



KALLELSE

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott kallas till sammanträde

Dag Tisdagen den 28 oktober 2014
 Tid Kl. 09.00
 Plats Nacka stadshus, sammanträdesrummet Jelgava
 Ordförande Mats Gerdau
 Nämndsekreterare Liselotte Lexén

Föredragningslista

Nr	Ärende	Noteringar
1.	Val av justeringsman	
2.	Adjungering	
3.	Anmälningar	
4.	Delegationsbeslut	
	Stadsbyggnadsärenden	
5.	Detaljplaneprogram för Planiaområdet <i>Antagande</i> KFKS 2012/640-214 Återremitterat på KSSU 14/10-14 § 194	
6.	Alternativ till reningsbassäng i Kyrkviken <i>Politikerinitiativ av Sidney Holm (MP)</i> KFKS 2014/420-359 Återremitterat på KSSU 14/10-14 § 195	
7.	Tillägg till detaljplan 471 Älgö, tre parkeringsytor <i>Yttrande under samråd</i> KFKS 2013/4-251	
8.	Projektavslut Orminge 42:1, fd förskolan Rubinen, stadsbyggnadsprojekt 9422 KFKS 2011/374-214	
9.	Uppföljning av Tunnelbaneavtalet KFKS 2014/890-201	



Nr	Ärende	Noteringar
	Fastighetsärenden	
10.	Startbesked för byggnation av bullerplank och plantering av växter på Kyrkvikens förskola i västra Sickla KFKS 2014/875-040	Ronia Shakir
11.	Övriga frågor	

Kommunstyrelsen

Detaljplaneprogram för Planiaområdet på västra Sicklaön

Förslag till beslut

- Kommunstyrelsen antar detaljplaneprogrammet.
- Kommunstyrelsen delegerar till planchefen och mark- och exploateringschefen att, var för sig inom sina respektive ansvarsområden, starta kommande stadsbyggnadsprojekt förutsatt att de överensstämmer med antaget detaljplaneprogram för Planiaområdet.

Sammanfattning

Planiaområdet sträcker sig mellan Kyrkviken och Finntorp i öst, Sickla köpkvarter och Alphyddan i väst, Värmdöleden i norr och Nysätra i söder. Programområdet är en del av västra Sicklaön som enligt Nackas översiktsplan Hållbar framtid i Nacka (2012) ska utvecklas mot en tät stadsbebyggelse där arbetsplatser blandas med bostäder, service och handel.

Inom programområdet föreslås lokalisering av ny bebyggelse utifrån platsens förutsättningar och utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv. Förslaget till ny bebyggelse redovisar även principer för den tillkommande bebyggelsens placering, höjd och anpassning till befintliga förhållanden. Ny bebyggelse föreslås på det kuperade området mellan Finntorp och Alphyddan, området närmast norr om Värmdövägen, i kilen mellan Kyrkviken och Värmdövägen samt i anslutning till området runt Sickla skola och den nya sporthallen. Programmet möjliggör för ca 1800 nya bostäder samt kommunal service i form av skolor, förskolor samt handel och kontor.

Ett ramavtal planeras mellan fastighetsägaren Atrium Ljungberg AB och Nacka kommun om ekonomiska och praktiska förutsättningar för utbyggnad av allmänna anläggningar. Utgångspunkten är samtliga kostnader avseende allmänna anläggningar och övergripande infrastrukturåtgärder inom allmän plats ska bäras av tillkommande och omvandlad bebyggelse och fördelas i relation till exploateringsgrad. Programmet medför stora



exploateringskostnader för anläggningar som är av vikt för utvecklingen av hela programområdet. Upphöjningen av Saltsjöbanan är en sådan. Kostnadsfördelningen för posterna i kalkylen medför viss osäkerhet i detta tidiga skede varför kalkylen medför viss osäkerhet, men med i nuläget kända förutsättningar och med en andel hyresränter om 30 procent (av kommunens andel), ger kalkylen ett tydligt positivt nettoresultat.

Den 11 juni 2014, § 153, tillstyrkte miljö- och stadsbyggnadsnämnden detaljplaneprogrammet samt uttalade att det i de olika detaljplanerna ska ingå samrådsmaterial som redovisar alternativa lösningar för att skapa en långsiktigt hållbar dagvattensituation inom Planiaområdet, handelsområdet och Alphyddan/Finntorp. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott återremitterade ärendet den 7 oktober 2014, § 194, för att nämndens tilläggsuttalande skulle belysas. Projektet redovisar att dagvattenfrågan ska utredas vidare i kommande detaljplanearbeten.

Ärendet

Programområdet ligger på västra Sicklaön och avgränsas av Kyrkviken och Finntorp i öster, Sickla köpkvarter och Alphyddan i väster, Värmdöleden i norr och Nysätra i söder. Området är ett särpräglat verksamhetsområde omfattande kommunal service och mindre privata verksamheter inom kontor, lättare industri, handel med mera. Området omfattar endast ett fåtal bostäder. Stora områden domineras av trafikanläggningar, där ibland Saltsjöbanan, Värmdövägen och Järlaleden som skär igenom området i ostvästlig riktning. Planområdet omfattar också större grönytor, dels i norr och dels intill Kyrkviken.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden (MSN) beslutade 12 december 2012, § 352 att tillstyrka startpromemorian för detaljplaneprogrammet. Kommunstyrelsen antog den 11 februari 2013, § 44 Start- PM för detaljplaneprogrammet och gav därmed planenheten uppdraget att påbörja arbetet med att ta fram ett program för området. Planchefen beslutade, i enlighet med delegation från miljö- och stadsbyggnadsnämnden, att sända förslag till detaljplaneprogram på samråd. Information om programförslaget gavs i MSN i oktober 2013 och i kommunstyrelsen stadsutvecklingsutskott den 5 november 2013.

Programsamråd pågick under perioden 28 oktober-6 december 2013. Två öppna hus hölls på kvällstid i Diesleverkstadens entré, dit allmänhet och intresserade var välkomna. Totalt på de båda kvällarna uppskattades besöksantalet till ca 200 personer. Berörda fick träffa representanter för Nacka kommun samt Atrium Ljungberg.

Den 11 juni 2014, § 153, tillstyrkte miljö- och stadsbyggnadsnämnden att kommunstyrelsen antar detaljplaneprogrammet, samt att kommunstyrelsen delegerar till planchefen och mark- och exploateringschefen att starta kommande detaljplaneprojekt, förutsatt att de överensstämmer med antaget detaljplaneprogram.

Den föreslagna delegationen att starta kommande stadsbyggnadsprojekt inom programområdet syftar till att förkorta startprocessen i synnerhet och därmed stadsbyggnadsprocessen i allmänhet. Det är ett led i arbetet med att få en effektivare stadsbyggnadsprocess med kortare handläggningstider. Delegationen gäller endast förutsatt



att innehållet överensstämmer med det av kommunstyrelsen antagna detaljplaneprogrammet för Planiaområdet. I praktiken betyder det att mark- och exploateringschefen tillsammans med planchefen tar fram en mycket kortfattad start-PM som anmäls till KSSU respektive MSN när ett nytt projekt ska startas. På det viset kan startfasen kortas med ett antal månader.

Den 11 juni 2014, § 153 beslutade miljö- och stadsbyggnadsnämnden att detaljplaneprogrammet antas samt att kommunstyrelsen delegerar till planchefen och mark- och exploateringschefen att starta kommande stadsbyggnadsprojekt förutsatt att de överensstämmer med antaget detaljplaneprogram för Planiaområdet. De beslutade även att det i de olika detaljplanerna för Planiaområdet ska ingå samrådsmaterial som redovisar alternativa lösningar för att skapa en långsiktigt hållbar dagvattensituation inom Planiaområdet, handelsområdet och Alphyddan/Finntorp.

Den 7 oktober 2014, § 194 beslutade kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott att återremittera ärende för att få miljö- och stadsbyggnadsnämndens ställningstagande till detaljplaneprogrammet belyst.

Programförslaget

Inom programområdet föreslås lokalisering av ny bebyggelse utifrån platsens förutsättningar och utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv. Förslaget till ny bebyggelse redovisar även principer för den tillkommande bebyggelsens placering, höjd, och anpassning till befintliga förhållanden. Ny bebyggelse föreslås på det kuperade området mellan Finntorp och Alphyddan, området närmast norr om Värmdövägen, i kilen mellan Kyrkviken och Värmdövägen samt i anslutning till området runt Sickla skola och den nya sporthallen. Programmet möjliggör för ca 1800 nya bostäder samt kommunal service i form av skolor, förskolor, handel och kontor. Ett förslag på en ny koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen presenteras i programmet. Detta föreslås ske genom att Saltsjöbanans spår, vid Nacka Station, höjs upp på bro för att skapa gång-, cykel- och bilkopplingar under spårområdet på ett stadsmässigt sätt.

För att lösa befintlig dagvattenproblematik, samt för att förbättra vattenkvalitén i Kyrkviken har ett förslag på dagvattenhantering tagits fram. I dagvattenutredningen föreslås flertalet småskaliga lösningar såsom trädplanteringar i skelettjord och nedsänkta växtbäddar i gatumiljöerna samt dagvattenkassetter och magasin inom kvartersmark. Dessa åtgärder tillsammans med en strandpromenad med reningsfunktion längs Kyrkvikens norra sida, medför att belastningen av föroreningar till Järlasjön, Sicklasjön och Strömmen minskar efter att detaljplaneprogrammet genomförs jämfört med idag. I kommande detaljplanearbeten kommer dagvattenfrågan ytterligare utredas.

Tre nya mötesplatser (torg) föreslås inom programområdet då det idag är brist på sådana inom allmän plats på västra Sicklaön. Parkmarken norr om Kyrkviken utvecklas till bullerskyddad plats för lek och rekreation. För att skapa bästa möjliga markutnyttjande i anslutning till Sickla skola föreslås den nyligen anlagda konstgräsplanen att ersättas med en



ny bollplan, även denna belagd med konstgräs. Exakt placering och storlek på planen föreslås utredas i samband med kommande detaljplanearbete. Utgångspunkten är dock att den storleksmässigt anpassas efter 7-mannaspel.

Sammanfattning av inkomna synpunkter under samrådet

På de två öppna husen inkom totalt 32 lappar med synpunkter. Övriga synpunkter inkom per e-post eller brev och uppgick till totalt 166 stycken. Därutöver har en lista med namnunderskrifter lämnats in. Alla inkomna synpunkter sammanfattas i en samrådredogörelse som biläggs programmet.

Trafik är ett av de ämnen som tas upp mest frekvent i inkomna yttrandena från boende, verksamheter och föreningar som yttrat sig. Dessa handlar främst om trafiken på Gillevägen, då de boende längs gatan är oroliga för att gatan ska öppnas för allmän genomfartstrafik och därmed få ökad trafik på sträckan. Flera önskar en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen och en avstängning eller ombyggnad av Järlaleden öster om Planiarondellen.

Ca 20 boende i Alphyddan och Finntorp har synpunkter på förslaget om bebyggelse på höjden mellan Finntorp och Alphyddan. De menar att området används som natur- och rekreationsområde, att trafiken till området ökar i och med mer bebyggelse och att det finns risk för buller och stöks under byggtiden.

Därutöver kommenteras bland annat den föreslagna dagvattenhanteringen i området, parkering och trafiksituationen i området idag av flertalet synpunktslämnare.

Ändringar inför antagande

Efter samrådet och inför ett antagande av programmet har nedanstående ändringar gjorts.

- En ökad exploateringsgrad både på den kommunala marken och på mark som ägs av privata fastighetsägare har genererat fler antal byggrätter totalt inom programområdet.
- Ett förslag till möjlig upphöjning av Saltsjöbanan presenteras i programmet på sidan 48-49. Detta för att få till en stadsmässig koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen, utan att påverka framkomligheten på Saltsjöbanan.
- Byggnaden som idag inrymmer konstnärernas kollektivverkstad (i anslutning till Planiavägen) föreslås rivas till förmån för mer bostadsbebyggelse, samt då befintlig byggnad bedöms vara i dåligt skick.
- En volym har ritats in på Svindersviksskolans tomt som en möjlig långsiktig lösning för skol- eller förskoleändamål.



- En möjlig expansion av Sickla skola om ca 2000 kvm föreslås i anslutning till en av skolbyggnadernas norrfasad. Detta med anledning av det förväntade ökade behovet av skollokaler på lång sikt. I programmet sammanfattas behovet och en möjlig lösning på hur förskole- och skolbehovet kan lösas på lång sikt (sidan 57 i programhandlingen).
- Av de byggnader som föreslås på höjden mellan Finntorp och Alphyddan har ett antal (av de högst belägna byggnaderna) bytts ut till stadsradhus i 3 våningar.
- En ny byggnad har lagts till närmast Värmdövägen väster om bilfirman på kommunens mark.
- Utöver ovan nämnda ändringar har redaktionella ändringar gjorts i programhandlingen och ett antal nya illustrationer tagits fram.
- En översiktig ekonomisk kalkyl som visar på hur kommunens ekonomi påverkas genom programförslaget har tagits fram och beskrivs närmare under ekonomiska konsekvenser.

Ekonomiska konsekvenser

Inför framtagandet av programförslaget för Planiaområdet tecknades ett programavtal mellan Atrium Ljungberg AB och Nacka kommun. Där i anges att samtliga kostnader förknippade med programarbetet delas lika mellan parterna. Efter samrådet utökades budgeten för programmet för att inrymma fler utredningar över den kommunala marken, vilken inte ska vara delfinansierat av Atrium Ljungberg.

En övergripande exploateringskalkyl för kommunen har i samband med detta arbete tagits fram. Grundprincipen är att samtliga för programmet nödvändiga infrastrukturåtgärder samt andra åtgärder avseende allmänna anläggningar inom och i anslutning till programområdet skall finansieras av tillkommande bebyggelse och intäkter från markförsäljning av kommunal mark.

Andelen byggrätter på kommunens mark i förhållande till den totala andelen byggrätter för programområdet har varit ett nyckeltal som legat till grund både för beräkning av intäkter och för kostnader. Intäkterna har beräknats utifrån rena försäljningsintäkter samt för intäkter i form av evighetskapitaliserade tomträttsavgålder.

Programmet medför stora infrastrukturkostnader för anläggningar som är av vikt för utvecklingen av programområdet och till viss del även för närliggande områden. Upphöjningen av Saltsjöbanan är en sådan. Kostnadsfördelningen för dessa poster bestäms först i detaljplanefasen och medför därför att kalkylen i detta tidiga skede är osäker. Med ovan angivna förutsättningar och med en andel hyresrätter om 30 procent (av kommunens



andel), ger kalkylen ett positivt nettoresultat om ca 200 miljoner. Observera att flera parametrar i kalkylen ännu är osäkra, vilket måste beaktas vid en utvärdering. Den underliggande kalkylen beskriver beräkningarna mer i detalj.

Innan kommunstyrelsen har beslutat att anta programmet har avsikten varit att ett ramavtal skulle träffas mellan fastighetsägaren Atrium Ljungberg AB och Nacka kommun om ekonomiska och praktiska förutsättningar för utbyggnad av allmänna anläggningar. Avtalsförhandlingar pågår men föreslås inte längre vara en förutsättning för att anta programmet. Samtliga kostnader avseende allmänna anläggningar och övergripande infrastrukturåtgärder inom allmän plats ska bäras av tillkommande bebyggelse och fördelas i relation till exploateringsgrad.

Innan planarbetet påbörjas ska det för varje etapp tecknas ett detaljplaneavtal mellan exploater och Nacka kommun. Innan detaljplan kan antas av kommunfullmäktige ska ett exploateringsavtal upprättas mellan Nacka kommun och exploateren. Avtalet reglerar bland annat ansvar- och kostnadsfördelning för allmänna anläggningar, uttag av VA-anläggningsavgifter, ställande av säkerhet och ett exploateringsbidrag för övergripande infrastrukturåtgärder, vilket innehåller ett finansiellt bidrag till kommande utbyggnad av tunnelbanan. Utbyggnad av tunnelbana till Nacka Centrum möjliggör en kraftig utökad bostadsbebyggelse på västra Sicklaön. Västra Sicklaön definieras som Sicklaön väster om Saltsjöbadsleden och Nyckelviken. Exploaterer på västra Sicklaön kommer att ta del av de fördelar som utbyggnaden av tunnelbanan medför såsom förbättrade kommunikationer, möjlighet att förtäta och bygga stad, ökade resurser från kommunen för mer effektiv detaljplanläggning, ökade fastighetsvärden på västra Sicklaön och därtill ökade försäljningspriser av fastigheter. Samtliga exploaterer inom västra Sicklaön ska därför medfinansiera utbyggnaden av tunnelbanan.

Kommunen äger flera fastigheter med exploaterbar mark inom programområdet. En försäljning av delar av marken skulle ge en positiv effekt på kommunens projektbudget. Försäljning av den kommunala marken föregås av en markanvisningspolicy som ligger som grund för bland annat kommande markanvisningstävlingar.

Bilagor

Samrådsredogörelse för program
Programhandling

Planenheten

Andreas Totschnig
Planchef

Jenny Nagenius
Planarkitekt





Bilden visar programförslaget



Värmdövägen



Sickla skola-området

§ 194

Dnr KFKS 2012/640-214

Detaljplaneprogram för Planiaområdet på västra Sicklaön

Beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att ärendet återremitteras till planenheten för att få miljö- och stadsbyggnadsnämndens ställningstagande till detaljplaneprogrammet belyst.

Ärende

Planiaområdet sträcker sig mellan Kyrkviken och Finntorp i öst, Sickla köpkvarter och Alphyddan i väst, Värmdöleden i norr och Nysätra i söder. Programområdet är en del av västra Sicklaön som enligt Nackas översiktsplan Hållbar framtid i Nacka (2012) ska utvecklas mot en tät stadsbebyggelse där arbetsplatser blandas med bostäder, service och handel.

Inom programområdet föreslås lokalisering av ny bebyggelse utifrån platsens förutsättningar och utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv. Förslaget till ny bebyggelse redovisar även principer för den tillkommande bebyggelsens placering, höjd, och anpassning till befintliga förhållanden. Ny bebyggelse föreslås på det kuperade området mellan Finntorp och Alphyddan, området närmast norr om Värmdövägen, i kilen mellan Kyrkviken och Värmdövägen samt i anslutning till området runt Sickla skola och den nya sporthallen. Programmet möjliggör för ca 1800 nya bostäder samt kommunal service i form av skolor och förskolor samt handel och kontor.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden (MSN) beslutade 12 december 2012, § 352 att tillstyrka startpromemorian för detaljplaneprogrammet. Kommunstyrelsen antog den 11 februari 2013, § 44 Start- PM för detaljplaneprogrammet och gav därmed planenheten uppdraget att påbörja arbetet med att ta fram ett program för området. Planchefen beslutade, i enlighet med delegation från miljö- och stadsbyggnadsnämnden, att sända förslag till detaljplaneprogram på samråd. Information om programförslaget gavs i MSN i oktober 2013 och i kommunstyrelsen stadsutvecklingsutskott den 5 november 2013.

På de två öppna husen inkom totalt 32 lappar med synpunkter. Övriga synpunkter inkom per e-post eller brev och uppgick till totalt 166 stycken. Därutöver har en lista med namnunderskrifter lämnats in.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		



7 oktober 2014

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott

Ett ramavtal avses träffas mellan fastighetsägaren Atrium Ljungberg AB och Nacka kommun om ekonomiska och praktiska förutsättningar för utbyggnad av allmänna anläggningar.

En övergripande exploateringskalkyl för kommunen har i samband med detta arbete tagits fram. Principen är att samtliga kostnader avseende allmänna anläggningar och övergripande infrastrukturåtgärder inom allmän plats ska bäras av tillkommande och omvandlad bebyggelse och fördelas i relation till exploateringsgrad. Programmet medför stora exploateringskostnader för anläggningar som är av vikt för utvecklingen av hela programområdet. Upphöjningen av Saltsjöbanan är en sådan. Kostnadsfördelningen för posterna i kalkylen medför viss osäkerhet i detta tidiga skede varför kalkylen medför viss osäkerhet, men med i nuläget kända förutsättningar och med en andel hyresrädder om 30 procent (av kommunens andel), ger kalkylen ett tydligt positivt nettoresultat. Försäljning av den kommunala marken föregås av en markanvisningspolicy som ligger som grund för bland annat kommande markanvisningstävlingar.

Handlingar i ärendet

Planenhetens tjänsteskrivelse den 19 september 2014

Samrådsredogörelse för program

Programhandling

Yrkanden

Mats Gerdau (M) yrkade, med instämmande av Jan-Eric Jansson KD) och Majvie Swärd (S), att ärendet återremitteras till planenheten för att få miljö- och stadsbyggnadsnämndens ställningstagande till detaljplaneprogrammet belyst.

Beslutsgång

Stadsutvecklingsutskottet beslutade i enlighet med Mats Gerdau's yrkande.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande



PROGRAM FÖR PLANIAOMRÅDET PÅ VÄSTRA SICKLAÖN

ANTAGANDEHANDLING 2014



NACKA
BYGGER
STAD

NACKA BYGGER STAD

Under de senaste decennierna har bebyggelsen mellan Stockholm och Nacka vuxit mer och mer samman. Många bostäder och arbetsplatser har kommit till och områden börjar växa ihop.

År 2030 är vi 40 000 fler nackabor och västra Sicklaön är en del av innerstaden. För att möta den ökande befolkningen planerar vi att bygga cirka 14 000 nya bostäder på västra Sicklaön den närmaste 20-årsperioden. En förutsättning för bostadsbyggandet är att tunnelbanan snabbt byggs ut till Nacka.

Många projekt pågår samtidigt - från omvandlingen av Kvarnholmen med tusentals nya bostäder och arbetsplatser till förtäning med enstaka hus. På några platser pågår byggandet för fullt, i andra områden kan du vara med att påverka hur ny bebyggelse, grönområden och trafiklösningar ska se ut.

Vi vill att västra Sicklaön ska utvecklas till en tät och levande stadsdel där det är attraktivt att vara, verka och bo. Självklart vill vi att du som bor eller verkar i Nacka ska vara aktiv och delaktig i det arbetet.

Vi hoppas att du ska känna stolthet och engagemang när vi bygger stad tillsammans.



Mats Gerdau
Kommunstyrelsens ordförande



INNEHÅLL

INLEDNING OCH BAKGRUND	5	STRANDSKYDD	16	FÖRHÅLLNINGSSÄTT TILL BEFINTLIG BEBYGGELSE OCH KULTURMILJÖ.....	54
VAD ÄR ETT DETALJPLANEPROGRAM?	5	GÄLLANDE DETALJPLANER.....	16	SERVICE SKOLA OCH FÖRSKOLA	57
STADSBYGGNADSPROCESSEN FÖR PLANIAOMRÅDET.....	5	PARALLELLA PROJEKT	17		
TIDIGARE BESLUT.....	6	HISTORIK.....	19		
		TRAFIKEN IDAG.....	21		
		GRÖNSTURKTUR, REKREATION OCH ALLMÄN PLATS IDAG.....	23		
		OMRÅDEANALYS	25		
VISION OCH MÅL FÖR PLANIAOMRÅDET.....	7			PROGRAMMETS KONSEKVENSER....	59
RIKTLINJER FÖR HÅLLBART BYGGANDE.....	8			FÄRligt GODS	59
				RADON	59
SAMMANFATTNING	9			BULLER	59
				MILJÖKVALITETSNORMER FÖR LUFT.....	60
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR ...	11			DAGVATTEN OCH MILJÖKVALITETSNORMER FÖR VATTEN	60
PROGRAMOMRÅDET.....	11			GRUNDVATTEN	62
REGIONALT PERSPEKTIV	14			GRÖNSTRUKTUR OCH NATURVÄRDEN.....	62
ÖVERSIKTSPLAN.....	15			LEK OCH REKREATION.....	62
GRÖNSTRUKTURPROGRAM.....	15			TRYGGHET	63
DAGVATTENPOLICY	15			JÄMSTÄLLDHET.....	63
KULTURMILJÖPROGRAM.....	15			MARKFÖRORENINGAR	64
RIKSINTRESSEN.....	15				
				GENOMFÖRANDE.....	65



Linjebåten m/s Östanå 1 vid Stäket.

INLEDNING OCH BAKGRUND

Detta är ett förslag till detaljplaneprogram för Planiaområdet som ska vara vägledande för områdets framtida utveckling av bebyggelse och verksamheter, liksom för hantering av natur- och kulturhistoriska värden. Planiaområdet sträcker sig mellan Kyrkviken och Finntorp i öst, Sickla köpkvarter och Alphyddan i väst, Värmdöleden i norr och Nysätra i söder. Programområdet är en del av västra Sicklaön som enligt Nackas översiktsplan Hållbar framtid i Nacka (2012) ska utvecklas mot en tät stadsbebyggelse där arbetsplatser blandas med bostäder, service och handel.

VAD ÄR ETT DETALJPLANEPROGRAM?

Plan- och bygglagen anger att kommunen ska ta fram ett program om detta kan underlätta för kommande detaljplanarbeten. Programmet ska ange förutsättningar och mål för kommande detaljplanarbete och uttrycka kommunens vilja och avsikter gällande utvecklingen av ett specifikt område. Syftet med programmet är att kommunens beslutsunderlag i ett tidigt skede ska breddas med erfarenheter och synpunkter från fastighetsägare, boende och andra berörda. Genom programarbeten ges möjlighet till insyn och påverkan innan kommunens ställningstaganden är låsta. Under programskedet genomförs samråd då myndigheter, fastighetsägare och övriga berörda

ges tillfälle att framföra sina synpunkter. Synpunkterna ska sedan sammanfattas och bemötas i en samrådsredogörelse, varpå programmet kan revideras med avseende på de synpunkter som kommit in innan det antas.

När programmet har antagits av kommunen ligger det till grund för de detaljplanarbeten som kommer att sättas igång inom det aktuella området under de närmsta åren och på längre sikt. I varje detaljplaneprocess kommer ytterligare två tillfällen att lämna synpunkter att ges, då på ett mer detaljerat planförslag.

STADSBYGGNADSPROCESSEN FÖR PLANIAOMRÅDET

Kommunstyrelsen antog den 11 februari 2013, § 44 StartPM för detaljplaneprogrammet och gav därmed planenheten uppdraget att påbörja arbetet med att ta fram ett program för området. I uppdraget ingår att

genom programarbetet arbeta fram utgångspunkter för kommande detaljplanarbeten i beskrivet område. Programmet ska på så sätt visa hur en attraktiv och hållbar stadsdel kan skapas utifrån översiktsplanens övergripande mål och strategier för kommunen och det aktuella planområdet. Programmets uppgift är även att i ett tidigt skede hämta in synpunkter och kunskaper hos sakrägare, intresseorganisationer och berörda myndigheter.

Programmet var på samråd under perioden 28 oktober - 6 december 2013. Två öppna hus hölls för allmänheten på Dieselverkstaden i Sickla. Under samrådet inkom ca 160 yttranden från boenden, myndigheter, remissinstanser med flera. Synpunkterna har sammanställts i en samrådsredogörelse. Efter programsamrådets slut har programmet bearbetats utifrån de synpunkter som inkommit för att fungera som riktlinjer inför kommande detaljplanarbeten.



Pilen visar stadsbyggnadsprocessen och i vilket skede vi befinner oss nu

Efter det att programmet är antaget i kommunstyrelsen kan arbetet med att ta fram detaljplaner inom området påbörjas. Det större programområdet delas då upp i mindre områden för att detaljplaneras i lämpliga etapper. Detaljplanernas syfte är att redovisa hur marken får användas och bebyggas.

Då är det åter möjligt att bidra med kunskaper, åsikter och på olika sätt yttra sig om respektive detaljplaneförslag.

TIDIGARE BESLUT

Parallella arkitektuppdrag

Under våren 2012 lät AtriumLjungberg AB genomföra parallella uppdrag för deras del av programområdet. AtriumLjungberg valde tillsammans med kommunen att gå vidare med två av förslagen till markanvändning (framtagna av Nyréns arkitektkontor och ALMA arkitekter) i det fortsatta programarbetet. Förslagen har bearbetats och ligger delvis till grund för programmet inom den del av programområdet som ägs av AtriumLjungberg.

Planbesked

TVå ansökningar om planbesked har inkommit till kommunen under 2012 och 2013 inom programområdet.

I oktober 2012 inkom AtriumLjungberg med en ansökan om planbesked på sin del av programområdet. I december 2012 gav miljö- och stadsbyggnadsnämnden ett positivt planbesked för området. I oktober 2012 inkom fastighetsägarna för fastigheten Sicklaön 88:1 (Alphyddan fastighetsförvaltning AB) med en ansökan om planbesked. I mars 2013 beslutade miljö- och stadsbyggnadsnämnden att det var lämpligt att pröva möjligheten att bygga nya bostäder och verksamheter på fastigheten Sicklaön 88:1 samt att fastigheten ska ingå i programområdet för Planiaområdet.

VISION OCH MÅL FÖR PLANIAOMRÅDET

"Vi skapar en tätare och mer blandad stadsdel. Hit kommer människor inte bara för att jobba och shoppa, utan även för att bo och leva. Områdets rika kulturhistoria, natur och vatten är en viktig del som tillsammans med den varierade öppna bebyggelsen är stadsdelens själ."

Nacka kommun är del av en storstadsregion som växer så det knakar. Allt fler människor och företag väljer att flytta hit med sina drömmar och idéer. Vi är många som vill ta del av den ökade mångfalden, det allt rikare utbudet och de nya möjligheter som den växande storstaden kan erbjuda. Samtidigt innehåller tillväxten många utmaningar, där den kanske mest påtagliga är att bereda plats för alla som vill flytta hit, dvs. att bygga bostäder och lokaler för nya invånare, företag m.fl. Det är en stor utmaning och enormt viktig uppgift som alla Stockholmskommuner måste hjälpa till att lösa.

I Nacka finns goda förutsättningar att bidra med fantastiska miljöer i en av regionens allra mest centrala delar. Alldeles i gränslandet till Stockholms innerstad ligger Sickla och det vi i detta program valt att kalla

Planiaområdet. Denna del av Nacka kommun har historiskt sett varit slutet och domineras av industrier, medan bostäderna varit få. På senare tid har industrierna en efter en ersatts av handel och kontor. Med förändrade förutsättningar skapas nya möjligheter och nu står vi inför nästa steg i utvecklingen; att skapa nya stadsmiljöer dit människor inte bara kommer för att jobba och shoppa, utan där även bostäderna utgör en självklar del och där blandningen och helheten utgör en hållbar och attraktiv stadsdel.

Även om kvaliteterna och möjligheterna är många så görs denna förändring inte i en handvändning. Det finns många saker som kan förbättras, men också saker som kan gå fel. Det är därför av högsta vikt att hantera alla stora frågor, också de som inte riktigt går att besvara. Vi vet inte hur många som bor och jobbar i Nacka om 50 eller 100 år. Vi vet inte heller hur vi kommer att resa eller exakt i vilken utsträckning klimatförändringarna kommer påverka oss framöver. Statistik, trendanalyser och forskning ger inga heltäckande underlag. Den lokalkunskap som dagens invånare sitter på berättar inte heller allt om hur framtidens befolkning vill att Sickla och Planiaområdet ska se ut och fungera. Men genom en kombination av gemensamma kunskapskällor, fantasi och kreativitet, och med flexibiliteten som ledord, så är vi väl utrustade för att påbörja arbetet.

Visionen för Planiaområdet tar avstamp i kommunens översiktsplan Hållbar framtid i Nacka (2012) och dess stadsbyggnadsstrategier. Programmet för Planiaområdet ska tillsammans med angränsande utvecklingsområden ses som ett viktigt steg mot att förändra västra Sicklaön från fragmenterad stadsbygd till en sammanhållen och tätare stad. Planiaområdet ska karaktäriseras av en blandning av bostäder med olika upplåtelseformer, arbetsplatser, verksamheter, service och offentliga platser, samtidigt som områdets blå och gröna värden lyfts fram och där områdets rika kulturhistoria förblir en viktig del av stadsdelens själ.

MÅLOMRÅDEN

- En attraktiv och hållbar stadsmiljö
- Ett sammanvävt trafiknät (barriärfrött)
- Ett område för rekreation, lek och möten
- En långsiktigt hållbar dagvattensituation
- En grön stad med starka ekologiska samband
- Kulturbyggnader och andra kulturhistoriska spår blir en tillgång för området

Givetvis ska hållbarheten vara ett ledord i planeringen. Ekologiska samband ska värnas och allehanda resurser utnyttjas på ett så effektivt sätt som möjligt. I Planiaområdet ska både innehåll, skala och arkitektonisk utformning på bebyggelsen präglas av variation. Husen ska byggas med entréer mot gaturummen för att bidra till öppenhet och trygghet. Rörelsemönster och trafik sprids ut i ett sammanlänkat gatunät istället för att samlas på barriärskapande leder. Tätheten och blandningen ska bidra till en god försörjning av kollektivtrafik, minskad bilism och god tillgänglighet till service och rekreation för alla befolkningssgrupper. Framtidens Sickla och Planiaområdet ska bli en naturlig förlängning av Stockholms innerstad, men samtidigt en egen stadsdel med en tydlig egen identitet där kommunens vision Öppenhet och mångfald är en självklarhet!

RIKTLINJER FÖR HÅLLBART BYGGANDE

Nacka kommun har tagit fram riktlinjer för hållbart byggande (beslutade i MSN 2012-11-21). Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggnadsprojekten samt underlätta uppföljning av prioriterade hållbarhetsområden. Inom ramen för detta programarbete pekas fyra mål ut som särskilt viktiga att fokusera på:

- Dagvatten som renas och infiltreras
- Effektiv mark- och resursanvändning
- Hållbart resande
- En levande kulturmiljö

Dessa fyra hållbarhetsmål har arbetats in och ska genomsyra målen och visionen för programmet som beskrivs i inledningen av programförslaget. I kommande detaljplaneskeden ska dessa mål följas upp.

SAMMANFATTNING

Ett detaljplaneprogram för Planiaområdet har tagits fram och ska vara vägledande för områdets framtidiga utveckling gällande bebyggelse och verksamheter, liksom hantering av natur och kulturhistoriska värden. Visionen för Planiaområdet tar avstamp i kommunens översiktsplan ”Hållbar framtid i Nacka” (2012) och dess stadsbyggnadsstrategier. Programmet för Planiaområdet ska tillsammans med angränsande utvecklingsområden ses som ett viktigt steg mot att förändra västra Sicklaön från fragmenterad stadsbygd till en sammanhållen och tätare stad.

Programområdet ligger på västra Sicklaön och avgränsas av Kyrkviken och Finntorp i öster, Sickla köpkvarter och Alphyddan i väster, Värmdöleden i norr och Nysätra i söder. Det är ett särpräglat verksamhetsområde, omfattande kommunal service och mindre privata verksamheter som kontor, lättare industri, handel med mera. Området omfattar endast ett fåtal bostäder. Stora områden domineras av trafikanläggningar, där ibland Saltsjöbanan och Värmdövägen, som delar programområdet, och Järlaleden som skär igenom området i östvästlig riktning. Programområdet omfattar också större grönytor, dels i norr, dels intill Kyrkviken.

I syfte att hantera utmaningarna och styra utvecklingen i riktning mot målen, har ett antal stadsbyggnadsstrategier utarbetats i översiktsplanen. De handlar om att komplettera transportsystemen med tunnelbana till Nacka, utveckla Nackas lokala centra och deras omgivning, samt om att förvalta och utveckla den gröna och den blå strukturen. De är alla viktiga parametrar i den kommande utvecklingen av Nacka. För Planiaområdet är det framförallt strategin ”Skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön” som är vägledande.

Inom programområdet föreslås lokalisering av ny bebyggelse utifrån platsens förutsättningar och utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv. Förslaget till ny bebyggelse redovisar även principer för den tillkommande bebyggelsens placering, höjd, och anpassning till befintliga förhållanden. Bland annat föreslås ny bebyggelse på det kuperade området mellan Finntorp och Alphyddan, området närmast norr om Värmdövägen, i kilen mellan Kyrkviken och Värmdövägen, samt i anslutning till Sickla skola och den nya sporthallen.

Kulturmiljövärdena i området består främst av ett antal äldre villor, stationsmiljön, spår av äldre odlingslandskap i form av ekar samt industribyggnader från 1900-talet.

De värden som i den för projektet framtagna antikvariska utredning betraktas som mest bevarandevärda, har också bevarats.

En inventering av naturvärdesträd har gjorts för att kartlägga naturvärdena som finns i området. Tillkommande bebyggelse har placerats så att befintliga naturvärden kan bevaras i största möjliga mån. Samtidigt föreslås nya träd planteras i gatumiljön för att stärka de ekologiska sambanden i gaturummen.

Trafiken är idag dominerande inom och igenom området. Utgångspunkten i programarbetet har varit att planera för ökad framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter samt att skapa en robust och tydligt sammankopplad trafikstruktur. Även översiktsplanens mål om att bygga en tät och blandad stad har varit en förutsättning.

En förlängning av tunnelbanans blå linje från Kungsträdgården planeras passera genom området, med ett stationsläge i Sickla i nära anslutning till programområdet. En trafikanalys har tagits fram som visar att tillkommande trafikalstring från den föreslagna bebyggelsen är relativt låg och endast ger lokala skillnader i trafikmängder.

Trafikanalysen visar att det kapacitetsmässigt inte är några problem att genomföra planerad exploatering. För att möjliggöra åtkomst till föreslagen bebyggelse samt för att skapa ett mer flexibelt och robust trafiknät i området föreslås ändå ett antal förändringar och kompletteringar i trafiknätet. Bland annat föreslås Planiavägen och Värmdövägen kopplas samman genom att Saltsjöbanan lyfts upp på en bro för att möjliggöra för gång-, cykel och biltrafik under Nacka station. Området är utsatt för buller främst från Värmdöleden, Värmdövägen, Saltsjöbanan och Järlaleden. En utgångspunkt för kommande planarbeten är att avstegsfall B enligt Länsstyrelsens riktlinjer ska tillämpas.

Stora arealer med hårdgjorda ytor (vägar, byggnader, parkeringsplatser) i kombination med underdimensioneerade ledningar samt det faktum att området vid Planiarondellen ligger lågt i förhållande till Järlasjöns normalvattenstånd, innebär dagvattenproblem i området. En förtätning av området innebär ökade mängder förorenat dagvatten och snabbare avrinning om inga åtgärder vidtas. Klimatförändringarna innebär dessutom att större nederbördsmängder kommer att komma under kortare perioder. En dagvattenutredning har tagits fram som föreslår en kombination av olika LOD-lösningar (lokalt omhändertagande av dagvatten) inom programområdet, samt en strandpromenad med reningsfunktion längs norra sidan av Kyrkviken.

Om de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen genomförs så kommer belastningen av föroreningar till Järlasjön, Sicklasjön och Strömmen att minska när detaljplaneprogrammet genomförs. Förutsättningarna att klara miljökvalitetsnormen för Strömmen och uppnå god status för Järlasjön och Sicklasjön ökar därmed.



Nacka Station. Foto: Jan Johansson, Nacka kommun

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

PROGRAMOMRÅDET

Programområdet ligger på västra Sicklaön och avgränsas av Kyrkviken och Finntorp i öster, Sickla köpkvarter och Alphyddan i väster, Värmdöleden i norr och Nysätra i söder. Det är ett särpräglat verksamhetsområde omfattande kommunal service och mindre privata verksamheter som kontor, lättare industri, handel med mera. Området omfattar endast ett fåtal bostäder. Stora områden domineras av trafikanläggningar, där ibland Saltsjöbanan, Värmdövägen och Järlaleden som skär igenom området i östvästlig riktning. Planområdet omfattar också större grönytor, dels i norr, dels intill Kyrkviken.

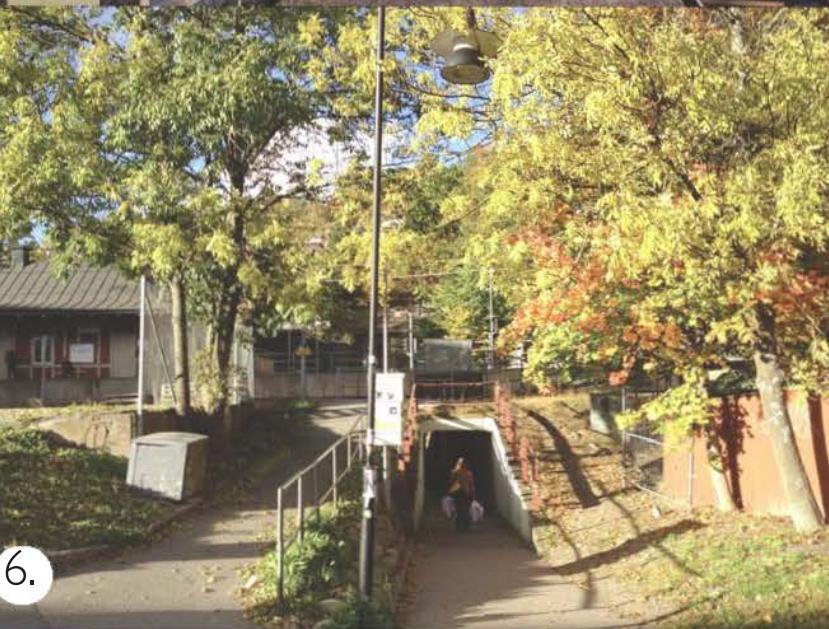
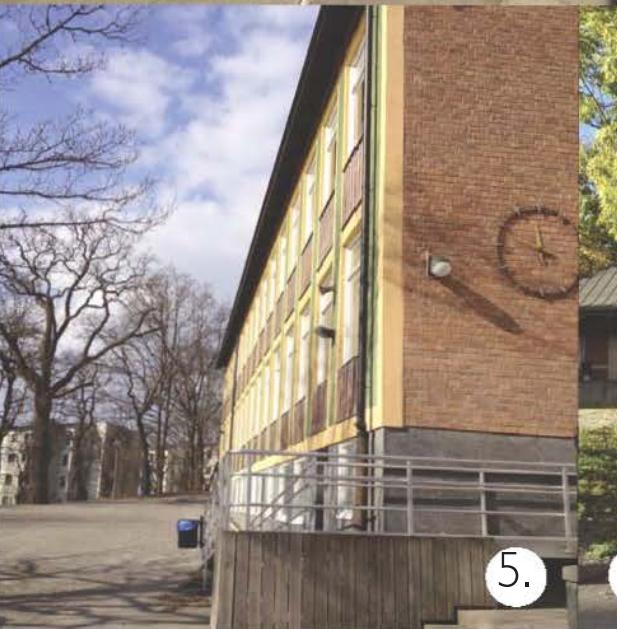
Programområdet omfattas av ett flertal olika fastigheter. Norra delen av programområdet består av ett kuperat skogsområde mellan Finntorp och Alphyddan som ägs av kommunen. Atrium Ljungberg är största privata fastighetsägare inom programområdet och äger skolområdet i nordost och området mellan Värmdövägen, Järlaleden och Planiavägen. Detta område består idag av lättare industrier, en tillfällig förskola samt ett antal äldre villor. Ett större kommunägt område söder om Järlaleden rymmer dels en nybyggd sporthall, en förskolepaviljong, Sickla skola samt kontorsfastigheter. Övriga ytor ägs av ett antal mindre privata fastighetsägare.



Programområdets läge på västra Sicklaön



foto: Jan Johansson, Nacka





- 1. Järlaleden
- 2. Planiavägen
- 3. Nacka station
- 4. Gångväg mellan Alphyddan och Finntorp
- 5. Sickla skola
- 6. Gångtunnel under Saltsjöbanan
- 7. Kyrkviken
- 8. Alphyddan från Värmdövägen
- 9. Sickla gymnastikhall

Programområdet. Kommunägd mark (samt även delar av Järlaleden och Planiavägen som är Trafikverkets) är markerad i gult.



Programområdet är en del av den yttre delen av centrala regionkärnan (RUFS 2010)

REGIONALT PERSPEKTIV

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. Regionen ska vara bra 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 RUFS 2010 en del av den centrala regionkärnan.

"Många vill bo och arbeta här, och trots den höga tätheten finns det möjligheter att bygga nytt i dessa stadsdelar. Även den yttre delen av kärnan har en stor potential att förtätas med bostäder och verksamheter samt erbjuda service. Det gäller särskilt områden i anslutning till spårutbyggnader norrut mot Sundbyberg och Solna samt österut mot Nacka." (RUFS 2010)

ÖVERSIKTSPLAN

Nacka kommunens översiksplan ”Hållbar framtid i Nacka” (2012) anger fem stadsbyggnadsstrategier, varav en är att skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön.

I övrigt anges att en gatuförbindelse mellan Värmdövägen och Järlaleden bör tillkomma. Mark bör avsättas för tunnelbana (stationsläge) och Tvärbanans förlängning. Inom den närmsta 10-årsperioden planeras cirka 200 förskoleplatser. Om fler bostäder tillkommer behövs ytterligare platser fram till 2030 och det bör i så fall finnas beredskap för utbyggnad av befintliga skolor. En konstgräsplans planeras intill den nybyggda Sickla gymnastikhall. Om fler bostäder tillkommer och skolorna byggs ut, krävs nya ytor för lek och spontanidrott.

GRÖNSTRUKTURPROGRAM

I Grönstrukturprogram för Nacka kommun, antaget 2011, anges Kyrkviken som högt upplevelsevärde.

Ett kommunalt rekreativt mål i Grönstrukturprogrammet är att bostäder max bör ha 300 meters gångavstånd till park eller grönområde. Ett av naturvärdesmålen är att skydda och utveckla svaga länkar i de gröna kilarna och viktiga spridningsvägar mellan värdekärnorna.

DAGVATTENPOLICY

I Nacka kommunens dagvattenpolicy från 2010 anges bland annat att dagvattnet i ett så tidigt skede som möjligt ska återföras till det naturliga kretsloppet och i första hand omhändertas lokalt inom fastigheten.

Det står också att all fysisk planering som kan påverka dagvattnet ska ske långsiktigt och beakta förväntade klimatförändringar.

KULTURMILJÖPROGRAM

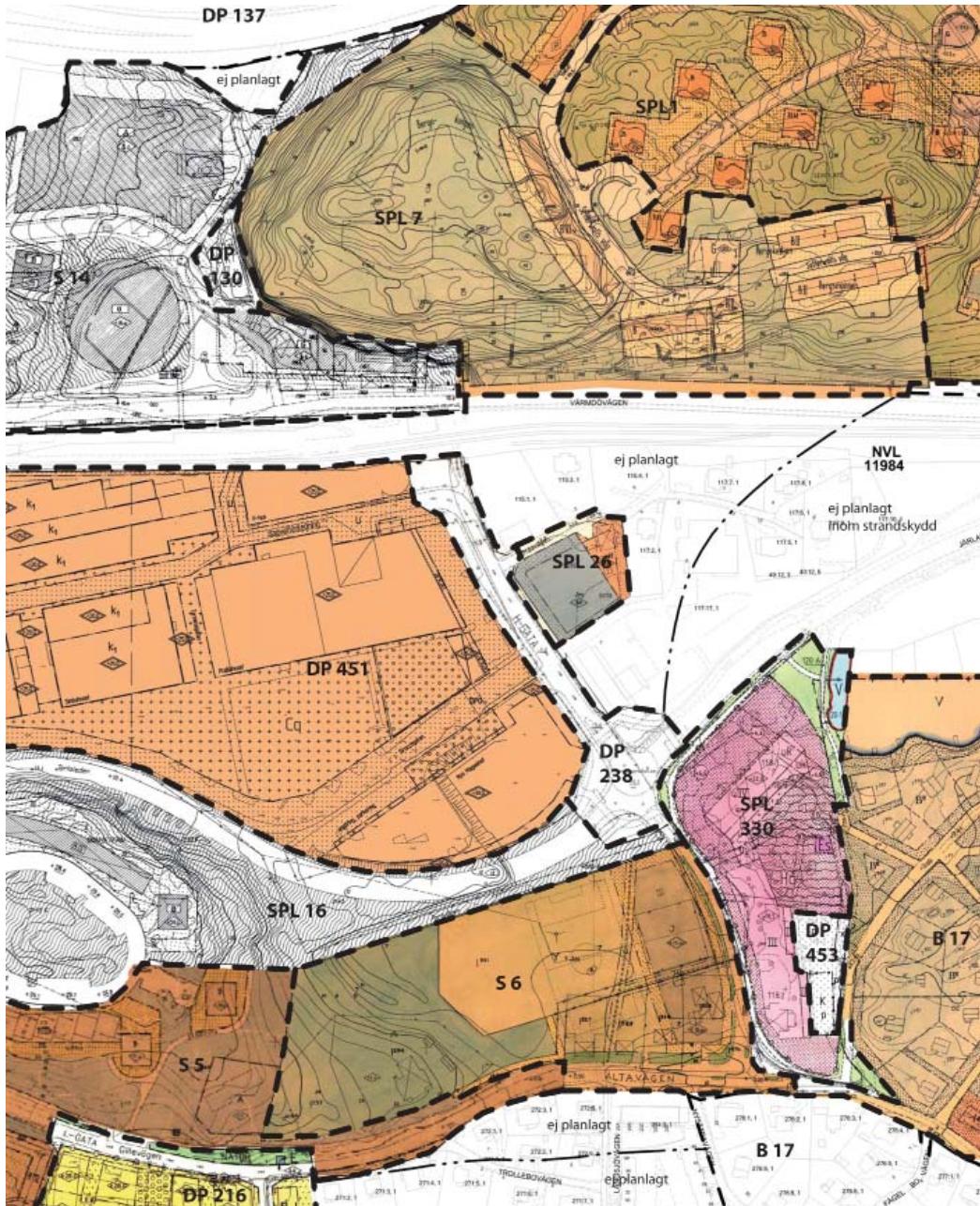
Nacka kommunens Kulturmiljöprogram som antogs 2011 är ett vägledande kunskapsunderlag för beslut i den fysiska planeringen.

I kulturmiljöprogrammet står bland annat att en kulturmiljö mår bäst av att få leva och brukas. Den ska ha plats för årsringar från vår tid, men förändringar ska göras med omsorg och med respekt för den historiska avläsbarheten.

RIKSINTRESSEN

Saltsjöbanan och Värmdöleden (väg 222) utgör riksintressen för kommunikation.





Kartan visar en översikt över gällande detaljplaner inom programområdet

STRANDSKYDD

För områdena närmast norr om Kyrkviken gäller strandskydd 100 meter. I samband med framtagande av nya detaljplaner krävs en prövning om strandskyddets upphävande.

GÄLLANDE DETALJPLANER

Större delen av programområdet är detaljplanlagt. Området närmast norr om Kyrkviken är dock inte planlagt. Flertalet av de planer som finns i området är gamla och gjordes då området domineras av industri och förortsbebyggelse.



Inom markerat område gäller strandskydd

PARALLELLA PROJEKT

Tvärbanan till Nacka

Ett planarbete för en tvärbaneförbindelse mellan dagens ändhållplats Sickla Udde i Hammarby Sjöstad till Saltsjöbanans Sickla station i Nacka pågår. Förlängningen avser att koppla samman Nacka med Hammarby sjöstad och övriga Stockholm med ett nytt attraktivt resealternativ, samt att avlasta Slussen under ombyggnationen. Detaljplanen var ute på granskning under februari och mars 2014 och beräknas antas under sommaren 2014.

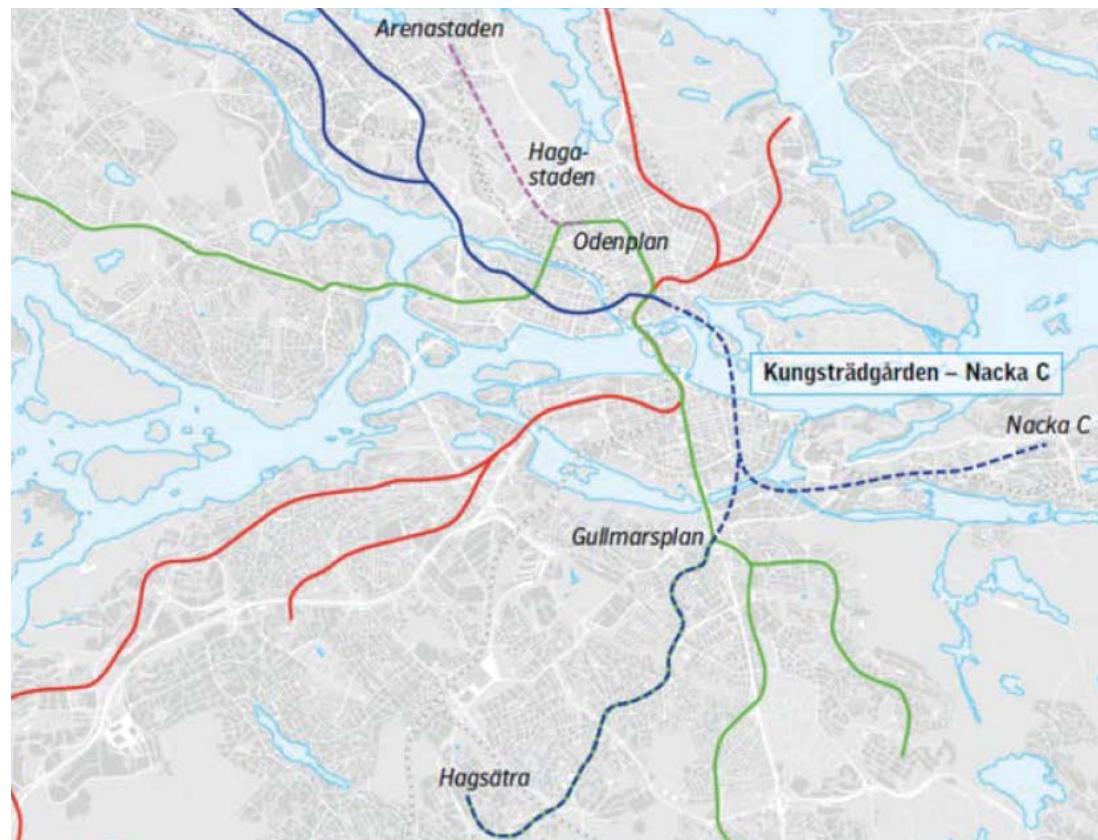
Tunnelbana till Nacka

I en politisk överenskommelse mellan Stockholms läns landsting, Stockholms stad samt Nacka och Värmdö kommuner beslutades 2012 att en förstudie för tunnelbana till Nacka ska genomföras.

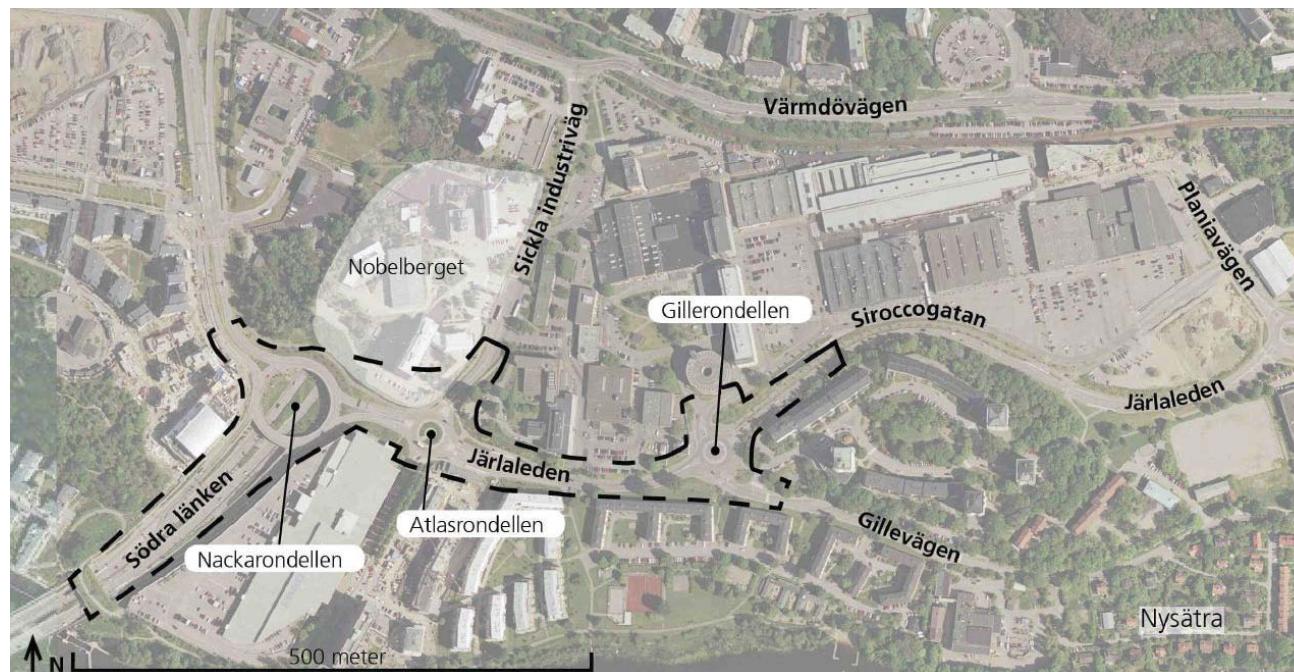
2013 års Stockholmsförhandling resulterade i att tunnelbaneutbyggnaden till Nacka kommer utgöras av en förlängning av tunnelbanans blå linje från Kungsträdgården, med stationer vid Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla och Nacka C. År 2025 beräknas tunnelbanan till Nacka vara färdigbyggd.

Studentbostäder i Alphyddan

Ett planarbete pågår i syfte att utreda möjligheten att upprätta nya studentbostäder i Alphyddan. Exploateringen ska ske med hänsyn till kulturmiljövärden och användandet av den bostadsnära naturen. Detaljplaneförslaget var ute på samråd under mars 2014.



Bilden visar föreslaget tunnelbanesträckning från Kungsträdgården till Nacka.



Illustrationen visar berört område för Trafikverkets förstudie

Centrala Nacka

2013 beslutade kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott (KSSU) att ta fram ett detaljplaneprogram för centrala Nacka. Visionen är att centrala Nacka ska utvecklas till en attraktiv och långsiktigt hållbar stadsdel som kan uppfattas som kommunens centrum. En viktig målsättning är att förbättra sambanden mellan närliggande stadsdelar så att området ska kunna upplevas som en helhet.

Program för Henriksdal

Arbete med att ta fram ett program för området mellan Henriksdals trafikplats och Finnbona park pågår. Programmet ska lyfta möjligheterna att bygga bostäder, kontor och handel för att skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön. Programsamråd planeras ske under våren/sommaren 2014.

Ombyggnad av Järlaleden (Trafikverket)

Trafikverket har i samarbete med Nacka kommun i april 2010 tagit fram en förstudie för att minska olycksrisker och undvika köer mellan Södra länken och Sickla köpkvarter. En av åtgärderna som föreslås är att antalet körfält byggs ut mellan cirkulationsplatserna Atlas och Gille så att kapaciteten ökar. De mest kritiska punkterna är vid cirkulationsplatserna, Nacka och Atlas, där köerna är långa. Med anledning av detta föreslås även att cirkulationsplatserna på Järlaleden vid Sickla industriväg samt vid Gillevägen byggs om till signalreglerade korsningar.

Upprustning av Saltsjöbanan

SL planerar en allmän teknisk upprustning av Saltsjöbanan mellan Slussen och Saltsjöbaden. Arbetet planeras pågå mellan 2014-2017. Bland annat innebär upprustningen kapacitetshöjande åtgärder samt införande av ATC-system (säkerhetshöjande system). Efter upprustningen kommer tågen att kunna avgå med fler och tätare avgångar än idag.

Slussen

En ny detaljplan för Slussen i Stockholm har tagits fram. Genomförandet av ombyggnationerna planeras ske under perioden 2014-2020. Under tiden som arbetet med Slussen pågår blir Henriksdal ändhållplats för Saltsjöbanan.

HISTORIK

Programområdet har i århundraden varit en del av Stora Sickla gårds jordbruksmarker vars huvudbyggnad från 1790-talet låg ungefär vid platsen för nuvarande Fredells byggvaruhus.

Industrialiseringen tar fart i Stockholm i slutet av 1800-talet. Närheten till staden, vatten och järnvägsförbindelser gör att områden utanför Stockholm snabbt blir attraktivt att etablera verksamheter på.

Inom det som idag är Sickla köpkvarter etablerar sig AB Diesel Motorer 1898. 20 år senare slog de sig samman med Nya Atlas. 1956 ändrade de namn till Atlas Copco. Många av de äldre industribyggnaderna finns kvar än idag, men används nu huvudsakligen för handel- och kontorsverksamheter.

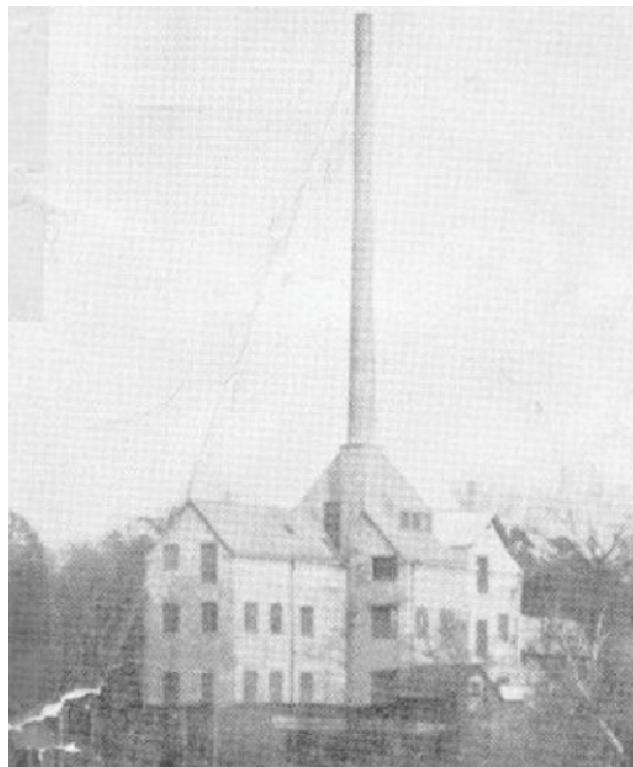
Även andra fabriker grundades i området. Närmast Nacka Station och Kyrkviken, där Sjötorpsvägen möter Planiavägen, anlades år 1900 en sodafabrik för tillverkning av bland annat tvättsoda. Längst in i Kyrkviken etablerar sig 1914 kolborstfabriken Plania, med en 43 meter hög skorsten. Batteritillverkningen upphörde på 1950-talet då fabriken såldes till Svenska Precisionsverktyg. Planiafabriken revs 1985 för att ersättas av två kontorshus mellan Kyrkvikens västra strand och Planiavägen. Mitt emot kontorhusen ligger före detta Precisionsverktygs fabriksbyggnad från 1956-57 med sin svängda fasad mot Planiavägen, ritat av Backström och Reinius.



Karta över programområdet från 1790 då området var landsbygd



Till vänster: Värmdövägen och Saltsjöbanan nedanför Setterwallska parkens terrassmur i början av 1900-talet. Nacka kyrkas torn syns bortom murens slut. Längst till höger anar man hur banvallen sluttar ner mot Kyrkviken. Till höger: den rivna Planiafabriken med sin 43 meter höga skorsten. (Tekniska museets arkiv och Nacka kommunens lokalhistoriska bildarkiv)



Under 1950-1970-talen byggs det bostäder på västra Sicklaön. Bland annat tillkommer bostadsområdena Finntorp och Alphyddan. Vid samma tid byggs även Värmdöleden, för att skapa bättre kontakt mellan staden och skärgården, men blir samtidigt en betydande barriär mellan norra och södra Sicklaön.

Tillkomsten av villorna utmed Sjötorpsvägen och intilliggande industriella verksamheter hänger intimt ihop med tillbliven av bad- och villaorten Saltsjöbaden på 1890-talet. I planerna för detta samhälle ingick att orten skulle bindas ihop med huvudstaden med en järnvägsförbindelse. 1893 invigs Saltsjöbanan mellan Slussen och Saltsjöbaden. Försäljning av mark utmed banan var ett av sätten att finansiera järnvägen. Flera större travillor uppförs i området kring Kyrkviken (många av dessa rivas under 1950- och 60-talet). Settwallska villan från 1986 hör till en av de mer exklusiva, samt Agneshill från 1898 på klippan söder om Saltsjöbanans spår närmast stationen – även kallad Stinsbostaden. Kyrkviken är en del av Järlasjön som tillsammans med Sicklasjön tillhörde en förhistorisk farled som sträckte sig österut via Lännersta-sundet och Baggenstråket.

En inventering av kulturhistoriskt intressanta byggnader och miljöer i området har genomförts (Byggnader och miljöer av kulturhistoriskt intresse i Planiaområdet, Johan Aspfors, Nacka kommun, juni 2013). De objekt som påverkar programarbetet redovisas i programförslagets rubrik ”Förhållningssätt till befintlig bebyggelse och kulturmiljövärden”.

TRAFIKEN IDAG

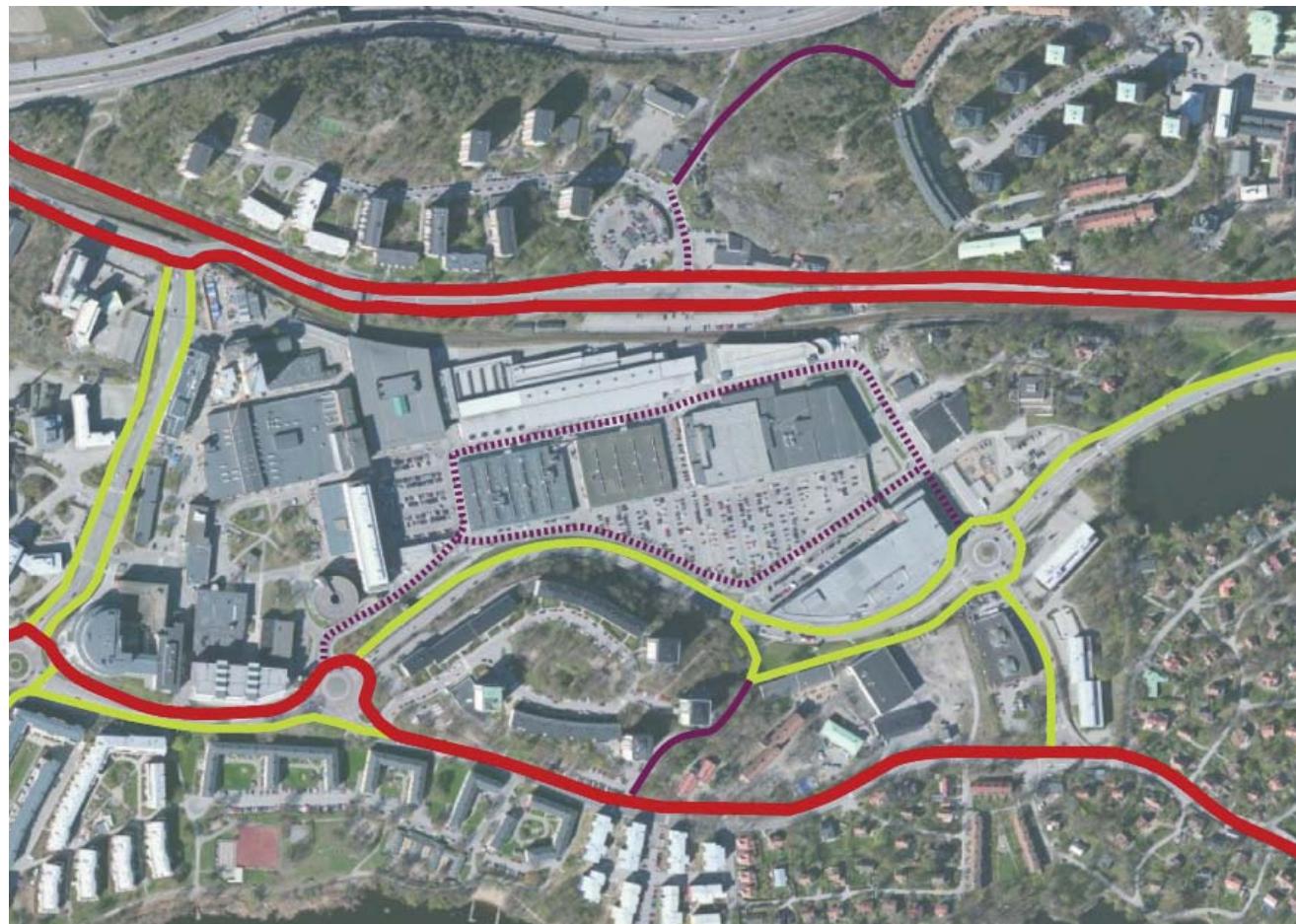
Gång- och cykel

I området finns två sträck som tillhör det regionala cykelstråket. Det ena går längs Värmdövägen där cykelbanan är enkelriktad på vardera sidan om vägen. Stråket är en viktig länk i området och kopplar samman centrala Stockholm och Gustavsberg. Det andra går i Gillevägen men uppfyller inte kravet på godkänt mått enligt Stockholms regionala cykelplan.

De största bristerna i gång- och cykelvägnätet inom programområdet är tillgängligheten för cykel och personer med funktionsnedsättning. Området är kuperat och Saltsjö-

banan utgör en kraftig barriär eftersom den inte kan passeras i plan. I dagsläget finns endast en passage förbi Saltsjöbanan inom programområdet och ytterligare två finns strax utanför programområdet. I Planiavägens förlängning finns en gångtunnel under Saltsjöbanan.

Tunneln är mycket smal och trappan som leder ner till tunneln är brant. Tunneln är både otillgänglig för cyklister och personer med rörelsehinder och upplevs som otrygg. De två andra passagerna över Saltsjöbanan ligger i väster i anslutning till Sickla station och i öster vid Finntorp, där spåren passeras i ett övre plan.



Kartan visar cykelnätet idag

Regionalt cykelstråk

Huvudnät

Lokalnät

Cykel i blandtrafik

Kollektivtrafik idag

Programområdet är väl försörjt med kollektivtrafik. Inom området finns både busstrafik och spårtrafik i form av Saltsjöbanan. Enligt Trafikförvaltningens planeringsmått anges cirka 400 meters gångavstånd till busstrafik som ett lämpligt längsta avstånd. Till spårtrafik kan man tänka sig gå lite längre, 600-800 meter. Området uppfyller dessa mått. Dock är inte Saltsjöbanan tillgänglighetsanpassad.

De bussar som berörs av programmet är buss 401, 821, 840, 71 och 74. Linjerna har viktiga regionala funktioner eftersom de sammanbinder Älta med Slussen, Nacka med Tyresö samt delar av östra Nacka med Stockholm. Busslinjerna har även lokala funktioner som berör programområdet direkt.

Utöver dessa linjer finns även ett antal linjer på Värmdövägen, 404, 409, 410, 413, 414, 420 422 ,469 samt nattlinjer.



Bilden visar kollektivtrafikförsörjningen i området idag

Parkerings

Det finns gott om infartsparkeringar i anslutning till programområdet. Vid Nacka station finns en infartsparkering i form av markparkering mellan Saltsjöbanan och Värmdövägen med ca 90 parkeringsplatser. Det finns även en infartsparkering i parkeringsgaraget i Sickla köpkvarters östra del (vid Nacka station) med ca 103 parkeringsplatser.

I dagsläget finns inga parkeringsplatser för cykel vid någon av Saltsjöbanans stationer.

Gator

Det kommunala huvudnätet består främst av huvudleder som binder samman kommunens olika delar. Nacka arbetar för att minimera antalet enskilda utfarter utmed huvudgator då framkomligheten på dem är av stor vikt. Värmdövägen och Järlaleden är två av dessa huvudgator.

Gillevägen och Siroccogatan är uppsamlingsgator i området. Uppsamlingsgator ska fungera uppsamlande för alla trafikslag. Det innebär att oskyddade trafikanter ska kunna färdas trafiksäkert inom vägnätet.

Lokalgator är gator i bostadsområden med lokal trafik. På lokalgator med hastighetsbegränsning 30 km/tim bedöms cyklisterna kunna cykla i blandtrafik. Bland annat Sjötorpsvägen är klassad som en lokalgata.

GRÖNSTURKTUR, REKREATION OCH ALLMÄN PLATS - IDAG

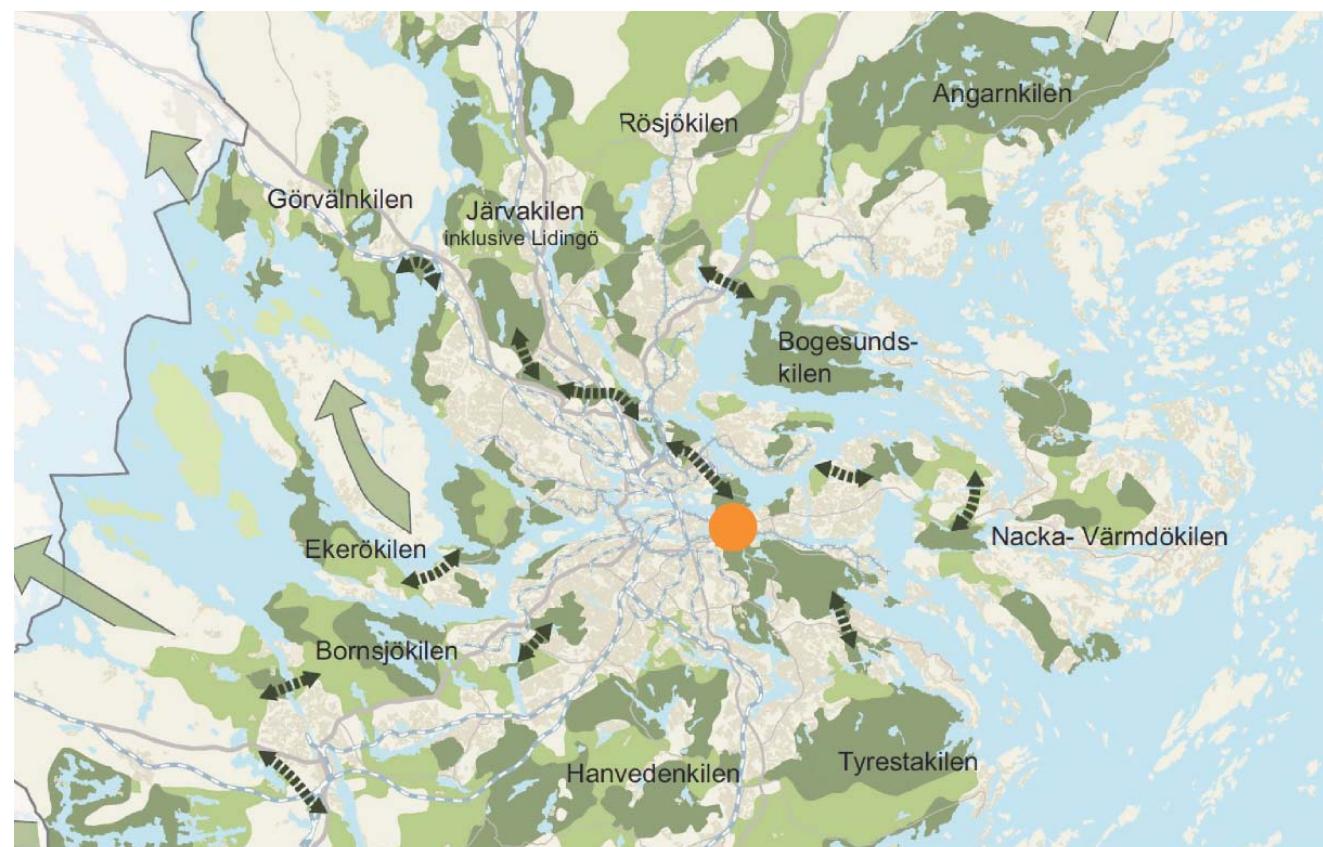
Programområdet ingår i en del av Nacka som sammanbindar grönkilen Erstavik/Tyresta med Nacka/Värmdökilen som är utpekad i den regionala utvecklingsplanen (RUFS 2010). Sambanden är dock svaga och bör utvecklas och förstärkas.

Den park- och naturmark som finns inom programområdet idag är bristfällig, begränsas av barriärer och kan uppfattas som otydlig. Några allmänna torg finns inte heller inom området idag. Delar av den park- och naturmark som finns är bullerutsatt och då främst från Värmdöleden, men även från Järlaleden, Värmdövägen och Saltsjöbanan.

Lek och rekreation

Inom programområdet finns idag inga allmänna lekplatser och inga områden för spontanidrott. Det finns en 7-manna konstgräsplass som uppförts under 2014 som ersätter den 11-manna grusplans som funnits på platsen fram till för några år sedan. En lekplats finns inom området för Sickla skola, men då den ligger inom skolans område är den inte att betrakta som allmän.

Exempel på rekreativa målpunkter inom och i anslutning till programområdet är Svindersviken, Järlasjön och Kyrkviken. Mycket av den mark som är natur eller park idag är antingen avskärmad av barriärer eller utsatta för trafikbullar.



Regionala grönska strukturer. Planiaområdet är markerat i orange (bild från regional utvecklingsplan RUFS 2010).



Naturvärden

En inventering av naturvärdesträd i programområdet har gjorts (Naturvärdesträd Kyrkviken -Planiaområdet, Pro Natura, 2013) med syfte att kartlägga grönstrukturerna i området och peka på värdefulla strukturer. Inventeringen visar även på större trädbestånd som tillsammans skapar viktiga helhetsmiljöer i den sammanhängande grönstrukturen på Sicklaön.

Längst i norr pekar inventeringen på förekomsten av bland annat tall, ek och klibbal, huvudsakligen mellan Värmdöleden och den befintliga gång- och cykelvägen. Rester av allén till Svindersviks herrgård finns också att finna i området.

På södra sidan av berget mellan Finntorp och Alphyddan finns en samling av ekar där naturvärdena bedömts innehålla stora värden som motsvarar ett nyckelbiotopsområde (området är markerat med rött på flygfotot).

I de centrala delarna av programområdet består grönstrukturen idag främst av äldre villatomter, där trädslagen är blandade.

Marken närmast viken är en viktig del av grönstrukturen på grund av de många äldre ekarna (området är markerat med rött på flygfotot).

Närmast Sickla skola finns bland annat ett flertal stora solitära ekar och tallar. Främst står ekarna inom skolgården, men även ett fåtal längs med Gillevägen.

På flygbilden visas natur- och parkmark inom programområdet. Naturvärdesträd är inmätta - rödmarkerade träd motsvarar naturvärdesträd med potentiella bärare av rödlistade arter, grönmarkerade träd motsvarar naturvärdesträd. Två områden har bedömts innehålla särskilt höga naturvärden, dessa är markerade med rött.

OMRÅDESANALYS

Som underlag till programförslaget har en analys gjorts för att lyfta fram områdets styrkor, svagheter, möjligheter och hot.

STYRKOR

- Det centrala läget ger goda förutsättningarna för kollektivtrafikförbindelser och hållbara resalternativ.
- Närhet till vatten och kulturutbud ger ytterligare förutsättningar för attraktivt boende.
- God tillgänglighet till service, handel och kulturutbud.
- Dagens ostrukturerade och låga markutnyttjande ger stor frihet i utformningen av ny bebyggelse och nya gator.

SVAGHETER

- Skärgårdslandskapets berg och höjdskillnader, som på många sätt ses som en kvalitet, bidrar tyvärr också till barriärer inom programområdet och gör det svårt att röra sig fritt.
- Utöver de naturliga höjdskillnaderna utgör även Värmdövägen och Saltsjöbanan betydande barriärer.
- Trafiklederna orsakar buller och till viss del sämre luft i programområdet.
- Området kring Järlaleden och Planiavägen saknar idag hållbara lösningar för dagvattenhantering, avseende både flödes- och föroreningsbelastning.
- Marken inom delar av programområdet är idag förorenat.

MÖJLIGHETER

- Med nya strukturer och utvecklad kollektivtrafik går det att överbygga barriärer, stärka kopplingen till innerstaden och tillgängliggöra de gröna och blå värdena.
- Sickla köpkvarter har redan idag en stark dragningskraft. Med bättre tillgänglighet och nya inslag av bostäder stärks stadsdelen och underlaget för lokal handel ytterligare.
- Den glesa strukturen ger stora möjligheter att med fysisk planering skapa inbjudande mötesplaster i form av torg, parker och promenader.
- Strukturen tillåter att trafiklederna ändras på ett mer gång- och cykelvärligt sätt där barriäreffekterna minskar.
- Genom utveckling av områden med dagvatten- och föroreningsproblematik ökar möjligheterna att nå god vattenstatus för Järlasjön, eftersom dagvattenproblematiken åtgärdas.

HOT

- Risken om tunnelbanan inte tillkommer är att biltrafiken ökar och förhållandena för gång- och cykeltrafikanter försämras.
- Uteblir den önskade blandningen av bostäder, verksamheter, service med mera uppnås inte tillräckligt underlag för god kommunal service och kollektivtrafik. Planiaområdet blir inte som planerat en levande och attraktiv stadsdel.
- Om området exploateras utan att hänsyn tas till dagens brister i dagvattensystemet och framtida klimatförändringar, ökar risken för översvämningar medan möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vattnet i Järlasjön minskar.

PROGRAMFÖRSLAGET

PROJEKTETS MÅL OCH STRATEGIER

Nacka kommuns översiktsplan Hållbar framtid i Nacka (2012) utgår ifrån ett antal utmaningar och målområden. I syfte att hantera utmaningarna och styra utvecklingen i riktning mot målen har därför fem så kallade stadsbyggnadsstrategier utarbetats. De handlar om att komplettera transportsystemen med tunnelbana till Nacka, utveckla Nackas lokala centra och deras omgivning, samt om att förvalta och utveckla den gröna och den blå strukturen. Dessa är alla viktiga parametrar i den kommande utvecklingen av Nacka, men för Planiaområdet är det framför allt strategin att ”Skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön” som är vägledande. Mål och strategier har anpassats för att tillämpas på Planiaområdet och områdets lokala förutsättningar. Här presenteras projektets mål följt av de strategier som förväntas leda utvecklingen på rätt väg.

De riktlinjer för hållbart byggande som nämns under planeringsförutsättningar genomsyrar och ligger till grund för alla projektmålen.

En attraktiv och hållbar stadsmiljö

- En tät och blandad stad innehåller en blandning av bostäder, arbetsplatser, service och allmänna platser. Blandning och täthet ger inte bara variation och rumsliga kvaliteter utan också bättre underlag för lokal service och kollektivtrafik. Det blir således lättare för befolkningen att röra sig till fots, på cykel eller kollektivt.
- Den tätta staden skapar också förutsättningar för effektivare användning av gemensamma resurser; gator, grönytor, allehanda sorters infrastruktur och kommunal service. Strategin bygger således på att tidigt peka ut och arbeta in platser och noder för rekreation och möten. Den handlar också om att identifiera och utveckla dåligt utnyttjade områden samt länka samman mellanrummen. Strategin ämnar att genom blandning möjliggöra en flexibel markanvändning där bostadshus har lokaler för varierande verksamheter i bottenvåningen där det anses lämpligt och att tillgodose framtida behov av förskola, skola och annan kommunal service.

En långsiktigt hållbar dagvattensituation

- Dagvattensituationen inom Kyrkvikens tillrinningsområde är idag problematisk avseende såväl flöden som föroreningar. För att få till en hållbar dagvattensituation för programområdet, kan det komma att krävas födröjningsåtgärder för dagvattnet inom men även utanför programområdets avgränsning.
- Att området utvecklas med bebyggelse, befolkning och verksamheter ska inte leda till ytterligare ökade dagvattenflöden, utan tvärt om. För att möjliggöra en sådan utveckling bör marken inte hårdgöras mer än nödvändigt, det vill säga att grönytefaktorn genomgående i programområdets alla delar ska hållas så hög som möjligt.
- Dagvattenhanteringen ska lyftas fram i gestaltningen och hanteras som ett element som tillför kvaliteter till stadsmiljön till exempel i form av gröna bostadsgårdar, byggnadstak med mera. Delar av marken inom programområdet måste saneras, dels för att vara godtagbar för bostadsändamål, men även för att lokalt omhändertagande och naturlig infiltration av dagvatten ska vara möjligt.

Ett sammanhållet och stadsmässigt trafiknät

- Ett sammanvävt gatunät blir mindre sårbart och barriärer för gående och cyklister hålls nere. Trafikflödena sprids ut för att undvika barriärskapande flöden på vissa gator. Strategin innebär också att ha den kommande tunnelbanan med i betänkande och då anpassa för framtida koppling till stationslägen. En fungerande trafiksitusation betyder i detta program bland annat att ta tillvara på det centrala och kollektivtrafiknära läget. Biltrafiken ska hållas på rimliga nivåer och gång-, cykel- och kollektivtrafiken kommer att prioriteras. Befintliga barriärer och utnyttjade platser blir en del av staden, antingen genom att bebyggas eller genom att utnyttjas för till exempel rekreation. Nya kopplingar skapas för att bryta barriärerna.

Ett område för rekreation, lek och möten

- I den nya blandade och tät stadsdelen ska det vara nära till park- och rekreationsmiljöer. Stor vikt ska därför läggas på utformning av gårdar, torg och parker. Kopplingarna mellan grönytorna ska värnas, dels för de ekologiska sambanden, och dels för att minimera barriärer för gående i området. En bollplanen söder om Järlaleden anläggs och kopplingarna till vattnet i Kyrkviken utvecklas.

Bevara och stärk de ekologiska sambanden

- En viktig faktor för att bygga tätt på ett fördelaktigt sätt är att i samklang med hus och gator också bygga in grönskan för trivsel, mikroklimat, estetiska värden och inte minst för de ekologiska sambanden. Strategin går därför ut på att ta tillvara på befintliga kopplingar, lämna gröna lungor på strategiska platser inom och mellan de nya områdena, liksom om att tillföra nya där det behövs. Även för detta ändamål kommer marksanering krävas inom delar av området.



Referensbild: Hammarby Sjöstad - i en stad bör det finnas lugna och rekreativa platser (bildkälla ALMA arkitekter)

Kulturbyggnader och andra kulturhistoriska spår blir en tillgång för området

Programområdet ligger i gränslandet mellan områden av mycket olika karaktär. Sickla köpkvarter i väster består av mer storskalig äldre industribyggelse, medan områdena i söder och öster domineras av villabebyggelse. Även inom programområdet är variationen stor, både sett till ålder, funktion, skala och arkitektoniska uttryck på bebyggelsen. Att utveckla området innebär därför inte bara att tillföra ny bebyggelse och platser med stor variation, utan också om att ta vara på befintliga inslag som på olika sätt beskriver områdets historia. Programmet pekar därför ut enskilda byggnader och miljöer som ska bevaras på grund av dess historiska värden. Utvecklingen ska också ske på ett sätt där ny bebyggelse ges en skala som anpassas till den omgivande stadsbilden.



Foto från Järla Sjö där äldre byggnader har en viktig roll som kulturbärare.



ÖVERGRIPANDE PROGRAMKARTA NY BEBYGGEELSE

I programkartan redovisas ett möjligt utbyggnadsförslag, där de olika platsernas användning anges och redovisas med olika färger. Platserna som anges är utsedda som lämpliga för lokalisering av ny bebyggelse utifrån platsens förutsättningar och utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv. I förslaget redovisas även principer för den tillkommande bebyggelsens placering, höjder, och anpassning till befintliga förhållanden.

Under kommande stycke presenteras förslaget mer detaljerat uppdelat i tre delområden. Därefter anges och förklaras några av de gestaltningsprinciper som programförslaget i sin helhet bör utgå ifrån. I de olika detaljplaneprocesserna för respektive plats, ska sedan lämplig placering, omfattning, höjd, funktion, innehåll och utformning av nya byggnader studeras i platsspecifikt och i detalj. Programkartan bör därför betraktas som ett av flera möjliga sätt att placera ny bebyggelse.

Övergripande programkarta – Inom ramen för respektive detaljplane projekt ska utformning och placering detaljutredas, varpå föreslagen programstruktur kan komma att justeras.

DELOMRÅDEA – NORRA DELEN MELLAN ALPHYDDAN OCH FINNTORP

Området ligger mellan Alphyddan i väster, Finntorp i öster och Värmdövägen i söder. I området finns goda förutsättningar att både utveckla gaturummet längs Värmdövägen och att hitta lämpliga lägen för bostäder och verksamheter. Programmet föreslår dels ny bebyggelse utmed Värmdövägen, och dels i det kuperade området mellan Alphyddan och Finntorp.

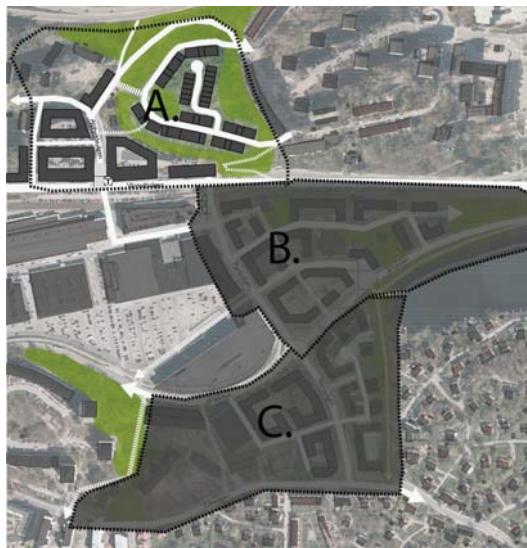
Det kuperade området mellan Finntorp och Alphyddan är idag obebyggt och ägs av kommunen. På grund av den kuperade terrängen är delar av området svårtillgängligt. Föreslagna byggnader och tillfarter måste därför både placeras och utformas med stor omsorg och hänsyn till topografi och naturförhållanden. Här föreslås därför bebyggelse i en lägre skala. Mindre flerbostadshus placeras längs lokalgatan och på platå föreslås radhus. Där höjdskillnaderna kräver det utförs bebyggelsen i souterräng. Byggnadshöjderna ska anpassas till befintlig bebyggelse i Finntorp.

En utredning pågår för att se över möjligheterna att utnytta det befintliga bergrummet för parkering, med infart från Värmdövägen. En sådan lösning skulle minimera behovet av parkering i anslutning till bebyggelsen på höjden och på så sätt minimera trafiken via Finntorp. Med begränsad trafik kan tillfartsgatan utformas som en mindre gårdsgata som lättare kan anpassas till befintliga natur- och terrängförhållanden och där gående prioriteras.



Delområde A. Ny gatustruktur och placering av ny bebyggelse i förhållande till natur och befintlig bebyggelse. Möjligt antal våning anges på respektive byggnad/kvarter.

Den enda trafik som bör trafikera gatan är sådan som av någon anledning måste angöra bostadsentréerna (till exempel vid in- och utflyttnings och färdtjänst samt utryckningstrafik). För att säkra tillgängligheten till bebyggelsen på höjden måste möjliga kopplingar till delområdets lägre delar studeras vidare i kommande detaljplanarbeten. Förslagsvis förses området både med gångvägar/trappor och med allmän hiss, antingen via bergrummet eller via bebyggelsen som reser sig mot branten närmast Värmdövägen.



Illustrationen visar utformning av föreslagen bebyggelse på det kuperade området mellan Finntorp och Alphyddan (White Arkitekter).

Mötet mot Värmdövägen

På de idag dåligt utnyttjade ytorna längs Värmdövägens norra sida föreslås bebyggelse i högre skala. Kvarteren kommer huvudsakligen innehålla bostäder, men förutsättningar ska ges för verksamheter att bedrivas i de lägen det anses lämpligt, i synnerhet längs Värmdövägen. Sett till den föreslagna sträckningen av tunnelbanan till Nacka, kan ett läge intill Värmdövägen (inom delområdet) bli akutellt för en uppgång från den framtida stationen i Sickla. En tunnelbaneuppgång kommer utgöra en central mötesplats i området, med goda förutsättningar för kommersiella verksamheter. Utrymme för uppgången måste avsättas inom kommande detaljplanearbete. Kvarteren bör byggas med avskilda tysta gårdar för de boende där det är möjligt. Byggnadernas entréer riktas mot gatan och Värmdövägen utformas till en stadsgata där gång- och cykeltrafik, serveringar, trädplantering får rikligt med plats. En viktig förutsättning för områdets utveckling är att en eller flera kopplingar till områdena söder om Saltsjöbanan skapas. Föreslagen lösning på detta beskrivs på sidan 48.

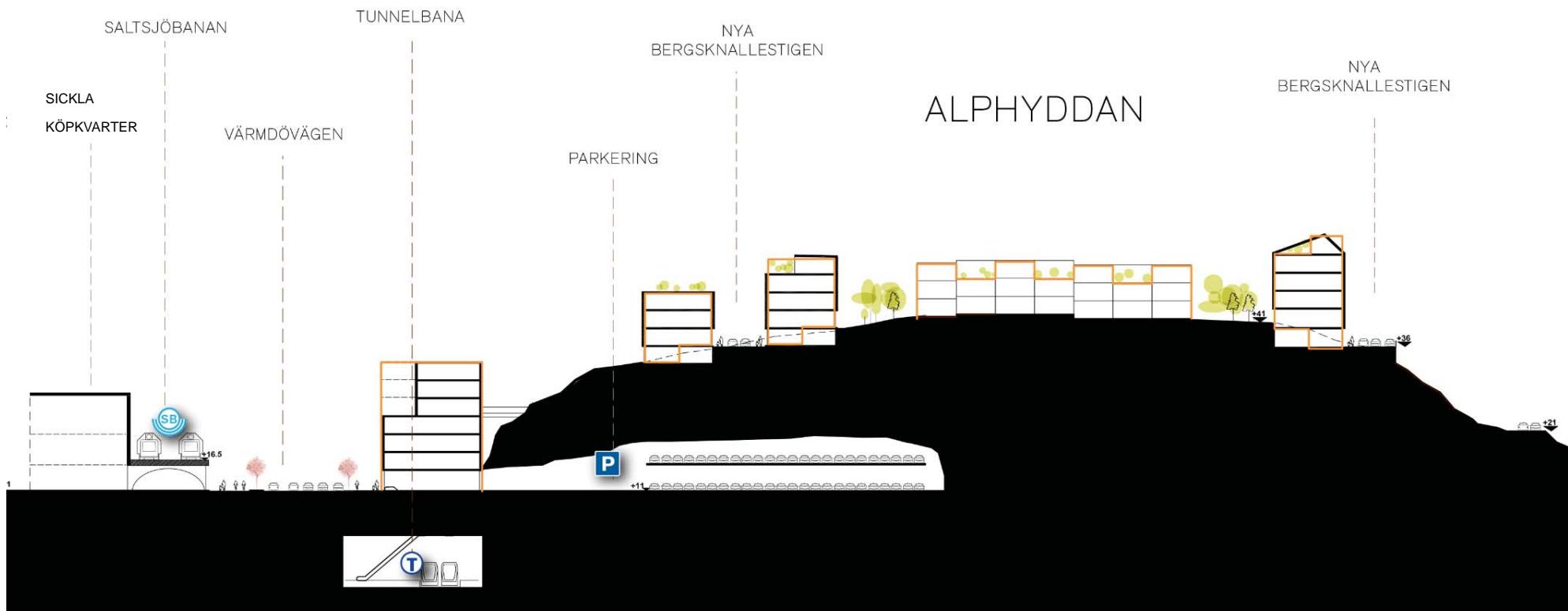
Svindersviksskolan föreslås vara kvar. Möjligheten att ersätta befintlig förskolepaviljong med en permanent och mer yteffektiv skolbyggnad bör utredas och möjligheten att utnyttja befintligt skolområde mer effektivt bör studeras i sammanhanget.



Illustrationen visar vy från Värmdövägen, med ny bebyggelse, tunnelbaneentré vid korsningen Alphyddevägen samt en upphöjd Saltsjöbana (White Arkitekter).

Inom delområde A möjliggörs för ca:

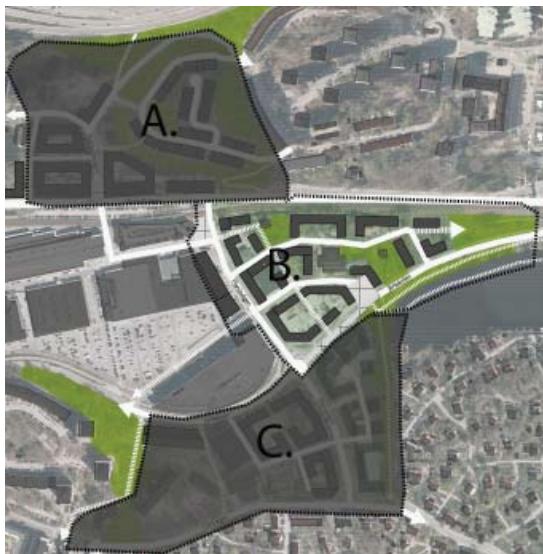
- 750 nya bostäder
- 10 000 kvm handel/kontor
- 4000 kvm skola/förskola



Sektionen visar förhållandet mellan Värmdövägen och det nya området på höjden mellan Flnntorp och Alphyddan, samt det möjliga bergrumsgaraget med infart från Värmdövägen (White Arkitekter).

DELOMRÅDE B - MELLAN VÄRMDÖVÄGEN OCH JÄRLALEDEN SAMT MÖTET MED KYRKVIKEN

Området avgränsas av trafikbarriärer, där Värmdövägen och Saltsjöbanan i norr är dominerande. Järlaleden i söder begränsar i sin tur kontakten med Kyrkven. Marken ägs i huvudsak av Atrium Ljungberg AB, men området omfatta även av en kommunägd grönyta mellan Saltsjöbanan och Järlaleden i öster. På grund av dess läge mellan trafiklederna är denna plats idag bullerutsatt och de rekreativa värdena begränsade.



Skiss delområde B: möjlig placering av gata och bebyggelse i förhållande till natur och befintlig bebyggelse. Möjligt antal våningar anges på respektive byggnad.



Perspektiv över föreslaget torg med möjlig utformning av tillkommande bebyggelse (ALMA Arkitekter)

Bebyggelsen ska i huvudsak vara av uppbruten kvarterskaraktär. På så sätt kan byggnaderna anpassas till den befintliga terrängen i möjligaste mån, samtidigt som gaturummet blir tydligt och gårdsmiljöer för de boende kan skapas.

Byggnadsvolymerna inom området ska i huvudsak vara i 4-6 våningar. Mot Sickla köpkvarter, där skalan är större, bör dock möjligheten till högre volymer studeras. Bebyggelsen anpassas till bevarandevärda träd.

Sjötorpsvägen, som idag går in i området, byggs om och förlängs ner till Järlaleden. I områdets södra del föreslås ett torg som vänder sig mot Järlaleden och Kyrkviken.

Planiavägen byggs om, dels för att bättre kunna ta hand om dagvattenflödet, men också för att ge bättre utrymme för önskat stadsliv i den offentliga miljön med gångtrafik, parkmöbler, uteserveringar mm. Bebyggelsen mot Planiavägen ska ha lokaler i bottenvåningarna för att bidra till ett livfullt och tryggt gaturum.

Inom delområde B möjliggörs för ca:

**600 nya bostäder
3000 kvm handel/kontor
6 avdelningar förskola**

Längs Kyrkvikens norra strand föreslås promenadstråket breddas och en ny brygganläggning anläggas. Promenaden ska, utöver att fungera om rekreationsstråk, även bidra till renings av dagvatten. Utformningen av promenadstråket ska ske med höga gestaltningstäckande ambitioner och ske med stor hänsyn till befintliga naturvärden. (läs mer om detta under stycket ”Dagvatten och miljökvalitetsnormer för vatten” på sidan 60-61).

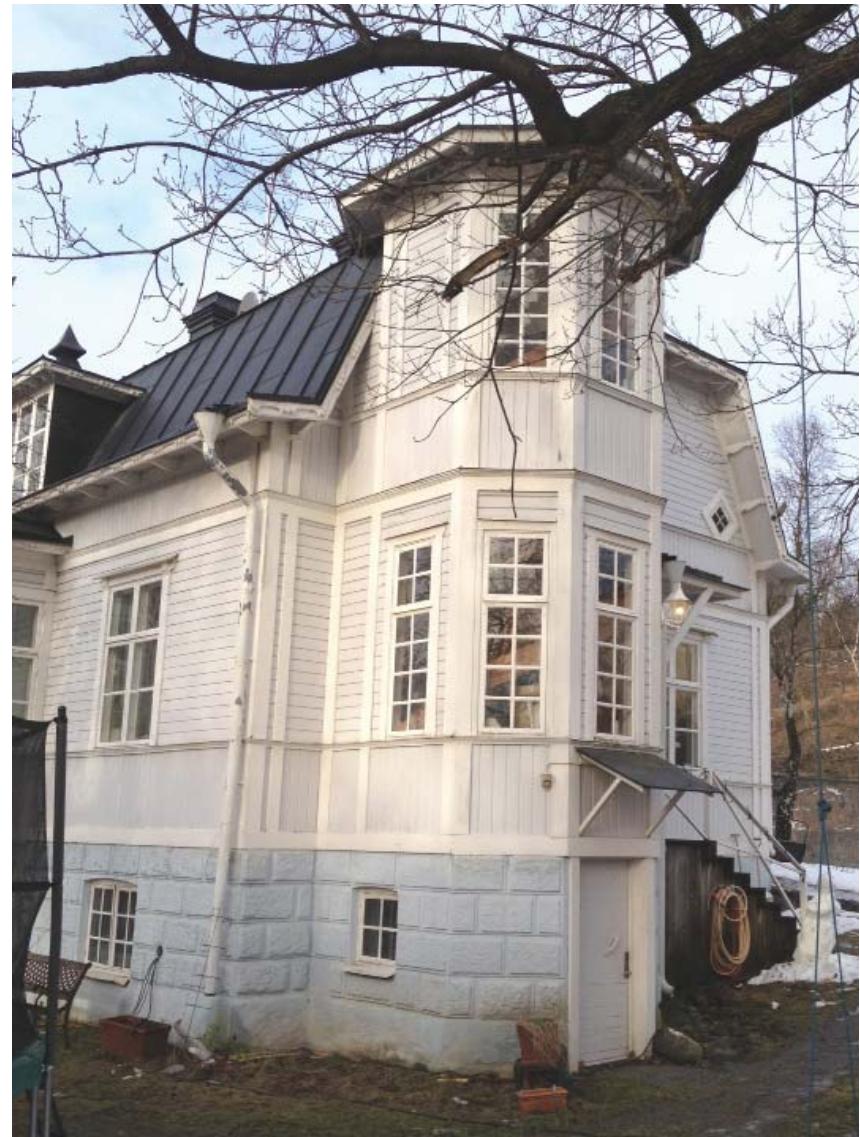


Perspektivet visar en möjlig utformning av ny strandpromenad längs Kyrkvikens norra sida. Viktigt är att utformningen sker med hänsyn till befintliga naturvärden samt med höga gestaltningstäckande ambitioner. (Sweco)



Villa Tomtebo (foto: Johan Aspfors, Nacka kommun)

Två hus utmed Sjötorpsvägen pekas ut som särskilt bevarande-värda: Den så kallade "Stinsbostaden" och den röda villan (Villa Tomtebo) från tidigt 1900-tal (läs mer under stycket "Förhållningssätt till befintlig bebyggelse och kulturmiljövärden" på sidan 54-56), dessa byggnader ska bevaras.

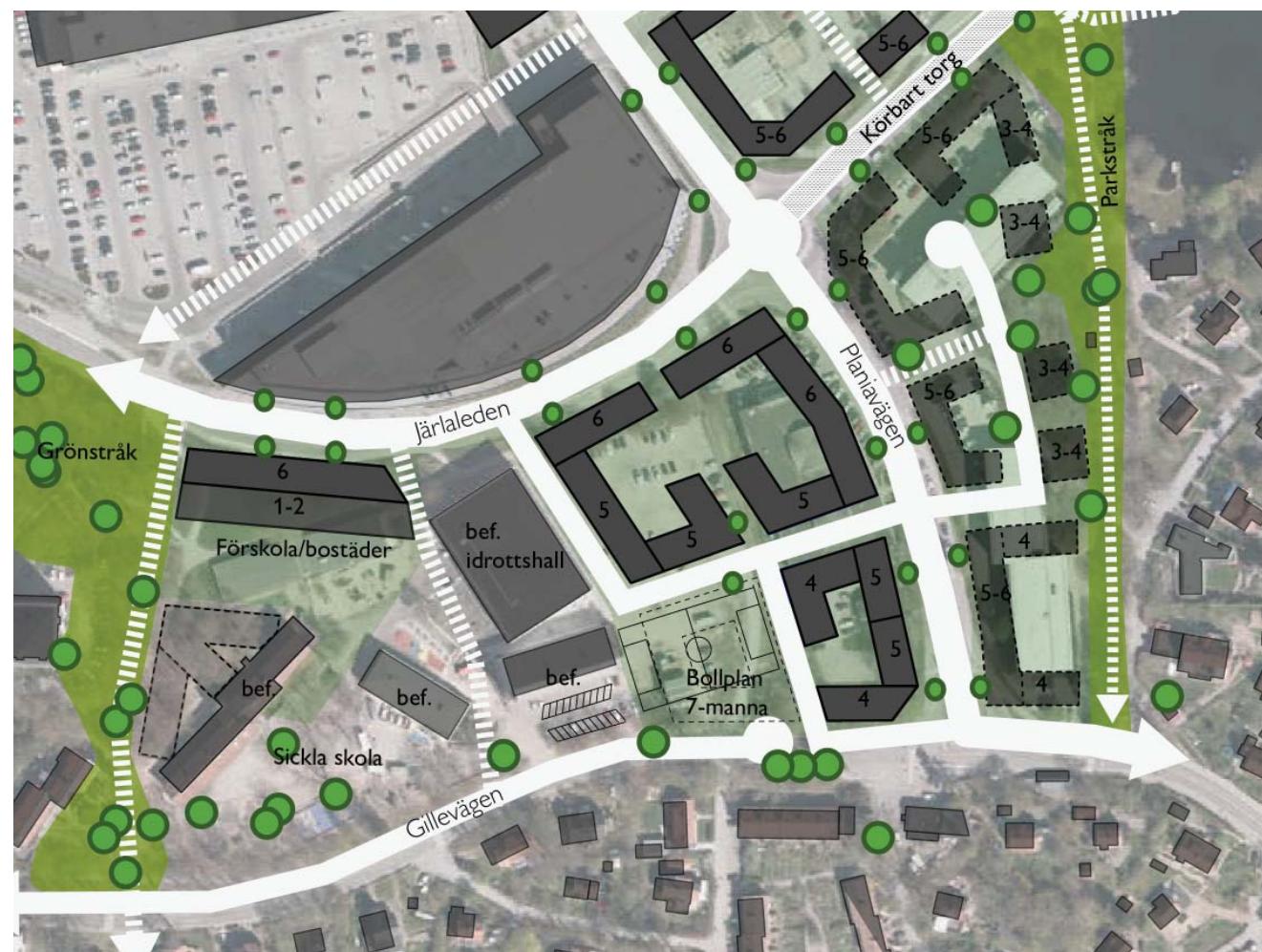
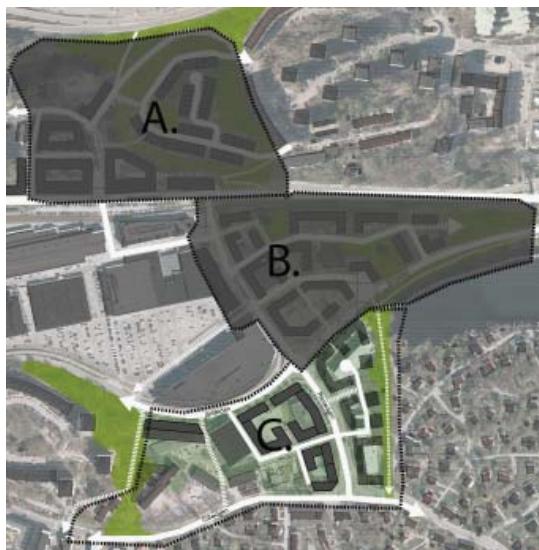


Stinsbostaden

DELOMRÅDE C - OMRÅDET RUNT SICKLA SKOLA SAMT MÖTET MED KYRKVIKEN

Området omfattar bland annat Sickla skola, en tillfällig förskolepaviljong, samt en nybyggd idrottshall. I området finns även en handels- och kontorsbyggnad från 1950-talet, samt Konströrernas kollektivverkstad (KKV) och ägs till största delen av kommunen. Öster om Planiavägen står två kontorshus.

I anslutning till Järlaleden föreslås en ny byggnad för förskola och bostäder. Bostads- och förskolegård byggs i söderläge för skyddas från trafik och buller, men också för att få bästa solförhållanden och kontakt med angränsade natur. För Sickla skola och skolgården föreslås inga förändringar. Gillevägen förblir stängd för genomfartstrafik.



Skiss delområde C: Möjlig placering av gata och bebyggelse. Möjligt antal våningar anges på respektive byggnad. Streckat illustreras en möjligt utveckling av kontorsfastigheterna närmast Kyrkviken.

För att utnyttja marken effektivt, föreslås fotbollsplanen flyttas till ett nytt läge strax söder om dagens, där den goda kopplingen till skolområdet och idrottshallen upprätthålls. Bollplanen beläggs med konstgräs och ges mått motsvarande standard för en 7-mannaplan.

De befintliga byggnaderna längs Planiavägen ersätts med bostadsbebyggelse i tre kvarter med skyddade bostadsgårdar. Kvarteren ska ha entréer mot Järlaleden och Planiavägen men också kunna nås från den nya lokalgatan som sträcker sig genom området. Parkering ska ske i garage under kvarteren, som nås från lokalgatan. Lokalgatans trafik och utformning anpassas till gångtrafiken och aktiviteten i det angränsande skol- och idrottsområdet. Bebyggelsen bör vara högre mot de större gaturummen i norr och öster, men trappas ner i skala för att möta den befintliga bebyggelsen i söder på ett hänsynsfullt sätt.

Inom delområde C möjliggörs för ca:

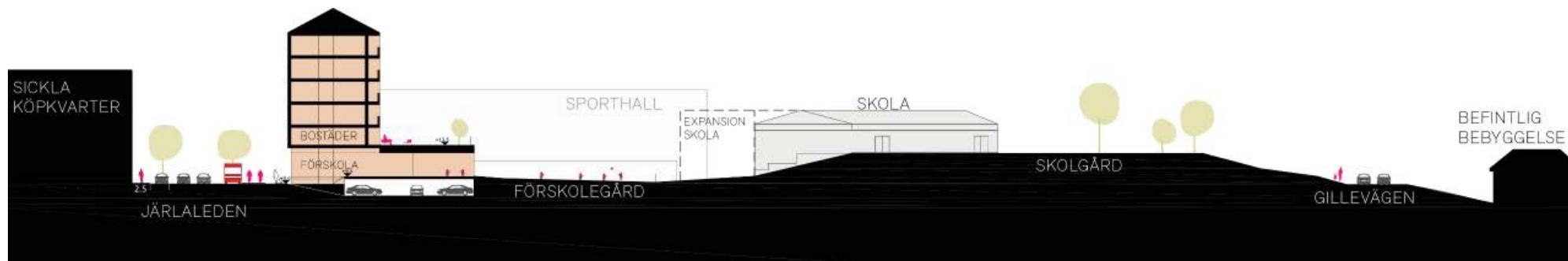
- 500 nya bostäder
- 5000 kvm handel/kontor
- 12 avdelningar förskola



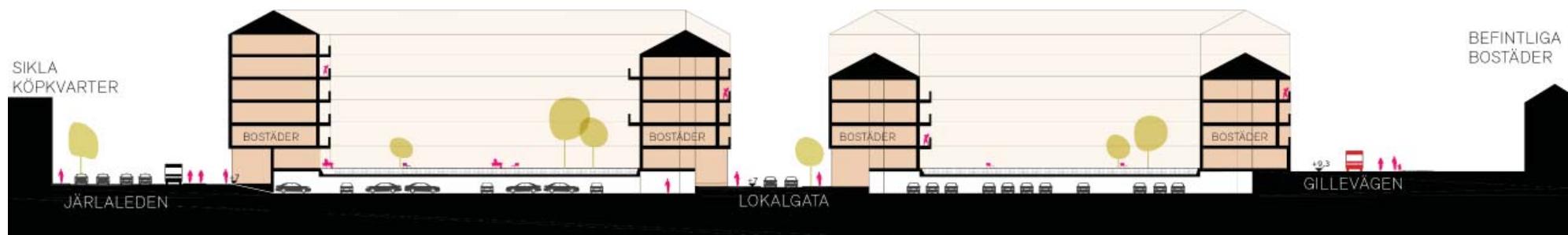
Området mellan Sickla gymnastikhall och KKV-huset.

Om det finns önskemål om att omvandla fastigheten öster om Planiavägen, bedöms förutsättningarna goda för att även här uppföra bostadsbebyggelse. Detta måste dock ske med stor hänsyn till ett antal värdefulla ekar och till småhusbebyggelsen i angränsande Nysätra. Bebyggelsen bör placeras utmed gatorna och få skyddade bostadsgårdar som vetter bort från trafiken.

Bebyggelsen ska uppföras med garage som nås från en ny gårdsgata. Liksom på andra sidan Planiavägen bör bebyggelsen vara högre (5-6 våningar) mot de större gaturummen, men hålla en lägre skala (max 4 våningar) mot den befintliga bebyggelsen. Närmast viken föreslås det befintliga gångstråket utvecklas till ett parkstråk.



Sektionen visar ny bebyggelse i förhållande till Sickla skola och Järlaleden. Förskola om 8 avdelningar placeras i bottenvägen i bostadshuset och får en väl tilltagen utomhusgård. Bostadsgården föreslås placeras ovanpå förskolebyggnaden utskjutande del (White Arkitekter).



Sektionen visar föreslagna kvarter närmast Planiavägen och den nya lokalgatan. Principen är att parkering i detta område placeras i ett halvplanunder mark med hänsyn till de dåliga markförhållandena som råder här. Lokaler placeras i bottenvåningarna mot gatorna för att skapa liv och rörelse i gaturummen (White Arkitekter).



Illustrationen visar ny gata med ny bebyggelse, ny bollplan och den befintliga matasalsbyggnaden tillhörande Sickla skola.(White Arkitekter)

GENERELLA GESTALTNINGS- PRINCIPER OCH RIKTLINJER FÖR NY BEBYGGELSE

Inom och i anslutning till programområdet är bebyggelsen av varierad karaktär, har uppförts under olika tidsepoker och består av varierande volymer. Det råder även olika förtätsättning inom olika delar av programområdet. I detta stycke presenteras ett antal gestaltningsprinciper som bör gälla för all tillkommande bebyggelse inom området. För varje gestaltningsprincip visas ett referensexempel.

Nya byggnader ska hålla hög arkitektonisk kvalitet och spegla sin samtid. Fasad-längderna och kvarteren bör brytas upp i mindre exploateringsenheter och hålla en måttlig skala. Arkitekturen ska vara varierad.

Volymer och byggnadshöjder ska anpassas till omkringliggande bebyggelse. Samtidigt ska den nya arkitekturen spegla sin samtid och tillföra en ny årsring till området.



Variationsrik arkitektur i Värsta Hamnen, Malmö



Exempel från industriområdet i Norrköping där det framgår tydligt vad som är nytt och vad som är gammalt

Ett antal stråk/gator har under planeringsarbetet identifierats som lämpliga för butiker och verksamheter i bottenvåningarna. Dessa har markerats på den övergripande programkartan. För att skapa rörelser och liv i gatumiljön ska entréer och utfarter till bebyggelse i huvudsak vändas ut mot gatan.

Byggnader och gator ska placeras utifrån områdets terräng. Där det krävs ska markens höjder tas upp av souterrängvåningar.

För att skapa ett trivsamt och väl utnyttjat gaturum placeras bebyggelse utmed gatans båda sidor.



Södermalm, Stockholm: Butiker och verksamheter i bostadshusens bottenplan bidrar till liv och rörelse både dag- och kvällstid



Terränganpassad bebyggelse i Annedal (Kjellander+Sjöberg)



Biblioteksgatan i Stockholm



OFFENTLIGA RUM, GRÖNSTRUKTUR OCH REKREATION

I grönstrukturprogrammet anges att det inte bör vara längre än cirka 300 meter till ett park- eller grönområde. En analys av förlaget visar att om programförslaget genomförs behöver det inte någonstans inom området bli längre än 300 meter till grön- och rekreationsskilda områden.

Grönstruktur och naturvärden

Illustrationen till vänster visar programområdets övergripande sammanhängande grönstruktur. De träd som är inmätta enligt inventeringen av naturvärdesträd är markerade på programillustrationen. Längs de gator som föreslås byggas om planteras nya träd. Naturmark bevaras i norra delen av programområdet samt längs med Kyrkviken.

Nya trädplanteringar i gaturum ger ett grönt intryck, och tillsammans med bevarad natur bidrar dessa även till att stärka den sammanhängande grönstrukturen på Sicklön.

Torg och parkmark

Tre nya torgplatser föreslås inom programområdet då det idag är brist på torg inom allmän plats inom hela västra Sicklön. Parkmarken norr om Kyrkviken utvecklas till bullerskyddad plats för lek och rekreation.

Kartan visar huvuddragen i den föreslagna grönstrukturen samt de träd som enligt inventeringen bedöms biologiskt viktiga och möjliga att bevara. Röda pilar illustrerar möjliga spridningskorridorer.



Stadsnära fotbollsplan i Hjorthagen/Norra Djurgårdsstaden



Moa Martinssons torg vid Hornsbergs strand, Kungsholmen i Stockholm. Torget vändar sig ner mot vattnet och lokaler i byggnadernas bottenplåten bidrar till stadsliv. Platsen är också en arena för den offentliga konsten. (foto: Nyréns arkitektkontor).



Allmän lekplats vid Liljeholmskajen

Lek och rekreation

Fler bostäder inom programområdet ställer höga krav på möjligheter till lek, idrott, motion och rekreation.

Inom alla tillkommande bostadsprojekt ska det anläggas lekplatser på bostadsgårdarna. För Sickla skola finns redan idag bra lekmöjligheter.

Parkområdet mellan Järlaleden och Saltsjöbanan föreslås utvecklas och en lekplats anläggs. Bullerskyddsåtgärder krävs mot järnvägen för att skapa en mindre bullrig miljö. Grönområdet på västra sidan om Kyrkviken breddas och förstärks för att skapa ett tydligare parkstråk. I anslutning till Sickla skola föreslås en permanent bollplan med konstgräs anläggas.

Konst

Nacka kommun har en antagen strategi som heter ”Öppna konsten” med målsättningen att göra hela staden till ett konstverk. I programområdet finns många utmaningar och genom att definiera dessa kan man också tydliggöra vilka områden som särskilt skulle vinna på ett konstprogram.

Konsten kan bidra till att förhöja upplevelsen av fotgängares och cyklisters färdvägar eller aktivera miljöer som annars riskerar att bli anonyma. Den kan även bidra till en tydligare identitet hos det nya området samt framhäva punkter där man kan korsa spårtrafiken.

Konstnärlig kompetens bör inkluderas i processen för programområdet i samband med kommande detaljplaneprocesser för att ta tillvara på områdets möjligheter. Det är viktigt att detta sker tidigt för att det inte ska betraktas som något som kan placeras ut när allt annat är klart.

Topografi och geologi

I samband med att detaljplaner tas fram inom programområdet ska geotekniska utredningar tas fram för respektive detaljplaneområde. Då delar av programområdet närmast Kyrkviken består av sjöbotten tros markbeskaffenheten vara sådan att åtgärder krävs vid ombyggnation av Järlaleden samt nybyggnation av bostäder.

TRAFIK - FRAMTIDA FÖRÄNDRINGAR

Trafiken är idag ett dominerande inslag inom och i anslutning till programområdet. Inom ramen för programarbetet har en trafikutredning tagits fram, dels för att lyfta hur trafiksituation påverkas av föreslagen utbyggnad, men även i syfte att titta på olika alternativ till koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen.

Utgångspunkten i programarbetet har varit att planera för ökad framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter samt att skapa en robust och tydligt sammanhängande trafikstruktur. Översiktsplanens mål om att bygga en tät och blandad stad har varit en förutsättning i trafikutredningen.

Det är beslutat att tunnelbanans blå linje ska förlängas till Nacla C och att en station ska förläggas i Sickla. Programområdet blir därför föremål för en stationsentré. I programmet föreslås en placering av denna i anslutning till Värmdövägen.

Gång- och cykel

Exempel på identifierade brister i dagens gång- och cykelnät är bland annat svårigheten att korsa Värmdövägen och Saltsjöbanan. En koppling i plan mellan Värmdövägen och Planiavägen skulle, för gång- och cykeltrafikanten, medföra bättre tillgänglighet mellan programområdets idag frånskilda norra och södra delar. Om en sådan koppling inte går att anordna föreslås att gångtunneln under Värmdövägen rustas upp för att öka tryggheten och tillgängligheten för gående och cyklister.

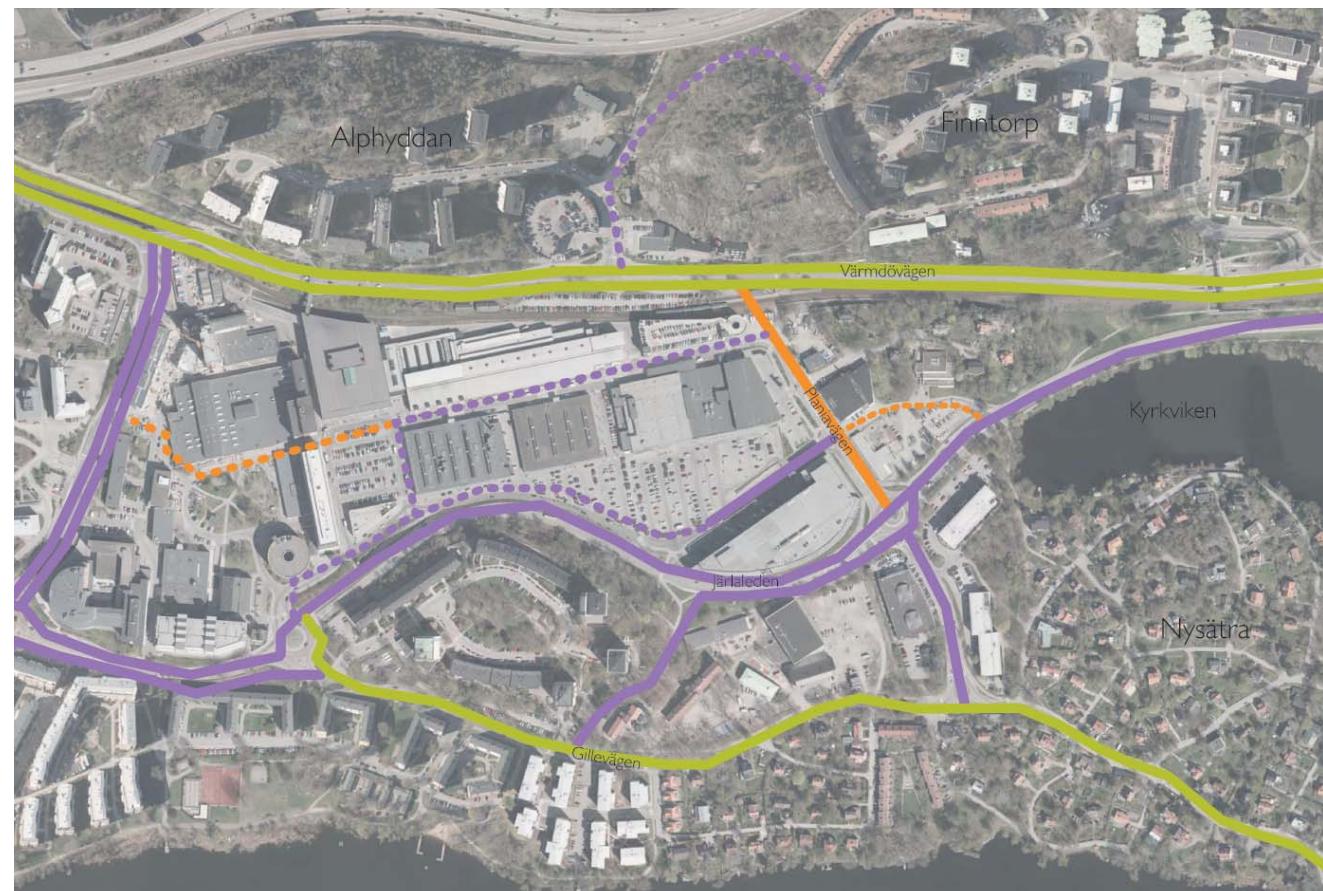
Då det helt saknas cykelparkering i anslutning till Nacka

station föreslås utrymme på torget avsättas för detta ändamål.

Nedan visas förslag på kompletteringar i det befintliga cykelnätet. Planiavägen norr om Planiarondellen föreslås få en separat cykelbana vilket inte gatan har idag.

Gång- och cykelnätet inom köpkvarteret föreslås kopplas på huvudnätet längs Sickla Industriväg för att skapa ett genare flöde genom köpkvarteret.

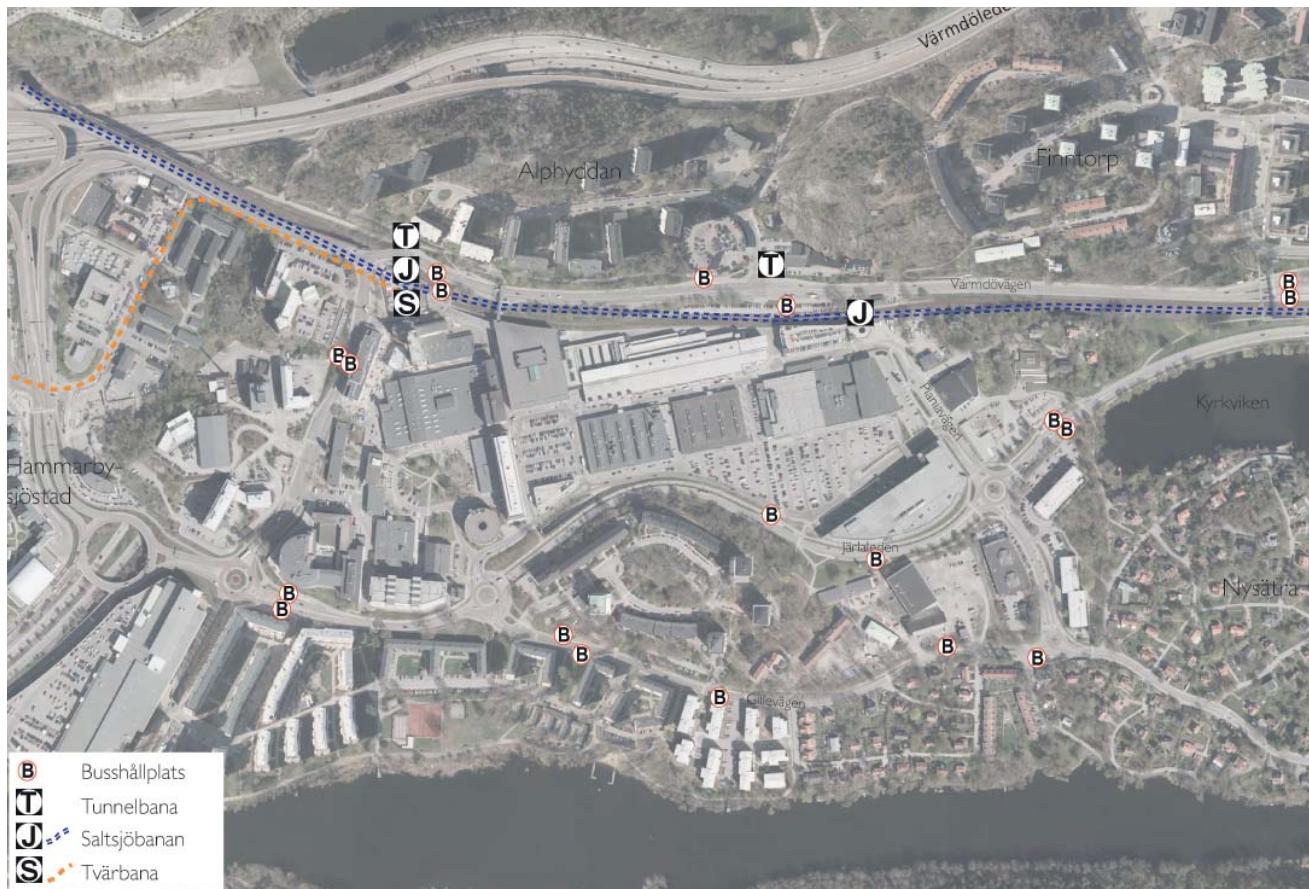
Vidare föreslås att det regionala cykelstråken inom området upprgraderas till god standard, det vill säga 3,5 meter cykelbana och 1,8 meter gångbana (grön sträcka).



Bilden visar föreslaget cykelvägnät - orange illustrerar kompletteringar, streckad linje illustrerar cykel i blandtrafik. De regionala cykelstråken visas gröna och föreslås upprgraderas.

Kollektivtrafik

I Sickla blir den framtida kollektivtrafikförsörjningen mycket god. Redan idag passerar flertalet busslinjer genom området, både regionala och lokala, som inte blir påverkade av förslaget. Med en förlängd tvärbanan, och tunnelbana genom området blir denna del av Nacka ett av de bäst kollektivtrafikförsörda områdena i kommunen.



Bilden visar framtida kollektivtrafik inom och i anslutning till Planiaområdet.

Busstrafik

Busstrafiken i programområdet påverkas inte av programförslaget. Buss hållplatserna bör kunna ligga kvar i ungefärlig samma lägen som idag. Med den förväntade befolkningsökning inom programområdet bör busstrafiken i framtiden kunna köra tätare.

Tunnelbana

År 2025 är det tänkt att tunnelbanans blå linje från Kungssträdgården till Nacka ska stå färdig. Förlängningen är tänkt att dras genom Sickla och programområdet, med ett stationsläge i Sickla. I programmet föreslås en av entréerna till Sickla station vid korsningen Värmdövägen/Alphyddvägen. En tunnelbana med stationsläge i Sickla ger området förstaklassig kollektivtrafikförsörjning, och ger alla som vistas inom området gångavstånd till tunnelbana.

Saltsjöbanan

Saltsjöbanans läge är oförändrat i programförslaget. Trafikförvaltningen (SL) planerar för en upprustning av Saltsjöbanan, som innebär att tågen i framtiden ska kunna avgå med tätare avgångar jämfört med idag. I programmet föreslås en upphöjning av Saltsjöbanan i anslutning till Nacka station i syfte att koppla samman Planiavägen och Värmdövägen. Mer om detta går att läsa om på sidan 48.

Tvärbanan

En förlängning av Tvärbanan planeras från Sickla udde till Sickla station. Detta innebär ännu ett resalternativ för boende inom och i anslutning till programområdet i framtiden.



Planivägen idag



Tunnelundergången under Saltsjöbanan idag. I detta läge är förlängningen av Planivägen är tänkta att gå.

Ny koppling mellan Planivägen och Värmdövägen

En koppling mellan Planivägen och Värmdövägen har utretts ett flertal gånger genom åren med olika utformningar som alternativ. En koppling mellan Planivägen och Värmdövägen skulle ge ett mer robust och flexibelt trafiksystem i området runt Sickla. Trafikflödena fördelar med en ny nord-sydlig länk vilket innebär att onödiga omvägar kan undvikas. Ytterligare skäl till sammankopplingen är att bryta den barriäreffekt som Saltsjöbanan idag har samtidigt som möjligheterna till en mer stadsmässig miljö ökar.

Ett av de alternativ som utretts är att förlägga Planivägen i tunnel under Värmdövägen. En sådan koppling skulle innebära stora ingrepp i stadsmiljö och kräva en sträcka på ca 60 meter åt vardera håll för att ta upp nödvändiga höjdskillnader.

Ett andra alternativ är att skapa en plankorsning mellan Värmdövägen och Planivägen över Saltsjöbanan. Alternativet bedöms, utifrån dagens förutsättningar som svårigenomförbart ur trafiksäkerhetssynpunkt eftersom Saltsjöbanan klassas som järnväg. Trafikförvaltningen arbetar för närvarande med en omfattande upprustningsplan för Saltsjöbanan, bland annat för att öka banans kapacitet och attraktivitet. Dessa åtgärder talar emot en plankorsning då trafikförvaltningen(SL) inte planerar för en reducerad hastighet på Saltsjöbanan, utan snarare för en tätare trafik och sänkta restider. Där utöver anser Trafikförvaltningen att en plankorsning skulle få negativa konsekvenser på riksintresset. Visar det sig längre fram att

det blir möjligt med en plankorsning på platsen bör detta alternativ kvarstå.

Det alternativ som återstår och som bedöms som mest rimligt att genomföra är att höja upp Saltsjöbanans spår på bro för att skapa bil-, gång- och cykelkopplingar i markplan under Saltsjöbanan. Under delar av den upp höjda sträckan bedöms det möjligt att inrymma handelslokaler, för att skapa dubbelsidiga adresser och en mer stadsmässig miljö längs Värmdövägen. Utöver kopplingen Planivägen/Värmdövägen finns möjligheter att även skapa en koppling vid Simbagatan, in till köpkvarteret från Värmdövägen.

Men en ny koppling mellan Planivägen och Värmdövägen visar trafiksimeringar att det kan vara möjlig att ta bort, eller bygga om Järlaleden till en lokalgata.



Illustrationen visar en möjlig lösning med upphöjning av Saltsjöbanan på bro. Under upphöjningen skapas två kopplingar för gång-, cykel- och biltrafikanter - vid Planiavägen och vid Simbagatan (White Arkitekter).



Kantstensparkering – Hammarby Sjöstad



Högalidsgaraget - exempel på bergrumsgarage

Parkering

För tillkommande bebyggelse ska parkering i första hand anordnas inom den egna fastigheten. Större parkeringar förläggs i garage under mark. Förutom parkering inom kvartersmark är av vikt att det även finns besöksparkeringar inom allmän platsmark, i anslutning till service, handel och bostäder. För att undvika att större markytor tas i anspråk för ytparkeringar placeras gästparkering lämpligtvis längs körbanan inom gatumarken, exempelvis som kanstensparkering.

Även parkering för bollplan, sporthall och skola löses i första hand inom egen fastighet. Då skolverksamhet och sportevenemang oftast infaller vid olika tidpunkter är det lämpligt att samutnyttja parkeringen för dessa ändamål.

Nacka kommun håller på att ta fram en parkeringspolicy samt en parkeringsnorm för kommunen i syfte att fungera som riktlinjer i planeringsarbeten. I kommande detaljplanerarbeten ska dessa ligga till grund för parkeringstalen som föreslås.

Cykelparkering ska finnas i anslutning till alla offentliga platser såsom större busshållplatser, tågstationer, skolor, idrottsplatser och handel. Det ska även finnas goda möjligheter till cykelparkering i anslutning till alla bostäder. Cykelparkeringen bör placeras så nära entrén som möjligt.

Bergrumsparkering

Inom programområdet föreslås ett bergrumsgarage. Syftet med garaget är delvis att tillgodose delar av bebyggelsen norr om Värmdövägen med parkeringar. Då det idag råder brist på parkeringsplatser i Finntorp och Alphyddan är en möjlighet att avsätta delar av platserna för boendeparkering för befintlig bebyggelse.

Idag finns det ett befintligt bergrum i berget med infart från Värmdövägen. Bergrummet används idag som serveranläggning i 5 våningsplan. Transformatorhallen och dess konstruktion bedöms väldigt robust med tjocka betongväggar som troligtvis är kraftigt armerade, varför en bedömning gjorts att bergrummet bör finnas kvar.

Det föreslagna parkeringsgaraget föreslås få infarter från Värmdövägen och Svindersviksvägen. Med föreslaget alternativ är det möjligt att tillskapa ca 250 nya parkeringsplatser i ett våningsplan.

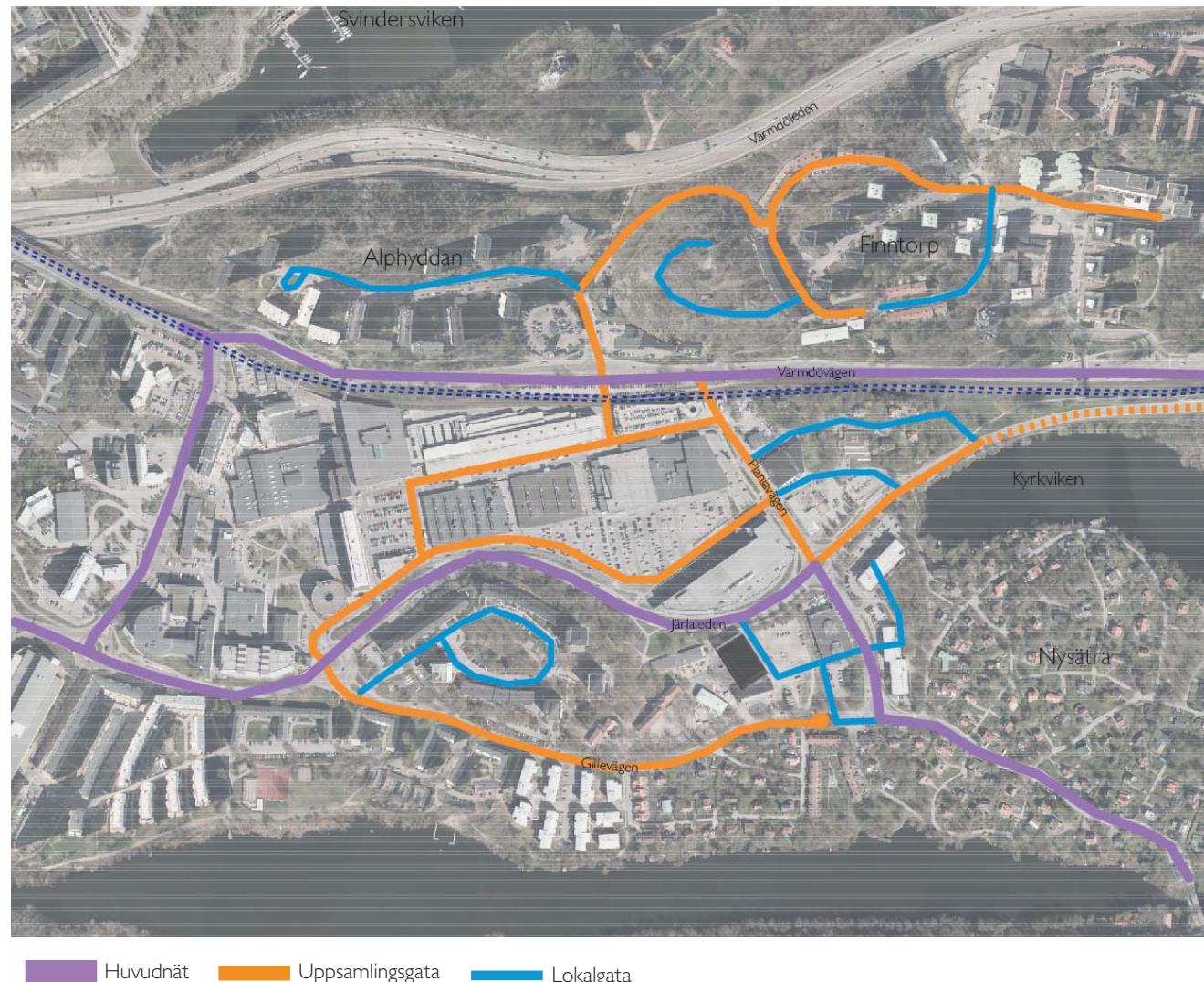
Förslag motorfordon

Trafikanalysen visar att tillkommande trafikalstring från den föreslagna bebyggelsen i programmet är relativt låg och ger endast lokala skillnader i trafikmängder. Kapacitetsmässigt är det alltså inga problem att genomföra planerad exploatering.

För att möjliggöra för åtkomst till föreslagen bebyggelse samt för att skapa ett mer flexibelt och robust trafiknät i området föreslås ett antal kompletteringar i trafiknätet:

I programområdets norra del föreslås en ny länk för biltrafik mellan Alphyddvägen och Becksjudarvägen. Den nya gatan kopplar ihop Alphyddan med Finntorp och bidrar till att skapa ett mer finmaskigt och robust gatunät där trafikflödet kan fördela sig. Trafikanalyser visar att gatan inte kommer att bli attraktiv för genomfartsstrafik och därför endast får måttliga trafikflöden. I östra delen av Planiområdet förlängs Sjötorpsvägen österut till Järlaleden. I nuläget när en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen inte finns, förordas att Järlaleden finns kvar, men att hastigheten sänks samtidigt som gaturummet smalnas av och ges en mer stadsmässig karaktär.

Trafikanalyserna visar att Järlaleden blir mindre attraktiv som genomfartsled när hastigheten sänks. Den barriär som vägen utgör idag kommer att minska betydligt och Järlaleden kommer att uppfattas som en gata, i stället för som idag, en belastad trafikled. I ett längre perspektiv, när en koppling mellan Värmdövägen och Planiavägen blir verklighet föreslås Järlaleden avslutas efter Sjötorpsvägen alternativt byggas om till stadsgata.

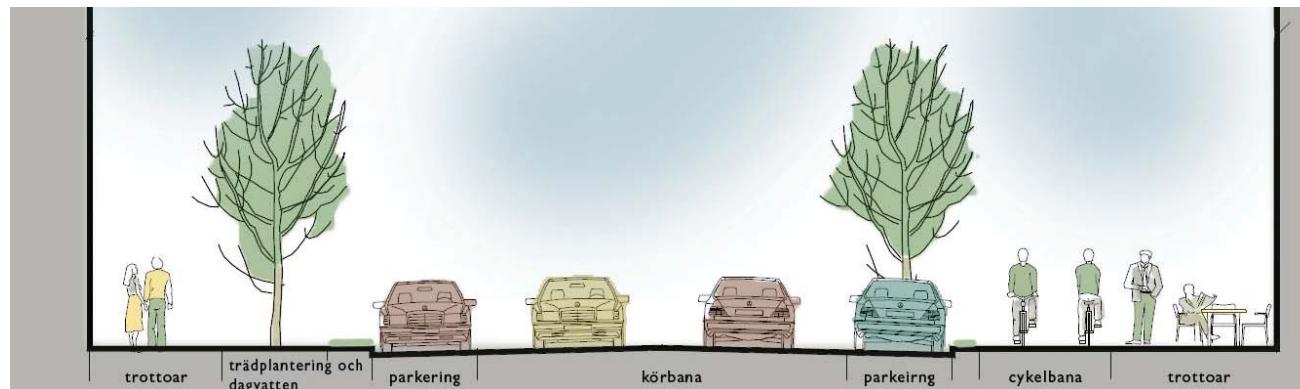


Nedan beskrivs de gator inom programområdet som föreslås byggas om. Övriga gator så som till exempel Settervalls väg och Becksjudarvägen föreslås förbli oförändrade i sin utformning.

Sektionerna beskriver möjliga lösningar för att skapa gator av stadsmässig karaktär med uppgraderade förutsättningar för gång- och cykeltrafikanter, kantstensparkering samt på vissa ställen omhändertagande av dagvatten. Utformningsförslagen är anpassade efter de simuleringar som gjorts för att säkerställa att kapaciteten för trafikflödena är tillräckliga utan att köbildningar uppstår.

Planiavägen

För Planiavägen föreslås en typsektion för sträckan norr om korsningen med Siroccogatan och en för den södra delen. I gatusektionen har det varit angeläget med breda gångbanor, utrymme för cykelbana, kantstensparkering samt plats för öppen dagvattenhantering. Utformningen av gatan är kapacitetsmässigt anpassad för en framtid sammankoppling med Värmdövägen. Trots att Plania-



Möjlig utformning Planiavägen norra del.

vägen har ett relativt högt trafikflöde finns enligt trafikanalysen goda förutsättningar att utveckla gatan till en stadsgata.

Gångbanan på den västra sidan är något smalare än den på den östra. Detta med motiveringen att den östra sidan ligger på solsidan och det därför finns bättre förutsättningar för uteserveringar. Vidare föreslås öppen dagvattenhantering på västra sidan mellan gångbanan och kantstensparkeringen. För att vinna utrymme får parkering och grönska dela utrymmet på östra sidan i form av parkeringsfickor med träd emellan. Cykeltrafiken längs med Planiavägen hänvisas helt till vägens östra sida, där en dubbelriktad cykelbana går.

På nedre delen av Planiavägen är Trafikverket väghållare. Här föreslås en dubbelriktad cykelbana på östra sidan av gatan och öppen dagvattenhantering på den västra. Planiavägen är idag indelad i fyra körfält men dessa reduceras till totalt tre med en saxning mitt på sträckan.



Rererensbild från Hägerstensvägen: Breda trottoarer på södra sidan av gatan ger plats för uteserveringar



Järlaleden idag

Järlaleden

Trafikverket är väghållare för Järlaleden väster om Planiarondellen och kommunen för sträckan öster om Planiarondellen. En trafikanalys som genomförts har studerat gatans sträcka öster om Planiarondellen utifrån två scenerier – ett där den byggs om till förmån för gång- och cykeltrafikanter och ett annat där den tas bort helt och hållt.

Innan en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen finns, förordas att Järlaleden finns kvar öster om Planiarondellen, men byggs om till förmån för gång- och cykeltrafikanter. Oskyddade trafikanter prioriteras och hastigheten för biltrafiken begränsas till 30 eller 40 km/tim. Genom att ändra gaturummets karaktär på denna sträcka förbättras tillgängligheten och sambandet mellan Kyrkviken och den nya exploateringen i programområdets östra del. Trafikanalyserna visar även att Järlaleden blir mindre attraktiv som genomfartsled om hastigheten sänks. Generellt minskas även Järlaledens barriäreffekt på denna sträcka vilket kommer boende och besökande i hela området till godo.

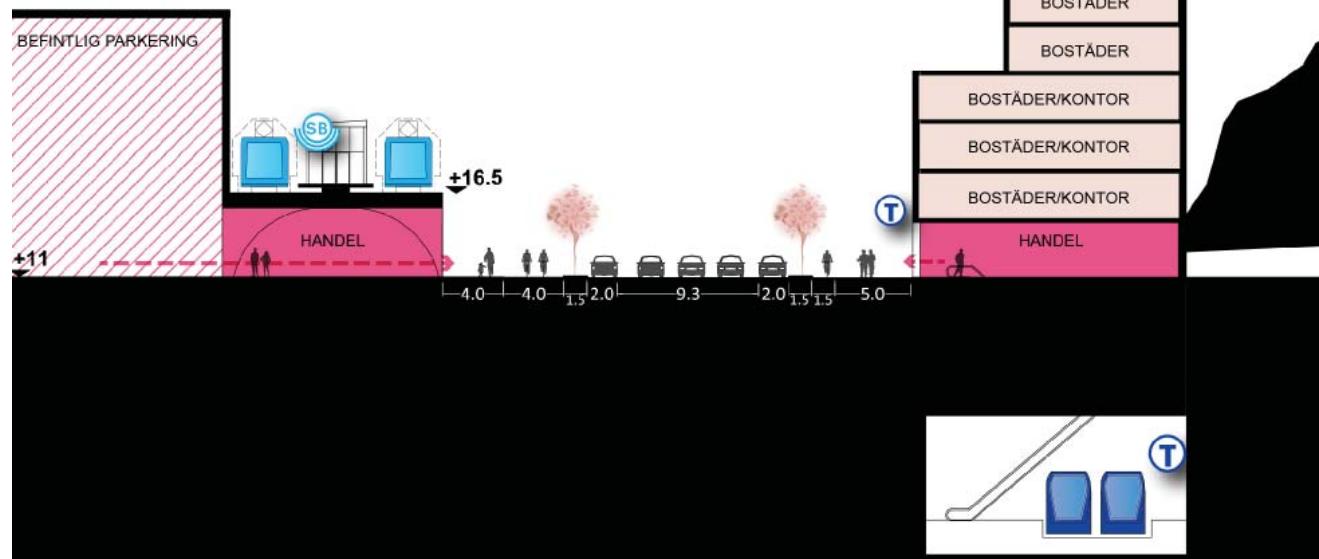
I ett framtida scenario där en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen blir verklighet bör frågan huruvida det är möjligt att helt ta bort Järlaleden åter tas upp. Järlaleden kommer dock alltid behövas som tillfartsgata till föreslagen bebyggelsen norr om Kyrkviken.

Värmdövägen

Värmdövägen föreslås byggas om till stadsgata genom området. Sträckan föreslås få kantstensparkering, trädplantering och bättre framkomlighet för gång och cykeltrafikanter. En ny utformning av Värmdövägen innebär att körbanans bredd minskas, samtidigt som utrymmet för gång- och cykeltrafikanter breddas.

Gillevägen

Även Gillevägen föreslås byggas om, detta i samband med att det nya området inom Sickla skola byggs. Då sträckan är utpekat som regionalt cykelstråk idag, föreslås att gång- och cykelbanan utmed sträckan få bättre standard. I samband med kommande detaljplanearbete kommer gatans utformning att detaljstuderas.



Möjlig utformning av Värmdövägen (White Arkitekter)

FÖRHÅLLNINGSSÄTT TILL BEFINTLIG BEBYGGELSE OCH KULTURMILJÖVÄRDEN

Bebyggnelsen inom programområdet är mycket varierad både sett utifrån ålder, skala och utformning. Väster och öster om programområdet ligger Sickla köpkvarter bestående av mer storskalig äldre industribebyggelse, medan områdena öster och söder om domineras av villor.

En inventering har gjorts (Byggnader och miljöer av kulturhistoriskt intresse i Planiaområdet, Johan Aspfors, Nacka kommun, juni 2013) som pekar ut de byggnader och miljöer med störst kulturhistoriskt intresse inom program-området. Bland annat pekar denna på några av de äldre villornas värde från runt sekelskiftet, men även nyare bebyggelse såsom Sickla skola från 1950-talet, Svindersviksskolan från 1960-talet och Atlashuset från 1970-talet.

Utifrån inventeringen har ett antal byggnader pekats ut som föreslås bevaras inom programområdet:

Svindersviks skola är en del av helhetsmiljön i Alphyddan. Huvudbyggnaden och matsalen representerar högst värden.

Tornvillan i Alphyddan är det äldsta historiska inslaget i Alphyddan, uppfört i slutet av 1800-talet, och bör betraktas som särskilt värdefull byggnad enligt PBL 8 kap, 13§.

Stationsbyggnaden vid Nacka station speglar stationshusarkitekturen utmed Saltsjöbanan uppförd under slutet

av 1800-talet. Denna bedöms som särskilt värdefull enligt PBL 8 kap, 13 §.

Stinsbostaden Agneshill även denna från slutet av 1800-talet, med säregen arkitektur med uttryck av en formell stationsbyggnad. Många ursprungliga detaljer är bevarade i byggnaden som bedöms särskilt värdefull enligt PBL 8 kap, 13§.

Villa Tomtebo hör till Sjötorpsvägens bäst bevarade i nationalromantisk stil uppförd i början av 1900-talet. Den bedöms som särskilt värdefull enligt PBL 8 kap, 13 §. Även interiöra värden såsom planlösning, bevarade snickerier och äldre eldstäder bör hanteras i kommande detaljplanarbeten.

Atlashuset har en stark prägel av terrasshus med tegelfasader från 1970-talets slut. Byggnaden uppfördes för att användas för personalvård för personal inom Atlas Copco. Trots byggnadens ringa ålder och jämförelsevis svaga värdebild bör det allmänna varsamhetskravet beaktas.

Före detta Precisionsverktygs industribyggnad i anslutning till Planiavägen är ritad av Backström & Reinius på 1950-talet. Även denna byggnad har ett visst kulturhistoriskt värde, men har i programmet ej valts att bevaras. En avvägning har gjorts där antalet tillkommande nya bostäder vägt tyngre än byggnadens bevarandevärde.

Sickla skola uppfördes på 1950-talet i samband med ny bostadsbebyggelse i området. Skolbyggnaderna håller hög arkitektonisk kvalitet, men har även samhälls- och socialhistoriska värden. Byggnaderna bör betraktas som särskilt värdefull enligt PBL 8 kap, 13§ och bör därför inte förvanskas. Skolan ligger vid foten av Tallbackens

höjdrygg omgiven av flera äldre ekar som bidrar till helhetsupplevelsen.

En av villorna i inventeringen med kulturhistoriska värden har i programmet inte bevarats – en gul villa vid Sjötorpsvägen från sekelskiftet 1900. Villan representerar en enklare typ av villaarkitektur som har funnits i Finntorpsområdet. Den har en något lägre värdebild än intilliggande Villa Tomtebo men har ändå ett visst kulturhistoriskt bevarandeintresse. En avvägning har gjorts och lett till att av villabebyggelse längs Sjötorpsvägen är det Stinsbostaden och Villa Tomtebo som bevaras. Även tillhörande trädgårdsmiljöer behålls.



På flygbilden syns bebyggelse och miljöer som pekats ut som kulturhistoriskt intressanta.

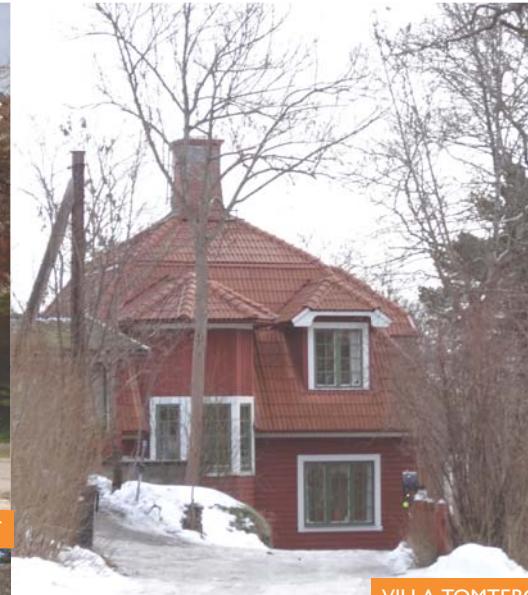


VILLA PÅ SJÖTORPSVÄGEN



69

ATLASHUSET



VILLA TOMTEBO



FINNTORP



F.D. INDUSTRILOKAL
VID PLANIVÄGEN



SICKLA KÖPKVARTER



VILLA AGNESHILL (STINSBOSTAD)

STATIONSBYGGNAD



TORNVILLAN I ALPHYDDAN



SICKLA SKOLA



ALPHYDDAN

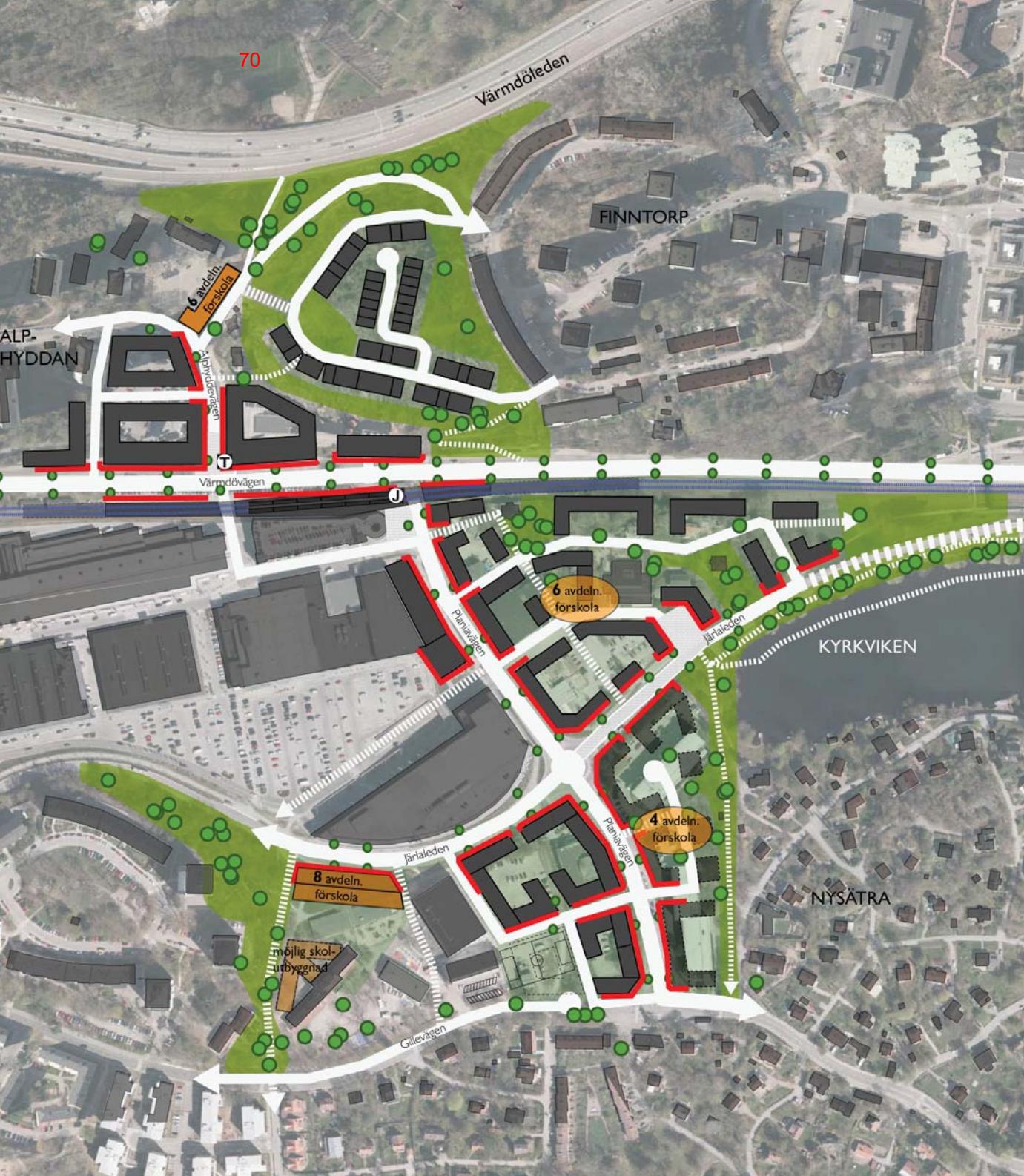
SERVICE, SKOLA OCH FÖRSKOLA

Förskola

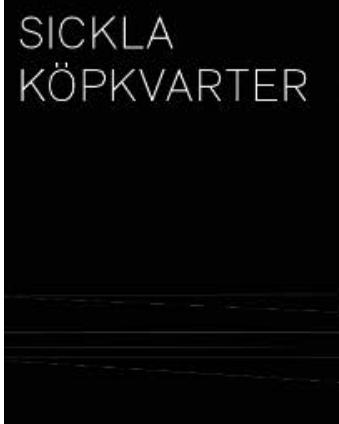
Kommande befolkningstillväxt medför att ytterligare omkring 12 nya förskoleavdelningar kommer att behövas inom programområdet (utöver de som finns idag). Av de förskoleavdelningar som finns i området idag är 11 avdelningar i tillfälliga paviljonger. Sammanfattningsvis innebär detta att det behövs 23 nya förskoleavdelningar inom programområdet för att ersätta paviljongbyggnaderna samt för att tillgodose det behov som uppstår på grund av befolkningstillväxt. Principen inom hela programområdet är att i första hand inrymma förskolorna i bottenplan på planerad bostadsbebyggelse:

- En större förskola planeras i bottenplan på föreslaget bostadshus inom område C i anslutning till Järlaleden. Totalt kan då tillskapas 8 avdelningar.
- Om ny bebyggelse tillkommer inom det område som idag är kontorsbebyggelse (närmast Kyrkviken och Nysätra) krävs att det förskolebehov som dessa bostäder tillför tillskapas inom egna fastigheter. Bedömningen är att det då krävs ytterligare 4 avdelningar här.
- Inom området B ska totalt 6 avdelningar fördelats. I samband med kommande detaljplanearbete ska placering och utformning utredas.
- Inom område A föreslås att byggnaden närmast Svinandersviksvägen rivas och ersättas med en ny byggnad i 4-5 våningar. I byggnaden skulle då de befintliga verksamhetsytorna kunna ersättas samt att ca 6 nya förskoleavdelningar skulle kunna inrymmas i denna byggnad.

Sammantaget bedöms det med denna modell vara möjligt att bygga 24 avdelningar förskola inom området.



Bilden (t.h.) visar handelslägen (handel i byggnadens bottenplan) samt hur ny skola och förskola föreslås fördelas inom programområdet.



Skola

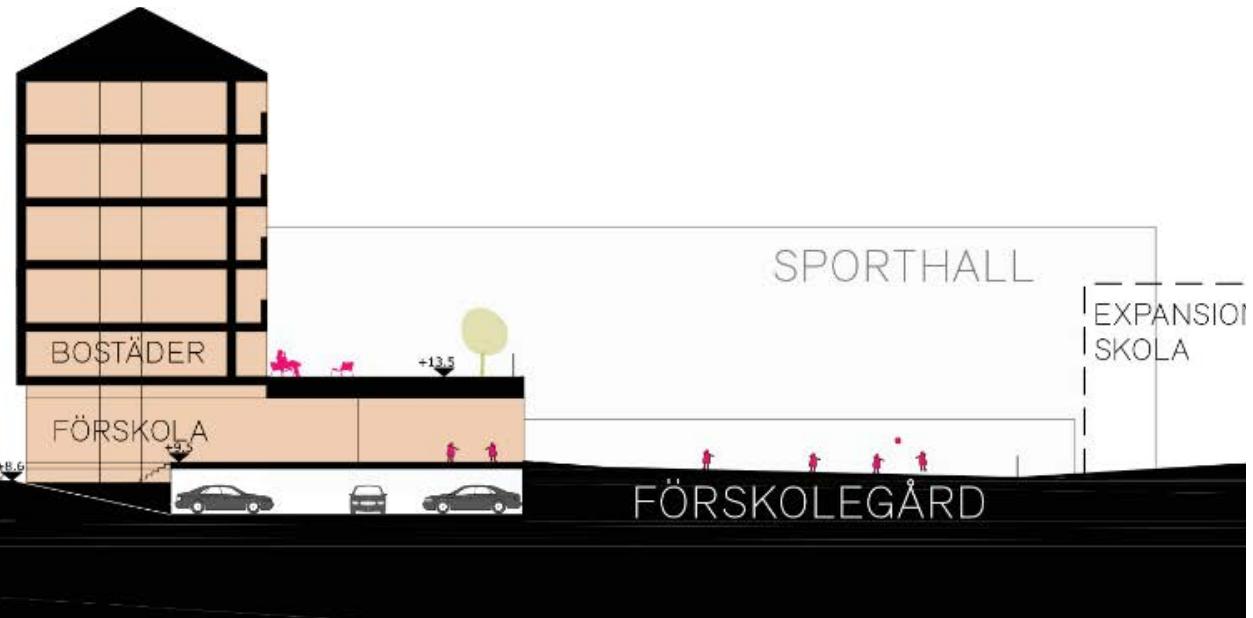
Sickla skola har uttryckt ett behov av en framtida expansion i och med den antagna befolkningsökningen på västra Sicklön. I programmet har möjligheterna till expansion inom egen fastighet utretts och bedömnningen är att det är möjligt att bygga ut skolan med ca 2000 kvm. Utbyggnaden föreslås som en ny långa sammankopplad i en av byggnadernas nordvästra fasad. På skolgårdens framsida (mot Gillevägen) växer flera större ekar och gården används flitigt av barnen i skolan. Med anledning av ekarna och den genombänkta södervända gården bedöms det inte lämpligt att placera någon ny byggnad i anslutning till Gillevägen.

Handel och övrig service

Tillkommande handel föreslås i bottenplanen på bostadshusen främst utmed Planiavägen, men även utmed Värmdövägen.

Atlashuset på Planiavägen 5 föreslås bevaras. Idag finns vårdcentral med näarakut, en mindre simbassäng samt förskola i byggnaden.

På kartan på sidan 57 illustreras vilka lägen där det föreslås handel eller lokaler i byggnadernas bottenplan.



Principen i området är att förskola förläggs i bottenplan på bostadshuset. Den större förskolan inom område C byggs så att bostäderna i området får en separat bostadsgård ovanpå förskolans lokaler (White Arkitekter).

PROGRAMMETS KONSEKVENSER

Ledstjärnor för detaljplaneprogrammet för Planiavägen är en långsiktigt hållbar utveckling. Det gäller både för utvecklings- och detaljplanearbetet samt för kommande projekterings- och förvaltningsarbete. Hållbarhetsaspekten ska beaktas i överväganden och beslut om placering av nya byggnader, val av byggnadsmaterial, uppvärmning med mera. Att arbeta för en långsiktig hållbar utveckling ligger i linje med de nationella miljömålen och Nacka kommunens övergripande mål.

I detta avsnitt beskrivs vilka konsekvenser på miljön som ett genomförande av programmet skulle innehåra. Viktiga miljöaspekter identifieras för att beaktas i det fortsatta detaljplanearbetet. Något lagkrav på behovsbedömnning för ett planprogram finns inte.

FARLIGT GODS

Värmdöleden är primärled för farligt gods. Enligt länsstyrelsens riktlinjer ska riskhanteringsprocessen beaktas i framtagandet av detaljplaner inom 150 meters avstånd från en led för farligt gods.

RADON

Ny bebyggelse ska utföras radonskyddande. Radonhalten i bostäder ska inte överstiga 200 Bq/m³.

BULLER

Området är utsatt för trafikboller främst från Värmdöleden, Värmdövägen, Saltsjöbanan samt Järlaleden.

I Nacka kommunens översiktplan finns generella riklinjer för buller. Vid byggande ska en så bra ljudnivå som möjligt alltid eftersträvas. Vid nyexploatering och förtäring tillämpas i första hand de riktvärden för buller från trafik som riksdagen beslutat.

Vid tät stadsbebyggelse på västra Sicklaön kan länsstyrelsens Avstegsfall A och B tillämpas i goda kollektivtrafiklägen. Skäl för att tillämpa avstegsfall B i området är att det ligger inom promenadavstånd (500 meter) till ett närcentrum med stort serviceutbud och att det är goda kollektivtrafikförhållanden. Båda kriterierna för att kunna tillämpa avstegsfallen uppfylls inom programområdet.

Avstegsfall B innebär att alla lägenheter ska utformas så att minst hälften av boningsrummen vänder sig mot en tyst sida (under 55 dB(A) ekvivalent). Byggnaderna ska uppföras så att inomhusnivån inte överstiger 30 dB(A) ekvivalent (Ljudklass C, Boverkets Byggregler). Detta gäller även för skolor och förskolor. På skolgårdar ska det finnas områden med högst 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå.

En uteplats ska finnas iordningsställd på bostadsgården eller som egen balkong/uteplats, där den maximala ljudnivån inte får överstiga 70 dB(A). Den ekvivalenta ljudnivån bör inte heller överstiga 55 dB(A). I enskilda fall kan upp till 75 procent inglasning av balkong eller uteplats tillåtas som åtgärd för att begränsa bullret.

Inom ramen för kommande detaljplanearbeten kommer bullerutredningar att tas fram.



Kartan visar bullersituationen i området idag. Ekvivalentnivåer i dB(A)cirka 2 meter ovan markytan enligt kommunens översiktliga bullerkartläggning: lila > 70, mörkrött >65, rött >60, orange >55, brun >50, gult >45.

MILJÖKVALITETSNORMER FÖR LUFT

Någon fördjupad studie av luftsituationen i området har inte utförts. Med utgångspunkt från den översiktliga kartläggning av kvävedioxid och partikelhalter som Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund har tagit fram bedöms miljökvalitetsnormerna (MKN) klaras på grund av bra ventilationsförhållanden vid vägarna. Under de kommande detaljplanearbetena kan det bli aktuellt att utreda föroreningshalten beroende av hur bebyggelsen utformas.

DAGVATTEN OCH MILJÖ-KVALITETSNORMER FÖR VATTEN

Vattenmyndigheten för Norra Östersjöns vattendistrikt har beslutat om kvalitetskrav och åtgärder för alla så kallade vattenforekomster i distriktet. Det innebär att det har fastställts miljökvalitetsnormer som ska uppnås till år 2015. Dagvatten från området avrinner huvudsakligen till Järlasjön som rinner ut i Hammarbysjö (del av Strömmen).

Strömmen utgör ett övergångsvatten som gränsar mot Stockholm och har klassificerats som ett kraftigt modifierat vatten på grund av den påverkan som följer av hamnverksamheten. Vattenforekomsten har miljöproblem i form av både övergödning och miljögifter (tennföreningar och kvicksilver).

Den ekologiska potentialen är måttlig och den kemiska statusen uppnår ej god kemisk ytvattenstatus. Miljökvalitetsnormerna för Strömmen är:

- god ekologisk potential med en tidsfrist till år 2021.
- god kemisk ytvattenstatus 2015 (exklusive kvicksilver) förutom för tributyltennföreningar som har en tidsfrist till år 2021.

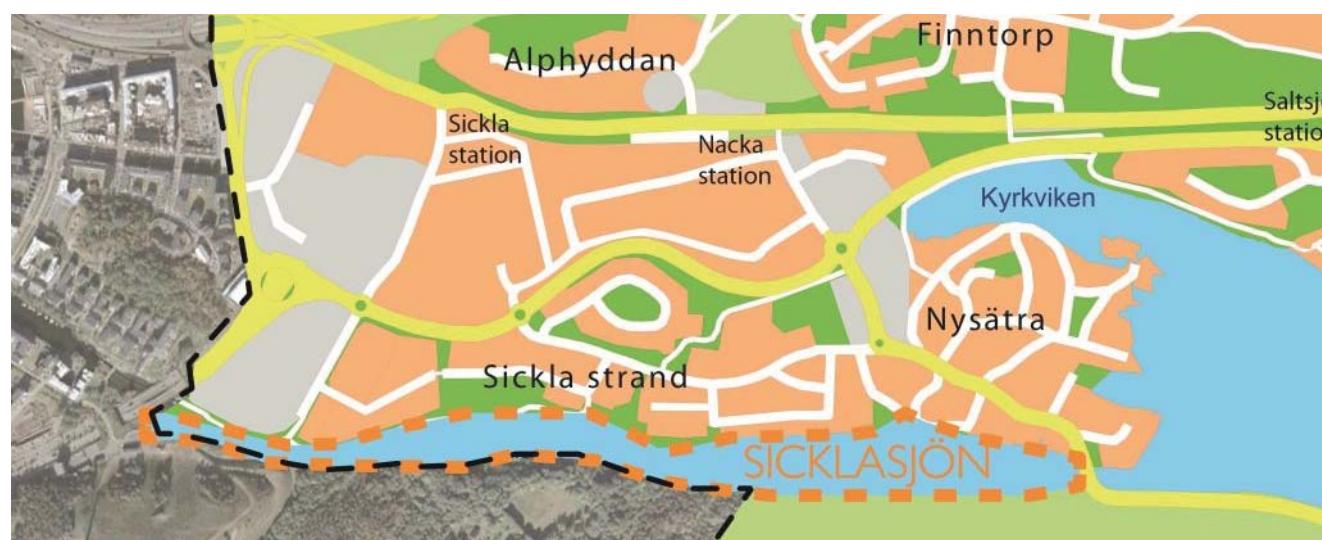
Vattendelegationen föreslår att även Sicklasjön (del av Järlasjön) ska bli vattenforekomst från 2015. Orsaken till det är att det finns ett EU-bad i sjön. Sicklasjön har idag måttlig status på grund av övergödning. Det finns än så länge inget förslag till miljökvalitetsnorm för Sicklasjön.

Enligt kommunens miljöövervakning är näringssnivån betydligt högre i Sicklasjön än i Järlasjön. För att uppnå en god status i Järlasjön och Sicklasjön krävs att nuvarande belastning av näringssämnen till sjön reduceras.

Stora arealer med hårdgjorda ytor (vägar, byggnader, p-platser) och underdimensionerade ledningar i kombination med att området vid Planiarondellen ligger lågt i

förhållande till Järlasjöns normalvattenstånd, innebär att ledningsnätet är uppåmt och att Planiavägen svämmas över nästan årligen.

En förtäring av området innebär ökade mängder förorenat dagvatten och snabbare avrinning om inga åtgärder vidtas. Klimatförändringarna innebär dessutom att större nederbördsmängder kommer att komma under kortare perioder. Med utgångspunkt från ovanstående förutsättningar har en dagvattenutredning tagits fram (Dagvattenutredning för planprogram Sicklaön, Sweco Environment AB, 2013-10-09). Syftet har varit att bedöma hur en framtida exploatering kommer att påverka dagvattnets flöden och föroreningar. Utredningen har kommit fram till ett antal lösningar på hur dagvattnet kan hanteras utifrån Nacka kommuns dagvattenpolicy.



Bilden visar Sicklasjön

Dagvattenutredningen föreslår en kombination av olika LOD-lösningar (lokalt omhändertagande av dagvatten) som till exempel trädplanteringar i skelettjord och gröna tak, samt en strandpromenad med reningsfunktion längs norra sidan av Kyrkviken. Utformningen av strandpromenaden utmed Kyrvikens norra strand måste ske med stor omsorg till befintlig strandzon med höga gestaltningstäckningsmässiga ambitioner för att bli en del av det föreslagna rekreativstråket utmed norra och västra sidan av Kyrkviken. För att lösa översvämningsproblematiken vid Planiavägen och Järlaleden har även en hydralisk utredning gjorts. I utredningen föreslås att totalt fyra utjämningsmagasin anläggas inom området och inom Sickla Köpkvarter. Utöver utjämningsmagasinen måste ett antal dagvattenledningar läggas om för att kunna avleda vatten till magasinen samt att befintliga utloppsledningar måste rensas då kalibreringen av modellen tyder på delvis igensatta utloppsledningar som minskar dess kapacitet med cirka 40 %.

Om de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen genomförs så kommer belastningen av föroreningar till Järlasjön, Sicklasjön och Strömmen att minska när detaljplaneprogrammet genomförs. Förutsättningarna att klara miljöqualitetsnormen för Strömmen och uppnå god status för Järlasjön och Sicklasjön ökar därmed. Om inga åtgärder vidtas fortsätter stora mängder orenat dagvatten (bland annat från Järlaleden och Värmdövägen) rinna ut i Kyrkviken.



Träd i gatumiljö som växer i skelettjord. (Bildkälla: Sweco)



Gröna tak. (Bildkälla: Sweco)

	Kvartersmark	Lokalgator	Planiavägen	Järlaleden	Allmän platsmark
Stuprörsutkastare, rännor	x				
Permeabla beläggningar	x				x
Gröna tak	x				
Skelettjordar		x	x		
Växtbäddar, regngårdar	x	x	x		x
Svackdiken				x	
Sedimentering under promenadstråk					x
Födröjningsmagasin	x				x
Filtermagasin (EcoVault)					x

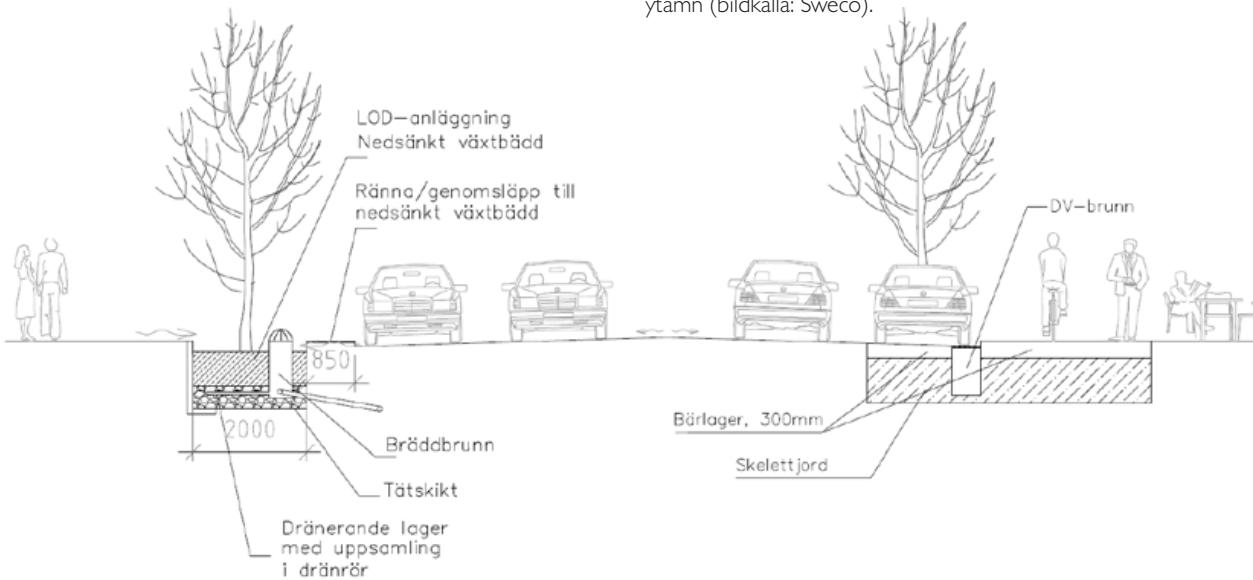
För att klara dagvattensituationen inom programområdet krävs en kombination av olika åtgärder i samband med nyexploateringar. Tabellen ovan listar olika lösningar som tillsammans skapar en hållbar helhetslösning. I samband med respektive detaljplaneprojekt ska listan följas upp så att respektive område uppfyller sin del av helheten.



Exempel på dagvattenkassetter i Stockholm (bildkälla Sweco).



Exempel på strandpromenad med dagvattenrenning i Växjö. Sedimenteringen sker under bryggan genom att orenat vatten skiljs från renat vatten med hjälp av en avskärmande duk under vattenytan (bildkälla: Sweco).



Principskiss för Planiavägen – dagvattenhantering i nedsänkt växtbädd och trädplantering i skelettjord.

GRUNDVATTEN

Grundvattnet ligger högt inom delar av programområdet. Inom de områden som föreslås för bostadsbebyggelse ska, om det visar sig nödvändigt, garage uppföras med vattentät konstruktion.

GRÖNSTRUKTUR OCH NATURVÄRDEN

Programmets intentioner är att bevara en stor del av de befintliga naturvärdena och att på sina ställen även förstärka dem (med bland annat nya trädplanteringar längs gaturummen). Även rekreationsstrukturen förstärks bland annat genom att göra Kyrkviken mer tillgänglig, utveckla parkområdet i öster samt ett mer attraktivt gaturum.

LEK OCH REKREATION

Då det idag inte finns någon allmän lekplats inom området kommer tillgängligheten till lekplatser att öka när programområdet är utbyggt. Den allmänna naturmark mellan Finntorp och Alphyddan som delvis används av närboende i rekreationssyfte minskar till ytan. Som komplexionsåtgärd är det därför viktigt att öka tillgängligheten och iordningställa den park- och naturmark som blir kvar.

Längs Kyrkviken norra strand breddas den allmänna strandpromenaden i och med den brygganläggning som föreslås.

TRYGGHET

För att den upplevda tryggheten ska öka är kvällsaktiviteter, ljusa skytfönster, upplysta ”kvällsaktiviteter” målpunkter (till exempel busshållplatser) och bostadentréer viktiga faktorer. Även möjligheten att överblicka en plats samt att lätt kunna orientera sig är viktiga aspekter för trygghet. Närvaron av bilar, gång- och cykelflöden är också viktiga för den upplevda tryggheten.

Gaturummen längs Planiavägen och Järlaleden föreslås utvecklas med verksamheter i bottenplan samt bostadentréer mot gatan mm, vilket tillför mer liv, rörelse och belysning i området jämfört med hur det ser ut idag. Det är viktigt att i kommande detaljplanearbeten bevara att lokaler byggs i bottenplan samt att områden både inom allmän plats och inom kvartersmark blir ordentligt upplysta.

JÄMSTÄLLDHET

Att utveckla Planiaområdet innebär att fler människor ges möjlighet att bo och verka i Nackas mest centrala delar. Offentliga miljöer, gator och parker ska skapas eller rustas, bli tillgängliga och trygga för alla, oavsett kön, ålder eller bakgrund. I Planiaområdet ska försättningar ges till ett varierat utbud av bostäder och verksamheter. Här ska det vara lätt att röra sig till fots, med cykel och kollektivtrafik. Närliggande förskola, lokal service och god kollektivtrafik underlättar exempelvis för föräldrar att dela på ansvar för hem och barn. På så sätt kan den fysiska planeringen bidra till ökad jämställdhet. Utvecklingen av Planiaområdet ska innehålla att områdets innehåll berikas för alla. Ett jämtställt stadsliv är avgörande för den sociala hållbarheten.



Exempel från Århus - kvällsaktiva verksamheter inger trygghet

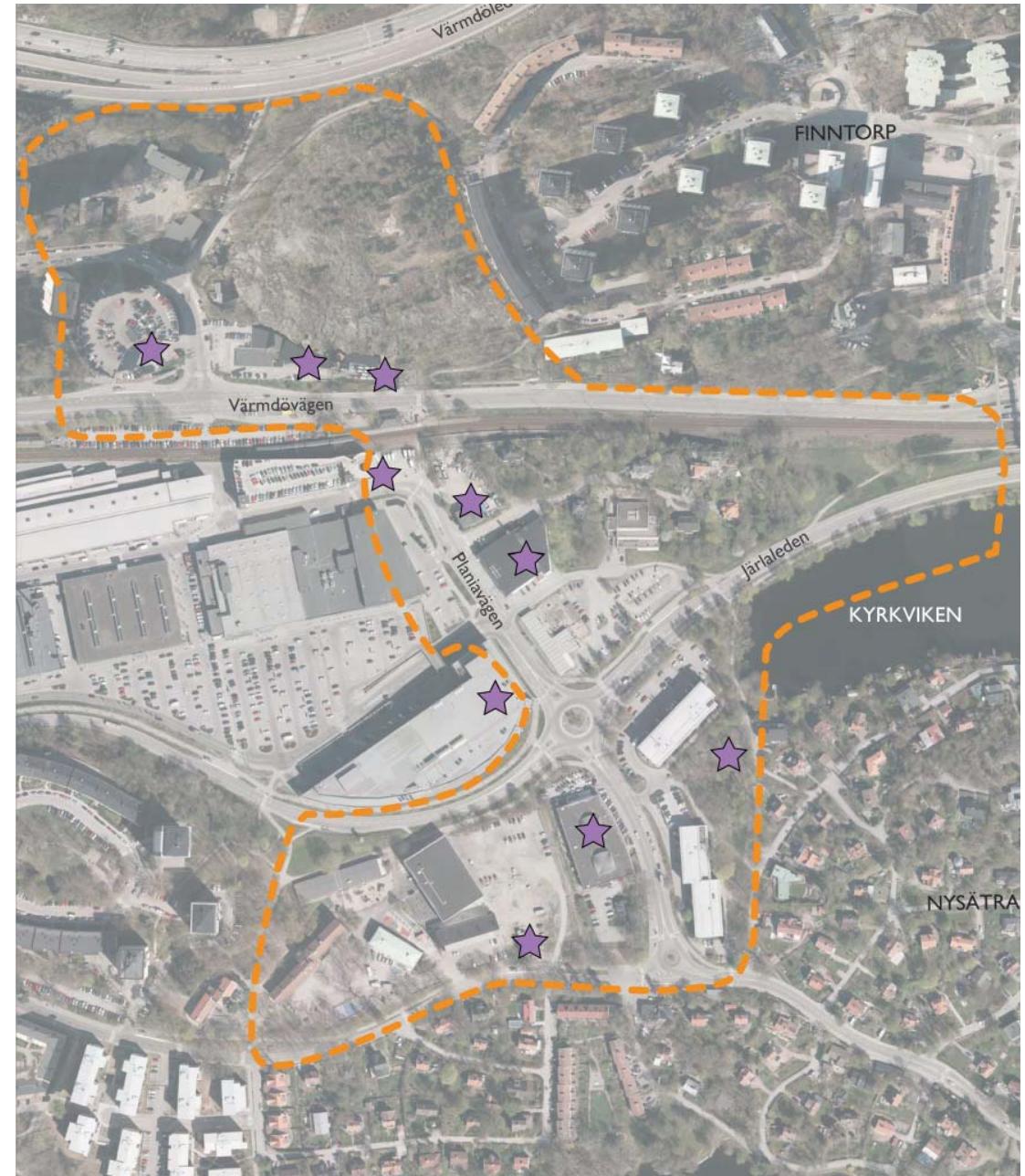
MARKFÖRORENINGAR

Inom och i anslutning till programområdet har det funnits flertalet industrier genom åren.

Saneringar har utförts i samband med tidigare byggnationer i området, de senaste i samband med byggnation av sporthallen vid Sickla skola och Magasinet inom Sickla köpkvarter. Provtagningar har konstaterat förekomster av bly, zink, kolväten och även cyanid.

Naturvårdsverket har arbetat fram en metodik för inventering och riskklassning av förorenad mark. Metoden kallas för MIFO-modellen som står för metod för inventering av förurenade områden. Enligt MIFO-databasen (nationell databas för markföroreningar) finns inom området drygt 10 objekt utpekade. Objekten indikerar på att det kan finnas risk för markföroreningar från områdets före detta industriverksamheter.

Avrinning från området sker mot Kyrkviken. Framtida byggnadsåtgärder kommer att föregås av noggranna markundersökningar för att utreda risken för markföroreningar. All schaktning och andra markåtgärder ska genomföras under noggrann kontroll från sakkunnig personal. I samband med genomförande av kommande detaljplaner är det viktigt att vara observant på eventuella markföroreningar och främmande gaser. Eventuella markföroreningar ska saneras i samråd med tillsynsmyndigheten.



På flygbilden markeras förekomster av markföroreningar enligt MIFO-databasen.

GENOMFÖRANDE

Planprogrammet upprättas av planenheten i Nacka kommun med stöd av konsulter. Planprogrammet ska klargöra vilken bebyggelseutveckling som ska ske och ange riktlinjer inför kommande detaljplaneetapper.

Tidplan

En preliminär tidplan för programmet har tagits fram enligt nedan:

Samråd planprogram	nov - dec 2013
Tillstyrkan efter samråd av planprogram MSN	juni 2014
Antagande av planprogram i kommunstyrelsen	augusti 2014

När programmet antagits kan detaljplanarbeten påbörjas.

Huvudmannaskap

Inom programområdet ska Nacka kommun vara huvudman för allmän platsmark. Med allmän platsmark omfattas huvudvägar, park- och naturmark, torg, strandpromenad samt gång- och cykelvägar. Under kommande planarbeten, inom de olika detaljplaneetapperna, kommer förslag till allmän platsmark och dess utformning att detaljstuderas. Kommunen ansvarar för utbyggnad samt drift och underhåll av anläggningar på allmän plats.

Kommunens tekniska nämnd är huvudman för det allmänna VA-nätet och Nacka Energi för det allmänna elnätet.

Iordningsställande av anläggningar inom kvartersmark åligger respektive exploaterare och det är exploateren, som svarar för drift och underhåll av sina respektive anläggningar.

Exploateringskostnader

Samtliga infrastrukturåtgärder likt övriga åtgärder avseende allmänna anläggningarna inom och i anslutning till programområdet, som har ett samband med genomförandet av planerna och som också är till nytta för exploateringen, ska bäras av tillkommande bebyggelse.

Kostnaderna för föreslagna åtgärder ska stå i proportion till exploateringarnas storlek och fördelas likvärdigt mellan dessa exploateringar. Kostnaderna för allmänna anläggningar ska fördelas mellan kommande exploateringar inom planområdet och ske i relation till exploateringsgrad.

Fastighetsrättsliga frågor

Servitut, ledningsrätt och fastighetsbildning utreds under planskedet för respektive detaljplaneetapp. Behov av servitutsavtal mellan Nacka kommun och exploaterare eller upplåtandet av ledningsrätt för exempelvis allmänna

dagvattenledningar regleras vidare i exploateringsavtal innan en detaljplan antas. Likaså klargörs eventuell fastighetsbildning samt reglering av förrättningskostnader i exploateringsavtalet.

Inom kvartersmark kommer det inom vissa detaljplaneetapper troligen finnas anläggningar som är gemensamma för flera fastigheter. Sådana gemensamhetsanläggningar kan till exempel vara tillfartsväg till fastigheterna, ytor för rekreation etcetera. I enlighet med anläggningsslagen ska exploateren eller exploaterörerna inom en detaljplaneetapp i förekommande fall ansöka om lantmäteriförrättning för bildande av gemensamhetsanläggningar.

Fastighetsrättsliga frågor, inrättande av gemensamhetsanläggningar och övriga fastighetsrättsliga frågor handläggs av lantmäterimyndigheten i Nacka kommun.

Avtal

Innan kommunstyrelsen beslutar att anta programmet ska en principöverenskommelse träffas mellan Atrium Ljungberg AB och Nacka kommun om ekonomiska och praktiska förutsättningar för utbyggnad av allmänna anläggningar.

När sådan träffats och kommunstyrelsen beslutat att anta programmet kan detaljplanearbetet för den första etappen påbörjas. Innan planarbetet påbörjas skall det för varje etapp tecknas ett detaljplaneavtal mellan exploater och Nacka kommun. Avtalet reglerar bland annat ansvar och kostnadsfördelningen under planarbetet.

Innan en detaljplan kan antas av kommunfullmäktige ska ett exploateringsavtal upprättas mellan Nacka kommun och exploater. Avtalet reglerar bland annat utbyggnaden av allmänna anläggningar, ansvar- och kostnadsfördelning för genomförandet samt eventuella marköverlåtelser och rättighetsupplåtelser. Exploateringsavtalet reglerar även skydd för bebyggelse, mark och vegetation samt uttag av VA-anläggningsavgifter och ställande av säkerhet.

Etapper

Programområdet kommer att delas upp i flera detaljplaneområden. Innan planarbetet påbörjas ska det för varje detaljplaneprojekt tecknas ett detaljplaneavtal mellan exploater och Nacka kommun. Innan detaljplan kan antas av kommunfullmäktige ska ett exploateringsavtal upprättas mellan Nacka kommun och exploateren.

Programområdet är stort och omfattar såväl oexploaterade områden som befintliga planerade miljöer. Detta innebär många olika problemlösningar varför detaljplane-läggning och genomförande behöver ske i etapper. Områdets alla detaljplaner prioriteras högt då området ligger på västra Sicklaön och nära bra kommunikationer. Genomförandets tider och utbyggnadstakt kan påverkas av faktorer så som marknadssituation och konjunkturcykler.

För samtliga föreslagna exploateringsområden ska kommunens parkeringspolicy, miljökrav samt övriga myndigheters krav och regler uppfyllas. Inom de områden som kommunen äger finns möjligheten att ställa hårdare krav än gällande lagar och byggnormer. Sådana krav kan till exempel gälla upplåtelseform, energiförbrukning av tillkommande bebyggelse eller krav på parkeringsköp i samband med markförsäljning.

Då kommunen äger mark i programområdet kommer troligtvis markförsäljningar ske via anbudsförfarande. Detta förfarande tillsammans med ovan nämnda krav kan påverka tidsaspekten för genomförandet av detaljplane-etapper där kommunal mark ingår.

Medverkande i framtagandet av programmet

Programmet har bedrivits av en projektgrupp på Nacka kommun bestående av följande representanter:

Planarkitekt: Jenny Nagenius och Christian Rydberg
 Trafik: Mahmood Mohammadi
 Kulturmiljö: Johan Aspfors
 Natur/Park: Elisabeth Rosell
 Miljö: Birgitta Held Pauli
 VA(vatten och avlopp): Thomas Fahlman
 Kommunikation: Helena Joseph

Projektledare är Jenny Nagenius på planenheten och delprojektledare är Helena Fältén på exploateringsenheten. Programmet har tagits fram i samarbete med bland annat AtriumLjungberg AB.

Som underlag till programmat har följande utredningar tagits fram

- Trafikutredning (Sweco Infrastructure, Trafikutredning kring Planiaområdet, östra Sickla, Augusti 2013)
- Dagvattenutredning (Dagvattenutredning för planprogram Sicklaön, 2013-10-09 rev. 2014-02-24, Sweco Environment)
- Inventering av naturvärdesträd (Naturvärdesträd Kyrkviken- Planiaområdet, Pro Natura, maj 2013)
- Inventering av byggnader och miljöer av kulturhistoriskt intresse (Byggnader och miljöer av kulturhistoriskt intresse, Nacka kommunens planenhet genom kommunantikvarie Johan Aspfors, Maj 2013)

Om inget annat anges har bilder och illustrationer tagits fram av Jenny Nagenius, Nacka kommun.

Produktion

Nacka kommun, Planenheten och Kommunikationsenheten
 Form: Jenny Nagenius, Ricardo Abarza

Omslag:
 Jenny Nagenius

Tryck

datum 2014-06-12

Program för Planiaområdet – på västra Sicklaön
Nacka kommun
Miljö och Stadbyggnad
DNR: KFKS 2012/640-214
Projektnummer: 9223



SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplaneprogram för Planiaområdet på västra Sicklaön, Nacka kommun

Sammanfattning

Programområdet ligger på västra Sicklaön och avgränsas av Kyrkviken och Finntorp i öster, Sickla köpkvarter och Alphyddan i väster, Värmdöleden i norr och Nysätra i söder.

Området är ett särpräglat verksamhetsområde omfattande kommunal service och mindre privata verksamheter inom kontor, lättare industri, handel med mera. Området omfattar endast ett fåtal bostäder. Stora områden domineras av trafikanläggningar, där ibland Saltsjöbanan, Värmdövägen och Järlaleden som skär igenom området i ostvästlig riktning. Planområdet omfattar också större grönytor, dels i norr och dels intill Kyrkviken.

Inom programområdet föreslås lokalisering av ny bebyggelse utifrån platsens förutsättningar och utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv. Förslaget till ny bebyggelse redovisar även principer för den tillkommande bebyggelsens placering, höjd, och anpassning till befintliga förhållanden. Ny bebyggelse föreslås på det kuperade området mellan Finntorp och Alphyddan, området närmast norr om Värmdövägen, i kilen mellan Kyrkviken och Värmdövägen samt i anslutning till området runt Sickla skola och den nya sporthallen. Programmet möjliggör för ca 1800 nya bostäder samt kommunal service i form av skolor och förskolor samt handel och kontor. Ett förslag på en ny koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen presenteras i programmet. Detta föreslås ske genom att Saltsjöbanan spår, vid Nacka Station, höjs upp på bro för att skapa gång-, cykel- och bilkopplingar under spårområdet.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden (MSN) beslutade 12 december 2012, § 352 att tillstyrka startpromemorian för detaljplaneprogrammet. Kommunstyrelsen antog den 11 februari 2013, § 44 Start- PM för detaljplaneprogrammet och gav därmed planenheten uppdraget att påbörja arbetet med att ta fram ett program för området. Planchefen beslutade, i enlighet med delegation från miljö- och stadsbyggnadsnämnden, att sända förslag till detaljplaneprogram på samråd. Information om programförslaget gavs i MSN i oktober 2013 och i kommunstyrelsen stadsutvecklingsutskott i november 2013.

Samrådet

Programsamråd pågick under perioden 28 oktober-6 december 2013.

Under perioden var förslaget utställt på Nacka stadshus och biblioteken i Nacka Forum och på Dieselverkstaden i Sickla Köpkvarter. Förslaget fanns även på Nacka kommunens hemsida och skickades ut till boende och fastighetsägare inom och i anslutning till programområdet.



Två öppna hus hölls på kvällstid i Diesleverkstadens entré, dit allmänhet och intresserade var välkomna. Totalt på de båda kvällarna uppskattades besöksantalet till ca 200 personer. Ca 6-7 representanter från kommunen, med kompetens kring planering, trafik, kulturmiljö, park- och natur, miljö, exploateringskompetenser, deltog per kväll.

Sammanfattning av inkomna synpunkter under öppna hus

En synpunktslåda fanns uppställd under båda kvällarna och i denna fanns totalt 32 lappar från de båda kvällarna med synpunkter från besökare. Några av synpunktslämnarna är de samma som sedan skickat sina synpunkter via e-post eller brev till kommunen under samrådsperioden. Synpunkterna på det öppna huset speglar i stort de synpunkter som inkom under samrådsperioden via e-post eller brev. Många av lapparna innehåller flera synpunkter, nedan sammanfattas dessa:

Det som kommenteras av flest är de som tycker att det vore fel att föreslå en öppning av Gillevägen för genomfartstrafik. Synpunktslämnarna hänvisar till trafiksäkerhet för gående och cyklister till och från skolan, de ökade trafikrörelserna, luftkvalitet, buller samt att många bor i villor i direkt anslutning till gatan varpå boendemiljön försämras. Någon föreslår att busshindret flyttas in för att komma närmare skolan. Två av dessa synpunktslämnare föreslår att de det borde göras en koppling från Järlaleden in till skolområdet istället. Några kommenterar att det idag tidvis är problem med trafiken in till Sickla köpkvarter. Att ta bort rondellen vid Sickla köpkvarter och vid Fredells och ersätta med ljusreglering tror vissa skulle minska köerna och öka trafiksäkerheten. En person kommenterar att cykelvägen på Gillevägen borde vara på motsatt sida jämfört med idag då detta skulle ge bättre sikt.

Tre boenden på Becksjudarvägen kommenterar föreslagen bebyggelse inom område B, närmast Värmdövägen då de menar att utsikten påverkas samt att de blir påverkade av skugga samt att trafikbuller skulle studsa på de nya fasaderna och påverka deras boende negativt. Idag ligger deras uteplatser i söderläge, vilka riskerar att skuggas av den nya bebyggelsen. Några boende har endast enkelsidiga lägenheter idag. En person efterfrågar en siktlinjeanalyse. Bebyggelse på detta område samt inom Sickla köpkvarter menar en person skulle göra befintlig bebyggelse mindre attraktiv. Viktigt att hålla ljudnivån ner under byggtiden.

6 personer tycker att det vore positivt att koppla samman Planiavägen och Värmdövägen för att öppna upp möjligheten att stänga eller bygga om Järlaleden. Dock är en boende på Becksjudarvägen orolig för ökad trafik på Värmdövägen till följd av detta. En person tycker att det borde placeras ytparkering på delar av det område där bebyggelse föreslås i anslutning till Planiavägen.

En fråga ställdes om varför det planeras för så mycket nya bostäder nu, och om detta beror på planeringen av t-banan?

Tre personer har kommenterat dagvattensituationen i området. Några av dessa vill ha en landbaserad reningsanläggning, någon kommenterar att det är viktigt att ta prover på vattnet i Kyrkviken innan reningsanläggningen är på plats för att kunna se effekten av bassängen. En person anser att dagvattnet ej borde ledas till Kyrkviken för att renas i bassänger.



Tre personer har skrivit att de tycker att dialogformen öppet hus inte är bra och anser att det ska vara samrådsmöte då de tycker att alla kommer till tals bättre på ett samrådsmöte samt att de som vill tillsammans kan resonera öppet kring förslaget.

Tre personer har kommenterat förslaget om att bygga bostäder på området mellan Finntorp och Alphyddan. En person oroar sig för byggnadshöjderna och två personer är oroliga för att det som idag är en grön lunga och naturområde försvisser. En person tycker inte att de vore bra att öppna för mer biltrafik i området mellan Finntorp och Alphyddan.

Angående parkeringssituationen i området är det en person som tycker att p-avgifter borde införas i området och att vissa platser borde avsättas som besöksparkering. En person nämnder att den vill ha en gångbro mellan Finntorp och Alphyddan. En person tycker att man borde planera in en elbilpool och cykelgarage i området samt att p-normen borde vara extremt låg i området. Några kommentarer är positiva rörande möjlighet till garage i berget samt bättre kopplingar till Värmdövägen.

En person tycker att all strandnära områden borde skyddas mot bebyggelse. En person tycker att bensinstationen i Finntorp borde rivas eller renoveras.

Några förstår och tycker att det är bra med tunnelbana och tvärbanan och viktigt att Saltsjöbanan behålls. En person tycker att man borde gräva ner p-platserna i Sickla köpkvarter så att området kan bebyggas med nya bostäder. Bra för att få en blandad bebyggelse.

Kommunens kommentarer på synpunkterna från de öppna husen:

Angående Gillevägen finns det inte något beslut om att öppna denna för allmän genomfartstrafik i nuläget. Ett förtydligande har gjorts i programmet att Gillevägen fortsatt ska vara stängd för allmän genomfartstrafik.

Angående bebyggelse inom området B: Det kommer att inom ramen för kommande detaljplanarbete att tas fram en solstudie och en bild som visar bebyggelsen eventuella påverkan på utsikten för befintlig bebyggelse. Likaså kommer det att göras bullerutredningar och luftkvalitetsutredningar för området i samband med detaljplanearbetet.

Ett förslag på hur det är möjligt att koppla samman Planiavägen och Värmdövägen samtidigt som Saltsjöbanan är kvar presenteras i antagandehandlingarna. Om detta förslag finns mer att läsa på sidan 48 i programhandlingen.

Angående kommentaren kring antalet föreslagna bostäder: Kommunens mål är att bygga ca 13 500 nya bostäder på västra Sicklaön fram till år 2030. Målen är satta delvis för att öka underlaget till tunnelbanan som beslutats ska gå till Nacka. Planiaområdet är ett av de områden som kommer att få bäst kollektivförbindelser i Nacka efter genomförandet av tunnelbanaprojektet. Det är viktigt att koncentrera bebyggelse kring dessa kollektivlägen för att minska bilberoendet och öka resande med kollektivtrafiken.

Angående kommentarerna kring dagvattenutredningen: Inför antagandehandlingen har en utredning tagits fram för att visa vad en landbaserad anläggning skulle få för konsekvenser. Det har visat sig svårt, utkrävande och dyrt att förlägga en landbaserad anläggning i



anslutning till Kyrkviken. Det är heller inte så att dagvattenutredningen föreslår att det ska ledas ytterligare dagvatten till Kyrkviken. Mer om svar på frågor kring dagvattenhanteringen finns att läsa under svar på kommentarer från synpunktslämnare 18 (Nysätra villaägareförening).

Angående dialogformen: Kommunen tror på formen öppet hus och att detta är det dialogsätt där flest personer kommer till tals. Flera tjänstemän var delaktiga under de båda kvällarna för att det skulle finnas möjlighet att prata med någon under kvällen.

Angående parkeringssituationen i området: Att införa parkeringsavgifter på allmän plats är något som för närvarande utreds i Nacka. Utgångspunkten är att p-normen bör ligga på 0,8 bilar per lägenhet i området. Därutöver bedöms det behövas gästparkeringar inom gatumark för att tillgodose behovet till service och handel.

Angående bensinstationen i Finntorp så pågår det diskussioner mellan kommunen och fastighetsägaren för detta område. I programmet föreslås att området ska omvandlas till bostadsändamål, vilket förutsätter att bensinstationen flyttas från området.

Angående bebyggelse på Sickla köpkvarters parkering: Marken ägs av en privat fastighetsägare som därmed har rådigheten över platsen. Även om det skulle vara önskvärt att utveckla platsen till något annat så finns inte denna möjlighet förrän fastighetsägaren i fråga själva tar detta initiativ.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Innehållsförteckning	4
Ändringar efter samrådsförslaget.....	5
Sammanfattning av inkomna synpunkter på programmet	5
Synpunkter på programmet från remissinstanser, intresseorganisationer och föreningar... <td>7</td>	7
Synpunkter på programmet från fastighetsägare enligt fastighetsförteckningen	28
Synpunkter från privatpersoner, föreningar och verksamheter (ej enligt sändlistan).....	46



Ändringar efter samrådsförslaget

Efter samrådet och inför ett antagande av programmet har nedanstående ändringar gjorts.

- En ökad exploateringsgrad både på den kommunala marken och på mark som ägs av privata fastighetsägare har genererat fler antal byggrätter totalt inom programområdet.
- En översiktig ekonomisk kalkyl som visar hur kommunens ekonomi påverkas av programförslaget har tagits fram.
- Ett förslag till möjlig upphöjning av Saltsjöbanan presenteras i programmet på sidan 48-49. Detta för att få till en stadsmässig koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen, utan att påverka framkomligheten på Saltsjöbanan.
- Byggnaden som idag inrymmer konstnärernas kollektivverkstad (i anslutning till Planiavägen) föreslås rivas till förmån för mer bostadsbebyggelse, samt då befintlig byggnad bedöms vara i dåligt skick.
- En volym har ritats in på Svindersviksskolans tomt som en möjlig långsiktig lösning för skol- eller förskoleändamål.
- En möjlig expansion av Sickla skola om ca 2000 kvm föreslås i anslutning till en av skolbyggnadernas norrfasad. Detta med anledning av det förväntade ökade behovet av skollokaler på lång sikt. I programmet sammanfattas behovet och en möjlig lösning på hur förskole- och skolbehovet kan lösas på lång sikt (sidan 57 i programhandlingen).
- Av de byggnader som föreslås på höjden mellan Finntorp och Alphyddan har ett antal (av de högst belägna byggnaderna) bytts ut till stadsradhus i 3 våningar.
- En ny byggnad har lagts till närmast Värmdövägen väster om bilfirman på kommunens mark.
- Utöver ovan nämnda ändringar har redaktionella ändringar gjorts i programhandlingen och ett antal nya illustrationer tagits fram.

Sammanfattning av inkomna synpunkter på programmet

Här redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. Synpunkter från boende och övriga redovisas tematiskt. För yttrandena i sin helhet hänvisas till kommunen.

På de två öppna husen inkom totalt 32 lappar med synpunkter. En sammanfattning av dessa redovisas som eget stycke på sidan 2-3. Övriga synpunkter inkom per e-post eller brev



och uppgick till totalt 166 stycken. Därutöver har en lista med namnunderskrifter lämnats in.

Nedan följer en sammanfattning av de synpunkter som inkommit per e-post eller brev:

Länsstyrelsen tycker att det är bra att dagvattenhanteringen belysts i ett tidigt skede efter som det råder ansträngda miljöförhållanden i Kyrkviken/Järlasjön. De poängterar vikten av att ta hänsyn till framtidens klimatförändringar. De belyser bullerfrågan och är medvetna om att programområdet är utsatt för buller. Länsstyrelsen är positiv till att förstärka den urbana karaktären i området genom att tillföra fler bostäder. De belyser även vikten av att ta hänsyn till markföroreningarna i området i kommande detaljplanearbeten samt risken för att de gröna sambanden försvagas om inte dessa beaktas i kommande planarbete.

Trafikverket kommenterar bullersituationen och det bör göras en bullerutredning i kommande planarbete. Trafikverket lyfter vikten av samarbete mellan kommunen och trafikverket vad gäller trafikförändringar på de gator som berör dem. Trafikförvaltningen är positiva till en framtidens koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen. Trafikverket lyfter även byggnadshöjder, luftföroreningar med mera.

Trafikförvaltningen anser att det är positivt att Nacka planerar för förtätning och utveckling av västra Sicklaön. Trafikförvaltningen anser att programförslaget innehåller begränsade resonemang om dagens kollektivtrafik och om vilka konsekvenser programförslaget orsakar på densamma. Saltsjöbanan är ett regionalt riksintresse vilket trafikförvaltningen anser inte framgår av programförslaget. De nämner att det är viktigt att programförslaget inte inskränker på Saltsjöbanans framkomlighet och kapacitet. De poängterar vikten av att hantera bullersituationen i området och anser att dagens busstrafik inte redovisats tillräckligt i samrådsförslaget, samt på vilket sätt busstrafiken påverkas i förslaget.

Trafik är ett av de ämnen som tas upp mest frekvent i de övriga inkomna yttrandena. Dessa handlar främst om trafiken på Gillevägen, då de boende längs gatan är oroliga för att gatan ska öppnas för allmän genomfartstrafik och därmed få ökad trafik på sträckan.

Några synpunktslämnare kommenterat förslaget om bebyggelse på höjden mellan Finntorp och Alphyddan. Några (främst boende i Finntorp) anser att området används som natur och rekreationsområde, att trafiken till området ökar och att det är risk för buller och stöks under byggtiden.

Därutöver kommenteras bland annat den föreslagna dagvattenhanteringen i området, frågan om en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen samt parkering och trafiksituationen i området idag och i förslaget.

Några få synpunktslämnare tycker att det är ett bra förslag och att det är bra att området förtäts.



Synpunkter på programmet från remissinstanser, intresseorganisationer och föreningar

1. Länsstyrelsen

Allmänt

Länsstyrelsen bedömer att programmet belyser viktiga planeringsförutsättningar i planområdet och att det utgör en bra grund för fortsatt detaljplanering.

Miljökvalitetsnormer för vatten och dagvattenhantering

Länsstyrelsen anser att det är lovvärt att dagvattenhantering finns med som ett av viktiga mål att prioritera. Eftersom det råder ansträngda miljöförhållandena i Kyrkviken/Järlasjön är det angeläget att kraftigt minska föroreningar via dagvatten. Området avvattnas idag till Järlasjön/Kyrkviken via ledningar. Stora arealer hårdgjorda ytor, underdimensionerade ledningar samt att vissa områden ligger lågt vid Järlasjön innebär att det är problem att hantera dagvatten inom området redan idag. Tillkommande exploateringar innebär ökade arealer hårdgjorda ytor. Länsstyrelsen anser att dagvattenutredningen på ett bra sätt belyser de problem som finns rörande dagvatten, möjliga reningsåtgärder samt effekter i recipienten. Det är även positivt att en hydraulisk utredning av ledningssystemet har genomförts.

Dagvattenutredningen föreslår en kombination av åtgärder (LOD) samt en strandpromenad med reningsfunktion i Kyrkviken. De föreslagna åtgärderna kommer enligt utredningen att minska den beräknade belastningen av föroreningar på Järlasjön, Sicklasjön och Strömmen jämfört med nuläget. Förutsättningarna för att uppnå MKN för Strömmen uppges därmed bli bättre. Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning att de föreslagna åtgärderna ger goda förutsättningar att minska belastningen på berörda recipenter.

Översvämning/Klimatanpassning

Översvämningsproblem förekommer inom delar av planområdet. Dagvattenutredningen konstaterar bland annat att det är angeläget att åtgärda befintligt system för att komma tillräffa med översvämningsproblemen. I ledningsnätets nedre del går ledningarna fulla redan vid ett 2-årsregn, vilket redan idag leder till marköversvämningar. För att minimera risker för översvämning föreslår dagvattenutredningen att dagvattensystemet dimensioneras för ett 10-års regn med en klimatfaktor på 1,2.

Länsstyrelsen anser att samtliga planprojekt bör ta hänsyn till effekterna av ett förändrat klimat. Klimatförändringar i form av ökad och intensivare nederbörd, höjda medeltemperaturer och värmeböljor, samt stigande havsnivå, medför konsekvenser för i stort sätt alla samhällssektorer och anpassningsåtgärder är därför nödvändiga. Länsstyrelsen är positiv till att kommunen avser att anpassa sin planering till framtida klimatförändringar, t ex genom fördröjningsåtgärder för dagvatten och genom att säkra befintliga träd och grönytor i anslutning till den nya bebyggelsen. Länsstyrelsen anser att kommunen i nästa planskede behöver förtydliga hur risken för översvämningsskador ska hanteras i planområdet.



Strandskydd

Viss del av Kyrkviken har 100 meter strandskydd och i samband med att nya detaljplaner tas fram krävs en prövning strandskyddets upphävande. Länsstyrelsen anser att i de fall kommunen avser att upphäva strandskyddet inom detaljplanerat område så kan det med fördel behållas inom vattenområdet.

Buller

Planiaområdet tillhör stockholmsregionens centrala regionkärna. Den föreslagna tunnelbanesträckningen till Nacka med station i Sickla samt förlängningen av Tvärbanan till Sickla station kommer att stärka områdets kollektivtrafiksystem väsentligt. Länsstyrelsen anser att det är positivt att stärka Planiaområdets urbana karaktär genom att tillföra flera bostäder i detta centrala och kollektivtrafiknära läge.

Området är utsatt för trafikbuller främst från Värmdöleden, Värmdövägen, Saltsjöbanan och Järlaleden. Kommunen avser att tillämpa avsteg från de nationella riktvärdena för buller. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att det centrala och kollektivtrafiknära läget kan utgöra motiv för avsteg. Kommunen bör dock alltid sträva efter att så långt som möjligt planera för en god ljudmiljö där avstegsfall tillämpas restriktivt. När avsteg från riktvärdena tillämpas, bör strävan vara att med hjälp av placering och utformning av bebyggelsen så långt som möjligt kompensera höga bullernivåer med en tystare sida och en god helhetsmiljö. Länsstyrelsen vill även framhålla vikten av att säkerställa en god ljudmiljö i skolor, på skolgårdar och lekplatser samt i områdets parker.

Markföroringar

Markföroringar förekommer inom planområdet Länsstyrelsen anser att det är viktigt att LOD inte bidrar till att dagvattnet förörs av markföroringarna. Länsstyrelsen vill understryka vikten av att marken inte bara undersöks i samband med schaktning inför byggnation utan också i de områden där föreslagen markanvändning är skolgård, parkmark och rekreationsytan. Länsstyrelsen är positiv till att planhandlingarna uppmärksammar vikten av att vara observant på eventuella flyktiga föroringar inom planområdet.

Naturvärden

Planområdet ingår i en del av Nacka som sammanbinder grönkilen Erstavik/Tyresta med Nacka/Värmdökilen. De gröna sambanden är svaga och behöver förstärkas. Idag förekommer många barriärer i form av naturliga höjdskillnader, Värmdöleden, Saltsjöbanan med flera. Flera av de inventerade trädmiljöerna berörs av bebyggelseplanerna på ett sådant sätt att lokala gröna stråk och samband riskerar att försvagas. Det gäller kanske främst östra delen av delområde C, där endast ett smalt parkstråk behålls om all bebyggelse realiseras. Enligt länsstyrelsens bedömning skulle det gröna sambandet troligen kunna behålla sina funktioner i betydligt högre grad om de östligaste 3- till 4-våningsbyggnaderna omstuderas. De flesta inventerade naturvärdesträderna planeras dock få vara kvar, vilket är positivt.

Planenhetens kommentarer

Dagvattenutredningarna baseras på 10 års regn med klimatfaktor 1,2. I kommande detaljplanearbete kommer dessa frågor utredas vidare.

Den brygganläggning som föreslås i dagvattenutredningen är en förutsättning för att uppnå framtida krav på vattenkvalitet. För att uppföra bryggan krävs ett upphävande eller dispens



av strandskyddet även en bit ut i vattenområdet på Kyrkvikens norra sida. Detta kommer att hanteras i kommande detaljplanearbete.

Kommunen är medvetna om att delar av Planiaområdet är utsatta för höga bullervärden. Dock bedöms det möjligt att uppnå goda miljöer med hjälp av avstegsfall och bra inomhusmiljöer. Även parker, skolor, skolgårdar och lekplatser är viktiga att hålla goda bullernivåer, vilket ska beaktas i kommande detaljplanearbeten. Bullerutredningar kommer att tas fram i kommande detaljplanearbeten.

Förslaget till bebyggelse kommer att detaljstuderas i det eventuella kommande detaljplanearbetet för området.

2. Trafikverket

Buller

Av programhandlingarna framgår att programområdet är utsatt för buller främst från Värmdöleden, Värmdövägen, Saltsjöbanan och Järlaleden. Kommunen skriver att en utgångspunkt för kommande planarbeten är att avstegsfall B enligt Länsstyrelsens riktlinjer ska tillämpas. Trafikverket anser att den av riksdagen beslutade propositionen 1997/97:53 ska följas för bostäder. Trafikverket anser att avsteg från riksdagens riktvärden för buller enbart får förekomma i undantagsfall och då i vissa definierade områden och endast under förutsättning att en god boendemiljö kan åstadkommas trots att riktvärdet för buller utomhus vid fasad inte uppnås vid alla fasader i den planerade bebyggelsen. I de fall då kommunen motiverat att avsteg från riktvärden kan vara rimligt att bebyggelsen ska uppfylla nedanstående ljudnivåer för att det ska finnas förutsättningar för en god boendemiljö. Om den ekvivalenta ljudnivån vid byggnadens mest bullerexponerade fasad är mellan 55 dBA och 60 dBA ska byggnaden även ha tillgång till en tyst eller ljuddämpad sida. Om den ekvivalenta ljudnivån vid byggnadens mest bullerexponerade fasad är mellan 60 och 65 dBA ska bostaden ha tillgång till en tyst sida. Det ska särskilt utredas och redovisas att den maximala ljudnivån på den tysta sidan inte överstiger 70 dBA (Lmax). Inomhusnivån bör minst uppfylla ljudklass B13 enligt Svensk standard SS 25267:2004 för bostäder. Vid ljudnivåer över 65 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus bör överhuvudtaget inga nya bostäder eller skolor få planeras. Inför kommande detaljplanering anser Trafikverket att en bullerutredning ska göras.

Luftkvalitet

I fortsatt planarbete måste frågan hanteras med detaljerade spridningsberäkningar för partiklar och kvävedioxid.

Trafik

Sammanfattningsvis ska kommunen och Trafikverket vara överens om indata och resultat i trafikutredningen samt föreslaget vägnät när kommande detaljplaner når granskningsskedet. Kontakt med Trafikverket är därför nödvändig inför kommande skeden avseende prognosförutsättningar och påverkan på det statliga vägnätet. Om ytterligare åtgärder krävs till följd av planen skall dessa bekostas av annan än Trafikverket och regleras i ett avtal innan planen antas.



Sickla köpkvarter behöver en stark kollektivtrafikkoppling för att avlasta vägnätet, och Trafikverket ser givetvis positivt på den ökade tillgänglighet som en framtida tunnelbana kommer att ge köpkvarteret och omkringliggande bostadsmiljöer. Vägnätet behöver därtill utformas så att flödena till och från köpkvarteret inte skapar flaskhalsar som påverkar den regionala trafiken och bussar i linjetrafik. I dagsläget föreligger bland annat framkomlighetsproblem vid helger och eftermiddagstrafik, vilket bland annat påverkar trafiken till och från väg 260 Ältavägen. En bidragande orsak är att brister i utformningen av trafiksystemet inne i köpkvarteret gör att trafiken spiller ut på Järlaleden väg 260. För att den regionala trafiken ska flyta så bra som möjligt anser Trafikverket att antalet anslutningar till Planiavägens södra del bör reduceras i möjligaste mån. En ny lokalgata föreslås i programhandlingen från Gillevägen, via Sickla skola och ut på Planiavägen. En möjlighet som bör studeras är att samla ihop anslutningarna från Planiavägens västra sida och låta dem sammanstråla vid cirkulationsplatsen vid Ältavägen, utan att förändra läget för busshindret på Gillevägen. Utformningen av cirkulationen på Ältavägen behöver då anpassas till de förändrade flödena.

Trafikutredningen studerar även alternativ att öppna Gillevägen för allmän trafik. Om Gillevägens funktion ändras behöver cirkulationen vid Ältavägen anpassas för ändrade flöden.

Koppling Järlaleden-Värmdövägen

Trafikverket är positivt till ny koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen, bland annat eftersom den ger en ny och tydligare grundstruktur till området. Om en ny koppling åstadkoms anser Trafikverket att Planiavägens norra del borde vara en del av huvudvägnätet, vilket i sig även får konsekvenser för skyltning. Trafiken åker vanligtvis den kortaste vägen till sina målpunkter vilket innebär att det finns en överhängande risk att trafiken försöker ta sig ut på huvudvägnätet för resor i riktning mot Värmdöleden via en ny koppling mot Värmdövägen. Konsekvensen kan då bli köer på Planiavägen, och att Värmdövägen får en ökad trafikbelastning. Busstrafikens framkomlighet på Värmdövägen bör då prioriteras. I trafikutredningen saknar Trafikverket ett analysalternativ som visar konsekvenserna sammantaget av en ny koppling mellan Järlaleden-Värmdövägen samt att Gillevägen förblir stängd. Om det i en kommande detaljplanering medges en ny koppling till Värmdövägen från Planiavägen så anser Trafikverket att Planiavägens norra del lämpligast ges planbestämmelsen Genomfart.

Cykeltrafik

Inom programområdet finns regionala cykelstråk bland annat längs Gillevägen där standarden i dagsläget inte håller regional cykelstråksstandard. I samband med en framtida ombyggnad av övriga delar av Ältastråket längs väg 260 är det önskvärt att standarden längs hela sträckan är den samma, varför samordning mellan aktuella projekt är nödvändig.

Trafiksäkerhet

Trafikverket har i tidigare inventeringar uppmärksammat att trafiksäkerhet och tillgänglighet, särskilt för barn, är låg för passage av Järlaleden i höjd med Sickla skola och Sickla köpkvarter. I fortsatt planering bör problematiken omhändertas, och dialog med Trafikverket är nödvändig för att finna rätt åtgärder.



Dagvatten

I fortsatt planarbete måste dagvattenhanteringen säkerställas.

Bebyggelsefritt avstånd

Trafikverket har behov av en byggnadsfri zon i vägens närhet. Avståndet varierar beroende på vilken typ av väg det är och vilken hastighet som råder på sträckan. En byggnadsfri zon är nödvändig, inte bara för att skapa goda vägmiljöer, utan också för att bevara en viss handlingsfrihet, för att nå normer och riktvärden för miljöstörningar samt av trafiksäkerhetsskäl. För dessa gäller olika mått för olika typer av vägar.

Risk och farligt gods

Väg 222 är transportled för farligt gods vilket måste beaktas i planarbetet.

Byggnadshöjd

Trafikverket vill påminna kommunen om att uppförande av byggnader eller andra föremål högre än 20 meter (45 meter inom sammanhållens bebyggelse) kan komma att påverka luftfarten varför en lokaliseringssbedömnning i så fall ska göras. Trafikverket anser att kommunen ska kontakta Swedavia i frågan och klargöra hur denna flyghinderanalys ska genomföras.

Planenhetens kommentarer

Kommunen kommer att ta fram bullerutredningar för respektive detaljplaneområde i samband med kommande planearbeten. Utgångspunkt (med hänsyn till det centrala och kollektivtrafiknära läget) kommer då att vara att avstegsfall B enligt länsstyrelsens riktlinjer ska uppfyllas.

I kommande detaljplanearbete kommer det att (inom kritiska områden) att tas fram luftkvalitetsutredning för att säkerställa godtagbara värden i luften.

Eventuella kostnader för ombyggnad av trafikverkets gator/vägar i området ska i huvudsak bekostas av tillkommande bebyggelse och inte belasta Trafikverket. I kommande detaljplaneskedet kommer trafikstrukturer och gatuutformningar detaljstuderas i samråd med Trafikverket.

I antagandeförslaget av programmet har kopplingen mellan Planiavägen och Värmdövägen studerats ytterligare. Det alternativ som visat sig mest realistiskt att genomföra är att höja upp Saltsjöbanan för att skapa en planskild bil-, gång- och cykelkoppling under spåret i markplan. Med denna koppling finns möjlighet att skapa ett mer robust och flexibelt trafiksystem i området runt Sickla köpkvarter. Detta bedöms kunna minska belastningen på Järlaleden i anslutning till Sickla köpkvarter under rusning.

I programmet föreslås gatorna med regionala cykelstråk (Värmdövägen och Gillevägen) utformas för att hålla god standard för ändamålet. Inom ramen för kommande detaljplanearbeten kommer dessa gator att detaljstuderas. Ältavägens sträckning som regionalt cykelstråk ligger utanför programområdet. Dock är detta viktigt att belysa i kommande planeringsarbeten.



Angående dagvatten så har det under programarbetets gång tagits fram en dagvattenutredning i vilken ambitiösa och genomförbara åtgärder för dagvattenhanteringen föreslås. I kommande detaljplaner kommer dessa föreslaga åtgärder att följas upp för att säkerställa att dessa genomförs i sin helhet.

Angående farligt gods så kommer en riskanalys att tas fram i samband med kommande detaljplanearbete för den bebyggelse detta berör. Om det visar sig under detaljplanearbetets gång att en flyghinderanmälan behöver göras ska detta ske innan detaljplanen i fråga antas.

3. Trafikförvaltningen (SL)

Trafikförvaltningen anser att det är positivt att Nacka planerar för förtäring och utveckling av Västra Sicklön. Det är väsentligt att åtgärder tas för att stärka den centrala regionkärnan med tillkommande bostäder och verksamheter. Programmet följer intentionerna i Nackas översiktsplan samt i RUFS 2010. Det är positivt att förutsättningarna för gående och cyklister föreslås förbättras.

Trafikförvaltningen noterar att programförslaget i stora delar baseras på en utbyggd tunnelbana Kungsträdgården - Nacka Forum. Samrådsversionen av programmet vilar tungt vid att skapa stadsmässighet. Programmet bör ge sammanvägda utvecklingsförslag för denna del av den centrala regionkärnan. I detta ska kollektivtrafiken ingå som en naturlig del, vilket borde genomsyra programmet i sin helhet. Trafikförvaltningen anser att programförslaget innehåller begränsade resonemang om dagens kollektivtrafik och om vilka konsekvenser programförslaget orsakar på densamma. Utvecklingsförslag av infrastrukturen som stödjer kollektivtrafiken saknas i princip helt. Linjerna har viktiga regionala funktioner eftersom de sammanbinder Älta med Slussen, Nacka med Tyresö samt delar av östra Nacka med Stockholm. Vidare har linjerna lokala funktioner som berör programområdet direkt. Utöver dessa linjer finns även ett antal linjer på Värmdövägen samt nattlinjer.

Trafiksituationen för busstrafiken intill Sickla köpmarknad är tidvis mycket dålig. Detta behöver hanteras inom arbetet med programmet och dess underlag. Exempelvis borde förändringar av vägnätet som drabbar kollektivtrafikresor till och från Älta vara tveksamma att gå vidare med för kommunen. Trafikförvaltningen anser att detta är en brist i samrådshandlingen, vilket medför att programmets slutsatser blir bristande.

Trafikförvaltningen är inte nöjda med att programmet och trafikutredningen bygger på kraftigt förändrade förutsättningar för Saltsjöbanan. För att underlagsrapporten om trafik ska kunna vara ett bra och sammanvägt underlag för kommunen behöver rapporten ha ett helhetsperspektiv och samlat hantera alla trafikslag och vägförändringar.

Tunnelbana till Nacka

Inom arbetet med Förstudie Tunnelbana till Nacka planeras ett stationsläge i Sickla. En av uppgångarna planeras att läggas intill Tvärbanans (nya) och Saltsjöbanans stationslägen i anslutning till Sickla köpkvarter. I takt med att Trafikförvaltningens och kommunens planer för tunnelbanan respektive Planiaområdet drivs framåt krävs omfattande samverkan parterna emellan. Bland annat behöver förslag på tydliga stationsentréer för Tunnelbanan finnas redovisade. Dessa behöver ligga så att god tillgänglighet till gång och cykelnätet uppnås samt till anslutande buss, tåg och spårvagnstrafik. I ett sådant system kommer Tvärbanas förlängning och Saltsjöbanan utgöra kapacitetsstarka och attraktiva förbindelser till de mål- och knutpunkter som inte betjänas av tunnelbana.



Saltsjöbanan

Saltsjöbanan är ett regionalt riksintresse vilket trafikförvaltningen anser inte framgår av programförslaget. Det åligger Nacka kommun att beskriva vilka åtgärder som ska vidtas för att säkerställa riksintressets funktionalitet. Beskrivning av detta saknas i sin helhet i programmet. Nacka behöver tydligt redovisa Saltsjöbanans sträckning genom programområdet i kartmaterial. Åtgärder som säkerställer tågtrafiken behöver framgå, särskilt vad gäller den ökade bullerexponering som en förtätning medför. Den exploatering som föreslås nära Saltsjöbanan kommer vara utsatta för trafikbuller. En plankorsning med Saltsjöbanan skulle kraftigt försämra järnvägens funktionalitet och därmed hota riksintresset. Programmet bör snarare föreslå åtgärder som stärker järnvägens funktion och attraktivitet.

Trafikförvaltningen arbetar för närvarande med en omfattande upprustningsplan för Saltsjöbanan. Förutom reinvestering av uttjänta tekniska system vidtas trimningsåtgärder för att med kostnadseffektiva åtgärder banans kapacitet och attraktivitet. Beslut kring Saltsjöbanans upprustning finns fattade bland annat i landstingets trafiknämnd.

I de planerna ingår varken en konvertering till spårväg eller ett avkortat förslag som bygger på konvertering eller avkortad järnväg. Trafikförvaltningen anser att stycket i sin helhet bör utgå från programmet. Inriktningen för kommunen bör vara att arbeta med en lösning för väginfrastrukturen som vare sig påverkar Saltsjöbanan negativt eller bygger på en ändrad funktionalitet för densamma. Vidare finns inga planer på en förkortning av Saltsjöbanan när en eventuell tunnelbana till Nacka är färdigställd. Genomförda trafikanalyser visar på att det finns ett fortsatt behov av att Saltsjöbanan trafikerar Slussen även då det finns en tunnelbana till Nacka. Framför allt rör det resande från Fisksätra och Saltsjöbaden. Där planerar kommunen för en hållbar stadsutveckling med ökad kollektivtrafikandel. En sådan utveckling är beroende av att Saltsjöbanan fortsatt är en snabb och direkt förbindelse till Stockholms innerstad. Även Henriksdals station kommer få ett ökat resande i och med närliggande stadsutveckling.

En plankorsning med Saltsjöbanan är inte heller en acceptabel lösning enligt trafikförvaltningen - både vad gäller trafiksäkerhet och trafikering. Detta skulle vidare ha en negativ inverkan på riksintresset. Trafikförvaltningen planerar inte för en reducerad hastighet på Saltsjöbanan, utan snarare för åtgärder för en tätare trafik och sänkta restider, som medföra stora nyttor för kommunens medborgare. Förslaget om en bredare tunnel under Saltsjöbanan vid Nacka station är troligen kostsam och kommer att påverka trafiken på järnvägen vid ett genomförande. Detsamma torde gälla för planskilda bilpassager med Saltsjöbanan. Tidigt samråd med trafikförvaltningen är av stor vikt om kommunen avser planera vidare för dessa åtgärder.

Trafikbuller

Trafikförvaltningen anser att programförslaget ska ha som utgångspunkt att nationella riktvärden för trafikbuller ska innehållas snarare än att avstegsfall B används som planeringsförutsättning. Detta bör särskilt beaktas då Saltsjöbanan är ett riksintresse. På lång sikt kommer Saltsjöbanans vagnpark att behöva förnyas, vilket kommer förbättra bullersituationen.



Busstrafik

Trafikförvaltningen anser att programmet saknar en beskrivning av den befintliga busstrafiken. Detta behöver kompletteras i programmet inför ett antagande. Avsaknaden av beskrivning av konsekvenser och förbättringsförslag för busstrafiken är allvarlig, särskilt som programmet utförligt beskriver förändringar för gående, cyklister och bilister. Oavsett en utbyggd tunnelbana kommer busstrafiken och Saltsjöbanan vara det kollektivtrafikutbud som försörjer Nacka kommun och Planiaområdet vilket är viktigt att ta hänsyn till.

Vägsektionernas bredd ska redovisas i programmet och motsvara det som krävs för en attraktiv busstrafik, det vill säga en bredd på sju meter samt mycket god framkomlighet. Förfogande på förändrad väginfrastruktur samt vägstandard ska samrådas med Trafikförvaltningen.

Även om tillkommande biltrafik bedöms vara av mindre omfattning är dagens biltrafik ett hinder för busstrafiken. Förfoganden på förändrad vägstruktur behöver analyseras utifrån påverkan på busstrafiken både vad gäller förändrade körvägar och förändringar i trafikmängder. Förbättringar för busstrafiken ska vara en naturlig del i både program och trafikutredning. Programförslaget bör redovisa hur attraktiva gång- och cykelbanor ansluter till busshållplatser samt till Nacka station. Dessa anslutningar ska vara anpassade för alla resenärsgrupper. God tillgänglighet till kollektivtrafikens bytespunkter är väsentlig för en attraktiv kollektivtrafik. Förslagsvis kan en karta upprättas där busslinjer, Saltsjöbanan, bytespunkter, infartsparkeringar samt väsentliga gång- och cykelanslutningar till kollektivtrafikens infrastruktur.

Upprustningen av Saltsjöbanan samt arbetet med Slussen vill trafikförvaltningen att kommunen redovisar under parallella projekt. Redovisad sträckningen över förlängningen av Tvärbanan bör uppdateras. Trafikförvaltningen anser att delar av programförslaget behöver omarbetas och förvaltningen deltar gärna i detta arbete.

Planenhetens kommentarer

I programmets antagandeversion beskrivs befintlig kollektivtrafik mer jämfört med vad som framgick av samrådsversionen. Likaså har stycket om framtida kollektivtrafik uppdaterats samt att konsekvenser för befintlig busstrafik belysts. Saltsjöbanans sträckning (inte bara stationslägena) har lagts till på illustrationen över befintlig kollektivtrafik.

I antagandeversionen för programmet framgår föreslagen placering av tunnelbaneentré. Entrén är placerad i ett ungefärligt läge för att passa med det troliga perrongläget.

På sidan 15 i programhandlingen framgår det att Saltsjöbanan är ett riksintresse för kommunikation.

Angående buller: Kommunen kommer det att tas fram bullerutredningar för respektive detaljplaneområden i samband med kommande detaljplanearbeten. Utgångspunkt (med hänsyn till det centrala och kollektivtrafiknära läget) kommer då att vara att minst avstegsfall B enligt länsstyrelsens riktlinjer ska gå att uppfylla.

En karta har upprättas där busslinjer, Saltsjöbanan, bytespunkter, och tunnelbanan redovisas i antagandeförslaget i enlighet med Trafikförvaltningens synpunkter.



Upprustningen av Saltsjöbanan samt arbetet med Slussen redovisas i antagandehandlingen under stycket parallella projekt i enlighet med Trafikförvaltningens synpunkter.

Angående Saltsjöbanan: I antagandeförslaget av programmet har kopplingen mellan Planiavägen och Värmdövägen studerats ytterligare. Det alternativ som visat sig mest realistiskt att genomföra är att höja upp Saltsjöbanan för att skapa en planskild bil-, gång- och cykelkoppling under spåret i markplan. Med denna koppling finns möjlighet att skapa ett mer robust och flexibelt trafiksystem i området runt Sickla köpkvarter samtidigt som Saltsjöbanan kan ligga kvar i befintligt läge. I kommande detaljplanearbeten kommer denna lösning att detaljstuderas i samråd med Trafikförvaltningen.

4. Kulturnämnden

Nämnden är positiv till att kulturvärdena har beaktats i programmet. De påpekar att det är viktigt att konsten inrymmes inom den allmänna platsen. De saknar en plats för spontant kulturutövande och anser att det saknas en kartläggning av kulturverksamheterna på Sicklaön i programmet.

Förvaltningen är positiv till att Öppna konsten ingår i programmet och att KKV-huset bevarats i samrådsförslaget.

Planenhetens kommentarer

Konstprogram kommer att tas fram i kommande detaljplaneprocesser inom programområdet. Någon kartläggning över kulturverksamheter på Sicklaön har inte gjorts inom ramen för Planiaprogrammet. Eftersom det planeras för två nya allmänna torgplatser inom programområdet bedöms att dessa bör kunna användas för spontana kulturevenemang.

Byggnaden som konstnärernas kollektivverksstad är i antagandehandlingen borttagen till förmån för fler bostäder. Dels är byggnaden i dåligt skick, men främsta skälet till att denna föreslås tas bort är för att skapa möjlighet till att bygga bostäder i området.

5. Sickla skola

Konstaterar att barnperspektivet saknas i programmet och anser att en öppning av Gillevägen skulle vara en försämring för skolan och skolbarnen.

Planenhetens kommentarer

Det är i nyläget inte aktuellt att öppna Gillevägen för genomfartstrafik. Programförslaget bygger på att Gillevägen hålls stängd.

6. Utbildningsnämnden

Nämnden anser att tillkommande behov av förskoleplatser förtydligas i programmet och anser att det är viktigt att i framtiden kunna samutnyttja lokaler. Anser att trafiken runt Sickla skola ytterligare bör utredas i kommande detaljplanearbete.



Planenhetens kommentarer

Under stycket service, Skola och förskola på sidan 57-58 finns en sammanställning av framtida behov och förslag på placering av nya förskolor och utbyggnader av befintlig skola.

7. Social och Äldrenämnden

Social- och äldrenämnden önskar att det byggs serviceboendelägenheter inom programområdet.

Planenhetens kommentarer

Serviceboende är möjligt att inrymmas istället för ”vanliga bostäder” som föreslås i programmet. I kommande detaljplaneprocesser kommer denna fråga att beaktas.

8. Fritidsnämnden

Anser att det är positivt att det föreslås en ny allmän lekplats inom området, då det inte finns några lekplatser inom området idag. De anser att det saknas platser för bollspel, lek och annan idrott i programförslaget samt att det är olämpligt (ur bullersynpunkt) att placera nya bostäder i hörnet Gillevägen/Planiavägen och föreslår istället ett ”Sickla Campus” inom Sickla skolaområdet.

Planenhetens kommentarer

Inom programområdet finns en bollplan och en bollhall inom programområdet. Därutöver föreslås en breddning av grönstråket längs Kyrkviken och en ny park på norra sidan av Kyrkviken. Detta är platser som planenheten bedömer är lämpligt för bollspel, lek och idrott. Alltså håller enheten inte med om att det i förslaget saknas platser för dessa ändamål.

I programmet föreslås ny bebyggelse i hörnet Gillevägen/Planiavägen vilket bedöms lämpliga ur bullersynpunkt. I kommande detaljplanearbete kommer en bullerutredning att tas fram för att säkerställa detta. Byggnaderna föreslås utformas med tyst innergård så att hälften av alla boningsrum i alla lägenheter ska ha tillgång till en tyst sida (avstegsfall enligt länsstyrelsens riktlinjer för buller).

9. Tekniska nämnden

Angående bebyggelse mellan Finntorp och Alphyddan: Anser att konsekvenserna av förslaget på framförallt bollspel men även lek bör belysas närmare i programmet. Nämnden anser att det är positivt om Alphyddan och Finntorp kopplas samman med en ny väg i enlighet med förslaget. Dock bör den utformas så att den inte blir attraktiv för större mängder gen omfartstrafik för att undvika störningar för befintlig och ny bebyggelse för boende.

Nämnden föreslås att det i det fortsatta arbetet ska ingå att undersöka möjligheterna och konsekvenserna av att i framtiden ta bort Järlaleden på sträcka för att beakta den potential som finns i grönområdet i områdets östra del för rekreation och lek. Nämnden är tveksam till en öppning av Gillevägen. I samband med en ombyggnad av gatan bör gång- och cykeltrafiken förbättras vilket bland annat skulle innebära gångbanor på bågge sidor om vägen.



Kopplingen mellan Värmdövägen och Planiavägen är en väsentlig fråga för programmets utbyggnad och ska utredas i det fortsatta arbetet. Utan koppling bedöms trafikproblemet kvarstå och ökas på det närliggande vägnätet vid en utbyggnad. Kopplingen stärker också en övergripande promenad och cykelvänlig stadscharaktär.

Nämnden är positiv till att de regionala cykelstråken föreslås förstärkas. Den befintliga gång- och cykelbron till Finntorp, norr om Ekudden, bör kopplas med en ny östergående ramp på södra sidan om Värmdövägen.

Planenhetens kommentarer

I kommande detaljplanearbete för området kommer området att detaljstuderas och platser för lek och rekreation specificeras. I programmet föreslås en plats som ska iordningställas för ändamålet.

I programmet föreslås att Järlaleden stängs eller byggs om till stadsgata efter det att Planiavägen och Värmdövägen kopplats samman. De trafiksimerings som gjorts visar att detta är möjligt.

Angående den befintliga gång- och cykelbron över Värmdövägen så ligger denna utanför programområdet, men bör beaktas i kommande planarbete.

10. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott (KSSU)

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden ska pröva möjligheten till högre exploateringsgrad inom programområdet.

Inom delområde C ska möjligheten till förtätning med fler bostäder intill skolan prövas.

Ett prioriterat mål i kommande arbete ska vara att hitta en rimlig lösning där Planiavägen kopplas till Värmdövägen och där behovet av kopplingen förtydligas. Givet att Planiavägen kopplas till Värmdövägen, så bör Järlaleden (mellan Sjötorpsvägen och Ekudden) kunna stängas av för allmän trafik och grönområdet norr där om göras till en attraktiv stadspark.

Ekonomin för kommunen måste klargöras ytterligare, inte minst med hänsyn till både kommande tunnelbanebygge och kopplingen Planiavägen-Värmdövägen. Om det är nödvändigt för att de ekonomiska konsekvenserna för kommunen ska bli godtagbara så bör möjligheten till högre exploatering prövas.

I det vidare arbetet med detaljplaner bör område C ges samma prioritet som område B.

KSSU ser inget behov av byggnadsmindesskydd i kommande planer för var sig KKV-huset eller Atlashuset.

Planenhetens kommentarer

I antagandeversionen av programmet föreslås en något högre exploatering jämfört med tidigare programförslag. Samrådsförslaget byggde på ca 1400 bostäder inom programområdet och antagandehandlingen nu ca 1800 föreslagna bostäder. Inom



delområde C har antalet bostäder ökat genom att det så kallade KKV-huset föreslås rivas till förmån för fler bostäder.

I programmets antagandehandling finns ett förslag på en möjlig koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen. I programmet på sidan 48-49 går det att läsa mer om detta. I programmet föreslås att Järlaleden öster om Planiarondellen stängs av eller byggs om till stadsgata efter att en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen tillkommit.

Principen inom programområdet är att de allmänna anläggningar som föreslås i huvudsak ska finansieras genom tillkommande bebyggelse.

Vad gäller prioriteten för de olika detaljplaneområdena så prioriteras de detaljplaner som kan generera flest byggrätter och allmän service först. Alltså görs det ingen skillnad mellan område B och område C vad gäller prioriteringsordningen.

11. Nacka Energi

Nybyggnation

Elförsörjningen till detta område kräver att Nacka Energi får tillgång till mark inom området för uppförande av flera transformatorstationer. Vill exploateren eller kommunen ha ett avvikande utseende så bekostas detta av exploateren. Normalt tecknas avtal om anslutningsavgifter med exploateren innan byggstart sker.

Tillfälliga anläggningar, ändring av befintliga anläggningar

Nacka Energi har befintliga kablar inom området som måste beaktas. Flyttning eller ändring av befintliga anläggningar såsom kablar, transformatorstationer och tillfälliga anläggningar som byggström bekostas av exploateren.

Trafikutredningen

I programmet föreslås ett garage i berget. Nacka Energi har avtal om nyttjanderätt med kommunen och arrenderar i sin tur ut bergrummet till Digital Touch AB som sedan 2006 bedriver verksamhet där. Verksamheten, uthyrning av serverutrymmen och en bemannad larmcentral, är säkerhetsklassad och kan inte bedrivas på annan plats. Digital Touch AB har fram till i dag investerat i bergrummet och en förlängning av Nacka Energis nyttjanderättsavtal med kommunen och arrendeavtalet med Digital Touch AB har förutsatts av alla parter. Nacka Energi motsätter sig därför utredningens förslag att i berget inhysa ett garage.

Planenhetens kommentarer

Placering och utformning av elnätstationer samt behovet av ledningsflytt kommer att studeras i detalj i kommande detaljplaneskedan.

Ett berumsgarage föreslås med infart från Värmdövägen samt från Alphyddevägen. Garaget är i förslaget placerat bredvid det befintliga bergrummet, vilket skulle innebära att den befintliga verksamheten inte behöver beröras. I kommande detaljplanearbeten kommer detta att studeras ytterligare.



12. Nacka Naturskyddsförening

Naturskyddsföreningen i Nacka ser positivt på att förtäta på västra Sicklaön och tror att det kan göras samtidigt som ekologiska värden värnas. I Vision och mål för Planiaområdet sägs att hållbarhet ska vara ett ledord i planeringen och hoppas att dessa ambitioner verkligen fullföljs i den fortsatta planeringen.

Föreningen skulle gärna se att även östra delen av Sickla köpmarknad ingick i programområdet. Här finns möjligheter att utnyttja marken på ett bättre sätt än att ha en gigantisk bilparkering till exempel. Att låta en så stor yta användas för bilparkering under några timmar varje dygn är inte att utnyttja resurser så effektivt som möjligt, för att knyta an till vad som sägs i Vision och mål för Planiaområdet.

En trädinventering har gjorts som underlag till programmet. Föreningen har inget att tillföra till den då den är väl utförd och har fångat in de värdefulla träd och trädbestånd som finns i området. Att Sicklaön har många värdefulla träd, framförallt ekar, är inget nytt men de finns behov av ytterligare inventeringar så att en mer heltäckande bild kan ges och inte minst viktigt hur de ekologiska sambanden ser ut, var finns det svaga länkar som kan förstärkas. Detta rekommenderas också i trädinventeringen. Föreningen önskar att trädinventeringar i Nacka fortsättningsvis görs på sommaren eller våren för ett mer tillförlitligt svar. Alltför ofta ser föreningen att biologiska inventeringar görs vintertid vilket av naturliga skäl inte är optimalt och rekommenderar att utredningen kompletteras inom programområdet av detta skäl. Inför all planering bör ekosystemtjänstanalyser utföras för att kartlägga vilka ekosystemtjänster som finns inom området så att planeringen sedan kan utgå från dessa. Detta för att man inte ska bygga bort viktiga ekosystemtjänster som reglering av vattenflöden, pollinering, klimatutjämning, rening av luft med mera. En beskrivning av ett områdes naturvärden ger inte en heltäckande bild över ett grönområdes betydelse. Ett grönområde kan ha stor betydelse för till exempel vattenreglering eller klimatutjämning utan att för den skull hysa några rödlistade arter.

Föreningen avstyrker bebyggelse på Finntorpsberget medan man däremot gärna kan bygga på de föreslagna områdena nedanför berget där ingen naturmark tas i anspråk. Viktigt att Finntorpsbergets slutningar inte exploateras då det enligt trädinventeringen områdena har höga naturvärden. Även om den föreslagna bebyggelsen på berget inte ser ut att behöva ta dessa mest värdefulla områden i anspråk har berget i sig värden för landskapsbilden och som nämns i trädinventeringen erbjuder berget möjligheter till klättring och andra uteaktiviteter och har geovetenskapliga värden som borde beskrivas i programmet.

Viktigt i detta område är att de två hus som pekats ut som särskilt bevarandevärde också verkligen kan bevaras. Även viktigt är att spara så många av träderna som möjligt i det gamla villaområdet vid Sjötorpsvägen. De östligaste husen vid Sjötorpsvägen bör utgå ur planen så att en större park kan fås vid Kyrkviken, i synnerhet om inte Järlaleden kan stängas av för trafik. Föreningen är tveksamma till den föreslagna brygganläggningen och strandpromenaden och finner det märkligt att man tycks utgå från att en reningsdamm behövs innan man vet resultatet av det försök som nu pågår med filter i dagvattenbrunnarna. Viktigt är att inte omöjliggöra att Planiavägen kopplas ihop med Värmdövägen. Att koppla ihop Planiavägen med Värmdövägen skulle möjliggöra att Järlaleden stängs av och marken kan utnyttjas för att utöka parken vid Kyrkviken.



Nuvarande förslag ser dessvärre ut att försvåra, om inte omöjliggöra, en sådan framtida ihopkoppling.

Här finns ett mycket värdefullt ekbestånd av nyckelbiotopsklass som dessutom pekas ut som ett grönstråk på kartan på sid 40. Ändå föreslås bebyggelse i detta grönstråk. Det sägs att eventuell bebyggelse ska utgå ifrån att de stora ekarna bevaras. De ifrågasätter om det är möjligt att kombinera bebyggelse här med ett bevarande av ekarna och deras värden. Ekar behöver utrymme, både för sin krona och sitt rotsystem, och ska de dessutom fungera som bärare av biologisk mångfald är det nödvändigt att de står öppet i landskapet och inte blir inträngda bland hus. Denna del borde utgå från programmet. Övriga förslag i denna del har de inga invändningar emot.

Föreningen ser gärna att Planiavägen kopplas ihop med Värmdövägen så att Järlaleden kan stängas av och parken vid Kyrvikens utvidgas. Längre österut kan marken som frigörs användas för att bygga på. Programmet tycks ha en tveksam inställning till att åstadkomma en sådan koppling vilket är olyckligt då det finns stora fördelar att uppnå. I programmet nämns att Saltsjöbanan i framtiden kan omvandlas till spårväg. Föreningen anser att detta inte är lämpligt då trafikförvaltningen har planer på upprustning av banan.

Trafikförvaltningen vänder sig emot att Saltsjöbanan skulle avkortas till Sickla station utan det är av största vikt att den även i framtiden fortsätter in till Slussen. Att koppla ihop Planiavägen och Värmdövägen är mycket viktigt men det får inte gå ut över Saltsjöbanans standard. I programmet nämns att ett parkeringstal på 0,8 är föreslaget för programområdet och anser att detta är för högt för att minska biltrafiken och klimatförändringarna. Den fysiska planeringen är en avgörande komponent för ett framgångsrikt klimatarbete.

Biltrafiken är oerhört utrymmeskrävande, stora markarealer asfalteras och naturområden hotas av en ständigt ökande biltrafik och bullret ökar i bebyggda områden med hälsorisker som följd. Föreningen vill påpeka att i den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2010, sägs att koldioxidutsläppen från trafiken ska minska med 30 % till 2030. Planeringen måste styra bort från biltrafik till kollektivtrafik och gång/cykel.

Planenhetens kommentarer

Marken inom Sickla köpkvarter ägs av en privat fastighetsägare som därmed har rådigheten över platsen. Även om det skulle vara önskvärt att utveckla platsen till något annat så finns inte denna möjlighet förrän fastighetsägaren i fråga själva tar detta initiativ.

Det har gjorts tester med filterinsatser under två års tid (2012-2014) i ca 50 dagvattenbrunnar i Sickla som reningsmetod. Försöket har utvärderas och resultaten visar att trots att dagvattnet har passerat dagvattenfilter så är halterna fortfarande för höga och ger inte tillräckligt bra effekt för att uppnå god vattenkvalitet i recipienten.

Brygganläggningen som föreslås i programmet är en förutsättning för att de nationella miljökvalitetsnormerna för vatten ska kunna nås. Kommunen har efter samrådet utrett om det är möjligt att förlägga en landbaserad reningsanläggning inom programområdet i stället för den brygganläggning som föreslås. En dagvattendamm med permanent vattenyta skulle behöva vara lika stor till ytan och ha lika lång uppehållstid som den föreslagna sjöbaserade reningsanläggningen för att kunna reducera lika mycket förureningar. På grund av de höga grundvattennivåerna i området närmast sjön behöver dammen grundläggas med ett tätskikt av till exempel gummiduk. De höga grundvattennivåerna försvårar anläggandet och kan



även begränsa driften av anläggningen eftersom att dammen inte kommer att kunna tömmas på vatten helt då det föreligger risk för bottenupptryckning och grundvatteninträngning.

Marken i området består av fyllnadsmassor av varierande kvalitet och marken närmast viken har varit sjöbotten. De dåliga geologiska förhållanden gör att man troligtvis behöver späta runt dammen för att begränsa risken för skred. Det förekommer områden med förorenade massor i området vilket även innebär en risk för föroringsspridning under anläggningsskedet. Den allmänna platsbristen försvarar även anläggningsarbetet och schaktningen runt dammen.

Vid höga nivåer i sjön går det inte att få ut vattnet med självfall från dammen och det skulle då behövas pumpas vidare till sjön. Detta är inte ett hållbart alternativ då pumpstationer är dyra att anlägga och att drifta, leder till en hög energiförbrukning och har en inbyggd risk med driftstörningar. En dagvattendamm med samma area permanent vattenyta, som den föreslagna reningsanläggningen kräver en volym på cirka 1800 m². Om dammen även ska ha en flödesutjämnande funktion blir arean ännu större.

I antagandeförslaget av programmet har kopplingen mellan Planiavägen och Värmdövägen studerats ytterligare. Det alternativ som visat sig mest realistiskt att genomföra är att höja upp Saltsjöbanan för att skapa en planskild bil-, gång- och cykelkoppling under spåret i markplan. Med denna koppling finns möjlighet att skapa ett mer robust och flexibelt trafiksystem i området runt Sickla köpkvarter samtidigt som Saltsjöbanan kan ligga kvar i befintligt läge. I kommande detaljplanearbeten kommer denna lösning att detaljstuderas ytterligare i samarbete med Trafikförvaltningen.

Ekar behöver utrymme, både för sin krona och sitt rotsystem. För att inte göra intrång i rotsystemet krävs ytterligare utredningar i kommande planeringsskeden. Visar det sig vara skadligt för de största ekarna att området bebyggs krävs att förslaget då justeras utifrån ekarnas fortlevnad. Detta kommer att utreda vidare i en eventuellt kommande detaljplaneprocess för området.

Nacka kommun jobbar för närvarande med att ta fram ett förslag till parkeringspolicy och parkeringsnorm. Det är inte klart ännu vilken p-norm som kommer att gälla på Sicklaön, men i programmet föreslås att parkeringsnormen i huvudsak ska följas när denna är antagen. Kan inte parkeringsnormen i de enskilda fallen uppfyllas föreslås att en separat parkeringsutredning tas fram i samband med kommande detaljplanearbeten.

13. Nacka miljövårdsråd

Handlingarna

Föreningen anser att det förekommer flera felaktigheter och otydligheter i handlingarna. Beskrivningen av hållplatslägen för kollektivtrafiken på sidan 22 i planprogrammet är missvisande. Trafikutredningens alternativa scenarier på framtida trafikflöde är mycket svåra att förstå eftersom man inte gulmarkerat de vägar som i olika scenarier öppnas upp för genomfartstrafik samt mycket svårästa sifferuppgifter om trafikvolym på kartorna.



Delområde A

Föreningen anser inte att berget mellan Finntorp och Alphyddan bör bebyggas. Den gång- och cykelväg som förbinder Svindersviksvägen med Becksjudarvägen norr om berget bör även i fortsättningen vara gång- och cykelväg.

Delområde B

Det är väsentligt att ta ställning till om och hur Planiavägen kan anslutas till Värmdövägen. Om Saltsjöbanan höjs eller sänks är det viktigt att den inte, som i tidigare förslag, får för brant lutning. De instämmer i att det är lämpligt att spara ett par värdefulla äldre villor.

Delområde C

Föreningen anser att det vore olämpligt att bygga om rondellen vid Planiavägen/Gillevägen till en korsning med hänsyn till att den stora mängden trafik utefter Ältavägen måste passera här. Bästa lösningen är enligt föreningen om Gillevägen även i fortsättningen förblir en bussgata utan annan genomfartstrafik. Cykelstråket i områdets östra kant (delvis på Nysätravägen, tangerar Vassvägen) har inte uppmärksammats som sådant i planprogrammet det bör vara kvar.

Sickla stormarknad

Omedelbart väster om aktuellt planområde finns stora ytor som idag enbart används för parkering i Sickla stormarknad. Här vore det lämpligt att bebygga ytorna med bostäder, gärna med affärslokaler i gatuplan medan parkeringen bör avgiftsbeläggas och i första hand ske under jord, i andra hand i parkeringshus. Sickla har utmärkta allmänna kommunikationer med Saltsjöbanan, många busslinjer och relativt snart Tvärbanan samt i en framtid kanske Tunnelbana. Avgiftsbeläggning och en viss minskning av antalet parkeringsplatser i området bör kunna minska de trafikproblem som nu råder. Vidare bör det även prövas om man kan bygga på bostäder ovanför befintliga affärsbyggnader i stormarknadsområdet.

Dagvatten, Vattenkvalitet

Hur fungerar den filterlösning för dagvatten som infördes våren 2011? En reningsanläggning ska helst placeras på land och så nära källan som möjligt. Anläggningen måste dels klara av tyngre föroreningar vilka kan sedimenteras eller filtreras, men också lätta föroreningar som flyter på vattenytan och orsakar skumbildning och oljeskimmer på sjöarna. Dagvatten från norra delen av Planiaområdet kan med fördel ledas till Svindersviken i stället för till de känsliga insjöarna. Föreningen stödjer alla åtgärder som minskar och renar dagvattenutsläppen i Järlasjön och Sicklasjön. En detaljplan med minskade hårdtytor till förmån för vattenabsorberande vegetation skulle reducera dagvattenmängden. Järlasjön är hårt belastad av övergödning. Kväve från biltrafik och fosfor från gamla anläggningar har resulterat i syrebrist och obalans i marin flora och fauna. Sjösystemet är även belastat av miljögiften genom dagvatten från framför allt Sickla och Järla Sjö, men även från andra kringliggande områden inklusive Alphyddan.

Planenhetens kommentarer

Placering av busshållplatsernas läge är justerat på kartan på sidan 22 i programmet i enlighet med Nacka Miljövårdsråds yttrande.



Angående de tester med filterinsatser som gjorts i Sickla: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 12 (Nacka Naturskyddsförening).

En långhålsborrning till Svindersviken skulle costa väldigt mycket att genomföra och kostnaderna för detta skulle vara svåra att försvara när det finns andra alternativ som är mindre kostnadskrävande. På grund av befintliga terrängförhållanden skulle det endast vara möjligt att avleda dagvattnet från Alphyddan/Finntorp inom programområdet. Alltså skulle det ändå krävas rening och fördröjning mot Kyrkviken. Det är heller inte hållbart ut energisynpunkt då en långhålsborrning till Svindersviken skulle innebära att vattnet måste pumpas. Genom att ändra på de naturliga avrinningsriktningarna finns därutöver en stor risk att vattenbalansen i Kyrkviken rubbas och en reningsanläggning behöver byggas i Svindersviken utöver reningsanläggningen i Kyrkviken.

På höjden mellan Finntorp och Alphyddan har bebyggelseförslaget justerats efter samrådet. Några av flerbostadshusen har bytts ut till radhus för att inte upplevas som för höga i området. I programområdets norra del föreslås en länk för biltrafik mellan Alphyddvägen och Becksjudarvägen. Den nya gatan kopplar ihop Alphyddan med Finntorp och bidrar till att skapa ett mer finmaskigt gatunät där trafikflödet kan fördela sig. Den nya gatan ligger i linje med planprogrammets mål att skapa en robust struktur med en känsla av sammanhang och samhörighet mellan Alphyddan och Finntorp. Trafikanalyserna visar att gatan inte kommer att bli attraktiv för genomfartstrafik och endast får måttliga trafikflöden.

I antagandeförslaget av programmet föreslås ingen öppning för allmän genomfartstrafik på Gillevägen.

Angående bebyggelse på Sickla köpkvarters parkering: Marken ägs av en privat fastighetsägare vilka därmed äger rådigheten över platsen. Även om det skulle vara önskvärt att utveckla platsen till något annat så finns inte denna möjlighet förrän fastighetsägaren i fråga själva tar detta initiativ.

Angående att införa avgiftsbelagd parkering på Sicklaön: Det pågår en utredning kring att avgiftsbelägga parkering inom allmän plast på delar av Sicklaön.

14. Nacka Värmdö Hyresgästförening

Nacka-Värmdö Hyresgästförening ser positivt på ökad bostadsbebyggelse i det aktuella Planiaområdet, men beklagar att det i gällande planförutsättningar men tycker att det borde framgå tydligare att det ska vara mer hyresrätter i området då bostadsrätter och villor för närvarande domineras kringliggande områden.

Anser att det bör skapas en bostadsförsörjningsplan för Nacka där hyresrätter borde vara ett väsentligt inslag för att skapa en blandad stad med låg grad av ekonomisk och social segregation. De betonar att kommunen har skyldighet att motverka och förebygga segregation.

Föreningen oroar sig för den kommande trafiksituationen, trängselproblem och flaskhalsar, okänsliga ingrepp i grönstrukturen, och miljöbelastning i form av buller och avgaser, kraftiga miljöstörningar och trafikproblem under byggtiden. Dagvattenflöden, hårdgjorda



ytor och snöröjning skapar fler problem som bör beaktas och förebyggas. En detaljplan med minskade hårdgjorda ytor till förmån för lämplig vegetation kan reducera dagvattenmängden. Järlasjön är hårt belastad av övergödning, kväve från biltrafik och fosfor från gamla anläggningar har resulterat i syrebrist och obalans i marin flora och fauna. Sjösystemet är belastat av miljögifter genom dagvatten från Sickla och Järla Sjö, men även från kringliggande områden inklusive Alphyddan.

Fungerar den filterlösning för dagvatten som infördes våren 2011 tillfredsställande? En reningsanläggning ska helst placeras på land, så nära källan som möjligt. Anläggningen ska klara tyngre föroreningar som kan sedimenteras eller filtreras, och föroreningar som flyter på vattenytan och bidrar till skumbildning och oljeskimmer på sjöarna. Dagvatten från norra delen av Planiaområdet kan ledas till Svindersviken i stället för till de känsliga insjöarna. Föreningen stöder åtgärder som minskar och renar dagvattenutsläppen i Järla- och Sicklasjön.

I och med att Nacka ska byggas ut till en tät och blandad stad ökar betydelsen av goda kommunikationer och en bra infrastruktur, samtidigt som gamla flaskhalsar tenderar att förstärkas. Ett av Nackas större problem vad gäller kommunikationer är att mycket trafik måste passera närsögat kring Henriksdal, särskilt trafiken in mot och ut från Stockholms City, samt den som passerar till och från Saltsjöbaden, Boo och Värmdö. Föreningen är inte helt tillfreds med de kraftiga utbyggnadsplanerna som riskerar skapa ökad genomfartstrafik och ett ökat behov av parkeringsytor.

Området utgör en viktig del av grönstrukturen som i rimlig utsträckning bör bevaras. Samtidigt måste trafikfrågorna lösas. Här finns flaskhalsar och flera konfliktkällor där en genomtänkt avvägning och prioritering förordas.

Stormarknaden Sickla Köpkvarter (vars tillfälliga bygglov permanentats enligt synpunktslämnaren) drar till sig kraftig biltrafik från stora områden. Besöksfrekvensen ligger i topp i Storstockholm. Detta belastar både trafikmiljöer och boendemiljöer i hög grad. Att lösa dessa frågor kräver ett mycket grannlaga förarbete. Exploateringsgraden bör ej bli för hög. Bullerfrågor och vägtrafiklösningar är viktiga.

Genomfartstrafiken i Nacka sker huvudsakligen längs motorvägarna, men den redan nu betydande trafiken på Gamla Värmdövägen och Järlaleden samt Ältavägen och Nackanäsvägen kan - liksom motorvägstrafiken - förväntas öka genom hård exploatering. Även eventuella planer på att öppna Gillevägen för genomfartstrafik skapar farhågor för ytterligare trafikstörningar kring Sickla skola och de nya bostäder som tänkts lokaliseras dit, samt de redan befintliga villorna och flerbostadshus. Detta accentuerar behovet av en god kollektivtrafik, men också behovet av en god lokal infrastruktur. Stora brister finns i försörjning med kollektivtrafik som blir ett resultat av högt bilberoende. En kraftig utbyggnad av kollektivtrafiken, inte bara i form av tunnelbana, utan även ett mer varierat utbud av andra färdmedel är central.

Korsningen Planiavägen/Gillevägen, Nackanäsvägen i delområde C har idag en rondell. Att göra om korsningen enligt föreslaget tycker de är olämpligt. All trafik till och från Ältavägen (väg 260) måste passera denna. Det är bättre om Gillevägen i fortsättningen förblir bussgata utan annan genomfartstrafik. Cykelstråket i områdets östra kant (delvis på



Nysätravägen, kanten av Vassvägen) har inte uppmärksammats, det bör vara kvar. Ett stort lokalt bekymmer utgör trafiken till Sickla Köpkvarter. Omfattande trafik till stormarknaden från andra delar av kringliggande områden skapar stockningar, trängsel och flaskhalsar, samt ökar bullerstörningar, partikelhalter och avgasproblem. Här krävs en omfattande översyn av trafiklederna, och tyvärr utgör i första hand Saltsjöbanan och i andra hand de längre bort liggande motorvägarna barriärer för tvärgående lokal trafik.

Nacka är idag inte stadsmässig, utan utgör ett slags övergångsområde, där ör av bebyggelse kopplats ihop av öst-västliga ledar som till exempel Järlaleden. Detta utgör besvärande problem vid skapandet av en mer tät och blandad stadsbebyggelse och lokaltrafiken störs av detta. Det är tveksamt om en utbyggd tunnelbana i högre grad kommer att kunna lösa de uppkommande trafikproblemen i och med att en kraftig ökning av antalet bostäder avsierats. Vad som i så fall förordas är att en större del av dessa inte förläggs till områden som redan nu besväras av stockningsproblem och flaskhalsar, och då ytterligare kommer att trängas ihop och belastas. Västra Sicklaön är mycket utsatt.

En blandad stad innebär förutom bebyggelse och trafikleder att tillräckliga bostadsnära grönområden bör bevaras och förstärkas. Området kring Kyrkviken, Nacka kyrka, Finntorp, Atlas- och Gillevägen samt villaområdena Trollebo och Nysätra, och sjöarna Sicklasjön och Järlasjön innehåller viktiga rekreativområden. Föreningen instämmer inte i att strandpartiet längs Kyrkviken har begränsat rekreativvärde och anser tvärtom att det har stort rekreativvärde, de bullerstörningar och olägenheter som huvudsakligen beror på biltrafiken har inte samma intensitet över dygnet, även om de kan antas öka vid utbyggnaden av Nacka. Området är flitigt utnyttjat för rekreation och promenader, matning av änder, populärt hos dagisgrupper, utnyttjat av skolbarn, pensionärer och cyklister. Man har även förlagt ett populärt årligt motionslopp hit.

En tät stadsbebyggelse bör i första hand förläggas till äldre industriområden, som exempelvis det som tidigare låg vid Järla Sjö. Andra möjligheter till förtäning finns i Skvaltan och kring Nacka Forum, samt möjliga i vissa villaområden. För Planiaområdets omgivning uppstår frågan om Atlas Copcos gamla industriområde med de omfattande parkeringsytorna kring nuvarande Sickla Köpkvarter. Varför inte omvandla köpkvarteren till riktiga stadskvarter, med blandat boende och mer varierad affärsverksamhet? Här finns mest parkeringsytor. Bebyggelse på tak och parkeringar bör utredas, och parkering företrädesvis ske i parkeringshus eller i parkeringsgarage. Föreningen önskar utvidga diskussionen om Planiaområdet. Väster om området finns stora ytor som används för parkering för Sickla stormarknad som de anser kunde bebyggas med bostäder med affärslokaler i gatuplan. Parkeringen bör beläggas med avgifter och i första hand ske i garage under jord, i andra hand i parkeringshus eller under tillkommande bostäder/affärer. Vidare bör det även prövas om man kan bygga bostäder ovanpå befintliga affärsbyggnader inom stormarknadsområdet.

De instämmer till stora delar i Nacka Miljövårdsråds remissvar. Sickla har allmänna kommunikationer med Saltsjöbanan, flera busslinjer och relativt snart tvärbanan samt framtida tunnelbana. Avgifter och färre parkeringsplatser i området kan minska de trafikproblem som råder om kollektivtrafiken förbättras. Det närmast påtänkta exploateringsområdet närmare Kyrkviken bör i möjligaste mån bevaras.



Likaså bör bebyggelse av bergplatån intill Finntorp begränsas på grund av både bullerstörningar från motorvägen och de avsevärda höjdskillnaderna. Berget utgör också en naturmiljö som har inte oväsentliga värden trots närheten till motorvägen. Föreningen anser inte att berget mellan Finntorp och Alphyddan bör bebyggas med annat än hyresrätter, som det råder stor brist på i Nacka. Även då bör rimliga fria ytor behållas, att exploatera hela berget anser synpunktslämnaren olämpligt. Den gång- och cykelväg som förbinder Svindersviksvägen med Becksjödarvägen norr om berget bör kvarstå som cykelväg för att inte uppmuntra genomfartstrafik och skona obebyggda ytor. De instämmer i att det är lämpligt att spara ett par värdefulla äldre villor i delområde B. Det är viktigt att beakta om Planiavägen kan anslutas till Värmdövägen utan för stora nivåskillnader. Saltsjöbanan kanske kan höjas från Sickla station till Nacka station om den inte får för brant lutning. En sänkning verkar mer problematisk på grund av vattenflöden.

Planenhetens kommentarer

Angående upplåtningsformer så är detta inget som går att styra i program eller detaljplaner.

Angående försöket med filter i dagvattenbrunnarna i Sickla: se svar på kommentar från synpunktslämnare 12 (Nacka Naturskyddsförening).

Angående prognostiserade trafikflöden för området i framtiden: I den trafikutredning som tagits fram i samband med programarbetet har det gjorts trafiksimuleringar för framtida möjliga trafikscenarion för området. Trafikanalysen visar att tillkommande trafikalstring från den nya bebyggelsen är relativt låg och ger endast lokala skillnader i trafikmängden. Kapacitetsmässigt är det inga problem att genomföra planerad exploatering.

Angående föreslagen koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen och Saltsjöbanans roll genom programområdet: se svar på kommentar från synpunktslämnare 12 (Nacka Naturskyddsförening).

Kyrkven norra strand är i programmet utpekat som ett viktigt rekreationstråk som ska bevaras och förstärkas. Kommunen anser precis som synpunktslämnaren att området närmast Kyrkven har höga natur- och rekreativsärde. Därför föreslogs redan i samrådsförslaget att detta område ska förstärkas som rekreativområdet. En brygganläggning föreslås i viken i syfte att rena dagvattnet som idag rinner till viken, men även i syfte att öka tillgängligheten för allmänheten till viken. Att bryggan placeras en bit ut i vattnet gör att de värdefulla naturvärdesträd som växer utmed viken kan bevaras.

Angående förslaget om att omvandla parkeringen på Sickla köpkvarter till bostadsområde: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 13 (Nacka Miljövårdsråd).

Kommunens mål är att bygga ca 14000 nya bostäder på västra Sicklaön fram till år 2030. Målen är delvis satta för att öka underlaget till tunnelbanan, som nu beslutat ska gå till Nacka. Planiaområdet är ett av de områden som kommer att få bäst kollektivförbindelser i Nacka efter genomförandet av tunnelbanaprojektet. Det är viktigt att koncentrera bebyggelse kring dessa kollektivlägen för att minska bilberoendet och öka resande med kollektivtrafiken.



Angående att avgiftsbelägga parkeringen på västra Sicklaön: Kommunen utreder för närvarande möjligheten att inför avgiftsbelagd parkering på delar av Sicklaön.

Angående justering av kartan på sidan 22 i programmet så är detta gjort i antagandehandlingen.

Angående föreslagen bebyggelse på området mellan Finntorp och Alphyddan: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 13 (Nacka Miljövårdsråd).

15. Nacka Hembygdsförening

Anser att trafikutredningen endast behandlar området som en isolerad ö och har inte tagit med den ökning som kommer att bli i och med Nacka stad.

Eftersom Sickla köpkvarter endast har infart från ett håll anser de att det är mycket viktigt att det tillkommer en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen för att komma förbi de trafikproblem som är idag och som de tror blir värre i och med nya bostäder som ska byggas. Det behövs en koppling direkt till köpkvarteret från Värmdövägen.

Föreningen föreslår att man prövar att slå samman Nacka och Sickla station för att få en bättre central kollektivtrafikpunkt.

De anser att dagvattenförslaget är dåligt då de tycker att Kyrkvikens vågor ska få slå mot en naturlig strand och ingen bassängkant, vilket också minskar den öppna ytan i sjön. Vill att reningsanläggningen ska ligga på land och att avledning av dagvatten kan ske mot Järlasjön istället.

Planenhetens kommentarer

Trafikutredningen bygger på att alla planerade nya bostäder på västra Sicklaön byggs och är alltså inräknat i den prognos som gjorts för området.

I programmets presenteras en möjlig koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen, samt en koppling med Simbagatan (in till köpkvarteret). Mer om detta går att läsa om på sidan 48-50 i programmets antagandeversion.

Det finns inga planer på att slå samman Nacka och Sickla station. Den tunnelbana som planeras genom området är tänkt att ha uppgångar åt två håll – en mot Nacka Station och en mot Sickla Station.

Angående föreslagen dagvattenhantering i området: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 18 (Nysätra villaägareförening).

16. Saltsjöbadens Hembygdsförening

Föreningen anser att den trafikutredning som tagits fram är inaktuell då utredningen inte beaktar beslutet från trafikförvaltningen att (SL) har tagit om att upprusta Saltsjöbanan, samt det beslut som anger att man ska förlänga tvärbanan till Sickla station. Föreningen kan inte acceptera att framkomligheten och bekvämligheten försämras på Saltsjöbanan



Planenhetens kommentarer

I programmets antagandeversion presenteras ett möjligt förslag till koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen som inte skulle påverka framkomlighet eller bekvämlighet för Saltsjöbanans resenärer. Mer om detta finns att läsa på sidan 48-49 i programmets antagandeversion.

Följande remissinstanser har svarat att de inte har någon erinran på förslaget:

- **Boverket**
- **Fortum**
- **TeliaSonera**
- **Vattenfall**

Synpunkter på programmet från fastighetsägare enligt fastighetsförteckningen

17. Brf Glassbåten

Brf Glassbåten består av fem flerfamiljshus med sammanlagt 67 lägenheter vilka är belägna strax söder om programområdet. Föreningen konstaterar att den trafikutredning som tagits fram i samband med programarbetet finns ett scenario som visar trafikflöden på ca 10 000 fordon ÅDT om Gillevägen skulle öppnas. Idag är det ca 4000. Föreningen tycker att det är anmärkningsvärt att någon trafikmätning ej gjorts utanför Sickla skola.

Föreningen konstaterar att det på delar av sträckan av Gillevägen saknas cykelbana trots att det är en del av det regionala cykelstråket.

De tycker också att kommunen har ett ansvar att belysa barnperspektivet i den fysiska planeringen vilket inte har gjort i detta program.

Förutom skolan och skolgården så kantas Gillevägen av villor och flerbostadshus, och i vägens direkta närhet finns dessutom ett kommunalt friluftsbad. Den trafikökning som beskrivs i de värsta scenarierna skulle medföra att bostäderna i vägens närhet liksom badet och andra parkområden där barn vistas skulle utsättas för väsentligt ökade bullernivåer och väsentligt ökade luftföroreningar. Det är också fler direktutfarter från villor ut på gatan. Därför anser föreningen att Gillevägen ska förbli en lokalgata utan genomfartstrafik.

Föreningen anser att innan planeringen går vidare ska en bullerutredning, luftkvalitetsutredning samt en barnkonsekvensbeskrivning göras.

Brf Glassbåten anser att kommunen i kommande planarbeten ska säkerställa att Gillevägen inte blir genomfartsgata.



Planenhetens kommentarer

Förslaget i programmets antagandeversion bygger på att Gillevägen inte behöver öppnas för allmän genomfartstrafik.

Inom respektive detaljplanearbeten kommer fördjupningar i trafikutredningen att göras. Den utredning som tagits fram visar att om området byggs ut i enlighet med programförslaget kommer trafikalstringen från tillkommande bebyggelse att vara relativt låg och endast ge lokala effekter.

Bullerutredningar kommer att göra inom respektive detaljplaneområden i samband med kommande detaljplanearbeten. För området som ligger i riskzonen för att överskrida miljökvalitetsnormerna för luft ska det i kommande detaljplanearbeten göras luftkvalitetsutredningar.

18. Näsätra Villaägareförening

Föreningen kräver att dagvatten renas och tas om hand på exploaterörens mark och anser att det är mycket riskabelt att förlägga reningen i en sjö istället för i en markförlagd anläggning. De anser att alternativet att låta dagvattnet gå i bergtunnel till Svindersvik bör utredas mer.

Föreningen anser att det är mycket viktigt att kopplingen mellan Planiavägen och Värmdövägen kommer till och att detta ska läggas in i kommande detaljplanearbete. Att öppna Gillevägen ser det som en mycket dålig lösning.

Föreningen ser fram emot byggandet av ”Kyrkviksparken” och föreslår att Järlaledens sträckning ändras i samband med detta till att gå utmed Saltsjöbanans spår i väntan på att leden förhoppningsvis kan stängas permanent. Detta anser föreningen skulle innebära en mindre bullrig parkmiljö.

Föreningen anser att det är mycket angeläget att bebyggelsen närmast Näsätra harmoniseras med befintlig villabebyggelse och att föreslagen bebyggelse allra närmast verkligen hålls ned i skala. Föreningen har svårt att se att nuvarande förslag tar hänsyn till detta då det närmast villorna planeras för mindre flerbostadshus i 3 till 4 våningar.

Föreningen vill säkerställa att det inte blir någon genomfart på Vassvägen och önskar att få detta bekräftat. Föreningen ser även fram emot en fortsatt dialog med kommunen.

En komplettering av yttrandet inkom i efterhand med följande frågor/synpunkter som föreningen önskar få svar på:

- Föreningen vill se ett landbaserat alternativ. Det vill säga att renig av dagvattnet sker på land innan det når recipienten.
- Hur effektiv är en sjöförlagd anläggning?
- Behöver dessa anläggningar tömmas på sediment/slam? I så fall hur går det till?
- Enligt miljöbalken är det den som orsakar föroreningarna som också är ansvarig för att rena dagvattnet så nära källan som möjligt? Vilket ekonomiskt ansvar tar Atrium Ljungberg gruppen för den del av föroreningarna som orsakas av köpkvarteret?



- Uppfyller det nuvarande förslaget EUs nya regler om dagvatten det vill säga att förorenat vatten inte får släppas ut i sjöar?

Planenhetens kommentarer

Det är kommunen som är VA-huvudman och som ansvarar för avledning och rening av dagvattnet innan utsläpp i recipient. Kommunen har dock rätt till att ta ut en VA-taxa och kan även ställa krav på rening och fördräjning innan förbindelsepunkt. Utöver detta planeras för fördräjningsåtgärder inom köpkvarteret. Explotörerna inom de kommande detaljplanerna ska vara med och delfinansiera den nya anläggningen, vilket kommer att regleras i avtal. Rening och fördräjning endast på kvartersmark är inte tillräckligt för att uppnå de vattenkvalitetsnormer som eftersträvas.

Sjöns vattenstatus kommer inte att försämras jämfört med idag om man bygger reningsanläggning så som planerat. Statusen i sjön kommer att förbättras eftersom man kommer att rena dagvatten från ett befintligt utlopp. Idag sker en omfattande föroreningstransport till Kyrkviken och genom att sätta in en lämplig åtgärd kan föroreningsspridningen begränsas och uppsamlingen av föroreningar ske på ett kontrollerat sätt istället för att diffus och okontrollerat spridas ut i hela viken och sjön. Om anläggningen byggs kommer denna att omfattas av ett skötselprogram som innebär att föroreningarna tas bort med jämta mellanrum och omhändertas på rätt sätt. Detta är inte möjligt i nuläget då diffus spridning sker och bortförsel av dessa föroreningar skulle innebära muddring av en stor del av viken.

Angående alternativet att långhålsborra och transportera dagvattnet till Svindersviken: En långhålsborrning till Svindersviken skulle för det första kosta väldigt mycket att genomföra och kostnaderna för detta skulle vara svåra att försvara när det finns andra alternativ som är mindre kostnadskrävande. På grund av befintliga terrängförhållanden skulle det endast vara möjligt att avleda dagvattnet från Alphyddan/Finntorp. Alltså skulle det ändå krävas rening och fördräjning mot Kyrkviken. Det är heller inte hållbart ut energisynpunkt då en långhålsborrning till Svindersviken skulle innebära att vattnet måste pumpas. Genom att ändra på de naturliga avrinningsriktningarna finns därutöver en stor risk att vattenbalansen i Kyrkviken rubbas och en reningsanläggning behöver byggas i Svindersviken utöver reningsanläggningen i Kyrkviken.

I antagandeförslaget har en möjlig lösning på koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen tagits fram. Mer om denna går att läsa om på sidan 48 i programhandlingen. Med denna lösnings skulle det vara möjligt att stänga Järlaleden eller bygga om den till lokalgatan.

Även kommunen anser att det är angeläget att ny bebyggelse harmonisera med befintlig bebyggelse. Därav är skala på föreslagen bebyggelse närmast Nysätra lägre än i resterande delar av programområdet. I eventuellt kommande detaljplanearbete kommer hänsynen till träd och natur samt skala/anpassning att vara de viktigaste faktorerna att ta hänsyn till i planering.

Någon genomfart vid Vassvägen är inte aktuellt.



En konsekvensanalys för en landbaserad anläggning har gjorts till antagandehandlingarna av programmet. En dagvattendamm med permanent vattenyta skulle behöva vara lika stor till ytan och ha lika lång uppehållstid som den föreslagna sjöbaserade reningsanläggningen för att kunna reducera lika mycket föroreningar. På grund av de höga grundvattennivåerna i området närmast sjön behöver dammen grundläggas med ett tätstikt av till exempel gummiduk. De höga grundvattennivåerna försvårar anläggandet och kan även begränsa driften av anläggningen eftersom att dammen inte kommer att kunna tömmas på vatten helt då det föreligger risk för bottenupptryckning och grundvatteninträngning. Marken i området består av fyllnadsmassor av varierande kvalitet och marken närmast viken har varit sjöbotten. De dåliga geologiska förhållanden gör att man eventuellt skulle behöva spont runt dammen för att begränsa risken för skred. Det förekommer områden med förurenade massor i området vilket även innebär en risk för föroreningsspridning under anläggningsskedet.

Normala reningseffekter för en dagvattendamm är ca 50 % för totalfosfor, 35 % för totalkväve, 60-80 % för metaller och 40-80 % för den lösta metallfraktionen. Gällande skärmbassänger genomfördes en utvärdering av en sådan anläggning under centralbron i Stockholm under 2010. Denna skärmbassäng tar emot dagvatten från ett 7000 m² stort avrinningsområde som är hårt exploaterat, den har en yta på cirka 185 m² och en uppehållstid på minst 12 timmar.

Provtagningen genomfördes vid sex regntillfällen vid inlopp, utlopp och på tre ställen i anläggningen. De uppmätta halterna flödesviktades och vid en jämförelse av halterna vid inlopp och utlopp erhölls reningseffekter på ca 57 % för totalfosfor, 76 % för totalkväve och 70-90 % för metaller exklusive nickel. Detta är något högre än motsvarande förväntad effekt från en dagvattendamm och tyder på att en skärmbassäng har en god reningseffekt.

Gällande sjön Trehörningen i Huddinge kommun avlägsnades och analyserades sediment från en befintlig skärmbassäng i samband med en upprustning av anläggningen. Där kunde man se att cirka 1000 m³ sediment innehöll 850 kg alifater (olja), 80 kg koppar, 240 kg zink och 1 kg PAH. Sammansättningen i sedimentet från en anläggning beror dock på avrinningsområdets markanvändning.

Sjöförlagda reningsanläggningar behöver driftas och underhållas på samma sätt som andra dagvattenanläggningar eller reningsverk för att upprätthålla en långsiktigt god funktion. Som exempel kan nämnas att all dagvattenbrunnar inom Kyrkvikens avrinningsområde slamsugs två gånger per år.

Eftersom denna anläggning blir en reningsaanläggning för dagvatten så kommer VA-huvudmannen, det vill säga Nacka kommun, att ansvara för drift och skötsel. I samband med projekteringen upprättas alltid drift- och kontrollprogram. Där beskrivs hur ofta anläggningen ska kontrolleras och när man lämpligtvis bör genomföra ett kontrollprogram, samt på vilket sätt detta bör gå till.

Anläggningarna bör tömmas ca vart 8-10 år, men kan bli aktuell mer sällan, beroende på tillväxttakten, anläggningsdjupet och om det finns en ”försedimentering” av grövre partiklar. I sådant fall sköts försedimenteringen oftare och huvudanläggningen kanske vart 20-30 år.



Miljö- och hälsoskydd blir tillsynsmyndighet för denna anläggning, vilket kommer att säkerställa en god funktion på anläggningen. Skötseln sker genom muddring (slamsugning) och omhändertas i en tankbil som sedan fraktar bort sedimentet till en avfallsanläggning. Alternativet är att sedimentet grävs ur för att sedan fraktas bort.

Mycket dagvatten släpps redan idag ut orenat i sjön och det är därför som denna åtgärd föreslås. Dagvattenutredningen visar en rad förslag till lösningar och påvisar samtidigt att det sjöförlagda alternativet är det bästa och mest effektiva. Även om småskaliga gröna lösningar föreslås nära källan samt dagavatten magasin inom bland annat Sickla Köpkvarter, så är detta inte tillräckligt för att uppnå önskad reningseffekt.

Exempelvis släpps mycket dagvatten från Järlaleden och Värmdövägen orenat ut i sjön idag och här finns inte möjligheten att rena vattnet lokalt på grund av befintlig infrastruktur. I framtiden bedöms trafikintensiteten troligtvis att öka något, vilket skulle medföra att ännu mer föroreningar hamnar i Järlasjön jämfört med idag, om dess spridning inte begränsas genom den föreslagna reningsanläggningen.

19. Brf Trollebo

Brf Trollebo är fastighetsägare till de kulturhistoriskt intressanta radhusen från 1940-talet vid Gillevägens östra ände.

Trafik

Föreningen motsätter sig ett öppnande av Gillevägen och hänvisar till Nacka kommunens översiktsplan ”Hållbar framtid i Nacka” där det talas om ett sammanhållet och stadsmässigt trafiknät och där gång- och cykel ska prioriteras och att fler kopplingar för biltrafiken ska skapas för att bryta barriärer med mera. Föreningen anser att ett öppnande att Gillevägen skulle skapa en ny barriär och att gång- och cykel blir sekundära. Föreningen anser att siffrorna i trafikutredningen inte stämmer vad gäller Gillevägen och anser att denna siffra borde vara mycket lägre och att trafiksiffran på Järlaleden är missvisande. Föreningen avser att stycket trafik i samrådsversionen av programmet bör revideras. De anser också att programmet bör vara tydligare med ställningstagandet kring Gillevägens framtid och att detta även avspeglar sig i illustrationerna. Föreningen anser att det i programmet tydligare bör framgå vilka problem som redan i dag finns på Gillevägen under helgerna.

Föreningen anser att konsekvenser utifrån buller måste utredas i detalj vad Gäller Gillevägen samt att det tas fram bättre underlag och förslag på förbättringar för befintlig bebyggelse.

Föreningen anser att något måste göras åt den befintliga trafiksituationen på Järlaleden mellan Gillerondellen och Planiarondellen, att Gillevägen ska hållas stängs för allmän genomfartstrafik, att framkomligheten för bilar bör öka på Järlaleden och att det vore bra att öppna en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen.

Lek och idrott

Föreningen är negativ till att 11-mannafotbollsplanen reduceras till den i programmet föreslagna 7-mannaplanen. De anser att det bör framgå i nulägesbeskrivningen i



programmet att det funnits en 11-mannaplan och att man återställer hela den yta som en gång varit fotbollsplan till en ny 11-mannaplan. Föreningen avser att lekytorna inom programområdet är kraftigt reducerade och att man bör planera för mer ytor för lek och idrott.

Anpassning till befintlig bebyggelse

Föreningen står bakom programmets intensioner om att det blå och gröna ska lyftas fram och att kulturhistorian blir en del av området. De anser även att gestaltningsprinciperna som anges i programmet ska gälla all tillkommande bebyggelse och att volym och byggnadshöjd på tillkommande bebyggelse anpassas till befintlig bebyggelse.

Trädinventering

Föreningen anser att hela ekbeståndet inom villasamhället söder om Gillevägen också bör kartläggas av kommunen. Föreningen anser att texten under stycket grönstruktur bör ändras så att det står att alla ekar inom villasamhället söder om programområdet bör inventeras. De anser att friska ekar inom befintlig kulturmiljö bör bevaras samt att den befintliga skyddade parkmarken norr om Gillevägen bör bevaras. De anser även att målet om att bevara gröna lungor är viktigt. De anser att det är fel att föreslå bebyggelse längs Gillevägen inom mark där naturvärdena inte är inventerade.

Dagvatten

Föreningen anser att Järlasjön inte bör användas som reningsanläggning för dagvatten och anser att dagvattnet ska tas omhand och renas i en anläggning på land inom exploaterens mark.

Planenhetens kommentarer

Angående trafiken så kommer Gillevägen i nuläget inte att öppnas för allmän genomfartstrafik. Det finns planer på att bygga om delar av Järlaleden väster om Planiarondellen för att undvika köer mellan södra länken och Sickla köpkvarter. Läs mer om detta på svar på kommentar från synpunktslämnare 35 (boende på Gillevägen).

Att bygga en 11-manna fotbollsplan, en 7-manna fotbollsplan eller ingen fotbollsplan alls i området har vägts mot möjligheten att uppföra nya bostäder. I antagandehandlingen föreslås en 7-manna fotbollsplan. Därutöver föreslås i programmet att bland annat grönområdet norr om Kyrkviken ska byggas om till en stadspark för att där inrymma en allmän lekplats, vilket saknas inom programområdet idag. Nulägesbeskrivningen för befintlig grönstruktur på sidan 23 i programhandlingen har uppdaterats.

Kommunen håller med om att kulturvärden i området är viktiga och att gestaltningsprinciperna på sidan 42-43 i programmet ska gälla all tillkommande bebyggelse. Volymer och byggnadshöjder för tillkommande bebyggelse ska ta hänsyn till befintlig bebyggelse. En lägre skala (4 våningar) föreslås närmast Gillevägen för att gradvis trappas upp närmare Järlaleden.

Att inventera hela ekbeståndet inom ramen för detta arbete har inte bedömts relevant. Vad gäller marken närmast norr om Gillevägen: De ekar som inventerats har i stora drag bevarats. Inom Sickla Skolas skolgård står till exempel ett flertal större ekas som pekas ut



som viktiga att spara. Någon bebyggelse föreslås inte där inventering av naturvärdesträd inte är gjord.

Angående dagvatten: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 18 (Nysätra villaägareförening).

20. Bodin Fastigheter (Sicklaön 118:4)

Fastighetsägaren accepterar förslaget med bebyggelse på deras fastighet med föreslagen användning kontor/bostäder/handel.

De anser att föreslaget antal våningar för deras byggnader är något lågt då det tvärs över gatan (på kommunens mark) föreslås högre bebyggelse i upp emot 13 våningar. De föreslår en ny formulering om förslag 5-13 våningar. Ett ökat bostadsantal ger bättre ekonomi för dem och därmed sannolikhet att de vill utveckla området.

Bodin Fastigheter är måna om att de tills vidare vill fortsätta använda tomtens som idag, varpå det är viktigt att programmet på kort sikt inte inskränker på dessa möjligheter.

Bodin Fastigheter vill i samband med ett eventuellt detaljplanearbete föra en oberoende dialog med kommunen och vill inte att stödfunktioner såsom dagis och parkering enbart placeras inom deras tomt bara för att det är så idag (kontor främst idag). De menar att de endast vill bygga stödfunktioner i form av det som behövs för det som bebyggelsen inom deras fastighet genererar. I övrigt ser de mycket positivt på att området utvecklas.

Planenhetens kommentarer

I antagandeförslaget har bebyggelsens höjd på motsatt sida Planiavägen (från Sicklaön 118:4) minskats och håller nu en höjd på föreslagna 6-7 våningar närmast Planiavägen. Motsvarande skala föreslås för Sicklaön 118:4 om fastighetsägarna vill planlägga och bebygga sin fastighet.

Programmet är ett förslag till hur fastigheterna i en framtid skulle kunna utvecklas, men om fastighetsägarna i fråga vill ha kvar fastigheterna som de är idag är detta fastighetsägarens val. Programmet begränsar inte några möjligheter för befintlig markanvändning.

De förskoleplatser som tillkommande bebyggelse genererar ska kunna gå att tillskapa inom den egna fastigheten om fastighetsägaren vill bebygga sin tomt med nya bostäder. I bottenväggen på bostadskvarteren bedöms det möjligt att tillskapa ett antal förskoleavdelningar. Detta kommer att utredas i ett eventuellt kommande detaljplanearbete.

21. Nysätra Fastighets AB

Nysätra fastighet AB är ägare till det så kallade KKV-huset närmast rondellen vid Planiavägen/Järlaleden och området söder där om.



- Önskar att högre exploateringsgrad tillåts i enlighet med Nacka kommunens ambition att bygga en tät och blandad stad på västra Sicklaön fördela placering av lokaler för skola, förskola bredare inom hela Sicklaområdet.
- Tillåta högre byggnadshöjd på norra delen av fastigheten Sicklaön 269:1.
- Högre byggnadshöjd på norra delen till förmån för att byggnadshöjd kan hållas lägre mot söder och främja ljusinsläpp och utsikt.
- Tillåt flexibel användning på fastigheten Sicklaön 269:1. (bostad, kontor, kultur, handel, skola, omsorg)
- För att kunna uppfylla ambitionen att bygga en tät och blandad stad bör byggnaden KKV-huset inte anses bevarandevärd
- Utvärdera om kapacitet för bollspel kan tillhandahållas på annan plats inom Sickla området.

Planenhetens kommentarer

Sedan samrådet har programförslaget på delar arbetats om och kompletterats. Det gäller bland annat området runt Sickla Skola samt den mark som ägs av Nysätra Fastighets AB där antalet föreslagna bostäder har ökat något inom delområde C. Bland annat har KKV-huset ersatts med ny bebyggelse, vilket har möjliggjort en tätare bebyggelsestruktur.

I programmet föreslås användningar för byggnaderna, men det är först under detaljplaneskedet som användningen fastställs. Antagandeförslaget innebär relativt mycket nya bostäder. Principen är att bottenplan i bostadsbyggnaderna ska innehålla bland annat lokaler för skola eller förskola.

Det finns idag få ytor på västra Sicklaön som kan inrymma en bollplan, med hänsyn till den yta som en bollplan upptar. Det behövs områden för lek och rekreation inom Planiaområdet, varför bollplanen ligger kvar i antagandeförslaget. Behovet är stort och ytterligare fler platser för spontanidrott behövs på Sicklaön.

22. Boende på Gillevägen

Är orolig för en kraftigt försämrat boendemiljö med buller, luftföroreningar och en farlig trafiksituation om Gillevägen skulle öppnas. De är även oroliga för att barnens skolmiljö skulle försämras i och med en sådan lösning. De anser att kommunen i detta fall saknar långsiktiga lösningar av trafikproblematiken och ställer sig bakom Trollebo villaägareföreningens skrivelse.

De ser gärna att det byggs bostäder och förtäts så att isolerade öar byggs samman, men att det är viktigt att ta tillvara på de unika värden som finns redan idag. Det bör presenteras ett nytt trafikförslag med korrekta ingångsvärden och visionära påkostade lösningar. Anser att de behövs göras en bullerutredning, miljökonsekvensbeskrivning samt en barnkonsekvensanalys.

Planenhetens kommentarer

I antagandeförslaget av programmet föreslås inte någon öppning av Gillevägen för allmän genomfartstrafik.



Bullerutredning och barnkonsekvensanalyser kommer att tas fram i samband med kommande detaljplanearbeten. Inför alla detaljplanerarbeten tas även en behovsbedömning för miljökonsekvensbeskrivning fram för att bedöma om en sådan behövs.

23. Brf Långsjön

Brf Långsjön förvaltar två radhuslängor med 18 bostäder som ligger söder om programområdet.

Föreningen glädjer sig om området förbättras estetiskt, funktionellt och socialt, samt att kulturvärdena bevaras. Föreningens uppfattning är att exploateringen bör bygga på och ta till vara på de värden som över tiden har utvecklats inom området. Föreningen nämner då lugna områden, gröna och blå rekreationsområden, gammal villabebyggelse och kulturhistoriskt intressant bebyggelse från exempelvis Atlas Copcotiden. Exploateringen bör ske varsamt för att bevara och på så vis skapa mervärden. Stötande trafik kan byggas bort, outnyttjade ytor kan användas mer aktivt och industrimark kan bli bostadsmark.

Föreningen anser att detta beaktats i programförslaget förutsatt att Gillevägen inte öppnas samt att bebyggelsen i områdets södra del anpassas till befintlig bebyggelse i skala.

Föreningen anser att trafikutredningar har anmärkningsvärda brister och att trafiken bör planeras utifrån en avvägning mellan framkomlighet för trafikanter och störningen för boende och miljö för boende som bor runt i kring.

Föreningen tror att det använts tvivelaktiga underlag när bedömningar gjorts om Gillevägen och tror inte att siffran 3999 fordon ÅDT stämmer med verkligheten eftersom Gillevägen endast försörjer trafik till och från skolan och för befintlig bebyggelse. En ökning till 10 000 fordon skulle innebära en betydande försämring.

De anser att det är mycket viktigt att belysa konsekvenser utifrån ett barnperspektiv. Effekter av buller, miljöföroreningar och trafiksäkerhet måste belysas enligt synpunktslämnaren, vilket anses saknas. De anser vidare att en öppning av Gillevägen skulle försämra för barnen som går på Sickla skola.

Ökad trafik längs Gillevägen ökar bullernivåerna vilket skulle påverka hela området negativt. De anser att Gillevägen bör ges status som mjuktrafikrum och enbart betraktas som uppsamlingsgata och inte går att jämföra med Järlaleden som är en genomfartsgata.

Föreningen anser vidare att förbindelsen mellan Planiavägen och Värmdövägen bör prioriteras för att lösa befintliga problem som idag finns runt Sickla köpkvarter. Programmet bör vidare beakta tunnelbanans utformning.

Planenhetens kommentarer

En inventering av kulturhistoriskt intressant bebyggelse har gjorts inför att programmet var ute samråd. Nästa all den bebyggelse som bedömts bevarandevärd föreslås även i programmet att bevaras.



Skalan på föreslagen bebyggelse inom programområdet är anpassad till skalan på befintlig bebyggelse. Närmast befintlig villabebyggelse är skalan lägre medan ju närmast de större vägarna (Järlaleden, Värmdövägen och delar av Planiavägen) föreslås desto fler våningar (upp till 6-7 våningar).

I antagandeförslaget av programmet föreslås inte någon öppning av Gillevägen för allmän genomfartstrafik.

24. Boende på Nysätravägen

Fastighetsägaren informerar om att det (när befintliga kontor byggdes) skapades en grön barriär och gjordes indrag på bebyggelsens översta plan för att anpassa mot villaområdets skala. Fastighetsägaren informerar även om att det sågades ner äppelträd och anlades en parkeringsplats för några år sedan. I samband med detta ska kommunen då ha beviljat ett bygglov och en detaljplan för detta, vilket gör att de inte har något stort förtroende för att kommunen kommer att se till att grönområdet bevaras i framtiden.

De anser att presentationen i programförslaget inte är särkilt övertygande då de menar att träd är placerade på fel plats och att det markerade grönområdet inbegriper delar av deras tomt.

De anser att om det för gällande bebyggelse var begränsat till tre våningar (som det är idag) så borde inte en eventuell framtida bebyggelse få lov att bli högre, särskilt inte då förslaget i programmet visar bebyggelse ännu närmare villaområdet än befintlig bebyggelse.

De är positiva till att kontorshusen skulle ersättas med bostäder, men trycker på värdet av att grönområdet mellan villorna och tomterna bevaras, iordningställs och skyddas. De anser även att skalan ska anpassas till villaområdets skala.

Planenhetens kommentarer

En översyn av trädens placering på planillustrationerna har gjorts inför antagandet.

Angående skala och anpassning av bebyggelsen närmast Nysätra – se svar på kommentar från synpunktslämnare 18 (Nysätra Villaägareförening).

25. Brf Bergakungens styrelse

Styrelsen är positiv till en upprustning av sitt närområde, men anser att samrådstiden inte varit tillräcklig för att föreningen ska ha kunnat samordna sig med sina medlemmar. De konstaterar i sitt yttrande att området idag är utsatt för buller från Värmdöleden, Värmdövägen och Saltsjöbanan och oron är stor att bullerpåverkan blir större. Med den nya bebyggelse öka bullret då denna genererar ner trafik. Styrelsen är oroliga för påverkan på föreningens garage blir påverkad i och med föreslagen väg intill deras hus. Vägen kommer även att påverka en väl utnyttjad gångväg och trappa till Värmdövägen.

Föreningens styrelse konstaterar att det redan idag råder stor brist på parkeringsplatser i Finntorp. Nya vägar och hus medför en negativ trafikpåverkan när alla ska leta efter en parkeringsplats, vilket i sin tur medför miljö och bullerproblem. Föreningens styrelse är



negativ till om Becksjudarvägen och Svindersviksvägen skulle bindas samman, då de anser att detta skulle öka buller och miljöproblemen i området.

Området mellan Finntorp och Alphyddan som föreslås bebyggas används flitigt som ”vattenhål” enligt styrelsen. Föreningen anser att Nacka kommun bör ta sitt ansvar när det gäller att skapa balans mellan kommersiella krav och människors behov av en grön miljö.

Föreningens styrelse är orolig över att grundvattenbalansen skulle påverkas av sprängning av bergrumsgaraget som föreslås och påpekar att detta måste säkerställas. Föreningen har borrat för bergvärme som inte får påverkas negativt. Föreningen som sitter inne på stora kunskaper om sitt område föreslår att representanter bjuds in till en dialog inför kommande detaljplanearbete.

Planenhetens kommentarer

I programmet ingår ett förslag på bergrumsparkering under det föreslagna nya området mellan Finntorp och Alphyddan. Den bebyggelse som föreslås på platsen kan då angöras via garaget från Värmdövägen. På så vis undviks den mesta av tillfartstrafiken via Finntorp. Troligen går även garaget (om det byggs) att kunna användas som boendeparkering för boende i befintliga området (Finntorp och Alphyddan) då det är konstaterat få parkeringsplatser i området idag. I kommande detaljplanearbete kommer bergrumsparkeringen att fortsatt utredas.

Angående angöring till det nya området mellan Finntorp och Alphyddan: Det finns två olika alternativ att ta sig in till det nya området – antingen norr eller söder om Brf Bergskungens hus. Vilken av de båda tillfartsvägarna (eller båda) kommer att behövas studeras ytterligare i kommande detaljplanearbete.

I programområdets norra del föreslås en länk för biltrafik mellan Alphyddevägen och Becksjudarvägen. Den nya gatan kopplar ihop Alphyddan med Finntorp och bidrar till att skapa ett mer finmaskigt gatunät där trafikflödet kan fördela sig. Den nya gatan ligger i linje med planprogrammets mål att skapa en robust struktur med en känsla av sammanhang och samhörighet mellan Alphyddan och Finntorp. Trafikanalyserna visar att gatan inte kommer att bli attraktiv för genomfartstrafik och endast får måttliga trafikflöden.

Då det föreslagna bebyggelseområdet mellan Finntorp och Alphyddan ligger i ett av Nackas mest centrala läget och i direkt anslutning till kommande tunnelbaneentréer har området bedömts som ett viktigt utvecklingsområde för ny bostadsbebyggelse. Ett område har i antagandeförslaget pekats ut som park/naturområde, mellan ny bebyggelse och befintlig. Området är tänkt att iordningställas som ett allmänt rekreativt område. Längs gångvägen upp från Värmdövägen har natur bevarats, då det här har identifierats ett antal större ekar med bevarandevärde.

Innan byggnation och sprängningar för bergrumsgaraget kan påbörjas krävs omfattande utrednings och projekteringsarbeten. Detta för att säkerställa att exempelvis grundvattennivån inte påverkas.



26. Brf Bergakungens medlemmar

Medlemmarna i föreningen är negativa till föreslagen bebyggelse på höjden mellan Finntorp och Alphyddan. Speciellt för att det kommer att få negativ påverkan på deras boendemiljö på grund av borttagandet av grön- och strövområde, buller, utsläpp samt byggandet och öppnandet av fler bil- och genomfartsvägar som kommer att öka trafiken i ett redan trafiktätt område.

Järvisk

Föreningen anser att det finns en järvisk eftersom att Atrium Ljungberg är delaktiga i programarbetet och även äger Sickla köpkvarter (de vill ha så många kunder som möjligt till köpkvarteret). Hur stor del av programplanen för Planiaområdet har Atrium Ljungberg AB bidragit med? Ser Nacka Kommun inte något jävsproblematik eller risker med att Atrium Ljungberg AB är det enda fastighetsbolaget som har bidragit till programmets förstudier och planering?

Trafik, vägar och buller

De föreslagna vägarna kommer att generera ökad trafik, parkeringsproblem och ökade buller och luftföroreningar. De bedömer även att det blir mycket svårt att bygga gator söder om bostadsrättsföreningens byggnad, då det är för smalt för detta och konstaterar att det i illustrationer ser ut som att den föreslagna vägen går igenom deras byggnad. De undrar om området besöks av någon byggnadsingenjör eller lantmätare besökt området och om det gjorts några analyser kring trafikolyckor och risker för skador på Bergakungens fastigheter?

Förslaget tar inte tillräckligt hänsyn till Finntorp som redan idag är väldigt utsatt för buller från Värmdöleden och Värmdövägen – särskilt morgon och kväll. Det har tidigare gjorts försök med bullerplank som gett skiftande resultat. Men ny bebyggelse öka antalet bilar och buller. Föreningen undrar om bullernivåerna idag är inom normerna och på vilket sätt föreslagen bebyggelse påverkar bullernivåerna?

Föreningens medlemmar är negativa till om Becksjudarvägen och Settewallsväg skulle kopplas samman samt om gång- och cykelvägen mellan Finntorp och Alphyddan skulle byggas om till bilväg. De anser att detta skulle bidra till mer trafikbullar, ökad genomfartstrafik och större risk för trafikolyckor.

Gatuutformning och terränganpassning

Det blir även mycket svårt, om inte omöjligt, att bygga en ca 4 meter bred (exklusive säkerhetsmarginaler och eventuellt skyddsräcke) väg upp till bergsområdet söder om bostadsrättsföreningen Bergakungen med tanke på det smala området mellan huset och den sydöstra branten med tanke på terrängen. Detta anser föreningen ger ett oseriöst intryck. Föreningens medlemmar tror att den nya vägen till den föreslagna bebyggelsen skulle behöva två filer och anser att det skulle bli svårt att bygga med tanke på terrängen och det begränsade utrymmet.

Natur, flora och fauna

Miljö, flora och fauna blir stark påverkad av att området mellan Finntorp och Alphyddan bebyggs och anser att det är ett av få grön/naturområden i Sickla och Finntorp. De nämner att enligt Statens Folkhälsoinstitut bör till näbarheten till grön/naturområden vara max 300



meter. Föreningen föreslår att grönområdet bevaras som grönområde och görs mer tillgängligt med ny gångväg, lekpark för barn och rekreationsplatser.

Om Nacka Kommun bebygger bergsområdet kommer flera boende i Finntorp att få längre än 300 meter från bostaden till grönområde och natur. Föreningen undrar varför man vill minska möjligheten för vila och hur de boende i området ska kompenseras för detta. De tycker att det är anmärkningsvärt att pekar på att det finns flera grönområden i närområdet då föreningen inte tycker det samma. Träd längs trottoarerna anser de inte kunna räknas som grönområde. Föreningen anser att det finns flera olika växter och träd samt djurarter som bl.a. fåglar, gnagare, insekter och sniglar och vidare strövar harar, rådjur, rävar med mera.

Parkering sättningar

Utsprängning av parkeringsplatser i bergrummet riskerar att skapa sprickor och sättningar i husen närmast och grundvattnet riskerar att sjunka, vilket skulle skada föreningens bergvärmeanläggning innefattandes 32 st. 210 meter djupa borrhål. Hur kommer nybyggnationen att påverka installationer/kulvertar i berget?

Fastighetsfrågor och utformning

Föreningen menar att det krävs expropriering av Bergakungens mark, vilket de motsätter sig då detta skulle ändra funktionen av föreningens hus samt för att gångvägen är flitigt använd.

De anser att skissen på föreslagen bebyggelse inte ser skalenlig ut och vill att detta görs tydligare. De anser att byggnaderna ser för smala ut och är för utspridda ut i förhållande till terrängen som råder. De anser att det blir svårt att avgöra hur stor del av bergsområdet som kommer att bebyggas och hur mycket grönområde som kommer att bevaras i dessa skisser.

Kostnader

Dessutom måste det uppföras många fastigheter (bostäder) på bergsområdet eftersom byggkostnaden med stor sannolikhet blir mycket hög med tanke på det svårtillgängliga och utsatta läget. Exempelvis måste det sättas upp väldigt mycket belysning och byggas höga och massiva räcken/stängsel på flera ställen runt om uppe på bergsområdets ytterkant för att förhindra att boenden i området (till exempel bilförare, cyklister eller fotgängare) av misstag skulle störra ner för bergskanten.

Planenhetens kommentarer

Atrium Ljungberg äger området söder om Finntorp, på motsatt sida Värmdövägen. Av de föreslagna byggrätterna så motsvarar deras del av byggrätterna ca 30 % av hela Planiaområdet. Kommunen ser inte att det finns någon risk för jäv. Då Stockholm växer och bostadsbristen är stor har Nacka (precis som övriga kommuner i Stockholmsregionen) ett ansvar att planera för nya bostäder oavsett vem som är ägare till marken.

Angående bebyggelse på höjden mellan Finntorp och Alphyddan samt gatuutformning: Området ligger mycket strategiskt och central, särskilt efter att tunnelbanan är utbyggd, då en av stationernas entréer är i direkt anslutning till området. I antagandeförslaget har höjden i bebyggelseförslaget på berget sänkts från 5 till 3 våningar. 5 våningar föreslås närmast Värmdöleden för att fungera som bullerskärm för området. Ett område har i antagandeförslaget pekats ut som park/naturområde, mellan ny bebyggelse och befintlig.



Området är tänkt att iordningställas som ett allmänt rekreativt område. Längs gångvägen upp från Värmdövägen har natur bevarats, då det här har identifierats ett antal större ekar med bevarandevärde.

Angående förslaget att koppla samman Alphyddan och Finntorp med en ny bilkoppling: se svar på kommentar från synpunktslämnare 25 (Brf Bergakungens styrelse).

En luftutredning kommer att tas fram i samband med kommande detaljplanearbete.

Innan någon sprängning påbörjas för ett parkeringsgarage kommer detta att föregås av detaljerade utredningar och projekteringar. Området för en eventuell bergrumsparkering kommer inte att inkräkta på privat fastighetsmark, utan hållas inom det som idag är kommunal mark. Därför bör inte föreningens bergvärmeanläggningar påverkas av eventuella sprängningsarbeten. Ett eventuellt bergrum för parkering skulle innehålla stora kostnader, en förutsättning för att detta är möjligt är att området delvis exploateras med nya bostäder.

Illustrationerna i programmet är skalenliga och innehåller flerbostadshus i mindre skala samt ett antal radhus i 2-3 våningar. Hur gatan till området ska utformas kommer att utredas i detalj i kommande detaljplanearbete.

27. Brf Berglandet

Föreningen är positiv till kommunens initiativ till dialog och anser att de bor i ett område som behöver utvecklas. Föreningen ser fram emot att vara med i kommande planprocess.

Buller

Föreningen anser att bullerkartan som presenteras i programmet bör uppdateras för byggnadernas samtliga våningsplan. Med tanke på föreslagen bebyggelse på motsatt sida Värmdövägen borde bullerutredningen ta hänsyn till eventuellt bullerstuds från de nya fasaderna mot föreningens hus. Föreningen anser att programmet borde innehålla åtgärder för att minska bullret även från Värmdöleden.

Luftföroreningar

Föreningen anser att det måste göras luftkvalitetsutredningar och mätningar göras innan man beslutar att flytta trafik från Järlaleden till Värmdövägen.

Trafik, vägar, parkering

Föreningen anser att det i programmet saknas en analys som visar på både positiva och negativa effekter av förslaget till nya väg- och gatukoppling, då de anser att detta saknas.

Föreningen undrar om byggandet av bergrumsparkeringen är avhängigt tunnelbaneplanerna och när man tror att parkeringsgaraget kan stå klart. De undrar även vilka som kommer att få rätt att nyttja garaget? De anser att programmet mer borde beakta den befintliga parkeringssituationen i Finntorp och Alphyddan.



Föreningen undrar även om de kommer att byggas (förutom bergrumsparkeringen) någon gästparkering inom det föreslagna området mellan Finntorp och Alphyddan. Om inte skulle det bli fler som ”slåss” om de få platser som finns idag i området.

Natur och rekreation

Föreningen är kritisk till att 11-mannaplanen vid Sickla skola minskades till en 7-mannaplan och undrar vart barnen i Sickla ska spela boll när det dessutom flyttar in många nya invånare? De anser att man borde planera för mer fritidsanläggningar. Föreningen önskar se en sammanställning av nettoförlusten/vinsten av grönområden efter att programmet genomförs jämfört med idag.

Befintliga lokala centrum

Föreningen anser att ingen hänsyn har tagits i programmet till befintlig bebyggelse eller hur olika lokala centrum kan samverka eller påverkas av den kraftiga utbyggnaden. Programmet borde beakta hur Finntorps befintliga centrum ska kunna utvecklas och leva vidare. De anser att inte bara nya områden ska utsmyckas med konst och fina planeringar, utan att även de befintliga centrumen bör beaktas här. Med ny befolkning är det viktigt att strandpromenaden förbi Nacka Båtklubb byggs.

Planenhetens kommentarer

Detaljerade bullerutredningar kommer att tas fram i samband med kommande detaljplanearbeten inom programområdet. Där kommer bland annat hänsyn tas till bullerstuds.

En luftföroreningsutredning kommer att göras i samband med detaljplanearbetet för bebyggelsen närmast Värmdöleden.

I trafikutredningen (som finns som bilaga till programmet) finns beskrivet både för- och nackdelar för olika trafikscenarion. I kommande detaljplanearbeten kommer detta att utredas vidare.

Parkeringsgaraget är inte avhängigt byggandet av tunnelbanan. Det är inte ännu klart vilka som kommer att kunna nyttja parkeringsgaraget. Delvis är det dock tänkt att det ska kunna försörja parkering för tillkommande bebyggelse. Det har dock inom ramen för programarbetet identifierats att det finns brist på parkering i Alphyddan och i Finntorp. En möjlighet skulle kunna vara att delar av bergrummet kan nyttjas som allmän parkering eller boendeparkering.

En sjumanna bollplan föreslås inom programområdet. En 11-manna bollplan är ytkrävande, varpå en sådan är svårt att få plats med i ett område som är tänkt att bli tät stad. Detta har vägts mot att kunna bygga fler nya bostäder.

28. Brf Bergsmannen

Bostadsrättsförening ligger alldeles öster om delområde A. Föreningen påpekar att Settewalls väg inte nämns trots att det innebär en förändring då gatan blir genomfart till det



planerade området och motsätter sig att gatan klassas som uppsamlingsgata utan att det ska vara en lokalgata då föreningens boende har utgång direkt mot körbanan idag. Att bredda gatan skulle innebära ingrepp i föreningens mark.

Då gatan används som parkering på norra sidan är det viktigt att denna får vara kvar. Föreningen nämner den stora parkeringsbrist som råder i området idag.

Planenhetens kommentarer

Angående parkeringssituationen i området: Det finns idag få parkeringsplatser både inom fastigheterna samt inom allmän plats i Finntorp och Alphyddan idag. Parkeringsbehovet som uppstår i och med tillkommande bebyggelse är tänkt att i huvudsak lösas inom egen fastighet. För den bebyggelse som föreslås på berget mellan Finntorp och Alphyddan föreslås ett parkeringsgarage i berget under, med infart från Värmdövägen. De antal platser som är möjliga att bygga i berget är troligen fler än behovet uppe på höjden. Därför föreslås att delar av parkeringen även ska kunna nyttjas av redan befintliga boende i områdena där det idag råder brist på parkeringsplatser.

29. Brf Bergkanten

Bostadsrättsföreningen Bergkanten har förståelse för att Nacka kommun är under utveckling och att bebyggelsen kommer att förtätas. De ser också positivt på utvecklingen av kollektivtrafiken samt en utveckling och upprustning av vårt närområde.

Föreslagen bebyggelse – utformning och volymer

Föreningen anser att det är av största vikt att föreslagen bebyggelse harmoniseras med befintlig samt att man tar hänsyn till de kulturhistoriska värdena. Föreningen tycket att det är fel att bebyggelsen på motsatt sida Värmdövägen planeras ”såsom om det vore en baksida mot Värmdövägen”.

Föreningen anser att det är av allra högsta vikt att utformningen av området B(Atrium Ljungbergs mark) görs med hänsyn till föreningens medlemmar. De anser att eftersom området redan varit bebyggd med bostäder har de inte haft anledning att tro att detta område skulle bebyggas ytterligare. Eftersom att lägenheterna i föreningen är utformade så att ljusinsläpp ska ske från söder och många lägenheter/rum är enkelsidan från detta håll är de oroliga för negativ påverkan i form av skuggning och skymd sikt. Föreningen anser utifrån detta skäl att byggnaderna på motsatt sida Värmdövägen ej bör uppföras högre än i 2-4 våningar. Eftersom markytan söder om järnvägen är kraftigt kuperad är det extra viktigt att byggnadshöjderna hålls nere. Föreningen kräver att det görs noggranna beräkningar och simuleringar på hur byggnadshöjderna på tillkommande bebyggelse förhåller sig jämfört med befintlig och att detta sker i samråd med Brf Bergsmannen. För att hålla en bra tidplan kan det vara lämpligt att de som gör beräkningarna kommer till föreningens hus och studerar solens höjd nu under midvinternaderna.

Föreningen anser inte att förslagen bebyggelse närmast Saltsjöbanan stämmer överrens med intensionerna i programmet om att bebyggelsen ska brytas upp i mindre enheter och hålla en måttlig skala. Dels pekar de på de långa fasadlängorna längs med Saltsjöbanan och dels på förslaget om en högre volym närmast stationen och Planiavägen. De anser de långa längorna stänger ute kontakten med befintlig bebyggelse.



Föreningen föreslår istället att bebyggelsen närmast runt Sickla skola ses över. För de byggnader där det i programförslaget här anges 3-4 våningar anser föreningen bör kunna byggas högre. De föreslår även att parkeringsgaraget närmast Ica Kvantum i Sickla köpkvarter kan ersättas med bostadsbebyggelse kan vara högre än p-huset. Även ett bostadshus på infartsparkeringen föreslås av föreningen med följande motiv: Målet med blandad bebyggelse uppfylla ännu mer och en del av våningsantalen mitt emot Bostadsrättsföreningen byggnad kan flyttas hit. Byggnaden skulle kunna hjälpa till med vattenrenning (till exempel sedumtak) samt att det blir trevligare med ett hus än en parkering. Föreningen föreslår även ett litet torg på denna plats.

Föreningen föreslår även en påbyggnad av det så kallade Planiahuset (KKV-huset) med 1-2 våningar, då detta hus ligger längre ifrån befintlig bebyggelse på Becksjudarvägen och nedanför Alphyddan.

De vill understryka gestaltningsprinciperna i programmet som anger att bebyggelse ska hålla hög arkitektonisk kvalité och speglar sin samtid samt att fasadlängder och kvarter bryts upp i mindre enheter och håller måttlig skala. Föreningen framhåller Järla sjö som ett gott exempel där de anser att detta uppnås. Föreningen vill att det byggs en gångväg över Värmdövägen mellan Finntorpsberget Atrium Ljungbergs fastigheter och välkomnar en eventuell tunnelbaneuppgång i programområdet.

Buller och luft

Föreningen anser också att det redan i detta skede måste planeras in åtgärder för att motverka buller och försämrat luftkvalité. Föreningen föreslår att bebyggelse på motsatt sida Värmdövägen får en bullerabsorberande fasad i stället för en studsande fasad. Föreningen kräver att det görs en ordentlig mätning och simulering av luftkvaliteten i området.

Parkering

Föreningen menar att det anges i programmet att det finns gott om infartsparkering i området, vilket föreningen inte kan håll med om. Föreningen anser att områdena Finntorp och Alphyddan är eftersatta beträffande infrastruktur och miljö då dessa inte rustats upp de senaste 20-åren. Föreningen menar att delar av området befinner sig i en av Stockholmsområdets värsta bullermattor. Föreningen oroar sig för ökade buller, utsläpp, partikelhalter och ett ökat tryck på parkeringsplatser i området om programförslaget genomförs. Föreningen är dessutom oroliga för ökade trafikproblem om bebyggelsen genomförs på området mellan Finntorp och Alphyddan.

Föreningen föreslår att en bilkoppling öppnas mellan Värmdövägen, Alphyddevägen och infartsparkeringen. Föreningen anser att kommunen borde skapa Workshops tillsammans med bostadsrättsföreningarna i Finntorp och Alphyddan innan något detaljplanearbete påbörjas. Föreningen hänvisar till överklagandet av Slussenplanen (från Atrium Ljungberg) där de anger minskade fastighetsvärden som skäl till överklagan och menar att eftersom Atrium Ljungberg bör vara införstådda med att de bör anpassa exploateringen för att undvika att boende i föreningen lider skada.



Planenhetens kommentarer

Angående utformningen av bostäderna inom område B närmast Saltsjöbanan: Dessa bostäder är utformade för att klara de bullerriktlinjer som länsstyrelsen ställt vid nyproduktion av bostäder i Stockholmsområdet. Detta innebär att minst hälften av boningsrummen ska ha tillgång till en tyst sida samt att bostäderna ska ha tillgång till en tyst gård. Det krävs då en byggnad som skärmar av bebyggelsen för att detta ska vara möjlig, alltså en byggnad som är placerad i linje med bullerkällan. Eftersom Saltsjöbanan kommer att gå relativt nära de nya bostäderna är det svårt att få till en ”framsida” mot denna sida till exempel går det inte att ha entréer och lokaler mot järnvägen när det ligger så nära.

I kommande detaljplanearbete kommer det att göra grundliga utredningar som säkerställer att bullerriktlinjerna kan uppfyllas samt att omkringliggande bebyggelse inte får någon negativ påverkan. Det kommer även att göras studier av volym, placering och utformning i mer detalj. Inom de områden som ligger nära gränsvärdena för mindre bra luftkvalité kommer det även att göras luftkvalitetsutredningar.

Parkeringshuset som ligger inom Sickla köpkvarter ägs av en privat fastighetsägare. Därför har kommunen inte rådighet kring om denna ska planläggas på nytt. Så länge fastighetsägaren i fråga känner att behovet att ha kvar byggnaden finns kan kommunen inte planlägga för något annat.

Sedan programsamrådet har föreslaget antal bostäder inom området C ökat något. Dock har bedömningen gjorts att de antal våningar som föreslogs i samrådet inte bör överstigas. Ett av skälen till att det möjliggörs för fler bostäder är att det så kallade KKV-huset nu är ersatt med ett nytt bostadskvarter.

Angående risk för ökat tryck på befintliga parkeringsplatser: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 28 (Brf. Bergsmannen).

I programmets antagandeversion anges en plats för möjlig entré till tunnelbanan. Denna är placerad i korsningen Värmdövägen/Alphyddevägen. Ett förslag presenteras även på en upphöjd Saltsjöbana. Detta för att möjliggöra för en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen under spåren. Läs mer om detta i programmet på sidan 48-49.

30. Boende på Settevalls väg

Önskar att det byggs en bro över Värmdövägen mot den befintliga gångvägen vid Becksjudarvägen i samband med att område A byggs. Gärna med konstnärlig utsmyckning och direktkoppling för resenärer med Saltsjöbanan.

Anser att Becksjudarvägen ska förbli som den är och anser att gatan idag är bred nog. Synpunktslämnaren vill att alla tryggt ska kunna gå ut ur sina hem utan att vara oroliga för snabbkörande bilar. Låt Setterwalls väg förbli ”gårdsgata”.

Planenhetens kommentarer

En bro över Värmdövägen har prövats under programsamrådet och utesluts inte inför kommande detaljplaneskede. För Saltsjöbanan föreslås en höjning i läge med Nacka station. Detta för att möjliggöra för att gång-, cykel- och biltrafiken mellan Planiavägen och



Värmdövägen ska kunna kopplas samman. På detta vis ökar tillgängligheten för gångtrafikanter som rör sig i markplan. I kommande detaljplanarbete kommer ytterligare kopplingar att utredas för att säkerställa tillgängligheten till Finntorp och det nya området i anslutning.

Någon förändring av Becksjudarvägen föreslås inte ske.

Synpunkter från privatpersoner, föreningar och verksamheter (ej enligt sändlistan)

31. 86 stycken yttranden (varan 1 protestlista med ca 67 underskrifter) har inkommit med synpunkten att de inte vill att Gillevägen ska öppnas

Synpunktslämnarna har följande argument mot ett öppnande av allmän genomfartstrafik på Gillevägen:

- Den ökade trafikmängden som blir på sträckan, vilket i sin tur skulle innebära större trafikfara för boende och skolbarn.
- Buller: Mer trafik innebär högre bullernivåer.
- Luftkvalitet: Med mer trafik kan luftkvaliteten försämras.
- Villorna närmast gatan är inte anpassade att ligga nära en så pass trafikerad gata.

Planenhetens kommentarer

I antagandeförslaget av programmet föreslås inte någon öppning av Gillevägen. Förslaget bygger på att Gillevägen tillsvidare hålls stängd.

32. 19 yttranden från boenden i Finntorp har inkommit som enbart berör bebyggelsen på höjden mellan Finntorp och Alphyddan

Synpunktslämnarna har följande argument mot bebyggelse på höjden mellan Finntorp och Alphyddan:

- *Natur*: Idag används platsen av boende och många djurarter har synt till på platsen.
- *Rekreation*: Platsen används av boende för korvgrillning, hundpromenader med mera. Lekplats och mötesplats för boenden. Området används även för picnic.
- *Byggnadshöjd*: Bebyggelsen som föreslås kommer att skymma sikten för vissa samt eftersom bebyggelsen som föreslås ligger högt från början så kommer det att synas för mycket.
- *Buller*: En ny gata innebär mer trafik i Finntorp vilket vissa tror innebär en försämringsring. Bullret från Värmdöleden innebär mycket höga bullernivåer, vilket måste tas hänsyn till i planeringsarbetet.
- *Trafik*: Den nya gatan innebär fler trafikrörelser i Finntorp.
- *Parkering*: Då det idag uppfattas som problem med parkeringen i Finntorp tror vissa att dessa problem ska bli värre.
- *Ny böhag* i det läge som idag är gång- och cykelväg mellan Finntorp och Alphyddan skulle innebär mer trafik i områdena och ännu mera buller.



Planenhetens kommentarer

För svar på kommentarerna se svar på kommentarer från synpunktslämnare 25 (Brf. Bergakungens styrelse) och synpunktslämnare 26 (Brf. Bergakungens medlemmar).

33. Boende i Alphyddan

Anser att stopplikten på utfarten från Alphyddevägen till Värmdövägen inte efterlevs idag och anser att det vore att föredra om en upphöjd överfart går att skapa. Synpunktslämnaren anser också att trottoarkanterna bör fasas av så att barn som ska till Maistroskolan kan cykla på trottoaren.

Anser inte att det är lämpligt med en utfart från det föreslagna bergrumsgaraget ut mot cykelbanan på Värmdövägen och anser att det skulle innebära att bilar blir stående över cykelbanan. Anser att det vore bättre att leda ut trafiken från garaget till Alphyddevägen för att anpassa till korsande trafik. Anser dock att det är en nackdel då utfarten kommer nära Maistroskolan.

Anser att det är problem vid busshållplatserna på Värmdövägen där cyklisterna passerar. Med mer bostäder i området skulle det bli ett större problem. Anser att det måste finnas marginaler mellan busshållplatsen och cykelvägen. Synpunktteslämnaren undrar om det är möjligt att leda cykeltrafiken genom bussfilen för att undvika konflikten mellan gående och cyklister som uppstår vid busshållplatserna. Anser att det är viktigt att människor som kliver av bussar kan ledan på sånt vis att de inte kolliderar med cyklisterna och anser att området vid Sickla bro inte fungerar och är för smalt.

Anser att det vore bra för cyklisterna om Gillevägen blir en väg utformad för 30 km/h (utan cykelbana) förutsatt att det inte är några hinder i körbanan. Anser att det är dåligt att det stått en betongsugga mitt på cykelbanan på Gillevägen under en längre tid.

Anser att det är viktigt med en koppling mellan Planaivägen och Värmdövägen, men att detta inte får störa cykeltrafiken och att det är för mycket passager och hinder för cyklister på Värmdövägen idag. Anser att cykelparkeringarna på Nacka Forum är dåliga då det inte finns möjlighet att låsa fast cykel i ramen. Anser även att det är viktigt att cykelställen placeras så att cyklar inte sticker ut i trottoaren.

Påpekar att parkeringssituationen i Alphyddan är ansträngd idag och att datumparkering är onödigt under sommarhalvåret. Anser att det är viktigt att det föreslagna bergrumsgaraget även kan inrymma parkering för boende i Alphyddan. Anser att grönområden i Sickla borde kopplas samman bättre så att det går att ta sig runt i en runda, för att möjliggöra för löparlopp. Menar att det saknas belysning och att gångbanan vid Sicklasjön är att jämföra med en isbana. De önskar även ett trailspår för MTB som utgår ifrån Hammarby Sjöstad. Anser att löftet om en 11-mannaplan bör hållas. Även fotbollsytan i Alphyddan måste bevaras.

Planenhetens kommentarer



Någon planskildhet vid utfarten från Alphyddenvägen mot Värmdövägen är inte aktuellt i detta program. Istället föreslås att båda gatorna byggas om till stadsgator, där ett av syftena är att få ner hastigheten på biltrafiken genom området.

Exakt placering och utformning av det föreslagna parkeringsgaraget och dess utfarter kommer att utredas i kommande detaljplanearbete, likaså utformningen av Värmdövägen genom området som stadsgata.

Gillevägen föreslås även denna att få en ny utformning för att skapa bättre möjligheter för cyklister och gångtrafikanter. Detaljutformning av gatan föreslås ske i samband med kommande detaljplanearbete.

Hur cykelställen i området kommer att se ut bestäms inte i programskedet, men planenheten håller med om att cykelställ bör utformas så att cykeln går att låsa fast.

Angående parkering i Alphyddan och Finnorp och det föreslagna parkeringsgaraget se svar på kommentar från synpunktslämnare 28 (Brf Bergsmannen).

Att bygga en 11-manna fotbollsplan, en 7-manna fotbollsplan eller ingen fotbollsplan alls i området har vägts mot möjligheten att uppföra nya bostäder. I antagandehandlingen föreslås en 7-manna fotbollsplan.

34. Boende på Atlasvägen

Synpunktslämnaren har till en början ett antal frågor:

- Var ska all dessa nya invånares barn utöva sin idrott, spela fotboll när vi redan nu ligger 6-7 11-manaplaner efter behovet?
- I vilka skolor ska dessa barn få plats?
- Var ska alla dessa nya invånares bilar parkera, det är redan nu knöckfullt i området?
- Vilka bussar ska dessa personer få plats på i rusningstrafik?
- Hur kommer ombyggnationen av Slussen att klara den ökade mängden trafikanter?

Ni kunde inte återbygga den gamla grus-11-manaplanen, som ni hade utlovat, pga en dagvattenbrunn men det går tydligt hur bra som helst att smälta upp byggnader på samma mark! Det tycker jag är ett enormt stort svek mot de barn som redan nu bor i området men ni sviker ju också de barn som ni bygger för.

Synpunktslämnaren undrar om Gillevägen ska öppnas för biltrafik trots att det är en skola där med redan stora lämna- och hämtaproblem för bilar? Ni sväljer ju knappast fler bilar den vägen då den genomfarten ändå måste genom rondellen vid Vittra Skola. Det ända ni kommer att uppnå är att buss 401, 403 & 821 blir ännu mer försenade då dessa ska trängas med ökad biltrafik. Synpunktslämnare anser att elevernas säkerhet äventyras med den ändringen och att skatteintäkter värderas före invånarnas hälsa.

Planenhetens kommentarer

Angående bollplanen inom område C – se svar på kommentar från synpunktslämnare 33 (boende i Alphyddan).



En prognos har gjorts av det framtida behovet av skolor och förskolor i området. Det största behovet (som det redan idag är brist på) är förskoleplatser. Detta lösas i programmet genom att planera och möjliggöra för 24 nya permanenta förskoleavdelningar i området. Detta bedöms tillräckligt för att dels ersätta de avdelningar som idag inrymmes i tillfälliga paviljonger samt dels för att tillgodose behovet som uppstår i och med befolkningsökningen. Även en möjlig utbyggnad av Sickla Skola har utretts i programmet. I anslutning till befintlig byggnad bedöms det möjligt att tillskapa ca 2000 kvm yta för skolverksamhet. Läs mer om detta i programmet under stycket *Service, skola och förskola på sidan 57 i programmet*.

Parkeringen i området lösas i första hand inom egen fastighet. Detta innebär att 0,8 bilplatser per ny bostad ska vara riktmärke för det som vill bygga i området. Därutöver föreslås allmänna längsgående parkeringsplatser i gaturummen (till exempel kantstensparkering) i syfte att fungera som gästparkering för besökande till exempel butiker, restauranger och boende.

Det är SL (Trafikförvaltningen) som ansvarar (i samråd med kommunerna) för att dimensionera kollektivtrafiken efter det ökande behovet. Det bör vara möjligt att öka antalet turer med bussarna i området, vilket också då skulle ge bättre turtäthet för redan boende i området. Därutöver är det nu beslutat att tunnelbanans blå linje ska förlängas från Kungsträdgården till Nacka. Ett av stationslägena ska då ligga i Sickla med en trolig stationsentré inom programområdet.

Någon öppning av allmän genomfartstrafik på Gillevägen är inte aktuell i nuläget.

35. Boende på Gillevägen

Är kritiskt till att öppna Gillevägen för genomfartstrafik och saknar ett resonemang i programmet kring säkerhet, risk, luftkvalitet och miljöaspekter då trafiken på Gillevägen skulle öka markant och vad detta skulle få för konsekvenser för boende och skolorna längs gatan. Synpunktslämnaren vill upplysa om att Järlaleden och Gillevägen har olika karaktärer.

Synpunktslämnaren vill också upplysa om att snöskottningen på gångvägarna längs Gillevägen är i det närmaste obefintligt och skulle trafiken öka ökar riskerna då det inte går att använda gångbanorna vintertid.

Boende vid Sickla alle har idag svårt att lämna sitt område med långa väntetider på upp emot 20 minuter på grund av mycket trafik vid rondellen vid Fredells. Synpunktslämnaren undrar hur detta ska se ut om trafiken ökar mer på Gillevägen och om det finns planer på att installera trafikljus på platsen istället?

Planenhetens kommentarer

Någon öppning av Gillevägen för allmän genomfartstrafik är inte aktuellt därför har inga utredningar avseende buller, luftföroreningar etcetera gjorts avseende denna sträcka. Programmet föreslår en ombyggnad av Gillevägen för att förbättra standarden för cykel- och gångtrafikanter.



Det är beslutat att delar av Trafikverkets sträcka av Järlaleden ska byggas om. Idag är det en problematisk trafiksituation som uppstår med köer mellan Södra länken och Sickla köpkvarter. Utbyggnaden väntas kunna starta någon gång under 2016. Nacka kommun arbetar tillsammans med Trafikverket genom samråd och insyn i framtagandet av en vägplan för att det ska bli en trafiklösning alla kan vara nöjda med. I Trafikverkets förstudie föreslås att Atlas- och Gillerondellerna byggs om till signalreglerade korsningar samt att Järlaleden utvidgas med ett körfält i östgående riktning för att motverka de problem som uppstår idag.

36. Boende i Nysätra

Är positiva till att Sickla köpkvarter och att det byggs nya bostäder i området och anser att det finns plats för fler i Sickla.

Dagvatten

Anser att Siktdjupen i Kyrkviken har försämrats efter att Ljungebrggruppen byggde ut köpkvarteret och anser att det inte funnits någon bra plan för dagvattenhanteringen i samband med denna utbyggnad. De badar inte gärna i sjön då vattenkvaliteten verkar ha blivit sämre. De hoppas att kommunen fattar ett klokt beslut kring reningen för att rädda Järlasjön som är en stor naturtillgång. De tror att avsättning för våtbäddar framför sjön verkar intressant.

Trafik

Upplever att trafiken i området och på Järlaleden har ökat. Synpunktslämnaren har många gånger räknat och uppskattat att ca 7 av 10 bilar tar Järlaleden i stället för att köra Värmdövägen. Redan i dag kan det vara svårt att finna parkeringsplatser. Något som leder till en långsam ström av bilar inom området. De känner en fara med att trafiken kommer att öka i och med den nya bebyggelsen trots smalare gator och lägre hastigheter. De anser att de finaste vi har i Nacka är området runt Järlasjön men att nöjet förtas av den trafikerade Järlaleden. Synpunktslämnaden tror inte att ett torg längs med leden är en god idé. Synpunktslämnaren föreslår att Järlaledens nuvarande sträckning tas bort så att bebyggelse kan sträcka sig ända med till sjön med gångvägar och våtbäddar framför den nya brygganläggningen. Leder till bättre boendemiljö och lekplatser för barnen. Om vägen måste vara kvar föreslår de att titta på möjligheten att leda denna längs med Saltsjöbanan i stället och mynna ut vid korsningen vid Simbavägen. Cykelvägen som kommer från Järla sjö kan fortsätta rakt fram.

Synpunktslämnaren förutsätter att Planiavägen måste kopplas ihop med Värmdövägen förr eller senare. Kanske kan detta lösa sig tidigt genom att byte från Saltsjöbanan kan ske på stationen vid Järla sjö när tvärbanan kommer igång och med ytterligare förbättringar när T-banan ansluter.

Det vore synd om man i detta läge satsar fel och har kvar biltrafiken längs med sjön i stället för att bygga en god boendemiljö de nya innevånarna och för alla oss andra. Det ger också helt andra möjligheter att stärka helhetsmiljöer i en sammanhängande grönstruktur som ni förordar i broschyrén. Ni måste vara medvetna om att alla de många nya familjer som flyttar in längs Värmdöleden med all säkerhet kommer att ta bilen till köpcentrat vid stor upphandling vilket ofta sker på helger och som kommer att leda från kaos till infarkt.



Planenhetens kommentarer

För mer info om föreslagna dagvattenlösningar – se kommentarer till synpunktsslämnare 16 (Nysätra villaägareförening).

I programmet presenteras en lösning med en upphöjd Saltsjöbana genom området, för att möjliggöra för en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen. Men denna koppling visar trafiksimeringar att bör vara möjligt att bygga om Järlaleden till lokalgata eller helt stänga den. Med en ny karaktär på Järlaleden borde det föreslagna torget i anslutning till gatan bli ett positivt tillskott inom allmän platsmark.

37. Boende i Nacka

Anser att det är dåligt med de öppna hus som ordnades och anser att sammankomster borde ordnas i ordenliga samlingssalar till exempel i Nacka Gymnasium, där planhandläggare eller annan kunnat lämna en redovisning av projektet. Därefter borde utrymme för frågor och synpunkter funnits. Synpunktsslämnaren bedömer sig själv ha hyfsade kunskaper kring området samhällsplanering och vet hur viktigt det är med ordentliga möten.

Planenhetens kommentarer

Formatet öppet hus har valts då vi tror (baserat på de kunskaper som vi som är eller varit involverade i liknande projekt har) att fler personer får möjlighet att komma till tals på ett öppet hus till skillnad från på samrådsmöten. Alla som har synpunkter eller idéer kring ett förslag är inte bekväma med att prata inför större folksamlingar. Ett samtal direkt med handläggarna bedömer vi ofta ger mer i kunskapsutbyte. Vi som jobbar med projektet har dessutom funnits och finns tillgängliga per telefon för ytterligare frågor och synpunkter för de som kommit på fler idéer/synpunkter efterhand.

38. Förälder till barn på Leklabbets förskola

Synpunktsslämnaren är orolig över hur byggnationerna i området kommer att drabba deras barn, då det inte är hållbart att ha en förskolegård så nära en byggarbetsplats. Anser att det är viktigt att kommunen hittar en annan lokal till förskolan Leklabbet i nära anslutning till området. Det anser att det inte är något bra alternativ att slå ihop förskolan med någon av de andra större förskolorna i området.

Planenhetens kommentarer

Vad gäller lokalen för leklabbets förskola så ägs denna av Atrium Ljungberg. Kommunen och Atrium Ljungberg jobbar tillsammans med att hitta ersättningslokaler till Leklabbets förskola.

39. Boende på Långsjövägen

Anser att det är primärt att Planiavägen kopplas samman med Värmdövägen med en planskildhet och en underjordisk rondell under Värmdövägen.



Trafik

I tillfartsvägen från Södra länken till Sickla köpkvarter från Atlasrondellen till Planiarondellen råder sedan i början av 2000 talet trafikkaos enligt synpunktslämnaren. För trafikanter som tvingas passera Gillerondellen öster ifrån och som ska vidare mot Stockholm, Sickla Strand, med mera är det praktiskt taget omöjligt att ta sig fram från torsdag eftermiddag till söndag kväll mellan Planiarondellen och Gillerondellen. För cirka fyra år sedan kallade Nacka Kommun och Vägverket till ett informationsmöte angående trafikkaoset, presenterade kommande åtgärder samlade in synpunkter från deltagarna med namn och e-postadress. Vad har hänt?

Villaägarna i Nysätra och Trollebo, Bostadsrättsföreningarna Trollebo, Långsjön, Sickla sjö, Tallbacken och Sickla Skola med flera har under en tioårsperiod kämpat för en trafiksäker miljö genom att minska trafiken på Gillevägen. Vägen är en skolväg som saknar gångbana på vissa delar är smal och kurvig, (bussar kan inte mötas på vissa sträckor), har redan nu bärighetsskador och ingen dagvattenavrinning. Gillevägen före Nackanäsvägen är anlagd som en grusväg på 1910-talet har senare försetts med nytt ytskikt. 1910 fanns i stort sett bara hästtransporter, dagens vägkropp håller 1910-års standard som förorsakat sättningsskador på intilliggande bebyggelse. Att öppna vägen för genomfartstrafik kommer bara att förvärra trafikkaoset vid Marcusrondellen. Synpunktslämnaren föreslå att stryka förslaget om att öppna Gillevägen.

Hållbara gång- och cykelvägar

Synpunktslämnaren upplyser om att det för äldre och handikappade är det vid många tillfällen olämpligt att cykla och att det vintern 2012-1013 var mycket bristfällig snöröjning på Gillevägen med exempelvis höga snövallar framförallt vid övergångsställena.

Hållbara dagvattenlösningar saknas

Mängder dagvatten rinner i dag ut orenat ut från Sickla köpcentrum till Järla/Sicklasjön. AL-gruppen fråntar sig allt ansvar för rening av dagvattnet, menar att det är en kommunal angelägenhet. Fiskbeståndet av rovfisk gädda, gös och abborre har helt försvunnit från Järla/Sicklasjöarna sedan kommunen lät allt dagvatten gå ut i sjösystemet, varför?

Den reningsanläggning som detaljplan visar, är ett häpnadsväckande experiment som tidigare förkastat men nu återkommer. Hur har kommunen tänkt övervaka/kontrollera en sådan anläggning? Hur tar man bort sediment? Hur kan kommunen föreslå bryggor efter Kyrkvikens norra strand, det är Nackas vackraste vy som kommer att gå förlorad för all framtid? Varför gäller inte strandskyddet? Varför inte bygga en markbunden reningsanläggning som går att kontrollera och sköta?

Av progammet framgår problem med dagvattenavrinningen vid Planiarondellen. Men varför har kommunen höjt vattennivån i Järla/Sicklasjön 5-6 cm i samband med ombyggnaden av Sickla sluss? Detta har ställt till med en hel del för fastighetsägare som fått skaffa vattenpumpar och inte minst för kommunen vid låglänta ytor (till exempel strandängarna vid Sickla Strand).

Planenhetens kommentarer

Angående ny koppling mellan Planiavägen och Vrämdövägen – se svar på kommentar från synpunktslämnare 3 (Trafikförvaltningen).



Angående ombyggnad av rondellerna på Järlaleden – se svar på kommentar från synpunktslämnare 35 (boende på Gillevägen).

Någon öppning av Gillevägen är inte aktuellt i nuläget därfor har inga utredningar avseende buller, luftföroreningar etcetera gjorts för denna sträcka. Programmet föreslår en ombyggnad av Gillevägen för att förbättra standarden för cykel- och gångtrafikanter.

Angående föreslagen dagvattenhantering samt skötsel med mera av reningsanläggningen/strandpromenaden i Kyrkviken- se svar på kommentar från synpunktslämnare 18 (Nysätra Villaägareförening).

Anledningen till att en brygganläggning föreslås i Kyrkviken är primärt för att förbättra vattenkvalitén i Kyrkviken, som idag inte når upp till de nationella miljökvalitetsmål som finns uppsatta. Mer om detta finns att läsa om i dagvattenutredningen som biläggs programhandlingen. Dessutom tillgängliggörs den vackra miljön i och runt Kyrkviken för flera och blir förhoppningsvis ett viktigt rekreativstråk för allmänheten. Idag råder strandskydd på platsen. I samband med kommande detaljplanearbete för nya bostäder i område B (norr om Kyrkviken) avses strandskyddet upphåvas.

Kommunen har undersökt om det skett någon höjning av vattennivå i Järlasjön efter ombyggnaden av Sickla sluss, men hittar inga belägg för detta. I ett beslut från länsstyrelsen i september 2010 hänvisas till en dom från 1978, varpå där anges att vattenståndet inte får överstiga + 5,12, att medelvattenståndet högst får vara +5,01 samt att vattennivån lägst får vara +4,91. Det finns dokumentation om nivåerna i Sicklasjön från 2004-2006 där högsta nivå under denna period var +5,0.

Kommunen vill informera om att pågående planeringsarbete är i programfasen – det vill säga att något detaljplanearbete ej ännu har påbörjats ännu.

40. Synpunktslämnare som ej angivit bostadsort

Anser att det är fantastiskt att det byggs, men att det pratas mer om att bevara grönområden än om att bygga stad. Det är stad och stadsparker som Stockholm behöver och inte mer förort. Bygg en tät rutnätsstad med lokaler i bottenvägen och lägg in ett par stadsparkar och torg som samlingspunkter.

Planenhetens kommentarer

Sedan programmet var på samråd har förslaget omrörts för att se möjligheten att öka exploateringen i programområdet.

41. Boende på Turbinvägen

Anser att det är bra att man tar ett helhetsgrepp om flera angränsande områden på samma gång så som man gör med det nu föreslagna detaljplaneprogrammet. Uppmanar till att samla in synpunkter som inkommit via Visionsverkstaden i detta samråd eftersom det delvis är samma område som berörs. Synpunktslämnaren är i grunden positiv till att utveckla platsen till en sammanhängande stadsdel och bereda plats för fler bostäder, kontor och



butiker. Anser att målsättningen att låts västra Sicklaön bli stad är bra, men tycker inte att presentationen i programmet helt lever upp till detta. Önskar ett mer effektivt markutnyttjande.

Anser att Sickla har mycket bra förutsättningar att bli en levande plats. Det som måste tillkomma är fler boende, mer verksamheter och bättre parker och allmänna ytor. En hög exploateringsfaktor är nödvändig om Sickla ska bli en del av innerstaden.

Synpunktslämnaren anser att det är viktigt att undvika ytor som inte används och bygga slutna kvarter (med hänsyn till effektivt markutnyttjande, buller, samt bra gårdsmiljöer).

Synpunktslämnaren anser att det är viktigt att bygga så att det går att bygga vidare på den struktur som planeras. Till exempel gavlar i öppna kvarter borde byggas som brandväggar utan fönster där en ny byggnad senare kan ansluta. Anser även att det är viktigt med hög exploatering så att underlaget för handeln ökar samt utbudet av aktiviteter och upplevelser. Anser att det är viktigt att bygga verksamheter i bottenplan på bostadshusen och att stadskvaliteter tas tillvara för att undvika mer förort.

Delområde A – Norra delen mellan Alphyddan och Finntorp

Är positiv till bebyggelse utmed Värmdövägen och föreslaget torg i anslutning till gatan. Anser att det är bra med slutna kvarter på detta ställe. Anser att området där det nyligen byggts en villa borde användas till att bygga flerbostadshus på vilket kunde hjälpa till att överbrygga höjdskillnader upp mot berget. Kommunen borde därför undersöka om den nuvarande markägaren är intresserad av att bygga ett större hus på platsen eller sälja. Anser att det är viktigt att samordna lokaltrafiken vid Nacka station. Bussar, tunnelbana och Saltsjöbana borde ligga närmare varandra.

Tycker att det är intressant med föreslagen bergrumsparkering, men tror inte att det är genomförbart på grund av stora kostnader. Synpunktslämnaren föreslår istället att man höjer upp Värmdövägen och däckar över Saltsjöbanan för att frigöra mark och skapa parkering under vägen. Anser att det är viktigt att koppla samman programområdet med områdena runt omkring och anser att detta inte gjorts i programmet. Till exempel är Saltsjöbanan i samrådsförslaget fortfarande en barriär. Det krävs med än en koppling för att överbrygga barriäreffekterna.

Anser att föreslagen bebyggelse mellan Finntorp och Alphyddan bör koppla samman de två områdena bättre, främst för människor som går. Synpunktslämnaren anser att det borde gå att skapa fler kopplingar än de som presenterades i samrådsförslaget. Synpunktslämnaren önskar ett förslag där det visuellt är lättare att se var man ska gå för att hitta till områdena från Nacka station. Anser att föreslagen bebyggelse på bergknallen inte är stadsmässig och marken ej fullt utnyttjad.

Anser att det är viktigt att hålla bebyggelsen samlad och tycker att det borde gå att bygga två slutna kvarter i stället uppe på höjden. Därutöver lämna plats åt en grönkil som i ett senare skede kan bebyggas. Tycker att man borde undersöka sopsug i programområdet för att exempelvis undvika tung trafik i området. Synpunktslämnaren anser att de grönområden som byggs ska vara kvalitativa och att Nacka redan har mycket skogsmark på andra ställen som bättre lämpar sig att bevaras. Anser att det är viktigare med mänskliga samband. Förespråkar gröna tak.



Delområde B

Även här anser synpunktslämnaren att det är bra med kvartersstruktur. Anser att det är viktigt att planera bebyggelse för i fall Saltsjöbanan läggs ner eller i tunnel och att kvarteren bör kunna bli mer slutna än i samrådsförslaget.

Förslaget innehåller ett attraktivt torg vid Kyrkviken som är ett positivt tillskott till området men att det vore bra med en kontorsbyggnad i anslutning till torget för att ge liv och rörelse vid fler tidpunkter på dygnet. Anser att det inte bara ska vara lokaler i bottenvägen längs Planiavägen utan också längs delar av Järlaleden och Sjötorpsvägen. Bedömer att det borde gå att skapa en allmän plats även vid ”Stinsvillan”. Synpunktslämnaren föreslår även att dagvatten kan ledas genom område B och i det som är tänkt som grönstråk.

Anser att förslaget med bebyggelse längs Planiavägen är bra och att det även här är viktigt med entréer mot gatan och lokaler i bottenvägen. Promenadstråket på bryggor i kyrkviken tillför mycket till platsen, och är en oerhört bra lösning på dagvattenproblemen.

Synpunktslämnaren hoppas att Järlaleden går att stänga i framtiden för att kunna förlänga parken ner till vattnet. Anser att Atlashuset borde rivas för bättre markutnyttjande.

Delområde C – Området runt Sickla Skola samt mötet med Kyrkviken

Ser att området har goda förutsättningar till stadsbebyggelse och önskar en ännu tydligare kvartersstruktur. Föreslår att parkeringen under ”Magasinet” i Sickla köpkvarter borde omvandlas till butikslokaler och anser att programmet borde tillåta kontorsbebyggelse på fler platser i området.

Anser att fotbollsplanen mellan KKV-huset och Sickla Sporthall är ett bra tillskott men kan placeras bättre genom att rotera planen så att mer bebyggelse får plats. Även om man inte vill planera någon byggnad just nu är det bra om den sammanhängande markytan sparas för att eventuellt bebyggas senare.

Övrigt

Synpunktslämnaren konstaterar att höjdskillnaderna i området är en stor utmaning som måste övervinnas om det ska bli stad i området. Därför föreslås synpunktslämnaren en överdäckning av Värmdövägen genom programområdet till samma höjd som ”Stinsvillan” i område B. Genom att Saltsjöbanan läggs i tunnel försvinner dess barriäreffekt i området. Under marken kan förutom saltsjöbanan också parkeringar anläggas, genom fler underjordiska parkeringsplatser. Med en överdäckning skulle det vara möjligt att ge Värmdövägen karaktären av stadsgata på en längre sträcka. Föreslår en bro som en ny förbindelse över Värmdövägen mellan Finntorp och område B. Bron kan vara både byggd som en gång- och cykelbro, men även för att tillåta biltrafik.

Föreslår även en höjning av Planiavägen norr om Järlaleden mellan parkeringsgaraget vid Sickla Station och ”Magasinet”. Då skulle nivån för den stora parkeringen i Sickla köpkvarter bli den nya marknivån och backen som idag finns vid parkeringsgaraget flyttar närmare Järlaleden. Den högre nivån längs Planiavägen kan tonas ner mot dagens marknivå med en jämn slutning mot sjön. Även här kan parkering förläggas under marken, och man behöver inte gräva under Järlasjöns vattennivå för att anlägga källare i husen vilket man i dagsläget måste göra.



Anser att Nacka Kommun borde ta över ansvaret för huvudvägarna genom området från Trafikverket för att undvika intressekonflikter mellan stadsbebyggelse och framkomlighet. Synpunktslämnaren tycker att parkering borde samutnyttjas mer i området så att parkeringen nyttjas under större del av dygnet samt att p-talet sänks under 0,8.

Planenhetens kommentarer

Närmare 5000 nackabor har varit med och bidragit med sin syn på hur Nacka ska bygga stad. Dessa synpunkter ligger till grund för den vision som tagits fram för Nacka Stad. Visionen finns det mer att läsa om på Nacka kommunens hemsida. Visionen ska ligga till grund för de program och detaljplaner som färdigställs på västra Sicklaön.

Angående en önskan om högre exploatering från synpunktslämnaren så har förslaget justerats något sedan samrådet och förslaget möjliggör nu för ett något högre exploateringstal.

En avvägning har gjort mellan att bevara befintliga markhöjder och att bygga kvartersstruktur. På vissa ställen inom programområdet (exempelvis på höjden mellan Finntorp och Alphyddan) har det bedömts mer lämpligt att anpassa bebyggelsen till befintliga natur- och terrängförhållanden. Inom delområdet B föreslås en uppbruten kvartersstruktur för att skapa stadsmässiga kvaliteter, men samtidigt anpassa bebyggelsen till de relativt stora höjdskillnaderna.

Den relativt nya villan i anslutning till Alphyddevägen är privatägd. Att riva eller bevara denna villa är helt upp till den enskilde fastighetsägaren av besluta.

En utredning har gjorts kring möjligheten att däcka över Saltsjöbanan på en sträcka genom programområdet. Det har visat sig svårt att få ut höjdskillnaderna som uppstår på ett stadsmässigt sätt. Projektet skulle dessutom bli beroende av många fler aktörer och innebära betydligt större osäkerhetsfaktorer och ta betydligt längre tid. Därför har denna möjlighet avfärdats under programarbetets gång. Möjligheten till bergrumsgarage kvarstår dock i syfte att tillgodose parkering för tillkommande bebyggelse uppe på höjden mellan Finntorp och Alphyddan, men förhoppningsvis även i syfte att tillgodose parkering för redan boende i de båda befintliga bostadsområdena.

Några grönområden eller parker har inte tagits bort sedan samrådsskedet av programmet, då de som föreslås bedöms behövas i området.

Det föreslås lokaler i bottenplan på flerbostadshusen längs Planiavägen, Värmdövägen och delar av Järlaleden, i kommande detaljplanearbete kommer dock detta att studeras ytterligare.

Altashuset bedöms kunna bli en tillgång till området. Järlaleden föreslås tas bort eller byggas om till stadsgata/shared space efter det att kopplingen mellan Planiavägen och Värmdövägen är färdig.

Angående mer kvartersstruktur och mer bebyggelse inom område C: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 21 (Nysätra Fastigheter AB).



Angående bollplanen i området: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 21 (Nysätra Fastighets AB).

Magasinet inom Sickla köpkvarter ägs av ett privat fastighetsbolag. Därför ligger det inte i kommunens rådighet att bestämma över förändringar i denna byggnad (så länge fastighetsägaren i fråga inte själv tar initiativ till en förändring).

Istället för en bro mellan området mellan Finntorp och Alphyddan och område B föreslås i programmet en ny gång-, cykel- och bilkoppling mellan Planiavägen och Värmdövägen under Saltsjöbanan. Detta göra möjligt genom att Saltsjöbanan föreslås höjas upp på bro. Läs mer om detta på sidan 48-49 i programmets antagandehandling.

Det finns idag inga planer på att ta över trafikverkets sträckor av Planiavägen och Järlaleden genom programområdet.

Angående parkeringstal: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 12 (Nacka naturskyddsförening).

42. Boende på Atlasvägen

Är i det stora hela nöjd med programförslaget. Tycker att det är bra att stänga eller minska körbanan/hastigheten på Järlaleden. Undrar dock var den tunga trafiken ska gå då detta inte framgår av programmet.

Anser att det är dåligt att öppna Gillevägen då gatan är smal, krokig och har dålig sikt och har hastighetsbegränsningen 30 km/h pga. skolan. Gatan passerar genom ett villaområde. Intensiv tung genomfartstrafik med krav på högre hastighet skulle utgöra en livsfarlig barriär. Det skulle bli farligt och hälsovådligt på grund av buller och luftföroreningar. Allra värst är livsfaran för alla skolbarn. Liv, hälsa, trivsel och ekonomi står på spel för de som färdas på gatan. Vi kan inte ta emot fler bilar nu då ingen vill bo i en förgiftad, bullrigt och farligt trafikinferno.

Föreslår att kollektivtrafiken får en snabb och omfattande utbyggnad med tystgående bussar till dess att tunnelbanan är på plats och att Saltsjöbanans kapacitet höjs. Ingen ska behöva ta bilen. Förstör inte den goda boendemiljö som finns idag och förflytta och förvärra inte trafikproblemen utan lös dem.

Planenhetens kommentarer

För att det ska vara möjligt att stänga av eller minska framkomligheten för motorfordon på Järlaleden är en förutsättning att det går att skapa en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen. I antagandehandlingen presenteras ett möjligt sätt att tillskapa denna koppling vilket går att läsa mer om på sidan 48-49 i programmets.

Programmets antagandehandling bygger på att Gillevägen inte öppnas.

Trafikförvaltningen ansvarar för utbyggnaden av kollektivtrafiken, i samråd med kommunen.



43. Boende på Långsjövägen

Anser att de föreslagna förändringarna innehåller kraftiga försämringar för synpunktslämnaren. Det är redan idag stor brist på barnomsorg, vilket har lösats med tillfälliga paviljonger och undrar hur detta ska lösas med denna kraftiga inflyttning som föreslås? Anser att förtätning behöver ske på ett sätt som värnar befintliga boende mer.

Gillvägen och trafik

En öppning av Gillevägen skulle innehålla kraftigt försämrad luft, ökat buller samt markanta säkerhetsrisker för barn och vuxna som ska till och från skolan. Menar att barnen på skolan skulle få sämre luftkvalité och bli utsatta för buller vilket inte har belysts i programmet. Öppning av Gillevägen skulle innehålla stor trafikfara för bilister, cyklister och fotgängare då flera boende har sina utfarter längs med gatan och flera mindre gator leder ut på Gillevägen. Om det blir en genomfartsgata tror synpunktslämnaren att det blir mer eller mindre omöjligt för bilister och cyklister att komma ut på Gillevägen under rusningstrafik. Detta kommer att leda till incidenter och en otrygg miljö för fotgängare. Tror även att högerregeln kommer att åsidosättas. Barnens säkerhet och välmående måste prioriteras. Trafikfaror, buller, luft. Äldre fastigheter som inte är konstruerade för att filtrera föroreningar blir mest utsatta till skillnad från flerbostadshus där bostäderna ligger på ett högre plan.

Exploatering och störningar under byggtid

Föreslås att hela arbetet görs om genom att uppförandet av nya bostäder sker på ett sätt som värnar om den befintliga miljön. En kraftig exploatering kommer att förvärra trafiksituationen och pendlingen mot Slussen kraftigt. Eftersom Slussen kommer att vara en flaskhals under flera år blir en förtätning en försämring för kommuninnehavarna i Nacka och Värmdö. Till detta vill synpunktslämnaren lägga till att Nacka tappar arbetsplatser. Det blir störande för befintliga boende som tvingas bo i en byggarbetssplats under många år, vilket kommer att få konsekvenser på hälsan och välmående avseende buller och skadliga utsläpp från byggarbetssplatsen.

- Atrium Ljungbergs roll bör minska till förmån för kommunens invånare.
- Föreslagen expansion ska planeras och genomföras på ett sätt som värnar om miljön och befintliga invånare.
- Barnens perspektiv ska sättas i första rummet

Kommunal service

Fysisk och social infrastruktur till exempel hälso- och sjukvård, skola, barnomsorg måste finnas på plats innan man föreslår någon förtätning.

Natur och grönområden

Synpunktslämnaren menar att Stockholm är bättre på att bevara grönområden, befintliga rekreationsområden och unik bebyggelse. Tror inte att motsvarande områden skulle kunna exponeras för ny bebyggelse på detta sätt i Stockholm och hänvisar till exempel som Tantolunden, Långholmen, Diplomatstaden och Djurgården. Anser att det är märkligt att Nacka inte värnar om sina grönområden på samma sätt.



Planenhetens kommentarer

I Nacka görs regelbundna prognoser över framtida behov av skola, förskola och annan kommunal service. Inom denna del av västra Sicklaön bedöms att det främst kommer att bli brist på förskoleplatser. Inom Planiaområdet planeras för 24 nya förskoleavdelningar samt en mindre utbyggnad av Sickla skola, vilket motsvarar behovet i de prognoserna som gjorts för området. För att säkerställa att det inte blir brist på platser är det angeläget att den kommunala servicen färdigställs samtidigt som bostäderna.

Programmets antagandehandling bygger på att Gillevägen inte öppnas för allmän genomfartstrafik.

Nackas mål om att bygga cirka 14 000 nya bostäder på västra Sicklaön bygger på att tunnelbanan byggs. Alla dessa resenärer kommer alltså inte att passera Slussen.

Det har gjorts prognoser för trafiken till och från Nacka utifrån dessa mål, vilka visar att med den nya bussterminal som planeras i Slussen kommer denna ökning inte att innebära några problem.

Det finns lagar kring störningar i samband med nybyggnation i befintliga bostadsområden. Detta för att säkerställa att boende i närområdet inte blir drabbade av hälsovådliga störningar i form av buller, föroreningar med mera.

Atrium Ljungberg är fastighetsägare till ca 30 % av marken inom programområdet. Därför är deras roll (i egenskap av fastighetsägare) betydelsefull, precis som övriga fastighetsägare i programområdet. Eftersom de äger mark inom området går det inte att minska deras roll i sammanhanget. Någon fastighetsägare premiers inte framför någon annan.

44. Boende på Ältavägen

Anser att de målområden som ställs upp i programmet inte uppfylls i och med förslaget.

Anser att utformningen är för snäv för att utveckla en stad i världsklass. Saknar en tydlig miljöprofil kring utbyggnaden i sin helhet.

Saknar promenadstadens tankar om att en fotgängare ska kunna röra sig fritt med enkelhet utan större insikt i trafikregler. Barn, blinda, dementa med flera ska lätt kunna navigera sig och känna trygghet i området under alla tider på dygnet och under alla årstider.

Fotgängarnas trygghet och trivsel är av högsta prioritet. Anser att staden ska byggas efter de obekäntliga fotgängarnas perspektiv samt att man ska minimera antalet stråk där fotgängare behöver passera trafikburna vägar. Anser att det är viktigt att skapa en intuitiv tillgänglighet för rullstolsbundna samt att det är viktigt att skapa en attraktionskraft i promenaden.

Anser att marksanering skulle vara med under en av de fyra målområdena för hållbart byggande. Detta då området är förorenat och att grundvattnet ligger högt i området.

Synpunktslämnaren menar att detta inte nämns i programmet och heller inte hur detta ska hanteras. Anser att marken borde saneras nu så att programmet och andra framtida exploateringar inte äventyrar miljövärden för människor och djur.



Anser att i den skiss som visar möjlig bebyggelse andas miljöprogramområde med tråkig arkitektur. Anser att detta inte är fantasieggande och skapar borgårdar av alldaglig karaktär som är långt ifrån det man förväntar sig ett område som Sickla. Föreslår en kraftfull utbyggnad men med prägel av aktiva mål för hållbarhet. Hänvisar till Linköping Bo16 som skapar en stadsdel full av överraskningar och där ekologisk lösningar byter av varandra. Även hänvisning till Skåne och den arkitektur som finns där som enligt synpunktslämnaren där man jobbat länge med att utmana arkitektur.

Detta är Nackas entré enligt synpunktslämnaren och Atrium Ljungberg har visat att det går att bygga attraktivt. Det går att bygga mycket bostäder utan att det ska uppfattas som tråkigt och gå stick i stäv med ekologisk och social hållbarhet. Alla typer av folk ska kunna känna att området är bejakande. Anser att det borde tas fram ett alternativ till programmet som visar där arkitekter färvara med och forma större områden än lösryckta punkthus och att undvika miljöprogram. Anser att mark bör kunna frigöras som idag är ineffektiva trafiklösningar. Anser också att man bör frigöra mark för folk som vill odla mat i närheten av sitt hem. Anser att fler aktörer bör bjudas in för att utmana programmet med tankar och idéer mot en social och ekologisk hållbarhet, samt att området ska fungera för alla mäniskor.

Dagvatten

Anser att stomnätet för dagvatten ska ha fullgod kapacitet, där detta inte finns bör detta byggas ut och att programmet ska ha kapacitet så att vattnet renas innan det når recipienten så att programmet inte är avhängigt dagvattenlösningen som föreslås till programmet. Anser att arbetet med gröna tak bör arbetas mer aktivt med.

Kollektivtrafik

Anser att området runt Nacka station är viktigt i framtiden inte minst för utvecklingen av ett hållbart samhälle med fotgängarperspektiv. Föreslår att Saltsjöbanan grävs ned och att tvärbanan ligger i nivå med övrig trafik (plankorsning) för att minsak buller och möjlighet att exploatera ny mark och på grund av dess barriäreffekt. Föreslår även att bilar och bussar ska kunna ta sig från Älta via Planiavägen till Värmdövägen.

Staden Nacka borde bygga miljöer som gör bilen onödig för att möjliggöra för bebyggelse längre ut i Nacka och Värmdö. Tycker inte att Gillevägen ska öppnas för allmän genomfartstrafik men är för tankarna om en plankorsning vid Planiavägen/Värmdövägen. Ta med i programförslaget möjligheten att minska trafiken från Älta med minst lika många som programförslaget kräver för sin utbyggnad.

Konstaterar att det idag finns många småbarnsfamiljer i området. Dessa kommer att växa upp och bli tonåringar och kommer då att behöva en plats att etablera sig på i det fria rummet. Föreslår att maximera bollplanen som föreslås till en 11-mannaplan i konstgräs, samt att i anslutning till fotbollsplanen ge förutsättningar för en byggnad som är tänkt att vara en knutpunkt för det civila samhället där föreningar så som Sickla IF kan etablera sig.

Planenhetens kommentarer

Ett av målen i programmet är att öka tillgängligheten och framkomligheten för gångtrafikanter. Detta tror synpunktslämnaren görs bäst genom att minska det utrymme



som biltrafiken tar i området idag. Men även genom att analysera och komplettera bristfälliga gång- och cykelkopplingar.

Angående hanteringen av dagvattnet i området – se svar på kommentarer från synpunktslämnare 18 (Nysätra Villaägareförening). I den utredning som gjort kring dagvattenhanteringen konstateras att det inte räcker med lokala fördröjningsåtgärder inom kvartersmark för att uppnå acceptabla kvalitetsnivåer på vattnet i Kyrkviken.

Under kapitlet ”Programmets konsekvenser” finns ett stycke som berör markföroreningar. Det är konstaterat att det finns markföroreningar inom delar av programområdet. I samband med detaljplanearbeten för berörda områden ska marksaneringsutredningar och provtagningar göras. Innan byggnation kan påbörjas ska sanering ske.

Det har gjorts flertalet utredningar kring Saltsjöbanan genom området och möjligheten att skapa en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen. I programmets antagandehandling finns ett förslag på en möjlig planskild koppling mellan gatorna. Mer om detta går att läsa i programmets antagandehandling på sidan 48-49.

Angående bollplanen vid Sickla skola: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 33 (boende i Alphyddan).

45. Boende på Gamla Värmdövägen

Synpunktslämnaren konstaterar att programmet har ambitiösa mål som kräver starka styrmedel för att förverkligas. Det stora bilberoende utgör ett stort problem. De planerings som varit i Nacka har länge prioriterat biltrafikens framkomlighet, vilket har motverkat ett hållbart byggande.

Anser att förslaget i programmet gällande gång- och cykeltrafikanterna är otillräckligt och anser att det bilberoende synsättet är styrande för planeringen istället. Anser att kommunen bör börja med att skissa för framkomlighet för cyklisterna och att de oskyddade trafikanterna bör ses som stadens huvudpersoner.

Anser att det är extra viktigt att det byggs gena och attraktiva stråk för gående och cyklister som förbättrar kopplingarna till Hammarby Sjöstad och kontakterna med östra och västra Finntorp. Föreslår att det byggs en ny gång- och cykelbro från rosenstigen, över Värmdövägen/Saltsjöbanan vidare mot Planaivägen och Sickla Köpkvarter.

Anser att det är nödvändigt att den befintliga gång- och cykelbron söder om Finntorp får en ny ramp i västlig riktning genom den planerade stadsparken och att programområdet utökas så att denna del är med i programmet.

Konstaterar att nästa alla tar bilen för att handla på Sickla köpkvarter vilket har ökat bilismen i området. Genom att införa parkeringsavgifter i Sickla köpkvarter tror synpunktslämnaren att detta problem skulle minska.

Järlaleden



Föreslår att Järlaleden byggs om till ett attraktivt gång- och cykelstråk med busstrafik vilket skulle få stora miljöförbättringar och tillgänglighet till Järlasjön, Sickla och Nackareservatet. Viktigt att återskapa kontakten med vattnet och skapa ett attraktivt parkområde. Anser att man genast borde genomföra en opartisk och mer omfattande trafikutredning som belyser konsekvenserna av Järlaledens stängning.

Ny bebyggelse – bostäder, torg och stadsparker

Anser att det skulle innehåra stora ingrepp i befintlig naturmark om området mellan Finntorp och Alphyddan skulle exploateras. Området innehåller äldre ekar och 200-åriga tallar. Exploateringen innehåller stora terrasseringar och bergssprängningar och schaktningar, vilket innehåller betydande problem med hanteringen av schaktmassor och transporter ut från området. Anser att det nya området skulle bli en enklav pga av höjdskillnaderna, vilket är raka motsatsen till ambitionerna i programmet.

Föreslår att området A stryks i programmet och att bilkopplingen mellan Finntorp och Alphyddan stryks och att området bevaras som naturområde. Anser även att exploateringen i området B är för hög och bör bantas med 20 % och ge mer utrymme för stadsparken. Om Järlaleden tas bort öppnas möjligheten till en större park med mindre buller och ett trivsamt torg utan bilar.

Planenhetens kommentarer

Ett av målen i programmet är att öka tillgängligheten och framkomligheten för gångtrafikanter. Detta tror vi görs bäst genom att minska det utrymme som biltrafiken tar i området idag. Men även genom att analysera och komplettera bristfälliga gång- och cykelkopplingar.

Någon planskild gångväg över Värmdövägen föreslås inte i antagandeförslaget men ska inte uteslutas i ett kommande detaljplanearbete. Förslaget (efter samråd) bygger istället på en planskild gång- cykel- och bilkoppling mellan Planiavägen och Värmdövägen under Saltsjöbanan. Läs mer om detta i svar på kommentarer från synpunktslämnare 3 (Trafikförvaltningen).

Frågan om införande av p-avgift på Sicklaön utreds för närvarande i Nacka.

Om en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen byggs finns det möjlighet att stänga av eller bygga om Järlaleden till stadsgata. Detta kommer att utredas ytterligare i kommande detaljplanearbete.

Angående bebyggelse på höjden mellan Finntorp och Alphyddan: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 26 (Brf Bergakungens medlemmar).

Den stadspark som föreslås är ca 5000 kvm stor (ca 50 x 100 meter) vilket bedöms som en tillräckligt stor stadspark.

46. Boende på Blomstervägen

Anser att det är angeläget att det skapas trygga stråk där föräldrar och barn kan röra sig utan att riskera att bli påkördta av bilister och snabbsyklistar. Påpekar att de själva har varit med



om incidenter på gångbanorna längs Värmdövägen. Anser att trafiken bör koncentreras till få vägar som gång- och cykeltrafikanter kan undvika.

Föreslår att en gångbro byggs (med hiss) mellan Finntorpsberget och Värmdövägen och Saltsjöbanan till Nacka station. Detta för att skapa ett tryggt gångstråk hela vägen till Nacka gymnasium från Finntorp. Dessutom slipper man den uråldriga och tidvis vattenfylda undergången under Nacka station.

Föreslår att genomfartstrafiken koncentreras till Värmdövägen och Planiavägen och öppna inte Gillevägen för genomfartstrafik. Synpunktslämnaren föreslår att man bygger en avsläppningsparkering till Sickla-skolaområdet i östra änden för att undvika onödiga rundturer runt tallbacken för att komma till skolans parkering.

Nacka saknar en stor central lekpark som blir mötesplats i området. Kanske kan parken vid Settewallska villan i Finntorp utvecklas? Bygg stora lägenheter 4-5 rum och kök då efterfrågan för detta är stor i Nacka. Se till att skapa lokaler för dagis och andra kommunala verksamheter. Kanske kan KKV-huset göras om till ett hus för musikskolor och studieförbund samt användas av Sickla skola. Tror att infartsparkeringen på sikt inte är tillräckligt stor. Särskilt när tunnelbanan kommer till Nacka.

Se över busshållplatserna på Värmdövägen då det är för mycket incidenter på denna sträcka idag. Till exempel genom att sätta stängsel runt busshållplatsen vid Nacka station i västlig riktning som är mycket farlig. Kan man flytta denna hållplats längre västerut?

Planenhetens kommentarer

Angående planering av en planskild gångkoppling över Värmdövägen: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 45 (boende på Gamla Värmdövägen 6).

Det är i nuläget inte aktuellt att öppna Gillevägen. I samband med kommande detaljplanearbete för området runt Sickla skola kommer bland annat trafikfrågorna studeras mer detaljerat.

I programmet föreslås bland annat en stadspark i anslutning till Kyrkviken. Parken är, tänkt att innehålla bland annat en lekplats.

Angående storlek på lägenheterna i området: I kommande detaljplanearbete kommer lägenhetsfördelning upplåtelseformer etc. att studeras.

Angående skola, förskola och behovet av kommunal service: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 34 (boende på Atlasvägen).

Det bedöms inte lämpligt att större ytparkeringar tar upp mark i en kommande tät stadsbebyggelse, där marken ska utnyttjas effektivt. Allmän parkering kommer att tillskapas i anslutning till gatorna i form av kantstensparkering i stället. Därutöver föreslås ett bergrumsgarage under höjden mellan Finntorp och Alphyddan. Användningsområdet för detta garage kommer att utredas vidare i kommande detaljplanearbete.



Värmdövägen är tänkt att byggas om till stadsgata genom området. I samband med detta ser man över busshållplatsernas placering, bredd på gång och cykelbanor, vägar och trottoarer med mera.

47. Boende på Becksjudarvägen

Anser inte att det är försvarbart att bibehålla den stora parkeringen inom Sickla köpkvarter i ett plan när Nacka nu ska byggas så mycket nya bostäder i Nacka. Föreslår att parkering istället byggs i flera våningar med bostäder ovanpå.

På så vis kan man kanske bygga lägre hus inom området B som harmoniseras med befintlig bebyggelse i Finntorp?

Planenhetens kommentarer

Angående att bebygga parkeringen på Sickla köpkvarter: Se svar på kommentar till synpunktslämnare 12 (Nacka Naturskyddsförening). Vad gäller höjden på bebyggelsen inom område B kvarstår de föreslagna byggnadshöjderna. Detta kommer dock att utredas vidare i kommande detaljplanearbete inom området.

48. Boende på Långsjövägen

Tycker att et mesta i förslaget är jättefint.

Dock undrar synpunktslämnaren hur man har tänkt när man föreslår en öppning av Gillevägen? Detta vore en trafiksäkerhetsmässig katastrof med hänsyn till skolan och förskolan. Det är redan idag obehagligt att korsa Gillevägen vid Långsjövägen på grund av dold sikt och bussar som inte håller hastighetsbegränsningarna.

Kan man inte istället bredda Järlaleden för att ge plats åt större trafikflöden här. En viadukt över Saltsjöbanan till Värmdöleden skulle också avlasta området enormt.

Planenhetens kommentarer

Det är i nuläget inte aktuellt att öppna Gillevägen. Antagandehandlingen bygger på att Gillervägen hålls stängd för genomfartstrafik likt som det är idag. Angående Järlaleden finns det planer på att bygga om Gillerondellen och Atlasrondellen för att minska köerna mellan Södra länken och Sickla köpkvarter i rusningstrafik. Järlaledens östra del föreslås stängas alternativt byggas om till stadsgata efter att kopplingen mellan Planiavägen och Värmdövägen kommit till.

I programmet förelås en planskild koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen under Saltsjöbanan. Mer om detta finna att läsa om i programmets antagandeversion på sidan 48-49 i programmet.

49. Boende i Hästhagen

Anser att en förtätning runt Sickla, Kyrkviken och Nysätra är klokt, då det är nära kollektivtrafik, natur och annan service. Detta är samhällsekonomiskt rationellt och positivt för oss som redan bor i området då detta kan leda till bättre service och fler skatteinläggare.



Förtäningen bör göras så att vår fina natur inte hotas och att det finns en realistisk plan för infrastrukturen och utbyggnaden av kommunal service (till exempel skola, förskola). Anser att det är olämpligt att öppna upp Gillevägen för genomfartstrafik då det redan idag är utsatt. Redan idag fungerar trafiksituationen dåligt här.

Föreslår att trafiken till Sickla köpkvarter bör underlättas genom att en påfart görs mot Gamla Värmdövägen. På sträcka Ältavägen-Nysätra (bron) bör staket sättas upp mellan cykelbanan och bilvägen.

Planenhetens kommentarer

Programförslaget bygger på att det inte bör vara mer än 300 meter till närmaste park- eller grönområde. Naturmark bevaras i norra delen av programområdet (mellan Finntorp och Alphyddan) och längs med Kyrkvikens strand. Måna av de naturvärdesträd som mäts in i området kommer att gå att bevara, vilket kommer att bevakas under kommande detaljplanearbete.

Det är inte aktuellt att öppna Gillevägen för allmän genomfartstrafik. Utformningsförslaget i programmet bygger på att Gillevägen inte öppnas.

En planskild koppling föreslås mellan Planiavägen och Värmdövägen samt även möjligheten att koppla samman Simbagatan (Sickla köpkvarter) med Värdmövägen. Mer om detta: se svar på kommentar från synpunktslämnare 3 (Trafikförvaltningen).

Angående Ältavägen har denna inte studerats i programmet.

50. Boende Älta Strandväg

Tycker att det förefaller trevligt att planera Planaivägen som stadsgata, men anser att genomfartsmöjligheterna bör prioriteras eftersom detta är Ältabornas förbindelseväg till centralare delar av Nacka.

Det är redan idag tidvis problem att passera cirkulationsplatserna vid Sickla köpkvarter. Om Nacka kommun eftersträvar en stadsliknande stor utbyggnad av Sicklaön som inte tillåter genomfartstrafik till Älta bör möjligheterna undersökas att överföra Älta till Tyresö kommun.

Planenhetens kommentarer

Det har under programarbetes gång bedömts möjligt att bygga om Planiavägen till stadsgata och ändå behålla en god framkomlighet till Älta.

Angående det befintliga problemet som uppstår på Järlaleden i anslutning till Sickla köpkvarter under rusning: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 35 (boende på Gillevägen).

51. Boende på Tallvägen

Ser fram emot en lösning på det trafikkaos som råder kring Sickla, framförallt på helger. De känner sig avskurna eftersom det ofta är stillastående kö på Järlaleden mellan Fredells och



Planiavägen och tar ofta vägen via Järla sjö istället in mot Stockholm, en stor omväg. Alternativt via Älta. Om Gillevägen skulle öppnas för trafik skulle det underlätta. Kortare köer, snabbare flöde och säkrare trafik.

Planenhetens kommentarer

Det är inte i nuläget aktuellt att öppna upp Gillevägen för allmän genomfartstrafik, med hänsyn till de ökade trafikmängder på gatan som blir av ett öppnande.

Angående en framtida ombyggnad av Järlaleden öster om Planiavägen: Se svar på yttrande från synpunktslämnare 35 (boende på Gillevägen).

52. Boende vid Sickla Strand

Bestörtas över att det finns förslag på att öppna Gillevägen och protesterar som kraftigast mot detta med följande argument:

Sickla strand miljö är unik i västra Nackaområdet och strimman av bebyggelse mellan Gillevägen och stranden kan knappt vara mer än 200 meter. Miljön är själva orsaken till att många bor där. Miljön kring Sickla strand och Trollebo är näst intill K-märkt i mångas upplevelse. Att Nacka ska bygga stad innebär att en av de finaste, lugnaste tullnära miljöerna förstörs av fördubblad trafik, tung trafik, minskad kvalitet på lekplatser, stränder och promenader är oacceptabelt. Mer trafik = mer avgaser, mer buller, mer slitage, mer risker för barn, äldre cyklister och gångtrafikanter.

Visst behövs det förbättringar i Sickla, men hur mycket yta upptas inte redan av bilvägar, parkeringar, Sickla köpkvarter, tåg och trafiklösningar? Den yta som ringlar runt Tallbacken på köpkvarterets sida är redan upptagen av trafik och oanvändbar för något annat och bör utvidgas, medan Tallbacken bör bullerskyddas.

Kräver att kommunen tar hänsyn till de unika miljövärden som finns längs Gillevägen och att verklig framgång är en kombination av effektivitet och kvalitet. Att kortsiktigt öka trafik, risker, buller och avgaser i Sickla strand och Trollebo för att avlasta nya bostäder kring Planiavägen är dåligt enligt synpunktslämnaren. Synpunktslämnaren refererar till Ronneby där man blev tvungen att bygga en helt ny bro över spårområdet och industrimark för att dels bevara en unik miljö, men även för att öka effektiviteten. Anser även att det inte är särskilt effektivt att förstöra ett idag väl fungerande område för några nya bostadsområden.

Utvägning och expansion är viktigt för Atrium Ljungberg. Anser att det finns mycket bättre möjligheter än detta programförslag. Att förstöra områden längs Gillevägen är inte särskilt visionärt eller modigt.

Planenhetens kommentarer

Det är inte i nuläget aktuellt att öppna Gillevägen för allmän genomfartstrafik. Programförslaget bygger på att Gillevägen förblir stängd.

Eftersom Stockholm växer väldigt fort behövs det byggas nya bostäder i regionen. Sicklaön ligger mycket nära Stockholms stadskärna och är därför en strategisk och viktig plats för framtida förtätning. Genom att tillföra nya bostäder finns det också mer resurser att skapa



nya allmänna platser, lekplatser, handel, service med mera. I programområdet föreslås bland annat en breddning av rekreationsstråket längs Kyrkviken, en ny stadspark med lekplats samt nya torg.

Atrium Ljungberg är inte fastighetsägare till marken längs Gillevägen, utan den mark som föreslås utvecklas med ny bebyggelse ägs här av kommunen. Förslaget på denna plats har tagits fram av kommunen. Atrium Ljungberg är till största del fastighetsägare till marken inom område B. Det förslag som tagits fram för detta område bedöms ha många goda kvalitéer. Dock kommer utformning, placering och utseende av området och bebyggelsen att studeras ytterligare i kommande detaljplanearbete.

53. Boende i Nysätra

Det är bra att Nacka kommun tar ett samlat grepp kring utbyggnad och infrastruktur men detta förslag stödjer synpunktslämnaren inte. De gillar inte de områden som byggt i Nacka där det endast är liv och rörelse under en begränsad tid på dygnet då det blir mörk och öde efter stängningsdags. Till exempel Fredells, kontoret vid korsningen Järlaleden/Sickla Industriväg, Sickla köpkvarter och Järlasjöområdet. Men varför denna satsning på ännu mera stadsbebyggelse?

Vilka verksamheter tror kommunen kommer ett klara sig i bottenplan på bostadshusen längs Planaivägen i skuggan av Sickla köpkvarter? Det är knappt att butiker går runt i Hammarby Sjöstad, där avstånden till annan service är mycket längre och där det bor en väldigt köpstark målgrupp.

Synpunktslämnaren citerar programmet på sidan 7 som bland annat handlar om att bereda plats för nya kommuninvånare och undrar till vilket pris kommunen ska göra detta? Refererar till Sickla köpkvarter som fört med sig bilköer, smutsigt dagvatten, tegelkolosser till byggnader och ödelandskap på kvällarna. Ska det bli ännu mer bilkö i framtiden, då det redan idag är jättemycket?

Synpunktslämnaren valde att flytta till Nacka för småskaligheten, den blandade bebyggelsen och naturen. Om det ska byggas – bygg då villor och småhus som i Järla sjö där man byggt i liten och genortränt skala. Men hur roligt ser det ut runt omkring? Grustag, öde parkeringsplatser och otryggs spårområde.

Planenhetens kommentarer

Stadsbebyggelse innebär en blandad typ av bebyggelse med olika innehåll, användningar och upplåtelseformer. Genom att blanda bostäder, service, handel, kontor, rekreation med mera i ett och samma område är möjligheterna större att skapa liv och rörelse under större delar av dygnet. I Planiaområdet framhålls dessa värden som viktiga och ska följas upp i kommande detaljplanearbeten. Med den förväntade befolkningsökningen som blir i området efter utbyggnad bedöms lokalerna i byggnadernas bottenplan gå att fylla med lämpliga verksamheter.

Angående biltrafiken i området så har det gjorts simuleringar och prognoser för framtida trafik i området. Dessa visar att en utbyggnad enligt programförslaget påverkar trafiken



relativt lite och ger endast lokala skillnader i trafikmängder. Utgångspunkten är att skapa bättre framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter.

Eftersom Stockholmsregionen växer väldigt fort krävs det att det byggas nya bostäder i regionen. Nacka har ett ansvar (tillsammans med övriga kommuner i regionen) att se till att den rådande bostadsbristen byggs bort. Sicklaön ligger mycket nära Stockholms stadscentrum och är därför en strategisk och viktig plats för framtida förtätning. Då det även planeras för tunnelbana i området är det viktigt att utnyttja platserna inom programområdet effektivt, samt för att få fler personer att åka kommunalt. Att bygga villor inom programområdet bedöms inte som ett effektivt markutnyttjande.

54. Boende vid Sickla Strand

Synpunktslämnaren föreslår en parallell infart bredvid bilhindret på Gillevägen så att bilar till sporthallen kan köra direkt dit och slipper belasta Gillevägen.

Föreslår att Planiavägen ska gå fram till Värmdövägen under spåren.

Anser dessutom att Atrium Ljungberg bör vara med och finansiera en sådan byggnation vilket skulle avlasta trafiken på Järlaleden.

Planenhetens kommentarer

I antagandehandlingen av programmet föreslås att vändplanen på Gillevägen förläggs så att infart till de föreslagna bostäderna, bollplanen och sporthallen går att nå från Planiavägen. Detta för att undvika att ny trafik dras förbi skolan och befintlig bebyggelse på Gillevägen.

I antagandehandlingen föreslås en lösning där Värmdövägen och Planiavägen kopplas samman under en upphöjd Saltsjöbana. Mer om detta går att läsa om i programhandlingen på sidan 48-49. De infrastruktursatsningar, åtgärder och anläggningar som föreslås inom allmän plats inom planområdet är tänkta att i huvudsak bäras av tillkommande bebyggelse.

55. Trollebo Villaägareförening

Föreningen anser att områdena söder om Sickla köpcentrum är redan idag extremt attraktiva. De karaktäriseras av småskalighet, fantastisk tillgång på friluftsliv, service och kommunikationer och en lång kulturhistoria. En exploatering av näraliggande områden måste ta ett större perspektiv och visa stor hänsyn till dessa områden för att säkerställa att målen om att förändringar i den byggda miljön förbättras samt att trafiksäkerheten ökar som står i Nacka kommunens översiktsplan. En förtätning är naturlig och möjlig, men måste ta avstamp i de existerande förhållanden och områdets existerande kvaliteter, och inte i en abstrakt vision om en förlängning av innerstaden.

Trafik

Att sprida trafiken över fler vägar leder till ökade barriärer och syftar främst på Gillevägen, som liksom Järlaleden, Värmdövägen och Värmdöleden. Rörande Gillevägen så har den en felaktig klassificering som integrerat transportrum i trafikutredningen och föreningen ifrågasätter starkt de däri angivna trafikflödena för denna väg. De menar att Gillervägen är glest trafikerad och då fräst skräckan intill Sickla Skola. Anser att en eventuell öppning av



Gillevägen går stick i stäv med Nacka kommunens översiktspans mål om trafiksäkerhet och området Bg1. Anser att det i detaljplaneprogrammet tydligt bör framgå att Gillevägen inte ska öppnas för genomfartstrafik.

Anser att en öppning mellan Värmdövägen/Planiavägen är akut oavsett exploateringsplanerna. Istället för via Atlas/Gillerondellerna bör trafik från Nackarondellen ledas direkt in på Värmdövägen via Värmdömotet. Trafikutredningen är undermålig, bland annat avseende nulägesbeskrivning (uppgivna trafikflöden, vägklassificeringar), simuleringar och bullerutredning, och måste göras om innan den kan betraktas som ett godtagbart underlag för ett detaljplaneprogrambeslut.

Villaägareföreningen anser inte att det är förenligt med byggnader som är 10-15 våningar inom programområdet. Detta med hänsyn till omkringliggande bebyggelse och kulturmiljöer. Ny bebyggelse ska anpassas till existerande bebyggelse.

Dagvatten och kommunal service

Föreningen är kritiska till den föreslagna dagvattenlösningen för området samt att viktiga infrastrukturella frågor såsom skola/förskola saknar täckning i programmet.

Barnkonsekvensanalys

Anser att det är mycket allvarligt att det saknas en barnkonsekvensanalys i programmet.

Privata intressen i programarbetet

De är kritiska till kommunens nära samarbete med privata särintressen i den pågående processen som ska leda till nya detaljplaner. Med anledning av ovanstående ser föreningen det som nödvändigt med en grundlig omarbetning av såväl underlag (speciellt trafikutredningen) som förslaget innan något beslut om detaljplaneprogrammet kan tas. I denna process är det viktigt att berörda ges ytterligare möjlighet att yttra sig.

Planenhetens kommentarer

Det är i nuläget inte aktuellt att öppna Gillevägen för allmän genomfartstrafik. Programförslaget bygger på att Gillevägen förblir stängd.

Angående ny koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 3 (Trafikförvaltningen).

Bebryggelsen närmast Nysätra föreslås i programmet inte överstiga tre våningar och bebyggelsen närmast Gillevägen föreslås inte överstiga fyra våningar. Detta för att ta hänsyn till den skala som råder i de befintliga villaområdena. En successiv upptrappling av bebyggelsen föreslås mot Järlaleden för att där tillåtas bli upp till 6 våningar som högst.

Angående föreslagen dagvattenhantering – se svar på kommentar från synpunktslämnare 18 (Nysätra Villaägareförening).

Angående prognos av framtida behovet av förskola och skola: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 34 (boende på Atlasvägen).



En barnkonsekvensanalys bör tas fram i samband med kommande detaljplanearbeten inom programområdet.

Atrium Ljungberg är ägare till delar av marken inom programområdet, varpå deras intressen ska vägas mot de allmännas intressen i området i samband med planeringsarbetet.

Kommunen är också ägare till en stor del av marken inom programområdet. Kommunen i egenskap av fastighetsägare ska få samma prioritet som övriga fastighetsägare i området.

Någon enskild fastighetsägare främjas inte framför någon annan.

Efter att programmet är antaget kan detaljplanearbetena inom området att påbörjas. Innan detaljplanen har vunnit laga kraft kan ingen bebyggelse påbörjas. Troligtvis blir det fler detaljplaner inom programområdet. I samband med detaljplaneprocessen kommer åter sakägare, myndigheter, remissinstanser och övriga intresserade åter ha möjlighet att yttra sig kring planförslagen.

56. Boende på Atlasvägen

Anser att vad som är barnens bästa ska prövas i en barnkonsekvensanalys och undrar varför någon sådan inte gjorts.

Synpunktslämnaren undrar hur programmet tillgodosser att det blir en bra utemiljö för förskolebarnen i tillkommande förskolor.

Nämner att det krävs ytor för förskolegårdar och refererar till Malmö kommun som rekommenderar 30 kvm per barn och Lund som rekommenderar 50 kvm per barn enligt synpunktslämnaren. Det är också viktigt att gårdarna får hög kvalitet och undrar om Nacka har några sådana riktlinjer.

Synpunktslämnaren anser att det leder till konflikter när man kombinera förskola och bostäder i samma byggnad och att det vore dumt att bygga på förskolan vid Sickla Skola med bostäder då det bedrivs 5-årsverksamhet i byggnaden och då detta i så fall skulle behövas för Sickla skola som växer. Undra hur det är tänkt med skolorna och tillväxten?

Anser inte att en brygga är en bra lekmiljö för skolbarn och att detta inte räcker. Anser att kartan som visar grönstruktur är missvisande då ett stråk går igenom skolgården som är asfalterad. Slutningen norr om Atlasvägen är angivet som natur, men påpekar att detta inte går att vistas i då det är för brant.

Den föreslagna stadsparken norr om Kyrkviken kommer enligt synpunktslämnaren inte att bli bra om man inte minskar trafiken på Järlaleden. Anser att man borde tagit med ett större område som även inbegriper Sickla köpkvarter. Parkering borde läggas under mark och bebyggas med bostäder här istället för de gröna områdena som föreslås i programmet.

Anser att Gillevägen inte borde öppnas för allmän genomfartstrafik.

Planenhetens kommentarer

En barnkonsekvensanalys kommer att tas fram i kommande detaljplanearbete om man då anser att detta behövs. De platser som pekats ut för förskola har bedömts ha lämpliga



placeringar, men kommer att detaljstuderas i kommande detaljplaneprocesser. Kommunens fastighetskontor rekommenderar att gårdarna ska uppgå till 20 kvm per barn om detta är möjligt. Detta kommer att prövas i kommande detaljplanearbete och vägas mot att det kommer att behövas förskolor även i områden med tät stad.

Att kombinera förskola och bostäder är ett sätt att bygga en tät och blandad stad på ett effektivt sätt. Det finns många som uppskattar att det i en stadsdel eller ett bostadsområde finns annat än bara bostäder. På platsen där Växthusets förskola ligger idag är det tänkt att det ska byggas ett nytt hus som innehåller förskola i bottenvåningen och bostäder ovanpå. Mer om detta går att läsa om i programmet på sidan 57-58 i programmet antagandeversion. Det är alltså inte tänkt att den befintliga paviljongbyggnaden ska stå kvar då denna byggnad är avsedd för tidbegränsad verksamhet.

Bryggas är inte primärt avsedd att vara en lekplats för barn, även om det är bra om även barnen gillar att vistas här. I stadsparken föreslås en ny lekplats, likaså på området mellan Finntorp och Alphyddan. Vad gäller det gröna stråken som redovisas så är det dels stråk som är tänkta att fungera som rekreativstråk, men även stråk för biologisk spridning. På skolgården växer fler större ekar som fyller ett viktigt syfte ut spridningssynpunkt och som bärare av olika arter.

Gillevägen är inte tänkt att öppnas för allmän genomfartstrafik i nuläget.

57. Boende på Nysätravägen

Genomfartstrafik från Ältavägen och Järlaleden samt lokaltrafik till skolorna och Sickla Köpkvarter har ökat. Synpunktslämnaren tror att detta kommer att öka ännu mer. Anser att det är av största vikt att Järlaleden öster om Planiarondellen stängs av samt att en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen kommer till stånd.

Anser att det inte är bra om Gillevägen öppnas för allmän genomfartstrafik och att västra Järlaleden inte klarar mer trafik och önskar planskilda eller reglerade gångvägar över Nackanäsvägen/Planiavägen/Järlaleden. Säkerheten vid Sickla skola är ansträngd.

Anser att dagvattnet i området ska minimeras och i första hand ledas till andra utlopp än till dessa som är mest känsliga. Anser att dagvattnet ska renas med en landbaserad anläggning. Det kommer inte på fråga att vattennivån sänks eller att en sedimenteringsbassäng anläggs i viken. Dock kan gångvägen vid östra Järlaleden efter Järlaledens avstängning med fördel ersättas med ett bredare trädäck som i kombination med muddring gör det möjligt för båtägare att tillfälligt lägga till? Viktigt att bevara sammanhängande grönkilar.

Planenhetens kommentarer

I programmet föreslås att Järlaleden öster om Planiarondellen stängs av eller byggs om till stadsgata efter det att en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen kommit till. På sidan 48-49 presenteras en möjlig koppling som innebär att Saltsjöbanan lyfts upp på en bro.



Det är inte aktuellt i nuläget att öppna upp Gillevägen för allmän genomfartstrafik, men att Gillevägen är tänkt att byggas om för att förbättra för gång- och cykeltrafikanter (bättre trottoarer och cykelbana till exempel).

Angående dagvattenhanteringen i området: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 18 (Nysätra villaägareförening).

58. Sickla Skola intresseförening

Anser att det är bekymmersamt att planprogrammet helt saknar en barnkonsekvensanalys då barnen är särskilt utsatta samhällsmedlemmar och anser att programmet bör underkännas på dessa grunder.

Föreningen ifrågasätter trafikutredning, som de anser innehåller felaktigheter. Särskilt i frågan om Gillevägen och bör därmed underkännas. Detta då de menar att det saknas mätningar utanför skolområdet, vilket gör att det inte går att se skillnaderna mellan förslagen och nuläget. På dessa grunder anser de att inga beslut eller rekommendationer för detaljplaner kan tas rörande trafikåtgärder på Gillevägen förrän bristerna i underlaget är åtgärdat.

Anser att de borde planerar för mer ytor för spontanidrott och barnens behov av fritidsanläggningar. Anser att de innan antagande bör föreslås fler ytor för dessa ändamål i detaljplaneprogrammet.

Planenhetens kommentarer

Någon öppning av allmän genomfartstrafik på Gillevägen är inte aktuellt i nuläget. Programförslaget bygger på att Gillevägen hålls stängd.

I samband med kommande detaljplanearbete bör en barnkonsekvensanalys tas fram.

59. Leklabbets Föräldraråd

Föräldrar och personal är oroliga för vad det förestående bygget kommer att innebära och hoppas att den goda dialogen med kommunen och Atrium Ljungberg fortsätter för att finna en bra lösning inom kort. Anser att det är viktigt för alla att barn och föräldrar får ett hållbart alternativ och att personalen får förutsättningar att fortsätta driva personalkooperativet i kommunen. De önskar en bra ersättningslokal i omedelbar närhet (och med bra kollektivtrafikläge) till det nuvarande läget på Sjötorpsvägen. Om en sådan kan erbjudas inom kort finns goda förutsättningar att driva kooperativet vidare, i annat fall finns risk att barn och/eller personal lämnar. De vill också tillägga att eftersom förskolan är liten så är den känslig för avhopp både vad gäller personal och barn och därför vill de påängter att omlokaliseringen måste ske på ett sätt så att nuvarande barngrupp kan stanna kvar i sin helhet.

Närheten till Sickla Skola, där många syskon går och där de allra flesta barn troligen kommer att fortsätta sin skolgång är också en viktig parameter. Förskolan har förstått att detta är kommunens ambition, och är glada för det, men vi vill bara understryka att i det fall barn tvingas byta förskola skulle det vara väldigt olyckligt för barnen och innebära ett



väldigt avbräck för förskolan. Om barn tvingas sluta så finns det en stor risk att förskolans ekonomi blir alltför ansträngd för att fortsätta. De ser också en risk att belastningen på personalen blir alltför stor om öppettider behöver ändras på grund av att föräldrar till barn som väljer att stanna eller inte får plats på annan förskola får för lång resväg. En lång resväg skulle också självklart vara ett stort problem för föräldrar som väljer eller måste ha kvar sina barn på förskolan, inte minst med tanke på den utmanande trafiksituationen på Sicklahalvön. Andra frågor som det se är viktiga är att lokalen är bra och att förskolan inte samlokaliseras med andra förskolor då personal och barn trivs så väl på Leklabbet med små barngrupper.

Planenhetens kommentarer

Kommunen ansvarar för att det ska finnas tillräckligt med förskoleplatser. Vad gäller lokalen för lekabbets förskola så ägs denna av Atrium Ljungberg. Kommunen och Atrium Ljungberg jobbar tillsammans med att hitta ersättningslokaler till Lekabbets förskola.

60. Konstnärernas Kollektivverkstad

Papekar i yttrandet att buller från Konstnärernas Kollektivverkstad (KKV) bör klassas som industribuller och inte som trafikbullar. Befintlig pågående verksamhet kan inte tvingas upphöra om den strider mot detaljplan men innebär att bygglov för kommande ombyggnad i strid mot en detaljplan ej kan ges. Kringliggande föreslagna bostadskvarter måste liksom KKV utformas så att buller från KKV:s verksamhet, fläktar mm ej kommer att förhindra, framtida verksamhet i KKV:s lokaler.

Föreningen anser att användningen för byggnaden som KKV sitter i bör få användningen "Småindustri/verkstad" och påpekar att PBL har som krav att det i en detaljplan finns krav på att rätt markanvändning ska anges. Gränsen mellan KKV och markanvändning "Park/Natur/Rekreation" med idrottshall och fotbollsplanen är dragen alldeles intill KKV:s östra fasad. Utrymme behövs för stora lastbilar och inlastning antingen vid nuvarande lastbrygga eller vid eventuell ny lastbrygga vid östra fasaden. Ett tillräckligt stort område runt byggnaden måste anges i planprogrammet och i kommande detaljplan för att säkra erforderlig plats för KKV:s verksamheter samt angöring och parkering. Den i samrådsförslaget föreslagna byggnad framför KKV:s norra fasadfönster omöjliggör framtida användningen av monumentalverkstaden och anser att den är oacceptabel.

Redovisad fotbollsballplan förefaller ha männen 70x40 m. Den kan vridas och förläggas närmare idrottshallen eller minskas i mått. En 7-mannaplan kan vara mindre, ända ner till 50x35 m. Detta ger utrymme för erforderliga ytor som kan komma att behövas för KKV:s verksamhet vid framtida ombyggnad. En sådan utbyggnad skulle heller inte vara förenligt med PBL 8 kap § 13 och 14.

Planenhetens kommentarer

Efter samrådet föreslås i programmet att byggnaden där konstnärernas kollektivverkstad håller till ska rivas och ersättas med bostadskvarter med verksamheter i bottenvåningen. Detta då byggnaden bedöms vara i dåligt skick samt för att skapa en stadsmässig och en mer effektivt utnyttjad markanvändning. Då området ligger mycket centralt och nära goda kollektivtrafikförbindelser, (med bland annat en framtida tunnelbanestation inom programområdet) har behovet av fler bostäder vägts tyngre än ett bevarande av byggnaden.



Då Planiaområdet i framtiden är tänkt att bli tät och blandad stad med goda boendemiljöer har bedömningen gjorts att någon industriell verksamhet inte är förenligt med detta (bland annat utifrån bulleraspekten). Kommunen ser för närvarande över nya lokaliseringsmöjligheter för konstnärernas kollektivverkstad, och innan hyreskontraktet med konstnärerna upphör ska kommunen ha hittat en annan möjlig lokalisering för verksamheten.

61. Brf Diamanten

Bostadsrättsföreningen Diamanten ligger på Atlasvägen 45, 47, 49, 51 och 53 består av 63 lägenheter som alla har vardagsrum och balkonger mot Gillevägen. Ökad trafik skulle innebära avsevärt mycket mer buller och smuts i vår boendemiljö. Dessutom skulle kvarteret bli avskuret från Sickla strand, och instängt mellan Järlaleden och Gillevägen. Med grund av detta protesterar föreningen mot att Gillevägen öppnas. Föreningen hänvisar till Trollebo Villaägareföreningens yttrande och stödjer denna skivelse.

Planenhetens kommentarer

Någon öppning av Gillevägen för allmän genomfartstrafik är inte aktuellt i nuläget.

Övrigt: Se svar på kommentarer från synpunktslämnare 55 (Trollebo Villaägareförening).

62. Föreningen Sicklaslussen

Föreningen Sicklaslussen ser positivt på planprogrammets förslag att via nya trafiklösningar styra över biltrafik från östra Järlaleden på sjöns nuvarande strand, över till Värmdövägen, och rekommenderar att dessa trafiklösningar anläggs innan ny bebyggelse tillkommer. Vattenområdet har också i omgångar naggats i kanterna, då vägar och detaljplanerade områden tillåtits annektera tidigare stränder och sjöområde. Det finns många som kommer ihåg och längtar tillbaka till Kyrkvikens gamla strandlinje som gällde före Järlaledens tillkomst. Det är därför av största vikt att åtminstone bevara nuvarande vattenområde och vattennivå.

Sjösystemet är även belastat av miljögifter genom dagvatten från framför allt Sickla och Järla Sjö, men även från andra kringliggande områden ända bort till Alphyddan. En detaljplan med minskade hårdtytor till förmån för vattenabsorberande vegetation skulle reducera dagvattenmängden. Dagvatten från norra Planiaområden kan med fördel ledas till Svindersviken i stället för de känsliga insjöarna. Föreningen Sicklaslussen stödjer alla åtgärder som minskar och renar dagvattenutsläppen i Järlasjön/Sicklasjön. En reningsanläggning ska helst placeras på land och så nära källan som möjligt. Anläggningen måste dels klara av tyngre förningar vilka kan sedimenteras eller filtreras, men också lätta förningar som flyter på vattenytan och orsakar skumbildning och oljeskimmer på sjöarna.

Tilläggas bör att det oaktat ovanstående åtgärder kan behövas kompletterande miljörestaurerande åtgärder såsom aluminiumfällning och syresättning av Järlasjön, samt aktiv minskning av fosforläckaget från den uppströms belägna Ältasjön. Föreningen Sicklaslussen varnar en estetisk och miljömässig utformning av Kyrkvikens stränder, såsom



de uppfattas från sjösidan, och deltar därför gärna i diskussioner om den detaljerade utformningen - av stränder och gärna gästplatser för båtar.

Planenhetens kommentarer

I antagandeförslaget har en möjlig lösning på koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen tagits fram. Med denna lösnings skulle det vara möjligt att stänga Järlaleden eller bygga om den till lokalgatan. Troligtvis kommer ombyggnaden att göras i samband med bebyggelsen inom området B för att undvika byggarbetsplats längre än nödvändigt.

Kommunen anser precis som synpunktsslämnaren att det är viktigt att bevara strandlinjen och de naturvärden som finns längs Kyrkvikens norra strand. Därför ligger den brygga som föreslås längs stranden några meter ut i viken. På så vis sparas naturvärdena och de träd som växer i strandbrynet. Det finns inga förslag på att ändra vattennivån.

Angående dagvattenhanteringen inom programområdet: Se svar på kommentar från synpunktsslämnare 18 (Nysätra Villaägareförening).

63. Sicklaöns Socialdemokratiska Förening

Föreningen är positiv till att bygga bostäder och verksamhetslokaler, men framhåller att detta måste göras på ett ansvarsfullt sätt.

De anser att det är mycket viktigt att en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen kommer till innan någon ny bebyggelse kommer till söder om Saltsjöbanan. Detta med anledning av den svåra trafiksituation som råder idag. Föreningen tror att det kommer att bli ännu sämre efter att rondellen vid Fredells ersätta med signalreglerad korsning.

Anser att bebyggelse söder om Saltsjöbanan inte ska genomföras innan en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen genomförs.

Föreningen anser att det är olämpligt med ny bebyggelse längs Gillevägen, samt att denna yta bör användas för en stor bollplan istället. Hela området runt Sickla skola bör reserveras för barnens behov. Likaså områdena närmast Järlaleden. Föreningen är tveksam till att öppna Gillevägen för genomfartstrafik då vägen går rakt igenom ett villa område med mycket bar på väg till och från skolområdet.

Att reservera Svindersviksskolan för skoländamål i framtiden är föreningen positiva till samt att de planeras för cykelbana längs Gillevägen. Dock frågas om var denna cykelbana ska leda då det efter Gillevägen inte går att komma vidare med cykelbanan?

Föreningen ställer sig positiva till en stängning av Järlaleden öster om Sjötorp. Dock krävs att kopplingen mellan Planiavägen och Värmdövägen förs kommit till.

Dagvattnet måste tas om hand och de besvärliga dagvattenförhållandena vid rondellen åtgärdas. En reningsanläggning måste till och föreningen föredrar om denna går att lägga på land och ser gärna att denna integreras med den befintliga promenadväg som finns utmed Kyrkvikens strand. Föreningen tycker att det är en brist att det inte framgår hur förslaget hänger ihop med närliggande områden öster och väster om programområdet



Planenhetens kommentarer

Angående en sammankoppling mellan Planiavägen och Värmdövägen: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 3 (trafikförvaltningen). Med denna lösnings skulle det vara möjligt att stänga Järlaleden eller bygga om den till lokalgatan.

Angående bollplanen inom Sickla skola-området: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 33 (boende i Alphyddan).

Det är inte aktuellt att öppna Gillevägen för allmän genomfartstrafik. Programförslaget bygger på att Gillevägen är stängd.

Angående dagvattenhanteringen inom programområdet: Se svar på kommentarer från synpunktslämnare 18 (Nysätra Villaägareförening).

64. Brf Bergängen

Föreningen motsätter sig bebyggelse på området mellan Finntorp och Alphyddan. Detta då området används för rekreation av de boende. Föreningen bedömer att även om delar av grönområdet sparas så kommer den sammanhängande känslan av skog att försvinna. Genom att bebygga skulle det blir en försämring för området då det används för promenader, picnic, grillning och för hundpromenader.

Föreningen oroar sig för att byggnader som är 4-6 våningar är för högt då området i sig ligger högt, varpå byggnader skulle skymma sikten för befintliga boenden på Finntorpsvägen och Becksjudarvägen. Detta riskerar att minska värdet på bostadsrätterna i området.

Parkerings

Parkeringssituationen är redan idag ansträngd i Finntorp och Alphyddan och det kan stundtals vara mycket svårt att hitta en parkeringsplats. Föreningen motsätter sig en exploatering som skulle belasta parkeringssituationen ytterligare. Föreningen motsätter sig av denna anledning att man minskar dagens parkeringstal till 0,8 parkeringar per hushåll.

Föreningen delar inte kommunens uppfattning om att detta område lämpar för tät och sammanhållen stad.

Planenhetens kommentarer

Angående förslaget på ny bebyggelse på området mellan Finntorp och Alphyddan: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 26 (Brf Bergakungens medlemmar).

Bebyggelsehöjden har sänkts på de delar av bebyggelsen mellan Finntorp och Alphyddan som ligger högst till mellan 3 och 4 våningar. Närmast Värmdöleden behålls våningsantalet (4-5) för att kunna fungera som bullerskärm för resterande bebyggelse i området.

Angående parkeringstal: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 12 (Nacka Naturskyddsförening).



Angående tät stadsbebyggelse inom programområdet: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 53 (boende i Nysätra).

65. YIMBY (Yes in my backyard)

Anser att område A bör kunna gå att unyttja bättre och exploatera högre samt att det attraktiva söderläget borde kunna gå att göra mer tillgängligt för ett torg eller dylikt. Kring torget borde området kunna förtätas hårdare än enligt samrådsförslaget. Delområde A borde ha två anslutningar till Becksjudarvägen för att sprida ut trafiken som kan tänkas uppstå.

Delområde B är i samrådsförslaget planerat som en halvöppen kvartersstad. Föreningen YIMBY är av åsikten att en sluten kvartersstruktur är bättre om man ska kunna uppnå målet om en tät och blandad stad. Ljusa innergårdar går att få genom att variera byggnadshöjderna.

Angående område C anser föreningen att området går att utnyttja mer effektivt. Om fotbollsplanen roteras och flyttas söderut frigörs ett område att bygga på.

Parkmark

Föreningen anser att parkmarken i området bör fokuseras till attraktiva delar. De anser att en park bör anläggas på området mellan Finntorp och Alphyddan, men att parken som föreslås norr om Järlaleden bör utgå och ersättas med icke bullerkänslig bebyggelse. Att det skulle behövas en kil som knyter an grönområden i norr och söder anser föreningen vara osannolikt men tanke på det väl sammanhållna grönområdet söder om programområdet.

Stadskvarter

Föreningen anser att goda exempel på stad består av slutna stadskvarter med verksamheter i bottenvägen. Föreningen anser att det är viktigt att tomterna använda ända från till gatan, för att skapa tydlighet och ge ett effektivt markutnyttjande. De hoppas även på att fler olika arkitektkontor blir inblandade i kommande planprocess för att skapa variation.

Föreningen föreslår att det läggs krav på verksamheter i bottenvägen i kommande detaljplaner för att säkerställa att detta inte glöms bort. Exempelvis längs Planiavägen.

De anser att det bör undersökas om Maistroskolan skulle kunna erbjudas lokaler inom delområde A för att området skulle kunna nyttjas för tät kvartersstruktur. Detta skulle dessutom möjliggöra för att räta ut Alphyddvägen.

De anser att det borde utredas om det går att höja Värmdövägen för att överbrygga barriäreffekten som gatan har idag. Detta skulle kunna ge en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen och dessutom skulle parkering kunna förläggas under mark, exempelvis ytsparkeringen på Sickla köpkvarter. Då skulle parkeringen kunna användas till bebyggelse.

Trafik

Föreningen är mycket positiv till att göra Planiavägen till en blandad stadsgata och förordar det samma för Järlaleden väster om rondellen. Öster om rondellen föreslår de tas bort helt. Området C bör sträckas ut för att möjliggöra för ett samlat vägnät. Park/naturområdet i



väster anser föreningen ersätts med stadsbebyggelse och att parkområdena koncentreras till områdets många stränder.

De anser att om Siroccogatan rivas upp och flyttas till västra infarten till handelsområdet, mitt för den stora markparkeringen, skulle även norra sidan om Järlaleden kunna bebyggas stadsmässigt.

Föreningen förordar att Järlaleden stängs och att Planaivägen kopplas ihop med Värmdövägen. Genom att dra om Saltsjöbanan så att den inte går igenom området skulle detta vara möjligt. Om Saltsjöbanan ändå är kvar i nuvarande läge föreslår de att den förläggs i tunnel under Värmdövägen istället. Saltsjöbanans banvall kan då bebyggas för att skapa tydligare kopplingar mellan Värmdövägen och både delområde B Sickla köpkvarter.

Planenhetens kommentarer

Angående en önskan om högre exploatering från synpunktslämnaren så har förslaget justerats något sedan samrådet och förslaget möjliggör nu för ett något högre exploateringstal.

Angående överdäckning av Saltsjöbanan så har detta prövats under programbetets gång. Detta alternativ har visat sig innehålla för många osäkerhetsfaktorer för att alternativet har utretts vidare i nuläget. Istället föreslås i programmet en koppling mellan Planaivägen och Värmdövägen under en upphöjd Saltsjöbana. (läs mer om detta i programmet på sidan 48-49) När kopplingen mellan Planaivägen och Värmdövägen har kommit till föreslås att Järlaleden (öster om Planiarondellen) stängs, alternativt byggs om till stadsgata.

I antagandehandlingen för programmet föreslås en ny volym inom fastigheten där Maistroskolan håller till. Byggnaden föreslås ändvändas för ändamålen skola eller förskola.

Angående ny bebyggelse på parkeringen på Sickla köpkvarter: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 12 (Nacka Naturskyddsförening).

Sedan programmet var ute på samråd har bebyggelseförslaget inom delområde C omstuderats något. Detta innebär bland annat att industribyggnaden närmast Planiarondellen (så kallat KKV-huset) har rivits till förmån för bostadsbebyggelse i kvartersstruktur. I och med detta går det att skapa en mer stadsmässig miljö inom området, men även fler bostäder.

Idag är det brist på kvalitativ allmän plats inom och i anslutning till programområdet. Därför har det bedömts viktigt att behålla den stadspark som föreslogs till samrådet (i anslutning till Järlaleden och Kyrkviken).

Angående mer kvartersstruktur: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 41 (boende på Turbinvägen).

66. Brf Bergåsen

Föreningen anser att programmet kommer att medföra ökat buller på grund av bebyggelse med mer trafik samt nya vägar såsom öppnande av den i dag befintliga gång- och



cykelvägen mellan Becksjudarvägen och Svindersvik till bilväg. Närheten till Saltsjöbanan ger redan i dag ljudnivåer långt över de acceptabla sedan man för några år sedan bytte från trä- till betongsyllar. Bullerdämpande åtgärder har ej vidtagits trots åläggande. Om dessutom trafiken flyttas från Järlaleden till Värmdövägen blir situationen ännu värre för de fastigheter som ligger norr om Värmdövägen.

Ökat tryck på parkeringsplatser inom ett område där det redan idag är stor brist på parkeringsmöjligheter på kvällar och nätter. Nya fastigheter måste åläggas att bygga en parkeringsplats per lägenhet för att inte parkeringssituationen skall bli ohållbar.

Öppnande av ny bilväg mellan Becksjudarvägen och Svindersvik kommer att öka trafiken med ökade utsläpp i en redan utsatt miljö samt ökat trafiktryck på vägar som idag inte är lämpade för genomfartstrafik.

Då programmet för Planiaområdet i mycket stor utsträckning påverkar bostadsrättsföreningarna i Alphyddan och Finntorp ser föreningen det som nödvändigt att Nacka kommun arrangerar ett antal möten eller work shops med berörda bostadsrättsföreningar för att mer konkret gå igenom de problem som kan uppstå och hur dessa skulle kunna lösas eller undvikas. Detta skall ske innan arbetet med "detaljplanen" påbörjas. Därvid skall alla fastighetsägare i och omkring området kallas och inte bara informeras genom Nacka Värmdöposten.

Planenhetens kommentarer

Angående bebyggelse på höjden mellan Finntorp och Alphyddan samt den koppling som föreslås mellan områdena: Se var på kommentar från synpunktslämnare 25 (Brf Bergakungens styrelse).

Trafikförvaltningen (SL) som ansvarar för Saltsjöbanan har beslutat att rusta upp hela sträckan på Saltsjöbanan. En av de åtgärder som ingår i upprustningen är bulleråtgärder i anslutning till områden med befintlig bebyggelse. I programmet föreslås att Saltsjöbanan ska lyftas upp på bro, för att kunna skapa en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen. I samband med detta kommer även bulleråtgärder att genomföras. I samband med kommande detaljplanearbeten kommer bullerutredningar att göras för att säkerställa att ingen omkringliggande bebyggelse påverkas negativt av situationen samt att ny bebyggelse uppfyller de krav som ställs vid nybyggnation.

Angående parkeringstal inom programområdet: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 12 (Nacka Naturskyddsförening).

Under programsamrådet hölls två öppna hus i Dieselverkstaden för allmänhet och intresserade. Där utöver har tjänstemännen funnits tillgängliga per telefon och per e-post för att svara på frågor och diskutera förslaget. I samband med kommande detaljplanearbeten kommer boende, myndigheter, remissinstanser och övriga åter få möjligheten att tycka till om förslaget.



67. Digital Touch AB

Digital Touch har sin verksamhet i bergrummet under den föreslagna bebyggelsen inom området A mellan Finntorp och Alphyddan. De har investerat cirka 25 miljoner kronor i bergrummet långsiktigt och ger idag arbetstillfällen för ett 20-30 personer. Då bergfastigheten är ett före detta ställverk och pensionerad transformatorstation, är den på mer än ett sätt idealisk för serverhalls drift enligt dem själva. De motsätter sig att ett berg inhyses ett bergrumsgarage på platsen enligt programmets samrådsförslag.

Planenhetens kommentarer

I programmets antagandeversion finns möjligheten till bergrumsgarage kvar. Dock utgår förslaget ifrån att den befintliga verksamheten i bergrummet idag ska kunna ligga kvar. I kommande detaljplanearbete kommer detta att utredas vidare.

Planenheten

Andreas Totschnig
Planchef

Jenny Nagenius
Planarkitekt



11 juni 2014

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
 Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

§ 153

Dnr KFKS 2012/640-214

Detaljplaneprogram för Planiaområdet på västra Sicklaön

Beslut

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden tillstyrker att kommunstyrelsen antar detaljplaneprogrammet.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden tillstyrker att kommunstyrelsen delegerar till planchefen och mark- och exploateringschefen att starta kommande stadsbyggnadsprojekt förutsatt att de överensstämmer med antaget detaljplaneprogram för Planiaområdet.

I de olika detaljplanerna för Planiaområdet ska ingå samrådsmaterial som redovisar alternativa lösningar för att skapa en långsiktigt hållbar dagvattensituation inom Planiaområdet, handelsområdet och Alphyddan/Finntorp.

Ärendet

Planarkitekt Jenny Nagenius, informerade i ärendet.

Planiaområdet sträcker sig mellan Kyrkviken och Finntorp i öst, Sickla köpkvarter och Alphyddan i väst, Värmdöleden i norr och Nysätra i söder. Programområdet är en del av västra Sicklaön som enligt Nackas översiktsplan Hållbar framtid i Nacka (2012) ska utvecklas mot en tät stadsbebyggelse där arbetsplatser blandas med bostäder, service och handel.

Inom programområdet föreslås lokalisering av ny bebyggelse utifrån platsens förutsättningar och utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv. Förslaget till ny bebyggelse redovisar även principer för den tillkommande bebyggelsens placering, höjd, och anpassning till befintliga förhållanden. Ny bebyggelse föreslås på det kuperade området mellan Finntorp och Alphyddan, området närmast norr om Värmdövägen, i kilen mellan Kyrkviken och Värmdövägen samt i anslutning till området runt Sickla skola och den nya sporthallen. Programmet möjliggör för ca 1 800 nya bostäder samt kommunal service i form av skolor och förskolor samt handel och kontor.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden (MSN) beslutade 12 december 2012, § 352 att tillstyrka startpromemorian för detaljplaneprogrammet. Kommunstyrelsen antog den 11 februari 2013, § 44 Start- PM för detaljplaneprogrammet och gav därmed planenheten uppdraget att påbörja arbetet med att ta fram ett program för området. Planchefen beslutade, i enlighet med delegation från miljö- och stadsbyggnadsnämnden, att sända förslag till detaljplaneprogram på samråd. Information om programförslaget gavs i MSN i oktober 2013 och i kommunstyrelsen stadsutvecklingsutskott den 5 november 2013.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande



11 juni 2014

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

På de två öppna husen inkom totalt 32 lappar med synpunkter. Övriga synpunkter inkom per e-post eller brev och uppgick till totalt 166 stycken. Därutöver har en lista med namnunderskrifter lämnats in.

Innan kommunstyrelsen beslutar att anta programmet ska ett ramavtal träffas mellan fastighetsägaren Atrium Ljungberg AB och Nacka kommun om ekonomiska och praktiska förutsättningar för utbyggnad av allmänna anläggningar.

En övergripande exploateringskalkyl för kommunen har i samband med detta arbete tagits fram. Principen är att samtliga kostnader avseende allmänna anläggningar och övergripande infrastrukturåtgärder inom allmän plats ska bäras av tillkommande och omvandlad bebyggelse och fördelas i relation till exploateringsgrad. Programmet medför stora exploateringskostnader för anläggningar som är av vikt för utvecklingen av hela programområdet. Upphöjningen av Saltsjöbanan är en sådan. Kostnadsfördelningen för posterna i kalkylen medför viss osäkerhet i detta tidiga skede varför kalkylen medför viss osäkerhet, men med i nuläget kända förutsättningar och med en andel hyresräatter om 30 procent (av kommunens andel), ger kalkylen ett tydligt positivt nettoresultat. Försäljning av den kommunala marken föregås av en markanvisningspolicy som ligger som grund för bland annat kommande markanvisningstävlingar.

Handlingar i ärendet

Planenhetens tjänsteskrivelse 2014-05-16, reviderad 2014-06-02.

Bilagor:

1. Samrådsredogörelse för program
2. Programhandling.

Yrkanden

Birgitta Berggren Hedin (FP) yrkade med instämmande av Cathrin Bergenstråhle (M), Leif Holmberg (C), Helena Westerling (S), Maria Lähetkangas (S) och Roger Bydler (MP) att miljö- och stadsbyggnadsnämnden skulle besluta i enlighet med förslaget till beslut med tillägget att i de olika detaljplanerna för Planiaområdet ska ingå samrådsmaterial som redovisar alternativa lösningar för att skapa en långsiktigt hållbar dagvattensituation inom Planiaområdet, handelsområdet och Alphyddan/Finntorp.

Anders Tiger (KD) yrkade på att ärendet skulle återremitteras i syfte att det ska utarbetas en plan:

- Som inte skapar en bullrig gatumiljö
- Som ger bättre förutsättningar att lösa dagvattenfrågan
- Som också tar hänsyn till parkeringsproblem i angränsande kommande planområden.

Ordförande yrkade avslag på Anders Tigers återremissyrkande.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande



11 juni 2014

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Beslutsgång

Ordförande ställde Anders Tigers återremissyrkande mot sitt eget avslagsyrkande.

Ordförande fann att nämnden beslutade avslå Anders Tigers återremissyrkande.

Därefter beslutade nämnden i enlighet med förslaget till beslut med Birgitta Berggren-Hedins tilläggsyrkande.

Bjarne Hanson (FP) deltog på grund av jäv inte i handläggningen av ärendet.

Protokollsanteckningar

Thomas Josefsson (S), Helena Westerling (S), Maria Lähetkangas (S) och Ronald Eriksson (V) gjorde följande anteckning till protokollet:

”Inledningsvis vill vi påpeka att vi är relativt tillfredställda med den programplan som nu presenteras.

I förslaget finns planering för förskolor som ska kunna täcka framtida behov, men när det gäller skolor är det sämre. Vi är bekymrade att markutrymmen för skollokaler och lek är mycket begränsade. Vi har många exempel på skolor som inte räcker till och där man måste ta till tillfälliga lösningar som att bygga baracker. När vi nu ska bygga ut denna del av Nacka bör vi också se till att det redan från början finns förutsättningar för nya skolor.

Vi anser också att det är snålt att programmet endast tillåter en fotbollsplan för 7-mannalag. Som vi tidigare framfört bör 11-mannaplanen på Sicklavallen återställas för ungdomsfotbollen såsom kommunen tidigare har lovat.

Vi är mycket positiva till att programmet nu innehåller en korsning mellan Värmdövägen och Planiavägen inklusive en planfri korsning med Saltsjöbanan. Inriktningen ska därför vara att delar av Järlaledens östra del tas bort. Det skapar möjligheter att öppna upp mot Kyrkviken och därmed få ett attraktivt och vackert parkområde.

Enligt vår mening återstår dock ett antal viktiga frågor att lösa för detta korsningsområde. Därför borde programplanen inte haft med byggnaden/byggnaderna direkt sydöst om korsningen. Någon byggrätt bör definitivt inte tas med i kommande detaljplan förrän det är helt klart att en byggnad får plats eller är lämplig att ha där. De främsta orsakerna är:

- Som nämnts är vår uppfattning att Järlaleden på sikt ska bli lokalgata och delvis slops. Men det medför att trafiken via korsningen Värmdövägen-Planiavägen kan bli ganska omfattande. Därför anser vi att planeringen måste vara så flexibel att det är möjligt att skapa en tillräckligt stor vägkorsning, kanske en rondell men åtminstone extra filer för de fordon som ska svänga.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande



11 juni 2014

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

- Vi tycker inte heller det är givet att Nacka station ska ligga på exakt samma ställe som idag. Kanske bör den ligga något längre österut, ungefär som den södra plattformen.
- Det är av yttersta vikt att även det regionala cykelstråket får en planskild korsning över Planiavägen. Då Saltsjöbanan ska gå på bro över Simba- och Planiavägen, bör även den genomgående cykelbanan förläggas på denna bro. En sådan trafikseparering är angelägen med tanke på den höga fart som många cyklister har. Vid nedförsbacken österut på Värmdövägen är cyklisternas hastigheter redan idag så höga att det medför ökad ulyksrisk vid busshållplatsen intill Nacka station. En cykelbana i nivå med järnvägen kan kanske utformas som ett ”utsprång” från bron över gatan och därmed ge visst regnskydd.
- En annan sak som bör undersökas är om Värmdövägen kan sänkas någon meter vid anslutningen till Planiavägen. Tanken bakom detta är att underlätta en framtida vision där Saltsjöbanan går ner i tunnel i riktning mot Järla stn, för att få bort delar av barriären mellan Kyrkviken och Värmdövägen. Detta blir särskilt intressant den dag Järlaleden kan slopas på denna del. Ju lägre Saltsjöbanebron hamnar relativt dagens spår, desto närmare Nacka station kan en sådan tunnel börja. Därför bör bron också ges maximal lutning nerför (4-5 %) efter Planiavägen mot Järla stn.
- Den nyligen beslutade upprustningen av Saltsjöbanan kommer sannolikt att genomföras innan planprogrammets förändringar kring Nacka station ska genomföras. Under denna upprustning kommer ett flertal avstängningar ske av banan. Därför är det angeläget att Saltsjöbanan inte drabbas av mer än kortvariga avstängningar när Saltsjöbanebron över Plania- och Simbavägen ska byggas. Därför måste genomförandet av planerna här medge en provisorisk dragning av Saltsjöbanan förbi byggområdet. (Under den tiden får Nacka station slopas.)

En annan viktig sak som berör programområdet är placeringen av den blivande tunnelbanans spår. Det är angeläget att perrongerna hos Sickla t-banestation placeras så att det blir möjligt och naturligt att placera t-baneuppgångar inte bara vid Värmdövägen utan även längre söderut i området. Området måste i detta avseende även planeras i en helhet ihop med andra delar på västra Sicklaön, så att det blir tydligt hur framtidens tre spårsystem ska förhålla sig till varandra och annan trafikstruktur.

Avslutningsvis anser vi att det är viktigt att planera och bygga för utökat antal skolor och kommunal service då det är viktigt att få levande stadsdelar för alla medborgare. Lika viktigt är det att planera för kommande kommunikationer och att inte bygga in sig i lösningar som inte är flexibla.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande



11 juni 2014

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Med tanke på de utvecklingsmöjligheter som också finns för marken med Sickla Köpcenter och andra delar, måste området även i framtiden vara flexibelt och eventuellt kunna utökas, både bostadsmässigt och tillgänglighetsmässigt samt trafikmässigt för både kollektiva färdmedel och bil. Vi önskar även en tydligare planering kring grönområden och gröna sträck i planeringen.”

Magnus Sjöqvist (M) gjorde följande anteckning till protokollet:

”Planprogrammet ger en utmärkt grund att stå på för den fortsatta planeringen av detta centrala område av Nacka. En viss oro finns dock för att den upphöjda Saltsjöbanan kommer att ge upphov till fortsatta bullerproblem även om förvaltningen gav lugnande besked på denna punkt under sammanträdet. Några frågor i den fortsatta processen är värdar extra uppmärksamhet.

Utanför planområdet i Sickla Köpkvarter finns stora ytor med ineffektiv markanvändning. Detta handlar om markparkering samt stora och låga byggnader med platta tak. Bägge ytorna måste omvandlas i syfte att få hela området att bli mer stadsmässigt och hållbart i ett längre perspektiv. Eftersom det är samma fastighetsägare borde förutsättningarna att få till en omvandling vara mycket goda.

Den planskilda kopplingen mellan Värmdövägen och Planiavägen under Saltsjöbanan ger helt nya förutsättningar för en omvandling av Järleleden till en lokal stadsgata utan genomgående trafik vilket i sin tur leder till helt förändrade förutsättningar för området runt nuvarande Järlaleden. Samtidigt måste vi planera för en väsentlig ökning av cykeltrafiken i området och detta trafikslag är enligt programmet inte planskild. Man bör överväga att lyfta upp även cykelbanorna tillsammans med Saltsjöbanan alternativt förlägga dessa i tunnel under den förlängda Planiavägen.

Nuvarande infartsparkering på kommunal mark kommer att försvinna vilket är tillfredsställande eftersom infartsparkeringar ska finnas närmare bostadsorten och inte i en stadsmiljö. Infartsparkeringen på Sickla köpkvarter borde omvandlas till en besöks- och boendeparkering med samma resonemang.

Frågan om dagvattenhanteringen är central för att hela området ska bli attraktivt. Den stora volym som kommer från hårdgjorda ytor i Sickla Köpkvarter borde omhändertas innan det når detta planområde. I övrigt borde målsättningen med dagvattenhanteringen uttryckas på ett sådant konkret sätt att ett riktigt EU-bad planeras i Järlasjön inom planområdet. Saltsjöbanan har tre stationer och den kommande T-banan två stationer inom eller i omedelbar närhet av planområdet. Behovet av tre stationer för Saltsjöbanan kan starkt ifrågasättas efter det att T-banan är utbyggd och borde i vart fall belysas i det kommande arbetet.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande



11 juni 2014

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Leif Holmberg (C) gjorde följande anteckning till protokollet:

”Centerpartiet tycker att det är mycket spännande med programmet för Planiaområdet. Övergripande är vi nöjda med programförslaget och önskar tillstyrka det. Vi har dock ett antal synpunkter som vi kommer att driva i den fortsatta processen.

Det är en stor brist att ett centralt område som har stor utvecklingspotential inte ingår i programområdet. Den östligaste delen av Sickla köpkvarter med ICA-byggnaden och byggnaden där bland annat Willys finns borde ingått i programområdet. Särskilt ”Willys” byggnaden behöver omdanpas med tanke på dess södra och östra fasad mot Järlaleden och Planiavägen. Denna del behöver få en mer stadsmässig utformning. För vår del anser vi att de kommande detaljplanerna för område B och C inte kan antas förrän det åtminstone finns ett samrådsförslag presenterat för den östra delen av köpkvarteret.

Vad gäller område C stödjer vi i stort omdaningen. Vi vill understryka att stadsmässiga kvalitéer och behovet av skola och fritid måste gå före att maximera byggrätter på den kommunala marken. Vi känner en viss oro för att fotbollsplanen kommer att minska i storlek när den flyttar. Vår utgångspunkt är att den framtida fotbollsplanen ska hålla samma mått som den har idag. Det är viktigt att träden med höga naturvärden längs Gillevägen bevaras.

I område B är dagvattenhanteringen tveklöst en stor utmaning. Det är ytterligare ett skäl till varför östra delen av köpkvarteret är viktigt, eftersom gröna tak och grön infrastruktur som ersätter den hårdgjorda ytan är mycket positiv för dagvatten frågans lösning. I område B bör kommunen ställa höga krav på grönytfaktor i planeringen, gärna med extra poäng för dagvattenorienterade lösningar.

I gränslandet mellan område A och B finns Värmdövägen och Saltsjöbanan. Vi är mycket nöjda med förslaget om en vägkoppling mellan Plania och Värmdövägen. Vi är dock inte låsta till det nu föreslagna alternativet, men tror att kan bullerfrågan från Saltsjöbanan lösas är lösningen med att lyfta spåret ett bra alternativ. Om möjligt skulle ett snabbcykelstråk anläggas upphöjt utmed den södra sidan av spåret.

Gällande område A känner centerpartiet fortfarande tvekan. Planeringen av bostäder på höjden mellan Finntorp och Alphyddan ianspråktar en grönyta. Vi tycker det är bra att volymerna har minskat men är ännu inte helt övertygade. Vi har ännu inte slutligt tagit ställning till om denna del bör ingå eller utgå i en framtida planering. Närboendes synpunkter är i denna del viktiga.

I övrigt tror vi att det är bra med en hög exploateringsgrad i område A på norra sidan av Värmdövägen. Vi tror det är bra om det blir en levande blandning mellan kontor, service, restauranger etc. och bostäder.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande



11 juni 2014

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Birgitta Berggren Hedin (FP) gjorde följande anteckning till protokollet:

"Efter samrådet har planerna för byggprojektet expanderat. Folkpartiet är positivt till de mer omfattande planerna, där man föreslår lägre hushöjd vid övergången mot villaområdena.

Planiaprogrammet innebär att startskottet har gått för "Nacka bygger stad". En grundbult för Planiaområdet och det fortsatta arbetet med Västra Sicklaön är att Planiavägen ansluts till Värmdövägen genom att den föreslagna höjningen av Saltsjöbanans spår förverkligas. När den genomförs får vi en bättre trafikfördelning på Västra Sicklaön. Järlaleden kan också stängas eller bli en bussgata öster om Planiaområdet. Kyrkviken kan då äntligen förvandlas till en central park för Planiaområdet, Ekudden och den kommande bebyggelsen vid Järla sjö/Ekudden.

Val av dagvattenlösningar är den andra centrala frågan för Planiaområdet, Sickla köpcenter, Alphyddan och Finntorp. De dagvattenåtgärder, som föreslås för Planiaområdet, är ambitiösa, men tar inte tillräcklig hänsyn till det totala dagvattenproblemet, där en helhetssyn måste tillämpas. En vidare syn innebär att man kan hitta bra lösningar utanför själva Planiaområdet och därmed undvika obehagliga kostsamma överraskningar i framtiden. Är det t ex möjligt att förse Sickla köpcenter, Sickla skolas nya matsal och gymnastikhall med gröna tak?

Som en del av den tänkta lösningen rörande dagvattnet avbildas i programförslaget en till synes attraktiv "strandpromenad med reningsfunktion". Folkpartiet hyser liksom tidigare stor tveksamhet inför denna installation, som innebär utplacering av en sedimentationsbassäng i Järlasjön. Mer information om konsekvenserna i form av funktionssätt och underhåll efterfrågas.

Folkpartiet är positivt till ny bebyggelse på Finntorpsberget, under förutsättning att det går att ordna garage i Finntorpsberget samtidigt som den befintliga serveranläggningen kan ligga kvar. Slutligen välkomnar vi att Gillevägen fortsätter att vara bussgata."

Roger Bydler (MP) gjorde följande anteckning till protokollet:

"Den planerade blandade bebyggelsen välkomnar vi. Samtidigt vill vi betona vikten av att planeringen av området ska ske utifrån en helhetssyn på hur den framtida stadsstrukturen i omkringliggande områden ska utformas. Detta gäller inte minst de fysiska kommunikationerna. Här kommer det att bli en viktig knutpunkt mellan Saltsjöbanan, Tvärbanan och den framtida T-banan vilket kräver att sambanden mellan dem utformas på ett bra sätt och samtidigt ges utformningar som väl passar in i stadsbilden och beaktar tillgänglighet för boende och till olika serviceutbud. Vi ser positivt på att Saltsjöbanan höjs så att den inte blir en barriär mellan de olika delarna av Planiaområdet.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande



11 juni 2014

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

I en framtid bör det finnas möjlighet att ytterligare förbättra sambanden mellan de olika delarna i området och samtidigt förbättra miljöförhållandena, främst avseende buller, genom att gräva ner Saltsjöbanan. Gång- och cykelbanornas sträckningar ska prioriteras i relation till biltrafiken och bl.a. utformas så att de förbättrar kontakterna med västra och östra Finntorp.

Inriktningen att delar av Järlaleden ska tas bort skapar möjligheter till att öppna upp mot Kyrkviken och därmed till ett attraktivt och vackert parkområde. Det förutsätter då att Planiavägen och Värmdövägen sammankopplas. Vi vill även peka på vikten av att särskild hänsyn tas till de problem med att ta omhand dagvatten som framtida oväder med stora regnmängder som den globala uppvärmningen förväntas leda till. Erfarenheterna av sådana oväder i andra länder och även i Sverige är att det är nödvändigt att de lösningar som tas fram baseras på analyser av hela avrinningsområden och inte bara genom lösningar för punktvisa insatser där problem förväntas uppstå. Reningsanläggning vid Kyrkviken är här en viktig fråga. Vi motsätter oss att en sådan placeras i Kyrkviken.

Som vi tidigare framfört bör elvamannaplanen på Sicklavallen återställas för ungdomsfotbollen som kommunen har lovat. Områdets stora höjdskillnader kommer att bli en utmaning då utbyggnaden ska genomföras. Vi anser att hänsyn ska tas till detta och att inte omfattande bergsprängningar, schaktringar kommer att genomföras utan att bebyggelsen sker så att områdets nuvarande karaktär behålls.”

Börje Wessman (M) gjorde följande anteckning till protokollet:

”Eftersom Saltsjöbanan är så gammal kan den gamla banvallen eventuellt vara fri från ledningsdragning och då kan eventuellt en nedgrävningsmöjlighet av banan bedömas.”

Reservationer

Anders Tiger (KD) reserverade sig mot beslutet att avslå återremissyrkandet.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen

Politikerinitiativ om att utreda ett alternativ till en reningsbassäng i Kyrkviken

Politikerinitiativ den 19 maj 2014 av Sidney Holm (MP)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen noterar att flera utredningar som genomförts under senare år visar på behovet av en större samlad reningsfunktion som kan hantera stora volymer dagvatten i Sicklaområdet. Utredningarna tar upp olika alternativ och påvisar mycket stora svårigheter med att förlägga anläggningen på land vilket gör att förslaget med en sjöförlagd reningsanläggning kvarstår för vidare hantering i pågående planarbete.

Politikerinitiativet anses därmed färdigbehandlat.

Sammanfattning

Sidney Holm (MP) anför i ett politikerinitiativ att det har saknats alternativa förslag till rening av dagvattnet som avleds till Kyrkviken. Frågan har belysts i flera utredningar sedan 2007. I den utredning som senast (2013/2014) behandlade dagvattenfrågan i samband med programarbetet för Planiaområdet konstaterades återigen svårigheten att lösa frågan med en landbaserad reningsanläggning. Det är framför allt tekniska och miljömässiga bedömningar med hänsyn tagen till geologin, hydrauliken och reningskraven som ligger till grund för utredningsförslaget om en sjöförlagd reningsanläggning.

Det pilotprojekt med filterkassetter i dagvattennätet som genomförs under snart 2 år kommer att slutredovisas under innevarande höst. Preliminära resultat pekar på att reningseffekten av denna åtgärd inte är tillräcklig.

Förslagen i initiativet

Sidney Holm (MP) anför i ett politikerinitiativ: ”Inför förra valet var reningsbassängen i Kyrkviken en stor valfråga. Istället för att då lägga en reningsbassäng i Kyrkviken beslöt kommunen att testa andra metoder för att rena dagvattnet i Planiaområdet. Testerna har inte fungerat tillräckligt bra och i de planhandlingar som nu finns ute föreslås återigen en lösning för rening av dagvatten som bygger på en reningsbassäng i Kyrkviken. Anledning



till att inga alternativa förslag redovisats är enligt tjänstemännen att det blir för dyrt. Detta är enligt min mening en bedömning som ska göras av politiker, inte av tjänstemän.”

Den 7 oktober 2014, § 194 beslutade kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott att återremittera ärende för att få miljö- och stadsbyggnadsnämndens ställningstagande angående dagvattenhanteringen belyst. Detta har skett genom samtidig återremiss avseende förslag till yttrande över detaljplaneprogram för Planiaområdet.

VA- och avfallsenhetens utredning och bedömning

Frågan om en sjöförlagd reningsanläggning i Kyrkviken dök upp första gången 2007 inför planeringen av hur dagvattnet från Sickla köpkvarter skulle tas om hand. För att kunna belysa konsekvenserna av det förslag som då togs fram och eventuella alternativa åtgärder, gav Nacka kommun WRS Uppsala AB i uppdrag att undersöka Järlasjöns tillstånd i sin helhet och försöka klargöra vilka faktorer som styr tillståndet i sjön. Alternativa förslag på anläggning liksom förslag på kompletterande åtgärder ingick också i uppdraget. WRS bedömde i sin utredningsrapport från 2008 att förutsättningarna saknas i Sicklaområdet för att anordna en landbaserad anläggning. Bedömningen baserades bl.a. på faktorer som svåra tekniska förutsättningar p.g.a. geologi, grundvattennivån och omfattande markföroreningar. En stor volym (ca 5000 m³) skulle ta annars bebyggbar mark i anspråk och förutsättningarna, om de skulle kunna hanteras, medföra höga kostnader.

För att undersöka möjligheter till en mer småskalig lösning för att rena dagvattnet beslutade tekniska nämnden att genomföra ett pilotprojekt med filterkassetter monterade i brunnen på dagvattenätet. Pilotprojektet, som nu pågått i drygt 2 år, kommer att avrapporteras under hösten. Preliminära resultat pekar på att reningsresultaten inte är tillräckliga.

I den dagvattenutredning som under hösten/vintern tagits fram i programarbetet för Planiaområdet, Sweco 2013-06-05 rev 2014-02-24, har man återigen konstaterat svårigheten att lösa dagvattenhanteringen i området med en landbaserad reningsanläggning. Utredningen föreslår i stället en kombination med ett antal lokala lösningar för födröjning/magasinering på land och en sjöförlagd reningsanläggning. Det är framför allt tekniska och miljömässiga bedömningar med hänsyn tagen till geologin, hydrauliken och reningskraven som ligger till grund för utredningsförslaget.

Utredningar och mer information om dagvattenfrågorna runt Sicklaområdet hittar man på kommunens hemsida:

http://www.nacka.se/web/fritid_natur/naturochparker/sjoarna/Sidor/jarlasjon.aspx
http://www.nacka.se/web/bo_bygga/projekt/sickla_karta/planiaomradet/Sidor/default.aspx

Dag Björklund
 Teknisk direktör

Anders Lindh
 Enhetschef VA & Avfall

7 oktober 2014

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott

§ 195

Dnr KFKS 2014/420-359

Politikerinitiativ om att utreda ett alternativ till en reningsbassäng i Kyrkviken

Politikerinitiativ den 19 maj 2014 av Sidney Holm (MP)

Beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att återremitteras till stadsledningskontoret för att få miljö- och stadsbyggnadsnämndens ställningstagande angående dagvattenhanteringen belyst.

Ärende

Sidney Holm (MP) anför i ett politikerinitiativ att det har saknats alternativa förslag till reningsanläggning för dagvattnet som avleds till Kyrkviken. Frågan har belysts i flera utredningar sedan 2007. I den utredning som senast (2013/2014) behandlade dagvattenfrågan i samband med programarbetet för Planiaområdet konstaterades återigen svårigheten att lösa frågan med en landbaserad reningsanläggning. Det är framför allt tekniska och miljömässiga bedömningar med hänsyn tagen till geologin, hydrauliken och reningskraven som ligger till grund för utredningsförslaget om en sjöförlagd reningsanläggning.

Det pilotprojekt med filterkassetter i dagvattennätet som genomförs under snart 2 år kommer att slutredovisas under innevarande höst. Preliminära resultat pekar på att reningseffekten av denna åtgärd inte är tillräcklig.

Handlingar i ärendet

Stadsledningskontorets tjänsteskrivelse den 16 september 2014

Kommunstyrelsen den 19 maj 2014 § 120

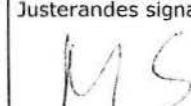
Politikerinitiativ

Yrkanden

Mats Gerdau (M) yrkade, med instämmande av Jan-Eric Jansson (KD) och Majvie Swärd (S), att ärendet återremitteras till stadsledningskontoret för att få miljö- och stadsbyggnadsnämndens ställningstagande angående dagvattenhanteringen belyst.

Beslutsgång

Stadsutvecklingsutskottet beslutade i enlighet med Mats Gerdau.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

19 maj 2014

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsen

§ 120

**Politikerinitiativ om att utreda ett alternativ till en
reningsbassäng i Kyrkviken**

Politikerinitiativ den 19 maj 2014 av Sidney Holm (M)

Beslut

Kommunstyrelsen ger stadsledningskontoret i uppdrag att bereda ärendet.

Ärende

Ett politikerinitiativ har inkommit från Sidney Holm angående att hitta ett alternativ till reningsbassäng i Kyrkviken, för rening av dagvatten.

Handlingar i ärendet

Politikerinitiativ av Sidney Holm (MP)

Beslutsgång

Kommunstyrelsen beslutade överlämna politikerinitiativet till stadsledningskontoret för beredning.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

miljöpartiet de gröna



Utred ett alternativ till en reningsbassäng i Kyrkviken

Politikerinitiativ till kommunstyrelsens sammanträde 2014-05-19

Sidney Holm

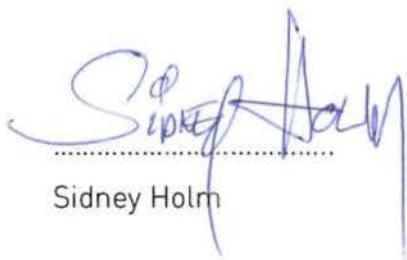
Miljöpartiet de gröna

Inför förra valet var reningsbassängen i Kyrkviken en stor valfråga. Istället för att då lägga en reningsbassäng i Kyrkviken beslöt kommunen att testa andra metoder för att rena dagvattnet i Planiaområdet. Testerna har inte fungerat tillräckligt bra och i de planhandlingar som nu finns ute föreslås återigen en lösning för rening av dagvatten som bygger på en reningsbassäng i Kyrkviken.

Anledning till att inga alternativa förslag redovisats är enligt tjänstemännen att det blir för dyrt. Detta är enligt min mening en bedömning som ska göras av politiker, inte av tjänstemän.

Därför yrkar jag på att:

- Ett alternativ till en reningsbassäng i Kyrkviken utreds.



Sidney Holm

Tillägg till detaljplan 471 Älgö, tre parkeringsytor

Yttrande under samråd

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att anta förslaget till yttrande över detaljplan 471 Älgö avseende tre parkeringsytor.

Detta beslut fattas med stöd av kommunstyrelsens delegationsordning punkt 33.

Sammanfattning

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott ska yttra sig under samrådstiden över miljö- och stadsbyggnadsnämndens förslag till ändring genom tillägg till detaljplan 471 Älgö avseende tre parkeringsytor. Syftet med ändringen är att skapa fler allmänna parkeringsplatser på Älgö och omfördela del av befintliga parkeringsytor mellan kvartersmark (för boende) och allmän plats (för besökare). Kostnader för parkeringar på kvartersmark ansvarar enskilda föreningar för och kostnader avseende allmänna parkeringsplatser ansvarar kommunen för.

De totala kostnaderna för kommunen inklusive detaljplanearbete uppgår till cirka en miljon kronor. Ändringen skapar allmänna parkeringsplatser för naturreservatet på Svärdsö och det bör utredas om kostnaderna för parkering på Svärdsö delvis ska belasta naturreservatet. En lösning gällande privata parkeringar medger att allmänna parkeringar kan frigöras samt att gatukostnader om ca 3,7 miljoner kronor kan debiteras boende på Gåsö.

Ärendet

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott ska yttra sig under samrådstiden över miljö- och stadsbyggnadsnämndens förslag till ändring genom tillägg till detaljplan 471 Älgö avseende tre parkeringsytor. Samrådet pågår från den 1 oktober 2014 till och med den 5 november 2014.

Syftet med den föreslagna detaljplaneändringen är att skapa fler allmänna parkeringsplatser på Älgö och att omfördela viss del av befintliga parkeringsytor mellan parkering på kvartersmark (för boende) och parkering på allmän plats (för besökare). Ytorna som avses är ett mindre område vid Kyrksundsvägen (som idag utgör kvartersmark för teknisk

anläggning, men där ändringen anger kvartersmark för **4** st enskilda parkeringar), Ekholmsparkeringen längs med Ekholmsvägen (som inrymmer ca **16** st parkeringar och där detaljplanen idag anger allmän plats, men ändringen anger kvartersmark för enskild parkering) samt en planlagd parkering på Svärdsö (som inrymmer ca **25** st platser och detaljplanen idag anger kvartersmark, men ändringen anger allmän plats).

Kostnader avseende upprustning och iordningställande av parkeringsplatser på kvartersmark ansvarar enskilda samfällighetsföreningar för. Kostnader avseende upprustning och iordningställande av allmänna parkeringsplatser ansvarar kommunen för. De totala kostnaderna för kommunen inklusive utbyggnad (ca 600 000 kronor) och detaljplanearbete (ca 300 000 - 400 000 kronor) uppgår till cirka en miljon kronor. I förslaget till yttrande anförs att det bör utredas huruvida anläggningkostnaderna för parkeringen ska tillfalla stadsbyggnadsprojektet i sin helhet, eller om en del av kostnaden ska bekostas av det blivande naturreservatet. En planändring medger att allmänna parkeringsplatser kan försörja det blivande naturreservatet på Svärdsö, den anläggningsförrättning för parkeringar på kvartersmark som pågår kan färdigställas så att allmänna parkeringar kan frigöras och gatukostnader om ca 3,7 miljoner kan debiteras boende på Gåsö.

Redovisning av förslaget

Kommunstyrelsen har att bevaka följande aspekter under samråd och granskning av handlingar; detaljplaneprogram, bostäder, arbetsplatser, skolor, kommunens mark och ekonomi samt genomförandefrågor. Mark- och exploateringsenheten redovisas nedan detaljplaneförslagets innehåll utifrån dessa aspekter.

Översiktsplan och gällande detaljplan

Planförslaget är förenligt med översiktsplan *Hållbar framtid i Nacka* (2012). För området gäller detaljplan 471 för Älgö fastställd 16 juli 2009. Detaljplanen har en genomförandetid på 15 år, som pågår till 2024. Under pågående genomförandetid får detaljplanen ändras om det råder olägenhet av stor allmän vikt. Att parkeringssituationen på Älgö inte blivit löst på ett tillfredsställande sätt har bedömts innehålla den digniteten. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutade den 18 mars 2014 § 68 om att starta planändring av detaljplan 471 för Älgö avseende parkeringsytor.

Bostäder

Planändringen innehåller inte några förändringar avseende antalet bostäder som möjliggörs i detaljplanen.

Arbetsplatser

Planändringen innehåller medför inte några nytilskapade arbetsplatser.



Skola

Planändringen möjliggör inte några nya skolor inom området.

Kommunal mark

Planområdet berör den kommunala fastigheten Älgö 4:1, där den kommunala marken på Svärdsö ska ändras från kvartersmark för parkering till allmän plats för parkering och tvärtom rörande Ekholmsparkeringen på Svärdsö. Ett mindre ytterligare område på Älgö förändras från kvartersmark för nätstation till kvartersmark för parkering.

Kommunal ekonomi

Väg och övriga allmänna anläggningar

Kostnader avseende upprustning och iordningställande av parkeringsplatser på kvartersmark ansvarar enskilda samfällighetsföreningar för. Detta belastar inte kommunens budget. Ekholmsparkeringen är allmän fram till att planändringen är genomförd, varför kommunen kommer att ansvara för drift och underhåll av denna tills användningen har ändrats. Parkeringen övertas därmed tillfälligt av kommunen vid godkänd slutbesiktning under höst/vinter 2014 i avvaktan på planändringsarbetets färdigställande.

Kostnader avseende upprustning och iordningställande av allmänna parkeringsplatser ansvarar kommunen för. Kostnaderna beräknas till ca **600 000 kronor**. Kostnaden avser entreprenad arbeten och byggledning för Svärdsöparkeringen. Iordningställandet avses ske med grusbeläggning då detta sammanfaller med vad som angivits avseende standard för parkeringar inom det blivande naturreservatet. Kostnaden för iordningställandet påverkar inte enskilda fastighetsägare då gatukostnaderna anger ett takpris och takpriset överstegs redan i med de beräknade kostnaderna som fanns vid antagandet av detaljplan och gatukostnadsutredning.

Planläggning

Planläggningskostnaden beräknas uppgå till ca **300 000 – 400 000 kronor**.

Enskilda parkeringsplatser på kvartersmark regleras genom lantmäteriförrättnings. Planändringen medger att förrätningen kan färdigställas och de allmänna parkeringsplatser som planeras på Älgö kan frigöras till besökare och trafikövervakas. När parkeringsproblematiken för boende på Gåsö är löst kan kommunen även fakturera de gatukostnader som fördelats till boende på Gåsö om ca **3,7 miljoner kronor**.

Genomförande frågor

Efter genomförd planändring iordningställer kommunen den allmänna parkeringen på Svärdsö i sin helhet. Då massor finns efter utbyggnaden av gator och VA på Älgö, avses en del av dessa massor nyttjas som fyllnadsmassor redan i samband med avslutandet av etapp 3



under höst/vinter 2014. Detta då den totala kostnaden för iordningställandet av parkeringen sparar ca 100 000-200 000 kronor på att nyttja befintliga massor. Det är även lämpligt ur miljösynpunkt då antalet transporter minskas.

Efter genomförd planändring inkluderas Ekholmsparkeringen samt den utökade ytan vid Kyrksundsparkeringen i pågående lantmäteriförrättnings för bildande av gemensamhetsanläggning för parkeringar för boende på Gåsö. Efter avslutad lantmäteriförrättnings iordningställer föreningarna parkeringar på kvartersmarken och samtliga allmänna parkeringsytor kan trafikövervakas med kortare parkeringstid. Kommunen kan då även debitera de gatukostnader som återstår avseende boende på Gåsö om ca 3,7 miljoner kronor, då detta avvaktat med anledning av att gatukostnaderna är att härröra till det faktum att boende på Gåsö avses nyttja Älgös vägar då de parkerar bilen på Älgö.

Ekonomiska konsekvenser

Den kommunala ekonomin för planändringen ger ett **negativt netto på ca en miljon kronor.**

Planändringen medför fler allmänna parkeringsplatser på en yta inom Svärdsö som medger att den kan nyttjas av besökare till det blivande naturreservatet. Den kvartersmarksparkering som finns där idag kan inte uppfylla sitt ursprungliga syfte pga att den i planarbetet tilltänkta ytan för båtplatser på Torsholmen lyftes ut ur planen vid laga kraftvinnandet. Som har angetts ovan bör det utredas huruvida anläggningekostnaderna för parkeringen ska tillfalla stadsbyggnadsprojektet i sin helhet, eller om en del av kostnaden ska bekostas av det blivande naturreservatet.

Det bör även i detta sammanhang beaktas att gatukostnader om ca 3,7 mk som fördelats till boende på Gåsö kan debiteras när parkeringssituationen på Älgö iordningställts.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av mark- och exploateringsenheten i samråd med trafikenheten.

Bilagor

1. Ärendeöversikt
2. Yttrande över förslag till ändring genom tillägg till detaljplan 471 Älgö avseende tre parkeringsytor
3. Förslag till detaljplan



Mark- och exploateringschef
Mark- och exploateringsenheten

Exploateringsingenjör
Mark- och exploateringsenheten



Ärendeöversikt
Bilaga 1 till tjänsteskrivelse

2014-10-15
Dnr KFKS 2013/4-251
Projektnr 9528

Detaljplan för Älgö

Projektledare:

Susanne Skoglund

Ansvarig planändring parkeringar:

Anna Ellare/Angela Jonasson

	Beslut	Datum	Styrelse/ nämnd	Kommentar
✓	Start-PM, Terminalfrågan	19980113	KSAU	Godkännande
✓	Älgö områdesplan, godkännande	19980203	KSAU	Bordläggning
✓	Älgö områdesplan, godkännande	19980303	KSAU	Till KS utan eget ställningstagande
✓	Älgö områdesplan, godkännande	199803232	KS	Återremiss
✓	Älgö områdesplan, godkännande	19980609	KSAU	Bordläggning
✓	Älgö områdesplan, godkännande	19980811	KSAU	Till KS utan eget ställningstagande
✓	Älgö områdesplan, godkännande	19980824	KS	Program för detaljplan
✓	Information	19990310	ONFS	Terminalfrågan
✓	Komplettering program, terminalfrågan	19990331	ONFS	Bordläggning
✓	Komplettering program, terminalfrågan	19990526	ONFS	Tillstyrkan utan ställningstagande till alt.
✓	Komplettering program, terminalfrågan	19990810	KSAU	Två alternativ prövas i samrådet
✓	Komplettering program, terminalfrågan	19990823	KS	Två alternativ prövas i samrådet
✓	Detaljplan, samråd	20000209	ONFS	Återremiss, två VA-alternativ
✓	Information	20000517	ONFS	
✓	Detaljplan, samråd	20000614	ONFS	Älgö samt Älgövägen
✓	Detaljplan, yttrande	20001017	KSAU	Ingen erinran. Tveksam till VA-underskott
✓	Information	20010308	ONFS	Redovisning remissvar
✓	Information	20010502	ONFS	Samrådsredogörelse
✓	Yttrande, VA-försörjning	20010515	KSAU	Uppdrag till KSK
✓	Yttrande, VA-försörjning	20010605	KSAU	Till KS utan eget ställningstagande
✓	Detaljplan, utställning	20010606	ONFS	Älgö samt Älgövägen

Exploateringenheten

Postadress
Nacka kommun
131 81 Nacka

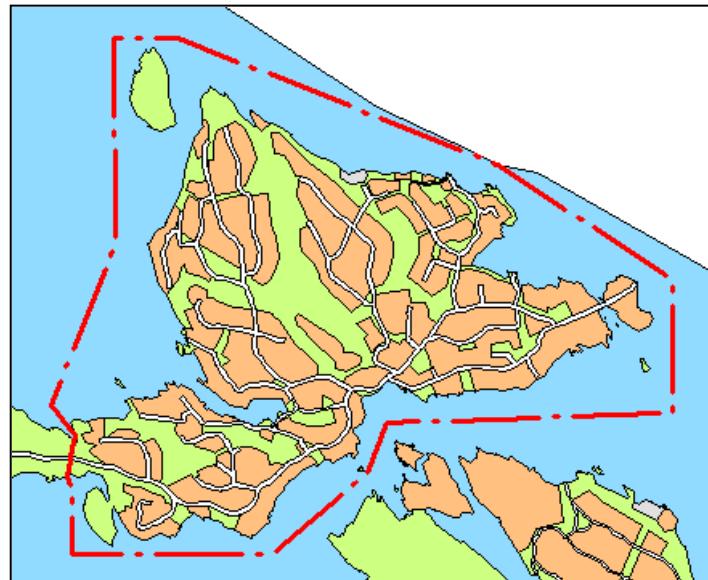
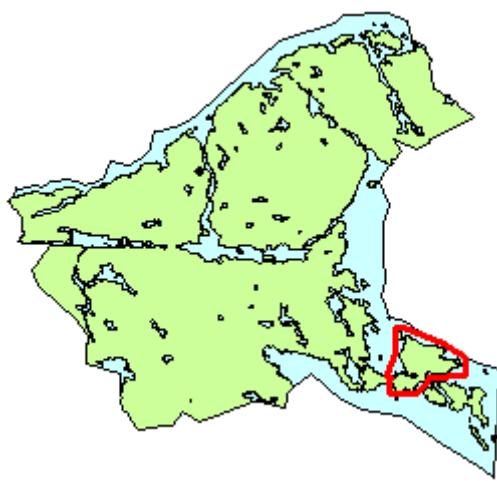
Besöksadress
Granitvägen 15
131 81 Nacka

Telefon
Växel 08- 718 80 00
Direkt 08- 718 96 63
Mobil 070-431 96 63
Fax 08 718 94 54

E-post
Susanne.skoglund@nacka.se
www.nacka.se
Organisationsnummer
212000-0167

	Beslut	Datum	Styrelse/ nämnd	Kommentar
✓	Yttrande, VA-försörjning	20010606	ONFS	Till länsstyrelsen
✓	Yttrande, VA-försörjning	20010827	KS	Antar förslag NK
✓	Detaljplan, yttrande	20010911	KSAU	Bordläggning
✓	Detaljplan, yttrande	20011002	KSAU	Omarbetning, alternativ VA-försörjning
✓	Hemställan ÄFF m fl	20011205	ONFS	Uppdrag NK kretsloppsalternativ
✓	Detaljplan, tillstyrkan	20010306	ONFS	Bordläggning
✓	Detaljplan, tillstyrkan	20020227	ONFS	Återremiss
✓	Enkät VA	20020227	ONFS	Uppdrag till NK
✓	Information	20020424	ONFS	Enkät VA
✓	Detaljplan, tillstyrkan	20020424	ONFS	Bordläggning
✓	Detaljplan, tillstyrkan	20020522	ONFS	Bordläggning
✓	Detaljplan, tillstyrkan	20020612	ONFS	Till KS för yttrande om kommunalekonomiska förutsättningar VA
✓	Remiss från ONFS	20020820	KSAU	Bordläggning
✓	Remiss från ONFS	20020910	KSAU	Info om alternativ huvudmannaskap
✓	Remiss från ONFS	20021015	KSAU	Bordläggning
✓	Remiss från ONFS	20021112	KSAU	Bordläggning
✓	Remiss från ONFS	20021210	KSAU	Bordläggning
✓	Remiss från ONFS	20030122	KSAU	Bordläggning
✓	Remiss från ONFS	20030325	KSAU	Bordläggning
✓	Remiss från ONFS	20030408	KSAU	Bordläggning
✓	Remiss från ONFS	20030512	KSAU	Bordläggning
✓	Remiss från ONFS	20030603	KSAU	Bordläggning
✓	Remiss från ONFS	20030616	KSAU	Uppdrag M&S redovisa förutsättningar
✓	Information	20030910	ONFS	Vägval Älgö
✓	Information	20030911	KSAU	Vägval Älgö
✓	Vägval Älgö	20030930	KSAU	Genomföra enl projektbeskr
✓	Vägval Älgö, rekommendation och avslut	20040907	KSAU	Bordläggning
✓	Vägval Älgö, rekommendation och avslut	20040928	KSAU	Utställning två parallella alt
✓	Vägval Älgö, rekommendation och avslut	20041102	KS	Utställning två alt med beaktande av regeringens beslut, VA-föreläggande
✓	Information	20041207	ONFS	Konsekvensbeskrivning, två dp-alt
✓	KS svar på ON remiss	20041207	ONFS	Utställning två alt, KS finansiering av planarbete
✓	Information	20050510	ONFS	Vägstudie

	Beslut	Datum	Styrelse/ nämnd	Kommentar
✓	Detaljplan, information	20050927	KSAU	
✓	Detaljplan, information	20060207	ONFS	
✓	Detaljplan, information	20060314	ONFS	Även info gatukostnad
✓	Gatukostnad, information	20060403	KSAU	
✓	Detaljplan, utställning	20060418	ONFS	
✓	Gatukostnad, utställning	20060510	KS	Ordförandebeslut
✓	Detaljplan, yttrande	20060614	KSAU	
✓	Detaljplan, tillstyrkan	20060822	ONFS	Extra sammanträde
✓	Detaljplan, tillstyrkan	20060905	KSAU	
✓	Gatukostnad, tillstyrkan	20060905	KSAU	
✓	Detaljplan, tillstyrkan	20060918	KS	
✓	Gatukostnad, antagande	20060918	KS	
✓	Detaljplan, antagande	20061211	KF	
✓	Beslut om va- och vägupprustning samt beslut om tillägg i projektet	20080520	TN	
✓	Information om va- och vägupprustning samt beslut om tillägg i projektet	20080602	KS	
✓	Yttrande laglighetsprovning	20081027	KS	§184
✓	Yttrande detaljplan	20081201	KS	§229
✓	Yttrande detaljplan	20090504	KS	
✓	Information om avtal NEAB	20090609	TN	§ 65
✓	Godkännande av avtal NEAB	20090601	KS	§ 113
✓	Utbyggnads-PM	20091102	Styrgrupp	
✓	Utbyggnads-PM, tillstyrkan	20091118	TN	
✓	Utbyggnads-PM, fastställelse	20091130	KS	
✓	Yttrande samråd planändring parkeringar		KSSU	



Miljö- och
stadsbyggnadsnämnden

Yttrande över förslag till detaljplan 471 Älgö avseende tre parkeringsytor, Fisksätra-Saltsjöbaden

Kommunstyrelsen bevakar följande aspekter under samråd och granskning av handlingar; detaljplaneprogram, bostäder, arbetsplatser, skolor, kommunens mark och ekonomi och genomförandefrågor. I detta ärende är det kommunens mark, ekonomi och genomförandefrågor som är aktuella för kommunstyrelsen.

Planändringen medför fler allmänna parkeringsplatser på en yta inom Svärdsö som medger att den kan nyttjas av besökare till det blivande naturreservatet. Den kvartersmarksparkering som finns där idag kan inte uppfylla sitt ursprungliga syfte på grund av att den i planarbetet tilltänkt ytan för båtplatser på Torsholmen lyftes ut ur planen vid laga kraftvinnandet. Det bör utredas huruvida anläggningekostnaderna för parkeringen ska tillfalla stadsbyggnadsprojektet i sin helhet, eller om en del av kostnaden ska bekostas av det blivande naturreservatet.

Mats Gerdau
Kommunstyrelsens ordförande

Lena Dahlstedt
Stadsdirektör

**Tillägg till
 PLANBESTÄMMELSER
 PLANBESKRIVNING samt
 GENOMFÖRANDEBESKRIVNING**

Ändring genom tillägg till detaljplan 471 Älgö, avseende 3 parkeringsytor (inom delar av fastigheten Älgö 4:7 och delar av fastigheten Solsidan 2:25),

Fisksätra-Saltsjöbaden, Nacka kommun

Normalt planförfarande



Kartan ovan visar planändringens avgränsning i form av röda prickar. Den lilla kartan visar var i Nacka kommun området ligger.

Planens syfte

Syftet med planändringen är att tillskapa fler allmänna parkeringsplatser på Älgö och att omfördela viss del av befintliga parkeringsytor mellan parkering på kvartersmark (för boende) och parkering på allmän plats (för besökare).

Handlingar och innehåll

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

Planförslaget omfattar följande planhandlingar:

- Tillägg till planbeskrivning, plankarta, planbestämmelser och genomförandebeskrivning.

I. Sammanfattning

Huvuddragen i förslaget

Planärendet har initierats av Nacka kommun då kommunen under genomförandet av gällande detaljplan för Älgö har uppmärksammat brister när det gäller områdets parkeringar. Ytor planlagda för allmän parkering är för få och har inte förlagts på mest lämpade platser. Även parkering som planlags på kvartersmark i gällande detaljplan har inte lokaliserats på mest lämplig plats för att kunna försörja Gåsöbornas behov av boendeparkering på Älgö. Denna planändring sker för att det ska bli en gynnsammare parkeringssituation på Älgö med fler allmänna parkeringsplatser för besökare och bättre placerade enskilda parkeringsplatser för gåsöbor.

Gåsöbor har i detaljplan för Älgö säkrats en möjlighet till boendeparkering på Älgö, vilket de även fakturerats gatukostnader för. Därför är det rimligt att Gåsöbor kan erbjudas parkering på det sätt som var tänkt när detaljplanen för Älgö tillkom.

Planändringen innebär att parkeringsytan ”Torsholmsparkeringen” på Svärdsön ändras från en enskild parkering till en allmän parkering, antalet parkeringsplatser beräknas till minst **25**. Den del av parkeringsytan längs Kyrksundsvägen, ”Kyrksundsparkeringen”, som är planlagd för teknisk anläggning, men som inte längre är nödvändig, utgår och ersätts med **4** enskilda parkeringsplatser. Längs med Ekholmsvägen finns en allmän parkering, den ändras till en enskild parkering, antalet parkeringsplatser beräknas till **16**.

I planarbetet har även ingått att utreda förutsättningarna för en ändring av parkeringen vid Barnbadet. Bedömningen är att någon planändring inte behövs utan att det finns stöd i gällande detaljplan för att anlägga **10** allmänna parkeringsplatser för korttidsparkering vid Barnbadet. Likaså finns det möjlighet att med stöd av gällande detaljplan att skapa **2** allmänna parkeringsplatser längs den bredare delen av Ekholmsvägen (vid en mötesplats) samt ytterligare **4** allmänna parkeringsplatser inom vändzonen vid Ekholmsbron.

Resultatet av planändringen är att de allmänna parkeringsplatserna blir fler och förläggs där behovet av besöksparkering är störst, som i anslutning till Svärdsö naturreservat. Vidare att den enskilda parkeringen för boende på Gåsö förflyttas och förläggs närmare de bryggor som används för båtöverfart till Gåsö. När fastighetsägare på Gåsö får sin boendeparkering

löst leder det samtidigt till att de allmänna parkeringsplatserna på olika delar av Älgö blir mer tillgängliga för besökare.

2. Förutsättningar

Läge, areal & markägoförhållande

Älgö är beläget i Nacka kommunens sydöstra del och tillhör kommundelen Fisksätra-Saltsjöbaden. Planområdet avgränsas till tre ytor, två ytor på Älgö och en på Svärdsön. Planområdets 2 ytor på Älgö berör fastigheten Älgö 4:7 som ägs av Nacka kommun. Den tredje ytan berör fastigheten Solsidan 2:25 på Svärdsön som även den ägs av Nacka kommun.



Ovanstående bild visar en översikt av Älgö och områdena som är föremål för planändringen. Bilderna till höger visar områdena som berörs av planändringen.

Gällande planer och tidigare ställningstagande

För det aktuella området gäller detaljplan 471 för Älgö fastställd 16 juli 2009. Detaljplanens syfte var att ge byggrätter för friliggande bostadshus och begränsa utbyggnadsmöjligheten för att bevara områdets kulturhistoriskt värdefulla karaktärsdrag. Detaljplanen har även möjliggjort en successiv omvandling från gammalt fritidsområde till permanentområde på Älgö. Omvandlingen innebär utbyggnad av kommunalt vatten och avlopp, att fritidshus ersätts med byggrätter för permanenta bostäder, bättre vägstandard samt att natur- och parkmark görs i ordning.

Gällande detaljplan har en genomförandetid på 15 år som pågår till 2024. Under pågående genomförandetid får detaljplanen ändras om det råder olägenheter av stor allmän vikt.

Nacka kommun bedömer att parkeringssituationen på Älgö har den digniteten.

Parkeringsfrågan inte har blivit tillfredsställande löst i gällande detaljplan för de som besöker området samt för Gåsöbor som har rätt till boendeparkering på Älgö i anslutning till sina båtplatser. Planförslaget strider inte mot gällande översiktsplan *Hållbar framtid i Nacka (2012)*. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutade den 18 mars 2014 § 68 om att starta planändring av detaljplan 471 för Älgö avseende parkeringsytor.

Intressen enligt 3, 4 och 5 kap Miljöbalken

Inga riksintressen berörs av planändringen.

3. Tillägg till planbeskrivning

Förutsättningar och förändringar

Planärendet har initierats av Nacka kommun då kommunen under genomförandet av gällande detaljplan för Älgö har uppmärksammat brister när det gäller områdets parkeringar. Ytor planlagda för allmän parkering är för få och har inte förlagts på mest lämpade platser. Även parkering som planlagts på kvartersmark i gällande detaljplan har inte lokaliserats på mest lämplig plats för att kunna försörja Gåsöbornas behov av boendeparkering på Älgö. Denna planändring sker för att det ska bli en gynnsammare parkeringssituation på Älgö med fler allmänna parkeringsplatser för besökare och bättre placerade enskilda parkeringsplatser för gåsöbor.

Gåsöbor har i detaljplan för Älgö säkrats en möjlighet till boendeparkering på Älgö, vilket de även fakturerats gatukostnader för. Därför är det rimligt att Gåsöbor kan erbjudas parkering på det sätt som var tänkt när detaljplanen för Älgö tillkom.

Planens syfte och huvuddrag

Syftet med planändringen är att tillskapa fler allmänna parkeringsplatser på Älgö och att omfördela viss del av befintliga parkeringsytor mellan parkering på kvartersmark (för boende) och parkering på allmän plats (för besökare).

Under arbetet med att ta fram en detaljplan för Älgö föreslogs att den så kallade ”Torsholmsparkeringen” skulle användas som en enskild parkering för att försörja ett område för föreningsbryggor på Torsholmen. Eftersom området för föreningsbryggor undantogs från beslutet om att anta detaljplanen, upphörde behovet av en särskild parkering för bryggorna på Torkholmen, däremot fanns parkeringen på kvartersmark kvar i detaljplanen. Behovet av en parkering på allmän plats för besökare till Svärdsö naturreservat har senare bedöms som betydligt viktigare att få till stånd. Planändringen innebär att parkeringsytan ”Torsholmsparkeringen” på Svärdsön som idag utgör en enskild parkering på kvartersmark ersätts av en parkering på allmän plats. Antalet parkeringsplatser beräknas till minst 25.

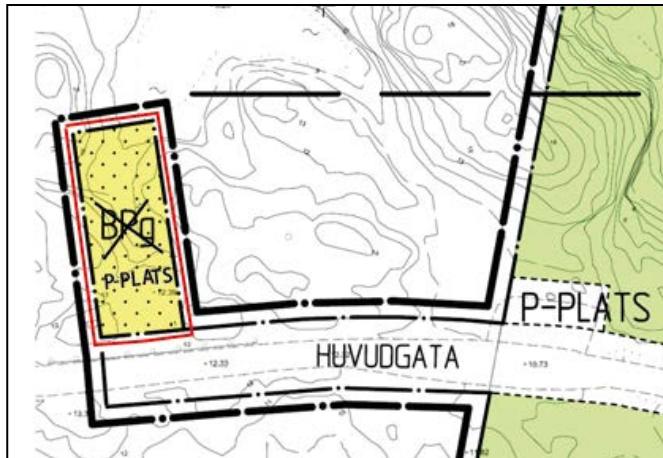
Idag används en del av parkeringsytan längs Kyrksundsvägen ”Kyrksundsparkeringen” som allmän parkering och en del som enskild parkering. I anslutning till den enskilda parkeringen finns ett område som är planlagt för tekniska anläggningar. Den aktuella ytan finns det ingen användning för. Området för teknisk anläggning utgår och ersätts med 4 enskilda parkeringsplatser.

På Älgös östra sida, längs med Ekholsvägen finns en parkeringsplats som i gällande detaljplan är planlagd som en allmän parkering med 16 platser. I anslutning till parkeringen finns ett mindre område avsatt för föreningsverksamhet på kvartersmark. Eftersom föreningsverksamheten är ett enskilt ändmål för Älgöbor behövs ingen allmän parkering för att försörja föreningsverksamheten. Vidare är det kommunens bedömning att det inte finns något behov av så många allmänna parkeringsplatser för besökare till denna del av Älgö. (Ett antal allmänna parkeringsplatser för besökare ordnas dock inom ramen för gällande detaljplan på Ekholsvägen, inom allmän plats för gata. Se nästa stycke.) Den så kallade ”Ekholsparkeringen” omvandlas därför från allmän plats till en enskild parkering, för att Gåsöbor ska kunna nyttja denna yta som boendeparkering. Parkeringen ligger inom rimligt avstånd från de båtbryggor som Gåsöbor använder för överfart till Gåsö.

I planarbetet har även ingått att utreda förutsättningarna för en ändring av parkeringen vid det så kallade ”Barnbadet”. Bedömningen är att någon planändring inte behövs, utan det finns stöd i gällande detaljplan för att anlägga 10 allmänna parkeringsplatser för korttidsparkering vid Barnbadet. På detta sätt förbättras tillgängligheten för allmänheten till det allmänna badet. Likaså finns det möjlighet att med stöd av gällande detaljplan skapa 2 allmänna parkeringsplatser längs den bredare delen av Ekholsvägen (vid en mötesplats) samt ytterligare 4 allmänna parkeringsplatser inom vändzonen vid Ekholsbron. Platserna längs Ekholsvägen kan användas av besökare till Älgös naturområden. Notera att de parkeringar som redovisas i detta stycke endast utgör en upplysning om vilka möjligheter som redan är tillåtet i gällande detaljplan, och att dessa inte innebär någon egentlig utökning av antalet parkeringsplatser enligt denna planändring.

4. Tillägg till plankarta och planbestämmelser

Torskholmsparkeringen på Svärdsön



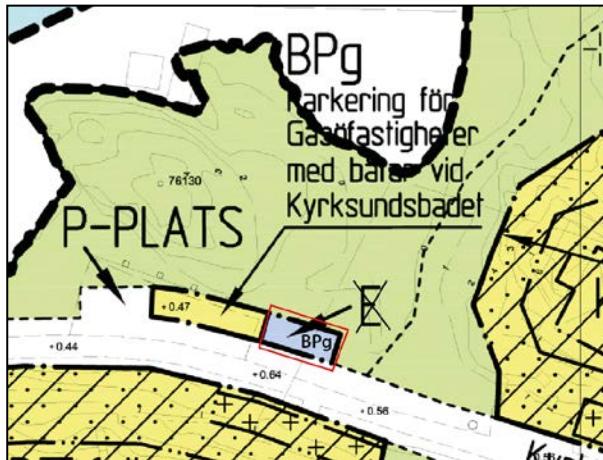
Ändring av del av dp 471 kartblad 5

Parkeringsytan omvandlas från kvartersmark till allmän plats.

Förklaring

Utgående bestämmelse	BPg	Linje ritad cirka en meter utanför gräns för ändringsområdet "bostäder, parkering, marken ska vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning"
Utgående bestämmelse	[dotted line icon]	"marken får inte bebyggas"
Ny bestämmelse	P-PLATS	"allmän parkering"

Kyrksundsparkeringen



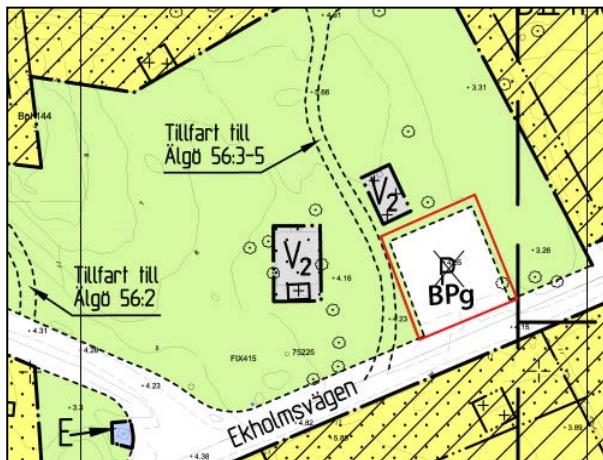
Ändring av del av dp 471 kartblad 9

Parkeringsytan får ny bestämmelse inom kvartersmark.

Förklaring

<hr/> Linje ritad cirka en meter utanför gräns för ändringsområdet		
Utgående bestämmelse	E	"tekniska anläggningar"
Ny bestämmelse	BPg	"bostäder, parkering, marken ska vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning"

Ekholmsparkeringen



Ändring av del av dp 471 kartblad 16

Parkeringsytan omvandlas från allmän plats till kvartersmark.

Förklaring

Linje ritad cirka en meter utanför gräns för ändringsområdet.		
Utgående bestämmelse	P	"allmän parkering"
Ny bestämmelse	BPg	"bostäder, parkering, marken ska vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning"

5. Konsekvenser av planen

I och med att fler allmänna parkeringsplatser för besökare skapas och den enskilda boendeparkeringen för Gåsöbor flyttas till mer lämpade platser kommer de problem som uppstått vid genomförandet av gemensamhetsanläggningar för parkering att vara möjliga att lösa. Det kommer också bli tydligare vilken funktion de olika parkeringsytorna på Älgö har. Enskild boendeparkering skiljs från allmän besöksparkering. Enskild parkering regleras genom en förrättning för de fastigheter som har ett sådant behov, inom dessa områden får endast ägare av fastigheter ingående i gemensamhetsanläggning parkera. Allmän parkering får användas av samtliga besökare av olika målpunkter på Älgö. Målpunkter utgör t.ex. naturreservatet på Svärdsö, det allmänna badet "Barnbadet" och naturområden på Älgö. De allmänna parkeringsplatserna kommer på sikt att trafikövervakas.

När fastighetsägare på Gåsö får sin boendeparkering löst leder det samtidigt till att de allmänna parkeringsplatserna på olika delar av Älgö blir mer tillgängliga för besökare.

Behovsbedömning

Planenheten gör bedömningen att detaljplanens genomförande inte innebär en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken behöver därför inte upprättas för planen.

Trafik

Ytor för parkering skapas vilket kommer minska risken för att fordon kommer stå uppställda på ytor som inte är avsedda för parkering. Detta medför att det blir säkrare för cyklister och gående då fordon inte står i deras väg samt bättre framkomlighet för kollektivtrafik och räddningsfordon.

Ekonomiska konsekvenser

Nacka kommun går med underskott då planarbetet och kostnader för att iordningställa parkeringsytor bekostas av kommunen. Plankostnaderna för aktuell detaljplan har uppskattats till cirka 300 000 kr och iordningställandet av parkeringsytorna beräknas kosta cirka 600 000 kr. Det mest kostsamma är att iordningställa parkeringen på Svärdsön som kräver sprängning alternativt utfyllnadsmassor. De övriga parkeringsytorna kräver enbart mindre åtgärder för att iordningställas. Planändringen påverkar inte enskilda fastighetsägare på något sätt. Kostnaden för utbyggnaden av Älgö har redan överstigit det tak pris som är satt vid beslut för gatukostnadsutredningen. Alla kostnader över takpriset bekostas av kommunen.

Natur, kulturmiljö och landskapsbild

Dessa bedöms inte påverkas av tillägget då ingen ny mark enligt gällande detaljplan för Älgö tas i anspråk för parkering. Planändringen sker genom en omfördelning av befintliga ytor som i nu gällande plan nyttjas för parkering och teknisk anläggning, det vill säga redan ianspråktagna för någon anläggning.

6. Tillägg till genomförandebeskrivning

Genomförandetid

Planens genomförandetid pågår till 16 juli 2024. Genomförandetiden är densamma som för underliggande detaljplan 471 för Älgö.

Förslag till tidplan

Tidplanen nedan utgör ett förslag till tidplan för hur planen ska tas fram och genomföras.

Plansamråd	4 kvartalet 2014
Granskning	1 kvartalet 2015
Kommunfullmäktiges antagande	2-3 kvartalet 2015
Laga kraft	4 kvartalet 2015

Utbryggnad enligt planförslaget kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Byggstart kan tidigast ske under 4:e kvartalet 2015 under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.

7. Så påverkas enskilda fastighetsägare

Planarbetet medför inga kostnader eller markinlösen som påverkar enskilda fastighetsägare. Planändringen berör enbart mark som ägs av Nacka kommun.

Medverkande i planarbetet

Nacka kommun:

Susanne Skoglund	projektledare	mark- och exploatering
Anna Ellare	planarkitekt	plan
Angela Jonasson	biträdande planchef	plan
Mahmood Mohammadi	trafikplanerare	trafik

Planenheten

Andreas Totschnig	Anna Ellare
Planchef	Planarkitekt

Kommunstyrelsen

Projektavslut för stadsbyggnadsprojekt 9422 Orminge 42:I f.d. förskolan Rubinen

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen godkänner slutrapporten för stadsbyggnadsprojekt 9422, Orminge 42:1. Informationen i ärendet lämnas för kännedom till miljö- och stadsbyggnadsnämnden och tekniska nämnden.

Investering för plankostnader 130 tkr får direktavskrivas i kommunstyrelsens bokslut för innevarande år.

Sammanfattning

Projektet (fastigheten Orminge 42:1, f.d. förskolan Rubinen) ligger i västra Orminge i ett flerbostadsområde som uppfördes i slutet av 1960-talet. Området var planlagt för allmänt ändamål och har tidigare varit en förskola. Förskolebyggnaden står kvar och fastigheten har ett tillfälligt bygglov för bostäder, totalt 20 lägenheter. Ny detaljplan har upprättats som tillåter 5200 kvm BTA flerbostadshus och reglerar max antal lägenheter till 50 stycken på grund av parkeringssituationen. Projektet omfattar inga allmänna anläggningar och fastigheten är ansluten till det kommunala VA-nätet

Projektet

Stadsbyggnadsprojekt 9422 Orminge 42:1 är klart att avslutas. En slutrapport har upprättats, se bilaga 2.

Aktiveringar och avskrivningar

- Nettokostnaden om 130 tkr för planläggning belastar kommunstyrelsen och ska direktavskrivas.



Övriga detaljer framgår av slutrapporten.

Bilagor

1: Årendeöversikt, karta

2: Slutrapport

Ulf Crichton
Mark- och exploateringschef
Mark- och Exploateringenheten

David Arvidsson
Projektledare
Mark- och Exploateringenheten

Översikt Orminge 42:I, kommunala beslut och detaljplanområdets avgränsning

	Beslut	Datum	Styrelse/ nämnd	Kommentar
✓	Start-PM, tillstyrkan	110921	MSN	§277
✓	Start-PM, godkännande	111012	KS	§211
✓	Detaljplan, samråd	120710	Planchef	Delegationsbeslut
✓	Yttrande, samråd	120807	KSAU	§180
✓	Detaljplan, granskning	130417	MSN	§124
✓	Yttrande, granskning	130427	KSSU	§84
✓	Detaljplan, tillstyrkan	130918	MSN	§245
✓	Detaljplan, antagande	131216	KF	§305
✓	Detaljplan, laga kraft	140514		



SLUTRAPPORT

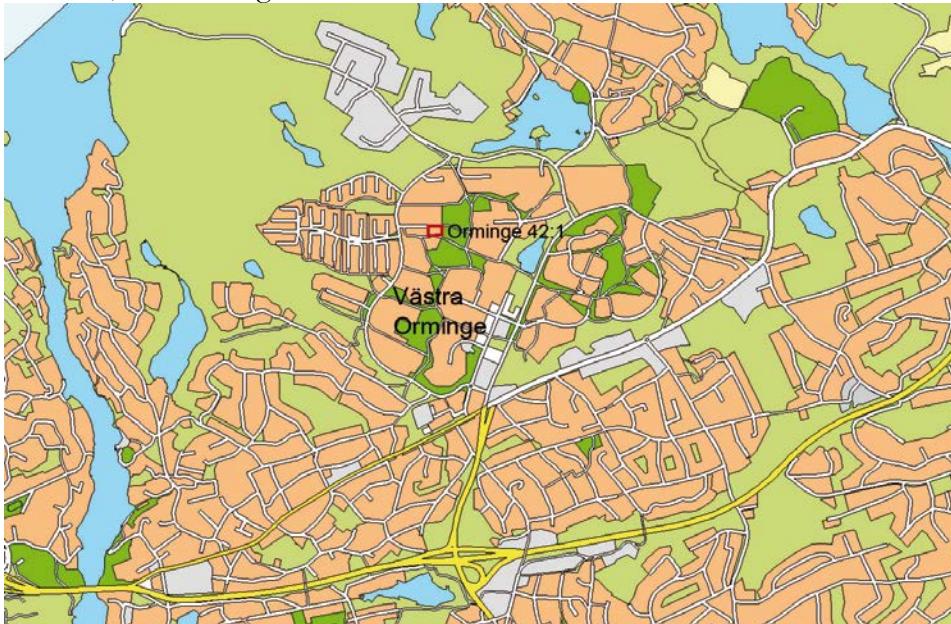
Projektavslut för stadsbyggnadsprojekt 9422 Orminge 42:I

2014-09-24

David Arvidsson
KFKS 2011/374-214

Sammanfattning

Projektet (fastigheten Orminge 42:1, f.d förskolan Rubinan) ligger i västra Orminge i ett flerbostadsområde som uppfördes i slutet av 1960-talet. Området var planlagt för allmänt ändamål och har tidigare varit en förskola. Förskolebyggnaden står kvar och fastigheten har ett tillfälligt bygglov för bostäder, totalt 20 lägenheter.



Syftet med projektet var att ändra plan och uppföra nya attraktiva bostäder i flerbostadshus. Ny detaljplan har upprättats som tillåter 5200 kvm BTA flerbostadshus och reglerar max antal lägenheter till 50 stycken på grund av parkeringssituationen. Detaljplanen vann laga kraft den 14 maj 2014. Exploatören försöker sälja fastigheten och det är därmed oklart när fastigheten bebyggs. Projektet omfattade ej några allmänna anläggningar och därfor har inget exploateringsavtal tecknats och det blir heller inga nya allmänna anläggningar

David Arvidsson
Nacka kommun

Innehållsförteckning

1	Projektets syfte och mål.....	4
2	Utfall i förhållande till mål, ramar och identifierade risker.....	4
2.1	Uppfyllelse av projektmål.....	4
2.2	Projektets ekonomi.....	5
2.3	Nyckeltal och mått (länk för uträkning av antal månader)	5
2.3.1	Processen	5
2.3.2	Levererat projektresultat.....	5
2.3.3	Kostnader.....	5
3	Slutsatser och förslag på förbättringar.....	5

I **Projektets syfte och mål**

Det övergripande syftet med projektet är att uppföra nya bostäder på en fastighet som tidigare inrymt förskoleverksamhet och för närvarande innehåller 20 lägenheter byggda med tillfälligt bygglov. Projektets mål är att möjliggöra för byggnation av fler moderna lägenheter i god standard.

2 **Utfall i förhållande till mål, ramar och identifierade risker**

2.1 **Uppfyllelse av projektmål**

Projektet har uppfyllt målen genom att detaljplan som tillåter flerbostadshus i 4 våningar har vunnit laga kraft. När nya byggnader är uppförda är svårt att uppskatta då nuvarande fastighetsägare har för avsikt att sälja fastigheten. I Start-pm skrevs att ny bebyggelse ska vara i 2-3 våningar med eventuellt någon uppstickare vilket frångicks i planarbetet. Fastighetsägarens ursprungliga idé var att bygga på befintlig byggnad med ytterligare en våning men planlösningar och gestaltning bedömdes bli dåliga med detta förslag. Flera omtag gjordes under planprocessen och fastighetsägaren visade sedan ett förslag på 4 våningar med indragten 5:e våning och det förslaget skickades på samråd. Efter samrådet reviderades förslaget till 3 våningar med indragten 4:e våning. Omtagen har gjort att projektet har tagit längre tid än vad som uppskattades vid start-pm.

Projektet har ej några prioriterade målområden för hållbart byggande i och med att det påbörjades 2011. Den befintliga bebyggelsen är en ombyggd förskola byggd på 70-talet så den nya bebyggelsen kommer att innehåra förbättringar i form av energieffektivitet och bättre boendemiljö med moderna planlösningar.

Eftersom projektet ej omfattar någon kommunal mark eller allmänna anläggningar samt att fastigheten redan är ansluten till det kommunala VA-nätet har inget exploateringsavtal upprättats.

2.2 Projektets ekonomi

Tidigare beslutad budget redovisat i tkr:

Verksamhet	Inkomster/Intäkter	Utgifter	Netto
VA	460		460
Planarbete	220	220	0
Netto	680	220	460

Projektets totala ekonomi redovisat i tkr:

Verksamhet	Inkomster/Intäkter	Utgifter	Netto
VA	1 000		1 000
Planarbete	760	890	-130
Netto	1760	890	870

I ett tidigt skede tecknades ett planavtal som reglerar att fastighetsägaren skall stå för kostnaderna för upprättande av detaljplan. Nettokostnaden som uppstått för planarbete är den tid som lagts ner på projektet innan planavtal tecknades samt efter det att detaljplanen vunnit laga kraft. Ökningen utav VA-intäkter beror på att antalet lägenheter ökat sedan tidpunkten för start-pm samt att VA-taxan har höjts.

Nettokostnaden om 130 tkr för planläggning belastar kommunstyrelsen och ska direktavskrivas.

Intäkterna för VA-anläggningsavgifter har ej inkommit eftersom den debiteras först när nytt bygglov beviljas. Bygglov kommer troligtvis att sökas under slutat av 2014 eller under 2015

2.3 Nyckeltal och mått

2.3.1 Processen

- 28 månader mellan start-PM och planantagande.
- 6 månader mellan planantagande och laga kraft.
- 35 månader mellan start-PM och projektavslut (KS-beslut beräknat).

2.3.2 Levererat projektresultat

- 30 nya bostäder (ny plan max 50 lägenheter ersätter befintliga 20)
- Yta bostäder, 5200 kvm BTA enligt detaljplan, bygglov är ej sökt.

2.3.3 Kostnader

- Planläggningskostnad per kvm BTA är 172 kronor

3 Slutsatser och förslag på förbättringar

Enligt Start-pm skulle ny bebyggelse uppföras i 2-3 våningar i flerbostadshus eller radhus. Projektets inriktning ändrades under planprocessen till flerbostadshus i 4

våningar på grund av att det medger en bättre och effektivare användning av fastigheten. Det faktum att det står 2-3 våningar i Start-pm har inneburit att sakägare inte har förväntat sig högre hus vilket har varit ett problem i kommunikationen. Av denna anledning kan det vara lämpligt att i kommande start-pm för liknande projekt ha en annan skrivning än bestämt våningsantal.

Öppenhet och mångfald

*Vi har förtroende och respekt för människors kunskap
och egna förmåga - samt för deras vilja att ta ansvar*



Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Uppföljning av Tunnelbaneavtalet

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott noterar den rapport om utvecklingen med kommunens arbete för att uppfylla sina åtaganden enligt det så kallade tunnelbaneavtalet, som stadsdirektören har gett in till statens representant i avtalet.

Sammanfattning

Staten, berörda kommuner och Stockholms läns landsting har förhandlat fram ett tunnelbanepaket med utbyggnader både till Nacka, Järfälla, Stockholm och Solna. Den blå tunnelbanan ska förlängas från Kungsträdgården till Nacka Centrum. Kommunen har i och med detta i ett avtal, det så kallade tunnelbaneavtalet, åtagit sig att själv eller genom annan markägare uppföra 13 500 bostäder på västra Sicklaön till år 2030. Kommunen skall bidra med 850 miljoner kronor i medfinansiering till utbyggnaden av tunnelbanan. I detta ärende redovisas den första rapport som stadsdirektören har lämnat till statens representant i avtalet, om hur kommunen arbetar för att uppfylla sina åtaganden enligt avtalet.

Ärendet

Staten, Stockholms läns landsting, Stockholms Stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun har ingått ett avtal angående finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling. Avtalet godkändes av kommunfullmäktige den 3 februari 2014, § 28. Årligen skall respektive avtalspart rapportera hur arbetet fortskrider. Den första redovisningen ska vara 2013 års Stockholmsförhandlings kansli tillhanda senast den 31 oktober 2014.

Följande ska belysas.



Bostadsbebyggelse

Kommunerna ska redovisa antalet påbörjade och färdigställda lägenheter som Avtalet omfattar. Redovisningen ska ske per den 15 oktober. Kommuner ska även kommentera jämförelse mellan den insända redovisningen och de åtagande som finns i avtalet.

Finansiering

Denna punkt syftar till att kontinuerligt följa det finansieringsupplägg som avtalats beträffande förskottering, medfinansiering, anslag och trängselskatt. Speciellt förhandlingar om medfinansiering av privata fastighetsägare/exploatörer är av betydelse i arbetet med förslag till värdeåterföring. Av redovisningen bör, enligt statens instruktioner, framgå hur stor andel av den medfinansiering som avtalet innehåller som förhandlats fram med privata fastighetsägare/exploatörer samt övrigt av gemensamt intresse.

Stadsdirektören har sammanfattningsvis redovisat följande till staten för Nacka kommun.

Bostadsbebyggelse

Nacka kommun har åtagit sig att uppföra 13 500 bostäder på västra Sicklaön från 2014 till 2030. Det ger en genomsnittlig takt på ca 800 bostäder per år. Hittills i år 2014 har inte några bostäder påbörjats på västra Sicklaön som får räknas med i tunnelbaneavtalet. Anledningen är avtalets utformning, det är bostäder som springer ur detaljplaner antagna från 2014 och framåt som får räknas med.

Bostadsbebyggelse	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Enligt avtal	800	800	800	800	800	800
Påbörjade lgh	0					
Färdigställda lgh	0					

Bedömning är att kommunen kommer att uppfylla kraven, dels vid etappmålet 2025, dels vid slutmålet 2030.

Finansiering

Stadsdirektören har redovisat kommunstyrelsens beslut om hur samtliga exploitörer inom västra Sicklaön skall medfinansiera utbyggnaden av tunnelbana till Nacka enligt följande modell.

Bostadsrätter/ägarlägenheter	800kr/kvm BTA
Hyresrätter	400kr/kvm BTA
Handel	150kr/kvm BTA
Kontor	1000kr/kvm BTA
Konvertering av kontor till bostad	150kr/kvm BTA



Av kommunens åtagande avseende medfinansiering och förskottering finns inget att rapportera. Det är först 2016 kommunen skall göra första inbetalningen enligt avtal.

Ekonомiska konsekvenser

Med den plan för planarbete och genomförande skall inte Tunnelbaneavtalet medföra andra ekonomiska konsekvenser än vad själva avtalet redan innehåller.

Konsekvenser för barn

Rapporten i sig medför inga konsekvenser för barn men utbyggnaden av tunnelbanan medför att Nacka får ett väl utbyggt system för kollektivtrafik. För barn innehåller det bra och säkra sätt att resa till och från skola och fritidsaktiviteter samt att ett större utbud av sådana blir tillgängligare för barn.

Bilagor

Uppföljningsrapport

Gunilla Glantz
Stadsbyggnadsdirektör
Stadsledningskontoret

Erik Wiberg
Exploateringsekonom
Mark- och exploateringsenheten

RAPPORT

Lena Dahlstedt
Nacka kommun

2013 års Stockholmsförhandlings kansli

Uppföljningsrapport

Avseende avtal om finansiering och medfinansiering samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholmsförhandling.

Bostadsbebyggelse

Nacka kommuns åtagande att uppföra 13 500 bostäder på västra Sicklaön från 2014 till 2030 ger en genomsnittlig takt på cirka 800 bostäder per år. Hittills i år har inte några bostäder påbörjats på västra Sicklaön som kan räknas in i åtagandet. Anledningen är avtalets utformning, det är bostäder som springer ur detaljplaner antagna från 2014 och framåt som ska räknas med. Det är mycket svårt att påbörja byggande av bostäder under 2014 som också har antagna detaljplaner 2014. Det tar mer än ett år från antagen detaljplan till att bostadsbyggande kan påbörjas.

Bostadsbebyggelse	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Enligt avtal	800	800	800	800	800	800
Påbörjade lgh	0					
Färdigställda lgh	0					

Nacka kommun vill dock poängtala att enligt kommunens planering kommer kommunen att uppfylla kraven såväl vid etappmålet 2025 som vid slutmålet 2030.

Finansiering

Kommunstyrelsen beslutat att samtliga exploater inom västra Sicklaön ska medfinansiera utbyggnaden av tunnelbana till Nacka enligt följande modell.

Bostadsrätter/ägarlägenheter	800kr/kvm BTA
Hyresrätter	400kr/kvm BTA
Handel	150kr/kvm BTA
Kontor	1000kr/kvm BTA
Konvertering av kontor till bostad	150kr/kvm BTA



Eftersom kommunens kostnad för tunnelbanebygget blir betydande först från och med år 2020 och nyttan för exploaterna i huvudsak kommer ännu senare ska medfinansieringsbeloppen vara reducerade fram till 2020. För de detaljplaner som antas 2014 skall beloppet vara 70% för att sedan öka med 5% varje år fram till 2020 då de är 100%.

Av kommunens åtagande avseende medfinansiering och förskottering finns inget att rapportera. Det är först 2016 kommunen skall göra första inbetalningen enligt avtal.

Lena Dahlstedt
Stadsdirektör

Till

Stockholms stad

Nacka stad

Solna stad

Järfälla kommun

Angående uppföljning och utvärdering av finansiering och medfinansiering samt ökat bostadsbebyggelse i Stockholms Län enligt 2013 års Stockholmsförhandling.

I Huvudavtalets paragraf 11.10 anges att "Parterna är överens om att staten ansvarar för uppföljning och årlig rapportering till regeringen av Avtalets genomförande. Uppföljningen innefattar Avtalet, eventuella ändringar och tilläggsavtal avseende såväl tunnelbanornas utbyggnad som ökat bostadsbyggande och ekonomi i Projektet, finansiering, samhällsekonomisk nytta, samt trängselskattens utfall och effekter. Uppföljningen sker tertial- och årsvis baserat på av bland annat Kommunerna och Landstinget insänd redovisning".

Vid styrelsen sammanträde den 22 april, 2014 överenskoms att redovisningen för 2014 avser ett rapporteringstilfälle. Avsikten är att till styrelsens möte den 20/11, 2014 kunna redovisa uppföljningen, vilken kommer att ingå i 2013 års Stockholmsförhandlings rapport till regeringen i december 2014.

Redovisningen ska vara 2013 års Stockholmsförhandlings kansli tillhanda senast den 31/10. 2014.

1. Bostadsbebyggelse

Kommunerna ska redovisa antalet påbörjade och färdigställda lägenheter som Avtalet omfattar. Redovisningen sker per den 15/10.

Kommunerna ska även kommentera jämförelse mellan den insända redovisningen och de åtagande som finns i avtalet.

4. Finansiering

"Denna punkt syftar till att kontinuerligt följa det finansieringsupplägg som avtalats beträffande förskottering, medfinansiering, anslag och trängselskatt. Speciellt förhandlingar om medfinansiering av privata fastighetsägare/exploatörer är av betydelse i arbetet med förslag till värdeåterföring".

Av redovisningen bör framgå hur stor andel av den medfinansiering som avtalen innehåller som förhandlats fram med privata fastighetsägare/exploatörer samt övrigt av gemensamt intresse.

6. Övriga nyttor

Ej aktuellt vid detta tillfälle

Bilaga: Uppföljnings- och utvärderingsprogram, till Avtal om finansiering och medfinansiering samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling.

2013 års Stockholmsförhandling

Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Startbesked för byggnation av bullerplank och plantering av växter på Kyrkvikens förskola i västra Sickla

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beviljar startbesked för uppförande av bullerplank och plantering av växter inom fastigheten Sicklaön 117:17, vid Kyrkvikens förskola om maximalt 800 000 kronor som tas i anspråk från den av kommunfullmäktige den 20 juni 2013, § 188, beviljade ramen för *förskolor ospecificerat* (huvudprojektnummer 98000013).

Detta beslut fattas med stöd av punkten 37 i kommunstyrelsens delegationsordning.

Sammanfattning

På Planiavägen 7 i Sickla ligger i dag Kyrkvikens förskola. Förskolan, som utgörs av paviljonger, har ett tidsbegränsat bygglov som har gått ut men håller på att förlängas, dock längst till 2018-07-01.

En förutsättning för att det tidsbegränsade bygglovet ska kunna förlängas är att vissa åtgärder ur miljöhänseende genomförs. Miljöenheten har i samband med en tidigare ansökan från lokal enheten om förlängning av bygglovet i yttrande av den 2011-11-28, dnr 233 0591/2008, bedömt platsen där förskolan är belägen idag som mindre lämplig på grund av trafikutsläpp samt hög bullernivå. För att komma till rätta med bullernivån och höga partikelhalter från trafikutsläppen föreslås att Kyrkvikens förskola förses med bullerplank och nya växter. Åtgärderna är en förutsättning för beviljandet av det tidsbegränsade bygglovet.



Ärendet

Bakgrund

Området kring Planiavägen och Sickla skola befinner sig idag i en mycket expansiv fas. Det pågår ett planarbete i området och många större investeringar kommer i framtiden att företas under planens genomförande. Området är centralt beläget på västra Sicklaön och utgör därmed även en betydelsefull del i byggandet av Nacka stad. Två frågor som nu står inför kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskotts ställningstagande handlar om att förse förskolan med bullerplank och växter för minskad ljudnivå och partikelhalt.

Kyrkvikens förskola

På Planiavägen 7 ligger Kyrkvikens förskola med fyra avdelningar. Fastigheten arrenderas av en extern fastighetsägare, Atrium Ljungberg AB. Lokalen som består av paviljoner ägs av Nacka kommun. Paviljonerna är uppförda med ett tidsbegränsat bygglov, vilket förlängdes under 2009 utan vidare utredning men som nu har löpt ut.

Miljöenheten har i yttrande av den 2011-11-28, dnr 233 0591/2008, i samband med tidigare ansökan från lokal enheten om förlängt bygglov, bedömt platsen där förskolan är belägen idag som mindre lämplig på grund av trafikutsläpp samt hög bullernivå. Den maximala ljudnivån från vägtrafik på förskolans gård kommer från passager in till parkeringsplatsen, belägen nordost om förskolan.

Enligt Naturvårdsverkets riktvärden för trafikbuller är högsta tillåtna ekvivalenta ljudnivå vid förskolans tomtgräns 55 dB(A) och högsta tillåtna maximala ljudnivå vid tomtgräns är 70 dB(A). Vid hörnan mot Siroccogatan är den maximala ljudnivån 77 dB(A) medan högsta tillåtna nivå är 70 dB(A). Vid hörnan mot Järlaleden ligger ljudnivån på 69 dB(A) medan högsta tillåtna nivå är 55dB(A), enligt bilaga b.

Miljö

Avståndet mellan förskolans gård och bilvägen är cirka tre meter. För att sänka maximal ljudnivå till en godkänd nivå behöver ett bullerplank på cirka 1,40 meter uppföras, enligt bilaga d. Ett bullerplank i den omfattningen hindrar stora delar av ljudet från passerande bilar att nå öronen på barn som vistas på gården. Minskning av miljöpartiklar kan däremot åtgärdas med växtlighet. Det finns höga partikelhalter längs de största infartslederna (Planiavägen, Siroccogatan och Järlaleden) samt rondellen.

Tidsplan

Brist på en lugn miljö och förekomsten av höga miljöpartiklar kring Kyrkvikens förskola medför att det är angeläget att dessa brister åtgärdas snarast möjligt. En förutsättning för



förlängning av det tidsbegränsade bygglovet är att byggnation av bullerplank och plantering av växter genomförs enligt förslaget.

Konsekvenser för barn

Miljöpartiklar är mycket små och följer med luften som barnen andas in. De högsta partikelhalterna finns längs de största infartslederna och rondellerna. Förskolans placering gör att barnen blir särskilt utsatta och får en försämrad lungfunktion. Höga bullernivåer påverkar barnens hälsa negativt, såsom exempelvis sömnstörningar och svårigheter att uppfatta samt förstå tal. Även om vuxna, tillskillnad från barn, klarar den uppgivna bullernivån som förkommer i förskolan idag påvisar omständigheterna att området är bättre lämpat för annan verksamhet än förskoleverksamhet.

Kommentarer

Byggenheten föreslår att kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott uppdrar åt enheten att påbörja uppförande av ett bullerplank för att minska maximal ljudnivå samt plantering av växtlighet för minska halten av miljöpartiklar.

Ekonomiska konsekvenser

Byggenheten föreslår att kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott uppdrar åt byggenheten att driva projektet vidare avseende ett investeringsmedel på 800 000 kronor ur huvudprojekt 98000013, *förskolor ospecifierat*. Uppskattning av den totala budgeten utgörs av olika referenser.

Återstår inom ramen för huvudprojektet efter detta startbesked:

221 000 000 kronor.

Lars Nylund
Enhetschef
Byggenheten

Ronia Shakir
Projektledare
Byggenheten

Bilagor

b_trafikbuller_utomhus_forskola_Sicklaon
c_underlag_placering_bullerplank_Kyrkvikens_fsk
d_underlag_minimihöjd_mm_bullerplank_Kyrkvikens_fsk

Beställare:
Tengbom AB

Referens:
Bo Nordström
bo.nordstrom@tengbom.se



AKUSTIKMILJÖ

Trafikbuller utomhus förskola Sicklaön

Objekt

Sicklaön förskola, Planiavägen 5-7

Mätningens utförande och omfattning

Tid för mätningens utförande:

2013-02-07 kl 13.00

Mätuppdraget omfattar mätning av ekvivalent ljudnivå på skolgården orsakad av vägtrafik.

Mätning utförd av Johanna Wernqvist från LN Akustikmiljö.

Mätning utförd enligt SS 25267:2004 bilaga D.

Riktvärden enligt Naturvårdsverket.

Mätinstrument: B&K 2250.

Hägersten 2013-02-13

Johanna Wernqvist
Akustikmiljö

Granskad: Lennart Nilsson

Adress:
LN Akustikmiljö AB
Marvedsvägen 11
141 41 HUDDINGE

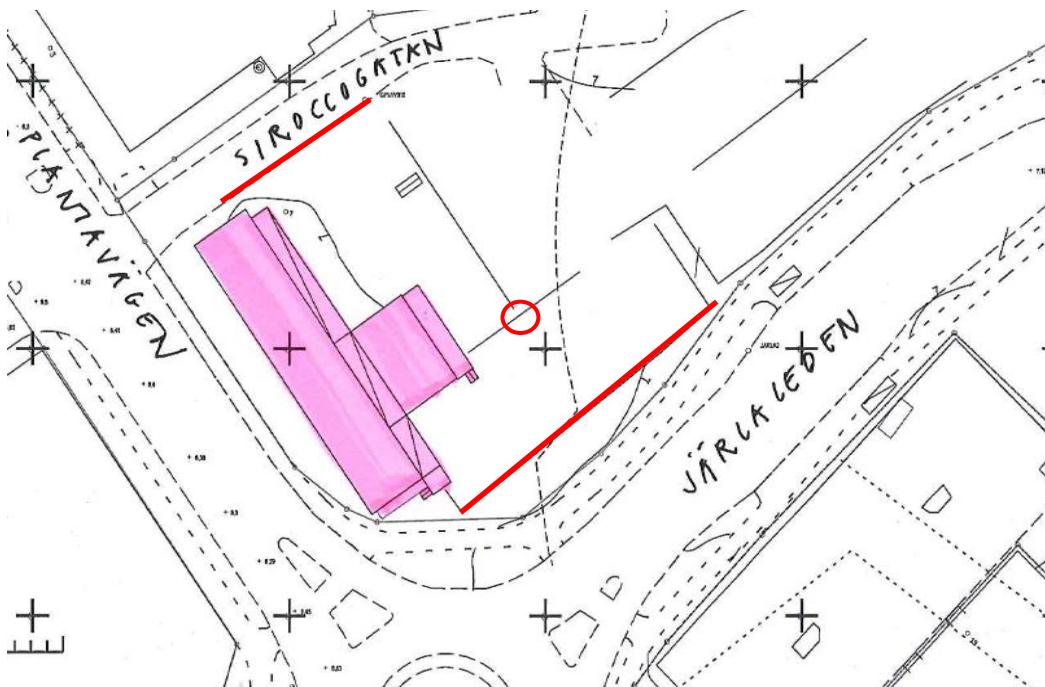
Telefon:
08-711 71 90
070-513 07 14

E:post
lennart.n@telia.com
www.akustik.nu

1. Sammanfattning

En mätning av trafikbuller har utförts vid gården till förskola på Planiavägen 5-7. Maximala ljudnivåer från vägtrafik bedöms komma från passager in på parkeringsplatsen nordost förskolan. Dimensionerande ekvivalenta ljudnivåer kommer från passager på Järlaleden sydost förskolan, där planer finns att sätta upp ett bullerplank.

Uppmätt $L_{Aeq} = 55,5$ ger omräknat till 24 timmar och 16 800 bilpassager enligt uppgift ett dygnsmedelvärde på $L_{Aeq24h} = 54$ dB. Vid mättilfället begränsades ljudnivån av en upplogad snövall, varför riktvärdet $L_{Aeq24h} \leq 55$ dB kan förväntas överskridas vid gränsen för förskolans lekområde. Även krav om högsta maximala ljudnivåer $L_{AFmax} \leq 70$ dB överskrids, men på andra sidan av gården, mot Siroccogatan, där bilar passerar endast ca tre meter ifrån barnens lekplats.



Figur 1. Området kring förskolan på ritning från Tengbom med mätpunkt markerad med röd ring och föreslagna bullerplank markerade med röda streck.

2. Riktvärden

Naturvårdsverkets riktvärden för trafikbuller

Högsta tillåtna ekvivalenta ljudtrycksnivå vid förskolas tomtgräns:
 $L_{Aeq} \leq 55$ dB

Högsta tillåtna maximala ljudtrycksnivå vid tomtgräns:
 $L_{AFmax} \leq 70$ dB

Boverket förtydligar kravet på maxnivå genom att skriva:

"Riktvärdet får överskridas högst fem gånger per årsmedelmaxtimme under dag/kväll (06.00-22.00)"

*Utdrag ur: Tillämpning av riktvärden för trafikbuller. Underlag för vägledande rapport
 Redovisning av regeringsuppdrag, Boverket november 2004*

3. Resultat

Redovisade värden är icke bakgrundskorrigerade frifältsvärden.

Ljudnivåer från trafik*				
	<i>Max (dB)</i>	<i>Ekvivalent L_{Aeq24h}(dB)</i>	<i>Krav</i>	<i>Kommentar</i>
Hörn mot Siroccogatan	77	-	$L_{AFmax} = 70$ $L_{Aeq24h} = 55$	Överskider krav om högsta maxnivå
Hörn mot Järlaleden	69	54		Bedöms överskrida krav om högsta maxnivå och ekvivalentnivå vid barmark

* Maximala ljudnivåer är endast uppmätta. Ekvivalenta ljudnivåer är omräknade till dygnsmedelvärde grundat på trafikdata.

Siroccogatan

Maximala ljudnivåer från vägtrafik på förskolans gård kommer från passager in på parkeringsplatsen nordost förskolan. Här uppmättes maximala ljudnivåer på $L_{AFmax} = 77$ dB (se figur 4) vid gården staket.

För maximala ljudnivåer gäller alltid en bedömning av vad som är att betrakta som en "normal" maximal nivå, och vad som är extremfall. Enligt Boverket får maximala ljudnivåer överskridas högst 5 gånger per timme. Betydligt fler bilar än så passerade in till parkeringen under en timme på eftermiddagen vid mättillfället, och krav om högsta ljudnivåer bedöms överskridas.

Järlaleden

Dimensionerande ekvivalenta ljudnivåer kommer från passager på Järlaleden sydost förskolan, där planer finns att sätta upp ett bullerplank. Antalet bilpassager på Järlaleden uppgick 2009 enligt Nacka kommun till 11500 st västerut och 5300 st österut; sammanlagt 16 800 passager per dygn. Uppmätt ekvivalent ljudnivå $L_{Aeq} = 55,5$ (se figur 5) ger omräknat till 24 timmar och antal bilpassager enligt uppgift ett dygnsmedelvärde på $L_{Aeq24h} = 54$ dB. Krav om $L_{Aeq24h} \leq 55$ dB kan dock förväntas överskridas vid gränsen för förskolans lekområde med hänsyn till de omständigheter som rådde vid mättillfället.

Vid mättillfället fanns en naturlig bullerbarriär i form av en upplagd snövall mellan cykelbanan och parkeringen som bedöms sänka uppmätta ljudnivåer något. Även förekomsten av snö generellt på marken bedöms bidra till sänkta ljudnivåer. Å andra sidan hade sannolikt de flesta bilar som passerade dubbdäck vilket ger upphov till högre ljudnivåer. En samlad bedömning av omständigheter som påverkar uppmätt ljudnivå är att nivån troligen ökar något under vår och höst jämfört med mättillfället.

Buss 71, 821 och 840 passerar öster om rondellen Planiavägen/Järlaleden. Antalet busspassager uppgår vardagar kl 07-19 till 196 st, varav buss 71 100, buss 821 32 och buss 840 64. En buss hållplats är placerad strax före rondellen och accelererande bussar från hållplatsen och in i rondellen bedöms ge maximala ljudnivåer från denna väg. Uppmätta maximala ljudnivåer $L_{AFmax} = 69$ dB (se figur 6) uppfyllde vid mättillfället krav, men kan sommartid, utan snövall, komma att överskrida krav om maximala ljudnivåer på förskolans gård.



Figur 2. Föreslagen placering av bullerplank, sett från tänkt planks ena ände.



Figur 3. Mätposition för trafik på Järlaleden. På bilden syns snövallen mellan parkering och cykelbana. Figur 2 är fotograferad intill P-skylten.

4. Åtgärdsförslag

Maximal ljudnivåer Planiavägen

Avståndet mellan förskolans gård och bilvägen är endast ca tre meter. En avgränsning med hjälp av ett bullerplank skulle skapa en smal gångbana för föräldrar, barn och personal, på vilken de skilda från biltrafiken kan ta sig till och från förskolans entré.

För att sänka maximala ljudnivåer till godkända nivåer behöver ett bullerplank här inte vara högt. Ett 90 cm högt plank hindrar stora delar av ljudet från passerande bilar att nå öronen på barn som står på marken på gården. För personalen finns inga krav på maximala ljudnivåer från trafik utomhus.

Ekvivalenta ljudnivåer Järlaleden

Järlaleden ligger något högre i terrängen än förskolans gård, varför ett bullerplank har god funktion även om det är relativt lågt, 135 cm höjd bedöms ge gott resultat.

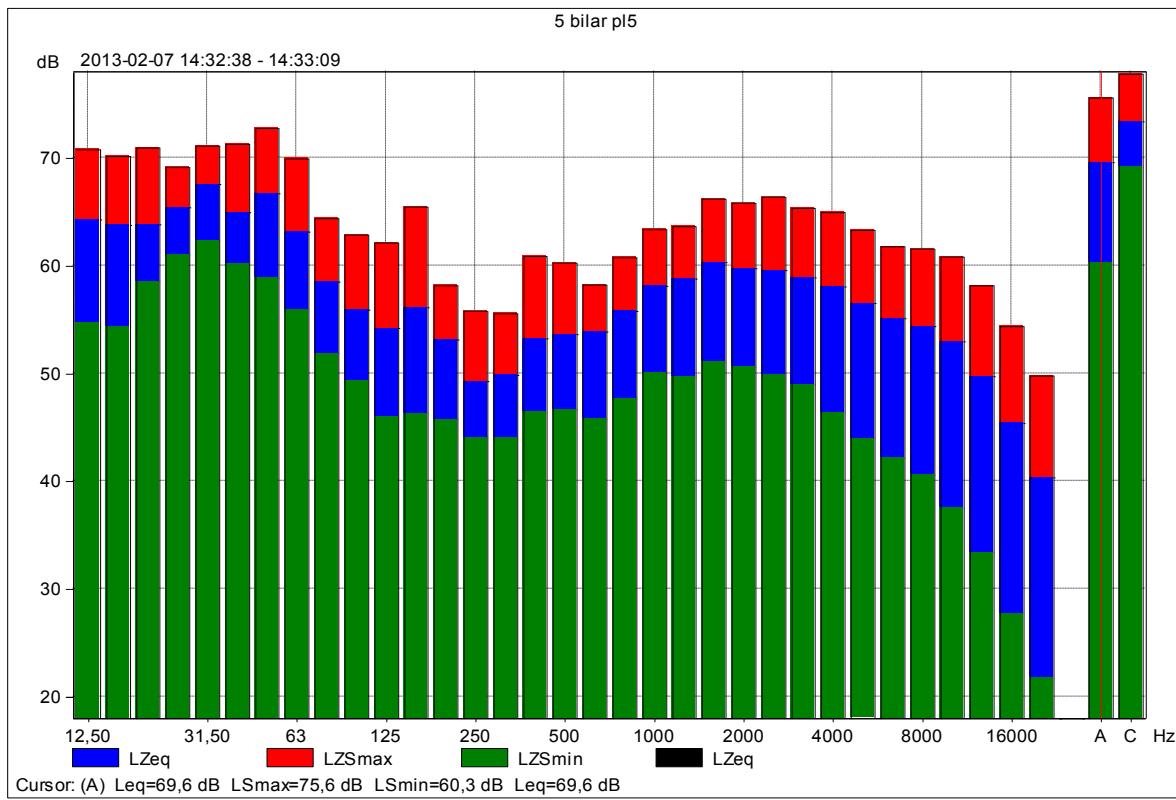
Val av bullerplank

Bullerplank finns att köpa i färdiga sektioner hos flera leverantörer, i olika utseenden. Ett exempel ges nedan på ett plank som finns i delar om 45 cm resp 90 cm gånger 100 cm resp 200 cm.

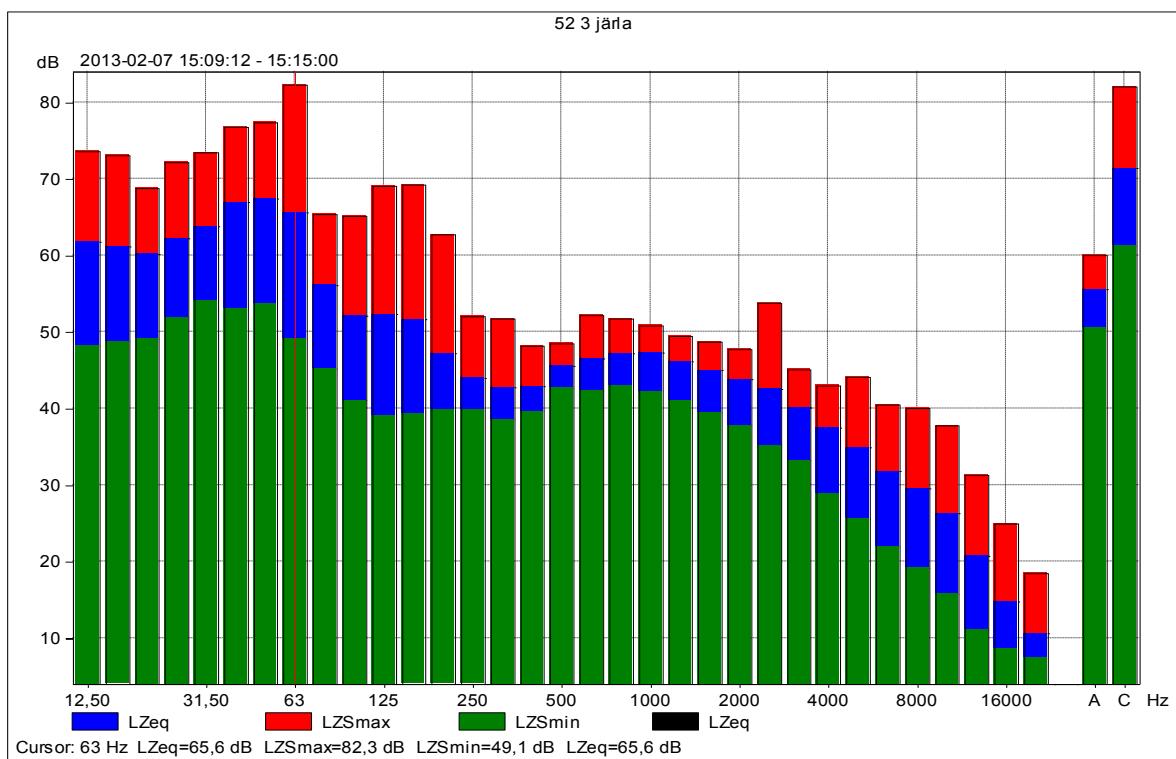
Ett förslag på bullerplank:

www.noistop.se/files/noistop/2011_Noistop/PDF_for_Download/Technical_Datasheets/Technical_Datasheet_NoiStop_Wood - SE.pdf

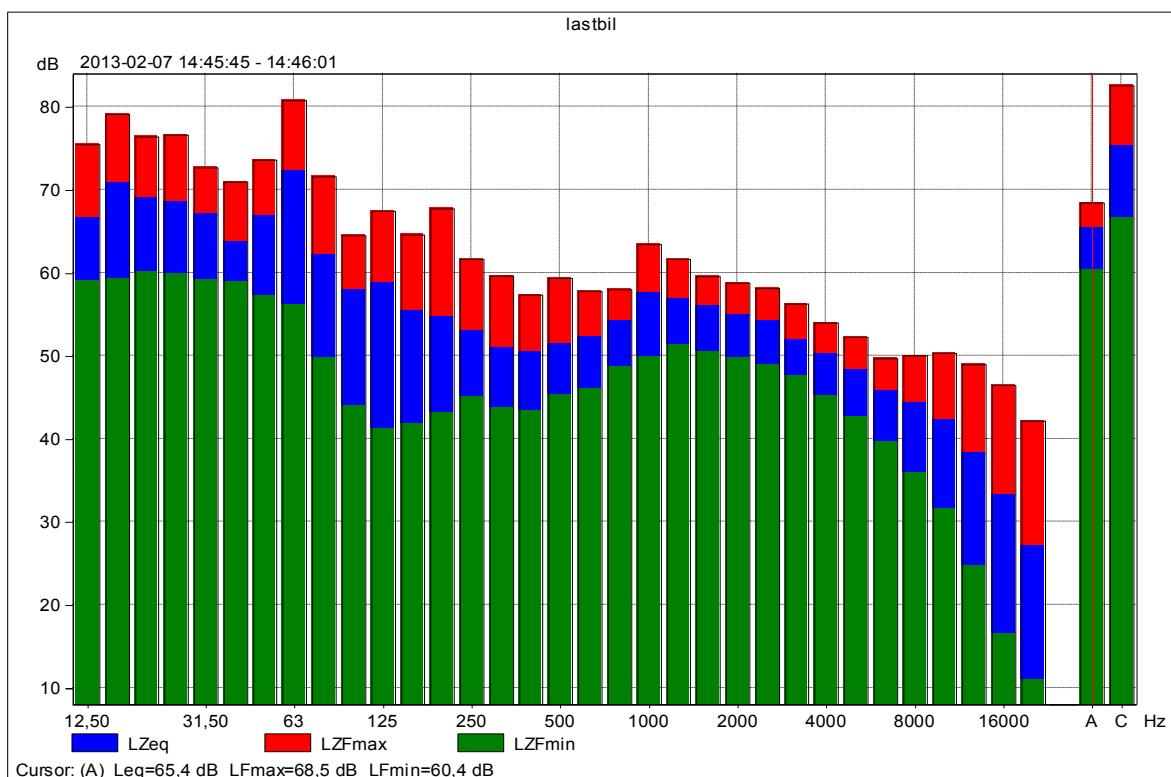
4. Grafisk redovisning av mätresultat



Figur 4. Uppmätt ekvivalent ljudnivå vid passage av bilar på Siroccogatan. Uppmätt vid gården staket.



Figur 5. Uppmätt ekvivalent ljudnivå från 55 bilpassager på Järlaleden. Uppmätt vid gården staket.



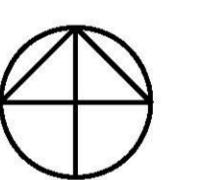
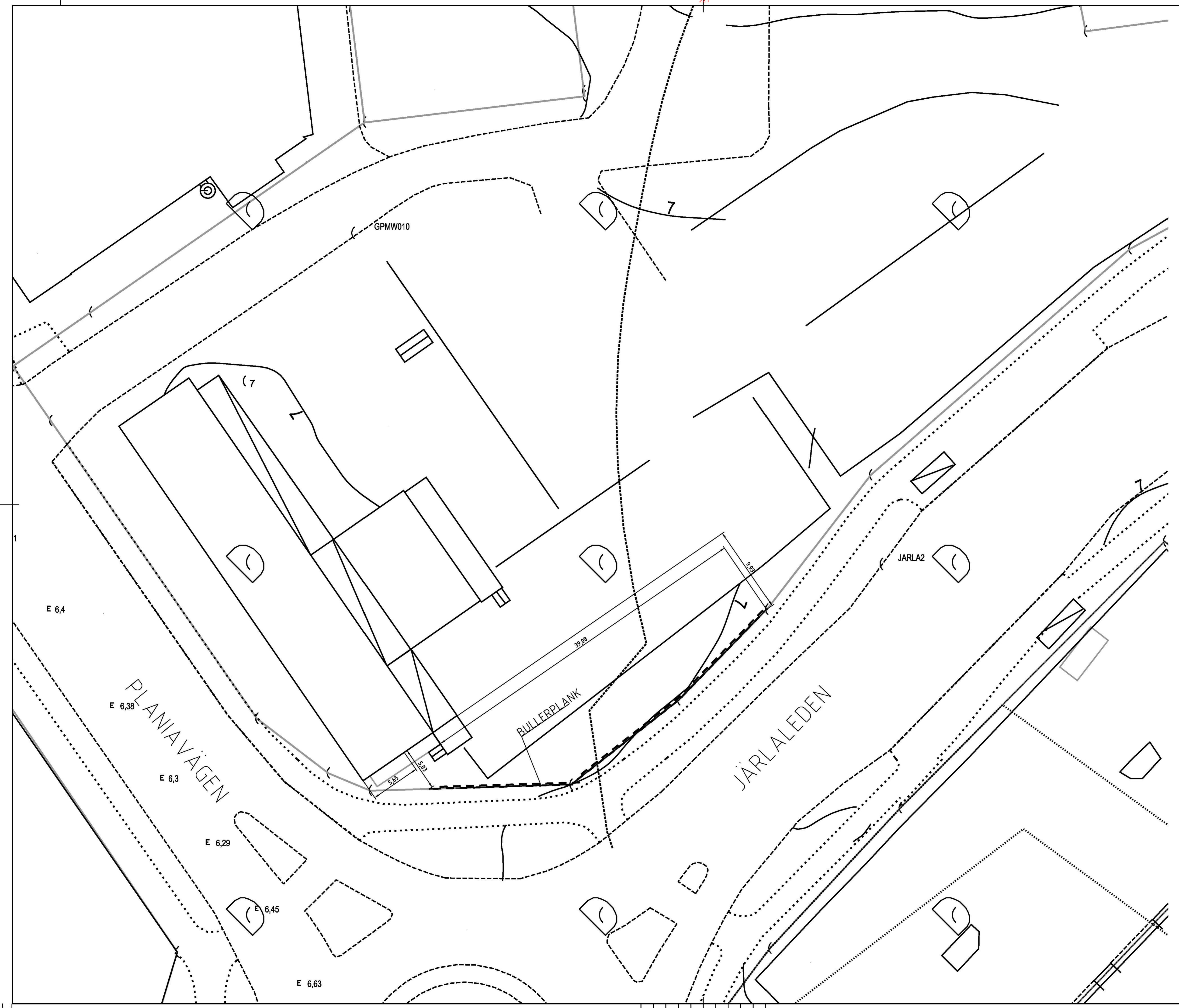
Figur 6. Uppmätt ekvivalent ljudnivå vid passage av en lastbil på Järlaleden. Uppmätt vid gården staket.

ANMÄRKNING

Bullerplank förläggs i fastighetsgräns.
Måttangivelse i meter..

UNDERLAG

Kommunens nybyggnadskarta.
daterad 2013-02-01.



SKALA 1:200
0 1 2 5 10 15 20
METER

BET ANTÄNDNING AVSEER DATUM SIGN
BYGGLOVSHANDLING

TENGBOM

Bullerskärm förskola
Sicklaön 117:17, Planiav. 7-9

L	Tengbom	08-412 52 00	08-412 53 03
UPDRAGNR	NAKO-49	RITAD/KONSTR AV	HANDELGÄRE
		Per Qvist	Per Qvist
DATUM		ANSVARIG	
	2013-03-20	Bo Nordström	

SITUATIONSPLAN

Bullerplank

SKALA	NUMMER	
A1:1200	A3:1400	BET
L-10.1-01		

