

2021-05-11

STARTPROMEMORIA

KFKS 2020/321 (*plan*)

KFKS 2020/I038 (*explo*)

Projekt 93103172

Utökat förfarande

Nacka stad

Ingår i tunnelbaneavtalet

Start-PM Tryckluftsfabriken

Stadsbyggnadsprojekt för Tryckluftsfabriken,
del av fastigheten Sicklaön 83:22, m.fl., i Sickla, Nacka kommun



Rödmarkerat område visar planområdets preliminära avgränsning. Instickskartan till höger visar områdets geografiska läge.

Innehåll

1	Sammanfattning	3
2	Bakgrund	3
3	Syfte och mål	4
3.1	Syfte	4
3.2	Mål	4
3.2.1	Projekt mål	4
3.2.2	Uppföljning av mål	5
3.2.3	Miljö- och klimatambitioner i stadsutvecklingen i Nacka	6
4	Förutsättningar	7
4.1	Område och avgränsningar	7
4.2	Bakgrund och initiering	8
4.3	Planförutsättningar - statliga, regionala och kommunala	9
5	Utförande	10
5.1	Detaljplan	10
5.1.1	Indelning mellan allmän plats och kvartersmark	10
5.1.2	Viktiga frågor under planarbetet	11
5.2	Markägoförhållanden	12
5.3	Utbyggnad	12
5.4	Konsekvenser för fastighetsägare och boende	12
5.5	Konsekvenser för barn	13
5.6	Konsten att skapa stad	13
6	Tidplan	13
7	Ekonomi	14
7.1	Budget	14
7.2	Projektkalkyl	14
7.3	Driftskostnader för allmänna anläggningar	14
8	Risker	14
9	Kommunikation	15
10	Rapportering	15
10.1	Avslut och överlämnande	15

I Sammanfattning

Över tid har markanvändningen i Sicklaområdet präglats av en kontinuerlig utveckling där en lantlig miljö har ersatts av industrier som i sin tur omvandlats till ett område för i huvudsak handel och arbetsplatser. Nu finns intresse för en vidareutveckling av köpkvartersområdets östra del, ett område som ungefärligt avgränsas av Sickla galleria i norr, Smedjegatan i väster, Järlaleden och Siroccogatan i söder och Planiavägen i öster. Inom ramen för en detaljplaneprocess föreslås att det prövas hur de befintliga låga byggnaderna och områden med markparkering kan ersättas av ny stadsbebyggelse med arbetsplatser, bostäder och handel samt offentliga rum. Projektets övergripande syfte är att möjliggöra en långsiktigt attraktiv stadsmiljö i ett centralt och kollektivtrafiknära läge som bidrar till att Sickla som stadsdel utvecklas till en tydligare regional nod för arbetsplatser. Detta genom att skapa förutsättningar för tillkommande bebyggelse för arbetsplatser, bostäder och verksamheter samt offentliga platser, i enlighet med Nacka kommuns översiktsplan och den utvecklade strukturplanen för Nacka stad.

Projektets mål handlar till stor del om möjliggörande av positiva stadskvaliteter, men också kvantifierade mål om förskola och ungefärlig inriktning för antal arbetsplatser och bostäder. Nackas beslutade miljö- och klimatambitioner kommer att tillämpas och innebörden av de sex kategorierna kommer utvecklas vidare under projektets gång tillsammans med fastighetsägaren.

Området kan komma att planläggas i en eller flera detaljplaner. I detaljplaneprocessen kommer en stor mängd frågor att utredas och prövas. Viktiga frågor bedöms vara exempelvis stadsmiljöfrågor och hur området hänger ihop med övriga Sickla, avvägningar mellan berörda intressen, miljöfrågor avseende markföroreningar och dagvatten, tekniska frågor om ledningssystem, trafik och genomförande.

Detaljplanens framtagande och dess genomförande ska bekostas av fastighetsägaren. Fastighetsägaren ska bekosta utbyggnad av allmänna anläggningar inom projektområdet samt erlagga exploateringsersättning till allmänna anläggningar utanför projektområdet. Utöver detta ska fastighetsägaren även erlagga medfinansiering till tunnelbanans utbyggnad och Saltsjöbanans upphöjning.

2 Bakgrund

Sicklaområdet präglas till stor del av den industriepok som tog fart i och med utbyggnaden av Saltsjöbanan och etableringen av Diesels Motorer AB 1898. Under hela 1900-talet utvecklades och förändrades industriverksamheten i och med att verkstäder, kontor och laboratorier byggts, byggts om, byggts till och rivits. Tillverkningsindustrin utvecklades succesivt under slutet av 1900-talet och en omvandling till handel och kontor påbörjades i och med etableringen av Sickla Stormarknad 1992. Sickla industriområde köptes av Atrium Ljungberg, dåvarande Ljungbergsgruppen, 1997. Omvandlingen till dagens område med handel, arbetsplatser och kultur har bland annat reglerats genom de omfattande detaljplanerna DP 238 från 2000 samt DP 451 från 2008.

Fastighetsägaren och Nacka kommun har för avsikt att fortsätta utveckla området med fokus på att stärka Sickla som stadsdel och som en attraktiv och konkurrenskraftig nod på

den regionala arbetsmarknaden. Som ett led i detta har önskemål framförts om att möjliggöra ytterligare bebyggelse för verksamheter och bostäder samt att skapa attraktiva stråk och platser vilket ligger i linje med översiktliga kommunala och regionala planer. En utveckling med tillkommande bebyggelse och utvecklade stadsrum bidrar till Nacka kommuns mål om utbyggnad av bostäder och arbetsplatser, samt ger möjlighet för fler att besöka, bo och arbeta i Nacka. Saltsjöbanan skär av Sickla köp kvarter från området vid Alphyddan och Finntorp. Ett genomförande av planerna på att höja upp järnvägen skulle ge stora möjligheter att knyta samman områdena till en integrerad och sammanhängande stadsdel. Framtida upphöjning av Saltsjöbanan hanteras i ett eget stadsbyggnadsprojekt, planeringen inom Tryckluftsfabriken ska dock stödja de långsiktiga idéerna om nord-sydliga stråk mellan Sicklaområdets olika delar.

En fortsatt utveckling av Sicklaområdet är en del av en kontinuerlig utveckling och förtätning av stadsmiljön på västra Sicklaön. Projektet relaterar till den pågående bostadsutbyggnaden på Nobelberget och andra bostads- och kontorsprojekt i närheten. Sicklaområdet är ett utvecklingsområde i ett regionalt sammanhang. Området ansluter till befintlig regional transportinfrastruktur i form av Tvärbana, Saltsjöbana och Södra länken, samt till framtida infrastruktur såsom utbyggd tunnelbana, Saltsjöbanans upphöjning, Östlig förbindelse och ombyggnad av Värmdövägen med tillhörande ledningsinfrastruktur. Utvecklingen av projektområdet kräver att en eller flera detaljplaner upprättas och att de avtal som behövs mellan kommun, fastighetsägaren och eventuella andra parter tecknas.

3 Syfte och mål

3.1 Syfte

Projektets övergripande syfte är att möjliggöra en långsiktigt attraktiv stadsmiljö i ett centralt och kollektivtrafiknära läge som bidrar till att Sickla som stadsdel utvecklas till en tydligare regional nod för arbetsplatser. Detta genom att skapa förutsättningar för tillkommande bebyggelse för arbetsplatser, bostäder och verksamheter samt offentliga platser.

Projektet ska möjliggöra en vidareutveckling av Sickla genom att pröva möjligheterna att omvandla områdets markparkeringar och låga verkstadsbyggnader till en tät stadsbebyggelse med verksamheter i bottenvåningarna. Tillsammans med nya promenadstråk och offentliga platser ska utvecklingen medverka till en levande och attraktiv stadsmiljö, i enlighet med bland annat Nackas översiktsplan och strukturplan för Nacka stad. Tillsammans med angränsande projekt för bebyggelse och infrastruktur ska projektet bidra till en mer sammanhängande stadsdel.

3.2 Mål

3.2.1 Projekt mål

1. Möjliggöra byggrätter för i huvudsak arbetsplatser, men även verksamheter i bottenvåning och bostäder i en lämplig omfattning. En blandad stadsdel som bidrar till bland annat trygghet över dygnet kring tunnelbaneentréer, vilket ligger i linje med tunnelbaneöverenskommelsen.

2. Möjliggöra platsanpassade stadsrum och väl utformad bebyggelse med aktiva bottenvåningar, detaljriktighet och grönska i syfte att uppnå en attraktiv och urban stadsmiljö som möter människors behov.
3. Genom en lämplig uppdelning mellan kvartersmark och allmän plats ska projektet säkerställa långsiktiga behov av tillgång till de offentliga rummen, samt utveckla stråk och platser som stärker kopplingarna till exempelvis kommande tunnelbana och mellan Sicklas olika delar och omgivande områden.
4. Prövningen av framtida bebyggelse tar utgångspunkt i ett våningsantal på 5-6 våningar. Exakt antal våningar prövas dock under planarbetet och preliminärt bedöms det finnas utrymme för att, i avgränsade delar, pröva byggnader med fler och färre våningar. En exploatering i denna skala, med ett medel på 5-6 våningar, bedöms preliminärt kunna möjliggöra cirka 50 000 kvadratmeter för bostäder (cirka 500 lägenheter i blandade storlekar) och cirka 100 000 kvadratmeter för arbetsplatser och verksamheter i bottenvåningar (cirka 7 000 arbetsplatser).
5. Tillkommande bebyggelse och stadsrum prövas utifrån områdets förutsättningar och behov, bland annat med hänsyn till kulturmiljö, friytor och stråk, lokalklimat och solljus, markförutsättningar, omgivningspåverkan och statliga och regionala intressen. När det gäller eventuella byggnader högre än 5-6 våningar ökar behovet av anpassning och prövning utifrån exempelvis omgivningspåverkan, stadsbild, lokalklimat och kulturmiljö.
6. Ambitionen är att blanda arbetsplatser och bostäder inom området, dock med tyngdpunkt på arbetsplatser i väster och på bostäder i öster. Oavsett huvudfunktion är målet att verksamhetslokaler generellt sett ska finnas i kvarterens bottenvåningar.
7. Föreslagen kvartersstruktur och dess ingående funktioner ska fungera både med och utan skyddsområde för riksintresse för kommunikationer avseende Östlig förbindelse (planerad trafikled öster om centrala Stockholm).
8. Inom projektet ska en förskoleavdelning om 20 barn inrymmas per 100 tillkommande lägenheter inklusive erforderlig gårdsmiljö. Projektet måste planera en tillräckligt stor förskola (sett till antal avdelningar) så att det blir attraktivt för en aktör att driva ut ett affärsmässigt perspektiv.
9. LSS-boende, antingen i form av gruppboende om 6 platser eller serviceboende om 12 platser. Behovet studeras löpande med stöd av kommunens strategiska planering.
10. Projektet förväntas bidra till målet om en stadsutvecklingsekonomi i balans.

3.2.2 Uppföljning av mål

<i>Projektmål</i>	<i>Måluppfyllelse</i>	<i>Uppföljning</i>
<i>Mål 1, 2, 3, 5, 6 och 7</i>	<i>Ja eller nej</i>	<i>Framgår i planhandlingar i respektive skede. Kan även följas upp vid projektavslut.</i>
<i>Mål 4</i>	<i>Antal: Cirka 50 000 kvadratmeter bostäder (cirka 500 bostäder)</i>	<i>Framgår i planhandlingar i respektive skede. Följs upp i avtal, genomförandeskede och projektavslut.</i>

	<i>Cirka 100 000 kvadratmeter för arbetsplatser och verksamheter i bottenvåningar (cirka 7 000 arbetsplatser)</i>	
<i>Mål 8 och 9</i>	<i>Antal: 20 förskoleplatser/100 bostäder Gruppboende om 6 platser eller serviceboende om 12 platser.</i>	<i>Uppskattat antal redovisas i planhandlingar i respektive skede. Följs upp i avtal, genomförandeskede och projektavslut.</i>
<i>Mål 10</i>	<i>Ja eller nej</i>	<i>Bidrag till stadsutvecklingsekonomi i balans redovisas vid beslutstillfällen.</i>

3.2.3 Miljö- och klimatambitioner i stadsutvecklingen i Nacka

En strategi för miljö- och klimatambitioner i stadsutvecklingen i Nacka har trätt i kraft den 1 januari 2020. Av Kommunstyrelsens antagandebeslut, § 178, 3 juni 2019, framgår att en genomförandeplan ska tas fram som beskriver hur strategin praktiskt ska genomföras samt hur uppföljningen ska ske. I väntan på genomförandeplanen hanteras strategin enligt beskrivningen nedan.

Kommunen och fastighetsägaren ska komma överens om både projektspecifika mål för strategins sex inriktningar, och hur projektet ska arbeta för att nå målen samt vem som ansvarar för genomförandet av dem. Nedan beskrivs de strategiska inriktningarna, möjliga förslag på ambitioner för projektet samt de indikatorer som kan användas vid uppföljning. Förslaget vidareutvecklas i kommande arbetet.

- Tillgängliga och utvecklade park- och naturområden**

Tillgången och tillgänglighet till parker och natur ska vara god i alla kommundelar där bostäder och förskolor planeras och uppförs. Den övergripande ambitionen i projektet handlar om att skapa offentliga rum och parkmiljöer som är tillgängliga för allmänheten. Offentliga rum och parkmiljöer ska kunna användas av boende, verksamma och besökare. Utformning behöver ta hänsyn till ett förväntat högt nyttjande. Det utpekade framtida stråket mellan Svindersviks gård och Sicklasjön behöver uppmärksammas särskilt i projektet.
- Hållbart resande och mobilitet**

Nya bostäder, arbetsplatser samt skolor, förskolor, idrottsanläggningar och kulturlokaler ska ha god kollektivtrafikförsörjning. Projektet har goda förutsättningar för att nyttja befintlig och planerad kollektivtrafik, för boende, verksamma och besökare. Tillgänglighet till tunnelbaneentréer vid byten mellan kollektivtrafikslag samt för gång- och cykeltrafik blir en viktig fråga i projektet.
- Energieffektivt, attraktivt och sunt byggande**

Ny bebyggelse bör i första hand uppföras på mark som redan är ianspråktagen. Projektet ligger i linje med detta eftersom hela projektområdet bedöms vara ianspråktaget för bebyggelse, parkeringsytor och gator. Vad gäller byggnader har kommunen begränsade möjligheter att styra frågor om energieffektivitet och sunda material. Frågorna kommer att tas upp med fastighetsägaren under projektets gång.

- **Hållbar hantering av vatten i bebyggelsen**
Växlighet och grönska ska rena dagvattnet och jämna ut flöden och på så vis bidra till att Nacka kan ha livskraftiga sjöar, våtmarker, kustvatten och vattendrag och att havsmiljöerna inte försämras. Fördröjning och rening av dagvatten ska ske i enlighet med kommunens anvisningar och principlösningar för dagvattenhantering på kvartermark och allmän plats. Dagvattenlösningar kan utformas och gestaltas på ett sätt som bidrar positivt till biologisk mångfald och upplevelsen av stadsmiljön.
- **Hållbar avfallshantering och återbruk**
Nacka ska ta initiativ för att öka insamlingen av matavfall, främst i flerfamiljshus där man inte kommit lika långt som i småhusområdena. Inriktningen passar projektet då tillskottet av bostäder kommer att vara i flerfamiljshus. Möjligheter finns även att utveckla effektiva lösningar för verksamheternas avfallshantering samt utveckla de etablerade funktionerna för återbruk som redan finns i Sicklaområdet. Under kommande planprocess kommer inriktningen studeras ytterligare.
- **Anpassning till framtida klimat**
Anpassning till framtida klimat sker i all planering och genomförande. Aktuella frågor i projektet kan vara exempelvis hantering av skyfall och översvämningar samt komfort i stadsmiljön med avseende på temperatur, vind och sol/skugga. Under kommande planprocess kommer inriktningen detaljeras ytterligare i samråd med fastighetsägaren. Då projektet omfattar en stor del av Sickla behöver det framtida mikroklimatet studeras. Sådan utredning ska vid behov kunna påverka planförslaget för att uppnå goda vistelsekvaliteter och boendemiljöer i den färdiga miljön.

4 Förutsättningar

4.1 Område och avgränsningar

Projektområdet ligger i Sickla, på den västra delen av Sicklaön, norr om Järlaleden/väg 260, väster om Planiavägen, söder om Saltsjöbanan och öster om Smedjegatan, och omfattar en yta om cirka 7 hektar. Exakt avgränsning kommer bestämmas under projektets gång. Projektområdet berör del av fastigheten Sicklaön 83:22 som ägs av Sickla Industrifastigheter KB (helägt av Atrium Ljungberg AB). Även mindre delar av fastigheterna Sicklaön 115:1, 117:1 och 117:17 direkt öster om Planiavägen kan komma att beröras, även dessa fastigheter ägs av Atrium Ljungberg. Enligt preliminär avgränsning kan del av den kommunala fastigheten Sicklaön 40:12 (Planiavägen) ingå.

Marken är relativt flack och huvuddelen av området ligger på cirka +11.5 meters höjd, vissa nivåskillnader finns i öster ned till Planiavägen och i söder mot Järlaleden. Till följd av den historiska användningen som industriområde finns konstaterade markföroreningar i området, vilket ska inventeras och hanteras i projektet. Projektområdet består i princip enbart av asfaltytor och byggnader, och är därmed helt hårdgjort bortsett från ett fåtal träd och några mindre slänter och planteringsytor.

De tre stora befintliga före detta verkstadshallarna samt panncentral med skorsten är från industriepoken. Panncentralen är äldst, följt av den mellersta verkstadshallen och den något yngre västra hallen. Den östra verkstadshallen som idag inrymmer ICA-butik är den mest

sentida. I områdets sydvästra del finns en modernare glasbyggnad i två våningar som är uppförd omkring år 2005.

Bil-, cykel-, gång-, och kollektivtrafik angör till Sickla köp kvarter från de omgivande huvudstråken Värmdövägen, Sickla industriväg, Järlaleden och Planiavägen, samt från Saltsjöbanan och Tvärbanan. Dock saknas ännu den väganslutning mellan Planiavägen och Värmdövägen som planeras i och med Saltsjöbanans upphöjning och som skulle påverka projektområdets trafikförhållanden påtagligt. Biltrafik och leveranser till själva projektområdet sker via två östliga infarter från Planiavägen och en sydvästlig infart från Gillerondellen. Körvägar för angöring och parkering inom Sickla köp kvarter utgörs av ett internt privatägt gatunät på kvartersmark, därmed är drift och underhåll en privat angelägenhet och allmänhetens tillgång till området är inte långsiktigt säkrad genom allmän plats. Bil- och cykelparkering sker i huvudsak utomhus i markplan, ett parkeringsgarage i ett plan med parkering på taket finns dock vid Planiavägen. Flera stora parkeringsanläggningar finns direkt utanför området och är en del i områdets helhetslösning för bilparkering.

Projektområdet är anslutet till allmänt vatten-, spillvatten- och dagvattennät. Områdets enskilda ledningar är dock omfattande och anslutningarna till det allmänna nätet sker i ett fåtal punkter. Elnätet inom området ägs av Nacka Energi, markområden och utrymmen för ledningar och nätstationer är upplåtna med ledningsrätt.

Den pågående markanvändningen är centrumändamål, till största delen av handelskaraktär, vilket även stämmer överens med gällande detaljplan som anger ”område för centrumändamål exempelvis för kultur, kontor, hantverk, butik, restaurang, utbildning m.m.”. Gällande detaljplans genomförandetid har gått ut.

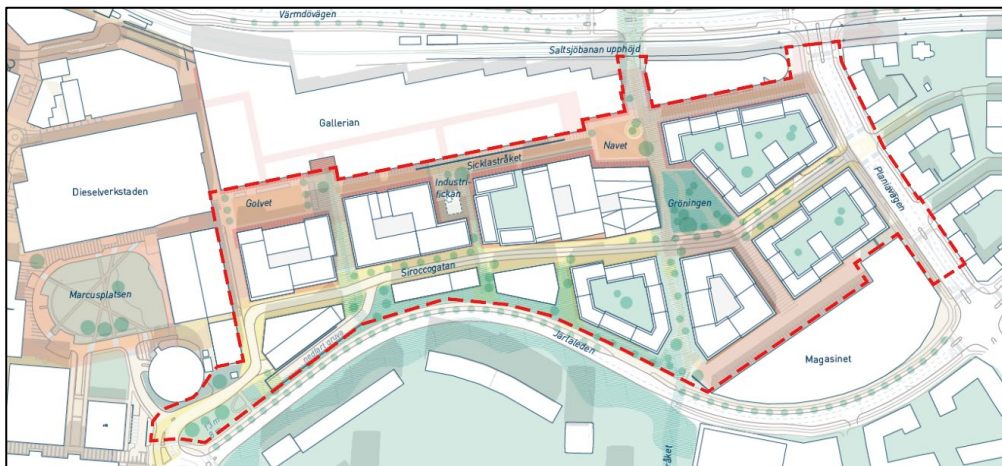


Karta som visar ett flygfoto med preliminärt projektområde.

4.2 Bakgrund och initiering

Under 2019 har Atrium Ljungberg och Gehl Architects bjudit in till en initieringsprocess där representanter för kommunen har deltagit. Under initieringen utarbetades ett förslag till vision för områdets framtid. Deltagarna har bidragit med lokalkännedom och professionell expertis, studerat referensprojekt och bland annat diskuterat Sicklas framtid från ett lokalt och regionalt perspektiv. Kommunen och Atrium Ljungberg har bland annat haft en gemensam övergripande framtidsbild av Sickla som en blandad och levande stadsdel som

även är en regional nod för arbetsplatser. Under initieringsarbetet har Gehl Architects bland annat bidragit med kunskap, arbetssätt och metoder om hur en hög exploateringsgrad kan förenas med målsättningar om en attraktiv stadsmiljö och en mänsklig skala, frågor som Gehl Architects är inriktade på. Fokus har varit på att hitta en tidig vision för bebyggelse och platser i en stadsdel där många arbetsplatser kan kombineras med boende. Andra viktiga delar har varit stadens flöden och liv, stadsrum och stråk, bebyggelse med olika funktioner, aktiva bottenvåningar och gestaltning. I den föreslagna bebyggelsestrukturen förutsätts att parkeringsbehovet löses i garage i källarplan. Sådant garage avses utgöra en eller ett fåtal enheter som binder samman flera kvarter.



Strukturskiss från initieringsprocessen. Röd gräns är preliminärt projektområde.

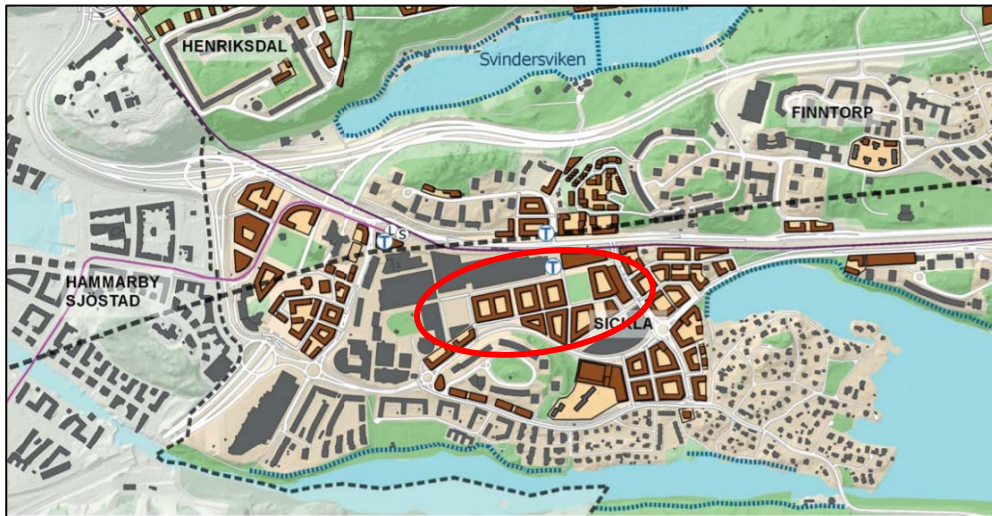
Bild: Gehl Architects

4.3 Planförutsättningar - statliga, regionala och kommunala

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF 2050, redovisar Sicklaområdet som en del av den centrala regionkärnan. För Sicklaområdet visas även flera viktiga infrastrukturåtgärningar bland annat, Tvärbanan, Saltsjöbanan, Södra länken och väg 260 (Järlaleden och Ältavägen), samt den planerade tunnelbanan till Nacka och Östlig förbindelse. Av dessa ligger väg 260 i angränsning till projektområdet. För Östlig förbindelse, som är en planerad trafikled öster om Stockholms innerstad, har Trafikverket ett pågående arbete med precisering av riksintresset. Preliminärt kommer delar av detta riksintresse lokaliseras inom projektområdet.

Enligt Nacka kommuns översiktsplan Hållbar framtid i Nacka, från 2018, ligger projektområdet inom område för tät stadsbebyggelse. Tät stadsbebyggelse beskrivs som bebyggelse med sådana funktioner som är typiska för en blandad stad, det vill säga bostäder, handel, kontor, skolor och förskolor; lokaler för kulturella ändamål, lokaler för vård, anläggningar för idrott och rekreation samt andra verksamheter som inte innebär betydande störning. Översiktsplanen nämner att strukturplanen för Nacka stad anger 5-6 våningar som en lämplig huvudsaklig bebyggelsehöjd.

Nacka kommun har tagit fram en utvecklad strukturplan för Nacka stad som ska vara en övergripande sammanställning av pågående och framtida stadsbyggnadsprojekt inom Nacka stad. I den utvecklade strukturplanen, version från november 2016, visas schablonmässig bebyggelse inom projektområdet.



Utsnitt från utvecklad strukturplan för Nacka stad, med projektområdet i bildens mitt.

Projektområdets östra del, Planiavägen, ingår i detaljplaneprogram för Planiaområdet som antogs av kommunstyrelsen 2016. Detaljplaneprogrammets inriktning om att Planiavägen ska byggas om till en stadsgata med gatuträd och gång- och cykelbanor samt kompletteras med omgivande bebyggelse är fortsatt aktuell, genomförandet behöver dock studeras vidare. I programmet för Planiaområdet visas även hur Planiavägen kan förlängas norrut fram till Värmdövägen. Stadsbyggnadsprojektet Tryckluftsfabriken bedöms vara i linje med antaget detaljplaneprogram.

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

5 Utförande

5.1 Detaljplan

Projektets inriktning är att hela projektområdet ska planläggas, i en eller flera detaljplaner. Med den preliminära avgränsningen kommer planområdet angränsa till, eller ligga i närheten av, områden för de uppstartade stadsbyggnadsprojekten Traversen, Sodafabriken, Saltsjöbanans upphöjning, Värmdövägen, Tunnelbaneprojektet och Sydvästra Plania.

Planprocessen ska bedrivas med utökat planförfarande eftersom detaljplanen i detta tidiga skede bedöms vara av betydande intresse för allmänheten och även i övrigt av stor betydelse. En preliminär bedömning är att genomförandet av detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En fördjupande undersökning om betydande miljöpåverkan kommer dock genomföras i planprocessens inledande skede.

5.1.1 Indelning mellan allmän plats och kvartersmark

I gällande detaljplaner anges att i princip hela projektområdet är kvartersmark (DP 451), bortsett från Planiavägen som är allmän plats gata (DP 238). Kvartersgatorna inom Sickla köp kvarter är planlagda som mark som inte får bebyggas. Det är ett enskilt intresse att

fastighetsägaren kan behålla den rådighet som finns idag över den yttre miljöns utformning och skötsel. Samtidigt är det ett allmänt intresse att vissa funktioner och stråk säkerställs långsiktigt som allmän plats, exempelvis stråk som leder till planerade tunnelbanestationer och andra funktioner av intresse för allmänheten. De stråk och platser som bedöms vara av störst intresse för allmänheten illustreras med blå markeringar i bilden nedan. Slutlig avvägning och gränsdragningar sker inom ramen för detaljplanarbetet där både allmänna och enskilda intressen ska beaktas. Utformning av parkeringsgarage, och hur ett sådant garage hänger samman, blir en av flera faktorer som påverkar möjliga gränsdragningar mellan allmän plats och kvartersmark.



Strukturskiss från initieringsarbetet. Stråk och platser med störst betydelse för allmänheten illustreras med blå markeringar.

5.1.2 Viktiga frågor under planarbetet

Inom ramen för detaljplanarbetet kommer flera frågor behandlas inför ställningstagande om lämplig markanvändning och utformning. Vissa frågeställningar är redan kända medan andra frågor kan komma att uppmärksammas under arbetet. Nedan följer en lista med några av de huvudsakliga frågeställningarna som ska hanteras under detaljplaneprocessen.

- Stadsmiljöfrågor: Sammanhang med omgivande områden/stadsdelar, kulturmiljövärden, offentliga stråk och platsers storlek, läge och kvalitet, gestaltungsprinciper och övergripande karaktär för bebyggelse, stadsbild, exploateringsgrad, antal våningar, omgivningspåverkan och parkeringsprinciper med mera.
- Intresseavvägningar: Omgivningspåverkan, barnperspektivet, närboende och Nackabor, utvecklingsintresse, bevarandointresse, exploateringsintresse, riksintressen.
- Miljöfrågor: Markföroreningar, buller, hantering och rening av dagvatten, uppfyllande av miljökvalitetsnormer för vatten och luftkvalitet samt allmän omgivningspåverkan.

- Tekniska frågor: Ledningssystem, trafikföringsfrågor, parkering för bil och cykel, kollektivtrafik, tillgänglighet, risker med eventuella transporter av farligt gods, principer för tekniskt genomförande, utbyggnadsordning med mera.
- Ägande- och fastighetsrättsliga frågor: Avgränsningar mellan allmän plats och kvartersmark, markreglering, långsiktigt lämpliga fastigheter, eventuella nya och befintliga gemensamhetsanläggningar och rättigheter/servitut med mera.

5.2 Markägoförhållanden

Utifrån preliminär avgränsning utgörs den huvudsakliga delen av projektområdet av del av den stora fastigheten Sicklaön 83:22. Mindre delar av fastigheterna Sicklaön 115:1, 117:1 och 117:17, öster om Planiavägen, kan också komma att beröras. Dessa fyra fastigheter är privatägda och ägs av en och samma fastighetsägare. Fastighetsägaren äger även stora delar av de omkringliggande markområdena öst, väst och norr om projektområdet. Idag finns pågående lantmäteriförrättningar för att stycka av delar av Sicklaön 83:22 till, ur ett fastighetsägarperspektiv, mer rationella enheter. Preliminärt omfattas del av Planiavägen i projektet, därmed berörs även del av den kommunala fastigheten Sicklaön 40:12.

Framtida fastighetsindelning kan komma att se annorlunda ut än idag. Uppdelning till mindre fastigheter är sannolikt för att skapa fungerande förvaltningsenheter och med hänsyn till olika användningar. Befintlig fastighetsägare avser dock behålla ett sammanhängande ägande. På lång sikt finns dock inget som hindrar att ägandet delas upp på flera aktörer.

5.3 Utbyggnad

Projektområdet har idag en karaktär av handelsplats, och eftersom ägarstrukturen har sitt ursprung i ett samlat privat markägande finns det i dagsläget varken någon allmän plats eller kommunägd mark i området, bortsett från Planiavägen. De delar av området som planläggs för kvartersmark för enskilt ändamål kommer kvarstå som privatägda områden, här ansvarar fastighetsägaren för utbyggnad. I de delar som planläggs som allmän plats kommer antingen kommunen bygga ut allmänna anläggningar, alternativt ta över anläggningarna efter utbyggnad.

5.4 Konsekvenser för fastighetsägare och boende

Projektet syftar bland annat till att utveckla Sicklaområdet med arbetsplatser, bostäder, handel, service och offentliga rum vilket är i linje med kommunens och fastighetsägarens huvudsakliga planeringsinriktning. Från dessa perspektiv innebär projektet stora positiva konsekvenser. Ett ökat utbud av arbetsplatser och service samt bättre sammankopplade stadsrum kan ses som en positiv konsekvens även för närområdet och hela Nacka. Beroende på slutlig utformning av detaljplanen kan delar av fastigheten Sicklaön 83:22 komma att beröras av allmän plats vilket i så fall medför efterföljande fastighetsregleringar.

Utöver de positiva konsekvenserna för närliggande fastigheter och boende kommer det även uppstå ett antal övriga konsekvenser som är svårare att värdera i positivt och negativt. Sett från den närliggande bebyggelsen på Atlasvägen, Alphyddan, samt från delar av Finntorp och Nysätra, kan utblickar mot projektområdet komma att påverkas i och med tillkommande bebyggelse som är högre än befintlig bebyggelse. Sett från Atlasvägen, som är de bostäder som ligger närmast projektområdet, kan tillkommande bebyggelse likväl betraktas som positivt då det ersätter stora områden med markparkering. Påverkan på

dagsljusförhållanden för omgivningen bedöms i initialt skede vara begränsad, både med tanke på väderstreck och omgivningens höjdskillnader.

I detta tidiga skede är det för tidigt att säga om eller hur exempelvis trafik, gångstråk och busshållplatser kommer att påverkas. Störningar och tillfälliga trafikomledningar kan dock förväntas under utbyggnadsskedet, även om det i dagsläget inte kan sägas var eller hur sådana åtgärder kan krävas. Under byggtid kan det även förväntas störningar i form av buller, byggtrafik och damm från markarbeten vilket är negativt för omgivningen.

5.5 Konsekvenser för barn

I inledningen av ett stadsbyggnadsprojekt, innan ett förslag har tagit form, är det svårt att bedöma konsekvenserna för barn och ungdomar. På övergripande nivå bedöms det finnas förutsättningar för projektet att bidra positivt för barn och ungdomar. Bland annat eftersom nuvarande hårdgjorda parkeringsytor föreslås ersättas av garageplatser och ett tydligare gångstråk planeras i riktning mot Sickla skola. Fler bostäder i närhet till kollektivtrafik och väl utformade stadsrum är exempel på sådant som bra för alla, inte minst barn och unga. En blandning av bostäder och verksamheter ger förutsättningar för att stadsmiljön befolkas under olika tider på dygnet vilket kan bidra till en upplevelse av ökad trygghet. En av flera viktiga frågor under vidare arbete är på vilket sätt en förskola ska integreras i området på ett sätt som tillgodoser barnens behov och rättigheter sett till lekmiljö, närmiljö, trafiksäkerhet.

5.6 Konsten att skapa stad

Invånare och andra som verkar i området ska kunna vara delaktiga när vi tillsammans utvecklar området. Med kommunikationsinsatser och andra aktiviteter vill kommunen uppmuntra engagemang, nyfikenhet och medskapande under projektets gång. Syftet är att skapa en attraktiv och levande plats där människor trivs och mår bra, både under byggtiden och när det är färdigbyggt. Kommunen arbetar också aktivt och medvetet med konst, kultur och konstnärlig kompetens som verktyg och resurser i stadsutvecklingens olika faser under namnet Konsten att skapa stad, och sådana aktiviteter planeras genomföras inom ramen för detta stadsbyggnadsprojekt.

6 Tidplan

Detaljplanprocessen förväntas enligt en schablonuppskattning för planläggning i Nacka stad ta tre år. Utifrån det förarbete som har gjorts i projektet finns förutsättningar för en snabbare planprocess om 2,5 år vilket skulle innebära ett antagande av detaljplanen under fjärde kvartalet 2023. En mer detaljerad tidplan tas fram i inledningen av projektet. Efter antagande finns risk för överklagande. Med tanke på det stora planområdet och de komplexa genomförandefrågor som behöver studeras kan det uppstå behov av att dela upp området i mindre detaljplaner efter samråd. I ett sådant läge behöver tidplanen ses över och uppdateras för respektive del.

Utbyggnaden inom området förutsätts ske etappvis med en första produktionsstart inom områdets västra del när detaljplanen har vunnit laga kraft. Produktionsstart inom den östra delen av projektområdet bedöms tidigast vara möjlig 2028. En mer detaljerad tidplan kommer att tas fram i samråd mellan fastighetsägaren och kommunens genomförandeplanering under arbetets gång. Projektavslut med slutrapportering beräknas ske under 2035.

7 Ekonomi

Detaljplanens framtagande och dess genomförande ska bekostas av fastighetsägaren. Detaljplaneavtal som reglerar kostnader för planarbetet kommer att tecknas mellan Nacka kommun och fastighetsägaren Sickla Industrifastigheter KB. Enligt avtalet finansieras planläggningskostnaderna inklusive kommunens interna administrativa kostnader av fastighetsägaren. Kostnaderna för detaljplaneläggningen, inklusive den plansamordning som behövs, har i detta tidiga skede uppskattats till cirka 9,4 mnkr.

För genomförande av detaljplanen ska en principöverenskommelse och senare ett exploateringsavtal tecknas. Avtalen ska reglera ansvarsfördelning och ekonomiska förutsättningar för detaljplanarbetet och det framtida genomförandet. En förutsättning i principöverenskommelse och exploateringsavtal ska vara att fastighetsägen ska svara för samtliga utrednings- och projekteringskostnader gällande anläggningar på allmän plats samt att fastighetsägaren ska ersätta kommunens kostnader under planarbetet. Principerna för parternas åtagande vid genomförandet ska vara att fastighetsägaren bekostar samtliga bygg- och anläggningsåtgärder som är hänförliga till exploateringen, både allmänna anläggningar och bebyggelse inom kvartersmark. Fastighetsägaren ska även erlagga ersättning för allmänna anläggningar utanför projektområdet. Utöver detta ska medfinansiering erläggas för tunnelbanans utbyggnad och Saltsjöbanans upphöjning.

7.1 Budget

Det inledande arbetet har finansierats genom medel för projekt i tidigt skede. Hela den budget som tilldelats vid projektdirektiv är upparbetad och ny budget för detaljplaneskedet söks i samband med beslut om start-PM.

7.2 Projektkalkyl

En projektkalkyl har inte tagits fram i detta skede eftersom omfattning och innehåll av allmän plats inte är klarlagd. Projektet förväntas dock vara kostnadsneutralt för kommunen eftersom fastighetsägaren ska bekosta detaljplanarbetet samt utbyggnad av allmän plats inom detaljplaneområdet samt erlagga bidrag till infrastruktur utanför området.

7.3 Driftskostnader för allmänna anläggningar

Projektet förväntas ge en ökning av kommunens drift- och underhållskostnader till följd av utbyggnad av allmänna anläggningar. Projektet kommer även generera kapitaltjänstkostnader till följd av utbyggnad av allmän plats. Drift- och underhållskostnader för allmän plats behöver studeras och preciseras vidare under fortsatt arbete eftersom innehåll i och omfattning av allmänna anläggningar ännu inte klarlagts i detta tidiga skede. Projektområdet avses utvecklas till en tät stadsmiljö vilket generellt sett innebär högre nyttjandegrad och därmed högre driftskostnader än perifera områden. Även detaljutformning av allmän plats påverkar driftskostnaderna vilket ska beaktas under det fortsatta arbetet.

8 Risker

Projektet rymmer ett flertal risker som kan påverka detaljplanens innehåll, dess tidplan och genomförande. Några av de risker som har identifierats i detta tidiga skede finns i tabellen

nedan. Arbete kommer att ske löpande under projektets gång för att identifiera risker och om riskerna förändrats.

		Risk	Konsekvens	Åtgärd
●	Tid	Riksintresse Östlig förbindelse prioriteras framför bebyggelseutvecklingen	Detaljplaneförslaget omarbetas	Tät dialog mellan berörda aktörer
●	Ekonomi	Exploateringsersättningen blir lägre än förväntat	Projektet bidrar inte till stadsbyggnadsekonomi i balans	Löpande prognosarbete genomförs
●	Produkt	Ändrade förutsättningar i omgivande infrastruktur och Saltsjöbanans upphöjning	Möjligheterna till sammanhängande stadsdel enligt utvecklad strukturplan påverkas.	Sker utanför projektet. Informationsflöden säkerställs.

Tabellen ovan redovisar de viktigaste riskerna som identifierats hittills i projektet.

9 Kommunikation

Projektets kommunikation inklusive aktiviteter planeras och samordnas med övriga insatser i Sickla och Nacka. Projektet kommer ha en projektwebbsida på Nacka.se under avsnittet *Sickla*, i likhet med andra stadsbyggnadsprojekt. På webbplatsen kommer aktuell information, kontaktuppgifter och handlingar publiceras under projektets gång så intresserade kan följa vad som händer.

10 Rapportering

10.1 Avslut och överlämnande

När utbyggnad av allmän plats är slutförd ska en slut- och övertagandebesiktning utföras. Därefter kan kommunens enhet för offentlig utemiljö ta över och sköta de kommunala anläggningarna. Det formella projektavslutet består av en slutrapport som behandlas av kommunstyrelsen för godkännande.

Peter Granström
Exploateringschef

Susanne Werlinder
Planchef

Hanna Flygt
Projektledare

Jerk Allvar
Planarkitekt