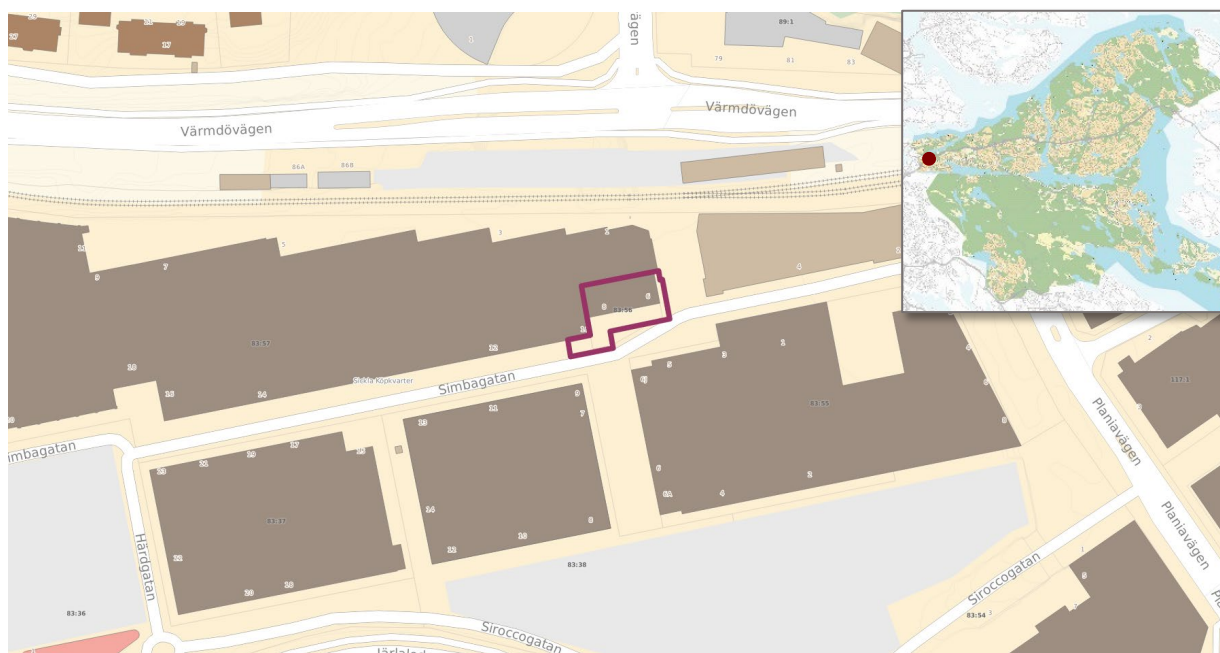


Planbeskrivning
GRANSKNINGSHANDLING
Upprättad maj 2026
Standardförfarande

Dnr: KFKS 2017-01060

Traversen

Detaljplan för Traversen, del av Sicklaön 83:56 m. fl. på Västra Sicklaön,
Nacka kommun



Karta över del av centrala Sickla med planområdets avgränsning markerad. Infälld karta visar
var i Nacka kommun planområdet är beläget.

POSTADRESS	BESÖKSADRESS	TELEFON	E-POST	SMS	WEBB	ORG.NUMMER
Nacka kommun, 131 81 Nacka	Stadshuset, Granitvägen 15	08-718 80 00	info@nacka.se	716 80	www.nacka.se	212000-0167

Sammanfattning

Planområdet ligger i centrala Sickla och utgör del av det östra hörnet av Sickla galleria i korsningen Simbagatan/Järnvägsgränd. Detaljplanen syftar till att möjliggöra en välgestaltad och högre byggnad som genom sitt innehåll tillför kvällsbefolkning och bidrar till en tryggare och mer levande stadsdel. Platsen är en del av Atlas Copcos tidigare industriområde med höga kulturmiljövärden och detaljplanen medför att en mindre del av det östra hörnet av Sickla galleria från tidigt 2000-tal rivs för att ge plats åt den nya byggnaden. Utformningen har reglerats med utgångspunkt i att det nya ska förhålla sig och samspela väl med omgivande karaktärsdrag och kvaliteter.

I byggnadens sockel som omfattar entréväning samt våningen ovan entréväning planeras för centrumverksamhet medan de övre våningsplanerna möjliggörs för omkring 100 bostäder eller boende av mer tillfällig karaktär. Byggnaden kommer med sina 17 våningar verka som ett landmärke i stadsbilden och markera platsen för en av de kommande tunnelbaneentréerna samt ett framtida torg som planeras inom ramen för kommande stadsutveckling. Detaljplanen genomförs med fokus på hållbar mobilitet och inga nya parkeringsplatser för bilat tillkommer förutom en tillgänglig parkeringsplats.

Detaljplanen möjliggör ett mer blandat innehåll i centrala Sickla som idag domineras av handel och arbetsplatser. Föreslagen byggnad innebär en publik och uppglasad entréväning som samspelar med omgivande gaturum, stärker stadsstråken samt bidrar till en mer levande och trygg stadsmiljö. Byggnadens tak planeras för växtlighet för att hantera dagvatten men bidrar också med gröna värden i en annars huvudsakligen hårdgjord stadsmiljö. Detaljplanen innebär vissa positiva konsekvenser för barn genom att området utvecklas till en tryggare stadsmiljö, tillgången på park och naturmark är dock begränsad i närområdet. Detaljplanen möjliggör en hög exploatering i ett kollektivtrafiknära läge vilket innebär ett effektivt markutnyttjande.

Detaljplanen är förenlig med översiktsplanen och kommunens bedömning är att planens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Den nya detaljplanen medför att kommunen och fastighetsägaren ska ingå exploateringsavtal för att tydliggöra förutsättningar för kommande byggnation samt ansvars- och kostnadsfördelning mellan kommunen och fastighetsägaren. Till exempel ska fastighetsägaren erlagga medfinansiering till tunnelbanan samt exploateringsersättning till kommunen. Lokalt omhändertagande av dagvatten ska tillämpas. Bygg- och anläggningsåtgärder samt vidare drift och underhåll inom kvartersmarken bekostas av fastighetsägaren.

Innehållsförteckning

Syfte	5
Bakgrund och huvuddrag	5
Läge, areal & markägoförhållande.....	6
Statliga och regionala intressen	7
Riksintressen enligt 3 och 4 kap. MB	7
Miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. MB.....	7
Mellankommunala intressen.....	8
Kommunala intressen.....	9
Översiktlig planering	9
Lokala kulturmiljövården ”Sickla-Marcusplatsen”	10
Strukturplan för Västra Sicklaön	11
Fundamenta	11
Andra beslut som berör planen	12
Gällande detaljplaner.....	12
Kommande detaljplaner.....	13
Målområden för hållbart byggande.....	13
Undersökning om betydande miljöpåverkan	14
Övergripande struktur.....	15
Detaljplanens innehåll.....	16
Det nya bostadshuset	18
Gestaltning	20
Gestaltningssidé	21
Offentliga rum och stadsgrönska.....	28
Tillgänglighet och trygghet	30
Solstudier	31
Friytor och lek	32
Skolor och service	32
Gator och trafik.....	32
Gång- och cykeltrafik	33
Kollektivtrafik.....	34
Planerad trafiksituation med bil.....	35
Mobilitet och parkering.....	37
Teknisk försörjning	42
Störningar och risker	42
Saltsjöbanan	42
Tankstation.....	43
Utrymningsstrategi.....	43
Buller	44
Luftkvalité	54

Markens beskaffenhet	54
Markföreningar	54
Dagvatten, grundvatten och skyfall	58
Grundvatten	62
Skyfall	62
Organisatoriska frågor.....	62
Tidplan	62
Genomförandetid	63
Ansvarsfördelning.....	63
Allmänna anläggningar.....	63
Kvartersmark	63
Avtal.....	63
Principöverenskommelse.....	63
Exploateringsavtal.....	64
Avtal med koppling till tunnelbanan	64
Genomförandavtal med Nacka Energi.....	65
Tekniska frågor	65
Vatten och spillvatten.....	65
Dagvatten	65
El, tele och fiber.....	65
Värme.....	65
Avfall.....	66
Särskild hänsyn under byggtiden.....	66
Fastighetsrättsliga frågor	66
Fastighetsbildning	66
Ekonomiska frågor.....	67
Värdeökningar	67
Inlösen och ersättning.....	67
Utbyggnads-, drift- och underhållskostnader.....	67
Taxor och avgifter.....	68
Konsekvenser av detaljplanen och dess genomförande.....	68
Miljökonsekvenser	68
Konsekvenser för kulturmiljö och landskapsbild.....	69
Konsekvenser för klimatet	69
Målområden för hållbart byggande.....	70
Sociala konsekvenser.....	71
Ekonomiska konsekvenser.....	71
Avvägning mellan motstående intressen.....	72
Fastighetskonsekvensbeskrivning	72

Planens syfte och huvuddrag

Syfte

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en välgestaltad och högre byggnad som samspelar med omgivande kulturmiljövärden och verkar som ett landmärke i stadsbilden intill den framtida tunnelbaneentrén. Detaljplanen möjliggör bostadsändamål och tillfällig vistelse för att tillföra kvällsbefolkning till platsen samt centrumändamål för att skapa en publik och levande entréväning som bidrar till en tryggare och mer levande stadsdel.

Bakgrund och huvuddrag

Planområdet ligger i centrala Sickla och utgör en del av det östra hörnet av Sickla galleria, det vill säga den tillbyggnad som ritades av Nyréns arkitektkontor i samband med att Atlas Copcos gamla industrihall byggdes om till butiksgalleria 2005.

Detaljplanen medger en byggrätt för en hög byggnad i 17 våningar samt en mindre mellanbyggnad i två våningar som kopplar ihop den höga byggnaden med befintlig galleria. I de övre våningsplanen möjliggörs för omkring 100 mindre bostäder eller boende av mer tillfällig karaktär medan i de nedre våningsplanen avses för centrumändamål såsom butiker, café och restaurang. Huvuddelen av planområdet avses för bebyggelse men viss markyta avses för bland annat dagvattenhantering och tillgänglig parkering. Detaljplanen planeras utan egen bilparkering för kommande bostäder och verksamheter.

Området har höga kulturmiljövärden och den nya bygganden behöver på ett respektfullt sätt förhålla sig till omgivande karaktärsdrag och utformas med hög arkitektonisk kvalitet. Planområdet kommer i framtiden vara beläget i en tät och intensiv stadsmiljö där omgivande stadsrum succesivt kommer utvecklas till att bli en betydelsefull nod intill den kommande tunnelbanan. Den nya byggnaden syftar till att markera platsen, bidra till orienterbarhet samt levandegöra gaturummet i den nya förändrade stadsbilden.

Planhandlingar och underlag

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott antog start-PM den 10 april 2018. Detaljplanen 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

Detaljplaneförslaget grundas på följande underlag:

- Solstudier (*Murman arkitekter, 2025-09-23*)
- Flyghinderanalys (*Luffartsverket, 2019-03-08*)
- Bullerutredning (*Tyréns, 2026-05-11*)
- Teknisk beskrivning (*Tyréns, 2025-01-31*)
- Dagvattenutredning (*Sweco, 2025-04-16*)
- PM Markföroreningar, (*WSP, 2019-01-18 rev 2025-03-07*)
- MUR Miljöteknik, Tryckluftsfabriken (*WSP, 2023-08-25*)
- PM Grundvattenprovtagning Sickla station (*Region Stockholm, 2022-12-02*)
- PM Miljöteknisk undersökning, Saltsjöbanans upphöjning (*Björking, 2023-06-21*)
- Risk-PM (*Brandkonsulten, 2025-01-27*)
- Avfallsutredning, (*Tyréns, 2025-06-18*)
- Trafik- och Mobilitetsutredning, (*Structor, 2025-06-17*)
- Mobilitetsutredning, (*Structor, 2025-05-07*)
- Kulturmiljöanalys (*White arkitekter AB, 2021-06-04*)
- Antikvarisk konsekvensanalys (*Attikan AB, 2025-09-28*)
- Projektbeskrivning (*Murman Arkitekter, 2025-10-10*)
- Samrådsredogörelse (*Nacka kommun, 2026-05-22*)

Plandata och tidigare ställningstaganden

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

Läge, areal & markägförhållande

Planområdet är beläget i östra delen av Sickla köpkvarter och omfattar fastigheten Sicklaön 83:56 samt del av Sicklaön 83:57. Fastighetsägare är bolagskoncernen Atrium Ljungberg AB, nedan kallad fastighetsägaren, som också äger omgivande bebyggelse. Planområdet omfattar knappt 800 kvadratmeter och avgränsas av Simbagatan i söder, av Järnvägsgatan i öster samt av befintlig galleria i väster och norr. Strax norr om planområdet ligger Saltsjöbanan och Värmdövägen. Flera stadsbyggnadsprojekt pågår i närområdet.



Figur 1. Flygfoto över centrala Sickla med planområdets läge markerat med röd streckad cirkel. Bild: Nacka kommun, 2020

Statliga och regionala intressen

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

Riksentressen enligt 3 och 4 kap. MB

Planområdet ligger inom utpekad inflygningskorridor till Bromma flygplats. Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra sådana förändringar att riksentresset skadas. Området omfattas även av MSA-tytor för Bromma och Arlanda flygplatser och Håtuna väderradar, båda riksentressen för totalförsvarets militära del med tillhörande påverkansområden. enligt 3 kap. 9 § MB.

Östlig förbindelse, det vill säga en tänkt koppling mellan Norra och Södra länken för att knyta samman E20 vid Värtahamnen och väg 222 i Sickla utgör riksentresse. Område för anslutningstunnlar mellan väg 222 och Östlig förbindelse är utpekade under delar av Sickla. Planområdet ligger drygt 100 meter från riksentresseområdet och bedöms inte innebära någon påverkan på ett framtida uppförande av anläggningen.

Miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. MB

Enligt Östra Sveriges luftvårdsförbunds beräkningar för Nacka kommun, gjord år 2017, klaras gällande miljö kvalitetsnormerna för luft inom planområdet, både i dagsläget och efter detaljplanens genomförande.

Dagvatten från planområdet leds till Kyrkviken som är en öppen vik i Järlasjöns nordvästra del. Järlasjön ingår i Sicklaåns sjösystem som rinner ut i Hammarby sjöstad. Järlasjön är naturligt näringsfattig men är idag näringsrik varför det finns behov av att minska tillförseln av näringsämnen och andra föroreningar. Recipienten Järlasjön (SE657807-163399) är en vattenförekomst enligt EU:s ramdirektiv för vatten. Genom miljöbalken och vattenförvaltningsförordningen har EU:s ramdirektiv för vatten införlivats i svensk lagstiftning. Detta innebär att det finns uppsatta vattenkvalitetsmål, så kallade miljökvalitetsnormer (MKN) för ytvattens kemiska och ekologiska status vilka beskriver kravet på kvaliteten hos vattnet vid en viss tidpunkt.

Den ekologiska statusen i Järlasjön är *Måttlig*. Miljökonsekvenstypen övergödning har styrt statusklassningen som baseras på status för kvalitetsfaktorn näringsämnen. Den kemiska statusen i Järlasjön är *Uppnår ej god status*. Halter av kvicksilverföreningar (Hg) och polybromerade difenyletrar (PBDE) är orsak till att recipienten inte uppnår god kemisk status. Dessa halter är höga i samtliga vattendrag i Sverige då ämnena når Sveriges land- och vattenmassor via atmosfärisk deposition. Bortsett från Hg och PBDE bedöms Järlasjön ha *God kemisk status*.

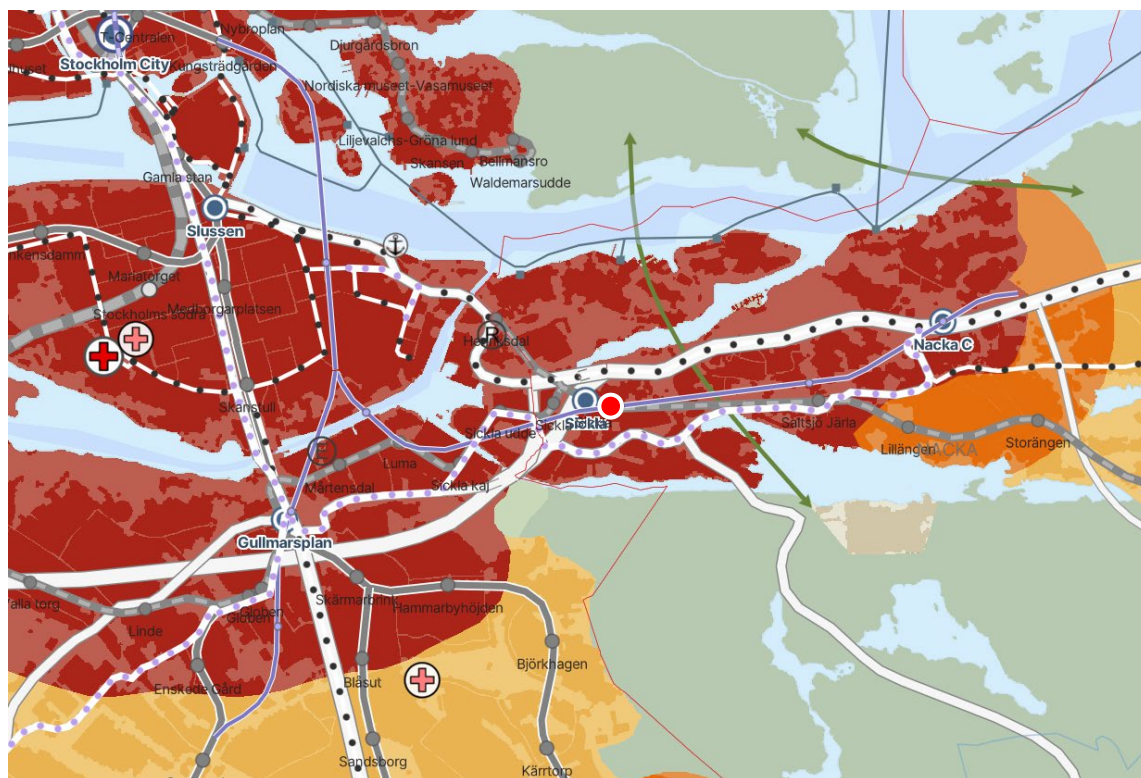
Nacka kommun färdigställde under våren 2020 ett lokalt åtgärdsprogram (LÅP) för Järlasjön och Sicklasjön. De två sjöarna behandlas gemensamt då de i praktiken fungerar som en sjö. Åtgärdsprogrammet beskriver de åtgärder som krävs för att miljökvalitetsnormerna för vatten ska kunna efterlevas. En förutsättning 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 togs fram i samarbete med Stockholm stad som har en del av tillrinningsområdet till Sicklasjön.

Dagvattenutredningen visar att förutsättningar finns att minska belastningen av fosfor, kväve, metaller och andra ämnen från exploateringarna inom planområdet förutsatt att de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen genomförs. För att belastningen av kväve ska minska så är valet av växter till det gröna taket viktigt, detta för att inte öka näringstillförseln till Järlasjön för att miljökvalitetsnormen ska klaras. Detta innebär att miljön i Järlasjön inte kommer försämrats och att miljökvalitetsnormerna för vatten kan följas eftersom vattenförekomsten inte försämrats av exploateringen.

Mellankommunala intressen

Planområdet ligger drygt 500 meter från närmaste kommungräns till Stockholms stad i ett område med tät bebyggelse och flera pågående stadsutvecklingsprojekt. Utbyggnaden av tunnelbanan knyter samman Nacka med centrala Stockholm genom kapacitetsstark kollektivtrafik. Stadsutvecklingen i Sickla innebär en succesiv utvidgning av den centrala regionkärnan och är en del av utvecklingen när Stockholms innerstad växer utåt. I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2060, redovisas också

Sicklaområdet som en del av den centrala regionkärnan. Detaljplanen är en del av en mer omfattande utveckling som bidrar till kollektivtrafikhäna bostäder och en mer funktionsblandad stadsmiljö. Detaljplanen bedöms vara förenlig med och bidra till målen i RUFS 2060. Detaljplan bedöms i övrigt inte påverka mellankommunala intressen.



Figur 2. Utdrag från Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen. Det mörkröda området visar den centrala regionkärnans tänkta utbredning. Planområdets läge visas med röd markering. Bild: Region Stockholm, 2026.

Kommunala intressen

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

Översiktlig planering

Gällande översiktsplan *Nära Nacka – Där stadens puls möter naturens lugn* vann laga kraft i januari 2026. Planen bygger på fyra tematiska utvecklingsinriktningar som gäller för olika delar av kommunen. Planområdet ingår i inriktningen ”Dynamiskt växande med både livfulla stadsmiljöer och närhet till grönskan”. I målbilden för denna utvecklingsinriktning anges bland annat att ”Här möjliggörs för en tät och funktionsblandad bebyggelse med urbana förtecken”.

Översiktsplanen pekar ut marken inom planområdet som mångfunktionell bebyggelse, Mb3, Sickla. Mångfunktionell bebyggelse har alla funktioner som är typiska för en blandad stad. Områdena innehåller även grönområden, parker och torg samt den infrastruktur som är nödvändig för att den blandade staden ska fungera. Den framtida planeringsinriktningen

för ”mångfunktionell bebyggelse” är en tät och livfull stadsstruktur som samspelar med områdenas karaktär. Detaljplanen bedöms vara förenlig med översiktsplanens utvecklingsinriktning och markanvändning för området.

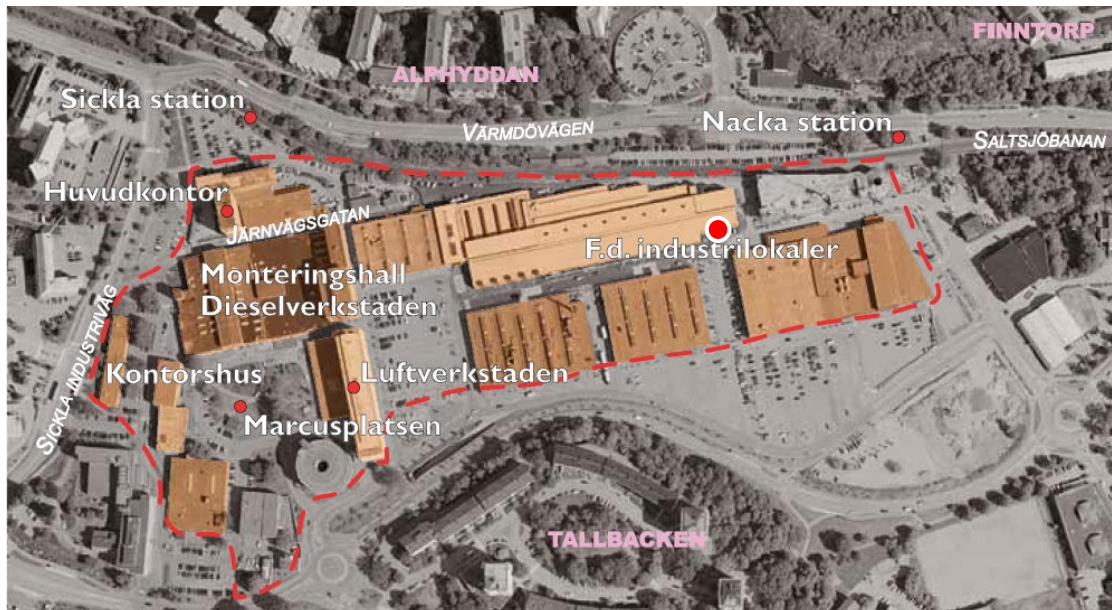
I samband med antagandet av översiktsplanen upphävdes Nackas kulturmiljöprogram som politiskt styrdokument. Programmet utgör istället ett kunskapsunderlag och särskilt värdefull kulturmiljö redovisas i översiktsplanen. Planområdet ligger inom ”Sickla-Marcusplatsen” som är av lokalt intresse för kulturmiljövården.

Lokala kulturmiljövården ”Sickla-Marcusplatsen”

Sicklaområdet är en omvandlad industrimiljö med bebyggelse från 1890-tal till nutid. Industribebyggelsen hade ursprungligen en lägre skala men områdets horisontella struktur är fortfarande avläsbar. Karaktäristiskt för Sickla är bebyggelsens höga arkitektoniska kvaliteter och områdets täta bebyggelse. Tongivande för området har varit Atlas Copcos verkstadsindustri som numera är omvandlat till Sickla köp kvarter. Kulturmiljöprogrammet anger följande förhållningssätt som är relevanta vid stadsutveckling i området:

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

Aktuell detaljplan ligger intill det pågående stadsbyggnadsprojektet Tryckluftsfabriken, som ansluter till planområdet i söder. Tryckluftsfabriken innebär ett stort steg i utvecklingen av den redan omvandlade industrimiljön i Sickla till en mer tät och blandad stadsmiljö. I projektet har kulturmiljöns landskapsskala hanterats genom att bevara läsbarheten av industriområdets silhuett i vyerna från norr och syd, tillsammans med siktstråken längs Simbagatan och Siroccogatan. Den nya bebyggelsen som ersätter 50- och 60-talens låga industribyggnader gestaltas utifrån en tolkning av områdets bärande berättelse om historia, struktur och flöden. Bebyggelsen uppförs med stomme i trä för minskad klimatpåverkan samt för att anknyta till områdets tekniska innovationsinriktning. Den nya bebyggelsen planeras med höga arkitektoniska ambitioner och kommer bilda en ny tydligt avläsbar årsring. Sammantaget minskar stadsutvecklingen de kulturhistoriska värdena något, men de arkitektoniska och miljöskapande värdena har bedömts vara oförändrade eller öka.



Figur 3. Karta över området "Sickla -Marcusplatsen" med utpekad lokalt intresse för kulturmiljövården. Planområdets läge visas med röd markering. Bild: Kulturmiljöprogram Nacka kommun, 2011

Nordväst 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.

Strukturplan för Västra Sicklaön

En utvecklad strukturplan för Nacka stad beslutades 2016 och utgör ett ramverk för att omvandla Västra Sicklaön till en tät, levande och blandad stadsmiljö som bland annat möjliggör tunnelbanans utbyggnad. Strukturplaneringen på är en levande process där underlag och planer succesivt uppdateras utifrån förändrade förutsättningar och behov. Strukturplaneringen syftar till att kunna ge en helhetsbild av framtida bebyggelseutveckling där viktiga förutsättningar som naturområden, kulturmiljöer och kopplingar till vatten integreras i den urbana miljön.

Fundamenta

Kommunen har tagit fram en stadsbyggnadsstrategi som ska stärka Västra Sicklaöns 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 aktuell detaljplan.

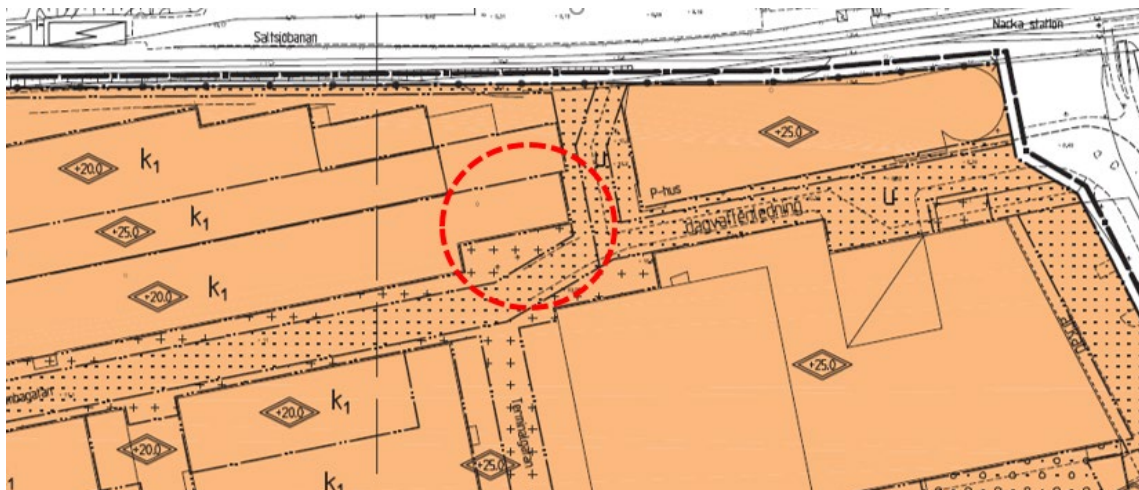
- Sammanhang – Den nya byggnaden ligger invid en av de nya tunnelbaneentréerna till station Sickla.
- Stadsrum – Den nya byggnaden utformas med entréväning som samspelar med omgivande gatu- och stadsmiljö.
- Stadsgrönska – Den nya byggnaden utformas med ett grönt tak.
- Kvarterersformer – Den nya byggnaden kommer verka som ett landmärke.
- Stadens objekt – Det nya byggnaden utformas med en anpassad skyltning och belysning.
- Karaktärsdrag – Utformningen av den nya byggnaden har hämtat inspiration från omgivande industriarkitektur avseende karaktär och fasadmateriäl.

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. Tunnelbanan beräknas vara i drift år 2030.

Gällande detaljplaner

För planområdet gäller befintlig detaljplan DP 451 vars genomförandetid har gått ut. Detaljplanen 451 täcker ett större område och omfattar i princip hela Sickla köp kvarter. Det nu aktuella planområdet för Traversen ligger inom kvartersmark med användningsbestämmelsen C, område för centrumändamål i gällande plan. Den äldre industribyggnaden som numera inrymmer Sickla galleria omfattas av bestämmelsen k_1 vilket innebär att byggnaden är kulturhistoriskt eller arkitektoniskt intressant och att karaktärsdrag och värden ska beaktas vid eventuell om- och tillbyggnad. Gator och gångvägar ligger inom kvartersmark. Denna omfattas dels av punktprickad mark det vill säga mark som inte får bebyggas och dels av korsprickad mark det vill säga mark som får bebyggas med mindre komplementbyggnader, skärmtak och dylikt som hör till områdets verksamheter. Den korsprickade marken liksom andra stråk och öppna platser omfattas också av skyddsbestämmelsen q med innebörden "Kulturhistoriskt värdefullt fd industriområde vars grundläggande funktionella tydlighet och struktur ska bevaras. Nya byggnader ska utformas med särskild hänsyn till omgivningens egenart." Den nya detaljplanen kommer släcka ut motsvarande område i detaljplan DP 451.

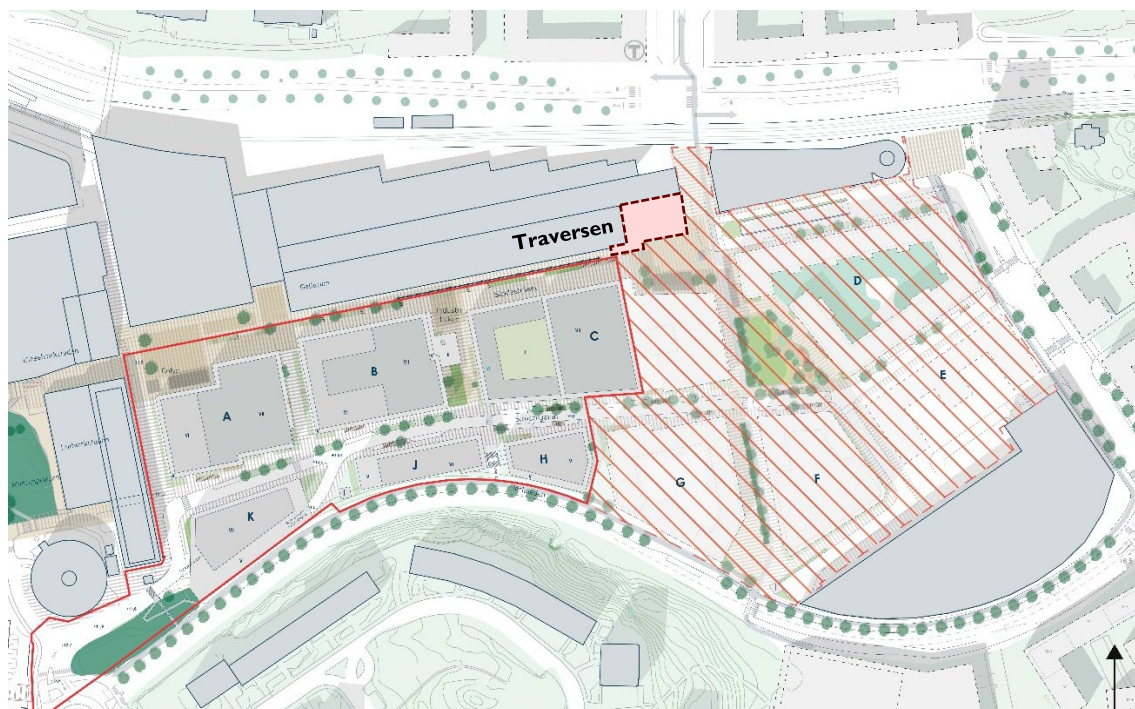


Figur 4. Del av gällande detaljplan DP 451 som vann laga kraft 2008. Traversens ungefärliga planområde markerat med röd cirkel. Bild: Nacka kommun, 2008

Delar av planområdet berörs även av DP 625Ä *ändring av gällande detaljplaner för tunnelbana i Nacka* som inom aktuellt område ger planstöd för tunnelbanans östra stationsentré för station Sickla. Planändringens genomförandetid gick ut 2023-10-18. Den nya detaljplanen kommer släcka ut motsvarande område i DP 625Ä. Den nya detaljplanens framtagande har samordnas med tunnelbaneutbyggnaden.

Kommande detaljplaner

Detaljplan för Tryckluftsfabriken omfattar en stor del av Atlas Copcos tidigare industriområde och ansluter till aktuellt detaljplaneområde för Traversen i söder. Stadsbyggnadsprojektet innebär att nuvarande markparkeringar och låga handelsbyggnader ersätts med en tät stadsstruktur med sex kvarter i en skala som liknar innerstadsmiljöer. Bebyggelsen som helhet planeras med en blandning av funktioner med utåtriktade verksamheter i entréväning och kontor eller bostäder därovan. Detaljplanen medger en flexibilitet som innebär cirka 0–330 bostäder och cirka 3700–5200 arbetsplatser. Bilparkering möjliggörs i garage under mark. Detaljplanen väntas antas hösten 2026.



Figur 5. Illustrationsplan för detaljplan Tryckluftsfabriken vars planområde markeras med röd linje. Skrafferingen markerar område som avses planläggas i framtiden. Aktuellt detaljplaneområde för Traversen markerat med streckad linje. Bild: Gehl, 2024.

Målområden för hållbart byggande

I detta stadsbyggnadsprojekt tillämpas kommunens riktlinjer för hållbart bygganden då start-PM antogs av kommunstyrelsen år 2018. Syftet med riktlinjerna är att stimulera miljöarbetet och öka hållbarheten i stadsbyggandet samt underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden. För projekt som startats efter 1 januari 2020 tillämpas i stället Strategi för miljö- och klimatambitioner i stadsutvecklingen.

Detaljplanen utgör en viktig grund för att prioriterade frågor beaktas även under projektets genomförande. Följande målområden har valts ut som prioriterade:

- Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser
- Effektiv mark- och resursanvändning
- Hållbart resande
- En god ljudmiljö

Hur projektet bidrar till att målen uppfylls beskrivs nedan under avsnittet *Konsekvenser av detaljplanen och dess genomförande* rubrik *Målområden för hållbart byggande*.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Kommunen har genomfört en undersökning om betydande miljöpåverkan i enlighet med 6 kap. 6 § miljöbalken. Undersökningen och den kompletta bedömningen utifrån miljöbedömningsförfordningens kriterier finns med som ett underlag till detaljplanen (2026-05-20). Nedan följer kommunens sammanfattande bedömning.

Planförslaget bedöms ge en stor påverkan på kulturmiljön, viss påverkan på landskapsbilden och viss påverkan på stadsbilden då ett högt bostadshus planeras inom ett tidigare industriområde som karaktäriseras av en lägre skala och ett annat innehåll än bostäder. Området präglas också av 2000-talets omvandling från industrimiljö till köpcentrum och byggnaden som planeras att rivas tillkom under denna tid. Planförslaget innebär en påtaglig förändring av miljön, men byggnaden med dess föreslagna gestaltning kan bidra till ett nytt avläsbar tidslager i Sicklas omvandling.

Dagvattenutredningen visar att miljökvalitetsnormerna för ytvatten inte försämrats. Exploateringen innebär en positiv påverkan på vattenförekomsten Järlasjön då mängden föroreningar som transporteras med dagvattnet till sjön minskar, jämfört med idag. Ingen verksamhet som ger utsläpp till grundvattnet kommer ske. Det innebär att miljökvalitetsnormerna för vattenförekomsten inte motverkas.

I planförslaget har ett lösningsförslag för planlösningar redovisats som kommer uppfylla Trafikbullerförordningens (Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader) riktvärden. Bland annat kommer från våningsplan 6 och uppåt planeras smålägenheter (<35 kvadratmeter) vid fasad mot norr och större lägenheter mot södra fasaden. I planförslaget har även ett lösningsförslag för verksamhetsbullret presenterats som klarar Boverkets riktlinjer.

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Planförslaget bedöms inte strida mot några kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planens genomförande innebär inga miljöeffekter som har miljöpåverkan utanför Sveriges gränser. 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.

Förutsättningar och detaljplanens innehåll

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

Övergripande struktur

Centrala Sickla är en omvandlad industrimiljö med bebyggelse uppförd från 1890-talet fram till idag. Sedan Atlas Copco flyttade sin industriverksamhet 1992 har platsen succesivt omvandlats och området präglas idag av handel med inslag av kontor samt ett brett serviceutbud. Däremot saknas bostäder vilket gör kvällsbefolkningen relativt begränsad. De centrala delarna av Sickla är belägna i en dalgång som sträcker sig ner mot Kyrkviken i öster och avgränsas av efterkrigstidens bostadsområden på höjdpartierna norr och söder om det flacka landskapsrummet. Dalgången präglas till stor del av industriepokens bebyggelsestruktur med låga stora industrihallar som nu huvudsakligen innehåller butikslokaler.



Figur 6. Traversen har ett centralt läge i Sickla med potential att bli en målpunkt i den stadsväv som på sikt kommer växa fram kring projektet. (Planområdets ungefärliga läge markerat med röd linje) Bild: Murman arkitekter, 2025

Platsen har under en längre period genomgått en succesiv utveckling där den kommande tunnelbanan innebär att Sickla ytterligare kommer integreras med Stockholmsregionen i övrigt samtidigt som det skapar förutsättningar för den täta staden att växa utåt. Planområdet har ett centralt läge i området intill Sicklas sydöstra tunnelbaneuppgång i vad som enligt pågående planer i framtiden kommer utgöra en tät och levande stadsmiljö. Strax norr om planområdet ligger Saltsjöbanan som skär av stadsdelen i en nordlig och en sydlig del. Tunnelbanans station Sickla som byggs precis norr om planområdet under Saltsjöbanan och Värmdövägen kommer att ha entréer i varje ända av plattformen, en västlig vid Sickla central, Tvärbanan och Saltsjöbanan samt en i östlig i höjd med planområdet. Den östra har förutom uppgången som ansluter till Traversen även en uppgång mot korsningen Värmdövägen/Alphydevägen i norr. En gångförbindelse skapas som under tunnelbanans öppettider möjliggör att röra sig under Saltsjöbanan och Värmdövägen vilket förbättrar sambanden i stadsdelen.

Flera pågående stadsutvecklingsprojekt innebär att planområdet om ett antal år kommer befinna sig i ett nytt sammanhang. Bland annat förväntas kommande detaljplan för Tryckluftfabriken strax sydväst om Traversen möjliggöra för omkring 4 000 - 5 000 arbetsplatser samt ett par hundra bostäder. På längre sikt tillkommer ytterligare bebyggelse. Precis norr om Saltsjöbanan dominerar det närmsta området än så länge av bilrelaterade verksamheter, däribland en bensinmack men även här planeras för en omvandling till nya bostadskvarter längs Värmdövägen i enlighet med bland annat Strukturplan för Nacka stad.

På höjderna omkring centrala Sickla finns flera bostadsområden med fristående punkthus och lamellhus från 1950- och 60-talen som sätter en tydlig prägel på nuvarande stadsbild. Bebyggelsen är karakteristiskt placerad på höjderna vilket bidrar till att bibehålla och förstärka landskapets topografi. Nordväst om planområdet ligger bland annat Alphyddan med trappande bebyggelse, väl anpassad till platsens terräng. Områdets utformning med tegelfasader anknyter till platsens historia genom användandet av ett material som präglat industriepoken.

Detaljplanens innehåll

Planområdets läge intill den sydöstra stationsuppgången gör platsen till en viktig målpunkt och mötesplats i det framtida Sickla. Detaljplanen möjliggör för en högre byggnadsvolym som genom sin vertikalitet markerar platsen intill tunnelbana och viktiga stadsstråk. Även en lägre byggnadsdel möjliggörs som binder samman den höga volymen med befintliga Sickla galleria. Planförslaget bidrar till en förbättrad orienterbarhet till platsen som förutom stationsentré och passage under Saltsjöbanan även förväntas innehålla stadsdelens centrala torg som planeras bli en del av kommande stadsutvecklingsprojekt.

Traversen kommer inrymma bostäder eller lägenheter för tillfällig vistelse samt lokaler för centrumändamål såsom butiker och café/restaurang vilket tillför fler attraktiva värden till

området. En hög byggnad på platsen kommer förändra stadsbilden och den historiska kopplingen till den gamla industrimiljön kan komma att upplevas mindre påtaglig när det före detta verksamhetsområdet tillförs bostadsbebyggelse. Samtidigt bedöms det som ett viktigt steg att utveckla området till en blandstad för att skapa en levande, trygg och attraktiv miljö intill den nya tunnelbanan.



Figur 7. Flygfoto över del av Sickla. Aktuelltt detaljplaneområde markerat med röd streckad linje. Bild: Nacka kommun, 2024



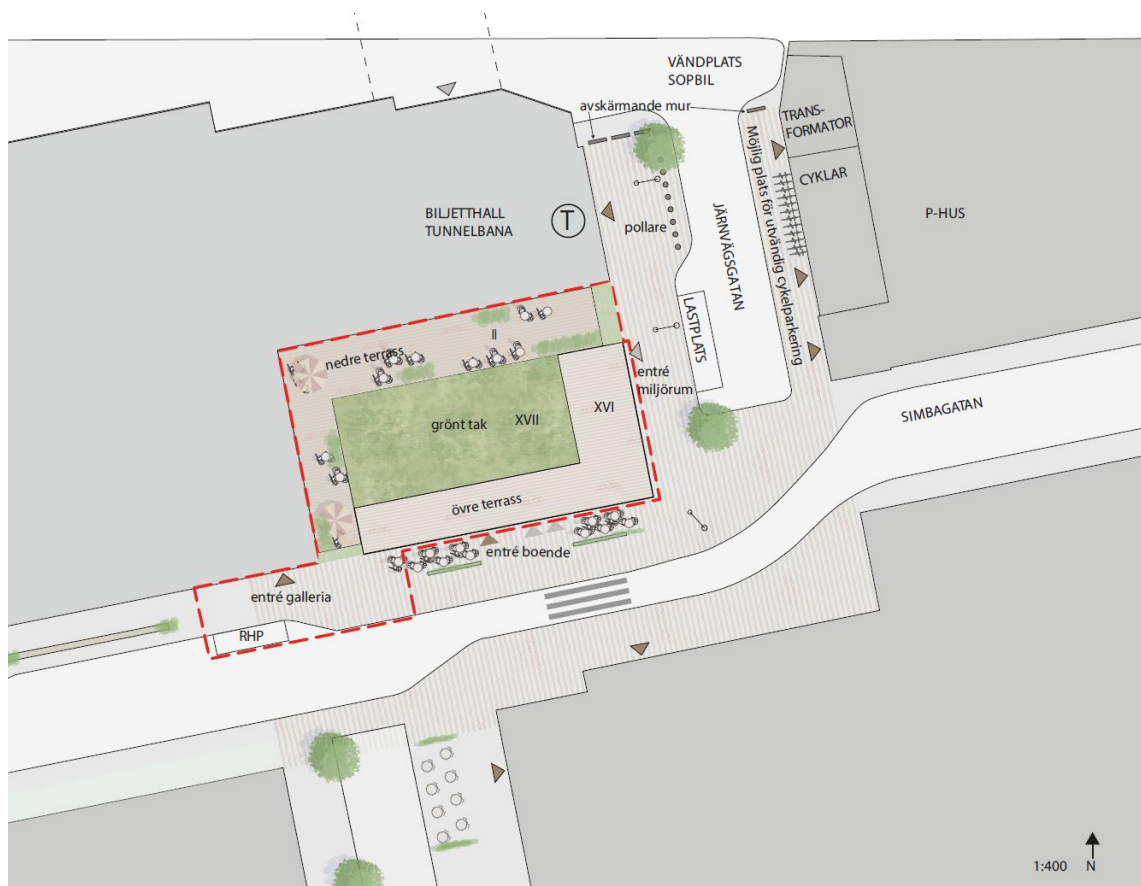
Figur 8.

1. Foto som visar Simbagatan och Sickla köp kvarter, vy mot väster.
2. Foto som visar en vy från Värmdövägen mot Järnväggsgatan och Sickla köp kvarter.
3. Foto som visar Simbagatan och Sickla köp kvarter, vy mot väster.
4. Foto som visar östra gaveln av Sickla galleria samt Järnväggsgatan.

Foton: Nacka kommun, 2020

Det nya bostadshuset

Detaljplanen medger markanvändningen B (bostadsändamål) och O (tillfällig vistelse) vilket möjliggör för omkring 100 mindre lägenheter i byggnaden. Fastighetsägaren tänker sig primärt små bostäder som upplåts som äganderätter. Detta regleras dock inte av detaljplanen. Markanvändningen O innebär att även boende av mer tillfällig karaktär möjliggörs som företagslägenheter eller hotellboende av kort eller långtidskaraktär. Plats för utevistelse och rekreation ska möjliggöras för de boende på något av byggnadens tak. En lägre takterrass kan skapas på plan tre ovan den lägre byggnadsdelen men även en terrass på den högre byggnadskroppen är möjlig att tillskapa för de boende. Den översta våningen avses i första hand användas för tekniska installationer.



Figur 9. Situationsplan. Utevistelse möjliggörs på en lägre takterrass ovan den lägre mellanbyggnaden. Platsen blir relativt skuggig men möjliggörs också för ett glasat växthus eller uterum. En övre takterrass med bättre solförhållanden föreslås även kunna inrymmas på plan 17. Den översta teknikvåningen föreslås få ett vegetationsklätt tak för att klara dagvattenhanteringen. Bild: Murman arkitekter, 2026

Byggnaden ska även inrymma centrumverksamheter såsom butiker och café/restaurang i de nedre våningsplanen. Planförslaget medger därför markanvändningen C (centrumändamål) 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. Användningen P (parkering) finns för att säkerställa att utrymme finns

för tillgänglig parkering inom planområdet. Användningen T₁ möjliggörs i en mindre del av byggnadens källarplan som utgör utrymmen kopplade till tunnelbaneentrén som ligger precis norr om planområdet.

B	Bostäder
C	Centrum
O	Tillfällig vistelse
P	Parkering
(T₁)	Tunnelbana samt tillhörande entréfunktioner och utrymmen

Detaljplanen medger en högsta nockhöjd på 67 meter över nollnivån och maximalt 17 våningar för den höga delen av byggnaden samt en högsta nockhöjd på 20,5 meter över nollnivån och maximalt 2 våningar för den låga delen av byggnaden som länkar samman den nya bebyggelsen med Sickla galleria. En flyghinderanalys har genomförts. Byggnaden beräknas bli cirka 56 meter hög över omgivande markhöjd. Byggnaden planeras att utformas med ett grönt tak vilket i viss utsträckning medverkar till ett grönt inslag i en urban stadsmiljö samt till ett visst lokalt omhändertagande av dagvatten.



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

Detaljplanens användningsbestämmelser är till viss del specificerade för att säkerställa att detaljplanens syfte uppnås. Användningen T₁, Tunnelbana samt tillhörande entréfunktioner och utrymmen begränsas höjdmässigt eftersom användningen endast är tänkt i källarplan som komplement till den intilliggande tunnelbanhallen.

e₁

T₁ gäller mellan 8.0 meter och 11.6 meter över angivet nollplan, 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

Eftersom en viktig del av syftet med detaljplanen är att tillföra kvällsbefolkning till platsen säkerställs att byggnaden får någon form av boende från våning 4 och uppåt vilket idag saknas i centrala Sickla. Användningen bostad och/eller tillfällig vistelse får finnas från våning 3 och uppåt men ska alltså till minst 70 % från våning 4 och uppåt.

e₂

Minst 70 % av den totala bruttoarean på våning 4 och uppåt ska utgöras av bostadsändamål och/eller tillfällig vistelse., 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

Målet med byggnadens sockelparti som består av två plan, entrévåning samt våningen ovan entrévåning är att det ska innehålla publika funktioner som bidrar till ett levande stadsliv. Användningen specificeras därför till att huvudsakligen utgöras av centrumändamål vilket exempelvis innefattar lokaler för restaurang, café och handel. Entréfunktioner och bostadskomplement som till exempel soprum och cykelrum kopplade till användningarna B och O högre upp i huset tillåts eftersom det kan behöva finnas på entrévåningen.

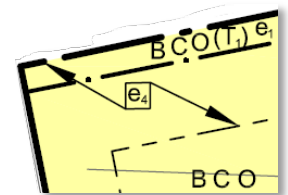
e₃

Entréväningen och våningen ovan entréväningen ska i huvudsak utgöras av centrumändamål. Bostadskomplement och komplement till användningen tillfällig vistelse får finnas men lägenhet får inte inredas. 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

För att möjliggöra en gemensam samlingsplats för boende som nyttjas under en större del av året möjliggörs för ett växthus eller inglasat uterum på den nedre terrassen. Terrassen är avdelad med två olika användningsområden men bestämmelsen avser en sammantagen byggrätt vilket förtydligas av pilarna i plankartan.

e₄

Utöver angiven nockhöjd får växthus eller glasat uterum på max 50 m² och en högsta nockhöjd på 3,5 meter uppföras. Växthuset/uterummet ska placeras indraget från underliggande byggnads fasad med minst 5,0 meter. 4 kap. 11 § 1 st 1 p.



Gestaltning

Syftet med en högre solitär byggnadsvolym på platsen är att bidra till orienterbarhet genom att markera tunnelbanan och det framtida torg som är tänkt att anläggas precis söder om planområdet inom ramen för kommande stadsutveckling. Den högre byggnaden skapar med sin tydliga vertikalitet även ett avslut på den långsträckt byggnadsvolymen längs Simbagatan som historiskt utgjort den borte delen av verkstadsindustrins produktionslinje. På detta sätt markeras också ett avslut på den historiska industrimiljön.



Figur 10. Illustration av föreslagen byggnad. från sydost. Byggnadens rutnät och vertikala band anspelar på områdets äldre industriarkitektur. De vertikala banden, pilastrarna sträcker sig över hela byggnaden och fortsätter högst upp i liv med fasaden nedanför trots att den översta våningen är indragen. Pilastrerstrukturen avslutas därigenom med en krona som ger byggnaden ett elegant och luftigt krön. Streckad linje visar planområdets avgränsning. Illustration: Murman arkitekter, 2025



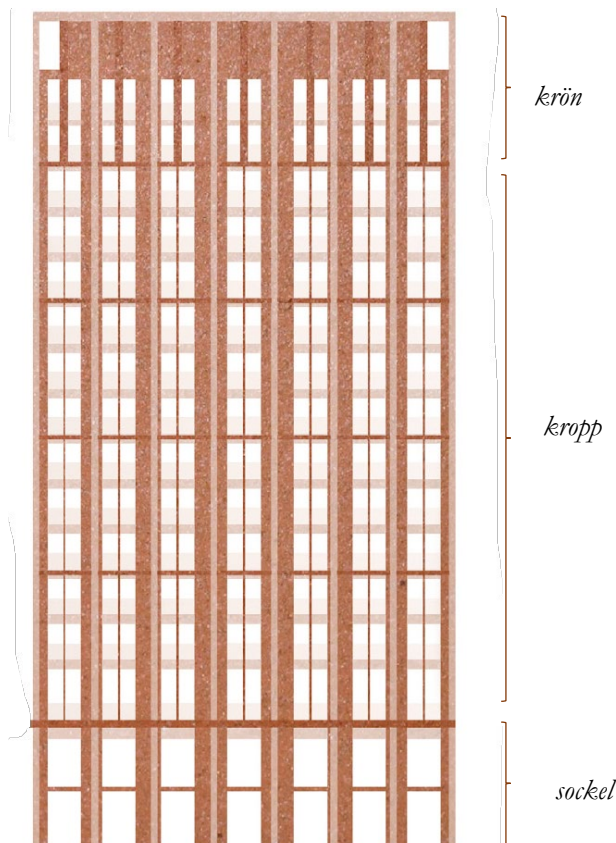
Figur 11. Illustration av föreslagen byggnad samt Sickla galleria från söder. Streckad linje visar planområdets avgränsning. Illustration: Murman arkitekter, 2025.

Gestaltningssidé

En utgångspunkt för gestaltningen är att tillvarata platsens industrihistoriska arv genom materialval, struktur och karaktär. Samtidigt möjliggörs för samtida tolkningar som dock behöver ske på ett genomtänkt och respektfullt sätt. Den nya byggnaden utformas med en hög arkitektonisk kvalitet för att bli ett attraktivt tillägg i stadsbilden. Gestaltningen präglas av regelbundna vertikala band, en pilasterstruktur som ska betona och förstärka byggnadsvolymens smäckra och högresta form.

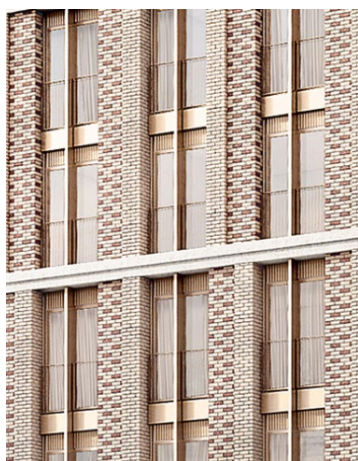
Volymen ges en tredelad fasadutformning enligt principen om sockel, kropp och krön. Indelningen skapar en tydlig vertikal ordning som inleds med en hög uppglasad sockel i två våningar för publika verksamheter som utformas för att bidra till trygghet och samspela väl med omgivande stadsrum. Sockelmotivet ges en gestaltningsmässig horisontell avgränsning med exempelvis en mycket grund längsgående balkong innan byggnadens mellanparti, det vill säga kropp tar vid, med huvuddelen av antalet våningar. Mellanpartiets huvudsakliga användning är bostadsfunktioner och fasaden ges här en repetitiv verkan där en viss subtil variation kan få förekomma. Byggnadens avslut eller krön ges en luftig karaktär och utformas för att betona byggnadens vertikala, högresta form.

I den övergripande skalan kommer Traversen, genom sin yttre form, dimensioner och färgrymd, att inordna sig och samspela väl med den befintliga tegelbebyggelsen. Samtidigt ska Traversen kunna avläsas som ett nytt tillägg och samtida tolkning av det industrihistoriska arvet. Byggnaden får sin vertikalitet rytmiserad med horisontella inslag över hela fasadens höjd vilka förstärks av livförskjutningar i fasaden.



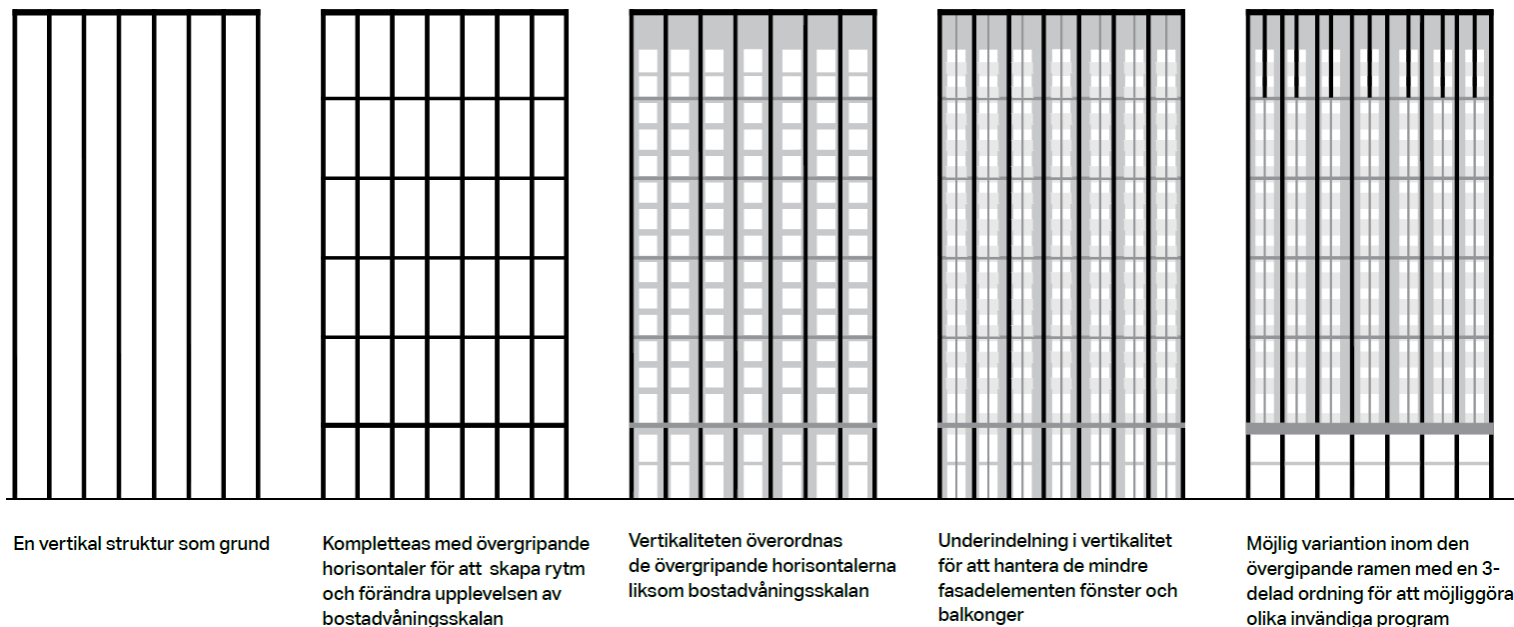
Figur 12. Den högresta byggnadsvolymen ges en tredelad fasadutformning enligt principen om sockel, kropp och krön. Utformningen ska förstärka byggnadens vertikalitet vilket kan åstadkommas genom att regelbundna vertikala band, pilastrar. Bild: Murman arkitekter, 2025

Byggnaden placeras mot Saltsjöbanan i norr, intill den befintliga traversbanan, som en påbyggnad på en äldre industribyggnad och en förlängning av den historiska produktionslinjen. Sammantaget motiverar detta att den nya byggnaden inordnas i den historiska avläsbarheten och ges en maximal *strukturell tydlighet*.



Figur 13. Referensbild, tegelfasad med strukturell tydlighet. I Traversen används en mörkare rödbrun färgsättning.

Begreppet *strukturell tydlighet* tar sin utgångspunkt i platsens industrihistoriska karaktär där byggnadernas stomme och konstruktion ofta var tydligt avläsbar även i det utvändiga uttrycket. Vanligt förekommande i Sickla är att de befintliga byggnaderna tydligt redovisar sin struktur och konstruktion, till exempel med markerade pilastrar som ger en vertikal indelning av fasaden. Den planerade höga byggnadsvolymen ges en tydlig struktur där de vertikala inslagen överordnas de horisontella elementen för att betona byggnadens höjd. Strukturen utformas för att ge en tydlig rytm som förstärks av små livförskjutningar i fasaden som ger djupverkan och skapar en levande byggnad och en vacker helhet.



Figur 14. Principiell utformning av den högsta byggnadsvolymen som föreslås utformas utifrån principen om strukturell tydlighet vilket kan förstärkas av små livförskjutningar i fasaden. Den vertikala strukturen överordnas den horisontella. Bild: Murman arkitekter, 2025

Gestaltungsprinciper för den höga byggnadsvolymen

- Byggnaden ska ges en tydlig vertikalitet.
- Byggnaden utformas med en strukturell tydlighet med hänsyn till platsens industrihistoriska arv.
- Fasaderna utformas med små livförskjutningar i flera lager för att skapa skuggspel och ge djupverkan i fasadliv.
- Byggnaden ges en tredelad utformning enligt principen med sockel, kropp och krön.
- Byggnadens sockelmotiv utformas uppglasat med särskild omsorg avseende detaljeringsgrad och materialval.
- Återbrukade material av god kvalitet kan med fördel användas.

f₁

Byggnaden ska utformas med fasader som ger djupverkan.

Byggnaden ska ges en tydlig vertikalitet.

Byggnaden ska ges en tredelad fasadutformning enligt principen om sockel, kropp och krön.

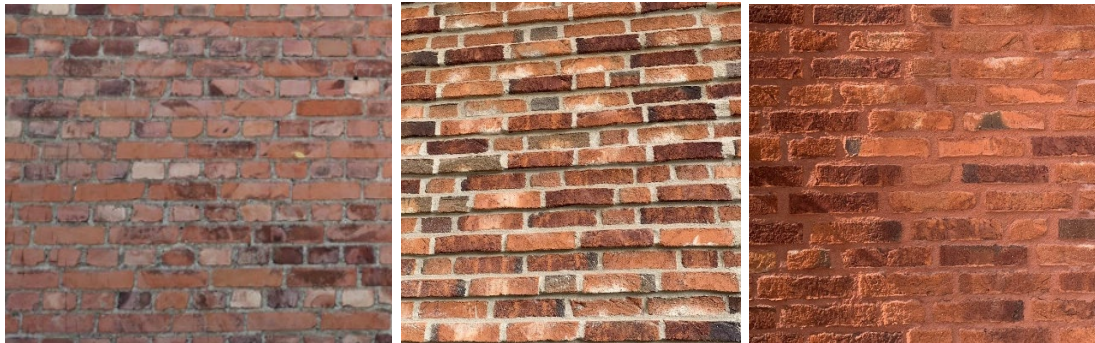
Byggnadens avslut ska utformas med ett tydligt krön som ger ett luftigt intryck.

Byggnadens översta våning ska vara indragen från underliggande vånings fasad med minst 2.0 m mot söder, i övrigt ska indraget vara minst 1.0 m. Undantag för mindre hisstopp och ventilationsanordning tillåts mot norr om de utförs i enlighet med byggnadens gestaltning.

Den översta våningen ska omges av ett luftigt ramverk i liv med underliggande vånings fasad. 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Material och kulör

Traversen är tänkt att genom sin form, dimensioner och färgrymd inordna sig och samspela väl med befintlig tegelbebyggelse i Sickla. Målet är att såväl material- som kulörval ska förstärka den övergripande gestaltningsidén där strukturell tydligheten och spelet mellan vertikala och horisontella element är en viktig del. Fasaden kan alltså innehålla element med varierad färgsättning som ett sätt att bidra till fasadens spel mellan den överordnade vertikala strukturen och de horisontella inslagen. Kulörvalen bör ligga inom en skala av olika nyanser av röd, rödbrun och orange utifrån den omgivande historiska kontexten. Dominerande kulör bör ligga nära den befintligt rödbruna tegelkulören på Sickla galleria intill (ungefär NCS 4040-Y70R). Återbrukade material av god kvalitet kan med fördel användas om det bidrar till en genomtänkt helhet. Lokalt återbrukat material bidrar till den historiska förankringen på platsen.



Figur 15. Olika tegelnyanser kan användas för att skapa liv i fasaden och bidra till ett spel mellan den överordnade vertikala strukturen och de horisontella inslagen. Färgskalan väljs med den omgivande historiska kontexten som utgångspunkt. Bilder: Nacka kommun, 2024

Byggnadstekniskt planeras Traversen att uppföras helt eller delvis med stomme i trä, vilket även kan göras avläsbart i byggnadens gestaltning. Fasaden ska i övrigt utformas för att bidra till den strukturella tydligheten som beskrivs ovan. Med hänsyn till den historiska industrikaraktären används tegel alternativt trä som dominerande material. Inslag av andra fasadmateriell som plåt, puts och smidesdetaljer får förekomma men ska väljas för att skapa en attraktiv helhet.

Om trä väljs som huvudsakligt material bör fasaden samtidigt innehålla inslag av tegel för att referera till den historiska kontexten. Element av andra material ges en kulör som förhåller sig väl till platsens industrihistoriska tegelbebyggelse samtidigt som det också behöver särskilja Traversen från Alphyddans karakteristiska punkthus.

f₂

Fasadmateriell ska i huvudsak utgöras av tegel eller trä. Fasaderna ska i huvudsak ha en varm rödbrun kulör, 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Byggnadens olika delar och detaljer

Byggnaden ska utformas så att eventuella fasadelement eller likande konstruktionselement inte får några synliga skarvar i fasaden. Som alternativ kan synliga skarvar tillåtas om de på ett medvetet sätt används som del av byggnadens gestaltning och arkitektoniska uttryck. Syftet med att reglera detta är att säkerställa så att fasaderna ges ett kvalitativt och genomtänkt uttryck i enlighet med den övergripande gestaltningsidén. Synliga skarvar som är en effekt av sammankopplade fasadelement och inte en del av byggnadens uttryck kan förta den övergripande gestaltningsidén och skapa ett motsägelsefullt uttryck.

f₃

Skarvar mellan eventuella fasadelement ska vara dolda, alternativt förstärka byggnadens arkitektoniska uttryck. 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Byggnadens sockel, bestående av två våningar (entrévåningen samt våningen ovan entrévåningen), utformas med särskild omsorg beträffande gestaltning och arkitektonisk kvalitet. Exteriört ska sockelmotivet sträcka sig över två våningar, invändigt kan det även utföras som ett plan med dubbel takhöjd. Syftet med regleringen är att den del av

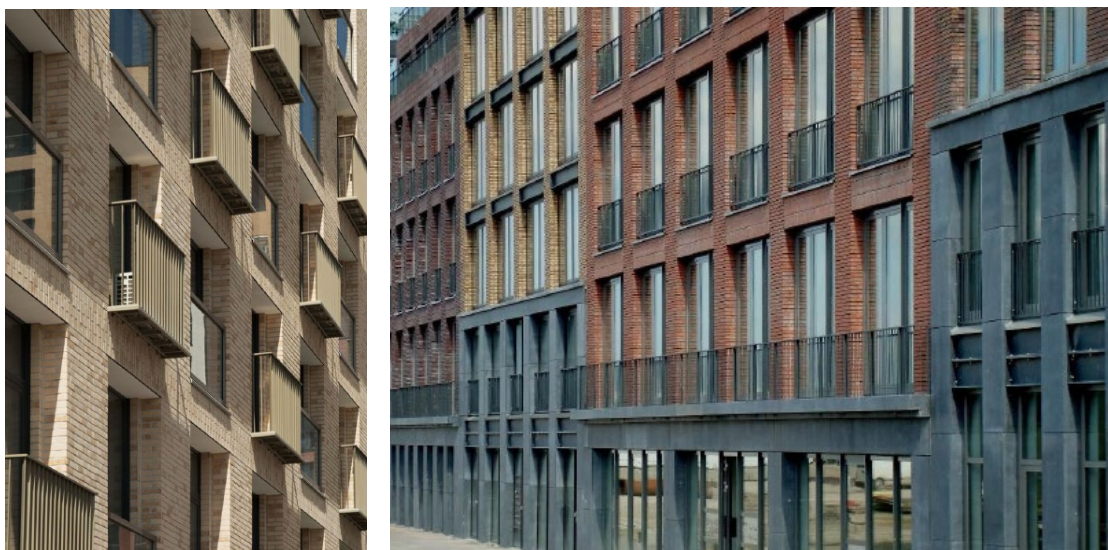
byggnaden som är i ögonhöjd ska ha en hög detaljeringsgrad, vara utfört i gedigna kvalitativa material och erbjuda variation genom till exempel små livförskjutningar som ger skuggspel och variation för ögat. Sockelpartiet bör till stor del utföras uppglasat för att bidra till interaktion mellan byggnadens funktioner och gaturummet vilket stärker trygghet och stadsliv på platsen. Huvuddelen av sockelmotivets två våningar, speciellt de ljusa delarna intill fasad utformas med lokaler för att bidra till ett stadsrum med liv och rörelse.

- f₄** Byggnadens sockel ska utformas med särskild omsorg beträffande gestaltning, detaljeringsgrad och arkitektonisk kvalitet, 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Byggnaden ges en stram utformning anpassad till den industrihistoriska miljön och möjlighet till balkonger är därför begränsad. Små nätta balkonger som maximalt kragar ut 0,5 meter, franska balkonger alternativt balkonger indragna från fasadliv tillåts om de utformas med respekt för områdets kulturmiljövärden. Balkongerna måste också samspela väl med byggnadens gestaltningsambitioner och får inte dominera intrycket. En långsgående nätt balkong ovan de nedersta två våningarna som avgränsning mellan sockeln och byggnaden ovanför möjliggörs som en särskiljande gestaltningsdetalj. Loftgångar bedöms förta intrycket och tillåts inte. Regleringen om en lägsta frihöjd avser lägsta höjd från omgivande marknivå/gatunivå och ska inte tolkas som höjd från den lägre byggnadsdelens tak.

- f₅** Loftgångar får inte anordnas, 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

- f₆** Mindre balkonger som kragar ut maximalt 0,5 meter från fasad och har en lägsta frihöjd på minst 10.0 meter tillåts. Ovan sockel får dock en sammanhängande balkong som kragar ut maximalt 0.5 meter från fasad och har en lägsta frihöjd på 7.0 meter uppföras. Balkonger ska utgöra en integrerad del av byggnadens gestaltning och får inte glasas in. 4 kap. 16 § 1 st 1 p.



Figur 16. Nätta balkonger kan användas som ett gestaltningselement anpassade till den strukturella tydligheten. Smidesräcken används i första hand men även plåt eller glas kan vara möjligt om det förstärker den övergripande gestaltningsambitionen. Bilder: Murman arkitekter 2025

Detaljplanens högre byggnadsvolym regleras till maximalt 17 våningar där den översta våningen ska utföras indragen från fasad för att ge byggnaden ett luftigt avslut. De vertikala banden, pilastrarna som är tänkta att sträcka sig över hela byggnaden får däremot fortsätta högst upp i liv med fasaden nedanför trots att den översta våningen ska vara indragen

Den högre volymen länkas samman med den befintliga galleribyggnaden genom en lägre mellanbyggnad i två plan som skapar en övergång mellan gammalt och nytt samt bidrar till en sammanhållen helhet. Denna lågdel utförs indragen från gata samt ges en fasadutformning för att särskilja och underordna sig den högre volymen. Syftet med detta är att framhäva den höga byggnaden som ska kunna avläsas som en egen enhet och inte per automatik läsas ihop med gallerian intill även om de blir sammanbyggda. Den lägre mellanbyggnaden ges därför en något avvikande kulör, tegelbearbetning eller utformas med ett kompletterande fasadmaterial dock inom ramen för vad som kan anses vara en väl sammanvägd helhet. Det är även viktigt att Traversen inte heller läses samman och tolkas som ett av punkthusen på Alphyddan. Detta kräver en medvetenhet och omsorg om detaljer samt en finkänslighet vid val av tegelkulör. På den nya byggnaden undviks de vita fönsteromfattningar som förekommer på Alphyddan.

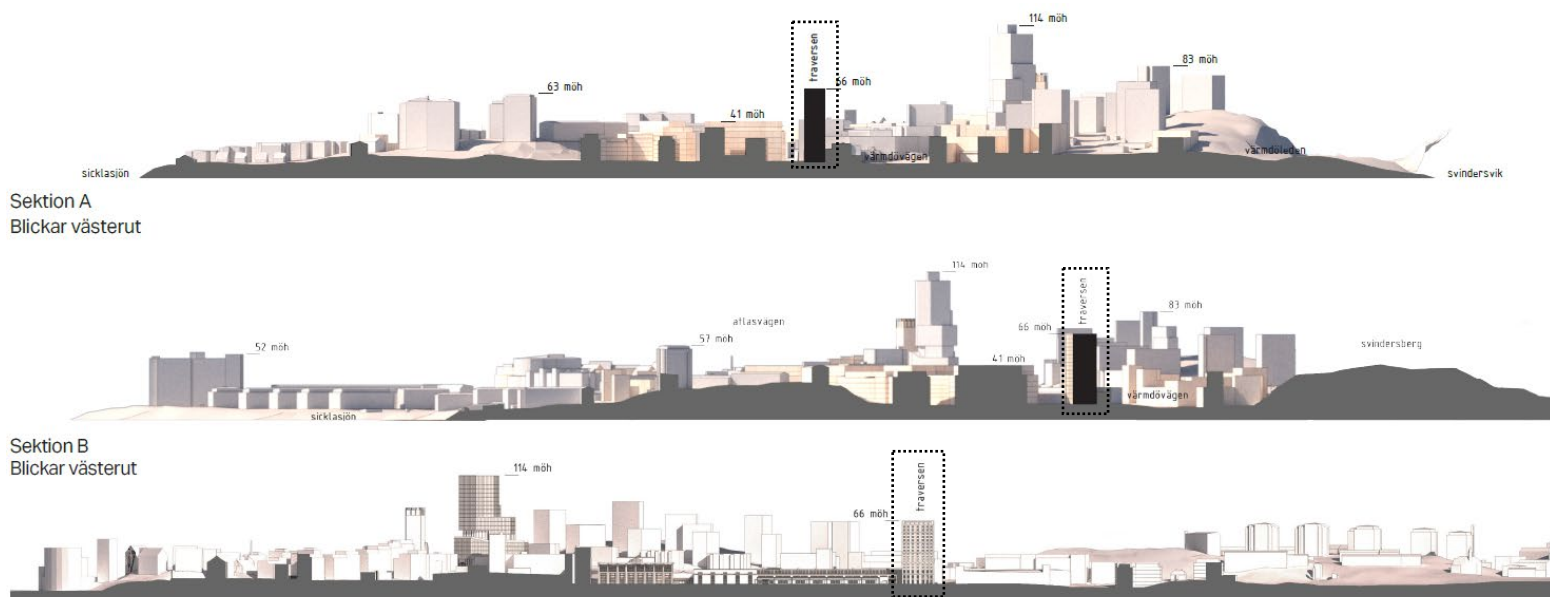
- | | |
|----------------|---|
| f ₇ | Fasadmaterial, kulör och/eller bearbetning ska skilja sig från den höga byggnadsvolymen så att denna avläses som en egen enhet.
<small>4 kap. 16 § 1 st 1 p.</small> |
| f ₈ | Högsta antal våningar är 2, 4 kap. 16 § 1 st 1 p. |
| f ₉ | Högsta antal våningar är 17, 4 kap. 16 § 1 st 1 p. |

Det är även betydelsefullt att skyltar anpassas utifrån byggnadens formspråk, omgivningspåverkan samt i övrigt följer kommunens riktlinjer för skyltar och ljusanordningar.

Anpassning till kulturmiljövärden

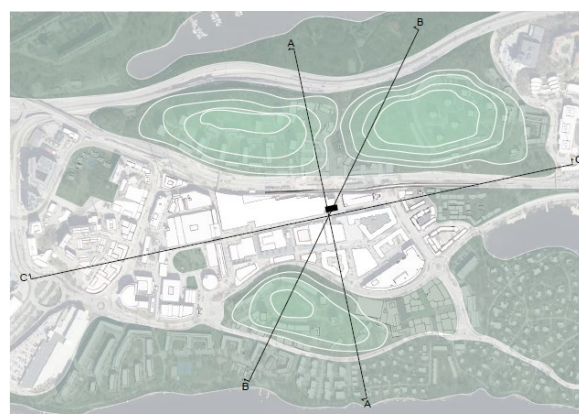
Planområdet ligger inom Sicklas omvandlade industrimiljö med höga kulturmiljövärden. Karaktärsdrag för stadsbilden är bland annat områdets horisontella struktur och rationella karaktär. Bebyggelsen har ofta ett repetitivt fasaduttryck. För att knyta an till industrihistoriska identiteten och karaktärsskapande värden är det värdefullt att använda områdets historiska material - tegel med röda eller rödbruna kulörer i gestaltningen. Detta knyter an till områdets karaktär och skapar en god helhetsverkan med omkringliggande miljö. Ett möjligt alternativ till tegel kan vara fasader i trä i matta rödbruna kulörer. Gestaltningskonceptet bygger på ett rationellt och repetitivt fasaduttryck. För att anknyta till områdets horisontalitet har den föreslagna byggnaden utformats med ett horisontellt band som höjdmässigt relaterar till takfoten på angränsande byggnad.

I den stora skalan påverkas kulturmiljön och stadsbilden av den föreslagna byggnaden som genom sin vertikalitet avviker från den äldre stadsbyggnadstraditionen. Genomförd Antikvarisk kulturmiljöanalys visar dock att byggnaden inte påverkar landskapets läsbarhet, eftersom rekordårens högre byggnader fortfarande dominerar och sprickdalslandskapets höjdskillnader förblir synliga. Den nya bebyggelsen fungerar som ett nytt tidslager och kan uppfattas som landmärke utan att störa området större struktur. Sammantaget bedöms planförslaget, ur perspektivet för den stora skalan, inte ge negativa effekter på landskapets karaktär, sprickdalslandskapets synlighet eller möjligheten att uppfatta områdets historiska utveckling.



Figur 17. Traversen i relation till topografi och omgivande ny liksom planerad bebyggelse. Planerad byggnad markerad av streckad linje. Illustration: Murman arkitekter, 2026.

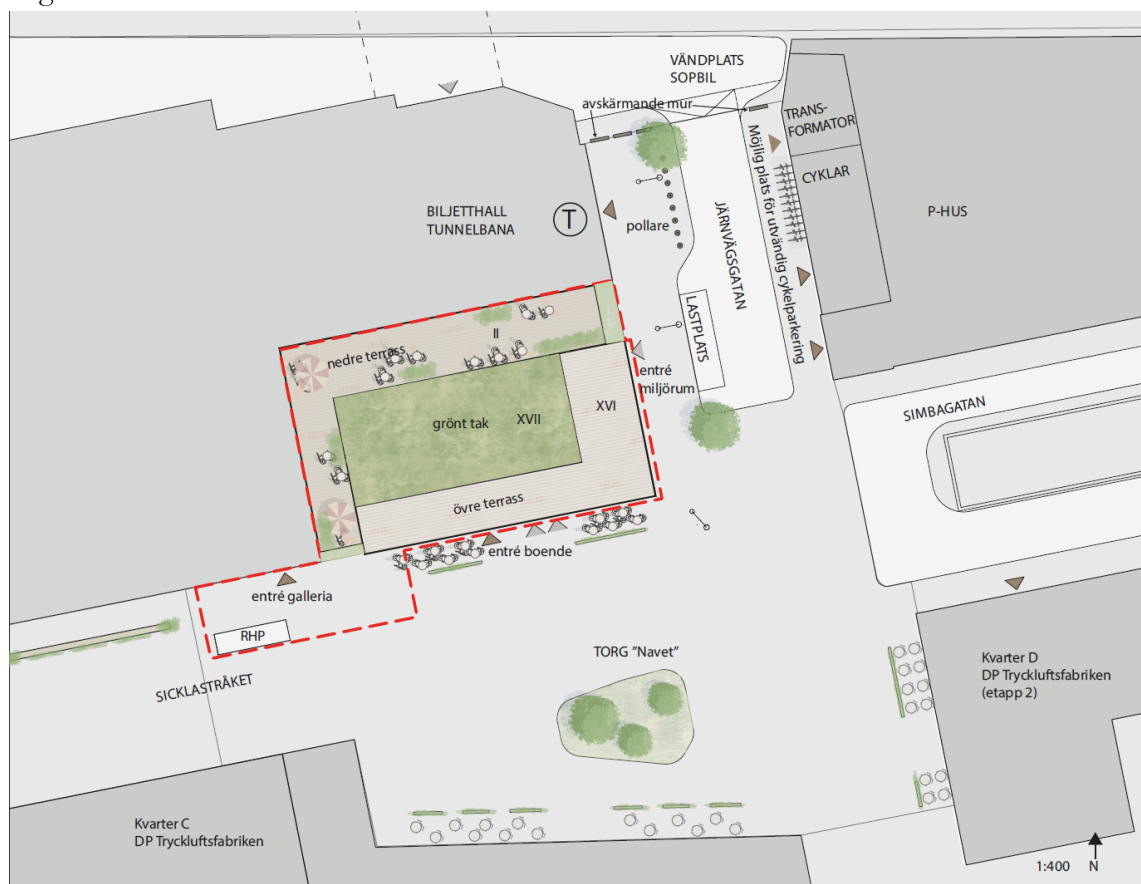
I mellanskalan tillför detaljplanen en ny byggnadsvolym till ett redan omvandlat industriområde, som spänner från tidigt 1900-tal till 2000-tal, utan att påverka områdets kvartersstruktur eller möjligheten att uppfatta äldre produktionslinjer. Tillsammans med övrig planerad bebyggelse i stadsutvecklingsprojektet Tryckluftsfabriken fungerar de nya volymerna som ett tydligt tillägg vilket bygger vidare på Sickla som ett område i ständig förändring. När det gäller material är tegel och trä föreslaget, där trä inte är traditionellt för området men har en idéhistorisk koppling till Sicklas tradition av att använda moderna material i sin samtid. Valet av kulörer och material följer principen att knyta samman nya byggnader med äldre bebyggelse och anses inte negativt påverka kulturvärdena.



Figur 18. Karta över Sickla med sektionerna ovan markerade. Bild: Murman arkitekter, 2025

I den lilla skalan innebär detaljplanen att en del av en befintlig byggnad från 2000-talet rivs. Den är en viktig tidsmarkör för områdets omvandling från industri till köp kvarter, men eftersom större delen av 2000-talsvolymerna bevaras bedöms den föreslagna rivningen inte påverka områdets historiska läsbarhet. Planförslaget reglerar gestaltning, material och exploateringsgrad för den nya bebyggelsen, men bygger på att bygglovsprövningen enligt PBL genomförs noggrant för att undvika negativa konsekvenser.

Sammantaget bedöms den nya bebyggelsen bidra till områdets utveckling utan att ge negativa konsekvenser för Sicklas historiska och visuella värden.



Figur 19. Situationsplan som redovisar byggnadsförslaget med takterrasser och planerad utemiljö. Byggnaden ligger intill ett framtida torg som kan realiserats först i kommande stadsutvecklingsprojekt där bland annat Planiahuset med nuvarande matvarubutik utvecklats till framtida stadskvarter. Bild: Murman arkitekter, 2026

Offentliga rum och stadsgrönska

Planområdet omfattar enbart den planerade byggnaden och utgörs därmed helt av privatägd kvartersmark. Läget inom Sickla köp kvarter gör också att den nya bebyggelsen inte kommer ha någon direkt anslutning till allmän platsmark. Däremot innebär placeringen intill kommande tunnelbaneentré och viktiga stadsstråk att närområdet runt detaljplanen ska utformas som ett tydligt offentligt rum karaktäriserat av ett levande stadsliv en stor del av dygnet. Planerad byggnad ska utformas med en publik entrévåning för att stödja omgivande

stadsstråk och bidra till att platsen kan fungera som en trygg och attraktiv mötesplats. Entréväningen ges flera entréer för att omhänderta platsens flöden och skapa en naturlig koppling mellan ute och inne.

Korsningen mellan Simbagatan, eller Sicklastråket som det också kallas, och Järnvägsgatan som går upp till tunnelbaneentrén blir en viktig nod i den framtida strukturen samtidigt som tunnelbanan gör detta till en ny entrépunkt till kommunen. Det blir därmed av stor betydelse att utemiljön får en inbjudande karaktär och gestaltas för att bli en levande, trygg och trafiksäker målpunkt. Planerade fasader som vetter mot Simbagatan och Järnvägsgatan ska rama in gatumiljön och det offentliga rummet. Hur byggnaden och framför allt entréväningen samspelar med omgivningen kommer ha stor betydelse för vistelsemiljön och upplevelsen av stadsrummet.



Figur 20. Stråk och platser i Nacka stad "Vision för Identitet & Program i de offentliga rummen". Kartan visar att platsen för föreslagen byggnad ligger mitt i det nord-sydliga stråket mellan Svindersviken och Sickla sjö. Planområdets läge visas med röd markering. Bild: Gehl arkitekter, 2019



Figur 21. Illustration av föreslagen byggnad. Vy från Simbagatan mot nordväst. Sickla galleria till vänster, nytt bostadshus med lokaler i gatuplan, ny tunnelbaneentré till höger i bilden. Illustration: Murman arkitekter, 2025.

Planområdet är bebyggt och hårdgjort sedan tidigare och befintliga naturvärden saknas. För att öka inslag av grönska i staden planeras föreslagen byggnad att utformas med ett växtbeklätt tak. Inslag av vertikal grönska möjliggörs också. Detta sker främst för att fördröja dagvatten men kan också bidra till en mindre förbättring av spridningssamband och biologisk mångfald i området. Effekten av det gröna taket begränsas till viss del av att åtgärden utförs på hög höjd där tillgängligheten för insekter och fåglar är mer begränsad. Detta gör att det inte heller bidrar till rekreativa värden för allmänheten. Eventuell vertikal grönska placeras på ytor i anslutning till markplan samt på uteplatsen på våning tre, vilket skulle skapa mervärden för förbipasserande samt boende.

Planområdet omgärdas av hårdgjord gatumark med begränsat inslag av växtlighet. Enstaka träd och ny växtlighet planeras tillföras av fastighetsägaren kring planområdet vilket innebär ett visst tillskott av stadsgrönska i det offentliga rummet.

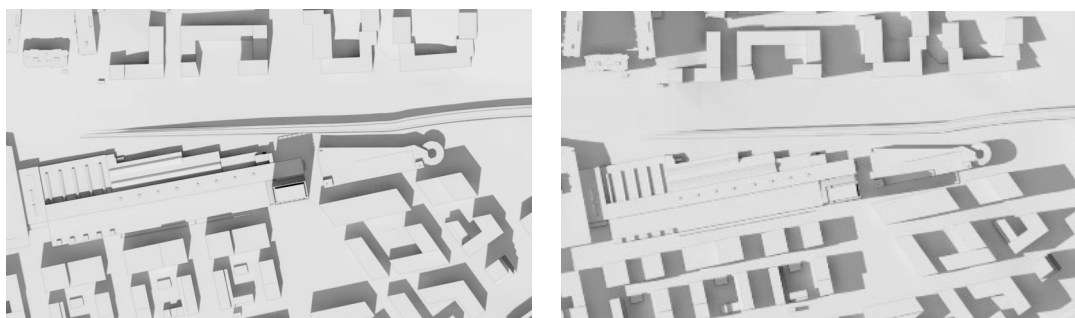
Tillgänglighet och trygghet

Planförslaget innebär att platsen kan få liv och rörelse under fler av dygnets timmar genom närvaron av bostäder och butikslokaler som vänder sig ut mot gaturummet. I anslutning till den föreslagna byggnaden planeras för ett genomgående gångstråk i nord/sydlig riktning som stärker sambanden i stadsdelen och skapar bättre kopplingar till befintliga rekreativmiljöer intill Svindersviken och Sicklasjön. Saltsjöbanan, som löper norr om

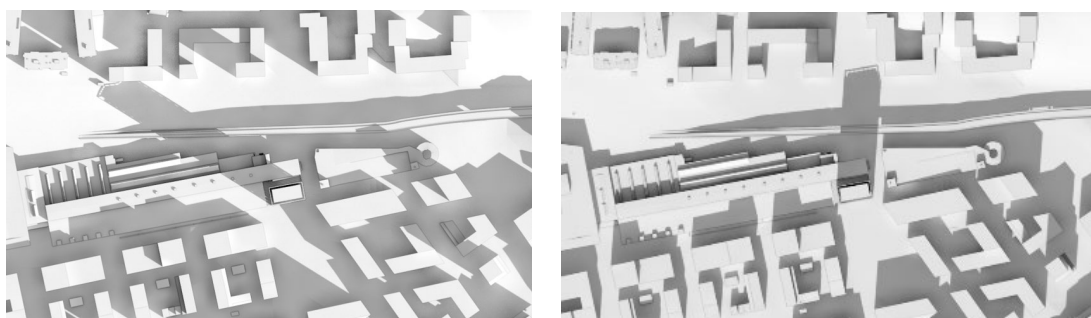
planområdet utgör en påtaglig barriär i stadsstrukturen men tunnelbancentrén intill skapar dock en ny gångförbindelse under Saltsjöbanan. Ett genomförande av planförslaget innebär att trygghet och säkerhet kommer att öka i och med närvaron av fler människor och publika lokaler i entréväningen som bättre samspelar med omgivningen. Tillgängligheten inom planområdet kommer att vara oförändrad.

Solstudier

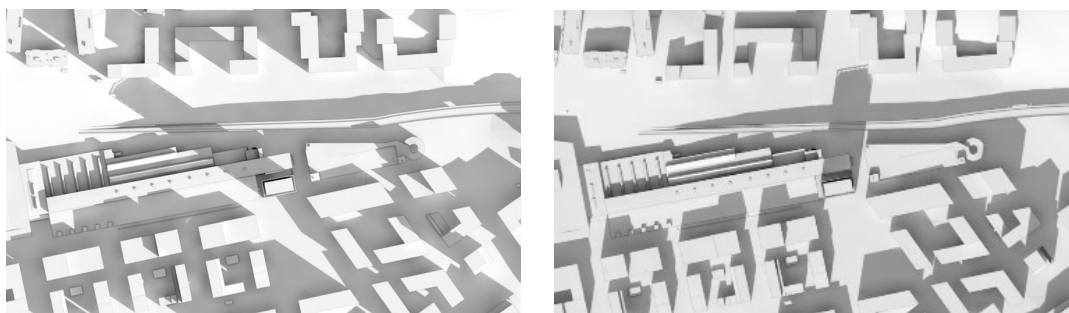
Solstudier har genomförts för detaljplanen för att bedöma den föreslagna byggnadens solförhållanden och omgivningspåverkan (*Murman arkitekter, 2025-09-23*). Materialet visar att den södra fasaden kommer vara solbelyst en stor del av dagen, särskilt under sommarhalvåret. Det solbelysta området vid entréer kommer skapa ett attraktivt offentligt rum som är välgörande för platsen.



Figur 22. Solstudie sommarsolstånd kl 12.00 (till vänster) och kl 16.00 (till höger), Murman arkitekter, 2025



Figur 23. Solstudie vårdagjämning kl 08.00 (till vänster) och kl 12.00 (till höger), Murman arkitekter, 2025



Figur 24. Solstudie höstdagjämning kl 08.00 (till vänster) och kl 12.00 (till höger), Murman arkitekter, 2025

Föreslagen byggnad får med sin högresta form en smal skuggbild som under delar av året innebär långsträckta slagskuggor med viss påverkan på befintlig bebyggelse i närområdet.

De relativt stora avstånden tillsammans med den smala skuggbilden innebär dock att skuggan förflyttas relativt snabbt och därmed inte blir så långvarig på enskilda platser. I juni när solen står som högst påverkas inga befintliga bostadshus, vid vårdagjämningen i mars skuggas en del av den framtida bebyggelse som förväntas tillkomma precis norr om Värmdövägen under förmiddagen. Från oktober och under årets mörkaste månader sker även skuggning av de närmaste befintliga bostadshusen på Alphyddan under morgontimmarna och från november kommer även den närmast liggande bebyggelse i Finntorp påverkas av de slagskuggor som uppstår under eftermiddagen. Slagskuggor kommer även nå fastigheten Sicklaön 115:4 på Sjötorpsvägen kring vår och höstdagjämning.

Intilliggande bebyggelse inom Sickla köp kvarter kommer att skuggas under delar av dagen oavsett årstid, bebyggelsen innehåller dock inga bostäder. Sammantaget bedöms planförslagets omgivningspåverkan avseende skuggning som begränsad.

Friytor och lek

Planområdet innehåller inte några friytor förutom de takterrasser som möjliggörs. På 350 meters avstånd från planområdet ligger Marcusplatsen som innehåller grönytor för lek och utevistelse. Det är 450 meter till närmaste kommunala lekplats och parkyta vid Atlasvägen. För att ta sig dit behöver barnen både korsa en stor parkeringsplats med tillfartsvägar samt Järlaleden som är starkt trafikerad. På lång sikt när centrala Sickla omvandlas till en blandad stadsmiljö kommer planområdets närmiljö förbättras både trafikmässigt och upplevelsemässigt. Avståndet till Sickla strandpark med närmsta större park och lekplats är 650 meter. I enlighet med kommunens grönstrukturprogram är rekommenderat avstånd till närmaste park 300 meter. De planerade bostäderna har med hänsyn till gångavståndet en begränsad tillgång till park- och naturmark vilket är en nackdel ur ett barnperspektiv. Det finns planer på en mindre park i kommande planering intill planområdet men det är osäkert när den kan komma till på grund av reservatet för Östlig förbindelse. Kyrkviksparken drygt 500 meter från planområdet är under uppförande vilket kommer förbättra utbudet i stadsdelen. På längre avstånd finns bland annat Nackareservatet med möjligheter till ett rikt friluftsliv.

Skolor och service

I planområdets närhet i Sickla finns ett rikt kommersiellt och offentligt serviceutbud såsom till exempel bibliotek, kulturhus och vård. Inom gångavstånd finns flera förskolor, grundskolor och även gymnasium. Bland annat ligger grundskolorna Sickla skola och Jensens skola strax söder om planområdet.

Gator och trafik

Traversen ligger i vad som idag är ett handelsområde med ett stort parkeringsutbud och delvis höga trafikflöden under högtrafik, speciellt i den södra delen, närmast Järlaleden. Trafikflödena på Simbagatan och Järnvägsgatan precis intill planområdet bedöms dock som

relativt begränsade. Uppmätta nivåer saknas men längs Simbagatans västra del uppskattas flödet till cirka 1 400 fordon per dygn medan flödet öster om planområdet där befintligt P-hus är beläget uppskattas vara cirka 3 500 fordon per dygn.

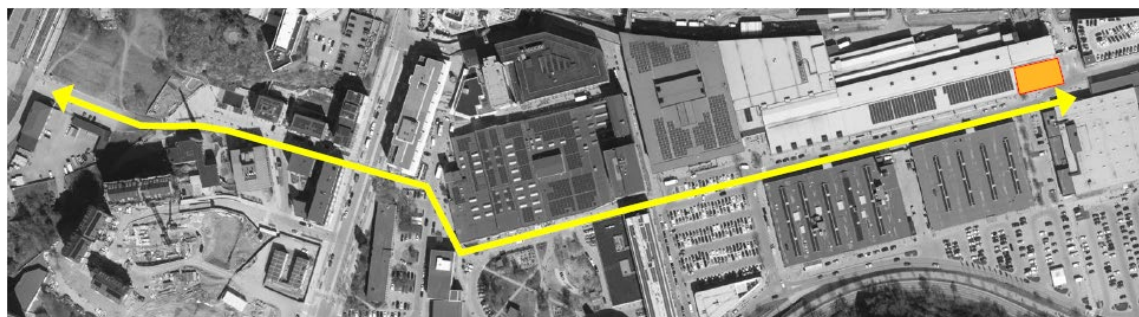


Figur 25. Järnvägsplanen uppskattas trafikeras av omkring 40 transporter med lastbil per dag för leveranser till och från Sickla galleria. Bild: Structor, 2025

Den kommande stadsutvecklingen kommer medföra en högre standard på den offentliga miljön där gång och cykel får en högre prioritet. Detta gäller inte minst de inre, norra delarna av handelsområdet där detaljplanen är belägen. Detaljplanen beräknas endast medföra cirka 30 - 40 ytterligare trafikrörelser per dygn inklusive nyttotrafik tack vare ett fokus på hållbar mobilitet och att inga ytterligare parkeringsplatser tillförs.

Gång- och cykeltrafik

I dagens handelsområde finns välutbyggda gångbanor men stråken bryts delvis av med in- och utfarter för leveranser samt stora markparkeringsytor. Planområdet ligger geografiskt nära det regionala cykelstråket längs Värmdövägen men Saltsjöbanan utgör en fysisk barriär däremellan. Knappt 200 meter öster om planområdet finns en tunnel under järnvägen dock med en relativt brant trappförbindelse. Planskilda passager finns även väster om planområdet, bland annat längs Sickla Industriväg. Cykelbanor med bra standard finns också längs med Järlaleden samt det regionala cykelstråket Gillevägen söder om planområdet. I övrigt sker cykling i blandtrafik.



Figur 26. Det planerade Sicklastråkets sträckning västerut skapar en ökad närhet mot Hammarby sjöstad. Flygfoto över del av Sickla. Bild: Structor, 2025

En ökad gång- och cykeltrafik förväntas på platsen i framtiden, främst på grund av flöden till och från tunnelbanan och den planerade stadsutvecklingen runt planområdet. Passagemöjligheten under Saltsjöbanan och Värmdövägen vid den kommande

tunnelbaneentrén kommer förbättra tillgängligheten för gående. I samband med utvecklingen av Tryckluftsfabriken kommer Simbagatan byta karaktär och som del av Sicklastråket västerut mot Hammarby Sjöstad omvandlas till gångata med möjlighet till cykeltrafik och transporter. Planriavägen cirka 140 meter öster om planområdet planeras att rustas upp som en del av den övergripande stadsutvecklingen och kommer då att få en bättre standard med separerade cykelbanor. Ett mycket välutbyggt serviceutbud på gångavstånd ger stora möjligheter för de boende att utföra ärenden till fots eller med cykel.

Kollektivtrafik

Tvärbanan, Saltsjöbanan och ett välutbyggt buslinjenät finns i dagsläget inom gångavstånd från planområdet. Busstrafiken och Tvärbanan har en hög turtäthet och ansluter till stora knutpunkter vid Slussen respektive Gullmarsplan. Föreslaget bostadshus ligger även intill den kommande tunnelbaneentrén till station Sickla som innebär 8 minuters restid till T-centralen vilket gör att kommande boende kommer ha en mycket god tillgång till hela det regionala kollektivtrafikutbudet.



Figur 27. Karta som visar nuvarande infrastruktur för cykel- och kollektivtrafik. Planområdets ungefärliga läge markeras med röd streckad cirkel. Illustration: Structor, 2025

Tunnelbana till Nacka

Förlängning av tunnelbanans blå linje söderut innebär en ny tunnelbanestation i Sickla med fyra olika entréer. Tunnelbaneentréer planeras i hörnet mellan Värmdövägen och Alphyddevägen samt i Värmdövägens västra delar där Tvärbanan idag har sin slutstation. En av tunnelbaneentréerna planeras i direkt anslutning till föreslaget bostadshus vilket förbättrar det redan kollektivtrafiknära läget ytterligare samt möjliggör passage under Värmdövägen och Saltsjöbanan. Trafikstart för tunnelbanan planeras till 2030.



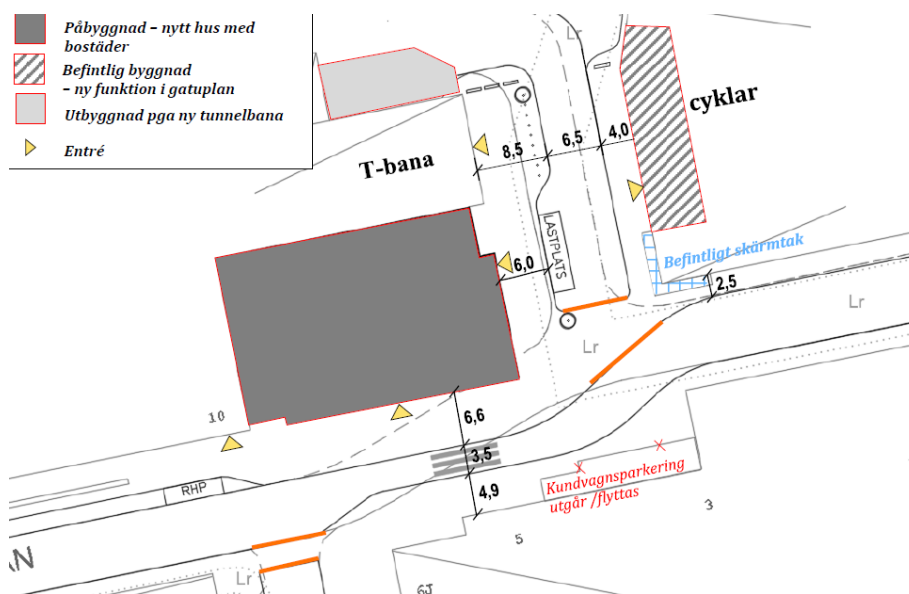
Figur 28. Karta som visar strukturplan för del av Västra Sicklaöarna med framtida bebyggelse i mörkgrått och tunnelbaneentréer mellan Alphyddevägen och Värmdövägen markerade med symboler. (Nacka kommun. 2026).



Figur 29. Visualisering av den framtida tunnelbaneentrén intill planområdet. Gångtunneln under Värmdövägen och Saltsjöbanan i anslutning till entrén kommer kunna passeras utan SL-biljett. (Region Stockholm/Sweco-Typsa)

Planerad trafiksituation med bil

Planområdet nås med bil via Simbagatan som i öster ansluter till Planiavägen som är en kommunal huvudgata. Gatorna inom Sickla köp kvarter är vid detaljplanens framtagande enskilda gator på kvartersmark och används främst för trafik till och från handelsområdet.



Figur 30. Planerad trafiksituation efter planens genomförande men innan framtida stadsutveckling och planerat torg tillkommit. Tillgänglig parkeringsplats (RHP) planeras precis väster om den planerade byggnaden. Cykelparkering för de boende planeras ske i den planerade byggnaden men även möjliggöras lättillgängligt i närområdet. Illustration: Structor, 2025

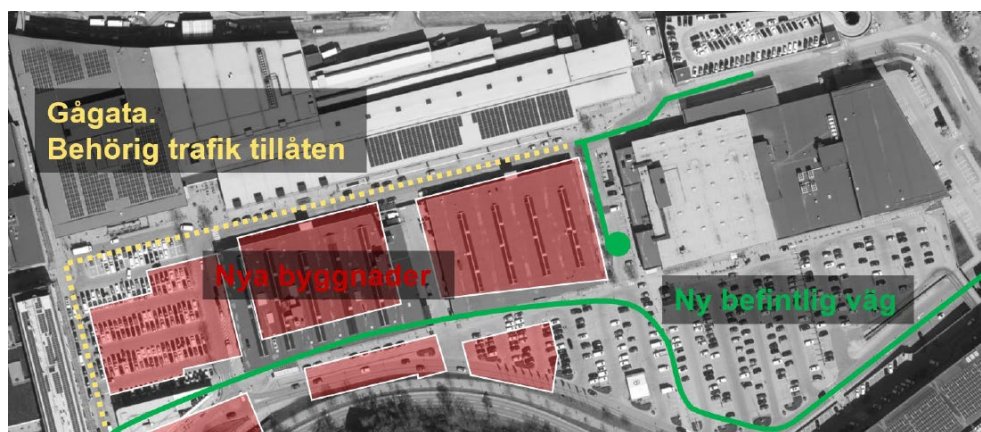
För att säkerställa trafiksäkerhet och en väl genomtänkt utformning intill tunnelbanan har förslag till gatumiljöns organisering intill planområdet studerats. Järnväggsgatan som är den mindre lokalgatan direkt öster om planområdet är en återvändsgata och används främst för varustransporter till Sickla galleria.



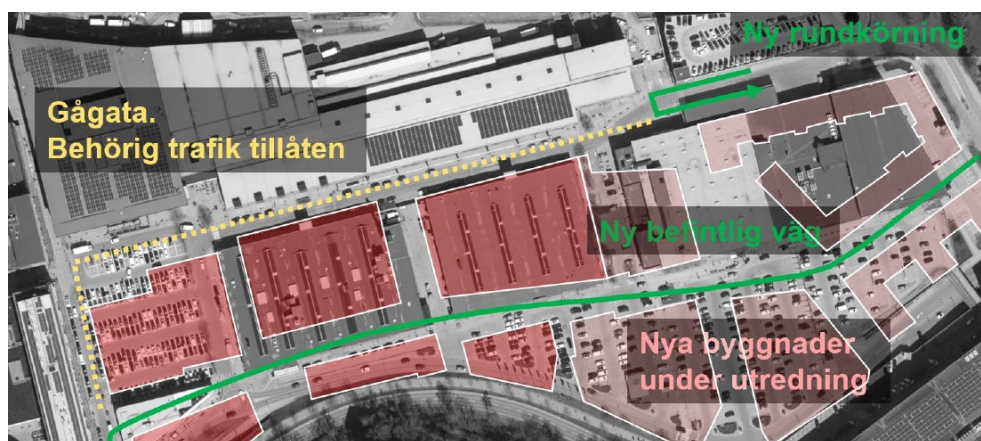
Figur 31. Planerad trafiksituation efter planens genomförande och efter att framtida stadsutveckling och planerat torg tillkommit söder om planområdet. Illustration: Structor, 2025

Inlastning till butiker och restauranger sker via lastkajer placerade på norra sidan av galleriabyggnaden intill Saltsjöbanan. Järnväggsgatan blir också primär angöring för de boendes inlastning och tillfälliga stopp via planerad lastplats intill byggnaden. Här sker även angöring till de boendes avfallsrum och sopbilarna kommer att behöva stanna på lastzonen ett par gånger per vecka vilket kan ses som ett störande inslag för gående på väg till tunnelbanan. En tillgänglig parkeringsplats (RHP) anordnas längs Simbagatan/Sicklastråket direkt väster om Traversen. Då marken i anslutning till planområdet består av plan gatumark finns inga problematiska lutningar som behöver anpassas utifrån tillgänglighetsaspekter.

Generellt gäller att gatumiljön ska utformas på de gåendes villkor. Gångbanan längs Simbagatan görs kontinuerlig i mötet med Järnvägsgatan så att biltrafik som ska svänga in på Järnvägsgatan får köra upp över gångbanan vilket sänker hastigheten. Området mellan garaget och bostadshuset behöver ses över och utformas med omsorg för att säkerställa en trygg, säker och attraktiv stadsmiljö.



Figur 32. Trafiksituation i centrala Sickla kommer att förändras etappvis i samband med omgivande stadsutveckling. Situation efter att Tryckluftsfabriken, röda byggnader i bilden genomförts. Simbagatans västra del som gågata, gul streckad linje. Illustration: Structor, 2025



Figur 33. Trafiksituation i centrala Sickla kommer att förändras etappvis i samband med omgivande stadsutveckling. Planerad situation efter att Tryckluftsfabriken inklusive den kommande östra etappen genomförts. Illustration: Structor, 2025

Mobilitet och parkering

Vid detaljplanläggning ställer enligt praxis kommunen krav på att ett visst antal parkeringsplatser ska anordnas enligt olika parkeringstal. Nackas modell innebär att beräkning sker projektspecifikt utifrån läge (exempelvis närhet till kollektivtrafik och service) samt storlek på lägenheter. Byggaktören erbjuds reduktion av parkeringstalet i utbyte mot ett åtagande om kompenserande mobilitetsåtgärder.

För detaljplanen har en annan utgångspunkt valts än det brukliga tillämpandet av parkeringstal vilket innebär avsteg från kommunens parkeringsriktlinjer. Planområdets placering, storlek och det planerade projektets karaktär har sammantaget motiverat att detaljplanen föreslås genomföras utan egen boendeparkering för bilar. Principen för detaljplanen är i stället att tillgodose en tillräckligt hög grad av mobilitet för de boende anpassat till platsen och projektets förutsättningar. Utgångspunkten är att mobiliteten ska vara minst lika bra som i ett motsvarande projekt med konventionell parkering och ett antal mobilitetsåtgärder ska därför vidtas.

Bakgrunden till att planera för bostäder utan parkering i detaljplanen handlar om flera delar. En viktig grundförutsättning är platsens unika läge med exceptionellt goda förutsättningar för kollektivt resande intill tre olika spårtrafikalternativ (tunnelbana, Saltsjöbana och tvärbana) samt kapacitetsstark busstrafik. Det centrala placeringen med närhet till regionala cykelstråk som knyter platsen till centrala Stockholm och andra målpunkter i regionen och Nacka på ett effektivt sätt bidrar också.

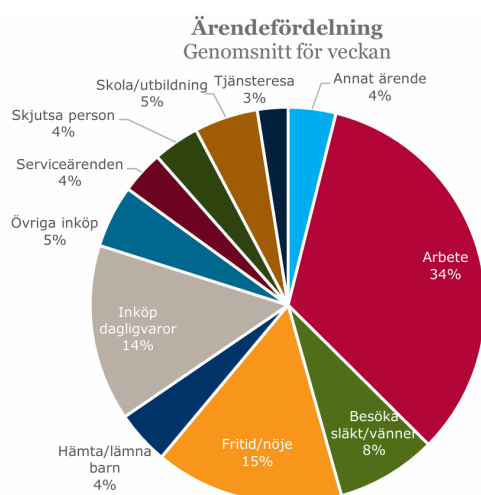
Det planerade bostadshuset avses uppföras och integreras med Sickla galleria, som är en del av handelsområdet Sickla köp kvarter. Området erbjuder ett brett serviceutbud med butiker, restauranger och verksamheter såsom bibliotek, kulturhus, hälso- och sjukvård, olika träningsmöjligheter samt flera skolor och större arbetsplatser. Här finns även flera aktörer inom co-working som tillhandahåller gemensamma kontorsplatser med drop-in, vilket kan bidra till minskat resbehov och möjliggöra för fler att arbeta nära hemmet.

Den omfattande stadsutveckling som planeras som en del av bland annat detaljplan för Tryckluftsfabriken innebär att planområdet kommer befinna sig i ett nytt tätare sammanhang med ett par tusen nya kontorsarbetsplatser i framtiden. Närheten i en tät och blandad stadsmiljö medför flera hållbarhetsvinster genom bland annat korta transportavstånd, kollektivtrafik med hög turtäthet samt nya möjligheter till delningsekonomi. Utvecklingen innebär även att det är önskvärt att tillföra så lite biltrafik som möjligt i den täta miljö som planeras där trängsel annars lätt uppstår. Det aktuella planområdets placering med Saltsjöbanan som barriär i norr och omvandlingen av Simbagatan till gågata och ett framtida torg gör även trafikföringen komplicerad. Urbana vistelsezoner samt utrymme för gående och cyklister kommer behöva prioriteras i den framväxande stadsmiljön.



Figur 34. Visualisering av centrala Sickla. Framtidsbild av den täta kvartersbebyggelse som planeras som del av detaljplan för Tryckluftsfabriken. Vy västerut med Traversen strax utanför bild i nederkant. Till höger i bild syns Sickla central, Saltsjöbanan och Värmdövägen. Bild: White Arkitekter, 2023.

Projektets karaktär med fokus på små lägenheter samt eventuellt boende av mer tillfällig karaktär bedöms generellt minska efterfrågan på att äga en egen bil men är i sig inte en grundförutsättning för att planera utan bilparkering.



Figur 35: Varför reser vi? Genomsnittlig fördelning av målet med vardagsresor i Stockholmsregionen enligt resvaneundersökning för Stockholmsregionen.

Region Stockholm, 2024

För att de mobilitetsåtgärder som vidtas som ersättning för att detaljplanen planeras utan egen parkering ska bli verkningsfulla krävs att de är anpassade till platsen och projektets förutsättningar. Detta gör även att de åtgärder som föreslås här kan behöva modifieras om behov och inriktning för projektet ändras eftersom detaljplanen är flexibel avseende vilken

slags boende som möjliggörs. Eftersom även levnadsvanor, teknisk utveckling och samhällsförändringar också påverkar våra resvanor kan mobilitetsåtgärder behöva justeras även av den typen av skäl. Utgångspunkten är att föreslagna åtgärder är funktionella för att verkligen ersätta behovet av att äga egen bil genom att på annat sätt tillgodose det efterfrågade behovet av mobilitet. I centrala Sickla finns ett mycket stort parkeringsutbud vilket bedöms utgöra en robusthet i det fall genomförda mobilitetsåtgärder inte skulle få avsedd effekt. Nedan presenteras de åtgärder som utretts inom ramen för detaljplanen enligt *Mobilitetsutredning, Traversen 2025-05-07*. Exploatören förbinder sig att vidta föreslagna åtgärder eller motsvarande som får minst samma effekt vilket inför detaljplanens antagande kommer regleras i en mobilitetsbilaga till kommande exploateringsavtal. Vid bygglovsprövning sker sedan en ny redovisning och bedömning ifall föreslagna åtgärder lever upp till behoven i projektet.

Tydligt koncept med informationspaket

För att skapa rätt förväntningar hos de boende förmedlas ett tydligt hållbarhetskoncept från början. Det innebär att boende informeras om att mobilitetstjänster erbjuds samt att parkeringsmöjligheterna är begränsade. Här förmedlas att boende som köper bostad i projektet kommer att bli erbjudna personlig resecoaching, se info nedan.

Personlig resecoaching

Åtgärden med personlig resecoaching fungerar som komplement till informationspaketet som delas ut vid inflyttning. Individuella behov identifieras och lösningar för hållbart resande tas fram ihop med en resecoach för att uppmuntra till att bryta eventuella invanda mönster.

Bilpool

En bilpool anordnas i närbelägen parkeringsanläggning (preliminärt i intilliggande parkeringshus öster om planområdet). För att maximera kundunderlaget och möjliggöra placering av fler bilar föreslås bilpoolen vara öppen även för andra än boende och verksamma inom fastigheten. De boende får medlemskap där månadsavgiften de 5 första åren bekostas av exploatören. Medlemskapet följer med bostaden. Antalet tillhandahållna fordon utökas baserat på antalet användare, bokningsgrad, beläggning och efterfrågan. Antalet bilar och typ av bil anpassas till efterfrågan med ett minimum av 2 tillhandahållna poolbilar. Bilpoolen utvärderas löpande för justering av utbud samt efter den första avtalsperioden, dvs efter 5 år.

Cykelpool

Åtgärden innebär att en cykelpool/hyrcyklar anordnas inom närområdet (preliminärt i intilliggande parkeringshus öster om planområdet annars i lokalisering på motsvarande avstånd. För att maximera kundunderlaget och möjliggöra placering av fler cyklar och ökad service föreslås cykelpoolen vara öppen även för andra än boende och verksamma inom fastigheten. Cykelpoolen utrustas med olika slags cyklar inkluderande elcyklar och eldrivna

lådcyklar. Här ingår även prova-på-tillfälle för att få chansen att testa dels hur systemet fungerar, dels hur det är att cykla med el-cykel eller lådcykel för att uppmuntra till användning. Här föreslås 2-3 cyklar varav 1-2 lådcyklar. Exploatören bekostar medlemskap de första 3 åren. Cykelpool utvärderas löpande för justering av utbud samt efter den första avtalsperioden, dvs efter 3 år.

Förbättrade cykelfaciliteter

Cykelparkering av god kvalitet med verkstadsbänk, cykelpump och spolplatta anordnas i bostadshusets källare, nåbart via hiss. Kravet är att minst en cykelplats per bostad för högst en person, max 55 kvm ska anordnas i huset medan större bostäder kräver en plats per boende som bostaden är avsedd för. Därutöver förbinder sig exploatören att anordna från gatan lättillgänglig cykelparkering i markplan inom en radie av 50 meter från planområdet i enlighet med kommunens parkeringsnorm för cykelparkering.

Fri cykelservice

Förbättrade cykelfaciliteter kompletteras med fri cykelservice två gånger per år, en gång under våren och en under hösten för att underlätta byte mellan sommar- och vinterdäck. Bekostas av exploatören under de 3 första åren från inflyttning för att sedan lämnas över till bostadsrätts- eller hyresrättsföreningen. Service anordnas i Sickla tillsammans med lokal aktör, antingen i deras lokal eller som ”pop-up”.

Informationstavlor kollektivtrafik

I entréer till bostäder eller tillfällig vistelse placeras minst en informationstavla med avgångstider för närliggande kollektivtrafik, dvs inte enbart för tunnelbanan. På tavlan kan även störningsinformation presenteras. Informationstavlan kan också visa exempelvis föreningsnyheter och planerade event i närområdet. Åtgärden underlättar för boende på som ska resa med närliggande kollektivtrafik.

Återbruksevenemang

För att kunna dra nytta av varandras tillgångar och inte i onödan göra sig av med saker som grannar eller närboende kan ha nytta av genomförs återkommande återbruksevenemang några gånger per år samt att det sker avhämtning av grovavfall. Genom att undvika enskilda transporter till återvinning minskar resebehovet med bil. Detta sker som komplement till den mobila återbruksservice som Nacka vatten och avfall erbjuder i närområdet.

Exploatören ansvarar för att i samverkan med lämplig aktör organisera återbruksevenemang.

Community-app

En lokalt anpassad app framtagen för boende i området för att underlätta delningstjänster och en mer cirkulär ekonomi. Syftet är att möjliggöra för grannar och närboende att dela tjänster, köpa, sälja, låna, byta eller skänka samt därutöver få tips och information om vad som är på gång i området. Här kan även speciellt utvalda tjänster, varor och service

erbjudas. Appen uppmuntrar till delat ägande och en övergång till nyttjande istället för ägande. Exploatören erbjuder en likande tjänst inom Nobelberget i västra Sickla.

Teknisk försörjning

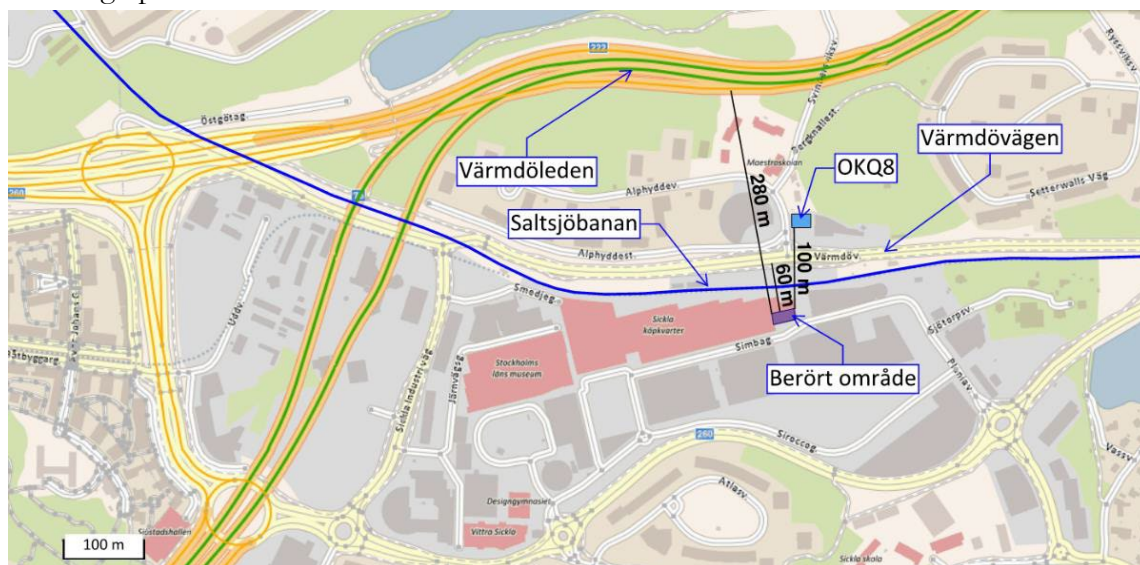
Kommunalt ledningsnät för vatten, spillvatten och dagvatten finns utbyggt i gatumark i anslutning till planområdet. Planförslaget medför inget behov av att bygga ut ledningsnätet. Ny bebyggelse kan anslutas till befintligt ledningsnät.

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

Avfallshantering för det nya bostadshuset föreslås ske via ett miljörum som placerat i gatuplan mot Järnväggsgatan. En lastzon för sopbilens angöring anläggs utanför.

Störningar och risker

Planförslaget medger ingen verksamhet som medför störningar eller risker för omgivningen. Riskkällor i anslutning till planområdet är Saltsjöbanan och tankstation OK-Q8. Ett risk-PM (*Brandkonsulten AB, 2025*) som behandlar personsäkerhetsrisker har tagits fram som underlag i planarbetet.



Figur 36. Karta som visar riskkällor i närheten av berört planområde. Brandkonsulten 2025

Saltsjöbanan

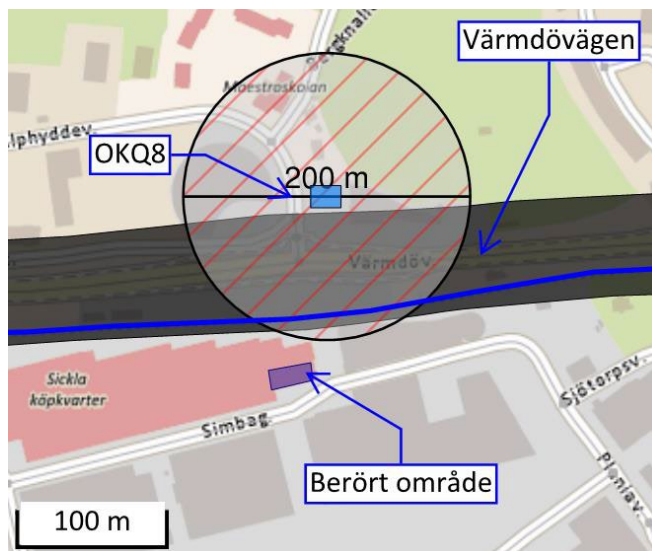
Norr om planområdet ligger spårområde för Saltsjöbanan. Det kortaste avståndet mellan planområdet och Saltsjöbanan (närmaste spårmitt) är cirka 30 meter. Detta innebär att Trafikverkets rekommenderade skyddsavstånd mellan bebyggelse och järnväg uppfylls. Saltsjöbanan är klassad som en järnväg men sedan början av 1990-talet sker det endast persontransporter på banan. Det sker således inga transporter med farligt gods på Saltsjöbanan. De tidigare planer som funnits på att höja upp Saltsjöbanan ovan gatunivå, för

att skapa fri passage under, är inte längre aktuella. En olycka på järnvägsspåren skulle kunna ge upphov till en tågbrand vilket kan innebära en risk för intilliggande bebyggelse. Planområdet ligger dock utanför berört konsekvensområde, se illustration nedan.

Tankstation

Den obemannade tankstationen OK-Q8 ligger cirka 100 meter norr om planområdet. Planeringsinriktningen för området är att tankstationen ska avvecklas i samband med kommande stadsutveckling då nya bostäder planeras längs Värmdövägen. Vid detaljplanens framtagande har dock inga beslut tagits om stationens nedläggning. Transporter med drivmedel (diesel, bensin och etanol) till tankstationen sker på Värmdövägen. Det kortaste avståndet mellan Värmdövägen och planområdet är cirka 60 meter. Den högsta tillåtna hastigheten på aktuell del av Värmdövägen är 50 km/h.

Med hänsyn till avståndet mellan tankstation och planområde bedöms tankstationen ge en marginell riskpåverkan för planområdet. Transporter av farligt gods till platsen bedöms ha större påverkan. En olycka med transport av brandfarlig vätska kan ge upphov till pölbrand på Värmdövägen. Beräknade strålningsnivåer bedöms kunna vara skadliga knappt 30 meter från olycksplatsen vilket innebär att oavsett om läckaget stannar kvar på Värmdövägen eller rinner fram till Saltsjöbanan kommer planerad bebyggelse inte att hamna inom konsekvensområdet.



Figur 37. Illustration. Mörkgrå markering visar konsekvensområde vid en pölbrand på Värmdövägen samt olycka vid Saltsjöbanan. Rekommenderat skyddsavstånd från tankstationen till nybyggnation framgår av den streckade cirkeln. Brandkonsulten 2025

Utrymningsstrategi

Intill planområdet planeras ny tunnelbaneentré för station Sickla. Detta innebär att platsen kommer trafikerats av ett stort flöde av människor. Föreslagen byggnad planeras för bostäder och handelslokaler. Byggnaden är hög och säkra utrymningsvägar ska finnas i

händelse av brand. Utrymningsstrategin bygger på att utrymning kan ske söderut, det vill säga bort från Saltsjöbanan och Värmdövägen.

I höga byggnader krävs särskilt brandsäkra trapphus för att ge en tillräcklig robusthet för utrymningsvägar i enlighet med gällande byggregler. Planerad byggnad kommer därför förses med Tr2-trapphus som bland annat minskar risken för brandspridning via trapphuset. Tunnelbanans entré samt dess utrymningsvägar kommer att vara separerade från bostadshusets entré och trapphus. En olycka i tunnelbanan bedöms därför enbart ha en marginell påverkan på det planerade bostadshuset och vid en total utrymning kommer utrymningsmöjligheterna inte försvåras i och med att utrymningsvägarna är avskilda från varandra.

Buller

Planförslaget i sig innehåller ingen verksamhet som bedöms kunna medföra bullerstörningar för omgivningen. För att bedöma hur planområdet och föreslagna bebyggelse påverkas av omgivningsbuller har en bullerutredning tagits fram under planarbetet (*Tyréns, 2026*).



Figur 38. Karta över centrala Sickla med planområdets läge markerat med röd ring. Verksamhetsbullerkällor söder om planområdet kommer från Planiahuset (ICA på kartan) samt Magasinet. Trafikbuller kommer från ett flertal källor bland annat Värmdövägen, Saltsjöbanan och Järtaleden. Tyréns 2026

Trafikbuller

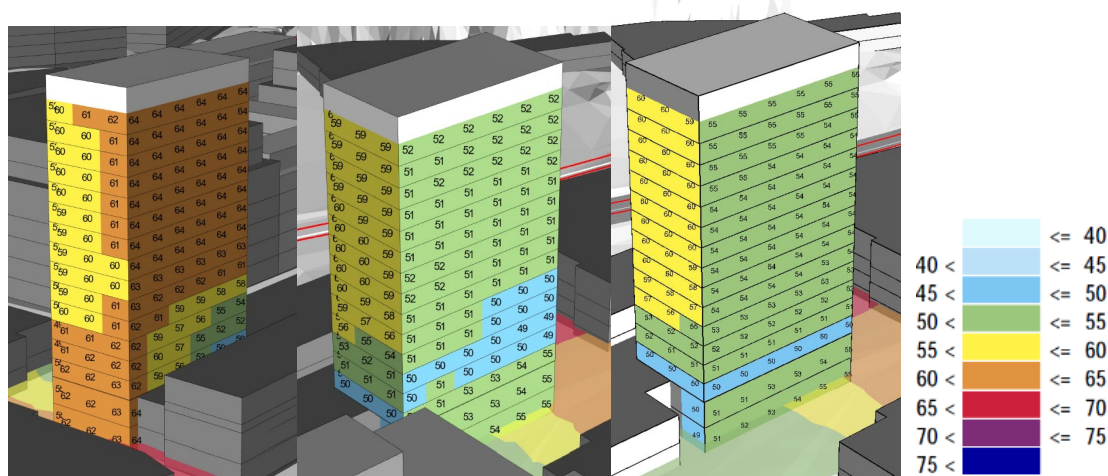
Cirka 280 meter norr om planområdet går väg 222 – Värmdöleden. Närmare planområdet passerar Saltsjöbanan och i direkt anslutning till den Värmdövägen. På planområdets södra sida går den mindre trafikerade Simbagatan som även utgör angöring till intilliggande parkeringshus precis öster om planområdet.

Vid beräkning av trafikbuller från vägtrafik har trafikmängder för prognosår 2040 använts. För tågtrafik på Saltsjöbanan används prognosår 2050 med källdata från Trafikförvaltningen

på Region Stockholm, *Trafikprognos för bullerberäkningar, rev 09, giltig till 2026-12-31*. År 2050 förväntas en ny tågtyp delvis att trafikera Saltsjöbanan. Då denna inte finns inmätt används tågtypen X2 för att beräkna buller från de nya tågen. Korrektion för växlar har implementerats med +6 dBA i enlighet med Trafikförvaltningens *Riktlinjer buller och vibrationer, RiBuller, SL 2017-0159*. Fasadberäkningar har utförts på föreslagen byggnad. För att beskriva buller används två storheter, ekvivalent respektive maximal ljudnivå:

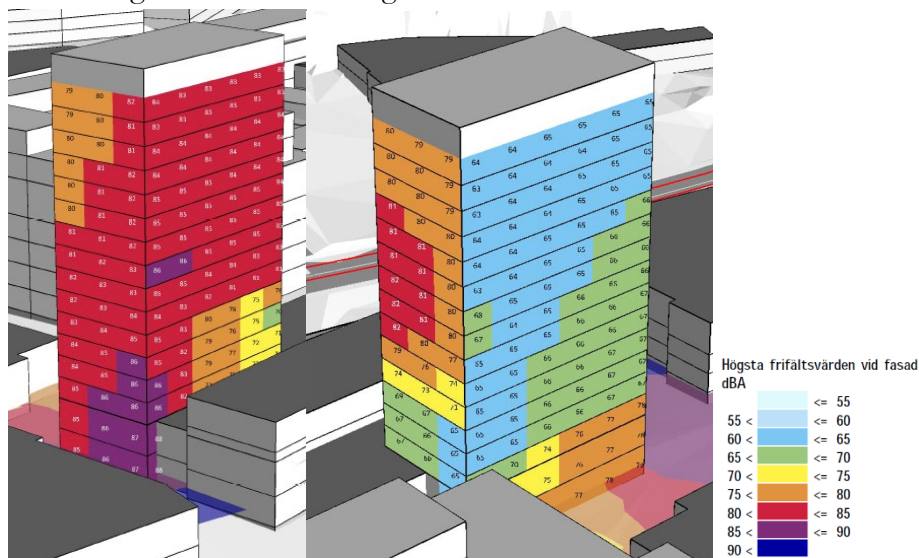
- Ekvivalent ljudnivå är en form av medelvärde av en ljudnivå som varierar under en tidsperiod som i detta fall avser årsmedeldygn.
- Den högsta momentana ljudnivån som uppstår under en viss tid kallas för maximalnivå eller maximal ljudnivå. Vid beräkning av trafikbuller avses med maximalnivå den högsta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

Beräkningar för ekvivalenta ljudnivåer har gjorts för två scenarier. Ett scenario är med befintlig bebyggelse inom Sickla köp kvarter och ett där planerad bebyggelse inom detaljplan Tryckluftsfabriken är färdigutbyggd. För aktuell detaljplans norra och östra sida är den ekvivalenta ljudnivån mot fasad oförändrad i båda scenarierna. Beräkningarna visar att de högsta ekvivalenta ljudnivåerna blir vid fasad mot norr där den uppgår till 64 dBA (se Figur 39). Även fasadytor vid lägre våningar mot öster beräknas få ekvivalenta ljudnivåer upp till 63 dBA. Skillnader finns däremot mellan de båda scenarierna på den södra och västra fasaden. Den ekvivalenta ljudnivån är högre på den södra och västra fasaden vid scenariot med befintligt Sickla köp kvarter. Vid fasaden mot väst beräknas den ekvivalenta ljudnivån vara som högst 60 dBA medan den södra fasaden beräknas få som högst 55 dBA, ekvivalent nivå. Detta gäller för våningarna högst upp i byggnaden. För scenariot med utbyggd detaljplan Tryckluftsfabriken beräknas den västra fasaden till stor del få ekvivalenta ljudnivåer under 59 dBA. För södra fasaden uppstår inga ekvivalenta ljudnivåer över 54 dBA.



Figur 39. Till vänster visas ekvivalent ljudnivå vid fasader mot norr och öster. I mitten visas ekvivalent ljudnivå vid fasader mot söder och väster med utbyggd detaljplan Tryckluftsfabriken. Till höger visas ekvivalent ljudnivå vid fasader mot söder och väster med befintligt Sickla köp kvarter. Tyréns, 2026

Beräkningarna för maximala ljudnivåer som presenteras i bullerutredningen är för scenariot med detaljplan Tryckluftsfabriken utbyggd. Då maximala ljudnivån främst beror på Saltsjöbanans trafik, samt vägarna närmast byggnaden, förblir förhållandena oförändrade för fallet med befintlig bebyggelse inom Sickla köp kvarter. Maximala ljudnivåer nattetid beräknas som högst till 87 dBA vid östra fasadens entréväning för att sedan avta med ökad höjd ovan mark till 79 dBA vid översta våningen. Alla fasader utom den södra fasadens bostadsdel beräknas till största del få maximala ljudnivåer över 70 dBA. För den södra fasaden är det endast de två nedersta våningarna som beräknas få maximala ljudnivåer över 70 dBA. Planbestämmelse finns som reglerar att lägenheter inte får uppföras på entréväning och våningen ovan entréväning.



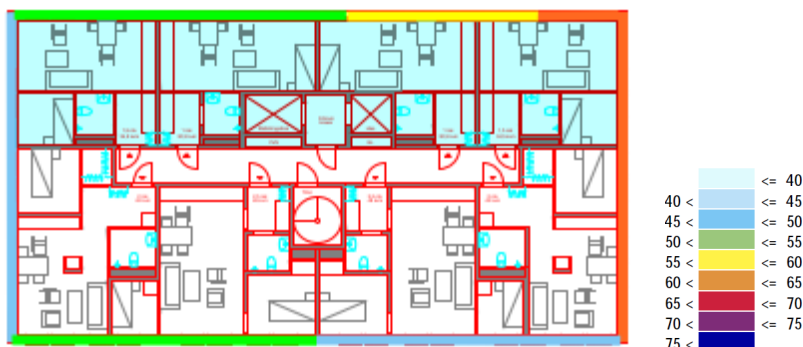
Figur 40. Till vänster visas maximala ljudnivåer nattetid vid fasader mot norr och öster. Till höger visas maximala ljudnivåer nattetid vid fasader mot söder och väster. Tyréns, 2026

I bullerutredningen presenteras ett lösningsförslag för planlösningar som kommer uppfylla Trafikbullerförordningens (Förordning 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggnader) riktvärden för båda scenarierna. Från våning 6 och uppåt planeras smålägenheter (<35 kvadratmeter) vid fasad mot norr och större lägenheter mot södra fasaden, se figur 41. Då den ekvivalenta ljudnivån som högst beräknas till 64 dBA innehåller smålägenheterna gällande riktvärden på högst 65 dBA ekvivalent ljudnivå. Detta gäller både för smålägenheter på övre våningar (våning 6 och uppåt) och lägre våningar (våningar 1 – 5).



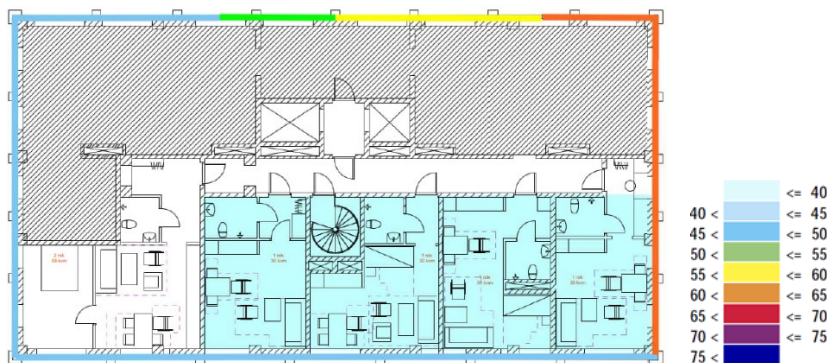
Figur 41. Exempel på planlösningar. Ekvivalent ljudnivå för de övre våningsplanen (våning 6 och uppåt). Smålägenheter markerade med blå färg. Tyréns, 2026

Vid de övre våningarna överskrider inte riktvärdet, 60 dBA, för ekvivalenta ljudnivåer vid kortsidorna samt längs den södra fasaden. Detta innebär att det går att planera större lägenheter på dessa våningar.



Figur 42. Exempel på planlösningar. Ekvivalent ljudnivå för de lägre våningsplanen (våning 5 och nedåt). Smålägenheter markerade med blå färg. Tyréns, 2026

Vid de lägre våningarna beräknas ekvivalenta ljudnivåer över 60 dBA vid den östra fasaden. Detta innebär att lägenheter vid delar av fasaden där ekvivalenta ljudnivån överskrider 60 dBA, behöver utformas så att minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet har tillgång till en luddämpad fasad. Enligt förslaget för planlösningen (se figur 42) har lägenheterna tillgång till södra fasaden där ekvivalenta ljudnivån inte överskrider 55 dBA och maximala ljudnivån inte överskrider 70 dBA nattetid. Lägenheterna mot söder klarar därför gällande riktvärden. Översta våningen får samma förhållanden och innehåller även den riktvärdena. Detta gäller dock inte lägenheter på tredje våningen där den maximala ljudnivån överskrider vid luddämpad sida (mot söder). Planlösningen för våning tre ser därför annorlunda ut än övriga våningar, med gemensamhetslokaler och komplementtytor mot terrassen i norr och en blandning av smålägenheter (<35 kvadratmeter) och en större lägenhet vid fasad mot söder (se Figur 43).

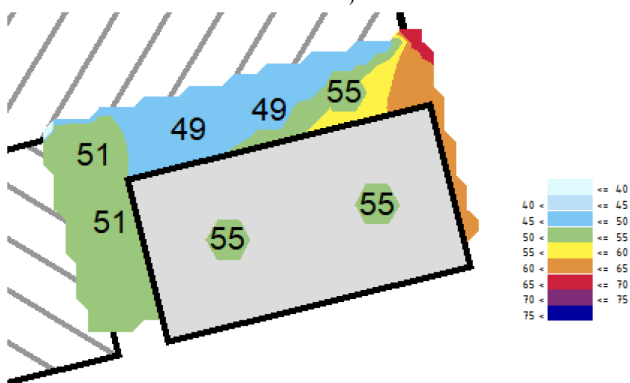


Figur 43. Exempel på planlösningar, våning 3, ekvivalent ljudnivå vid fasad. Smålägenheter markerade med blå färg. Tyréns, 2026

Planlösningen för våning tre visar att smålägenheter har placerats i sydost där den ekvivalenta ljudnivån överskrider 60 dBA, men underskrider 65 dBA. Vid övriga fasader där 60 dBA överskrids planeras det för gemensamhetslokaler eller komplementytor. Detta innebär att riktvärdena kan innehållas för alla lägenheter även de som eventuellt placeras på våning tre.

Uteplatser

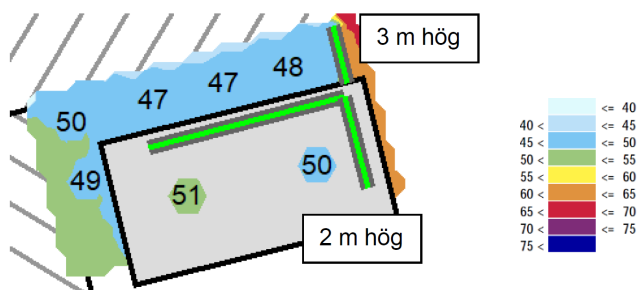
Möjliga uteplatser planeras dels på våning 3 i form av en gemensam terrass på taket till den planerade mellanbyggnaden/lågdelen, dels som en takterrass högst upp i den högre byggnadsvolymen. Beräkningar visar att riktvärdet för ekvivalent ljudnivå, 50 dBA, överskrids på stora delar av området för den nedre uteplatsen, se figur 44. Även den maximala ljudnivån 70 dBA överskrids på den nedre uteplatsen. På den övre takterrassen överskrids den ekvivalenta ljudnivån.



Figur 44. Ekvivalent ljudnivå på de två möjliga takterrasserna. Tyréns, 2026

För att både de ekvivalenta och maximala ljudnivåerna ska ligga under gällande riktvärden behöver åtgärder implementeras vid uteplatserna. Bullerutredningen visar en möjlig lösning för att gällande riktvärden ska innehållas på båda dessa uteplatser. Beräkningar med en 3 meter hög bullerskyddsskärm vid den nedre uteplatsens östra kortsida och en 2 meter hög skärm mot norr/nordöst på övre takterrassen, visar att det går att innehålla 50 dBA ekvivalent ljudnivå vid majoriteten av den nedre uteplatsen samt ungefär halva den övre

terrassen, se figur 45. Bullerskyddsskärmarna i beräkningarna är dimensionerad med en insatsdämpning på 25 dB för att klara av de högsta maximalnivåerna.



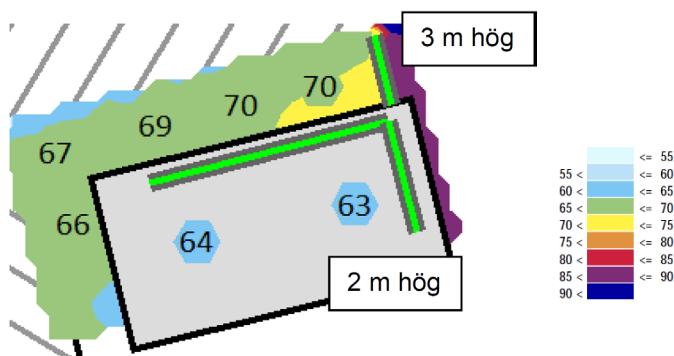
Figur 45. Ekvivalent ljudnivå på de två möjliga takterrasserna inklusive bullerskyddsskärm. Tyréns, 2026

För den nedre terrassen innehåller detaljplanen planbestämmelse "m₃" som möjliggör uppförande av bullerskärm. För den övre terrassen som är belägen på taket till den näst högsta våningen finns utrymme inom angivennockhöjd att uppföra eventuell bullerskärm. Här kan också den översta teknikvåningen med fördel placeras mot nordost för att fungera som bullerskydd.

m₃

Bullerskärm får uppföras utöver angivennockhöjd., 4 kap. 12 § 1 st 1 p.

Maximala ljudnivåer beräknas underskrida 70 dBA vid nästan alla ytor för uteplatser vid fallet med bullerskyddsskärm, se figur 46. Det finns alltså möjlighet att anordna gemensam uteplats över majoriteten av den nedre terrassen samt stora delar av den övre takterrassen.



Figur 46. Maximal ljudnivå på de två möjliga takterrasserna inklusive bullerskyddsskärm. Tyréns, 2026

Planförslaget utformas med bestämmelser avseende skydd mot störningar.

m₂

Bostäder ska utformas avseende trafikbuller så att:

- 60 dBA ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) vid bostadsbyggnads fasad ej överskrids. Där så inte är möjligt ska minst hälften av bostadsrummen i varje bostad ha högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad samt högst 70 dBA maximal ljudnivå vid fasad kl. 22.00–06.00 (frifältsvärden).
- bostäder upp till 35 m² får högst 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad (frifältsvärden).
- ljudnivån vid minst en uteplats i anslutning till bostäder inte överskrider 50 dBA ekvivalent ljudnivå. Maximal ljudnivå om 70 dBA får överskridas med högst 10 dBA fem gånger per timme kl. 06.00 – 22.00., 4 kap. 12 § 1 st 1 p.

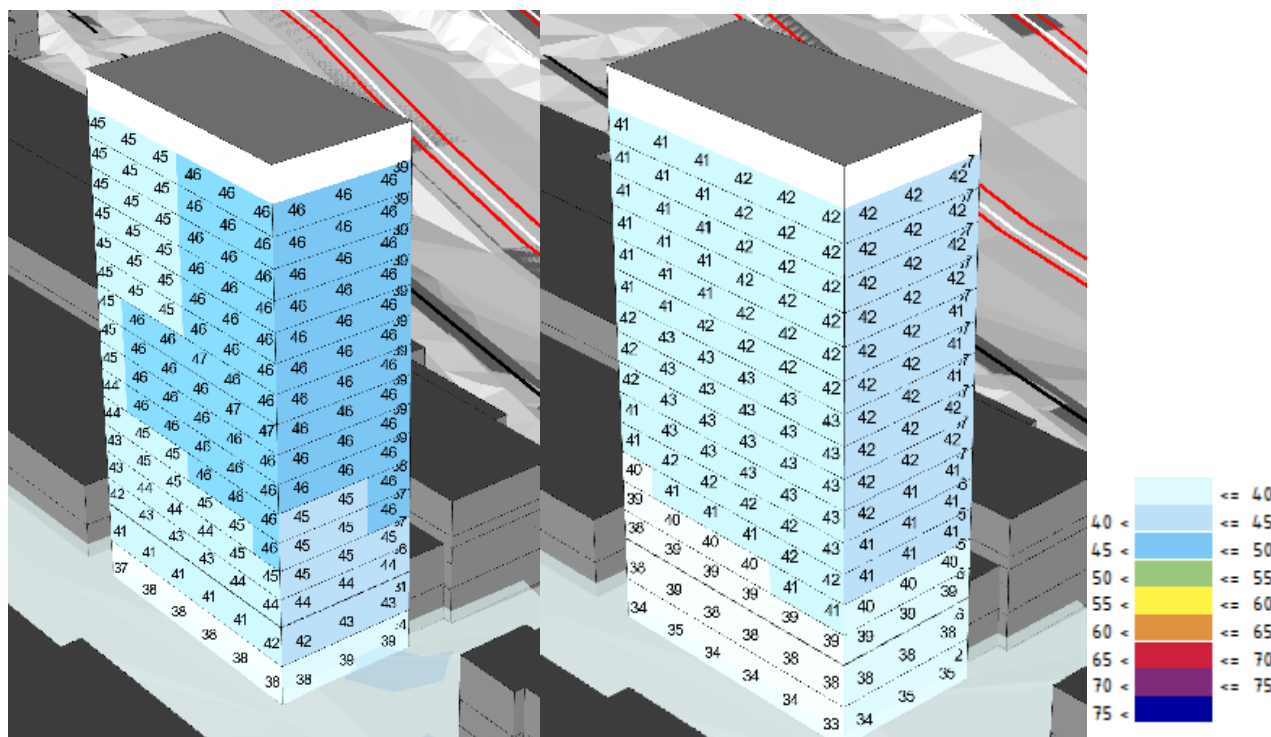
Buller från verksamheter

Verksamhetsbullerkällor som bedöms kunna påverka det planerade bostadshuset är ventilationssystem på taken till Planiahuset inom fastigheten Sicklaön 83:55 samt Magasinet inom fastigheten Sicklaön 83:54, båda söder om planområdet. Båda fastigheterna ägs av exploatören till aktuell detaljplan. Det finns även fläktar vid gallerian precis norr och väster om planområdet. Andra källor gällande verksamhetsbuller i närheten är lastning och lossning till Sickla galleria och Planiahuset norr respektive öster om planområdet. Även idrottsplatsen Sicklavallen kan vara en bullerkälla. Samtliga dessa bedöms dock skämmas av tillräckligt av befintliga byggnader eller inte bidra till ljudnivån nattetid då de endast används dagtid.

För att kontrollera källdatans giltighet för Planiahuset har en inventering av alla installationer utförts av Tyréns ihop med Atrium Ljungberg under hösten 2024, som visade på förändringar jämfört med tidigare mätningar från 2013. Mätresultatet har sedan använts för att ta fram ljudeffekter och kalibrera ljudnivåerna för installationerna på taket i beräkningsmodellen. För Magasinet har inventering och inmätningar gjorts av verksamhetskällor i juli 2025 och i december 2025 i samband med framtagandet av detaljplan för Sydvästra Plania. Eftersom det rör sig om fläktbuller tillämpas Boverkets skarpare riktvärden (BFS 2020:2) på 45 dBA dag- och kvällstid samt 40 dBA nattetid. I bullerutredningen redovisas flera beräkningsfall, A, B och C. Beräkningsfall A avser normaldrift under sommartid då de högsta ljudnivåerna uppmäts. Beräkningsfall B redovisar också ljudnivåer vid normaldrift under sommartid men efter det att åtgärdsförslag vidtagits (som dock inte är tillräcklig för att klara Boverkets riktvärden). Beräkningsfall C avser normaldrift under vintertid, då Boverkets riktvärden klaras. Därutöver redovisas ett åtgärdsförslag där ytterligare åtgärder vidtagits där Boverkets riktvärden innehas även vid normaldrift sommartid.

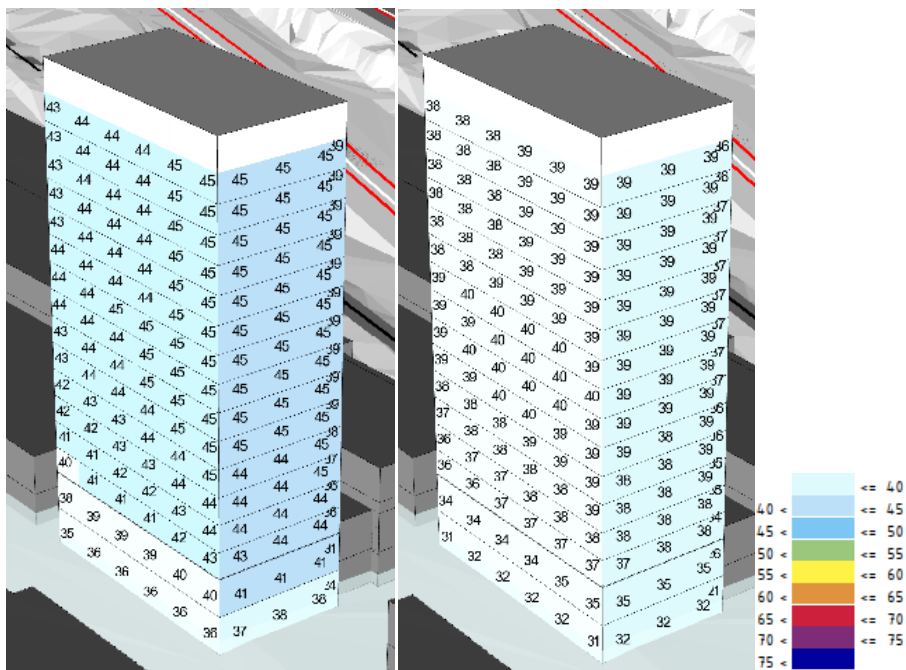
Beräkningsfall A är det beräkningsfall som har högst ljudnivåer och det inträffar under sommaren när det behövs som mest kyleffekt vilket gör att kylsystemen går på en högre

effekt. Beräkningar för ekvivalent ljudnivå dag- och kvällstid från fasta installationer kring planområdet visar att nivåerna som högst når upp till 46 dBA vid fasader mot söder och öster, se figur 47. De högsta ljudnivåerna orsakas främst av fläkt- och kylsystemet på Magasinet, men också från Planiahuset till viss del. Resterande fasader beräknas få ekvivalenta ljudnivåer under 40 dBA, förutom en yta mot norr intill fläkten vid gallerian där den når upp till 41 dBA.



Figur 47. Beräknad ekvivalent ljudnivå från verksamhetsbuller vid södra och östra fasaden, beräkningsfall A. Dag/kväll t.v. och nattetid t.h. Tyréns, 2026

Beräknade ljudnivåer överskrider Boverkets riktvärde för dag- och kvällstid på 45 dBA samt det nattetid på samt 40 dBA. Nattetid beräknas den ekvivalenta ljudnivån som högst till 43 dBA vid fasad mot söder, se figur 47. Dessa nivåer alstras av kylsystemen på Planiahuset och Magasinet. Detta innebär att riktvärdena för verksamhetsbuller även överskrider nattetid.



Figur 48. Beräknad ekvivalent ljudnivå från verksamhetsbuller vid södra och östra fasaden, beräkningsfall med åtgärder. Dag/kväll t.v. och natttid t.h. Tyréns, 2026

Ett åtgärdsförslag har tagits fram för att få ner ljudnivåerna till Boverkets riktvärden. Resultatet för åtgärdsförslaget visar att både 45 dBA dag- och kvällstid samt 40 dBA natttid innehålls, se figur 48. Åtgärderna utgörs av att ljudkällor enligt beräkningsfall A har justerats för att motsvara nyservad utrustning, alternativt ersatts av nyare, tystare utrustning. Exakt utformning av åtgärder kommer att fastställas inför bygglov för bostäder i Traversen. Att åtgärder ska vidtas avses regleras i avtal mellan Nacka kommun och Magasinets och Planiahusets fastighetsägare. Detaljplanen reglerar att startbesked inte får ges för bostäder förrän åtgärder avseende verksamhetsbuller har vidtagits på de aktuella byggnaderna Magasinet på fastigheten Sicklaön 83:54 samt Planiahuset på fastigheten Sicklaön 83:55 så att riktvärdena klaras.

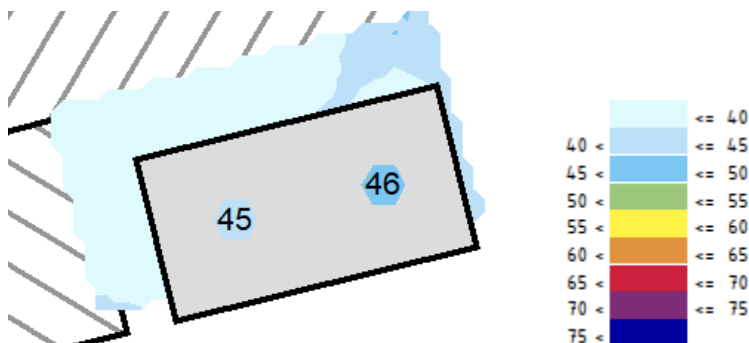
Villkor för startbesked

a₁

Startbesked får inte ges för bostäder eller tillfällig vistelse förrän åtgärder avseende befintligt verksamhetsbuller inom fastigheterna Sicklaön 83:55 och 83:54 har vidtagits., 4 kap. 14 § 1 st 5 p.

Uteplatser

Uteplatser beräknas som högst erhålla ekvivalenta ljudnivåer upp till 45 dBA vid östra delar av den lägre terrassen i beräkningsfall A, B och C. På övre takterrassen beräknas den ekvivalenta ljudnivån nå upp till 46 dBA i beräkningsfall A, se figur 49. För beräkningsfall B och C beräknas den ekvivalenta ljudnivån som högst bli 45 dBA för den övre takterrassen. Majoriteten av den lägre terrassen beräknas dock få ekvivalenta ljudnivåer om 40 dBA eller lägre i samtliga beräkningsfall. Boverkets skärpta riktvärden för ljudnivåer vid uteplatser går att innehålla vid alla tider av dygnet vid den lägre uteplatsen vid samtliga beräkningsfall.



Figur 49. Beräknat verksamhetsbuller vid uteplatser för beräkningsfall A. Tyréns, 2026

Tillkommande teknisk utrustning, så som till exempel ventilationsaggregat eller kylmedelskylare, inom aktuell detaljplan ska dimensioneras så den totala ljudnivån (befintlig teknisk utrustning utanför detaljplanen + tillkommande teknisk utrustning inom detaljplanen) inte överskrider riktvärden enligt ovan.

Stomljud och vibrationer

Tunnelbanetrafiken, tunnelbanans installationer samt underhållsarbeten nattetid utgör risker för stomljud i planerad bebyggelse inom planområdet. Risk för stomljud och vibrationer föreligger även från Saltsjöbanan.

Riktvärde för stomljud för tunnelbanan finns reglerad i Järnvägsplanen för utbyggnad av tunnelbana till Nacka och Söderort med följande planbestämmelse: *Stomljudsdämpande åtgärder under spår för att klara riktvärdet på 30 dBA SLOW Lmax*. Region Stockholms trafikförvaltning tillämpar idag riktvärde för stomljud vid nybyggnation av spårinfrastruktur på 32 dBA Lmax FAST. Tidigare gällde 30 dBA Lmax SLOW vilket alltså tillämpas inom tunnelbaneprojektet. Skillnaden mellan tidsvägning SLOW och FAST är 2-3 dBA, vilket innebär att ett riktvärde uttryckt som 32 dBA Lmax FAST ungefär motsvaras av 30 dBA Lmax SLOW. Riktvärdena motsvarar ungefär kraven på maximal ljudnivå för installationer i nybyggda bostäder och stomljud vid denna nivå bör därför inte ge upphov till betydande störningar. I och med att stomljud från tunnelbanan tas omhand inom tunnelbaneprojektet, bedöms inga åtgärder eller bestämmelser kopplade till stomljud från tunnelbanan krävas för den planerade bebyggelsen. Även överföring av ljud från tunnelbanans installationer och rulltrappor hanteras inom tunnelbaneprojektet.

Riktvärdesöverskridande stomljuds- och vibrationsnivåer kan förekomma i den planerade bostadsbyggnaden på grund av det nära avståndet till Saltsjöbanan (cirka 30 meter). Möjlig åtgärd för att minska risken för stomljud är exempelvis att byggnaden ställs på vibrationsdämpande material. Kännbara vibrationer förebyggs genom grundläggning till berg. Detta behöver utredas och hanteras under projekteringen.

m₁

Bostäder samt lokaler med utrymme för sömn och vila ska grundläggas och utformas så att:
-maximal stomljuds nivå i bostadsrum ej överskrider 32 dBA
FAST, 4 kap. 12 § 1 st 1 p.

Buller från stationer och underhållsarbeten

Planområdet ligger strax söder om Saltsjöbanan omkring 100 meter sydväst om platsen där Nacka station tidigare varit belägen. Vid aktuell detaljplans framtagande sakas tydlig inriktning för om stationen ska finnas kvar i framtiden. Stationslägen innebär risk för buller i form av till exempel högtalarutrop och oljud från underhållsarbeten, så som grus-, snöröjning och klottersanering. Även buller från arbetsfordon och spårunderhåll, kan förekomma. Dessa bullerstörningar uppstår vanligen nattetid då många arbetsmoment måste utföras när banan inte trafikeras. Det går inte att utesluta att högre ljudnivåer från arbetsfordon kan uppstå jämfört med fordon i linjetrafik. Buller från spårunderhåll framgår inte i planens omgivningsbullerutredning då en sådan endast behandlar buller från spårfordon i ordinarie linjetrafik. Då Saltsjöbanans station ligger på byggnadens bullerutsatta sida bedöms ljud från stationen och underhållsarbeten inte kräva någon ytterligare anpassning av bostäderna utöver det som redan krävs för att innehålla riktvärden avseende trafikbuller.

Luftkvalité

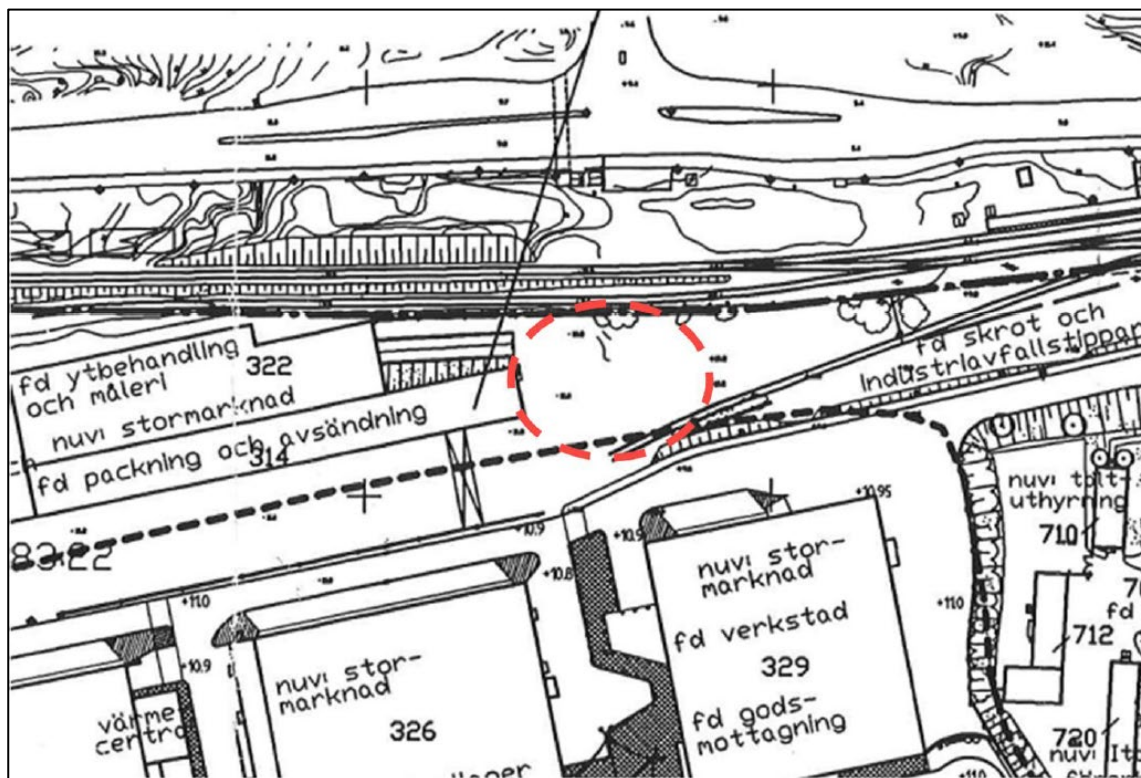
Enligt Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbunds beräkningar för Nacka kommun innehålls i dagsläget de nu gällande miljökvalitetsnormerna för luft inom planområdet.

Markens beskaffenhet

Marken inom planområdet är idag till stor del bebyggd, den obebyggda markyta som ingår är hårdgjord. Grundlaget består av fyllnadsmassor och det underliggande lagret av lera och silt.

Markföroreningar

Sickla köpkvarter har utvecklats inom Atlas Copcos tidigare industriområde. Atlas Copco tillverkade tryckluftsbaserade verktygsmaskiner och kompressorer. De tidigare miljöfarliga verksamheterna som låg närmast planområdet var ytbehandling och måleri i hus 322, oljeförråd och reningsverk i källaren på hus 314, se figur nedan. En stor del av området, främst beläget söder om nuvarande planområde, användes under lång tidsperiod som tipp för i första hand industriavfall.



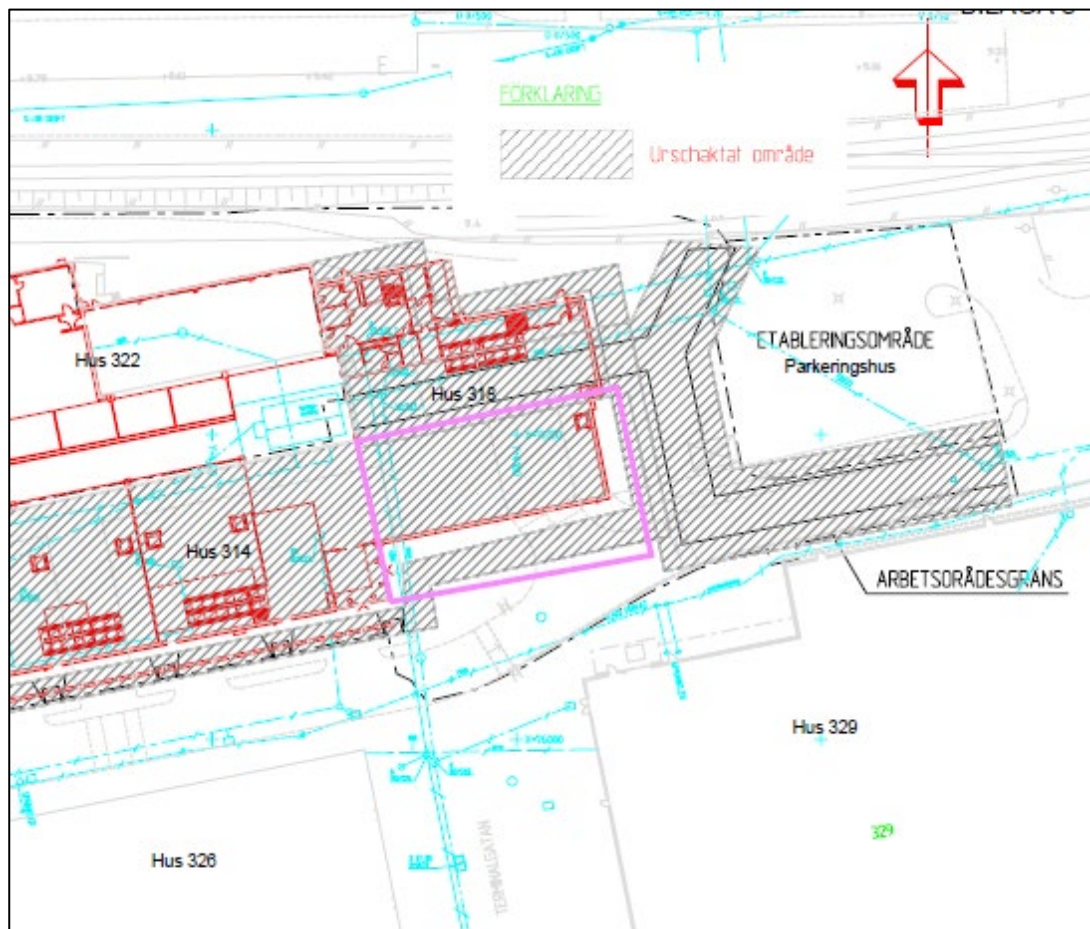
Figur 50. Situationsplan över Atlas Copcos industriområde med läget för planområde inringat. WSP, 2019

Ett PM om markföroreningar har tagits fram (WSP, 2019, rev 2025) som redovisar misstänkta föroreningar, undersökningar och åtgärder som vidtagits inom aktuellt område.

Sanering vid byggnation av Hus 318

Det tidigare industriområdet i Sickla har sedan 1998 undersökts i flera omgångar och i olika delar i samband med utbyggnaden av Sickla köpkvarter. Stora delar av marken inom planområdet har schaktats ur och överskottsmassor har kontrollerats med avseende på föroreningar i samband med anläggningsschakten för tillbyggnaden av Sickla galleria, Hus 314 och 322, som benämns Hus 318. Schakten omfattande en yta på cirka 6 500 m² och schakt utfördes ned till mellan 1 och 3 meters djup.

Miljökontroll utfördes genom provtagning av jord, fältanalys och analyser med avseende på metaller och flyktiga organiska föroreningar. Laboratorieanalyserna visade på förekomst av högre halter av PAH-16, bly, koppar och zink. Sammantaget omhändertogs cirka 12 000 ton jord med en föroreningshalt mellan då gällande generella riktvärden för känsligmarkanvändning (KM) och mindre känslig markanvändning (MKM) och cirka 370 ton med halter över MKM. I direkt anslutning till planområdet finns dock en mindre yta som inte schaktas ut och hanterats utifrån markföroreningar, se figur 51 nedan.



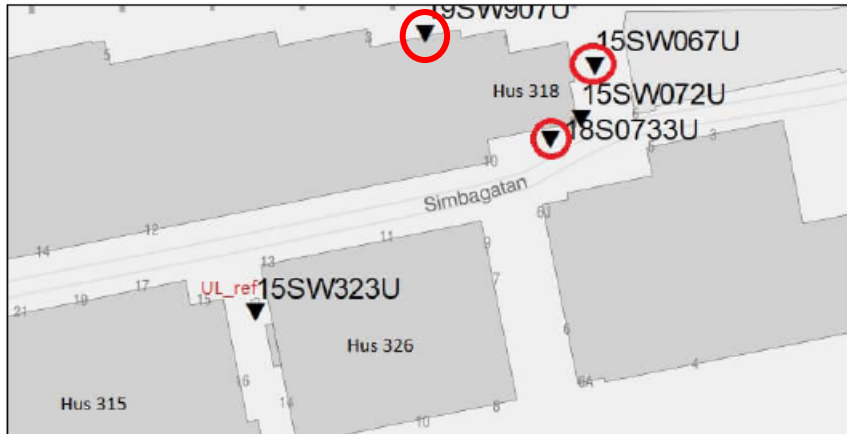
Figur 51. Situationsplan som redovisar områden där mark har schaktats ut och massor hanterats utifrån föroreningsgrad, från slutrapport för sanering, WSP, 2003. Traversens planområde markerat med lila ruta. WSP, 2019.

Utredningar 2020 och framåt

En kompletterande provtagning utfördes 2020 avseende grundvatten och inomhusluft inom och angränsande till planområdet. Då Sickla är i en stor utvecklingsfas har även flera miljötekniska utredningar genomförts under perioden 2020–2023 i planområdets närhet, bland annat i syfte att utreda föroreningssituationen för tunnelbanan (Region Stockholm, 2022), utreda lämpligheten för bostadsändamål i samband med detaljplanen för Tryckluftsfabriken (WSP, 2023) samt vid utredning för Upphöjning av Saltsjöbanan (Bjerking, 2023). Relevanta analysresultat i dessa utredningar har använts för bedömning av föroreningssituationen inom Traversens planområde.

Grundvattenprovtagningarna har utförts uppströms och nedströms planområdet, med syfte att notera föroreningshalten i grundvattnet som bör ha passerat invid eller under hus 318. Analyser som utfördes fokuserade främst på flyktiga ämnen. Provtagning av grundvatten utfördes i det undre grundvattenmagasinet. Ingen grundvattenprovtagning utfördes i det övre magasinet då dessa grundvattenrör i närheten av planområdet har under årens provtagningsomgångar varit torra. Utöver grundvattenprovtagningen har inomhusluftprovtagning utförts i Hus 318 genom installation av två passiva luftprovtagare

för analys med avseende på summa flyktiga organiska ämnen, BTEX och klorerade kolväten inklusive vinylklorid. Den ena provtagaren placerades i källarplan och den andra i markplan.



Figur 52. Provtagna grundvattenrör som ansåg relevanta för föreliggande planområde markerade med röd ring. WSP, 2020.

I analysresultat från samtliga grundvattenprovtagningar har halterna avseende relevanta ämnesparametrar varit låga eller under rapporteringsgräns. Uppmätta halter i inomhusluften är många gånger lägre än Naturvårdsverkets riskbaserade jämförvärden.

Provtagningarna som utförts efter 2020 stärker tidigare bedömning att det inte finns föroreningar inom planområdet som skulle kunna påverka inomhusmiljön i Hus 318 negativt. Detta tillsammans med övrig information avseende halter i grundvatten (kontrollerade flera gånger under perioden 2020-2023) och utförd saneringsschakt i samband med uppförande av Hus 318 bedömer kommunen att föroreningssituationen ej kommer utgöra ett hinder för antagande av detaljplan Traversen.

Planförslaget

Detaljplanen medger att del av tillbyggnaden från 2005 rivs. Befintlig grundplatta i betong planeras att användas för grundläggning av den nya byggnaden. I byggnadens entrévpning planeras för handelsverksamhet och i de övre våningsplanen för bostäder. I samband med tidigare markarbeten har jord inom planområdet schaktats ut, med minst 1 meter under befintlig betongplatta, och omhändertagits efter föroreningsgrad. Kommunen bedömer därmed att planområdet är lämpligt för bostadsändamål med acceptabel exponeringsrisk avseende föroreningar för människor, med planerat utbyggnadsförslag.

Utifrån känd kunskap om föroreningssituationen inom planområdet och dess närhet samt behovet av saneringsåtgärder utformas planförslaget med en administrativ planbestämmelse som reglerar åtgärder vid schakt och bygglov.

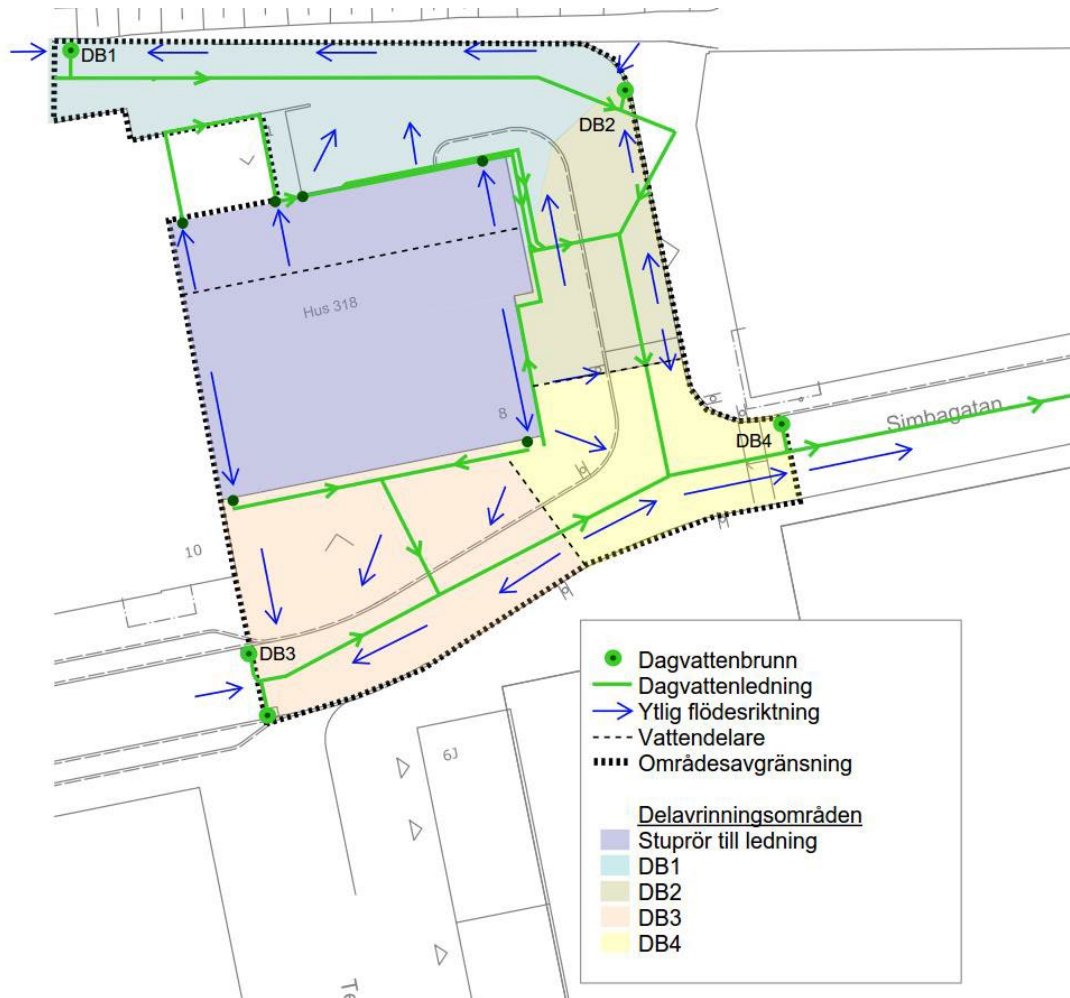
Villkor för startbesked

Startbesked får inte ges för en väsentlig ändring av markens användning förrän markföroreningar har avhjälpits och/eller skyddsåtgärder har vidtagits på tomten. Dock får startbesked ges för att avhjälpa dessa markföroreningar och/eller vidta skyddsåtgärder., 4 kap. 14 § 1 st 5 p.

Dagvatten, grundvatten och skyfall

Genom dagvattenledning i Simbagatan avleds dagvatten från planområdet till Kyrkviken som är en öppen vik i Järlasjöns nordvästra del. Järlasjön är en registrerad vattenförekomst med ID 657807-163399. Den ekologiska statusen är idag kategoriserad som *Måttlig*, sjön är påverkad av näringsämnen ska uppnå kvalitetskravet *God ekologisk status* till år 2027. Järlasjön *Uppnår ej god kemisk status*.

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



Figur

Figur 53. Illustrationen visar befintlig avrinningsituation för östra delen av Sickla galleria. Planområdet utgörs idag av takyta och hårdgjord mark. Takytan avvattnas via hängrännor och stuprör som går ner i marken till befintliga dagvattenledningar. Under och i anslutning till befintlig byggnad går ytterligare dagvattenledningar som avvattnar andra närliggande områden men inte den berörda byggnadsdelen. Sweco, 2025

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

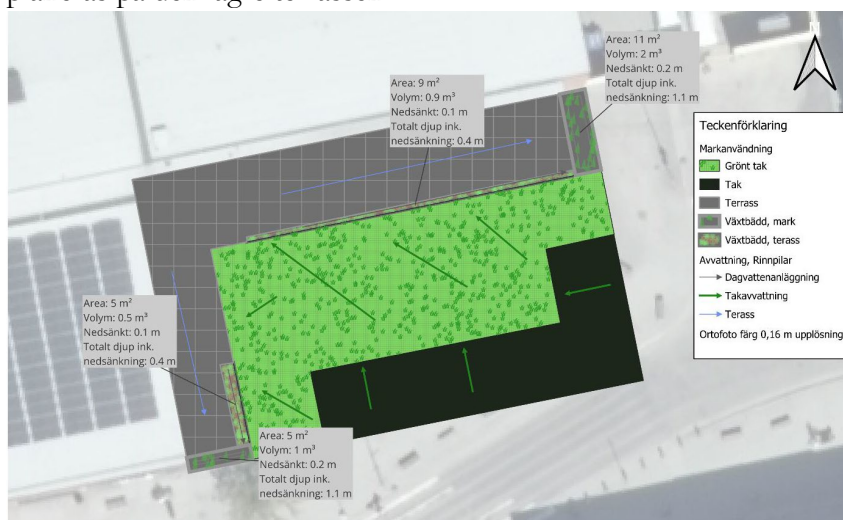
En dagvattenutredning har tagits fram under planarbetet (Sweco, 2020, uppdaterad 2025). Planområdet har avgränsat området för utredningen som syftar till att:

- Utredda förutsättningarna för en hållbar dagvattenhantering i området.
- Visa vilka åtgärder som krävs för att utgående dagvatten ska vara lika rent eller renare än före ombyggnationen.
- Visa vilka åtgärder som behövs för att fördröja dagvattnet så att flödena inte ökar efter ombyggnation.
- Visa hur skyfall upp till 100-årsregn med klimatfaktor 1,25 ska avledas så att skada inte uppstår, varken i eller utanför planområdet.

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

För att uppnå Nacka kommuns *Anvisningar och principlösningar för dagvattenhantering på kvartersmark och allmän plats*, krävs att 10 millimeter regnvatten från ytor inom planområdet kan fördröjas i åtgärder för lokalt omhändertagande. För takytor, där dagvattnet ofta är relativt rent, blir syftet främst att fördröja avrinningsförloppet och minska avrinningen från ytan både på årsbasis och vid större nederbördstillfällen. Med den lösningen som redovisas i dagvattenutredningen för detaljplanen så visar beräkningarna att föroreningsbelastningen minskar för alla beräknade föroreningar.

Planområdet är begränsat till takytor och små markytor precis intill byggnadens lägre delar samt en mindre hårdgjord yta avsedd för gångstråk och parkering. Eftersom dagvattenhanteringen inte ska vara beroende av att ta markyta utanför planområdet i anspråk samtidigt som den täta miljön innebär brist på plats krävs yteffektiva lösningar där fördröjning huvudsakligen sker på takytor. Föreslagna åtgärder handlar om planterade växtbäddar av olika slag för rening och fördröjning. Enligt framtaget beräkningsexempel anläggs ett vegetationsklätt tak omfattande 283 kvadratmeter med substratdjup på mellan 150–250 millimeter på taket till den översta teknikvåningen. Att begreppet substrat används är för att växtligheten kan planteras i annat material än jord. Lämplig vegetation för substrat med sådant djup är enligt publikationen *Grönataktboken* gräsmatta, ängsplantering och perenner. Total last för ett planterat tak av denna typ ligger på mellan 1,3 och 2,7 kilo Newton/kvadratmeter. Byggnaden ska utformas för att klara lasterna från föreslagna åtgärder vilket gäller både det vegetationsklädda taket och de djupare växtbäddar som planeras på den lägre terrassen.



Figur 54. Avvattningsplan som visar exempel på hur dagvattenanläggningar kan placeras. Slutlig placeras av anläggningarna på terrassen beror på hur det gröna taket utformas. Sweco, 2025

På taket till den höga byggnaden planeras även för en takterrass vid sidan av den översta teknikvåningen. Det vatten som avrinner både från det gröna taket och takterrassen föreslås ledas i stuprör längs byggnadens fasad till växtbäddar intill fasaden på den nedre takterrassen. Det vatten som avrinner från den nedre takterrassen föreslås i sin tur ledas via stuprör till växtbäddar i markplan. Växtbäddarna i marknivå föreslås vara nedsänkta med 20 centimeter och har enligt dagvattenutredningens räkneexempel en area på 17 kvadratmeter samt en volym på 3 kubikmeter. Växtbäddarna på den nedre takterrassen föreslås vara nedsänkta med 10 centimeter och ha en area på 14 kvadratmeter samt en volym på 1,4 kubikmeter. Arean för de olika växtbäddarna och det gröna taket är beroende av varandra och ett litet eller uteblivet grönt tak högst upp kräver en väsentligt större fördröjningsvolym längre ner. Om en tredjedel av det övre taket utgörs av takterrass behöver växtbäddarna på marknivå samt nedre terrass ha en total area på 30 kvadratmeter och en volym på 6 kubikmeter för att fördröja 10 millimeter regnvatten som uppstår på takytorna vilket är reglerat att detaljplanen ska klara. Åtgärderna med planterade växtbäddar utformas för att även bidra med gröna värden i stadsmiljön och för boende. Växter ska väljas så att gödsling inte blir nödvändig då detta kan leda till läckage av näringsämnen till dagvattnet.

Markens anordnande och vegetation

Kvartersmarken ska utformas med växtbäddar som klarar fördröjning av de första 10 mm regn från hårdgjorda ytor., 4 kap. 10 §



Figur 55. Skiss över planerade åtgärder för dagvattenhantering. Röda lådor markerar växtbäddar som kommer fungera som fördröjningsmagasin. Blå pilar markerar vattnets flödesriktning på nedre terrass. Sweco, 2025

Ytan för de upphöjda växtbäddarna i markplan är underbyggda och har därför följande bestämmelse

- b₁ Endast byggnadsverk under mark. Ovan mark får endast anläggning för plantering och dagvatten anordnas. 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Grundvatten

Ett geoteknisk PM (2025) för detaljplanen har tagits fram av Bjerking AB. I rapporten redovisas grundvattennivån ligga på +5,6-+5,7 meter över nollnivån vilket motsvarar 5,8 till 5,9 meter under befintlig marknivå. I en sektion över den planerade byggnaden redovisas nivån för bottenplattan till +7,9, vilket är över 2 meter ovanför grundvattennivån. Förutsatt att inga schakt sker under grundvattennivån bedöms ej grundvattenbortledning vara aktuellt.

Skyfall

Med skyfall avses nederbördstillfällen som överskrider ledningsnätets kapacitet så att dagvatten avleds på markytan. Det är då markens lutning som avgör var skyfallsflödena hamnar. Inga större ytliga avrinningsstråk påverkar planområdet då Värmdövägen och Saltsjöbanan verkar avskärande från de högre belägna områdena norr om dessa. Planområdet har således inte något större uppströmsområde vars dagvatten ytligt leds till området. Ombyggnationen bedöms inte ha någon inverkan på skyfallsavledning då ingen höjdsättning ändras på marken och inga grönytor hårdgörs. Planerad höjd för entréer är +11,625. Markens lutning invid föreslagna byggnadsentréer behöver utformas så att det inte finns risk för inträngande flöden vid större skyfall.

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 detaljplanarbetet och genomförandet av detaljplanen.

Tidplan

Planarbete

Granskning	kvartal 3 2026
Antagande i kommunfullmäktige	kvartal 2 2027
Laga kraft tidigast*	kvartal 2 2027

**Under förutsättning att detaljplanen inte överklagas*

Genomförande

Ett exploateringsavtal mellan kommunen och fastighetsägaren ska ingås i samband med detaljplanens antagande. Ansökan om bygglov och utbyggnad enligt den nya detaljplanen kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Fastighetsägaren avser att komma igång med byggnationen så snart som möjligt utifrån målet att färdigställa projektet innan tunnelbanan tas i drift 2030. Byggstart bedöms kunna ske tidigast kvartal 1 2028 under förutsättning att detaljplanen inte överklagas. Detaljplanen innehåller ingen allmän platsmark. Samordning krävs mellan fastighetsägaren och Region Stockholms förvaltning för utbyggd tunnelbana som ansvarar för utbyggnad av den nya tunnelbanan. Det krävs också att fastighetsägaren samordnar sina arbeten med kommunen då det planeras flera byggnads- och infrastrukturprojekt i området de kommande åren.

Genomförandetid

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

Ansvarsfördelning

Allmänna anläggningar

Vatten och spillvatten

Nacka vatten och avfall AB (NVOA) är huvudman för utbyggnad och skötsel av det allmänna VA-nätet. Planområdet ingår i det kommunala verksamhetsområdet för vatten och spillvatten.

Dagvatten

Planområdet ingår i det kommunala verksamhetsområdet för dagvatten.

Elförsörjning, telenät och fibernät

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

Fjärrvärme

Stockholm Exergi ansvarar för fjärrvärme i området.

Kvartersmark

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

Avtal

Principöverenskommelse

En principöverenskommelse har ingåtts mellan fastighetsägaren och Nacka kommun. Avtalet hanterar huvudsakligen samarbetet mellan fastighetsägaren och kommunen under planarbetet, ansvars- och kostnadsfördelningen mellan parterna samt de principer som ska

gälla inför och vid tecknande av exploateringsavtal. I avtalet anges vilket kostnadsansvar beträffande medfinansiering/exploateringsersättning som åligger exploatören. Därefter har ett tilläggsavtal ingåtts 2024 avseende bland annat förlängning av principöverenskommelsen. Ytterligare ett tilläggsavtal förväntas ingås 2026 avseende förlängning av principöverenskommelse och exploateringsersättning.

Exploateringsavtal

För genomförandet av detaljplanen är det nödvändigt att teckna exploateringsavtal. Ett exploateringsavtal är ett avtal om genomförandet av en detaljplan mellan en kommun och en fastighetsägare. Exploateringsavtal tecknas i samband med detaljplaneläggning av mark som inte tillhör kommunen. Exploateringsavtal ska tecknas mellan Nacka kommun och fastighetsägaren före antagande av detaljplanen. Exploateringsavtalet ska bland annat reglera vilken exploateringsersättning fastighetsägaren ska erlägga för utbyggnad av kommunala allmänna anläggningar samt vilken medfinansieringsersättning för tunnelbanans utbyggnad fastighetsägaren ska bidra med. Exploateringsavtalet ska även reglera att fastighetsägaren vidtar mobilitetsåtgärder som säkerställer en god mobilitet för framtida boende som kompensation för att detaljplanen inte innehåller någon egen boendeparkering för bilar samt att kompletterande cykelparkering av god kvalitet tillkommer utanför planområdet. Därutöver ska avtalet säkerställa att fastighetsägaren bygger om ytorna i anslutning till planområdet längs främst Järnvägsgatan i enlighet med överenskommen standard. Ombyggnaden syftar till att lösa delar av detaljplanens behov gällande angöring, sophantering etcetera som inte ryms inom planområdet. Samtidigt ska platsen utgöra ett ändamålsenligt offentligt rum intill den nya tunnelbaneentrén där många funktioner behöver samsas på en liten yta. Ombyggnaden beskrivs även översiktligt under avsnittet offentliga rum och stadsgrönka ovan. Åtgärder avseende att reducera befintligt verksamhetsbuller inom fastigheterna Sicklaön 83:54 och 83:55 som också ägs av exploatören ska regleras i avtalet.

Avtal med koppling till tunnelbanan

I januari 2014 tecknades ett avtal mellan staten, Region Stockholm, och bland annat Nacka kommun gällande tunnelbanans utbyggnad. Exploatörer på Västra Sicklaön kommer att ta del av de fördelar och värdeökningar som utbyggnaden medför och ska därför vara med och finansiera projektet.

Fastighetsägaren och Region Stockholm har tecknat avtal gällande uppförandet av en ny tunnelbaneentré i Sickla galleria intill planområdet. Avtalet säkerställer bland annat passage mellan tunnelbanans entréhall och Sickla galleria.

Ytterligare avtal avses tecknas mellan fastighetsägaren och Region Stockholm för att reglera bland annat tillträde till ytor i den nya byggnaden som nyttjas gemensamt av Region Stockholm och fastighetsägaren. Detta beskrivs även under avsnitten *Servitut* och *Fastighetskonsekvenser*.

Genomförandeavtal med Nacka Energi

Ett genomförandeavtal ska ingås mellan fastighetsägaren och Nacka Energi AB avseende utbyggnad och anslutning till elnätet.

Tekniska frågor

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

Vatten och spillvatten

Planområdet är redan ansluten till det allmänna nätet för vatten och spillvatten genom fastighetsägarens befintliga privata nät. Den nya bebyggelsen ska anslutas på samma sätt som befintlig bebyggelse.

Dagvatten

Detaljplanen utgår från att lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) sker inom kvartersmarken.

Dagvatten föreslås tas om hand av grönt tak på övre terrassen och ledas vidare till växtbäddar på nedre terrassen samt i markplan. Dagvattnet leds sedan via fastighetsägarens egna ledningsnät till anslutningspunkt mot det allmänna dagvattennätet. Växtbäddarna på markplan behöver anläggas täta på grund av föroreningar i mark.

El, tele och fiber

Som en del av den sammantagna bebyggelseutvecklingen i Sickla där Traversen utgör en mindre del planeras befintligt ledningsnät byggas ut och nya nätstationer tillkomma.

Det ökande kapacitetsbehovet handlar huvudsakligen om att försörja bebyggelsen inom intilliggande detaljplaneprojekt Tryckluftsfabriken. Bland annat behöver befintlig matning till centrala Sickla förstärkas och kapaciteten i ledningsnätet utökas. Detta är beroende av utbyggnaden inom intilliggande projekt Värmdövägen. En skedesplanering ska därför tas fram av Nacka Energi AB och fastighetsägaren gemensamt för att säkerställa att tillräcklig kapacitet i ledningsnätet finns för att försörja ny byggelse inom detaljplanerna för Traversen och Tryckluftsfabriken vid olika skeden av utbyggnaden. En ny nätstation ska enligt överenskommelse mellan Nacka Energi AB och fastighetsägaren placeras i parkeringshuset på andra sidan Järnvägsgatan, öster om planområdet.

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

Värme

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

Avfall

Fastighetsägaren planerar för att insamling av avfall för bostäderna ska ske via miljörum i gatuplan. Angöring för sopbilen planeras utmed Järnväggsgatan precis öster om planerad byggnad. Med hänsyn till närheten till tunnelbaneentrén som gör platsen till en viktig målpunkt för resenärer krävs att Järnväggsgatan utformas med särskild hänsyn till trafiksäkerhet och gestaltungsambitioner så att en attraktiv, trygg och trafiksäker miljö skapas. Järnväggsgatan utformas så att tillräckliga ytbehov finns för en säker backvändning för sophämtningsfordon samt att fysiska hinder, såsom pollare och annan möblering, uppförs som avgränsning utanför tunnelbaneentrén. Alternativ vändmöjlighet för sopbilen finns även norr om Sickla galleria inom befintlig lastzon.

Järnväggsgatans utformning ska regleras i exploateringsavtal mellan kommunen och fastighetsägaren. Avfall från verksamheterna avses ske i befintligt miljörum som redan nyttjas av verksamheter i Sickla köpkvarter.

Särskild hänsyn under byggtiden

Eftersom utbyggnaden inom planområdet kommer att ske samtidigt som utbyggnaden av den nya tunnelbanan är det av stor vikt att fastighetsägaren samordnar sig med Region Stockholm, Förvaltning för utbyggd tunnelbana. Det krävs också att fastighetsägaren samordnar sina arbeten med kommunen då det planeras ett antal byggnads- och infrastrukturprojekt i området de kommande åren.

Fastighetsrättsliga frågor

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

Fastighetsbildning

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

Fastighetsreglering mellan Sicklaön 83:56 och 83:57 krävs. Mark från del av Sicklaön 83:57 behöver överföras till Sicklaön 83:56 för att planerad bebyggelse ska rymmas inom fastigheten.

3D-fastighetsbildning avses ske för att avskilja kommersiella lokaler från bostäder.

Fastighetsägaren överväger möjligheten att upplåta bostäderna som ägarlägenheter vilket i sådana fall föranleder ytterligare 3D-fastighetsbildning. 3D-fastighetsbildning är även möjligt för att avskilja utrymmen för tunnelbanan från övriga delar av byggnaden, men Region Stockholm och fastighetsägaren har för avsikt att hantera detta genom bildande av servitut.

Servitut och gemensamhetsanläggningar

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

Servitut avses bildas inom område (T₁) för att säkerställa tillträde till och utrymning från tunnelbanans driftutrymmen i befintlig källare inom fastigheten.

Rättigheter för ledningsnät för el kan behöva bildas för att säkerställa elförsörjning till bebyggelsen. Gemensamhetsanläggning eller servitut för utfart till allmän plats (Planiavägen) behöver bildas för att säkerställa utfart från planområdet. Gemensamhetsanläggning behöver även bildas för ledningar för vatten, spillvatten och dagvatten fram till kommunens anslutningspunkt.

Ett avtalsservitut finns sedan tidigare upprättat mellan kommunen och fastighetsägaren som medför rätt för ett allmänt gång-cykelstråk längs Simbagatan vilket inte bedöms påverkas av aktuell detaljplan.

Ekonomiska frågor

Nedan redovisas ekonomiska frågor till följd av detaljplanens genomförande.

Värdeökningar

I samband med att detaljplanen vinner laga kraft förväntas värdeökningar uppkomma för tillkommande byggrätt på fastigheten Sicklaön 83:22. Förväntningsvärden för fastigheten kan uppstå tidigare.

Inlösen och ersättning

Områden som ska upplåtas för servitut beskrivs under rubriken Fastighetskonsekvensbeskrivning.

Utbyggnads-, drift- och underhållskostnader

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

Kostnad för utbyggnad samt drift och underhåll av allmän plats

Inom detaljplanen finns ingen allmän plats och utbyggnad av allmänna anläggningar är således inte aktuellt inom planområdet. Fastighetsägaren ska dock bidra till allmänna anläggningar utanför detaljplanen och för detta erlagga exploateringsersättning till kommunen.

Kostnad för utbyggnad samt drift och underhåll inom kvartersmark

Bygg- och anläggningsåtgärder samt 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 detaljplanen.

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 kollektivtrafiknära läge vilket innebär ett effektivt markutnyttjande av en bebyggd yta som idag saknar naturvärden. Ett genomförande av planförslaget innebär en bättre dagvattenhantering på platsen samt att marken eventuellt saneras på föroreningar.

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

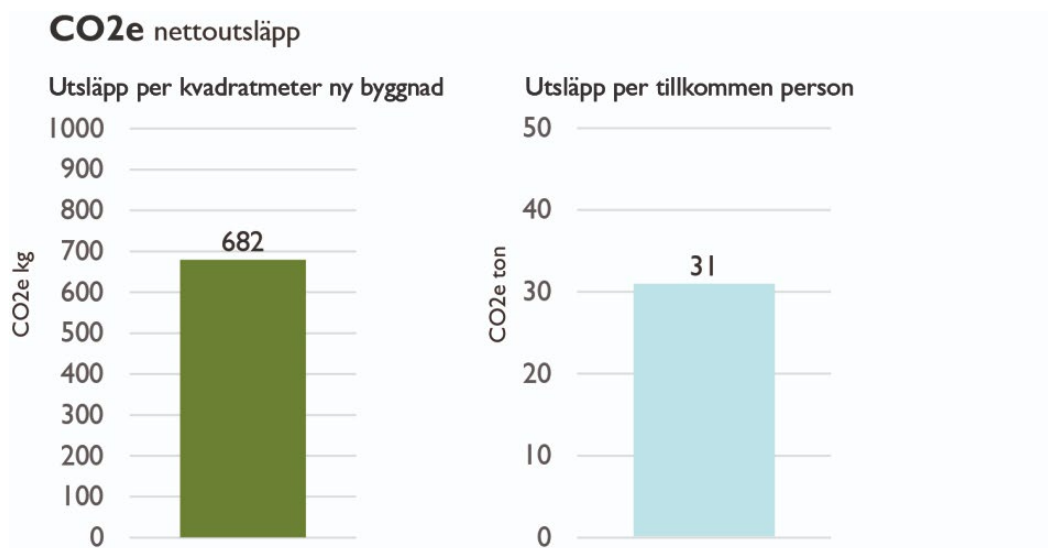
Trafikflödet av gående, cyklister och biltrafik förutsätts vara i princip oförändrat med tillförandet av föreslaget bostadshus. En stor ökning av gående och cyklister kan dock förväntas i området med hänsyn till planerad tunnelbaneuppgång.

Konsekvenser för kulturmiljö och landskapsbild

Detaljplanen innebär konsekvenser för kulturmiljön och landskapsbilden i tre skalor. I den stora skalan avviker den nya bebyggelsens vertikalitet från stadsbyggnadstraditionen i det tidigare industriområdet. Även med den nya byggnaden dominerar rekordårens högre byggnader landskapsbilden och sprickdalslandskapets höjdskillnader förblir synliga. Den nya bebyggelsen fungerar som ett nytt tidslager och kan uppfattas som landmärke utan att störa områdets större struktur. I mellanskalen tillförs en ny byggnadsvolym till ett redan omvandlat industriområde, som spänner från tidigt 1900-tal till 2000-tal utan att påverka områdets kvartersstruktur eller möjligheten att uppfatta äldre produktionslinjer. Tillsammans med övrig planerad bebyggelse i stadsutvecklingsprojektet Tryckluftsfabriken fungerar de nya volymerna som ett tydligt tillägg och ett nytt tidslager. I den lilla skalan innebär detaljplanen att en befintlig byggnad från 2000-talet rivs. Den är en viktig tidsmarkör för områdets omvandling från industri till köpkvarter, men bedöms inte vara så särskilt värdefull att rivning bör förhindras enligt PBL. Eftersom större delen av 2000-talsvolymerna bevaras bedöms den föreslagna rivningen inte påverka områdets historiska läsbarhet. Planförslaget reglerar gestaltning, material och exploateringsgrad för den nya bebyggelsen, men bygger på att bygglovsprövningen enligt PBL genomförs noggrant för att undvika negativa konsekvenser. Sammantaget bedöms den föreslagna förändringen kunna genomföras utan att de kulturhistoriska och visuella värdena förloras, samtidigt som området tillförs en ny volym som fungerar som ett tidslager i Sicklas föränderliga stadsbild.

Konsekvenser för klimatet

En klimatberäkning av detaljplanen har genomförts inför granskning. Projektets klimatpåverkan beräknas till cirka 5 400 ton CO₂e netto. Per person är utsläppen 31 ton CO₂e netto och per kvadratmeter BTA är utsläppen 682 kg CO₂e netto.



Figur 56. Tabell över redovisade utsläpp i koldioxidekvivalenter. Nacka kommun 2026

De utsläppsposter som är av betydelse i detaljplanen är uppförande och drift av byggnad samt persontransporter med bil. Eftersom detaljplanen planeras genomföras med fokus på hållbar mobilitet och tillämpning av mobilitetstjänster istället för traditionell planering där egen bil och parkering ofta utgör norm. Eftersom inga parkeringsplatser tillskapas innebär det en mindre klimatbelastning vid byggnation och drift än ett motsvarande traditionellt projekt. Inriktningen kommer också stimulera hållbart resande vilket långsiktigt bidrar till kommunens mål om minskade växthusgasutsläpp.

Den nya byggnaden har flera användningsbestämmelser och detaljplanen styr inte helt fördelningen av ytan mellan bostäder, centrum och tillfällig vistelse. Det gör att det finns en osäkerhet avseende användningen av byggnaden när den är i drift. En flexibel markanvändning skapar dock en robust gentemot nya behov över tid. Om byggnaden uppförs med maximalt tillåten andel centrumändamål inriktat på handel blir detaljplanens klimatpåverkan som störst, då det påverkar persontransport med bil mycket. Då en del av befintlig byggnad rivs på platsen missas möjligheten att bygga mindre nytt och därmed minska klimatpåverkan. Uppförande av bebyggelse, anläggningar, drift och transporter ger alltid negativ klimatpåverkan. Klimatutsläppen kan minska beroende på vilka val av byggnadsmaterial som görs.

Projektets stora utsläppsposter är uppförande samt drift av planerad bebyggelse. För att minska utsläppen av växthusgaser när detaljplanen byggs ut behöver det finnas ett ambitiöst klimatmål för byggnaden. Det finns en ambition från fastighetsägaren att inom projektet helt eller delvis använda sig av trästomme, vilket är ett stort steg i rätt riktning mot minskad klimatpåverkan. För att nå långt behöver materialval kontinuerligt utvärderas och klimatberäknas, allt ifrån stomme till isolering och ytskikt.

Målområden för hållbart byggande

Att bygga en hållbar framtid innebär stora utmaningar inte minst när det gäller den klimatpåverkan nybyggnation generellt innebär. Nacka kommun bedriver sedan länge ett

hållbarhetsarbete som succesivt utvecklats. Denna detaljplan påbörjades innan den 1 januari 2020 efter detta datum tillämpar kommunen Strategin för miljö- och klimatambitioner i stadsutvecklingen. Av denna anledning tillämpas därför de tidigare hållbarhetsmålen enligt kommunens dåvarande riktlinjer för hållbart byggande. I denna detaljplan har det jobbats extra med följande hållbarhetsmål.

Hållbarhetsmålet: Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser

Projektområdet ligger invid planerad tunnelbaneuppgång i Sickla och bidrar till en tätare stad. Att möjliggöra nya verksamheter med plats för publika lokaler i gatuplan bidrar till att skapa en mer levande stad.

Hållbarhetsmålet: Effektiv mark- och resursanvändning

Projektet innebär en relativt hög exploatering där många boende ryms på en liten yta, vilket i sin tur medför ett effektivt nyttjande av mark och befintlig infrastruktur.

Hållbarhetsmålet: Hållbart resande

Projektet avser att möjliggöra nya bostäder eller tillfällig vistelse i ett mycket kollektivtrafiknära läge med fokus på hållbar mobilitet istället för traditionell boendeparkering vilket underlättar för ett hållbart resande och minskat bilberoende.

Sociala konsekvenser

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

Fastighetsägaren planerar smålägenheter i byggnaden som bedöms passa unga människor som prioriterar ett centralt läge nära kommunikationer och service framför stor bostadsyta och generösa utemiljöer. Byggnaden kan också upplåtas för mer tillfällig boende av hotellkaraktär vilket skulle innebära att de boendes lokala förankring blir mindre vilket kan vara en nackdel för den sociala sammanhållningen. Samtidigt uppnås ändå målet om en kvällsbefolkning vilket bedöms viktigt för trygghetsupplevelsen kvällstid.

De planerade bostäderna kommer ha begränsad tillgång till park eller natur vilket bedöms som negativt ur ett barnperspektiv. Planförslaget innebär sammantaget positiva konsekvenser för barn genom att trygghet och säkerheten i området kan öka.

Ekonomiska konsekvenser

Detaljplanen medför fler bostäder i ett kollektivtrafiknära läge. Detaljplanen medför inga kostnader för kommunen. Genom att fastighetsägaren bidrar med exploateringsersättning och medfinansiering av tunnelbanan till Nacka förväntas den nya detaljplanen bidra med ett

överskott. Den nya detaljplanen förväntas medföra ökade fastighetsvärden i området då den nya byggnaden möjliggör för fler bostäder.

Överföring av mark från Sicklaön 83:57 till Sicklaön 83:56 kan medföra att ersättning behöver betalas om ägandet av fastigheterna ändras. Idag är fastigheterna i samma ägares hand.

Bildandet av servitut för utrymmen för tunnelbana kan medföra kostnader i form av ersättning för upplåtna utrymmen.

Avvägning mellan motstående intressen

Ett genomförande av planförslaget innebär att stadsbilden påverkas. Vidare kommer den historiska kopplingen av Sicklas gamla industrimiljö blir mindre påtaglig genom att området bebyggs med bostäder. Planförslaget medger en hög byggnad i en redan tät stadsmiljö. Nacka kommun arbetar med att bygga ut tunnelbanan till Nacka och att skapa en tätare stad. Detta innebär att stadsmiljön kommer att förändras och en viss påverkan för omgivningen bedöms vara godtagbar.

Bostäder i ett kollektivtrafikhärläge och möjlighet till friyta.

Detaljplanens inriktning är att tillgodose behovet av mindre bostäder i ett centralt och kollektivtrafikhärläge. För de tillkommande bostäderna planeras utevistelse huvudsakligen att möjliggöras på takterrasser. I detta fall har nya bostäder i ett kollektivtrafikhärläge och servicenärläge bedömts väga tyngre än möjligheten att tillgodose friyta. För området som helhet har stråk, samband och rekreativa målpunkter identifierats och avses förstärkas inom ramen för framtida stadsutveckling i Sickla.

Fastighetskonsekvensbeskrivning

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

Detaljplanen medför att ägaren av fastigheten Sicklaön 83:56 och del av Sicklaön 83:57 ges en utökad byggrätt som medger bostadsändamål och tillfällig vistelse. Maktöverföringar behöver ske mellan Sicklaön 83:57 och Sicklaön 83:56 för genomförande av detaljplanen. Om kommande bostäder upplåts som äganderätt behöver separata 3D-fastigheter för dessa bildas.

Detaljplanen medför att utrymmen för tunnelbanan kan säkras genom bildande av servitut eller 3D-fastighetsutrymmen.

Planenheten

Emilie Warsell
Tf gruppchef

Anders Nordenskiöld
Planarkitekt