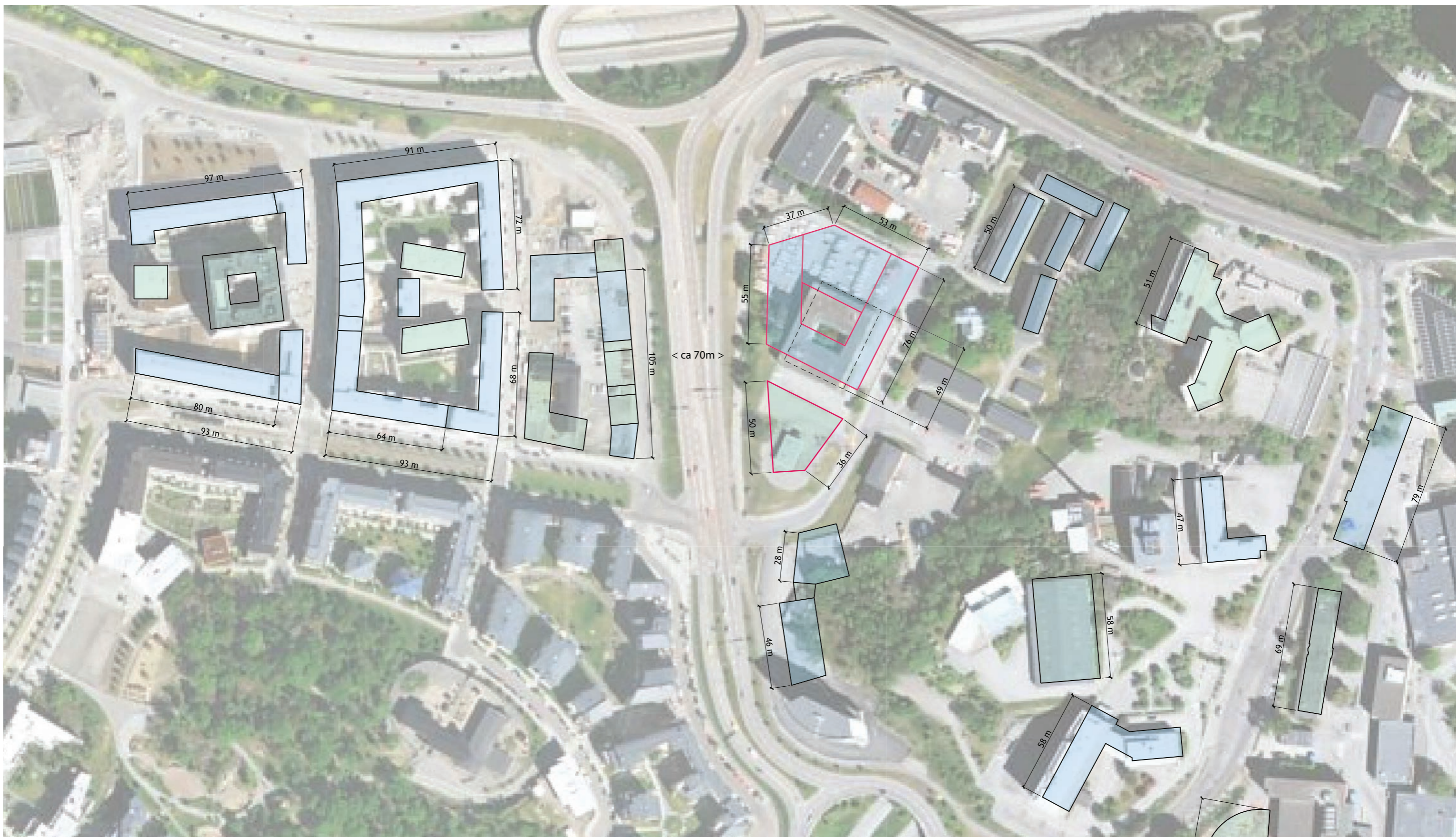
Fanny Udde



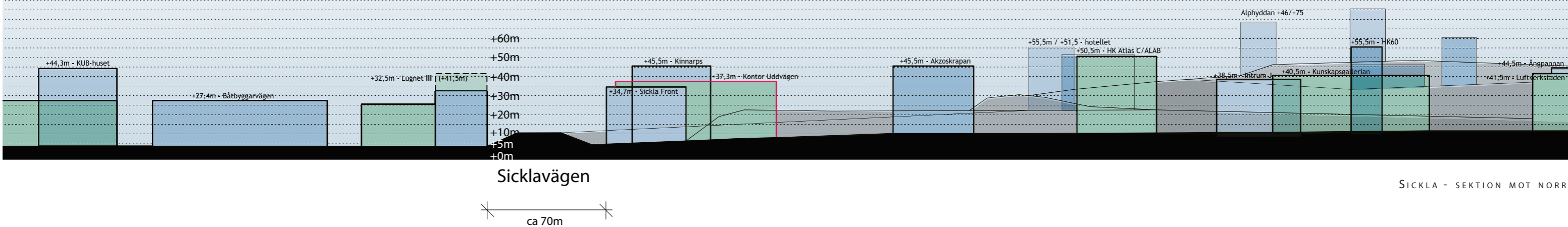
"Hörnet i solen"



Sicklavägen, vid korsningen Båtbyggargvägen



Fasadlängder i närområdet



Byggnadsbörder i närområdet



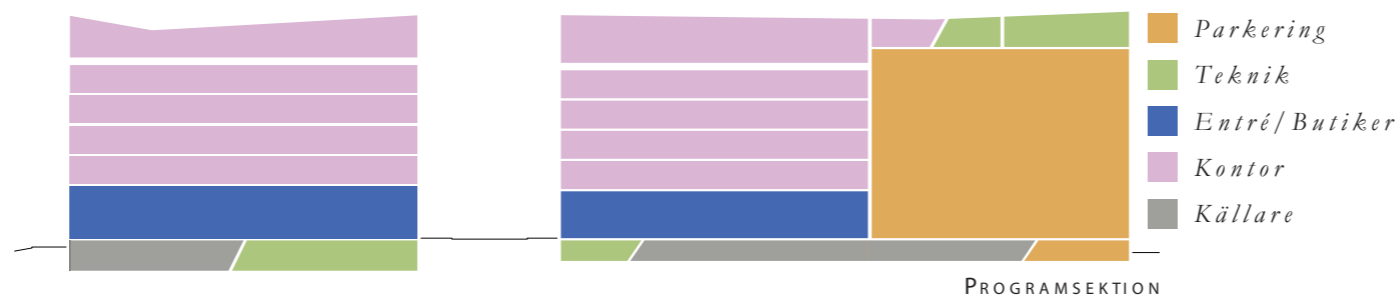
LOGISTIK

I nära anslutning till huset återfinns Saltsjöbanan med Sickla Station, samt bushållplatser efter Sickla Industriväg. Vidare återfinns busshållplatser vid Värmdövägen, Sickla Industriväg samt Sicklavägen. Tvärbanan vid Sickla Udde ligger inom mycket nära gångavstånd. I rusningstrafik behöver man aldrig vänta mer än några minuter på nästa möjliga avgång. Gång och cykelstråk från t.ex. Hammarby Sjöstad fungerar väl. Totalt sett finns goda möjligheter att ta sig till det nya huset utan bil. I samverkan med kommande hyresgäster kommer också en s.k. "travel plan" arbetas fram, med syfte att identifiera åtgärder som minskar andelen bilister till och från kontorshuset.

Inom fastigheten Sicklaön 83:22 (Sickla Köp - kvarter) tillämpas tillstånd med s.k. flytande parkering för kontorshyresgäster, vilket innebär att antalet tillstånd kan vara fler än antalet platser. Det har visat sig innebära ett gott resursutnyttjande av parkeringsanläggningar. Den 15-åriga erfarenheten från Sickla visar att varje plats kan övernnyttjas med 25% utan att p-trängsel uppstår. Det innebär att varje fysisk p-plats kan räknas upp med gånger 1,25 till "nyttjande-p-plats". Vi räknar därför med att en p-norm om 15-platser/1000 kvm ljus BTA motsvaras av 15 platser/1,25 = 12 fysiska platser per 1000 kvm ljus BTA.

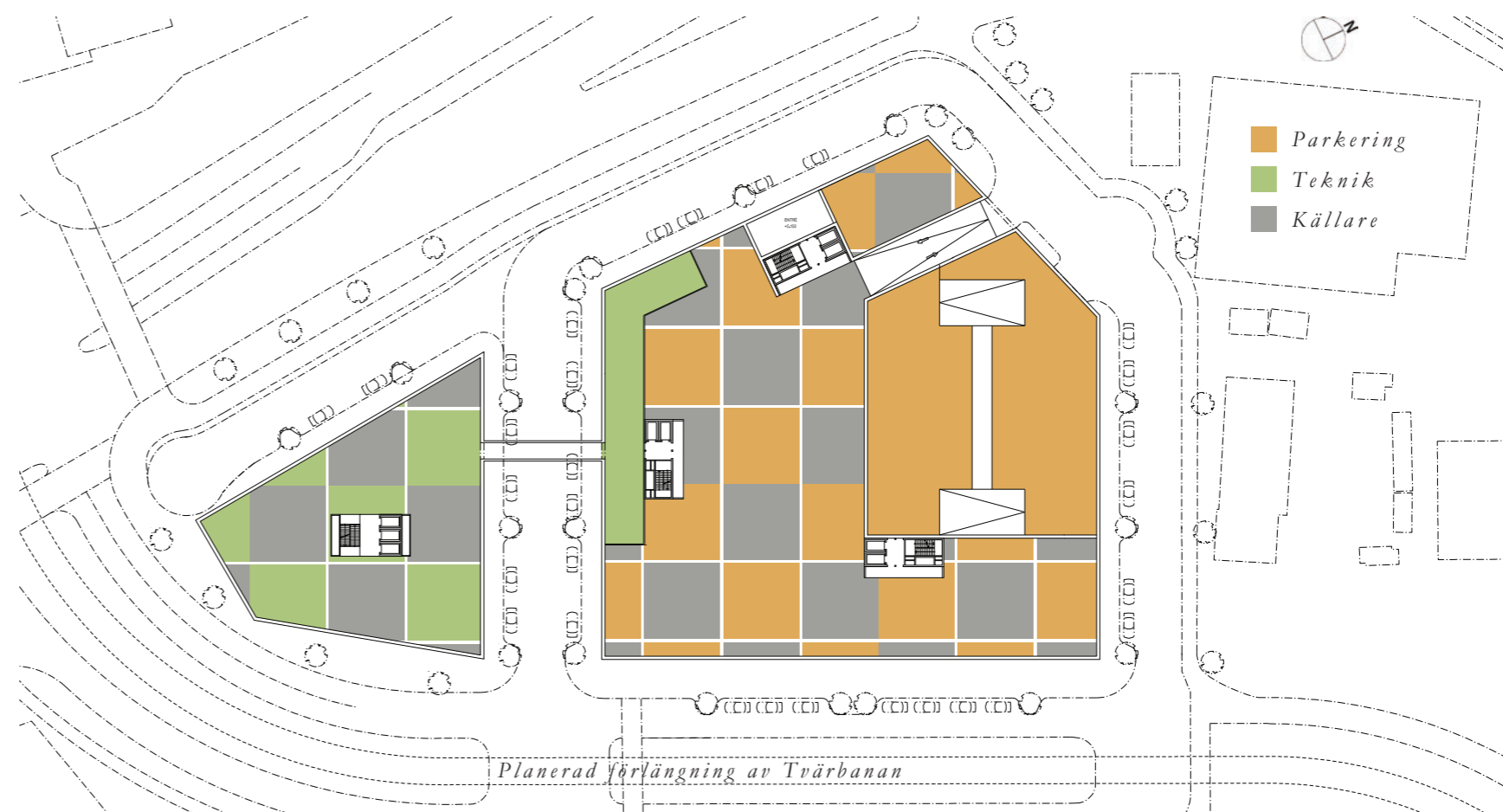
Med totalt 26000 – 27000m² ljus BTA genererar det ett parkeringsplatsantal på ungefär 315. Detta tillsammans med kravet att hysa Sicklaön 83:32:s 145 parkeringsplatser ger ett behov på 460 p-platser totalt. Fastighetens parkeringsbehov löses i garage och parkeringshus i den större byggnaden. Till källarplan sker in/ut-fart från den "norra gatan" (+4.720).Parkeringshusets primära in/ut-fart (+5.200) är placerad i anslutning till källarplansinfarten.

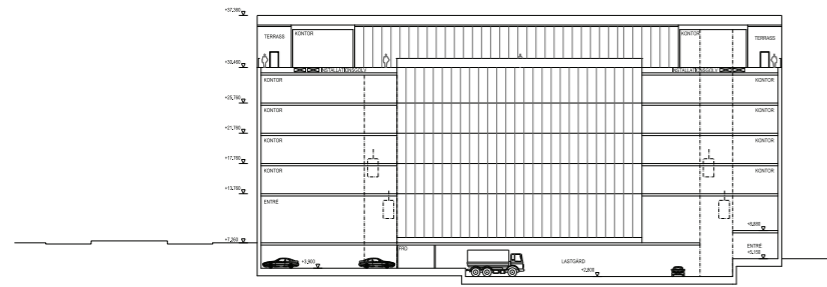
Cykelparkering kommer finnas både utom- och inomhus och kommer ha, minst, det antal platser som fordras för att uppnå breem-certifiering. Med närhet till hiss och omklädningsrum med duschmöjlighet erbjuds cyklisten ett bekvämt sätt att ta sig till och från arbetet



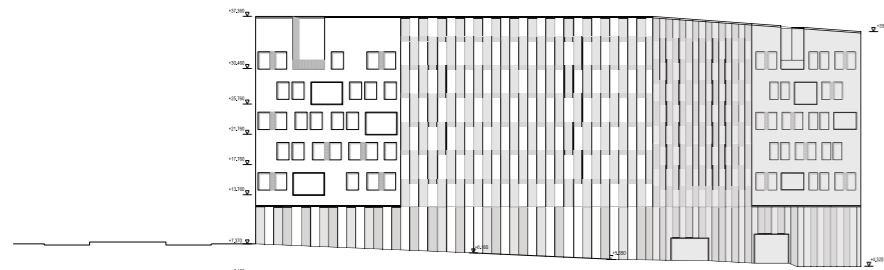
BLANDNING

I projektet blandas flexibla, generösa verksamhetslösningar med mer unika och specifika planlösningar. Bottenvåningen kan till stor del innehålla kommersiella verksamheter, medan resterande våningar kan innehålla både mindre och större verksamheter och företag.

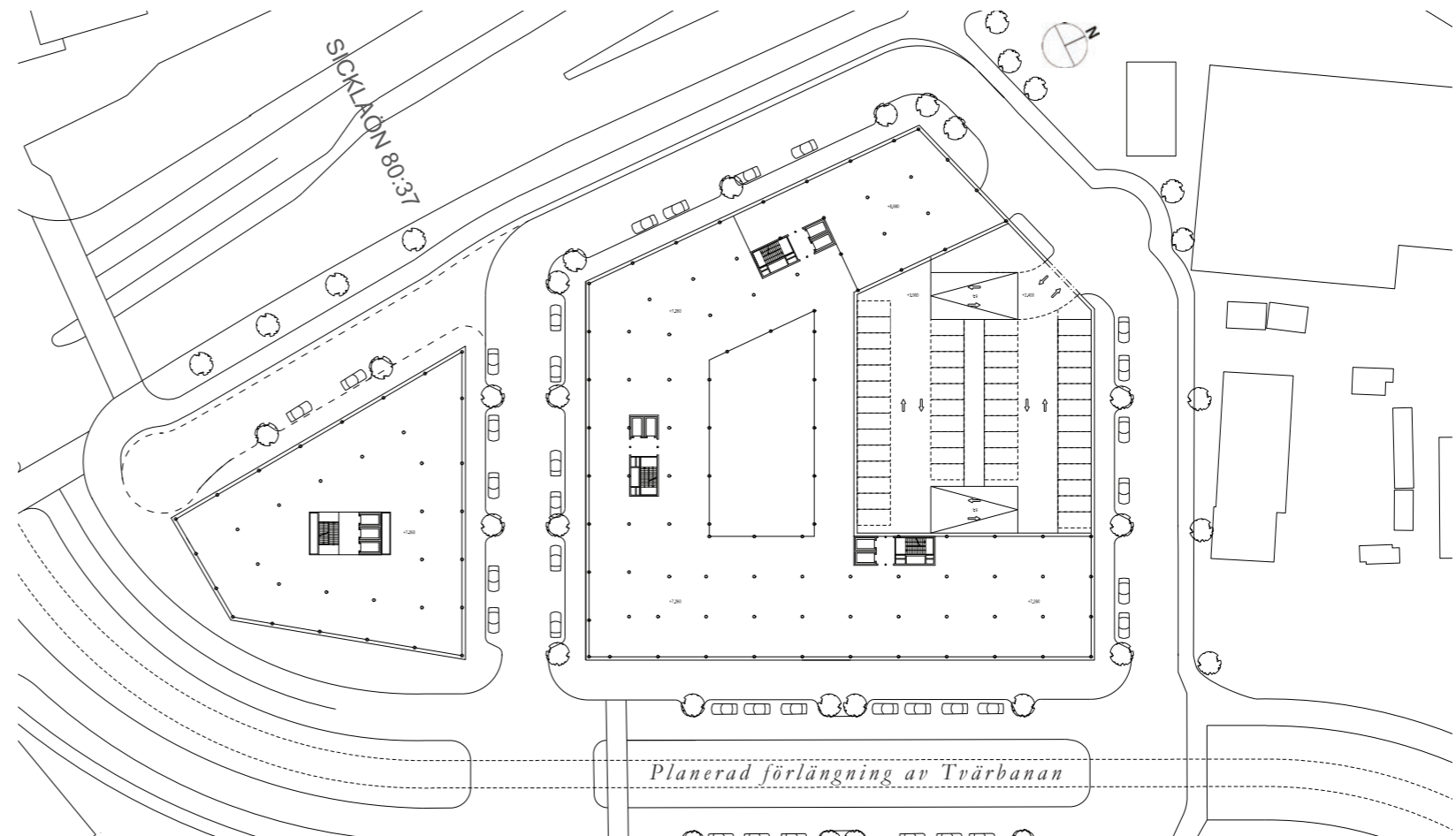




SEKTION B-B 1:1000



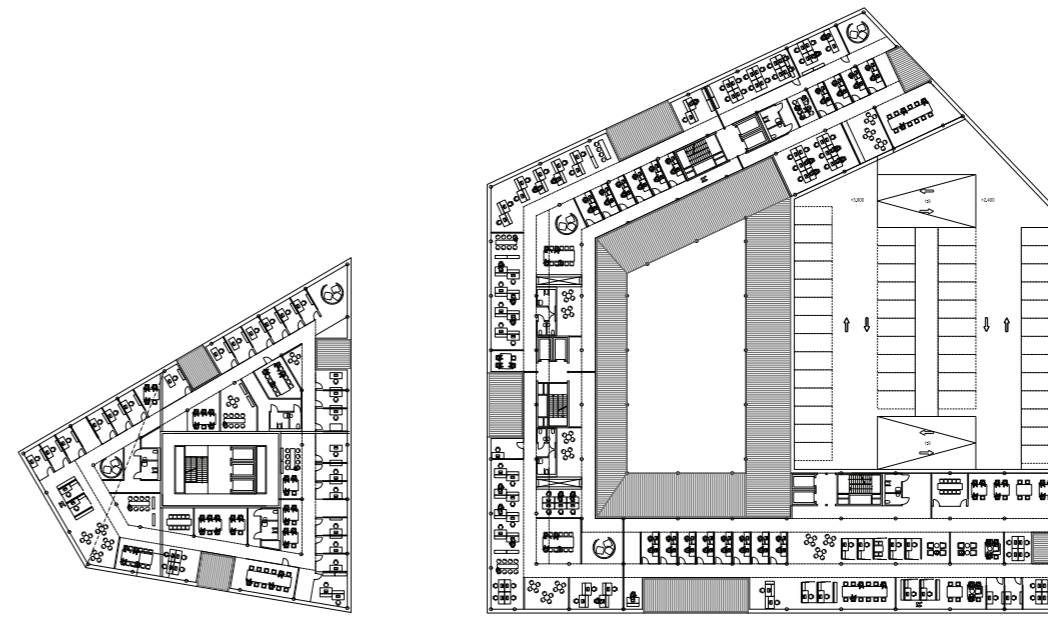
ELEVATION FRÅN NORR MOT P-HUS 1:1000



ENTRÉPLAN 1:1000



KONTORSPLAN 1:1000



KONTORSPLAN TAKVÄNING
1:1000

FASADER, OMGIVNING OCH KULTURELLT SAMMANHANG

Sickla präglas av ett historiskt arv av innovativ industri- kultur, vilket har tagit sig uttryck i en enkel tegel-, betong- och stålarkitektur vars epoker är lätt avläsbara än idag. Det sena 1800-talets dekorerade tegelhallar och funktionalismens stramare industri- och kontorsbyggnader är inplacerade i en tät struktur som erbjuder intressanta platser och gaturum som visar sig fungera bra med Sicklas nuvarande uppgift: att agera stad. Områdets senare tillägg (efter tillverkningsindustrins höjdpunkt), i form av byggnader för blandade lättare industriändamål, är mer glest utplacerade och förhåller sig inte till gatunätet på ett stadsmässigt sätt. Planeringen gjordes inte utifrån ett stadslivsperspektiv. Detta gäller den aktuella tomten, Uddvägen saknar idag stadsmässiga kvaliteter, och arbetet med projektet syftar till att utveckla Sickla som tät, levande stadsdel.

Centralt för gestaltningen i projektet är därför att tydligt representera stadsmässighet, Sicklas nya årsring, men utan att tappa kontakten med tidigare eror.

Kvarteren på Nackas sida av Sicklavägen ska därför fortsätta kvartersstrukturen från Hammarby Sjöstad på andra sidan vägen, men tydligt ha en egen karaktär.

IDENTITETSSKAPANDE MATERIAL

Projektet innebär att vi lånar historiens robusta fasadmaterial, men lyfter denna del en nivå uppåt, för att göra gaturummet så öppet och flexibelt som möjligt, med en glasad, tillgänglig bottenvåning.

Öppenhet och flexibilitet blir också den tongivande egenskapen i den ovanpåliggande kontorsdelen. De robusta materialen från industrihistorien kombineras med modern tillverkningsteknik och medger en fri och mkt generös fönstersättning som tydligt markerar projektets modernitet; ett innovativt användande av industriella, klassiska material.

Viktigt är också att i Sickla fortsätta vara materialpaletten trogen och använda enkla och obehandlade naturmaterial, en kontrast till Hammarby Sjöstads mer abstrakta volymer och målade putsfasader. På detta vis inordnas denna del av Sickla i stadstypologin som etablerats på Stockholms sida av Sicklavägen, men får sin egen tydliga identitet med Nackas påtagliga skärgårdsnatur och naturliga materialpalett.



FASAD

Fasaderna har en tydlig horisontell fönstersättning med markerade håltagningar i fasadmuren. Med inslag av våningshöga fönsterpartier störs den horisontella ordningen och ett mer dynamiskt fasadspel skapas.



MÖTE MED GATA

Bottenvåningen möter gatan med öppenhet och transparens längs byggnadernas samtliga sidor.



TERRASSER

Takvåningen gestaltas medvetet för att bli karaktärsskapande för projektet. Med sin höga våningshöjd skapas gott om plats för högklassiga kontors- och mötesrum samt plats för teknikrum. Genom indrag i takvåningen skapas terrasser på ett flertal ställen i volymerna. Terrasserna bidrar till husens karaktär och skapar ett mer stadsmässigt och händelserikt avslut mot himlen.



MATERIAL

Sickla har en rik historia av verkstadsindustri och ett flertal återanvända gamla industribyggnader. De nya byggnaderna ärver verkstadstypens stabilitet och materialpalett, men gestaltas med en egen, modern karaktär. Robusta och klassiska material som till exempel: tegel, puts, betong, glas och trä, skall vara fasadernas dominerande material.

Bottenvåningarna karaktäriseras av transparens; glaspartier med inslag av trädetaljer.



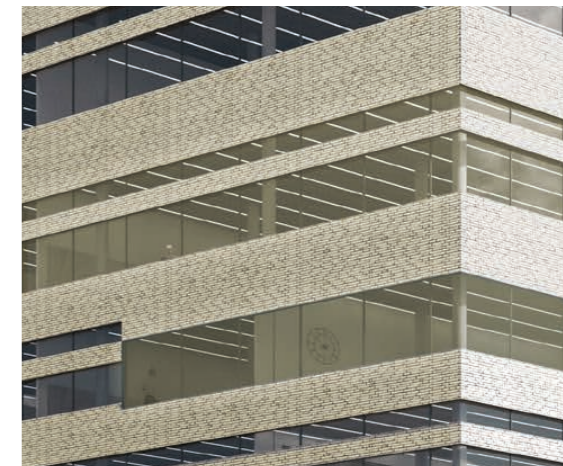
Perspektiv
närbild fasad



Bra exempel på hål i mur
med detaljerad fönsternisch
Studentboende
(Claus en Kaan Architecten)



Perspektiv
indrag takvåning



Exempel på möjlig fasadvariation:
horisontella fönsterband



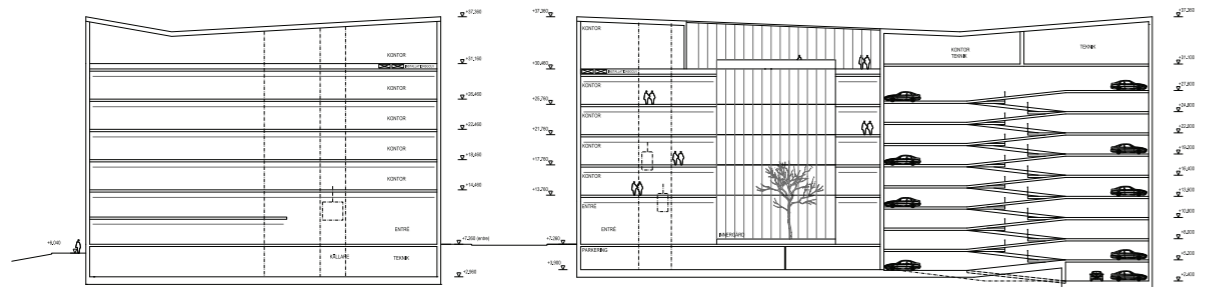
Perspektiv
indrag takvåning



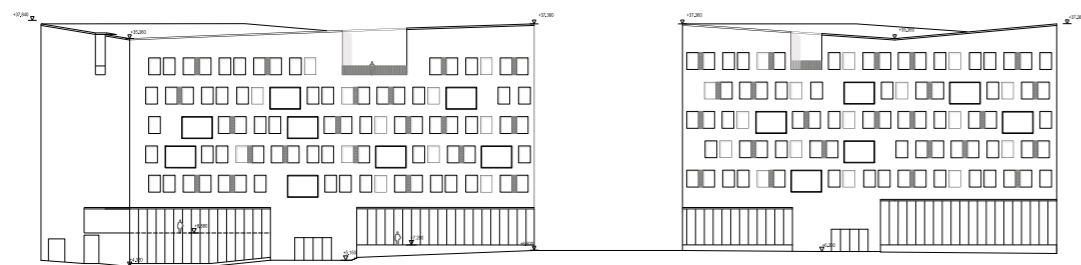
Exempel
tegelkulörer



ELEVATION FRÅN UDDVÄGEN 1:400



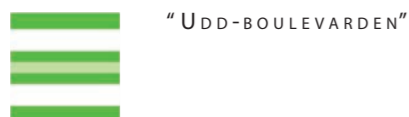
SEKTION A-A 1:1000



ELEVATION FRÅN SICKLAVÄGEN 1:1000



Vy 4 (Se orienteringsplan sid. 17)
Sickla stadsfront - en sekvens av olika husvolymer, men i tydlig kvarterskonfiguration. Levande bottenvåningar som exponerar sitt innehåll mot omgivningen



"UDD-BOULEVARDEN"

Uddvägen kommer fungera som en ryggrad i projektet och blir en bred boulevardliknande stadsgata.



TVÄRGATAN

Här färdas alla trafikslag genom kvarteret på en 18-meters stadsgata, men på fotgängarens villkor. Till skillnad från omgivande gator ska tvärgatan vara gångfartsområde samt ha en annan beläggning för att signalera att den har ett lugnare tempo.



HÖRNET I SOLEN

Hörnet Sicklavägen - Uddvägen badar i sol och här hålls södra husets fasad undan för att ge plats åt en uteplats med perfekt söderorientering som samspelar med motsvarande entrétorg på andra sidan Uddvägen



INGA BAKSIDOR

Båda byggnaderna står med sina fasader ända ut mot trottoar och gör denna till en stadsmässig, belyst och trygg entrézon för byggnadernas samtliga funktioner. Inga sidor betraktas som baksidor och parkeringsanläggningen i norra huskroppen ska integreras i formspråket. Byggnadernas bottenvåningar ska längs samtliga sidor förberedas med butiks- eller verksamhetslokaler, vars fasader till stor del ska utgöras av höga glasade partier.

Samtliga gator inom projektet ska rymma trädtrader/planterningszoner.

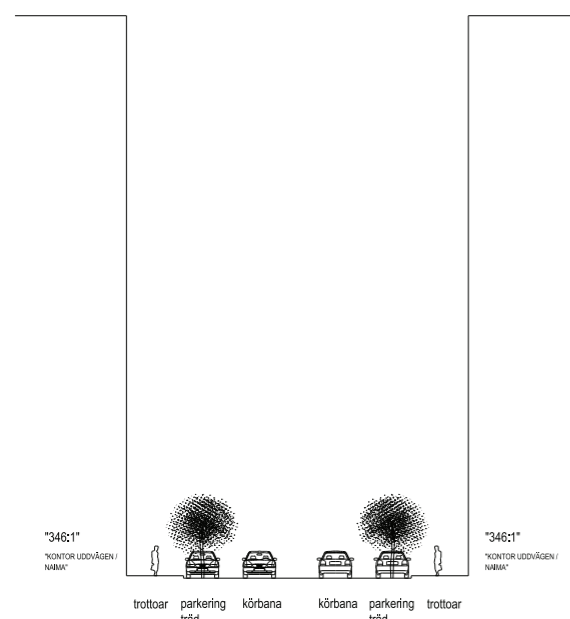


Vy 3 ner på tvärgatan
(Se orienteringsplan sid. 17)

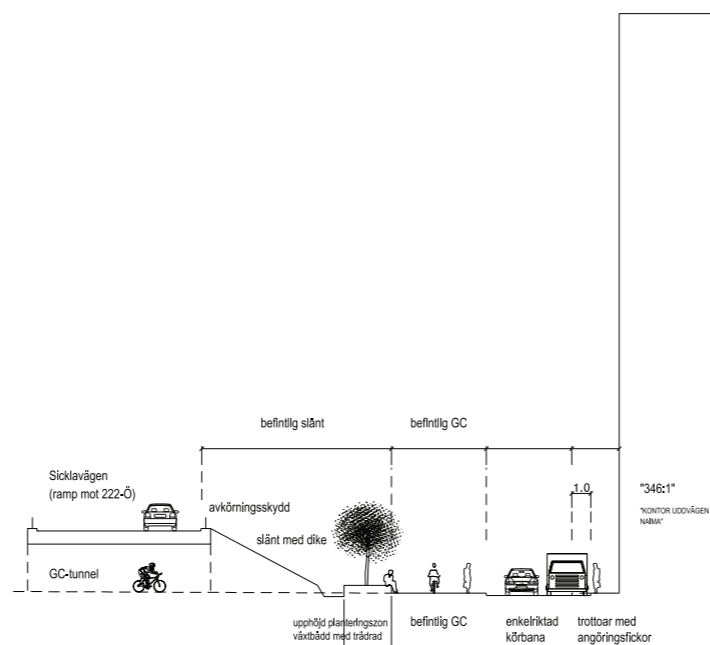


Vy 5 (Se orienteringsplan sid. 17)
Söderut från Uddvägens ände mot den norra lokalgatan, fasad med öppen bottenvåning.

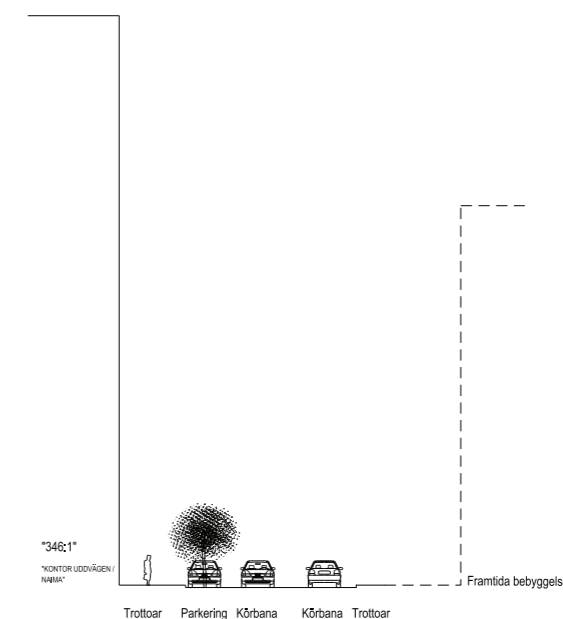
GATUSEKTIONER



GATUSEKTION C-C 1:400



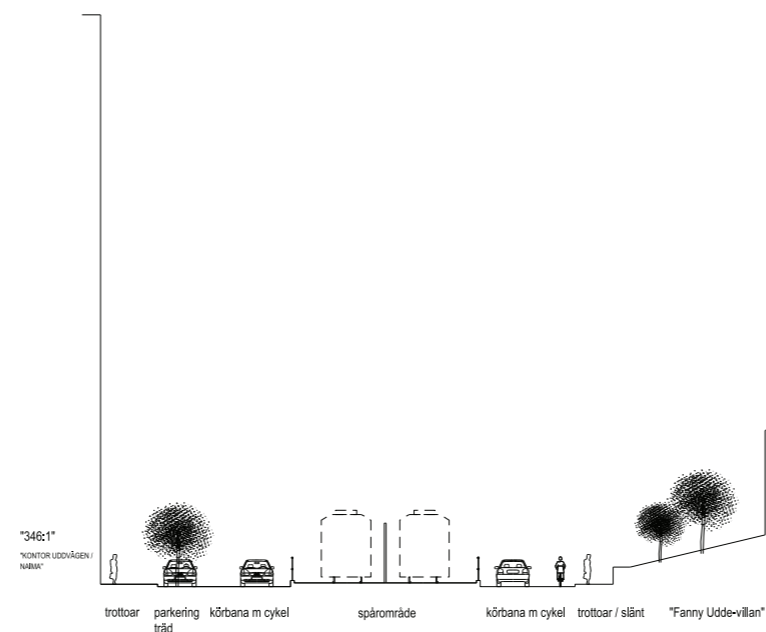
GATUSEKTION D-D 1:400



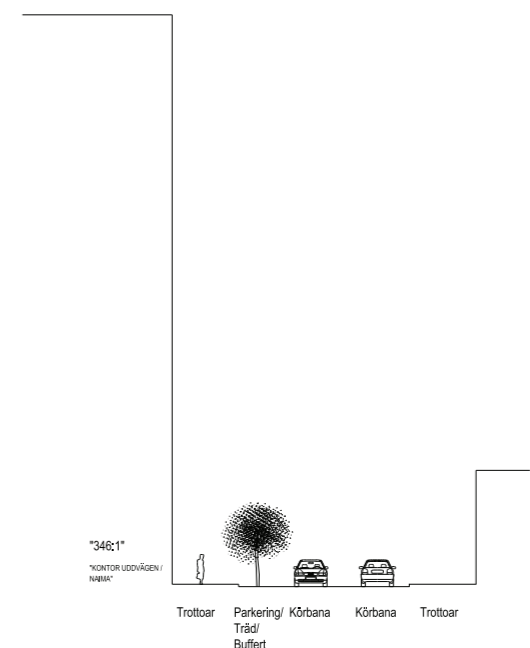
GATUSEKTION E-E 1:400



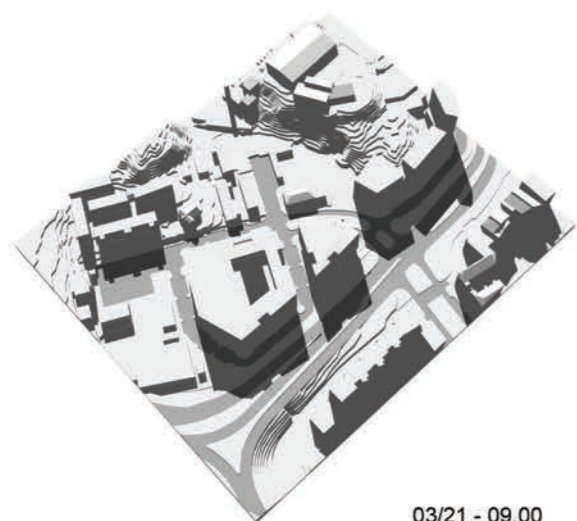
GATUSEKTION F-F 1:400



GATUSEKTION G-G 1:400



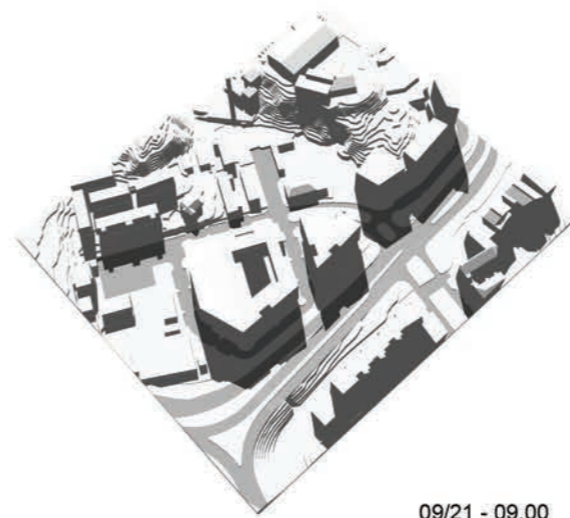
GATUSEKTION H-H 1:400



03/21 - 09.00



06/21 - 09.00



09/21 - 09.00



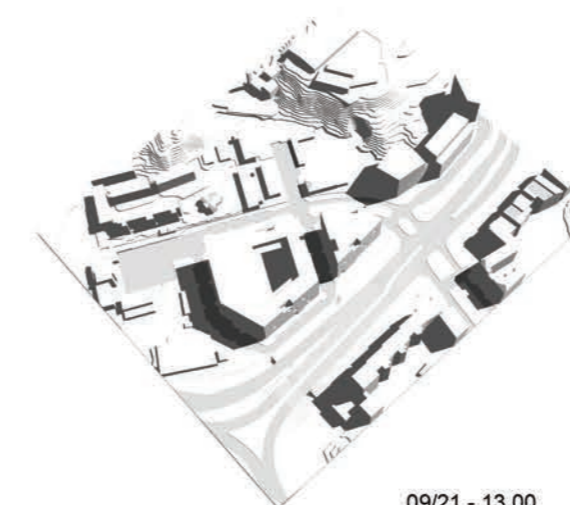
12/21 - 09.00



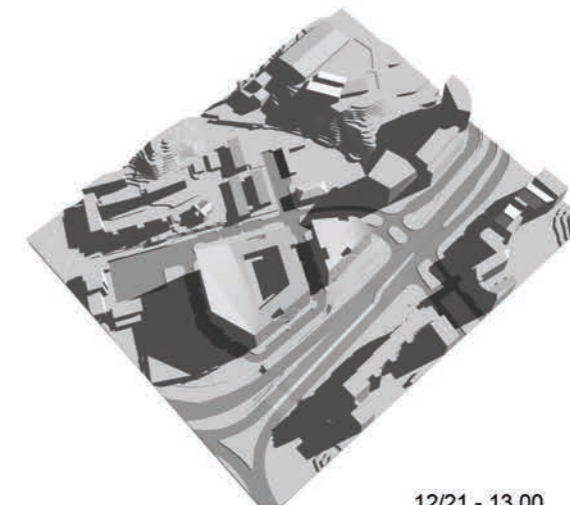
03/21 - 13.00



06/21 - 13.00



09/21 - 13.00



12/21 - 13.00



03/21 - 17.00



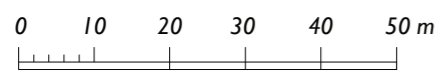
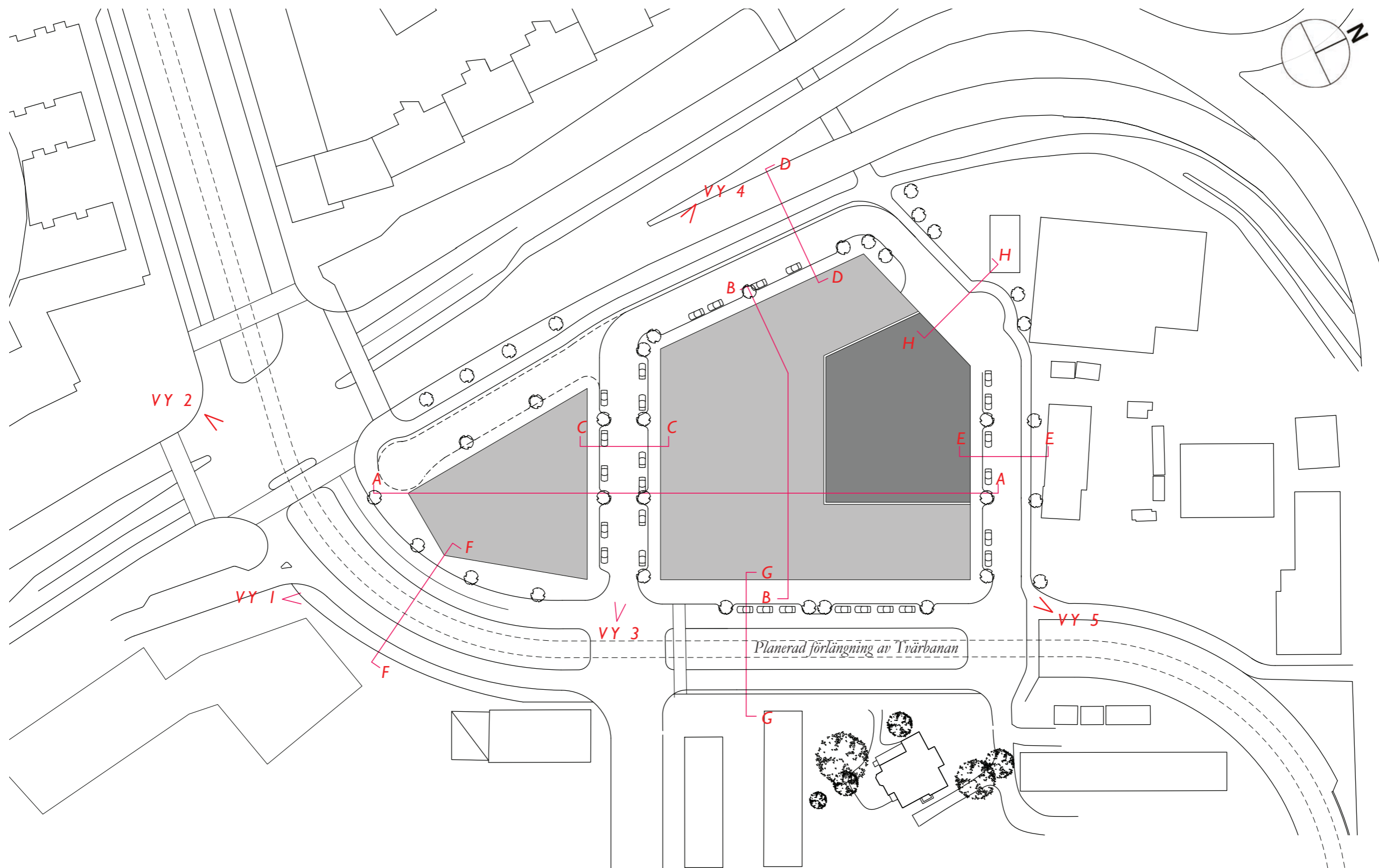
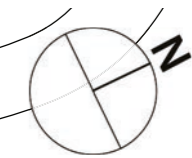
06/21 - 17.00



09/21 - 17.00



12/21 - 17.00



SITUATIONSPLAN 1:1000