

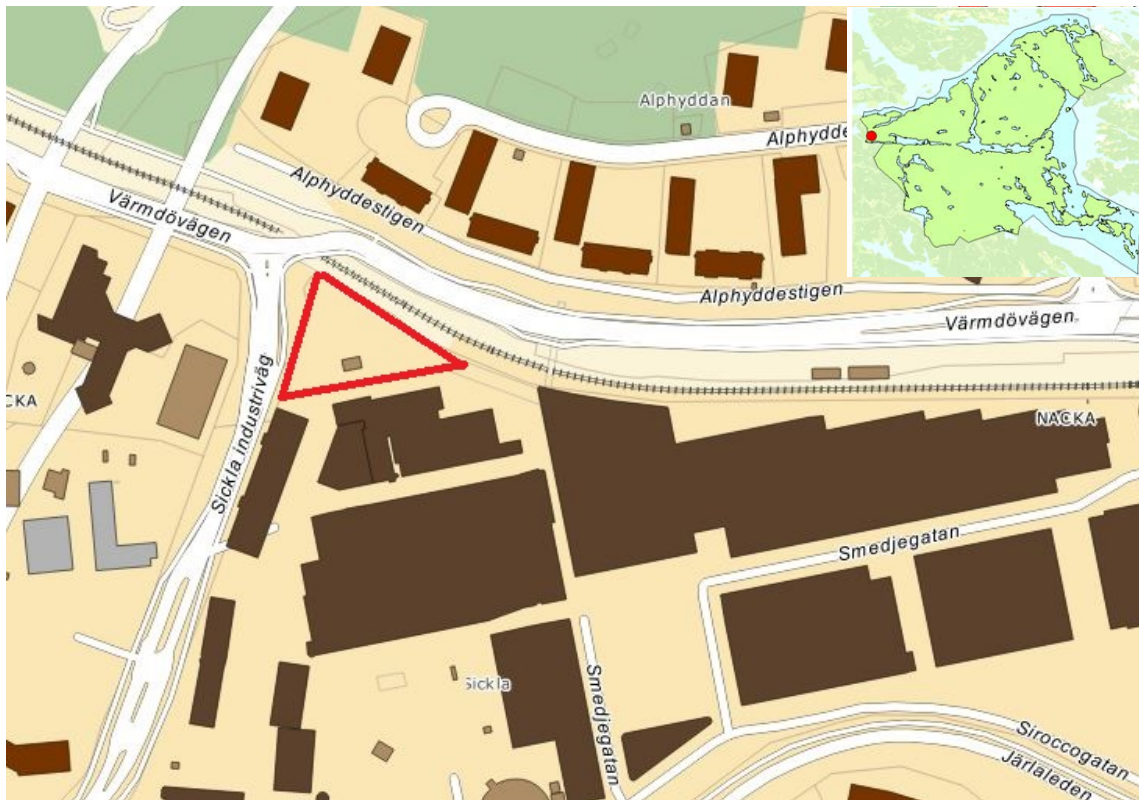
2018-04-18

STARTPROMEMORIA Sickla stationshus

Dnr KFKS 2017/891
Dnr KFKS 2018/397
Projekt 93101067
Standardförfarande
Nacka stad
Ingår i tunnelbaneavtalet

Sickla stationshus

Stadsbyggnadsprojekt för Sickla stationshus,
Del av fastigheten Sicklaön 83:22, Sickla industriväg, i kommundelen Sickla, Nacka
kommun



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

I Sammanfattning

Nacka stad kallas det nya, täta och blandade området som skapas på västra Sicklaön där projektet ingår. För Nacka stad finns en strukturplan. Enligt kommunstyrelsens beslut i juni 2015 ska denna vara en utgångspunkt för den fortsatta planeringen av Nacka stad. Till grund för stadsutvecklingen ligger också den stadsbyggnadsstrategi benämnd ”Fundamenta” som antogs av kommunstyrelsen i mars 2015.

Fastighetsägaren Atrium Ljungberg AB har ansökt om planbesked för att kunna uppföra en högre byggnad om 20–23 våningar, gällande detaljplan medger en totalhöjd på +38,5 vilket innebär 4–5 våningar. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden lämnade 2017-08-30 ett positivt planbesked att pröva byggnaden i en planprocess.

Projektets övergripande syfte är att möjliggöra en ny, hög, väl gestaltad byggnad för kontor, hotell och centrumändamål med utrymme för tunnelbaneändamål (tunnelbaneentré, vänthall och andra funktioner). Byggnaden ska bidra till att platsen blir en attraktiv och ändamålsenlig bytespunkt för kollektivtrafik; tunnelbana, Saltsjöbanan, Tvärbanan och bussar.

Projektets mål är att tillskapa utökad byggrätt på höjden med utgångspunkt i kommunens dokument ”Förhållningssätt till höga hus i Nacka stad”. Höjden ska studeras tillsammans med övrig planerad bebyggelse i närområdet. Som princip gäller att bebyggelse som överstiger 16 normalvåningar alltid ska föregås av parallella uppdrag eller arkitekttävling. I detta fall kommer ett parallellt uppdrag att hållas inom ramen för planarbetet.

Ett ytterligare mål är att pröva en blandning av verksamheter. I gällande detaljplan möjliggörs verksamheter genom centrumändamål. Den nya detaljplanen ska möjliggöra för verksamheter samt ytor för tunnelbaneändamål. Det är önskvärt med en funktionsblandning och stor vikt kommer läggas vid användningen av de nedre våningsplanen för att skapa en levande och attraktiv stadsmiljö.

Planområdet för aktuell detaljplan överlappar planområdet för tunnelbanan och dess västra stationsentré för Sickla station, där planarbetet för närvarande pågår. Detaljplan för tunnelbanan avses antas kvartal 3 år 2018. En detaljplan för Sickla stationshus kan inte antas innan tunnelbanedetaljplanen vinner laga kraft. Orsaken är att projektet omfattar samma område som detaljplanen för tunnelbanan. Denna detaljplan ska samordnas med planarbetet för och utbyggnaden av tunnelbanan.

2 Syfte och mål

2.1 Projektets Syfte

Projektets övergripande syfte är att

- möjliggöra en ny, hög, väl gestaltad byggnad, av hög arkitektonisk kvalitet och med god helhetsverkan för stadsmiljön, för tunnelbaneändamål, centrumändamål, hotell och kontor.
- bidra till att platsen blir en attraktiv och ändamålsenlig bytespunkt för kollektivtrafik; tunnelbana, Saltsjöbana, Tvärbana och bussar.

2.2 Projektets Mål

Projektets mål är:

- Att ta fram en ny detaljplan
- Skapa möjlighet för en ny hög byggnad av hög arkitektonisk kvalitet. Höjden ska studeras tillsammans med övrig planerad bebyggelse i närområdet.
- Pröva en blandning av verksamheter för att bidra till en mer levande stadsmiljö. Verksamheterna ska utgöras av centrumändamål (service, handel, kontor och hotell) samt ytor för tunnelbaneändamål.
- Genomföra markregleringar mellan kommunen och exploatören i enlighet med tidigare upprättat exploateringsavtal.

Nacka kommun har tagit fram riktlinjer för hållbart byggande som beslutades av miljö- och stadsbyggnadsnämnden i november 2012. Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggnad och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden. För det här stadsbyggnadsprojektet har följande målområden valts ut som prioriterade:

- Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser
Projektområdet inbegriper en av Sicklas nya tunnelbaneuppgångar och kommer bli en del av en tätare stad. Att möjliggöra nya verksamheter med plats för kreativa lokaler i gatuplan bidrar till att skapa en mer levande stad.
- Effektiv mark- och resursanvändning
Projektet innebär en relativt hög exploatering där många arbetsplatser och tillfälliga boende (hotellgäster) ryms på en liten yta, vilket i sin tur medför ett effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur. Att ytan, som ändå tas i anspråk för tunnelbaneuppgång, dessutom används för andra syften bidrar till ett effektivt marknyttjande.
- Energieffektivt och sunt byggande
Fastighetsägarens målsättning är att byggnaden ska uppfylla kraven enligt miljöcertifieringssystemet BREEAM.

- Hållbart resande

Projektet avser att möjliggöra nya verksamheter i ett kollektivtrafiknära läge vilket underlättar för ett hållbart resande med tunnelbana, Saltsjöbana, Tvärbanan eller buss. Möjligheten till cykelparkering studeras under det fortsatta planarbetet. Projektet ska säkerställa framkomlighet och tillgänglighet under hela byggtiden för resenärer med Tvärbanan, Saltsjöbanan, bussar samt fotgängare och cyklister.

2.3 Projektets bakgrund & behov

Projektet berör del av fastigheten Sicklaön 83:22. Området som fastigheten ligger inom är en del av samordningsprojektet Sickla-Planian som i sin tur är en del av Nacka stad. Nacka stad är namnet på det nya, täta och blandade området som växer fram på västra Sicklaön. Här ska 13 500 nya bostäder och 10 000 nya arbetsplatser tillkomma fram till 2030 utmed den planerade tunnelbanelinjen.

Detta projekt bidrar framförallt till en uppgång (med biljetthall och vänthall) för den nya tunnelbanan, som har en hållplats i Sickla, men även till fler verksamhetslokaler och arbetsplatser samt till en väl gestaltad och intressant stadsmiljö.

Det mycket goda kollektivtrafikläget medför att fastigheten kan lämpa sig för bebyggelse av kontor och service samt hotell för att stadsdelen ska vara levande större delen av dygnet. På grund av bullersituationen och de krav den ställer på byggnadens utformning har fastighetsägaren inte för avsikt att utveckla bostäder på platsen. Förutom entré till kollektivtrafiken är det även av vikt att bottenvåningen innehåller verksamheter som vänder sig utåt för allmänheten.

För fastigheten gäller detaljplan DP 564 med genomförandetid till 2020-03-27.

Den gällande planen togs fram för att möjliggöra förlängningen av Tvärbanan från Sickla udde till den nya hållplatsen Sickla station och medger utöver detta en byggrätt för centrumändamål om cirka 4–5 våningar. Byggrätten i gällande plan är lika stor som den tidigare detaljplanen dock med justerat läge. Det är först genom detta projekt som byggrätten avses utökas.

Planområdet överlappar planområdet för tunnelbanan och dess västra stationsentré för Sickla station, där planarbetet för närvarande pågår. Detaljplan för tunnelbanan avses antas kvartal 3 år 2018. En detaljplan för Sickla stationshus kan inte antas innan tunnelbanedetaljplanen vinner laga kraft. Orsaken är att projektet omfattar samma område som detaljplanen för tunnelbanan. Detaljplanen för Sicklastationshus kommer att släcka ut motsvarande område i detaljplanen för tunnelbanan men överta de planbestämmelser som är relevanta i den, så att erforderligt planstöd för tunnelbanan kvarstår. Detaljplanen för Sickla stationshus ska samordnas med planarbetet för och utbyggnaden av tunnelbanan.

Förhållningssätt till höga hus i Nacka stad

Kommunstyrelsen antog 2016 dokumentet ”Förhållningssätt till höga hus i Nacka stad”. Syftet med dokumentet är att bidra till ett genomtänkt förhållningssätt till om och i så fall var och hur högre bebyggelse är lämplig att pröva inom Nacka stad. Den aktuella platsen ligger utmed Värmdövägen i Sickla, där högre hus bedöms kunna förstärka stråket och markera noderna vid tunnelbanans framtida uppgångar. Med högt hus menas i detta avseende generellt 12–16 normalvåningar. Högre hus än så (upp till 30 våningar) föranleder arkitekttävling eller parallella uppdrag och föreslås prövas vid entréerna till Nacka stad: Klinten, Skvaltån och Nacka C.



Karta från dokumentet Förhållningssätt till höga hus i Nacka stad

3 Förutsättningar

3.1 Fastighet/Område

Fastighetsägaren Atrium Ljungberg AB har uttryckt en önskan om att utveckla fastigheten, Sicklaön 83:22, med en högre byggnad än vad gällande detaljplan medger. Ett positivt planbesked gavs den 30 augusti 2017. Det område som avses är beläget i anslutning till Sickla industriväg, till Tvärbanans stationsläge för hållplats Sickla och Saltsjöbanans hållplats.



Utdrag ur Nacka kommuns strukturplan 2016. Grå byggnader visar var ny bebyggelse är planerad. Det aktuella området för Sickla stationshus är markerat med röd ring.

3.2 Projektområdets preliminära avgränsning/ läge

Området är cirka 3000 kvadratmeter och är en del av fastigheten Sicklaön 83:22 som omfattar hela Sickla köpvarter. Fastigheten Sicklaön 83:22 är cirka 16 hektar och innefattas bland annat av handel och parkeringar. Det område som startPM avser är beläget i anslutning till Sickla industriväg och till Tvärbanans och Saltsjöbanans stationsläge för hållplats Sickla, samt den kommande tunnelbaneuppgången för Sickla. På platsen finns idag inga byggnader, utan marken har använts som etableringsområde och byggarbetsplats i samband med utbyggnaden av Tvärbanans förlängning från Sickla Udde.

Planområdet planeras inrymma den framtida tunnelbanestationen Sicklas uppgång och entré. En stor del av bottenvåningen behöver därför inrymma funktioner kopplat till entrén. T-baneentréer planeras mot Saltsjöbanans och Tvärbanans plattformar i norr respektive mot Sickla industriväg i byggnadens sydvästra hörn.

3.3 Statliga och kommunala intressen samt kommunala planer

Regional utvecklingsplan

Landstingsfullmäktige antog i maj 2010 en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS 2010). Utvecklingsplanen bygger på visionen att Stockholmsregionen ska vara den mest attraktiva storstadsregionen i Europa att bo och leva i, och den ska vara lockande att besöka och investera i.

Här ska finnas gynnsamma förutsättningar för olika slags verksamheter. Västra Sicklaön är enligt RUF5 en del av den centrala regionkärnan. Tanken är att detta område kommer att utvecklas som en del av den regionala kärnan, och med en tydlig integration med kärnans södra del. Planeringen av västra Sicklaön syftar bland annat till att göra bebyggelsestrukturen tätare och mer variationsrik.

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.

Översiktsplan

Nackas gällande översiktsplan, ”Hållbar framtid i Nacka”, antogs 2012. Ett förslag till ny översiktsplan har tagits fram och var utställt för granskning under hösten 2017.

Den gällande översiktsplanen anger fyra stycken stadsbyggnadsstrategier. Två av dessa har direkt bäring på det aktuella projektet:

- Skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön.
- Kompletta transportsystem med tunnelbana till Nacka

Planområdet ingår i den del som är utpekad som ”förtättningsområde” i aktuell översiktsplan. Översiktsplanen lyfter fram fördelarna med en tät och blandad stad, vilket västra Sicklaön avses bli. Det aktuella projektet bidrar till att möjliggöra detta genom fler verksamheter och arbetsplatser samt tillgång till kollektivtrafik (vilket minskar bilberoendet och frigör yta för en mer tät stadsbild).

Planprogram

Området ingår inte i något detaljplaneprogram.

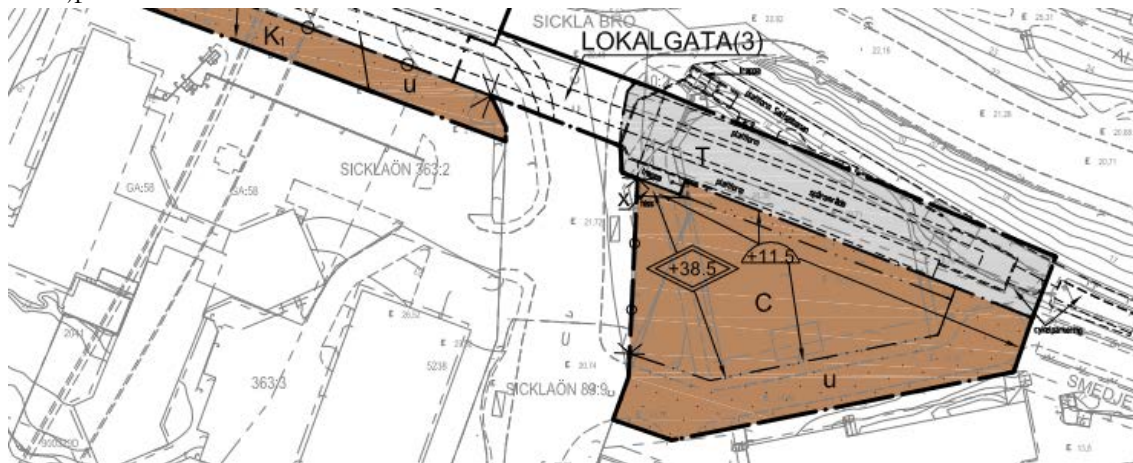
Övergripande styrdokument för Nacka stad

För Nacka stad finns en utvecklad strukturplan framtagen. Enligt kommunstyrelsens beslut i juni 2015 ska denna vara en utgångspunkt för den fortsatta planeringen av Nacka stad. Strukturplanen utgörs av en kontinuerlig process och den reviderades i november 2016 och ytterligare en revidering planeras under 2018. Strukturplanen medger att platsen utvecklas med bebyggelse för både verksamheter och bostäder. Till grund för stadsutvecklingen ligger också den stadsbyggnadsstrategi benämnd ”Fundamenta” som antogs av kommunstyrelsen i mars 2015.

Gällande detaljplan

För området gäller detaljplan DP 564. Detaljplanen togs fram för Tvärbanans förlängning till Sickla och inkluderar en byggnad för centrumändamål och omfattar en byggrätt om cirka

4–5 våningar. Planen har pågående genomförandetid fram till 2020-03-27. Det är samma yta som utgör byggrätt i gällande detaljplan som Atrium Ljungberg AB nu sökt planbesked för. Eftersom fastighetsägaren är den samma och den nya detaljplanen inte innebär några begränsningar i byggrätt eller funktion är bedömningen att det är möjligt att ta fram en ny detaljplan.



Gällande detaljplan DP 564

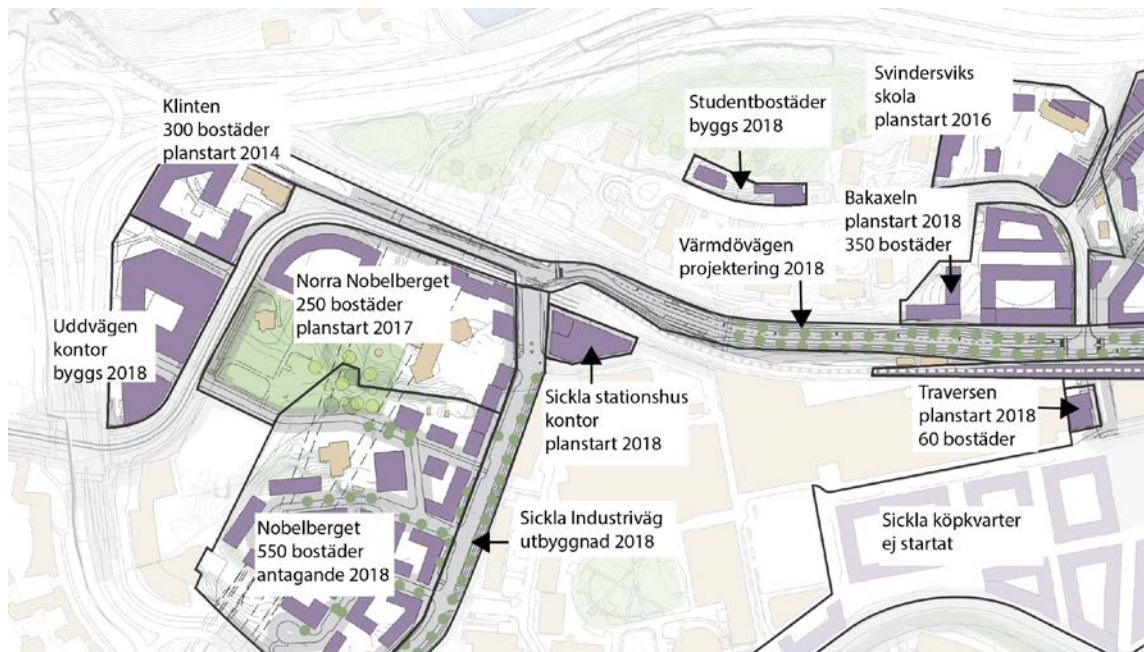
Tunnelbaneplanen

Planområdet överlappar planområdet för tunnelbanan och dess västra stationsentré för Sickla station, där planarbete för närvarande pågår. Detaljplan för tunnelbanan avses antas efter sommaren 2018. Karttekniskt innebär det att denna detaljplan kommer att släcka ut motsvarande område i detaljplanen för tunnelbanan men innehålla relevanta planbestämmelser så att erforderligt planstöd för tunnelbanan kvarstår. Denna detaljplan ska samordnas med planarbetet för tunnelbanan.

Närliggande projekt och samordningsbehov

- Utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka, med stationsuppgångar i området, är av stor vikt för projektområdets förutsättningar. Projekten måste samordnas under byggtiden.
- Pågående projekt för Saltsjöbanans upphöjning, där ett inriktningsbeslut är taget i kommunfullmäktige, behöver beaktas. Projektet kommer genom att minska Saltsjöbanans barriäreffekt skapa förutsättningar för en sammanhängande stadsmiljö i området, till förmån för planerad ny bebyggelse på båda sidor. Planarbete och projektering för Saltsjöbanans upphöjning pågår. Samordning med detta projekt är viktigt främst ur buller- och risksynpunkt, men också för att uppnå målet att koppla samman staden norr och söder om Saltsjöbanan och Värmdövägen.
- Sickla industriväg föreslås byggas om till stadsgata och längs stora delar av sträckan föreslås ny bostadsbebyggelse med entréer och lokaler i byggnadernas bottenvåningar.

- Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att utreda en östlig förbindelse, det vill säga en väg som knyter ihop Norra och Södra länken för att skapa en förbindelse för bil- och kollektivtrafik mellan Sickla och Värtahamnen. Sträckningen för vägförbindelsen är under utredning.
- Sickla stationshus är beläget nära flera ytterligare stadsbyggnadsprojekt som befinner sig i tidigt planskede, bland annat Norra Nobelberget, Klinten och Värmdövägen. Inom projekten Norra Nobelberget och Klinten planeras höga byggnader om 16 respektive 30 våningar. Höjden för den nya byggnaden Sickla stationshus bör studeras tillsammans med dessa andra närliggande höga byggnader. Samordning med närliggande pågående projekt är av stor vikt för en bra helhetsmiljö.
- I Smedjegatan ligger en huvudvattenledning som måste säkras under byggtiden. I detaljplanen kan det eventuellt bli aktuellt att ha en begränsning för schaktdjup då både tunnelbanan och VA-tunnel korsar planområdet.
- Med hänsyn till projekts begränsade yta och begränsningar till omgivande verksamheter och gator/spårområden, kommer etableringsytor vara en viktig fråga som bör utredas tidigt i projektet.



Utklipp från bebyggelseplanen, mars 2018. Den bebyggelse som planeras i närområdet förändras under planprocessens gång.

4 Om projektet

4.1 Delprojekt detaljplan

Markanvändning som avses att prövas i detaljplanen är tunnelbanestation, vänthall, handel, service och café/restaurang i en öppen bottenvåning. Högre upp i byggnaden prövas användningen kontor och hotell. Fastighetsägaren önskar uppföra en byggnad om ca 20–23 våningar.

Då projektområdet är beläget utanför detaljplaneprogrammet Planiaområdet är det av stor vikt att planläggning och gestaltning grundas i en djupare platsanalys och i Fundamenta – grunden för stadsbyggande i Nacka stad. Principer för placering och gestaltning ska redovisas i ett gestaltungsprogram. Då projektet berör en kulturhistorisk miljö med värden i byggnader och landskap behöver detta hanteras under planarbetets gång. Förorenad mark finns sannolikt på platsen. Marken måste därför undersökas och eventuellt saneras.

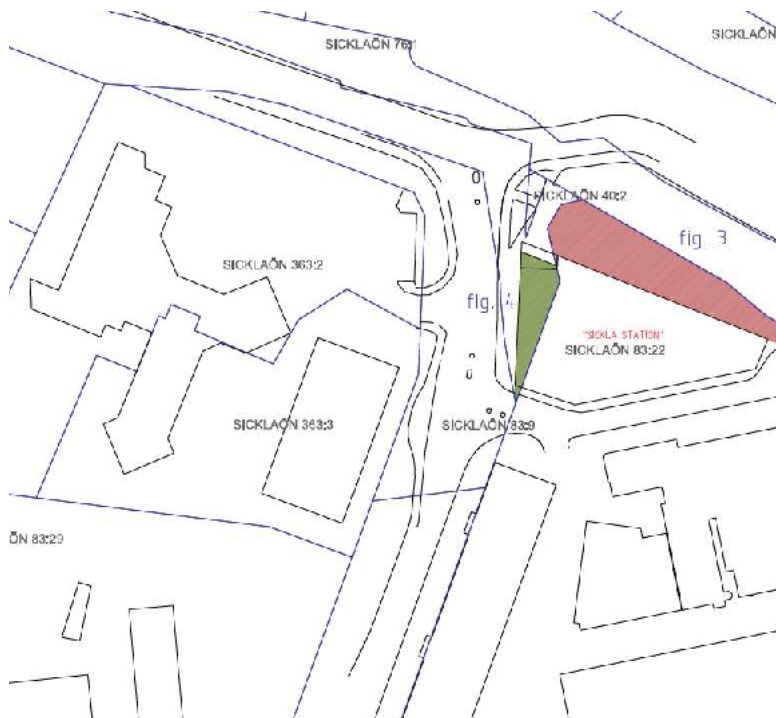
Frågor som gäller bland annat flyghinder (på grund av hög bebyggelse), dagvatten, risk, buller och vibrationer, trafik, mikroklimatfrågor så som sol, skugga samt vindpåverkan, geoteknik samt föroreningar kommer att utredas vidare under fortsatta planarbetet.

I enlighet med det politiskt förankrade dokumentet ”Förhållningssätt till höga hus” omfattar planarbetet ett parallellt uppdrag, då föreslagen byggnad är högre än 16 normalvåningar. Fyra arkitektkontor bjuds in och det vinnande förslaget avses ligga till grund för det fortsatta detaljplanearbetet.

Avsikten med det parallella uppdraget är att få fram förslag till en gestaltning och utveckling av fastigheten. Förslagen ska hålla en hög arkitektonisk kvalitet och genomförbarhet.

4.2 Markanvisning och markreglering

Ett mindre område med kommunal allmän platsmark inom fastigheten Sicklaön 40:12 ska överföras till Atrium Ljungberg AB:s fastighet Sicklaön 83:22 genom fastighetsreglering i enlighet med tidigare upprättat exploateringsavtal. Exploateringsavtalet undertecknades i samband med antagandet av den, för området, nu gällande detaljplanen, DP 564.



Utklipp från exploateringsavtal KFKS 2016/127–050. Den gröna figuren, fig 4, motsvarar ungefärligt läge på område som ska överföras till fastigheten Sicklaön 83:22. Rödmarkerat område, fig 3, överförs från fastigheten Sicklaön 83:22 till fastigheten Sicklaön 40:12.

I samband med att marken överförs från fastigheten Sicklaön 40:12 till fastigheten Sicklaön 83:22 kommer även servitut till förmån för kommunens fastighet Sicklaön 40:12 att bildas avseende trappa och hiss för allmän gångtrafik inom fastigheten Sicklaön 83:22.

4.3 Genomförande

Arbetet med grundläggning av ny bebyggelse kommer att påbörjas redan 2019, innan aktuell detaljplan vunnit laga kraft, vilket krävs för att tunnelbanan ska kunna hålla sin tidplan.

Åtgärden ryms inom gällande plan.

Utgångspunkten är att det inte kommer att finnas några allmänna anläggningar inom planområdet.

4.4 Kommunikation

Projektets samlade kommunikation ska samordnas med kommunikationen för Nacka stad och övriga insatser i Nacka.

4.5 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 samordningsprojektet Sickla-Plania.

5 Risker

Följande risker har identifierats för projektet:

- Om detaljplanen för tunnelbanan eller tunnelbanans genomförande försenas kan det innebära en försening för aktuellt projekt.
- Om detaljplanen överklagas innebär det en försening för projektet. Tunnelbanans entré och funktioner påverkas inte då de ryms inom gällande plan.
- Om projektet medför en gestaltning som visar sig ha en negativ inverkan på stadsbild, gatubild och mikroklimat (solinfall, skugg- och vindpåverkan) kan det kräva omarbetningar vilket kan innebära att tidplanen för detaljplanen fördröjs.

6 Ekonomi, vad kostar det?

Utgångspunkten är att samtliga kostnader hänförliga till exploateringen ska bekostas av exploatören, fastighetsägaren Atrium Ljungberg AB. Detaljplaneavtal ska upprättas mellan kommunen och fastighetsägaren Atrium Ljungberg AB innan planarbetet påbörjas. Detaljplaneavtalet reglerar planläggningskostnader inklusive kommunens interna administrativa arbete, dessa kostnader debiteras fastighetsägaren.

Det kan eventuellt bli aktuellt att upprätta ett ramavtal med exploatören för att tidigt i projektet fastställa till exempel vilka principer för kostnadsfördelning som ska gälla. Exploateringsavtal ska upprättas med exploatören inför planens antagande för att reglera ansvar och kostnader i projektet. Exploatören ska erlagga exploateringsersättning för utbyggnad av allmänna anläggningar samt medfinansiering för tunnelbaneutbyggnaden till Nacka.

Vid Tvärbanans utbyggnad ändrades befintlig detaljplan för att möjliggöra Tvärbanans fortsättning till Nacka. Detaljplanen, DP 564, vann laga kraft i mars 2015. I samband med det upprättades ett exploateringsavtal mellan kommunen och fastighetsägaren i vilket fastighetsägaren undantogs från medfinansiering för tunnelbaneutbyggnaden till Nacka för den aktuella byggrätten.

Fastighetsägaren kommer därför enbart att medfinansiera tunnelbaneutbyggnaden utifrån tillkommande bygggrätt som prövas i den nya detaljplanen (bygggrätten i befintlig detaljplan är undantagen medfinansieringen i enlighet med exploateringsavtal KFKS 2016/127–050).

En kalkyl kommer att tas fram senare i projektet när kostnaden för eventuella allmänna anläggningar inom projektet utretts närmare. Drift- och underhållskostnader för eventuella allmänna anläggningar kommer att belasta kommunens ekonomi. Utgångspunkten är att det inte kommer att finnas några allmänna anläggningar inom detaljplanens område.

7 Tidplan

Detaljplanering	2018–2020
Samråd	kv 1 år 2019
Granskning	kv 4 år 2019
Antagande	kv 4 år 2020

Grundläggning utifrån nu gällande detaljplan beräknas påbörjas 2019

Utbyggnad påbörjas när detaljplanen i detta stadsbyggnadsprojekt vunnit laga kraft

Utbyggnad 2019–2022

Christina Gerremo
Tillförordnad exploateringschef
Nacka stad

Angela Jonasson
Tillförordnad planchef

Elisabet Granbacka
Projektledare

Anna Hall
Planarkitekt