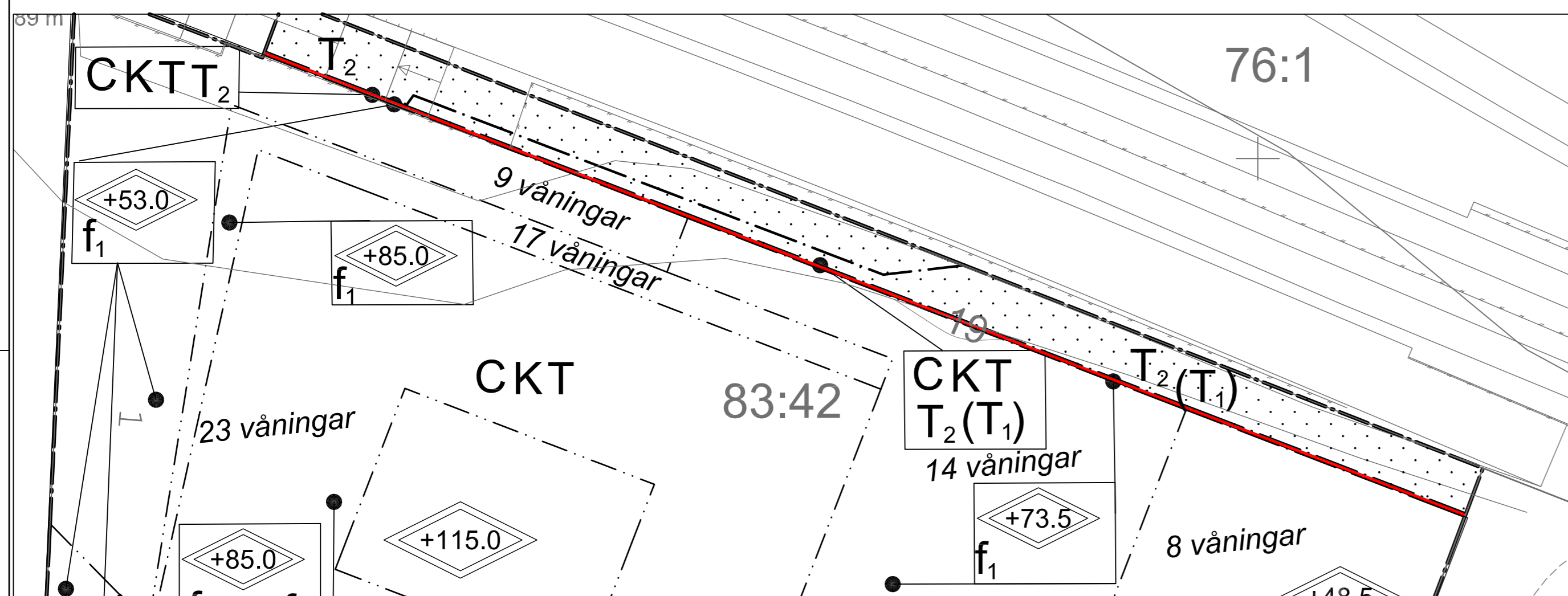
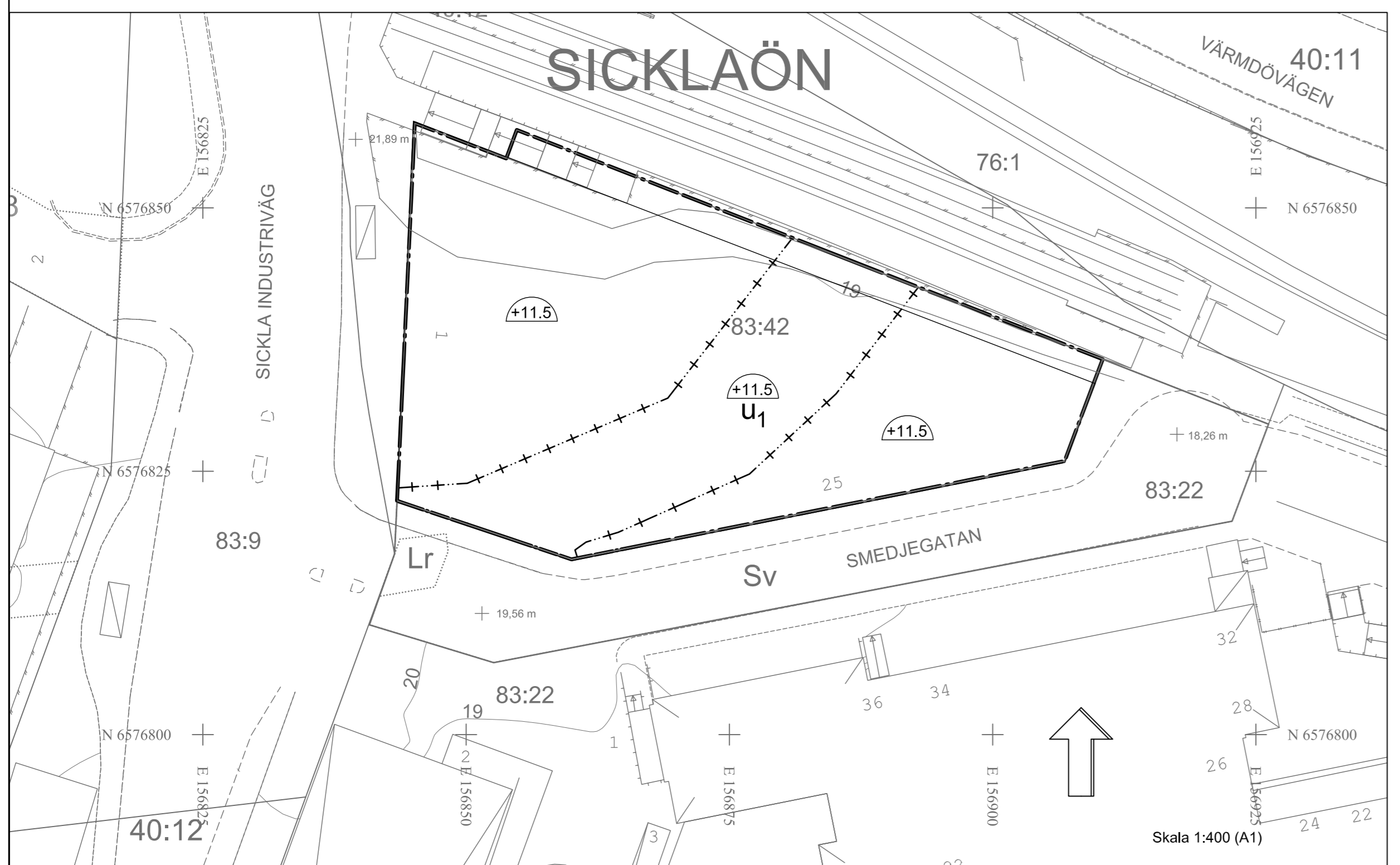


Plankarta 1. Plankarta 1 gäller tillsammans med plankarta 2.



Plankarta 1. Inzoomning. Rödmarkerat område ska utgöra underlag till 3D-fastighetsbildning.



Plankarta 2. Bestämmelser på kartan ovan anger begränsningar till följd av tunnelbana och allmännyttiga underjordiska ledningar. Plankarta 2 gäller tillsammans med plankarta 1.

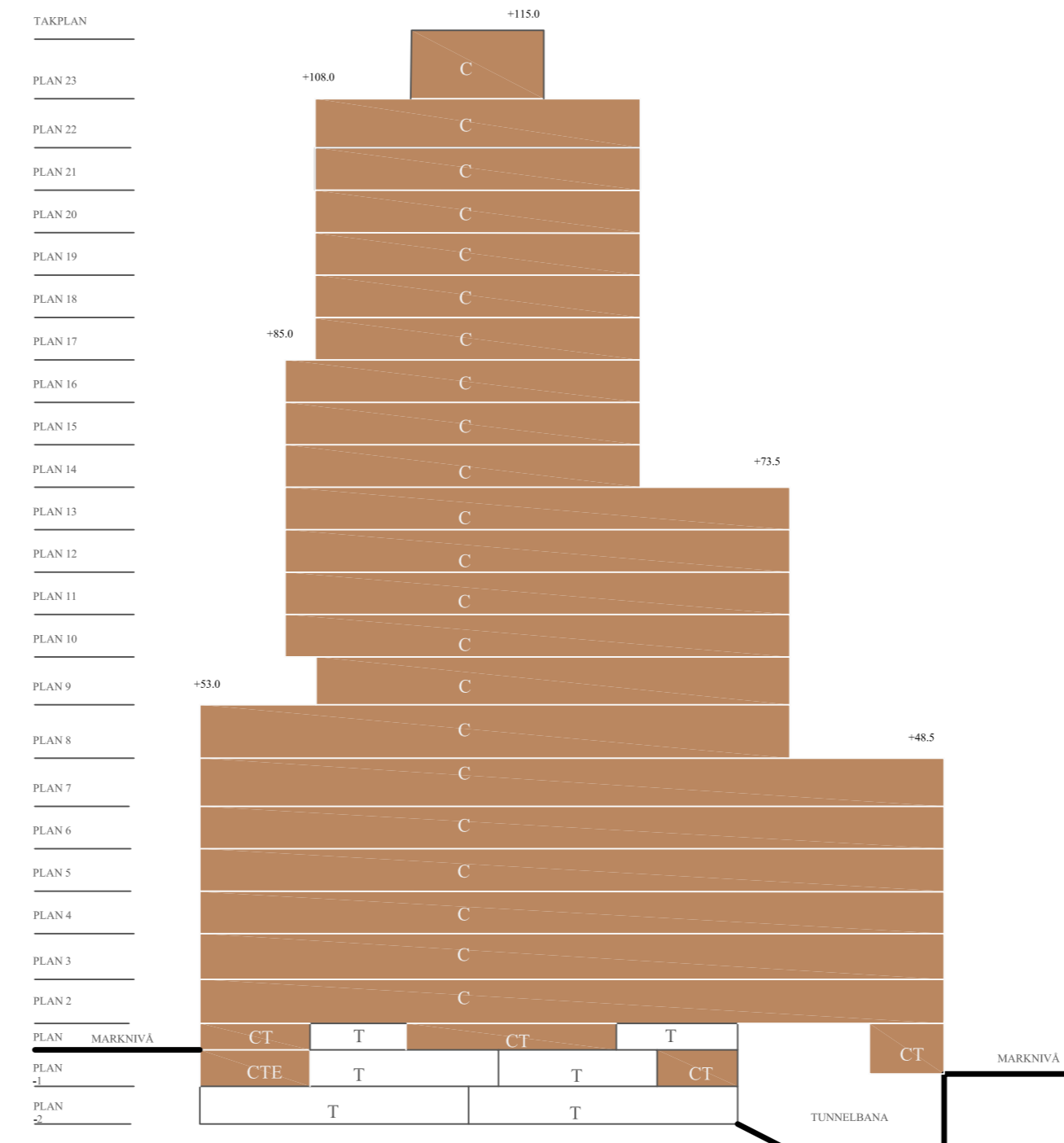


Illustration - Sektion av fasad mot Smedjegatan. Användningen av kvartersmark regleras inte per våningsplan. Illustrationen visar ett exempel på utformning.

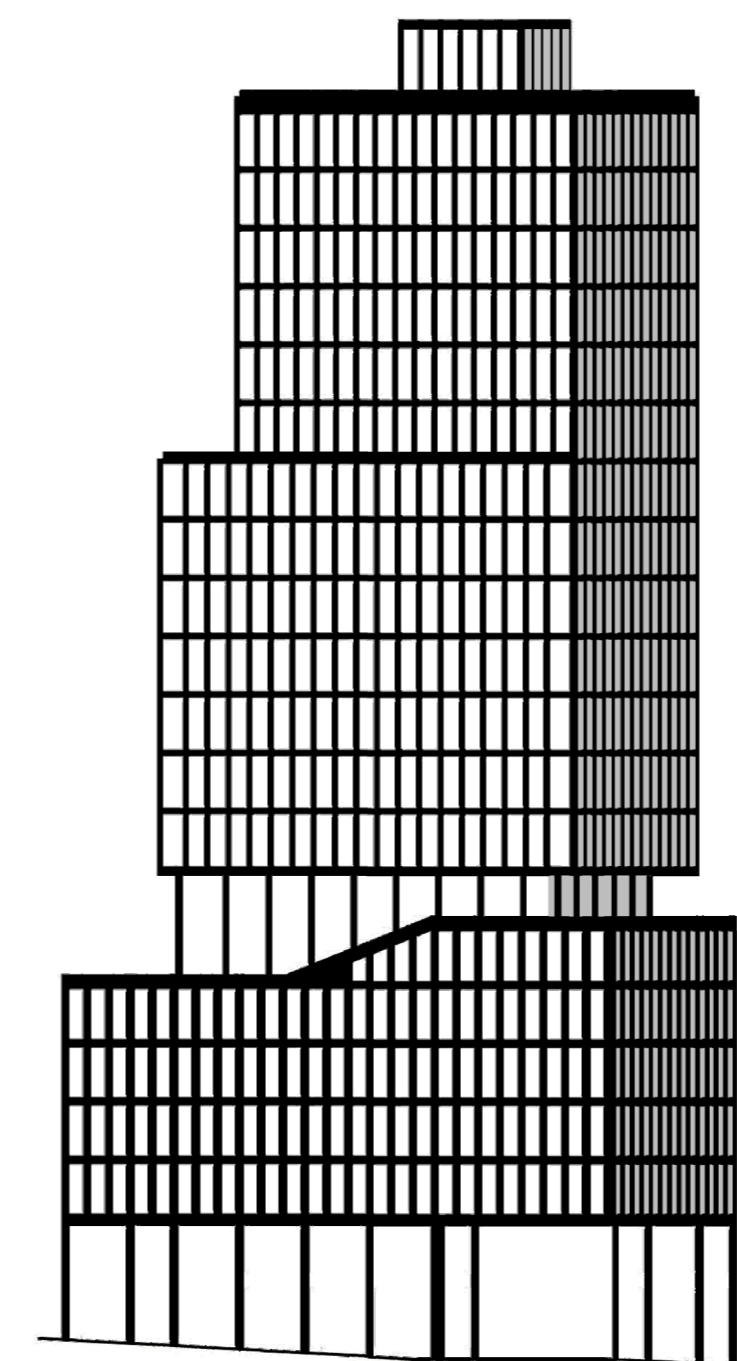


Illustration - Konceptuell fasad mot Sickla industriväg.

TECKENFÖRKLARING

Grundkarta

SICKLAÖN Traktnamn

- Fastighetsgräns
- 3D-fastighet
- 393:10 Fastighetsbeteckning
- GA Gemensamhetsanläggning
- Sr Servitutsområde
- L Ledningsråtsområde
- Vägkant
- Tunnel
- Karterad byggnad från primärkartan
- Plank, staket
- Mur
- Stödmur
- Höjdkurvor, höjdhast
- Husliv inlämt bostadshus
- Husliv inlämt industri- eller verksamhetsbyggnad
- Husliv inlämt komplementbyggnad
- Takfot karterad byggnad från primärkartan
- Skärmtak
- Trappa

UPPLYSNINGAR:
 Planen är upprättad enligt plan- och bygglagen PBL (2010:900) enligt dess lydelse efter den 1 januari 2015.

Koordinatsystem: SWEREF 99 18 00
 Höjdsystem: RH2000

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Planområdesgräns
- - - - - Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- - - - - Administrativ och egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Kvartersmark 4 kap. 5 § 1 st 3 p.

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

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Belyggnads omfattning

Största exploatering är 25.000 kvadratmeter bruttoarea ovan mark. 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

Marken får inte förses med byggnad. 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

Högsta totalhöjd i meter över angivet nollplan

Utformning

- f₁ Övan angiven totalhöjd får räcken och planteringsanläggning uppföras. 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- f₂ Minsta frihöjd från mark är 8,5 meter. 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Ny byggnad ska utformas i enlighet med följande gestaltungsriktlinjer:

- Byggnaden ska ha en skulptural form bestående av tre volymer vridda i förhållande till varandra. En tydlig midja i glas markeras mellan den nedersta och mittersta volymen. Midjan är tydligt indragen i förhållande till omgivande volymers fasadliv.
- Fasader ska vara i metall, glas eller tegel. Fasaderna ska ha djupverkan/reliefverkan och vara svagt skimmerande. Byggnaden ska utformas med kopparröda fasader – en varm och dämpad ton.
- Sockelvåningen - ska i huvudsak vara uppglasad. Sockelvåningen ska vara indragen gentemot ovanliggande våning vid entré mot korsningen Sickla industriväg / Smedjegatan (f₂). Sockelvåningen ska utformas med särskild arkitektonisk omsorg där detaljrikedom och kvalitativa material bidrar till en varierad stadsmiljö.
- Terrasser ska utformas med inslag av grönska. 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Utförande

- +00 Lägsta tillåtna schaktningnivå (i meter relativt nollplanet) för schaktning, spolning, pålning, borring och andra ingrepp i undergrunden. Nivån får underskridas vid byggnad av tunnelbana med tillhörande utrymmen. Se plankarta 2 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Skydd mot störningar

Byggnaden ska kunna utrymmas i riktning bort från Tvärbana och Saltsjöbana

- Lokaler med utrymme för sömn och vila ska grundläggas och utformas så att:
 - komfortvärd vibrationsnivå inte överskrider 0,4 mm/s från fordonsrörelser
 - stömljudsnivån inte överskrider 30 dB(A) SLOW från fordonsrörelser
 - stömljudsnivån inte överskrider 30 dB(A) eller 50 dB(C) ekvivalentnivå från installationer till t-banan.. 4 kap. 12 § 1 st 3 p.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från det att planen vunnit laga kraft. 4 kap. 21 §

Villkor för lov

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

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

Markreservat

u₁ Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar, gäller mellan marknivåer +11,5 meter över angivet nollplan och - 2,0 meter under angivet nollplan. Se plankarta 2 4 kap. 6 §

ILLUSTRATION

9 våningar Illustrationstext

Detaljplan för Sickla stationshus, Sicklaön 83:42, Sickla industriväg Nacka Kommun
 Standard förfarande Planenheten i oktober 2020, justerad i november 2020

Susanne Werlinder
 Planchef

Terese Karlqvist
 Planarkitekt

KFKS 2017/891
 Projektnr. 93101067

Tillstyrkt av MSN 2020-10-21, § 234
 Antagen av KF 2020-12-14, § 464
 Laga kraft 2021-12-02

DP 669

Planbeskrivning

DP 669

Upprättad oktober 2020,

Justerad i november 2020

Standardförfarande

Dnr: KFKS 2017/891

Projekt: 93101067

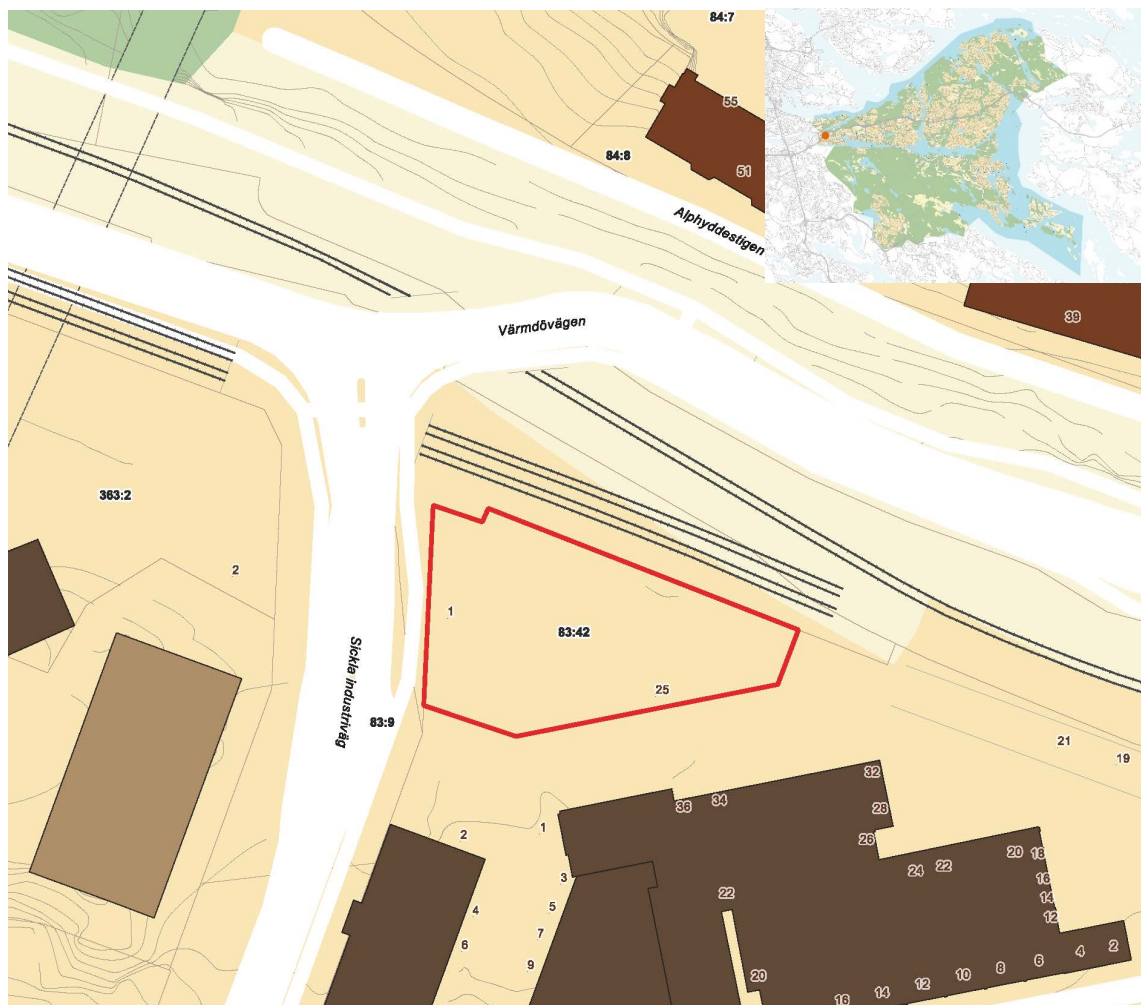
0182K-P2021/669

Nacka stad

Ingår i tunnelbaneavtalet

Sickla stationshus

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



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

Sammanfattning

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

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

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

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

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

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

Innehållsförteckning

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

Planens syfte och huvuddrag

Syfte

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

Bakgrund och huvuddrag

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

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

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

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

Planhandlingar och underlag

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

Detaljplaneförslaget omfattar följande planhandlingar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning
- Fastighetsförteckning

- Gestaltungsprogram

Detaljplaneförslaget grundas på följande underlag:

- Dagvattenutredning (*WSP, 2020-03-27*)
- Flyghinderanalys (*Luffartsverket, 2019-03-08*)
- Lokalklimatutredning (*COWI, 2020-05-27*)
- Miljööredovisning (*Nacka kommun, 2020-10-02*)
- Markteknisk undersökningsrapport, (*Sweco, 2019-05-07*)
- Riskbedömning avseende förlängning av Tvärbanan (*Structor, 2014-01-29*)
- Risk-PM, (*Structor, 2020-03-27*)
- Solstudier, (*Kanozi arkitekter, 2020-03-05*)
- Trafikbullerutredning (*Delta Akustik AB, 2020-05-11*)
- Trafikutredning (*Structor, 2020-04-27*)
- Vibrations- och stömljudsutredning (*Delta Akustik AB, 2020-05-12*)

Plandata och tidigare ställningstaganden

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

Läge, areal & markägoförhållande

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



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



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

Statliga och regionala intressen

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

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

Riksintressen enligt 3 och 4 kap MB

Riksintressen för kommunikationer

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

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

Riksintressen för kulturmiljö

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

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



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



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

Miljökvalitetsnormer enligt 5 kap MB

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

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

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

Samtliga miljökvalitetsnormer för luft kommer att klaras inom detaljplaneområdet.

Mellankommunala intressen

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

Kommunala intressen

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

Översiktlig planering

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

Kulturmiljöprogram

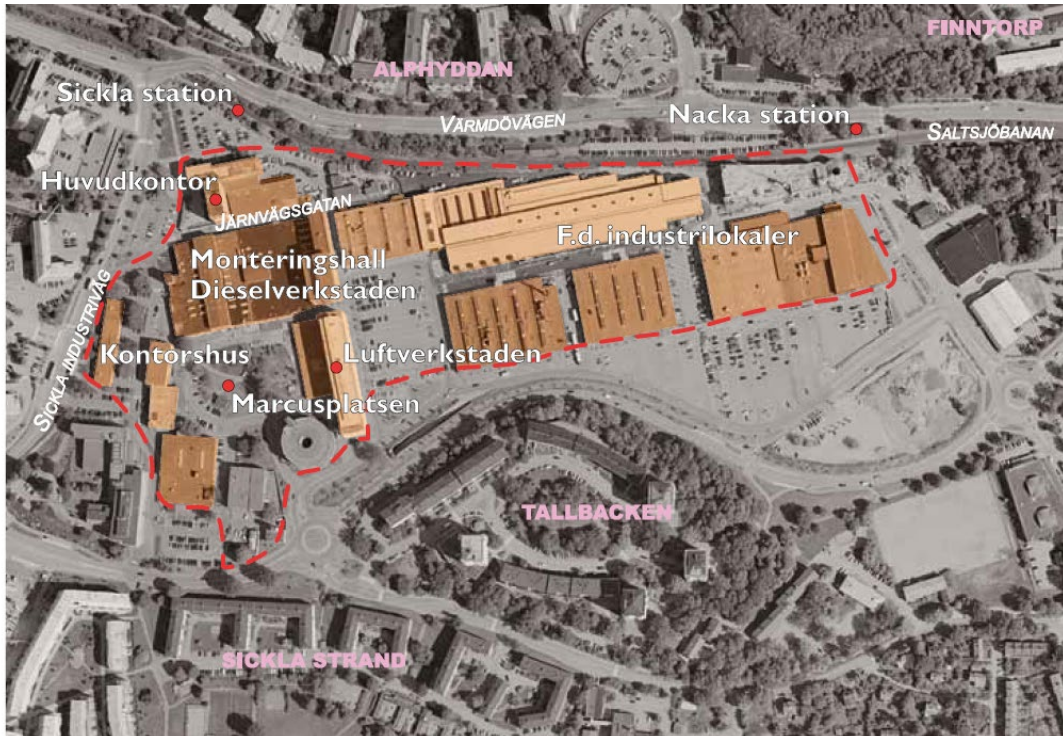
Planområdet angränsar till ”Sickla-Marcusplatsen” som i kulturmiljöprogrammet är utpekad som område med lokalt intresse för kulturmiljövården. Sicklaområdet är en omvandlad industrimiljö med bebyggelse från 1910-tal till nutid. Industriebbyggelsen hade ursprungligen en lägre skala men områdets horisontella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

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



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

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

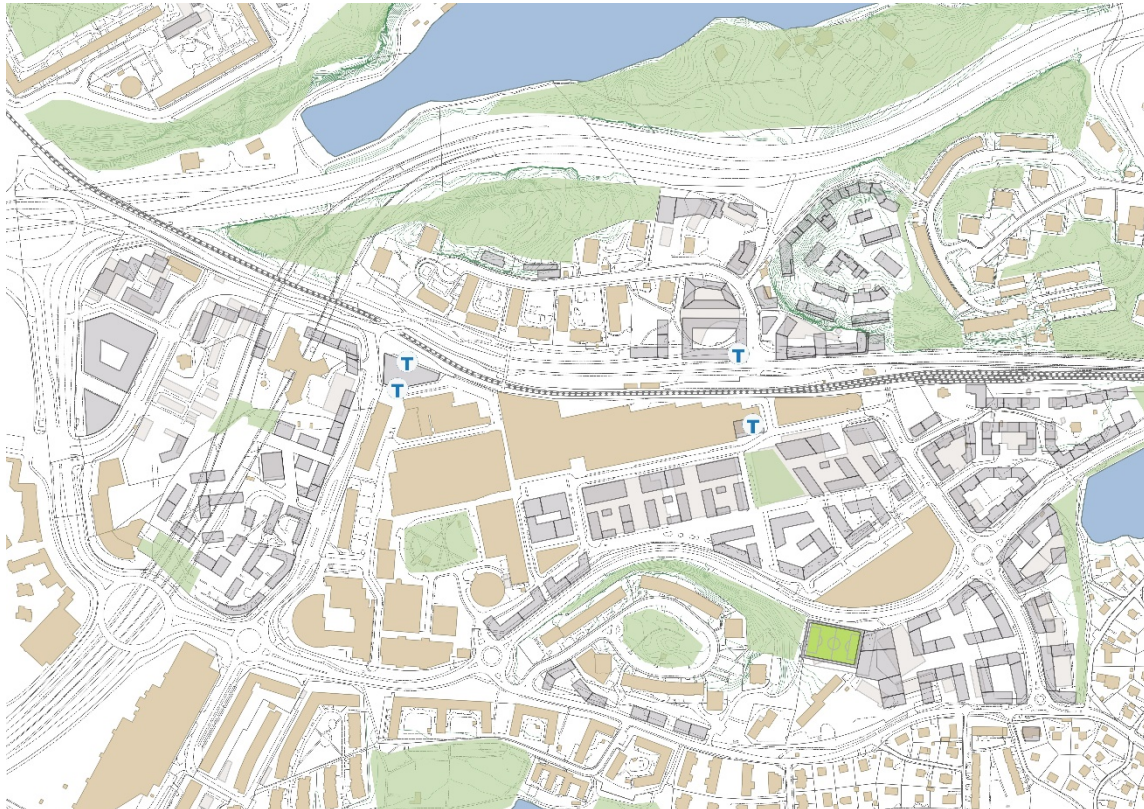


- | | | | | | |
|---|--|--------------------|------------------|--|---------------------------------|
|  | Gräns för område av lokalt intresse för kulturmiljövården | VÄRMDÖVÄGEN | Informationstext |  | Område med f.d. industrilokaler |
|  | Huvudkontor
Kulturminne
(Utan punkt: kulturmiljö) | ALPHYDDAN | Platsnamn | | |

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

Utvecklad strukturplan för västra Sicklaön

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



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

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

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

Andra beslut som berör planen

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

Gällande detaljplaner

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

Målområden för hållbart byggande

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

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

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

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

Undersökning om betydande miljöpåverkan

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

genomförande av detaljplanen bedöms inte medföra betydande påverkan på miljön, natur- eller kulturvärden, människors hälsa.

Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning enligt miljöbalken behöver därför inte göras för detaljplanen. De miljöfrågor som har betydelse för projektet undersöks under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen. Som underlag för planbeskrivningen tas en miljöredovisning som redovisar miljökonsekvenserna fram.

Förutsättningar och planförslag

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

Övergripande struktur

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

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

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

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

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

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



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

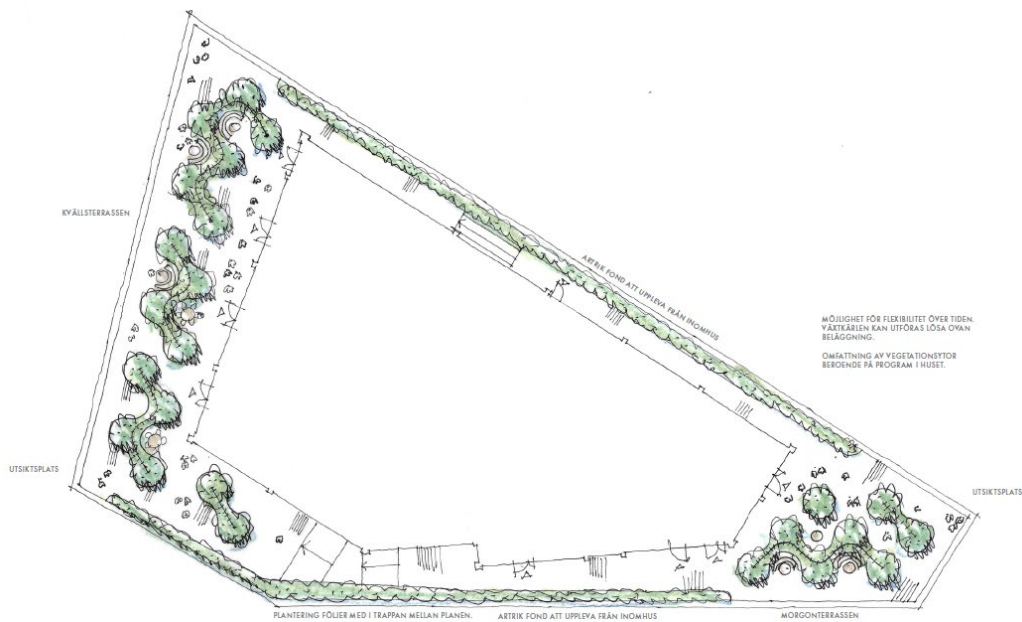
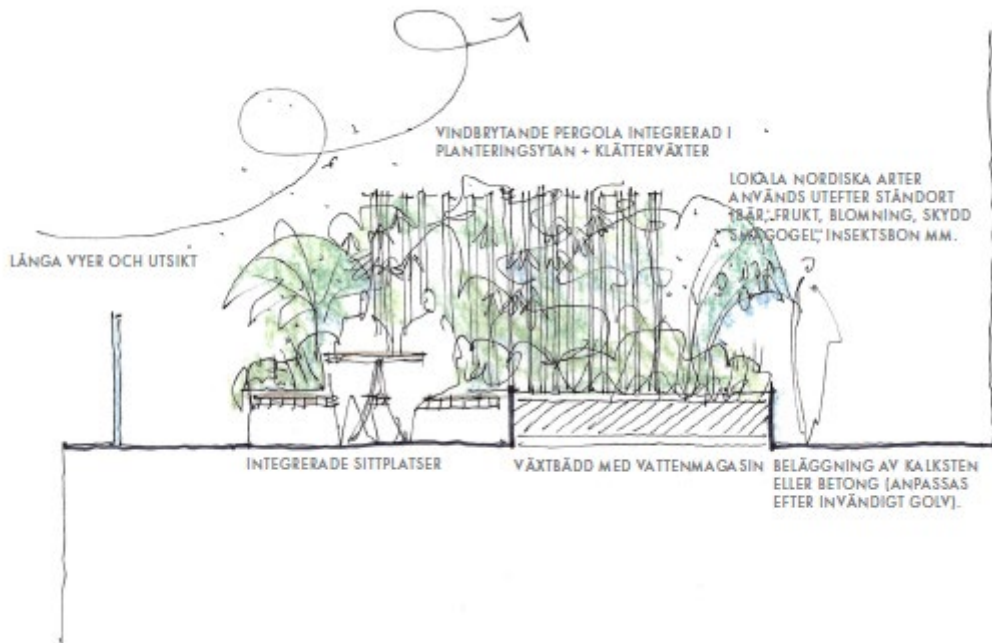


Foto över spår område och perronger. Saltsjöbanan till vänster i bilden och Tvärbanan till höger. Karlqvist, 2020.



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

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



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

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

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

Det nya stationshuset

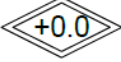
Planförslaget medger markanvändningen tunnelbaneändamål T. Markanvändningen T reglerar inte användningen ovan respektive under mark. Planområdet omfattar även en mindre del av tvärbanans perrong T₂ som inte får bebyggas. För del av perrongområdet medges även tunnelbaneändamål under mark (T₁). Föreslagen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

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Kvartersmark, 4 kap. 5 § 1 st 3 p.

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

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

	Högsta totalhöjd i meter över angivet nollplan
Utformning	
f ₁	Ovan angiven totalhöjd får räcken och planteringsanläggning uppföras, 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
f ₂	Minsta frihöjd från mark är 8,5 meter, 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

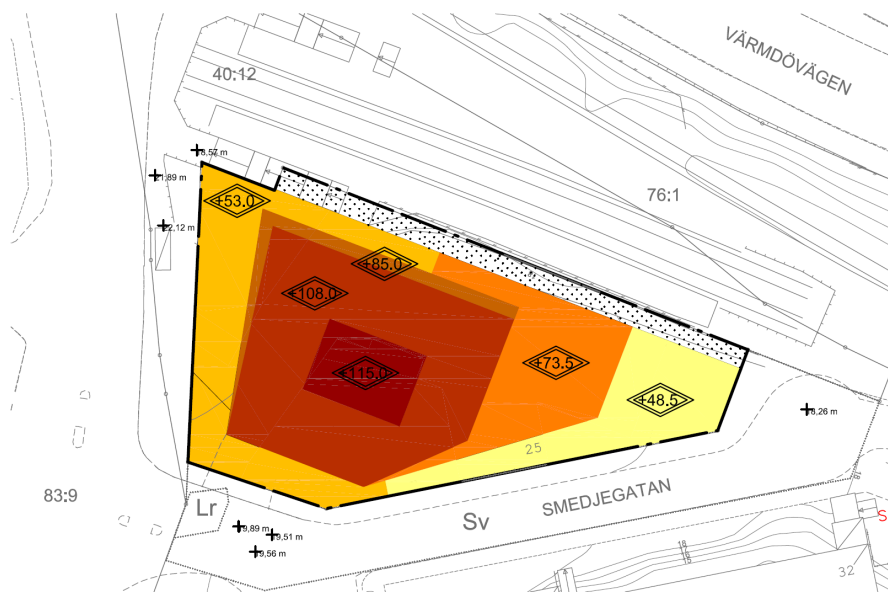


Illustration som redovisar de olika byggnadsvolyternas totalhöjder som föreslås.

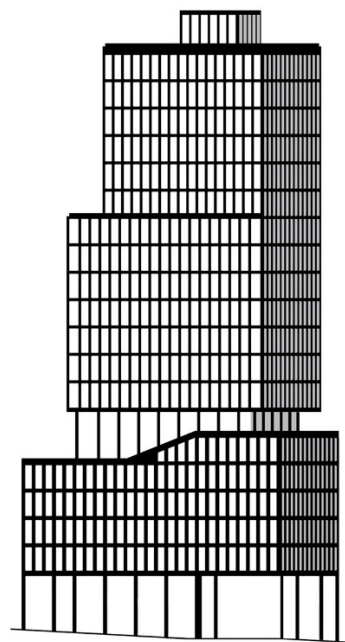
Föreslagen stationsbyggnad har utformats för att kunna omhänderta ett stort flöde av människor på platsen. Planförslaget ska möjliggöra att platsen blir en attraktiv, orienterbar och ändamålsenlig bytespunkt för kollektivtrafik. Byggnadens bottenvåning har utformats med flera entréer för att tillgängliggöra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

Gestaltning

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

Gestaltungsprinciper

- **Karaktär**
Landmärke i stadslandskapet
En entrébyggnad till Sickla köp kvarter
- **Byggnadsvolym**
Vertikalitet
Skulptural form
Volymer vridna till varandra
Byggnad utformad med synliga terrasser
Tydlig midja
Markerad sockelvåning
Sockelvåning – indragen vid entré mot korsningen
Sickla industriväg / Smedjegatan
- **Fasader**
Fasader i metall, glas eller tegel.
Fasader med djup – reliefverkan. Skimrande
I huvudsak uppglasad sockelvåning
- **Terrasser**
Terrasser ska utformas med inslag av grönska
- **Kulör**
Kopparröda fasader – en varm och dämpad ton



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

Anpassning till kulturmiljövärden

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



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

Tillgänglighet och trygghet

Planförslaget innebär att platsen kan få liv och rörelse under dygnets alla timmar genom hotellverksamhet, kontor, restauranger och butiker. Byggnaden kommer att öka den fysiska tillgängligheten i området och till kollektivtrafiken med ramper, hissar och trappor. Utbyggnadsförslaget innebär att tillgänglighet, trygghet och säkerhet kommer att öka. Genom ett indrag i byggnaden vid huvudentré skapas en plats mellan gatan och entrén. Platsen är viktig för både trygghet och tillgänglighet eftersom människor därmed inte kommer rakt ut i cykel- och biltrafik från entrén.

Solstudier

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

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

Lokalklimat- och vindstudier

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

Grönytefaktor

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

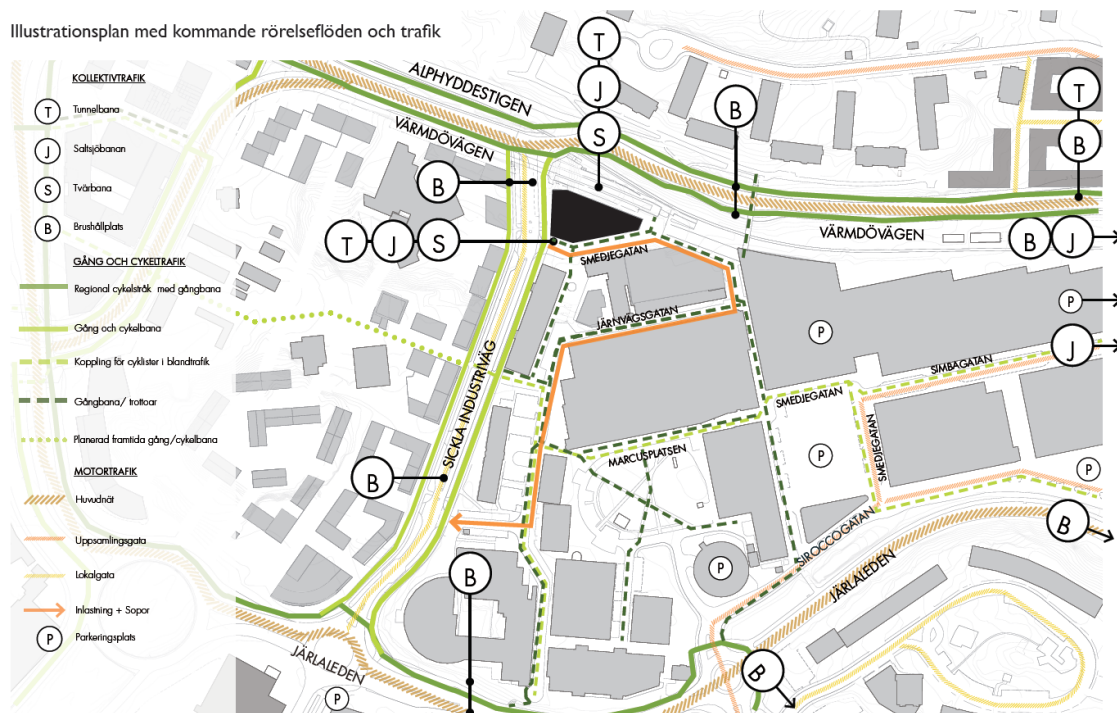
I Nacka används grönytefaktor på kvartersmark. Grönytefaktorn är en kvot mellan framräknad grön yta och kvarterets totala yta. Grönytor som får tillgodogöras utgörs bland annat av växtbäddar, grönska på tak och väggar, vattenytor, genomsläppliga ytor samt träd- och buskskikt. Grönytefaktor kan ingå som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

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

Gator och trafik

Biltrafik

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



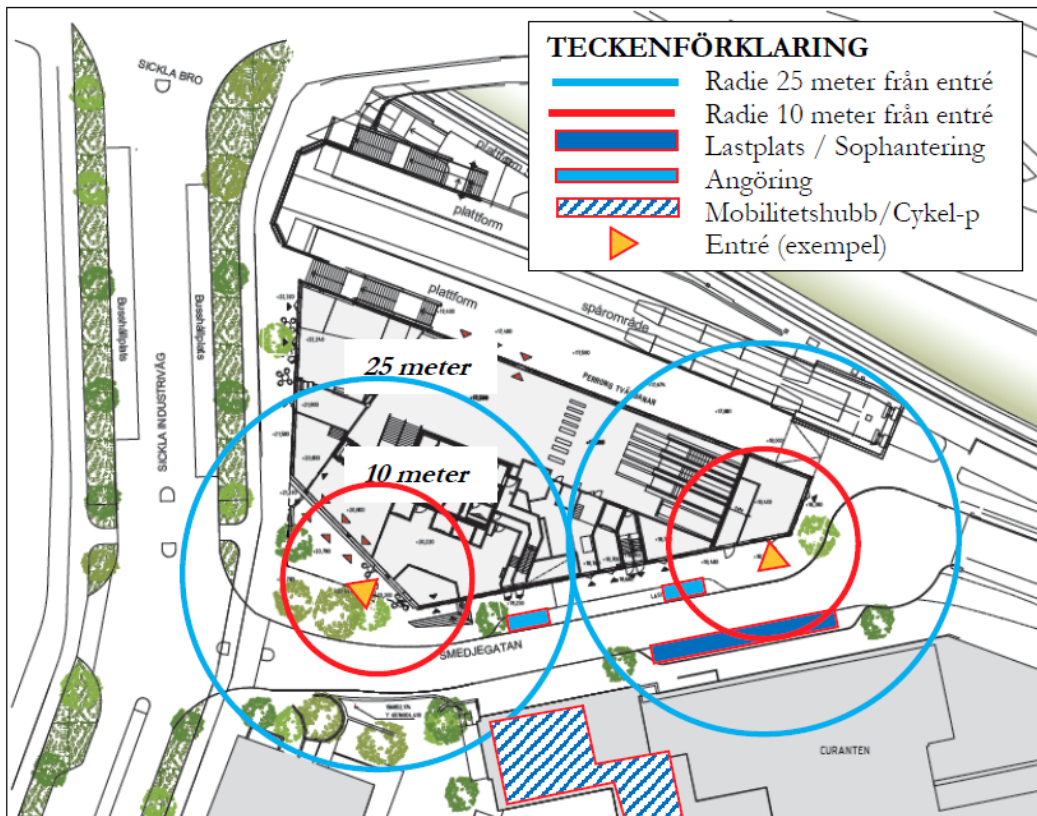
Illustrationsplan som visar trafik och rörelseflöden. Kanozi arkitekter

Sickla industriväg

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

Smedjegatan

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



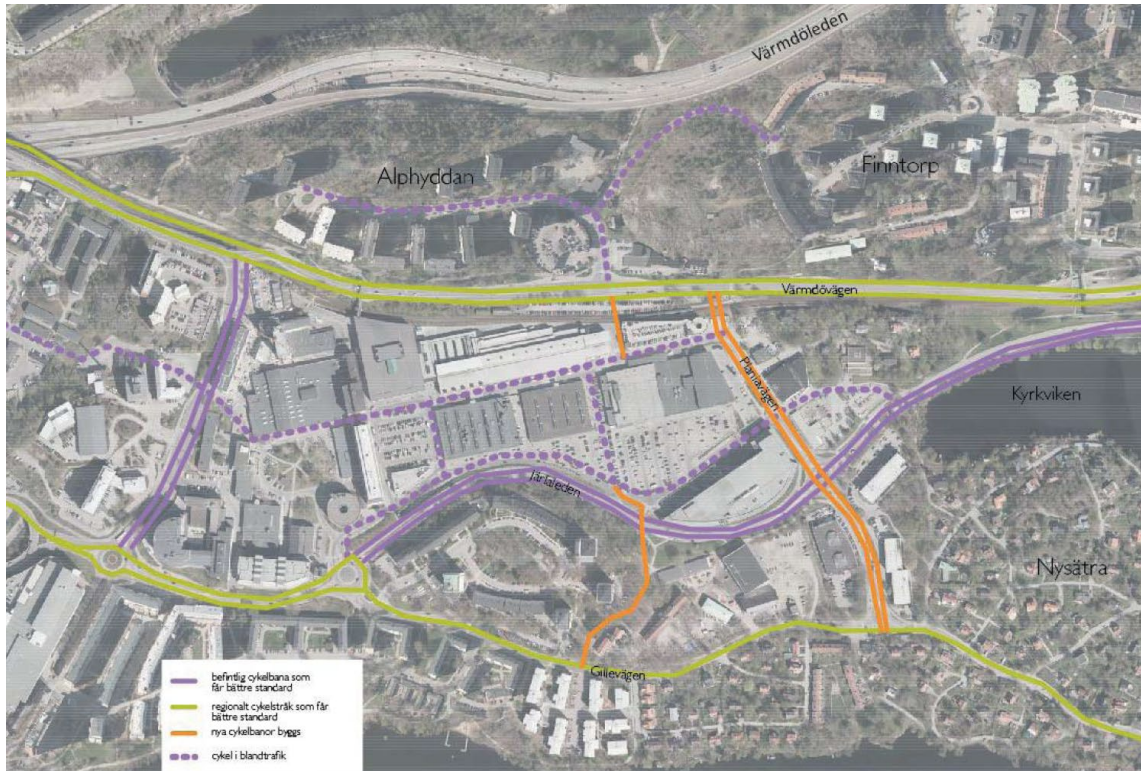
Illustrationsplanen som redovisar Smedjegatans framtida funktioner. Kanozi arkitekter.



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

Gång- och cykeltrafik

För gång- och cykeltrafik kan planområdet nås via de två gatorna som angränsar till planområdet (Sickla industriväg och Smedjegatan). På Smedjegatan sker cykling i blandtrafik medan gående hänvisas till gångbanorna på både norra och södra sidan av gatan. Smedjegatan kopplas samman med Sickla köp kvarter genom gatukopplingar både i söder och i öster. Längs med Sickla industriväg hänvisas gående till gångbanor och cyklister till intilliggande cykelbanor. Sickla industriväg är utpekad som ett kommunalt huvudcykelstråk med genomgående cykelbanor längs hela vägen. Cykelbanorna kopplar samman det regionala cykelstråket längs med Värmdövägen i norr med Ältastråket längs med Järlaleden i söder.



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

Kollektivtrafik

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

Parkering och angöring

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

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

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

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

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

Teknisk försörjning

Genom fastigheten löper en spillvattentunnel. Kommunalt ledningsnät för vatten, spillvatten och dagvatten finns utbyggt i gatumark i anslutning till planområdet. Planförslaget medför inget behov av att bygga ut ledningsnätet. Ny bebyggelse kan anslutas till befintligt ledningsnät.

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

Avfallshantering kommer samordnas för det nya stationshusets olika verksamheter.

Störningar och risker

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

Skydd mot störningar

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

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

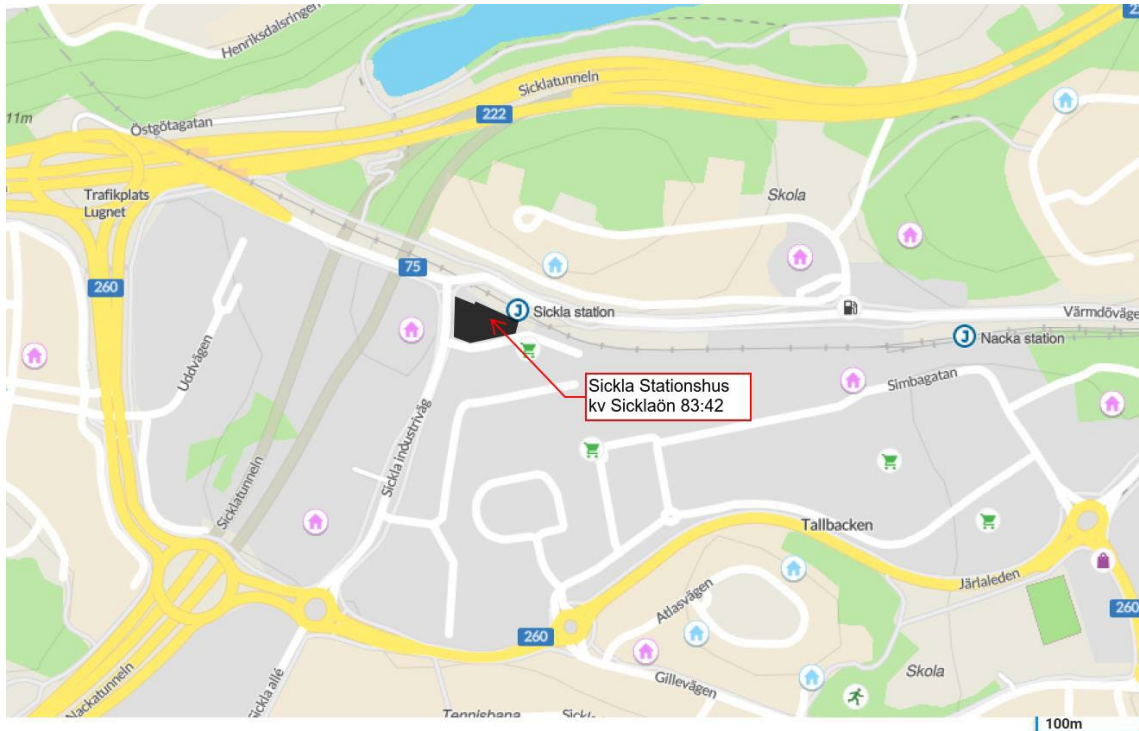
Säkerhet vid tunnelbanestationer

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

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

Buller

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



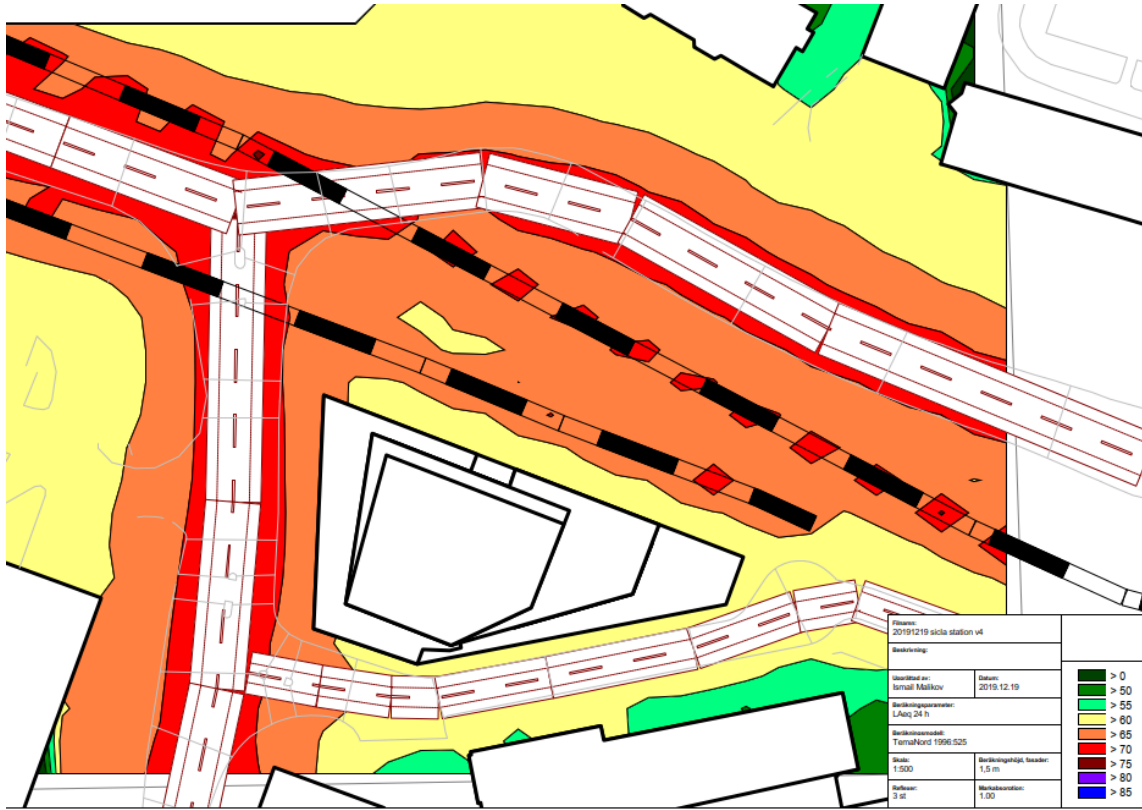
Karta som visar planområdet i förhållande till olika bullerkällor.

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

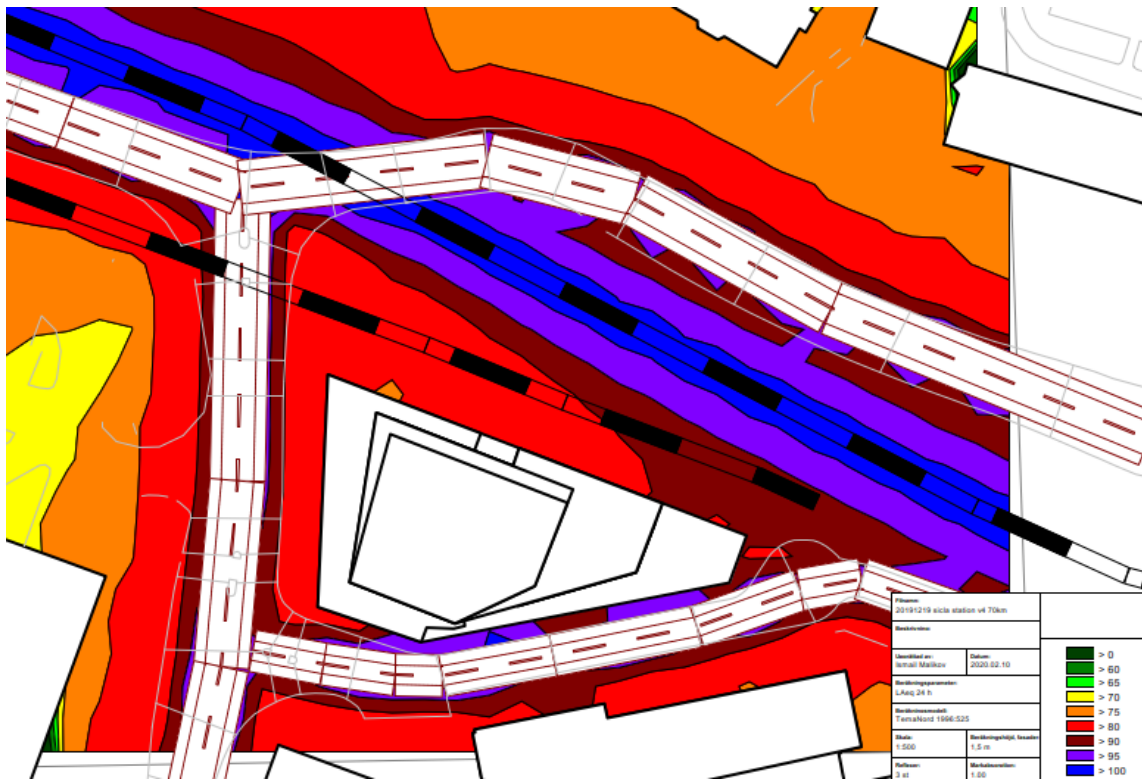
För att beskriva trafikbuller används två storheter, ekvivalent respektive maximal ljudnivå:

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

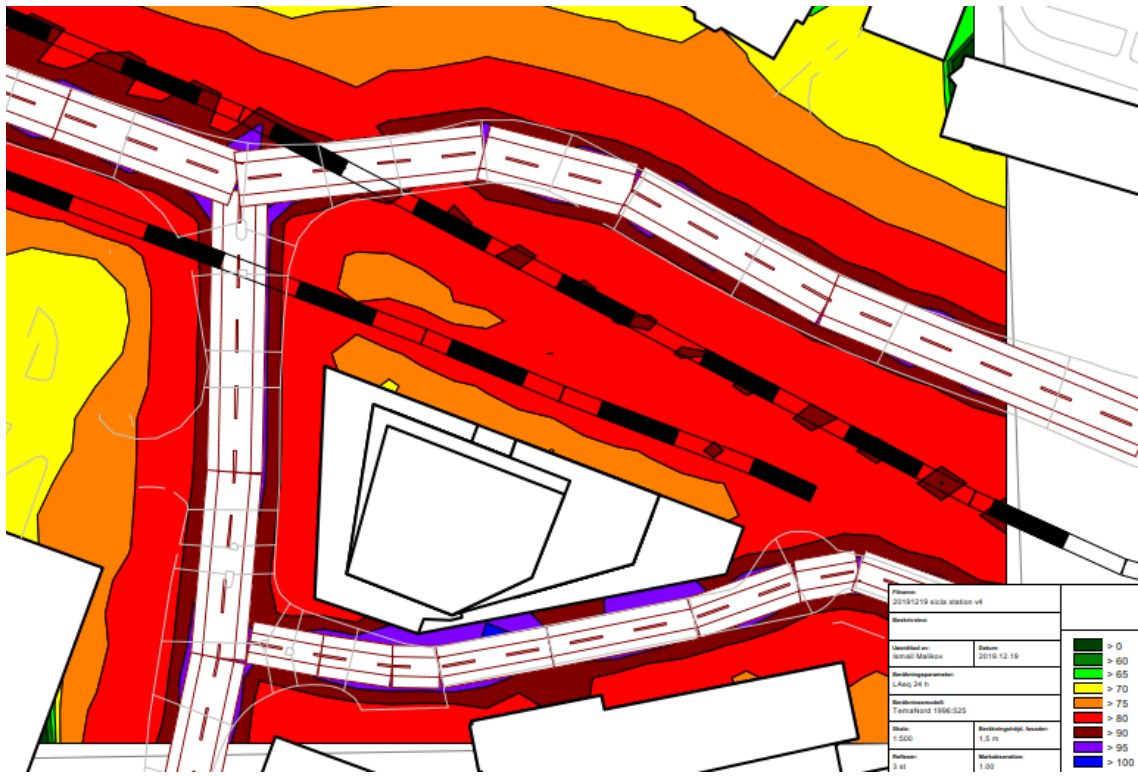
Resultaten av genomförda beräkningar redovisas som bullerutbredningskartor på höjden två meter över mark i färgfält om 5 dB, se nedan. Beräkningarna visar att miljön kring det nya stationshuset är påverkat av trafikbuller.



Ekvivalent (LAeq dBA) ljudnivå 1,5 meter ovan mark .



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



Maximalnivå (L.Aeq dBA) 1,5 meter ovan mark med tåg på Saltsjöbanan som stannar vid Sickla station.

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

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

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

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

Vibrationer och stomljud

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

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

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

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

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

Luftkvalité

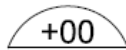
Enligt Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbunds beräkningar för Nacka kommun klaras i dagsläget nu gällande miljökvalitetsnormer för luft inom planområdet.

Markens beskaffenhet och planerad grundläggning

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

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

Utförande



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

Markföroreningar

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

Villkor för lov

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

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

Sulfid

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

Dagvatten, grundvatten och skyfall

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

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

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

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

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

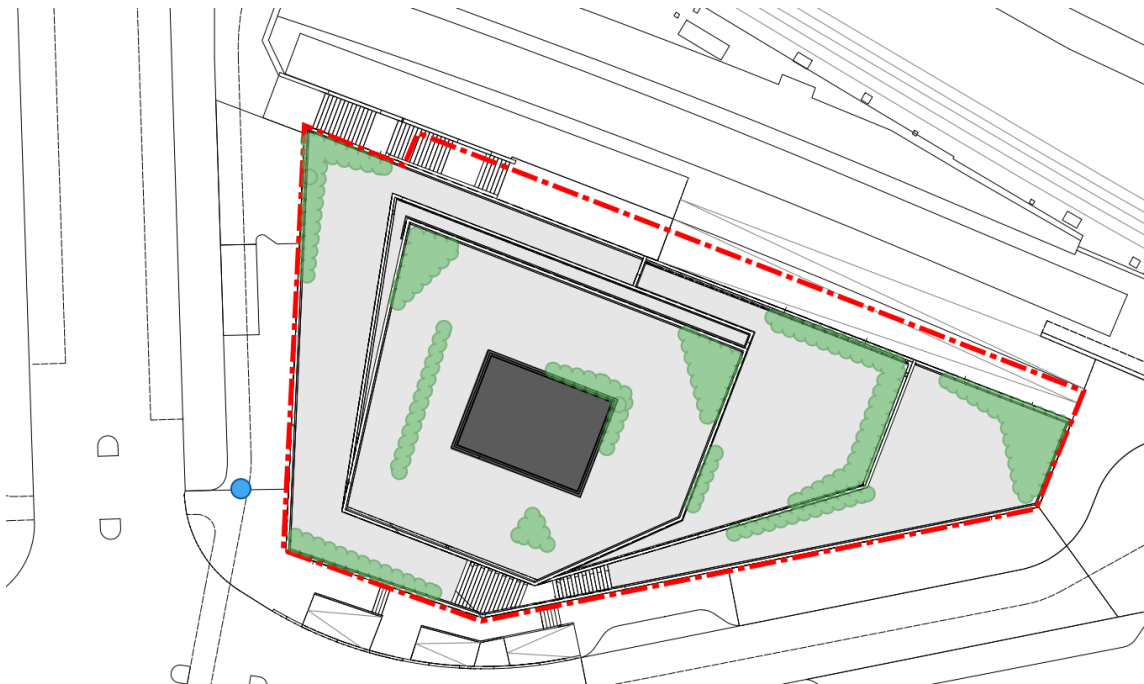
Dagvattenutredningen föreslår att fördröjning och rening av dagvattnet som uppkommer inom planområdet hanteras på byggnadens takterrasser. Alternativen till fördröjning av dagvatten inom planområdet är kraftigt begränsade då i stort sett hela planområdet bebyggs samt att marken under byggnaden tas i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

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

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

Växtbäddar

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



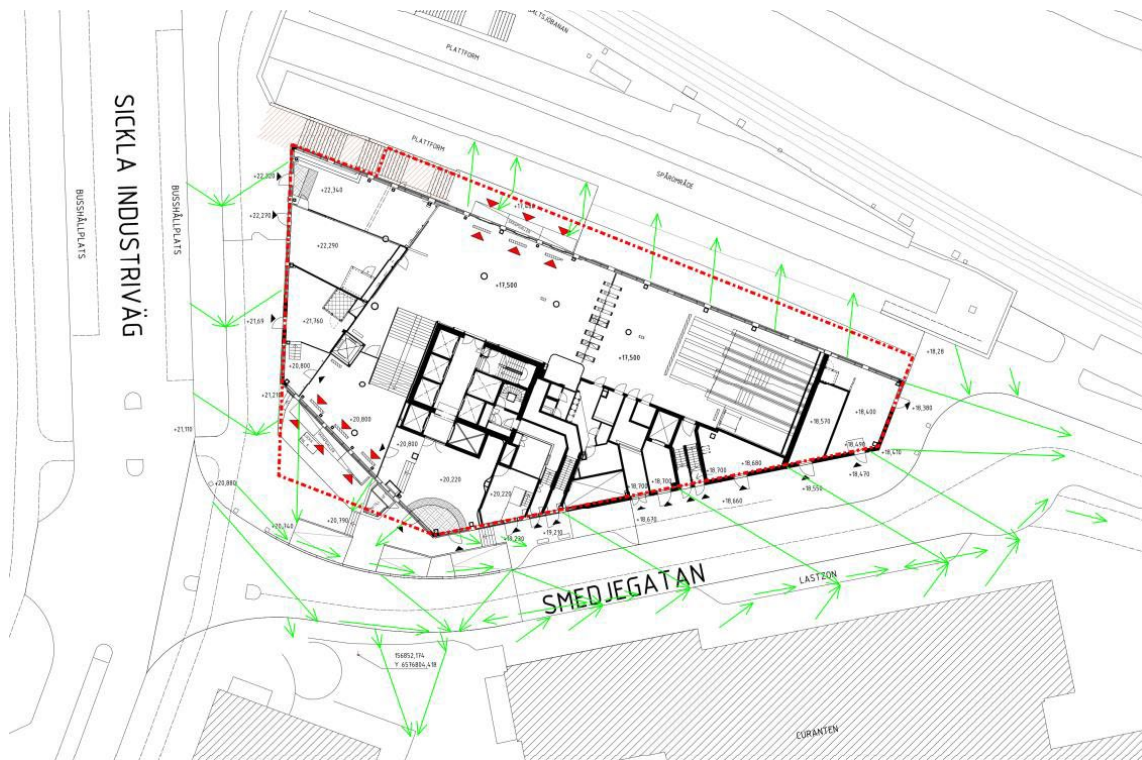
Konceptillustration som visar en situationsplan med en dagvattenlösning genom växtbäddar på byggnadens takterrasser. Planområdet redovisas med röstreckad linje, terrasser med svart linje och växtbäddar med gröna ytor. En möjlig anslutningspunkt för dagvatten visas med blå punkt. Kanozi arkitekter.

Makadammagasin

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

Skyfall

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



Illustrationsplan som visar marklutning och flödesriktningar för skyfall med gröna pilar. Byggnadsentréer redovisas med röda pilar. Spårrområde för Tvärbanan är en lågpunkt. Invid byggnadsentré mot Tvärbanans plattform avleds vatten genom markgaller. Planområdet redovisas med röstreckad linje.

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

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

Planförslagets påverkan på recipienten

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

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

Så genomförs planen

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

Organisatoriska frågor

Nedan redovisas tidplaner för detaljplanearbetet och genomförandet av detaljplanen.

Tidplan

Planarbete

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

**Under förutsättning att detaljplanen inte överklagas*

Genomförande

Exploateringsavtal ska ingås i samband med detaljplanens antagande. Ansökan om bygglov och utbyggnad enligt den nya detaljplanen, kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Byggstart planeras tidigast kunna ske under kvartal 2 2021 under förutsättning att detaljplanen inte överklagas. Detaljplanen innehåller ingen allmän platsmark. Arbeten med grundläggning av byggnaden inklusive utrymmen kopplade till tunnelbanan kommer att påbörjas redan våren 2020 med stöd av befintlig detaljplan. Samordning krävs mellan fastighetsägaren och Region Stockholms förvaltning för utbyggd tunnelbana. Det krävs också att fastighetsägaren samordnar sina arbeten med kommunen då det planeras ett antal större byggnads- och infrastrukturprojekt i området de kommande åren.

Genomförandetid

Under genomförandetiden har fastighetsägarna en garanterad bygg rätt i enlighet med planen. Efter genomförandetidens slut fortsätter detaljplanen att gälla tills den ändras, ersätts eller upphävs. Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning

Allmänna anläggningar

Vatten- och spillvatten

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

Dagvatten

Planområdet ingår i det kommunala verksamhetsområdet för dagvatten.

Elförsörjning, telenät och fibernät

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

Fjärrvärme

Stockholm Exergi ansvarar för fjärrvärme i området.

Kvartersmark

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

Avtal

Principöverenskommelse

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

Exploateringsavtal

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

Avtal med koppling till tunnelbanan

Region Stockholm och Nacka kommun

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

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

Ett genomförandeavtal gällande projektet tunnelbana till Nacka tecknades mellan Region Stockholm, Nacka kommun och Stockholms Stad i samband med tilläggsavtalet. Genomförandeavtalet preciserar vad som gäller vid tunnelbanans tillfälliga och permanenta markanspråk på kommunal mark. De tillfälliga marksanspråken omfattar arbetsområden, etableringsytor, mark för tillfällig vistelse och markundersökningar. Det permanenta markanspråket omfattar i huvudsak spårtunnlar med tillhörande anläggningar såsom uppgångar, rulltrappor, biljetthallar, ventilationsschakt, arbets- och servicetunnlar med tillhörande skyddszoner. För den aktuella detaljplanen berör sådana anläggningar kvartermark och motsvarande avtal tecknas därför mellan Region Stockholm och fastighetsägaren, se nedan.

Region Stockholm och Nacka Vatten och Avfall

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

Region Stockholm och fastighetsägaren

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

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

Avtal om elanslutning

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

Tekniska frågor

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

Vatten och spillvatten

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

Dagvatten

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

El, tele och fiber

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

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

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

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

Värme

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

Avfall

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

Särskild hänsyn under byggtiden

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

Fastighetsrättsliga frågor

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

Fastighetsbildning

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

Servitut

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

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

3D-fastighetsbildning

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

Gemensamhetsanläggningar

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

Ledningsrätter

En ledningsrätt innebär en rättighet för ledningshavaren att vidta de åtgärder som behövs för att dra fram och använda en ledning eller annan anordning på den belastade fastigheten. Inrättandet av en ledningsrätt prövas vid förrättning av lantmäterimyndigheten med stöd av ledningsrättslagen.

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

Avstyckning

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

Ekonomiska frågor

Nedan redovisas ekonomiska frågor till följd av detaljplanens genomförande.

Värdeökningar

I samband med att detaljplanen vinner laga kraft förväntas värdeökningar uppkomma för tillkommande bygggrätt på fastigheten Sicklaön 83:42. Förväntningsvärden för fastigheten kan uppstå tidigare.

Inlösen och ersättning

Områden som ska lösas in respektive upplåtas för, servitut och ledningsrätter beskrivs under rubriken Fastighetskonsekvensbeskrivning.

Utbyggnads-, drift- och underhållskostnader

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

Kostnad för utbyggnad samt drift och underhåll av allmän plats

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

Kostnad för utbyggnad samt drift och underhåll inom kvartersmark

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

Kostnad för dagvattenhantering

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

Taxor och avgifter

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

Förrättningskostnader

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

Planavgift

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

Avgifter för bygglov, marklov samt andra tillstånd och dispenser

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

Anslutningsavgifter

Anslutningsavgifter för vatten och avlopp (VA) samt avgift för avfallshantering betalas av fastighetsägare till Nacka Vatten och avfall enligt vid tidpunkten gällande VA- och avfallstaxor.

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

Konsekvenser av detaljplanen och dess genomförande

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

Miljökonsekvenser

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

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

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

Målområden för hållbart byggande

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

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

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

Hållbarhetsmålet: Energieffektivt och sunt byggande
Fastighetsägarens målsättning är att byggnaden ska uppfylla kraven enligt miljöcertifieringssystemet BREEAM.

Hållbarhetsmålet: Hållbart resande

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

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

Sociala konsekvenser

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

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

Ekonomiska konsekvenser

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

Avvägning mellan motstående intressen

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

Fastighetskonsekvensbeskrivning

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

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

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

Medverkande i planarbetet

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

Planenheten

Susanne Werlinder
Planchef

Terese Karlqvist
Planarkitekt

Antagen av kommunfullmäktige 2020-12-14, § 464. Laga kraft 2021-12-02.

Annica Schneider
Plankoordinator

Gestaltningprogram

Sickla stationshus, Sicklaön 83:42 i Sickla

Riktlinjer för utformning av allmän plats och bebyggelse
Underlag till detaljplan för Sickla stationshus - Sickla stationsområde



- 2 Innehållsförteckning
- 3 Inledning / Aktörer inom planområdet
- 4 Platsen och dess omgivning
- 4 Historik och vision - Sickla
- 5 Illustrationsplan med kommande rörelseflöden och trafik

Gestaltning av offentliga rum

- 6 Stadsstruktur
- 7 Bebyggelse, sammanhang och karaktär
- 8 Offentliga platser - Situationsplan
- Omgivande gator:
- 9 - Smedjegatan - Koncept
- 10 - Sickla Industriväg - Sektion
- 11 - Värmdövägen - Sektion
- 12 Entréer och mötet med staden

Sickla stationshus

- 13 Beskrivning
- 15 Fasader mot allmän plats
- 16 Fasader
- 17 Energi - Flexibilitet / Sammanfattning av byggnadens gestaltning
- 18 Principsektion
- 19 Solstudier
- 21 Material och Kulör
- 22 Illustration

Inledning

Detta gestaltningsprogram tillhör detaljplanen för Sickla Stationshus, Fastigheten Sicklaön 83:42 i Sickla.

Gestaltningens syfte är att ligga till grund för detaljplanen men även ett underlag till exploateringsavtalet. Detaljplanen syftar till att bestämma förutsättningarna för byggnation på den aktuella fastigheten och skall sätta de grundläggande spelreglerna för fortsatt arbete med byggnadens utformning, dess volymer, höjder osv. Gestaltningens syfte är även att utveckla och förtydliga detaljplanens ambitioner och utgör underlag för övriga planhandlingar samt för fortsatt projektering.

Handlingen redovisar en gemensam, mellan parterna överenskommen, ambitionsnivå för fortsatt bearbetning och genomförande.

Gestaltningens program har satts samman av Nacka kommun i samarbete med berörda fastighetsägare, aktörer och arkitekter.

Illustrationsmaterial för bebyggelsen är framtaget av Kanozi Arkitekter.

Området som fastigheten ligger inom är den del av samordningsprojektet Sickla-Plania som i sin tur är en del av Nacka stad.

Nacka stad är namnet på det nya, täta och blandade området som växer fram på västra Sicklaön. Det rubricerade området kommer inrymma den planerade tunnelbanestationshuset Sicklas västra uppgång och entré och stationshusen för tvärbanan.

Sickla stationshus är tänkt att innehålla diverse centrumverksamhet så som kontor, hotellverksamhet och handel.

Detaljplanen och detta gestaltningsprogram omfattar Sickla Stationshus, Fastigheten Sicklaön 83:42

Aktörer inom planområdet



[KANOZI] ARKITEKTER

Platsen och dess omgivning

Sickla har en autenticitet med ett arv, en historia som avspeglar sig i de omsorgsfullt renoverade industrifastigheterna. Det skapar en unik atmosfär där gator och stråk korsar varandra, där gammalt möter nytt. Sickla stationshus är även tänkt att kompletteras med ytterligare centrumverksamhet så som kontor, hotellverksamhet och handel.

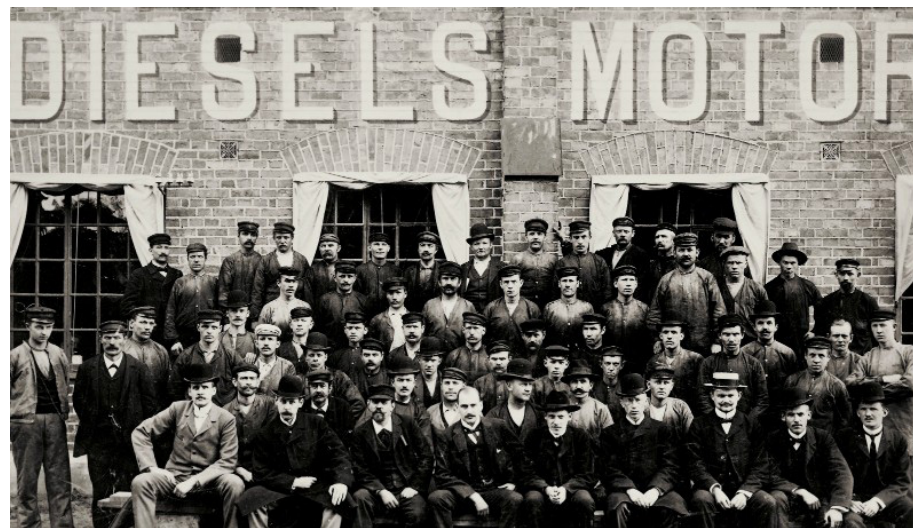
Den kommande tunnelbanan och övriga trafikslag på platsen kommer att skapa ett stort flöde av människor. Utvecklingen av platsen är tänkt att erbjuda en stor palett av mötesplatser, levande bottenvåningar och tillföra ytterligare en aktiv nod till området.



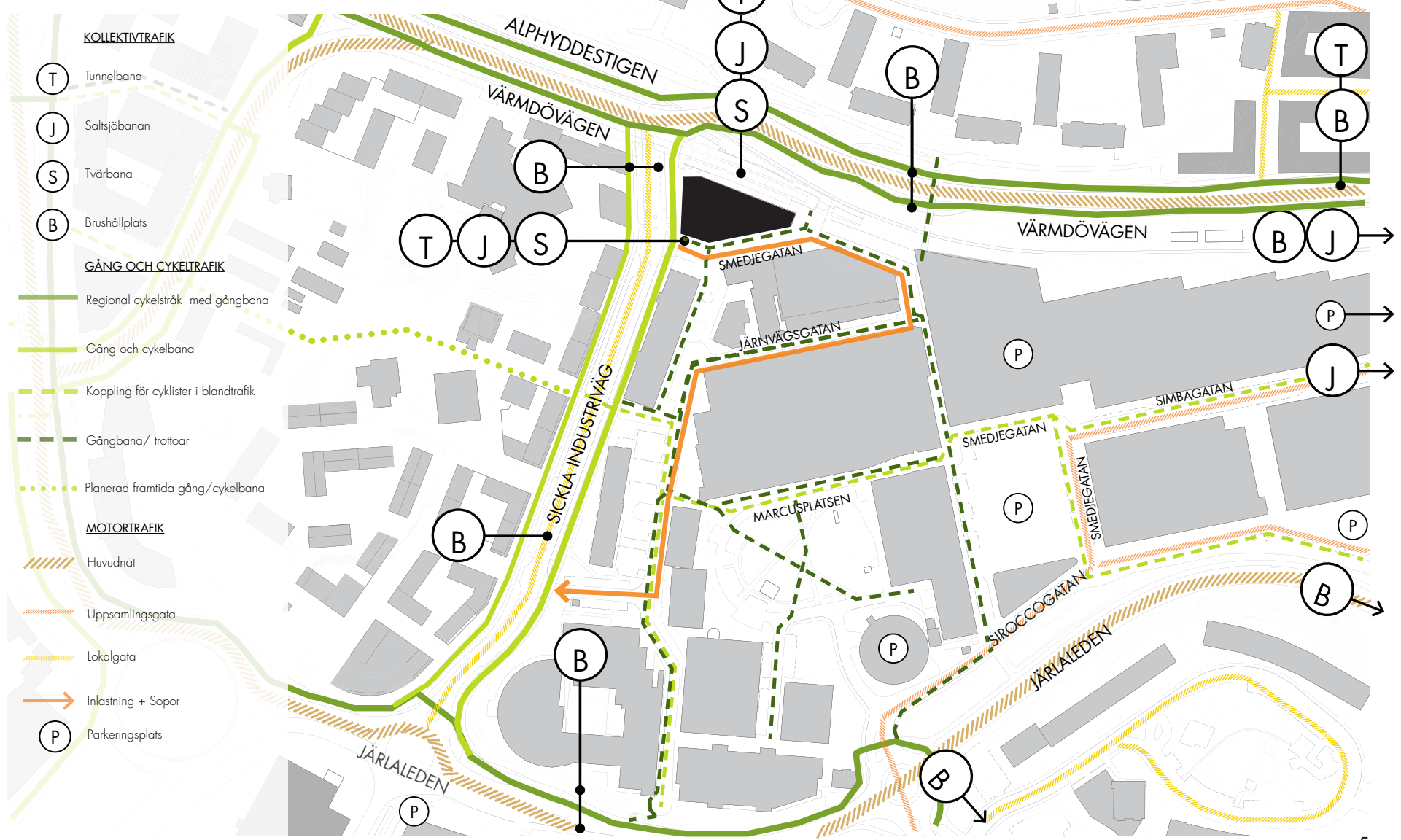
Historik och vision - Sickla

Under 1800-talets senare hälft kom den industriella revolutionen till Sverige på allvar. Många industrier flyttade ut till Nacka till billigare och rymligare tomter utanför Stockholm. Vid Finnboda och Henriksberg uppstod, med början 1874, en blandad bebyggelse av fabriker och arbetarkaserner – det första industriområdet utanför Stockholms gamla stadstullar.

Runt 1900 växte nya industriområden fram i denna del av Nacka. Wallenbergföretaget AB Diesels Motorer köpte Rudolf Diesels svenska patent och startade sin fabrik i Sickla 1898. Tio år senare slog de sig samman med Nya Atlas. 1956 ändrade företaget namn till Atlas Copco och blev kvar i området fram till 1990 då företaget flyttade ut all produktion som bl.a. bestod av bergbormaskiner, huvudkontoret blev kvar i området. Sedan 1997 när dåvarande Ljungberggruppen förvärvade fastighetsbeståndet, har området i snabb takt förvandlats från ett industriområde till en dynamisk stadsdel. I de gamla fabriksbyggnaderna ligger idag köpvarteret, kontor, service, utbildning och kulturverksamhet.



Illustrationsplan med kommande rörelseflöden och trafik

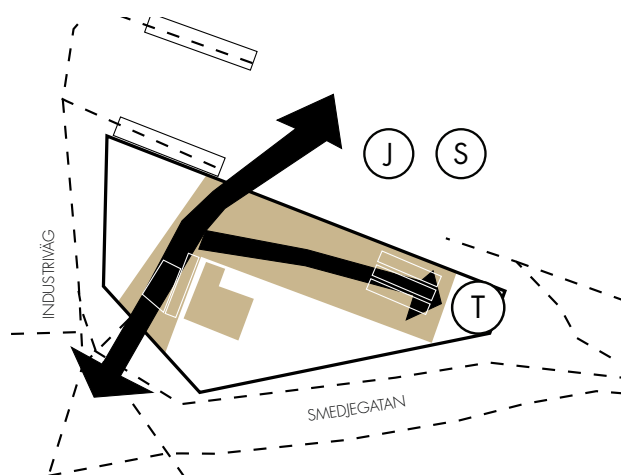


Gestaltning av offentliga rum Stadsstruktur

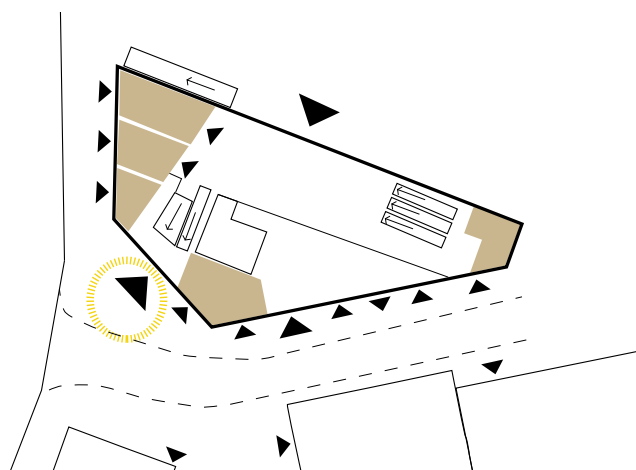
Tunnelbanan och alla övriga trafikslag på platsen skapar ett stort flöde av människor. Fastighetens yta i plan är relativt liten och genom att arbeta med byggnaden i sig som ett stadsrum, som genom sina funktioner kommer att vara tillgänglig stora delar av dygnet så kan byggnaden i sig tillföra mycket till staden. Genom att erbjuda en stor palett av mötesplatser i byggnaden så stärker man byggnadens karaktär som stadsstruktur. Butiker och caféer utgör flera plan i bottenvåningarna och kopplar mot både gatan, byggnadens utsida och mot stationshuset, byggnadens insida. Att det är nivåskillnader mellan plattform och gata skapar än mer möjligheter för ett levande dynamiska bottenvåningar. Ut mot Sickla Industriväg och Smedjegatan bildas riktigt bra lägen för stadsliv och platsen framför gestaltas till en attraktiv mötesplats. Genom att flytta upp restaurang/bar och en konferensavdelning till husets midja mitt på huset, så skapas flera fördelar; byggnaden blir mer publik och frigör yta i gatunivå som istället kan användas till handel, café mm, och byggnaden får ett tillkommande publikt fokus med mötesplatser synliga mitt på huset.



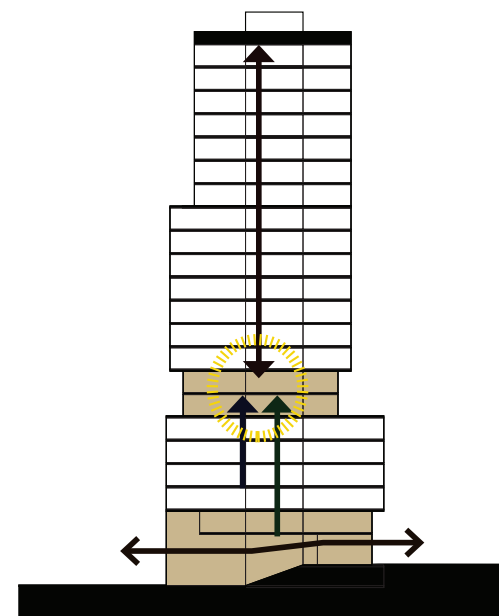
Konceptillustration från Sickla industriväg.



Använda flöden för att skapa öppen levande och attraktivt bottenvåning



Stadsgator som ansluter och stärker Sicklas levande stadskvarter

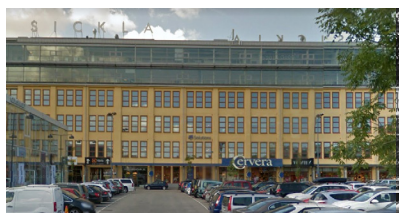


Stadsliv i flera plan skapar många nya publika och semi-publika ytor för möten

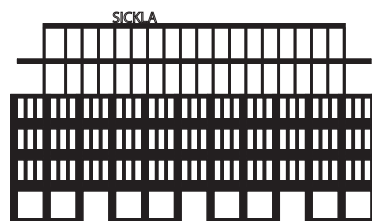
Bebyggelse, sammanhang och karaktär

Karaktäristiskt för den äldre industriarkitekturen från sent 1800-tal är de stora mångskeppiga maskin- och monteringshallarna med sågtdandstak, röda tegelfasader och framträdande gavelpartier.

Gestaltningen tar fasta på några av dessa egenskaper. De framträdande gavlarna lämpar sig väl som tema för ett högre hus och detta har i överförd betydelse använts som utgångspunkt för vår gestaltning.



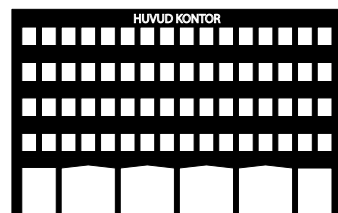
Befintlig fasad - Luftverkstad fasad mot Smedjegatan



Befintlig fasad - Luftverkstad fasad mot Smedjegatan



Befintlig fasad - Huvud kontor fasad mot Järnvägsgatan



Befintlig fasad - Huvud kontor fasad mot Järnvägsgatan



Befintlig fasad - Monteringshall fasad mot Marcusplatsen



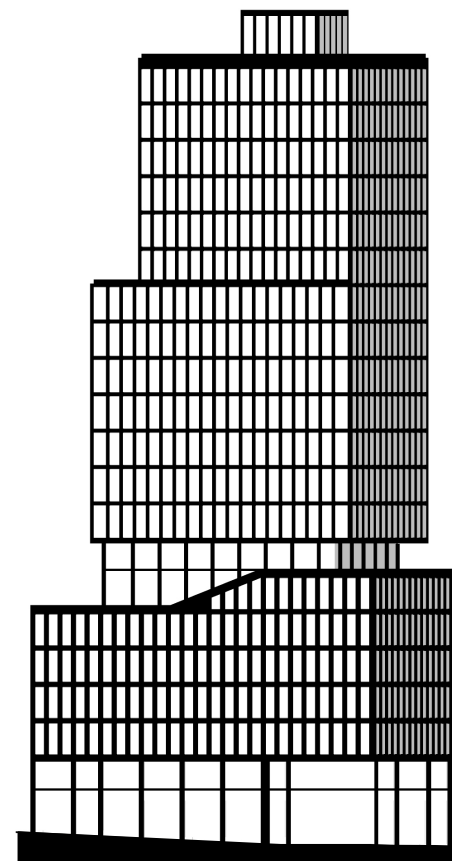
Befintlig fasad - Monteringshall fasad mot Marcusplatsen



Befintlig fasad - Dieselverkstaden fasad mot Luftverkstad byggnad

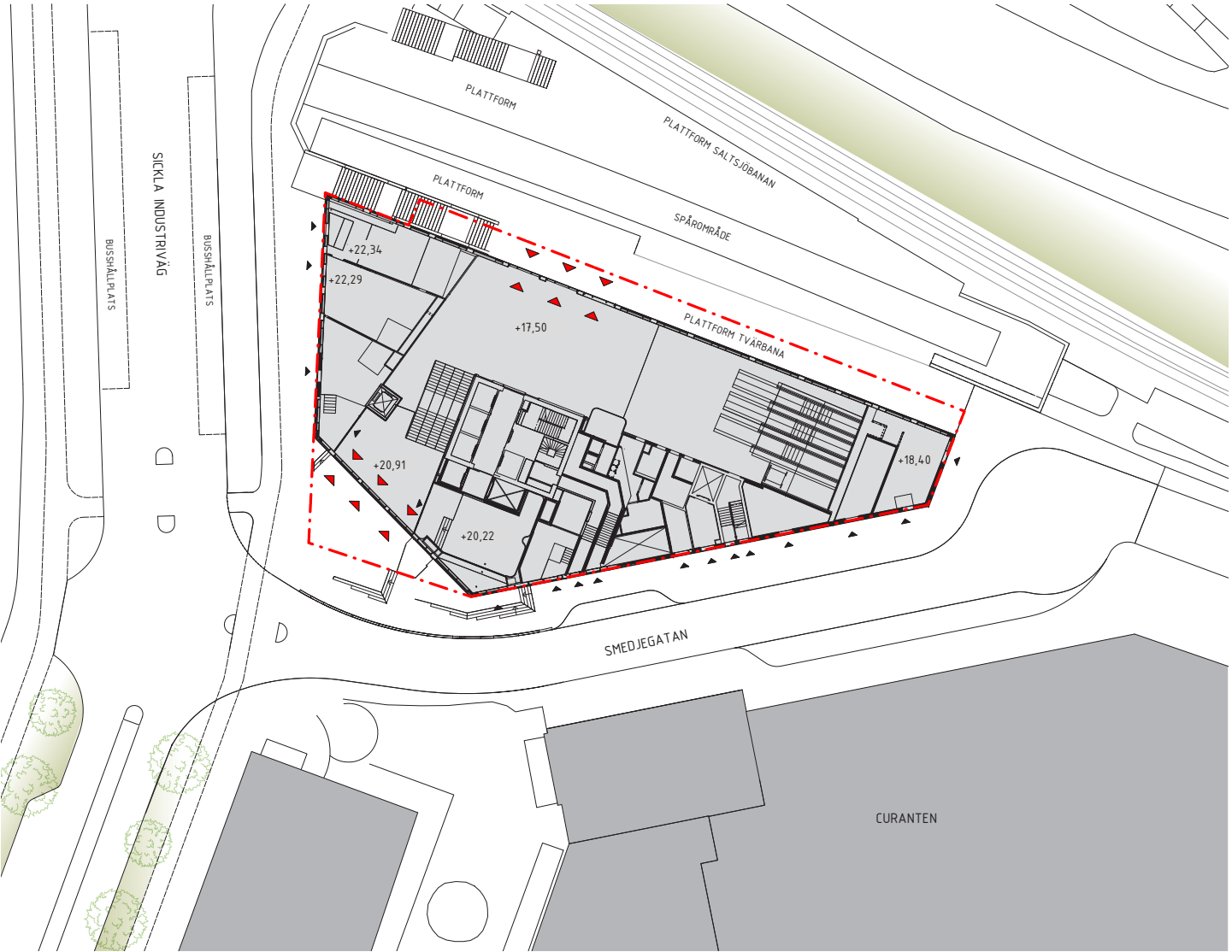


Befintlig fasad - Dieselverkstaden fasad mot Luftverkstad byggnad



SICKLA Stationshus FASAD

Offentliga platser - Situationsplan



- - - Detaljplaneområde
- Nybyggnad marknivå
- Befintliga byggnader
- ▶ Entré SL
- ▶ Entré verksamheter

Koncept för gestaltning av Smedjegatan (ingår ej i detaljplanen)

Smedjegatan ska bli en del av helheten i Sickla, både genom sin gestaltning och sina kopplingar till den befintliga strukturen. Gestaltningen av gatan, trottoaren, små platser för vistelse och stenblock, fält av gatsten etc. hämtas direkt från de väl fungerande platserna i dagens Sickla.



Granitblock fungerar både som skydd, urbana möbler och en del av helhetsgestaltningen. Sten och asfalt kompletteras med element av rosttrögt stål (Cortén)



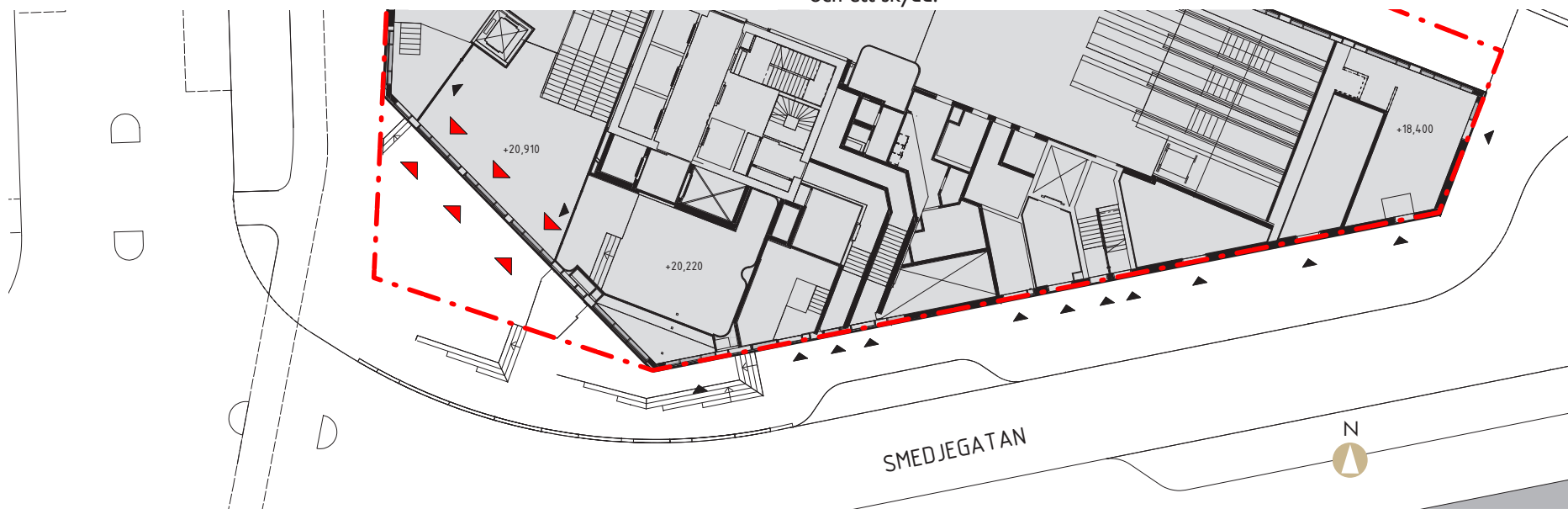
Tydliga granitkanter och gatsten vilka tillsammans skapar en enhetlig inramning av asfaltskytor.



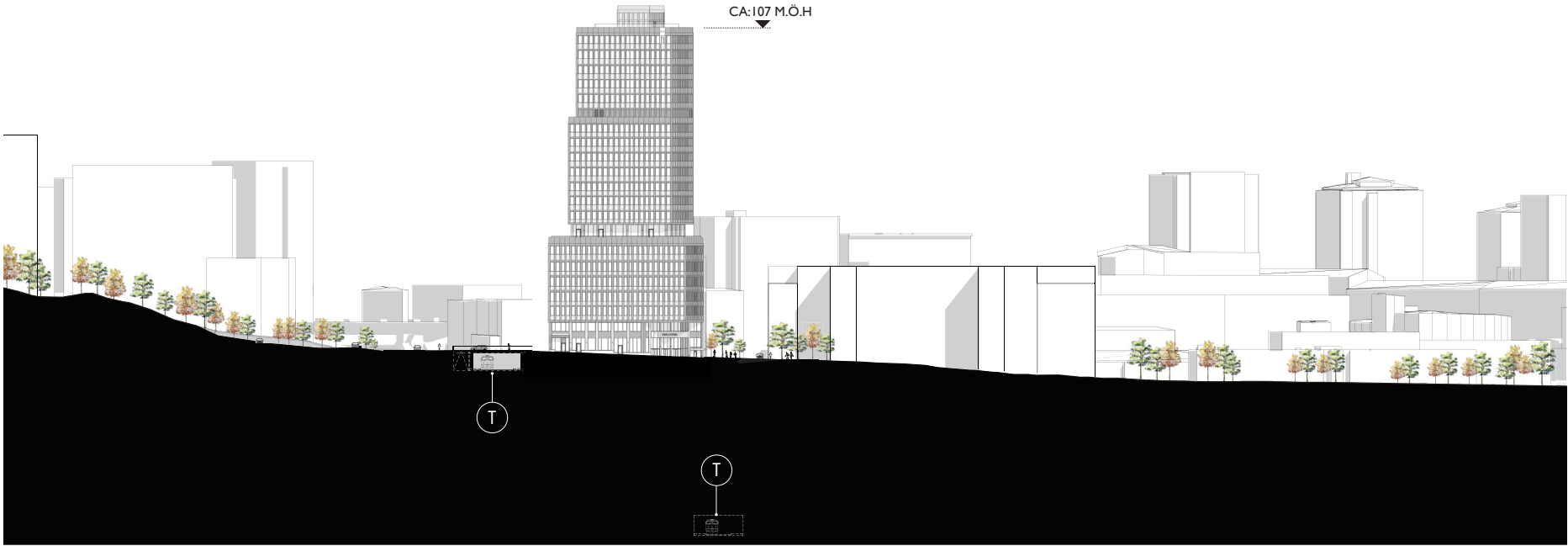
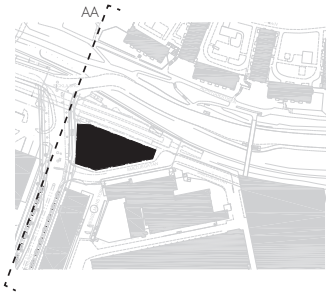
Tydliga granitkanter och gatsten tillsammans med asfalt kan både fungera som trottoarkant, trappor, kantsten till grönytor. Stenblock blir både en enkel bänk och ett skydd.



Rosttrögt stål (Cortén) i fin samklang med granit, asfalt och grönytor. Stora krukor som möblerar de urbana rummen.

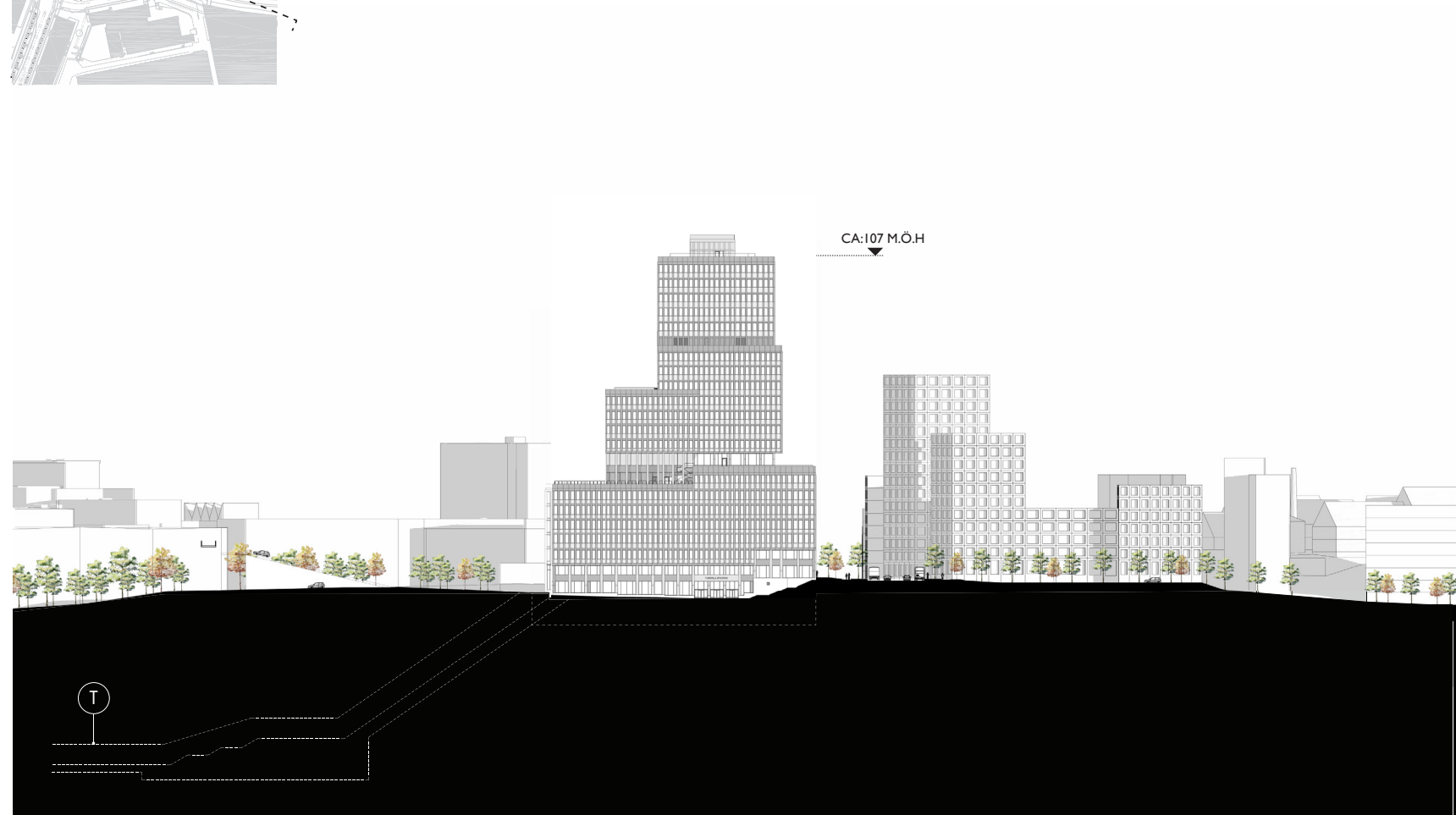
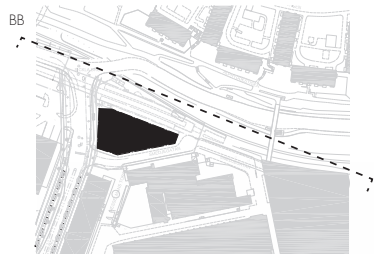


Gator - Sickla Industriväg



SEKTION - ELEVATION AA_ SICKLA INDUSTRIVÄG

Gator - Värmdövägen



SEKTION - ELEVATION BB_VÄRMDÖVÄGEN



Konceptuell illustration från Sickla industriväg

Entréer och mötet med staden.

Byggnaden har flera entréer som bidrar till att skapa levande bottenvåningar. Huvudentrén till nya tunnelbanan blir ett viktigt landmärke längs med Sickla Industriväg, och vänder sig tydligt ut mot den lilla publika entréplats som bildas i korsningen med Smedjegatan. Entrén görs välkomnande genom sin utformning i samklang med platsen och huset och bildar en tydlig port in till kollektivtrafiken. Både funktion och gestaltning bildar ett nytt offentligt rum för stadsdelen. Från denna entré nås även plattformarna för tvärbanan samt även Saltsjöbanans perrong.

Tegel en del av Sickla

I gestaltningen av nya Sickla Stationshus finns inslag av tegel interiört som ansluter till den långa tradition av industribyggnader och till det kulturella arvet på platsen. SL hallen kommer att vara öppen större delen av dygnet och förmedla Sicklas tegelkaraktär till alla resenärer och besökare.

Utvändiga och invändiga skyltar

Skytningen samordnas med trafikförvaltningens riktlinjer och följer det nya skyltprogrammet som SL nu infört på alla sina nya stationer.

Sickla Stationshus

Beskrivning - Identitet och historia och kulturvärden

Sicklas rika historia är en viktig utgångspunkt och naturlig klangbotten i allt nytt som adderas på platsen. Sicklas kulturhistoria ger själ, hjärta och mening till platsen. Järnvägen har gett Sickla-området en öst-västlig orientering, läsbar i byggnadernas placering och geometriska utbredning. Förslaget inordnar sig i denna öst västliga orientering, med en anpassning till geometrin i angränsande trafiklösningar. Den Gamla landsvägen är läsbar i rester av en befintlig alle längs med Sickla Industriväg och framtida stadsgata. Den nya utformningen av detta viktiga nord-sydliga stråk ansluter till den gamla landsvägen i läge och sträckning. Detta ger en viktig koppling upp mot platsen för Sickla stationshus och gör byggnaden meningsbärande som målpunkt i detta stråk, ett landmärke med tydliga kopplingar till den historiska sträckningen.

Alphyddan med gruppen av sammanhållna enhetliga punkthus bygger på vertikalitet till skillnad mot industrins horisontalitet inne i det gamla Atlas Copco området. Uttrycket för Sickla stationshus hämtar denna vertikalitet från Alphyddans grammatik och fogar ihop det vertikala med det horisontella genom sin uppdelning i flera läsbara delar med sockel, podium, sky-lobby och torn. Här agerar det nya Sickla Stationshus övergång och länk mellan två skilda typologier.

Karaktäristiskt för den äldre industriarkitekturen från sent 1800-tal är de stora mångskeppiga maskin- och monteringshallarna med sågtandstak, röda tegelfasader och framträdande gavelpartier. Gestaltningen tar fasta på några av dessa egenskaper. De framträdande gavlarna lämpar sig väl som tema för ett högre hus och detta har i överförd betydelse använts som utgångspunkt för gestaltningens karaktär. Områdets variation i bebyggelsens skala, volymer och formspråk är ett viktigt karaktärsdrag som respekteras. Samtidigt bildar Sickla stationshus en ny tydlig årsring i Sicklaområdet. Fasadernas rytmik är en modern tolkning av den äldre industriarkitekturen i området som bygger på stor grad av repetition och vertikalitet. De äldre byggnadernas flerluftsönster har överförts till det nya i en annan skala. Kulörställningen för gestaltningen ansluter till de äldre byggnadernas färgställning på fönsterkarmar och spröjs med sin mörka kulör och karaktär.



Konceptuell illustration från Sickla industriväg

Mångfald och flexibilitet

Stadsdelen innehåller redan en sprudlande mångfald av verksamheter. Sickla Stationshus bidrar med att ytterligare variera utbudet. Butiker och caféer i levande bottenvåningar, kombineras med flexibla moderna kontor, kompletterat med två generösa våningsplan vid husets midja som innehåller; konferenscenter, restaurang och bar, samt beträdbara takterrasser. Flexibiliteten är stor och lokalerna kan enkelt ändras över tid efter sina olika hyresgäster och funktioner.

Trygghet och trivsel

Byggnaden är tänkt att få liv och rörelse över dygnets alla timmar och skapar trygghet i området genom aktivitet och närvaro. Knutpunkten bidrar också med mycket människor på platsen. Stort fokus ligger på att gestalta en trygg och säker miljö med belysning nattetid och öppna tillgängliga miljöer. Närheten till många andra verksamheter och bostäder hjälper också till att skapa attraktivitet över dygnets alla timmar. Platsen är mycket attraktiv genom sitt läge inom kollektivtrafiken. Cykel och gående är ett givet komplement, bil likaså.

Resurseffektivitet och hållbarhet

Förslaget bygger på en energieffektiv elementfasad som lever upp till de högt ställda kraven i en BREEAM - certifiering.

Karaktär

Byggnadens volym kännetecknas av en tydlig vertikalitet.

Med en skarpskuren form kopplar dessa volymer i skala och riktningar till den omgivande kontexten, men bildar också en tydlig egen identitet och blir på så sätt ett tydligt riktmärke för hela Sickla. På avstånd tecknas volymer vridna till varandra, och bildar en distinkt skulptural gestalt. En markerad sockel ansluter till omgivande kvarter och skapar en tydlig kontakt med omgivande gaturum. Ovanför sockeln tecknar sig en tydlig midja med takterrasser.

Fasaduttrycket bygger på vertikalitet och en skir upprepningseffekt som har kopplingar till platsen och den äldre industriarkitekturen. Materialvalen är glas och metall.

Högt hus- ett väl förankrat landmärke i stadslandskapet

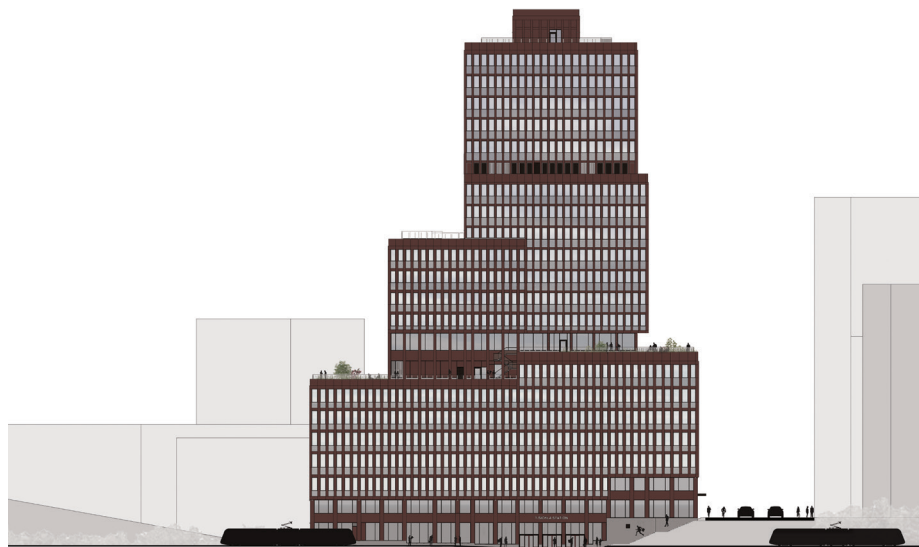
Sickla stationshus är en väl vald plats för ett högt hus.

Genom att bygga högt och mycket bidrar detta till en hållbar stad som använder det mycket goda kollektivtrafikläget optimalt. Sickla Stationshus är ett landmärke i stadslandskapet, som också manifesterar den viktiga plats som denna kollektivtrafikknut utgör, med tunnelbana, Tvärbana, bussar och Saltsjöbanan. Byggnaden utgör även entrébyggnad till Sickla köp kvarter. En hög byggnad vid Sickla Station tar stöd i höjden vid Alphyddan, och de 13-15 våningar höga byggnaderna signerade Backström och Reinius. Projektet bildar också ett sammanhang med de andra höga byggnaderna längs med Värmdövägen som nu är på väg att genomföras, såväl västerut som österut. Volymer skapar intressanta gaturum och platser i nära anslutning till den nya byggnaden som levandegör gatan och skapar nya attraktiva mötesplatser. Byggnadens placering och disposition kopplar direkt till kollektivtrafiken och vidare in i den äldre delen av denna dynamiska stadsdel. Byggnaden bildar porten in till Sickla Industriväg som successivt omvandlas till en attraktiv stadsgata. Bottenvåningen är publik med butiker, caféer och lokaler. Placeringen i norra kanten av stadsdelen Sickla ger också mycket liten inverkan av slagskugga, och huset skuggar mest befintligt trafikområde.

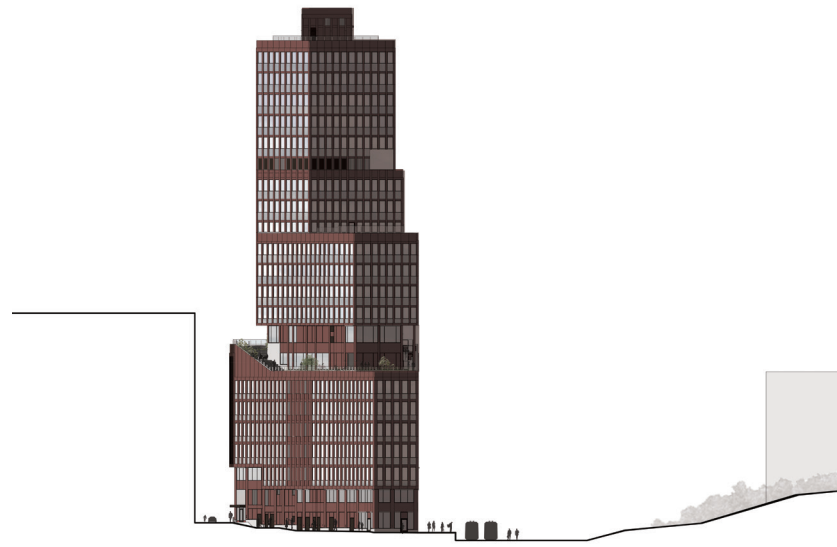


Konceptuell illustration i flygfoto

Fasadillustrationer mot omgivande gaturum



FASAD MOT NORR



FASAD MOT ÖSTER



FASAD MOT SÖDER



FASAD MOT VÄSTER

Materialpalett och detaljer - Fasader - Kulör

Hela den yttre gestaltningen kommer att bilda en helhet med det nya och gamla Sickla. Fasaden består av metallkassetter, med en mörkt kopparfärgad kulör i varm ton som samverkar väl med de befintliga byggnaderna i området och med den historiska kontexten i Sickla.

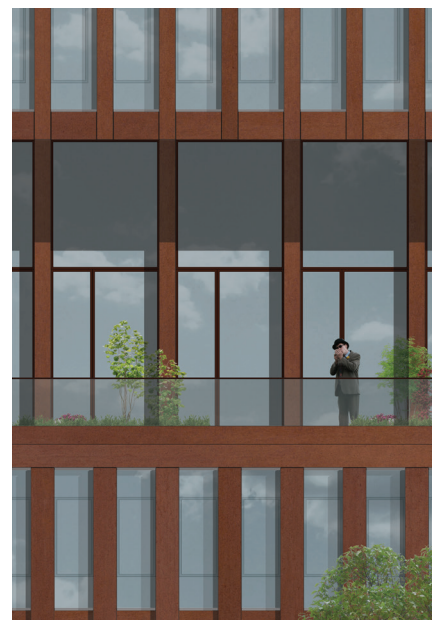
Fasadgestaltningen utgörs av en elementfasad som ger många fördelar;

1. Energieffektiv, enligt de högt ställda kraven i en BREEAM -certifiering.
2. Robust och lättskött
3. mycket lämplig för höga hus
4. kan byggas i lätta prefabricerade fasadmoduler som monteras med kran och som inte kräver ställningar
5. kan med fördel utföras som lätta konstruktioner



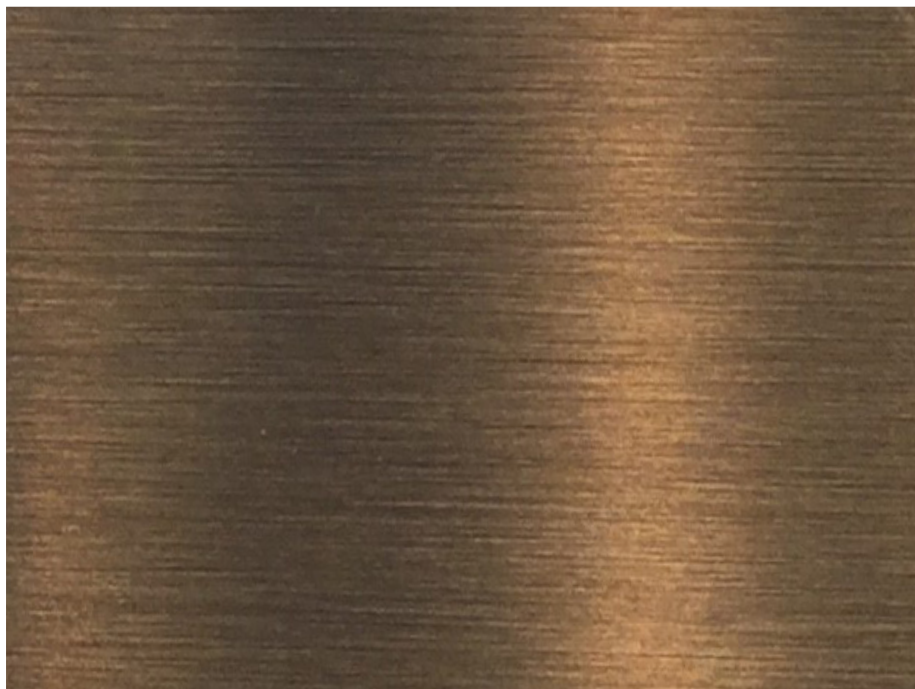
Konceptuell illustration fasadutsnitt

Fasader utförs i metall och glas, och med en tydlig profilering för att skapa djupverkan. Skimrande metall och glas i en harmonisk gestaltning. Sockeln görs delvis uppglasad ut mot omgivande gator för en utåtriktad verksamhet som bjuder in i en levande bottenvåning. Fasaduttrycket bygger på vertikalitet och en skir upprepningseffekt som har kopplingar till platsen och den äldre industriarkitekturen. Materialvalen är glas och metall.

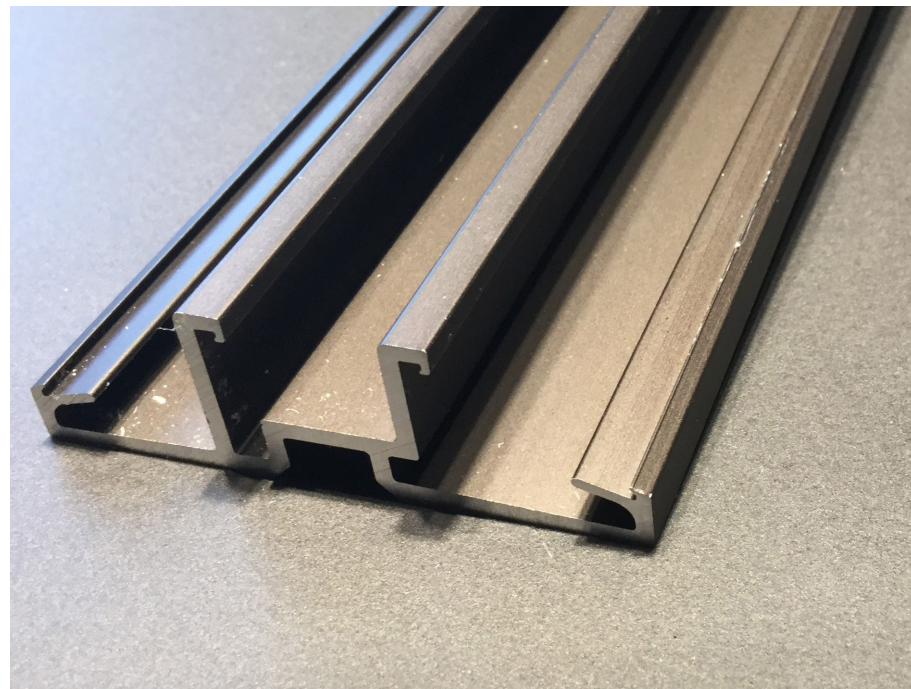


Konceptuell illustration fasadutsnitt

Material och Kulör



Elementfasaden består till största del av metallkassetter, med en mörkt kopparfärgad kulör i varm ton med en borstad struktur för en skimrande karaktär.
Exempel ovan :ALUCOBOND Natur AL HAVANNA MG432



Synliga profiler lackeras i en mörkt bruten brunsvart kulör i varm ton.
Exempel ovan: AkzoNobel Collection Futura Interpon D Manganese SW204G

Energi och flexibilitet

En effektiv solavskärmning gör att kylbehovet begränsas sommartid och att en tillfredsställande termisk komfort uppnås.

Fasadsystemet bygger på grundmodulen 1,35m och multiplar av detta; 2,7m, 4,05m osv. Detta matchar väl de önskade delningarna för olika typer av verksamheter och ger också hanterbara fasadmoduler vid montering.

Flexibiliteten över tid blir mycket hög då det är enkelt att flytta invändiga väggar till användbara mått för olika rumsstorlekar i varierande verksamheter så som t.ex. för cellkontor, konferensdelar, eller öppna kontorslandskap.

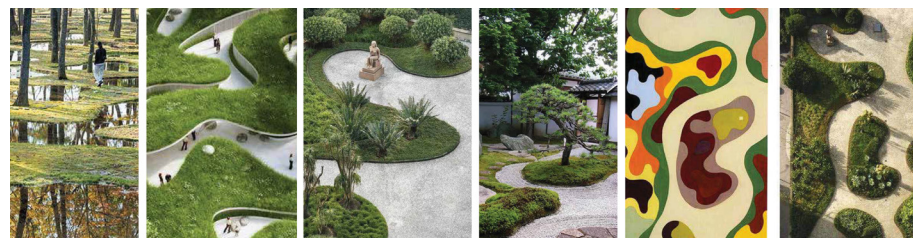
Sammanfattning av byggnadens gestaltning

Sickla stationshus gestaltas med en uppdelning i flera läsbara delar med sockel, podium och torn.

Sockeln med sina uppglasade butiker och caféer, kan kombineras med olika typer av centrumverksamhet så som flexibla moderna kontor, hotell, konferenscenter, restauranger och barer.

Fasadgestaltningen utgörs av en elementfasad. Ovanför marknivån tillåts de yttre delarna av elementfasaden att sticka ut 150 mm utanför detaljplanens begränsningslinjer. På så sätt säkerställs att energieffektiv konstruktion som klarar att leva upp till de högt ställda energikraven.

Takterrasserna i projektet kommer att bidra till viktiga mötesplatser och kvalitativa gröna utomhusytor. Genom att delar av dessa ytor är tillgängliga för en bredare publik så ökas byggnadens bidrag till staden. Takterrasserna kommer att utformas med ytor för vistelse, omgivna av grönska och vindskyddande spaljéer alternativt glasträcken som gör dessa användbara över en större del av året.



Inspirationsbilder

Principsektion

