

KALLELSE

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott kallas till sammanträde

Dag Tisdagen den 10 juni 2014
 Tid Kl. 09.00
 Plats Nacka stadshus, sammanträdesrummet Jelgava
 Ordförande Mats Gerdau
 Nämndsekreterare Görel Petersson

Föredragningslista

Nr	Ärende	Noteringar
1.	Val av justeringsman	
2.	Adjungering	
3.	Anmälningar	
4.	Delegationsbeslut	
	Stadsbyggnadsärenden	
5.	Information om stadsutveckling våren 2014 KFKS 2013/540-201	
6.	Detaljplaneprogram för Orminge centrum <i>Yttrande under samråd</i> KFKS 2005/196-214	
7.	Startpromemoria för detaljplan för Fisksätra norra centrum, stadsbyggnadsprojekt 9544 <i>Antagande</i> KFKS 2014/261-214	
8.	Detaljplan för studentbostäder i Ektorp, fastigheten Sicklaön 40:14 m.fl <i>Yttrande granskning</i> KFKS 2012/685-214	
9.	Detaljplan för flerbostadshus Ektorp C <i>Yttrande under granskning</i> KFKS 2012/491-214	
10.	Utbyggnadspromemoria för detaljplaneområdet Y och Z KFKS 2009/654-251	



Nr	Ärende	Noteringar
11.	Utbyggnadspromemoria för Ljuskärrsberget, gång- och cykelväg, stadsbyggnadsprojekt 9511 KFKS 2012/559-251	
12.	Parkeringstal för Nacka kommun KFKS 2012/256-514, MSN § 113, TN § 88	
	Infrastrukturärenden	
13.	Rapport om idéstudien om förlängning av tunnelbanan från Nacka centrum till Orminge centrum KFKS 2012/229-051	
14.	Cykelplan/-program 2014 KFKS 214/344-513, TN § 58 <i>Kommentarer till tekniska nämnden för fortsatt beredning</i>	
	Fastighetsärenden	
15.	Parkeringsregler och -avgifter vid Nacka Stadshus, fastigheten Sicklaön 134:1 KFKS 2014/410-315	
16.	Arrende för småbåtshamn nedanför korsningen Djurgårdsvägen/Sjöfararvägen i sydvästra Lännersta <i>Fastigheten Lännersta 10:1</i> KFKS 2014/395-261	
17.	Startbesked för fördjupat programarbete av ny alternativt ombyggnation av Myrsjöskolan KSKF 2014/382-291	
18.	Startbesked för utbyggnad av paviljonger vid Ektorps och Björknäs skolor KFKS 2014/416-044	
19.	Vägval och startbesked för trafik- och parkeringslösning vid Sickla skola samt förskola KFKS 2014/280-287	
20.	Medborgarfrågor kring förskola på Lots- och Galärvägen i Boo <i>Ordförandeinitiativ</i> KFKS 2013/269-224	
21.	Övriga frågor	



Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Information om stadsutveckling våren 2014

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott noterar informationen om ”Levande stadsutveckling våren 2014” till protokollet.

Sammanfattning

Den 3 mars 2014 så antog kommunstyrelsen visionen för Nacka stad: ”*Nära och nyskapande*”. Detta ärende redovisar stadsutvecklingsarbetet under våren 2014 där fokus har legat på: (1) fortsatt arbete i stadsbyggnadsprojekten på västra Sicklaön, (2) utveckling av strategiska underlag, (3) fortsatt utveckling av hur vi arbetar med dialog och kommunikation kring stadsutvecklingen, samt (4) att utveckla hur vi i Nacka kan arbeta med att skapa en levande stad som är välkomnande under tiden som staden i Nacka växer fram. I följande ärende redovisas information om de aktiviteter som bedrivits inom stadsutvecklingsarbetet under våren 2014.

Ärendet

Bakgrund – visionen för Nacka stad

Det har varit en intensiv vår i stadsutvecklingsarbetet i Nacka. Den 3 mars 2014 så antog kommunstyrelsen visionen för Nacka stad: ”*Nära och nyskapande*”. Visionen baseras på det intensiva dialogarbetet och omvärdlsspaningen som pågick under 2013 då vi i stadsutvecklingsarbetet bl.a. pratat med 5000 nackabor och mött drygt 900 personer i workshops. Visionen ”*Nära och nyskapande*” stöds av fem påståenden:

- *Här är det nära till allt – mötesplatser, natur och kultur – stadens puls, lugna platser och varandra.*
- *Här är det enkelt att leva och arbeta – att gå, cykla och åka kollektivt.*
- *Här får du möta det oväntade – en mångfald av arkitektur, uttryck och människor – med ett aktivt liv mellan husen.*
- *Här skapar vi en levande och hållbar stad för alla – där det kuperade landskapet, vattnet och platsens historia ger staden karaktär.*
- *Här utvecklar vi staden i samspel med andra – tänker nytt, långsiktigt och innovativt*



Fokus i stadsutvecklingsarbetet 2014

Under våren 2014 har fokus i stadsutvecklingsarbetet legat på att levandegöra visionen genom bl.a: (1) fortsatt arbete i stadsbyggnadsprojekten på västra Sicklaön, (2) utveckling av strategiska underlag, (3) fortsatt utveckling av hur vi arbetar med dialog och kommunikation kring stadsutvecklingen, samt (4) att utveckla hur vi i Nacka kan arbeta med att skapa en levande stad som är välkomnande under tiden som staden i Nacka växer fram. Se redovisning av aktiviteter i Bilaga 1 - Redovisning av aktiviteter i stadsutvecklingsarbetet våren 2014.

Urval av aktiviteter för levande stadsutveckling 2014

Riktlinjer för markanvisning har antagits, strukturplanen för västra Sicklaön har presenterats och arbete pågår med dem fördjupade strukturplanen. Utifrån visionen pågår arbete med stadsbyggnadsprinciper som ytterligare ska tydliggöra vilken typ av stad som ska byggas. Vi har också påbörjat arbetet med ekosystemtjänstanalys över hela västra Sicklaön tillsammans med både interna och externa specialister och aktörer (fastighetsägare, skolor, föreningar etc.).

Vi har både spanat, byggt relationer och berättat om det arbete som Nacka bedriver kring stadsutvecklingen, både internationellt, nationellt och regionalt. Viktigt är den aktiva dialogen med nackaborna där vi bl.a. varit ute och träffat seniorer och bostadsrättsföreningar. Vi fortsätter att utveckla formerna för våra samråd av stadsbyggnadsprojekten med filmer, 3D-dialoger och samrådspromenader.

För att nämna några ytterligare glimtar från arbetet med en levande stad i Nacka: skoltävling med vernissage där fem skolor deltog och ställdes ut på stadshuset, tack-annonser i NVP efter visionens antagande, fortsatt arbete med Konsten att skapa stad i ett antal projekt med dialog mellan konstnärer och medborgare (t.ex. i Skvaltan, Sickla och området utanför stadshuset). I sommar hoppas vi väcka intresse kring arbetet med ”Kvarnholmen under konstruktion” och den planerade ”kulissgatan” vid rondellen Vikdalsvägen/Värmdövägen.

Ekonomiska konsekvenser

Arbetet bedrivs inom ramen för redan anslagna medel.

Bilagor

[Bilaga_1_Redovisning_av_aktiviteter_i_stadsutvecklingsarbetet_våren_2014](#)

[Bilaga_2_Exploateringsområden_västra_sicklaön_2014-06-02](#)

Klara Palmberg Broryd
Stadsutvecklingsstrateg
Stadsledningskontoret



2014-05-26

BILAGA
 KFKS 2013/540-201

 Kommunstyrelsens
 stadsutvecklingsutskott

Redovisning av aktiviteter i stadsutvecklingsarbetet våren 2014

Den 3 mars 2014 så antog kommunstyrelsen visionen för Nacka stad: "Nära och nyskapande". Detta ärende redovisar stadsutvecklingsarbetet under våren 2014 där fokus har legat på: (1) fortsatt arbete i stadsbyggnadsprojekten på västra Sicklaön, (2) utveckling av strategiska underlag, (3) fortsatt utveckling av hur vi arbetar med dialog och kommunikation kring stadsutvecklingen, samt (4) att utveckla hur vi i Nacka kan arbeta med att skapa en levande stad som är välkomnande under tiden som staden i Nacka växer fram. I följande ärende redovisas information om de aktiviteter som bedrivits inom stadsutvecklingsarbetet under våren 2014.

I. Fortsatt arbete i stadsbyggnadsprojekten på västra Sicklaön

I stadsutvecklingsarbetet så är det viktigt att har en gemensam bild av de pågående stadsbyggnadsprojekten på västra Sicklaön. Se sammanställning nedan, samt karta i Bilaga_2_Expoateringsområden_västra_sicklaön_2014-05-14.

<u>Lagakraftvunna detaljplaner:</u>	<u>Planarbete pågår /fastställt program:</u>	<u>Program- arbete:</u>	<u>Planbesked, framtida projekt:</u>
Finnboda	Danvikshem	Henriksdal	Norr om Svindersvik
Marinstaden	Kvarnholmen DP4-6	Planiaområdet	Finntorp, förtätning
Lokomobilvägen	Alphyddan	Centrala Nacka	
Kvarnholmen	Skvaltan	Nacka strand	
	Nobelberget		
	+ Fanny udde		
	Bergs oljehamn		

Parallelt så pågår planering och genomförande av infrastrukturprojekt som bl.a. förlängningen av tvärbanan till Sickla, Saltsjöbanans upprustning, tunnelbanans utbyggnad, och Kvarnholmsförbindelsen.

2. Utveckling av strategiska underlag

- **Medfinansiering av tunnelbanan och riktlinjer för markanvisning** antogs på kommunstyrelsens aprilmöte, dessa ska fungera som spelregler för hur kommunens mark ska exploateras.



- **Strukturplanen** redovisades och arbetet fortsätter under 2014 med en **fördjupad strukturplan** över hela västra Sicklaön, ambitionen är att ta fram en ”stadsplan”
- Utifrån strukturplanen och visionen för Nacka stad pågår arbete med att ta fram **stadsbyggnadsprinciper** som ytterligare ska beskriva staden som vi eftersträvar
- **Genomförandeplanering** – bebyggelse och infrastruktur inom västra Sicklaön
- **Trafikinfrastruktur** lokalt och regionalt, bl.a. remiss av Nackas cykelplan
- **Strategisk lokalförsörjningsplan** – delrapporterad och arbetet fortsätter
- **Ekonomisk långtidsprognos** – drivs av Nackas nya ekonomidirektör
- **Ekosystemtjänstanalys** av hela västra Sicklaön tillsammans med både interna och externa specialister och aktörer (fastighetsägare, skolor, föreningar, intressenter)
- **Klimatanalys och –program** har arbetats fram under våren
- **Fördjupningar av teman:** Allmänna platser, social hållbarhet och identitetsskapande har skett bl.a. genom föreläsningar, workshops och omvärldsspaning

3. Fortsatt utveckling av hur vi arbetar med dialog och kommunikation

Vi vill att de som bor eller verkar i Nacka ska vara aktiva och delaktiga när Nacka bygger stad. Vi hoppas att man ska känna stolthet och engagemang när vi bygger stad tillsammans.

3.1. Utvecklade format för samråd och dialog

- **3D-dialog Henriksdal.** 151 synpunkter från medborgare
- **Öppet hus Nacka strand.** Ca 200 besökare. Samrådsspromenad
- **Öppet hus studentbostäder Alphyddan.** Fler än 100 besökare.
- **Föreläsningar om Nacka stad** på förfrågan, bl.a. seniorer och brf i Skvaltan
- Se även projekt under 4.1. Konsten att skapa stad

3.2. Kommunikation och press

- **Vision för Nacka stad:** annonser, skyltar, rapport, artiklar
- **Mediaanalys** om tunnelbana till Nacka
- **22 webbartiklar** om Nacka stad på nacka.se
- **13 pressmeddelanden** om stadsbyggnad
- **Pressklipp** i NVP, ABC, Mitti, TV4, Radio Stockholm.
- **Tema i stadsbyggnadsnytt**
- **Filmer:** strukturplan, vision Nacka stad, stadshuset som mötesplats, tunnelbana till Nacka, Alphyddan Kvarnholmsförbindelsen
- **Samarbete med Trafikförvaltningen/Stockholm** kring bl.a. infartsparkering Nacka strand och informationsmöten om Slussen
- **Utställningen Rum och ansvar** i stadshusentrén under slutet på maj.
- **Anställning av 1,5 kommunikatörer** till stadsutvecklingsarbetet har möjliggjort det intensifierade kommunikationsarbetet.



3.3. Mässor och mötesplatser:

- **MIPIM** – fastighetsmässa i Cannes. Nacka deltog med 9 delegater och genomförde ca 60 möten på tre dagar. Nätverkande och dialog, både nationellt och internationellt.
- **Nacka Företagarträff**. Delar av visionsverkstaden ställdes ut.
- **Nacka stadsbyggnadsdagar**. Open space om aktuella teman i stadsutvecklingen.
- **Föreläsningar om Nackas stadsutvecklingsarbete**: Täby kommunens ledningsgrupp, Stockholms stads stadsbyggnadsnämnd, KSLs geodataråd.

3.4. Riktade insatser till barn och unga:

- **Nackativ** – ungdomsmässa i Nacka sportcentrum
- **Vernissage Skoltävling** i samband med kommunfullmäktige i mars, fem skolor (från förskola till högstadium) visade upp sina tankar om framtidens stad i Nacka.
- **Fotokurs för unga**: vår bild av Nacka. Gratis fotokurs i Dieselverkstaden för ungdomar.
- **Examensarbeten**, Hampus Olesund, KTH, om social hållbarhet i stadsutvecklingen och Mariam Jerjis, LTU, om hållbar stadsutveckling.

4. En levande stad som är välkomnande under tiden

4.1. Konsten att skapa stad:

- **Hitta till naturen i Sickla** – syftet är att tydliggöra befintliga gångstråk och vägar och underlätta för boende och besökare att ta sig till naturnära och vackra platser som finns omkring Sickla. Workshops med boende genomförs under våren. Förstudie inför ansökan till Boverket om jämställda offentliga miljöer.
- **Skvaltanstråket** – i stadsbyggnadsprojektet Skvaltan så samarbetar vi med tre konstnärer för att hitta Skvaltans unika karaktär bl.a. genom dialog med de boende.
- **Parken i brukarens synfält** – Hur kan Nacka stadshus bli en mötesplats? Samtal om hur man upplever platsen och hur tillgängligheten kan förbättras för gående och cyklister. Finansierat av Innovativ kultur.
- **Sickla skoltomt** – utveckla Sickla skoltomt tillsammans med skolbarnen och andra relevanta intressenter tillsammans med parkenheten och konstnärliga kompetenser
- **Kolibri – Kollaborativ gestaltning Kvarnholmen**. Att använda konst och den konstnärliga processen som ett verktyg i arbetet med att förstärka medborgares delaktighet i utformandet av platser i sin närmiljö och i det offentliga rummet. Workshops planeras tillsammans med parkenheten med boende på Kvarnholmen.
- Projektanställning av Katarina Fredrika som processledare för att stödja genomförandeförmågan i organisationen kring att skapa en levande stad som är välkomnande under tiden.
- Arbetet har delvis finansierats av medel från Vinnova. Ansökan om fortsatt arbete med konsten som verktyg för att driva innovation i stadsutvecklingsarbetet har skett i två omgångar.



4.2. Kvarnholmen under konstruktion

På Kvarnholmen byggs det bostäder för fullt och arbetet kommer fortsätta fram till 2025. Nu öppnas byggarbetsplatsen upp på ett nyskapande och innovativt sätt för att skapa en arena för mat och måltider, konst, musik och fritidsliv. Ett sätt att göra platsen levande och spännande trots byggdamm och markarbeten. Redan i sommar kommer Nackabor, Stockholmare och turister att kunna besöka och njuta av ateljéer, verkstäder, ytor för samvaro och lek, boulebanor, mat och dryck, fester, uppträden, konserter, modevisningar och loppmarknader. Genomförs i nära samarbete med Kvarnholmen Utveckling AB.

Framåt:

Under 2014 fortsätter arbetet med stadsbyggnadsprojekten, utvecklingen av strategiska underlag, former för kommunikation och dialog, samt hur vi utvecklar den levande staden i Nacka. För att nämna några initiativ:

- **Ungt inflytande** sker sommaren 2014 på temat Nacka stad, med fyra olika uppdrag.
- **Nyhetsbrev Nacka stad** för brevlådeutskick på västra Sicklaön, start i sommar.
- **Kreativ medborgardialog** bl.a. i centrala Nacka – utveckling av samrådsformer
- Utveckling och testskott för **kreativ skytlting** i stadsutvecklingen, bl.a. med ”kulissgatan” vid rondellen Vikdalsvägen/Värmdövägen.
- **Almedalsveckan** – två egna arrangemang (fokus på Konsten att skapa stad) och deltagande i en handfull paneler (brett stadsutvecklingsfokus)
- **Business Arena Stockholm 17-18 september** – monter, seminarier och deltagande i mässan på Waterfront i Stockholm
- **Nordisk konferens om trygg och säker stad i Nacka, prel 13 november**
- **Öppna morgonföreläsningar** med inspiration och kompetensutveckling
- **Fortsatt utveckling av samspel med byggherrar och exploater, ”kickoff” efter lunch 3 oktober**
- **Fortsatt utveckling av arbetsätt** i organisationen – ”dubbelt så mycket på halva tiden”
- **Utveckling av ledning och styrning, strategier och indikatorer** för stadsutvecklingsarbetet

Explorationsområden på Västra Sicklaön

Skiss 2030+ Totalt 16 512 bostäder varav 15 270 icke laga kraftvunna planer

9

- Lagakraft vunnen detaljplan
A. Kvarnholmen
B. Finnbona
C. Svindersviks husbåtar
D. Lokomobilvägen

- Planarbete pågår och/eller faställt program
E. Danvikshem
F. Kvarnholmen DP4-DP6
G. Alphyddan
H. Nobelberget - Fanny udde
J. Skvalan
R. Bergs Oljehamn

- Programarbete
K. Henriksdal
L. Planiaområdet
M. Centrala Nacka
N. Nacka Strand

- Planbesked, framtida projekt
O. Norr om Svindersvik
P. Finntorp, förtäning





Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Planprogram för Orminge centrum

Yttrande under samråd

Förslag till beslut

1. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott antar föreslaget yttrande till miljö- och stadsbyggnadsnämnden om det föreslagna detaljplanprogrammet för Orminge centrum.

Yttrandet antas av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott med stöd av punkten 33 i kommunstyrelsens delegationsordning.

2. Stadsutvecklingsutskottet ger mark- och exploateringsenheten i uppdrag att i det fortsatta planarbetet bevaka att kommunal mark används så att den bidrar maximalt till projektets ekonomi i förhållande till den utveckling utskottet vill se för Orminge centrum..
3. Kommunens styrprinciper om konkurrensneutralitet innebär att kommunen ska konkurrensutsätta genomförandet genom upphandling eller tävling enligt kommunens riktlinjer för markanvisning. Utgångspunkten ska således vara att communal mark som ska bebyggas i första hand görs tillgänglig för en vid krets av intressenter, som i öppna markanvisningstävlingar får呈现出 hur de vill utveckla den marken.
4. Stadsutvecklingsutskottet uppdrar till mark- och exploateringsenheten att inleda avtalsdiskussioner med Stockholms läns landsting om bussterminalen.

Sammanfattning

Arbetet med att ta fram en detaljplan för Orminge centrum har nu nått det stadium att kommunstyrelsen ska yttra sig, ur sitt övergripande perspektiv, över det förslag till detaljplaneprogram som miljö- och stadsbyggnadsnämnden har tagit fram. Nämnden har identifierat tre mål för planarbetet; 1) ett stadsdelscentrum som är trygg, tillgängligt och levande, 2) ett attraktivt stadsdelscentrum för boende, besökare och företag och 3) ett



stadsdelscentrum som bygger på och utvecklar Orminges karaktär och identitet. Fem strategier för att uppnå målen har tagits fram; förstärk sambanden och attraktionskraften, funktionsblandning, förtätning, förnyelse och försköning.

Stadsledningskontoret har tagit fram ett förslag till yttrande, som avser kommunstyrelsen samlade ansvar för stadsutveckling, kommunens uppdrag för välfärdstjänster och kommunal ekonomi. Det föreslagna yttrandet tar upp följande områden.

1. Avgränsningarna av planområdet bör ses över
2. Planmässiga förutsättningar för ekonomiskt hållbart etappvis genomförande bör beskrivas
3. Detaljplanen bör tydligare ange förutsättningar för näringsliv, handel och kontor
4. Projektets totala ekonomi bör belysas vid utformningen av programmet.
5. Lokalisering av simhall bör studeras ytterligare
6. De planmässiga förutsättningarna för kommunala lokaler välfärdsfastigheter, däribland Ormingeskolan utveckling bör belysas.
7. Möjligheter till att skapa fler byggrätter för bostäder ovan bussterminalen bör utredas och illustreras detta i programhandlingen.
8. Positivt att kulturens betydelse lyfts.
9. Området behöver gemensamma parkeringslösningar.

Ärendet

Kommunen bedriver sedan mer än nio år tillbaka ett stadsutvecklingsprojekt för Orminge centrum. I uppdraget ingår att ta fram ett planprogram som ska tjäna som underlag till kommande detaljplaner och utveckling av Orminge centrum.

Ett första förslag på planprogram var utsänt på samråd under årsskiftet 2008/2009. Det resulterade i en återremiss med uppdrag att bearbeta trafiklösning med bussterminal och infartsparkering ytterligare. Med anledning återremissen arbetade kommunen tillsammans med SL under 2010/2011 fram en fördjupad studie med fokus på att finna en bra lösning av bussterminalen, infartsparkering och trafikföring samt kompletterande bebyggelse. Förslaget från 2010/2011 års arbete resulterade inte ett nytt programförslag då det behövde kompletteras på en rad olika områden.

Fokus för det fortsatta arbetet har varit att finna en lösning på ett säkerställt genomförande av planprogrammet till en rimlig risk och kostnad för kommunen. Ytterligare arbete har även lagt på att komplettera tidigare studier med gestaltning, sträkstudie, höghusstudie m.m. Detta har resulterat i ett programförslag som miljö- och stadsbyggnadsnämnden tog beslut om programsamråd i november 2013. Samråd om förslag till program pågick från den 26 mars till den 13 maj 2014.



Stadsledningskontoret har tagit fram ett förslag till yttrande, som avser kommunstyrelsen samlade ansvar för stadsutveckling, kommunens uppdrag för välfärdstjänster och kommunal ekonomi.. Efter redovisning av programmets innehåll och förslaget till yttrande följer kommentarer till de förslag till beslut som finns avseende uppdraget till mark- och exploateringsenheten som företrädare för kommunstyrelsen, i det fortsatta planarbetet.

Planprogrammets innehåll

Tre mål har definierats för Orminge centrum;

- ett stadsdelscentrum som är trygg, tillgängligt och levande
- ett attraktivt stadsdelscentrum för boende, besökare och företag
- ett stadsdelscentrum som bygger på och utvecklar Orminges karaktär och identitet.

För att uppnå de tre målen utgår programförslaget från fem strategier;

1. förstärk sambanden och attraktionskraften
2. funktionsblandning
3. förtätning
4. förnyelse
5. försköning

Vid centrumtorget föreslås en högre byggnad om max 16 våningar, som kan fungera som landmärke och nod. Längs huvudstråken i centrumkärnan föreslås byggnader på 4-6 våningar, i kvarteren föreslås lägre byggnader.

Bostäder

Programförslaget medger ny bebyggelse längs huvudstråken i form av flerbostadshus som inrymmer bostäder. Nybackatomten utvecklas med flerbostadshus i lägre skala. Förslaget omfattar 1 000 nya bostäder.

Trafikanläggningar

Stadskänslan ska börja på Mensättravägen, gatan föreslås få en tydlig stadskaraktär med smalare körbanor och trädad.

En förväntad ökning av kollektivtrafikresandet, tillkommande bostäder, verksamheter och handelsytor förväntas leda till mer trafik. Huvudalternativet för en bussterminal är det område där det så kallade Hantverkshuset ligger idag. Efter ett tilläggsdirektiv från miljö- och stadsbyggnadsnämnden har även en sydligare placering utretts, så att Hantverkshuset kan vara kvar.

I det kommande planarbetet ska utformningen av bussknutpunkten beakta en framtida utbyggnad av tunnelbanan.



Torg och parker

Programförslaget syftar till att skapa en förtädat stadsmiljö med ett rikare innehåll och nya platsbildningar där människor kan mötas. Nya byggnader ska rama in torgen och skapa tydligare rum. De två centrala torgen ges en offentlig karaktär medan torget vid röda längan utvecklas med en tydligare övergång mellan privat, halvprivat och halvoffentlig miljö. Bänkar, planteringar, belysning och konstverk ökar torgens attraktivitet för människor att vistas på. De nya trapporna vid Röda längan och Kyrkans hus ska öppna upp förbindelserna mellan centrums olika plan och skapa överblickbarhet, tillgänglighet och trygghet. Trapporna har en monumental karaktär för att även fungera som platser för vistelse och lek i anslutning till torgen.

Simhall och idrottsanläggningar

En bad- och friskvårdsanläggning föreslås i Orminge i anslutning till det föreslagna aktivitetsstråket i korsningen Kanholmsvägen/Edövägen. Tanken är att det blir en entrébyggnad och ett landmärke vid en viktig nod. Placeringen av bad- och sportaktiviteter nära såväl centrum och kollektivtrafik som natur bedöms fungera som magnet avser att leda till att fler människor rör sig i centrum, också på tider då det idag är avfolkat. Med denna placering finns en närhet till Ormingehus med vårdcentralen, gymanläggning och flera sporthallar. Förslaget ska förstärka Orminges profil vad gäller friskvård.

Kulturhus

Programförslaget innehåller en omlokalisering av Boo folkets hus till ett nytt hus vid centrumtorget, med möjlighet för föreningslivet att utvecklas i stort. Detta planeras ske i den tredje och sista etappen av genomförandet. En flytt sker först när ny lokal är uppförd.

Parkering

I planprogrammet föreslås att parkering ska lösas inom varje kvarter med ett parkeringstal på 0,8 platser per lägenhet, oftast med underbyggda garage.

Dagvatten

För avrinningsområdet som avleds till Sarvträsk har en dagvattendamm för rening på 365 kvadratmeter föreslagits. Dammen föreslås vara 1,2 meter djup och ha en grundzon på 0,2 meter närmast kanterna. Fördräjning som uppgår till ca 550 kubikmeter vid ett tioårsregn med klimatfaktor föreslås vid/i Sarvträsk.

För avrinningsområde som rinner mot Kocktorpssjön har två alternativ utretts för dagvattenrening. Det ena är möjligheten till utnyttjande av våtmarken vid transformatorstationen söder om Orminge centrum. Möjlig våtmarksyta som kan användas är ca 4100



kvadratmeter. Det andra alternativet är att bygga ut befintlig damm till totalt 1850 kvadratmeter vid Kocktorpsjön. Med föreslagna åtgärder kommer förureningsbelastningen från Orminge centrum att minska i förhållande till vad som släpps ut idag.

Geoteknik

För att klara grundläggningen för badhus och bostäder i närheten av Sarvträsk kommer det att krävas pålning. Tidigare geotekniskstudie som genomfördes i samband med byggnationen av infartsparkeringen visar att lerlagets är 9 meter som djupast innan berg nås. Djupet bedöms som hanterligt ur ett kostnadsperspektiv och därmed finns goda möjligheter till att bebygga marken.

Arbetsplatser

Då programområdet idag är ett särpräglat verksamhetsområde, omfattande kommunal service och mindre privata verksamheter inom kontor, lättare industri och handel, föreslås framförallt ny bostadsbebyggelse. Dock föreslås en flexibel markanvändning där bostadshus har lokaler för varierande verksamheter i bottenvåningen. Förslaget innebär att behovet av olika former av kommunal och privat service tillgodoses samt att det tillskapas ytterligare arbetstillfällen i området.

Förskolor

För de 1000 bostäder som planeras behövs ytterligare 2,5 förskolor i området. Programförslaget föreslår att förskoleverksamhet kan inrymmas inom Nybackatomten med direkt anslutning till central parken. En fristående förskolebyggnad kan med fördel placeras här eller i bottenplan av de nya bostäderna. Vidare föreslås förskoleverksamhet i bottenplan på ny bebyggelse invid Röda längan för god kontakt med naturen. I Ormingehus bedrivs förskoleverksamhet och denna föreslås ska utvecklas i de delar av byggnanden som ansluter till naturmarken och Sarvträsk.

Kommunal mark

Programområdet omfattar mycket kommunal mark.

Genomförande

Kommunen ansvarar för utbyggnad samt drift och underhåll av anläggningar på allmän plats. Kommunens tekniska nämnd är huvudman för det allmänna VA-nätet och Boo Energi för det allmänna elnätet. Under kommande planarbeten, inom de olika detaljplane-tapperna, kommer förslag till allmän platsmark och dess utformning att klargöras i detalj

Genomförandet är tänkt i tre huvudetapper. Totalt föreslås i programmet ca 1 000 – 1 200 nya bostäder varav ca 50 % bostadsrätter och 50 % hyresrätter. Utöver det medföljer förslaget



att det kan tillkomma 15 000 kvm verksamhetsytör samt infartsparkering i p-hus om ca 500 – 600 bilar. För parkering inom bostadskvarteren är förslaget att de behoven lösas inom kvartersmark.

Under kommande planarbeten, inom de olika detaljplaneetapperna, kommer förslag till allmän platsmark och dess utformning att klargöras i detalj. Kommunen ansvarar för utbyggnad samt drift och underhåll av anläggningar på allmän plats. Kommunens tekniska nämnd är huvudman för det allmänna VA-nätet och Boo Energi för det allmänna elnätet.

Genomförandet är tänkt i 3 huvudetapper. Totalt kommer ca 1 000 – 1 200 nya bostäder att tillkomma varav ca 50 % bostadsrätter och 50 % hyresrätter. Utöver det kan 15 000 kvm verksamhetsytör tillkomma samt infartsparkering i p-hus om ca 500 – 600 bilar. Parkering inom bostadskvarteren lösas inom kvartersmark.

Stadsledningskontorets förslag till yttrande

Stadsledningskontorets förslag till yttrande omfattar följande frågeställningar.

1. Avgränsningarna av planområdet bör ses över
2. Planmässiga förutsättningar för etappvis genomförande bör beskrivas
3. Detaljplanen bör tydligare ange förutsättningar för näringsliv, handel och kontor
4. Projektets totala ekonomi bör belysas vid utformningen av programmet.
5. Lokalisering av simhall bör studeras ytterligare
6. De planmässiga förutsättningarna för kommunala lokaler välfärdsfastigheter, däribland Ormingeskolans utveckling bör belysas.
7. Möjligheter till att skapa fler byggrätter för bostäder ovan bussterminalen bör utredas och illustreras detta i programhandlingen.
8. Positivt att kulturens betydelse lyfts.
9. Området behöver gemensamma parkeringslösningar.

Stadsledningskontoret hänvisar till förslaget till yttrande, där vardera punkt utvecklas. Generellt bedömer stadsledningskontoret dock att programmet målar upp ett planarbete där den kommunala ekonomin när detaljplanen ska genomföras blir en följd av planeringen, inte att planering och kommunens ekonomiska förutsättningar för genomförandet samspelear. I enlighet med kommunens styrprinciper ska communal mark som ska bebyggas görs tillgänglig för en vid krets av intressenter, som i öppna markanvisningstävlingar får presentera hur de vill utveckla den marken. Detta bör förtydligas i beslutet om att anta yttrande över samrådsunderlaget.

Förslaget till program har ett fragmentariskt förhållningssätt till att inom den aktuella delen av kommunen lösa ett antal behov av offentlig service inom områdena utbildning, kultur, fritid och sociala frågor. Det behövs ett mer samlat grepp om dessa frågor.



Bilagor

Bilaga 1: Etappindelning

Bilaga 2: Kommunägd mark

Bilaga 3: Programhandling inklusive bilagor

Lena Dahlstedt

Stadsdirektör

Gunilla Glantz

Stadsbyggnadsdirektör

+



Detaljplaneprogram för Orminge centrum

Yttrande under samråd

Kommunstyrelsen, genom sitt stadsutvecklingsutskott, har följande för kommunen övergripande synpunkter på det föreslagna detaljplaneprogrammet för Orminge centrum.

1. Avgränsningarna av planområdet bör ses över
2. Planmässiga förutsättningar för etappvis genomförande bör beskrivas
3. Detaljplanen bör tydligare ange förutsättningar för näringsliv, handel och kontor
4. Projektets totala ekonomi bör belysas vid utformningen av programmet.
5. Lokalisering av simhall bör studeras ytterligare
6. De planmässiga förutsättningarna för kommunala lokaler välfärdsfastigheter, däribland Ormingeskolans utveckling bör belysas.
7. Möjligheter till att skapa fler byggrätter för bostäder ovan bussterminalen bör utredas och illustreras i detta programhandlingen.
8. Positivt att kulturens betydelse lyfts.
9. Programmet bör pröva gemensamma parkeringslösningar.

Synpunkterna utvecklas nedan punkt för punkt.

I. Planområdets avgränsningar

Den tid som har gått sedan start-promemorian antogs har gjort att planområdets avgränsning bör ses över i programarbetet. Det skulle vara positivt för utvecklingen i Orminge centrum om planområdet utökades så att kommunen i ett sammanhang kan pröva förutsättningar för att lägga både bostäder och verksamheter på närliggande kommunal mark. Det borde vara möjligt att bygga fler bostäder närmare Sarvträsk, både i den norra och den västra delen, liksom att låta kommunens fastighet på Kommunalvägen ingå i planområdet.



2. Planmässiga förutsättningar för ett etappvis genomförande

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott efterlyser att planens etapper byggs upp på ett sådant sätt att de olika etapperna är ekonomiskt genomförbara var för sig, på så sätt blir inte utbyggnaden beroende av att allt görs mer eller mindre samtidigt. Med det menar utskottet att ett delområde ska kunna bebyggas fristående från andra delar som av olika skäl kan behöva avvakta med sitt genomförande.

3. Tydligare förutsättningar för näringsliv, handel och kontor

Orminge ska bli ett levande centrum dag, helger och kvällar. Förutsättningarna för ett varierat näringsliv behöver förbättras redan i programmet. Planen kan inte förutse vilken blandning av näringsliv det kan bli, men behöver möjliggöra en i dag ännu inte identifierad bredd. Samtidigt behöver utrymme för handel och kontor tydliggöras, för den service som de som bor och kommer att bo i området behöver. Detaljplanen bör därvid säkerställa en yta om minst 3 000 kvadratmeter för livsmedelshandel i bottenvåningen på det nya parkeringshuset som finns i programförslaget.

4. Projektets ekonomi påverkar utformningen av detaljplanen

Genomförandet av detaljplanen kommer att medföra betydande ekonomiska åtaganden för kommunen. Det är viktigt att också kommunens egna förutsättningar för att genomföra detaljplanen vägs in redan nu på planeringsstadet. Orminge centrum ligger mycket nära fantastisk natur och kommande naturreservat. Inom området finns inte i sig särskild bevarandevärde natur, varför en ökad exploatering kan tillåtas i centrumområdet. Där kan utvecklas mer stadslikta parker och mötesplatser utan att särskilt spara befintlig naturmark. Detta ger möjligheter att bättre ta tillvara kommunal mark som finns i området.

5. Utred lokalisering av simhall

Stadsutvecklingsutskottet är väl medvetet om det uttalade behovet av en simhall i Boo men det bör prövas om mark som totalekonomiskt skulle kunna användas bättre för bostäder och verksamheter ska reserveras för en simhall, samtidigt som det i närområdet finns annan mark som skulle vara lämpad för simhall. Enligt stadsutvecklingsutskottet bör det i det fortsatta planarbetet ingå att överväga om simhallen hellre bör lokaliseras till området vid Myrsjöskolan där ett samlat idrottscampus skulle vara ett tillkommande värde för hela Boo. Ett campus vid en stor skola som Myrsjöskolan kan förses med en väl fungerande kollektivtrafik till nytta för både skola och idrottsliv, parkeringsplatser som dagtids används av skolpersonal kan kvällar och helger nyttjas av dem som besöker campusområdet och skolan för bra förutsättningar för sitt ansvar för barns och ungas idrottande. Även frågor om miljöeffektivitet där simhall och sporthall samlokaliseras är en del av frågan. Placeringen av en simhall bör lösas separat i en egen utredning, dock utan att på något sätt försena planläendet eller när en simhall kan komma till tidsmässigt.



6. Planmässiga förutsättningar för välfärdsfastigheter

En omfattande utveckling av ett område ställer krav på att detaljplanen hanterar förutsättningar för lokaler och anläggningar för välfärdstjänster inom de sociala och kulturella områdena och för fritiden. De planmässiga förutsättningarna för dessa behöver belysas bättre i programmet och då särskilt det område där Ormingeskolan är belägen.

7. Byggrätter för bostäder på bussterminalen bör utredas djupare

Stadsutvecklingsutskottet vill att miljö- och stadsbyggnadsnämnden utreder djupare om detaljplanen ska ge byggrätter för bostäder ovanpå den planerade bussterminalen. Försäljning av byggrätter för bostäder eller exploateringsbidrag för byggrätter på privat mark är de två enskilt viktigaste intäktsmöjligheterna för kommunen i genomförandet av planprogrammet. I planprogramförslaget är det inte tillräckligt utrett om det går att räkna med att det går att bygga bostäder ovan bussterminalen och i så fall i vilken utsträckning. Kontor och handel ger betydligt lägre intäktsmöjligheter än bostäder i det aktuella läget. Två våningar med bostäder är dessutom för lite i förhållande till den stora investeringskostnaden för konstruktionen som bostäderna vilar på. Fyra till fem våningar med bostäder skulle skapa bättre förutsättningar för att säkra en utveckling ovan bussterminalen samtidigt som det skulle skapa högre intäkter till kommunen och en tätare stadsbildning i området.

8. Positivt att kulturen lyfts

Stadsutvecklingsutskottet tycker att det är positivt att kulturen lyfts i förslaget till planprogram. Förslaget om att flytta Boo Folkets hus till ett nytt kulturhus behöver dock utredas vidare ur ett flertal perspektiv. Folkets hus har en viktig roll i Orminge och Nacka i övrigt. För det fall detaljplanearbetet utmynnlar i att det kommer att finnas en ur alla perspektiv bättre lokalisering, gör sig det som stadsutvecklingsutskottet anfört förut om etappvis utbyggnad påmint, då genomförandet av detaljplanen inte får göras beroende av en tidig flytt av folkets hus.

9. Området behöver gemensamma parkeringslösningar

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott anser att planprogrammet ska pröva ett alternativ till föreslagen parkeringslösning. Alternativet ska bygga på större gemensamhetsanläggningar med parkering för flera kvarter tillsammans. På så sätt kan mer rationella och kostnadseffektiva parkeringslösningar skapas.

Det torde vara möjligt att minska parkeringstalen i de kvarter som ligger i nära anslutning till den nya bussterminalen. Det bör göras en särskild parkeringsutredning för att visa på möjligheten till gemensamma lösningar, innan detaljplaneläggning.

Nacka dag som ovan

Mats Gerdau
Kommunstyrelsens ordförande

Lena Dahlstedt
Stadsdirektör



PLANPROGRAM ORMINGE CENTRUM

SAMRÅDSHANDLING 2014



INNEHÅLL

SAMMANFATTNING	4
INLEDNING OCH BAKGRUND	6
MÅL, VISION OCH STRATEGIER	14
PROGRAMFÖRSLAGET	20
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	51
HÅLLBARHET OCH KONSEKVENSER	72
GENOMFÖRANDE	78

SAMMANFATTNING

Orminge centrum är stadsdelscentrum i Boo. Centrumet har i stort sett en bibeckade struktur sedan invigningen 1971 och behöver utvecklas i takt med att Boo växer. I dag saknar centrumområdet tydliga entréer och orienterbarheten för gående och cyklister är otydlig. Centrumområdet domineras av parkeringsytor, gatumark och bebyggelse med slutna fasader. Vidare saknas torg och offentliga platser där människor kan mötas. I centrum är det nära till bebyggelse och natur med höga värden men tydliga kopplingar till dessa värden saknas. Bostäder saknas i centrum vilket kan upplevas som otryggt på kvällen. I Orminge finns ett rikt kultur- och föreningsliv men mer plats behövs för att kunna utvecklas.

För att omvandla och utveckla Orminge centrum har ett programförslag tagits fram. Programförslaget är förenligt med översketsplanen och ska vara vägledande i framtida stadsutveckling. Tre mål har definierats för Orminge centrum: Ett stadsdelscentrum som är tryggt, tillgängligt och levande. Ett attraktivt stadsdelscentrum för boende, besökare och företag. Ett stadsdelscentrum som bygger på och utvecklar Orminges karaktär och identitet. För att uppnå målen utgår programförslaget från fem strategier: förstärk sambanden och attraktionskraften, funktionsblandning, förtätning, förnyelse, försköning.

Orminge är en låghusstad och programförslaget tar avstamp i den bebyggelsestruktur som är karakteristiskt för västra Orminge i form av låga punkthus på höjder och lamellhus i dalar. Ny bebyggelse som föreslås inom område med lokalt intresse för kulturmiljövården anpassas i skala och till utpekade karaktärsdrag för stadsbilden. I centrumkärnan utformas bebyggelse längs huvudstråken med 4-6 våningar. Inom kvartersbildningarna föreslås lägre byggnader. Vid centrumtorget ges utrymme för en högre byggnad om max 16-våningar som kan fungera som ett landmärke vid en viktig nod. I sin helhet innebär programförslaget ca 1000 bostäder och 30 000 kvadratmeter för andra verksamheter. Därutöver har yta för förskoleverksamhet reserverats på tre platser där god kontakt med naturen uppnås.

I Orminge finns ett rikt kulturliv i form av kyrkan, biblioteket, Boo folkets hus och flera föreningar. Programförslaget innebär en möjlighet för föreningslivet att utvecklas i ett nytt kulturhus vid det omgestaltade centrumtorget. En flexibel användning av centrumtorget möjliggör alternativ till enbart parkering. Ett nytt badhus blir entrébyggnad och magnet som förstärker Orminges friskvårdsprofil. Ett grönskärm bindar samman Ormingetorget och naturmarken vid Sarvträsk. Naturområdet närmast Vittraskolan utvecklas med aktivitetsytor och dagvattnet

kan användas som en resurs i gestaltning av miljöerna. En tydligare gång- och cykelbana förstärker kopplingen mellan Sarvträsk och centrala parken.

Programförslaget avser att förbättra orienterbarheten och tillgängligheten samt öka tryggheten i centrumområdet. Utövägen förlängs och skapar en ny entré till centrumområdet. Kanholmsvägen och Edövägen utformas som stadsgränder med träd och bebyggelse med butiker i bottenvägen. Genom ny bebyggelse vid centrumtorget skapas rumslighet och platskänsla. Centrumtorget ger mer plats för gående och gestaltas med trädgränder och offentlig konst. Tydligare, mer tillgängliga och tryggare samband föreslås mellan centrumets olika plan. Nya gång- och cykelstråk kopplar samman centrum med det regionala cykelstråket på Värmdövägen.

Programförslaget innebär att centrum utvecklas som knutpunkt för kollektivtrafiken med en ny bussterminal och där framtida koppling till tunnelbana kan möjliggöras. För att ersätta befintlig infartsparkering och markparkering samt för att få till fler parkeringsplatser föreslås två parkeringshus med totalt ca 850 parkeringsplatser. På de två torgen framför kyrkan och centrumhuset föreslås 180 parkeringsplatser. Därutöver föreslås kantstensparkering om ca 160 platser. Parkering för nya bostäder löses

med underbyggda garage. Nya platser för cykelparkering möjliggörs i anslutning till centrumhuset, badhuset och kollektivtrafiken.

Programförslaget innehåller en preliminär miljöredovisning som beskriver konsekvenser på miljön om programmet genomförs. Den preliminära miljöredovisningen identifierar även vilka viktiga miljöaspekter som bör beaktas i kommande detaljplanearbete. Vidare anger programförslaget en etappindelning som klargör i vilken ordning detaljplanering bör ske.

Programsamråd kommer att ske med ”öppna hus” och möjlighet ges att lämna synpunkter på programförslaget. Synpunkter kan lämnas skriftligt och i Nacka kommunens nya 3D-modell. Välkomna att tycka till om programförslaget!



3D-vy över Orminge centrum. Västra Orminges karakteristiska "Sockerbitar" i förgrunden och gula volymer illustrerar ny bebyggelse.

INLEDNING OCH BAKGRUND

Orminge är ett namn med historiska anor och området planerades under slutet av 1960-talet som en del av miljonprogrammet. Området är tidstypiskt med uppdelning i zoner: en inre grönzon, en mellanzon med bostadsbebyggelse, en yttre trafikzon och ett centrum i ena kanten. Centrumet har i stort sett en bibeckade struktur sedan invigningen och domineras idag av parkeringsytter, gatumark och bebyggelse med slutna fasader. Vidare saknas torg och platser för människor att mötas. Tydliga stråk för gående och cyklister genom centrum och ut till naturen i närområdet saknas. I samband med att Boo växer behöver kollektivtrafiken utvecklas och en ny bussterminal som även rymmer framtida koppling till tunnelbanan behöver inrymmas i centrum. Orminge har en stark identitet med ett rikt kultur- och föreningsliv men aktörerna behöver mer plats för att utvecklas. Önskemål finns om ett nytt badhus som ytterligare kan förstärka områdets attraktivitet och friskvårdsprofil.

PROGRAMOMRÅDE

Orminge ligger i kommundelen Boo. Orminge centrum ligger i nära anslutning till Värmdövägen och har via Värmdöleden snabb förbindelse för bil och buss till Slussen.



Översiktskarta



Målning i västra Orminge



— programområde

MARKÄGOFÖRHÅLLANDE

Marken inom programområdet ägs av ett antal privata aktörer och Nacka kommun.



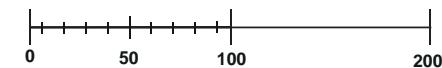
Orminge centrum, Kanholmsvägen. Centrumhuset till vänster i bilden och Ormingehus bakom bron.



MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

 Kommunägd mark Trafikverket
 Privatägd mark

SKALA 1:2 500 (A3)



VAD ÄR ETT PLANPROGRAM?

Ett planprogram är ett dokument som tas fram innan arbetet med de juridiskt bindande detaljplanerna påbörjas. Planprogrammet ska utgå från kommunens övergripande strategiska dokument och ange kommunens viljeinriktning för området. Under programsamrådet ges möjlighet för boende, fastighetsägare, remissinstanser och andra berörda att lämna synpunkter på programförslaget. Efter programsamråd bearbetas programförslaget och antas slutligen av kommunstyrelsen. Planprogrammet ska vara vägledande inför bebyggelseutveckling i kommande detaljplaneettapper. I varje detaljplan kommer ytterligare tillfällen att lämna synpunkter att ges och då på ett mer detaljerat förslag.



PLANPROGRAMMET OCH STADSBYGG-NADSPROCESSEN

För Orminge centrum bedriver kommunen sedan några år tillbaka ett stadsutvecklingsprojekt. Projektet avser att omvandla Orminge centrum till ett mer stadsmässigt och mångfunktionellt centrum.

2005 tog Nacka kommun beslut om att påbörja program-

met som sedan var på samråd 2009. Planprogrammet återremitterades i Miljö- och stadsbyggnadsnämnden i maj 2010. Anledningen var att trafiksituationen med ny bussterminal och förbättrad infartsparkering behövde belysas bättre, med redovisande av en konkret lösning. 2011 presenterades en fördjupad studie med en lösning för bussterminalen, infartsparkering och trafikföring samt nya byggrätter i anslutning till Orminge Centrum. Utifrån den fördjupade studien har ett nytt programförslag tagits fram.

REGIONALT PERSPEKTIV

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2010) är Orminge markerat som en regional stadsbygd med utvecklingspotential. Detta innebär att området har hög regional tillgänglighet och omfattar stråk och områden som människor kan nå med matarbuss, på cykel eller till fots inom ca 1200 m från stationer i spårsystemen eller från större bussterminaler.

I RUFS 2010 föreslås att huvuddelen av regionens nya bostäder och lokaler bör tillkomma i dessa områden. Stadsutvecklingen bör här stimuleras så att stadsbygden blir sammanhängande och tät, med blandade funktioner och varierande urbana kvaliteter för olika grupper. Det bör finnas goda kollektiva förbindelser till de regionala

stadskärnorna. Det bör också finnas god tillgång till grönskstruktur och stränder. Förutsättningar för att utnyttja och utveckla effektiva tekniska försörjningssystem bör tas tillvara.

Genom att vara en del av en attraktiv storstadsregion har Nacka stora möjligheter att utvecklas. Det ställer även krav på att Nacka aktivt bidrar till regionens utveckling. Detta kan till exempel röra bostäder och infrastruktur som tunnelbana. SL håller på att ta fram en förstudie för tunnelbana till Orminge.

KOMMUNALT PERSPEKTIV

Vad säger översiktsplanen?

Programförslaget utgår från kommunens översiktsplan. I översiktsplan Hållbar framtid i Nacka (2012) anges två stadsbyggnadsstrategier som är aktuella för Orminge centrum.

- Komplett transportsystem med tunnelbana till Nacka.
- Utveckla Nackas lokala centra och deras omgivningar.

Översiktsplanen anger att ett program för Orminge centrum ska tas fram och att detaljplanearbete ska startas. Bussterminal, infartsparkering och plats för framtida tunnelbanestation ska integreras i centrumanläggningen.





Mötesplatser ska skapas och Orminge centrum ska kompletteras med funktioner som saknas. Lokala centra ska bli mer attraktiva för befintliga företag och nya arbetsplatserabställningar.

Vidare pekar översiksplanen ut Orminge som en medeltät stadsbebyggelse vilket innebär att alla funktioner för en blandad stad får finnas. Ormingeringens betonghus och bostadsnära natur lyfts fram som värden att beakta. Befintlig bebyggelsestruktur bör behållas och förtätning föreslås främst kring Orminge centrum. Fler förskolor och utbyggnad av befintliga skolor behövs. Vidare anges att nytt badhus behövs, fler lokaler för kulturell verksamhet, ytor för lekplatser och spontanidrott.

Grönstrukturprogrammet

I kommunens grönstrukturprogram finns följande mål:

- Naturligt förekommande växt- och djurarter ska kunna fortleva i livskraftiga bestånd.
- Tillgång och tillgänglighet till parker och bostadsnära natur ska vara god i alla kommundelar.
- Utveckla en attraktiv och hållbar rekreativ grönstruktur.



Kulturmiljöprogrammet

Programområdet omfattar del av Västra Orminge som är utpekat som lokalt intresse för kulturmiljövården. Kulturmiljöprogrammet anger följande förhållningssätt:

- Förhållandet mellan bebyggelse, grönstråk och natur mark respekteras.
- Nya byggnader anpassas till områdets lågskaliga, terränganpassade karaktär.
- Bostadshusens geometriserande grundform och avskalade formspråk bevaras.

Vidare anges att bebyggelsens kulturvärden på sikt bör skyddas.

Kulturpolitisk programförklaring

I programmet betonas kulturen som en drivkraft i samhällsutvecklingen. Samhällsplaneringen ska präglas av en helhetssyn som beaktar de kulturella och estetiska aspekterna.

Gällande detaljplaner

Hela programområdet omfattas av detaljplaner från slutet av 1960-talet och framåt. För centrumkärnan gäller stadsplan 82 från 1969. I planen som helhet anges att markanvändningen ska vara allmänt ändamål, bostads-

ändamål, industri, centrumbebyggelse och panncentral. Genomförandetiden har gått ut. 2011 gjordes ett tillägg (DP 519) till stadsplan 82 för Orminge 46:1, 46:2 och 46:3. Tillägget innebar ny fastighetsindelning för Orminge 46:2 så att ”röda längan” kunde ombildas från bostadsrätter till hyresrätter.

STATLIGA INTRESSEN

Strandskydd

Vattenområdet i Sarvträsk samt stigen väster om Sarvträsk berörs av strandskydd. I övrigt är strandskyddet upphävt. När ett område detaljplanläggs återinträder strandskyddet automatiskt för att åter prövas. Strandskyddet måste uppmärksamas och hanteras i kommande detaljplaner.

DETAGANDE OCH DIALOG

Inom ramen för stadsbyggnadsprojektet för Orminge centrum har dialog förts med fastighetsägare, verksamhetsutövare, medborgare och framtida investerare för att åstadkomma ett så attraktivt och genomförbart planprogram som möjligt. Tidigt i projektet tog Nacka kommun tillsammans med Idéplantagen, berörda fastighetsägare, SL, Orminge centrums företagarförening och Boo Folkets hus fram en gemensam målbild för "Framtidens Orminge centrum - hur vill vi ha det?" Förnyelse – Förtäning – Förskönning blev ledorden i detta arbete. 2008 genomförde Nacka kommun tillsammans med British Council "Spelet om Orminges framtid". I denna aktivitet var Boo folkets hus samarbetspartner. Under våren 2013 bjöd Nacka gymnasium (SA3/GeB) in projektgruppen till en interaktiv dialog om stadsutveckling i Nacka. Några elever från Orminge utvecklade en Minecraftmodell för att visa hur Orminge centrum skulle kunna förnyas.

Under programsamrådet kommer "öppna hus" att anordnas vilket ger möjlighet till dialog om programförslaget. Synpunkter på programförslaget kan lämnas skriftligt eller i Nacka kommuns nya 3D-modell.

"Det finns inte så många ställen att hänga på"
"Det saknas mötesplatser för människor"
"Det ska känna att man är i Orminge centrum"
"Orminge skulle ha en egen biosalong"



Swot - analys

För att definiera viktiga frågor för Orminge har en så kallad SWOT-analys gjorts där områdets styrkor, svagheter, hot och möjligheter definierats. Analysen skedde i dialog med bland annat Ormingerådet och fastighetsägare med flera som lämnade värdefulla synpunkter. Nedan sammanfattas de punkter som kom fram i SWOT-analysen och som sedan utgjort underlag till som programförslaget.



"Trist med stor parkeringsplats som domineras centrum". En alternativ plan för förnyelsen av Orminge centrum har tagits fram av ungdomar som bor i Orminge. Mattias Karlsson, Jakob Du Puy, Enis Avci och Carl Hofling SA3/GeB.

Styrkor

- Rikt föreningsliv med bland annat kyrkan, Folkets hus, Ormingerådet, Friskis & Svettis, dans & teater och musikföreningen Ormen.
- Ormingeandan med starkt lokalt engagemang och köptrohet
- Ormingekarnevalen och liknande kulturaktiviteter
- Väletablerat kommunelsscentrum
- Gott om parkeringsplatser för handel
- Bra kollektivtrafikutbud och hög kollektivtrafikandel
- Närhet till bostäder, centrala parken, Sarvträsk med flera grönområden
- Generellt låg/tät bebyggelse
- Befolningstillväxt med god köpkraft i Boolandet

Svagheter

- Trist och slitet, Orminge centrum har ingen positiv klang
- Bostäder saknas i centrumkvartären
- Otryggt i centrum, främst efter stängningstid
- Det saknas torg och mötesplats utomhus i centrum
- Byggnader är slutna mot offentliga rummet, det är ont om synligt liv
- Glest och spretigt centrum
- Upplösta uterum, med stora ytor centralt för markparkering
- Svårorienterbart med trafikrisker
- Gång- och cykelstråk med otydlig struktur, genomgående stråk saknas, centrum är inget nav
- Eftersatt underhåll, skylning och belysning
- Låg standard på bussterminalen som saknar cykelparkeringsplatser
- För lite infartsparkering

Möjligheter

- Marktillgång i de centrala delarna för kompletterande bebyggelse
- Kvartersstruktur som kan vidareutvecklas
- Vilja till utveckling, konkreta planer och projekt som bad-/aktivitetshus, ny bussterminal, musikens hus och bostadsutbyggnad
- Utveckling av handeln och behov av några fler magneter
- Fler och samutnyttjande av parkeringsplatser
- Behov av bostäder för seniorer och ungdom
- Utveckla aktiviteter som idrott, kultur och serveringar
- Det finns åtgärder som kan utföras direkt, till exempel ny belysning

Höt

- Inget händer, splittrad ägarbild, förändringsrädska eller finansiering saknas
- Konkurrens med andra centrum
- Inget ”draglök” i förändringsprocessen, kommunen måste ta en aktiv roll

VISION, MÅL OCH STRATEGIER

För stadsutvecklingsprojektet Orminge centrum har en vision tagits fram ”**Upptäck möjligheterna i nya Orminge – Stadens variation möter ytterstadens fritid**”.

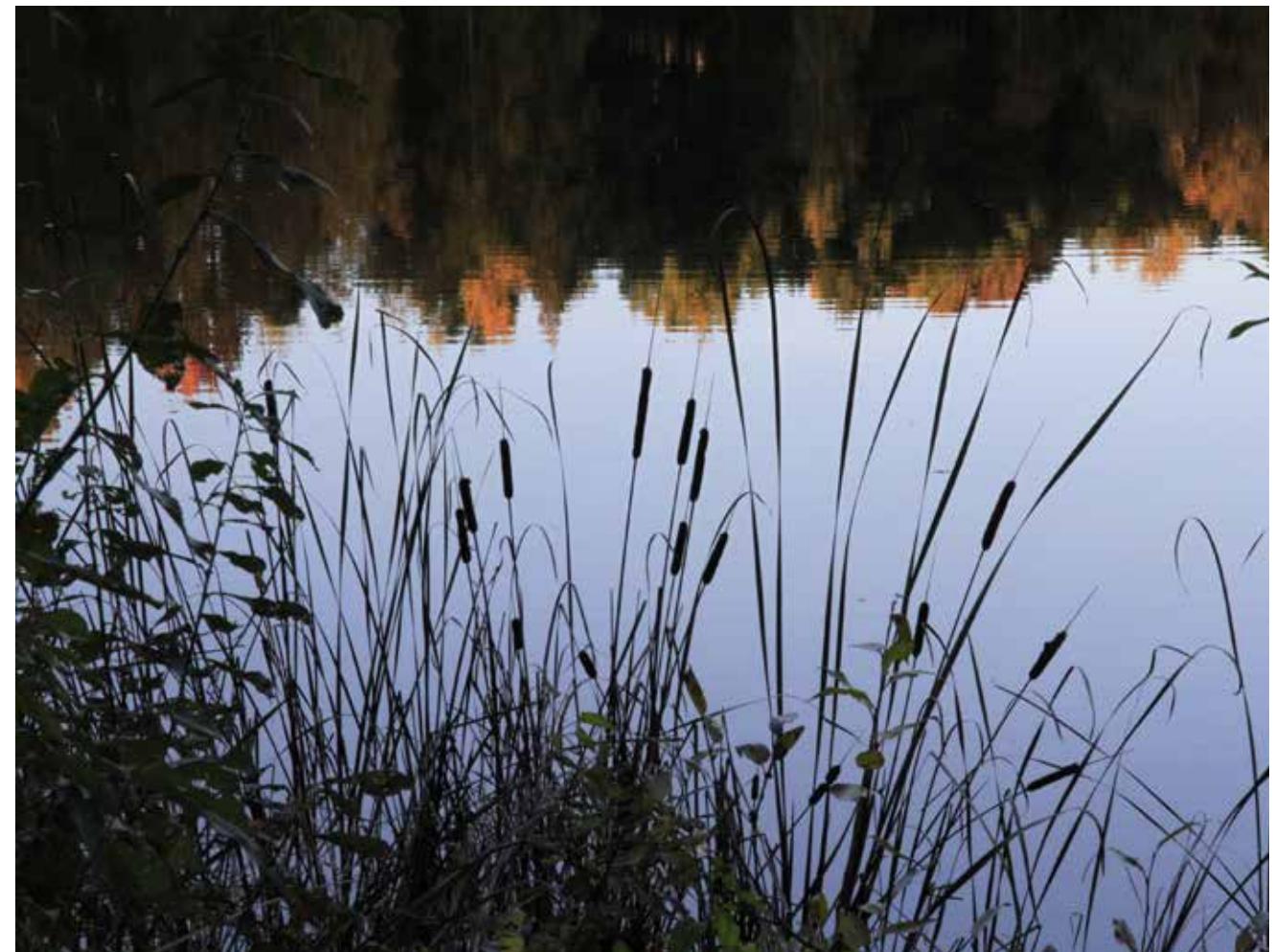
I programarbetet har följande mål för framtidens Orminge centrum tagits fram:

- Ett stadsdelscentrum som är tryggt, tillgängligt och levande
- Ett attraktivt stadsdelscentrum för boende, besökare och företag.
- Ett stadsdelscentrum som bygger på och utvecklar Orminges karaktär och identitet.

STRATEGIER

Programförslaget utgår från strategier som tillsammans med föreslagna åtgärder kan medföra att målen nås:

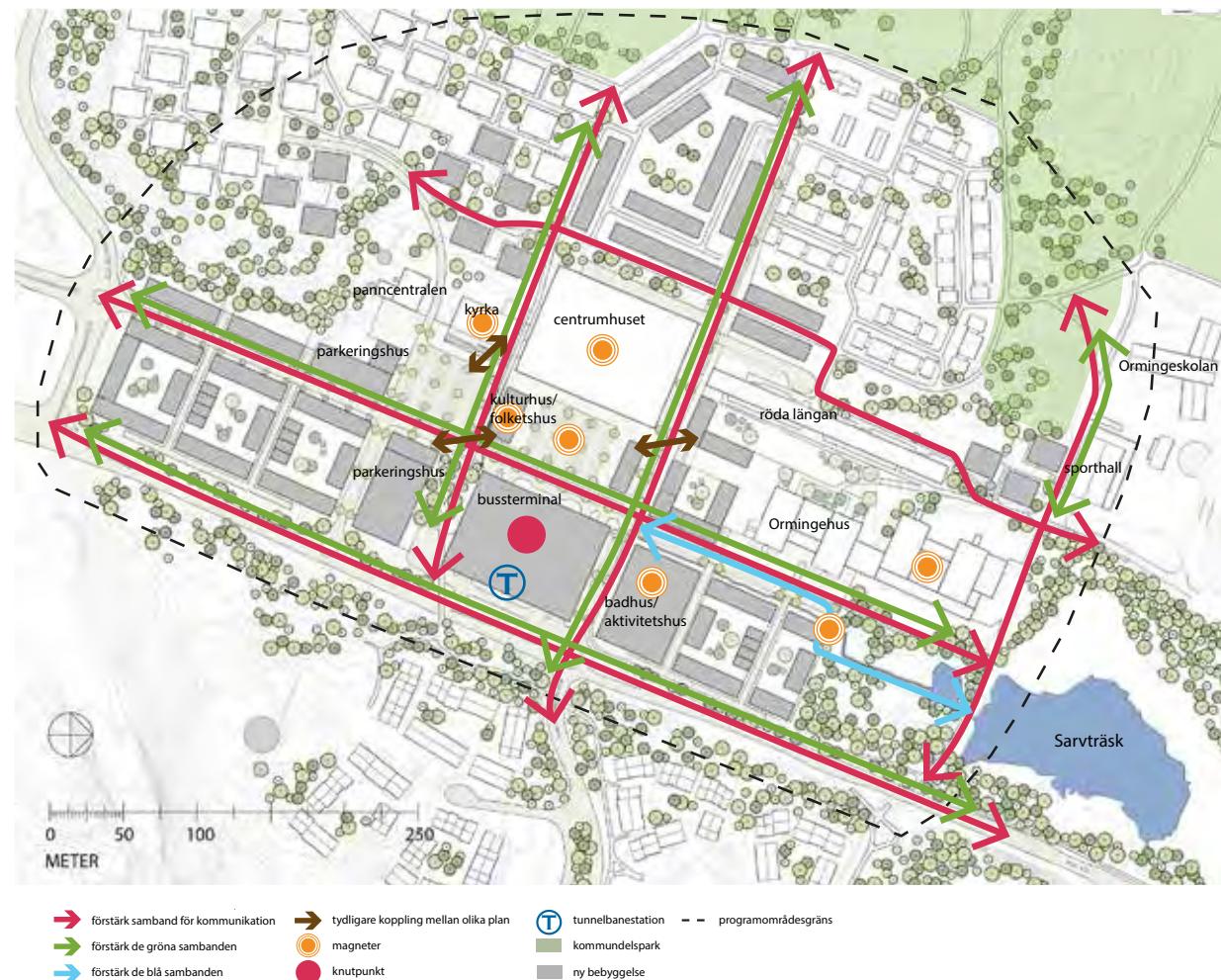
- Förstärk sambanden och attraktionskraften
- Funktionsblandning
- Förtätning
- Förylse
- Förskönning



Kaveldun vid Sarvträsk

Förstärk sambanden och attraktionskraften

- Ett stadsdelscentrum med ett än mer varierat utbud.
- Skapa fler magneter som nytt badhus, aktivitetshus och nya mötesplatser.
- Skapa sammanhängande gång- och cykelstråk genom att binda ihop befintliga gång-och cykelbanor.
- Bebyggelse längs offentliga stråk som utformas med god kontakt ute och inne.
- Skapa tydligare kopplingar mellan centrumkärnans olika plan till exempel mellan centrumtorget och röda torget samt mellan centrumtorget och bron.
- Förbättra orienterbarheten genom tydligare stråk och skyltning till viktiga målpunkter.
- Utveckla ett stadsdelscentrum som blir knutpunkt för kollektivtrafiken i Boo med möjlighet för framtidens tunnelbaneanslutning.
- Verka för att det föreningsliv som finns i Orminge idag har möjlighet att utvecklas tillsammans på en central plats i centrum.
- Skapa ett stadsdelscentrum där närheten till naturen är tydlig. Skapa plats för stadsodling.
- Skapa sammanhängande gröna stråk som binder samman grönskan söder om centrum med Sarvträsk och centrum med centrala parken.



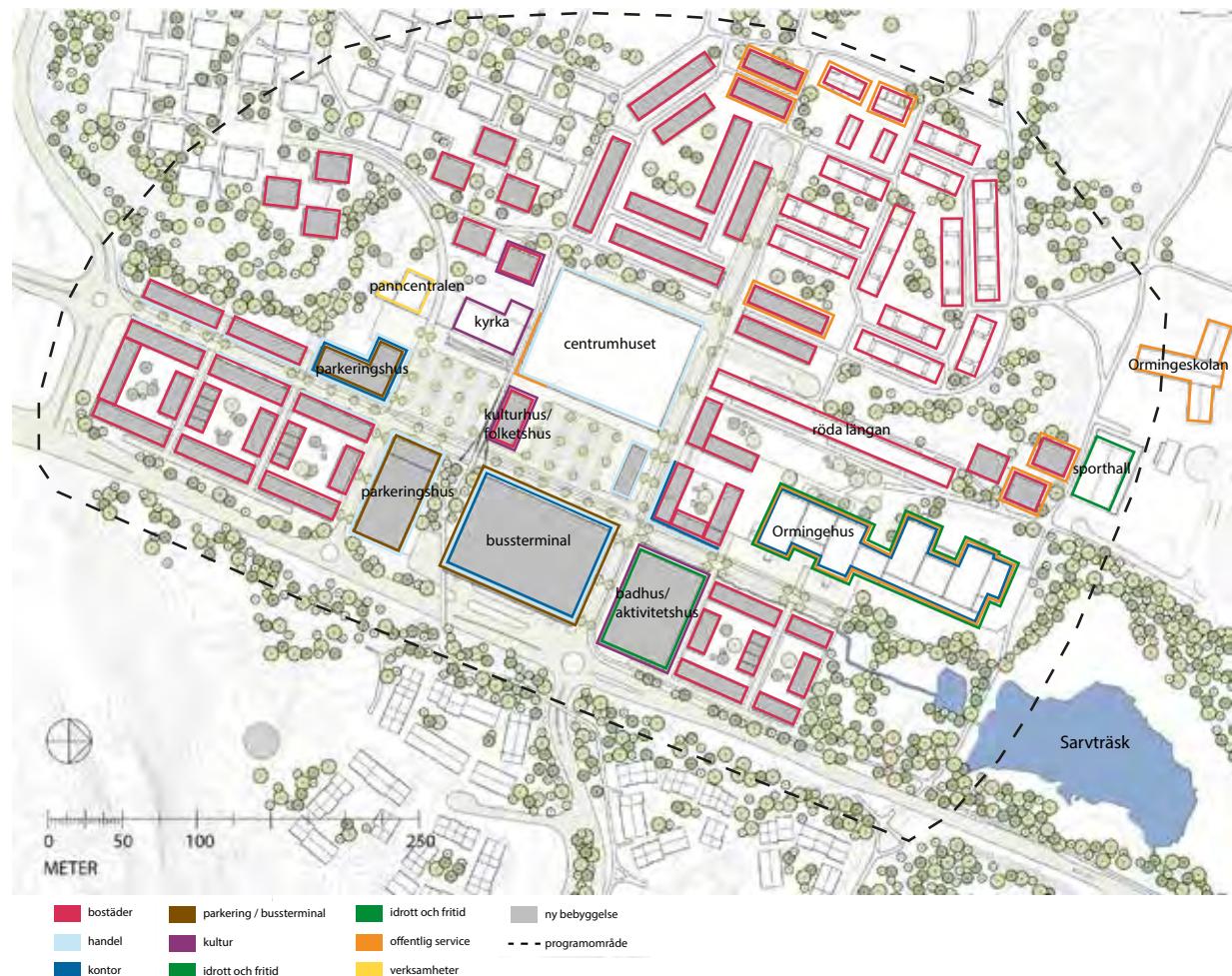
Förtäning

- Skapa ett stadsdelscentrum med en stadsmässig bebyggelse. Längs huvudstråken utformas bebyggelse med 4-6 våningar. Ivid centrumtorget ges utrymme för en högre byggnad om max 16-våningar som även kan fungera som ett landmärke.
- Ny bebyggelse (inom område med lokalt intresse för kulturmiljövården) anpassas till kulturmiljövården och utpekade karaktärsdrag för stadsbilden. Bebyggelsen bör utformas med 2-5 våningar.
- Mellan Röda längan och Ormingeskolan utformas ny bebyggelse med hänsyn till topografi, naturvärden och stadsbilden.
- En måttlig exploatering sker på mark i anslutning till Sarvträsk med hänsyn till dagvattenhantering och naturvärden.



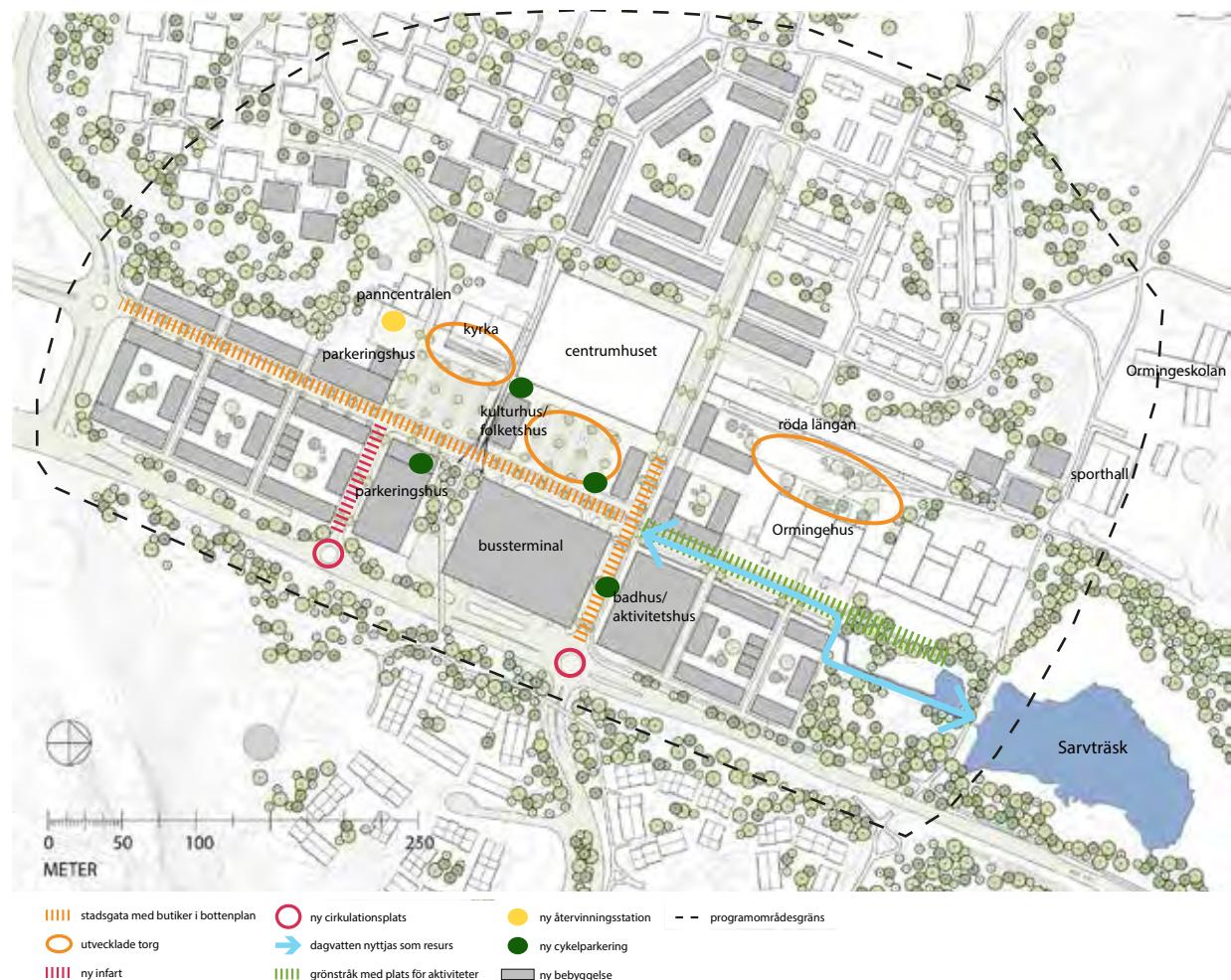
Funktionsblandning

- Skapa en mix av bostäder, handel, kontor, service, kultur- och fritidsaktiviteter.
- I anslutning till kyrkan utvecklas bebyggelse för kultur med koppling till torget. I anslutning till Ormingehus och Sarvträsk utvecklas bebyggelse och grönlägenheter för friskvård och fritid.
- Skapa bostäder för alla genom olika upplåtelseformer, lägenhetsstorlekar och bostadstyper. Behov av fler hyresrätter och radhus i centrumområdet.



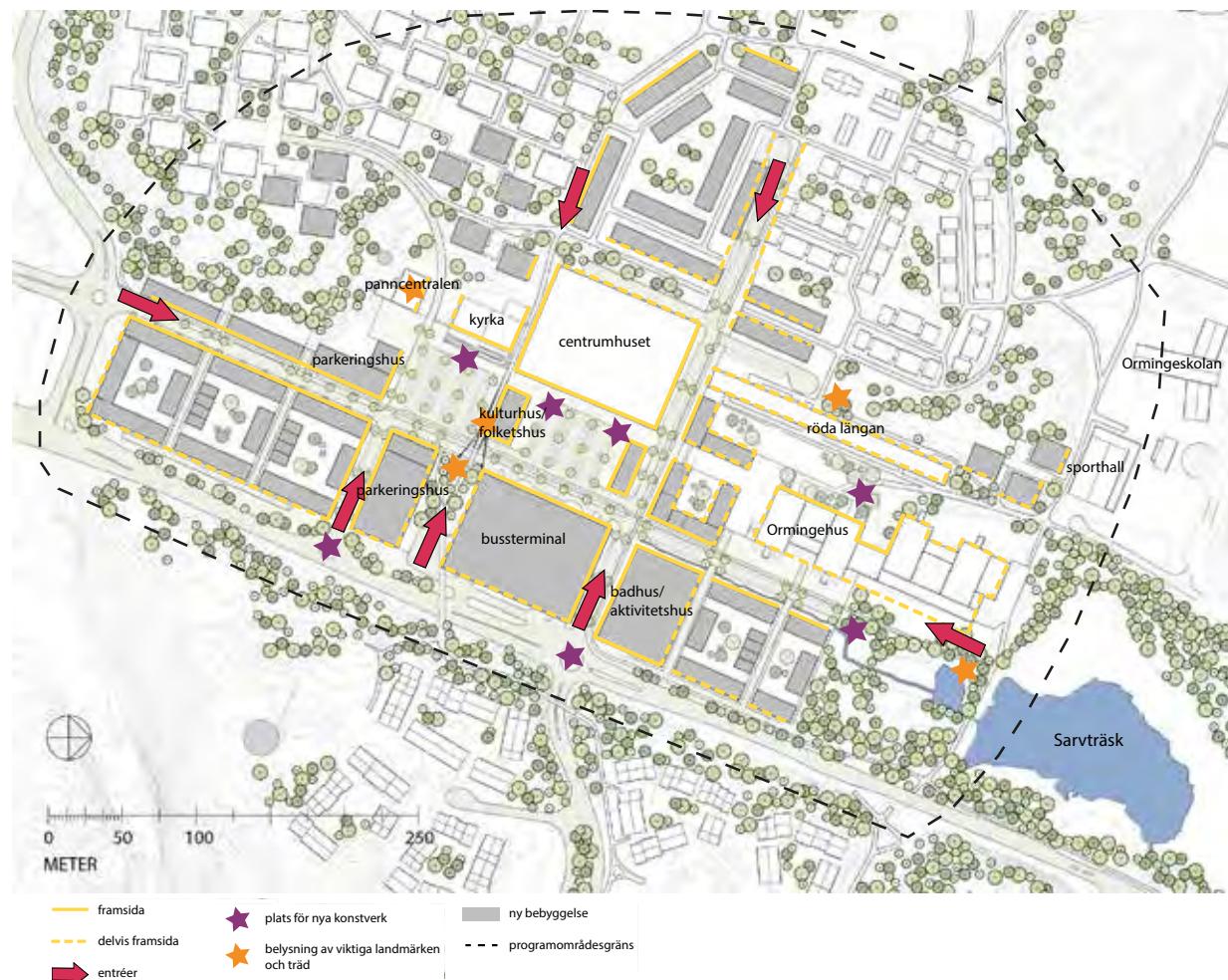
Förnyelse

- Skapa stadsdelsgata med butiker i bottensplan.
- Skapa utvecklat centrumtorg med mer plats för gående och cyklande och för människor att mötas. En flexibel användning av centrumtorget möjliggör alternativ till enbart parkering.
- Nya byggnadsvolymer på centrumtorget skapar rumslighet och platskänsla.
- Skapa yteffektiv infartsparkering i parkeringshus.
- Skapa nya cykelparkeringar i centrumområdet i närheten av entréer och kollektivtrafik.
- Utveckla Röda torget med lekyta och en tydligare övergång mellan privat, halvprivat, halvoffentligt och offentligt.
- Sarvträsk utvecklas till dagvattenrecipient. Dagvattenhanteringen nyttjas som en resurs i stadsmiljön.
- Skapa gröstråk med plats för aktiviteter längs Kanholmsvägen ner mot Sarvträsk.
- Skapa plats för återvinningsstation i närheten av panncentralen.



Förskönning

- Skapa ett stadsdelscentrum med inbjudande entréer.
- Bebyggelse längs offentliga stråk som samspelear med omgivningen.
- Baksidor blir framsidor. En ny entré till centrumbyggnaden i väster.
- Upprustning av centrumbyggnaden. Verksamhet som vänder sig ut mot offentliga stråk och platser.
- Skapa ett stadsdelscentrum där ytparkering minimeras.
- Rivning av befintligt parkeringshus och hantverkshus.
- Ny bebyggelse utformas med en hög arkitektonisk kvalitet som har bärning på Orminges identitet.
- Nya trädalléer längs offentliga huvudstråk och inramning av offentliga platser.
- Ny belysning som förtydligar landmärken och förstärker platsernas identitet.
- Befintliga konstverk lyfts fram i det offentliga rummet. Komplettering med nya konstverk som har bärning på Orminges identitet.
- Helhetsgrepp för skyltning i centrumområdet med hänsyn till gestaltning.



PROGRAMFÖRSLAG

För det nya stadsdelscentrumet redovisas en struktur som i huvudsak motsvarar de åtgärder som föreslås för respektive strategi. Programförslaget är utformad utifrån de förutsättningar och utmaningar som området har. Programförslaget medger att centrumområdet förtäts med ny bebyggelse som inrymmer bostäder, förskolor, parkering, bussterminal, handel, kontor, fritid och kultur. Ett förtätat stadsdelscentrum med blandade funktioner och bättre samband skapar förutsättningar för ett centrum som är befolkat dygnet runt. Ett förskönat stadsdelscentrum med inbjudande entréer, medveten gestaltning och ett utvecklat innehåll skapar förutsättningar att attrahera fler. Ett förnyat stadsdelscentrum som utgår från Orminges karaktär och lyfter fram befintliga värden skapar förutsättningar för en ny årsring med platskänsla och förstärkt identitet.

ETT OMVANLAT CENTRUM MED ETT UTVECKLAT INNEHÅLL

Mer plats för handel och service

Orminge centrum är stadsdelscentrum i Boo och bör utvecklas med det innehåll som behöver rymmas i ett lokalt centrum. Handels- och serviceutbudet bör främst tillgodose de vardagliga behoven såsom dagligvaror och livsmedel. Även viss sällanköpshandel för sport och fritid kan vara efterfrågat i ett område med en stark friskvårds-

profil. Längs de förtätade huvudstråken (Kanholmsvägen/Edövägen) reserveras yta för lokaler i bebyggelsens bottenvägg. Här kan mindre butiker inrymmas som lämpar sig i en urban stadsmiljö.

Programförslaget utgår från att centrumbyggnaden behålls och fortsatt erbjuder ett varierat utbud av handel och service. Genom en omgestaltning av byggnaden skapas bättre förutsättningar för bygganden att interagera med omgivningen och det utvecklade centrumtorget. En av paviljongerna som föreslås på centrumtorget reserveras för handelsverksamhet och skulle kunna inrymma en servicebutik och café. Programförslaget utgår från att Hantverkshuset rivas och bebyggs med en ny bussterminal som kombineras med lokaler för handel och kontor. En mer storskalig handelsetablering reserveras i bottenväggen av det föreslagna parkeringshuset invid tallmarken/brofästet. En direktförbindelse (glasgång) för gående från byggnaden till bussterminalen kommer att studeras i framtida detaljplanarbete.

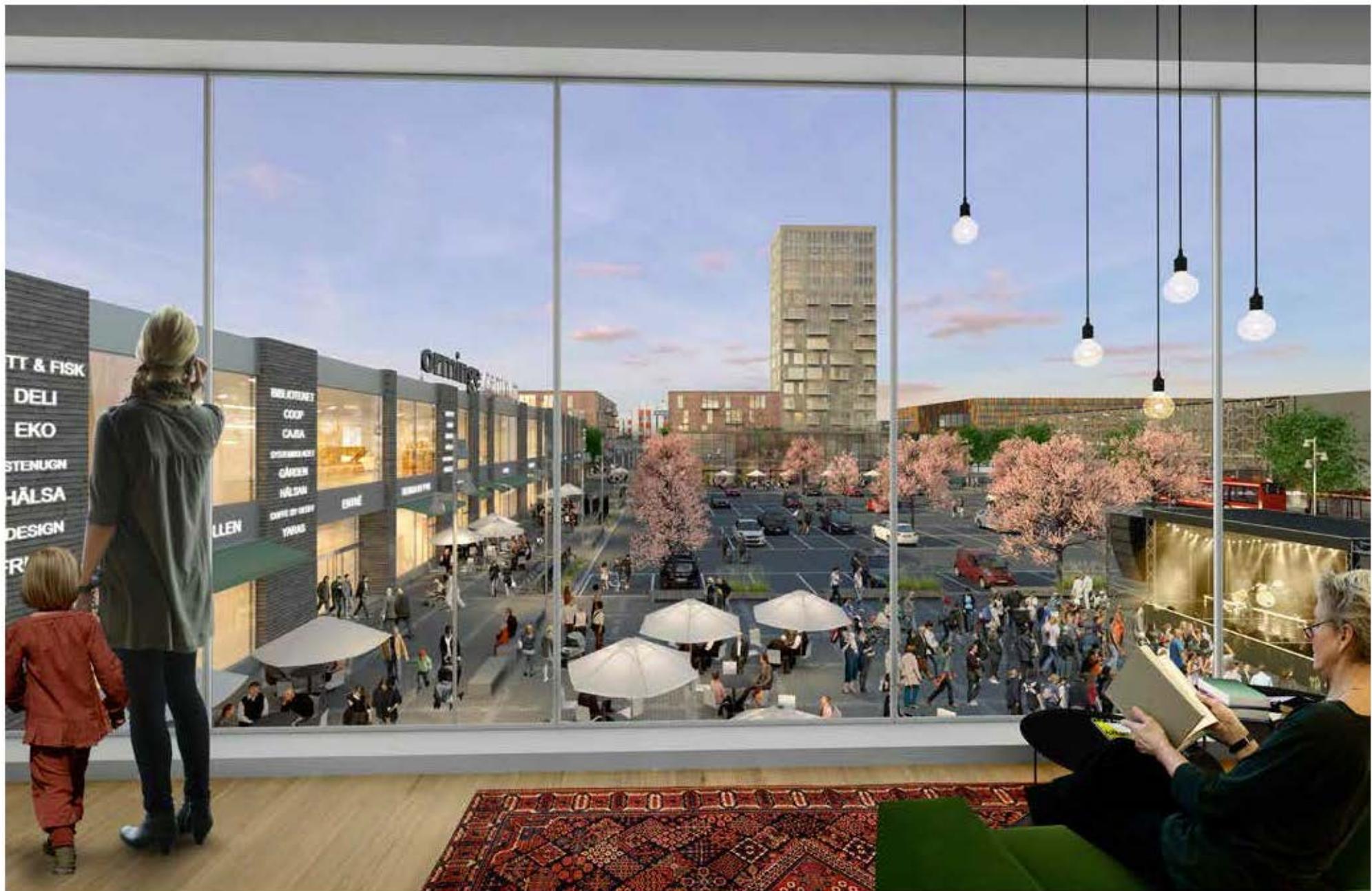
Mer plats för kultur

Boo folkets hus är en viktig aktör med lokal förankring i Orminge. Verksamheten utvecklas ständigt och mer plats behövs. Ny bebyggelse på Nybackatomten kommer innebära att musikföreningen Ormen står utan lokaler och det finns flera fördelar med att utveckla Boo folkets

hus med mer musikverksamhet. Idag har Boo folkets hus ett undanskymt läge bakom centrum i en relativt sluten byggnad. För att lyfta fram verksamheten och skapa möjligheter att nå ännu fler målgrupper föreslås Boo folkets hus få en mer central plats vid det omgestaltade centrumtorget. Verksamheten kan då pågå såväl inne som ute på torget och nå spontana besökare. Boo folkets hus föreslås bli en entrébyggnad där verksamheten synliggörs och kan utvecklas. Tills en flytt av Folkets hus är möjlig ska verksamheterna kunna finnas kvar i befintlig byggnad.

Kyrkans hus bedriver ett omfattande och uppskattat församlingsarbete med verksamheter som lockar många målgrupper. För att möjliggöra att verksamheten kan utvecklas även utanför byggnaden föreslås en omgestaltad trappa som tillsammans med torgets nya trädplanteringar kan ge en mer publik entré.

Kulturlivet har en stark identitet i Orminge och både Boo folkets hus och Kyrkans hus bedriver verksamheter där det finns fördelar att verksamheterna ligger nära varandra. Programförslaget medger att dessa två betydelsefulla verksamheter behåller en central plats i centrum. I anslutning till det nya kulturhuset på centrumtorget frigörs yta från parkering till förmån för en mer flexibel användning för olika typer av arrangemang till exempel marknad eller koncert.



Illustration, vy från det nya kulturhuset ut mot centrumtorget.

Utvecklade torg

Centrumtorget och torget framför kyrkans hus omgestaltas med trädplanteringar vilket bryter dagens bildominans. Bebyggelsen som omsluter torgen skapar rumslighet och platskänsla. Centrumtorget utvecklas med bänkar och platser för människor att mötas. Torget framför Kyrkans hus ges en mer stillsammare karaktär där trappan framför bygganden är den plats som utvecklas för människor att vistas på. Även en ny trappa föreslås mellan centrumtorget och torget vid ”Röda längan” för att skapa överblickbarhet och bättre kontakt mellan centrums olika plan. Den nya bebyggelsen som utvecklas vid ”Röda torget” kommer att ge torget en bättre inramning och även här finns möjlighet att utveckla platsen med mer gröna inslag och platser för vistelse.

Mer plats för friskvård

I Ormingehus bedrivs flera verksamheter som är inriktade mot hälsovård och friskvård. Programförfärlaget medger att friskvårdstemat kan utvecklas i anslutning till Ormingehus och Sarvträsk. Det nya badhuset blir entrébyggnad till centrum och kan även inrymma andra verksamheter för fritid och aktivitet. Mellan badhuset och Ormingehus utvecklas ett nytt grönstråk med aktivitetsytor som uppmanar till lek och utevistelse i anslutning till centrum.

1000 nya bostäder

Programförfärlaget medger att centrumområdet utvecklas med fler bostäder. Programförfärlaget utgår från att bensinstationen (OKQ8) och bilhandeln (Toyota) omlokaliseras så att marken kan bebyggas. Längs Kanholmsvägen utformas bostadsbebyggelsen huvudsakligen som stadskvarter om 4-6 våningar. Lägre byggnader inom kvarteren kan även förekomma. Ett högre punkthus om 16 våningar föreslås invid korsningen Kanholmsvägen/Edövägen som mestadels inrymmer bostäder. Ny bostadsbebyggelse som föreslås inom området med kulturmiljövärden anpassas till karaktärsdrag för stadsbilden. Detta innebär bebyggelse i lägre skala, det vill säga lamellhus om 3-4 våningar och punkthus om 3-5 våningar. Centrumbyggnaden har en låg bebyggelseskala så även den nya bussterminalen som föreslås. Möjligheten att bygga fler bostäder på byggnaderna bör studeras i fortsatt programarbete. Programförfärlaget styr inte upplåtelseformen för de nya bostäderna. I Orminge centrum finns få hyresränter och vid kommande markanvisningar bör val av upplåtelseform övervägas för att ge området ett varierat utbud av bostäder för olika boendegrupper.

Fler förskolor

Fler bostäder medför att behovet av förskolor ökar. Enligt lag ska förskolor finnas i omedelbar närhet av bostaden.

100 nya bostäder genererar en ny förskoleavdelning. En förskoleavdelning rymmer 17-20 barn. Det är ekonomiskt fördelaktigt med en fristående förskola med fyra avdelningar (700 kvadratmeter). Om det finns naturmark/park i närområdet kan krav på gård minskas. För de 1000 bostäder som planeras behövs ytterligare 2,5 förskolor i området. Programförfärlaget innebär att förskoleverksamhet kan inrymmas inom Nybackatomten med direkt anslutning till centrala parken. En fristående förskolebyggnad kan med fördel placeras här eller i bottenvlan av de nya bostäderna. Vidare föreslås förskoleverksamhet i bottenvlan på ny bebyggelse invid Röda längan där även god kontakt med naturen uppnås. I Ormingehus bedrivs förskoleverksamhet och denna bör utvecklas i de delar av bygganden som ansluter till naturmarken och Sarvträsk. Fler bostäder i området kommer medföra behov av fler skolplatser. En utbyggnad av Ormingeskolan kommer att studeras vid sidan av pågående programarbete.

Miljötorg vid panncentralen

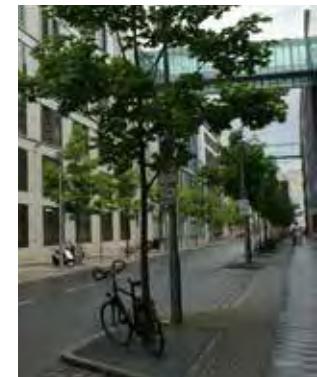
Panncentralen är centralt placerad i centrum och ger Orminge värme. Då Fortum planerar att verksamheten ska finnas kvar inom en tidshorisont av 30 år planeras en renovering av byggnaden. Detta innebär att cortenstål på fasader och skorsten ska bytas ut. Vidare studeras om skorstenen behöver bli högre vilket är positivt för de höga



hus som planeras i området med hänsyn till luftmiljön. Panncentralen fungerar som ett landmärke och har både kulturmiljö- och arkitektoniska värden. En panncentral som återfår sin förna glans och synliggör verksamheten med en medveten belysning kan tillföra stadsbildens ytterligare en intressant dimension. Vidare planeras Fortum att som en del av pågående upprustning förlägga samtliga transporter till den östra tillfarten vilket på sikt kan innebära lägre krav på skyddsavstånd. I ett längre perspektiv innehåller detta att bostäder sannolikt kan byggas närmare panncentralen. Framför panncentralen föreslås en återvinningsstation som tillsammans med energianläggningen kan verka som ett miljötorg.

Ökad trygghet

Den nya bussterminalen, badhuset och kulturhuset kommer bli viktiga målpunkter för boende och besökare vilket skapar folkliv i centrum. Programförslaget innehåller en större bebyggelsestäthet med fler bostäder i centrum. Detta innehåller att fler människor kommer att röra sig i området fördelat på dygnets alla timmar. Detta kommer öka känslan av trygghet, då öde och folktomma ytor av de flesta upplevs som otrygga, framförallt på dygnets mörka timmar. Bebyggelse längs huvudstråken utformas med lokaler i bottenvåningen och fasader som samspelear med omgivningen för att öka upplevelsen av trygghet på den gående villkor.



Referensbild, förbindelsegång mellan byggnader



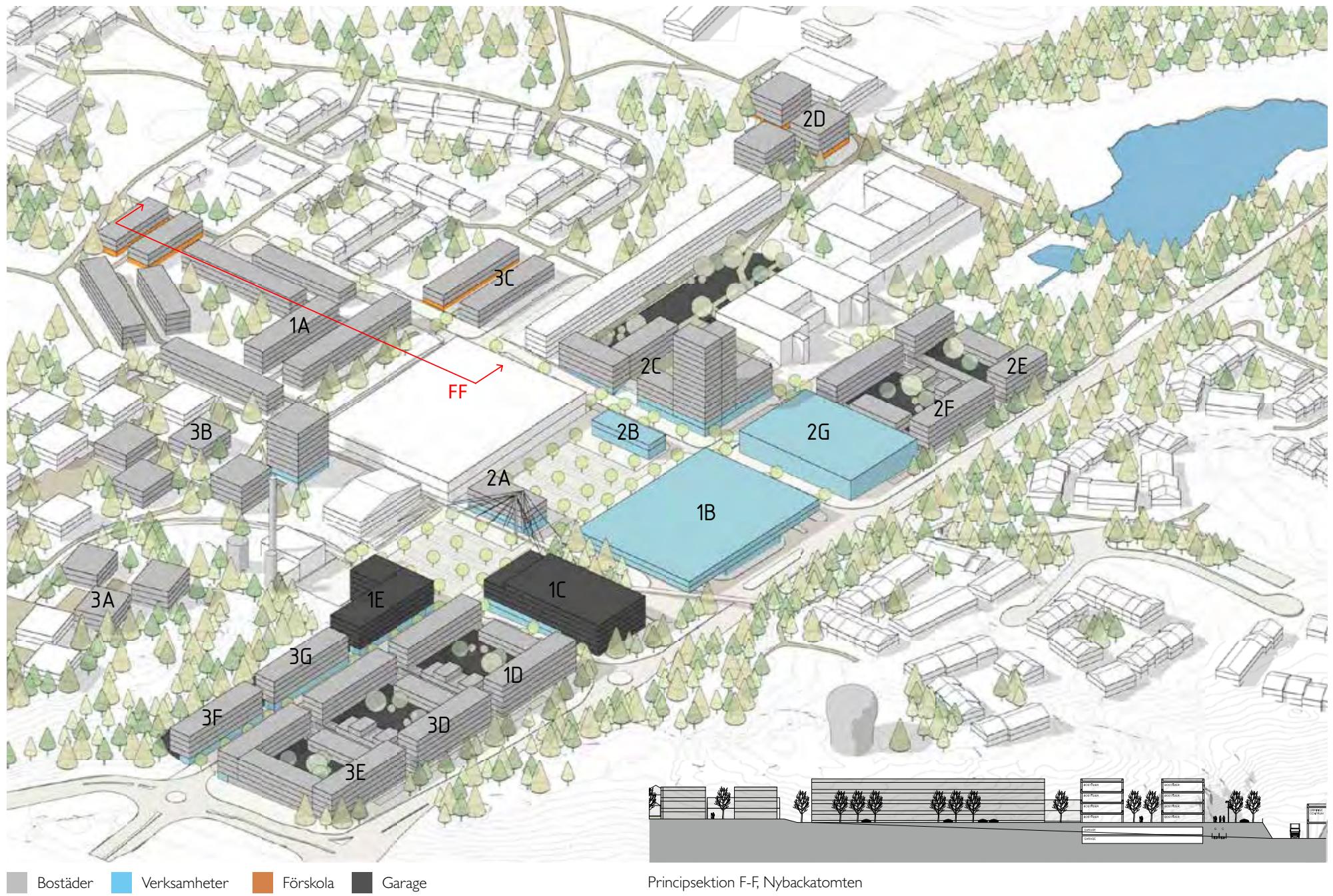
Referensbild, torg och grönska med dagvattenhantering

BTA Bostäder_P-platser			
Lokalisering	BTA	ca antal lägheter	Behov P-plats, p-norm: 0,8
1A	21 550 m ²	215	172
1D	8 060 m ²	81	65
2A	1 130 m ²	11	9
2C	11 490 m ²	115	92
2D	5 360 m ²	54	43
2E	4 520 m ²	45	36
2F	7 040 m ²	70	56
3A	4 270 m ²	43	34
3B	9 270 m ²	93	74
3C	3 300 m ²	33	26
3D	8 030 m ²	80	64
3E	9 730 m ²	97	78
3F	2 580 m ²	26	21
3G	2 560 m ²	26	20

BTA Garage, ungefärligt antal bilar		
Lokalisering	BTA	Ungef ant
1A	6 780 m ²	271
1C	15 340 m ²	614
1D	2 410 m ²	96
1E	6 050 m ²	242
2C	12 560 m ²	502
2E	890 m ²	36
2F	1 860 m ²	74
3D	2 390 m ²	96
3E	2 410 m ²	96
3F	910 m ²	37
3G	910 m ²	36

BTA Verksamheter	
Lokalisering	BTA
1B	15 969 m ²
1C	3 255 m ²
1D	322 m ²
1E	396 m ²
2A	1 129 m ²
2B	833 m ²
2C	2 271 m ²
2G	3 274 m ²
3B	833 m ²
3D	320 m ²
3E	322 m ²
3F	322 m ²
3G	320 m ²

BTA Förskola	
Lokalisering	BTA
1A	941 m ²
2D	827 m ²
3C	659 m ²



ETT VARSAMT FÖRHÄLLNINGSSÄTT TILL ORMINGES KARAKTÄR

För att skapa en god sammanhållen bebyggelsemiljö tillsammans med den befintliga bebyggelsen i västra Orminge bör ny bebyggelse anpassas och förhålla sig till utpekade kulturmiljövärden. Dessa tidslager har en viktig roll som historieberättare. Ny bebyggelse bildar nya årsringar i det framtida Orminge.

Programförslaget är utformat så att centrala landmärkesbyggnader i anslutning till centrum, Röda längan, Ormingehus och panncentralen, behåller en tydlig roll i stadsbilden genom att omgivande bebyggelse utformas och placeras på sådant sätt att avläsbarheten kvarstår. Detta förhållningsätt får studeras vidare i kommande detaljplanarbeten.

I området för västra Orminges karakteristiska betonghusbebyggelse föreslås ny bebyggelse som ansluter till ursprunglig planeringsideologi och bebyggelseskala. I framtida detaljplaner bör ny bebyggelse knyta an till de karaktärsdrag för stadsbilden som representerar västra Orminge.

Karaktärsdrag för stadsbilden - betongbebyggelsen

- Bebyggelse som anpassats till natur och landskap i placering, gestaltning och färgsättning.
- Låg bebyggelseskala. Lamellhus i två våningar och punkthus i tre-fem våningar.
- Bebyggelsen består av upprepade enklaver med intima gårdar.
- Geometriska byggnadsvolymer med låga tak och begränsade takutsprång.
- Bostadshus med fasader av ofärgad betong och komplementbyggnader med färggrann träpanel.
- Bebyggelse med en sparsmakad gestaltning.

Framtida detaljplaneläggning bör även omfatta den befintliga bebyggelsemiljön med kulturmiljövärden. Kulturmiljövärden bör regleras med skydds- och varsamhetsbestämmelser. Skyddet bör utformas så att viktiga karaktärsdrag och detaljer bevaras samt även ange hur varsamhetskravet ska efterlevas.

För betonghusen bör skyddsbestämmelser hantera:

- Byggnadsform och karaktär
- Byggnadshöjd
- Takform och takfotsutseenden
- Fönsterutformning, läge i förhållande till fasadliv
- Fönster och bågarnas (accent)färger

- Balkongktioners utseenden och balkongfronter. Balkongglasningars utseende.
- Fasadmaterial, ofärgad betong med krattad yta
- Entrépartier och trapphusens glasade karaktär med betongglas där det förekommer
- Portnumren i smide
- I samband med planläggning bör även hänsyn tas till gårdsrum och viktiga grönytor, som t ex centrala parken och skogsdungar/viktiga enskilda träd

För panncentralen, Röda längan och Ormingehus bör skyddsbestämmelser hantera:

- Byggnadsform och karaktär
- Plåtfasader och kulör
- Fönstersättning

Även en kulturhistorisk parkkvalitet i centrum bevaras genom programförslaget. Det är en rest av Sarvträsk dalgångens ursprungliga natur som smyckats med en för området tidstypisk skulptur. En väl utformad belysning skulle kunna lyfta platsen bättre.



Typologi i västra Orminge



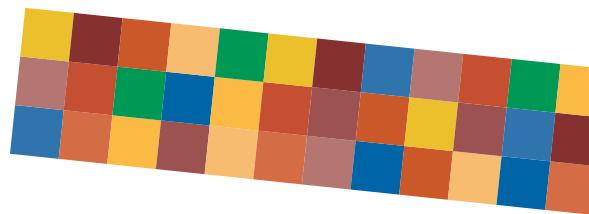
Röda längan



"Tågvagnar" i västra Orminge



"Sockerbitar" i västra Orminge



Orminge

Projektnr. 9387

En färgstudie gjord av Josef Bjerlin,
Planenheten 27 oktober 2011



3 kulörer i 3 variationer



3 accentfärgar



Allt omslutet av färgrik betong

NACKA
KOMMUN 

Inventering av kulörer i västra Orminges bebyggelse "Ormingepaletten"

EN VÄL GESTALTAD HELHET

En offentlig plats är till för alla att vistas på och kan exempelvis vara ett torg, ett gaturum, en park eller en lekplats. Hur offentliga miljöer gestaltas handlar om planering, byggregler, arkitektur, kulturvärden, konst och om platsens historia. Gestaltning av offentliga miljöer behöver även anpassas till miljöernas funktion och användning. Om en offentlig plats fungerar väl eller inte avgörs av i vilken utsträckning den brukas och uppskattas av medborgare och olika aktörer i samhället.

Entréer och landmärken

Orminge centrum kan nås från alla vädersträck. Programförslaget pekar ut de entréer som är särskilt betydelsefulla för upplevelsen av mötet med centrumområdet. Bebyggelsen och trädplanteringarna ramar in gatumiljöerna och skapar en stadsmiljö som leder vidare mot centrumkärnan och viktiga målpunkter. Vid de utpekade entréerna bör särskild vikt läggas på gestaltningen av platserna för att göra mötet med centrum attraktivt. Gestaltningsfrågor kan handla om bebyggelsens utformning, planteringar i gaturum, konstverk och belysning. Skyltning vid entréer skapar tydlighet och ökar orienterbarheten.

Panncentralen och bron är centrumområdets högre landmärken. Programförslaget medger att nya landmär-

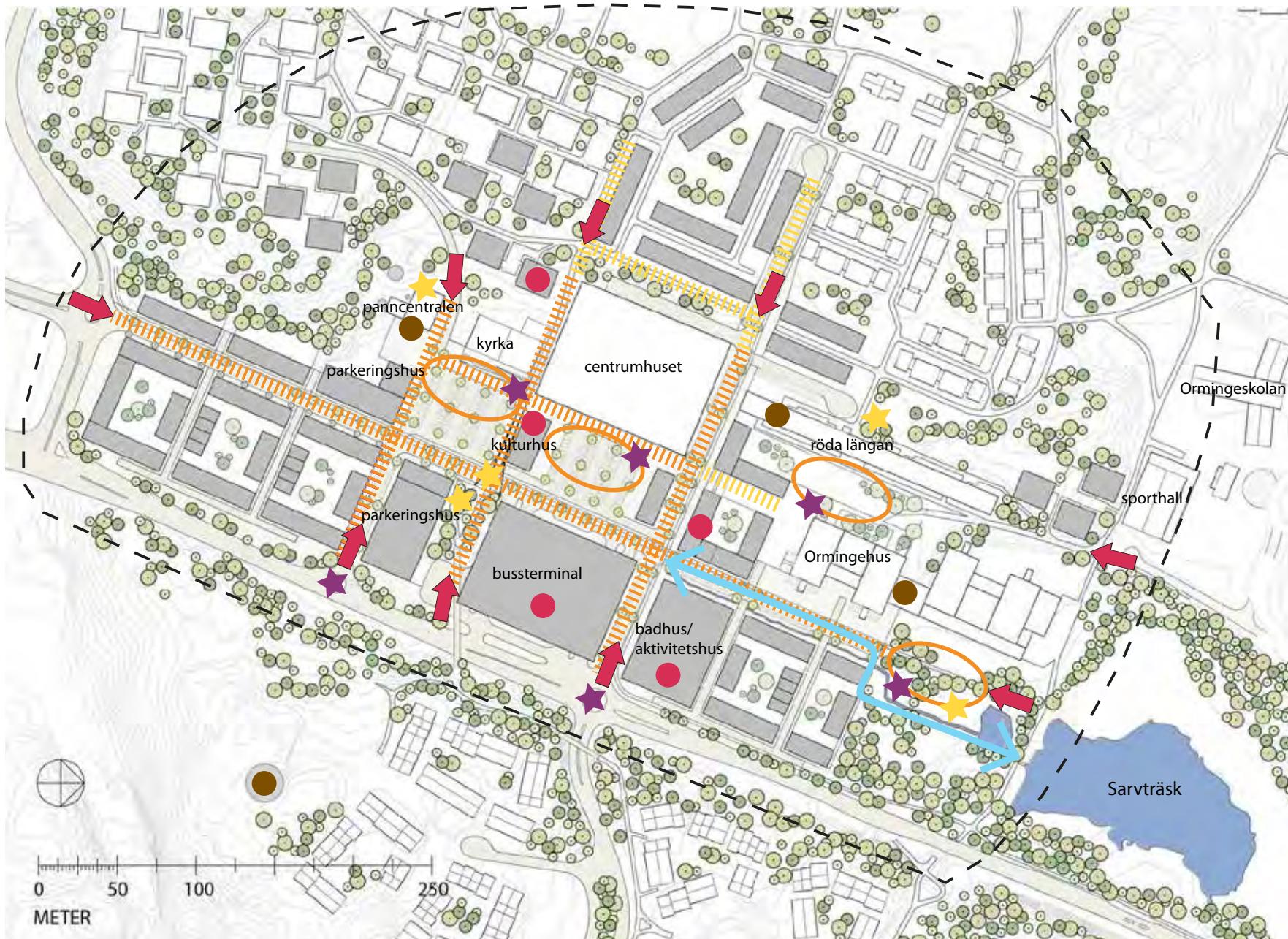
ken kan tillföras i centrum. Med hänsyn till stadsbild och befintlig bebyggelsetopologi bedöms byggnader högre än 16-våningar inte vara lämpliga. Högre hus än 16-våningar medför även sämre vindförhållanden och skapar skuggbildning i närmiljön. Programförslaget anger två nya landmärken med 16 respektive 10 våningar som i placering, skala och utformning har anpassats till stadsbilden och befintliga landmärken. 16-våningsbyggnaden är placerad i direkt anslutning till centrumtorget och markerar mötet mellan huvudstråken Kanholmsvägen/Edövägen. 10-våningsbyggnaden är placerad på nuvarande platsen för Folkets hus strax söder om centrumbyggnaden. Placeringen är medvetet vald utifrån markens höjdförhållanden och för att byggnaden ska kunna samverka i stadsbilden tillsammans med Kyrkans hus och panncentralen. Programförslaget medger även några nya publika byggnader i centrum såsom kulturhus, badhus och bussterminal. Dessa publika byggnader kommer att vara viktiga målpunkter och kan genom en attraktiv gestaltning bli nya landmärken i stadsbilden om än i en lägre skala. Vidare kan en medveten belysning av landmärken öka orienterbarheten och skapa trygghet då det är mörkt.

Stadsrum

Programförslaget syftar till att skapa en förtätad stadsmiljö med ett rikare innehåll och nya platsbildningar där människor kan mötas. Nya byggnader ramar in torgen

och skapar tydligare rum. De två centrala torgen ges en offentlig karaktär medan torget vid röda längan utvecklas med en tydligare övergång mellan privat, halvprivat och halvoffentlig miljö. Bänkar, planteringar, belysning och konstverk ökar torgens attraktivitet för människor att vistas på. De nya trapporna vid Röda längan och Kyrkans hus öppnar upp förbindelserna mellan centrums olika plan och skapar överblickbarhet, tillgänglighet och trygghet. Trapporna har en monumental karaktär för att även fungera som platser för vistelse och lek i anslutning till torgen.

För att möjliggöra attraktiva stadsrum så bör bebyggelse mot offentliga stråk samspela med omgivningen. Bebyggelseskalan om högst fem våningar längs Kanholmsvägen är anpassad för att skapa en god kontakt med den gående. Längs huvudstråken utformas bebyggelsen med aktiva och öppna fasader. Byggnadernas fasader bör utformas med entréer, fönster och skyltning så att det ges innehåll och stöd åt stadslivet längs gatan. Särskild vikt vid utformningen bör ges åt den gående människan. Byggnadernas bottenvåningar bör kanta trottoaren i kvartersgräns och byggnaderna bör använda gatorna som entrérum. Detta förhållningssätt skapar förutsättningar för att gatan kan bli väl använd och därigenom trygg. Stilla fasader föreslås i mer perifera bostadskvarter.



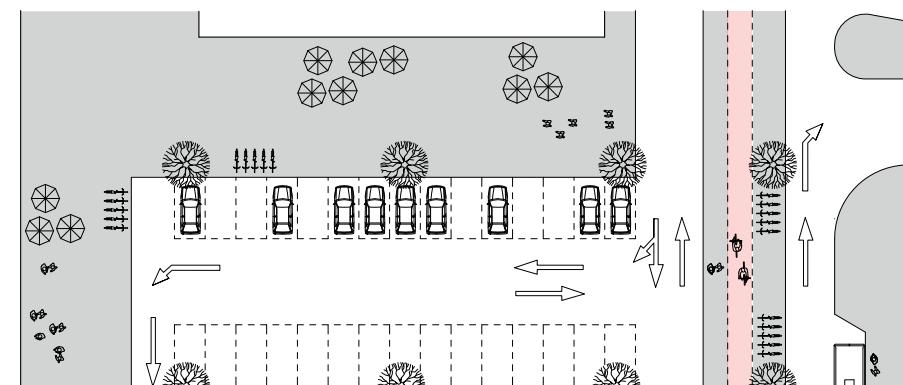
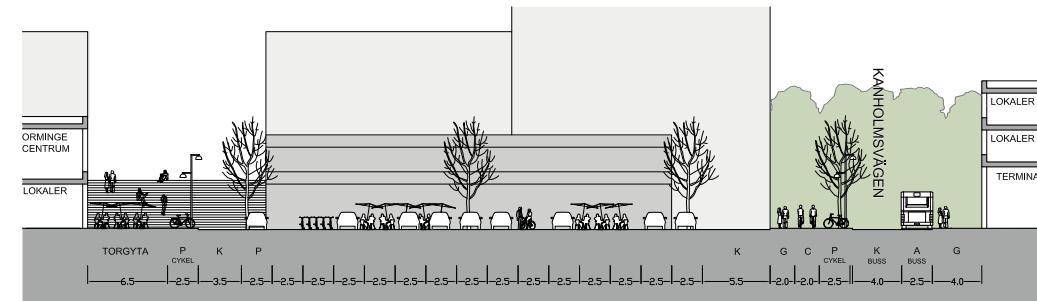
En väl gestaltad helhet

- | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------|
| — — — programområdesgräns | stadsgata med aktiva/öppna fasader |
| ██████████ illustrerad ny bebyggelse | ██████████ gatusträck med stilla fasader |
| → viktiga entréer | → dagvatten nyttjas som resurs i stadsmiljön |
| → utvecklade torg/nya mötesplatser | ● nya landmärken |
| | ★ landmärken med kulturmiljövärden i stadsbilden |

- Aktiv fasad - En aktiv fasad stödjer ett stadsliv som på sikt kan bli mer intensivt. Stadslivet ger förutsättningar för all typ av handel, kultur, service och verksamheter/kontor med ett kundunderlag från hela Nacka. Bostäder, parkering eller parkeringsinfarter bör inte före komma i bottenvåningar. Fasadernas bottenvåning ges en utformning som skapar en god kontakt mellan trottoar och stadsrummet i övrigt. I den aktiva fasaden placeras entréer/butiksfönster med en utformning så att tillgänglighet uppnås utan trappor och trösklar.
- Öppen fasad – En öppen fasad stödjer gatans lokala stadsliv. Stadslivet ger förutsättningar för viss lokal handel, kaféer, kontor, föreningslokaler, förskolor och annan kommunal service. Flerfamiljshusens gemensamma lokaler kan finnas här. Bottenvåningens fasad har en utformning som ger ett visuellt samspel med gatan. I den öppna fasaden placeras entréer/fönster med en medveten utformning så att tillgänglighet uppnås utan trappor och trösklar. Parkering bör inte inrymmas i bottenvåningar men väl utformade parkeringsinfarter medges.
- Still fasad – En stilla fasad stödjer ett stillsammare stadsliv. Normalt finns inget underlag för handel. Bottenvåningens fasad utformas med entréer till bostäder och andra lokaler. Mindre krav på visuell kontakt

och samspel med gatan. Väl utformade parkeringsinfarter medges.

Längs huvudstråk och på de omgestaltade torgen föreslås trädplanteringar för att lyfta in det gröna i stadsrummet. Vid utformning av stadsmiljöerna bör även dagvattnet integreras i miljön och vara en del av gestaltningen. Omhändertagande av dagvatten kan även medföra att bebyggelse utformas med gröna tak och fasader.



Centrumtorget, vy mot Ormingehus



Referensbild, bebyggelse som samspelear med omgivningen och skapar rum för människor.



Referensbild, bebyggelse med stilla fasader



Referensbild, bebyggelse med aktiva/öppna fasader



Referensbild, solbänk där människor kan vistas

Ny offentlig konst

Begreppet karaktär eller platsens själ kan användas för att uttrycka ett områdes specifika kvalitéer. Vilken typ av plattsspecifik konst som Orminge bör utvecklas med bör utgå från områdets förutsättningar och behov. Natur, stadsplanering och bebyggelse i västra Orminge uppvisar en stor variation på ett gemensamt tema i Orminge. Det grundläggande temat är bebyggelse som anpassats till natur och terräng i placering och utformning. Hustyperna utgår från en grundform med få variationer som ett resultat av begränsad ekonomi. I ett miljonprogramsperspektiv visar bebyggelsen dock ändå på en idérikedom som fått uppmärksamhet även utanför Sverige. För att stärka Orminges identitet bör denna karaktär användas för att skapa plattsspecifik konst med global anknytning. Detta förhållningssätt kan innehåra att de nya konstverken ges en form av lokal anknytning, till exempel formmässigt eller idéorienterat, men det behöver inte produceras lokalt eller vara skapad av en lokal konstnär. Istället kan man exempelvis lyfta in mer globala frågeställningar för att skärpa konstens betydelse i den lokala förankringen. Konsten kan varieras på ett liknande sätt som man varierat byggnationen; känsligt och påhittigt men samtidigt lyfta blicken utåt vad gäller innehåll, idé, i verken. En stor del av själén i Orminge kommer från det starka engagemang som finns bland de boende i området. Denna resurs

bör användas i arbetet med konsten till exempel genom att skapa ett eller flera konstverk i dialog med medborgarna.

Befintlig konst är till stor del placerad på platser som bekräftar områdets struktur och där ett stort flöde av mäniskor passerar. Både platser där många mäniskor har möjlighet att uppleva den och platser som till sin karaktär är mer kontemplativa bör komma ifråga för placering av nya konstverk. Placering av nya konstverk bör främst komplettera snarare än bekräfta en redan befintlig struktur. Genom att arbeta på detta sätt med placering uppträder konsten mer oväntat på ett sätt som kittlar fantasin bättre. Konstverket blir magneten som lockar besökaren att upptäcka platsen.

Programförslaget har identifierat några platser där nya konstverk skulle kunna vara en del av gestaltningen. De två nya rondellerna längs Mensättravägen, de tre torgen som omgestaltas och det gröna aktivitetsstråket vid Sarvträsk pekas ut. Sarvträsk som ligger alldeles nära men samtidigt anonymt, är även det en plats där konsten skulle kunna tillföra fler funktioner. Både centrala parken och lekplatser i anslutning till bostadskvarter kan vara lämpliga att utveckla med konst. Platserna som programförslaget anger är valda utifrån perspektivet att många mäniskor vistas längs huvudstråk och torg. Platserna får

ses som indikation på ett behov och bör studeras vidare i kommande detaljplanearbeten. Nya platser för konstverk bör även identifieras. I kommande detaljplaner bör gestaltningsprogrammen inkludera frågor om placering och typ av konst med utgångspunkt från Orminges karaktär. Uppförande av nya konstverk bör även säkras i kommande exploateringsavtal.



Referensbilder, offentlig konst



Översiktliga gestaltningsriktlinjer

För att stadsmiljön ska upplevas som en helhet bör bebyggelse, gator, torg, belysning, skyltar, bänkar med mera bindas samman. Det nya som tillförs ska utformas i samklang med de befintliga värden som finns i området vad gäller kulturmiljö-, arkitektur- och naturvärden.

Nedan anges översiktliga gestaltningsriktlinjer som ska vara vägledande i kommande detaljplanearbeten där mer detaljerade gestaltningsprogram behöver utarbetas. Inför antagande av planprogrammet kommer ett gestaltningsprogram för de offentliga miljöerna i centrumområdet att tas fram.

Nya landmärken i stadsbilden

- Viktiga landmärken såsom Röda längan, Ormingehus och panncentralen bör vara avläsbara i stadsbilden.
- Nya landmärken bör placeras på platser som förstärker huvudstråken och tål att markeras. Nya landmärken bör inte utformas högre än 16 våningar med hänsyn till stadsbilden.

Ny bebyggelse

- Bebyggelse bör utformas med enkla geometriska former för att ansluta till västra Orminges bebyggelsekaraktär.
- Bebyggelse inom område med lokalt intresse för kultur miljövården bör anpassas till utpekade landmärken och

karaktersdrag för stadsbilden. Detta innebär att ny bebyggelse på höjder i form av punkthus inte bör överstiga fem våningar och att bebyggelse i lamellhus inte bör överstiga fyra våningar. Anpassningen avser även placering, karaktär, form, material, ytstruktur och kulör.

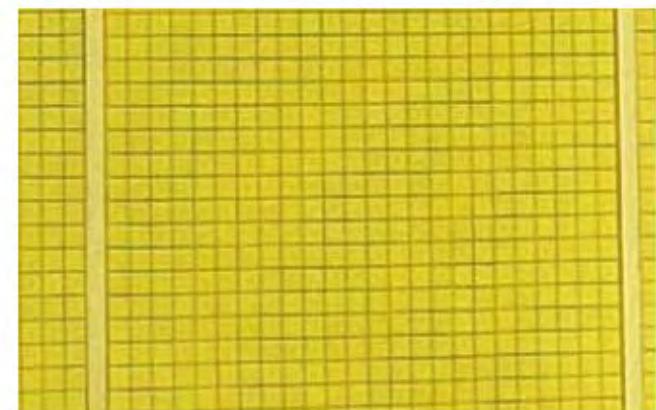
- Bebyggelse bör anpassas till värdefull natur och värdefulla träd och hänsyn bör tas till landskapsbilden i form av mindre bergsbranter och skogshöjder som finns i området. Placering av ny bebyggelse bör inte bryta eller försvåra utvecklingen av sammanhängande gröna stråk.
- Bebyggelse längs huvudstråken bör i huvudsak utformas med högst fem våningar för att skapa en god kontakt med gatumiljön på den gåendes villkor.
- Bebyggelse längs huvudstråk bör placeras nära trottoar för att skapa intima och trygga gatumiljöer. Entréer bör placeras mot gatrummet. Byggnaden bör använda gatan som entrérum.
- Bebyggelsen bör samspele med omgivningen. Bottenvåningar på fasader längs huvudstråk utformas med aktiva och öppna fasader.
- Byggnader bör utformas med material som åldras med värdighet och patina till exempel cortenstål, glas, trä och betong. Puts och fiber cement bör undvikas.
- Byggnader kan även med fördel utformas med gröna

tak och fasader, det vill säga med växtlighet som tar hand om dagvatten.

- Färgsättning bör utgå från materialens kulör alternativt från angivna kulörer i ”Ormingepaletten” (se sid. 27). Vita kulörer bör undvikas.

Offentliga rum

- Dominerande markparkeringar bör undvikas.
- Markbeläggningar i de offentliga miljöerna bör binda samman gatumiljöerna och torgen och förstärka stråk och viktiga målpunkter.
- Vatten och grönska bör integreras i gestaltning av gatumiljöer och offentliga rum.
- Trädplantering bör ske längs huvudstråk och på torgen.
- Torgen bör utformas med bänkar.
- Offentlig konst bör i huvudsak placeras i anslutning till torgen och i offentliga miljöer där många människor vistas.
- Belysning bör utformas så att det förstärker huvudstråken och torgen samt skapar trygga miljöer. Viktiga landmärken och träd samt offentlig konst bör ljussättas.
- Skyltning bör förstärka huvudstråken och utformas medvetet så att orienterbarheten till viktiga målpunkter ökar. Olika stråk kan ges olika kulörer från ”Ormingepaletten”. Butiksskyltning bör samspele med fasader och underordna sig stadsbilden som helhet.



Referensbilder, material och kulör



Referensbilder, ny bebyggelse



Rerensbilder, offentliga rum

AKTIVT OCH NATURNÄRA

Nytt badhus blir en ny magnet i centrum

Den bad- och friskvårdsanläggning som planeras i Orminge föreslås i anslutning till det föreslagna aktivitetsstråket i korsningen Kanholmsvägen/Edövägen. Det blir på så sätt en entrébyggnad och ett landmärke vid en viktig nod. Den här placeringen av bad- och sportaktiviteter nära både centrum och kollektivtrafik som natur fungerar som magnet och kommer att leda till att fler människor rör sig i centrum, också på tider då det idag är avfolkat. Med denna placering finns en närhet till Ormingehus med vårdcentralen, Friskis & Svettis och flera sporthallar. Detta förstärker Orminges profil vad gäller friskvård. Anläggningen kan rymma en rad olika verksamheter såsom vattenlek, bassänger för motionssim, gym, spinningsalar samt café.

Öka tillgängligheten till natur nära centrum

Orminges omgivande natur är en stor potential och förbindelser ut från centrum till naturen bör stärkas. Programförslaget innebär tydligare stråk som leder ut i naturen. Gång- och cykelvägen längs Kanholmsvägen har fått en rakare sträckning. Även gång- cykelstråket mellan Sarvträsk, idrottshallen och centrala parken rätas ut. För att tydliggöra stråket mellan gång- och cykelbron mot centrala parken kan stråket ges en mer grön inramning.

För att förbättra orienterbarheten bör stråken tydligöras genom skyltning och användande av landmärken. En differentiering av stråken bör göras så att man skiljer på huvudstråk och mindre gångvägar samt ger stråken lite olika karaktär. Detta kan göras med hjälp av till exempel möblering eller användande av olika färger. Växtlighet närmast gång- och cykelbanor kan gallras där de skymmer sikten eller skapar otrygghet. Längs Mensättravägen och Kanholmsvägen är det särskilt viktigt att naturmarken ger ett vårdat intryck. Belysningen som helhet behöver ses över, både vid stråk och i centrala parken. Belysning skulle kunna användas för att förstärka landmärken som solitära träd eller trädungar. Sarvträsk med sitt rika fågelliv bör lyftas fram som en tillgång för Orminge centrum, en plats att vistas vid, blicka ut över och få andrum. Fler sittplatser, ljusinstallationer eller konstverk kan vara ett sätt att förtydliga platsen. I kommande detaljplan bör möjligheterna att bullerskydda Sarvträsk från Mensättravägen studeras. I fortsatt planarbete bör studeras om man bör anlägga träspänger närmast den östra stigen en bit ut i våtmarksområdet för att tillgängliggöra naturvärdena för allmänheten och de intilliggande skolorna.



Referensbild, anpassad gång- och cykelväg genom naturreservat i Alingsås gör området tillgängligt.



Referensbild, belysning



Illustration, vy från Mensättravägen mot Edövägen.

Grönska i centrum

Naturmarken med tallar vid cykelvägens brofäste vid Kanholmsvägen bevaras då dessa knyter an till skärgårdsnaturen som är karaktäristisk för Orminge. Huvudstråken utformas med alléplanteringar, vilket stärker gaturummet, understryker riktningar och markerar årstidsväxlingar. Det förbättrar även luftkvaliteten och ger skugga varma dagar. Bebyggelsen kan med fördel utformas med gröna tak eller gröna fasader. I kommande detaljplaner bör lämplig grönytetfaktor studeras.

Grönstråk med aktivitetsytor

För att binda samman centrumtorget med naturmiljön vid Sarvträsk utvecklas Kanholmsvägens norra del som ett grönstråk. Grönstråkets södra del består av trädplanteringar och en väl gestaltad dagvattenhantering medan det i norra delen görs plats för ytor som uppmuntrar till rörelse och lek som sedan övergår i naturområdet runt Sarvträsk. Det gröna stråket gestaltas så att karaktären av våtmarksområdet blir tydlig. Möjligheten att koppla ihop aktivitetsytorna med utedmiljön vid Vitraskolan bör studeras i kommande detaljplaner.

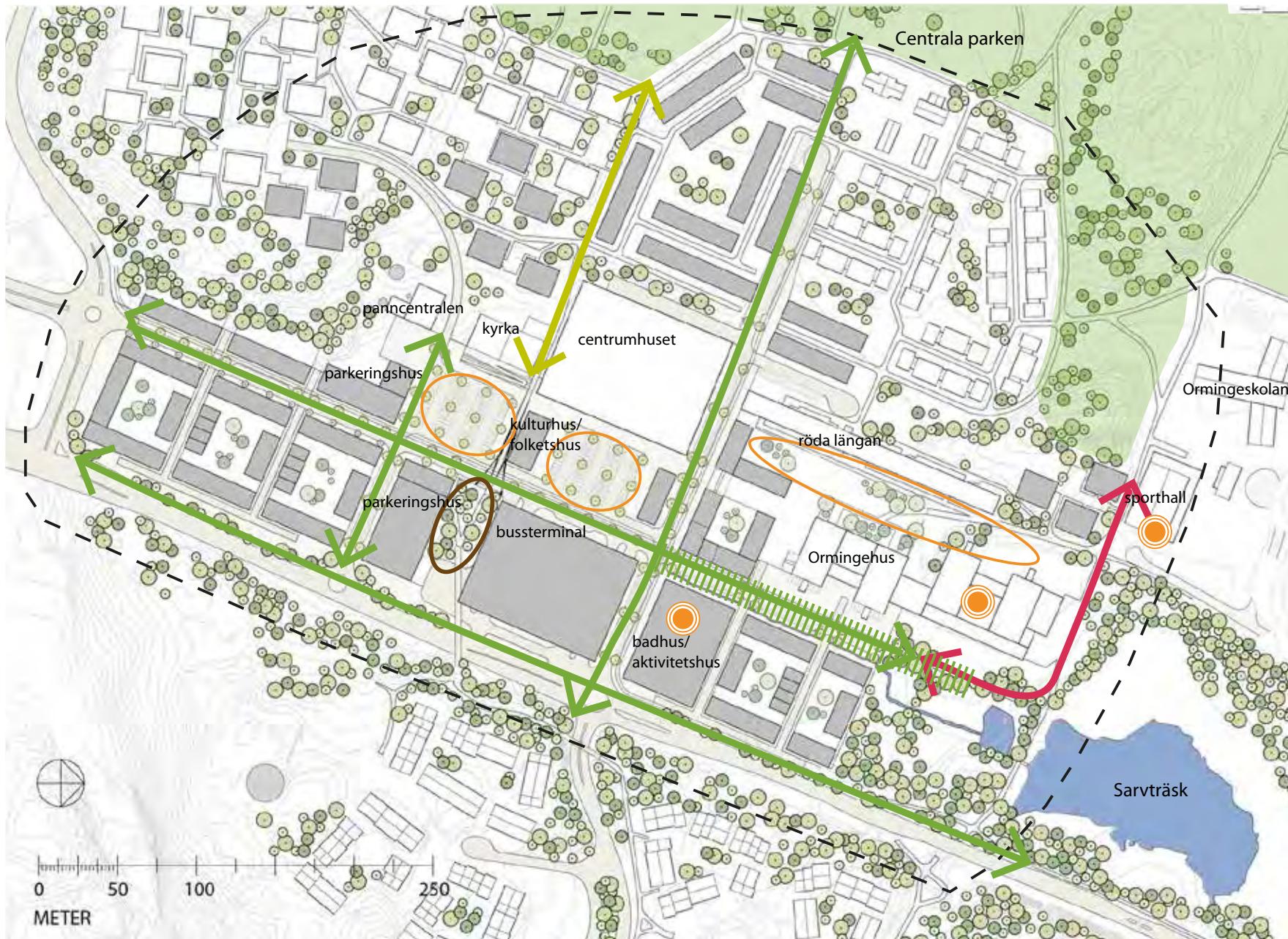


Referensbild, lekpark i Amsterdam



Referensbild, SWECO: Urbant grönsstråk med dagvattenhantering.

60



Aktivt och naturnära

— programområdesgräns
illustrerad ny bebyggelse

→ sträck med grönsk inramning
illutraterad gång- och cykelväg

→ sträck med trädplantering
grönstråk med aktivitetsytter

○ torg med urban grönlsa
bevarade talldungen

● sport

SAMMANHÄNGANDE STRÅK OCH RUM FÖR RÖRELSE

Ett väl integrerat och utformat gatunät är lätt att färdas på och har betydelse för upplevelsen av trygghet. Programförslaget innebär att Utövägen förlängs vilket kopplar samman Kanholmsvägen med Mensättravägen. Ett nytt gång- och cykelstråk längs Kanholmsvägen och Mensättravägen kopplar samman centrumkärnan med det regionala gång- och cykelstråket längs Värmdövägen. Genom detta förbättras integreringen av gatunätet och det ges möjlighet till befolkade stråk och alternativa färdvägar. Gång- och cykelvägen upplevs som trygg när man kan se och bli sedd från bilvägen.

Med den nya gatustrukturen och nya utformningen av gator blir det lättare att hitta och trafiksäkerheten förbättras när man tydligt förstår hur man ska köra, cykla och gå.

Vid de trappor och ramper som idag finns vid Orminge centrum föreslås bredare trappor med en öppnare gestaltning som blir en tillgång i stadsrummet och som har en tydligare koppling till torgen. Det blir tydligt att se hur man ska röra sig i centrum. Det känns tryggt att kunna se och synas när det är mörkt.



Referensbild, SWECO: Tillgänglighetsanpassad trappa med grönska och dagvattenhantering.

Mensättravägen

Redan på Mensättravägen ska det känna att man närmar sig Orminge centrum. Här börjar stadskänslan genom att gatan får en tydlig stadskaraktär med smalare körbanor och trärad som tillsammans med bergkanten i öster förstärker gaturummet. Centrums stadsliv blir tydligt med byggnader i tydliga kvarter.

Kanholmsvägen - samlande gaturum

Kanholmsvägen är ryggraden och det samlande gatrummet i nya Orminge Centrum. Gatan fungerar som en grön länk med föränderlig karaktär. Kanholmsvägen förses med nya gång- och cykelbanor och blir nytt huvudstråk genom centrum som också sammanbinder befintliga gång- och cykelstråk. I stråkets förlängning förstärks kopplingen mot Ormingehallen i norr, förbi parkeringarna öster om Ormingehus och mot bostadsområdena öster och norr ut. I sydväst förbinds stråket med de regionala cykelstråken längs Värmdövägen. Trafikföringen i centrum med den nya tillfarten från Mensättravägen innebär en klar förbättring av trafikkapaciteten jämfört med dagens utformning. En förväntad ökning av kollektivtrafikresandet, tillkommande bostäder, verksamheter och handelsytor leder dock till mer trafik. Bedömningen är att förslaget kan hantera trafikökningen och innebär en bättre och säkrare trafikstruktur. Trafiklösningen måste studeras vidare och trafiksimuleringar bör göras i kommande detaljplaner.

Utövägen- huvudinfart till parkering i centrum

Utövägens förlängning blir huvudinfart till parkeringshusen och markparkeringen. Detta blir centrums tydliga angöring för bilister. Lättillgänglig parkering på mark med god koppling till handeln ingår i förslaget. Markparkering och torg ska samspela och knyta samman olika sidor av centrum.



Illustration, södra delen av Kanholmsvägen, vy mot centrum

Knutpunkt Boo - ny bussterminal

SL planerar att busstrafiken till ostsektorn ska utökas och förstärkas. Den föreslagna bussterminalen kännetecknas av funktionsintegrering och smidiga byten mellan olika trafikslag. Den har en ökad kapacitet med 14 busshållplatser. Närheten till cykel- och infartsparkering samt de goda gånganslutningarna i två plan ger funktionella, säkra och effektiva kopplingar mellan olika trafikslag. Terminalen integreras med handel och kontor för att få liv och rörelse.

Bytespunkten har en enkel logisk uppbyggnad - bussar ut mot Gustavsberg avgår från den norra sidan och bussar in mot Nacka/Stockholm på den södra. Hållplatser för avstigning, påstigning och tidsreglering för vändande busslinjer ligger på rad för att minimera behovet av rundkörningar i en trafikmiljö med stora flöden av korsande fotgängare. Samtidigt underlättar det för resenärer som ska byta mellan olika linjer. Detta ger en funktionell, smidig och tillgänglig bytespunkt. Det är av stor vikt att terminalens undre plan ges god genomsiktighet för resenären. Här finns även möjligheter för komfortabla och väderskyddade väntytor, biljettförsäljning och kundservice. Viktigt är att den överbyggda terminallytan belyses och utformas väl för att skapa trygghet. I kommande

detaljplan är det viktigt att gestaltningsprogram tas fram med fokus på dessa frågor.

Utformningen av knutpunkten ska beakta en framtid utbyggnad av tunnelbana som antingen är förlagd under mark alternativt längs Mensättravägens östra sida.

Parkering

Markparkeringarna domineras idag Orminge centrum, vilket ger ett tråkigt intryck särskilt för gående och cyklister. Dessa ytor är ödsliga kvälls- och nattetid då de inte används. Det finns behov av att öka antalet parkeringsplatser, framför allt för infartsparkering. Genom samutnyttjande av parkeringsplatser för infartsparkering och parkering för handel kan behovet minskas.

För att ersätta infartsparkering och befintlig markparkering och för att få till fler parkeringsplatser föreslås två parkeringshus med totalt ca 850 parkeringsplatser. Genom att ordna parkering i parkeringshus frigörs ytor för annat ändamål. Parkeringshusen integreras med handel och kontor för att levandegöra gatumiljöerna och öka tryggheten i parkeringsmiljöerna.
På de två torgen framför kyrkan och centrumhuset föreslås 180 parkeringsplatser. Därutöver föreslås kantstensparkering om ca 160 platser fördelat på delar av

Kanholmsvägen, Edövägen och Utövägen. Besökande till badhuset och till Ormingehus får samutnyttja parkeringar.

Parkering för nya bostäder löses inom varje kvarter, oftast med underbyggda garage. För att tillgodose parkeringsbehov för de nya bostäderna har ca 800 parkeringsplatser, med parkeringstal 0,8 platser per lägenhet föreslagits i området.

Attraktiva cykelparkerings ska integreras som en del i de större parkeringshusen. Cykelparkering ska även ordnas vid badhuset och i direkt anslutning till centrumtorget. Det bör även finnas två cykelparkeringsplatser per lägenhet till de nya bostäderna.



Referensbild, SWECO, parkering med planteringar.

**Trafik**

● ny cykelparkering
● busterminal

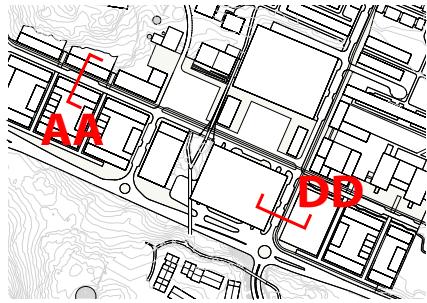
● tunnelbanestation
● ny cirkulationsplats
● ny trappförbindelse

● ny cirkulationsplats
● ny trappförbindelse

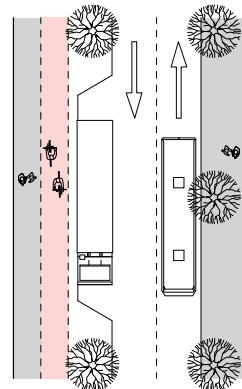
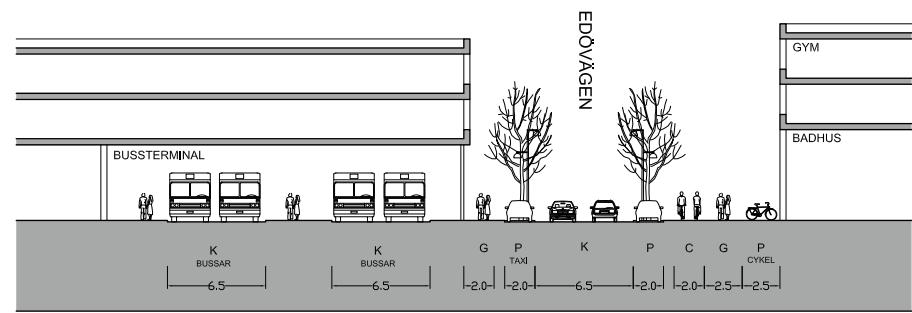
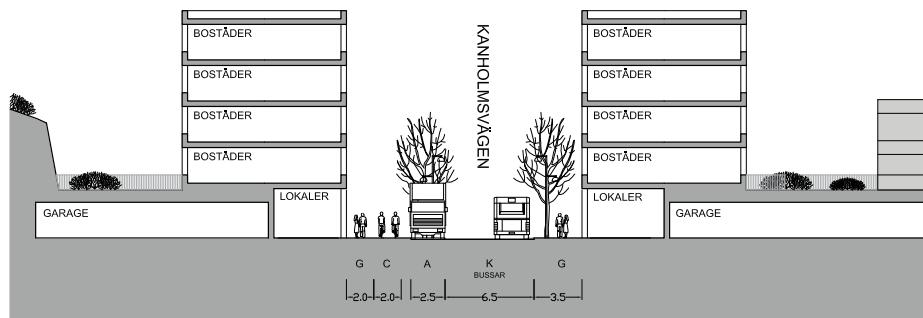
— kollektivtrafik
— befintlig bilväg
- - - ny bilväg

— befintlig gång- och cykelväg
— ny gång- och cykelväg
— befintlig gångväg

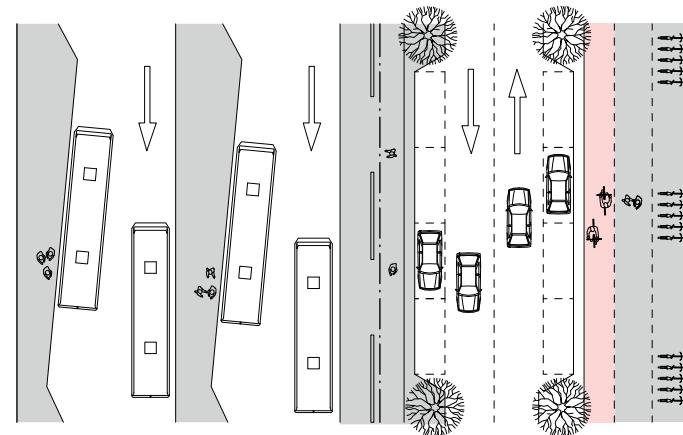
— ny återvinningsväg
— ny bebyggelse
- - - programområdesgräns



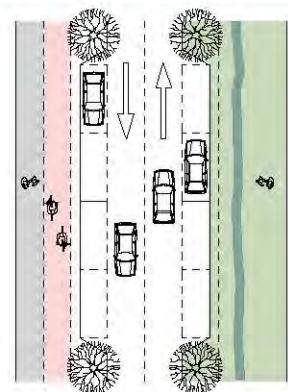
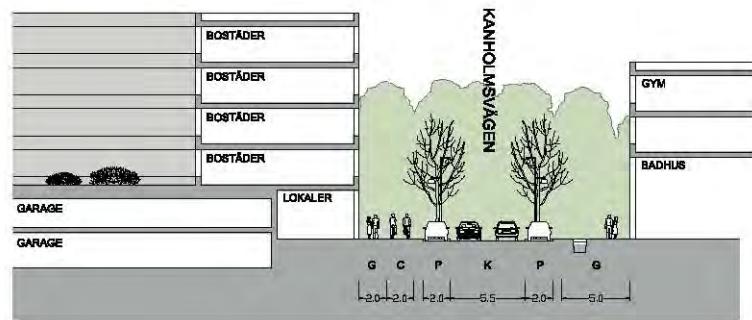
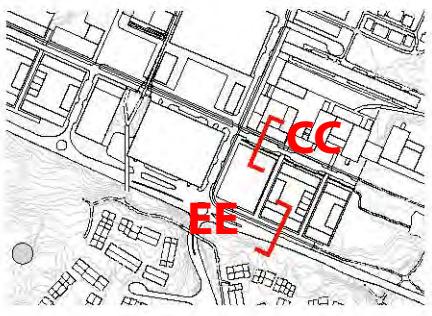
65



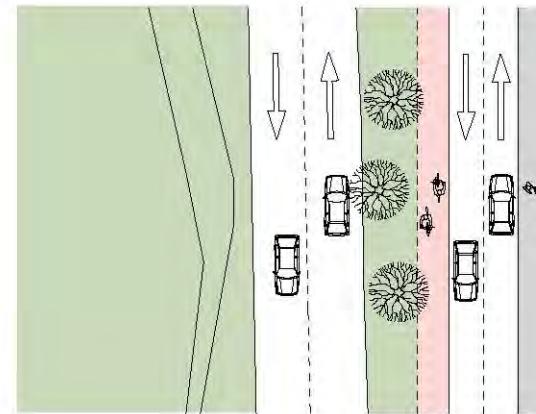
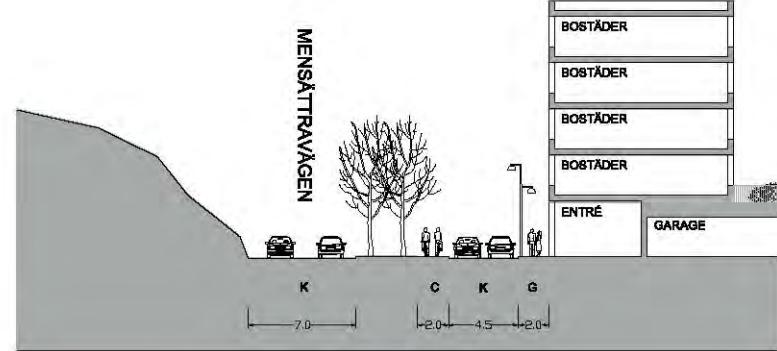
Principsektion A-A, Kanholmsvägen södra



Principsektion D-D, Edövägen



Principsektion C-C, Kanholmsvägen norra



Principsektion E-E, Mensättravägen

TEKNISK FÖRSÖRJNING OCH RISKER

Vatten, spillvatten och dagvatten

Programförslaget innebär att huvudvattenledningen som löper från vattentornet i östra Orminge behöver läggas om. Även delar av huvudstråket utmed Kanholmsvägen berörs av ny bebyggelse och kan behöva läggas om. Planeringsinriktningen är att minsta möjlig påverkan ska ske på befintligt ledningsstråk utmed Kanholmsvägen. Frågan får studeras vidare i kommande detaljplaner.

Ny bebyggelse ska anslutas till befintligt kommunalt vatten- och avloppssystem. Lämpliga anslutningspunkter får studeras i kommande detaljplaner.

Ny dagvattendamm vid Sarvträsk

Under programarbetet har Sweco gjort en översiktlig dagvattenutredning för Orminge centrum. Det har ingått att utreda dagvattnets flöde och föroreningsgrad för nuläge och efter exploatering av programförslaget för scenarierna 10-årsregn och 50-årsregn med hänsyn tagen till klimatförändringar. Inom Kocktorpssjöns avrinningsområde sker exploateringen främst på befintliga hårdgjorda ytor vilket leder till att avrinningen inom detta område kommer att minska. Då befintligt dagvattensystem är hårt belastat och för att exploateringen inte ska försämra statusen i sjöarna behöver åtgärder vidtas.

I samband med förtätning och ombildning av befintligt område ska åtgärder genomföras för att minska den totala föroreningsbelastningen på sjöarna. För att uppnå detta behöver dagvattnet födröjas, avrinningen minskas och föroreningar avskiljs.

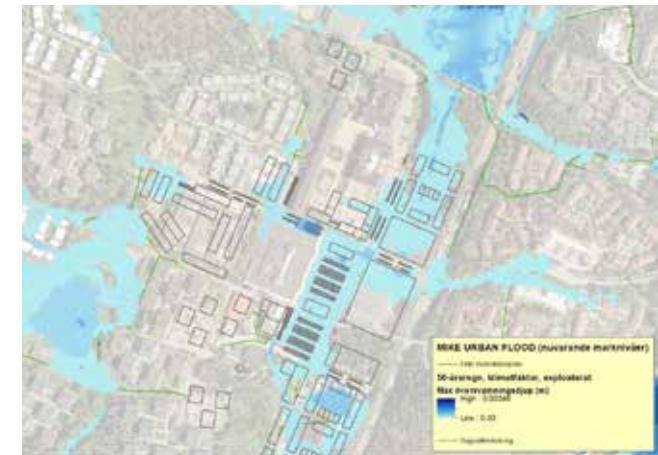
För avrinningsområdet som avleds till Sarvträsk har en dagvattendamm för rening på 365 kvadratmeter föreslagits. Dammen föreslås vara 1,2 meter djup och ha en grundzon på 0,2 meter närmast kanterna. Födröjning som uppgår till cirka 550 kubikmeter vid ett tioårsregn med klimatfaktor föreslås i Sarvträsk. För avrinningsområde som rinner mot Kocktorpssjön har två alternativ utretts för dagvattenrening. Det ena är möjligheten till utnyttjande av våtmarken vid transformatorstationen söder om Orminge centrum. Möjlig våtmarksyta som kan användas är cirka 4100 kvadratmeter. Det andra alternativet är att bygga ut befintlig damm till totalt 1850 kvadratmeter vid Kocktorpssjön. Med föreslagna åtgärder kommer föroreningsbelastningen från Orminge centrum att minska i förhållande till vad som släpps ut idag.

Översvämningsrisk

Vid 10-årsregn minskar belastningen på ledningarna i förhållande till nuläget inom avrinningsområdet till Kocktorpssjön. Detta då hårdgjorda parkeringsytor

ersätts med mark som är mer genomsläpplig. Till följd av mer bebyggelse inom avrinningsområdet som leder mot Sarvträsk ökar belastningen inom det området. Vid 50-årsregn kommer med nuvarande marknivåer stora delar av exploateringsområdet översvämmas, dock med bara några centimeter djupt vatten.

En simulering av 50-årsregn med klimatfaktor visar att med nuvarande marknivåer beräknas en stor del av exploateringsområdet översvämmas med cirka 5-10 centimeter högt vatten. Vid Sarvträsk kan skapas ”naturliga” översvämningsytor. I samband med planläggning bör lägsta nivå för grundläggning studeras.



Områden som riskerar att översvämmas vid 50-års regn.



Referensbild, SWECO, dagvattenhantering, möjlighet till avrinning

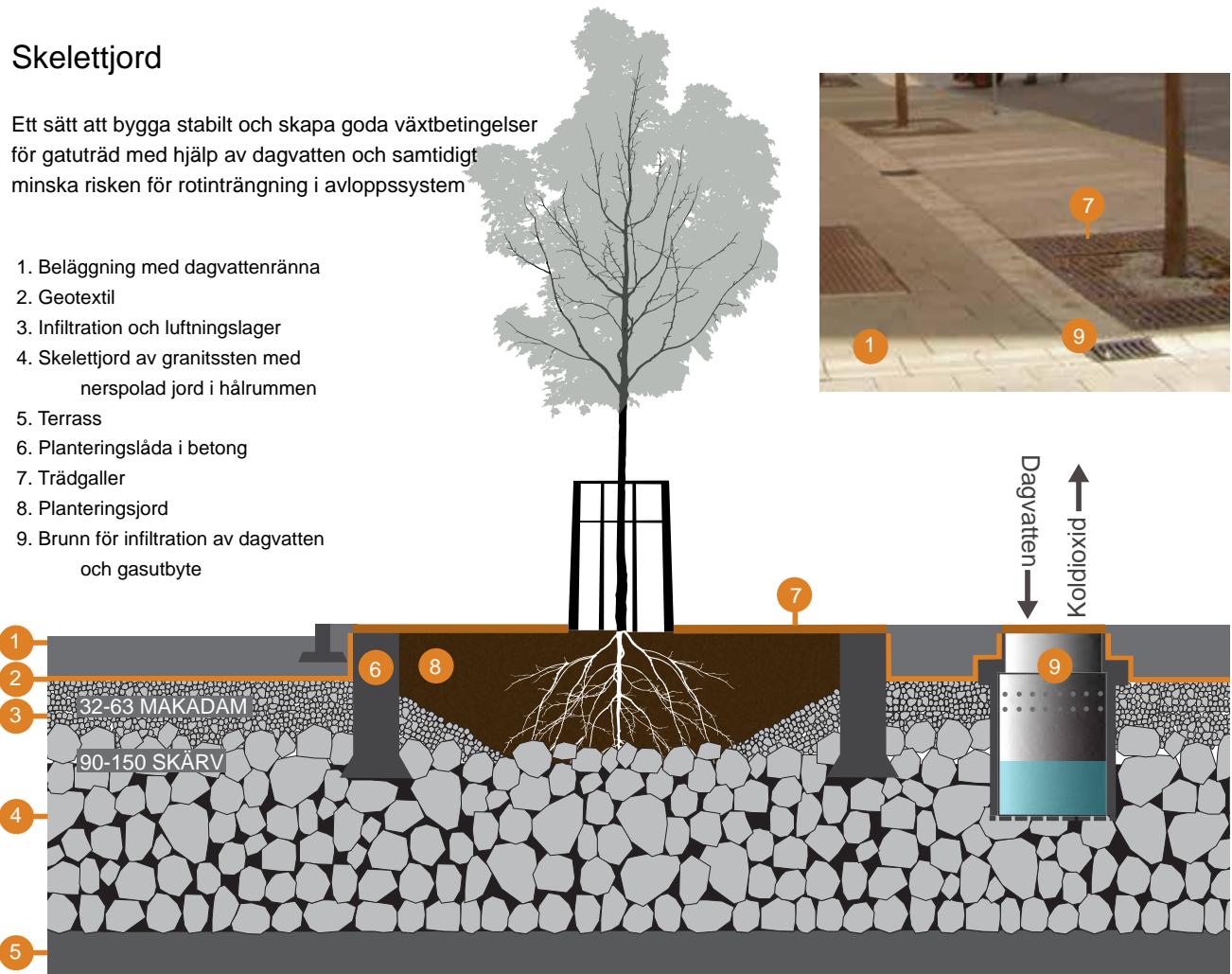


Referensbild, SWECO, dagvattenhantering, vattenräonna

Skelettjord

Ett sätt att bygga stabilt och skapa goda växtbetingelser för gatuträd med hjälp av dagvatten och samtidigt minska risken för rotinträngning i avloppssystem

1. Beläggning med dagvattenräenna
2. Geotextil
3. Infiltration och luftningslager
4. Skelettjord av granitssten med nerspolad jord i hålrummen
5. Terrass
6. Planteringsläda i betong
7. Trädgaller
8. Planteringsjord
9. Brunn för infiltration av dagvatten och gasutbyte



Dagvatten från bebyggelse och hårdgjorda ytor föreslås ledas till halvgenomsläpliga ytor i anslutning till trädplanteringar. Trädplanteringar ordnas med "skelettjord" där dagvatten kan infiltreras.



Referensbild, nedgrävda behållare för avfall

Elförsörjning

Ny bebyggelse ansluts till befintligt elnät.

Fjärrvärme

Ny bebyggelse ansluts till befintligt fjärrvärmennät.

Avfall

Inom programområdet finns ingen återvinningsstation. Plats för ny återvinningsstation föreslås i anslutning till panncentralen där förutsättningar finns för att skapa ett ”miljötorg”. Återvinningsstationen bör utformas med god funktionalitet och form så att anläggningen blir ett tillskott i det offentliga rummet. Nedgrävda behållare bör övervägas för en bättre gestaltning och ökad trygghet.

Vid planläggning av ny bebyggelse ska handboken för avfallsutrymmen följas. Detta innebär till exempel att befintliga vändplaner (Edövägen) kan behöva ses över för att uppfylla krav på framkomlighet för sophämtningsfordon.

Avstegsfall för trafikbuller

Programområdet är belastat av trafikbuller i huvudsak från Mensättravägen. Programförslaget medger att området utvecklas med en bussterminal som även kommer generera mer trafik. I framtida detaljplanläggning för bostäder i anslutning till centrumområdet bör bullersituationen ytterligare studeras så att en god ljudnivå uppnås. Avstegsfall bör kunna tillämpas då området är en kollektivtrafiknära centrumsmiljö.

Risk för föroreningar

Framtida byggnationer vid panncentralen och bensinstationen (OKQ8) ska föregås av markundersökningar för att klärlägga omfattningen av markföroreningar och främmande gaser. Programförslaget förutsätter att bensinstationen omlokaliseras och att marken kan bebyggas med bostäder. För bostäder som planeras vid panncentralen (gäller även för bensinstationen så länge den är kvar) bör en luftstudie tas fram i framtida detaljplanarbeten för att klärlägga luftföreningarna.

Skyddsavstånd för ny bebyggelse

Programförslaget förutsätter att bensinstationen (OKQ8) och bilverkstaden (Toyota) omlokaliseras och att marken bebyggs med bostäder. Under tiden som verksamheterna är kvar kan de ge upphov till störningar och innebära skyddsavstånd vid detaljplanläggning för ny bebyggelse. Programförslaget utgår från att panncentralen fortsatt kommer att vara centralt placerad i centrum. Skyddsavstånd för nya bostäder utifrån dagens förutsättningar är 100 meter. Efter planerad renovering av panncentralen och förändrad transportlogistik för bränsle bör en riskutredning klarlägga om skyddsavståndet kan begränsas ytterligare. Programförslaget medger bostäder invid Mensättravägen som är sekundärled för farligt gods. I framtida detaljplanarbeten bör en riskutredning klargöra vilka eventuella säkerhetsåtgärder som är nödvändiga.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

PLATSENS HISTORIA

Sarvträsk för 300 år sedan

Orminge centrum ansluter till en nord-sydlig dalgång som för 300 år sedan var en långsträckt våtmark med avrinning åt sydväst. Våtmarken hade sin början i norr i ”Sarfträsket” ”Hvitmossen” väster om dalgången, i kupe rad skogsmark låg där idag centrala parken ligger. Landsvägen mot Värmdö gick i skogsbynet norr om Sarvträsk.

Dessa skogsrika utmarker till Bookustens gårdar tillföll Kummelnäs säteri som ägdes av riksrådet Johan Lilienstedt. Han gjorde utdikningar för att utöka odlingsmarken och skapade fördämningar vid vattendrag som lämpade sig för kvarndrift. Våtmarken vid Sarvträsk dikades ut med avvattnning norrut mot en myrmark som förvandlades till Stora Dammen, dagens Myrsjön. Myrsjön hade i sin tur utfall mot den samtidigt uppdämnda Kvarnsjön, tidigare Lövbergsängen. Vattensystemet, som även inbegrep Krokträsket, försörde en stor vattendriven mjölkvarn som fanns vid stora farleden inne i Lövbergaviken.

Torpbebyggelse

Norr om Sarvträsk fördämning anlades torpet Korset. Torpetableringar var viktiga för säteriet då de kunde få arbetskraft till huvudgårdens jordbruk. Våtmarken

kring Sarvträskets södra utflöde var frodig ängsmark. Fler torp byggdes under 1800-talet i Sarvträskdalgången vid landsvägen. Under 1800-talets koleraepidemier anlades en kolerakyrkogård nära torpet Korset.

Den enkla stugbebyggelsen i Nybackaområdet växte under det sena 1800-talet. Alla dessa hus vid Värmdövägen revs i samband med utbyggnaden av moderna Orminge på 1960-talet – bara Koldalen med den ditflyttade Nybackastugan finns kvar som vittnesbörd om den äldre historien i området.



Boo hembygdsgård

Nybacka blir miljonprogramsområdet Orminge

Boo, som var den västra delen av Värmdö, blev egen kommun 1863. Trakten hade länge en lantlig prägel. Gårdarna utmed kusten hade ganska små jordbrukspå grund av den kuperade terrängen. Ångbåtstrafiken i skärgården var turer passerade Boos kuster kom i gång under 1800-talets senare hälft. Tallskogsbevuxen hällmark och små torptäppor utmed stränderna exploaterades i snabb takt till sommarnöjesbebyggelse. I och med Skurubrons färdigställande 1915 och med införandet av reguljär busstrafik 1920 började även de inre områdena bebyggas med fritidshus och egnahem. En första antydan till att ge detta inlandsområde en annan status var när kommunhuset byggdes 1960 där Sarvträskdalgången i söder möter Värmdövägen. När Boo landskommun utredde möjligheterna att skapa en ny större centralort med utbyggd samhällsservice och flerbostadshusbebyggelse ansågs den glest bebyggda marken norr om kommunhuset lämplig. Här var möjligt med en större tätortsbildning i en skala som inte kunde förverkligas i dåvarande centralorten Björknäs med tät villabebyggelse. Samtidigt fick man möjlighet att förlägga Boos centrum mot kommunens centralare delar.

1963 påbörjades planeringen av Orminge. Tanken var att samhället skulle inrymma 10 000 invånare. Boopolitiker- na ville medverka till Storstockholms utbyggnad, samti-

digt som kommunen kunde skapa alternativa boendeförmer för Booborna, som av tradition bott i småhus. Andra skäl var att få skatteunderlag till upprustningen av vägar och ledningsnät i tidigare sommarhusområden och att få underlag till ett modernt kommuncentrum.

Ett miljonprogramområde som en låghusstad

Kommunens ambition var att utgå från landskapets karaktär och skapa en låghusstad som kunde samordnas med befintlig villabebyggelse i Boo. För att möjliggöra detta genomfördes en särskild utredning, den så kallade S66-utredningen. Medverkande var Ohlsson & Skarne byggfirma, Jöran Curmans arkitektkontor och HSB Stockholm. Av ekonomiska och gestaltningsmässiga skäl valdes att koncentrera markingreppen till begränsade ytor, utgå från enkla huskuber anpassade efter terrängen och att arbeta med prefabricerade betongelement. Bebyggelsen utgörs av tvåvånings lamellhus och trevånings punkthus, vars fasaduttryck karaktäriseras av grov, "krattad" betong i kombination med accentbemålade fönster. För att kompensera likformigheten hos de enkla, neutrala byggnadsvolymerna grupperades de på ett så varierat sätt som möjligt. De värden som befintliga terrängförhållanden, naturmark och vegetation representerade användes som en medveten kvalitetshöjande effekt. Lamellhusen placerades på de plana områdena och punkthusen på

höjderna. På grund av ökade kostnader under genomförandet tvingades man höja exploateringsgraden i den norra delen av området. Lägenheterna utformades som öppna betonghallar med flyttbara väggelement. Området rymde ca 2 600 lägenheter.

Centrumbebyggelsen

Det fanns planer på att förlänga tunnelbanan via Nacka ut mot Orminge samtidigt med planeringen av området. Krav ställdes därför på en koncentrerad centrumbebyggelse och en mer exploaterad bostadsdel i den östra delen av Orminge. Året som centrumet invigdes och hela västra Orminge stod färdigt, 1971, hade Boo slagits ihop med Nacka och Saltsjöbaden. De planeringsansvariga i den nya kommunen avstyrkte en tunnelbana och en storskalig bebyggelse i östra Orminge, som senare under 1970-talet utvecklades till en mer försiktig och varierad radhusbebyggelse. Centrumanläggningen placerades i den sydöstra utkanten av flerbostadshusbebyggelsen, vid dalgången som en gång var ängsmarker och små torptäppor. Centrumdelen blev inte så omfattande som den var tänkt. Anläggningens centrala del utgörs av Centrumhuset i två våningar från 1971. Det byggdes om till en mindre galeria 1992-93. Mittemot Centrumhuset, på andra sidan parkeringen ligger "Hantverkshuset".

På den nordöstra sidan av centrumparkeringen finns

landmärket Ormingehuset, tidigare Boo sjukhus från tidigt 1970-tal. Till landmärkesbyggnaderna hör även den 200 meter långa plåtklädda Röda längan som förr inrymde sjukhusets personalbostäder och längst i väster den robusta panncentralen med plåtfasader och skorsten i rostbrun färg. Vattentornet söder om programområdet byggdes 1969 efter ritningar av arkitekten Ulf Gillberg på Curmans arkitektkontor. Det är en betongcylinder täckt av en aluminiumklädd trästomme formad som en trubbig svamp. Det karaktärsfulla byggnadsverket är en symbolbyggnad för Orminge.



Vattentornet i Orminge "Svampen" är en symbolbyggnad.



Ormingehistoria

BEBYGGELSEMIJÖ

Västra Orminge är tidstypiskt med uppdelning i olika zoner: en inre grönzon, en mellazon med bostadsbebyggelse, en yttre trafikzon och ett centrum i ena kanten. Dagens centrum har i stort sett en bibeckade struktur sedan invigningen 1971 och de flesta kompletteringar har skett under 1990-talet. Centrumbenbyggelsen består av Centrumhuset, Hantverkshuset, Ormingehus med parkeringshus, Kyrkans hus, Boo folkets hus och Panncentralen. I direkt anslutning till centrumbenbyggelsen finns även en bilhandel (Toyota) och en bensinstation (OKQ8). Bakom centrumbenbyggelsen finns Nybackatomten där en huslänga finns kvar av det som tidigare var Nybackaskolan. Bostadsbenbyggelsen inom programområdet består av Röda längan vid Ormingehus, två gruppstäderna vid centrala parken och delar av den centrumbenära betonghusbenbyggelsen i västra Orminge. Myrans heldagsskola ingår även i programområdet. Bebyggelseskalan är företrädesvis låg.

HANDEL OCH SERVICE

I centrum finns de större handelsytorna i Centrumhuset och Hantverkshuset. Några mindre butiker finns även i Ormingehus. Centrumhuset består av två våningsplan och byggnaden har fyra entréer. Det nedre våningsplanet ligger i gatuplan med direkt anslutning till markparke-

ring och det övre våningsplanet består av en galleria med två ljusgårdar. I byggnaden finns 26 butiker fördelade på dagligvaruhandel och sällanköpshandel. Här finns bland annat livsmedelsbutiken Coop-Extra, klädbutiker och blomsterhandel. Här finns även apotek, två banker, bankomat, fastighetsmäklare, post, systembolag, restaurang, gatukök, frisörer, kemtvätt, bibliotek och ett näropoliskontor. Totalt finns cirka 10 600 kvadratmeter uthyrningsbar yta. Hantverkshuset har tre våningsplan varav det nedre med entré i gatuplan och direkt anslutning till markparkering. Det övre våningsplanet har butiksentréer i anslutning till gång- och cykelvägen vid bron. I byggnaden finns bland annat livsmedelsbutiken Willys, sko och nyckelservice, träningslokaler, pizzeria och kinarestaurang. Totalt finns cirka 5000 kvadratmeter uthyrningsbar yta. Ormingehus har tre våningsplan varav det nedre med entréer i gatuplan. Det övre våningsplanet har entré mot torget vid Röda längan. Här finns bland annat en vårdcentral, barnavårdcentral, folktandvård, logoped, fotvård, frisör, Friskis & Svettis, Saltsjöbus Café, trafikskola, restauranger och bageri. Totalt finns cirka 16 500 kvadratmeter uthyrningsbar yta. Längs Kanholmsvägen finns Toyota bilhandel och bensinstationen OKQ8. I direkt anslutning till programområdet finns även livsmedelsbutiken Lidl.



Vy från Kanholmsvägen - Dagens entré till Orminge centrum



Snedkabelnbron från 1990-talet är ett landmärke i centrum. Kyrkans hus i bakgrunden.



MARK OCH VATTENANVÄNDNING

bostäder	kultur	park
handel		
	offentlig service	natur
	parkerings	

SKALA 1:2 500 (A3)

+ 50 100

→ N

KULTUR

Boo folkets hus och Kyrkans hus är centralt belägna och erbjuder kulturverksamhet i centrum vilket lockar många boende och besökare i området. Boo folkets hus bedriver förenings- och fritidsverksamhet för alla åldrar. Här finns till exempel fritidsgård med ungdomscafé, dans och teaterverksamhet. Kyrkans hus drivs av Svenska kyrkan. I församlingsarbetet ingår körövningar, barn- och ungdomssamlingar och diakonal verksamhet.

På den årliga Orminge Karnevalen har det sedan 1980 arrangerats två dagars festival i slutet av maj med musik, teater, dans, och sportaktiviteter. Musiken är en del av Orminges identitet och profilerna Markoolio och Ulf Lundell kommer härifrån. Musikföreningen Ormen har finnit i mer än 30 år och idag är föreningen inrymd i Nybackaskolans gamla lokaler.

SKOLOR OCH FÖRSKOLOR

I Orminge och dess närbild finns många förskolor, skolor och gymnasieskolor. I Ormingehus finns förskola, grundskola och fritidshem som drivs i Vittras regi. Vittras verksamheter vänder sig till barn och elever i åldrarna 1-16 år. Vid Ormingehus saknas skolgård och förskolegårdarnas utemiljöer är undermåliga. Strax utanför programområ-



det och med gångavstånd från centrum ligger Ormingeskolan. Inom skolverksamheten ingår skola F-6, Östbacka förskola och Myrans heldagsskola. Ormingeskolan har egen skolgård och ligger i anslutning till centrala parken. Ormingeskolan kommer på sikt att behöva byggas ut och tillgänglig mark bedöms kunna tas i anspråk i anslutning till skolområdet.

BOSTÄDER

Västra Orminge består huvudsakligen av flerbostadshus men även inslag av radhus förekommer. Betongbostadsbebyggelsen inom programområdet har flera olika lägenhetsstorlekar medan Röda längan förträdesvis har små lägenheter. Inom programområdet finns kategoriboende i form av två gruppboende i anslutning till centrala parken. I direkt anslutning till programområdet finns ytterligare kategoriboende i form av äldreboende och demensboende. I centrumkärnan saknas bostäder. De lägenheter som finns i anslutning till centrumområdet är huvudsakligen bostadsrätter eftersom hyresrätter nyligen har ombildats.



Torget vid Ormingehus och Röda längan

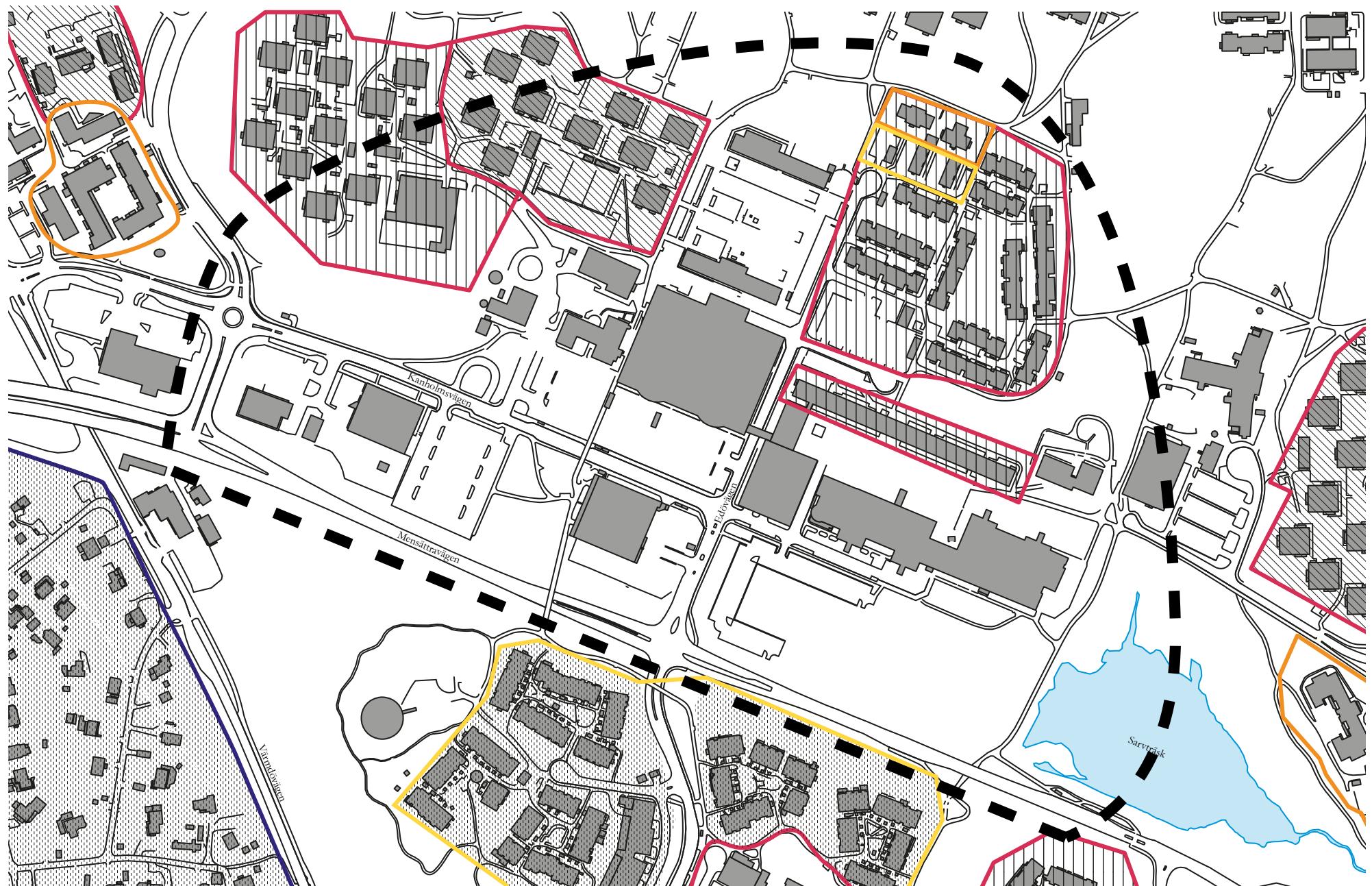


Ovanpå parkeringshuset vid Ormingehus



Vy mot centrumbyggnaden, Kyrkans hus och Boo folkets hus

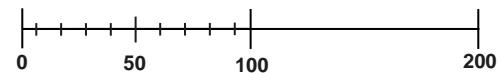
76



BOSTADSTYPER OCH UPPLÅTELSEFORMER

Hyresrätter	Flerbostadshus	Kategoribönde
Bostadsrätter	Radhus	Äganderätter

SKALA 1:2 500 (A3)



N

DET OFFENTLIGA RUMMET

Orminge centrum är främst utformad utifrån den bilburne besökarens behov. Gatumark och markparke-ringar domineras området. För gående och cyklister är det otydligt hur man ska röra sig. Bebyggelsen vänder sig rumsligt inåt och saknar tydliga kopplingar till de offentliga miljöerna utomhus. Det saknas fungerande torg och platser utomhus för människor att vistas på. Boo folkets hus, Kyrkans hus och biblioteket är viktiga målpunkter. Vid kyrkans hus (entré och monumental trappan) finns förutsättningar att utveckla verksamheten till att även omfatta en del av utedmiljön. Därutöver finns flera platser som har potential att utvecklas till exempel centrumparkeringen och torget invid röda längan.

Landmärken

Landmärken är synliga på långt håll. De kan ge området identitet och är viktiga för orienteringen. I Orminge finns flera större solitärträd och höga berghällar som är naturliga landmärken. Inom programområdet utgör panncentralen, Kyrkans hus, Ormingehus, Röda längan, och snedkabelbron viktiga landmärken. Talldungen intill bron på Kanholmsvägens östra sida utgör tillsammans med konstverket ett lite mindre, men ändå betydelsefullt landmärke.



Panncentralen är centralt placerad och skorstenen syns på långt håll. Byggnaden har en robust karaktär med fasader och skorsten i cortenplåt.

Konst

De första planerna på offentlig utsmyckning i en omfattning likt Fisksätra kom aldrig till utförande i Orminge. I Orminge centrum finns sex offentliga konstverk vars tillkomst är spritt över tid.

- "Del av helhet – helhet av del III" av Bertil Herlov Svensson 1976
- "Hästar" av Alice Magnusson, 1993.
- "Skriet/The cry" av Uncas Liljefors, 1967-1968
- Betongskulptur vid Ormingehus
- "Bollspel" av Ingrid Eriksson
- "Stucture for Social Animals - Vernacular Landscape" av Johan Waerndt, 2013

Bertil Herlov Svenssons aluminiumskulptur är en av Orminges få ursprungliga konstinslag. Bertil Herlov Svenssons konstnärskap kännetecknas av ett konstruktivistiskt synsätt, med geometriska former i effektfulla kombinationer. Samtliga konstverk uppvisar en stor variation från konkretistisk (Svensson) till föreställande (Magnusson) och mer lekfull konst (Eriksson). Två av verken (Eriksson och Waerndt) är placerade på semi offentliga platser. Övriga konstverk är alla placerade vid strategiska knutpunkter, väl synliga. Samtliga verk utgör ett stort representationsvärde för olika typer av konst.



I. "Del av helhet - helhet av del III" av Bertil Herlov Svensson, 1976



2. Konstverk vid Ormingehus



3. "Hästar" av Alice Magnusson, 1993



4. "Skriet/The cry" av Uncas Liljefors, 1967-68.

KULTURMILJÖ

Delar av planprogrammet ligger inom eller i direkt anslutning till ett område av lokalt intresse för kulturmiljövården. Det är bostadsområdet Västra Orminge med punkt- och lamellhus från 1966-1971. Största delen av centrumanläggningen räknas dock inte som kulturhistoriskt värdefull, men ändå finns enskilda hus som har arkitektoniska egenvärden.

Bostadsbebyggelsen har fått smeknamn som sockerbitar och tågvagnar på grund av sina enkla geometriska former. Det sistnämnda namnet hänger ihop med lamellhus-takens välvda form. Området kännetecknas av en för miljonprogrammet ovanligt hög terränganpassning och återhållsam skala på bostadshusen. De "krattade", ofärgade betongelementen skiftar i uttryck beroende på färgskalan på de frilagda barlaststenarna. Husens gråskala tillhör 1960-talets modernism, samtidigt som en gestaltningsmässig koppling finns till Ormingelandets urberg som tittar fram i området. Den konsekvent utförda trafiksepareringen med en inre parkzon, "centrala parken", och en yttre bostadszon kantad av parkeringar utåt en matargata är typisk för 1960-talets miljonprogramsområden. Skillnaden med andra områden är den variation och intimitet som sätter prägel på Västra Orminge, åstadkommen genom bland annat grupperingen av bebyggelsen i mindre huskluster, likt små byar.

Ett långsträckt bostadshus, Röda längan invid centrum, är en högre byggnad som fungerar som "skärmbyggnad" mellan centrum och bostadsdelen. Röda längan har en medveten avvikande utformning med rödlackerade fasadplåtar, repetitiv fönstersättning och en skarpt skuren byggnadsvolym. Intilliggande sjukhusbyggnad från 1970 har en kraftfull och mer storskalig volym som tillför centrummiljön ytterligare en karaktärsbyggnad. Anläggningens sammanlänkande kubiska byggnadskroppar har ett slutet, strängt uttryck, klädda av aluminiumplåtar. Formspråket och det blanka fasadmaterialet bidrar till att ge byggnaden en "futuristisk" framtoning. Även panncentralen i centrumets södra del har fått en självständig arkitektur, med en hög skorsten och profilerade fasadplåtar i en för området avvikande rostbrun ton.



Passage genom Röda längan

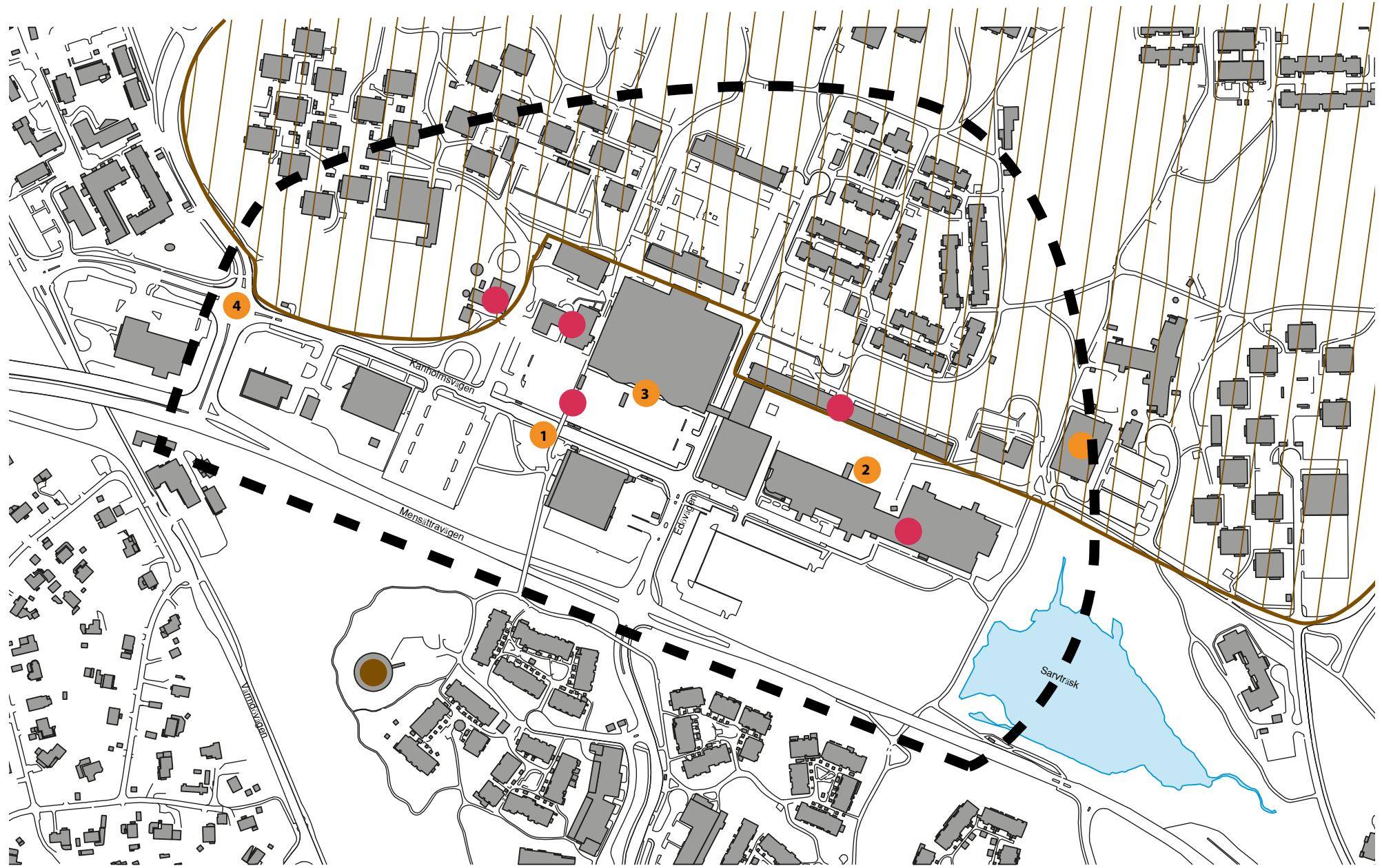


Röda längan inrymde tidigare personalbostäder för sjukhuset. Den 200 meter långa plåtklädda byggnaden är ett landmärke i centrum.



Ormingehus

80

**KULTUR, KARAKTÄR OCH KONST**

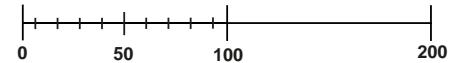
Område av lokalt intresse kulturmiljövärden

Vattentorn, kulturminne - fungerar som landmärke

Landmärke

Konstverk

SKALA 1:2 500 (A3)



N

NATUR OCH REKREATION

Landskapsbild

Orminge ligger i ett sprickdalslandskap och landskapsbilden präglas av skogsklädda höjdryggar, naturliga branter och öppna smala dalgångar. Det finns inga tydliga riktningar, utan dalgångarna slingrar sig och delar sig mellan höjderna som i ett skärgårdslandskap. Slutningarna domineras av barrblandskog medan höjdpartierna domineras av tall och lavklädda hällar.

I Orminge finns flera tydliga landskapsrum. I centrala parken finns stora öppna gräsytor med solitärträd och tydliga avgränsningar i form av branter som är viktiga för helhetsupplevelsen av landskapsbilden. I slutningarna består vegetationen av barrblandskog. Brynzonernas mellan skog och dalgång är viktig för rumsligheten, upplevelsen av landskapet, platsens historia och för flora och fauna. Även Sarvträsks öppna vattenyta bildar ett sammanhängande och avgränsat landskapsrum.

I området finns gott om berg i dagen och utblickar som sträcker sig ut över bebyggelsen och omgivande naturmark. De högst belägna områdena består av berg i dagen och sänkor med tunna jordlager. Vegetationen domineras av mossor, larvar och låga tallar. Det synliga berget är slipat av inlandsis och vatten till runda hällar. På några ställen

stupar berget brant ner mot dalgångarna.

I centrumområdet är det svårare att avläsa den ursprungliga landformen. De stora byggnaderna och garagen tar upp höjdskillnaderna. Centrumet har byggts i ett dalstråk som sträcker sig från sydväst mot nordost, där Sarvträsk utgör lägpunkten. Slutningen mot väst är flask, medan den östra kanten är relativt brant med bergsskärningar. Mensätravägen och Kanholmsvägen följer dalens riktning och tvärvägarna leder upp till intilliggande höjder.

Regional grönstruktur

Orminge ligger söder om den regionala grönkilen Nacka-Värmdö som har en viktig funktion för den biologiska mångfalden då den utgör en effektiv spridningskorridor för växter och djur. Området mellan värdekärnorna Nyckelviken och Velamsund som ingår i Nacka- Värmdökilen har ett svagt samband främst på grund av barriärer i form av bebyggelse.

Naturvärden

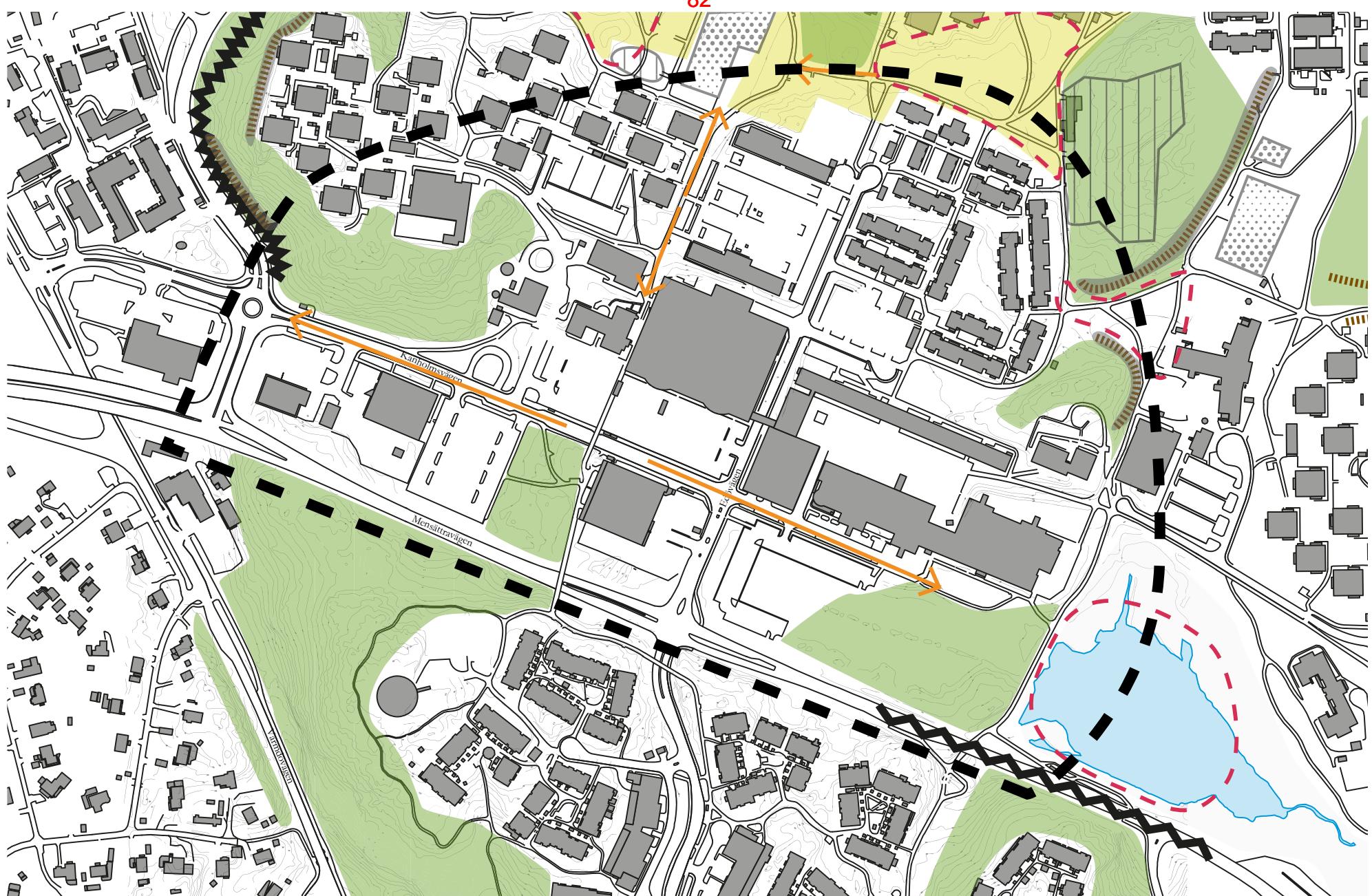
I programområdet finns ingen natur med inventerade höga naturvärden. Det finns dock värden för rekreation och landskapsbild. Väster och norr om Orminge i området vid Skarpnäs finns barrskogar, ädellövskogar och bergsbranter med höga naturvärden. De är av både kommunalt och regionalt värde och flera av dem är nyckelbiotoper.

Vegetationen runt Sarvträsk utgörs av en fuktig strandskog med mestadels glasbjörk och al. Området är dikat och starkt påverkat av kringliggande bebyggelse. Då vegetationen är tät kan den vara en viktig lokal för fåglar, ormar och groddjur.

I bergsbranterna mellan Utövägen och Kanholmsvägen domineras vegetationen av stora tallar. Intill hantverkshuset finns sparad naturmark med tallar och inslag av lövträd. Utmed Kanholmsvägen och Mensätravägen växer endast lövsläkt.

Rekreation och friuftsliv

I Orminge är det nära till skogar och mindre sjöar. Inom 2 kilometer från Orminge centrum når man gammal skog och tysta miljöer. Orminge ligger mitt emellan Skarpnäs och Rensättra, som är två skogsområden som utgör viktiga strövområden. Dessa är sammanhängande friluftsområden där man kan vandra i natur- och kulturlandskap i flera timmar antingen på markerade leder eller ströva fritt. I Skarpnäs pågår bildande av naturreservat. Det väl utvecklade gång- och cykelvägnätet ger goda möjligheter att nå ut i naturen. För den vardagliga motionen behövs tillgång till väl fungerande grönområden inom cirka 300 meter från bostaden. Det motsvarar i princip avståndet från centrumparkeringen till Sarvträsk och centrala parken.



LANDSKAP, NATUR OCH REKREATION

siktlinje/utblickar

berg i dagen/hällar

lek

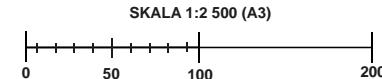
bollplan

barriärer

naturmark/skog

landskapsrum

park



Sarvträsk som delvis ligger inom programområdet är en stor tillgång som ligger väl dold. Den öppna vattenytan, det omgivande skogsområdet med sin speciella växtlighet och fågelliv utgör en välgörande kontrast till den storskala centrumbebyggelsen intill. Det är en plats med natur- och upplevelsevärden som är mycket värdefulla för djur och människor i Orminge.

Mellan husen och runt centrala parken finns sparad natur. Den har stor betydelse för barn och äldre vars förmåga att ta sig längre sträckor är begränsad.

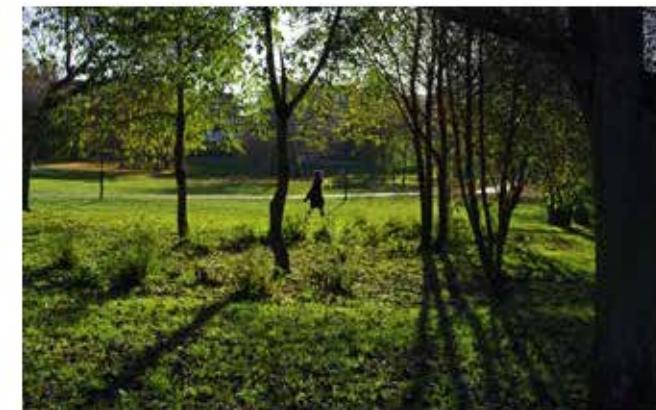
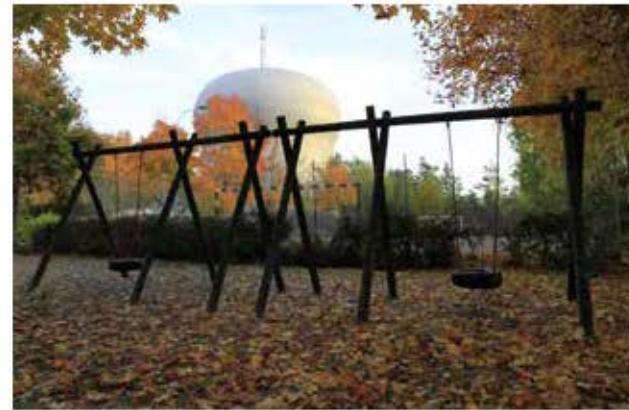
Lek och fritidsaktiviteter

I centrala parken i Västra Orminge, strax utanför programområdet finns anläggningar som möjliggör många olika typer av aktiviteter såsom bollplaner, tennisbanor, spolade isbanor på vintern, beachvolleyboll och vattenlek. Det finns en idrottshall för den organiserade idrotten samt kommersiella verksamheter som Friskis & Svettis och caféer som vänder sig till barnfamiljer med lekmiljöer inomhus. Boo folkets hus utgör en mötesplats för ungdomar och erbjuder många olika typer av verksamheter. De stora gräsytorna i centrala parken används bland annat för Ormingekarnevalen men utgör även en trevlig miljö för promenader och avkoppling.

Det finns många lekplatser i både Östra och Västra Orminge. Det finns även gott om gång- och cykelvägar som kan användas för promenader och för transport. Som besökare i Orminge centrum är det svårt att uppfatta den mångfald av möjligheter till lek och rekreation som erbjuds. Det är svårt att orientera sig, skytningen är undermålig och det finns inga tydliga stråk att följa. Huvudstråk, gångvägar och stigar har alla samma utformning och dignitet.

Förskolors och skolers användning av grönområden i programområdet

Det finns två förskolor, en grundskola och ett gymnasium inom programområdet och flera skolor och förskolor strax utanför programområdesgränsen. Utomiljön för barnen vid skolorna utgörs framförallt av hårdgjorda ytor. Behovet av lek och utomhuspedagogik i naturmiljö måste till största delen tillgodoses utanför skoltomterna. Inom ramen för arbetet med grönstrukturprogrammet gjordes en undersökning av förskolors och skolers användning av grönområden och sjöar. Den visar att den södra delen av centrala parken används för fri lek och kulturmiljö, den norra delen av centrala parken används för fri lek, pedagogik, idrott och promenad. Sarvträsk används för fri lek, pedagogik och promenad.



Natur och rekreation i centralaparken med mera

TRAFIK OCH TILLGÄNLIGHET

Vägnät

Orminges vägstruktur karaktäriseras av utifrånmatningen med Ormingeringen, säckgator och vändplaner. Gång- och cykelvägnätet är väl utbyggt och trafiksepareringen möjliggör trafiksäkra rörelser. Avskildheten medför dock även otrygghet. Bra cykelförbindelser in till och genom centrum saknas. I Orminge centrum delar trafikanterna samma utrymme och det är otydligt hur man ska röra sig. Vägnätet med dess storskalighet kombinerat med få passager för oskyddade trafikanter är utformat till fördel för de motorburna trafikanterna. Där gång- och cykelpassager eller övergångsställen finns är de oftast utformade på de skyddade trafikanternas villkor och hastighetssänkande åtgärder saknas. Detta i kombination med omfattande busstrafik med stort antal oskyddade trafikanter i rörelse på väg till, från och mellan bussar, ger en låg trafiksäkerhetsstandard. Kanholmsvägen är reserverad för busstrafik, men det förekommer smittrafik över den centrala parkeringsytan till och från Edövägen. När genomfartstrafik och söktrafik blandas uppstår olycksrisker. Infarten till parkeringen är också dåligt utformad, liksom korsningen Edövägen/Kanholmsvägen med skymd utfart från parkeringshuset.

Parkering

Orminge centrum domineras av bilparkering i form av markparkering och parkeringsgarage. Det finns cirka 320 parkeringsplatser för infartsparkering för pendlare som vill byta bilen mot buss men behovet är cirka 400- 500. De 600 parkeringsplatser som finns för kunder och besökare i centrum täcker idag oftast behovet. Parkering sker främst på den stora markparkeringen framför Centrumhuset. Boendeparkering finns idag på kvartersmark. Det finns en cykelparkering vid infartsparkeringen men inte heller den räcker till.

Kollektivtrafik

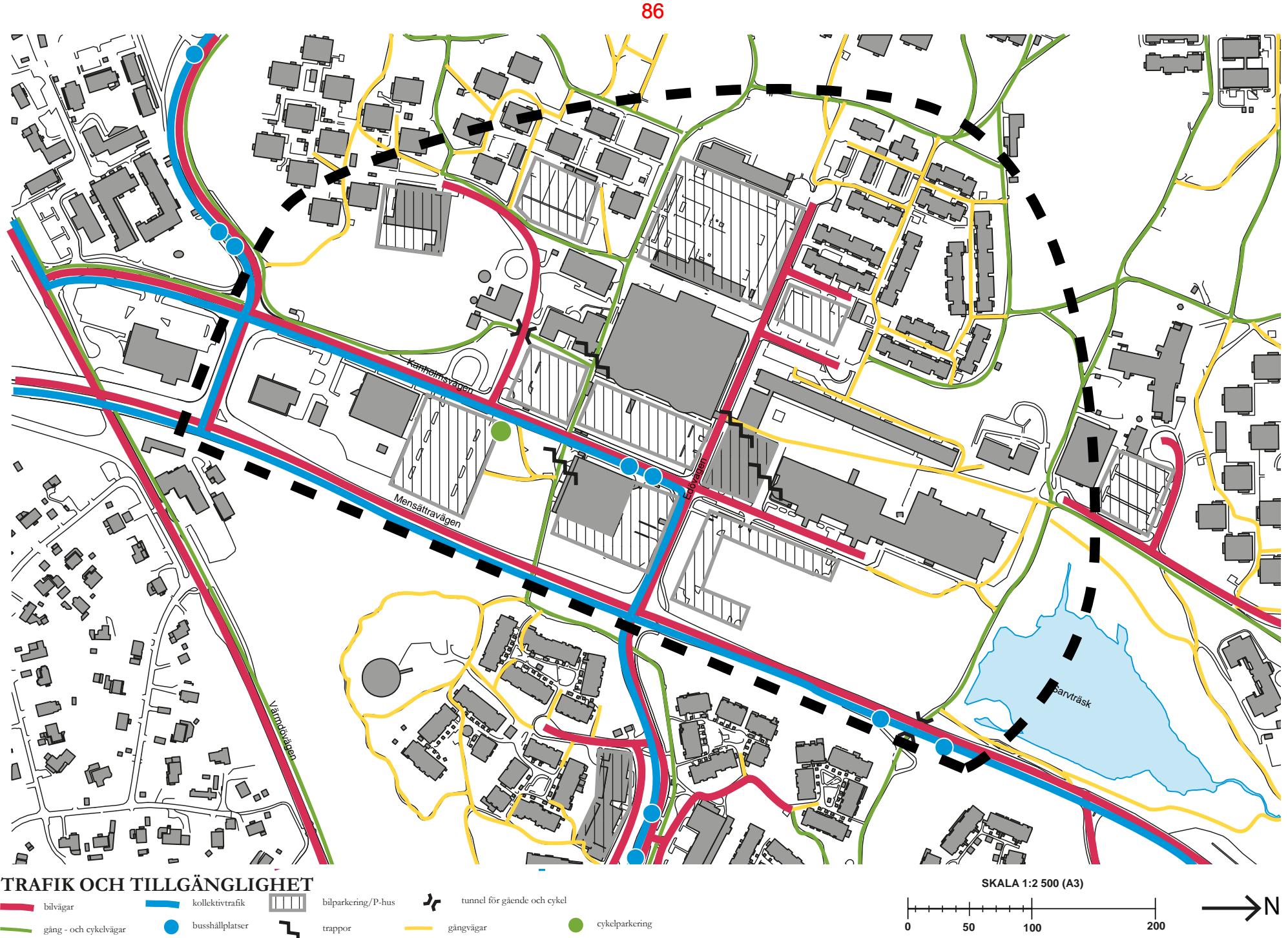
Orminge är och kommer att vara en viktig bussbytespunkt i kollektivtrafiken för ostsektorn. Med allt fler boende i upptagningsområdet bedöms antalet kollektivresenärer öka med så mycket som 34 % till 2030. Idag finns det tolv linjer som trafikerar Orminge centrum. Bussarna går in till Stockholm via motorväg eller via lokala väg genom mer centrala delar av Nacka. De går även till flera områden i Boo samt ut mot Gustavsberg och Hemmesta i Värmdö. På uppdrag av Nacka kommun undersöker nu SL hur tunnelbanan från Nacka Forum kan förlängas till Orminge. En idéstudie beräknas bli klar under våren 2014. Idéstudien ska bland annat utreda möjliga linjedragningar och stationslägen, samt hur en framtida tunnelbana kan passera Skurusundet – över eller under jord.



Centrum torget, gångbana bland bilar



Cykelparkering



TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten, spillvatten och dagvatten

Kommunalt ledningssystem finns utbyggt i området. Ledningsstråken är koncentrerade till vägkanter och utmed gång- och cykelstråk. Regnvatten i Orminge centrums norra del rinner norrut i ett öppet dike som leder till den utdikade våtmarken Sarvträsk, vars vatten rinner vidare till den uppdämmda Myrsjön. Därför rinner vattnet vidare mot uppdämmda Kvarnsjön som sedan rinner ut i Lövbergaviken. Regnvatten i Orminges södra del rinner mot Kocktorpssjön söder om Orminge centrum. Befintligt dagvattensystem är hårt belastat, särskilt det system som rinner mot Kocktorpssjön. Det transportereras för höga halter av föroreningar till både Sarvträsk och Kocktorpssjön.

Elförsörjning

Vattenfall har en 70 kV luftledning som löper norr och väster om västra Orminge. Boo energi har i samma sträckning en 20 kV luftledning. Det pågår ett arbete med att markförlägga dessa.

Fjärrvärme

Fjärrvärme finns utbyggt i Orminge. Panncentralen i centrum är en hetvattencentral och en av Fortums spetsanläggningar. Detta innebär att anläggningen endast

är igång under den kallare delen av året. Panncentralen består av:

- En biopanna/pelletspanna på 10 MW.
- Tre oljepannor på 2*15 MW samt 7 MW. Dessa eldas med finbioolja.
- Två elpannor på 2*4 MW. Dessa används inte längre.

Normalt startas pelletspannan i oktober och sedan sätts oljepannorna igång vid behov om det blir riktigt kallt. Pannorna stängs ned i mars/april dåväret börjar bli varmare. Pelletstransporter och lossning sker 7-8 ggr/v under driftsäsongen. Vad gäller oljan är det väldigt varierande, men lossning sker med mycket lägre frekvens. Lossning får endast ske vid föreskrivna tidpunkter. Fortum planerar att renovera anläggningen under 2014 och förlägga transporter till entrésidan.

Avfall

I Nacka kommun har insamling av matavfall påbörjats och hushållsavfall hämtas genom fastighetsnära insamling. Kommunen ansvarar för att erbjuda bostadsnära återvinning och sortering på lämpliga platser. Strax utanför programområdet finns två återvinningsstationer varav den ena vid Lidl och den andra belägen längs Mensättravvägen några hundra meter norr om Orminge

centrum. Det finns behov av ytterligare återvinningsstation i centrumkärnan med bättre tillgänglighet.

STÖRNINGAR, HÄLSA OCH SÄKERHET

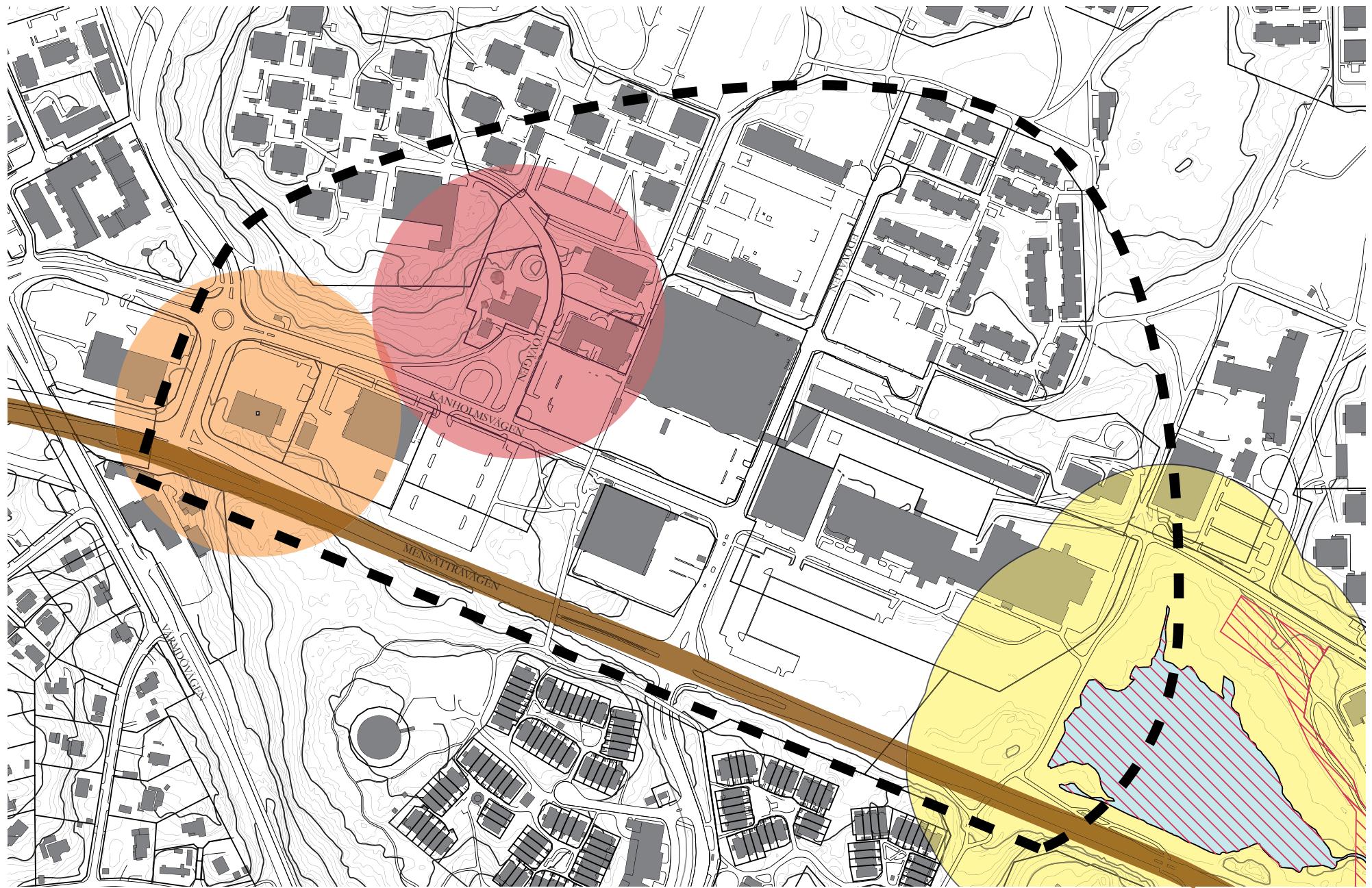
Geologi och stabilitet

Orminge karaktäriseras av grunda jordlager, morän och berg i dagen. Träsk och mindre sjöar har funnits i naturliga sänkor i berget. Dessa fylldes ut i samband med utbyggnaden på 60- och 70-talen och kan innehålla grundläggningsproblem vid nybyggnation. Utfyllda områden finns bland annat i centrala parken och vid Toyota. Geotekniska undersökningar visar att det finns mäktiga ler- och torvlager runt Sarvträsk, vilka kan innehålla utmaningar vad gäller grundläggning.

De låglänta delarna av Orminge vid centrum utgörs av lera. Centrala parken utgörs främst av berg i dagen och morän. I de södra delarna av centrala parken, runt Sarvträsk och vid infartsparkeringen och Toyota utgörs marken av torv/kärr. Marken i centrumområdet ligger lågt i förhållande till bostäderna uppe på berget. I Sarvträsks förlängning söderut mot centrum är det sankt.

Översvämningsrisker

Befintligt dagvattensystem är hårt belastat, särskilt det system som rinner mot Kocktorpssjön.



Trafikbuller

Kommunens översiktliga bullerutredning visar att riktvärden för buller överskrids inom de centrala delarna av programområdet. Trafikbuller kommer i huvudsak från trafik inom området samt från Mensättravägen.

Föroreningar

Inom programområdet finns en bensinstation (OKQ8) och en panncentral. Marken i anslutning till dessa anläggningar kan vara förorenad. Programområdet ligger relativt långt från större trafikleder och någon fördjupad studie av luftsituationen i området har inte utförts.

Transporter av farligt gods

Mensättravägen är sekundärled för farligt gods.

Skyddsavstånd

Inom området finns en bensinstation (OKQ8), en bilverkstad (Toyota) och en panncentral. Med hänsyn till de eventuella störningar som kan uppstå från verksamheterna så bör skyddsavstånd för bostäder tillämpas.

Orminge panncentral har tillstånd enligt miljöskyddslagen (länsstyrelsen 1998-07-24) för drift av anläggningen. I beslutet anges att avstånd till bebyggelse var 100 meter vilket var en förutsättning för tillståndet. För bensinstationen så bedöms ett skyddsavstånd på 100 meter mellan

bostäder och bensinstation vara tillämpligt. För bilverkstad finns inget rekommenderat skyddsavstånd.

Tillgänglighet och trygghet

Barriärer kan vara fysiska hinder som är svåra att ta sig över eller genom som till exempel en väg, en parkeringsplats full med bilar, en mur eller ett stängsel. Barriärer försämrar tillgängligheten mellan områden och skapar otrygghet. I Orminge centrum finns många barriärer. En del beror på nivåskillnader, som till exempel stödmuren vid Edövägen. Det finns flera parkeringshus som utgör barriärer då de har få passager. Mensättravägen utgör en barriär med sin nuvarande utformning som gör det möjligt att köra alldeles för fort. Vägen är bred och har en utformning som en landsväg. Den stora markparkeringen mellan Centrumhuset och Hantverkshuset tillsammans med den längsgående bussterminalen är en tydlig barriär. Det finns inga tydliga stråk för gående och cyklister här.

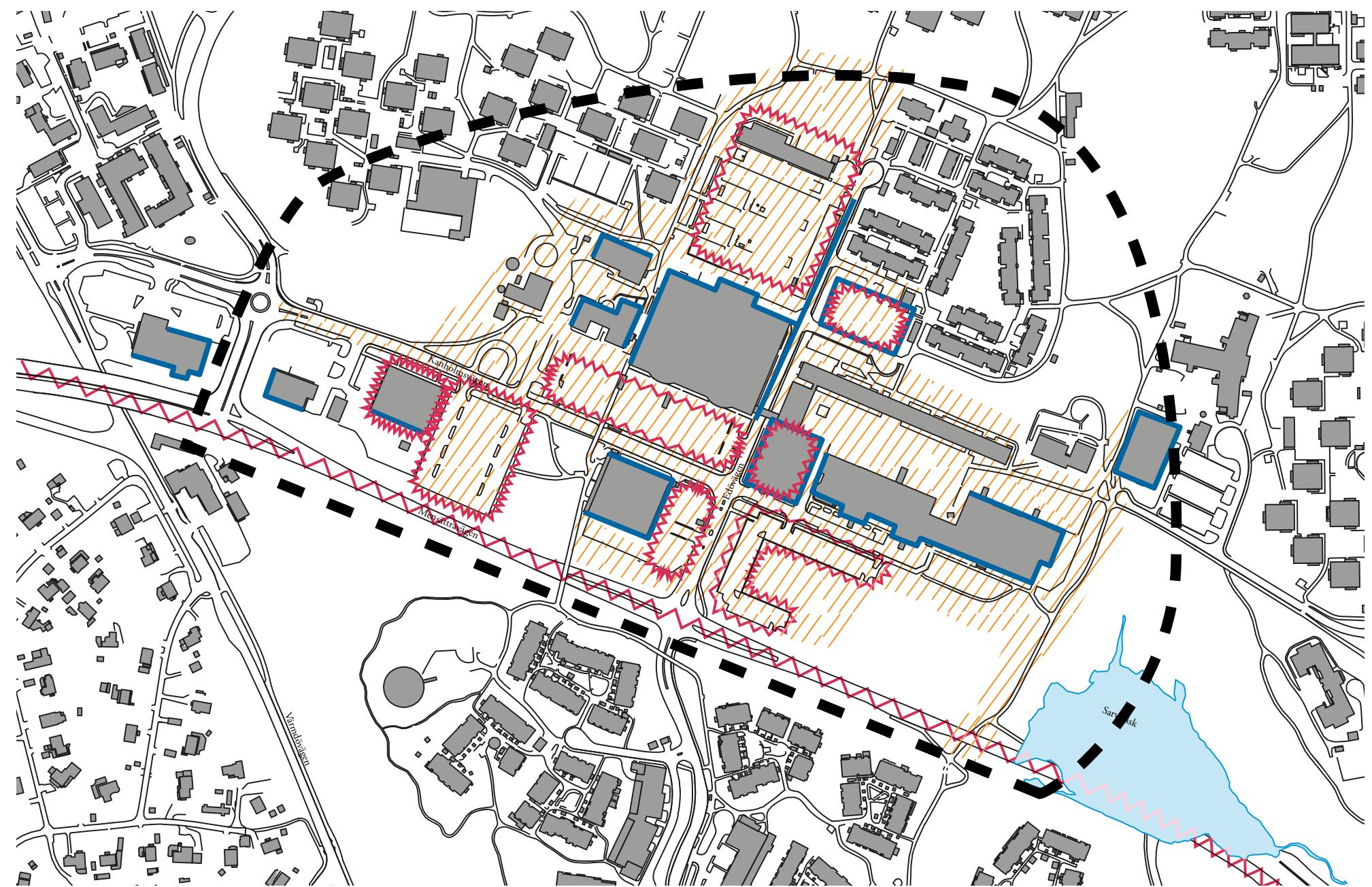
I Orminge centrum finns flera platser som kan upplevas som otrygga. Det kan röra sig om miljöer som är dåligt belysta. Det kan även vara platser där det är svårt att se och bli sedd som gångtunnlar och passager förbi eller genom trädgårdar och buskage som vid Sarvträsk. De trappor och ramper som finns i Orminge centrum i anslutning till torget upplevs otrygga då de har en sluten utformning med dålig sikt.

En förutsättning för att ett område ska känna tryggt är att det är befolkat, att det finns människor i rörelse dygnet runt. I Orminge centrum är det stora parkeringsytan och ont om bostäder vilket gör det ödsligt att besöka kvälls- och nattetid. Många byggnader i centrum har också en sluten fasad med få entréer och fönster mot vägar där människor rör sig. Det blir dålig kontakt mellan det som händer inne och det som händer ute, det är svårt att se och bli sedd. Detta skapar en känsla av otrygghet särskilt kvälls- och nattetid. En annan orsak till upplevelse av otrygghet är att ett område kan ha otydlig användning eller vara dåligt skött. Det finns flera sådana områden i centrum, varav Nybackatomten är en sådan.



Gång- och cykeltunnel vid panncentralen

90

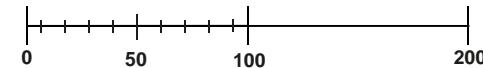


BARRIÄRER OCH OTRYGGAPLATSER

Barriärer
Baksidor

Otrygga platser

SKALA 1:2 500 (A3)



HÅLLBARHET OCH KONSEKVENSER

RIKTLINJER FÖR HÅLLBART BYGGANDE

Nacka kommun har tagit fram riktlinjer för hållbart byggande. Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggnadsprojekten samt att underlätta uppföljning av prioriterade hållbarhetsområden. Inom ramen för stadsbyggnadsprojekten ska fyra mål väljas ut och särskilt fokuseras på. Följande hållbarhetsmål har bedömts vara relevanta för projektet:

Hållbart resande

Området har goda möjligheter för ett hållbart resande med en förstärkt knutpunkt för kollektivtrafiken med ny bussterminal och en framtida tunnelbana. Fler gång- och cykelbanor anläggs och binder samman centrum med omgivningen i tydligare stråk.

Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser

Programförslaget medger funktionsintegrerad bebyggelse med lokaler för kontor och handel i bottenvägen och bostäder i de övre planen. Det nya badhuset och det utvecklade kulturhuset interagerar med utsidan och skapar nya mötesplatser. De parkeringar som finns idag omvandlas så att de också fungerar som torg med scen, marknadsplats, sittplatser och café med mera. Ett grönspråk med aktivitetsytter möjliggör lek och fritidsaktiviteter utomhus.

Dagvatten som renas och infiltreras

Programförslaget innebär att de hårdgjorda ytorna i centrum minskas då markparkeringar bebyggs. Dagvatten från övriga hårdgjorda ytor ska renas och avledas i öppna slingrande dagvattendiken genom grönstråket till Sarvträsk. ”Aktivitetsytorna” används som ytor som kan översvämmas vid höga dagvattenflöden.

Nära till skola, fritid, idrott och kultur

I Orminge centrum är det nära till skola, fritid, idrott och kultur. Ett nytt badhus och utvecklat kulturhus kan verka som magneter för boende och besökare. Programförslaget innebär att kultur- och fritidsaktiviteterna kan utvecklas i ett centralt och kollektivtrafiknära läge.

Nära till grön- och vattenområden av god kvalitet

I Orminge centrum är det nära till strövområden som Skarpnäs och nära till Sarvträsk och bostadsnära natur som centrala parken. Programförslaget innebär att centrala parken och naturmark vid Sarvträsk lämnas obebyggd. Genom förstärkta stråk kopplas centrum bättre samman med centrala parken och Sarvträsk. I gatu- och torgmiljöerna föreslås även mer träd.

PRELIMINÄR MILJÖREDOVISNING

Den preliminära miljöredovisningen beskriver konsekvenser på miljön om programmet genomförs samt identifierar vilka viktiga miljöaspekter som bör beaktas i kommande detaljplanearbete. Något lagkrav på miljöbedömning (upprättande av miljökonsekvensbeskrivning, MKB) för ett planprogram finns inte. Översiktsplan ”Hållbar framtid i Nacka” anger ”medeltät stadsbebyggelse” för Orminge centrum vilket innebär alla funktioner som är typiska för en blandad stad. Områden med medeltät stadsbebyggelse innehåller även grönområden, parker och den infrastruktur som är nödvändig för en blandad stad. Där förtätning är möjlig kan en exploateringsgrad mellan 0,5 och 1,0 tillämpas. Tvåvåningshus med markparkering ger en exploateringsgrad på cirka 0,5. Inriktningen är en bebyggelsehöjd på två-sex våningar, men högre hus kan förekomma i vissa lägen. Begreppet medeltät stadsbebyggelse beskriver den huvudsakliga inriktningen för ny bebyggelse.

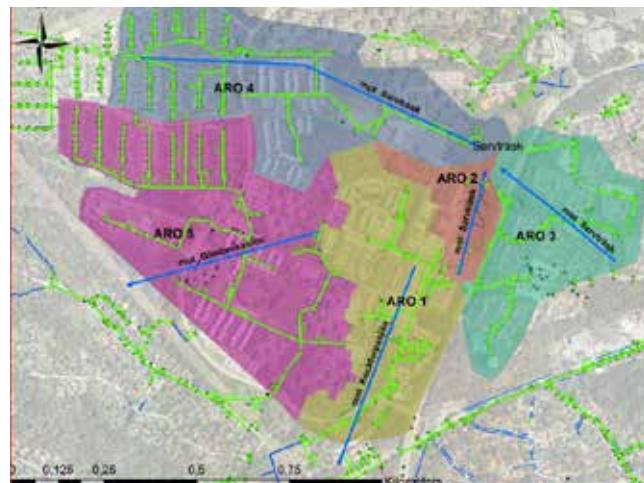
Grundläggande målsättning

För stadsbyggnadsprojektet Orminge centrum ska ledstjärnan vara en långsiktigt hållbar utveckling. Det gäller både utvecklings- och detaljplanearbete samt 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 långsiktigt hållbar utveckling ligger i linje med de nationella miljömålen och Nacka kommunens övergripande mål.

Dagvatten och ytvatten

Vattenmyndigheten för Norra Östersjöns vattendistrikt har beslutat om kvalitetskrav och åtgärder för alla så kallade vattenförekomster i distriket. Det innebär att det har fastställts miljökvalitetsnormer som ska uppnås till år 2015 (om inte undantag medges till exempel på grund av tidsfrister).



Avrinningsområdena inom programområdet

Dagvatten från programområdet avrinner huvudsakligen åt sydväst till Kocktorpssjön. Kocktorpssjön avrinner vidare till Kvarndammen innan vattnet når vattenförekomsten Skurusundet. Andra delar av programområdet avrinner mot Sarvträsk och Glasbruksjön. Från Sarvträsk rinner vattnet vidare till Myrsjön och Kvarnsjön innan det når vattenförekomsten Askrikefjärden. Från Glasbruksjön rinner vattnet ut i Skurusundet.



Skurusundet

Askrikefjärdet

Skurusundet och Askrikefjärden har idag måttlig ekologisk status (pga av övergödning) och god kemisk status.

Miljökvalitetsnormerna för Skurusundet och Askrikefjärden är:

God ekologisk status med en tidsfrist till år 2021 samt

god kemisk ytvattenstatus 2015. Kocktorpssjön och Glasbruksjön har enligt kommunens mätningar hög ekologisk status. Myrsjön och Kvarnsjön har måttlig ekologisk status. För de sjöar som ännu inte är vattenförekomster gäller enligt vattendirektivet att vattenkvaliteten inte får försämras.

En förtätning av området innebär ökade mängder förorenat dagvatten och snabbare avrinning om inte åtgärder vidtas. Klimatförändringarna innebär dessutom att större nederbördsmängder kommer att komma under kortare perioder.

Områdena runt Sarvträsk är flacka och översvämningskänsliga. Nedströms Sarvträsk finns Myrsjön som är mycket känslig för förändringar av vattennivån. Ingen av sjöarna har någon miljödom som reglerar sjöarnas vattenstånd.

Större delen av programområdet avrinner mot Kocktorpssjön. På väg mot Kocktorpssjön finns flera lågpunkter som är översvämningskänsliga. Kocktorpssjön är reglerad.

Delar av programområdet avrinner mot Glasbruksjön som är reglerad.

Dagvatten från infartsparkeringen vid Sarvträsk avleds via oljeavskiljare till Sarvträsk. Dagvatten från infartsparkeringen vid Mensättravägen födröjs i magasin under parkeringen innan avledning mot Kocktorpssjön.

En dagvattenutredning har tagits fram i programarbetet (Sweco, 2014-02-11). Syftet med utredningen är att bedöma hur en framtida exploatering kommer att påverka dagvattnets flöden och föroreningar. Utredningen har utgått från Nacka kommuns dagvattenpolicy samt Vattenmyndighetens målsättningar.

Av utredningen, som bygger på modellberäkningar, framgår att befintligt dagvattensystem är hårt belastat. Detta stämmer dock inte överens med de verkliga förhållandena då inga översvämningar har noterats i området. Redan idag är föroreningsbelastningen till Sarvträsk och Kocktorpssjön för höga. För att uppnå kommunens dagvattenpolicy och vattenmyndighetens målsättning måste dagvattnet renas mer än i dagsläget. En kombination av lösningar föreslås, dels lösningar som födröjer dagvattnet och minskar avrinningen, dels åtgärder som avskiljer föroreningar.

För att minska föroreningsbelastningen till Sarvträsk och nedströms liggande sjöar föreslås en dagvattendamm med en volym på cirka 550 kubikmeter.

Dagvattnet som avrinner mot Kocktorpssjön kan antingen renas i våtmark vid transformatorstationen (yta 4100 kvadratmeter) eller i en utbyggd dagvattenanläggning (yta 1850 kvadratmeter) vid Kocktorpssjön.

Om ovanstående förslag vidtas reduceras dagvattnets föroreningsinnehåll till en nivå som är i linje med kommunens dagvattenstrategi och möjligheterna att nå god status i vattenområdena ökar.

Markföroringar

Inom programområdet finns en bensinstation och en panncentral. Det kan inte uteslutas att spill har förekommit och att marken därför kan vara förorenad. Framtida byggnationer i anslutning till dessa bör föregås av markundersökningar för att utreda risken för föroreningar. Inom området finns även ett antal oljecisterner som tidigare använts för uppvärmning men som i dagsläget inte utnyttjas. Även i anslutning till cisternerna kan det finnas risk för markföroringar.

I samband med genomförande av kommande detaljplaner är det viktigt att vara observant på eventuella markföroringar och främmande gaser. Eventuella markföroringar ska saneras i samråd med tillsynsmyndigheten.

Luftföroreningar

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) för dessa ämnen att klaras på grund av bra ventilationsförhållanden vid vägarna samt att programområdet ligger relativt långt från större trafikleder.

I framtida detaljplanarbeten kan en studie av luftsituationen bli aktuell om bostäder planeras i närheten av panncentralen och bensinstationen.

Buller

Kommunens översiktliga bullerutredning visar att riktvärde för buller överskrids inom programområdet. Trafikbuller kommer i huvudsak från trafik inom området samt från Mensättravägen.

I Nacka kommuns översiktplan finns generella riktlinjer för buller vid planering och byggande. Vid byggande ska en så bra ljudnivå som möjligt alltid eftersträvas. Vid nyexploatering och förtätning tillämpas i första hand de riktvärden för buller från trafik som riksdagen beslutat. Vid tät stadsbebyggelse kan i undantagsfall även Länsstyrelsens avstegsfall A och B tillämpas i goda kollektivtrafik-

lägen. Det kan bli nödvändigt att tillämpa avstegsfall med den föreslagna programutformningen. Skäl för att kunna tillämpa avstegsfall B i området är att det ligger inom promenadavstånd (500 m) till ett närcentrum med stort serviceutbud och att det är goda kollektivtrafikförhållanden. Båda kriterierna för att kunna tillämpa avstegsfallen uppfylls inom programområdet.



Ekvivalentnivåer i dB(A) circa 2 meter ovan markytan enligt kommundens översiktliga bullerkartläggning; lila >70, mörkrött >65, rött >60, orange >55, brunt>50, gult >45.

I de kommande detaljplanerna är det viktigt att utformning av bebyggelsen utgår från aktuell bullersituationen

så att bästa ljudmiljö skapas. Frågor som kommer att studeras vidare är bostädernas placering och utformning med hänsyn till bullersituationen samt eventuell åtgärder för att förbättra ljudmiljön. Bostäderna som föreslås på torget och i närheten av bussterminalen bör särskilt studeras.

Risk och säkerhet

Inom området finns en bensinstation, en bilverkstad och en panncentral. Med hänsyn till de eventuella störningar som kan uppstå från verksamheterna bör bostäder inte läggas i direkt anslutning till dessa.

Riskavstånden för flera typobjekt (till exempel bensinstation) finns reglerade i lagstiftning om brandfarliga och explosiva varor. Andra störningsfaktorer regleras vanligen inom ramen för Miljöbalken eller i riktlinjer från Naturvårdsverket. Boverket i samverkan med Naturvårdsverket, Räddningsverket och Socialstyrelsen har gett ut ett allmänt råd *Bättre plats för arbete* för vägledning i dessa frågor. I *Bättre plats för arbete* används begreppet skyddsavstånd.

I *Bättre plats för arbete* anges ett flertal olika skyddsavstånd för energianläggningar. För en fastbränsleeldad anläggning med en tillförd effekt på 10 MW föreskrivs ett skyddsavstånd på 200 meter. För panncentralen har

en riskutredning tagits fram (Riskbedömning Orminge panncentral i samband med pågående planarbete för Orminge centrum, Structor Riskbyrån AB, Stockholm 2013-06-12). Bedömningen har tagit hänsyn till ett antal scenarier såsom dammexplosion, brand vid pelletshantering, brand/explosion i pannbyggnaden, brand vid oljehanteringen och brand/explosion med gasol. Slutsatsen för utredningen är: ”Risken för påverkan på människor i omgivningen bedöms framförallt föreligga i samband med brand eller explosion i pelletssiloen. Det skyddsavstånd på 50 meter som lyfts fram avseende dimensionerande brandförlopp bedöms tillämpligt för Orminge panncentral och är giltigt för anläggningens alla delar”.

Orminge panncentral har tillstånd enligt miljöskyddslagen (länsstyrelsen 1998-07-24) för drift av anläggningen. I beslutet anges att avstånd till bebyggelse var 100 meter vilket var en förutsättning för tillståndet. I det fortsatta planarbetet bör därför ett skyddsavstånd på 100 meter tillämpas.

För bensinstationen så gäller ett riskavstånd på upp till 25 meter och I *Bättre plats för arbete* anges ett skyddsavstånd på 100 meter mellan bostäder och bensinstation.

För bilverkstad finns inget rekommenderat skyddsavstånd.

Det fortsatta planarbetet kommer att förhålla sig till ovanstående avstånd som rekommenderas mellan framför allt bostäder och verksamheter.

Mensättravägen är sekundärled för farligt gods. I kommande detaljplanearbete bör därför en riskbedömning utföras vad avser bebyggelse i närrhet av sekundärled för farligt gods. Riskbedömningen bör användas som beslutsunderlag avseende var bebyggelse kan lokaliseras, vilken markanvändning som är lämplig samt vilka eventuella säkerhetsåtgärder som krävs.

Lek och rekreation

Centrala parken i Orminge kommer även i framtiden att vara den viktigaste tillgången för rekreation i området men programförslaget innehåller förbättringar för lek- och rekreatiommöjligheterna. Mark utmed Kanholmsvägens norra del mot Sarvträsk föreslås bli allmän plats och kan användas för ett grönstråk som ansluter till naturmarken vid Sarvträsk. Naturområdet närmast Vittraskolan och Sarvträsk utvecklas med till exempel lekplatser, utegym och planteringar. Dagvattendammen kan användas som en resurs vid planeringen av parkmiljöerna.

Programförslaget illustrerar bostadskvarter i rutnätsform med innergårdar som ska erbjuda lek och utevistelse för de boende. I kommande detaljplaneetapper måste ljus,

ljud och vindförhållanden studeras för respektive gård för att garantera goda boendemiljöer.

Kopplingen mot intilliggande naturområden och Centrala parken ska förbättras och stärkas genom skyltning och genom utformningen av de allmänna ytorna. Detta gör att det blir lättare att hitta ut till naturen och parkerna. Dessa frågor är inte enbart planfrågor, vilket innebär att de måste säkras upp genom avtal och satsningar inom ramen för stadsbyggnadsprojekten.

Landskapsbild och kulturmiljö

Förslaget medför förändringar i landskapet. Bebyggelsen längs Kanholmsvägen ges en högre täthet för att skapa avgränsade stadsrum. I centrumkärnan medges även en högre 16-vånningsbyggnad som med en god gestaltning kan fungera som ett landmärke. De stora öppna parkeringsytorna bryts upp i flera mindre vilket skapar förutsättningar för tydligare torgbildningar intill entréerna och husen. För bebyggelse inom område för kulturmiljövården föreslås en lägre skala. Bebyggelse sker till stora delar på mark som idag används för markparkering. Centrumet får fler funktioner och målpunkter genom ny bussterminal och badhus. Programförslaget medger att bussterminalen ges en skala som motsvarar dagens centrumbyggnad. Båda dessa byggnader är breda och låga och avviker mot övrig centrumbebyggelse som medges i fem våningar. Busster-

minalen och centrumbyggnaden skulle med fördel kunna ansluta till föreslagen bebyggelseskala för centrum i övrigt för att skapa en mer sammanhängande stadsmiljö och en bättre helhet.

Bebyggnelsen och miljöerna inom västra Orminges bostadsdel är utpekade i kommunens kulturmiljöprogram. Bostadsmiljön präglas av många och viktiga relevanta ursprungliga detaljer, som är av stor betydelse för den arkitektoniska karaktären som hör samman med området. I kommande detaljplaner bör kulturhistoriskt värdefull bebyggelse regleras med skydds- och varsamhetsbestämmelser, som är ett uttryckt mål i kulturmiljöprogrammet. Programförslaget anger övergripande gestaltningsriktlinjer för att tydliggöra ambitionen och säkra kvaliteten på nya fasader och detaljer samt utrymmet mellan husen. De övergripande gestaltningsriktlinjerna ska ange huvudinriktningen för mer detaljerade gestaltningsprogram under kommande detaljplaneetapper. Dessa frågor är i vissa fall svåra att lösa med detaljplanebestämmelser varför de bör säkras upp genom avtal med fastighetsägare och intressenter men de är också beroende av framtida kommunala satsningar.

Naturvård och vegetation, barriäreffekter

Den biologiska mångfalden riskerar att minska till följd av programförslaget. Bostäder och andra byggnader och anläggningar planeras i nuvarande naturmark runt centrum och intill Sarvträsk. I anslutning till Sarvträsk finns naturvärden i form av bland annat grod- och kräldjur. Inför antagandet av planprogrammet bör en naturvärdesinventering göras, för att undersöka naturvärdena, tydliggöra förslagets konsekvenser för djur- och växtliv samt utreda hur dessa bäst kan bevaras.

Programförslaget föreslår trädplanteringar utmed de flesta gatorna och på torgytorna, vilket är positivt för den biologiska mångfalden. Detta då trädplanteringar i en i övrigt hårdgjord miljö kan utgöra viktiga lokaler för både insekter och fåglar samt fungera som spridningskorridorer mellan större naturområden.

Trygghet, säkerhet och hälsa

Förslaget innebär en större täthet, vilket medför att fler mäniskor kommer att röra sig inom området. Detta kommer av flertalet att upplevas som en trygghet, då öde och folktomma ytor uppfattas som otrygga, framförallt under dygnets mörka timmar. Områdets parkeringsytor kommer att integreras i befintlig och ny bebyggelse samt på sikt ersättas av parkeringshus. På detta sätt undviks stora samlade parkeringsytor perifert i förhållande till

bostadshusen och bildominansen bryts. Särskilda åtgärder för att säkra tryggheten i parkeringshus kan bli aktuella. För att skapa en ökad trygghet i centrum har trappan vid kyrkan och förbindelsen mellan Ormingehus och centrumbyggnaden omgestaltats.

Programförslaget anger att bebyggelse som vänder sig ut mot det offentliga rummet ska utformas med hänsyn till offentliga stråk för att skapa trygghet. Det är viktigt att i kommande detaljplaner reglera att ytor för lokaler reserveras i bebyggelsen bottenvlan längs torg och huvudstråk samt att områden både inom allmän plats och inom kvartersmark blir ordentligt upplysta. Det är positivt att det skapas fler mötesplatser och tydliga platsbildningar intill centrumhuset med plats för vistelse och spontana aktiviteter. Den föreslagna platsen för Boo Folkets hus bör ge bättre förutsättningar för verksamheten att nå ut och bidra till mer folkliv i Orminge centrum.

Tillgänglighet

Programförslaget utgår ifrån befintlig struktur där byggnaderna tar upp höjdskillnaderna och besökare leds mot entréer i de olika planen. Det ger god tillgänglighet under centrumets öppna timmar, men sämre under övrig tid. Tillgång och tillgänglighet till parker och bostadsnära natur bör studeras och säkras i kommande detaljplaner. Att

redan från början planera för tillgänglighet är viktigt för att undvika att behöva åtgärda enkla hinder i efterhand. Målpunkter, stråk och hinder har analyserats i programarbetet. Programförslaget skapar förutsättningar för att förbättra orienterbarheten genom föreslagen bebyggelsestruktur och tydligare stråk. Planprogrammets gestaltningsriktlinjer anger inrikningen för skyltning som ytterligare kan förbättra orienterbarheten. Kopplingen mot östra Orminge bör ses över eftersom Mensättravägen kan upplevas som en barriär.

GENOMFÖRANDE

Planprogrammet ska vara vägledande i framtida stadsutveckling och ange riktlinjer för kommande detaljplaner. Genomförandet av planprogrammet är beroende av att parkeringshus för infartsparkering byggs. Därefter kan övriga delar inom programområdet bebyggas. Planprogrammet föreslår en etappindelning som anger vad som görs i vilken ordning.

HUVUDMANNASKAP

Vid ett framtida genomförande av planprogrammet och efterföljande detaljplaner är det viktigt att avgränsningen mellan allmän plats och kvartersmark görs på ett medvetet sätt för att säkerställa den långsiktiga funktionen av det som ska vara till för allmänheten. Inriktningen är att kommunen ska ta över gator, torg och parker mm samt att kommande exploateringar ska bekosta åtgärder inom det som planläggs som allmän plats.

EXPLOATERINGSKOSTNADER

Stadsbyggnadsprojektet belastas av stora investeringskostnader för anläggningar som är av vikt för utvecklingen av hela Orminges omland. Dessa anläggningar utgörs bland annat av parkeringshus för infartsparkering och bussterminal samt inlösen av mark för den senare anläggningen. Inom planprogrammet finns mark reserverad för ett badhus, vars genomförande och finansiering inte avses

hanteras inom stadsbyggnadsprojektet. Stadsbyggnadsprojektets kostnader täcks delvis av intäkter från framtida markanvisningar av bostäder och exploateringsbidrag från kommande planläggning av privat mark i Orminge centrum.

AVTAL

Innan kommunstyrelsen beslutar att anta planprogrammet ska ett ramavtal upprättas mellan intressent och Nacka kommun för genomförande av detaljplaneetapp 1 som är av betydelse för hela planprogrammets genomförande. Innan planarbete påbörjas ska det för varje detaljplan tecknas ett planavtal mellan exploateringsavtalspartnern och Nacka kommun. Avtalet reglerar bland annat ansvars- och kostnadsfördelningen under planarbetet. Innan en detaljplan antas av kommunfullmäktige ska exploateringsavtalspartnern och Nacka kommun underteckna ett exploateringsavtal upprättas mellan Nacka kommun och exploateringsavtalspartnern. Avtalet reglerar bland annat utbyggnaden av allmänna anläggningar, ansvars- och kostnadsfördelning för genomförandet samt eventuella marköverlåtelser och rättighetsupplåtelser mm.

ETAPPINDELNING

Programområdet omfattar såväl bebyggda miljöer som oexploaterade områden varför planläggning och genomförande bör ske i etapper för att kunna hantera olika problemställningar. I etapp 1 inryms de delar som är av

störst betydelse för att få tillstånd en förändring i Orminge centrum. Etappindelningen är preliminär och kan komma att ändras över tid.

ETAPP 1, ÅR 0-5

Planläggning och utbyggnad sker av kvarter 1A (Nybackatomten), kvarter 1B (Bussterminal med mera), kvarter 1C (parkeringshus med handel/livsmedelshall i bottenvåningen), kvarter 1D (bostadskvarter) och kvarter 1E (möjligt extra parkeringshus med verksamheter i bottenvåningen). Ett ramavtal om ekonomiska principer för denna etapp har arbetats fram med intressent.

Utövägen förlängs vilket innebär att en ny infartsväg och rondell anläggs mellan Kanholmsvägen och Mensättravägen. Vidare anläggs en rondell i korsningen Mensättravägen och Edövägen. Nödvändiga ledningsomläggningar kopplat till detta utförs. Edövägen rustas samtidigt. Ny gång- cykelbro anläggs över Mensättravägen.

Planavtalsdiskussioner påbörjas med ägarna till Ormingehus. Kontakt tas även med intressenter för att utveckla kommunal mark i etapp 2. I samband med avtalsdiskussionerna med ägarna till Ormingehus om deras planavtal så avtas om förvärv av del av denne markägares markinnehav inom den så kallade Sarvträsktomten.

Totalt bedöms cirka 300 bostäder kunna tillkomma i denna etapp, varav i princip 50 % bostadsrätter och 50 % hyresrätter.

ETAPP 2, ÅR 3-10

I etapp 2 utvecklas parkeringsytan framför Centrumhuset till ett parkeringstorg. Två nya kompletterande byggnader kan tillkomma på torget, 2 A och 2 B, för bostäder och kommersiella ändamål/verksamheter.

Nya bostäder tillkommer inom kvarten 2 A, 2 C, 2 D, 2 E och 2 F. Totalt kan cirka 300 bostäder tillkomma i denna etapp varav merparten bedöms bli bostadsrätter.

I etappen ingår även möjligheten att bygga ett badhus, 2 G. Kanholmsvägen rustas från Edövägen ner till Sarvträsk. En dagvattendamm anläggs vid Sarvträsk.

ETAPP 3, ÅR 5-20

För att genomföra byggnation inom etapp 3 förutsätts att olika verksamheter flyttas alternativt att markparkering tillhörande befintliga kvarter förlägas.

Om överenskommelse kanträffas om flytt av Toyota och Q 8 så kan exploatering ske av tomterna i den södra delen

av Orminge centrum, på båda sidor om Kanholmsvägen det vill säga inom kvarteren 3 D, 3 E, 3 F, 3 G. Utbyggnaden av kvarter 3 G är osäker med hänsyn till närheten till panncentralen. Totalt bedöms cirka 230 bostäder kunna tillkomma i denna etapp, varav cirka 155 bostadsrätter och 75 hyresrätter.

Om befintliga parkeringsplatser konverteras till bostäder i kvarteren 3 A, 3 B och 3 C samt att Boo Folkets hus flyttats kan ytterligare cirka 170 bostäder tillkomma. Merparten av dessa bedöms bli bostadsrätter. Intäkterna från dessa exploateringar är osäkra med hänsyn till att det krävs extraordinära insatser för att frigöra marken.



■ Etapp 1, år 0-5 ■ Etapp 2, år 3-10 ■ Etapp 3, år 5-20

Organisation

Projektledare för stadsbyggnadsprojekt Orminge centrum är Johan Berggren. Delprojektledare för planprogram Orminge centrum är Terese Karlqvist.

Medverkande i framtagande av programförslaget

Programarbetet har bedrivits av en projektgrupp på Nacka kommun:

Johan Berggren, exploateringsingenjör

Terese Karlqvist, planarkitekt

Lina Malm, översiktsplanerare

Johan Aspfors, kommunantikvarie

Anna Ek, landskapsarkitekt

Birgitta Held Paulie, miljöstrateg

Hannu Rauhala, trafikplanerare

Programförslaget har tagits fram i samarbete med White arkitekter (Pontus Pyk, Geoff Denton, Yara Hormazábal Cortés, Hampus Trotzig, Thomas Zaar) och Structor (Per Fladvad, Peter Stenberg) samt Trygg och Säkerrådet i Boo (Jan Landström).

Illustrationsmaterial har tagits fram av Nacka kommun och White arkitekter.

Vision har tagits fram av Mårten Sessler och Christer Mortensen.

Underlag och referenser

PM Genomförandestrategi, 2014-02-21, Structor

PM Konstprogram, 2014-02-19, Ola Nilsson

Dagvattenutredning, 2014-02-11, SWECO

PM Riskbedömning, 2013-06-12, Structor Riskbyrå AB

Översiktsplan, november 2012, Nacka kommun

Grönstrukturprogram, februari 2012, Nacka kommun

Kulturmiljöprogram, februari 2012, Nacka kommun

Remiss: Riskhänsyn vid planläggning av bebyggelse–människors säkerhet intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods, 2012, Länsstyrelsen i Stockholms län

Orminge centrum – Fördjupad studie, september 2011, Nacka kommun/SL/Structor/ Rundquist

Förslag till ramprogram för södra Munksjön, 2011, Jönköpingss kommun

Bättre plats för arbete, 2004, Boverket/Räddningsverket/Socialstyrelsen

Rapport: Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer, 2000, Länsstyrelsen i Stockholms län

Konst i Nacka, 1998

Produktion

Terese Karlqvist och Yara Hormazábal Cortés

Korrektur: Therese Sjöberg

Foto

Om inget annat angivits är bildkällan White arkitekter, SWECO, Birgitta Strömbäck och Terese Karlqvist.

Tryck

Nacka kommun

Mars 2014

PLANPROGRAM ORMINGE CENTRUM

NACKA KOMMUN

Miljö och Stadsbyggnad

Diarienummer: KFKS 2005/193-214



1000 NYA BOSTÄDER I ORMINGE

PLANPROGRAM FÖR ORMINGE CENTRUM

SAMRÅD PÅGÅR MELLAN DEN 26 MARS OCH DEN 6 MAJ 2014



Så här långt har planprocessen kommit



Flygfoto över centrala delen av kommundelen Boo. Programområdet Orminge centrum är markerat.

PROGRAMOMRÅDET

Programområdet ligger centralt i kommundelen Boo. Det är ett stadsdelscentrum med butiker och lokaler för verksamheter. I dag domineras centrumet av parkeringsytor och gatumark. Bostadsbebyggelsen ligger skyddad från trafik med tillgång till ett helt bilfritt parkområde av hög kvalité. Flerbostadshusen i Västra Orminge byggdes under miljonprogramssåren 1964-1971. Radhusen i Östra Orminge byggdes 1978-1981.

VAD ÄR ETT PLANPROGRAM?

Ett planprogram är ett dokument som tas fram innan arbetet med de juridiskt bindande detaljplanerna påbörjas. Programmet ska ange förutsättningar och mål för planarbetet och uttrycka kommunens vilja och avsikter för området. De övergripande frågorna, som hur marken ska användas för bebyggelse, gator, torg, parker med mera ska utredas i ett tidigt skede. Programmet ska fungera som riktlinje inför kommande detaljplanearbeten. Programmet antas av kommunstyrelsen.

Vy över torget, illustration White Arkitekter



Programsamråd pågår mellan 26 mars och 6 maj 2014

Programförslaget överensstämmer med översiktsplanen. Planens genomförande bedöms inte innebära en betydande miljöpåverkan. Programförslaget finns uppsatt i Nacka stadshus, biblioteken i Nacka Forum och Orminge centrum.

Mer information finns på www.nacka.se/ormingecentrum

Öppet hus

Alla är välkomna på öppna hus. Då kommer tjänstemän från kommunen finnas på plats för att svara på frågor om programförslaget. Ingen föranmälan krävs.

Torsdagen den 3 april kl 18:00-20:00 i stadshuset, Granitvägen 15
Lördagen den 5 april kl 13:00-15:00 i Boo folkets hus
Måndagen den 7 april kl 18:00-20:00 i stadshuset, Granitvägen 15

Synpunkter kan lämnas:

Via e-post registrator.plan@nacka.se

Via brev Nacka kommun, Planenheten, 131 81 Nacka

Upplysning! Ange Dnr KFKS 2005/193-214, i ämnesraden.

Synpunkter på programförslaget kan även lämnas via en webbaserad 3D-modell på www.nacka.se/ormingecentrum

Synpunkterna ska ha inkommit senast den 6 maj 2014.

Frågor om programförslaget ställs till
exploateringsingenjör Johan Berggren 08 718 78 71
planarkitekt Terese Karlqvist 08 718 94 79 eller
översiktsplanerare Lina Malm 08 718 94 44



Orminge centrum

STADSBYGGNADSPROCESSEN

Nacka kommun har sedan några år tillbaka ett stadsutvecklingsprojekt för Orminge centrum. Projektets syfte är att utveckla Orminge centrum så att det blir mer stadsmässigt och kan erbjuda mer service.

Ett delprojekt inom stadsbyggnadsprojektet är att ta fram ett planprogram. Nacka kommun tog beslut om att påbörja programarbetet 2005 och samråd hölls 2009. Planprogrammet återremitterades i Miljö- och stadsbyggnadsnämnden i maj 2010. Anledningen var att trafiksituationen med ny bussterminal och förbättrad infartsparkering behövde utredas mer. En fördjupad studie med en lösning för bussterminalen infartsparkering och trafikföring samt nya byggrätter i anslutning till Orminge centrum presenterades 2011. Utifrån den fördjupade studien har nu ett nytt programförslag tagits fram.

DELTAGANDE OCH DIALOG

I stadsbyggnadsprojektet för Orminge centrum har dialog förts med fastighetsägare, verksamhetsutövare, medborgare och framtida investerare för att åstadkomma ett så attraktivt och genomförbart planprogram som möjligt. Nu finns möjlighet att lämna synpunkter på det nya programförslaget. Efter samrådets slut kommer programmet att bearbetas utifrån de synpunkter som kommit in.

1000 NYA BOSTÄDER I ORMINGE



Mensättravägen vy mot bussterminal och badhus, i bakgrunden ett nytt landmärke, ett flerbostadshus i 16 våningar, illustration White Arkitekter



Kanholmsvägen vy mot centrum, med butiker och verksamheter i bottenvåningarna blir centrumet mer välkomnande och är tryggare på kvällar och nätter, illustration White Arkitekter

TRE MÅL

Tre mål har definierats för framtidens Orminge centrum:

- Ett stadsdelscentrum som är tryggt, tillgängligt och levande.
- Ett attraktivt stadsdelscentrum för boende, besökare och företag.
- Ett stadsdelscentrum som bygger på och utvecklar Orminges karaktär och identitet

FEM STRATEGIER

För att uppnå målen utgår programmet från fem strategier:

- förstärk sambanden och attraktionskraften
- funktionsblandning
- förtäring
- förnyelse
- försköning

PROGRAMFÖRSLAGET

I centrumkärnan får bebyggelsen längs huvudstråken 4-6 våningar. Inom kvarteren föreslås lägre byggnader. Vid centrumtorget ges utrymme för en högre byggnad om max 16-våningar som kan fungera som ett landmärke. I sin helhet innebär programförslaget att yta skapas för ca 1000 bostäder och 30 000 kvadratmeter för andra verksamheter. Dessutom finns yta för förskoleverksamhet på tre platser.

Ett nytt badhus föreslås som entrébyggnad och magnet. Programmet innehåller också en bussterminal, en knutpunkt för kollektivtrafiken och där en framtida tunnelbana kan angöra. För att ersätta befintlig infartsparkering och markparkering samt för att få till fler parkeringsplatser föreslås två parkeringshus med totalt ca 850 parkeringsplatser. Parkering för nya bostäder blir i garage i de nya husen.

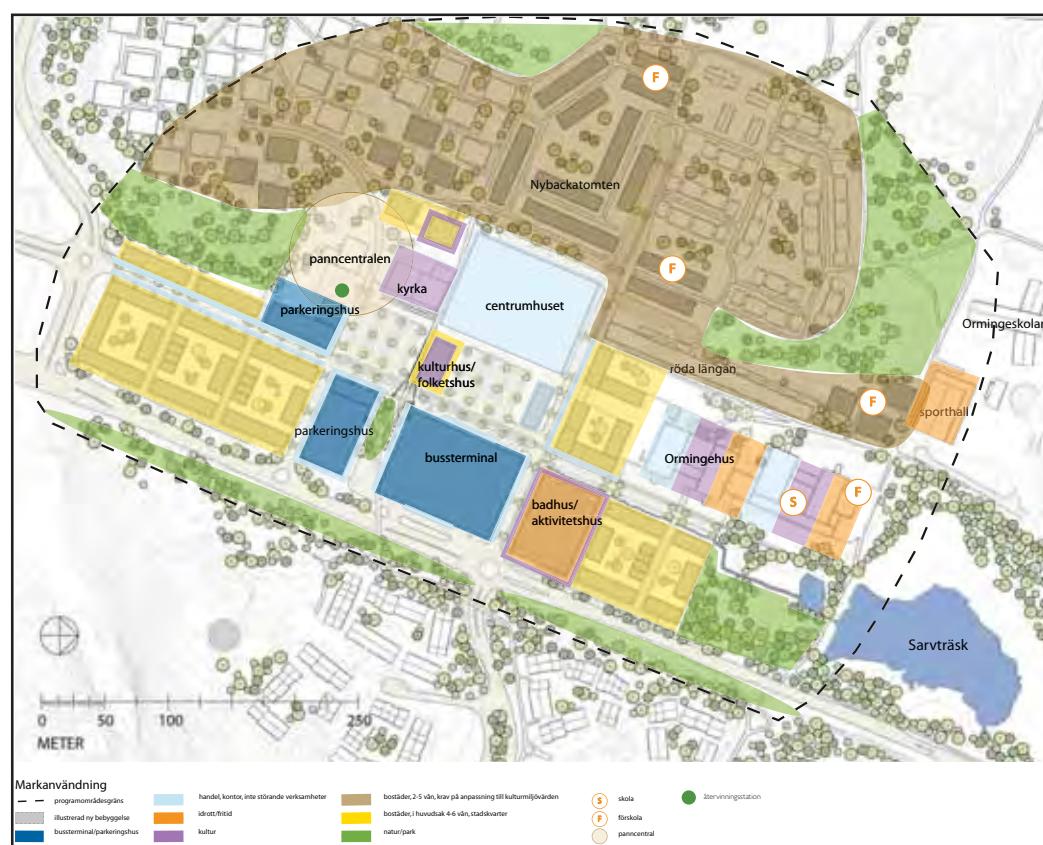


Illustration ur 3D-modellen som nås via [nacka.se](#) - de nya byggnaderna i gul ton.

Under samrådstiden finns det möjlighet att lämna synpunkter på programförslaget i en interaktiv 3D-modell på kommunens hemsida. Förslag och synpunkter kommer att sammanställas och användas i programarbetet. Länk till, och instruktioner för hur 3D-modellen används finns på www.nacka.se/ormingeacentrum



Landmärken är synliga på långt håll. De är en del av områdets identitet och är viktiga för orienteringen.

Bostadsbebyggelsen i Orminge har kulturhistoriskt värde.

I Orminge är det nära till många fina parker och naturområden. I centrala parken finns stora öppna gräsytor och ytor för lek och idrott, de är viktiga kvaliteer att förvalta.



2014-03-03

TJÄNSTESKRIVELSE

KFKS 2005/193-214

Projekt 9387

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Planprogram för Orminge centrum i Boo, Nacka kommun

Förslag till beslut

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutar att skicka ut ett komplement till programförslaget för Orminge centrum på samråd.

Sammanfattning

För Orminge centrum bedriver kommunen sedan några år tillbaka ett stadsutvecklingsprojekt. Projektet avser att omvandla Orminge centrum till ett mer stadsmässigt och mångfunktionellt centrum. Ett delprojekt inom stadsbyggnadsprojektet är att ta fram ett planprogram. Planprogrammet ska vara vägledande inför bebyggelseutveckling i kommande detaljplaneetapper. Planprogrammet ska utgå från kommunens övergripande strategiska dokument och riktlinjer. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden gav beslut om programsamråd 2013-12-11. Därefter gavs ett tilläggsuppdrag 2014-01-22 till stadsbyggnadsprojektet att ta fram en redovisning av ett alternativt programförslag med bibejhället Hantverkshus och föreslagen bussterminal i ett sydligare läge. Redovisningen skulle vara ett komplement till programförslaget och även omfatta en uppskattning av genomförandefrågorna. Två PM har tagits fram som redovisar de ekonomiska konsekvenserna för programförslaget och det kompletterande alternativet. För alternativförfästet redovisas även en grov uppskattning om konsekvenser för stadsbild, miljö, trafik, tillgänglighet, trygghet och genomförandeperspektivet.

Planenheten avser att även skicka ut komplementet till programförslag på programsamråd.



Ärendet

För Orminge centrum bedriver kommunen sedan några år tillbaka ett stadsutvecklingsprojekt. Projektet avser att omvandla Orminge centrum till ett mer stadsmässigt och mångfunktionellt centrum. Ett delprojekt inom stadsbyggnadsprojektet är att ta fram ett planprogram. Planprogrammet ska vara vägledande inför bebyggelseutveckling i kommande detaljplaneetapper. Planprogrammet ska utgå från kommunens övergripande strategiska dokument och riktlinjer. Ett programförslag har tagits fram och beslut om programsamråd skedde 2013-12-11. Därefter gavs ett tilläggsuppdrag 2014-01-22 till stadsbyggnadsprojektet att ta fram en redovisning av ett alternativt programförslag med bibejhället Hantverkshus och föreslagen bussterminal i ett sydligare läge. Redovisningen skulle vara ett komplement till programförslaget och även omfatta en uppskattning av genomförandefrågorna. Två PM har därför tagits fram som redovisar de ekonomiska konsekvenserna för programförslaget och det kompletterande alternativet. För alternativförslaget redovisas även en grov uppskattning om konsekvenser för stadsbild, miljö, trafik, tillgänglighet, trygghet och genomförandeperspektivet.

Stadsbild/gestaltning

I alternativförslaget kommer Hantverkshuset att permanentas. Hantverkshuset har inte potential att utvecklas arkitektoniskt och minskar möjligheterna för centrum att utvecklas med en stadsmässig entré (från Edövägen). Hantverkshuset har också en nivåskillnad gentemot Kanholmsvägen. En eventuell ny entré från byggnaden ut mot torget kommer sannolikt att innebära ramper och trappor.

Ett bibejhället Hantverkshus minskar möjligheterna för torgets utveckling (och omkringliggande byggnader) vad gäller gestaltning och stadsmässighet. Det kommer att bli svårare för kommunen att driva dessa frågor gentemot exploater. Sannolikheten att centrumbyggnaden omgestaltas minskar när Hantverkshuset blir kvar. Ett bibejhället Hantverkshus innebär en utveckling som bygger vidare på ett förortscentrum snarare än ambitionen att skapa ett nytt stadsdelscentrum.

I alternativförslaget inryms områdets behov av infartsparkering i ett större parkeringshus invid panncentralen. Detta kommer att ge viss påverkan på bebyggelseskala och struktur längs Kanholmsvägen.

Miljö

I alternativförslaget kommer bussterminalen att placeras invid kvarter för bostäder. Detta kan innebära en konflikt med avseende på störningar mellan terminal och bostäder. Busscentralen kommer i alternativförslaget också närmare panncentralen det vill säga inom närområde där skyddsavstånd mot bostäder redan finns. Positivt i alternativförslaget är att bussterminalen stör centrummiljön mindre.



Trafik, tillgänglighet och trygghet

Bussterminalens placering i alternativförslaget innebär att Kanholmsvägens södra del kommer bli trängre för biltrafik och bussar. Detta kan delvis lösas genom att gatuparkering och angöring tas bort längs Kanholmsvägen. Busshållplatser kommer att placeras längre bort från centrumkärnan. Så även kontra framtida anslutning för tunnelbana. Tillgänglighet till viktiga målpunkter såsom centrumhuset, nytt badhus med mera kommer att försämras.

Bussterminalen blockerar i alternativförslaget möjligheten att skapa ett tydligt stråk från Utövägen till Mensättravägen. Möjligheten för centrum att utvecklas med en tydlig stadsstruktur som skapar bättre orienterbarhet försämras.

Dominerande ytor med markparkering finns inom Hantverkshuset fastighet. Områden med markparkering kan upplevas som otrygga främst under kvällstid. Om dominerande ytor av markparkering bibehålls minskar möjligheterna till att skapa en trygg centrummiljö.

Genomförande

Genomförandet av planprogrammet är beroende av att parkeringshus för infartsparkering byggs. Därefter kan övriga delar inom programområdet bebyggas. Programförslaget anger en etappindelning som anger vad som görs i vilken ordning.

Genomförandet av alternativförslaget är som i programförslaget indelat i 3 huvudetapper. Totalt kommer cirka 900 – 1 100 nya bostäder att tillkomma varav cirka 70 % bostadsrätter och 30 % hyresrätter. Det vill säga cirka 100 bostäder mindre i alternativförslaget än i programförslaget. Därutöver kan 13 000 kvadratmeter verksamhetsytor tillkomma samt garage/infartsparkering i parkeringshus om cirka 500 bilar. Något mindre än i grundförslaget. I bågge förslagen lösas parkering för bostäder inom kvartersmark.

Ekonomiska konsekvenser

Stadsbygnadsprojektet dras med stora investeringskostnader för anläggningar som är av vikt för utvecklingen av hela Orminges omland. Dessa anläggningar utgörs bland annat av parkeringshus för infartsparkering och bussterminal samt inlösen av mark för den senare anläggningen. Inom programförslaget finns mark reserverad för ett badhus, vars genomförande och finansiering inte avses hanteras inom stadsbygnadsprojektet.

Kommunens kostnader täcks delvis av intäkter från framtida markanvisningar av bostäder och exploateringsbidrag från kommande planläggning av privat mark i Orminge centrum.

Intäkter, i första hand exploateringsintäkter från bostäderna, har översiktligt bedömts för bågge alternativen, dito vad gäller kostnader.

I tabellen nedan har summering gjorts av intäkter/kostnader i det stegvisa genomförandet av bågge alternativen.



Etapp	In-/ut täkt	Saldo	Kalkyl risk
0	-5	- 5	
1	-90	- 95	+/- 70
2	55	- 40	+/- 25
3	-5	- 45	+/- 35

Intäkter/kostnader alternativförslag

Etapp	In-/ut täkt	Saldo	Kalkyl risk
0	-5	- 5	
1	-105	- 105	+/- 20
2	70	- 40	+/- 25
3	-10	- 50	+/- 35

Intäkter/kostnader programförslaget

Sammantaget så är intäkter kontra kostnader relativt lika mellan alternativen, saldot i programförslaget är – 50 Mkr medan alternativförslaget slutar på – 45 Mkr. Det finns en betydande osäkerhet i alternativförslaget som beror på om man kan få en intressent som vill bygga och driva infartsparkeringen och som vill driva en livsmedelshall i detta parkeringshus bottenvåningen. I och med att Willys blir kvar i Hantverkshuset är risken stor att det blir svårt att få en intressent till detta.

I programförslaget har en första etapp kunnat säkerställas genom överenskommelsen med Magnolia. En relativt mindre andel av återstående åtgärder blir därför osäkra bedömningar. En jämförelse av kalkylrisken med +/- 20 % för osäkra poster innebär en skillnad mellan de båda alternativen om +/- 80 Mkr/programförslaget respektive +/- 130 Mkr/alternativförslaget.

Bakgrund

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade 2005-04-13 § 68 att tillstyrka startpromemorian till program för stadsbyggnadsprojektet. Kommunstyrelsen beslutade 2005-08-22 § 180 att godkänna startpromemorian till stadsbyggnadsprojektet. Programmet skickades 2009 ut på samråd. Planprogrammet återremitterades dock i Miljö- och stadsbyggnadsnämnden i maj 2010. Anledningen var att trafiksituationen med ny bussterminal och förbättrad infartsparkering behövde belysas bättre, med redovisande av en konkret lösning. 2011 presenterades en fördjupad studie med en lösning för bussterminalen, infartsparkering och trafikföring samt nya byggrätter i anslutning till Orminge centrum. Utifrån den fördjupade studien har ett programförslag tagits fram och miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade om programsamråd 2013-12-11§ 344. Nya direktiv från stadsutvecklingsutskottet innebar att miljö- och stadsbyggnadsnämnden 2014-01-22 § 7 gav ett tilläggsuppdrag till stadsbyggnadsprojektet att ta fram en redovisning av ett alternativt programförslag med bibehållet Hantverkshus och föreslagen bussterminal i ett sydligare läge. Redovisningen skulle vara ett komplement till programförslaget och även omfatta en uppskattning av genomförandefrågorna.



Planenheten

Andreas Totschnig
Planchef

Terese Karlqvist
Planarkitekt

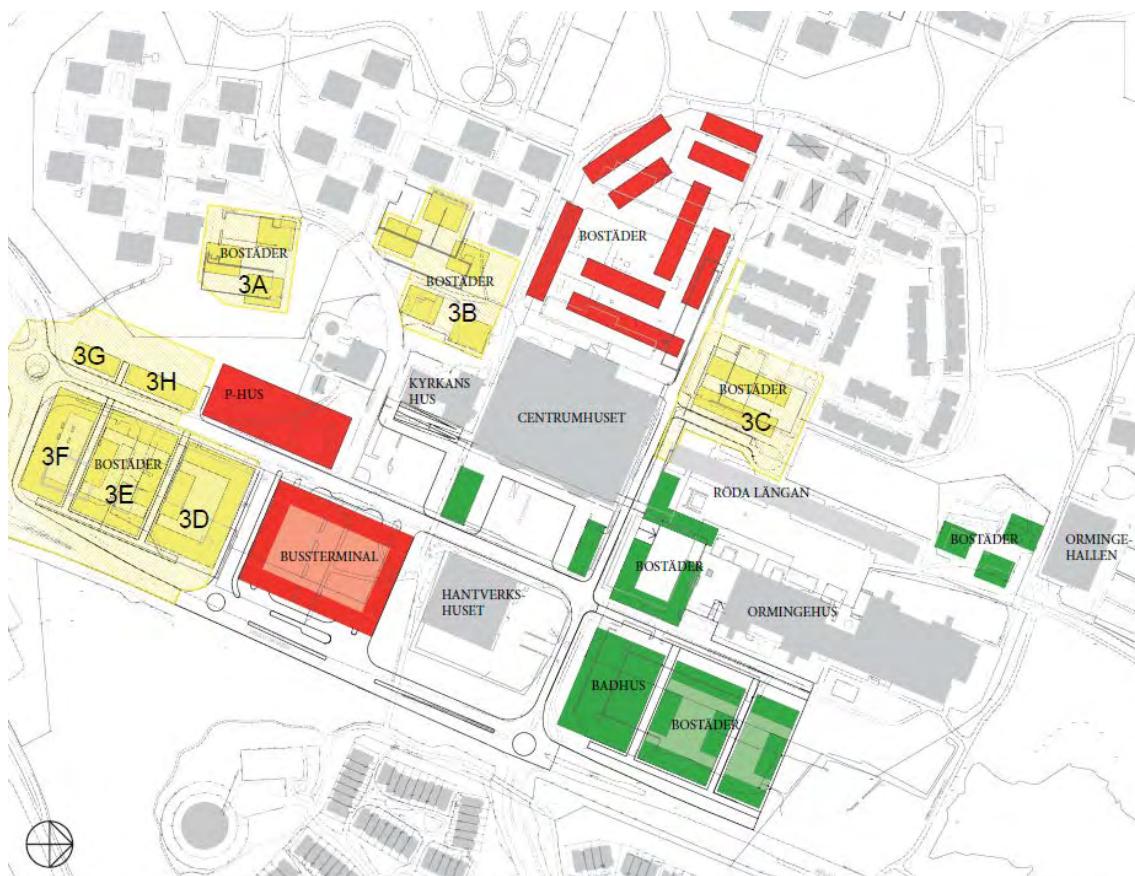
Bilagor

PM – Genomförandestrategi av programförslag
PM – Genomförandestrategi av alternativtförslag

Orminge, Stadsutveckling

Alternativt programförslag

Nacka kommun



Structor, Industriegatan 2A, 112 46 Stockholm,

21 februari 2014

Per Fladvad

Peter Stenberg

Sammanfattning

Inför samrådet av planprogrammet för Orminge har beslut tagits om att studera ett alternativt förslag till utformning som innebär att bussterminalen lokaliseras till kommunal mark söder om Hantverkshuset. Förslaget innebär att Hantverkshuset blir kvar och att man inte behöver riva detta hus/kvarter. I denna rapport har stadsbyggnadsmässiga och ekonomiska aspekterna av detta förslag utretts och vägts mot det s.k. grundförslaget – framtaget programförslag.

Jämförelse mellan programförslag och detta alternativ

Genomförandet av alternativförslaget är som i grundförslaget tänkt i 3 huvudetapper. Totalt kommer ca 900 – 1 100 nya bostäder att tillkomma varav ca 70 % bostadsrätter och 30 % hyresrätter. Dvs. ca 100 bostäder mindre i alternativförslaget än i grundförslaget. Utöver det kan 13 000 kvm verksamhetsytor tillkomma samt garage/infartsparkering i p-hus om ca 500 bilar. Något mindre än i grundförslaget. I bågge förslagen löses parkering för bostäder inom kvartersmark.

I det följande har kvalitativa och ekonomiska skillnader mellan alternativen beskrivits.

Stadsbild/gestaltning

I alternativförslaget så kommer Hantverkshuset att permanentas. Hantverkshuset har inte potential att utvecklas arkitektoniskt. Ett bibehållet Hantverkshus skapar inte en stadsmässig entré till centrumområdet (från Edövägen). Hantverkshuset har också en nivåskillnad gentemot Kanholmsvägen. En eventuell ny entré från byggnaden ut mot torget kommer att innebära ramper och trappor.

Ett bibehållet Hantverkshus minskar möjligheterna för torgets utveckling (och omkringliggande byggnader) vad gäller gestaltning och stadsmässighet. Det kommer att blir svårare för kommunen att driva dessa frågor gentemot exploater. Sannolikheten att centrumbyggnaden omgestaltas minskas när Hantverkshuset blir kvar.

Ett bibehållet Hantverkshus innebär en utveckling som bygger vidare på ett förortscentrum snarare än ambitionen att skapa ett nytt stadsdelscentrum som i grundförslaget.

Områdets behov av infartsparkering inryms i alternativförslaget i ett större parkeringshus invid panncentralen. Detta kommer att ge viss påverkan på bebyggelseskala och struktur längs Kanholmsvägen.

Miljö

I alternativförslaget kommer bussterminalen att planeras invid kvarter för bostäder. Detta kan innebära konflikt med avseende på störningar mellan terminal och bostäder.

Busscentralen kommer i detta alternativ också närmare panncentralen d v s inom närområde där skyddsavstånd redan finns. Positivt i alternativförslaget är att bussterminalen stör centrummiljön mindre.

Trafik/tillgänglighet/trygghet

Bussterminalens placering i alternativförslaget innebär att Kanholmsvägens södra del kommer bli trängre för biltrafik/bussar. Detta kan delvis lösas genom att gatuparkering och angöring tas bort. Busshållplatser kommer längre bort från centrumkärnan. Så även kontra framtida anslutning för tunnelbana.

Bussterminalen blockerar i alternativförslaget möjligheten att skapa ett tydligt stråk från Utövägen till Mensätravägen.

Ekonomi

Intäkter, i första hand exploateringsintäkter från bostäderna, har översiktligt bedömts för bågge alternativen, dito vad gäller kostnader.

I tabellen nedan har summering gjorts av intäkter/kostnader i det stegvisa genomförandet av bågge alternativen. Intäkter/kostnader för alternativförslaget framgår mer i detalj av den fortsatta rapporten. När det gäller grundförslaget så finns en särskild rapport som beskriver genomförandestrategi med beskrivning av intäkter/kostnader för detta alternativ.

Etapp	In-/ut tåkt	Saldo	Kalkyl risk
0	-5	- 5	
1	-90	- 95	+/- 70
2	55	- 40	+/- 25
3	-5	- 45	+/- 35

Intäkter/kostnader alternativförslag

Etapp	In-/ut tåkt	Saldo	Kalkyl risk
0	-5	- 5	
1	-105	- 105	+/- 20
2	70	- 40	+/- 25
3	-10	- 50	+/- 35

Intäkter/kostnader grundförslaget

Sammantaget så är intäkter kontra kostnader relativt lika mellan alternativen, saldot i grundförslaget är – 50 Mkr medans alternativförslaget slutar på – 45 Mkr.. Det finns en betydande osäkerhet i alternativförslaget som beror på om man kan få en intressent som vill bygga och driva infartsparkeringen och som vill driva en livsmedelshall i detta parkeringshus bottenvlan. I och med att Willys blir kvar i Hantverkshuset är risken stor att det blir svårt att få en intressent till detta.

I förslaget till planprogram/grundförslaget har en första etapp kunnat säkerställas genom överenskommelsen med Magnolia. En relativt mindre andel av återstående åtgärder blir därför osäkra bedömningar. En jämförelse av kalkylrisken med +/- 20 % för osäkra poster innebär en skillnad mellan de båda alternativen om +/- 80 Mkr/grundförslaget respektive +/- 130 Mkr/alternativförslaget.

Innehållsförteckning genomförandestrategi av alternativförslag

1	INLEDNING	5
2	UTGÅNGSPUNKTER	5
3	VIKTIGA FRÅGOR ATT KLARA UT FÖR ATT MINSKA OSÄKERHETerna	7
4	UTBYGGNADSETAPPER	7
4.1	ETAPP 0, ÅR 1	7
4.2	ETAPP 1, ÅR 2 - 5.....	7
4.3	ETAPP 2, ÅR 3 - 10.....	10
4.4	ETAPP 3, ÅR 5 - 20	12
5	CASHFLOW	14

1 Inledning

Inför samrådet av planprogrammet för Orminge har beslut tagits om att studera ett alternativt förslag till utformning som innebär att bussterminalen lokaliseras till kommunal mark söder om Hantverkshuset. Förslaget innebär att Hantverkshuset blir kvar och att man inte behöver riva detta hus/kvarter. I denna rapport har de ekonomiska aspekterna av detta förslag utretts. I sammanfattningen har en jämförelse gjort av stadsbyggnadsmässiga och ekonomiska skillnader med grundförslaget/aktuellt planprogramförslag.

Arbetet med denna pm har utförts under ledning av Anders Ekengren på Nacka kommun i samarbete med Structor (Per Fladvad och Peter Stenberg) samt Terese Karlqvist, ansvarig planarkitekt på Nacka kommun. Illustrationer har utförts av White arkitekter (bl.a. Geoff Denton, Pontus Pyk och Yara Hormazábal Cortés).

2 Utgångspunkter

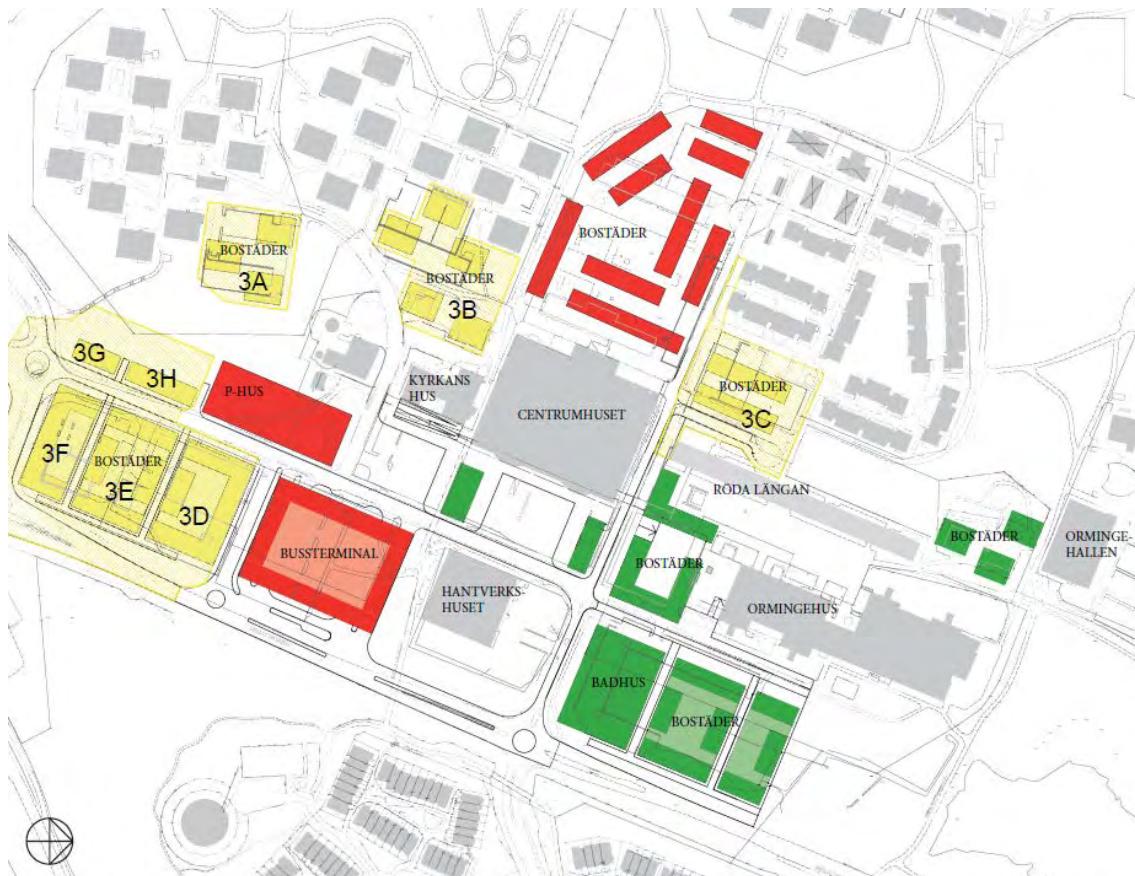
Som i grundförslaget till planprogram så måste ett genomförande baseras på etapper som genererar ett rimligt cashflow och som också beaktar behovet av att infartsparkering samt att centrumet i övrigt hela tiden fungerar.

Av bilden på nästa sida framgår förslag till tre etapper som utbyggnaden föreslås ske genom. För etapp 1 finns ingen klar intressent även om naturligtvis bör ta upp diskussionen med den intressent, Magnolia Bostads AB, som visat intresse av för att genomföra den första etappen av grundförslaget.

De ekonomiska villkoren kommer naturligtvis i delar att förändras, framförallt vad gäller värdet av att bygga en infartsparkering med 500 parkeringsplatser och med en livsmedelshall om 3 000 kvm i ett sämre läge än i grundförslaget. Inte minst med beaktande av att Hantverkshuset ligger kvar med den livsmedelshall som finns där.

Etappen 2, i bågge alternativen, omfattar i princip samma områden och exploatering som grundförslaget. Dvs. mark som antingen kommunen äger eller med fastighetsägare som uttryckligen framfört att de vill utveckla sina markinnehav. Det finns alltså en relativt hög sannolikhet att dessa projekt/exploateringar kommer att realiseras.

Projekten/exploateringarna i etappen 3 omfattar på samma sätt som i grundförslagets genomförande markområden/projekt som ansetts lämpliga för en förtätning/utveckling men där nuvarande fastighetsägare/ verksamhetsutövare inte anmält något intresse för detta. Dvs. osäkerheten för ett genomförande är därmed betydande.



Utbyggnadstakten är som i grundförslaget bedömd till att ca 50-75 bostadsrätter och lika många hyresrätter kan tillkomma per år, dvs. totalt 100-150 lgh per år.

Intäkterna för kommande byggrättigheter bedöms skilja sig något från grundförslaget med hänsyn till att stadsmiljön inte blir lika god.

Samma antal förskolor kommer att behöva byggas som i grundförslaget.

Särskilda knäckfrågor för detta alternativ är;

1. Byggandet av nytt p-hus för infartsparkering och att finna en intressent som är villig att göra detta. Bedömningen är att denna investering måste ha ett medskick om ca 150 miljoner. (Investering ca 200 miljoner och bestående intäktsvärde ca 50 miljoner)

Övriga knäckfrågor är i princip de samma som i grundförslaget.

3 Viktiga frågor att klara ut för att minska osäkerheterna

Viktigaste frågorna att stämma av är om man kan finna en intressent som är intresserad av att bygga infartsparkeringshuset men också bussterminalen med bostäder ovanpå.

I övrigt är det samma osäkerhetsaspekter som anges i grundförslaget.

4 Beskrivning av utbyggnadsetapper/alternativförslaget

4.1 Etapp 0, år 1

I denna etapp sker förberedande arbeten med projektering av allmän plats som ska upprustas.

Dialog bör samtidigt ske med Toyota och Q8:a om intresse/syn på en flytt.

Kostnader

Åtgärd	Omfattning	Övriga förutsättningar	Kostnader (miljoner)
Projektering och projekt-/byggledning	Upprustning allmän plats inkl. nya rondeller på Mensätravägen och ny infartsväg/Utövägen samt nödvändiga ledningsomläggningar.		5
Summa			5

Total kostnad ca 5 miljoner.

4.2 Etapp 1, år 2-5

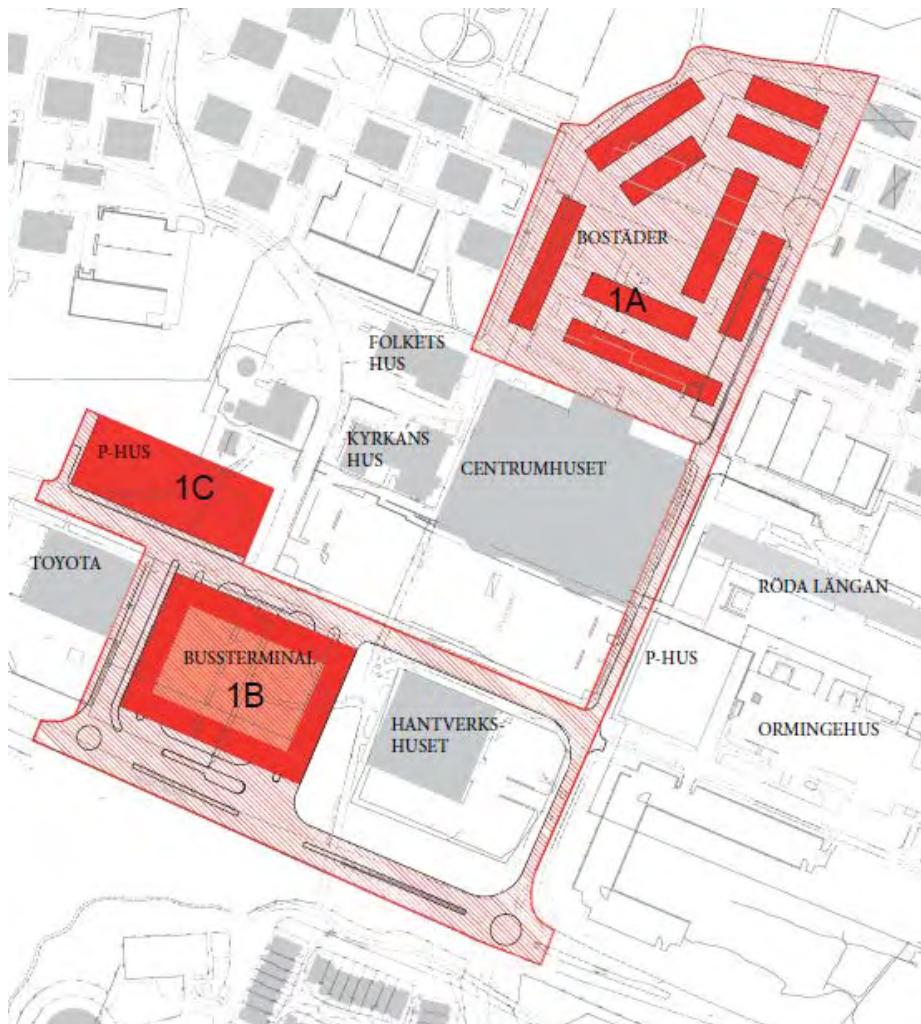
Planläggning och utbyggnad sker av Nybackatomten, kvarter 1 A, kvarter 1 B (Bussterminal med bostäder mm) och kvarter 1C (parkeringshus med handel/livsmedelshall i bottenvåningen).

Vidare anläggs en ny infartsväg med rondell på Mensätravägen till centrum (mot p-huset). Vidare anläggs en rondell i korsningen Mensätravägen och Edövägen. Nödvändiga ledningsomläggningar kopplat till detta utförs. Edövägen rustas samtidigt. En ny gc-bro anläggs över Mensätravägen.

Planavtalsdiskussioner påbörjas med ägarna till Ormingehus. Kontakt tas också med intressenter av att utveckla kommunal mark i etappen 2.

Totalt bedöms ca 350 bostäder kunna tillkomma i denna etapp, varav i princip 50 % bostadsrätter och 50 % hyresrätter. Förhoppningen är att vi ska få Magnolia Bostads AB att vilja utveckla även detta alternativ. I avtalet med Magnolia har överenskommits att alla ytor för bostäder ersätts med 4 kkr/kvm ljus BTA oavsett om det är kommunen som är markägare eller marken är i enskild ägo som förvärvas av Magnolia eller om det är hyres-/eller bostadsrätter

som byggs i de olika kvarteren. Vi har bedömt att man bör kunna värdera byggrättigheterna till samma nivå i detta alternativ.



Structor, Industrigatan 2A, 112 46 Stockholm,

Intäkter från exploateringarna i etapp 1 har grovt bedömts till;

Tomt	Exploatering BTA (kvm)	Ijus	Intäkt per kvm (kr)	Intäkt (miljoner)
Nybacka tomten, 1A Kommunal mark	20 000, bostäder + en ny förskola om 1 500		4 000: -	80
Bostäder ovanpå Bussterminal, 1 B Kommunal mark	13 500, bostäder 3 000, verksamheter		4 000: - 1 000:-	54 3
Infartsparkering, 1C Med livsmedelshall i bottenplanet? Kommunal mark	Ca 500 p-platser 3 000, verksamheter		1 000:-	0 - 3
Summa				140

Kostnaderna har grovt bedömts till:

Åtgärd	Omfattning	Övriga förutsättningar	Kostnader (miljoner)
Infrastrukturåtgärder	Ny infartsväg, Utövägen med rondell på Mensätravägen. Uprustning av Kanholmsvägen, Mensätravägen och Edövägen. GC-bro över Mensätravägen	En dagvattendamm anläggs söder om planområdet för utjämning och renings av ökade dagvattenflöden.	80
Anläggande av bussterminal, 1B	I avtalet med Magnolia ingår att de ansvarar för byggledning av detta. Vi antar att vi avtalar på samma sätt i detta alternativ.		Bedömd kostnad 50 Kostnaderna delas med SLL Kommunal kostnad 25
Byggande av p-hus Kvarter 1 C	Avtal måsteträffas med SL om täckning av driftkostnader	Kostnad ca 200 miljoner, bestående värde ca 80 miljoner	120
Kommunal Projekt-/byggledning			5
Summa			230

Saldot i etapp 1 bör bli ca -90 miljoner. Osäkerhet +/- 70 miljoner

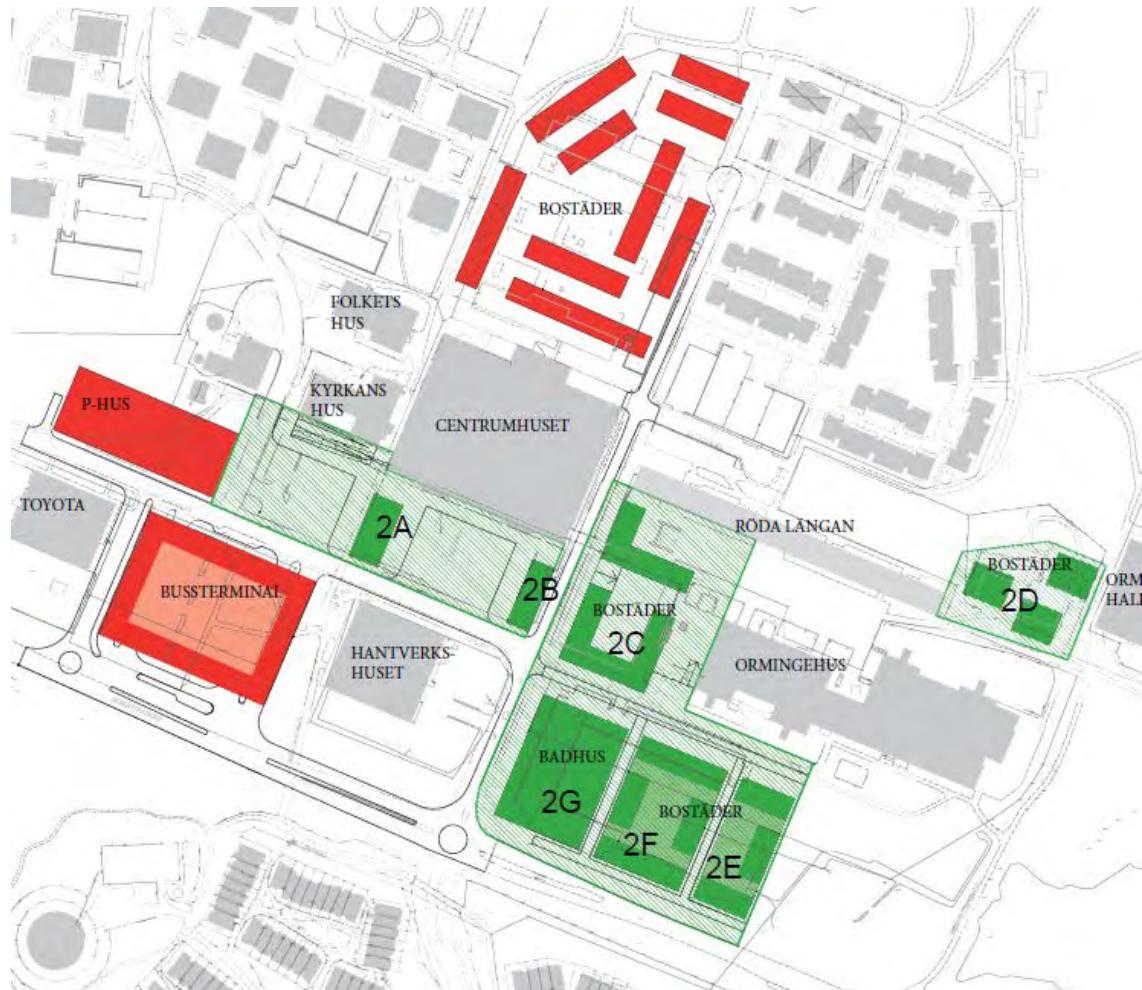
4.3 Etapp 2, år 3 - 10

I etapp 2, med grönt markerat nedan, så utvecklas parkeringsytan framför Centrumhuset till ett parkeringstorg. Två nya kompletterande byggnader kan tillkomma på torget, 2 A och 2 B, för kommersiella ändamål/verksamheter.

Nya bostäder tillkommer inom kvarten 2 C, 2 D, 2 E och 2 F. Totalt kan ca 300 bostäder tillkomma i denna etapp varav merparten bedöms bli bostadsrätter.

I etappen finns även med möjligheten att bygga ett badhus, 2 G.

Kvarnholmsvägen rustas från Edövägen ner till Sarvträsk. En dagvattendamm anläggs vid Sarvträsk.



Intäkter från exploateringarna har grovt bedömts till;

Tomt	Exploatering BTA (kvm)	ljus kr)	Intäkt per kvm (kr)	Intäkt (miljoner)
Centrumbyggnader, 2 A och 2 B	2 000, verksamheter	1 500:-		3
Ormingehus, 2C Privat markägare	11 500 Bostadsrätter	2 000: -		23
Bostadskvarter 2D Kommunal mark	5 400 Hyresrätter	3 000:-		16
Sarvträsktomterna, 2 E och 2 F $\frac{3}{4}$ kommunal mark $\frac{1}{4}$ privat mark	11 500 Bostadsrätter	4 000: - x 8 600 kvm 2 000: - x 2 900 kvm Något lägre värdet på grund av högre grundläggningskostnader.		34 6
Sarvträsktomten, 2 G $\frac{3}{4}$ kommunal mark $\frac{1}{4}$ privat mark	3 300 Badhus	I avtal med Ormingehus avtalas om att de avstår sin tomtersättning		
Summa				85

Kostnaderna har grovt bedömts till;

Åtgärd	Omfattning	Övriga förutsättningar	Kostnader (miljoner)
Upprustning av parkering mm framför Centrumhuset		Ska ske i dialog med i första hand ALAB (Atrium/Ljungberg) ang. dels utformning dels kostnaderna	Bedömd kostnad 25 miljoner Kostnaderna delas med ALAB Kommunal kostnad 12,5
Infrastrukturåtgärder och upprustning av Kanholmsvägen	Iordningsställande av Kanholmsvägen från Edövägen till Sarvträsk. Dagvattendamm anläggs		10
Projekt-/byggledning			7,5
Summa			30

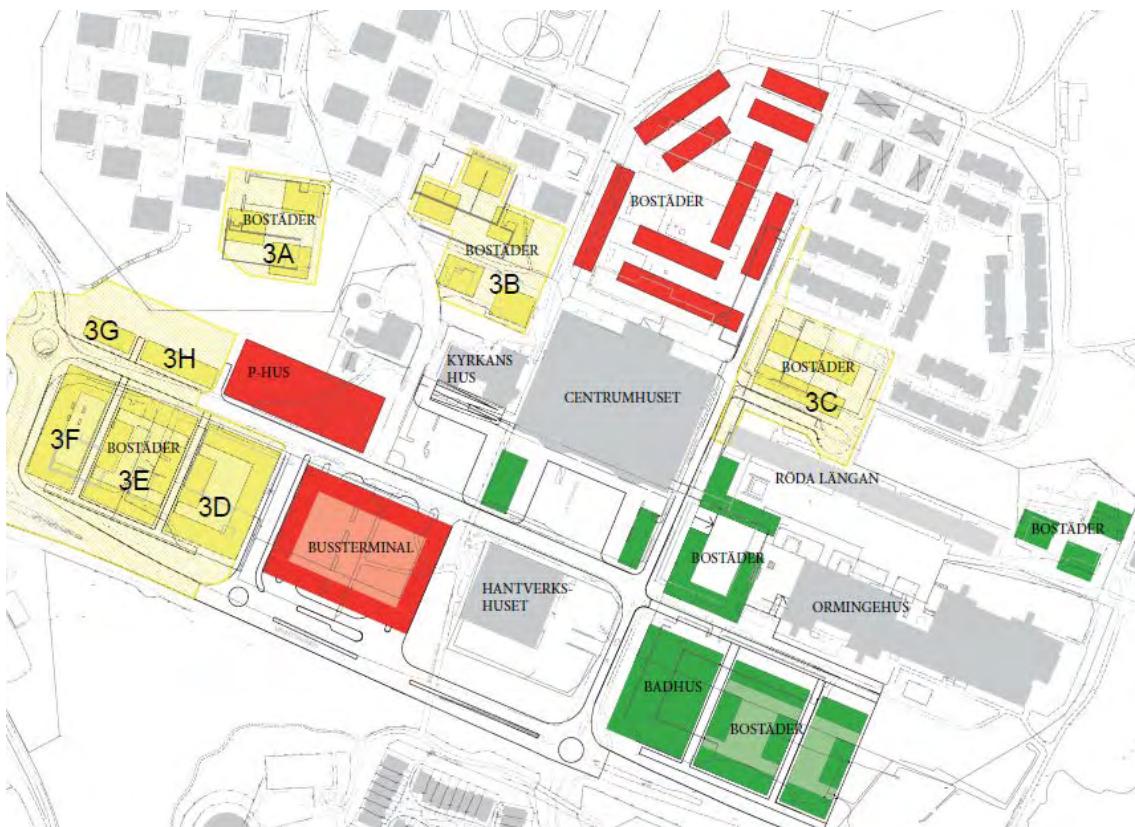
Denna etapp innehåller ett positivt saldo om i storleksordningen 55 miljoner. Osäkerhet +/- 25 miljoner

4.4 Etapp 3, år 5 - 20

För att genomföra byggnation föreslagen i denna etapp förutsätts att olika verksamheter flyttas alternativt att markparkering tillhörande befintliga kvarter förädlas.

Om överenskommelse kanträffas om flytt av Toyota och Q 8 så kan exploatering ske av tomterna i den södra delen av Orminge centrum, på båda sidor om Kanholmsvägen. Dvs. inom kvarteren 3 D, 3 E, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I. Utbyggnaden av kvarter 3 I är osäker med hänsyn till närheten till värmecentralen och har ej inräknats. Totalt bedöms ca 230 bostäder kunna tillkomma i denna etapp, varav ca 155 bostadsrätter och 75 hyresrätter.

Om bef. parkeringsplatser konverteras till bostäder, 3 A och 3 B och 3 C samt att Folkets hus flyttats kan ytterligare ca 170 bostäder tillkomma. Merparten av dessa bedöms bli bostadsrätter. Intäkterna från dessa exploateringar är osäkra med hänsyn till att det krävs extraordnära insatser för att frigöra marken. Någon intäkt från dessa exploateringar har därför inte kalkylerats in vare sig i grundförslaget eller i detta alternativförslag.



Intäkter från exploateringarna har grovt bedömts till;

Tomt	Exploatering ljud BTA (kvm)	Intäkt per kvm (kr)	Intäkt (miljoner)
Kvarter 3 H, 3 E, 3 D	16 400 Bostadsrädder	4 000:- Utsprängning av berg måste ske, därfor en osäkrare intäkt	66
Kvarter 3 F, 3 G Kommunal mark	7 500 Hyresrädder	2 000:- Utsprängning av berg måste ske, därfor en osäkrare intäkt	15
Övriga tomttytor inom Orminge centrumområdet 3 A, 3 B och 3 C Privat mark	17 000 Bostadsrädder	Osäkra intäkter på grund av byggnation på bef. p-däck mm	
Summa			81

Kostnaderna har grovt bedömts till;

Åtgärd	Omfattning	Övriga förutsättningar	Kostnader (miljoner)
Avveckling av Q8	Rivning och sanering av tomt	Marklösen 15 milj.	30
Avveckling av Toyota	Rivning och sanering av tomt	Marklösen 15 milj.	30
Upprustning av Mensätravägen, Kanholmsvägen och rondell mm			18
Projekt-/byggledning			8
Summa			86

Denna etapp innebär ett saldo om i storleksordningen – 5 miljoner. Osäkerhet +/- 35 miljoner

5 Cashflow

I tabellen nedan har summering gjorts av intäkter/kostnader i det stegvisa genomförandet.

Etapp	In-/ut tält	Saldo	Kalkylrisk
0	-5	- 5	
1	-90	- 95	+/- 70
2	55	- 40	+/- 25
3	-5	- 45	+/- 35

Denna genomförandeanalys bygger på en hel del relativt osäkra antaganden.

Innan man beslutar sig för att gå vidare bör man genomföra de analyser som angivits under avsnitt 3 och för att minska dessa osäkerheter.

Åtgärder som ligger långt fram i tiden och som kräver mer omfattande projektering innebär en kalkylmässig osäkerhet. Kalkylrisken för mer osäkra intäkter respektive kostnader har beräknats med +/- 20 %.

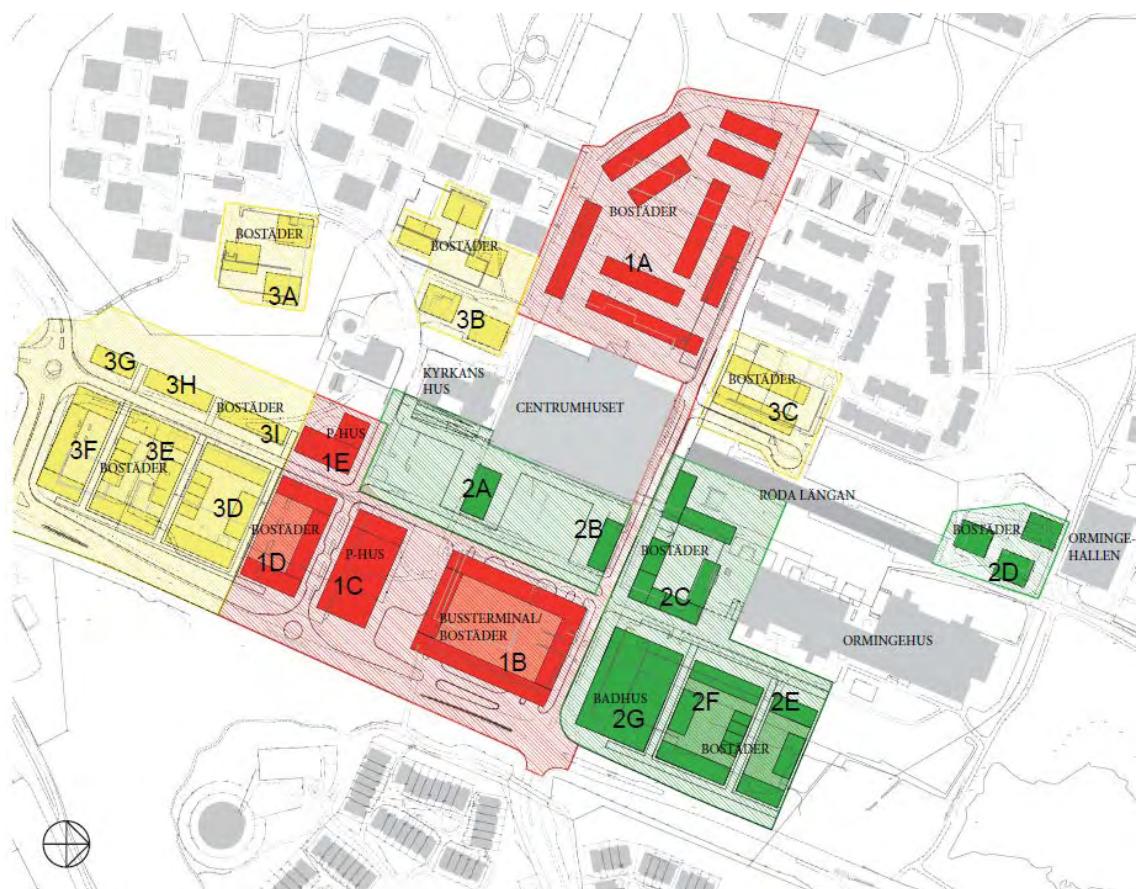
Sammantaget innebär det en sammantagen kalkylrisk om +/- 130 miljoner vilket gör att slutligt saldo bedöms ligga inom spannet + 85 till - 175 miljoner kronor.

Om ledningar i gatumark behöver byggas om så kommer dessa kostnader att tillkomma.

Orminge, Stadsutveckling

Genomförandestrategi av förslag till planprogram

Nacka kommun



Structor, Industrigatan 2A, 112 46 Stockholm,

21 februari 2014

Per Fladvad

Peter Stenberg

Sammanfattning

Orminge centrums förnyelse har diskuterats länge. Olika utredningar/förslag har tagits fram. 2005 gjordes ett nytag och kommunen tog då fram ett förslag till nytt planprogram. Inför beslut om utställning konstaterades att programmet behövde konkretiseras vad gällde i första hand centrumets trafiklösningar. Under 2010/2011 togs därför i samarbete mellan kommunen och SL en fördjupad studie fram över centrum med fokus på att finna en bra lösning av bussterminalen, infartsparkering och trafikföring samt kompletterande bebyggelse.

Utifrån detta förslag har en fortsatt bearbetning/fördjupning skett under 2012/2013 i syfte att finna en lösning på hur ett genomförande kan ske etappvis, till rimliga risker och kostnader. Till underlag för detta har fördjupade studier av utvecklingsförslaget varit nödvändigt för att bättre bedöma/”säkra” möjliga exploateringar.

Utredningarna har nu resulterat i ett bearbetat förslag till planprogram som nu skall skickas ut för samråd. Denna kalkyl har utgått ifrån detta programförslag men beaktar också det ramavtal, avseende genomförande av etapp, som ligger klart med Magnolia Bostad AB för beslut om godkännande.

Genomförandet är tänkt i 3 huvudetapper. Totalt kommer ca 1 000 – 1 200 nya bostäder att tillkomma varav ca 70 % bostadsrätter och 30 % hyresrätter. Utöver det kan 15 000 kvm verksamhetsytor tillkomma samt infartsparkering i p-hus om ca 500 – 600 bilar. Parkering inom bostadskvarteren löses inom kvartersmark.

Intäkter, i första hand exploateringsintäkter från bostäderna, har översiktligt bedömts för de olika etapperna, dito vad gäller kostnader.

I tabellen nedan har summering gjorts av intäkter/kostnader i det stegvisa genomförandet.

Etapp	In-/uttäkt	Saldo	Kalkylrisk
0	-5	- 5	
1	-105	- 105	+/- 20
2	70	- 40	+/- 25
3	-10	- 50	+/- 35

Denna genomförandeanalys bygger på en hel del relativt osäkra antaganden.

Innan man beslutar sig för att gå vidare bör man genomföra de analyser som angivits under avsnitt 2 och 3 för att minska dessa osäkerheter.

Åtgärder som ligger långt fram i tiden och som kräver mer omfattande projektering innebär en kalkylmässig osäkerhet. I förslaget till planprogram har en första etapp kunnat säkerställas genom överenskommelsen med Magnolia. En relativt mindre andel av återstående åtgärder blir därför osäkra bedömningar. Kalkylrisken för mer osäkra intäkter respektive kostnader har i beräknats med +/- 20 %. Sammantaget innebär det en sammantagen kalkylrisk om +/- 80 miljoner vilket gör att slutligt saldo bedöms ligga inom spannet + 30 till – 130 miljoner kronor. Om ledningar i gatumark behöver byggas om så kommer denna kostnad att tillkomma.

Innehållsförteckning

1	INLEDNING	4
2	UTGÅNGSPUNKTER	4
3	VIKTIGA FRÅGOR ATT KLARA UT FÖR ATT MINSKA OSÄKERHETerna	7
4	UTBYGGNADSETAPPER	7
4.1	ETAPP 0, ÅR 1	7
4.2	ETAPP 1, ÅR 2 - 5	8
4.3	ETAPP 2, ÅR 3 - 10	10
4.4	ETAPP 3, ÅR 5 - 20	12
5	CASHFLOW	14

1 Inledning

Orminge centrums förnyelse har diskuterats länge. Olika utredningar/förslag har tagits fram . 2005 gjordes ett nytag och kommunen tog då fram ett förslag till nytt planprogram. Inför beslut om utställning konstaterades att programmet behövde konkretiseras vad gällde i första hand centrumets trafiklösningar. Under 2010/2011 togs därför i samarbete mellan kommunen och SL en fördjupad studie fram över centrum med fokus på att finna en bra lösning av bussterminalen, infartsparkering och trafikföring samt kompletterande bebyggelse.

Utifrån detta förslag har en fortsatt bearbetning/fördjupning skett under 2012/2013 i syfte att finna en lösning på hur ett genomförande kan ske etappvis, till rimliga risker och kostnader. Till underlag för detta har fördjupade studier av utvecklingsförslaget varit nödvändigt för att bättre bedöma/”säkra” möjliga exploateringar.

Arbetet med denna pm har utförts under ledning av Johan Berggren på Nacka kommun i samarbete med Structor (Per Fladvad och Peter Stenberg) samt Terese Karlqvist, ansvarig planarkitekt på Nacka kommun. Illustrationer har utförts av White arkitekter (bl.a. Geoff Denton, Pontus Pyk och Yara Hormazábal Cortés).

2 Utgångspunkter

Ett genomförande måste baseras på etapper som genererar ett rimligt cashflow och som också beaktar behovet av infartsparkering samt att centrumet i övrigt hela tiden fungerar. Vidare är en viktig utgångspunkt att i tid tillskapa ersättningslokaler för de verksamheter som idag finns i Hantverkshuset så att man slipper betala extra ersättning för dessa framtida ”evakueringar”.

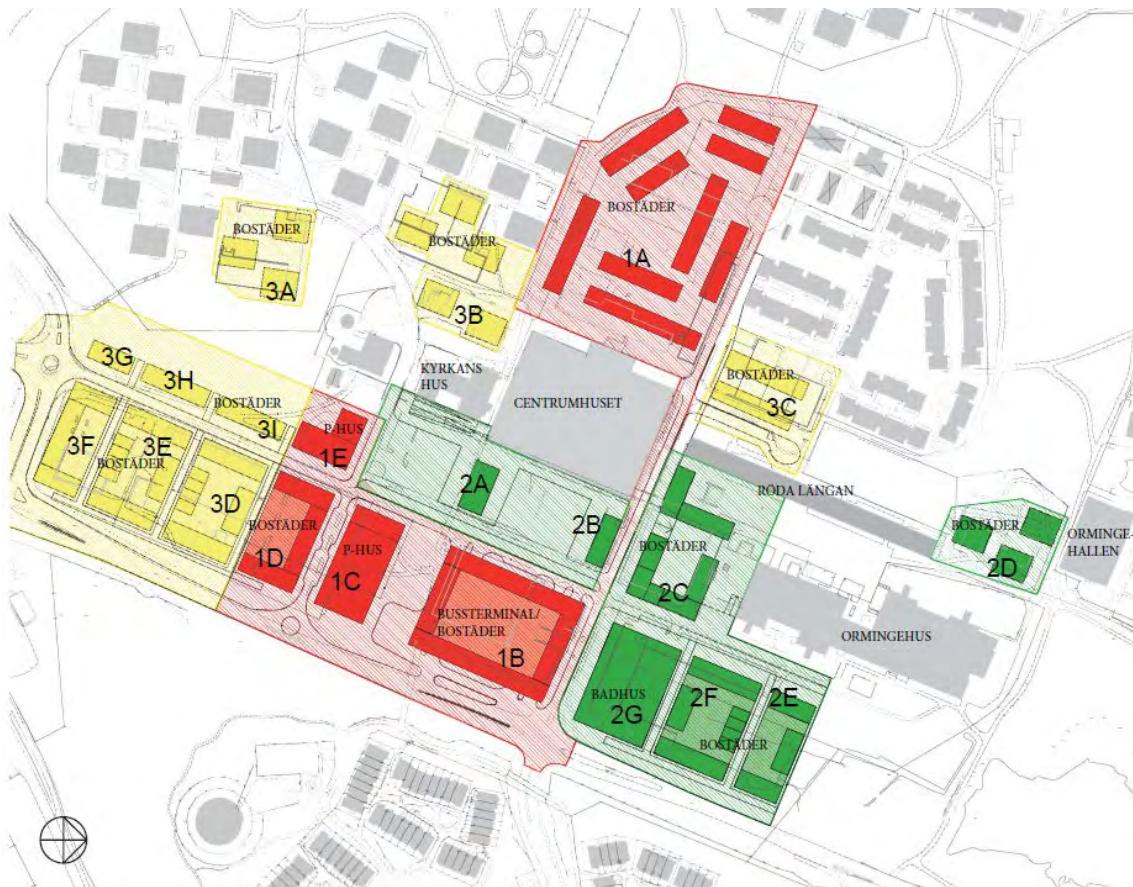
Det strukturella problemen med ett splitrat fastighetsägande i Orminge Centrum innebär svårigheter för att önskad förändring ska kunna initieras och genomföras. Insatserna för att förnya centrumet - skapa en modern bytespunkt samt tillskapa nya bostäder i området - innebär stora initiala investeringskostnader på vissa fastigheter som inte får motsvarande intäkter och värdepotential.

Vid arbete med planprogrammet har därför genomförandefrågorna varit viktiga. Dialog har skett med befintliga fastighetsägare. Ingen av dessa har varit intresserade av att vara huvudman för en inledande etapp som innebär att de strukturella problemen med rivning av Hantverkshuset, anläggandet av en ny bussterminal samt infartsparkering kan realiseras som löser upp och möjliggör en fortsatt utveckling av Orminge Centrum. Ett antal kontakter har därför skett även med andra fastighetsutvecklare/intressenter som kan ta en sådan roll. Det företag som kommunfullmäktige nu föreslås teckna ramavtal med, Magnolia Bostad AB, är beredda att ta denna roll. Magnolia Bostad AB har också tecknat avtal om förvärv av Hantverkshuset, en förutsättning för att kunna genomföra den inledande etappen av utvecklingen av Orminge Centrum.

Av bilden på nästa sida framgår de tre etapper som utbyggnaden föreslås ske genom. För etapp 1 finns en intressent, Magnolia Bostads AB, som alltså är beredda att genomföra denna etapp. De huvudsakliga ekonomiska villkoren innebär att Nacka Kommun bidrar genom upplåtelse av byggrätter på Nybackatomten mot att Magnolia förvärvar och river Hantverkshuset för upplåtelse till bussterminal. Vidare att kommunen bidrar med mark för bostäder och ett parkeringshus med 500 infartsparkeringsplatser som kan dubbelutnyttjas för handelsändamål – planerad livsmedelshall om ca 3 000 kvm i bottenvåningen och som ersätter Willys i Hantverkshuset.

Etappen 2, med grönt markerat på bilden nedan, omfattar mark som antingen kommunen äger eller som ägs av fastighetsägare som uttryckligen framfört att de vill utveckla sitt markinnehav. Det finns alltså en relativt hög sannolikhet att dessa projekt/exploateringar kommer att genomföras.

Etappen 3 omfattar markområden/projekt som anssets lämpliga för en förtätning/utveckling men där nuvarande fastighetsägare/verksamhetsutövare inte anmält intresse för detta. Dvs. osäkerheten för ett genomförande är därmed betydande även om det på sikt säkerligen kommer att finnas intressenter som vill realisera delar av detta.



Structor, Industrigatan 2A, 112 46 Stockholm,

När det gäller utbyggnadstakt är bedömningen att ca 50-75 bostadsrätter och lika många hyresrätter kan tillkomma per år, dvs. totalt 100-150 lgh per år. Avstämning om detta har skett med olika bostadsexploatörer.

Intäkterna skiljer sig mellan bostadsrätter och hyresbostäder och om marken är i kommunal eller privat ägo. För mark som är i kommunal ägo bedöms bostadsrätter vid markanvisning kunna generera en intäkt i bra lägen om 5 - 6 kkr per ljus BTA och runt 4 kkr i sämre lägen. Hyresbostäder bedöms generera ca 2 - 3 kkr per ljus BTA. Mark som ägs av privata markägare bedöms kunna generera ca 1 - 2 kkr per ljus BTA för hyresrätt och 2- 3 kkr för bostadsrättsändamål.

När det gäller verksamhetsytor så kommer de att kunna generera vissa intäkter, i storleksordningen 1 - 2 kkr per kvm. I förhållande till intäkter från bostäder så är de små och osäkra.

Förskolor kommer att behöva byggas. Bedömningen är att det kommer att behövas minst 4 stycken nya förskoleavdelningar för den nya bebyggelsen.

Tanken är att dessa kan tillkomma genom dels utbyggnad av befintliga lokaler dels i bottenplan på nya byggnader, sedan krävs det också ytor för lek i anslutning till dessa. Därför föreslås förskolorna ligga i nära anslutning till grönytor.

Knäckfrågor för utvecklingen av Orminge är;

1. En viktig pusselbit är förvärv av Hantverkshuset och rivning av befintlig byggnad.
Byggnaden har värderats till ca 70 miljoner och en rivning bedöms till ca 20 miljoner, dvs inalles 90 miljoner. Huset ägs av TTL-Finans. Magnolia har nu träffat en principöverenskommelse med dem om ett förvärv.
2. Byggandet av nytt p-hus för infartsparkering och som innehåller ersättningslokaler för verksamheterna i Hantverkshuset. Bedömningen är att denna investering måste ha ett medskick om ca 80 miljoner. (Investering ca 200 miljoner och bestående intäktsvärde ca 120 miljoner – förutsätter att livsmedelhall om 3 000 kvm kan tillkomma i bottenplanet)
3. Att tillskapa ersättningsyta för infartsparkering under tiden man bygger p-huset, se punkt ovan.
4. Att möjliggöra en tillräckligt omfattande exploatering av Sarvträsktomten, med vattenutblick och med en utformning av exploateringen så att man inte får onödigt höga kostnader för grundläggning och konstruktioner.

En annan fråga som påverkar exploateringen av detta område är om man inom kommunen avser att bygga ett badhus här eller ej.

5. Att säkra upp att vi kan begränsa skyddsavståndet runt värmecentralen. Utredning har visat att skyddsavståndet kan begränsas till mellan 50 – 100 meter. Fördjupad utredning bör utföras för att säkerställa nödvändigt säkerhetsavståndet.
6. Buller kontra planerade bostadskvarter måste studeras, dels kontra gator/vägar, dels kontra verksamheter, befintliga som planerade.
7. När det gäller ledningsomläggningar har antagits att huvudledningar i befintliga gator kan ligga kvar. Det fortsatta arbetet måste säkerställa detta. Det kommer innebära vissa justeringar av programförslaget.
8. Kostnader för de detaljplaner som behöver upprättas har bedömts till sammantaget 10 miljoner. När det gäller kommunen samlade projektledning under de 10 år som utbyggnaden beräknas ske har detta bedömts till 25 miljoner. Plankostnaderna bedöms täckas via de olika exploateringarna medan projektledningskostnaderna måste täckas med de intäkter som genereras.

3 Viktiga frågor att klara ut för att minska osäkerheterna

I ett första skede måste en riskanalys göras för att identifiera nödvändigt skyddsavstånd runt värmecentralen. Skyddsavstånd kontra Q8 (bef. bensinstation) ska också identifieras.

Förhandlingar måste ske med SL angående deras medfinansiering av bytespunkten/bussterminalen. I och med att detta hus bedöms tillkomma runt 2020 så ska behovet av ytterligare busshållplatslägen under tiden fram till dess också utredas. Möjlighet finns av att temporärt anlägga ytterligare 1-2 busshållplatslägen för trafik ut resp. in mot Stockholm på Kvarnholmsvägen. En annan fråga som måste överenskommas med SL om är driftstöd till den infartsparkering/p-hus som anläggs.

En annan viktig förutsättning är att säkra upp de bedömda intäkter som kan förväntas från bostadsexploateringarna i etappen 2. Det sker lämpligen med någon form av en prekvalificering av intressenter som vill lämna anbud på de tänkta markanvisningarna.

Vidare måste ombyggnad och upprustning av allmän plats fördjupas för att kostnaderna bättre ska kunna bedömas. Vidare måste behov av ombyggnad av ledningar i gatumark klarläggas. Kalkylen bygger på att ledningar i gatumark kan vara kvar. För att slutföra utvecklingen av Orminge centrums södra delar, etappen 3, så måste i tid dialog ske med Toyota och Q8 om förutsättningar för en av flytt och kostnader för detta och inte minst kostnader för rivning och sanering av dessa tomter utredas.

4 Utbyggnadsetapper

4.1 Etapp 0, år 1

I denna etapp sker förberedande arbeten med projektering av allmän plats som ska upprustas i.

Dialog bör samtidigt ske med Toyota och Q8:a om intresse/syn på en flytt.

Kostnader

Åtgärd	Omfattning	Övriga förutsättningar	Kostnader (miljoner)
Projektering och projekt-/byggledning	Upprustning allmän plats inkl. nya rondeller på Mensätravägen och ny infartsväg/Utvägen samt nödvändiga ledningsomläggningar.		5
Summa			5

Total kostnad ca 5 miljoner.

4.2 Etapp 1, år 2-5

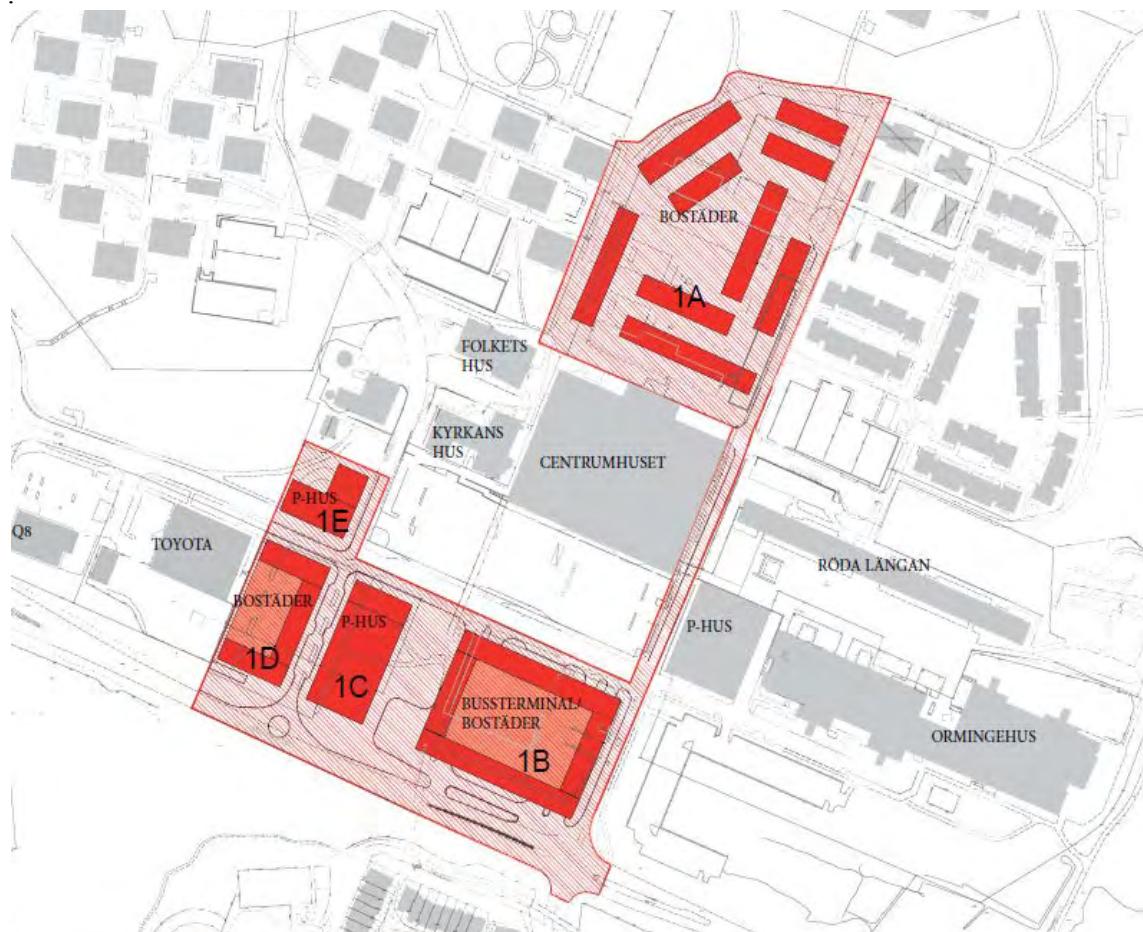
Planläggning och utbyggnad sker av Nybackatomten, kvarter 1 A, kvarter 1 B (Bussterminal med bostäder mm), kvarter 1C (parkeringshus med handel/livsmedelshall i bottenplanet), 1D (bostadskvarter) och 1E (möjlig extra parkeringshus med verksamheter i bottenplanet). Ett ramavtal om ekonomiska principer för detta har arbetats fram med Magnolia Bostäder AB.

Vidare anläggs en ny infartsväg med rondell på Mensätravägen till centrum (Utövägen). Vidare anläggs en rondell i korsningen Mensätravägen och Edövägen. Nödvändiga ledningsomläggningar kopplat till detta utförs. Edövägen rustas samtidigt. Ny gc-bro anläggs över Mensätravägen.

Planavtalsdiskussioner påbörjas med ägarna till Ormingehus. Kontakt tas också med intressenter av att utveckla kommunal mark i etappen 2. I samband med avtalsdiskussionerna med ägarna till Ormingehus om deras planavtal så avtalas om förvärv av del av denne markägares markinnehav inom den s.k. Sarvträsktomten.

Totalt bedöms ca 420 bostäder kunna tillkomma i denna etapp, varav i princip 50 % bostadsrätter och 50 % hyresrätter enligt avtalet med Magnolia Bostads AB.

I avtalet med Magnolia har överenskommits att alla ytor för bostäder ersätts med 4 kkr/kvm ljus BTA oavsett om det är kommunen som är markägare eller marken är i enskild äga/förvärvas av Magnolia eller om det är hyres-/eller bostadsrätter som byggs i de olika kvarteren



Intäkter från exploateringarna i etapp 1 har grovt bedömts till;

Tomt	Exploatering BTA (kvm)	Ijus	Intäkt per kvm (kr)	Intäkt (miljoner)
Nybacka tomten, 1A Kommunal mark	20 000, bostäder + en ny förskola om 1 500	4 000: -		80
Bostäder ovanpå Bussterminal, 1 B Fastighet Magnolia förvärvar tomten	13 500, bostäder 3 000, verksamheter	4 000: - 1 500:-		54 5
Infartsparkering, 1C Med livsmedelshall i bottenplanet	Ca 500 p-platser 4 000, verksamheter		1 500:-	6
Bostadskvarter, 1D Kommunal mark	7 000, bostäder 230, Verksamheter	4 000: - 1 500:-		28 0,2
Parkeringshus, 1E Kommunal mark	Ca 200 p-platser 300, Verksamheter		1 500:-	0,3
Summa				170

Kostnaderna har grovt bedömts till;

Åtgärd	Omfattning	Övriga förutsättningar	Kostnader (miljoner)
Infrastrukturåtgärder	Ny infartsväg, Utövägen med rondell på Mensätravägen. Upprustning av Kanholmsvägen, Mensätravägen och Edövägen. GC-bro över Mensätravägen	En dagvattendamm anläggs söder om planområdet för utjämning och renig av ökade dagvattenflöden.	75
Förvärv av Hantverkshuset och rivning av detta, 1 B			90
Anläggande av bussterminal, 1B	I avtalet med Magnolia ingår att det ansvarar för byggleddning av detta		Bedömd kostnad 50 Kostnaderna delas med SLL Kommunal kostnad 25
Byggande av p-hus Kvarter 1 C	Avtal måste träffas med SL om täckning av driftkostnader	Kostnad ca 200 miljoner, bestående värde ca 120 miljoner	80
Kommunal Projekt-/byggleddning			5
Summa			275

Saldot i etapp 1 bör bli ca -105 miljoner. Osäkerhet +/- 20 miljoner

4.3 Etapp 2, år 3 - 10

I etapp 2, med grönt markerat nedan, så utvecklas parkeringsytan framför Centrumhuset till ett parkeringstorg. Två nya kompletterande byggnader kan tillskomma på torget, 2 A och 2 B, för kommersiella ändamål/verksamheter.

Nya bostäder tillkommer inom kvarten 2 C, 2 D, 2 e och 2 F. Totalt kan ca 300 bostäder tillkomma i denna etapp varav merparten bedöms bli bostadsrätter.

I etappen finns även med möjligheten att bygga ett badhus, 2 G.

Kvarnholmsvägen rustas från Edövägen ner till Sarvträsk. En dagvattendamm anläggs vid Sarvträsk.



Intäkter från exploateringarna har grovt bedömts till:

Tomt	Exploatering BTA (kvadratmeter)	ljus	Intäkt per kvm (kr)	Intäkt (miljoner)
Centrumbyggnader, 2 A och 2 B	2 000, verksamheter		1 500:-	3
Ormingehus, 2C Privat markägare	11 500	Bostadsrätter	3 000: -	35
Bostadskvarter 2D Kommunal mark	5 400	Hyresrätter	3 000:-	16

Sarvträsktomterna, 2 E och 2 F $\frac{3}{4}$ kommunal mark $\frac{1}{4}$ privat mark	11 500 Bostadsrätter	4 500: - x 8 600 kvm 2 500: - x 2 900 kvm Något lägre värdet på grund av högre grundläggningkostnader.	39 7
Sarvträsktomten, 2 G $\frac{3}{4}$ kommunal mark $\frac{1}{4}$ privat mark	3 300 Badhus	I avtal med Ormingehus avtalas om att de avstår sin tomtersättning	
Summa			100

Kostnaderna har grovt bedömts till:

Åtgärd	Omfattning	Övriga förutsättningar	Kostnader (miljoner)
Upprustning av parkering mm framför Centrumhuset		Ska ske i dialog med i första hand ALAB (Atrium/Ljungberg) ang. dels utformning dels kostnaderna	Bedömd kostnad 25 miljoner Kostnaderna delas med ALAB Kommunal kostnad 12,5
Infrastrukturåtgärder och upprustning av Kanholmsvägen	Iordningsställande av Kanholmsvägen från Edövägen till Sarvträsk. Dagvattendamm anläggs		10
Projekt-/byggledning			7,5
Summa			30

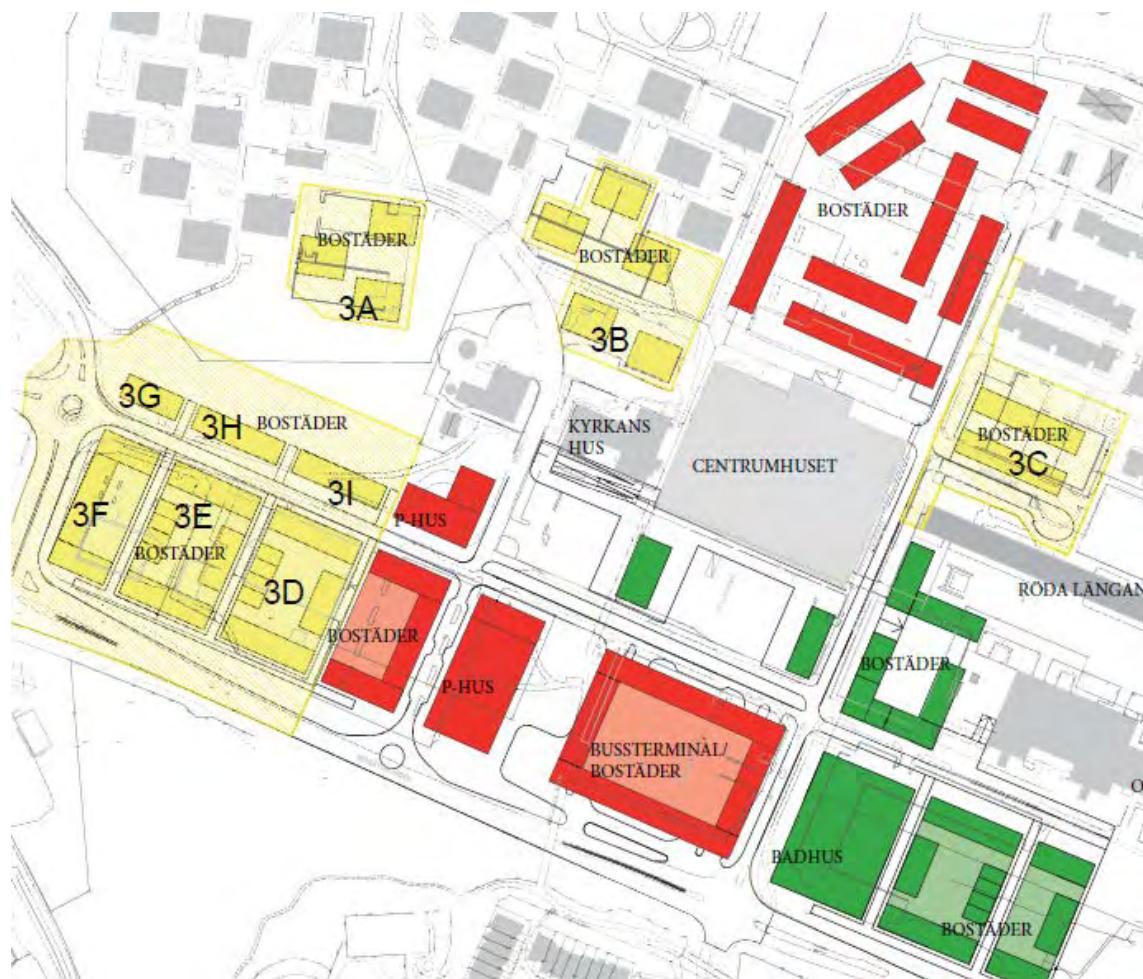
Denna etapp innebär ett positivt saldo om i storleksordningen 70 miljoner. Osäkerhet +/- 25 miljoner

4.4 Etapp 3, år 5 - 20

För att genomföra byggnation föreslagen i denna etapp förutsätts att olika verksamheter flyttas alternativt att markparkering tillhörande befintliga kvarter förädlas.

Om överenskommelse kan träffas om flytt av Toyota och Q 8 så kan exploatering ske av tomterna i den södra delen av Orminge centrum, på båda sidor om Kanholmsvägen. Dvs. inom kvarteren 3 D, 3 E, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I. Utbyggnaden av kvarter 3 I är osäker med hänsyn till närheten till värmecentralen och har ej inräknats. Totalt bedöms ca 230 bostäder kunna tillkomma i denna etapp, varav ca 155 bostadsrätter och 75 hyresrätter.

Om bef. parkeringsplatser konverteras till bostäder, 3 A och 3 B och 3 C samt att Folkets hus flyttats kan ytterligare ca 170 bostäder tillkomma. Merparten av dessa bedöms bli bostadsrätter. Intäkterna från dessa exploateringar är osäkra med hänsyn till att det krävs extraordnära insatser för att frigöra marken. Någon intäkt från dessa exploateringar har därför inte kalkylerats.



Intäkter från exploateringarna har grovt bedömts till;

Tomt	Exploatering BTA (kvm)	ljus	Intäkt per kvm (kr)	Intäkt (miljoner)
Kvarter 3 H, 3 E, 3 D	16200	Bostadsrädder	4 000:- Utsprängning av berg måste ske, därfor en osäkrare intäkt	65
Kvarter 3 F, 3 G Kommunal mark	7 500	Hyresrädder	2 000:- Utsprängning av berg måste ske, därfor en osäkrare intäkt	15
Övriga tomttytor inom Orminge centrumområdet 3 A, 3 B och 3 C Privat mark	17000	Bostadsrädder	Osäkra intäkter på grund av byggnation på bef. p-däck mm	
Summa				80

Kostnaderna har grovt bedömts till;

Åtgärd	Omfattning	Övriga förutsättningar	Kostnader (miljoner)
Avveckling av Q8	Rivning och sanering av tomt	Marklösen 15 milj.	30
Avveckling av Toyota	Rivning och sanering av tomt	Marklösen 15 milj.	30
Upprustning av Mensätravägen, Kanholmsvägen och rondell mm			20
Projekt-/byggledning			8
Summa			88

Denna etapp innebär ett saldo om i storleksordningen – 10 miljoner. Osäkerhet +/- 35 miljoner

5 Cashflow

I tabellen nedan har summering gjorts av intäkter/kostnader i det stegvisa genomförandet.

Etapp	In-/uttäkt	Saldo	Kalkylrisk
0	-5	- 5	
1	-105	- 105	+/- 20
2	70	- 40	+/- 25
3	-10	- 50	+/- 35

Denna genomförandeanalys bygger på en hel del relativt osäkra antaganden.

Innan man beslutar sig för att gå vidare bör man genomföra de analyser som angivits under avsnitt 2 och för att minska dessa osäkerheter.

Åtgärder som ligger långt fram i tiden och som kräver mer omfattande projektering innebär en kalkylmässig osäkerhet. I förslaget till planprogram har en första etapp kunnat säkerställas genom överenskommelsen med Magnolia. En relativt mindre andel av återstående åtgärder blir därför osäkra bedömningar. Kalkylrisken för mer osäkra intäkter respektive kostnader har i beräknats med +/- 20 %.

Sammantaget innebär det en sammantagen kalkylrisk om +/- 80 miljoner vilket gör att slutligt saldo bedöms ligga inom spannet + 30 till - 130 miljoner kronor.

Om ledningar i gatumark behöver byggas om så kommer dessa kostnader att tillkomma.

2014-05-22

TJÄNSTESKRIVELSE
KFKS 2014/261-214
Projekt 9544

Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Startpromemoria för detaljplan för Fisksätra norra centrum, stadsbyggnadsprojekt 9544

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott antar startpromemorian.

Detta beslut fattas av kommunstyrelsens stadsutvecklingssutskott med stöd av punkten 32 i kommunstyrelsens delegationsordning.

Sammanfattning

Projektets främsta syfte är att förtäta Fisksätras lokala centrum med fler bostäder och verksamheter för att på ett mer hållbart sätt nyttja den mark som idag främst används för parkering. Syftet är även att skapa en mer attraktiv offentlig miljö som är tryggare och säkrare att vistas i och att ordna fler kopplingar mellan målpunkter i närområdet.

Idag består stora delar av marken av hårdgjorda ytor för exempelvis parkering, gata och stationsområde men genom att ta delar av dessa i anspråk för bebyggelse kan området både bli mer tryggt och lättare att orientera sig i. Dessutom får fler människor möjlighet att bosätta sig i området. Den allra viktigaste frågan är hur den nya årsringen kan komplettera den väldigt tydliga befintliga strukturen på ett bra sätt och inte förta det som redan finns på platsen.

Ärendet

Som utgångspunkt för detaljplanearbetet finns ett detaljplaneprogram för hela Fisksätra. Projektets främsta syfte är att förtäta Fisksätras lokala centrum med fler bostäder och verksamheter för att på ett mer hållbart sätt nyttja den mark som idag främst används för parkering. Syftet är även att skapa en mer attraktiv offentlig miljö som är tryggare och säkrare att vistas i och att ordna fler kopplingar mellan målpunkter i närområdet. Marken inom planområdet ska utvärderas för exploatering av olika boendeformer. Området tål en relativt hög exploateringsgrad med tanke på områdets goda infrastruktur- och



kollektivtrafikläget men får för den sakens skull inte bli alltför tätt. Enligt antaget detaljplaneprogram kan upp till 300 lägenheter rymmas inom området. Även förskolefrågan behöver utredas.

Marken består idag av markparkering, transformatorstationer, Fisksätravägen, entré till centrum samt spår och station för Saltsjöbanan. Stena fastigheter äger markparkeringen och centrum och kommunen äger vägområden och stationen. Genom del av området går en huvudvattenledning som i tidigt skede behöver utredas närmare.

Stockholms läns landsting har beslutat att Saltsjöbanan ska rustas upp för att kunna öka kapaciteten på banan. Det innebär att mötesstationer ska byggas och Fisksätra är en av stationerna som berörs. Planeringen ska därför ske i nära samråd med SL. Området kring Fisksätra station kan bli en egen detaljplan, diskussioner med SL är redan inledd.

Ekonomiska konsekvenser

Kostnad för upprättande av detaljplan för bostäder och verksamheter belastar exploaterören och ett planavtal som reglerar detta ska tecknas. De allmänna anläggningar som krävs enbart för att genomföra projektet ska bekostas av exploaterören, detta ska regleras i exploateringsavtalet.

Allmänna anläggningar som är av mer övergripande karaktär bekostas delvis eller helt av kommunen, t.ex. en gång- och cykelväg längs Fisksätravägen. Omfattningen av allmänna anläggningar kommer att redovisas under planarbetet och därför kan ingen kostnadsuppskattning göras i detta skede.

Bilagor

Startpromemoria

Ulf Crichton
Mark- och exploateringschef

David Arvidsson
Projektledare

Emma Färje Jones
Planarkitekt



Översikt Fisksätra norra centrum

Beslut	Datum	Styrelse/ nämnd	Kommentar
✓ Start-PM program, tillstyrkan	2014-0514	MSN	
✓ Start-PM, program antagande		KSSU/KS	KSSU har delegation att anta start-PM om detaljplanen överensstämmer med översiksplanen.
✓ Programsamråd		Planchef	Delegationsbeslut (alternativt MSN)
✓ Program, antagande		KS	
✓ Ramavtal		KS/KF	Beroende på innehåll kan beslut krävas i KF
✓ Start-PM stadsbyggnadsprojekt, tillstyrkan		MSN	
✓ Start-PM stadsbyggnadsprojekt		KSSU/KS	KSSU har delegation att anta start-PM om detaljplanen överensstämmer med översiksplanen.
✓ Detaljplan, samråd		Planchef	Delegationsbeslut (alternativt MSN)
✓ Detaljplan, yttrande, samråd		KSSU	
✓ Gatukostnadsutredning, samråd		Expl.chef	Delegationsbeslut
✓ Detaljplan, granskning		MSN	
✓ Detaljplan, yttrande, granskning		KSSU	
✓ Gatukostnadsutredning, granskning		KS	
✓ Detaljplan, tillstyrkan		MSN	
✓ Gatukostnadsutredning, antagande		KS	
✓ Exploateringsavtal, godkännande		KF	
✓ Detaljplan, antagande		KF	
✓ Utbyggnads-PM, tillstyrkan		TN	
✓ Utbyggnads-PM		KSSU	
✓ Upphandling av entreprenör		Expl.chef	Delegationsbeslut
✓ Projektavslut, tillstyrkan		TN	
✓ Projektavslut, tillstyrkan		MSN	
✓ Projektavslut		KS	

Norra centrum, Fisksätravägen, Fisksätra

Detaljplan för Norra centrum, Fisksätra, Erstavik 26:109-26:118 m fl., Fisksätravägen, i Saltsjöbaden



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

I Sammanfattning

Projektets främsta syfte är att förtäta Fisksätras lokala centrum med fler bostäder och verksamheter för att på ett mer hållbart sätt nyttja den mark som idag främst används för parkering. Syftet är även att skapa en mer attraktiv offentlig miljö som är tryggare och säkrare att vistas i och att ordna fler kopplingar mellan målpunkter i närområdet.

Idag består stora delar av marken av hårdgjorda ytor för exempelvis parkering, gata och stationsområde men genom att ta delar av dessa i anspråk för bebyggelse kan området både bli mer tryggt och lättare att orientera sig i. Dessutom får fler människor möjlighet att bosätta sig i området. Den allra viktigaste frågan är hur den nya årsringen kan komplettera den väldigt tydliga befintliga strukturen på ett bra sätt och inte förta det som redan finns på platsen.



2 Syfte och mål

2.1 Projektets Syfte

Projektets främsta syfte är att förtäta Fisksätras lokala centrum med fler bostäder och verksamheter för att på ett mer hållbart sätt nyttja den mark som idag främst används för parkering. Syftet är även att skapa en mer attraktiv offentlig miljö som är tryggare och säkrare att vistas i och att ordna fler kopplingar mellan målpunkter i närområdet. Marken inom planområdet ska utvärderas för exploatering av olika boendeformer. Området tål en relativt hög exploateringsgrad med tanke på områdets goda infrastruktur- och kollektivtrafikläget men får för den sakens skull inte bli alltför tätt.

2.2 Projektets Mål

Projektets mål är:

- Att tillföra nya bostäder till Fisksätra med blandade boendeformer som kan locka fler att bosätta sig i området.
- Inveriera fisksätraborna i utvecklingen av Fisksätra.
- Att utveckla det offentliga rummet och skapa fler kopplingar för gång- och cykeltrafikanter liksom att förbättra förbindelsen till Saltsjöbanan.

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

- Effektiv mark och resursanvändning
- Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser
- Dagvatten som renas och infiltreras
- Energieffektivitet och sunt byggande

2.3 Projektets bakgrund & behov

Genom att förtäta redan bebyggd miljö, som dessutom är kollektivtrafiknära, kan vi ”värna natur och vatten för rekreation och biologisk mångfald” och gå mot ett mer långsiktigt hållbart samhälle, trots ökad befolkning. Bebyggelse påverkar sin omgivning på olika sätt.

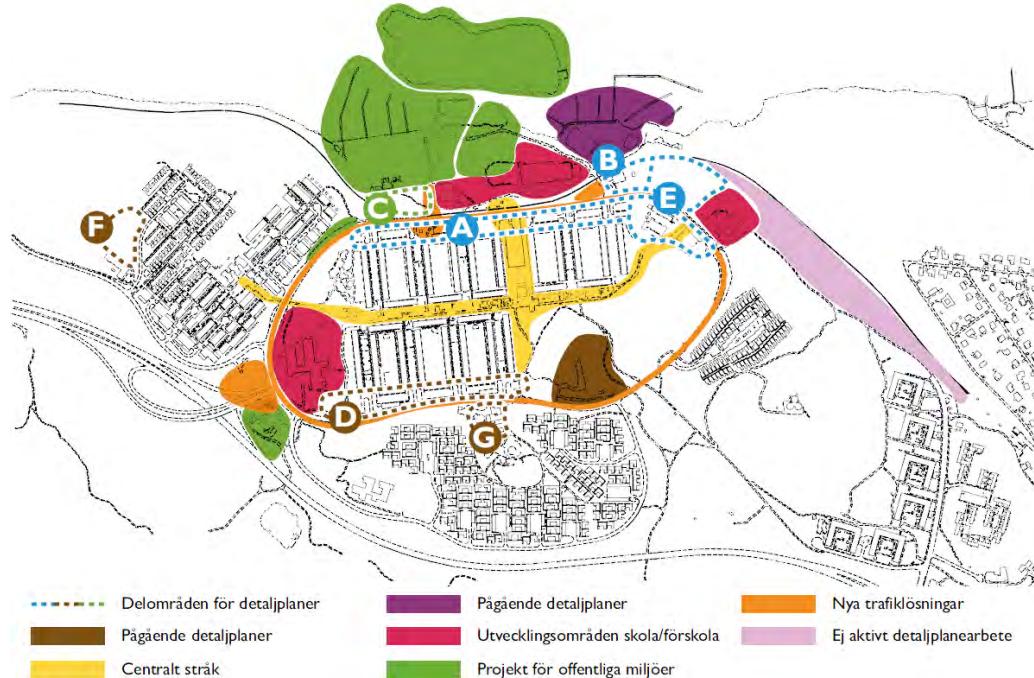
De centrala delarna av Fisksätra är planerade på ett enhetligt sätt ur flera aspekter.

Detaljplaneprogram för Fisksätra (antaget 2013) föreslår nybyggnation av bostäder och verksamheter i strategiska lägen där bebyggelse kan bidra till en förbättrad stadsmiljö och ett mer varierat utbud av bostäder och upplåtelseformer.

Principerna mångfald och variation bör genomsyra det fortsatta planeringsarbetet. Under programarbetet har ett antal lägen identifierats, som särskilt lämpade för nybyggnation och komplettering, sett till bebyggelsestruktur, funktionsmässiga kopplingar och så vidare. De lägen som föreslås för ny bebyggelse är dels de storskaliga parkeringsytorna som omger höghusen, dels ytorna längs de framtida centrala och viktiga stråken, dels ytor i områdets utkant där bebyggelsen kan hjälpa till att länka samman Fisksätras olika delar. Programmets mål är att genom tillkommande bebyggelse skapa en tydlig bebyggelsestruktur i lägen som

idag inte används på ett effektivt sätt eller invid stråk eller grönska som då stärks och blir både tryggare och bättre nyttjade.

Det område som nu är aktuellt för detaljplanering är utpekat i *Detaljplaneprogram för Fisksätra* som ett område att förtäta, se område A i bild nedan.



För mer information se *Detaljplaneprogram för Fisksätra*, bilaga 1.

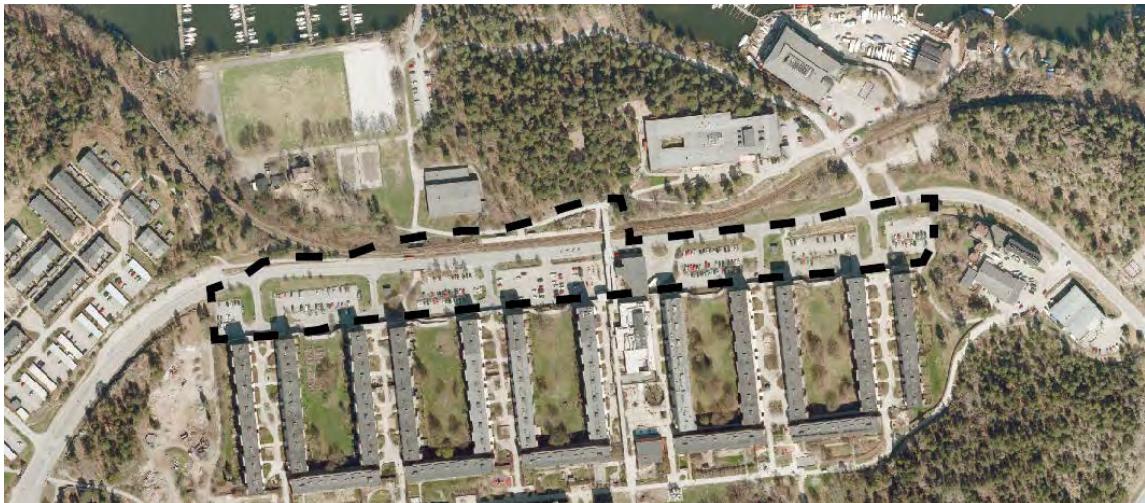
3 Förutsättningar

Se *Detaljplaneprogram för Fisksätra* sidan 20-37, bilaga 1.

3.1 Fastighet/Område

Marken ägs av Stena fastigheter och Nacka kommun och består idag av markparkering, transformatorstationer, Fisksätravägen, entré till centrum samt spår och station för Saltsjöbanan. Genom del av området går en huvudvattenledning som i tidigt skede behöver utredas närmare.

3.2 Projektområdets preliminära avgränsning/ läge



Preliminär plangräns.

3.3 Statliga och kommunala intressen samt kommunala planer

Se *Detaljplaneprogram för Fisksätra* sidan 10-15.

3.3.1 Reservat/Servitut – ledning

I planområdets västra del ligger kommunens huvudvattenledning som korsar Saltsjöbanan och Lännerstasundet och försörjer stora delar av kommunen med dricksvatten. Ledningen kan komma att begränsa planläggningen. I tidigt skede ska skyddsavstånd etc. fastställas.

3.3.2 Upprustning av Saltsjöbanan.

Stockholms läns landsting har beslutat att Saltsjöbanan ska rustas upp för att kunna öka kapaciteten på banan. Det innebär att mötesstationer ska byggas och Fisksätra är en av stationerna som berörs. Planeringen ska därför ske i nära samråd med SL. Området kring Fisksätra station kan bli en egen detaljplan, diskussioner med SL är redan inledda.

4 Om projektet

4.1 Delpunkt detaljplan

En stor del av den bebyggelse som föreslås i programmet placeras i direkt anslutning till Fisksätras befintliga bebyggelse i centrum. Detta kräver anpassning i både skala, form och arkitektoniskt uttryck för att tillkommande delar inte ska dominera eller förta den befintliga karaktären i stadsdelen. Att sträva efter en varsam men sammanhållen övergång mellan nytt och gammalt är viktigt. Dagens centrala Fisksätra domineras av en tydlig kvartersstruktur där storskaliga huslängor sträcker sig från söder mot vattnet i norr. Tillkommande huskroppar kompletterar strukturen och skapar en ny årsring med en mer uppbruten och varierad form som tar hänsyn till och samspelet med befintliga byggnadsvolymer. Den nya bebyggelsen har naturligtvis som viktigaste syfte att tillskapa nya bostäder men även att

bidra till den offentliga miljön och ge underlag för ett starkare centrum med lokal service. Även förskolefrågan behöver utredas. Genom utformning och placering ska bebyggelsen bidra till både nya och förtydligade befintliga platser och rum samt medverka till att det blir enklare att röra sig mellan olika delområden. Varierande kvartersformer ger spänande miljöer. Varierande skala ger goda möjligheter att rätta sig efter rådande förutsättningar – större skala där topografi och siktlinjer inte hindrar, lägre där hänsyn till befintliga bostäder krävs. Där byggnaderna uppförs i direkt anslutning till befintliga kvarter anpassas de efter dessa. På öppnare ytor, längre bort från befintliga bostäder, blir orienteringen av nya hus friare med målet att harmoniera och samspeла med topografi, gatustruktur eller andra formande element. Höjden på den nya bebyggelsen inom planområdet är tänkt att variera i ett spann mellan 4 och 6 våningar men kanske även någon högre uppstickare. Högre byggnader kan tillföra boenden med attraktiv utsikt liksom livfulla uppbrott i den befintliga jämnhöga strukturen.

4.2 Delprojekt förstudie

Inom planområdet finns det kommunala vatten- och avloppsledningar, elledningar, tillfarter till garage med mera. En förstudie ska tas fram som visar vilka ledningar, tillfarter etcetera som kan flyttas och vilka som måste vara kvar och hur dessa ska skyddas i detaljplanen. Principer för nya kommunala gator, gång- och cykelvägar och ledningar ska bestämmas i förstudien. Förstudien tas fram av kommunen.

4.3 Delprojekt projektering

I senare delen av planskedet ska allmänna anläggningar projekteras och ett förfrågningsunderlag ska tas fram så att byggnation kan påbörjas direkt när detaljplanen vinner laga kraft.

4.4 Delprojekt utbyggnad

Allmänna anläggningar byggs ut av kommunen och kvartersmark byggs av exploaterören.

4.5 Delprojekt rättsligt genomförande

I samband med att detaljplanen tas upp för antagande ska ett exploateringsavtal tecknas mellan kommunen och exploaterören. Avtalet ska reglera hur området ska byggas ut, eventuell etappindelning, fastighetsbildning och vem som bekostar vad. Eftersom del av Saltsjöbanan och Fisksätra station ingår i planområdet kommer troligen avtal att behöva tecknas med SL angående eventuella åtgärder på eller i anslutning till stationen.

5 Ekonomi

Kostnad för upprättande av detaljplan ska belasta exploaterören och ett planavtal som reglerar detta ska tecknas. De allmänna anläggningar som krävs enbart för att genomföra projektet ska bekostas av exploaterören, detta ska regleras i exploateringsavtalet. Allmänna anläggningar som är av mer övergripande karaktär bekostas delvis eller helt av kommunen. Omfattningen av allmänna anläggningar kommer att redovisas under planarbetet och därför kan ingen kostnadsuppskattning göras i detta skede.

Intäkterna i projektet består av VA-intäkter som är beroende av antalet lägenheter som byggs. Anslutningsavgiften är cirka 42 000 per lägenhet enligt 2014 års VA-taxa.

6 Preliminär tidsplan

Detaljplanering	2014-2016
Förstudie	2014-2015
Projektering	2015-2016
Utbyggnad allmänna anläggningar	2016-2018

Ulf Crichton
Mark- och exploateringschef

Andreas Totschnig
Planchef

David Arvidsson
Projektledare

Lena Nordenlöw
Planarkitekt

Emma Färje Jones
Planarkitekt

DETALJPLANEPROGRAM FISKSÄTRA

ANTAGANDEHANDLING APRIL 2013



KFKS 2011/236-212
PROJEKTNR. 9538

FÖRORD

Mellan Lännerstasundet i norr och skogslandskapen i söder, mellan Saltsjöbaden i öster och centrala Nacka i väster ligger Fisksätra. Fisksätra byggdes under tidigt 70-tal, dvs. under rekordårens senare del, men är för den sakens skull ingen vanlig förort. Med närmare 2600 hyreslägenheter, radhus, atriumhus, grändhus och nästan 8000 invånare är Fisksätra en av landets mest tätbefolkade orter och ett av Nacka kommunens största bostadsområden. Här finns mathandel, bibliotek, vårdcentral och annan mindre service,. Här finns skola, lek-, idrotts- och badplats, båthamn och vidsträckt natur in på knuten. Syftet med detta program är att kartlägga och utveckla Fisksätras kvalitéer, men också att belysa områdets begränsningar. Vilka är hindren för att bevara, förbättra och tillgängliggöra kvalitéerna för dagens och framtidens Fisksätrabor och hur lyfter vi fram potentialen inför en framtida utveckling? Hur kan Fisksätra och Saltsjöbaden integreras med varandra?

I den nya översiktsplanen (Hållbar framtid i Nacka, 2012) lyfts utvecklingen av Nacka kommunens lokala centrum och dess omgivningar fram som en synnerligen viktig strategisk satsning för kommunen. Att ta ett helhetsgrepp om Fisksätra är därför av stor vikt inför utformningen av stadsdelens framtid.

Miljö- och Stadsbyggnadsnämnden gav i juni 2011 planenheten i uppdrag att ta fram ett program för hela Fisksätra. Ett program kan beskrivas som arbetet med att forma en helhetssyn över ett begränsat område eller stadsdel innan arbetet med eventuella stadsbyggnadsprojekt och framtida detaljplaner påbörjas.

Programarbetet innebär också en möjlighet för kommunen att i ett tidigt skede diskutera utvecklingsfrågor med olika parter. I och med att ett program tas fram ges de boende och verkande möjlighet att få delaktighet och insyn innan kommunen fattar beslut om vidare arbete. Detta program för Fisksätra bygger på många år av dialog mellan Fisksätrabor, kommunen och andra aktörer. Dialogen har belyst frågor om den fysiska miljön, så som centrumutformning, torgbildning, nya bostäder och gång- och cykelvägar, integrationen av station och centrum liksom kopplingarna mellan bostäder, natur och närliggande bostadsområden. Samtidigt har hållbarhetens sociala, ekonomiska och ekologiska aspekter varit centrala diskussionsämnen – ämnen och frågor som ska synkroniseras och inte lösas separat för enskilda ändamål. På sätt och vis redovisar programmet summan av insamlade åsikter, kunskaper, allehanda bedömningar och prognoser. Samtidigt utgör det startskottet för intensifierade och mer riktade avvägningar och bedömningar.

Programmet för Fisksätra omfattar många viktiga frågor och ett stort geografiskt område. Utvecklingen kommer att ske etappvis och under en lång tid. Detta är början på ett omfattande och spänнnande arbete. Nacka kommun är del av en storstadsregion som växer kraftigt. Utmaningarna och möjligheterna är stora och många. Låt oss se detta program som grunden för hur Fisksätra både kan dra nytta av och bidra till denna utveckling!

/Andreas Totschnig, planchef

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Inledning	s. 4
------------------	-------------

Planeringsförutsättningar	s. 10
----------------------------------	--------------

En gemensam plattform	s. 16
------------------------------	--------------

Förutsättningar	s. 20
------------------------	--------------

Mål och Strategier	s. 38
---------------------------	--------------

Genomförande	s. 54
---------------------	--------------

Hållbarhets- och konsekvensbedömning	s. 60
---------------------------------------------	--------------

Källförfteckning	s. 64
-------------------------	--------------

SAMRÅDSFÖRFARANDET

Samråd har pågått mellan november 2012 - januari 2013. Två öppna hus har hållits i Folkets hus i Fisksätra. Till de två mötena kom ca 85 personer totalt. Vid mötet presenterades programmet i en utställning och delar av programmets förslag presenterades även i dataspellet Minecraft. Det fanns möjlighet att lämna synpunkter på förslagen i programmet direkt på mötet. Under samrådstiden erbjöds även föreningar möjlighet att på egena föreningsmöten bjuda in representanter för kommunen för att diskutera programmet.

Under samrådet inkom remissvar från 22 myndigheter, fastighetsägare, företag och föreningar. Nio privatpersoner i området inkom med synpunkter. Synpunkterna har sammanställts och bemötts i en samrådsredogörelse som redovisats för beslutande politiker. Av samrådsredogörelsen framgår vilka justeringar som gjorts inför beslut om antagande av programmet.

Ändringar i programmet inför antagande

I det nya förslaget har kommunens intentioner för Saltsjöbanans framtid förtydligats. Vidare har exploateringens storlek minskats något genom att exploateringsområde C utgår till förmån för idrotts- och fritidsverksamhet samt att programmets skrivning kring tätheten på kvartersnivån i de centrala delarna har förtydligats. Området Gröna dalen har lyfts ur programmet för att utredas ytterligare innan detaljplanering kan påbörjas.

ORGANISATION

Projektägare: Andreas Totschnig, planchef

Ansvariga för programmet: Ann-Christin Rudström, översiktsplanerare, Emma Färje Gustafsson, planarkitekt

Projektgrupp: Katarina Kjellberg, trafikplanerare, David Arvidsson, exploateringsingenjör, Alexander Erikson, planarkitekt, Christian Rydberg-Åkesson, planarkitekt, Birgitta Held Paulie, miljöstrateg, Nina Mautner Granath, folkhälsoplanerare, Ann-Sofie Jalvén, landskapsarkitekt, Ulrica Andersson, samhällsplanerare fritid och idrott, David Höglberg, kommunal mark

Foto: Johan Aspfors, Josef Bjerlin, Emma Färje Gustafsson, Christian Rydberg Åkesson, Jerk Allvar

Illustrationer: Josef Bjerlin, karttekniker/grafisk formgivning, Jerk Allvar, planarkitekt

Kartor: Josef Bjerlin, karttekniker/grafisk formgivning

Produktion, layout: Josef Bjerlin, karttekniker/grafisk formgivning

Utredningar, rapporter och underlag: Johan Aspfors, kommunantikvarie, Christian Rydberg-Åkesson, planarkitekt, Liselott Eriksson, natur- och friluftsstrateg, Ann-Sofie Jalvén, landskapsarkitekt, Sweco Infrastructure, Ramböll Landskap och plan, White Arkitekter

INLEDNING

VARFÖR BEHÖVS ETT PROGRAM?

Kommunen tog under 2008 fram ett dokument kallat ”Utvecklingsidéer för Fisksätra”. Syftet var att samordna olika markanspråk för att se hur avvägningar mellan dem skulle kunna se ut. Dokumentet skulle utgöra underlag för ett fortsatt arbete med den fysiska utformningen av Fisksätra. Som ett led i det vidare arbetet genomfördes ”Fisksätradialogen” under våren 2010. Dialogen handlade främst om områdets trafikmiljö men även om utomhusmiljön i övrigt. Utifrån denna sammanställdes ett handlingsprogram för att ge kommunen vägledning om vad som bör prioriteras när det gäller trafikfrågorna. Några saker som redan är på gång att genomföras är exempelvis flytt av busshållplatser och en kartläggning av infarten vid bensinstationen för att se vad som kan förbättras där med gång- o cykelstråk, gestaltning mm.

För att få en överblick över hela områdets struktur och långsiktiga behov och lösningar behöver kunskaper och önskemål från bl.a. Fisksätradialogen formuleras i ett program.

Av Fisksätradialogen framgick till exempel att de som deltog i dialogen var positiva till att utveckla det marina området och tankarna kring ett lokalhistoriskt museum. Detta leder till frågor om hur parkering ska lösas, hur man bäst tar sig till området, hur tillgängligheten till det marina området ska stärkas och hur mötesplatser för allmänheten kan skapas där. Fisksätradialogen visar också att många ser att en förändring behöver genomföras vid stationen, parkeringsplatserna och centrum. Frågan är bara hur denna förändring kan gestalta sig?

Plan- och bygglagen anger att kommunen ska ta fram ett program om detta kan underlätta för kommande detaljplanearbeten. Programmet ska ange förutsättningar och mål för kommande planarbeten och uttrycka kommunens vilja och avsikter.

Syftet med programmet är att kommunens beslutsunderlag i ett tidigt skede ska breddas med erfarenheter och synpunkter från fastighetsägare, boende och andra berörda. Under programskedet genomförs ett samråd där myndigheter, fastighetsägare, boende och övriga berörda ges tillfälle att komma med synpunkter. Synpunkterna ska sedan sammanfattas och bemötas i en samrådsredogörelse. Programmet kan därefter revideras med avseende på de synpunkter som kommit in innan det antas.

Förenklat skulle programmet delvis kunna ses som en återkoppling på frågor som kommit upp i Fisksätradialogen och tidigare arbeten men där förslag på lösningar presenteras så att ytterligare möjligheter till dialog ges. Programmet i sin tur är underlag för ett antal detaljplaner som kommer att sättas igång under de närmaste åren och på längre sikt. I varje detaljplaneprocess finns det ytterligare två tillfällen att lämna synpunkter, då på ett mer detaljerat planförslag.



PROGRAMMETS ÖVERGRIPANDE MÅL

- Utifrån kunskaper från bl.a. Fisksätradialogen sätta områdets struktur och långsiktiga behov i ett helhetsperspektiv och visa på lösningar.
- Ge en helhetsbild av hur trafiksituationen kan lösas med avseende på parkering, gång- och cykelvägar, bilvägar och kustpromenad med mera.
- Visa hur bebyggelse och infrastruktur samt gestaltning i övrigt bör utformas för att skapa integration mellan exempelvis station och centrum och mellan marinan/hamnen och idrottsområdet.
- Redovisa planområden och utbyggnads- och utredningsetapper.

HUR ETT PROGRAM TAS FRAM

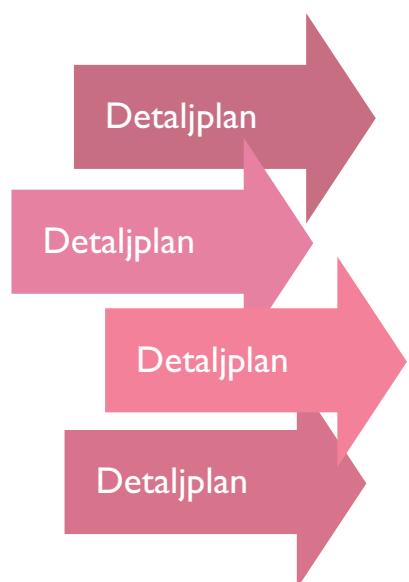


MILJÖBEDÖNINGAR FÖR PROGRAM OCH PLANER

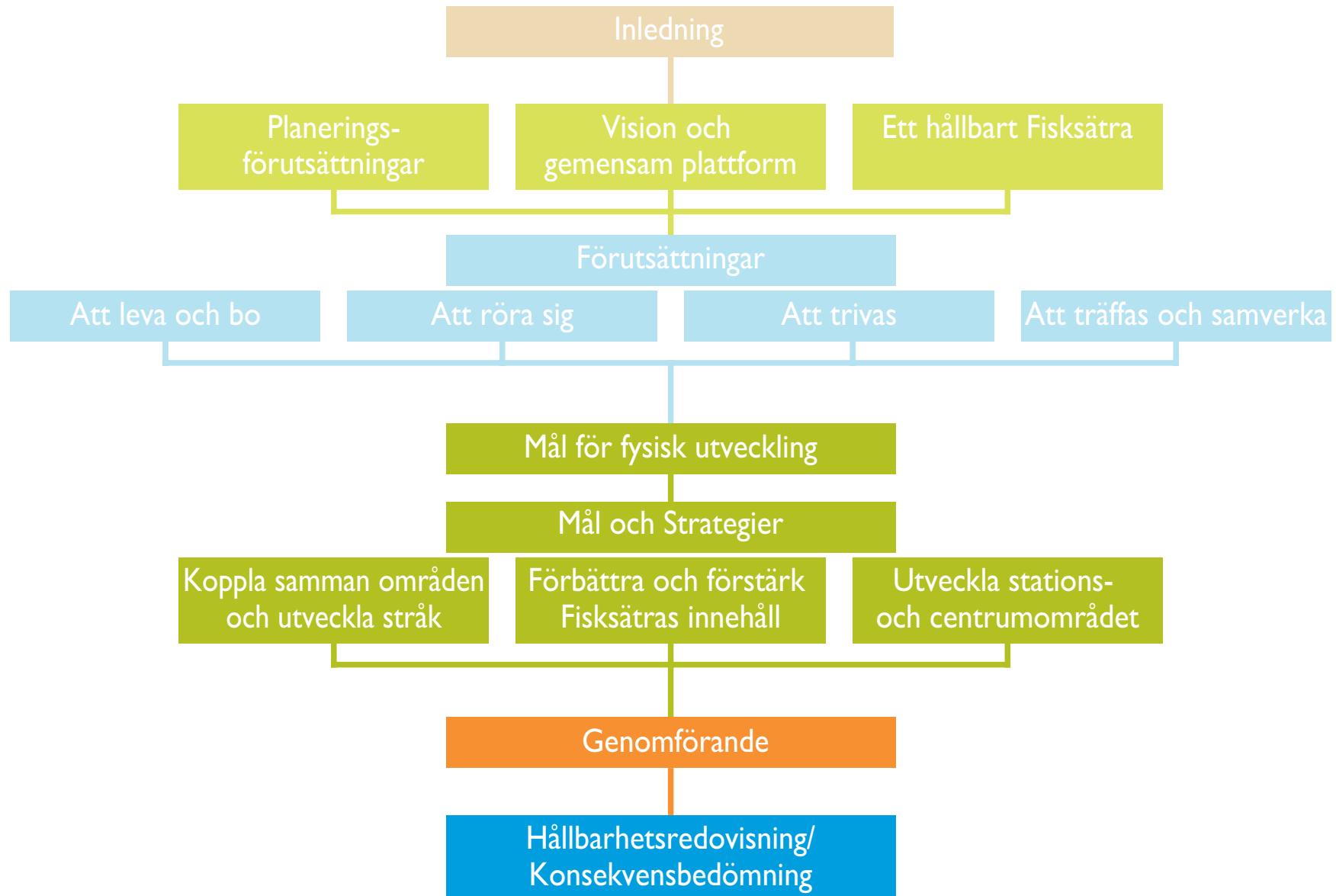
I programmet kommer en preliminär miljöredovisning tas fram i form av en hållbarhetsredovisning. Den ligger till grund för efterföljande miljöbedömningar i detaljplanerna.

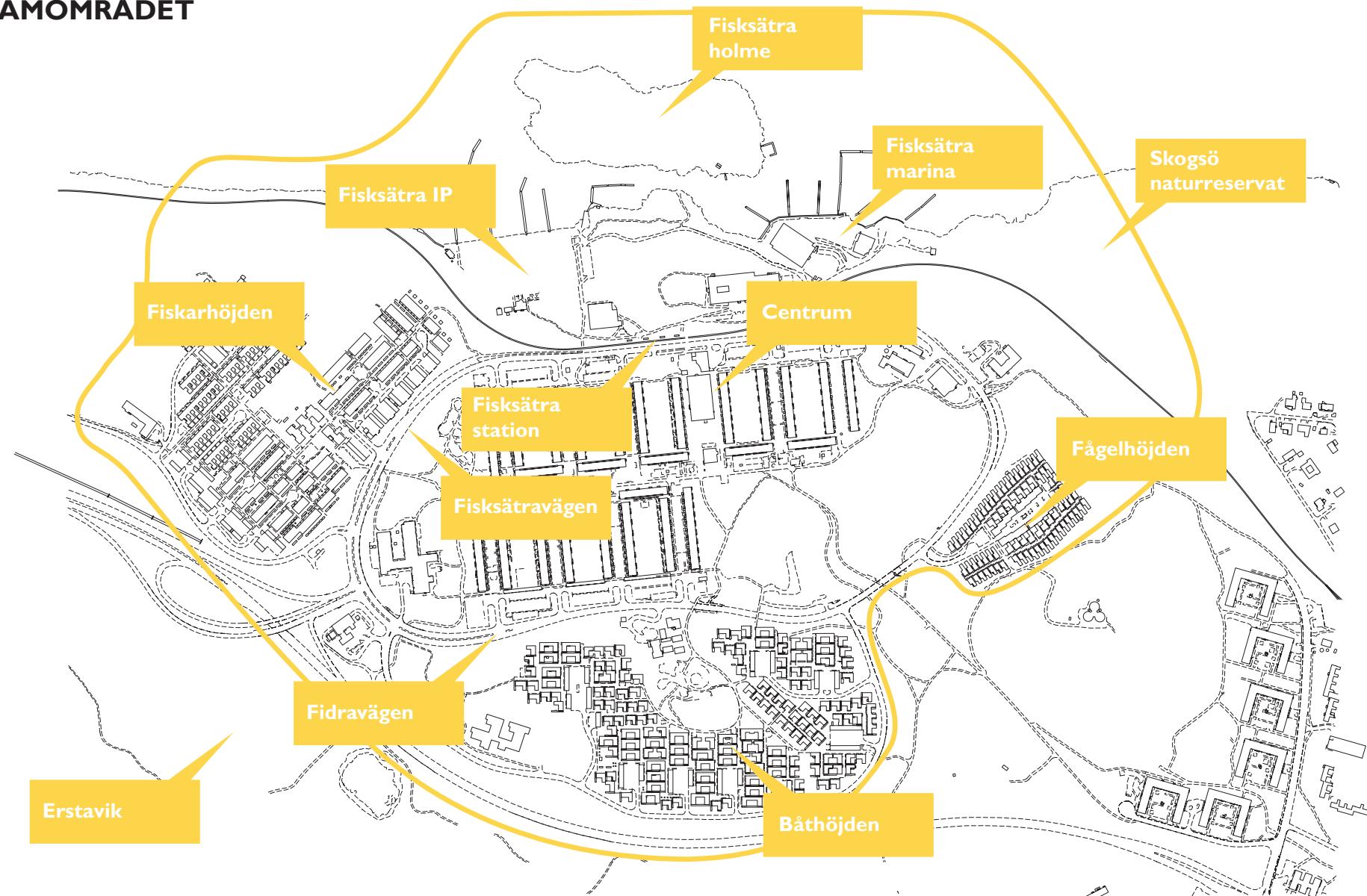
För varje detaljplan som tas fram måste det bedömas om planens genomförande kan medföra betydande miljöpåverkan eller inte. Konstateras att betydande miljöpåverkan är sannolikt kommer en miljöbedömning genomföras och en miljökonsekvensbeskrivning upprättas.

Är betydande miljöpåverkan inte troligt tas en miljöredovisning fram. Under början av detaljplanprocessen kommer en s.k. behovsbedömning att göras. Behovsbedömningen ger svaret på om påverkan väntas bli betydande eller inte. Det formella beslutet om miljöpåverkan fattas i samband med beslutet om att skicka ut detaljplan på samråd.



PROGRAMMETS UPPLÄGG



PROGRAMOMRÅDET

SAMMANFATTNING

BAKGRUND

ÖVERSIKTSPLAN &
REGIONALT PERSPEKTIV

PÅGÅENDE PROJEKT I FISKSÄTRA

RIKSINTRESSEN, STRANDSKYDD,
MARKÄGANDE

ETABLERADE SAMVERKANSFORMER

FISKSÄTRADIALOGEN – FYSISK MÅLBILD

ETT HÅLLBART NACKA
– ETT HÅLLBART FISKSÄTRA

FÖRUTSÄTTNINGAR

MÅL

LYFT FRAM DET HÅLLBARA
I FISKSÄTRA

ENKLARE ATT RÖRA SIG OCH MÖTAS

DELAKTIGHET OCH DIALOG
I PLANERINGEN

EN STARK KÄRNA

STRATEGIER

KOPPLA SAMMAN
DELOMRÅDEN

FÖRBÄTTRA OCH
STÄRK FISKSÄTRAS
INNEHÅLL

UTVECKLA STATION
OCH CENTRUM

ÅTGÄRDER

Skapa sammanhängande gång- och cykelstråk

Utveckla allsidigt gatuliv med blandade trafikslag

Stärk och tydliggör Fisksätras entréer

Anlägg kustpromenad

Anslut till regionalt cykelstråk

Stärk Fisksätras plats i regionen

Utveckla gröna stråk

Utveckla verksamhetslokaler genom lyhörd dialog med både boende, näringssliv och andra aktörer

Nya badmöjligheter på holmen

En ny årsring av bebyggelse med blandat innehåll

Effektivisera och öka de kollektiva resmöjligheterna

Förbättra offentliga miljöer och mötesplatser Tillgängliggör och förenkla återvinningen

Låt station och centrum bli en tydlig entré och mötesplats

Öppna upp och öka funktionsblandningen

Utveckla och koppla samman områdena kring idrottsplats och folkets hus

KONSEKVENSER

Konsekvenser för:

Ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet

Fortsatt hantering av hållbarhetsfrågorna -uppföljning i kommande detaljplaner

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

REGIONALT PERSPEKTIV

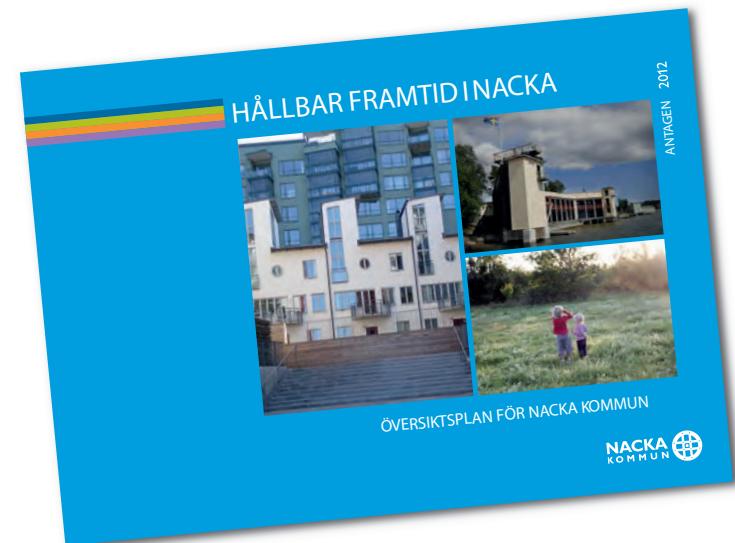
Landstingsfullmäktige antog i maj 2010 en regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS 2010). Utvecklingsplanen bygger på visionen att Stockholmsregionen ska vara den mest attraktiva storstadsregionen i Europa. Regionen ska vara bra att bo och leva i, och den ska vara lockande att besöka och investera i. I RUFS ingår västra Sicklaön i den regionala stadskärnan och bland annat redovisas tunnelbana till Nacka. Fisksätra med omnejd är benämnt som regional stadsbygd med utvecklingspotential. Genom att vara en del av en attraktiv storstadsregion har Nacka stora möjligheter att få en positiv utveckling, men det ställer även krav på att Nacka tar sitt ansvar och aktivt bidrar till regionens utveckling. Regionplanekontoret räknar med ett befolkningstillskott i regionen på mellan 300 000 och 500 000 personer till år 2030. I Nacka bör det därför finnas beredskap för en befolkningsökning på 30 000-45 000 personer under samma period, vilket motsvarar ett behov av mellan 12 000 och 18 000 nya bostäder.

ÖVERSIKTSPLAN

Den nyligen antagna översiktsplanen innehåller kommunens syn på en hållbar utveckling för hela kommunen. Den redovisar visioner, utmaningar och mål samt stadsbyggnadsstrategier och konkreta åtgärder för genomförandet och markanvändningen. En viktig strategi för framtiden är satsningen på de lokala centrumen. I översiktsplanen pekas Fisksätra ut som ett av dessa och framtagandet av detta program är ett led i det arbetet. Översiktsplanen har formulerat kommunens utmaningar och möjligheter enligt följande:

- Ett effektivt och klimatanpassat transportsystem.
- En attraktiv och hållbar byggd miljö.
- Värna natur och vatten för rekreation och biologisk mångfald.
- Mångfald och trygghet i livets alla skeden.
- Starkt näringsliv, bra handelsutbud och gott om mötesplatser i hela Nacka.
- Ett regionalt tänkande i planeringen.

Dessa ligger även till grund för arbetet med programmet.



Översiksplanens huvudsakliga inriktning för Fisksätras markanvändning är s.k medeltät stadsbebyggelse. Med det menas en stadsbebyggelse som har alla funktioner som är typiska för en blandad stad, det vill säga bostäder, handel, kontor, skolor och förskolor, lokaler för kulturella ändamål, lokaler för vård, anläggningar för idrott och rekreation samt andra verksamheter som inte innebär betydande störning. Områden med medeltät stadsbebyggelse innehåller även grönområden, parker och den infrastruktur som är nödvändig för en blandad stad. Bebyggelsen varierar mellan småhusbebyggelse och högre flerbostadshus. Holmen pekas ut som ett viktigt rekreationsområde, som i huvudsak bör behållas och utvecklas.

Den befintliga bebyggelsestrukturen i Fisksätra bör i huvudsak behållas, men förtäring är lämplig i flera delar. Cirka 450 bostäder bör kunna byggas till 2020. Cirka 50 arbetsplatser kan under samma tid tillkomma i området. Ytterligare cirka 300 bostäder och cirka 100 arbetsplatser bör kunna tillkomma genom förtäring till 2030. I Fisksätra marina föreslås även en allmän brygga för kollektivtrafik, strandpromenad mot Skogsöreservatet och en utökad småbåtshamn. Bättre kopplingar till den omgivande grönstrukturen pekas också ut som ett förbättringsområde. Samt den nya tågdepån som behövs för riksintresset Saltsjöbanan och modernisering och ev. ombyggnad till snabbspårvagn av den. Det har varken fattats något beslut om modernisering eller tågdepå och inget arbete pågår för närvarande.

KUST-, KULTUR-, OCH GRÖNSTRUKTURPROGRAM

Nacka har i förhållande till kommunens yta en lång kuststräcka. Delar av denna finns i Fisksätras norra delar längs Lännerstasundet. Nacka kommuns kustprogram som antogs 2011 syftar till att ligga till grund för en långsiktigt hållbar utveckling av kustområdena. Fisksätra, Fisksätra holme och Skutviken utpekas som ett utredningsområde där flera intressen behöver samordnas. Förslag är bland annat museum, en ny pir med större småbåtshamn och en upprustning av varvet vid Skutvikens.

I grönstrukturprogrammet är naturreservatet Skogsö och Fisksätra holme två av de områden i Fisksätra som pekas ut som viktiga bostadsnära natur- och parkytter. De har höga värden ur fler synvinklar, bland annat för upplevelsen av det öppna landskapet och sin skogskänsla. Gröna dalen och dess förlängning genom centrum mot idrottsplatsen och Fisksätra holme bildar ett s.k. grönt samband som länkar samman Erstavik med Skogsö naturreservat.

Kulturmiljöprogrammets syfte är att vara ett vägledande kunskapsunderlag för beslut om den fysiska planeringen i miljöer med kulturhistoriska enskilda värden eller helhetsvärden. För Fisksätras del utpekas Fågelhöjden som ett välbevarat småhusområde från 1970-talets början med en fysiskt tät struktur med små tomter och en karaktäristisk arkitektur. Det finns dock även andra områden och objekt som inte pekas ut i programmet som är värdefulla ur kulturhistorisk synpunkt. Tillsammans är översiksplanen, kustprogrammet, grönstrukturprogrammet och kulturmiljöprogrammet förutsättningar för de avvägningar som gjorts i detta program.



RIKSINTRESSEN

Begreppet riksintresse står för ett mark- eller vattenområde, en plats eller ett objekt som är av nationellt intresse för Sverige. Det kan vara en kultur- eller naturmiljö, en viktig farled för båtar eller en anläggning som är viktig för Sveriges energiförsörjning m.m. Riksintressena ska skyddas långsiktigt mot åtgärder som kan påverka dem negativt. Detta regleras i Miljöbalken. I Fisksätra finns flera riksintressen att ta hänsyn till vid planeringen av området. Farleden genom Lännerstasundet och Saltsjöbanan samt kust och skärgård är riksintressen. Erstavik är av riksintresse för friluftslivet och den planerade starkströmskabeln mellan Fisksätra och Gustavsberg är av riksintresse för energidistribution.

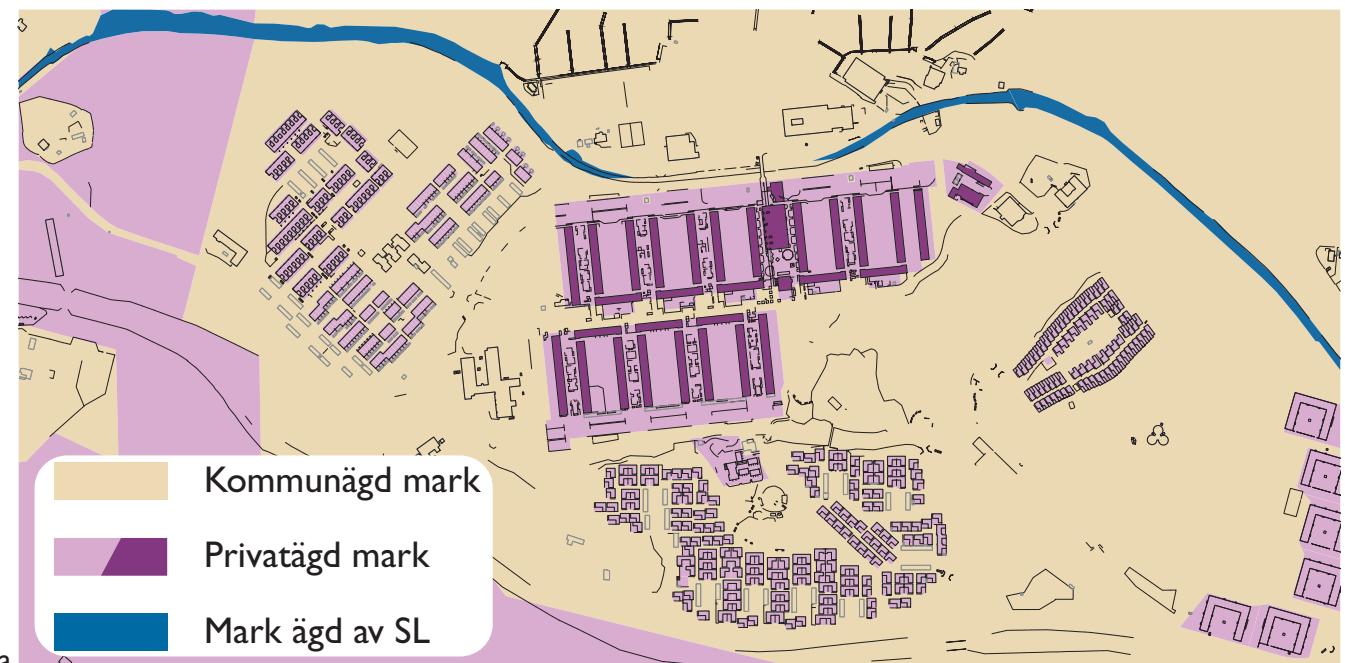


Strandskydd i Fisksätra

Markägande i Fisksätra

STRANDSKYDD

Strandskyddet utgör ett skydd för växt- och djurlivet samt det rörliga friluftslivet. På de platser strandskydd är utlagt innebär det ett förbud mot ny bebyggelse och andra exploateringsföretag. Ett upphävande av strandskyddet kan endast motiveras om det finns särskilda skäl. Strandskydd gäller idag 100 meter ut i vattnet längs kusten i Fisksätra, samt 300 meter upp på land inom vissa områden, t.ex. Skogsö naturreservat. Det gäller också på land runt Grötfatet. När ett område detaljplaneläggs återinförs strandskydd generellt. Strandskyddet måste uppmärksammjas och hanteras i kommande detaljplaner.



VEM ÄGER MARKEN I FISKSÄTRA?

De stora sammanhängande grönområdena, Gröna Dalen och Skogsö naturreservat ägs av kommunen. Söder om Saltsjöbadsleden ägs marken av Erstaviks fideikommiss. Spårområdet ägs till större delar av SL men sträckan från idrottsplatsens södra gräns fram till skolområdet ägs av kommunen. Kvartersmarken, parkeringar och bostadsgårdar i centrum ägs av Stena fastigheter AB. Båthöjdens, Fiskarhöjdens och Fågelhöjdens tomter är privatägda eller upplåtna med tomträtt av kommunen. Gator, natur- och parkmark och marken mellan småhusen på höjderna ägs av kommunen.

GÄLLANDE DETALJPLANER

Fisksätra detaljplanerades under åren 1966-1979. Allt som planerades under 60- och 70-talet har inte genomförts. Detaljplanerade icke utbyggda områden är Igelboda depåområde, kullen mellan sporthallen och Fisksätra skola/Folkets hus, kontor på parkeringen mellan hyreshusen och stationen och två tomter mellan Lännsbohöjden och centrum. Trots att de ursprungliga planerna har starkt begränsade möjligheter till utveckling av befintligt bestånd och utbyggnad av området har få nya detaljplaner tillkommit under åren. Planändringar har genomförts på några få ställen. Dels för äldreboendet på Repvägen och Fisksätra kyrka/moské. Fisksätra marina och Lännsbohöjden är aktuella exempel som detaljplaneras under 2010- 2013. Om man vill komplettera befintlig bebyggelse med bostäder och andra verksamheter måste nya detaljplaner upprättas för att ta fram byggrätter. Nya detaljplaner kräver utförliga analyser av sammanhanget, boendeformer, infrastruktur och lämpliga bebyggelsetyper.

MARK OCH VATTEN

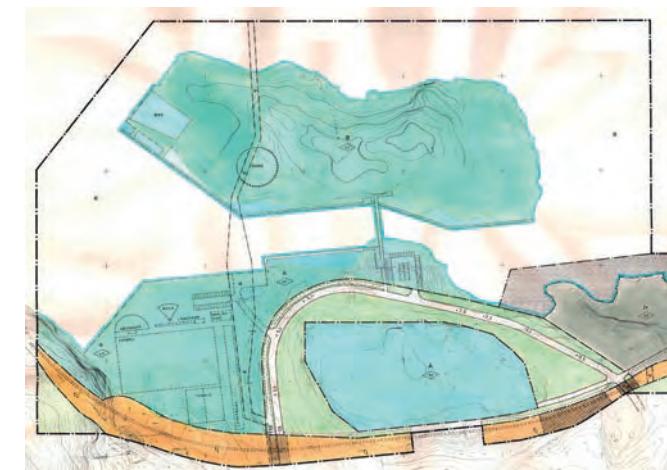
Lännerstasunden tillhör ett av de vattenområdena i kommunen som vattenmyndigheten prioriterat, en så kallad vattenförekomst, vid namn Skurusundet. En klassning har skett av områdets nuvarande status. De fem statusklasserna är: hög, god, måttlig, otillfredsställande och dålig status. Den ekologiska statusen anges som måttlig på en femgradig skala. Den kemiska statusen är angiven som god. Kemisk ytvattenstatus klassificeras som god status eller som uppnår ej god status.

Vattenmyndigheten har även beslutat om vilken miljökvalitet, så kallade miljökvalitetsnormer (MKN) som området ska klara. Miljökvalitetsnormen för Skurusundet är bestämd som god ekologisk status till 2021 och god kemisk status till 2015. En förbättrad ekologisk status innebär att vattenkvaliteten förbättras så att risken för algbloomingar minskar och sikt djupet blir bättre. Det ökar i sin tur förutsättningarna för att växt- och djurlivet ska få bra och vattenområdets rekreativa värde ökar.

Vattenkvaliteten i Skurusundet påverkas mycket av läget i storstadsregionen. Stor påverkan på vattenkvaliteten har Mälarens utflöde och utsläpp från Käppala och Henriksdals avloppsreningsverk. För att förbättra vattenkvaliteten behövs dels samarbete med andra kommuner, myndigheter och organisationer och dels att kommunen arbetar med att omhänderta dagvatten och begränsa nödutsläpp från avloppspumpstationer. Även vid planering och nybyggnation är det viktigt att välja material som inte ”läcker” miljöfarliga ämnen.



Utsnitt av gällande Stadsplan S57 över centrum och stationen



Utsnitt av gällande Stadsplan S57 över Fisksätra holme

PÅGÅENDE PLANERING OCH PROJEKT

LÄNNBOHÖJDEN

Redan 2006 påbörjades arbetet för att kunna bygga bostäder på Lännböhöden där Länboskolan tidigare låg med en markanvisningstävling. Vinnare i tävlingen blev Skanska. Arbetet med detaljplanen stannade upp under några år men ett planförslag gick ut på samråd under 2011. Kommunens förhoppning är att nya bostäder ska kunna börja byggas under 2014.

FISKSÄTRA MARINA & PROJEKT HAMN

Ett annat detaljplanearbete som pågår i skrivande stund är detaljplan för Fisksätra marina. Arbetet startade 2011 och omfattar både mark och vattenområde. Planerna innehåller bland annat en pir som ska vara tillgänglig för alla, en stor småbåtshamn, en ny båthall och strandpromenad mot Skogsö naturreservat samt projekt HAMN.

HAMN är ett regionalt utvecklingsprojekt i Fisksätra marina för att åstadkomma ett museum i den befintliga marinbyggnaden. Utgångspunkt för museets innehåll är platsens historia, Slaget vid Stäket år 1719 och människors berättelser. Namnet HAMN står dels för handel, sjöfart, transporter men också för historia, arkeologi, människor, Nacka och nutid. Arbetet inleddes i januari 2010 och invigning av museet är planerat till 2013. Förhoppningar om utveckling av restaurang och vandrarhem/hotell finns också.

SKUTVIKEN

Det finns förslag om att utveckla Skutviken till att bli en ny mötesplats i Skogsöreservatet. Arbete med rivning av byggnader och sanering av mark har påbörjats. Nya byggnader kommer sedan att uppföras som utifrån kommer att se ut som de gamla varvsbyggnaderna. Under hösten 2013 kommer utveckling av själva verksamheten att påbörjas med trädgårdssnickeri och försäljning samt småbåtshamn. Det kommer även att vara möjligt att angöra varvet med turbåtar från museet HAMN. I och med att vägen från Igelboda till varvet rustas upp och en strandpromenad från Fisksätra iordningställs kommer området att tillgängliggöras och naturreservatet få en ny mötesplats.



TÅGDEPÅ I IGELBODA

I den nordöstra förlängningen av Gröna dalen, intill Saltsjöbanan pekar översiktsplanen ut ett område för en eventuell tågdepå för Saltsjöbanan. Tidigare fanns planer på att föra in biltrafik via Vinterbrinksvägen i Igelboda och på så sätt få ännu en entré till Fisksätra från Saltsjöbaden och därmed även en möjlighet att utveckla tågdepån. Om depån ska byggas eller inte är en gemensam fråga för kommunen och SL. Inga beslut är fattade och projektet är inte aktivt. Markområdet kvarstår därför som reservat för denna utveckling. En byggnation av tågdepån skulle innebära att spridningskorridoren för flora och fauna mellan Erstavik och Skogsö (den så kallade Tyrestakilen) begränsas kraftigt och vid ett eventuellt planarbete för depå måste frågan utredas vidare.

BRAXENPARKEN

Nacka kommun och Stena Fastigheter har sedan 2007 arbetat med upprustningen av Fisksätras utemiljö. Bland annat har Fisksätra allé förbättrats med belysning och mer trafiksäkra gång- och cykelbanor. Under 2010 färdigställdes Braxenparken i alléns västra ände. I lekparken finns bland annat klätterlek och grillplatser. Parken vann även kommunens stadsbyggnadsutmärkelse 2010 med följande motivering:

"En härlig mötesplats där det finns något för alla. Ytor och redskap som lockar till aktivitet och samvaro. Mjuka, böjande former väcker upptäckarglädje. Träd och exotiska växter har planterats ut, några ger bär och nötter som är ätliga. Vatten från duscharna rinner ut i en liten bäck. Parken är fint inplacerad vid bergskärningen utmed Fisksätravägen."

MEDBORGARDIALOG I STADSPLANERINGEN

År 2010 startade FisksätraAkademien för fortsatt samverkan och dialog i Fisksätra. Akademien är indelad i tre grupper för ledning, samverkan och dialog. Samordningsansvaret ligger hos kommunen och syftet är att stärka effektivitet och synergieffekter mellan olika aktörer samt att ge möjlighet till information och delaktighet från de boende och de som är verksamma i området.

De dialoger som ligger till grund för programmet genom Fisksätradialogen har organiserats genom diskussion och samverkan med FisksätraAkademien.

En sammanfattning av de frågor som lyfts fram mest i Fisksätradialogen indelat i geografiska områden:

IDROTSPLATS, SKOLOMRÅDET OCH HOLMEN

- Mer idrottlig verksamhet, gärna mer blandning av aktiviteter
- Kustpromenad
- Konstgräsplan och bättre belysning
- Ny badplats och bättre framkomlighet på holmen

MARINAN

- Förstärk det marina området
- Utnyttja vattnet som resurs och gör det tillgängligt
- Skapa naturliga mötesplatser, grillplats, gästhamn, café och näringsliv
- Skärgårdstrafik

STATIONS- OCH CENTRUMOMRÅDET

- Mer inbjudande och hänsynsfullt stations- och centrumområde
- Mer och bättre plantering, konst och gestaltning av området
- Bättre koppling mellan station, centrum och skola

GRÖNA DALEN

- Viktig funktion som rekreativt område; odlingslotter, grillplatser, park och lekområde
- Rekreation som viktig koppling mellan Fisksätra och Saltsjöbaden
- Bättre gångstråk och belysning
- Mer plantering och konst samt bänkar

FISKSÄTRADIALOGEN

Syftet med Fisksätradialogen var att genom dialog med de boende och andra aktörer i området skapa delaktighet och förankring kring viktiga frågor gällande trafikmiljön. Samt att detta skulle resultera i ett handlingsprogram och konkreta åtgärder. Dialogen skulle också ge en bild av synen på andra fysiska utvecklingsfrågor som kan ligga till grund för fortsatt planering. Målet var också att de boende och verkande i området i förlängningen ska kunna känna sig delaktiga i eventuella förändringar i närmiljön. Samtidigt finns förhoppningar om att skapa en förståelse och öppenhet kring de frågor som kommunen arbetar med vad gäller bland annat den fysiska planeringen för området.

Under dialogen genomfördes en rad olika aktiviteter bland annat, dörrknackning, intervjuer, enkät, workshop, skolarbete med mera. Resultaten finns samlade i en slutrapport ”Fisksätradialogen, trafikmiljö och markanvändning”.

VÅRA DRÖMKVARTER

Som en del av processen med att ta fram programmet bjöds en grupp unga vuxna boende i Fisksätra in till en workshop under tre dagar. De fick tillsammans med hjälp av olika arbetsmetoder dela med sig av sin syn på utvecklingen av Fisksätra och bygga upp en modell. Detta skedde i samband med att kommunen fick möjligheten att få pröva ett nytt verktyg för dialog som Svensk Byggtjänst ansvarar för. Svensk Byggtjänst har tre pilotprojekt i Sverige, där ibland ett i Fisksätra, för att se hur spelet MineCraft (Mina Kvarter) kan användas för dialog i stadsbyggnadsprocesser. Mellan dag ett och två på workshoppen fick deltagarna i hemläxa att i kortintervjuer fråga tio personer var (boende i Fisksätra) vad de skulle vilja se mer och mindre av i framtidens Fisksätra. På så vis fick de chansen att dels sprida frågeställningen, dels underbygga sina tankar med åsikter från en bredare grupp. Slutligen enades deltagarna om en mer övergripande vision av hur det är att bo och besöka Fisksätra år 2030. Till denna bild enades man till sist, men inte utan diskussioner, om en one-liner ”*Kom möt världen i et!*”

EN GEMENSAM PLATTFORM

ÖPPENHET OCH MÅNGFALD

Kommunens vision är öppenhet och mångfald. Detta ska även genomsyra det utvecklings- och planeringsarbete som genomförs i Fisksätra. Begreppet öppenhet kan enklast beskrivas utifrån den längst pågående process där kommunen och de boende och verkande i Fisksätra har byggt upp former för dialog och samverkan. Inom den fysiska planeringen har det exempelvis varit en rad olika aktiviteter i strävan efter öppenhet och dialog inte minst genom den genomförda så kallade Fisksätradialogen. Programarbetet kan ses som ett resultat av de tidigare årens arbete och dialog där förslag till lösningar nu presenteras. Även programmets arbete genomsyras av dialog där befintliga nätverk i området och uppbyggda samverkansformer finns för information och öppenhet kring planarbetet.

Begreppet mångfald kan i kommunens fysiska planering likställas med en väl utvecklad stadsmiljö. I den finns en blandning av bostäder och verksamheter, olika hustyper och upplåtelseformer, mötesplatser av olika slag, en mångfald av människor och stora valmöjligheter för individen. Mångfalden är också lika viktig för natur- och vattenområdena.

DET BÄSTA MED FISKSÄTRA:

- *Närheten till skog, natur, sjö, skärgården. Man kan ta på sig skidor utanför dörren och åka i timtals på terräng i Erstavik och Nackareservatet, plocka bär och svamp in på knuten, simma, fiska, ro båt, jogga, allt i närheten.*
- *Ute på landet, inte för nära city. Vatten och grönområden. Mångkultur. Lantligt i Saltsjöbaden. Busslinje till Forum.*
- *Att man har nära till centrum, naturen också.*
- *Barnrikedom, det mångkulturella, naturen, arkitekturen med tydliga gårdar och inte alltför höga hus.*
- *Tycker att det är fint med grönområden och det är mångkulturellt.*
- *Att alla känner alla*
- *Bra att det finns affärer i närheten.*
- *Närhet till vatten – bad, skog och Stockholm.*
- *Folket*

Några svar från enkät i samband med Fisksätradialogen, utifrån frågan vad som är bäst med Fisksätra.

Kommunens vision kan också användas för Fisksätra. Området karaktäriseras av en öppenhet och önskan om att alla ska känna sig trygga och bekväma i dialog och samverkan för att ha möjlighet att påverka sitt områdes utveckling. Det finns en otrolig lokal kraft och stolthet över området vilket leder till lokala initiativ och engagemang som är karakteristiskt och utmärkande för området. Förutom en mångfald av kulturer och språk erbjuder Fisksätra också en mångfald i de fysiska attributerna genom bland annat närhet till hav och grönt och god kollektivtrafik med så väl buss som Saltsjöbanan. Detta i kombination med den fysiska tätheten ger förutsättningar som främjar en hållbar livsstil. Områdets struktur ger också upphov till att människor träffas, en sorts urbanitet och stadsmässiga kvalitéer fast på Fisksätras vis. Det är detta som gör Fisksätra unikt och som måste stärkas i den fysiska strukturen

All kommunal verksamhet ska utgå från Nacka kommuns vision och grundläggande värdering. För att uppnå detta ska Nacka kommuns åtta övergripande mål fungera som utgångspunkt för kommunens arbete.

De åtta övergripande målen som även arbetet med program Fisksätra utgår ifrån är :

- God kommunal service
- Effektivt resursutnyttjande
- Starkt medborgarinflytande
- Stor valfrihet
- Lägsta möjliga skattesats och påverkbara avgifter
- Kommunal ekonomi i balans
- God livsmiljö och långsiktigt hållbar utveckling
- Trygg och säker kommun

FISKSÄTRA OM 10 ÅR:

- *Framgångssaga – Fisksätra har blivit den mest attraktiva förorten*
- *Här hittar du den mest hälsosamma maten – ekologisk handelsträdgård har blivit en succé. Växter och frukter från hela världen*

Kommentarer hämtade från Fisksätradialogen med svar på bur rubrikerna om Fisksätra ska se ut om tio år

GEMENSAM MÅLFORMULERING

Som en del i hela arbetet med att skapa en kontinuitet i kommunens dialog har kommunen tillsammans med lokala aktörer, föreningar och boende i området identifierat tre målområden att samverka kring:

- Bilden av Fisksätra- inre och yttre attraktionskraft
- Engagerade invånare
- Fler i egen försörjning

Dessa utgör således en viktig grund i såväl utvecklings- som planeringsarbetet i Fisksätra.

GEMENSAM FYSISK MÅLBILD

Utifrån den genomförda Fisksätradialogen finns mycket kunskap och idéer om områdets utveckling att hämta. En sammanfattning av det som har framkommit kan sägas utgöra en bild av vad som behöver utvecklas.

- Ta vara på och utveckla den mångfald som finns – kulturellt och fysiskt i form med bl.a. närhet till skog och vatten.
- Förstärk det som är bra - (tät struktur, gröna dalen, idrottsplatsen, det marina livet, närheten mellan station och centrum)

- Trafiksepareringen är karaktäristisk för området men fungerar inte i alla lägen, kompletteringar behövs.
- Rusta upp närmiljöer och centrum.
- Tydligare stråk att röra sig via och fler målpunkter att orientera sig efter.
- Fler och mer inbjudande mötesplatser med liv o rörelse för fler målgrupper.
- Låt odling, plantering, konst och arkitektur i området utvecklas.
- Skapa inbjudande ”entréer” inom och till området.
- Skapa trygghet, liv och rörelse i de centrala delarna utifrån ett ”Fisksätraperspektiv”.
- Fritidsaktiviteter är viktiga, ett breddat utbud behövs inte minst för att tillgodose fler åldrar.
- Se till att de boende och verkande är engagerade och vill ta del av områdets utveckling.

ETT HÅLLBART NACKA

Långsiktigt hållbar utveckling brukar ofta beskrivas som en balans mellan social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. Begreppet blev känt genom FN-rapporten ”Vår gemensamma framtid”, 1987. Rapporten definierar hållbar utveckling som en utveckling som ”... tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov”. Målet är att förbättra levnadsstandarden för oss mänsklor samtidigt som kommande generationer ska ges chansen att ha det lika bra. Ekologisk hållbarhet innebär strävan efter balans mellan förbrukning av och tillgång till naturresurser. Social hållbarhet kan definieras som ett långsiktigt stabilt och dynamiskt samhälle där grundläggande mänskliga behov uppfylls. Ekonomisk hållbarhet handlar om att effektivt nyttja mänskliga och materiella resurser.

Nacka kommunens översiktsplan ska stödja en utveckling mot ett hållbart samhälle. I korthet innebär det att Nackas bebyggelse ska vara tillräckligt tät för att ge underlag för gemensam infrastruktur och samtidigt inte ta i anspråk onödigt mycket mark. För att den biologiska mångfalden ska säkerställas är det viktigt med balans mellan grönska och bebyggelse samt att vattenkvalitén är god i både sjöar och kustvatten. Nacka ska också ha en god livsmiljö och gott om mötesplatser för boende, arbetande, studerande och besökande. Kommunen ska vara trygg och säker att leva och verka i och alla ska kunna ha samma rättigheter och möjligheter att röra sig fritt och verka i samhället. Det innebär bland annat att kommunen ska ha en konstruktiv dialog med kommuninvånarna i planeringsprocessen.

Nacka ska också skapa vackra och stimulerande offentliga miljöer, attraktivt boende, bra service i form av skolor och omsorg med mera. Detta gynnar även goda utvecklingsmöjligheter för nya och befintliga företag. God ekonomi innebär en effektiv markanvändning och möjlighet att förnya och utveckla den byggda miljön. Strukturen bör därför vara så generell att den kan fungera för behov som skiftar över tiden.

ETT HÅLLBART FISKSÄTRA

Ett hållbart Fisksätra är en förutsättning för ett hållbart Nacka. Mycket av dagens stadsplanering i Nacka handlar om att förtäta, överbrygga barriärer och verka för en större blandning av bostäder och service, arbetsplatser och utbildning, fritidsaktiviteter och kultur. Detta program visar på

möjligheter att stärka just detta i Fisksätra. För att stärka idén ”förortsstaden i naturen”, som området planerades kring under 60- och 70-talet, handlar det bland annat om att återskapa tillgängligheten till skog och hav. Det handlar också om att bygga bort anonymitet, skapa mötesplatser, variation och samhörighet och på så sätt få det sociala kapitalet att växa. Med förslag på förbättringar i den fysiska miljön ska detta program bredda och höja de utvecklingsarbeten som redan pågår i området. Programmet omfattar även en så kallad hållbarhetsredovisning där programmets förslag till ändrad markanvändning utvärderas ur de tre hållbarhetsaspekterna.

Ur översiktsplan för Nacka





FÖRUTSÄTTNINGAR

ATT BO OCH LEVA

STRUKTUR OCH BOENDEFORMER

Fisksätra med sin höga bebyggelseätethet representerar den senare delen av den så kallade miljonprogramsbebyggelsen. Området stod färdigt 1974 och är ritat av arkitektfirman Forsman & Snellman på uppdrag av dåvarande kommunala bostadsbolaget Nackahem. Den högre, kring centrum koncentrerade bebyggelsen med sina stadslikna former gjorde det ekonomiskt möjligt att uppföra flera låga hus på närområdets höjder, Båthöjden, Fågelhöjden och Fiskarhöjden. Tanken var även att genom varierade boendeformer främja en demografisk spridning av de boende i området och samtidigt skapa möjlighet att byta boendeform efter behov och livsskede.

Det så kallade miljonprogrammet byggdes för att lösa bostadsbristen för ”kärnfamiljen” (mamma, pappa och 2-3 barn) och boendet och utedmiljöer anpassades för en familj med hemarbetande mamma som tog hand om barnen och en förvärvsarbetande pappa. Man anlade stora parkeringar för familjernas ökande bilbehov och lekplatser och lättköpta friytor nära hemmet. Idag, snart 40 år senare ser levnadsformerna och efterfrågan på bostadstyper annorlunda ut. En stor del av Sveriges hushåll är idag enpersonshushåll. Möjlighet till umgänge och spontana möten i närmiljön spelar stor roll i vardagslivet. Detta underlättas inte av 1970-talets

boendemiljöer. Dagtid befolkas bostadsområdena nu främst av studenter, pensionärer, föräldralediga och arbetslösa. Fritidssysslor som träning och shopping har blivit sociala nöjen som förutsätter nya platser att mötas på. Denna förändring är svår att bemöta i många miljonprogramsområden där utedmiljön i många fall präglas av stora parkeringsytor, ett fysiskt koncentrerat utbud av service och handel och ett i många fall eftersatt underhåll. Miljonprogramsområden ligger dessutom ofta fysiskt separerade från andra områden med en förstärkande effekt på det utanförskap som många boende i områdena känner. Ytterligare en fråga att fundera över är vilka krav det ställer på den fysiska strukturen att det i Fisksätra bor människor från världens alla hörn? Vilka element i utedmiljön gör att vi möter varandra när vi kanske inte ens kan tala samma språk?

Av de ca 7 500 invånarna i Fisksätra bor ca 80 % i flerbostadshus. Bebyggelsen består av ca 30 hyreshus i 6-7 våningar med närmare 2 600 lägenheter. En övervägande del av bostäderna i Fisksätra är relativt små hyresrätter som alla ägs av Stena fastigheter AB. Runt flerbostadshusområdet finns kringliggande radhus (Fiskarhöjden), atriumhus (Båthöjden) och grändhus (Fågelhöjden), där ca 90 % av de 540 tomterna idag är friköpta och resterande upplåts med tomträtt av kommunen.

1 R.O.K / 1 R.O.KV.	310 ST.
1,5 R.O.K	16 ST.
2 R.O.K / 2 R.O.KV.	1099 ST.
3 R.O.K	875 ST.
4 R.O.K	260 ST.

Antal lägenheter i Fisksätra

Fiskarhöjden





Båthöden

Tätortens service är koncentrerad till Fisksätra centrum i ett mindre affärscentrum med bl.a. bibliotek, vårdcentral, apotek, mataffär och restaurang. Kyrka, moské och polisstation ligger alldeles i närheten vid Fisksätra torg. Det är gångavstånd till skolor, lek- och idrottsplatser, badplats och Folkets hus. I Fisksätra finns sex förskolor fem familjedaghem samt två grundskolor (åk F-6). Skolan för årskurserna 7-9 lades nyligen ned p.g.a. för litet elevunderlag.



Flerbostadshusen i centrum



Fågelhöjden

I centrum finns en station för Saltsjöbanan som angör Slussen inom ca 25 minuter. Även buss 465 till Nacka strand (via Nacka Forum) trafikerar området med hållplats i centrum och på fem platser runt Fidravägen och Fisksätravägen. Total andel familjer med bil är 28 % i Fisksätra jämfört med Nacka i stort där 49 % av familjerna har bil. Intill Saltsjöbadsleden och Erstavik i områdets västra del ligger en bensinstation, gatukök och några mindre verksamheter.

Fisksätra avgränsas av Saltsjöbanan och naturreservatet Skogsö i nordost, av Lännerstasundet i norr, av Saltsjöbadsleden och Erstaviksområdet i söder, av ett mindre skogsområde väster ut mot Östervik och av Igelboda öster ut. Med 7 227 invånare/km² är Fisksätra Sveriges tätast befolkade tätort. Då är dock inte någon del av naturreservatet, delar av Gröna dalen och grönområdena närmast Lännerstasundet inräknade i Fisksätra som tätorts yta.



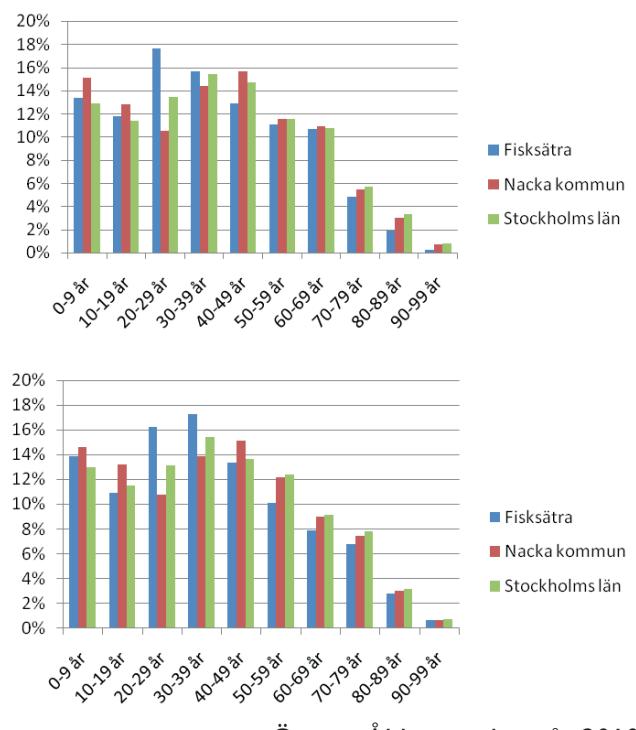
Tätortens avgränsning

NACKABORNA I FISKSÄTRA

Nackaborna i Fisksätra utgjorde år 2011 8,3 % av Nacka kommunens totala befolkning. Mellan åren 1975 och 2010 har befolkningen vuxit med 18 % till dagens ca 7 500 invånare, trots att nästan inga nya bostäder tillkommit. Prognostiseringen för befolkning till år 2020 är 8 717 personer. I Fisksätra möts idag människor från ca 130 olika länder och det talas över 50 olika språk. De vanligaste ursprungsländerna är Sverige, Polen, Finland, Irak och Afghanistan. Fisksätras befolkning bestod år 2010 av ca 31 % utlandsfödda. Detta kan jämföras med Sverige totalt där andelen med utländsk bakgrund är ca 5 %.

Fisksätras befolkning kan även beskrivas som ung, 43% av de boende är 30 år eller yngre. I Nacka kommun totalt är 38 % under 30 år. Den unga befolkningen är en framtida styrka med tanke på den arbetskraft som kommer behövas framöver. Att befolkningen är flerspråkig och i många fall har erfarenheter från andra kulturer är också det en viktig resurs på arbetsmarknaden, både i offentlig och privat sektor, inte minst med avseende på den kommunala servicen.

Levnadsförhållandena för nackaborna i Fisksätra skiljer sig från övriga Nacka. Flera indikatorer visar på en sämre folkhälsa i Fisksätra än för Nackaborna i övrigt. En rapport från Malmö högskola visar att arbetslösheten år 2010 för invånarna i Fisksätra i åldersgruppen 18-64 år var 10 % i jämförelse med Nacka totalt där 3,8 % av kommuninvånarna var arbetslösa.



ATT BO KVAR ELLER FLYTTA

In- och utflyttningen i Fisksätra har sedan 2006 utgjorts av ca 1 000 personer som flyttar in och ca 1 000 personer som flyttar ut varje år. Det gör att befolkningen i princip skulle kunna bytas ut inom en 7-årsperiod och att befolkningens socioekonomiska förutsättningar förändras från år till år. Utflyttningen jämfört med Nacka kommun totalt är relativt hög, 14 % i Fisksätra jämfört med 7 % utflyttning för hela Nacka 2010. Den övervägande delen bostäder i Fisksätra är hyresrätter, 1-3 r.o.k. Några bostadsrätter, studentbostäder, seniorbostäder eller ägodelägenheter finns inte och endast ett fåtal fristående småhus. Ett äldreboende, Båthöjden Plaza, finns på Repvägen. Det ensidiga beståndet minskar möjligheterna till valfrihet inom området. Man kan inte äga sin lägenhet, köpa bostadsrätt eller få möjlighet till ett studentboende. En varierad bebyggelse med avseende på typ av bostad eller upplättelseform ökar möjligheterna för människor att bo kvar i ett område oavsett vilken typ av bostad man har råd med eller vill byta till. Det är naturligtvis även viktigt att människor inte utesätts från ett område på grund av att områdets status förändras så att hyror eller priser stiger.

"Behoven och de arkitektoniska planeringsidealen har förändrats, men styrkan i området är en robust infrastruktur, goda kollektivtrafikförbindelser, skolor, idrottsanläggningar och tillgång till närservice. Dessutom finns unika kvalitéer med närheten till hav och natur. Idag har dock området problem med att närservicen har försämrats och att skolorna har svårt att fylla sina lokaler."

Ur detaljplan för Erstavik 26:109 m.fl. som påbörjades 2005 men som inte vann laga kraft.

NATURVÄRDEN OCH REKREATION

Fisksätra präglas av det så kallade sprickdalslandskapet med hällmark på höjderna och jordfylda sprickdalar samt sluttningar med ekbryn. I och runt Fisksätra finns både mindre grönytor och större naturområden. Tillgången till grönområden kan vid en första anblick anses vara god för de boende. Men dagens faktiska förhållanden i terrängen, trafiksepareringen och barriäreffekterna av motorleden och Saltsjöbanan gör att naturreservatet Skogsö och Erstaviksområdet inte är lättillgängliga.

Möjligheten att ta sig ut till naturreservatet Skogsö begränsas av terrängförhållandena och Saltsjöbanan. Fisksätrabornas närmaste entré till naturreservatet Skogsö är via Igelboda station. Erstaviksområdet nås för gående och cyklister via två tunnlar under Saltsjöbadsleden som går mellan de båda värdefulla områdena. Gång- och cykelvägar går i tunnlar under bilvägar vilket gör att entréerna känns osäkra och mörka vissa tider på dygnet.

Erstavik och naturreservatet Skogsö utgör ett stort ekologiskt värde då de är en del av Stockholmsregionens gröna kilar, Tyrestakilen. Gröna dalen och grönområdet runt Fågelhöjden är eniktig länk (spridningskorridor för växter och djur) som sammanbinder de två värdefulla naturområdena med varandra.

Lugna promenaden som leder genom Gröna dalen och grönområdet runt Fågelhöjden har en lummig skogskaraktär där träd på båda sidor hänger ut över gångvägen. Gröna dalen nyttjas mycket och har både höga ekologiska och sociala värden. Dalen förbinder Fisksätra och Saltsjöbaden via ett gång- och cykelnät som länkar samman bebyggelse och grönstruktur. De många målpunkterna utanför dalen gör den till ett välfrekventerat promenadstråk. Även inom Gröna dalen finns målpunkter som en grusplan med möjlighet till spontanidrott och ett koloniområde med odlingslotter. På valborgsmässaften anordnas en majbrasa centralt i området. Området gränsar mot Saltsjöbadsleden och är delvis bullerstört.



Gångtunnel mellan Fisksätra och Erstavik

Ur Fisksätradialogen angående Gröna dalens utveckling:

"En grön mötesplats" Möjlighet till praktisk erfarenhet för skolelever; Här vid den öppna platsen mitt i området (där som bollplanen finns idag) kan nya odlingsområden anläggas för att möta det ökande behovet av odlingsmöjligheter för de boende, en damm för att öka den biologiska mångfalden, En grön mötesplats med fler möjligheter till odling.

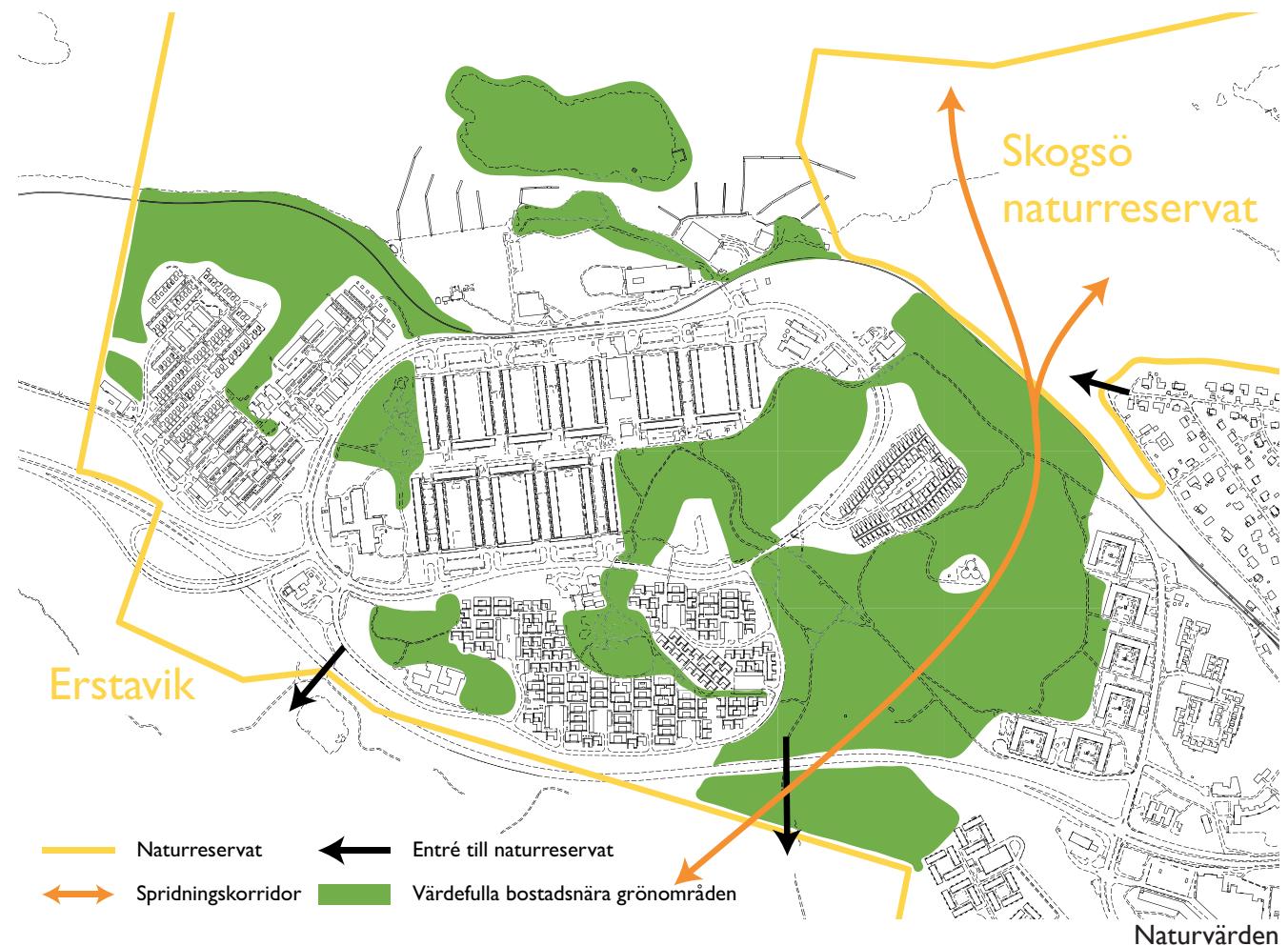


Bron till Fisksätra Holme

Trots den barriär som infrastrukturen utgör mellan centrumområdet och Lännerstasundet nyttjas idrottsområdet och Fisksätra holme mycket frekvent. Holmen är ett mycket välbesökt och uppskattat område för promenad, rekreation och pedagogisk verksamhet. Den utgör en stor del av Fisksätras rekreativa kvalitet. Här finns Fisksätras enda badplats med sandstrand. En kartläggning av förskolors och skolors användning av grönområden i Nackas visar att holmen är Fisksätras mest nyttjade grönområde. Holmen förbinds med Fisksätra via en gångbro som fortsätter i en grusad promenadväg på holmen. Resterande delar av holmen är kuperad och relativt svårtillgänglig.

Gångstråket genom Fisksätra, Fisksätra allé, har en västlig förlängning genom Fiskarhöjden och vidare mot Östervik. Fiskarhöjdens förskola ligger mitt i stråket som annars är både brett och grönt. Stigar leder vidare mot Österviks station. Längs vattnet och strandskyddsområdet utgör området en viktig grönkil som närrrekreationsområde och för flora och fauna.

Mellan flerbostadshusen i centrum finns gårdar med möjligheter till lek och utevistelse men området har främst en urban prägel. Även i områdets ytterkanter finns lekplatser och bollplaner, t.ex. Braxenparken i Fisksätra allés västra ände och bollplanerna intill Lännerstasundet i norr.



ATT TRIVAS

DEN OFFENTLIGA MILJÖN

Hur den offentliga miljön (platser som alla ska ha tillgång till och möjlighet att vistas på) upplevs spelar stor roll för trygghet och trivsel i ett område. Hur det känns att vistas i Fisksätra beror till stor del på gestaltningen och utformningen av det så kallade offentliga rummet – de gemensamma ytorna, samt hur enkelt det är att orientera sig. När Fisksätra byggdes lades stor vikt vid den offentliga miljön. Fisksätra blev omtalat för sin samhällsorienterade och arkitektoniska struktur med ideal som ”förortsstaden i naturen”. I samband med bostadsbyggandet utfördes också en omfattande konstnärlig utsmyckning som bland annat kan ses i Fisksätra allé. Byggnader, torg, gator, gårdar och människor bildar tillsammans miljön där det dagliga livet pågår i Fisksätra. Det bidrar till stor del till Fisksätras identitet - till känslan av att vara i just Fisksätra! Vad är det då som är speciellt i Fisksätra, vilka värden finns det och hur kan det på sikt bli ännu bättre, tryggare och mer attraktivt?

Det finns ett stort lokalt engagemang för att ytterligare förbättra den offentliga miljön. Fisksätradialogen visar tydligt att det är viktigt med:

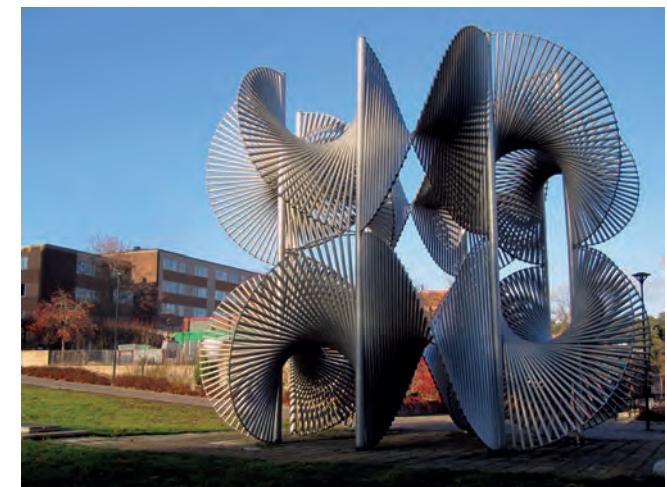
- Mer välkomnande entréer till Fisksätra.
- Konst och utsmyckning ska än tydligare genomsyra hela området.
- Övergripande tank och utformning av plantering och skyltar i hela området.
- Mer bänkar och sopkorgar i området.
- Viktigt med kontinuerligt underhåll.
- Tillgänglighet och trygghet i att vistas i de offentliga miljöerna.



Fisksätra allé

OFFENTLIG KONST OCH KULTURVÄRDEN

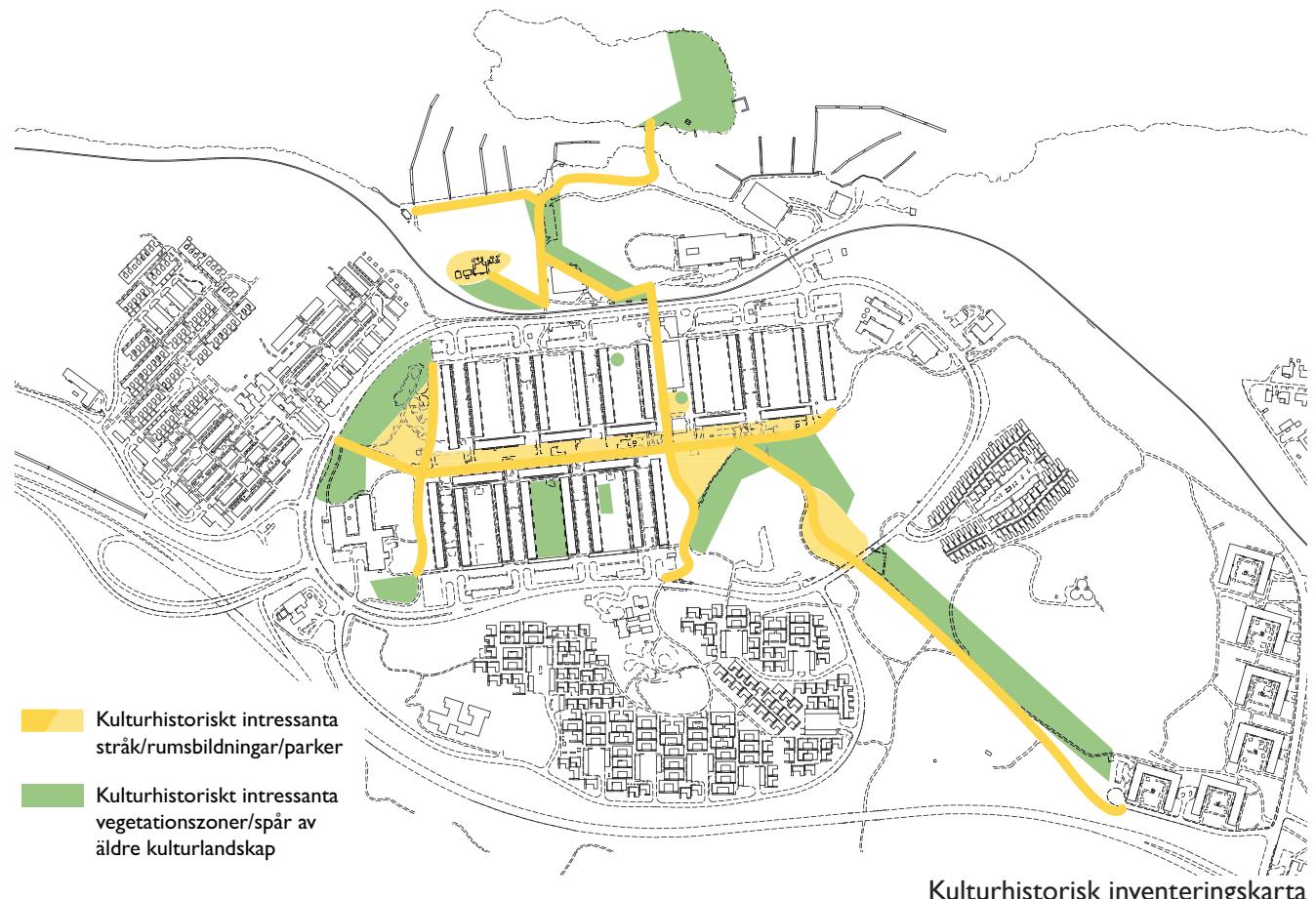
Tidigt planerades det för offentlig konst i Fisksätra. 1969 beslutades om en allmän pristävling för konstnärlig utsmyckning av området. Till tävlingen bjöds alla svenska konstnärer in. De förslag som vann sätter idag stor prägel på det offentliga rummet och är starkt identitetsskapande för området.



Arkitekta Skulpturum är 8 meter hög med 672 stycken 4 meter långa aluminiumrör. Enligt konstnären ska verket ”stimulera och aktivera genom föränderligheten i förhållandet mellan betraktaren och ljusets infallsvinkel”.

Konstnären Bertil Herlov Svenssons hade ett konstruktivistiskt synsätt i sitt konstnärskap, där han utgår från en geometrisk formvärld på ett teknologiskt sätt.

Även det kuperade landskapet som omger och som finns i Fisksätra präglar området. Gröna dalens gång- och cykelstråk, Svartkärrstigen, vittnar om en tidigare landsväg med ekar i skogsbynet och det öppna landskapet nedanför Lännbohöjden berättar om f.d. odlingsyta med odlingsrösene mot skogsbynet. Villa Kaprifol vid idrottsplatsen är Fisksätras äldsta byggnad från slutet av 1800-talet och här finns även rester av en park. Bakom sporthallen går en stig från Saltsjöbanan ner till strandpromenaden. Den kantas av grova ekar och äldre tallar som vittnar om ett tidigare öppet landskap. Förutom agrarhistoriska värden har sluttningen även ett arkeologiskt intresse. Här undersöktes 1968 en grav från vikingatiden som troligen markerat den forna viken till sätern. I skogsbacken ovanför hittades 2012 en upptäckt grav. Samtliga dessa områden bidrar till den konstnärliga och historiska upplevelsen av Fisksätra som område.



PLANTERING OCH ODLING

I Fisksätra finns kolonilotter i den s.k. Gröna dalen. Kolonilottsområdet upptar en yta av ungefär 8000 m². Gröna dalen har under en tid varit föremål för diskussion. Ett förslag har varit att bygga en multisportkulturarena som skulle koppla ihop Fisksätra med Saltsjöbaden. Under Fisksätradialogen och även i samband med utställningen av den nya översiksplanen framgick det tydligt att flertalet näroende ser området som viktigt för rekreation med bibeihället och utvecklat innehåll.

Odling finns till viss del även vid hyreshusen och vid idrottshallen. Önskemål om fler möjligheter till stadsodling finns. Upprustningen av allén och Braxenparken har en fin gestaltning med bland annat konst och planteringar. Önskvärt från de boende är att det internationella Fisksätra också borde synas mer genom en bredare variation av planteringar och arrangemang.

Området vid den öppna grönytan bakom skulpturen vid allén längs gångstigen mot Gröna dalen visar spår av långvarig odling och är således en del av Fisksätras äldsta historia. Detta märks än idag genom den ekbevuxna kantzonan vid gångstigen mot berget. Även utmed gångstigen ner mot Gröna dalens entré finns det spår av odling. En utmaning för kommunen och andra aktörer i området är att på ett hållbart sätt utveckla odling och plantering i området så att det bidrar till trivsel, blir ett sätt att mötas och i förlängningen även kan vara en identitetsskapande faktor.



Ekbrynn



Svarorienterad gångväg

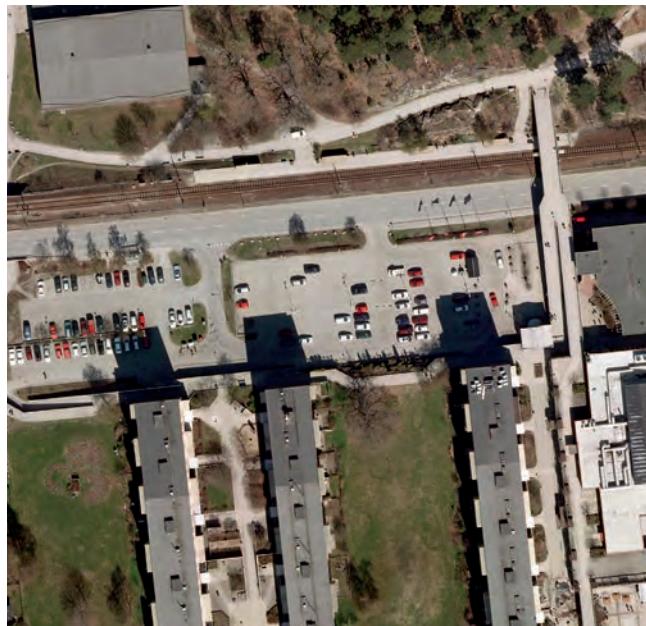
ORIENTERBARHET OCH VÄLKOMNANDE ENTRÉER

Det offentliga rummet utgörs till stor del av gatumiljön på bland annat Fidravägen och Fisksätravägen, parkeringarna och Fisksätra allé. Kompletteringar av gång- och cykelväg och övergångsställen har framkommit som önskemål för att göra det mer tryggt och säkert. Även bilinfarterna till området behöver en förbättrad gestaltning och tydlig skyltning så att det ger ett mer välkomnande intryck.

Gaturummet vid centrum och stationen är storskaligt. Det tillsammans med nivåskillnaderna mellan hus och parkering och brist på landmärken gör det svårt att orientera sig för den som anländer, med bil eller tåg. Området uppfattas ibland som skräpigt och nedgånget och rent av oattraktivt. Fisksätra förtjänar en mer inbjudande entré vid stationen och till centrum med tydligare stråk mot idrottsplats och marinan.

OTRYGGA MILJÖER

I Fisksätra finns ett antal tunnlar som förbinder de olika delområdena. De utgör också en slags entréer till delområdena. Tunnlarna bör i sig vara tydligare del av stråken där man rör sig från en plats till en annan. Tunnlarna är i behov av upprustning och behöver gestaltas så de blir trygga att gå igenom. Samtidigt bör det tydligare framgå vad trafikanten kommer att mötas av. Kanske är det i tunnlarna som Fisksätras nästa konstprojekt ska ske?



Parkeringsytan i centrum

Andra otrygga platser är de mörka gångvägar där få rör sig kvällstid, där det är långt till närmaste hus samt de stora parkeringsytorna.

En mer genombräkt utformning av olika ljussättning har efterfrågats i Fisksätradialogen. Önskvärt är även att belysningen utformas med tanke på syfte och placering och bidrar till områdets identitet.

FOLKHÄLSA OCH FÖRÄNDRADE LIVSMÖNSTER

Den mentala bilden av Fisksätra återspeglas ibland av fördamar om hur det är att leva och bo i området men också av statistik avseende ohälsotal och arbetslösitet.

Fördamar, social instabilitet och brist på integration kan bidra till otrygghet och dålig kunskap om det omgivande samhället. Otryggheten kan leda till att begränsa en människas handlingsutrymme och göra att individen avstår från olika vardagsaktiviteter. Viktigt är, att de som bor och verkar i ett område känner sig delaktiga i hur deras område utvecklas. Det är också viktigt att de olika delarna av området uppmuntrar till vistelse för flera målgrupper, i olika åldrar.

Vår värld är i ständig förändring och våra livsmönster påverkas hela tiden av ny teknik, nya värdegrundar och andra externa faktorer som gör det till en utmaning att skapa ett hållbart samhälle. Nya familjekonstellationer skapas, arbetsmarknaden förändras och arbete och fritid närmar sig varandra. För att kunna medverka till ett levande samhälle är det viktigt att försöka förstå vad människors liv formas av, idag och i framtiden, och vilka behov det skapar och vilka krav som ställs på samhällsplaneringen.

FRITID OCH FÖRENINGSLIV

Fisksätras läge ger närhet till bad, båtliv och golf m.m. Delar av Fisksätra ingår också i den så kallade Lugna promenaden. Det är viktigt att områdets struktur uppmuntrar till fysisk aktivitet eftersom det ökar välbefinnandet och ger bättre psykisk hälsa. Det är lika viktigt med platser för spontan idrott, som idrott i mer ordnade former. Vid idrottsplatsen finns Fisksätra båtklubbs föreningsbryggor med ca 220 båtplatser. Mellan Saltsjöbanan och båtklubben finns ett plant område som är en uppfylld havsvik. Här finns en sjumanna konstgräsplan och en elvamanna naturgräsplan. Två tennisbanor och Fisksätra sporthall ryms också inom området. Idrottsområdet har under en längre tid varit i stort behov av upprustning.

I Fisksätra finns ett stort idrottsintresse. Intresset för föreningsliv är dock begränsat och många idrotts- och fritidsaktiviteter sker spontant. Därför kan det ge en skev bild att enbart se till hur föreningarnas verksamhet i området ser ut. Idrottsplatsen bör utvecklas för att tillgodose det intresse som finns i området. Behov av att anlägga konstgräs på den stora elvamannaplanen finns både för föreningarna och för den spontana idrotten. Parkeringen intill idrottsområdet är för liten vid de tillfällen det är fotbollsmatcher. Mer parkering finns dock i centrområdet dit det är gångavstånd. Fritidsgården har sedan länge en väl utvecklad sommarverksamhet på Fisksätra holme. På holmen finns en stuga med tillhörande brygganläggning där det bland annat bedrivs sommarläger för barn och ungdomsverksamhet för åldrarna 9-17 år. Man lånar även ut båtar och lekredskap. Öster därför finns en badplats som även den används för organiserad verksamhet. Platsen fyller en viktig funktion då det är en naturlig mötesplats som uppskattas av Fisksätrabor i alla åldrar. Den verksamhet som bedrivs på holmen i dagsläget skulle behöva utvecklas. Det finns viss risk att utvecklingen av marinan kommer att konkurrera om detta område.

Idrottsområdet



ATT RÖRA SIG

Fisksätra skulle vara betjänt av bättre koppling mot Saltsjöbaden, centrala Nacka och Stockholm. Samtidigt är läget relativt centralt i regionen. Från Slussen nås området på endast 20 min med Saltsjöbanan. Det borde innehålla att Fisksätra är mycket intressant och attraktivt att besöka även ur ett regionalt perspektiv, såväl med båt som med landburna kommunikationer.



VÄLPLANERAT OCH UPPDELAT

Fisksätraområdet är ett exempel på effektivt markutnyttjande med hög täthet i bebyggelsen och närhet till kommunikationer. På så vis är området ett välplanerat och särpräglat miljonprogramområde. Trafiksystemet genomsyras av en tydlig separering av olika trafikslag. Det ger hög trafiksäkerhet men ibland otydliga gångstråk som tar omvägar. Även de visuella avstånden är långa. Vissa platser uppfattas som ödsliga då få människor passerar naturligt. Bebyggelsens koncentration och trafiksystemets effektivitet avskärmar området från en naturlig närhet och tillgänglighet till vatten- och grönområden. Den tydliga separeringen t.ex. att bilar parkeras på egna ytor i utkanten, skapar en lugn och säker miljö inom bostadsområdena. Samtidigt innebär det att områdena bildar egna enklaver som saknar naturliga kopplingar och integration sinsemellan. Exempelvis saknas gena kopplingar mellan radhus och hyreshus och mellan centrum och stationsområdet. Terrängen och trafiksepareringen bidrar också till nivåskillnader. Det skapar lösningar i olika plan, som kan upplevas som otydliga och otrygga att röra sig i, särskilt i det centrala området.

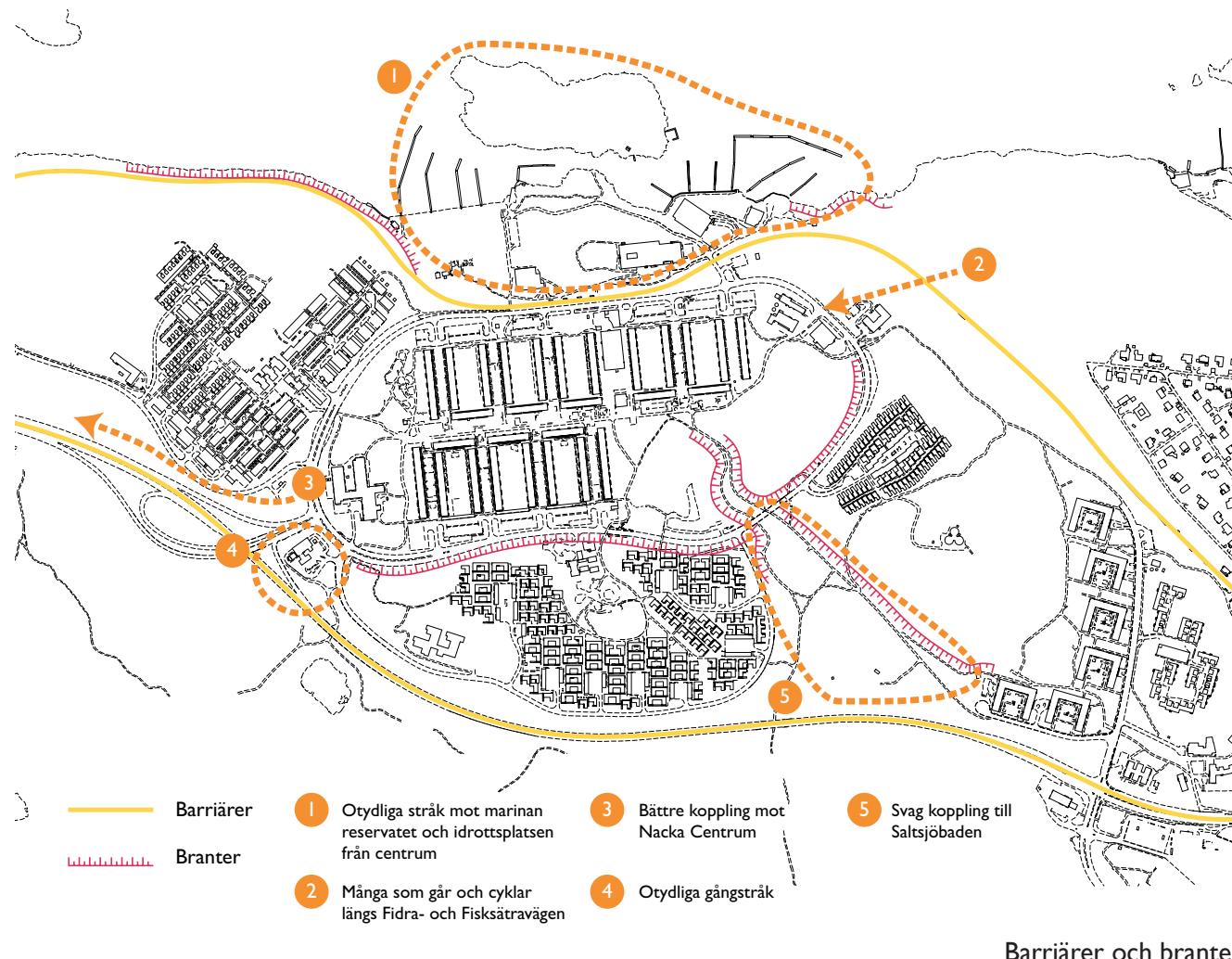
Stadsbilden karaktäriseras av den tydliga uppdelningen av bebyggelse i fyra områden med markerade gränser. Landskapets terräng med kuperad topografi och dalgångar bidrar till att förstärka dessa uppdelningar av bebyggelse och naturgränsdragningar. Samtidigt innebär den kuperade topografin att det skapas en naturlig variation och fina utblickar och siktlinjer på vissa platser.

Exempel på trafikseparering

SVÅRTILLGÄNGLIG REKREATION

Fisksätra har en värdefull tillgång i näheten till grönområden och vatten. Fisksätra är omgivet av naturreservatet Skogsö samt Erstaviksområdet. Skogsö- och Erstaviksområdet är sammanlänkade via grönområdet mellan Fågelhöjden och Igelbodaplatån. Erstaviksområdet nås via två gång- och cykelvägar i tunnlar under Saltsjöbadsleden. Topografiska förhållanden och Saltsjöbanans spår gör att naturreservatet Skogsö området inte är lättillgängligt. Det finns naturstigar i reservatet men dessa är inte naturligt kopplade till Fisksätra. Många går över järnvägen för att komma dit. Reservatet går inte heller att nå via kustlinjen.

Gröna dalen med sin varierad topografi och omväxlande vegetation är ett rekreationsområde med bland annat kolonilotter. Dalen kopplar Fisksätra till Saltsjöbadens centrum via en gång- och cykelväg. Idrottsplatsens läge mot vattnet i norr är en kvalitet. Trots närheten och fina utblickar över vattnet kan ändå kusten upplevas otillgänglig på grund av en båtklubb i väst och ett marint verksamhetsområde i öst. Fisksätra holme och badet finns, men de har också brister i tillgänglighet. I Fisksätradialogen har det framkommit önskemål om att göra kusten mer användbar med bättre mötesplatser och ökad tillgänglighet.



HÖGT UTNYTTJANDE AV SALTSJÖBANAN OCH BUSSAR

Fisksätra är relativt välförsörjt med kollektivtrafik genom Saltsjöbanan och buss. I högtrafik avgår Saltsjöbanan var tjugoende minut. SL har sedan länge haft planer på att modernisera Saltsjöbanan. Inga beslut är dock fattade och det är inte helt tydligt hur SL har tänkt sig den framtida infrastrukturen för Nacka som helhet. Fisksätra station är efter Slussen den station utmed Saltsjöbanan som har flest på- och avstigande, drygt 3 500 under ett vardagsdgn. Det kan jämföras med en stationen som Sickla, som ligger nära flera målpunkter och har motsvarande siffra på 1 400 på- och avstigande per vardagsdgn. Eller Igelboda, bytesstation för alla som åker till och från Solsidan, som har drygt 3 400 på- och avstigande under ett vardagsdgn. Fisksätra station är således en stor mötesplats, värdig en mer inbjudande och bättre gestaltad miljö som tydligare integreras med centrum.

Fisksätra har även god kollektivtrafik i form av bussar som trafikerar kommunens mer centrala delar som Nacka Forum och har slutstation Nacka strand. Fördelat på de fem busshållplatserna som finns idag i området, har Fisksätra nära 1500 på- och avstigande under ett vardagsdgn. Siffrorna för busstrafiken är dock svårare att jämföra med andra områden på grund av läge och alternativa resmöjligheter. Men mot bakgrund av att bussarna från Fisksätra enbart trafikerar centrala Nacka och inte Slussen är bedömningen att siffrorna är höga. Av hushållen i flerbostadshusen i centrum har 21 % bil jämfört med 69 % av hushållen på Fågelhöjden, Fiskarhöjden och Båthöjden. Motsvarande siffra för kommunen totalt är 49 %. Bilinnehav kan bero av flera faktorer som också kan samspeла med varandra,

t.ex. ålder, kön, inkomst, geografiska förhållanden, parkeringsmöjligheter. God tillgång till kollektivtrafik av hög kvalitet, är en annan ofta starkt bidragande orsak till att välja bort bil som transportmedel. En välutvecklad båttrafik till och från området är viktig och kan bli möjlig i och med den planerade utbyggnaden i Fisksätra marina där vattenburen kollektivtrafik skulle kunna angöra.

FÖRBÄTTRINGAR AV GÅNG- OCH CYKELSTRÅKEN ÖNSKVÄRT

Karakteristiskt för området är den konsekventa trafiksepareringen med all parkering och biltrafik separerad från gång- och cykelvägar. Biltrafiken är i huvudsak förlagd till Fisksätravägen och Fidravägen som går i en ring runt höghusbebyggelsen. Från ringen går mindre gator in och ansluter till småhusområdena. Gång- och cykeltrafik skiljs från biltrafiken bland annat med hjälp av tunnlar och broar. I de närmiljövandringar som är genomförda, bland annat av kommunen, framgår att kompletteringar behöver göras i gång- och cykelnätet. Gångtunnlarna fungerar dagtid, men kvällstid känns det tryggare att gå och vistas där det är mer aktivitet och rörelse. Då används i stor utsträckning istället bilvägen runt området. Detta verkar vara vanligt förekommande även dagtid just här.

Det framgick tydligt även i den genomförda dialogen att det är önskvärt med kompletteringar av gång- och cykelstråk samt övergångsställen runt ringen. Alltså fungerar inte tanken om separering fullt ut. För att göra det tryggare och säkrare bör kompletteringar göras.

Även önskemål om förbättrad standard på cykelvägar och kompletteringar av dem för arbetspendling in mot Nacka och Stockholm samt mot Saltsjöbaden har uttryckts. Som ett resultat av den genomförda dialogen studerar kommunen området vid bilinfarten till Fisksätra vid bensinstationen. Tanken är att kunna utforma en inbjudande och väl gestaltad entré och samtidigt ordna med gång- och cykelväg.



Infarten till Fisksätra idag



ATT MÖTAS OCH SAMVERKA

SAMVERKANSFORMER

Nacka kommun och staten har under perioden 2008-2010 ingått ett så kallat Urbant Utvecklingsavtal med det gemensamma målet att hitta strategier för att bryta utanförskapet. Utifrån detta avtal togs en strategisk stadsdelsplan fram 2009 i syfte att beskriva de samverkansprojekt och insatser som pågår i området knutet till den positiva utvecklingen av Fisksätra. Den strategiska stadsdelsplanen har sedan använts som grund för de olika parterna i området, i det gemensamma arbetet. Genom detta har samverkan utvecklats till att ske organiserat i form av den s.k FisksätraAkademi som sedan 2010 är uppbyggd i tre grupper; ledningsgrupp, samverkansgrupp och dialoggrupp. I ledningsgruppen finns stadsdirektören och representanter för Arbetsförmedlingen, Försäkringskassa, Polisen och Stena Fastigheter.

I samverkansgruppen finns lokala aktörer, föreningar och boende i området. I dialoggruppen ingår representanter som har viktiga positioner vad gäller informationsspridning; Fisksätra Folkets hus, Stena Fastigheter och kommunens verksamheter (t. ex. biblioteket och Fisksätra skola). Genom den lokalt förankrade FisksätraAkademien kan frågor rörande områdets utveckling diskuteras och konkretiseras i faktiska och relevanta insatser. En viktig uppgift är också att genom dialog med invånare finna fler aktiviteter för att bryta utanförskap och stärka ett tryggt och attraktivt Fisksätra. Syftet är att säkra en långsiktig och hållbar utveckling genom en ökad medverkan av invånare och verksamma i området.

Samtidigt som det Urbana Utvecklingsavtalet skrevs under utvecklades ett pilotprojekt i Fisksätra under namnet Arbetslinjen. Syftet med Arbetslinjen är att bryta just utanförskap och hitta mer effektiva sätt att stödja Nacka kommuns medborgare på för att nå egen försörjning. De mål som antogs för Arbetslinjen överensstämde med målen för det urbana utvecklingsarbetet. De har lagt grunden för ett hållbart samarbete mellan olika myndigheter som har utvecklats till ett nära samarbete mellan kommun, arbetsförmedling, försäkringskassa och landsting. De har tillsammans bildat ett finansiellt samordningsförbund för att på bästa sätt arbeta kring de gemensamma målen.

KOM OCH MÖTVÄRLDEN I ETT!

...Gemenskap smittar av sig från boende till det ökande antalet besökare som kommer till Fisksätra för att delta i sportevenemang, handla lokalodlade grönsaker, gå på museum, kolla på konst eller bara ta del av den internationella atmosfären. Fisksätra är känt som en mångkulturell stadsdel där folk från olika ursprung möts och umgås. I Fisksätra finns möjlighet att mötas på olika sätt och villkor, både offentligt och privat. Det finns ett varierat inslag av verksamheter, mötesplatser och bostäder...

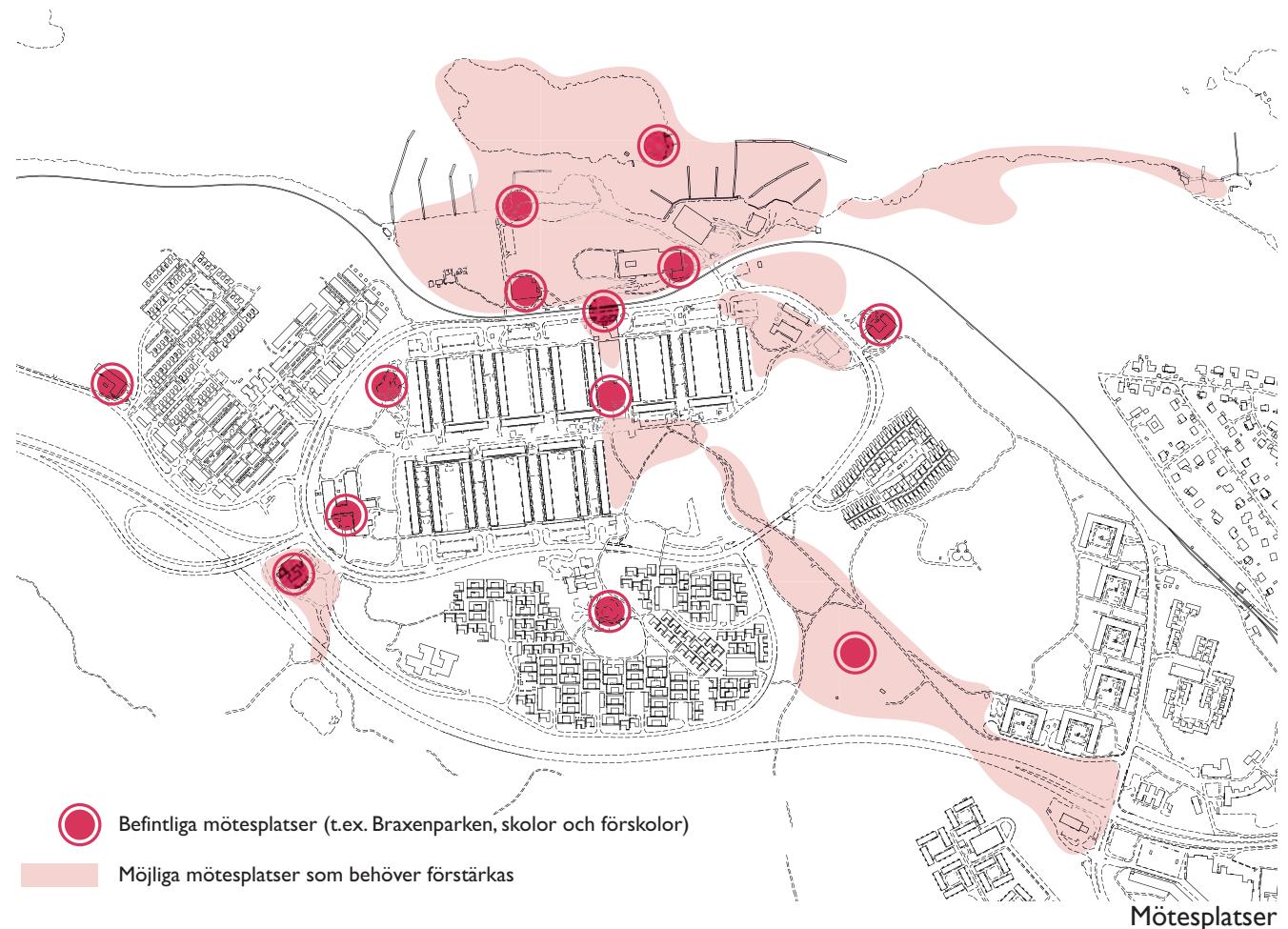
Delar av vision framarbetat av ungdomar från Fisksätra under workshop feb 2012. Ur rapporten Våra drömkvarter.

Fisksätra centrum fungerar som nav för området med många viktiga knutpunkter, bland annat har Svenska kyrkan ett församlingshus på torget som fungerat som kyrka. Ihop med andra viktiga samfund i området har de utvecklat en rad interreligiösa aktiviteter i syfte att bidra till integration, samt ökad kunskap och respekt över kultur- och religionsgränser. År 2009 startades råd- och stödcentret Källan i Fisksätra av Svenska kyrkan i samråd med de övriga samfunden och i samarbete med Stadsmissionen. Verksamheten, som finansiellt stötzas av bland annat Nacka kommun, erbjuder riktat stöd till mäniskor i utsatthet. En annan stor mötesplats för samverkan är Folkets hus där en mängd aktiviteter äger rum. Andra former för samverkan i Fisksätra är sociala företag, ungdomsråd, TRÅ och föreningar av olika slag.

MÖTESPLATSER

Fisksätra ligger relativt centralt i Stockholmsregionen. Det geografiska läget i kombination med vad dagens och framtidens Fisksätra har att erbjuda bör göra stadsdelen till en intressant plats, inte bara för de som bor där men också för ett växande antal besökare. I en socialt hållbar stadsdel måste det finnas mötesplatser för alla oavsett ålder eller kön. För att en uppväxt i Fisksätra ska vara trygg behövs goda mötesplatser för de unga, som t.ex. en bra idrottsplats för en meningsfull fritidssysselsättning, ett folkets hus rikt på aktiviteter, en närmiljö som tillåter och är lämplig för utelek osv. Men det är också viktigt att den offentliga miljön är trygg och möjliggör att unga och gamla kan mötas.

Med sin tät bebyggelsestruktur i de centrala delarna av Fisksätra så uppstår en urbanitet och täthet som är till fördel för att spontant mötas utomhus i det dagliga livet. För att berika och utveckla möjligheten att mötas och på så vis förstärka det så kallade sociala kapitalet behöver bland annat offentliga mötesplatser förstärkas och förtydligas i området. Exempel på offentliga mötesplatser som kan bli fler är torg, parker, lekplatser, caféer mm. Ett önskemål som framkom i Fisksätradalogen är att man bör öka möjligheten till att träffas och umgås vid idrottsplatsområdet genom en tydligare och mer inbjudande mötesplats. Motsvarande gäller för det marina området och Gröna dalen. Det lokala engagemanget är starkt och det skapar också möten, aktiviteter och föreningsliv. Gemensamhetslokaler för detta finns till viss del i Folkets hus och biblioteket som är några av de viktiga mötesplatserna. Mötesplatser av den här typen behöver bli fler och vilka typer som är önskvärda behöver utredas vidare.



FISKSÄTRA KYRKA/FISKSÄTRA MOSKÉ

En detaljplan för tillbyggnad av Fisksätra kyrka togs fram under 2010-2011 för att möjliggöra projektet ”Guds hus” som Svenska kyrkan och Muslimska föreningen i Fisksätra driver tillsammans. Det interreligiösa arbetet som idag utförs i området har rönt stor uppmärksamhet både nationellt och internationellt och omnämns redan som ”Fisksätramodellen” i media. Det finns anledning att utgå från att detta unika projekt, allteftersom arbetet fortskrider, kommer att fortsätta generera stort intresse såväl internationellt som nationellt på grund av dess kulturella betydelse för integrationen. När Guds Hus står klart kommer den fysiska miljön i Fisksätra märkbart förändras. Man förutspår en större genomströmning av människor till och från huset, som är centralt beläget. Det är troligt att Guds Hus blir ett besöksmål för personer intresserade av religion, arkitektur och det mångkulturella samhället.

Fisksätra kyrka



TRYGG- OCH SÄKERHETSFRÅGOR

Efter en tid av upprepade oroligheter öppnades under 2006 ett antal lokala poliskontor på olika håll i Stockholms län, varav ett i Fisksätra. Genom att öka den polisära närvaron ville polisen förbättra kontakten med och kännedomen om stadsdelens invånare och verksamheter – ett arbete för trygghet och ökat förtroende för polisen. I lokalpolisens uppdrag ingår att minska brottslighet och ordningsstörningar men också proaktivt arbete med att förebygga och nå långsiktiga lösningar på områdets problem. I samband med att poliskontoren inrättades genomförde Brotsförebyggande rådet en trygghetsundersökning bland de boende i områdena. Denna följdes upp med en ny mätning fyra år senare. Tillsammans med Hovsjö visar sig Fisksätra vara den stadsdel där skillnaderna mellan 2006 och 2010 är allra störst. Undersökningen uppvisar tydliga tecken på att de boende upplever färre problem med exempelvis skadegörelse, nedskräpning eller oro för inbrott, bråk eller berusade personer. Källa: Brå rapport 2011:13

Under workshopen ”Våra drömkvarter” framkom önskemål om ett utvecklat centrum:

”...Lokalerna i centrum, som är värdefulla för Fisksätras sammanhållning har fått nya gästrvänliga verksamheter dit alla känner sig trygga och välkomna. Här finns nu b.l.a en grönsaksbasar och saluhall med fokus på grönsaker och andra närproducerade produkter från Fisksätra och andra delar av Stockholm..”



Nedre entré till centrum

STATIONSMRÅDET OCH CENTRUM

Stations- och centrumområdet utgör en viktig plats i området. Det är den största målpunkten och mötesplatsen i området med många människor, som passerar varje dag. Platsen är idag i behov av en upprustning för att göra centrum till en mer framträdande och attraktiv plats. Utvecklingen är nödvändig om centrum och stationsområdet ska kunna sammankopplas bättre och bli tryggare. Det är en viktig utveckling som är nödvändig om centrumfunktionen ska kunna vara kvar och därmed också servicefunktioner i form av vårdcentral, bibliotek m.m.

ARBETE OCH NÄRINGSLIV

I Fisksätra finns mest småföretag som sysselsätter en eller två personer. Det är i centrumanläggningen de flesta företagen finns. Det finns också i Fisksätra Marincenter, som nu genomgår stor förändring i och med projektet HAMN och den nya ägaren av marinan. Andra arbetsgivare är kommunen med förskolor, skola och bibliotek, landstinget med vård- och barnavårdcentral, Svenska kyrkan och Stena Fastigheter.

Arbetscentrum är en kommunal verksamhet som finns i Fisksätra. Där kan människor få hjälp att komma in på arbetsmarknaden utifrån sin egna förutsättningar via praktikplats eller arbetsträning.

Som ett led i arbetet med att stimulera ökad tillväxt och sysselsättning erbjuder dessutom Nacka kommun, i samarbete med Almi (organisation för främjande av mindre företag och innovationer), lokalt förankrad rådgivning. För att nå invånarna i Fisksätra finns rådgivaren en dag i veckan i biblioteket, samt viss tid i Arbetscentrum.

FÖRETAGANDE I FISKSÄTRA

Det finns 410 företag registrerade i Fisksätra varav 86 aktiebolag, 35 handelsbolag och 289 enskilda firmor. Detta ses som en tydlig indikation på att en stor andel människor ser egen firma som en möjlig väg till egen försörjning. Den utmaning som främst identifieras för nystartade företag är att överleva de fem första åren. Det blir en gemensam uppgift för kommun och stat att underlätta för nystartade företag. Det stöd som kommunen erbjuder utifrån ett identifierat behov är innovationsrådgivning och lokala informationsträffar i samarbete med Nyföretagarcentrum, Arbetsförmedlingen, Skatteverket och Försäkringskassan. I Fisksätra finns dessutom behov av fler lokaler för verksamheter som t.ex. bilverkstäder.

Fisksätra fungerar ofta som plattform för pilotprojekt av olika slag, som syftar till att åsatdkomma samarbete mellan olika myndigheter för att stötta människor så de kan få en egen försörjning. Exempel på sådana projekt är Mikrofinansering för kvinnligt entreprenörskap. När projektet var avslutat bildade de som hade deltagit i projektet ett eget bolag som numera är självdrivande utan kommunens inblandning.

KOMMUNALA SATSNINGAR

Ett viktigt sätt att möta andra och utvecklas är att arbeta. I Fisksätra har kommunala satsningar gjorts i samarbete med lokala aktörer och andra myndigheter för att stimulera sysselsättningsgraden och minska ohälsotalen.

Under senare år har Nacka kommun även utarbetat en riktad arbetsmetod för att hitta effektiva vägar till bästa möjliga service inom området. Den ligger idag under en egen nämnd, Arbets- och företagsnämnden, som handlägger arbetsmarknadsinsatser genom kundval för hela kommunen.

Karriärgallerian är en särskild insats kopplad till Arbets- och företagsnämnden, som riktar sig till ungdomar och unga vuxna i Nacka kommun. En del av dess verksamhet finns på plats i Fisksätra. Där finns bland annat coachning inom konceptet ”Av egen kraft”, som möter ungdomar och unga vuxna i deras närmiljö och på deras egna villkor. Inom Karriärgallerian finns även två ungdomsombud, till vars uppgifter hör att skapa förutsättningar för utvecklandet av lokala ungdomsråd. I Fisksätra finns idag ett mycket starkt ungdomsråd, som på kort tid blivit ett av landets största i omfattning. En av ungdomsrådets mest uppmärksammade prestationer är att delta i detta programarbete i samarbete med Svensk byggtjänst ”Mina kvarter”.

Bild från workshopen ”Mina kvarter” där förslag till programmet diskuterades



MÅL OCH TRE STRATEGIER

De föreslagna fysiska förändringarna ska ses i ett utvecklingsperspektiv. Vissa går att genomföra inom en snar framtid, andra kräver mer omfattande utredning, omvandling och förändring av befintliga verksamheter och miljöer. Oavsett tidshorisont är målet en planstruktur som kan medföra en mängd nya utvecklingsmöjligheter och där fysiska förändringar kan stödja andra viktiga processer i Fisksätra. Programförslaget presenterar tre huvudstrategier som är kopplade till viktiga värden, kopplingar mellan delområden, levande offentliga miljöer samt bebyggelse. Varje delområde kommer sedan att beskrivas mer detaljerat.

TRE STRATEGIER

Strategierna är kopplade till viktiga värden i stadsdelens befintliga bebyggelse och offentliga miljöer och visar hur dessa med hjälp av kompletterningar och stärkta kopplingar kan utvecklas på ett fördelaktigt sätt.

I. KOPPLA SAMMAN DELOMRÅDEN OCH STÄRK STRÅK

En granskning och gatunätet upphägnad är en av grundläggande i det offentliga rummet. För att vara utemiljöer ska omväxla väl, känna levande, inbjudande och trygga är det av stor värde att de gör tillgängliga för människor, cavävt transportformiga och att det är lätt att orientera sig. I Fisksätra fall handlar det om att förtydliga emellanrum till stadsdelens som särskilda. Det handlar om att öka den fysiska integrationen genom stärka kopplingar både till kringliggande stadsdelar och inom stadsdelens och de olika delområdena samt mellan centrum, älvstranden och halvön. Det handlar också om att tillgängliggöra cykelvägar, vanner och gröna stråk.

II. STÄRK SAMMANTÄNKNING INNEHÅLL

Utanförhusets innehåll handlar om att rusta upp torgplatser och anläggningar och om att rusta för flera miljöer.

III. UTVECKLA STATIONS- OCH CENTRUMOMråDET

Stationen och centrumområdet är en viktig knutpunkt både för resande till och från Fisksätra och för invånaremöten inom stadsdelens. Centrum utgör också en central plats för stora delar av Fisksätras verksamheter, både de kommersiella och ideella. I ett utbyggt Fisksätra kommer denna plats att få en ännu större betydelse.

Om man satsar på ökad funktionsblandning, en lättillgänglig väguppläggning med station och centrum till höger, så berättas Fisksätra med en villovändande entré och mötesplats och får en tydligare koppling mellan norr och söder.

**PLANENHETEN
9538 PROGRAM FISKSÄTRA -SAMRÅD**

NACKA KOMMUN

Ett exempel på konceptuerade positioner i Ålstensvägen. Det exemplar på hur förtäring kan se ut.

**PLANENHETEN
9538 PROGRAM FISKSÄTRA -SAMRÅD**

NACKA KOMMUN

MÅL FÖR UTVECKLINGEN AV FISKSÄTRA

Nedan presenteras fyra målområden för utvecklingen av Fisksätra kopplade till den fysiska planeringen.

Lyft fram det hållbara i Fisksätra

- Förbättrad kollektivtrafik
- Regionalt cykelstråk från Saltsjöbaden via Fisksätra till centrala Stockholm.
- Fisksätrakvalitéer ska förstärkas och tillvaratas genom offentlig konst, gestaltning och odling.
- Ett utvecklat idrottsområde med fler funktioner och aktiviteter för fler målgrupper.

Enklare att röra sig och mötas

- Bättre tillgänglighet mellan bostadsområdena i Fisksätra.
- Öppna upp mot vattnet och tillgängliggör de gröna områdena.
- Bättre kopplingar till närområden.
- Tilltalande och trygg utemiljö med inbjudande entréer i och till området.

Delaktighet och dialog i samhällsplaneringen

- Innovativa och kreativa former för samverkan.
- Ökad delaktighet i områdets utveckling för alla målgrupper och delområden.
- Sociala aspekter ska vägas in i den fysiska planeringen t.ex. genom fler och bättre mötesplatser i närmiljön.

En stark kärna

- Goda servicefunktioner i centrum
- Goda förutsättningar för arbete och näringsliv
- Nuvarande och framtida boende ska kunna och vilja bo kvar i Fisksätra. Varierad bebyggelse och olika boendeformer ska finnas för att främja integration och olika livsstilar.
- Integrera station och centrum med varandra.
- Komplettera med bebyggelse av varierad skala och struktur samt god gestaltning.

KOPPLA SAMMAN DELOMRÅDEN OCH UTVECKLA STRÅK

FÖRBÄTTRADE KOPPLINGAR

För ett mer sammanhängande vägnät inom, till och från Fisksätra behövs punktinsatser. Gatunätets uppbyggnad är en av grundstenarna i det offentliga rummet och har stor betydelse för en levande, trygg och tillgänglig utemiljö. En av utvecklingsmöjligheterna är att skapa ett mer sammanhängande gång- och cykelstråk med upprustade gatu- och parkmiljöer som integrerar Fisksätras delområden. Kompletteringar i trafiksepareringen bör utföras där det möjliggör trygga och tydliga stråk, där människor möter varandra. De gröna barriärerna behöver överbryggas och vattenområdet tillgängliggöras.

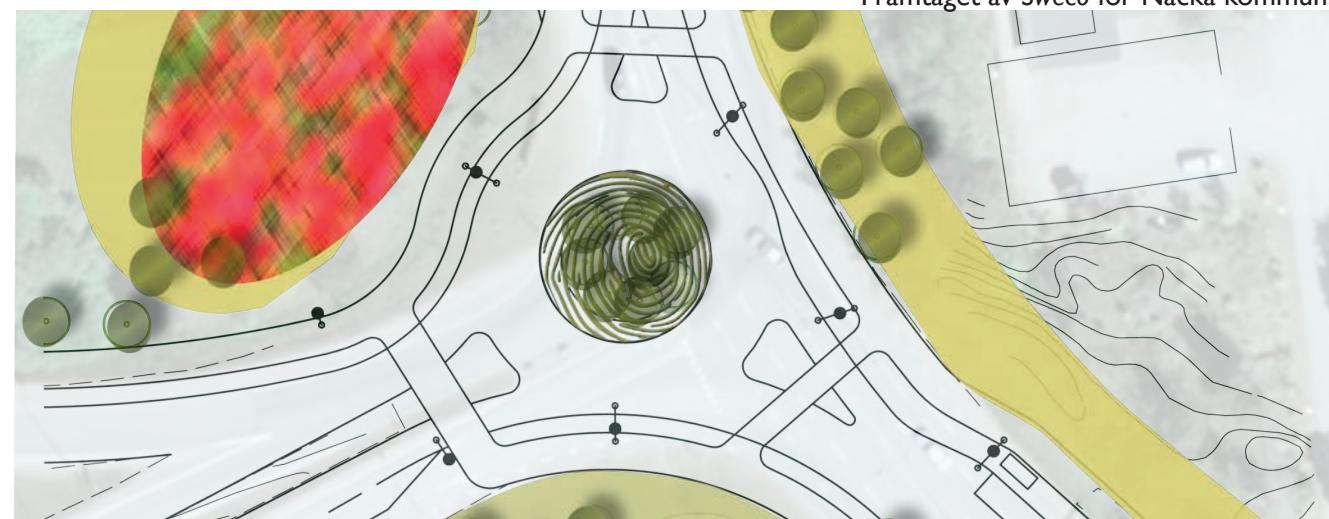
Begreppet integration innefattar mycket i dagens samhälle. Inom den fysiska planeringen handlar det förenklat om att alla enkelt och tryggt ska kunna röra sig inom och mellan olika platser och områden. Men det handlar också om möjligheten att möta andra människor, att känna sig välkommen och delaktig. Saltsjöbadens olika delområden behöver kopplas till varandra för att öka integrationen och skapa en helhet i kommundelen. Ett mycket viktigt stråk för detta är det inom Gröna dalen, eftersom det är länken men också ”mellanrummet” mellan Fisksätra och övriga Saltsjöbaden. Genom att föra in olika aktiviteter i Gröna dalen och göra det till en målpunkt för många människor i närområdet, men också utanför Saltsjöbaden kan Gröna dalen utvecklas till den sammanlänkande delen mellan Fisksätra och övriga Saltsjöbaden.

UTVECKLA ENTRÉERNA

I Fisksätradialogen framfördes starka önskemål om förbättringar i gång- och cykelvägnätet till och från Fisksätra och vid bilinfarterna till Fisksätra. Även en trevligare och mer gestaltad entré vid Saltsjöbadsleden efterfrågades. Som ett led i detta har kommunen gjort en trafikstudie över Saltsjöbadsledens och Saltsjöbadsvägens anslutningar till Fisksätra och för området vid bensinstationen. Man föreslår att en cirkulationsplats anläggs för att underlätta trafikflödet, både för dagens trafik och för framtiden. Efter utveckling av marinan och museum mm. förväntas trafiken öka och en cirkulationsplats kan då bättre fördela trafiken. En annan avsikt är att göra trafikrummet mindre storskaligt och medge en högre nyttjandegrad genom att låta fler trafikanter använda samma yta. Ett mindre storskaligt gaturum, som innehåller gång- och cykelbana, övergångsställen etc. inbjudar inte lika självklart till höga hastigheter.

Även Fisksätras entré till Erstavik kan förbättras genom att använda befintlig växtlighet och ordna med exempelvis belysning, bättre skylning och möjlighet till parkering för besökande utifrån. Tillgänglighet och trygghet ökar därigenom vilket inbjuder till högre nyttjande och aktiviteter som t.ex. vandring, cykling och längdskidåkning ute i naturen. En parkeringsplats kan också samutnyttjas både för privatfordon och för uppställning av turistbussar till museet. Även gångtunnlarna i Fisksätra utgör på sitt sätt entréer från ett område till ett annat. För att de ska upplevas tryggare och vara mer inbjudande kan de kunna utsmyckas och få en mer tilltalande gestaltning.

**Förslag till ny entré till Fisksätra från Saltsjöbadsleden.
Framtaget av Sweco för Nacka kommun.**



GÅNG- OCH CYKELVÄG RUNT FIDRAVÄGEN OCH FISKSÄTRAVÄGEN

En gång- och cykelväg runt ”ringleden” skulle koppla samman de olika delområdena och göra det lättare att röra sig inom Fisksätra, till stationen m.m. Längs Fidravägen och Fisksätravägen skulle det utvecklas ett mer allsidigt gatuliv där bilister, gång och cykeltrafikanter kan mötas. Genom att trafikslagen blandas och trafikanter syns och blir sedda kan det bli tryggare att färdas i gaturummet. Detta bidrar även till att minska ner vägens skala och skapa en mer trivsam gatumiljö som blir gemensam för de olika trafikslagen. En utredning har visat att det är möjligt att ordna med gång- och cykelväg runt hela sträckan. Det finns några kritiska punkter där det är smalare och därför kan krävas alternativa lösningar för att få till en bra funktion. En gång- och cykelväg utmed ”insidan” av Fisksätravägen och Fidravägen skapar också förutsättningar för att minska cyklingen i Fisksätra Allé. En förhoppning är att cykelpendlingen helt naturligt ska ske utmed ”ringleden”.



Illustrationsbild på GC-väg runt Fisksätravägen och Fidravägen framtagen av Sweco för Nacka kommun.

NY KOPPLING TILL IDROTTSPLATSEN

För att tillgängliggöra vattnet och förstärka kopplingen till idrottsplatsen behövs ett tydligare stråk. Ett sätt att ta sig ned till vattnet och idrottsområdet är via gångtunneln väster om stationen. Att bredda den befintliga tunneln för att medge såväl biltrafik som gående och cyklande skulle både stärka och tydliggöra denna viktiga koppling. En sådan öppning av tunneln skulle kunna ansluta direkt ned från Fisksätravägen via en ramp. Det ger möjlighet att ta sig till vattnet den närmaste vägen från ”ringleden”. Det medför också, utöver en bättre orientering i området, att biltrafik inte tvingas köra omvägar runt ringleden eller i området. Biltrafiken skulle endast släppas in en bit mot idrottsområdet och sluta i en vändplan ungefär i höjd med bollhallen och befintlig väg in mot Villa Kaprifols förskola. Genom att föra in biltrafik genom den befintliga gångtunneln kan områdets tillgänglighet förbättras. Hamnvägen, som är både brant och smal, avlastas därmed från biltrafik och skulle kunna prioriteras för gående och cyklande samt bli en del i en kustpromenad.

Utöver denna centrala koppling bör även Fisksätravägens yttre delar beaktas. Övergången mot Fiskarhöjden föreslås stärkas för att bli både säkrare och en tydligare länk mellan delområdena. Detsamma gäller järnvägsöverfarten till Fisksätra skola och marinan som bör integreras med planerade gång- och cykelbanor. Övergången omgärdas idag av stora outnyttjade ytor, där de närmast Fisksätravägen, skulle kunna utgöra kompletterande parkeringar för skola och marina.

FÖRVERKLIGA EN KUSTPROMENAD

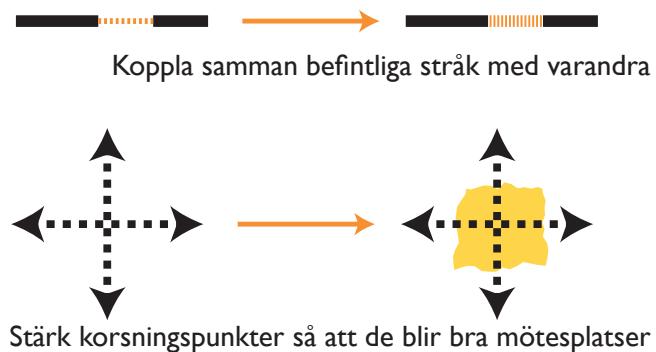
Ett mycket viktigt stråk för att kunna använda och njuta av närheten till vattnet och kustlinjen är en kustpromenad i Fisksätra. Kustpromenaden skulle även kunna fungera som gångväg till naturreservatet Skogsö och därmed ge bättre tillgänglighet dit för de boende i Fisksätra. En utredning är genomförd för att studera möjligheter att genomföra en kustpromenad från Österviks station till Skutvikens varv. För att kunna få till en del av kustpromenaden inom en relativt snar framtid behöver främst åtgärder göras på sträckan från Fisksätra marina till befintliga gångstigar i reservatet.

I och med detta skulle det vara möjligt att gå från kajen vid båtklubben på idrottsplatsen i väst till reservatet och via gångstigar i skogen till Skutviken. I samband med utvecklingen av Skutviken bör man beakta att gående ska kunna komma från kustpromenaden vidare till Freywagen eller längre öster ut i reservatetet Skogsö på ett bra sätt.



Exempel på kustpromenad, Svindersviken Nacka.

Passage vid marinan är lämpligast via den befintliga Hamnvägen, då den, i samband med andra åtgärder, kan bli prioriterad för gång- och cykeltrafikanter. Sedan fortsätter man ner via Brantvägen till kajen i marinan och via ett trädäck längs bergskanten ut mot reservatet. Utredningen visar även att det är möjligt att anlägga en promenad längs kusten från båtklubben till Österviks station som då fästs i berget. En sådan lösning skulle ge möjlighet att också nå Erstaviksområdet via denna väg. Där är dock inte kommunen markägare.



FÖRLÄNGNING AV DET CENTRALA STRÅKET

Ett ingrepp som förväntas stärka integrationen i området, i dess nord-sydliga sträckning, är en förlängning av det s.k. centrala stråket. Förlängningen innebär att torget och centrum får en tydligare anslutning till gångbron för att därefter sträcka sig ut över kullen ner till holmen i form av en gångväg. Gångbron föreslås breddas för att ge ett naturligare flöde. Platsen under bron kan därmed delvis förses med skyddande tak. Detta kan exempelvis utnyttjas som klimatskydd åt torgverksamhet eller för cykelparkering. Stråket kommer i de mest centrala lägena att domineras

av centrumverksamheter medan det i norr blir promenadväg i naturmark. Sträckningen bör utformas med hänsyn till befintlig skolgård med lekpark och idrottsverksamhet. Kullen lämpar sig väl för centralt promenadstråk med sina utsiktspunkter och holmens kvaliteter får en starkare anslutning till centrala Fisksätra.

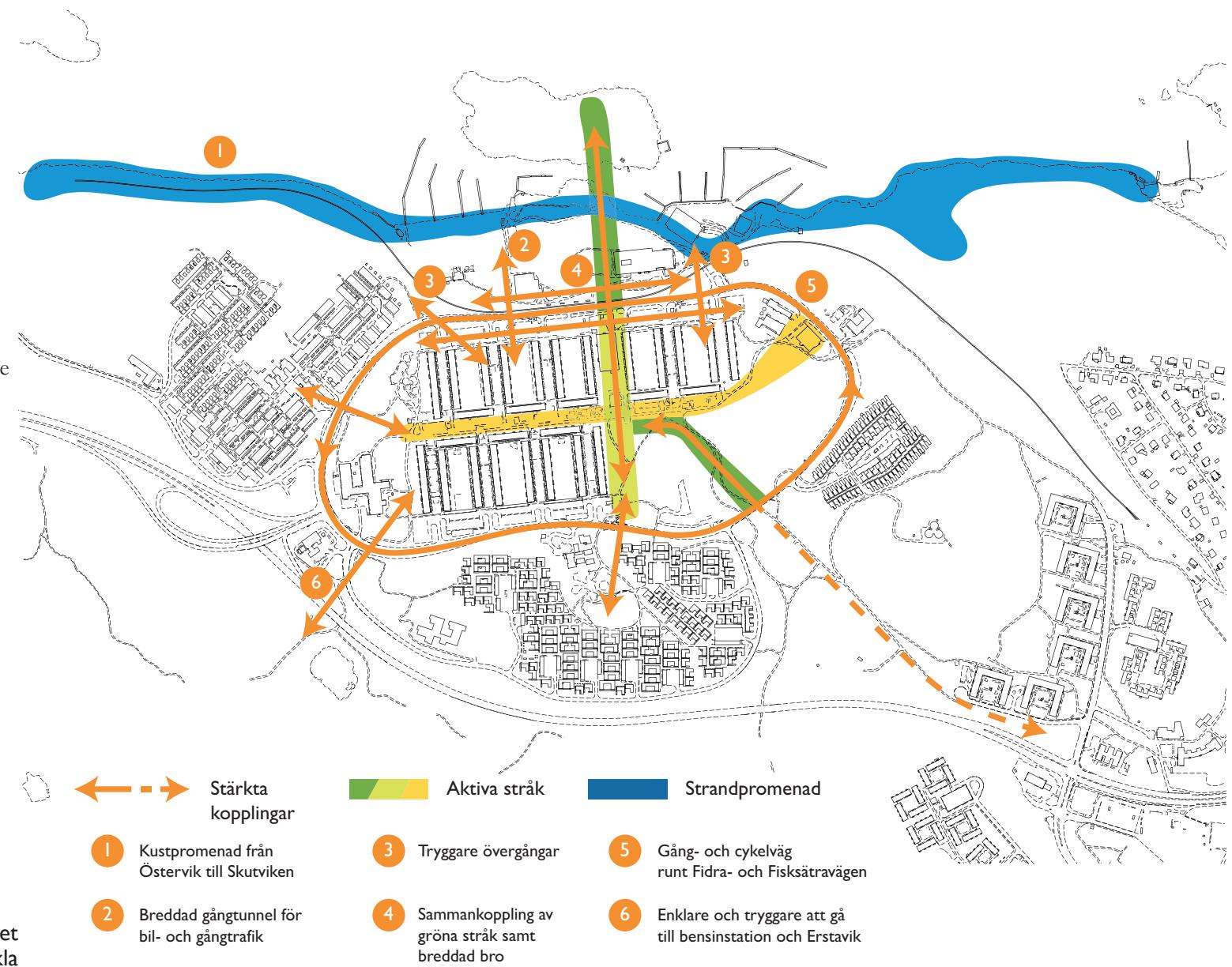
GRÖNA STRÅK

Stråken som idag binder samman Fisksätra med Saltsjöbaden består av breda grönområden och smala gång- och cykelstråk. Utformningen av dessa stråk har en stor betydelse för hur människor använder och upplever dem. Gröna och trygga stråk utgör inbjudande entréer till både små och större grönområden. Genom att binda samman närekreationsytor och större grönområden med gröna stråk blir de gröna områdena mer lättillgängliga. Studier visar att särskilda kvaliteter, storlek på och avstånd till parken eller naturområdet spelar stor roll för nyttjandet. Park och närväder fungerar dessutom som naturliga mötesplatser för alla åldrar.



FÖBÄTTRA DET REGIONALA CYKELSTRÅKET

Även det regionala cykelstråket, från Saltsjöbaden via Fisksätra och vidare in mot centrala Nacka och Stockholm behöver förstärkas. Cykelpendling ökar stadigt och möjligheterna för dess fortsatta utveckling måste bli bättre. Arbete pågår för att se hur en dragning av det regionala stråket kan förbättras och sammankopplas med Fisksätra, både från Saltsjöbaden och vidare in mot Stockholm.

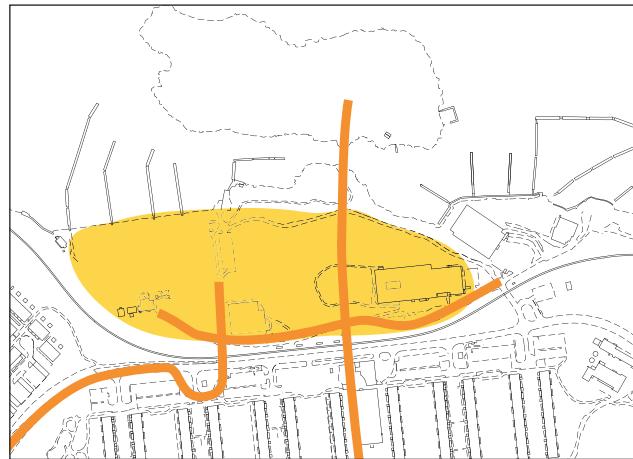


Förslag till stärkta kopplingar så att det blir enklare att gå och cykla

FÖRBÄTTRA OCH FÖRSTÄRK FISKSÄTRAS INNEHÅLL

FISKSÄTRA I REGIONEN

Genom att öka tillgängligheten till Fisksätra, så att området blir en tydligare integrerad del av Nacka och regionen öppnas området upp för omvälden. Genom en bättre fysisk integration med förbättrade gång- och cykelvägar, skärgårdstrafik, kustpromenad m.m. kan Fisksätra bli ett område fler känner till och besöker. Genom den kulturella mångfalden och områdets närhet till gröna och vattenområden borde attraktiviteten också kunna förstärkas. Genom de olika projekt som pågår, uppbyggnad av museum, marina och pir med båttrafik, Guds Hus och entréerna till Skogsö och Erstavik får också området en profilskapande karaktär, som ger upphov till intresse. Det lokala engagemanget är starkt och det genererar också aktiviteter och föreningsliv. Gemensamhetslokaler för detta finns till viss del inte minst i Folkets hus och biblioteket som är några av de viktiga mötesplatserna. Det är viktigt att den fysiska miljön stimulerar till möten med hjälp av grillplatser, torg, gemensamhetslokaler och dylikt som gynnar denna utveckling.



IDROTTSPLATSEN – FOLKETS HUS OCH SKOLAN

I nuläget är idrottsområdet i behov av upprustning. Det är en plats där man kan vistas utan att störa någon annan, men det är också en mörk och otrygg plats kvällstid. Båtklubben är viktig och bidrar till områdets karaktär. Önskvärt är dock att strandkanten öppnas upp för fler människor, exempelvis med aktiviteter som kajakuthyrning och dylikt. Detta skulle kunna åstadkommas genom samlokalisering av flera verksamheter som drar nytta av varandra. Två av båtplatsens bryggor föreslås flyttas västerut så att vyn mot holmen öppnas upp. I och med en upprustning och införande av fler funktioner i området som boule, grillplatser, bad, utegym och bättre sittmöjligheter skulle området kunna nyttjas av fler ålders- och målgrupper än de som är båtägare och sportintresserade.

Utveckling av IP med fler aktiviteter
bild från rapporten Våra Drömkvarter

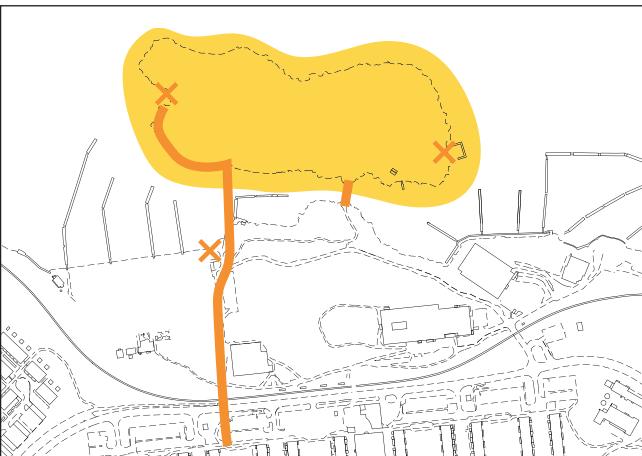
Det bör även utredas om delar av området kan kompletteras med bostadsbebyggelse. Samspelet mellan boende, mindre verksamheter (café eller dylikt) och föreningslokaler skulle generera liv och rörelse, förbättra belysning m.m. och göra platsen tryggare dygnet runt. Området ansluter till gång- och cykelstråk och bör länkas ihop med Braxenparken.

En förstudie har tidigare genomförts med förslag på hur området kan utvecklas. I förstudien har önskemål från Fisksätradialogen tagits med. Ett första steg i omvandlingen enligt förslagen har tagits genom att sjumannaplanen omvandlats från grus till konstgräs under sommaren 2011. Såväl ungdomar som övriga boende har önskemål om att utveckla idrottsområdet till ett tryggare, trevligare och mer funktionellt område.

Det finns önskemål om att anlägga någon form av aktivitetstorg på entrésidan av byggnaden som innehåller Fisksätra skola, Folkets hus och fritidsgården. Torget skulle ha rum för både möten och aktiviteter. Det skulle stärka både Folkets hus och fritidsgårdens verksamheter. Med enkla medel skulle ytan kunna göras både mer attraktiv och användbar och underlätta för utomhusaktiviteter. Ytan skulle även förstärka den utveckling som beskrivs under rubriken ”Förlängning av centrala stråket”. Då en förstärkt koppling mellan skolan och idrottsplatsen också bejakas skulle den omnämnda platsen ligga i skärningspunkten mellan två viktiga stråk.



DENNA SIDA HAR AVSIKTIGT LÄMNATS TOM

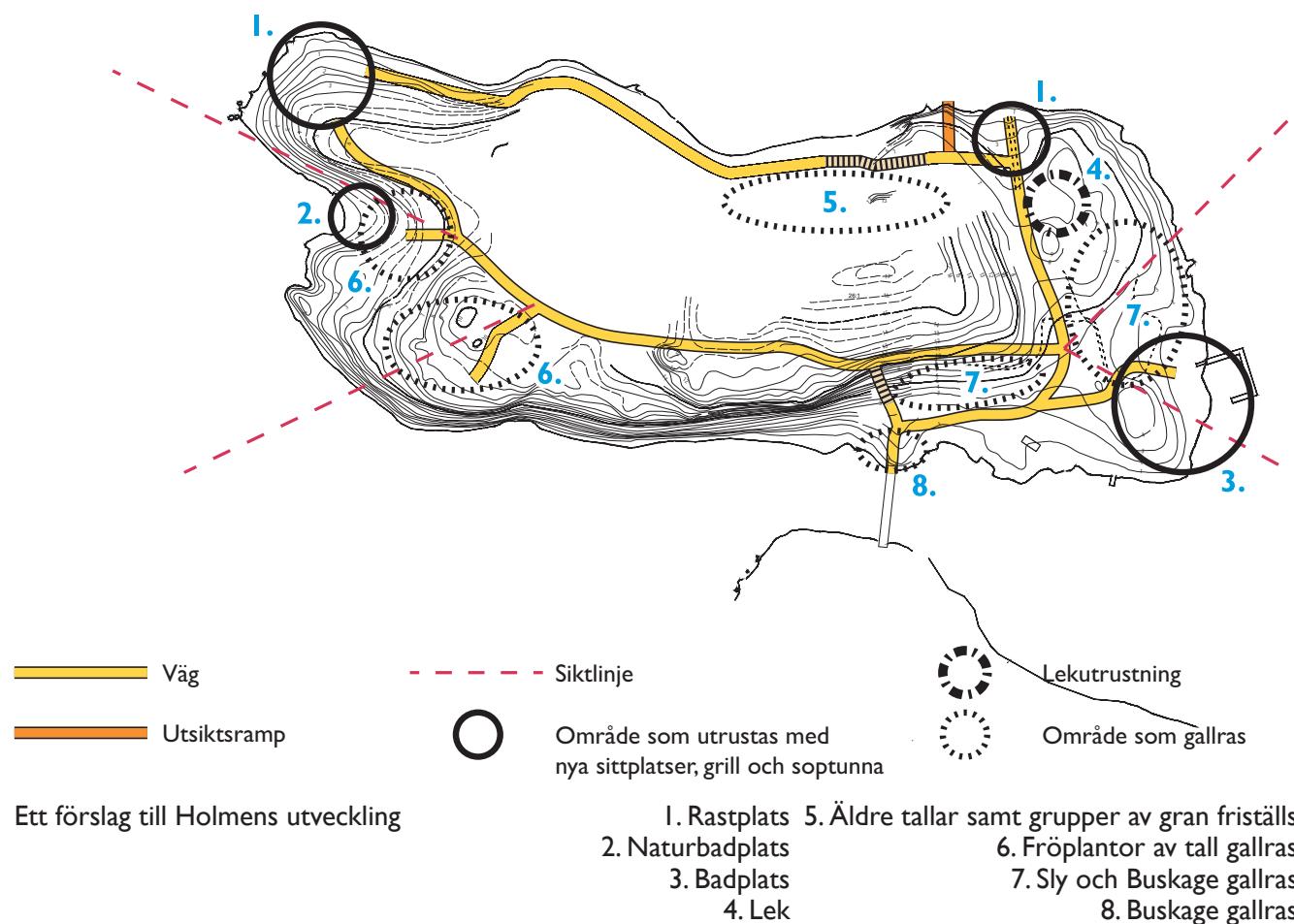


NYA BADMÖJLIGHETER OCH FISKSÄTRA HOLME

Fisksätra holme är oerhört viktig för bad och friluftsliv sommartid. När planerna på utbyggnaden av Fisksätra marinas småbåtsverksamhet, angöring för skärgårdstrafik och guidebåtar från museet genomförs behöver säkerheten för de badande ses över och vattenkvalitén kontrolleras noggrant. Även andra platser i Fisksätra skulle kunna användas för bad, t.ex. den västra delen av holmen. Som en följd av önskemål från Fisksätradialogen har holmens utveckling och möjlighet till ett till bad på västra sidan av holmen studerats. Platsen används redan idag för bad men är inte iordningställd i kommunal regi. För att anlägga och underhålla en kommunal badplats på västra sidan av holmen krävs en väg dit. För att begränsa inverkan på vegetationen skulle denna väg kunna dras längs det branta partiet på holmens södra sida bort mot badplatsen.

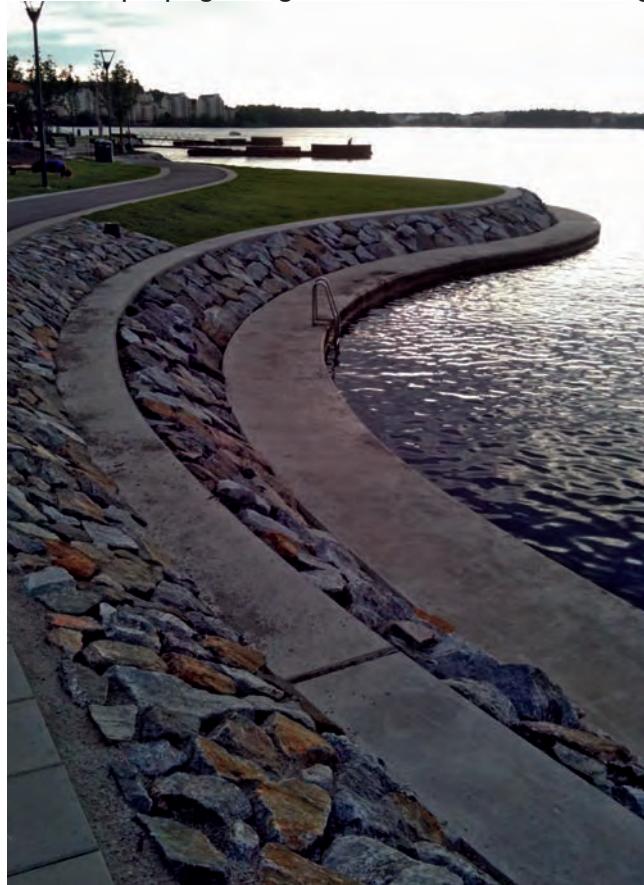
En brygga eller brokonstruktion i någon form till holmen rakt över från båtklubben kan ge en annan tillgänglighet och bespara intrång på holmen. Med relativt enkla medel kan även gångstigen på östra delen av holmen anpassas så den blir mer tillgänglig och kompletteras med bänkar och utsiktsplatser.

En annan tänkbar placering av ett bad är vid idrottsplatsen. Antingen på land i form av en bassäng eller genom att några av båtklubbens bryggor flyttas längre västerut och ett bad anläggs. Alternativt kan gradänger, avsatser anordnas ner i vattnet för att öka tillgängligheten till vattnet och skapa en trivsam plats.



I dagsläget går kommunala va-ledningar (dagvatten) i området vilket gör det svårt att ställa i ordning ett bad vid idrottsplatsen. Dessa måste flyttas om ett bad ska kunna anläggas där. För att skapa utrymme för detta föreslås att två av bryggorna flyttar i västlig riktning. Då kan området frigöras för ett utomhusbad vid vattnet.

Exempel på gradänger ner i vattnet vid Hornsberg



Exempel på bro/bryggkonstruktion iTrekanten

KOLLEKTIVTRAFIK

Tunnelbana till Nacka gör att hela kommunens kollektivtrafikförsörjning behöver ses över i framtiden. I dagsläget är det väsentligt för Fisksätra att kollektivtrafiken utvecklas vidare och att kapaciteten ökar. Om fler människor flyttar till området växer underlaget för en förbättrad kollektivtrafik. Förbättringar som skulle kunna utföras är ökad kapacitet på Saltsjöbanan, tätare busstrafik och motorvägsbussar, en tillgänglighetsanpassad station och cykelparkering intill stationen. Kollektivtrafiken är en fråga för SL och kommunen gemensamt. Det är av största vikt att diskussionen kring detta är anpassad till utvecklingen av nya bostäder i området.

Kommunens fortsatta intention är att dubbelspår eller mötesspår ska kunna byggas ut i framtiden och att mark ska reserveras i Fisksätra intill befintligt spår för detta.

ÅTERVINNING

Det finns flera argument för att sortera sitt avfall. En stor del av det sorterade avfallet blir nytt material i form av nya förpackningar eller tidningar. En del blir energi och sorteringen hjälper till att förhindra att skadliga ämnen från farligt avfall, som elavfall och batterier släpps ut i naturen. I Fisksätra finns en återvinningsstation längs Fisksätravägen, nedanför Fiskarhöjden. Platsen utgör en del av entrén till det centrala Fisksätra och behöver rustas upp. En återvinningsstation till i de mer centrala delarna av Fisksätra skulle underlätta för de boende att i större utsträckning sortera sitt avfall. Det och bör utredas i kommande detaljplaner. En sådan station skulle även kunna innehålla plats för återbruk. Grovavfall kan lämnas på återvinningscentralen i Östervik.

EN NY ÅRSRING MED KVARTER OCH BOSTÄDER

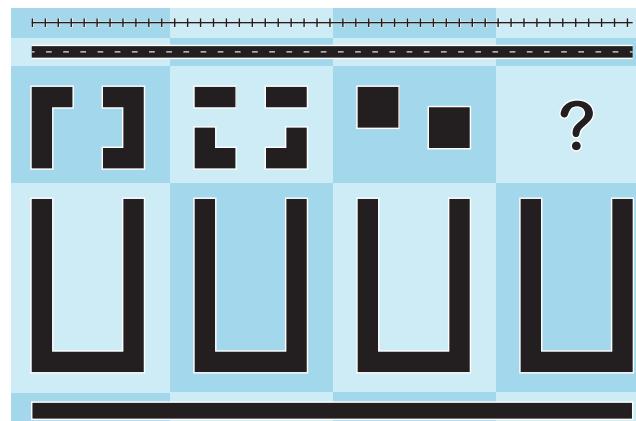
Genom att förtäta redan bebyggd miljö, som dessutom är kollektivtrafiknära kan vi ”värna natur och vatten för rekreation och biologisk mångfald” och gå mot ett mer långsiktigt hållbart samhälle, trots ökad befolkning. Bebyggelse påverkar sin omgivning på olika sätt. De centrala delarna av Fisksätra är planerade på ett enhetligt sätt ur flera aspekter. Programmet föreslår nybyggnation av bostäder och verksamheter i strategiska lägen där bebyggelse kan bidra till en förbättrad stadsmiljö och ett mer varierat utbud av bostäder och upplåtelseformer.

Principerna mångfald och variation bör genomsyra det fortsatta planeringsarbetet. Under programarbetet har ett antal lägen identifierats, som särskilt lämpade för nybyggnation och komplettering, sett till bebyggelsestruktur, funktionsmässiga kopplingar osv. De lägen, som föreslås för ny bebyggelse är dels de storskaliga parkeringsytorna som omger höghusen. Dels ytorna längs de framtida centrala och viktiga sträken samt dels i områdets ”utkanter” vid entréer där bebyggelse kan hjälpa till att länka samman Fisksätras delar. Programmets mål är att genom tillkommande bebyggelse skapa en tydlig bebyggelsestruktur i lägen som idag inte används på ett effektivt sätt eller invid stråk eller grönska som då stärks och blir både tryggare och bättre utnyttjade.

Det tillkommande behovet av förskoleplatser (ca 150 st.) och skola måste lösas i samband med detaljplaneringen av den tillkommande bebyggelsen i Fisksätra utifrån den föreslagna exploateringen och rådande efterfrågan.

GESTALTNINGSPRINCIPER FÖR NY BEBYGGELSE

Stor del av den nya bebyggelsen placeras i direkt anslutning till Fisksätras befintliga bebyggelse i centrum. Det kräver en anpassning i både skala, form och arkitektoniska uttryck för att tillkommande delar inte ska dominera eller förta den befintliga karaktären i stadsdelen. Att sträva efter en varsam men sammanhållen övergång mellan nytt och gammalt är viktigt. Dagens centrala Fisksätra domineras av en tydlig kvartersform där storskaliga huslängor sträcker sig från söder mot vattnet i norr. Tillkommande huskroppar kommer att komplettera med en ny årsring av mer uppbrutna och varierade former, men med hänsyn till och i samspel med befintliga byggnadsvolymer. Den nya bebyggelsen har naturligtvis i syfte att tillskapa nya bostäder, men ska också bidra till den offentliga miljön och underlag för ett starkare centrum med lokal service. Genom utformning och placering ska den bidra till nya och förtynliga befintliga platser och rum samt medverka till att det blir enklare att röra sig mellan olika



Exempel på förtäning med punkthus i fyra våningar i Årsta. Bild: Familjebostäder och ÅWL arkitekter

delområden. Varierande kvartersformer ger spännande miljöer och med varierande skala finns det goda möjligheter att rätta sig efter rådande förutsättningar – större skala där topografi och siktlinjer inte hindrar, lägre där hänsyn till befintliga bostäder krävs. Där byggnaderna uppförs i direkt anslutning till befintliga kvarter anpassas de efter dessa. På öppnare ytor, längre bort från befintliga bostäder blir orienteringen av nya hus friare med mål att harmonisera och samspeла med topografi, gatustruktur eller andra formande element.

**Saltsjöbanan
Fisksätravägen**

**Exempel på
tillkommande kvarter**

Befintlig kvartersstruktur

Fisksätra allé

**Schematisk bild på hur
kvartersformer kan se ut**



Exempel på förtäning genom påbyggnader på befintliga hus i Tensta allé. Bild: Svenska bostäder och Bergkrantz arkitekter.

Höjden på ny bebyggelse inom programområdet är tänkt att variera i ett spann mellan lägre enfamiljshus och radhus och flerfamiljshus om ca 8 våningar.

Högre byggnader kan tillföra livfulla uppbrott i den befintliga jämnhöga strukturen liksom boenden med attraktiv utsikt. Högre hus kan placeras i kanterna och på tillräckligt avstånd i norr där de inte skymmer sol tillgången på gårdar och gator samtidigt som de ramar in området. För att åstadkomma den önskade variationen blir också lägre inslag nödvändiga. Lägre byggnader kan placeras intill dagens befintliga kvarter och i söder utan att skymma.

Den arkitektoniska utformningen av ny bebyggelse ska samspeла med den befintliga, men ska med nya former, material och färger tillåtas representera en ny årsring. Med fasader, entréer och lokaler ska de också hjälpa till att förtydliga centrum och intensifiera kopplingar och stråk.

Planeringen av Fisksätra har hållbarhet som ett centralt ledord. Utformningen av ny bebyggelse ska därför givetvis sträva efter energieffektivitet och miljövänlighet. Solpaneler och gröna tak kommer således att vara positiva inslag i husens formmässiga uttryck.

Mellan husen finns gator och gatumiljöer som är direkt tongivande för hur ett område upplevs. De påverkas i allra högsta grad av husens utformning. Kvartersformer påverkar om gårdarna uppfattas som privata eller öppna för alla. Entréplanens karaktär avgör om en gatumiljö upplevs som en trygg miljö för uppehälle eller bara som en passage. De nya kvarteren ska bygga vidare på dagens tradition där somliga gårdar blir mer slutna och privata, medan andra öppna och mer i form av kvartersparkar. Ett huvudsakligt fokus på öppna entréplan och lokaler förespråkas runt centrum och de viktiga stråken.

Genomgående för tillkommande gårdar och gatumiljöer är vikten av växtlighet. Träd, buskar och gräsbeklädda ytor har många funktioner och positiva effekter. På rätt ställen kan vegetationen tillföra orienterbarhet och önskvärd uppdelning av de fysiska rummen med både konkreta och symboliska avgränsningar. Man bör också utnyttja kunskapen om växtlighetens påverkan på mikroklimatet liksom för naturlig avrinning, infiltration och givetvis för trivseln i estetiskt tilltalande miljöer.



Komplettera med varierade kvartersstrukturer.
Möjliggör för olika boendeformer, hustyper och skalor



Exempel på komplettering av befintligt bostadsbestånd i Gårdsten

OFFENTLIGA MILJÖER OCH MÖTESPLATSER

Fisksätra är en tätt befolkad stadsdel med högt slitage på gator, torg, parkytor och gångvägar. Önskemål om en mer spännande och varierad miljö har lagts fram bland annat genom Fisksätradialogen. Programmet har som en av sina utgångspunkter att behålla och förbättra de viktiga mötesplatserna. Det gäller främst inom det nord-sydliga stråket, men även inom Gröna dalen, strandpromenaden, Fisksätra holme mm. Befintligt torg, Fisksätra allé, idrottsplatsen och de gemensamma gårdarna besitter alla utvecklingspotentialer att ta tillvara på. Vi bör utreda vilka ytor som lämpar sig för närodling, ställa oss frågan om var gränserna mellan den allmänna platsen och den privata uteplatsen går.



Exempel på kvartersmiljö med varierande hustyper.

Bild: Okidoki arkitekter och Linköping Bo2016

Skulle torget i förlängningen bli en mer levande miljö med hjälp av fler verksamheter och butiker i husens bottenvåningar? Är möjligens idrottsplatsen det framtida Fisksätras stora mötespunkt och hur görs den då till en tillgång för hela stadsdelen och inte bara för den sportintresserade? Här finns stora ytor som bör kunna hysa en mängd fritidsaktiviteter och som dessutom ligger i anslutning till den planerade strandpromenaden.

Liksom på många håll i landet har intresset för odling och lokal produktion av exempelvis grönsaker ökat märkbart på senare tid. Så är också fallet i Fisksätra, där aktiviteten på kolonilotter ökat och initiativ till odlingar på gårdar tagits. Intresset som rimmar väl med hållbarhetsmålen bör naturligtvis värnas.

Odlingslotter och liknande kan mycket väl komma att spela en central roll för de sociala sammanhangen i Fisksätra och därmed utgöra viktiga mötesplatser. Utveckling, utformning och lokalisering av tillkommande odlingar bör därför utredas närmare i kommande etapper.

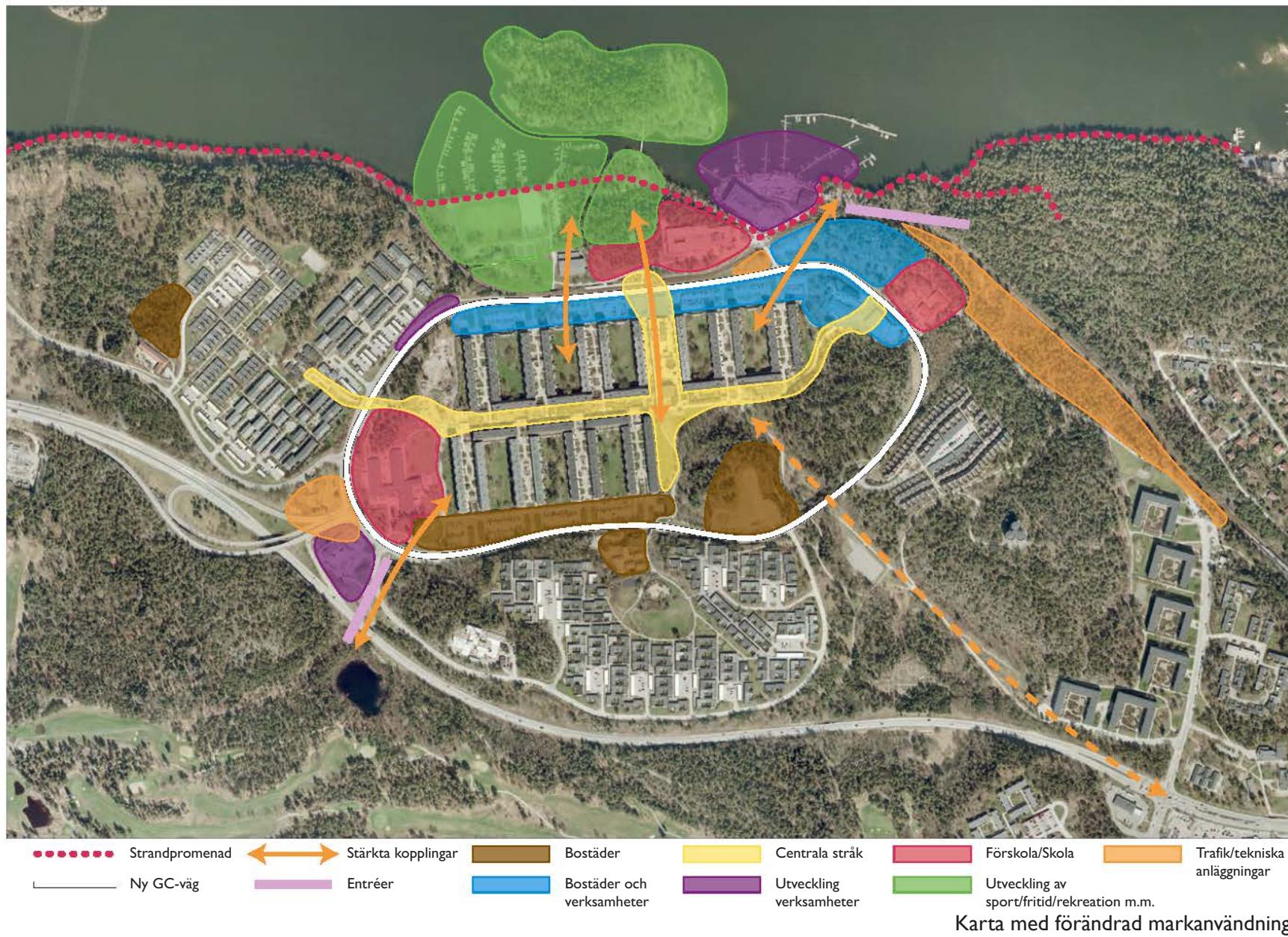
Under dialogerna har återkommande önskemål varit förbättrade gemensamhetslokaler i flerbostadshusens bottenvåningar. Behovsanpassade och välsköpta lokaler skulle öka utnyttjandet och underlätta för mindre verksamheter och för den som saknar plats i sin bostad för bjudningar m.m. Gemensamhetslokaler men även andra halvt privata, halvt offentliga miljöer såsom portar och trapphus, utgör en slags mötesplatser. Utförandet och skötseln av dessa påverkar direkt trivseln och bostadens attraktivitet.

AKTÖRER OCH VERKSAMHETER

Genomgående målsättning för utvecklingen av Fisksätra är variation. Det gäller inte bara formen för boende och bebyggelsestrukturer, utan även för verksamheterna i stadsdelen. Framväxten och anpassningen av verksamheter underlättas och möjliggörs till viss del av en flexibel och genombrottat utformning av lokaler och platser, men beror till stor del av andra faktorer. Planeringen bör därför vara anpassad till efterfrågan hos befolkningen och genom en bred dialog med och öppenhet för förslag från småföretagare, lokalt näringsliv och andra intresserade verksamhetsidkare. På så sätt är förhoppningen att utvecklingen på bästa sätt ska kunna tillmötesgå både föreningsliv och kommersiella liksom kommunala verksamheter.

Exempel på verksamheter mellan bostäder, växthus i Houten, Nederländerna





FORTSATT DIALOG OM PLANERING

Delaktighet och inflytande i samhället är viktiga förutsättningar för jämställdhet, socialt deltagande och fysisk tillgänglighet. Under de senaste åren har en rad aktiviteter genomförts med syfte att undersöka vilka behov och önskemål de boende i Fisksätra har, sett till utvecklingen av området. Dialogen har resulterat i inspirerande idéer, konstruktiva diskussioner och konkreta förslag som indirekt eller direkt vävts in i programmet. Samtidigt har dialogen bidragit till en ökad delaktighet i lokalsamhället. Inte minst en ökad förståelse för planeringen i stort, för de avvägningar, kompromisser och bedömningar av förslag och alternativ, som måste göras. En risk med en omfattande dialog är att orealistiska förväntningar byggs upp. En transparent process och god kommunikation är därför av stor vikt för att deltagarna ska uppleva ett reellt inflytande. Men också för att de ska förstå och acceptera att alla önskningar inte kan realiseras. Att alla deltagare inte får som de vill i varje enskilt fall, men att helheten skapar fördelar och kvaliteter för alla. Detta är ett arbete som kommunen ständigt försöker utveckla. För arbetet framöver är det viktigt att dialogen med boende och aktörer inte avtar utan snarare specificeras i det kommande arbetet med detaljplanerna för de olika delområdena. Arbetet ska även fortsättningsvis genomsyras av strävan efter att utveckla olika former av samverkan knutet till den positiva utvecklingen i Fisksätra som beskrivs under Att mötas och samverka.

UTVECKLA STATIONS- OCH CENTRUMOMRÅDET

EN NY MÖTESPLATS OCH ENTRÉ

Ett trivsamt, flerfunktionellt torg mellan centrum och stationen, som löper ut över Fisksätravägen, kan ge Fisksätra en ny mötesplats och välkomnande entré och samtidigt koppla samman station och centrum. Torget möjliggör ett tydligare stråk mellan centrum, station och kullen vid skolan och vidare mot Fisksätra holme och marinan. En bättre koppling till marinan för gångtrafikanter är positivt för såväl boende som besökare som enkelt skulle kunna röra sig mellan bostäderna, centrum och marinan. Även nyttiskott i bebyggelse är viktiga förutsättningar för ett växande och fortsatt levande centrum.

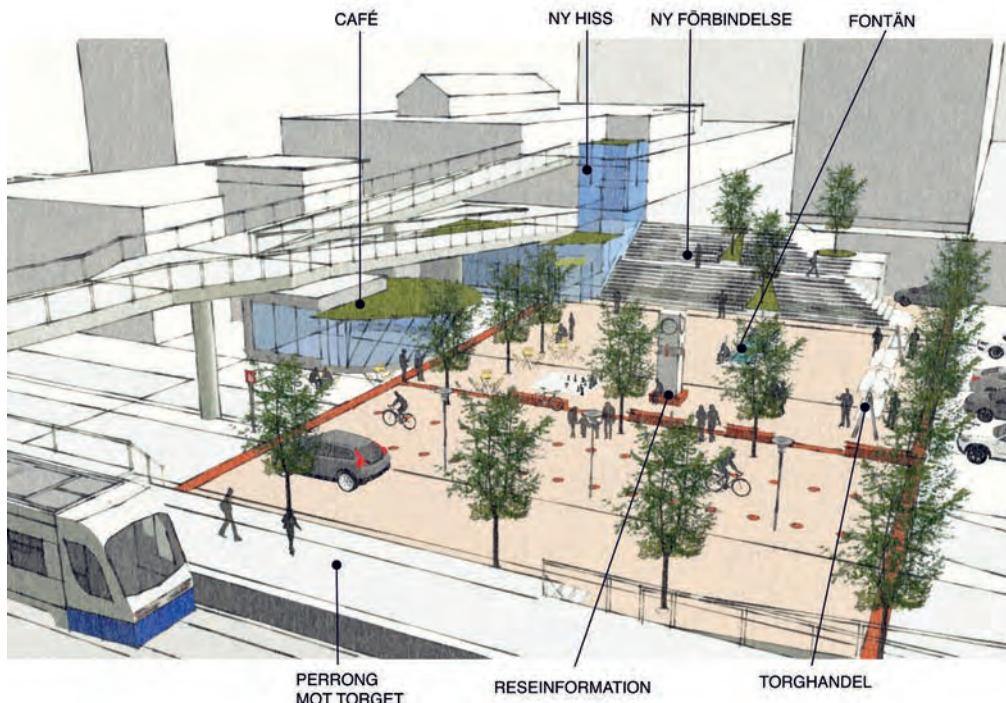
Från den övre nivån där bostäderna har sina entréer skulle torget nås via en trappa och ramp. Torget förlängs sedan ut över Fisksätravägen och en alternativ, genare



Hur man kan röra sig mellan centrum och stationen beroende på stationens omvandling.

väg från tåget kan skapas. Beroende på Saltsjöbanans framtid och möjliga dubbelpår kan en sådan lösning se olika ut. På bilderna visas först hur ett torg, som en ny mötesplats i Fisksätra, skulle kunna växa fram i ett första steg utan att Saltsjöbanan förändras. Sedan hur det skulle kunna se ut om möjligheten att gå av tåget åt två håll blev verklighet. Och till sist hur det skulle kunna se om dubbelpår blev verklighet i framtiden. En ny möjlighet att röra sig genom Fisksätra skulle öppnas upp. Torget, med bussstationens nya placering skulle bli en plats att vänta på bussen eller tåget på, att ta en kaffe i solen på eller bara slå sig ner på och se på folklivet.

Under bron över Fisksätravägen kan en glaspaviljong fungera som ett mer öppet komplement till centrumbyggnaden med t.ex. café med uteservering på torget, utställningslokaler eller annan verksamhet. När mörkret lagt sig kan paviljongen lysas upp och bidra till en tryggare miljö för den som väntar på tåget eller går hem från idrottshallen.



Inspirationsbild på vad ett torg mellan stationen och centrum kan innehålla



Bild från rapporten "Våra Drömkvarter" på hur centrum och parkeringen kan utvecklas.

ÖKAD FUNKTIONSBLANDNING

Flera funktioner saknas i Fisksätra för att den sociala och ekonomiska hållbarheten ska kunna öka. Det handlar främst om lokaler för arbetsplatser, butiker och platser att mötas på. För att locka fler företagare och butiksintressenter krävs ett större underlag, lokaler och en trivsam utedräkt. I vissa fall kan bottenvåningar på befintlig bebyggelse omvandlas till kontor eller lokaler för handel eller annan verksamhet. Men främst kan centrumbyggnaden förändras och byggas till och om.

Byggnaden har idag en inåtvänd karaktär och omges av ett angöringstorg, parkeringar och inlastning sett från stationen. En öppen och mer tillgänglig byggnad, kanske med möjlighet till uteservering och torghandel och med ett tydligt stråk till stationen på samtliga nivåer skulle medföra att centrum kunde samspele med sin omgivning och bidra än mer till stadslivet i Fisksätra. I den tillkommande bebyggelsen bör det utredas om bottenvåningarna kan få en annan typ av användning än bostäder på strategiska platser och längs värdefulla stråk där många människor rör sig så att miljön blir mer levande.



Ökad funktionsblandning bör främst ske i de gula och blå områdena.



Skapa bottenvåningar med verksamheter, arbetsplatser och service mm. för en mer levande miljö.

GENOMFÖRANDE

Förverkligandet av programmet kommer att innehåra komplexa frågeställningar då befintliga miljöer planeras om. Förändringarna kommer därför att behöva ske i flera etapper och delområden och under en längre tidsperiod. Programförslaget innehåller flera exploateringsområden och detaljplaneetapper. Det är områden som kräver en detaljplaneprocess för att kunna förändras. Men det innehåller även flera projekt för upprustning av offentliga miljöer och iordningställande av mötesplatser m.m som inte kräver detaljplaneprocesser. Områdena presenteras på kartan på nästa sida. Bokstäverna A-G representerar möjliga exploateringsområden för bostäder och verksamheter.

EXPLOATERINGSOMRÅDEN

För samtliga föreslagna exploateringsområden ska kommunens parkeringspolicy, miljökrav m.m samt övriga myndigheters krav och regler uppfyllas. Inom de områden som kommunen äger finns möjlighet att ställa hårdare krav än gällande lagar och byggnormer, exempelvis på energiförbrukning. Kommunen ska verka för varierade boendeformer, hyresrätt, bostadsrätt, äganderätt, studenbostäder etc. Den kommunägd marken kan markanvisas (kommunen bestämmer vilket byggföretag/fastighetsutvecklare som får utveckla marken i förhandling med kommunen) på ett sånt sätt att ett varierat bostadsutbud skapas. Försäljning av kommunägd mark innebär också en finansieringsmöjlighet för upprustning av allmänna anläggningar. Men strategiska beslut behöver tas i fråga om de utvecklingssatsningar som föreslås i programmet. Programmet föreslår en indelning i olika detaljplaneetapper och för varje detaljplan ska exploateringsavtal tecknas där kommunen och exploaterörens åtaganden framgår. Totalt visar planprogrammet på ca 500-650 nya lägenheter.

OMRÅDE A

Området är knappt 35 000 kvm stort och består till största del av parkering till befintlig bebyggelse och centrum. Marken och centrum ägs av Stena fastigheter. Området bedöms vara lämpligt för bostadsbebyggelse

i 4-6 våningar och någon enstaka högre byggnad. Ny bostadsbebyggelse bör ha lokaler för verksamheter och gemensamhetslokaler i bottenvåningarna. Befintliga parkeringsplatser kommer delvis ersättas med nya byggnader. Parkeringssituationen ska dock inte försämras för befintlig bebyggelse och tillkommande bebyggelse ska följa kommunens parkeringsstrategi. Därför är det inte lämpligt att mer än cirka 10 -15 % av markytan bebyggs. Bebyggs 15 % av markytan med bostäder i 6 våningar ger det enligt en grov uppskattning ca 300 lägenheter. Tätheten på kvarternivå bör generellt ej överskrida tätheten i befintligt bestånd i centrum.

Området mellan centrum och stationen kan omstruktureras för bättre integration mellan de två och nya byggrätter för t.ex. café kan skapas. Område A är lämpligt att planera i ett stycke som sedan kan delas upp i etapper vid själva utbyggnaden. Området är lämpligt att ingå i den första planetappen då fastighetsägaren är angelägen och en upprustning av centrum är efterlängtad. Att bebygga befintlig parkering ger upphov till trivsammare och tryggare offentliga miljöer på mark som redan är hårdgjord. I samband med detta behöver även fasaden med garageentréer och utfarter ses över ur ett tillgänglighets- och gestaltningsperspektiv för att skapa kopplingar mellan befintliga och nya bostäder. Exploateringen får ej påverka möjligheten att bygga dubbelspår eller mötesspår för Saltsjöbanan.



----- Delområden för detaljplaner

----- Pågående detaljplaner

----- Centralt stråk

----- Pågående detaljplaner

----- Utvecklingsområden skola/förskola

----- Projekt för offentliga miljöer

----- Nya trafiklösningar

----- Ej aktivt detaljplanearbete

Karta med förslag till detaljplaneetapper och andra projekt.

OMRÅDE B

Kommunen är ägare till det ca 4 000 kvm stora området som används som parkering m.m. Området bedöms vara lämplig för relativt hög exploatering, bebyggelse i 4-8 våningar och att 25 % av ytan bebyggs. Det betyder att området kan inrymma upp till ca 80 lägenheter. Inom ny bebyggelse bör verksamheter och gemensamhetslokaler tillåtas i bottenvåningen eller i egna byggnader i den man behov och efterfrågan finns. Förslag på verksamheter som framkommit under arbetet med programmet är växthus, kvinnohus och verksamheter som kan ha fördel av att ligga nära museumet och marinan. Hela området kommer behövs användas som kvartersmark (privatägd mark) för att lösa parkering m.m. Om parkering ska gå att lösa är det troligt att p-hus eller parkering under mark krävs. Eftersom kommunen äger marken finns möjligheten att markanvisa (ge ett byggföretag rätt att ensamt förhandla med kommunen om hur bostadsbyggandet ska ske) området och därmed möjliggöra studentbostäder eller liknande. Planering av område B bör starta efter område A. Man kan också räkna med en längre planprocess beroende på om en markanvisningstävling (kommunen utlyser en tävling för byggföretag där vissa kriterier ska uppnås och utser sedan det bästa förslaget) genomförs eller ej. Även om området idag till viss del består av grönyta är det en svårtillgänglig terräng som inte används för rekreation i någon större utsträckning. Bebyggelse på denna plats länkar även samman befintlig bebyggelse med marinan. Exploateringen får ej påverka möjligheten att bygga dubbelspår eller mötesspår för Saltsjöbanan.

OMRÅDE C

Kommunen är ägare till område C som är ca 2 500 kvm stort. Områdets utveckling är beroende av tillfart via område A och bör därför inte påbörjas innan område A har varit på samråd och kommit en bit i planprocessen. Att utveckla detta område för fritids- eller idrottsverksamhet och samtidigt bygga om gångtunneln under Saltsjöbanan ger möjligheter till bättre koppling mellan idrottsområdet och centrum. Det gör också idrottsplatsen tryggare vid mörkrets inbrott om fler människor rör sig i området. En befintlig kvalité i detta område är den park som leder fram till Villa Caprifol. Vegetationen bör så långt det är möjligt integreras i den tänkta bebyggelsen.

OMRÅDE D

Området är cirka 12 000 kvm stort och består av en parkeringsyta för befintlig bebyggelse. Marken ägs av Stena fastigheter. Området bedöms vara lämpligt att komplettera med bebyggelse i 4-6 våningar med möjlighet till gemensamhetslokaler i bottenvåningarna och som för område A bör 10-15 % av marken bebyggas. Bebyggs 10 % av markytan med 6-våningsbyggnader kan cirka 70 lägenheter byggas. Tätheten på kvartersnivå bör generellt ej överskrida tätheten i befintligt bestånd i centrum. Förslagsvis börjar planering av området när detaljplan för område A genomförs och utvärderats. Att bebygga befintlig parkering ger upphov till trivsammare och tryggare offentliga miljöer på mark som redan är hårdgjord. I samband med detta behöver även fasaden med garageentréer och utfarter ses över ur ett tillgänglighets- och gestaltningsperspektiv för att skapa kopplingar mellan befintliga och nya bostäder.

OMRÅDE E

För att området ska kunna bebyggas med bostäder krävs att panncentralen flyttas. Därför ligger planeringen av området E flera år fram i tiden. Området är ca 20 000 kvm varav 8 000 kvm ligger norr om Fisksätravägen. Det norra området kan ej bebyggas innan panncentralen flyttas på grund av vindriktning och utsläpp av partiklar. Området norr om vägen är lämpligt att exploatera i samma grad som område B vilket skulle betyda ca 150 lägenheter. Söder om vägen är en något lägre exploatering lämpligare. Byggnader med 3-6 våningar motsvarar ca 150 lägenheter. De verksamheter som finns i området ska få möjlighet att vara kvar och utvecklas. Söder om vägen ägs panncentralens mark (ca 5 000 kvm) av Stena fastigheter och övrig mark av Nacka kommun. Även om området idag delvis består av grönyta är det en svårtillgänglig terräng som inte används för rekreation i någon större utsträckning. Bebyggelse på denna plats länkar även samman befintlig bebyggelse med marinan och grönområdet söderut. Exploateringen får ej påverka möjligheten att bygga dubbelspår eller mötesspår för Saltsjöbanan.

OMRÅDE F

Kommunen är ägare till område F som är cirka 5 500 kvm stort och bedöms vara lämpligt för radhus eller kedjehusbebyggelse. Med en exploatering liknande det befintliga radhusområdet kan 10-15 nya lägenheter byggas. Detaljplanering av området är ej beroende av någon annan exploatering och kan påbörjas direkt när planprogrammet antagits. Bebyggelse här kan ge Fiskarhöjden ett tillskott av liknande bebyggelse och nyttja befintlig vägdragning och va-system.

OMRÅDE G

Området är ca 6 500 kvadratmeter stort och består av två fastigheter. Stena fastigheter äger den större av fastigheterna på drygt 5 700 kvadratmeter och Nacka kommun den mindre på drygt 700 kvadratmeter. Området är bebyggt med bostäder och bedöms vara ett utvecklingsområde på längre sikt. Området kan vara lämpligt för bostadsbebyggelse i 2-4 våningar. Del av området nyttjas idag med tomträtt.

FINANSIERING AV ALLMÄNNA ANLÄGGNINGAR OCH OFFENTLIGA MILJÖER

Allmänna anläggningar som vägar, vatten, avlopp m.m. är redan utbyggda så genomförandet är inte beroende av några stora nyinvesteringar i infrastruktur. De allmänna anläggningarna är dock utbyggda på 1970-talet och vissa funktioner behöver kompletteras och moderniseras.

Kostnader för allmänna anläggningar, nybyggnad och upprustning ska bekostas av kommande exploatering. Fördelning av kostnaderna ska stå i proportion till exploateringens storlek och den trafik exploateringen genererar. Kostnaden för samtliga kommunala anläggningar bör delvis bekostas av de områden som föreslagits för ny bebyggelse. Övrig finansiering kommer till stor del bestå av försäljning av kommunal mark till bostadsexploatering.

Allmänt underhåll och återinvesteringar styrs inte i detalj av detta program men tas ändå upp som en viktig åtgärd. Behov av ett allmänt underhåll och upprustning har konstaterats på gångtunnlar, trafikplatser, parker, gångvägar och gatumiljöer. Det handlar framförallt om att rusta upp befintliga anläggningar och göra om lösningar, som har visat sig inte fungera. Underhåll och upprustning bör ske genom ett samarbete mellan Nacka kommun och Stena Fastigheter, som äger stora delar av programområdet. Vilka delområden som är i särskilt behov av underhåll och investeringar framgår nedan.

FISKSÄTRAS ENTRÉER

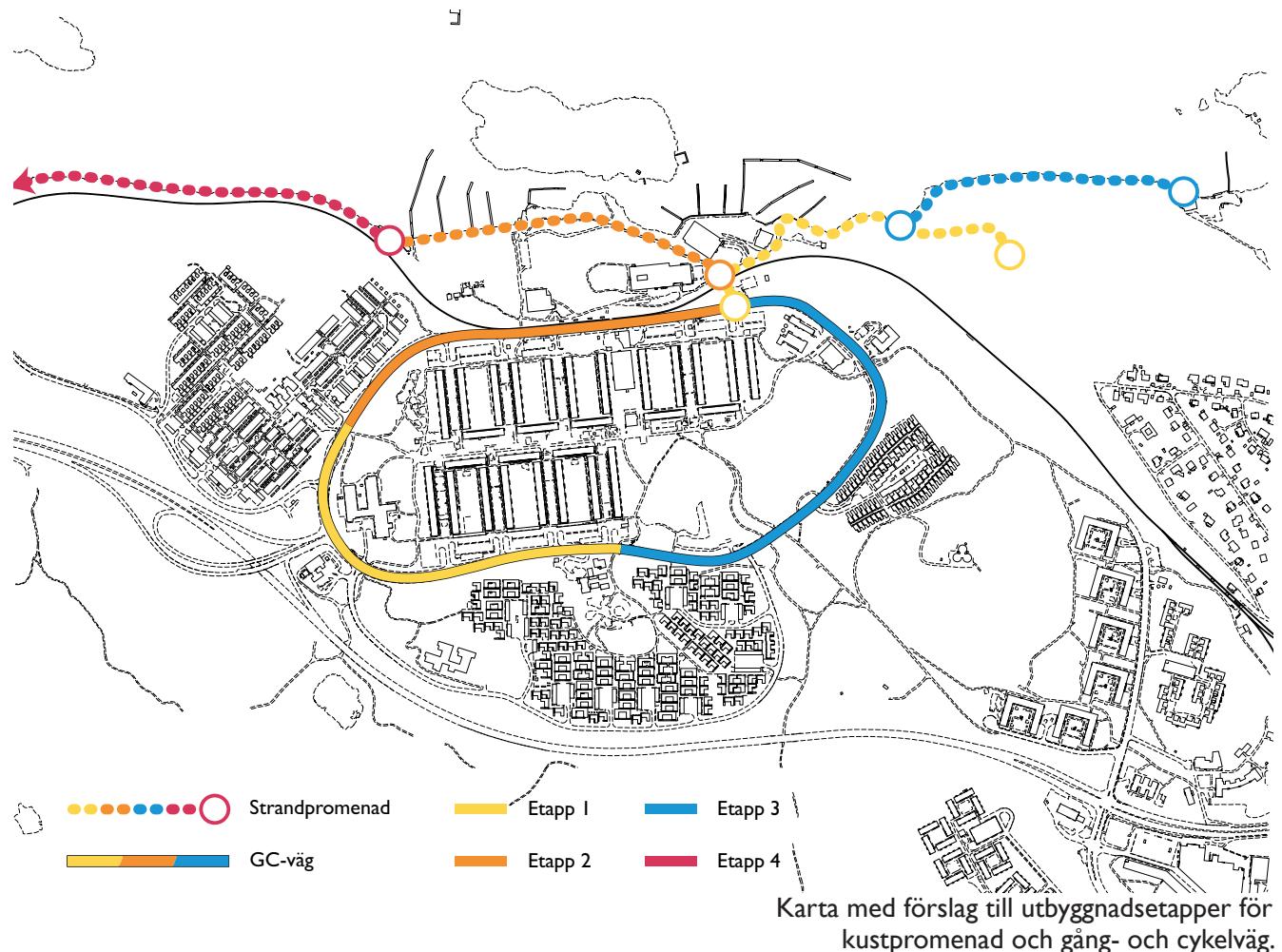
Infarten till Fisksätra från Saltsjöbadsleden är en viktig plats. Infarten upplevs som rörig och trafiksepareringen fungerar inte som det var tänkt. Platsen har också i Fisksätradiallogen utpekats som viktig för invånarna. Nacka kommun har utfört en trafikutredning för infarten. Utredningen föreslår att korsningen byggs om till rondell och kompletteras med gång- och cykelväger. Ombyggnaden är kostnadsberäknad till knappt 11 miljoner kronor och bör genomföras tidigt i genomförandeprocessen av programmet.

Erstavik nås genom en gångtunnel under Saltsjöbadsleden strax öster om bensinstationen. Entrén är svår att hitta till och parkeringsplatser finns bara på bensinstationen. Med enkla medel så som skyltning, bättre belysning och restaurering av gångtunneln samt informationstavlor kan nyttjandet av Erstavik öka både för boende i Fisksätra och besökare utifrån. Samtidigt kan verksamheterna vid bensinstationen få ett ökat underlag och på längre sikt expandera.

UTBYGGNAD AV GÅNG- OCH CYKELVÄG

Utöver de separerade cykel- och gångvägarna vid infarten till Fisksätra är det också vanligt att Fidravägen och Fisksätravägen används av gående och cyklistar trots att gc-väg saknas i vägbanan. Fidravägen/Fisksätravägen är 9-10-meter bred runt större delen av Fisksätra. Därmed kan en del av befintlig vägbana byggas om till gång- och cykelväg . Detta får till följd att Fidravägen/ Fisksätravägen blir mer lik en stadsgata och får en mer inbjudande karaktär. Kostnaden för byggnation av gång- och cykelväg brukar schablonmässigt beräknas kosta 3 500 kr/m vilket är exklusive trädplanteringar och liknande. Utöver infarten till Fisksätravägen är det ca 2 000 m gång- och cykelväg som bör byggas, vilket betyder att det kan kosta ca 7 miljoner kronor.

Befintliga gång- och cykelstråk kan upplevas som otrygga, bland annat med mörka gångtunnlar och andra otrygga platser. Sådana platser kan upplevas som tryggare och mer välkomnande med t.ex. bättre belysning och konstutsmyckningar. Vid nyexploatering ska befintliga gång- och cykelstråk i närområdet ses över och rustas upp om det bedöms som nödvändigt.



UTBYGGNAD AV KUSTPROMENAD

Nacka kommun har tagit fram en utredning som visar att det är möjligt att anlägga en kustpromenad från Österviks station till Skutviken.

Från västra delen av idrottsplatsen till Östervik är kommunen beroende av överenskommelser med SL och en privat fastighetsägare. Denna del av kustpromenaden bedöms som mycket dyr att genomföra. Utöver marköverenskommelser, behöver det byggas någon form av brygganläggning samt nyanläggning av stigar. Sträckan är kostnadsberäknad till 3,5 miljoner men innehåller en hel del osäkerheter som gör att det kan bli dyrare. Sträckan är lägt prioriterad men möjligheten finns att i framtiden bygga denna del av kustpromenaden.

Från västra delen av idrottsplatsen till korsningen Brantvägen/Hamnvägen finns delvis en kustpromenad redan idag. Från bron över till Fisksätra holme kan Hamnvägen användas om den stängs av för allmän biltrafik alternativt breddas. Hamnvägen knyts sedan an till gångbana genom Fisksätra marina vidare ut till Skogsöreservatet.

Inom projektet Fisksätra marina planeras en gånganslutning från korsningen men Saltsjöbanan ner till Fisksätra pir och naturreservatet öster om marinan. Denna sträcka är den viktigaste för att öppna upp reservatet och marinan för allmänheten. Sträckan består av en gångbana längs Brantvägen och en bryggkonstruktion ut till naturstigar i reservatet. Gångbanan ingår i byggnationen av piren och därutöver bedöms bryggkonstruktionen kosta ca 1,2 miljoner kronor.

KOPPLING TILL IDROTTSPLATSEN

För att få ett tydligare gångstråk, koppla samman centrum och idrottsplatsen behöver parkeringsytan och gångtunneln byggas om för att tillåta genomfart för personbilstrafik. Tunneln har redan idag tillräcklig bredd för personbilstrafik men gestaltningen bör ses över för att få en mer inbjudande och trygg entré. Uprustning av idrottsplatsen beror på ambitionsnivån och är ej kostnadsberäknad.

NYTT BAD PÅ HOLMEN

Tre lokaliseringar för nytt bad har utretts. Dessa är västra delen av Fisksätra holme och två olika lösningar på idrottsplatsen. Lokaliseringarna är ännu inte kostnadsberäknade.

HÅLLBARHETSREDOVISNING OCH KONSEKVENSBEDÖMING

VARFÖR EN HÅLLBARHETSREDOVISNING?

Nacka kommun har under de senaste åren höjt ambitionen avseende hållbarhetsbegreppet. Bl.a. utarbetas ett hållbarhetsbokslut där kommunen följer upp ett stort antal parametrar, huvudsakligen inom områdena social hållbarhet, klimatanpassning, energi och transporter samt natur och biologisk mångfald. Nacka kommun vill även höja ambitionen avseende hållbarhet i sina stadsbyggnadsprojekt. Under 2011 påbörjade kommunen ett arbete med att få fram en gemensam målbild och riktlinjer för hållbart byggande i kommunen. Slutresultatet av arbetet är ett verktyg som kommunen ska använda för att jämföra och värdera hållbarhetsaspekterna i sina stadsbyggnadsprojekt.

Den nya översiktsplanen som nyligen antagits lyfter fram dessa frågor. Målet ”Ett hållbart Nacka” är en sammanfattnings av översiktsplanens övergripande mål. Översiktsplanen syftar till att Nacka ska utvecklas till en attraktiv och långsiktigt hållbar kommun som bidrar till en positiv utveckling i Stockholmsregionen. Viktiga hållbarhetsutmaningar för kommunen är att bidra till Stockholmsregionens behov av bra bostäder, service, vård och skola, att utveckla ett hållbart transportsystem samt att energieffektivisera bebyggelsen.

Syftet med hållbarhetsredovisningen i detta program är att integrera och synliggöra hållbarhetsfrågorna i planeringen. Hållbarhetsredovisningen beskriver i vilken

utsträckning programmet förväntas medverka till eller motverka en utveckling som är hållbar ur ekologiskt, socialt och ekonomiskt perspektiv och vilka frågor som behöver lyftas fram och utredas i senare skeden.

HUR PÅVERKAS DEN EKOLOGISKA HÅLLBARHETEN?

KLIMAT, TRANSPORTER, HUSHÅLLNING MED MARK OCH ENERGI

Programmets inriktning är att förtätning och komplettering av bebyggelsen ska ske där infrastruktur såsom vägar, va-system, kollektivtrafik och fjärrvärme redan finns utbyggt. Delar av de områden som föreslås bebyggas är idag redan ianspråktagna för, p-ytor och dylikt.

Även om området ligger i ett bra kollektivtrafikläge, Saltsjöbanan, så finns det behov av att se över och säkerställa att dessa förutsättningar är tillräckliga även för en växande befolkning i framtiden. Ett ökat befolkningsunderlag i området innebär förmodligen att biltrafiken kommer att öka vilket medför ökade koldioxidutsläpp totalt för området. Men p.g.a. det goda kollektivtrafikläget så förväntas utsläppen av växthusgaser per person bli lägre än i andra kommuner där bilberoendet är betydligt större. För

att ytterligare minska bilberoendet i området är det angeläget att se över möjligheterna att underlätta för befolkningen att kunna ta cykeln på ett tryggt och säkert sätt till och från området, som programmet föreslår.

Panncentralen i Fisksätra är en resurs och kan bli en större resurs för fjärrvärmennätet. Dess nuvarande placering centralt i Fisksätra behöver dock ses över. Placering av panncentralen och val av bränsle påverkar om panncentralen kan betraktas som en resurs eller en belastning ur hållbarhetssynpunkt. För närvarande eldas panncentralen med förnyelsebara bränslen vilket är mycket positivt.

Det är positivt om kommande planarbeten inkluderar återvinning av avfall och återbruk av kläder, möbler och andra husgeråd. I programmet utpekas den befintliga återvinningsplatsen som ett utvecklingsområde. Att dessutom få en mer central återvinningsstation skulle underlätta ytterligare för Fisksätraborna.

BIOLOGISK MÅNGFALD

Inom de områden som utpekas som lämpliga för bostadsbebyggelse och verksamheter finns inga dokumenterade nyckelbiotoper. Områdena utgör heller inte viktiga länkar i grönstrukturen. Till största del är de föreslagna exploateringsområdena placerade på redan ianspråktagen mark. I det fortsatta planarbetet kommer naturvärden att studeras närmre. Hänsyn bör tas till spridningssamband, värdefulla naturmiljöer samt

enskilda träd.

Vid förtätning kan den biologiska mångfalden gynnas genom medveten utformning och gestaltning med t.ex. gröna tak, planteringar och sammankoppling av olika grönytor via t.ex. gångvägar.

VATTEN OCH MARK

Ett genomförande av programmet innebär att fler ytor bebyggs och hårdgörs, mer trafik alstras, mer förorenat dagvatten uppstår, och mer avloppsvatten bildas. Fisksätra Marina utreds också för att kunna expandera. Detta samtidigt som de berörda vattenområdena, Lännerstasunden (dagvatten och Marinan) och Strömmen och Askrikefjärden (avloppsvattnet) ska uppnå en god vattenstatus enligt Vattenmyndigheten.

Enligt kustprogrammet och översiktsplanen ska Nacka ha ett långsiktigt hållbart båtliv. För att uppnå detta mål krävs samarbete med befintlig båtklubb och Fisksätra Marina. De frågor, som främst behöver lösas är miljöbelastning orsakad av båtbottenfärger, såväl på land som i vatten, samt att ordna mottagningsstationer för spillvatten från båtar (finns idag redan hos Fisksätra båtklubb).

För att minska miljöbelastningen från dagvattnet är det viktigt att tänka på materialval på nya byggnader, separera förorenat och rent dagvatten och åtgärda dagvattnet så att det orsakar minsta möjliga miljöbelastning. Om inte åtgärder inom både dagvattenhanteringen och de marina verksamheterna vidtas, så innebär kommande plangenomföranden en ökad belastning på vattenområdena. Konsekvensen blir att det sannolikt inte går att klara en god ekologisk och kemisk status.

Inom programområdet finns kända markföroreningar på varvsområdet. Ett genomförande av programmet kommer att medföra att kända och eventuellt nyupptäckta markföroreningar saneras.

NATURVÄRDEN, REKREATION OCH FRILUFTSLIV

Särskild hänsyn bör tas till skyddade områden och naturområden med höga värden, när nyexploatering sker. På grund av områdets kuperade terräng på vissa ställen bör nya byggnaders anpassning till landskapet utredas noggrant vid detaljplanearbete.

Det är viktigt att friluftsliv och grönområden av hög kvalitet finns inom rimligt avstånd från alla bostäder. Med en ny förbindelse till Skogsö naturreservat, upprustad idrottsplats, ett förstärkt Gröna dalen, kustpromenad som tillgängliggör vattnet och genom att gröna kilar och samband får kvarstå, kan detta

uppnås. Park och natur har en viktig social funktion och fungerar även som rekreativ miljö för boende. Samtidigt sker dagvattenrenings, klimatutjämning och positiv påverkan på luftmiljön.

LANDSKAPSBIOD OCH KULTURMILJÖVÄRDEN

När en kommun växer sker det ibland på bekostnad av befintliga landskapsvärden eller kulturmiljövärden. I programmet har kulturmiljövärden och landskapets utformning uppmärksammats och utpekats som viktiga värden för Fisksätras karaktär och även till viss del identitet. Kulturmiljöstråk bör förstärkas med flera användningar och målpunkter. Att förtätningen till största delen är lokaliserad till centrala miljöer är positivt för de omgivande kultur- och landskapsvärdena samtidigt som nya värden kan skapas i centrummiljön. Inventeringen som är gjord i programmet är även ett viktigt planeringsunderlag för att kännedomen om kulturmiljön ska få en större spridning, utvecklas och fortsätta ge Fisksätra värden genom att hänsyn tas till den.

I och med att en kustpromenad utvecklas tillgängliggörs landskapsvärden i naturreservatet Skogsö för flera målgrupper.

Direkt påverkan på kulturvärden sker dock nära villa Kaprifols park utvecklas för fritids- och idrottsverksamhet Här bör hänsyn tas till

1800-talsparkens vegetation så långt det är möjligt. Exploatering av område B ovanför marinan kommer att påverka landskapsbilden sett från farleden.

HUR PÅVERKAS DEN SOCIALA HÅLLBARHETEN?

I ett socialt hållbart samhälle har alla mänskor oavsett kön, ålder, socioekonomisk och etnisk tillhörighet samma möjligheter att ta del av det goda samhället. Målet är att förbättra levnadsstandarden för oss, samtidigt som kommande generationer ska få chansen att ha det lika bra. Ett program för den fysiska strukturen har delvis begränsade möjligheter att påverka den sociala utvecklingen. Den här bedömningen begränsas till de sociala aspekter som man kan koppla till den fysiska miljön.

Bedömningen av programmets inverkan på den sociala hållbarheten utgår bland annat från fyra av de elva nationella folkhälsomålområdena.

- Delaktighet och inflytande i samhället
- Ekonomisk och social trygghet
- Trygga och goda uppväxtvillkor
- Ökad fysisk aktivitet

DELAKTIGHET OCH INFLYTANDE I SAMHÄLLET

Viktiga indikatorer för delaktighet och inflytande i samhället är förutsättningar för jämställdhet, förutsättningar för socialt deltagande och fysisk tillgänglighet. I arbetet med programmet har resultatet av ett antal dialogaktiviteter använts. Aktiviteterna har genomförts under de senaste åren med syfte att dels undersöka vilka behov och önskemål de boende i Fisksätra har för utvecklingen av området och dels för att förankra och föra dialog kring arbetet med programmet. Dessa aktiviteter har resulterat i ett antal konkreta förslag som har värvts in i programmet och bidragit till en ökad delaktighet i lokalsamhället för flera åldersgrupper. För att de som deltagit ska uppleva ett reellt inflytande och för att inte skapa unrealistiska förväntningar är det viktigt att processen är transparent och att kommunikationen är god. Detta är ett arbete som kommunen ständigt försöker utveckla. För arbetet framöver är det viktigt att dialogen med de boende inte avtar.

Utifrån dialogen beskrivs mål och visioner för området beskrivs. Det är positivt att programmet utgår från en vision kopplad till de dialoger som genomförts med boende och andra verksamma då det kan bidra till en tydligare identitet för Fisksätra, som boende kan känna sig delaktiga i och därmed också stolta över.

Förslagen i programmet ökar den fysiska tillgängligheten genom att på olika sätt öppna upp området, som att förstärka befintliga stråk, skapa nya stråk och minska infrastrukturens barriäreffekter. I centrum bidrar en tätare struktur, nya mötesplatser, ett varierat bostadsutbud och blandad bebyggelse till mångfald

och möten mellan invånare med olika bakgrund och förutsättningar. Programförslaget bedöms leda till ökad jämlikhet och integration genom detta.

Programförslaget saknar riktlinjer eller liknande för fysisk tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar. Detta är en brist. Genom att planera och utforma miljön för dessa målgrupper så lägger vi grunden för en hållbar och tillgänglig miljö för alla. Detta är extra viktigt i Fisksätra där terrängen är kuperad på många ställen.

EKONOMISK OCH SOCIAL TRYGGHET

Viktiga indikatorer för ekonomiska och sociala förutsättningar är möjlighet till sysselsättning, tillgång till utbildning, tillgång till bostad och förutsättningar för trygghet i närmiljön. Kollektivtrafiken och möjligheten att transportera sig inom regionen på ett enkelt och smidigt sätt är en av förutsättningarna för möjlighet till sysselsättning och utbildning. Med ett ökat befolkningsunderlag finns det anledning att se över detta för att få till ett hållbart resande.

I programmet finns förslag på gestaltningsprinciper för ny bebyggelse. För att stärka det sociala kapitalet är gestaltningen viktig. Eftersom en bra gestaltning påverkar upplevelsen av trygghet och fungerar som stödjande miljö för en god hälsa är det viktigt att säkerställa att gestaltningsfrågorna blir en viktig del i det fortsatta detaljplanearbetet. Det vore bra om programmet kan bli ännu tydligare i det avseendet.

TRYGGA OCH GODA UPPVÄXTVILLKOR

En viktig indikator för trygga och goda uppväxtvillkor i det här sammanhanget är möjlighet till en meningsfull fritid. En miljö som är trygg, säker och tillgänglig för barn är vanligtvis också det för flertalet andra medborgargrupper. Genom bland annat ökad närhet till målpunkter som förskolor, skolor och lekplatser, bra gång- och cykelmöjligheter och mer levande närmiljöer skapas tryggare förutsättningar för barns vardag. Att barn med olika förutsättningar och bakgrund kan mötas underlättas i ett tätare och mer varierat bostadsområde. Detta kan i bästa fall främja integration mellan olika grupper.

Det finns emellertid potential att göra programmet än mer verkningsfullt i fråga om social hållbarhet, bland annat genom mer konkreta riktlinjer för tryggare grönområden och utbudet av lekplatser, spontanidrotts- och idrottsplatser.

ÖKAD FYSISK AKTIVITET

Viktiga indikatorer för fysisk aktivitet är hur programmet kommer att påverka närhet och tillgänglighet till anordningar för fysisk aktivitet och en trafikmiljö som stödjer aktiv transport som att cykla och gå.

Flera av de planeringsinriktningar som redovisas i programmet är gynnsamma för att uppnå en högre grad av hälsa och välbefinnande hos invånarna. Däribland ett ökat utbud av och bättre tillgänglighet till områden för rekreation, bad och friluftsliv. Dessutom ett ökat utbud av boenden anpassade efter människors olika

förutsättningar och behov. Vidare ger satsningarna på gång- och cykelförbindelser ökade möjligheter till vardagsmotion.

Programmet ger bland annat förslag på upprustning av Fisksätra holme och iordningställande av gångvägar. Om strandbadet på Fisksätra holme försvinner måste frågan om en ny, tillgänglig badplats lösas inom idrottsområdet eftersom möjligheten för barn och icke simkunniga personer att bada tryggt i området annars försvinner. Sammantaget bedöms programmet leda till bättre tillgänglighet och närhet till vardagliga målpunkter, vilket i sin tur bidrar till bättre förutsättningar för hälsa och välbefinnande.

HÄLSA

Programmet innebär att fler bostäder planeras i lägen som kan vara bullerutsatta från Saltsjöbanan och biltrafik. Utformning av de nya bostäderna kommer att ta hänsyn till bullersituationen. Konsekvenserna för människors hälsa kan bli negativ, men då åtgärder förväntas vidtas, så bör betydande negativa konsekvenser inte behöva uppstå. I de bullerutsatta lägena får bebyggelsen placeras så att bostäderna får tillgång till en tyst sida.

Om förtätningen leder till trånga gaturum med trafik och dålig luftomsättning så finns risk för försämrad luftkvalitet. Programmets utformning bedöms dock inte leda till att sådana problem uppstår. Placering av bebyggelsen bör också beakta närheten till panncentralen så att inte risk för problem med hälsan p.g.a. dålig luft uppstår.

TRYGGHET OCH SÄKERHET

Att bygga bort trafikbarriärer och obehagliga passager gör utedränerna generellt tryggare. Grönområden som ges fler funktioner blir mer befolkade och upplevs därför tryggare under en större del av dygnet. Genom att skapa förutsättningar för mer liv och rörelse under en större del av dygnet på fler platser bidrar programmet också till en högre grad av trygghet i den fysiska miljön.

Idag korsas bilvägar och järnvägsspår där säkra övergångar saknas. Genom att ta hänsyn till målpunkter och komplettera trafiksepareringen kan miljön för gång- och cykeltrafikanter bli säkrare. Ett gaturum med mindre skala påverkar också det säkerheten för flera av trafikslagen.

HUR PÅVERKAS DEN EKONOMISKA HÅLLBARHETEN?

En ekonomiskt hållbar utveckling handlar om att skapa ekonomiskt välstånd genom att hänsynsfullt förvalta naturresurser och att ta ekonomiska beslut som skapar tillväxt på längre sikt. Den fysiska planeringens påverkan på ekonomiska frågor är svår att bedöma. De ekonomiska konsekvenserna är här fokuserade på kommunen och verksamma företag samt på medborgare.

EFFEKTIV RESURSANVÄNDNING AV MARK

Programmet presenterar utvecklingstankar för ett effektivare markutnyttjande, inte minst i de centrala delarna av Fisksätra. De föreslagna förändringarna verkar för fler arbetsplatser, bland annat genom att göra utvecklingen av detaljhandeln och den lokala servicen möjlig. Föreslagen bebyggelse är kollektivnära i en urban kärna vilket är bra ur en ekonomisk synvinkel och också ett bra nyttjande av resurser. Ökad befolkning gynnar även Saltsjöbanan. Det är dock viktigt att få ökad kapacitet genom bland annat tätare turtäthet för att inte skapa störningar och fördröjningar i kollektivtrafikflödet. Bebyggelsen i sig kan också i längden skapa ekonomiska fördelar för områdets attraktivitet då det skapas nya gestaltade områden som påverkar det befintliga beståndet på ett positivt sätt.

Ny bebyggelse skapar även en attraktivitet för mäniskor utifrån. Viktigt är dock att bebyggelseformerna även gynnar de som bor i området och som önskar bo kvar. Det får inte bli en förvandling i bebyggelsestrukturen som enbart skapar gentrifikation, dvs. att områdets karaktär förändras så de som bor där i princip ersätts med andra målgrupper då boendekostnaderna ökar.

Förtätrad bebyggelsestruktur kan också bidra till att gestaltning av de centrala delarna får en gemytlig karaktär där folk vill vistas och vara. Det skapar ett värde även för näringsidkare och därmed bra underlag för ett förbättrat och utvecklat centrum med mer service och handel av olika typer.

FLEXIBEL ANVÄNDNING OCH LÖSNINGAR

En tät bebyggelsestruktur, närhet till daglig service och kollektivtrafik samt till skolor och fritidsaktiviteter bidrar till ett mer hållbart samhälle. Strategin ”förbättra och förstärka Fisksätras innehåll” syftar till att stärka den variation som redan finns i Fisksätra vad gäller tillgång till service och rekreation. Men även till att skapa ett mer varierat utbud av bostäder, upplåtelseformer och storlekar på bostäder samt en tilltalande utemiljö. Detta är viktigt för en robust ekonomi. Förhoppningen är att programmet ska inspirera och peka ut riktningen för den tillkommande bebyggelsen när det gäller byggnadernas utformning och variation, miljötänk, flerfunktion och bidrag till en tilltalande och trygg utemiljö. Det får i sin tur effekter på etablering av servicefunktioner, småföretag och andra verksamheter.

I programmet utpekas inga renodlade verksamhetsområden utan tanken är att verksamheter ska blandas med bostäder och placeras i strategiska lägen så som i centrumbebyggelsen. Det är oklart hur detta kan gestalta sig.

Av programmet framgår inte hur planeringen ska anpassas om befolningsökningen inte blir som förslaget anger. Hur ska programmets intentioner kunna fullföljas om befolkningsunderlaget och därmed ekonomin är bristfällig? Det vore bra om programmet blev tydligare i det avseendet.

KOMMUNALA INVESTERINGAR

Kommunens kostnader för upprustning av gator, parker och t.ex. idrottsplats kommer att öka till följd av utbyggnaden. Ökad exploatering kan ändemot nyttja redan utförda investeringar i vatten och avlopp, värme m.m. Skatteintäkterna kan också öka pga. tillkommande bebyggelse och därmed kommuninvånare.

FORTSATT HANTERING AV HÅLLBARHETSFRÅGORNA

För att åstadkomma ett framgångsrikt hållbarhetsarbete är det viktigt att roll- och ansvarsfördelning står klart för alla viktiga aktörer och i vilka skeden de uppföljning och utvärdering ska ske.

UPPFÖLJNING AV HÅLLBARHETSFRÅGORNA

Programmets hållbarhetsaspekter föreslås följas upp i följande skeden i kommande detaljplaner och redovisas till kommunstyrelsen:

I start-pm för detaljplanerna/projekten i området ska de viktigaste aspekterna för det specifika projektet redovisas.

- Inför beslut om antagande av detaljplan/ exploateringsavtal ska aspekterna följas upp.
- Vid slutredovisning av projektet ska utvärdering ske.

Ansvarig för att ta fram uppföljningen är projektledaren tillsammans med delprojektledaren för detaljplanen om detta inte är samma person.

I det fortsatta arbetet är det viktigt att ytterligare utreda hur kommande detaljplaner påverkar belastningen på berörda vattenförekomster, samt utreda luft och bullersituationen.

KÄLLFÖRTECKNING

Översiktsplan ”Ett hållbart Nacka”, 2012.

Kustprogram, Nacka kommun, 2012.

Grönstrukturprogram, Nacka kommun, 2012.

Kulturmiljöprogram, Nacka kommun, 2011.

Våra drömkvarter, Nacka kommun, 2012-04-16.

Utvecklingsidéer för Fisksätraområdet, Structor, Brunnberg&Forshed 2009-10-19

Fisksätradialogen slutrappport, Nacka kommun, 2010-04-14.

Trafikutredning Fisksätra Entré, Sweco Infrastructure, 2011-12-16.

Gestaltningsprogram Fisksätra Entré, Sweco Infrastructure, 2011-11-29.

Strategisk stadsdelsplan för Fisksätra, Nacka kommun, 2010-10-31.

Kulturmiljövärden i Fisksätra - Identifiering av miljövärden av kulturhistoriskt intresse inför planläggning, Johan Aspfors, kommunantikvarie planenheten, Nacka kommun, 2012-01-10.

Förstudie – Natur- och rekreativvärden i Fisksätra, park- och naturenheten, Nacka kommun 2012-07-31.

Strandpromenad Fisksätra, Utredning för dragning av strandpromenad mellan Österviks station och Skutviken i Skogsö naturreservat, Ramböll Landskap och plan, Stockholm, 2012-03-09.

Förstudie Gång- och cykelväg utmed Fisksätravägen och Fidravägen, Sweco Infrastructure, 2012-05-21.

REFERENSBILDER

Bilder till Våra Drömkvarter (workshop ”Mina Kvarter”, Svensk Byggtjänst och Nacka kommun)

<http://www.youtube.com/watch?v=o-iN5IYNcaA>

Förtätning med punkthus i fyra våningar i Årsta, Familjebostäder och ÅWL arkitekter.

Förtätning genom påbyggnader och befintliga hus i Tensta allé, Svenska bostäder och Bergkrantz arkitekter.

Komplettering av befintligt bostadsbestånd i en lägre skala i Gårdsten. Christer Hallgren.

Kvartersmiljö med varierade hustyper, Okidoki arkitekter och Linköping Bo2016.

TJÄNSTESKRIVELSE
Dnr KFKS 2012/685-214
Projekt nr. 9625

Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Detaljplan för studentbostäder i Ektorp, fastigheten Sicklaön 40:I4 m.fl

Yttrande under granskning

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att inte ha någon erinran mot förslaget till detaljplan för studentbostäder Ektorp utifrån de aspekter kommunstyrelsen har att bevara under remissen, nämligen bostäder, arbetsplatser, kommunens mark, ekonomi samt genomförande frågor.

Detta beslut fattas med stöd av kommunstyrelsens delegationsordning punkt 33.

Sammanfattning

Syftet med projektet är att bygga studentbostäder och ungdomsbostäder med rimliga hyresnivåer i Ektorp. Totalt rör det sig om cirka 200 bostäder, varav cirka 150 är studentbostäder och 50 lägenheter avses uppföras som mindre hyresrätter.

Kommunen avser att, när detaljplan vunnit laga kraft, upplåta den fastighet som bildas till ByggVesta AB med tomträtt. Detaljplanen bedöms kunna antas i kommunfullmäktige under tredje/fjärde kvartalet 2014 och byggstart kan därefter påbörjas tidigast under första kvartalet 2015.

Nacka kommun och exploateren har tecknat ett optionsavtal som reglerar kostnader för framtagande av planarbetet och framtida upprättande av tomträtsavtal. I avtalet framgår att kommunen bekostar framtagandet av detaljplanen och ByggVesta bistår med nödvändiga utredningar. Kommunen ska bekosta och bygga ut allmänna anläggningar.

Kommunen bekostar om- och utbyggnationer inom allmän plats t.ex. Ektorpsvägen, samt för att upprätta förbindelsepunkt för VA och bygga ny GC-anslutning. Exploateren bekostar all utbyggnad som sker inom kvartersmark. Under planarbetet har det framkommit att del av planområdet är förorenat och att mark kommer att behöva saneras. Kostnaden för detta kommer att belasta kommunen som fastighetsägare.



Ärendet

Syftet med projektet är att skapa förutsättning för student- och ungdomsbostäder med rimliga hyresnivåer i Ektorp.

Projektets viktigaste mål är följande:

- Möjliggöra för cirka 200 nya student- och hyresrätter inom planområdet
- Anpassa bebyggelsen till de befintliga natur- och terrängförhållandena på platsen
- Placera och utforma bebyggelsen utifrån rådande bullerförhållanden
- Bygga miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbara bostäder
- Skapa goda förutsättningar för gång- och cykel samt kollektivtrafik
- Utforma bebyggelsen med en hög arkitektonisk kvalitet samt lägenheter med god boendekvalitet.

Inom planområdet föreslås 4 loftgångshus som är mellan 4 och 6 våningar höga. Totalt rör det sig om cirka 200 bostäder, varav cirka 150 är studentbostäder och 50 lägenheter avses uppföras som mindre hyresrätter. Byggnaderna anpassas efter befintliga terräng- och naturförhållanden samt placeras så att en tyst innergård skapas. Förslaget innebär att en ny gångväg bakom Ektorpshemmet byggs då befintlig gång- och cykelväg genom området byggs om till tillfartsgata för boende vid exempelvis inflyttning. Ektorpsvägen föreslås att byggas om till stadsgata med kantstensparkering, trädplantering och ny gång- och cykelväg.

Med anledning av områdets närhet till Värmdöleden har en bullerutredning, en riskanalys samt en luftkvalitetsutredning tagits fram. Både buller-, risk- och luftförhållanden bedöms ligga inom acceptabla nivåer för tillkommande bostadsbebyggelse.

Ett principförslag har tagits fram för dagvattenhanteringen i området. Förslaget bygger bland annat på underjordiska magasin samt så kallade Rain Gardens (växtbäddar) som både födröjer och renar dagvattnet i området. Med hjälp av föreslagna dagvattenåtgärder kan en rening av dagvatten som uppfyller kraven i kommunens dagvattenstrategi samt uppfyller Svenskt Vattens riktvärden uppnås.

En miljöteknisk markundersökning har gjorts då det inom delar av området tidigare funnits en handelsträdgård. Markundersökningen visar på föroreningshalter som måste saneras innan någon bostadsbebyggelse kan uppföras.

Kommunen avser att, när detaljplan vunnit laga kraft, upplåta den fastighet som bildas till ByggVesta AB med tomträtt. Detaljplanen bedöms kunna antas i kommunfullmäktige under tredje/fjärde kvartalet 2014 och byggstart kan därefter påbörjas tidigast under första kvartalet 2015.



Synpunkter och förslag

Översiksplan

Planförslaget är förenligt med översiksplanen där området är utmärkt som lämpligt för medeltät stadsbebyggelse.

Bostäder

Planområdet bedöms omfatta cirka 200 lägenheter.

Kommunal mark

Planområdet berör de kommunala fastigheterna Sicklaön 40:14, Sicklaön 351:1 och Sicklaön 352:2. Planområdet består av naturmark och en parkering. Genom naturmarken går en gångväg som används som skolväg av elever till Ektorps skola, marken används delvis av skolungdomar för lek. Parkeringen rymmer 28 bilar och används av besökare och personal till Ektorpshemmet.

Kommunal ekonomi

Projektet har budgeterade kostnader på 6,5 miljoner kronor. De stora kostnadsposterna är utbyggnad av allmänna anläggningar 4,4 miljoner kronor, projektering av dessa 0,7 miljoner kronor. Kostnaden för detaljplanen är budgeterad till 0,75 miljoner kronor. Övriga kostnader är projektledningskostnader, besiktningar, förrättningskostnader och upprättande av avtal.

Under samrådet framkom att det fanns en handelsträdgård inom planområdet på 50-60 talet. Till följd av detta beställdes en miljöteknisk markundersökning som belastar projektets budget med 135 000 kronor senast beslutade budget har ytterligare en kostnad i form av miljöteknisk makundersökning tillkommit. Budget kommer också att justeras med hänsyn till vad marksaneringen kommer att kosta. Budgetjusteringen är beroende av om kommunen utför saneringen eller om det avtas med exploateren om att de sanerar marken. Budgetjustering tas upp i samband med att markanvisningsavtal som reglerar marksaneringen tecknas.

Budget kommer att uppdateras med hänsyn till 2014års VA-taxa som innebär en väsentlig ökning av kostnaden för anslutning av kommunalt VA, från 2,5 miljoner till 8,4 miljoner. För att de förutsättningar som gällde när markområdet tävlades ut ska gälla även när detaljplanen vinner laga kraft måste kommunen ta den ökade kostnaden på 5,9 miljoner kronor. Kommunens totala kostnader blir då 12,5 miljoner kronor.

Väg och parkanläggningar

I anslutning till planområdet kommer nya allmänna anläggningar med kommunalt huvudmannaskap att byggas och Ektorpsvägen kommer att rustas upp. Kostnaden för allmänna anläggningar såsom vägar, parker, lekplatser etc. inom området beräknas till ca 3,6 miljoner kr vilket finansieras av kommunen.



Netto väg och övriga allmänna anläggningar: -3 600 tkr.

Planläggning

Kommunen har i optionsavtalet avtalat med exploateren om att kommunen bekostar framtagandet av detaljplanen och att exploateren bistår med nödvändiga utredningar. Några intäkter för att täcka plankostnaden kommer ej. Kostnaden för framtagande av detaljplan har ökat med 135 000 kronor jämfört med beslutad budget på grund av den miljötekniska markundersökningen

Netto planläggningskostnad: -860 tkr.

Vatten och avlopp(VA)

Området byggs ut med självfall. Förväntad kostnad för utbyggnad av distributionsledning beräknas till 0,8 miljoner kr. Intäkter enligt VA-taxan från 2013 är 2,5 miljoner kr från planområdets. VA-taxan höjdes 2014 vilket påverkar projektet avsevärt och de förutsättningar som gavs när området tävlades ut 2012. I studentbostäderna i Alphyddan har det avtalats om att exploateren betalar enligt 2013 års taxa och kommunen bekostar höjningen. Samma lösning föreslås i detta projekt och innebär det att kommunen får en kostnad på 5,9 miljoner. Budget kommer därför att uppdateras.

Netto VA: -6 800 tkr.

Projektering och övriga kostnader

Kostnaden för projektering av allmänna anläggningar är uppskattad till 0,7 miljoner kronor och projektledning och övriga kostnader såsom förrättningskostnader besiktningar etc är uppskattad till 0,5 miljoner kronor

Netto projektering och övrigt: -1 300 tkr

Mark

Kommunen äger fastigheterna inom planområdet och kommer efter laga kraftvunnen detaljplan att bilda ny fastighet som upplåts med tomträtt. Tomträdden kommer att ge en årlig inkomst på ca 0,5 miljoner kr per år.

Del av mark inom planområdet är förurenad och måste enligt genomförd markundersökning. Kostnaden för sanering av mark åligger fastighetsägaren. För att utbyggnaden ska gå smidigare är en möjlighet att avtala med exploateren om att de sanerar marken och får rabatterad tomträtsavgåld som motsvarar saneringskostnaden. Budget kommer att uppdateras när markanvisningsavtal tecknas, i avtalet ska marksaneringen redovisas.

Netto markförsäljning: ca 500 tkr per år



Summering

Den kommunala ekonomin för planområdet ger ett **netto på ca -10 miljoner kr.**

Kommunen kommer att få en årlig inkomst på cirka **0,5 miljoner kr**

Genomförandefrågor

Kommunen är huvudman och kommer att ansvara och bekosta ut- och ombyggnad av allmänna anläggningar. För att ersätta de parkeringsplatser som ianspråktes av bebyggelse föreslås att Ektorpsvägen byggs om. Tanken är att gatan görs smalare samt att gc-väg och kantstensparkering anläggs. Att smalna av gatan får positiva trafiksäkerhetskonsekvenser då det bidrar till att få ner hastigheten, Ektorpsvägen upplevs idag som bred och rak vilket gör att det är lätt att köra fortare än skyltad hastighet 40 km/h (30km/h 7-9).

Kantstensparkeringen ska ersätta de 28 platser som används av besökande och personal till Ektorpshemmet. I kommunens cykelplan är Ektorpsvägen en av gatorna där befintlig gångbana bör ersättas med en gång- och cykelbana och det är lämpligt att göra detta i samband med att planområdet bebyggs.

Utbyggnaden ska ske i samråd med kommunens drift och exploaterören så att allmänheten ej störs mer än nödvändigt. I markanvisningsavtal som ska tecknas i samband med antagande av detaljplanen kommer en genomförandeplan redovisas.

I beslutad budget finns kostnaden för sanering av mark ej med. Budget kommer att uppdateras när markanvisningsavtal tecknas, preliminärt hösten 2014 och det är klart om det är kommunen eller exploaterören som kommer att bekosta saneringen.

Mark- och exploateringsenheten

.....
Ulf Crichton
Mark- och Exploateringschef

.....
David Arvidsson
Projektledare

Bilagor

- Bilaga 1. Detaljplanekarta
- Bilaga 2. Ett utdrag ur projektkalkylen från PortN



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela planområdet.

GRÄNSER

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- - - Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK

Allmänna platser

- | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------|-----------|-------------|
| | NATUR | Naturområde |
| | LOKALGATA | Lokaltrafik |

Kvartersmark

- | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------|---|------------------------------------|
| | B | Bostäder |
| | E | Tekniska anläggningar-elnätstation |

BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

Mark där byggnad inte får uppföras. Mindre komplementsbyggnader får dock uppföras om totalt högst 50 kvm.

Marken får byggas över med planterbart bjälklag.

MARKENS ANORDNANDE (utformning av kvartersmark)

Mark och vegetation

n: Befintliga träd markerade med illustrationslinje får ej fällas. Marklov får ges för t.ex. riskträd. Se ändrad lovplikt.

Dagvattenanläggning med fördräjning ska anläggas inom kvartersmark.

Utfart, stängsel

k: Körbar in- och utfart får inte anordnas

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

Utformning

+100: Högsta nockhöjd i meter över nollplanet.

v₁: Endast balkong eller loftgång får uppföras.

v₂: Hisschakt och fläckrum får överskrida byggnadens maxhöjd med högst 2 meter.

Byggnadsteknik

- Inom 50 meter från Värmdöleden ska det finnas utrymningsvägar som mynnar bort från vägen
- Byggnader ska ha automatisk avstängbar ventilation, med friskluftintag som inte är vända mot Värmdöleden
- Fasad som vetter mot Värmdöleden ska utformas i obränbart material
- Området mellan närmaste fasad och Värmdöleden ska utformas så att stadigvarande vistelse ej uppmuntras

STÖRNINGSSKYDD

Bostadsbebyggelse ska utformas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus inte överstiger 55 dB(A) ekvivalent dygnsnivå utanför minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet, samt att ekvivalent bullernivå inte överstiger 26 dB(A) inomhus. Maximal ljudnivå för balkong eller uteplats är högst 70 dB(A).

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförande tid

Genomförandetid är 5 år från det att planen vunnit laga kraft.

Ändrad lovplikt, lov med villkor

Marklov för fällning av markerade träd enligt illustrationslinje får ges om det finns särskilda skäl- t ex risk för liv och egendom.

Bygglov får ej ges förrän marken är sanerad till nivån för känslig markanvändning enligt Naturvårdsverkets riktlinjer.

ILLUSTRATION

Illustrationslinje

Illustrationslinje befintliga träd

GRANSKNINGSHANDLING

Detaljplan för Studentbostäder i Ektorp

Nacka Kommun
Planenheten i april 2014

Andreas Totschnig
Planchef

Jenny Nagenius
Planarkitekt

Till planen hör:
Planbeskrivning
Miljöredovisning
Fastighetsförteckning

KFKS 2112/685-214
Projektnr. 9229

Tillstyrkt av MSN _____
Antagen av KF _____
Laga kraft _____

Projekttyp Markanvisning
Projektledare David Arvidsson, Exploateringsenheten
Pågående fas Detaljplanering, genomförande-förberedelser 

Beslut startPM	2012-12-12
Startbeslut projekt	2012-12-12
Detaljplan antagen	2014-11-25
Startbeslut genomförande	2015-01-05
Beslut utbyggnadsPM	2015-03-15
Driftöverlämning	2016-12-19
Beslut projektavslut	2017-08-28

Student och hyresbostäder i Ektorp. Planområdet angränsar till väg 222, Ektorpsvägen, Ektorpshemmet och Ektorps skola.

Byggvesta vann 2012 tävling om att bygga studentbostäder och plan ska upprättas för att möjliggöra byggnation som i huvudsak överensstämmer med det vinnande förslaget. Totalt innehöll förslaget 170 lägenheter. Förslaget är vidarearbetat och nu uppe i 200 lägenheter

Start-slut	2012-12-12 - 2017-11-30
Byggherre	
Kvadratmeter BTA	9000
Totalt antal lägenheter	200
Antal lägenheter per år (År:antal lgh)	2016:100 2017:100

Verksamheter - kvadratmeter BTA

Tomtarea kvadratmeter 11000

Nyanlagd gata kvadratmeter

Nyanlagd gata, löpmeter

Gatukostnad andel 1,0:tkr

Nyanlagd park, kvadratmeter

Ny kommunal ledningsgrav, löpmeter 60

Totalt (tkr)

	Budget	Prognos
Inkomster	0	0
Intäkter	2000	2000
Utgifter	-6484	-6484
Netto	-4484	-4484

Lägesrapport 2014-05-27

Typ	Status	Orsak	Åtgärd
------------	---------------	--------------	---------------

Tid 

Kostnad 

Produkt 

Lägesbeskrivning



NACKA
KOMMUN

219

2014-04-15

I (5)

TJÄNSTESKRIVELSE

Dnr KFKS 2012/491-214
Projekt 9221

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott

Detaljplan för flerbostadshus vid Ektorpsrondellen inom fastigheten Sicklaön 202:9

Yttrande under granskning

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar i enlighet med kommunstyrelsens delegationsordning punkt 32 att inte ha någon erinran mot föreslagen detaljplan för Flerbostadshus vid Ektorpsrondellen, utifrån de aspekter som kommunstyrelsen har att bevaka under remissen: bostäder, arbetsplatser, skolor, kommunens mark och ekonomi.

Sammanfattning

Planområdet innehålls av fastigheten Sicklaön 202:9 som ägs av Sickla förvaltning AB. samt en mindre del av den kommunala fastigheten Sicklaön 40:14. Planområdet ligger i centrala Ektorp i anslutning till Ektorprondellen, och angränsar till Ektorpsvägen i öster och Värmdövägen i söder. Nacka närsjukhus och Ektorps centrum är två viktiga närliggande serviceenheter i området.

Förslaget till detaljplan gör det möjligt att bygga ett nytt flerbostadshus med ca 40-50 nya lägenheter med ett och två rum och kök utmed Ektorpsvägen. Det nya flerbostadshuset föreslås få sju våningar. Den del av den nedre våningen som ligger mot Ektorpsvägen ska innehålla lokaler vilket ger möjlighet till arbetsplatser. Infart till garage kommer att byggas vid Ektorpsvägen i husets nedre plan. En ombyggnad av cykelväg längs Ektorpsvägen föreslås och byggnation av anordning för avfallshantering.

Exploatören bekostar administrationskostnader, planarbete och utbyggnad av allmänna anläggningar som i detta fall är en gång- och cykelbana och en flytt av en befintlig busshållplats och eventuella ledningar. Projektet förväntas ge ett positivt netto med 830 tkr.



Ärendet

Läge, areal & markägoförhållande

Planområdet innehållas av fastigheten Sicklaön 202:9 som ägs av Sickla förvaltning AB. samt en mindre del av den kommunala fastigheten Sicklaön 40:14. Planområdet ligger i centrala Ektorp i anslutning till Ektorpsrondellen. Området angränsar till Ektorpsvägen i öster och Värmdövägen i söder. Nacka närsjukhus och Ektorps centrum är två viktiga närliggande serviceenheter i området.

Översiktlig planering

En av fyra stadsbyggnadsstrategier som lyfts fram i Nacka kommuns översiktsplan anger utveckling av Nackas olika lokala centrum och deras omnejd. Ektorp centrum är ett av fem centrum som pekas ut i översiktsplanen. Ett utvecklat centrum skapar underlag för ökad kollektivtrafik och handel. Genom nya bostäder kan kundunderlaget öka och på så sätt gynna det lokala näringslivet. Enligt översiktsplanen är området avsett för medeltät bebyggelse. Direkt sydost om rondellen och Värmdövägen ligger ett område med flerbostadshus i funkisstil från 1940-talet. Flerbostadshusen pekas ut som kulturhistoriskt värdefulla enligt kommunens kulturmiljöprogram (2011).

Synpunkter och förslag

Bostäder

Förslaget till detaljplan gör det möjligt att bygga ett nytt flerbostadshus med ca 40-50 nya lägenheter utmed Ektorpsvägen. Det nya flerbostadshuset föreslås få sju våningar. Det ska anpassas till höjdskillnader på tomten genom att den nedre våningen delvis ligger i suterräng. Den del av den nedre våningen som ligger mot Ektorpsvägen ska innehålla lokaler, garage ordnas i husets nedre plan. Enligt förslaget ska det översta våningsplanet dras in från fasadliv för att anpassas till byggnaderna i närheten.

Arbetstillfällen

Arbetstillfällen kan finnas då det ska byggas lokaler i bottenvåningen i flerbostadshuset som är avsedda för affärsverksamhet.

Skolor

I närområdet ligger Skuru skola.

Detaljplaner

Planområdet omfattas idag av DP 418 från 2007 samt en liten del av SPL48 från 1967. DP 418 anger bostadsändamål, men då marken är prickad är det ej tillåtet med bebyggelse. För den del av planområdet som omfattas av SPL48 angis markanvändningen parkmark.



Genomförandetiden gäller till och med juni 2014, vilket innebär att man inte kan anta den nya planen förrän hösten 2014.

Genomförandefrågor

Nacka kommun kommer att vara huvudman för allmän platsmark. Detta innebär att kommunen är ansvarig för att gång- och cykelbanor byggs ut till kommunal standard och att park- och naturmark iordningsställs samt driften och underhållet av den allmänna platsmarken. Kommunen kommer även att vara huvudman för de allmänna vatten- och avloppsanläggningarna. En anslutningspunkt finns upprättad intill fastigheten. Explotören ansvarar för att el, tele, belysning på kvartersmark och förberedelse för fiber samt ansvarar för att fjärrvärmelödningar ansluts till området. Explotören finansierar byggnationen av de allmänna anläggningarna och byggnationerna på kvartersmark.

Ett exploateringsavtal mellan kommunen och exploitören ska reglera parternas ansvar för genomförande av detaljplanen.

Ekonomi

Intäkter/inkomster	+1430 tkr
- Inkomster: markförsäljning 0,4 mkr	
- Inkomster: planarbete och utbyggnad 0,6 mkr	
- Intäkter: VA anslutning 0,43 mkr	
- Utgifter: administrativt arbete, planarbete och utbyggnad 0,6 mkr	-600 tkr
Totalt netto	+830 tkr

Mark - och exploateringsenheten

Ulf Crichton
Mark- och exploateringschef

Björn Bandmann
Projektledare

Flerbostadshus Ektorpsrondellen





Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Utbyggnadspromemoria för stadsbyggnadsprojekt 9320, detaljplaneområdet Y och Z

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott antar förslaget till utbyggnads-PM och ger exploateringsenheten i uppdrag att fortsätta genomförandet, under förutsättning av tillstyrkan i tekniska nämnden.

Detta beslut fattas av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott med stöd av punkten 29 i kommunstyrelsens delegationsordning.

Sammanfattning

Detaljplanen ger byggrätter för kompletterande villor i en kulturhistorisk värdefull miljö. För kommunen innebär utbyggnaden att vägarna ska rustas upp i småskalig karaktär och hela området få kommunalt vatten och avlopp, i första lättrycksavlopp, så kallat LTA-system. Projektet beräknas kosta 2,8 miljoner kronor mer än beräknat i budget. Ytterligare kostnadsökningar kan bli aktuell då kommande entreprenad arbeten kalkyleras när förfrågningsunderlaget är klart.

Ärendet

Planens syfte är att ge byggrätter för permanent villabebyggelse samtidigt som det kulturhistoriskt värdefulla och områdets karaktärsdrag i så stor utsträckning som möjligt skall bevaras. Planområdet är i huvudsak redan ianspråktaget för bebyggelse. Den befintliga miljön föreslås kompletteras med villor. Med hänsyn till områdets kultur- och naturvärden föreslås nuvarande fastighetsstruktur med stora tomter bibehållas, delningar av fastigheter medges av de största tomterna där det ansetts som lämpligt. Planen ger förutsättningar för tillskapande av sju tomter varav en skapas av kommunal naturmark.

Utbyggnaden förutsätter att vägarna rustas upp samt att hela området förses med kommunalt vatten och avlopp i första hand med LTA-system (lättrycksavlopp). Vägnätet skall uppfylla de krav som ställs i ett permanentbebott område gällande bärighet och trafiksäkerhet. I övrigt skall vägarna karakteriseras av småskalighet. Mötesmöjligheter skall



finnas på lokalvägarna. Åtgärder krävs för att säkerställa framkomligheten och möjlighet att vända i alla delar av planområdet. Boobadets upprustning fortsätter i etapp 2. Förslaget innebär också att kommunen tar över huvudmannaskapet för allmän platsmark.

Total kostnad för kommunen är -33,9 mkr. Intäkter och inkomster för kommunen är 18,5 mkr. Detta innebär netto (kommunens totala kostnader) uppgår till -15,4 mkr. Detta påverkar nettobudgeten -2,8 mkr gentemot tidigare beslutat budget. Ytterligare kostnadsökningar kan bli aktuell då kommande entreprenadarbeten kalkyleras när förfrågningsunderlaget är klart.

Bilagor

Bilaga 1 – Utbyggnadspromemoria

Bilaga 2 – Ekonomisk rapport

Björn Bandmann

Projektledare

Exploateringenheten

Ulf Crichton

Mark o exploateringschef

Exploateringenheten

Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Utbyggnadspromemoria för stadsbyggnadsprojekt nr 9320 Område Y och Z Bo I_51 mfl

Innehåll

Sammanfattning.....	2
Status på projektet.....	3
Redovisning av status i förhållande till mål och avsatta resurser	4
Uppföljning av planer.....	5
Problem och möjligheter.....	5
Förslag till beslut.....	6

Sammanfattning

Bakgrund syfte och mål med projektet

Planens syfte är att ge byggrätter för permanent villabebyggelse samtidigt som det kulturhistoriskt värdefulla och områdets karaktärsdrag i så stor utsträckning som möjligt skall bevaras. Planområdet är i huvudsak redan ianspråktaget för bebyggelse. Den befintliga miljön föreslås kompletteras med villor. Med hänsyn till områdets kultur- och naturvärden föreslås nuvarande fastighetsstruktur med stora tomter bibehållas, delningar av fastigheter medges av de största tomterna där det ansetts som lämpligt. Planen ger förutsättningar för tillskapande av sju tomter varav en skapas av kommunal naturmark.

Utbyggnaden förutsätter att vägarna rustas upp samt att hela området förses med kommunalt vatten och avlopp i första hand med LTA-system (lätttrycksavlopp). Vägnätet skall uppfylla de krav som ställs i ett permanentbebott område gällande bärighet och trafiksäkerhet. I övrigt skall vägarna karakteriseras av småskalighet. Mötesmöjligheter skall finnas på lokalvägarna. Åtgärder krävs för att säkerställa framkomligheten och möjlighet att vända i alla delar av planområdet.

Förslaget innebär också att kommunen tar över huvudmannaskapet för allmän platsmark.

Område Y o Z





Status på projektet

Delprojekt 1, Upprustning av Boobadet (etapp 1 genomfört)

Delprojekt är uppdelat i två etapper

Etapp 1: Stranden med bryggor. Denna etapp innefattar borttagning av vass, urschaktning på land och i vattnet samt nytt bottenmaterial och sand. Vass ersätts med sandstrand. Badet får en ny badbrygga och översyn av ytterligare en brygga genomförs i etapp 2 .

Etapp 1 genomfördes under våren 2010.

Etapp 2: Upprustning av bl.a. lekplats, dansbana, toaletthus, staket, vegetation och gräsytor, genomförs i samma entreprenad som övrig allmän platsmark tidigast 3:e kvartalet 2014.

Delprojekt 2, Detaljplan (genomfört)

Detaljplanen vann laga kraft 17 januari 2014, vilket innebär att genomförandefasen nu kan påbörjas.

Delprojekt 3, gatukostnadsutredningen (genomfört)

Gatukostnadsutredningen för Kaptensvägen (område Y och Z) vann laga kraft i november 2008. Förändringen av detaljplanen medförde att fastigheten Bo 1:92 inte längre tillhörde detaljplanen men fortfarande tillhörde fördelningsområdet. Detta medförde att gatukostnaderna inte förändrades mot tidigare beslut. Kommunstyrelsen fastställde fördelningsområdet inom detaljplan för område Y o Z samt fastigheten Bo 1:92 den 29 november 2010.

Delprojekt 4, projektering (pågår)

En förstudie gjordes 2005, vilket gav underlag för detaljplanen och den kommande projekteringen. Den pågående projekteringen av väg, VA och naturmark inkl. etapp 2 upprustning av Boobadet kompletteras med tillgänglighetsanpassning av badet.

Detaljprojektering började hösten 2013 och pågår fortfarande men väntas bli klar 2:a kvartalet 2014

Delprojekt 5, utbyggnad (ej påbörjats)

Enligt beräknad tidplan kan utbyggnaden påbörjas under tredje kvartalet 2014.

Entreprenader handlas upp enligt LoU och beräknas vara färdig fjärde kvartalet 2015.

Delprojekt 6, rättsligt genomförande (har påbörjats)

Inlösen av mark för vägområde samt fastighetsbildning pågår. Försäljning av kommunala fastigheten BO 1:608 sker 2015.



Redovisning av status i förhållande till mål och avsatta resurser

Uppföljning gentemot start-PM

Områdesnämnden i Boo godkände startpromemorian för område Y o Z 2003-01-14. Tidplanen för antagande av planen har förskjutits från hösten 2004 till dec. 2006 och för andra gången till mars 2011. Utbyggnaden har förskjutits till 3:e kvartalet 2014.

Uppföljning gentemot senare politiskt fattade beslut i projektet.

Kommunfullmäktige antog detaljplanen första gången den 11 december 2006. Beslutet upphävdes senare av regeringen.

Kommunfullmäktige antog detaljplanen på nytt den 28 mars 2011 och vann laga kraft den 17 januari 2014.

Detta innebär att upphandling av entreprenad kan ske så snart som möjligt när förfrågningsunderlaget är upprättat.

Uppföljning gentemot senast beslutade budget för projektet, ev ny prognos.

Kostnaden för projektledare har ökat med 0,5 mkr. Kalkylen för upprustningen av etapp 2 på Boobadet har ökat med 1,5 mkr och som har anpassats för särskilt tillgänglighet enligt TN önskemål. Kostnader för hela planarbetet har ökat med 0,8 mkr totalt. Total kostnad för kommunen är -33,9 mkr. Intäkter och inkomster för kommunen är 18,5 mkr. Detta innebär netto (kommunens totala kostnader) uppgår till -15,4 mkr. Detta påverkar nettobudgeten -2,8 mkr gentemot tidigare beslutat budget. Ytterligare kostnadsökningar kan bli aktuell då kommande entreprenadarbeten kalkyleras när förfrågningsunderlaget är klart.

Kostnader för de boende

Den mark som måste tas i anspråk för vägutbyggnaden (intrång och sländer) regleras i en anläggningsförrättning . För att täcka de utgifter som kommunen har för utbyggnad av vägen tar kommunen ut en avgift från fastighetsägarna i form av gatukostnader.

Kostnaderna för VA tas ut av de boende i området i form av VA-anläggningsavgifter. De totala VA-anslutningsavgifterna är beräknade till 8 mkr beräknat på 2014-års taxa. Varje fastighet som är anslutet till ett LTA får ett avdrag för installation av en avloppspump.

Kommunens drift och underhållskostnader

De underhållskostnader som uppstår i framtiden är renovering och byte av fastighetsägarnas pumpar. Byte av ventiler och spolposter kan förekomma.

Underhållskostnader och byte av ledningar kan uppstå. En kostnad för eluppvärmning av LTA-system är aktuell eftersom ledningarna är grundförlagd. Kostnader påförs VA-kollektivet.

Den utökade driftkostnaden för park och naturmark efter genomförandet av planen är beräknad till 250 000:- på årsbasis.



Uppföljning och redovisning av målområden för hållbart byggande.

Några målområden har prioriterats för projektet. Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning har god tillgänglighet till och inom närliggande grönområden (Boobadet). Utbyggnaden i området tar hänsyn till och bevarar kulturmiljön så långt det är möjligt.

Uppföljning av planer

Uppföljning av tidigare beslutad tidplan

Detaljplanen vann laga kraft 17 januari 2014. Arbetet med projektering av allmänna anläggningar har pågått sedan hösten 2013 och avslutas maj 2014. Efter att lantmäteriförrätningen gällande inlösen av kvartersmark för vägområde är klar kan upphandling av entreprenör ske i juni 2014. Entreprenören kan då påbörja utbyggnaden september/oktober 2014.

Problem och möjligheter

Konsekvenser för fastighetsägare och boende

När en plan vunnit laga kraft med utökad byggrätt, standardhöjning av gator, samt anslutning till det kommunala VA-nätet leder detta till en ökning av fastigheternas värde.

Fastigheter som berörs av inlösen och/eller z-område erhåller ersättning för mark.

Ersättning kan också utgå för äldre VA-anläggningar inom tomtmark.

Genomförandet av detaljplanen innebär även kostnader för fastighetsägarna.

Sammanfattningsvis omfattar genomförandet följande kostnadsposter för fastighetsägarna.

- Avgifter för anläggning av väg, gatukostnader
- VA-anläggningsavgift
- Servisledning för VA
- Fastighetsbildning, i förekommande fall
- Gemensamhetsanläggning, i förekommande fall
- Nybyggnadskarta
- Bygglövsavgift och planavgift

Förvandlingen från fritidshusbebyggelse till permanentboende ger ökad trafik till och från området.



Analys av risker avseende tid, kostnader och resultat/mål.

En risk som kan uppkomma är att lantmäteriförrätningen blir försenat så att kommunen inte har tillgång till hela vägområdet. Ytterligare kostnadsökningar kan bli aktuell då kommande entreprenad arbeten kalkyleras när förfrågningsunderlaget är klart.

Förslag till beslut

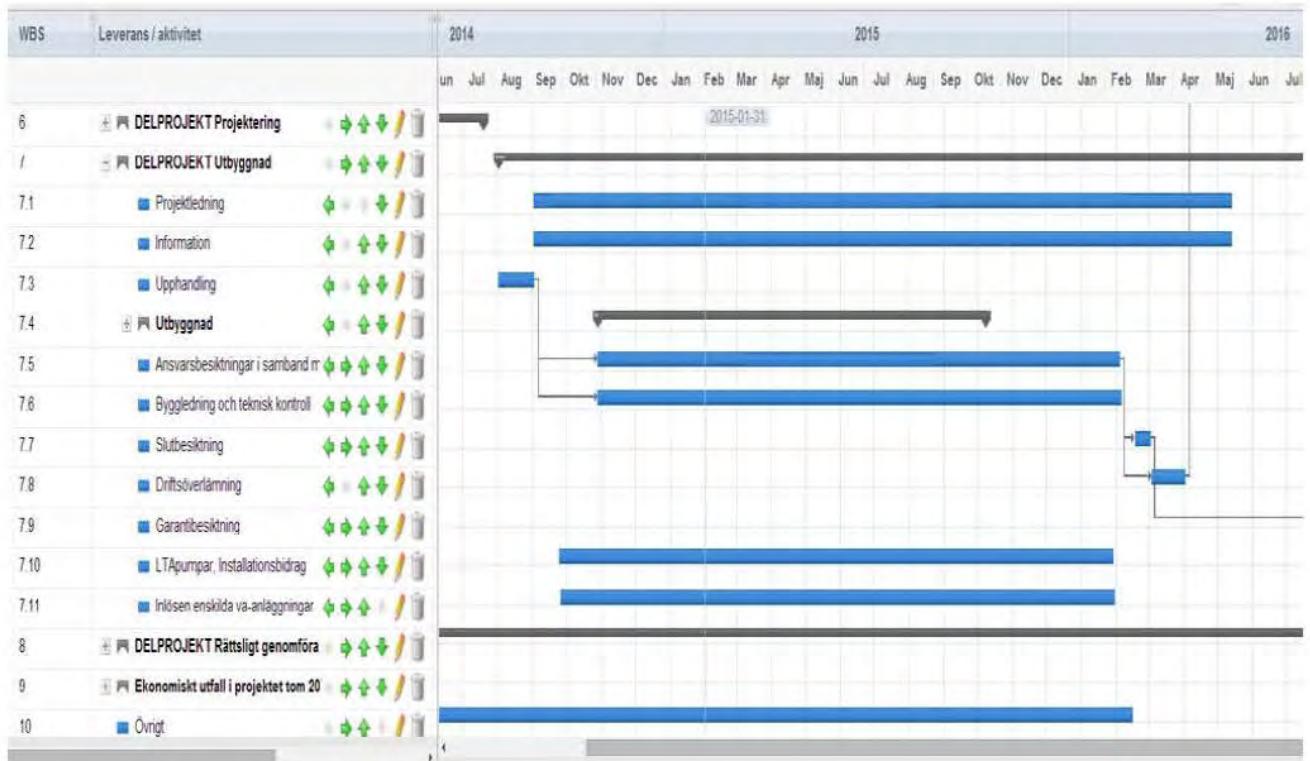
- Styrgruppen ska behandla PM:et och ge klartecken att lägga fram det till kommunstyrelsens stadsbyggnadsutskott för beslut.
- Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att tillstyrka förslaget till utbyggnads PM
- Tekniska nämnden beslutar att tillstyrka förslaget till utbyggnads PM.

Bilagor:

Bilaga 1 Projektekonomi (Port N)

Bilaga 2 Detaljerad tidsplan (Port N)

Detaljerad tidsplan för fortsättningen av projektet (*rapport ur PortN*)



Projekttyp Förnyelseområde - Kommunalt huvudmannaskap
Projektledare Björn Bandmann, Exploateringsenheten
Pågående fas Överprövning 

Beslut startPM	2003-02-01
Startbeslut projekt	2003-02-02
Detaljplan antagen	2011-03-28
Startbeslut genomförande	2014-04-01
Beslut utbyggnadsPM	2014-05-05
Driftöverlämning	2016-06-01
Beslut projektavslut	2018-06-01

Förnyelseområde kring Boo Herrgård. Området innehåller 37 fastigheter och 8 nya fastigheter är möjliga att bilda genom avstyckning. En kommunal villatomt kan säljas inom planområdet. Inom området är fastigheterna mycket stora vilket leder till relativt höga gatukostnader. Skattefinansiering föreslås av ett antal anläggningar, bland annat Boo-badet och gångbana längs Boovägen.

Start-slut	2003-02-01 - 2018-06-01	
Byggherre	Enskilda fastighetsägare	
Kvadratmeter BTA	9800	
Totalt antal lägenheter	19	
Antal lägenheter per år (År:antal lgh)	2015:3 2016:8 2017:5 2018:3	
Verksamheter - kvadratmeter BTA	0	
Tomtarea kvadratmeter	130000	
Nyanlagd gata kvadratmeter	8000	
Nyanlagd gata, löpmeter	1890	
Gatukostnad andel 1,0:tkr	228000	
Nyanlagd park, kvadratmeter		
Ny kommunal ledningsgrav, löpmeter	2000	
Totalt (tkr)		
	Budget	Prognos
Inkomster	13450	13450
Intäkter	5060	5060
Utgifter	-31119	-33913
Netto	-12609	-15403

Lägesrapport 2014-04-04

Typ	Status	Orsak	Åtgärd
Tid		Detaljplanen har vunnit laga kraft i januari 2014. Arbete pågår med projektering av gator och VA. Utredning pågår över upprustning av Boobadet etapp 2. Frischaktsavtal håller på att upprättas. Upphandling av entreprenör påbörjas innan sommaren	Arbetet kan nu fortsätta med genomförandefasen. Detta innebär att område kan byggas ut med nya vägar och vatten o avlopp.
Kostnad			Detta påverkar nettobudgeten -2,8 mkr gentemot tidigare beslutat budget

Kostnaden för projektledare i samband med överklagan av detaljplan har ökat med 0,5 mkr. Kalkylen för upprustningen av etapp 2 på Boobadet har ökat med 1,5 mkr och som har anpassats för särskilt tillgänglighet enligt TN önskemål. Kostnader för hela planarbetet har ökat med 0,8 mkr totalt. Ytterligare kostnadsökningar kan bli aktuell när projekteringen är klar och arbetena i området kalkyleras.

Produkt



Lägesbeskrivning

2014-04-03

Detaljplanen antogs 17 januari 2014. Arbete med projekteringen fortgår och beräknas avslutas i slutet av april. Fastighetsägare kommer att få möjlighet att påverka läget för sin anslutning av VA med ett frischaktavtal. Lantmäteriförrättnings pågår för inlösen av fastighetsmark. Utredning av Boobadets upprustning etapp 2 pågår och beräknas vara klar slutet av april. Upphandling av entreprenör kan ske före sommaren 2014. Arbetet med utbyggnads-PM och ny projektplan pågår.

2011

Detaljplanen antagen av kommunfullmäktige i mars 2011. Detaljplanen är överklagad till mark- och miljööverdomstolen (MMÖD), som återremitterat ärendet till mark- och miljödomstolen (MMD) för prövning. MMD upphävde planen. Kommunen har överklagat beslutet till MMÖD och erhållit prövningsstillstånd. Projektering har påbörjats under 2013 och pågår fram till jan 2014.

Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Utbyggnadspromemoria för stadsbyggnadsprojekt 9511 Ljuskärrsberget, gång- och cykelväg

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott antar föreslagen utbyggnadspromemoria för stadsbyggnadsprojekt 9511 Ljuskärrsberget och ger exploateringenheten i uppdrag att fortsätta genomförandet, under förutsättning av tillstyrkan i tekniska nämnden.

Detta beslut fattas av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott med stöd av punkten 29 i kommunstyrelsens delegationsordning.

Sammanfattning

Inom det aktuella området ska det byggas ett gruppboende för personer med funktionsnedsättning och ett antal bostadshus. Projektering av gång- och cykelväg längs med Solsidevägen mot Saltsjöbadens centrum i norr och Tippens station är redan utförd.

Kostnaderna för utbyggnaden kommer att överskrida budget med 760 000 kronor men kompenseras av beviljade statliga bidrag.

Ärendet

Stadsbyggnadsprojekt 9511 Ljuskärrsberget omfattar ett område söder om Saltsjöbadens centrum för uppförande av ett gruppboende för personer med funktionsnedsättning samt ett antal bostadshus. I projektet ingår också att anlägga en gång- och cykelväg längs med Solsidevägen mot Saltsjöbadens centrum i norr och Tippens station i öster för att möjliggöra rörelse mellan planområdet och omgivningarna.

Projektering av gång- och cykelvägen längs Solsidevägen fram till Saltsjöbadsleden har genomförts. Gång- och cykelvägen är av stor betydelse för boende i närområdet, kommande invånare i närområdet och besökare av Saltsjöbadens centrum som kan röra sig i området på ett säkert sätt. Utbyggnaden av gång- och cykelvägen ligger utanför planområdet men möjliggörs av befintliga planer längs den planerade sträckan.



Utbyggnaden beräknas kostा 1 500 000 kr vilket är 760 000 kr mer än den hittills beslutade budgeten. Statligt bidrag har dock beviljats för utbyggnaden med 50 % vilket innebär att kostnaden inte ökar för kommunen jämfört med vad som tidigare budgeterats. Anbud för utbyggnaden har dock ej inkommit men skall inkomma senast den 9/6 2014.

Projektet och den förestående utbyggnaden beskrivs i bilagd utbyggnadspromemoria. Utbyggnadspromemoria tas upp för tillstyrkan i Tekniska nämnden 2014-06-10.

Bilagor

Bilaga 1 - Utbyggnadspromemoria

Bilaga 2 - Grunddata (*rapport ur PortN*)

Bilaga 3 - Ärendeöversikt

Ulf Crichton

Mark- och exploateringschef

Erik Wiktorsson

Projektledare/exploateringsingenjör

Mark- och exploateringssenheten

PM
Erik Wiktorsson

Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott /
Tekniska nämnden

Utbyggnadspromemoria för stadsbyggnadsprojekt nr 9511 Ljuskärrsberget

Innehåll

Innehåll	1
Sammanfattning.....	2
Status på projektet.....	3
Redovisning av status i förhållande till mål och avsatta resurser	4
Uppföljning av planer.....	5
Problem och möjligheter.....	6
Beslutsprocess.....	6

Sammanfattning

Syftet med projekt 9511 Ljuskärrsberget är att planlägga ett område söder om Saltsjöbadens centrum för att uppföra ett gruppboende för personer med funktionsnedsättning samt ett antal bostadshus. I projektet ingår också att anlägga en gång- och cykelväg längs med Solsidevägen mot Saltsjöbadens centrum i norr och Tippens station i öster för att möjliggöra rörelse mellan planområdet och omgivningarna.

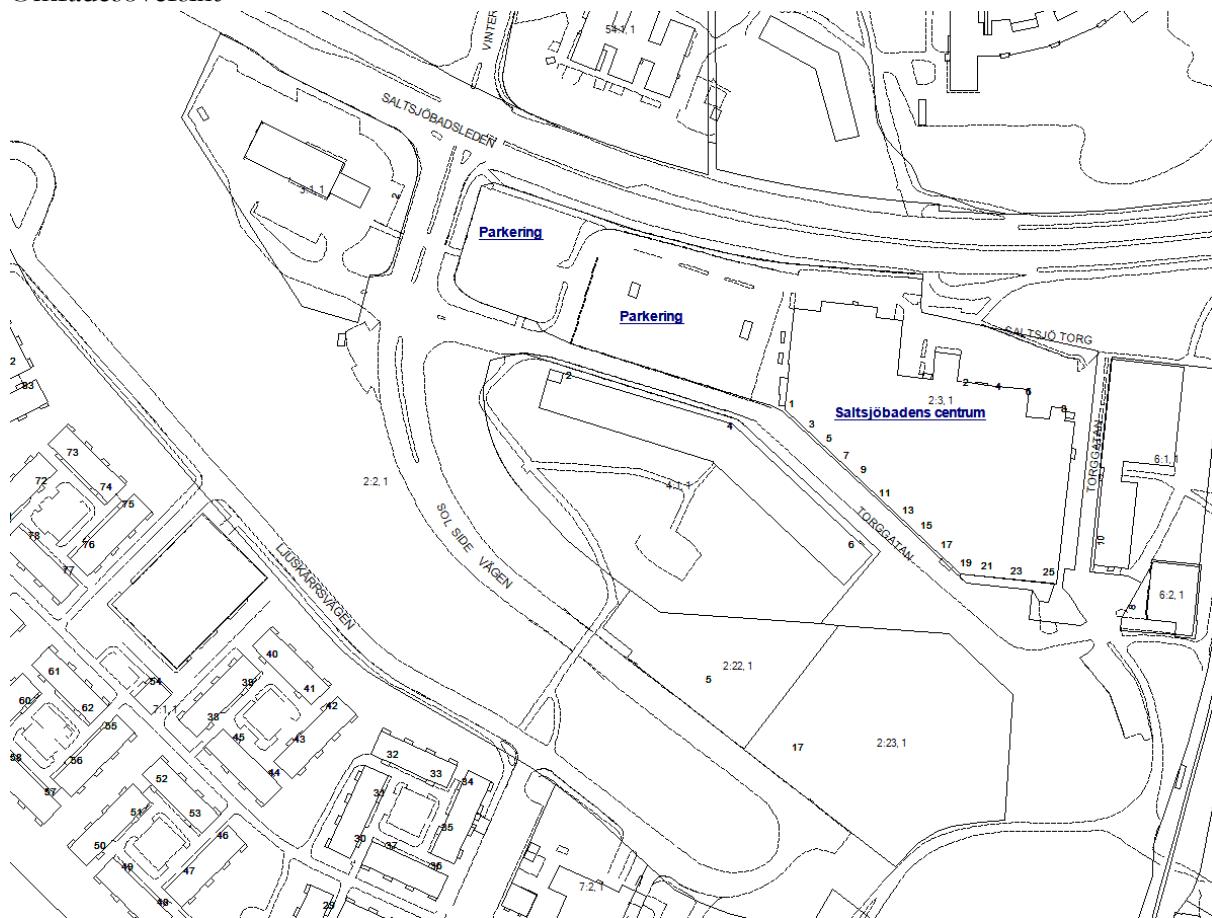
Projektet bidrar till följande övergripande mål för kommunen:

- *God kommunal service:* Projektet medför att det kan uppföras ett gruppboende vilket det finns ett stort behov av.
- *Effektivt resursutnyttjande:* Planområdet ligger i anslutning till Saltsjöbadens centrum med goda kommunikationer och bra service. Planprojektet innebär förtätning i ett lågutnyttjat område där tidigare kommunaltekniska investeringar kan utnyttjas.

Projekteringen av gång- och cykelvägen längs Solsidevägen fram till Saltsjöbadsleden har genomförts. Gång- och cykelvägen är av stor betydelse för boende i närområdet, kommande invånare i närområdet och besökare av Saltsjöbadens centrum som kan röra sig i området på ett säkert sätt.



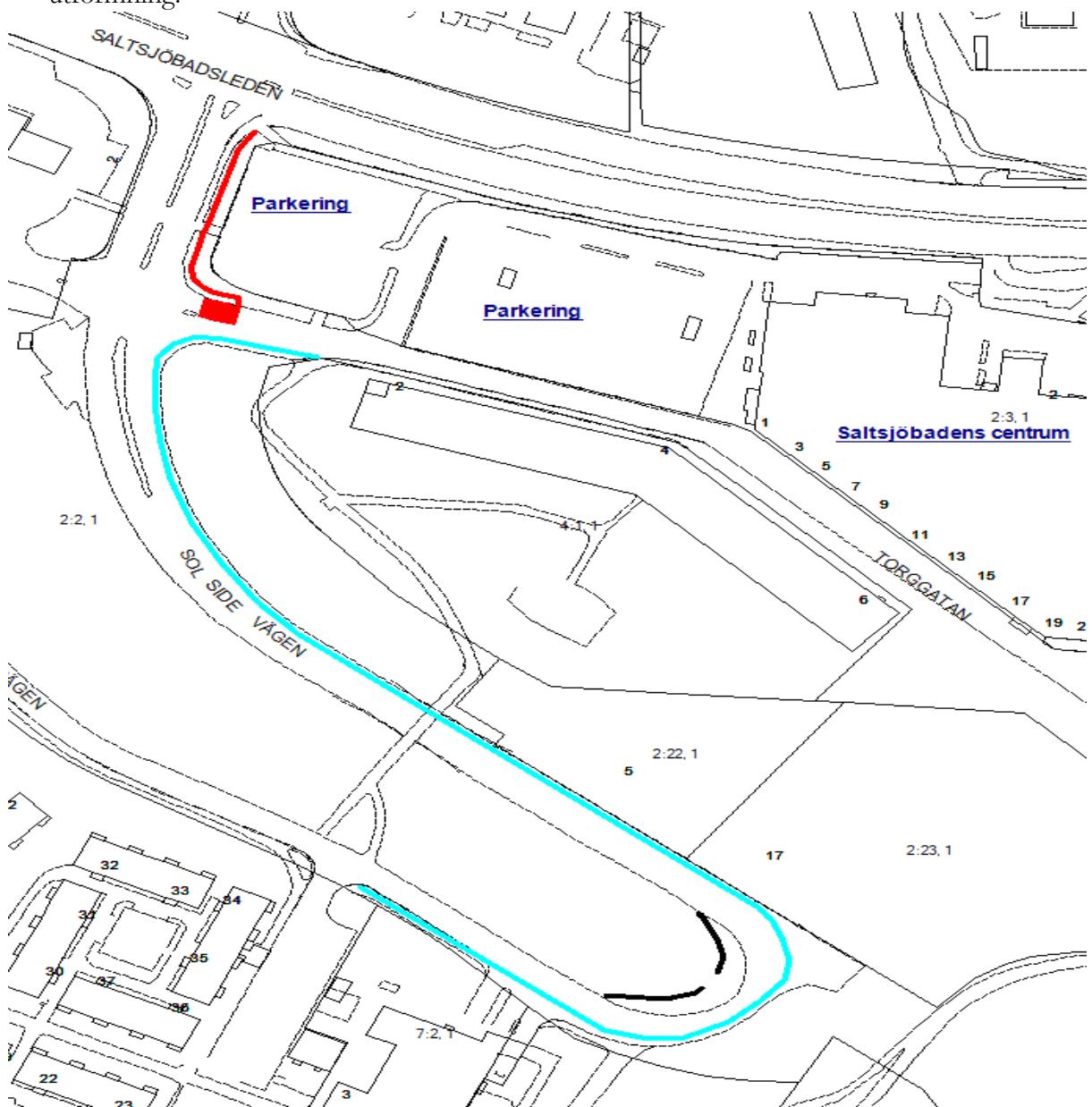
Områdesöversikt



Status på projektet

- Detaljplanen vann laga kraft i juli 2012 och därefter har fastigheterna i området styckats av.
- Gruppfastigheterna är under uppförande och ska vara färdigställda i september 2014.
- Bostadsfastigheten i området såldes under våren 2014 och transaktionen är fullbordad.
- Projektering av gång- och cykelvägen har genomförts.
- Solsidevägen är idag 10,5 – 11 meter bred. Projekterad gång- och cykelväg är 3,5 meter bred och tar i anspråk lika stor yta av Solsidevägen fram till Torggatan. Från Torggatan till Saltsjöbadsleden är projekterad gång- och cykelväg 3,25 meter bred och tar i anspråk befintlig gångväg och del av slänt mot Saltsjöbadens centrums parkering.
- Utbyggnad sker via ramavtalsentreprenör.
- Utbyggnad planeras vara klar och slutbesiktigad i november 2014.
- Kommunens kommande cykelplan visar ett regionalt cykelstråk från Saltsjöbaden med början på andra sidan av Saltsjöbadsleden, vilket är en prioriterad utbyggnad. Utbyggd gång- och cykelväg längs med Solsidevägen ansluter till det planerade regionala cykelstråket.

- Gång- och cykelvägen anläggs från befintligt gång- och cykelstråk vid Ljuskärrsvägen fram till Saltsjöbadsleden. Refugen vid återvinningsstationen korsningen Solsidevägen/Torggatan flyttas i sidled och får en förbättrad och säker utformning.



Projekteringen har skett i samråd med projekt 9541 Program för Saltsjöbadens centrum.

Redovisning av status i förhållande till mål och avsatta resurser

- Sedan start-pm godkändes av kommunstyrelsen 2010 har detaljplanen vunnit laga kraft, utbyggnaden av gruppstäderna påbörjats och bostadsdelen sålts. Utbyggnaden av gång- och cykelvägen återstår men planeras vara slutfört i november 2014. Sedan start-pm skrev har kommunen tagit fram en cykelplan som



redovisar ett regionalt cykelstråk med början på andra sidan av Saltsjöbadsleden. Utbyggnaden av gång- och cykelvägen längs med Solsidevägen planeras ansluta till det kommande regionala cykelstråket.

- Kostnaderna för utbyggnaden av de allmänna anläggningarna bedöms till 1 500 000 kr. med reservation för att anbud från ramavtalsentreprenörer inte inkommit än. Samtliga anbud kommer att vara kända då utbyggnads-pm beslutas i KSSU.
- Projektet underlättar för följande målområden för hållbart byggande:
 - **Hållbart resande:** Det planlagda området samt närliggande områden såsom Ljuskärrsberget, Saltsjöbadens centrum och pågående program för Saltsjöbadens centrum kommer att kunna nyttja gång- och cykelvägen. Boende i närområdet får en trygg och säker trafikmiljö i form av gång- och cykelvägen och dessutom övergångsställe till återvinningscentralen vid sidan om Solsidevägen, nära Torggatan.
 - **Effektiv mark- och resursanvändning:** Gång- och cykelvägen anläggs på Solsidevägen som är väldigt bred idag. I och med detta används redan ianspråktagen vägmark för ändamålet.
- Statligt stöd har beviljats för utbyggnaden med 50 %.
- I och med att gång- och cykelvägen ligger i anslutning till Solsidevägen som underhålls av vägenheten kommer även att underhållas av vägenheten förutom gräsmattan på refugen vid korsningen Solsidevägen/Torggatan som kommer att underhållas av parkenheten. Drift- och underhållskostnaderna för gång- och cykelvägen är ca 15 500 kr per år. Drift- och underhållskostnaderna för gräsmattan i refugen är ca 500 kr per år.
- Drift- och underhållskostnaderna blir 16 000 kr per år och belastar Tekniska nämnden.

Kostnader GC-väg	
Projektering	162 000
Utbyggnad	1 500 000
Byggledning, administration	197 000
Total kostnad exkl. statligt bidrag	1 859 000
Total kostnad ink. Statligt bidrag	1 110 000

Från utbyggnadskostnaden om 1 500 000 kr avgår 750 000 kr i statligt bidrag. I tidigare beslutad budget var kostnaden för projektering 120 000 kr, utbyggnad 740 000 kr och byggledning, administration 120 000 kr vilket gav en total kostnad om 980 000 kr.

Uppföljning av planer

- Utbyggnaden beräknas pågå fram till november vilket är en tidsförskjutning med 1 månad jämfört med senast beslutade projektplan på grund av att utformningen av korsningen Solsidevägen/Torggatan tog längre tid än beräknat.



Problem och möjligheter

- Konsekvenser för fastighetsägare och boende: Under utbyggnadstiden kommer kommunikationerna för boende i närområdet att påverkas eftersom utbyggnaden sker på Solsidevägen. När utbyggnaden är klar kommer dock boende i närområdet att kunna färdas från Ljuskärrsberget och Saltsjöbandens centrum till både återvinningsstationen och Saltsjöbadsleden på ett trafiksäkert sätt. Det blir både ett säkerhetsmässigt och utseendemässigt lyft för området. Tidigare beslutad budget för gång- och cykelvägen utbyggnad var 740 000 kr exklusive projektering och byggledning vilket var alldelvis för lågt räknat. En mer realistisk utbyggnadskostnad är 1 500 000 kr men eftersom statligt bidrag är beviljat för 50 % av 1 500 000 kr påverkas inte kommunens kostnader för utbyggnaden.
- Analys av risker avseende tid, kostnader och resultat/mål.: Risk finns att utbyggnadskostnaden blir högre än 1 500 000 kr eftersom anbud ej erhållits från entreprenörer än. Innan beslut om utbyggnaden tas i KSSU kommer anbud från entreprenörer ha erhållits med de fullständiga kostnaderna.

Beslutsprocess

Utbyggnadspromemorian tas upp för tillstyrkan i Tekniska nämnden 2014-06-10.

Erik Wiktorsson
Projektledare/exploateringsingenjör
Mark- och exploateringstenheten

Projekttyp Markanvisning
Projektledare Erik Wiktorsson, Exploateringsenheten
Pågående fas Projektering 

Beslut startPM	2004-11-29
Startbeslut projekt	2010-06-03
Detaljplan antagen	2012-05-31
Startbeslut genomförande	2013-02-02
Beslut utbyggnadsPM	2014-06-10
Driftöverlämning	2016-02-29
Beslut projektavslut	2017-01-17

Syftet med projektet är att uppföra ett gruppboende för personer med funktionsnedsättning. Ny bebyggelse ska anpassas till befintliga naturförutsättningar. I projektet ingår att uppföra gångvägar mot Saltsjöbadens Centrum i norr och Tippens station vid Saltsjöbanan i öster. Planområdet är beläget på en tidigare obebyggd höjd mellan Saltsjöbadens centrum i norr och Solsidenvägen i söder. Det ca 10000 m² stora området ägdes i sin helhet av Nacka kommun fram till försäljningen av bostadstomten. Detaljplanen har vunnit laga kraft, gruppboendet är under uppförande och bostadstomten är såld till en exploater.

Bakgrund: Planarbete för ett antal bostadshus pågick mellan år 2004 och 2006, då det lades ner p.g.a. kritik från näroboende angående de nya byggnadernas påverkan på närområdet. Projektet återupptogs våren 2009. I februari 2010 antog kommunstyrelsen ett reviderat start-PM.

Start-slut	2004-08-09 - 2017-01-17
Byggherre	Fastighetskontoret
Kvadratmeter BTA	3500
Totalt antal lägenheter	35
Antal lägenheter per år (År:antal lgh)	2014:6 2016:29

Verksamheter - kvadratmeter BTA	
Tomtareaa kvadratmeter	10000
Nyanlagd gata kvadratmeter	
Nyanlagd gata, löpmeter	
Gatukostnad andel 1,0:tkr	
Nyanlagd park, kvadratmeter	
Ny kommunal ledningsgrav, löpmeter	20
Markförsäljning totalt	30250000
Markförsäljning (År: tkr)	2014: 30250

Totalt (tkr)	Nettoinvesteringar (tkr)					
	Budget	Prognos	Verksamhet	Budget	Prognos	
Inkomster	15581	31581	Gata+park	-908	-1267	
Intäkter	1200	1000	VA	-188	-477	
Utgifter	-2190	-4299	Planläggning	-382	-884	
Netto	14591	28282	Mark	14869	29909	
			Övrigt	0	0	
			Summa	13391	27282	

Lägesrapport 2014-04-18

Typ	Status	Orsak	Åtgärd
Tid	●	På grund av försenad lantmäteriförrättning och sen upphandling av byggandet av LSS-boendet har försäljningen av bostadsmarken och utbyggnaden av gc-vägen försenats.	Tidplanen har uppdaterats.

Kostnad

Kostnader: Utbyggnaden av gc-vägen ökar med 760 tkr p.g.a. låg budgetering. Leverantörskostnader ökar med 250 tkr på grund av låg budgetering liksom ökade resurskostnader om 1 milj. kr. Kostnad för lantmäteriförrätningar ökar med 100 tkr på grund av låg budgetering.

Detta påverkar nettobudgeten med + 13 700 tkr gentemot tidigare beslutad budget.

Intäkter: Intäkterna för VA har uppdaterats, vilket innebär en intäktsminskning om 200 tkr. Statligt stöd för utbyggnaden av gc-vägen innebär en ökning om 750 tkr. Avstyckad fastighet Tattby 2:23 är såld till ett pris som överstiger budgeterat pris med 15 250 tkr.

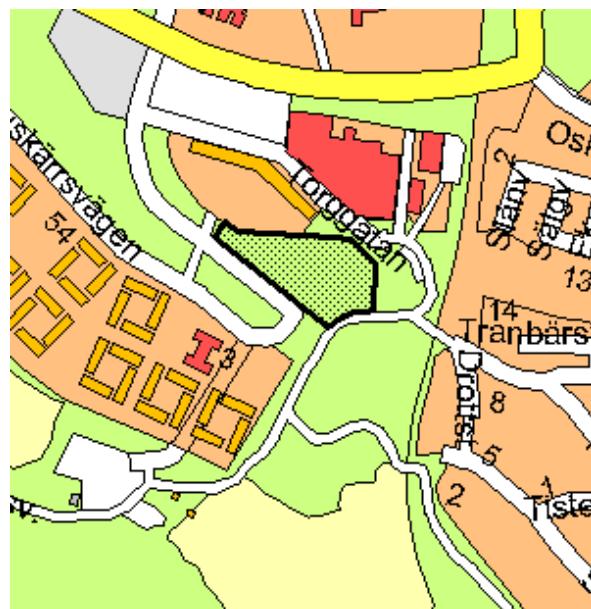
Produkt**Lägesbeskrivning**

Bostadsmarken inom planområdet är avstyckad och såld. LSS-boendet är under utbyggnad. Gc-vägen från Ljuskärrsberget till Saltsjöbadens centrum kommer att byggas ut under sommaren/hösten 2014.

Översikt, kommunala beslut och planområdets avgränsning

Projektledare: Erik Wiktorsson
 Delprojektledare, planenheten: Terese Karlqvist
 Delprojektledare, exploateringsenheten: Erik Wiktorsson

	Beslut	Datum	Styrelse/ nämnd	Kommentar
✓	Start-PM, antagande	2004-11-29	KS	
✓	Detaljplan, samråd	2010-03-29	Planchef	Delegationsbeslut
✓	Yttrande, samråd	2010-05-18	KSAU	
✓	Detaljplan, granskning	2011-10-19	MSN	
✓	Yttrande, granskning	2012-03-27	KSAU	
✓	Detaljplan, tillstyrkan	2012-03-14	MSN	
✓	Detaljplan, tillstyrkan	2012-04-23	KS	
✓	Detaljplan, antagande	2012-06-11	KF	
✓	Försäljning Tattby 2:23	2014-03-18	KSSU	
	Utbyggnads-pm	2014-06-10	KSSU	



Kommunstyrelsen

Parkeringsstal för Nacka kommun

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar föreslagna parkeringstal enligt bilaga 1 till trafikenhetens tjänsteskrivelse den 21 maj 2014, som rekommendation vid bedömning av lämpligt utrymme för parkering i plan- och bygglovärenden. Avvikelse från rekommendationen ska föregås av en särskild parkeringsutredning som ger stöd för att undantag bör ske.

Sammanfattning

I arbetet med en parkeringsstrategi för Nacka kommun ingår att ta fram rekommendationer för parkeringstal vid bedömning av lämpligt utrymme för parkering i plan- och bygglovsärenden. Parkeringsstalen gäller för bostäder, arbetsplatser, undervisning, övrig service samt cykel. I förslaget finns en zonindelning där kommunen är indelad i tre zoner; västra Sicklaön (zon A), områden med god kollektivtrafikförsörjning (zon B) samt övriga Nacka (zon C). Parkeringsstalen föreslås generellt vara lägst på västra Sicklaön och högre i mer perifera lägen.

Övergripande inriktning är att öka andelen gång- cykel- och kollektivtrafik och minska andelen biltrafik. Undantag från parkeringstalen kan medges om stöd finns i särskild utredning att behovet är annat än rekommendationen. Avsikten är att ge exploater incitament för att bidra till omställning mot en ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik och samtidigt minska ett kostnadsdrivande behov av plats för biluppställning.

Kommunstyrelsen beslutar om parkeringstal efter hörande av miljö- och stadsbyggnadsnämnden (MSN) respektive tekniska nämnden (TN) enligt beslutad handlingsplan, se bilaga 2. Ärendet har behandlats i TN 2014-05-21 och i MSN 2014-05-14. MSN rekommenderade kommunstyrelsen att besluta om föreslagna parkeringstal med tillägget att kommunen ska sträva efter att i samarbete med exploateren möjliggöra lägre p-tal. MSN lyfte även fram att parkeringstalen ska omprövas ett år efter att p-avgifterna införts i område A, se bilaga 3. TN rekommenderade kommunstyrelsen att besluta om föreslagna parkeringstal, se bilaga 4.



Ärendet

I arbetet med en parkeringsstrategi för Nacka kommun ingår det bland annat att ta fram rekommendationer för parkeringstal vid ny- och ombyggnad. Parkeringsstalen har tagits fram utifrån mål om bättre framkomlighet och säkerhet på gator och allmänna ytor och gäller för bostäder, arbetsplatser, undervisning, övrig service samt cykel. Målet är även att minska bilresandet och öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik. Jämförelse har gjorts med parkeringstal i andra kommuner samt genom erfarenhet och inhämtande av kunskap i forskningen. Idag är bilinnehavet i Nacka högt likväld som användandet av bilarna. I förslaget finns en zonindelning där kommunen är indelad i tre zoner; västra Sicklaön (zon A), områden med god kollektivtrafikförsörjning (zon B) samt övriga Nacka (zon C). Parkeringsstalen föreslås generellt vara lägst på västra Sicklaön och högre i mer perifera lägen.

Undantag från parkeringstalen kan medges där exploateren genom särskild utredning visar att behovet är mindre än rekommendationen. Avsikten är att det ska ge exploaterer incitament för att bidra till omställning mot en ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik och samtidigt minska ett kostnadsdrivande behov av plats för biluppställning.

Ärendet har behandlats i tekniska nämnden (TN) 2014-05-21 och i miljö- och stadsbyggnadsnämnden (MSN) 2014-05-14. MSN rekommenderade kommunstyrelsen att besluta om förslagna parkeringstal med tillägget att kommunen ska sträva efter att i samarbete med exploateren möjliggöra lägre p-tal. MSN lyfte även fram att p-talen ska omprövas ett år efter att p-avgifterna införs i område A, se bilaga 2.

TN rekommenderade kommunstyrelsen att besluta om förslagna parkeringstal, se bilaga 3.

Skäl till föreslagna parkeringstal

Förslaget innebär att de rekommenderade parkeringstalen anges som ett lägsta tal – inte som tidigare i ett intervall. Intervall har hittills använts i detaljplanerna, men nästan alltid har det lägsta talet beslutats vid bygglovsgivningen. Ett alternativ till rekommenderade parkeringstal är att ha flexibla parkeringstal vilket införs i en del kommuner. Det innebär i praktiken att en parkeringsutredning alltid görs. Eftersom det i detta förslag krävs en parkeringsutredning om avvikelse från parkeringstalen önskas, innebär det en flexibilitet men inte onödigt arbete, om avvikelse inte är aktuell. Parkeringsstalen rekommenderas att ses över vart annat år eller när anledning finns.

En parkeringsplats på mark kostar i storleksordningen 25 000 - 40 000 kr och i garage i storleksordningen 200 000 - 400 000 kr, allt beroende på de lokala förutsättningarna. En stor fördel med det föreslagna systemet är att det ger exploaterer ekonomiska incitament att hitta alternativa lösningar som t.ex. utvecklade bilpooler eller samnyttjande av parkeringsanläggningar istället för att bygga egna p-platser. Det är dessa typer av lösningar och idéer som bl.a. ska beskrivas och bedömas i parkeringsutredningen och som kan driva på en



önskad utveckling. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden föreslås besluta, efter remiss hos tekniska nämnden, om avsteg kan motiveras. Parkeringsutredningarna bör utföras efter en standardiserad mall för att tydliggöra vilket underlag som förväntas inför kommunens beslut.

Parkeringstalen vid ny- och ombyggnad av förskola och skola omfattar endast parkeringsplatser för personal. Lämpligt antal parkeringsplatser och övriga anordningar för hämtning och lämning föreslås tas fram i en separat parkeringsutredning för varje projekt som ett obligatoriskt underlag för att bedöma behovet inför beslut om bygglov. Erfarenheter har visat att behovet av och möjligheterna för att skapa avlämningsplatser och parkeringsplatser skiljer sig stort mellan olika förskolor och skolor. Parkeringsbehovet ska också anpassas efter förutsättningarna för att kunna gå, cykla och åka kollektivt till den specifika förskola eller skolan som ska byggas eller byggas om. För att frångå rekommenderade parkeringstal för personal bedöms att kompletterande åtgärder behöver vidtas, exempelvis avgifter för personalparkering på tomtmark. Sådana förslag tas lämpligen fram av fastighetsägaren i samarbete med aktuell huvudman för verksamheten. Fastighetsägaren ansvarar för införande och reglering av sådana avgifter.

Parkeringsavgifter på kommunala gator

System för avgiftsupptagning på kommunala gator utreds för närvarande. Under 2015 planeras avgifter att införas på västra Sicklaön, vilket i princip motsvarar zon A för p-talen. Uppföljning av p-talen kommer därefter att ske för att eventuellt justera utifrån uppkomna effekter. Förslag till justering kommer att behandlas politiskt i vanlig ordning för taxor.

Avgifter förväntas medföra att trängsel och underskott av parkeringsmöjligheter inom tätbebyggda områden minskar. Minskad trängsel ger också ökad trafiksäkerhet. Det förväntas också bli en större efterfrågan på att hyra platser i de garage som fastighetsägarna bygger när möjligheten till gratis parkering på gatan försvinner.

Utveckling av förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik liksom införande av parkeringsavgifter (såväl på gatumark som tomtmark) samt information om alternativa färdsätt förväntas ge förändringar i resvanorna över tid. Parkeringsstalen bör ses över när förändringar noteras.

Ekonomiska konsekvenser

Fastighetsägaren ansvarar för parkeringsplatsernas kostnader. Inga merkostnader bedöms följa av införandet av föreslagna parkeringstal. De särskilda utredningarna förväntas ge förutsättningar för nya kreativa lösningar som effektivisrar byggprocessen och markanvändningen.



Bilagor

Bilaga 1. Förslag parkeringstal 2014-04-10

Bilaga 2. Handlingsplan parkeringsstrategi Nacka kommun

Bilaga 3. Protokollsutdrag MSN 2014-05-14

Bilaga 4. Protokollsutdrag TN 2014-05-20

Mikael Ranhagen
Chef Trafikenheten

Dag Björklund
Teknisk Direktör

Bilaga 1

Rekommendation av parkeringstal vid ny- och ombyggnad i Nacka kommun

Parkeringsstalen är riktvärden för minsta antal erforderliga parkeringsplatser för respektive verksamhet och läge vid ny- och ombyggnad. Dessa anges i detaljplanen och beslutas vid bygglovsansökan. Parkeringsstalen som tagits fram är för fordon/bilar och cyklar. I parkeringstalen ingår besöksparkering.

Finns det behov av parkeringsplatser för motorcykel, moped respektive handikappfordon ska det beaktas i varje enskilt fall. Detsamma gäller för lastning och lossning.

Vid anordnande av parkeringsplatser utanför den egna fastigheten behövs någon form av fastighetsrättslig grund eller garanti för att de utförs och säkerställs över tid.

Parkeringsutredningar

Om annat parkeringstal än det rekommenderade önskas, ska det motiveras i en särskild parkeringsutredning. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden föreslås besluta, efter remiss hos Tekniska nämnden, om avsteg kan motiveras. Parkeringsutredningarna bör utföras efter samma mall för att underlätta beslut. I utredningen föreslås att bland annat följande faktorer bör beaktas:

- Verksamhetens art
- Antal besökande/timme
- Bilinnehav
- Avstånd till kollektivtrafik
- Möjligt samnyttjande
- Parkeringsköp (t ex parkeringshus)
- Motiv till avvikelse

P-tal sort

Parkeringstal för bil anger rekommendation för **lägsta** antal bilparkeringsplatser (bpl) per bostad, per bruttoarea 1000 m² (BTA) eller per anställda och besökande.

Zonindelning

För Nacka kommun föreslås en indelning i zoner definierade enligt följande:

A: Västra Sicklaön

B: God kollektivtrafikförsörjning utanför västra Sicklaön

< 20 min restid med kollektivtrafiken till Slussen eller Gullmarsplan

< 400 meter gångavstånd till hållplats med stombuss eller spårtrafik

C: Övrigt

Rekommenderade parkeringstal

Bostäder

Enbostadshus		
Antal bpl/bostad (inkl. besök)		
Zon	Enbostadshus enskild parkering	Enbostadshus gemensam parkering
A	1,5	1,5
B	2	1,5
C	2	1,7

Nuvarande rekommendationer		
Inga zoner		
	2	1,5

Flerbostadshus			
Antal bpl/bostad (inkl. besök)			
Zon	Flerbostadshus		Studentlägenheter
	Antal bpl/bostad		Antal bpl/bostad (<30 m ²)
	Lgh≤2rok	Lgh>2 rok	
A	0,8	0,9	0,2
B	0,9	1,0	0,25
C	1,2	1,5	0,25

Nuvarande rekommendationer		
Inga zoner		
	0,8-1,0 bpl/lgh	0,3-0,4 bpl/lgh

Arbetsplatser

Arbetsplatser		
Antal bpl/1000 m ² BTA (inkl. besök)		
Zon	Kontor	Industri
A	15	10
B	20	15
C	25	15

Nuvarande rekommendationer		
Inga zoner		
	20-25	utred

Handel			
Antal bpl/1000 m ² BTA (inkl. besök)			
Zon	Närbutik dagligvaror	Stormarknad dagligvaror	Stormarknad sällanköp
A	20	50	30
B	25	50	30
C	30	50	30

Nuvarande rekommendationer			
Inga zoner			
	20	50-60	20-40

Undervisning

Parkeringsstalen anges för personal vid ny- och ombyggnad av förskola och skola. För hämtning och lämning vid skola och förskola ska särskild parkeringsutredning göras. Erfarenheter har visat att behovet av avlämningsplatser och parkeringsplatser skiljer sig stort mellan olika förskolor och skolor. Parkeringsstalen ska anpassas efter förutsättningarna att kunna gå, cykla och åka kollektivt till förskolan och skolan.

Undervisning			
Zon	Förskola	Förskoleklass – årskurs 9	Gymnasieskola
	Antal bpl/personal	Antal bpl/personal	Antal bpl/personal
A	0,2	0,2	0,2
B	0,3	0,3	0,3
C	0,4	0,4	0,4

Nuvarande rekommendationer	
barn/elever	Varierar mellan 0,01 och 0,2
personal	Varierar mellan 0,3 och 0,6.

Övrig service

Med anledning av verksamheternas skiftande karaktärer behövs oftast en parkeringsutredning

Övrigt (exempelvis: motionscentra, sportanläggningar, samlingslokaler)		
Antal bpl per anställda respektive besökande		
Zon	Anställda	Besökande
A	0,3	0,1
B	0,4	0,2
C	0,5	0,25
Nuvarande rekommendationer		
Inga zoner		
	0,3-0,6	0,1-0,2

Cykel

Samma parkeringstal för cykel oavsett zon. Parkeringstalen kan behöva justeras med anledning av läge.

Kategori	Parkeringsstal
Bostad (cpl/lgh)	2
Studentbostad (cpl/lgh)	1,25
Kontor (cpl/1 000 kvm BTA)	20
Industri (cpl/1 000 kvm BTA)	10
Handel (cpl/1 000 kvm BTA)	30
Externhandel (cpl/1 000 kvm BTA)	10
Förskola (cpl/elev)	0,4*
Årskurs F-3(cpl/elev)	0,5*
Årskurs 4-9 (cpl/elev)	0,7*
Gymnasium, högskola (cpl/elev)	0,8*
Övrigt (exempelvis: vård, idrott, kultur, samlingslokaler) (cpl/besökare)	0,3
Kollektivtrafik hållplats (cpl/100 påstigande)	15
Nuvarande rekommendationer	
Saknas	

*Inkluderar cykelparkering för personal

Bilaga 1**Handlingsplan för parkeringsstrategi för Nacka kommun**

Antaget av Kommunfullmäktige 2012-06-11

För att komma till rätta med de olika framkomlighets- och parkeringsproblemen inom Nacka kommun tas en Parkeringsstrategi fram, innehållande Parkeringspolicy, rekommendation om parkeringstal och hantering av parkeringsreglering.

Parkeringsstrategins syfte är att ge inriktning för arbetet med parkeringsfrågor med avseende på framkomlighet, trafiksäkerhet och hållbarhet samt att den knyter an till kommunens övergripande mål och gällande översiktsplan.

Vid överskott från en eventuell parkeringsreglering i form av avgifter så föreslås det överskottet att användas för att skapa och vidmakthålla en säker och framkomlig trafikmiljö i Nacka kommun.

Beslut om Nacka kommuns Parkeringsstrategi föreslås ske enligt följande.

- Kommunfullmäktige har att besluta om principer för parkeringsreglering, det vill säga att ta ställning till om avgift för parkering skall införas och om så beslutas, bestämma dess storlek samt besluta om den kommunala parkeringsövervakningen inklusive felparkeringsavgifter.
- Kommunstyrelsen föreslås fatta beslut om Parkeringspolicyn samt rekommendation om vilka parkeringstal som bör gälla för olika verksamheter vid nybebyggelse.
- Tekniska nämnden föreslås besluta om Parkeringsstrategin i sin helhet samt genomförande och hantering av beslutade principer för parkeringsreglering. Tekniska nämnden beslutar därutöver om särskilda trafikregler i övrigt för parkering i sin egenskap av trafiknämnd.
- Miljö- och stadsbyggnadsnämnden fattar beslut om vilka parkeringstal som ska rekommenderas i förslag till detaljplan respektive vid enkelt planförfarande och som ska gälla som grund till beslut om parkeringstal i bygglov.

Finansiering av framtagande av Parkeringsstrategin och införande av parkeringsreglering avsätts i kommande prognos- och budgetarbete i Tekniska nämnden.

Den fortsatta hanteringen föreslås ha inriktningen mot att beslutad avgiftsreglering skall vara i drift under senare delen av 2013.



14 maj 2014

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

§ 113

Dnr MSN 2013/107-514

Förslag till parkeringstal

Beslut

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden föreslår Kommunstyrelsen besluta att föreslagna parkeringstal daterade 2014-04-10 ska rekommenderas vid ny- och ombyggnad. Vid avvikelse ska stöd finnas i särskild parkeringsutredning.

Kommunen ska sträva efter att i samarbete med exploateren möjligöra lägre p-tal. P-talen ska omprövas ett år efter att p-avgifterna införs i område A.

Ärendet

I arbetet med en parkeringsstrategi för Nacka kommun ingår att ta fram rekommendationer för parkeringstal för ny- och ombyggnad. Övergripande inriktning är att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik samt minska andelen biltrafik. Undantag från parkeringstalen kan medges om stöd finns i särskild utredning att behovet är annat än rekommendationen. Avsikten är att ge exploaterer incitament för att bidra till omställning mot en ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik och samtidigt minska ett kostnadsdrivande behov av plats för biluppställning.

Tidigare behandling i tekniska nämnden (TN) och miljö- och stadsbyggnadsnämnden (MSN) har föranlett en omarbetning avseende p-tal för undervisning samt korrigering av tidigare felaktig redovisning av p-tal i bilaga till tjänsteskrivelse.

Ekonomiska konsekvenser

Fastighetsägaren ansvarar för parkeringsplatsernas kostnader. Inga merkostnader bedöms följa av införandet av föreslagna parkeringstal. De särskilda utredningarna förväntas ge förutsättningar för nya kreativa lösningar som effektivisera byggprocessen och markanvändningen.

Handlingar i ärendet

Trafikenhetens tjänsteskrivelse 2014-04-10.

Bilagor:

Rekommenderade parkeringstal, förslag (daterad 2014-04-10).

Yrkanden

Mats Marnell (MP) yrkade i första hand bifall till förslaget till beslut med tillägget att I zon A tillämpas flexibla parkeringstal för flerbostadshus. Innebär att kommunen överenskommer med fastighetsägarna om lämpliga lösningar för parkering av bilar och att fastighetsägarna då ges incitament att kombinera med att tillhandahålla positiva mobilitetstjänster, t.ex. bilpooler vid nybyggnad av bostäder.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande



14 maj 2014

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Mats Marnell (MP) yrkade i andra hand på avslag på förslaget till beslut.

Cathrin Bergenstråhle (M) yrkade bifall till förslaget till beslut med tillägget att kommunen ska sträva efter att i samarbete med exploateren möjligöra lägre p-tal. P-talen ska omprövas ett år efter att p-avgifterna införts i område A.

Cathrin Bergenstråhle yrkade avslag på Mats Marnells tilläggsyrkande och avslagsyrkande.

Beslutsgång

Ordföranden ställde Mats Marnells tilläggsyrkande och avslagsyrkande mot avslag.
Ordförande fann att nämnden beslutade avslå Mats Marnells tilläggsyrkande och avslagsyrkande.

Nämnden beslutade i enlighet med förslaget till beslut med Cathrin Bergenstråhles tilläggsyrkande.

Reservationer

Mats Marnell (MP) lämnade följande reservation till protokollet:

"Inriktningen är att den bebyggelse som ska utföras på Västra Sicklaön ska vara en grön, tät och blandad stad. Den ska utformas för framtiden, för ett miljövänligt och resursbesparande samhälle. Utformningen av infrastrukturen kommer då att vara av avgörande betydelse för om vi ska lyckas med dessa föresatser.

Vilka parkeringstal som gäller kan synas ha mindre betydelse för att förverkliga denna vision. Men eftersom minimital för parkering innebär att fastighetsägarna måste ordna parkering i anslutning till sina fastigheter får det direkta konsekvenser för utformning av gator, anslutningar till fastigheter etc. Vi får en fortsatt anpassning av stadens utformning till bilen och inte till människan.

Vi vill ha en stad där *tillgänglighet* är utgångspunkten. Tillgänglighet till skolor, service, grönområden, mötesplatser, rekreation och sport. Bilen finns med i vår vision, men den ska inte vara styrande för stadens utformning. Kommunen kan tillsammans med fastighetsägarna ta fram lämpliga lösningar för parkering, men då inte för varje fastighet för sig utan för områden som avgränsas på lämpligt sätt. Samtidigt kan fastighetsägarna ges incitament att erbjuda kompletterande tjänster, t.ex. bilpooler.

Vi ser också att framför allt unga – och det är för framtiden vi bygger stad – inte längre ser bilägandet som något åtråvärt. Många tar inte ens körkort. Vi talar om "peak car". Innebär att det även är en rätvisefråga om vi ska tillämpa minimital för parkering eller inte. De som inte har bil får också betala en del av kostnaden för parkeringsplatser i garage, då parkeringsavgifterna inte täcker hela kostnaden.

De rekommenderade p-tal som nämnden nu beslutat om innebär att en yta motsvarande 80 (åttio) fotbollsplaner behöver reserveras för parkering väster om Nacka Forum för

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande



14 maj 2014

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
 Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

kommande bostäder och arbetsplatser. Vi har då varken räknat behov för eventuella skolor, butiker eller det befintliga parkeringsbehovet för bostäder och kommersiella aktiviteter.

Lejonparten av dessa ca 360 000 kvm behöver sannolikt byggas som garage för att ge någon plats över för det som skulle bli stad. Vad som sedan händer om dessa fordon behöver luftas ibland blir förstås problematiskt, men kalkylen tycks ju förutsätta att bilarna inte ska användas? Och ur samhällsekonomisk synvinkel... (- I Nacka eldar vi tydligt pengar? Men inte för att det skall bli mysigt.)

Tidskriften Plan nr 2-3 2013: "Flexibla parkeringstal innebär att kommunen ger byggherren möjlighet att plats- och målgruppsanpassa antalet parkeringsplatser i samband med uppförandet av nya lägenheter och kontorshus. Kommunen ger "rabatt" på parkeringstal där byggherren väljer att tillhandahålla positiva mobilitetstjänster."

Protokollsanteckningar

Magnus Sjöqvist (M) och Anders Tiger (KD) gjorde följande anteckning till protokollet:

"Frågan om parkeringstal har nu tagit ett litet steg i rätt riktning i samband med zonindelning och en viss revidering. Den principiella frågan kvarstår emellertid att adressera, nämligen på vilka villkor som parkeringsplatser ska upplåtas i samband med att Nacka bygger stad. Om det hade funnits marknadsmässiga villkor för att uppföra och upplåta parkering i respektive fastighet så hade det också skett. Nu gör det inte det och därför undviker alla inblandade parter att beröra frågan så länge det går. Alltså behövs parkeringstal för att tvinga fram en tillgång av denna tjänst.

När väl parkeringsplatserna sedan är byggda vill givetvis fastighetsägare ha täckning för sina kostnader som enligt uppgift kan ligga 200 000 – 500 000 kr per plats. Eftersom det fortfarande är gratis eller i vart fall mycket billigt att parkera på kommunal gatumark så finns det en begränsning i hur mycket man kan ta ut för en parkeringsplats. Resten av kostnaden hamnar hos någon annan, t.ex. hela boendekollektivet. Kommunen måste fortsätta att verka i en riktning där bilismen tar sina kostnader fullt ut. Konkret innebär det att parkeringsavgifterna ska användas som ett tydligt styrmedel och att man i exploateringsavtalen verkar för att parkeringsplatserna blir självfinansierade."

Thomas Josefsson (S) och Maria Lähetkangas (S) gjorde följande anteckning till protokollet:

"Grunden till underlaget för parkeringstal som förvaltningen har tagit fram är bra. Det ges möjlighet att vid specifika fall anpassa och ta fram nya parkeringstal som passar vid enskilda byggnationer. Vi vill dock betona vikten av att även se till alternativa lösningar så som bilpool vid beräknandet av parkeringsplatser. Bilpool är en tänkbar lösning som kan komma att bli allt attraktivare i framtiden och som skulle kunna minska antalet parkeringsplatser."

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande



2014-05-20

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Tekniska nämnden

§ 88

**TN 2011/370-514
 (MSN 2013/107-514)
 (KFKS 2012/296-514)**

Förslag till parkeringstal

Beslut

Tekniska nämnden föreslår Kommunstyrelsen besluta att föreslagna parkeringstal daterade 2014-04-10 skall rekommenderas vid ny- och ombyggnad. Vid avvikelse skall stöd finnas i särskild parkeringsutredning.

Ärendet

I arbetet med en parkeringsstrategi för Nacka kommun ingår att ta fram rekommendationer för parkeringstal för ny- och ombyggnad. Övergripande inriktning är att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik och minska andelen biltrafik. Undantag från parkeringstalen kan medges om stöd finns i särskild utredning att behovet är annat än rekommendationen. Avsikten är att ge exploater incitament för att bidra till omställning mot en ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik och samtidigt minska ett kostnadsdrivande behov av plats för biluppställning.

Tidigare behandling i tekniska nämnden (TN) och miljö- och stadsbyggnadsnämnden (MSN) har föranlett en omarbetning avseende p-tal för undervisning samt korrigering av tidigare felaktig redovisning av p-tal i bilaga till tjänsteskrivelse.

Ekonomiska konsekvenser

Fastighetsägaren ansvarar för parkeringsplatsernas kostnader. Inga merkostnader bedöms följa av införandet av föreslagna parkeringstal. De särskilda utredningarna förväntas ge förutsättningar för nya kreativa lösningar som effektiviseras byggprocessen och markanvändningen.

Handlingar i ärendet

Tjänsteskrivelse 2014-04-16

Bilaga Rekommenderade parkeringstal, förslag (daterad 2014-04-10).

Yrkanden

Per Chrisander (MP) yrkade bifall till förslaget till beslut med tillägget att I zon A tillämpas flexibla parkeringstal för flerbostadshus. Innebär att kommunen överenskommer med fastighetsägarna om lämpliga lösningar för parkering av bilar och att fastighetsägarna då ges incitament att kombinera med att tillhandahålla positiva mobilitetstjänster, t.ex. bilpooler vid nybyggnad av bostäder.

Gunilla Grudevall-Steen (FP) yrkade bifall till enhetens förslag till beslut.

Ordförandes signatur	Utdragsbestyrkande
GGS	RKW Heidi Svahn



2014-05-20

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Tekniska nämnden

Beslutsgång

Nämnden beslutade i enlighet med enhetens förslag till beslut.

Därefter avslog nämnden Per Chrisander tilläggsyrkande.

Protokollsanteckningar

Per Chrisander (MP) lät anteckna följande till protokollet.

"I zon A tillämpas flexibla parkeringstal för flerbostadshus.

Innebär att kommunen överenskommer med fastighetsägarna om lämpliga lösningar för parkering av bilar och att fastighetsägarna då ges incitament att kombinera med att tillhandahålla positiva mobilitetstjänster, t.ex. bilpooler vid nybyggnad av bostäder
 Motiv

Inriktningen är att den bebyggelse som ska utföras på Västra Sicklaön ska vara en grön, tät och blandad stad. Den ska utformas för framtiden, för ett miljövänligt och resursbesparande samhälle. Utformningen av infrastrukturen kommer då att vara av avgörande betydelse för om vi ska lyckas med dessa föresatser.

Vilka parkeringstal som gäller kan synas ha mindre betydelse för att förverkliga denna vision. Men eftersom minimital för parkering innebär att fastighetsägarna måste ordna parkering i anslutning till sina fastigheter får det direkta konsekvenser för utformning av gator, anslutningar till fastigheter etc. Vi får en fortsatt anpassning av stadens utformning till bilen och inte till människan.

Vi vill ha en stad där *tillgänglighet* är utgångspunkten. Tillgänglighet till skolor, service, grönområden, mötesplatser, rekreation och sport. Bilen finns med i vår vision, men den ska inte vara styrande för stadens utformning. Kommunen kan tillsammans med fastighetsägarna ta fram lämpliga lösningar för parkering, men då inte för varje fastighet för sig utan för områden som avgränsas på lämpligt sätt. Samtidigt kan fastighetsägarna ges incitament att erbjuda kompletterande tjänster, t.ex. bilpooler.

Vi ser också att framför allt unga – och det är för framtiden vi bygger stad – inte längre ser bilägandet som något åtråvärt. Många tar inte ens körkort. Vi talar om "peak car". Innebär att det även är en rätvisefråga om vi ska tillämpa minimital för parkering eller inte. De som inte har bil får också betala en del av kostnaden för parkeringsplatser i garage, då parkeringsavgifterna inte täcker hela kostnaden.

Tidsskriften Plan nr 2-3 2013: "Flexibla parkeringstal innebär att kommunen ger byggherren möjlighet att plats- och målgrupsanpassa antalet parkeringsplatser i samband med uppförandet av nya lägenheter och kontorshus. Kommunen ger "rabatt" på parkeringstal där byggherren väljer att tillhandahålla positiva mobilitetstjänster."

 Ordförandes signatur

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Rapport om idéstudien om förlängning av tunnelbanan från Nacka centrum till Orminge centrum

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott noterar informationen angående rapporten om idéstudien om förlängning av tunnelbanan från Nacka centrum till Orminge centrum till protokollet.

Sammanfattning

Inom ramen för det nyss avslutade förstudiearbetet för en utbyggnad av tunnelbanans Blå linje från Kungsträdgården till Nacka centrum upprättades på initiativ av Nacka kommun föreliggande idéstudie om en förlängning av tunnelbanan från Nacka centrum till Orminge centrum. Syftet är att översiktligt belysa olika korridors- och trafikeringsalternativ, över och under Skurusundet, samt redovisa konsekvenser och kostnadsuppskattningar.

Idéstudien redovisar fem olika alternativ därav tre alternativ med en passage under Skurusundet (alternativ 1-3) och två alternativ med en passage över Skurusundet (alternativ 4 och alternativ 6). En förutsättning för samtliga studerade alternativ har varit att de ansluter till utvecklingsbara lägen för stationer vid Ektorps centrum/Nacka sjukhus, Björknäs centrum och Orminge centrum.

Kostnadsuppskattningarna för de studerade alternativen visar i prisnivå 2013 ett kostnadsspann på 3,5 - 6,0 miljarder kronor under här givna förutsättningar. Alternativ 1-4 som i princip bygger på ett utförande med bergtunnlar varierar mellan 5,3 - 6,0 miljarder kronor. Alternativ 6 som passerar Skurusundet på befintlig vägbro har den längsta kostanden. Här har metodiken varit att översiktligt uppskatta kostnaderna för vad en löpmeter tunnelbana kostar i olika utföranden eller sektioner för de olika alternativen. I kostnadsuppskattningarna ingår inte kostnader för markåtkomst, fastighetsinlösen, eventuella kostnader för depåer, fordon samt vänd- och uppställningsspår. Påsalg för projektering, byggledning och byggherrekostnader har gjorts med 10 % av produktionskostnaderna för vardera posten.



Idéstudien är inte en formell handling utan ett underlag för att hitta rätt åtgärder i planeringsprocessen. Allmänheten kan ändå lämna synpunkter på rapporten och de kommer att tas om hand inför ett eventuellt fortsatt arbete. Däremot kommer inte synpunkterna att sammanställas och bemötas i detta skede.

Ärendet

Inledning

Arbetet med förstudien för en utbyggnad av tunnelbanans Blå linje från Kungsträdgården till Nacka färdigställdes under våren 2014. Inom ramen för förstudieprojektet initierade Nacka kommun ett arbete att utreda förutsättningar för en förlängning av tunnelbanan från Nacka centrum till Orminge centrum som redovisas i föreliggande rapport. Kommunen behöver underlaget för bland annat den framtida bebyggelseplaneringen öster om Nacka centrum. Idéstudien syfte är att översiktligt belysa olika korridors- och trafikeringssaluternativ, över och under Skurusundet, samt konsekvenser och kostnadsuppskattningar för en vidare förlängning av tunnelbanan till Orminge centrum. Idéstudien ska sammanställa idéer samt möjligheter och begränsningar med en förlängning av tunnelbanan. Preliminära mål som satts upp för idéstudien är enligt följande:

- Den ska omfatta möjliga spåkkorridorer med passage av Skurusundet vid Värmdöleden i yt- respektive djupläge.
- Den ska bidra till att skapa en utvecklingsbar, kapacitetsstark, trafiksäker, attraktiv, tillgänglig, stadsmässig spårförbindelse med godmiljö och utan stora barriäreffekter.
- Den ska utgöra kunskapsunderlag för bland annat Nackas framtida bebyggelseplanering.
- Den ska översiktligt studera och redovisa möjliga korridorer med tillhörande stationer.
- Möjliga spåkkorridorer ska om möjligt innehålla stationslägen vid Ektorps centrum/Nacka sjukhus, Björknäs centrum och Orminge centrum.

Idéstudien har i detta skede använt samma tekniska förutsättningar som de i förstudien till exempel vad det gäller dimensionerande hastighet (90 km/h) och att tunnelbana antas utföras med två parallella enkelspårstunnlar mellan stationerna.

Trafikunderlag för tunnelbanan

Det här i arbetet med idéstudien inte genomförts några trafikprognosar av de alternativ som studeras. För att kunna motivera en utbyggnad av tunnelbanan samhällsekonomiskt förväntas att upptagningsområdena och trafikunderlagen kring de nya stationerna vara tillräckligt stora. Bebyggelseutvecklingen kring de nya stationerna som föreslås, Ektorps centrum/Nacka sjukhus, Björknäs centrum och Orminge centrum, är en viktig del i trafikunderlagen och ett beslut om utbyggnaden av tunnelbanan till Orminge.

”Stomnätsstrategi” som Trafikförvaltningen har genomfört visar vilka trafikslag som anses

kunna motivera investering vid olika resandemängder och redovisar för tunnelbanan med en 5-10 minuterstrafik ett resandeunderlag på cirka 3000-5000 resenärer per timme.

Studerade korridorer och stationer

I arbetet med idéstudien har ett flertal korridorer och alternativ studerats för att få ett diskussionsunderlag om var tunnelbana kan dras på sträckan mellan Nacka centrum och Orminge centrum. Ingen detaljprojektering har dock genomförts i detta skede. För passagen på Skurusundet redovisas tre utformningsalternativ, två alternativ med bro över Skurusundet, två alternativ med bergtunnlar under Skurusundet och ett alternativ med en sänktunnel på botten av sundet. För de två alternativ med bro över sundet finns ett förslag med en ny kombinerad motorvägs- och spårbro samt ett alternativ där den södra befintliga vägbron tas i anspråk. Mellan Skurusundet och Orminge centrum redovisas tre olika principutförande, bergtunnel, betongtunnel och ytläge.

Alternativen och deras konsekvenser

Alternativ i bergtunnlar

Alternativ 1: Alternativet innebär en sträckning i bergtunnel (djupläge) på sträckan från Nacka centrum till Orminge centrum. Passagen under Skurusundet sker i princip där väg 222 korsar Skurusundet på bro.

Alternativ 2: Alternativet innebär en sträckning i bergtunnel (djupläge) på hela sträckan Nacka centrum till Orminge centrum. Passagen under Skurusundet sker *något söder om broarna för väg 222* för att möjliggöra en station med bättre spärgeometri vid Björknäs centrum.

Alternativ 3: Passagen av Skurusundet sker strax norr om befintliga och planerade broar med en sänktunnel på botten av Skurusundet då sundet är smalare här jämfört med den södra sidan av broarna.



Alternativ i dehis ytlägen



Alternativ 4: Alternativet innebär att passagen över Skurusundet sker på en ny kombinerad motorvägs- och spårbro för att sedan dyka ner i en bergtunnel på sträckan Björknäs - Orminge. Vägtrafiken ligger överst och spåren under vägen likt den kombinerade bron som idag finns på Öresundsförbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn.

Alternativ 6: I alternativet passeras Skurusundet med spår på den södra befintliga vägbron. På Björknäs kommer en kortare sträcka inklusive ett nytt stationsläge att ske på bro. På sträckan Björknäs till Orminge går spåren i ytläge på norra sidan utmed väg 222 och Ormingeleden/Mensättravägen.

Översiktliga konsekvenser

Driftskede

Markanvändning: För samtliga alternativ gäller att mindre mark tas i anspråk för stationsentréer och tillhörande byggnad där stationer föreslås. För alternativ 1-4 med spåren i bergtunnel (djupläge) på hela sträckan innebär inte något permanent intrång på markytan. För alternativ 6 kan fastigheter i varierande grad påverkas utmed sträckningen på östra sidan om sundet samt ett intrång på bussdepån i Björknäs kommer att behövas för en station på bro med tillhörande stationsentréer m.m.

Miljö och landskapsbild: Alternativ 1-3 bedöms inte få någon påverkan på buller eller landskapsbilden då de i stort sett går i tunnlar. För alternativ 4 innebär en ny kombinerad bro att konstruktionen och grundläggningen blir större och kraftigare. Den nya kombinerade bron kommer att få en större konstruktionshöjd som kommer att inkräkta gestaltningsmässigt på de befintliga vägbroarna. För alternativ 4 och 6, som har passage över Skurusundet, kommer troligtvis bullernivåerna att öka något i området på ömse sidor Skurusundet. Alternativ 6 innebär dessutom att landskapsbilden utmed Ormingeleden/Mensättravägen att påverkas för intilliggande fastigheter då delar av tunnelbanesträckningen kommer att utföras med flera broar.

Restidsvinster: En förlängning av tunnelbanan med nya stationer i Ektorps centrum/Nacka sjukhus, Björknäs centrum och Orminge centrum kommer att innehålla främst en överflyttning av resenärer från dagens busslinjenät och troligtvis även en överflyttning av bilresenärer till tunnelbanan. Dagens busslinjer kommer att behöva anpassas till en ny situation. Hur stor restidsvinsterna blir för resenärerna är beroende på ett flertal faktorer som målpunkt för resan, gångtider, väntetider, bytestider och andra byten på resan.

Byggskedet

För tunnelbanans genomförande i ett djupläge kommer ett antal arbetstunnlar från markytan och ner till tunnlarna att behövas utmed de föreslagna sträckningarna. Alternativ 3 med en sänktunnel innebär ett komplicerat genomförande av främst sänktunnlarnas anslutning på ömse sidor om sundet. På båda sidor om sundet kommer att krävas en omfattande spontning och byggande av anslutande betongtunnelkonstruktioner. För alternativ 4 och 6 innebär nya spår över sundet att komplicerade åtgärder måste kunna genomföras i stor utsträckning med pågående vägtrafik. Alternativ 4 med en ny kombinerad



bro för motorvägen och tunnelbanan kommer att påverka pågående planering för en ny Skurubro. Samtliga alternativ kommer att i varierande grad att påverka pågående planering av främst Orminge centrum.

För att inte sänktunneln i alternativ 3 ska påverka vattenföringen i sundet negativt behöver sänktunneln läggas under sjöbotten. Detta medför omfattande muddringsarbeten.

Eventuella föroreningar i bottensedimenten kommer då att spridas med strömmarna. Detta kan dock till stor del förhindras med länsar etc. Förekomst av förorenade jordmassor utmed de olika alternativens linjesträckningar och stationer (entréer, biljetthallar m.m.) har inte studerats.

Ekonomi och anläggningskostnader

Arbetet med idéstudien har genomförts inom ramen för den tidigare (KSSU 2013-12-17) redovisade beloppet om 750 tkr. Beloppet inryms inom budgeten om 3,5 mnkr avseende ”Förstudien för tunnelbanan till Nacka (9222).”

Kostnadsuppskattningarna för de studerade alternativen utgår från de kostnader som redovisas i förstudien för en utbyggnad av tunnelbanan till Nacka. Metodiken har varit att uppskatta kostnaderna för vad en löpmeter tunnelbana kostar i olika utföranden eller stationer för de olika utbyggnadsalternativen. I kostnadsuppskattningarna ingår inte kostnader för markåtkomst, fasighetsinlösen och eventuella kostnader för depåer och tillkommande fordon. Påslag på projektering, byggledning och byggherrekostnader har gjorts med 10 % av produktionskostnaderna för vardera posten.

Kostnadsuppskattningarna visar i prisnivå 2013 på en variation mellan alternativen på 3,5 - 6,0 miljarder kronor enligt nedanstående tabell. Alternativ 1-4 som i princip bygger på ett utförande med bergtunnlar varierar mellan 5,3 - 6,0 miljarder kronor. Det alternativ som står för den lägsta kostnaden är alternativ 6.

Alternativ	1	2	3	4	6
Principutförande Nacka C – Skurusundet Skurusundet – Orminge C	Bergtunnel Bergtunnel	Bergtunnel Bergtunnel	Bergtunnel Betong- och bergtunnel	Bergtunnel Ytläge	
Passage av Skurusundet	Under i bergtunnel	Sänktunnel på botten av sundet	Över på ny 2-vå- nings bro	Över på befintlig Södra vägbro	
Miljarder kronor	5,3	5,4	6,0	5,8	3,5

Samtliga kostnader angivna i miljarder kronor (mdkr), prisnivå 2013.

Fortsatt arbete

Om och när en eventuell utbyggnad och förlängning av tunnelbanan från Nacka centrum till Orminge centrum bedöms intressant så bör det tas fram en åtgärdsvalsstudie som innebär en förutsättningslös transportslagsövergripande analys med tillämpning av



fyrstegsprincipen. Om det fortfarande är intressant med en förlängning av tunnelbanan till Orminge efter genomförd åtgärdsvalsstudie, kommer det att behövas ytterligare studier, detaljplaner, samråd m.m. enligt den formella planeringsprocessen som idag finns för hantering av infrastrukturprojekt.

Föreliggande idéstudie är inte en formell handling utan ett underlag för att hitta rätt åtgärder i planeringsprocessen. Allmänheten kan ändå lämna synpunkter på idéstudien och de kommer att tas omhand inför ett eventuellt fortsatt arbete. Däremot kommer inte synpunktarna att sammanställas och bemötas i detta skede. Idéstudien finns att ladda ner från hemsidan:

http://www.nacka.se/web/trafik_vagar/trafikprojekt/tunnelbana/Sidor/ForlangningtillOrmingecentrum.aspx.

Gunilla Glantz
Stadsbyggnadsdirektör

Yussuf Hassen
Projektchef

Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Cykelplan-/program 2014

Kommentarer till tekniska nämnden för fortsatt beredning

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott har följande kommentarer till tekniska nämndens förslag till cykelplan, som lämnas till nämnden för beredning.

1. Till sitt innehåll och funktion utgör dokumentet ett program. Stadsutvecklingsutskottet föreslår att dokumentet ska definieras som *cykelprogram*.
2. Det bör förtydligas att antagandet av ett program inte innebär ett specifikt ställningstagande till cykelstråk enligt de illustrationer som finns i underlaget. Främst gäller det huvudcykelspråk som måste planeras ihop med utvecklingen av västra Sicklaön och kommundelscentra i Älta, Orminge och Saltsjöbaden. Detta ska framgå av underlaget.
3. Genomförandet av programmets olika delar förutsätter beslut i kommunfullmäktige. I den beredningen ska tekniska nämnden redovisa ekonomiska konsekvenser av såväl utbyggnad av cykelnätet i enlighet med cykelplanen, som förväntade kostnader för drift och underhåll som följer planens riktlinjer. Detta bör förtydligas i underlaget.

Sammanfattning

Tekniska nämnden har tagit fram en cykelplan som grund för en långsiktigt hållbar utbyggnad och drift av cykelstråk i Nacka. Målet med cykelplanen är att

- det ska bli enklare, snabbare och säkrare att cykla i Nacka
- kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik ska förbättras
- andelen cyklistar ska öka under alla delar av året.

Fokus ligger på resor till och från arbetsplatser och skolor; väljer fler cykel kan onödiga bilresor undvikas och kollektivtrafiken avlastas.



Enligt stadsledningskontorets bedömning är dokumentet till sin utformning och funktion ett program, enligt kommunstyrelsens definition av styrande dokument.

Stadsledningskontoret föreslår därför att dokumentet definieras som cykelprogram.

Tekniska nämndens förslag om cykelplan

Tekniska nämnden har tagit fram ett förslag till cykelplan, som nämnden föreslår att kommunfullmäktige ska anta. Den innehåller faktaunderlag som grund för cykelplanens syfte, mål och fokus.

Mål, syfte och fokus

Målet med cykelplanen är att

- det ska bli enklare, snabbare och säkrare att cykla i Nacka
- kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik ska förbättras
- andelen cyklister ska öka under alla delar av året.

Cykelplanen har ett övergripande syfte formulerat som att

- ”de satsningar och utbyggnader som görs för cykel i Nacka kommun ska ske på ett effektivt och prioriterat sätt”.

Vidare ska cykelplanen

- ”fungera som underlag för planering, planläggning och utformning av det fysiska rummet och även som underlag och planering av drift och underhåll samt kommunikation.”

Cykelplanen innehåller förslag på

- fysiska cykelåtgärder
- grundläggande principer för bland annat detaljutformning, cykelparkeringar, vägvisning och underhåll

Sammantaget ska den fungera som underlag för budget- och verksamhetsplanering.

Fokus ligger på resor till och från arbetsplatser och skolor; väljer fler cykel kan onödiga bilresor undvikas och kollektivtrafiken avlastas.

Tre kategorier cykelvägar

För att uppnå syfte och mål med cykelplanen delas cykelvägarna in i tre kategorier, baserade på en genomförd inventering som knyter an till den regionala cykelplanen;

- regionala cykelstråk
- huvudcykelnät
- lokalcykelnät

Kopplingen inom och mellan kommundelar, lokalisering av kommunelscentra, kollektivtrafikpunkter, skolor, arbetsplatser och idrottsplatser har varit viktiga delar i



klassificeringen. Inventeringen har genomförts även på sträckor där det saknas cykelväg/bana men där det bedöms finnas en stor potential att öka antalet resor med cykel.

Cykelplanen redovisar fyra regionala cykelstråk i Nacka, Värmdöstråket, Ältastråket, Saltsjöbadsstråket och Tyresöstråket. Ett regionalt cykelstråk ska ha högre standard och stora krav på framkomlighet och trafiksäkerhet. En fart av 30 kilometer i timmen ska vara möjlig på de minst 4,3 meter breda sträken. De ska vara enhetliga genom länet.

Huvudcykelnätet binder ihop olika delar inom kommunen och är länkar både till kollektivtrafik och de regionala stråken.

Lokalcykelnät är precis vad det låter som; cykelvägar inom bostadsområden, skolbarnsvägar och länkar till de två större formerna av stråk. Utformningen följer vad som är möjligt på platsen.

Cykelplanen definierar vad som krävs för vart och ett av typerna av stråk och anger därmed vad medborgarna och andra som tar sig fram med cykel genom kommunen, ska kunna förvänta sig i form av standard och utformning. Planen framhäller att parkeringar är en viktig del av cykelinfrastrukturen. Stöldssäkerhet, närhet till målet, väderskydd, kapacitet och trygghet anges som viktiga aspekter. Kombinationen cykla/åka kollektivt ska underlättas.

Även vägvisningen är en viktig del i cyklandet, som anges att den ska vara kontinuerlig, tydlig, lättförstålig och av god standard.

Drift och underhåll

Cykelplanen innehåller även ambitionsnivåer för drift och underhåll, vintertid och sommartid i form av riktlinjer. Den anger att tillsyn ska ske var fjortonde dag på de regionala cykelstråken för att säkerställa en god standard. Det övriga stråkformerna får en tillsyn som anpassas efter behov.

Stadsledningskontorets förslag

Stadsledningskontoret bedömer att dokumentet, om man följer hur kommunstyrelsen har definierat styrande dokument i Nacka kommun, till form och funktion är ett program. Det bör därför definieras som ett sådant.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott rekommenderar tekniska nämnden att definiera dokumentet som ett cykelprogram. I samband med det föreslås att utskottet gör vissa ytterligare rekommendationer.

- Dokumentet innehåller ett avsnitt om vikten att kommunen tänker ”cykel” i sin detaljplanering men behandlar inte den särskilda stadsutveckling som har inletts på västra Sicklaön särskilt. Den tät och blandade staden ska erbjuda en bra cykelmiljö och



kommenen måste tänka i både huvudcykelnät och lokalcykelnät på ett sätt som kartmaterialet i cykelplanen inte omfattar. Det är därför viktigt att dokumentet inte uppfattas så att den lägger fast ett huvudcykelnät som avspeglar hur västra Sicklaön ser ut idag. Samtidigt inser stadsledningskontoret att det idag inte går att göra en cykelkarta för den framtida stadsdelen Nacka stad. Kontoret förelär därför att det ska förtydligas att kartmaterialet i cykelplanen endast är illustrationer, inte ett ställningstagande till hur cykelstråken, stråk för stråk, ska byggas ut och till.

- Genomförandet av de åtgärder som beskrivs förutsätter beslut i kommunfullmäktige. I den beredningen ska ekonomiska konsekvenser av att såväl bygga ut cykelnätet i enlighet med dokumentet redovisas, som förväntade kostnader för drift och underhåll som följer av de riktlinjer som ingår i underlaget. Detta bör förtydligas i dokumentet.

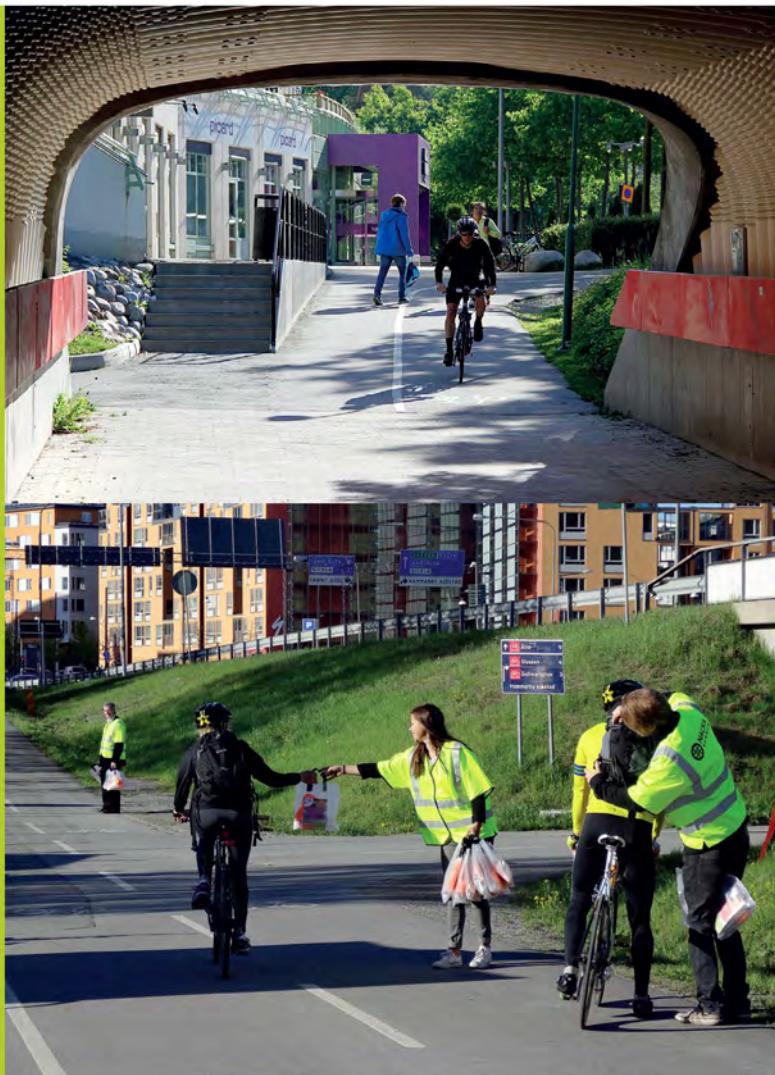
Bilagor

1. Föreslagen cykelplan
2. Samrådsredogörelse
3. Protokollsutdrag tekniska nämnden § 58/2014

Lena Dahlstedt
Stadsdirektör
Stadsledningskontoret

Dag Björklund
Teknisk direktör

CYKELPLAN 2014



INNEHÅLL

1 Inledning	4
2 Bakgrund	4
3 Syfte och mål	5
4 Cykeln i Nacka idag	5
5 Ett sammanhängande cykelvägnät – en klassificering	9
6 Detaljutformning	11
7 Drift och underhåll	16
8 Cykelparkering och kollektivtrafik	19
9 Cykelvägvisning	21
10 Stadsplanering och cykel	21
11 Kommunikation och beteendepåverkan	22
12 Uppföljning, mätning och revidering	23
13 Åtgärdsplan	24
14 Referenser	31
15 Bilaga	31



1. INLEDNING

Stockholmsregionen växer ständigt och befolkningsprognoserna visar att vi kommer att växa med cirka 400 000 invånare fram till 2030¹. I takt med att regionen växer utsätts transportsystemet för allt hårdare påfrestningar. I rusningstrafik är det idag redan trångt och trafikanter har i många fall svårt att beräkna sin restid. Från nationell nivå ner till regional och kommunal nivå finns ambitionen att andelen bilresor ska minska och öka andelen hållbara transportsätt såsom kollektivtrafik och cykel.

I Nacka planeras ett stort antal nya bostadsområden och arbetsplatser. Befolkningen beräknas öka med cirka 38 000 invånare fram till 2030. Den största ökningen kommer att ske på västra Sicklaön. Infrastrukturen har en central roll för utvecklingen där ett effektivt och klimatanpassat transportsystem är nödvändigt för att skapa ett hållbart samhälle. Cykeln som transportmedel har en given plats i ett hållbart transportsystem och en del i en hållbar framtid i Nacka.

Att cykla till jobb och skola eller på fritiden är ofta ett effektivt sätt att resa. Det är smidigt, enkelt, miljövänligt, billigt, bra för folkhälsan och bidrar till en mer hållbar miljö. Cykeln kräver lite

utrymme och är ett pålitligt färdmedel där resan tar ungefärlig lång tid varje dag och där det ofta går att parkera nära sin målpunkt.

Det är samhällsekonomiskt lönsamt att satsa på cykelinvesteringar. Studier visar att satsningar på cykel har höga nyttekostnadskvoter, framför allt i jämförelse med andra satsningar i infrastrukturen. Varje investerad krona ger med andra ord mer tillbaka i form av vinster i trafiksäkerhet, miljö, kortare restider och förbättrad hälsa. Det finns därmed många fördelar med cykling, både för den enskilde och för samhället i stort.

Under de senaste åren har andelen cyklister ökat, både i kommunen och i regionen i stort. En positiv trend, men för att bibehålla trenden är det av vikt att det finns ett sammahängande och utbyggt cykelvägnät som är attraktivt, har hög framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet.

2. BAKGRUND

I Nacka kommuns översiktsplan från 2012 är det övergripande målet *Ett hållbart Nacka*². En av utmaningarna och målområdena som pekas ut i översiktsplanen är att skapa ett komplett och klimatanpassat transportsystem. Målet är att trafiksystemet ska vara utformat så att andelen resor till fots eller med cykel ökar. Att ta fram en cykelplan anges som ett led i detta målarbete.

Resor med cykel ska utgöra minst 20 procent av alla huvudresor i stockholmsregionen år 2030. Det är målbilden för det förslag till *Regional cykelplan för Stockholms län 2014-2030* som tagits fram i ett samverkansprojekt mellan Trafikverket, Stockholms läns landsting, Länsstyrelsen i Stockholms län och länets kommuner³. Planen ger en rad förslag till åtgärder för hur den regionala infrastrukturen för cykel ska byggas ut på ett enhetligt sätt och skapa framkomliga, gena, säkra och trygga cykelstråk för arbetspendling i hela länet. I planen pekas regionala cykelstråk ut som är av särskild vikt för arbetspendling.

På nationell nivå är den senaste cykelstrategin från år 2000 och här pekas två övergripande mål ut; att cykeltrafikens andel ska öka och att det ska bli säkrare att cykla. I regeringens senaste infrastrukturproposition 2012/13:25 görs bedömningen att ”*åtgärder för ökad och säker cykling har potential att bidra till utvecklingen av ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem*”. Vidare anges att andelen korta resor med cykel bör öka och att kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik bör underlättas.

¹ RUFS 2010

² Översiktsplan för Nacka kommun. Hållbar framtid i Nacka (2012).

³ Tillväxt miljö- och regionplanering och Landstingets trafikförvaltning (SLL), Trafikverket Region Stockholm, Länsstyrelsen i Stockholms län (2013). *Regional cykelplan för Stockholms län 2014-2030*. Remissversion 2013-03-25.

3. SYFTE OCH MÅL

Syftet med cykelplanen är att de satsningar och utbyggnader som görs för cykel i Nacka kommun ska ske på ett effektivt och prioriterat sätt. Cykelplanen ska fungera som underlag för planering, planläggning och utformning av det fysiska rummet och även som underlag och planering av drift och underhåll samt kommunikation. Dels innehåller planen förslag på fysiska cykelåtgärder och dels grundläggande principer för bland annat detaljutformning, cykelparkeringar, vägvisning och underhåll. Cykelplanen ska även fungera som underlag för budget- och verksamhetsplanering.

Målet med cykelplanen är att det ska bli enklare, snabbare och säkrare att cykla i Nacka. Kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik ska förbättras och andelen cyklister ska öka under alla delar av året.

Cykelpolan behandlar olika typer av cykling men fokus ligger på resor till och från arbetsplatser och skolor. Potentialen att förändra resebeteendet för dessa är stort då dessa resor görs frekvent och är i många fall tillräckligt korta för att göras med cykel. Väljer fler cykeln kan onödiga bilresor undvikas och kollektivtrafiken avlastas.



Cykelparkering Telegramvägen.

4. CYKELN I NACKA IDAG

Nacka har med sitt geografiska läge goda förutsättningar för att cykelpendlingen ska utgöra en hög andel av den totala arbetspendlingen. Av Nackas 41 000 förvärvsarbetare arbetar 15 400 i Stockholms innerstad, 4 300 i söderort och 12 800 inom kommunen. Det finns idag cirka 29 000 arbetsplatser i kommunen och av dessa förvärvsarbetare bor 12 800 i Nacka, 4 200 i söderort, 3 000 i innerstaden och 2 100 i Värmdö. Totalt pendlar 28 000 ut från kommunen, 16 000 in till kommunen och 12 800 inom kommunen⁴. Av det totala antalet pendlingsresor sker alltså de flesta resor inom kommunen eller till och från närliggande kommuner.

En Stockholmscyklist arbetspendlar i genomsnitt 9 kilometer enkel väg men många pendlar betydligt längre. Det maximala pendlingsavståndet som bedömts vara rimligt för cyklister är 20 kilometer enkel väg, vilket motsvarar en restid på 45-60 minuter med en hastighet på 20-25 kilometer i timmen⁵. Avståndet till Stockholms innerstad dit merparten av antalet arbetspendlingar sker ligger således inom ett rimligt avstånd från de flesta delar av Nacka (se tabell). Avståndet till närmsta större kollektivtrafikplats är emellertid sällan långt vilket gör att kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik är ett attraktivt färdssätt för många av Nackas invånare.

AVSTÅND TILL DANVIKSBRON FRÅN:

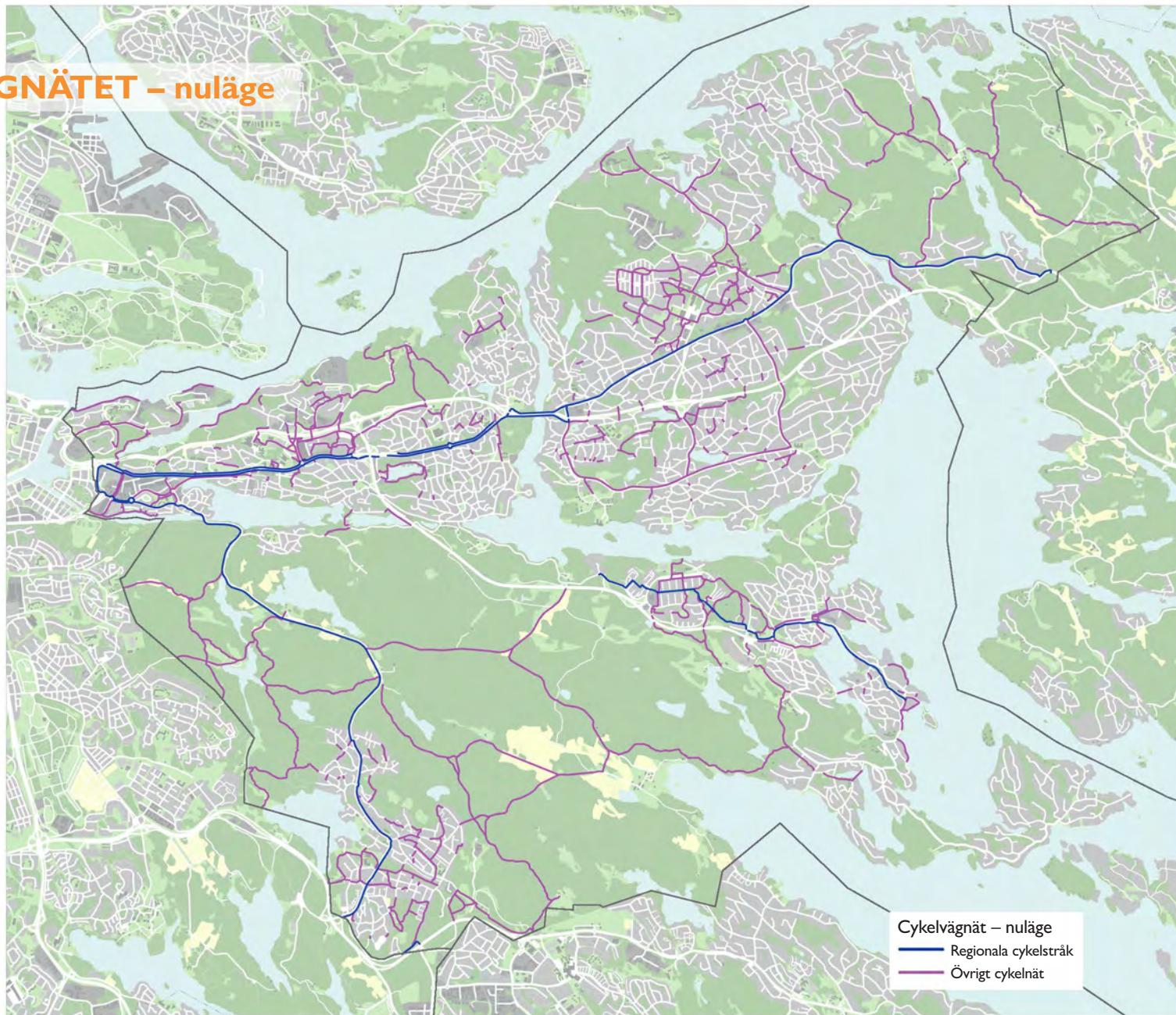
Slussen	2 km
Nacka Forum	4 km
Skurubron	7 km
Orminge centrum	10 km
Älta (Erstaviksvägen)	10 km
Fisksätra centrum	11 km
Saltsjöbadens station	15 km
Värmdövägen, Insjön	15,5 km

Gena, säkra, bekväma cykelvägar med hög framkomlighet är en förutsättning för att cykeln ska vara ett attraktivt färdmedel och en förutsättning för att andelen resor med cykel ska kunna öka. I Nacka går det att nå stora delar av kommunen på separerade cykelbanor och cykelvägar. Det finns dock flera saknade länkar där det saknas separerad infrastruktur för cykel. Exempelvis saknas separata cykelvägar till och från Saltsjöbaden och därtill är cykelvägnätet i denna kommundel dåligt utbyggt. För att öka cykelns attraktivitet är det en viktig förutsättning att det finns ett sammanhängande och väl utbyggt cykelvägnät i hela kommunen.

⁴ Spolander, Krister (2012). *Underlag för regionalt cykelvägnät i Stockholms län. Pendlingsrelationer mellan bostäder och arbetsplatser*.

⁵ Tillväxt miljö- och regionplanering och Landstingets trafikförvaltning (SLL), Trafikverket Region Stockholm, Länsstyrelsen i Stockholms län (2013). *Regional cykelplan för Stockholms län 2014-2030. Remissversion 2013-03-25*.

CYKELVÄGNÄTET – nuläge



Cykelnätet i Nacka är av varierande standard. En del sträckor är väl utbyggda med tydliga bredder medan det på andra sträckor saknas bra infrastruktur. Ett genomgående problem är att en stor mängd av cykelinfrastrukturen är skapad under en tid då infrastrukturplaneringen var fokuserad på bilismen och det inte pendlades med cykel som det görs idag. Andelen som använder cykel för sin arbetsresa har ökat de senaste åren och likaså reslängden. Dagens cykelpendlings har högre hastighetsanspråk vilket ställer högre krav på utformningen av infrastrukturen.

Dagens cykelvägnät visar många gånger tydliga brister i detaljutformningen såsom felplacerade stolpar, träd, räcken, väderskydd, grindar och stenar. Andra vanliga problem är onödiga och svårtyklade sidoförskjutningar, kantstensöverkörningar, smala passager, avsaknad av vägmarkeringar och annan målning på cykelbanan. Avsaknaden och dåligt underhållna cykelparkeringar och bristfällig cykelvägvisning är ytterligare brister som är förekommande i Nacka. För att skapa ett attraktivt och sammanhållet transportnät är det viktigt att alla typer av brister längs cykelvägnätet ses över och åtgärdas.

I en undersökning från 2013 lyfter cyklister i Nacka fram drift och underhållsrelaterade frågor som en av de viktigare förbättringsåtgärderna. Bristfällig vinterväghållning, sandupptagning och siktsskymmende vegetation var några av de aspekter som lyftes fram. Andra förbättringsåtgärder som ansågs vara viktiga var olika typer av förhöjd standard av det befintliga cykelvägnätet. För trångt för att passera framförliggande cyklist, konflikt med gående och dåligt utformade korsningar och busshållplatser var några av bristerna som belystes.



Trafikmängd

Cykelräkningar har genomförts i Nacka genom åren men de saknas kontinuerlig statistik för att kunna se hur cyklingen har utvecklats. Statistik från andra närliggande kommuner visar emellertid att antalet cyklister i stort har ökat kraftigt de senaste åren. Räkningar från Stockholm stad visar exempelvis att antalet passager över det så kallade innerstadssnittet (tullarna till innerstaden) har ökat med 76 procent de senaste 10 åren⁶.

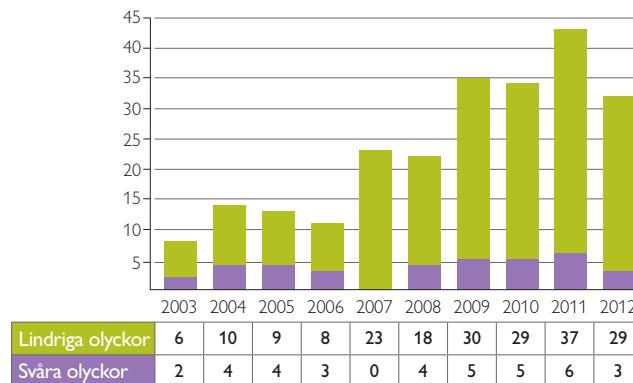
I Nacka finns sedan andra halvåret av 2013 två fasta mät punkter för cykel. Toppnoteringar från september månad visar cirka 4 300 cykelpassager/dygn vid kommungränsen mot Stockholm stad i tunneln under Sicklavägen och cirka 1 000 cykelpassager/dygn över Skurubron.

Trafiksäkerhet

Utgångspunkten i Nacka kommuns arbete med trafiksäkerhet är att ingen skall dödas eller skadas svårt i trafiken. Kommunen har ett ansvar att skapa en säker och förlåtande trafikmiljö, där olyckor inte ska leda till allvarliga skador eller dödsfall. Samtidigt har individen ett ansvar att följa regler och lagar och visa hänsyn i trafiken. Den viktigaste åtgärden för att minimera allvarhetsgraden bland olyckorna är att se till att motorfordonens hastighet är låg i de punkter eller längs med de sträckor där oskyddade trafikanter vistas.

De senaste tio åren mellan 2003-2012 har 237 trafikolyckor där cyklister varit inblandade registrerats i Nacka. Statistiken bygger på polis- och sjukhusrapporter som samlas i olycksdatabasen STRADA⁷. Det verkliga antalet olyckor är troligtvis större då många olyckor framför allt lindriga cykelolyckor varken kommer polisen eller sjukvården till kännedom.

CYKELOLYCKOR PER ÅR OCH SVÄRHETSGRAD I NACKA, 2003-2012

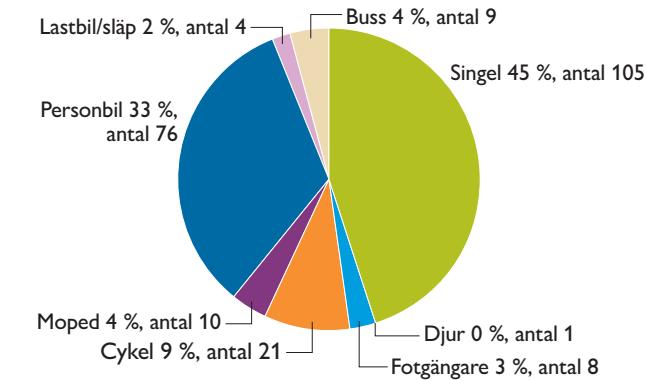


Statistiken visar en kraftig ökning av antalet cykelolyckor mellan 2003-2012. Denna trend är dock något missvisande och kan till stora delar förklaras av att sjukhusen i länet anslutit sig till inrapporteringssystemet först på senare år. Så sent som 2011 anslöt sig det sista sjukhuset i länet och därfor är det i dagsläget svårt att dra några riktiga slutsatser om utvecklingen av olycksstatistiken för cyklister.

Singelolyckor är den vanligaste olyckstypen för cyklister. Cykeln är ett balansfordon vilket gör cyklister känsliga för ojämnheter och kraftiga inbromsningsar. Nationellt sett utgör singelolyckorna cirka 70 procent av antalet cykelolyckor. I Nacka är motsvarande siffra 45 procent. Samtidigt är andelen olyckor där cykel och personbil är inblandade betydligt större i Nacka än nationellt. Vad skillnaderna beror på är svårt att säga men det kan bero på att mer cykling sker i blandtrafik i Nacka, på bristfällig utformning vid korsningspunkter eller att det helt enkelt sker färre singelolyckor i Nacka än nationellt.

Cykelolyckorna i Nacka är geografiskt utspridda och det finns inget tydligt mönster där vissa platser eller sträckor är mer olycksdrabbade än andra.

CYKELOLYCKOR MELLAN OLika TRAFIKSLAG I NACKA, 2003-2012



⁶ Cykelplan Stockholm 2012.

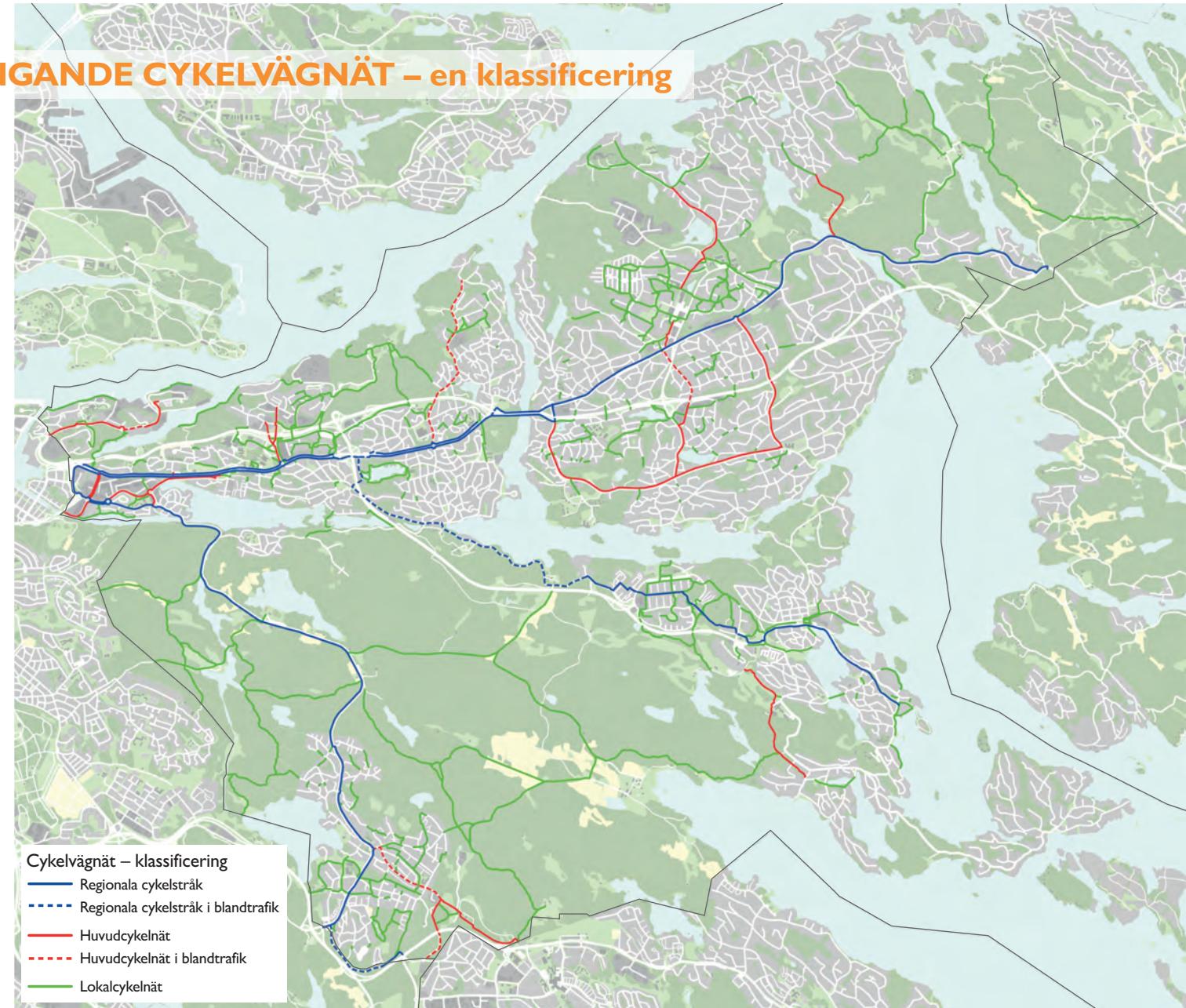
⁷ STRADA är ett nationellt informationssystem för data om skador och olyckor inom trafikområdet, administreras av Transportstyrelsen.

5. ETT SAMMANHÄNGANDE CYKELVÄGNÄT – en klassificering

För att cykeln ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ krävs ett utbyggt och väl fungerande cykelvägnät. Idag saknas länkar i cykelnätet och den befintliga infrastrukturen har bitvis låg standard. Kapaciteten och bredden måste ökas och separering mellan cyklister och övriga trafikanter måste ske för att säkerställa god framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet (läs mer om detaljutformning i kapitel 6).

För att tydliggöra vilken typ av insatser i cykelinfrastrukturen som behövs och var dessa insatser ska göras och prioriteras har cykelvägnätet delats in i tre kategorier; regionala cykelstråk, huvudcykelnät och lokalcykelnät (illustreras i karta).

Till grund för klassificeringen av cykelvägnätet ligger en inventering och analys av det befintliga nätet. Detta har även genomförts på sträckor där det idag saknas cykelvägar/banor men där potentialen för ett ökat antal cykelresor bedömts vara stort. Koppling inom och mellan kommundelar samt lokalisering av kommuncentra, kollektivtrafikknutpunkter, skolor, arbetsplatser och idrottsplatser har varit viktiga delar i klassificeringen av cykelvägnätet.



Regionala cykelstråk

I Nacka finns fyra utpekade regionala cykelstråk. Stråken är en del av den regionala cykelplanen och är av särskild betydelse för arbetspendling. Ansatsen är att dessa stråk ska ha en högre standard än det övriga cykelvägnätet och stora krav ställs på framkomlighet och trafiksäkerhet. Utformningen ska medföra att en hastighet på 30 kilometer i timmen ska kunna hållas (läs mer om detaljutformning i kapitel 6). Längs de regionala stråken ställs även högre krav på drift och underhållsinsatser.

De regionala cykelstråken ska vara ett övergripande nät för alla typer av cyklister. God standard och tilltagna bredder ska möjliggöra cykling i olika hastigheter där samtliga trafikanter känner sig trygga och säkra. Stråken ska fungera för cykling mellan kommunens olika delar och för resor till och från angränsande kommuner. De regionala stråken är alltså inte bara betydelsefulla för Nackas invånare utan även för cykelpendlare från andra kommuner. Det är av vikt att stråken är gena och därför följer de ofta de större vägarna.

De regionala stråken har idag blandad standard. *Värmdöstråket* (Slussen-Gustavsberg) och *Ältastråket* (Sickla-Älta) är till stora delar utbyggda men standarden är varierande. Kraftfulla åtgärder krävs för att dessa stråk ska spegla den standardnivå som föreslås i den regionala cykelplanen. *Saltsjöbadsstråket* (Centrala Nacka – Saltsjöbaden) går idag i blandtrafik och saknar till stora delar separat cykelinfrastruktur. Den del av *Tyresöstråket* som går igenom Nacka längs med Ältabergsvägen saknar även den separerad cykelinfrastruktur. Längs dessa två sistnämnda stråk behövs således än större insatser för att uppnå önskvärd standard.

Huvudcykelnät

Huvudnätet sammankopplar och binder ihop olika delar inom kommunen. Dessa delar av cykelvägnätet fungerar

som uppsamlingsgator och här färdas ofta fler cyklister än på lokalanätet. Huvudcykelstråken fungerar som länkar både till kollektivtrafiken och till de regionala pendlingsstråken.

Huvudstråken fungerar som större ledar inom kommundelar och kopplar samman bostadsområden, skolor, arbetsplatser och idrottsplatser. Standarden på huvudcykelnätet ska vara hög och utformningsprinciperna liknar dem för de regionala stråken. Grundprincipen är dock att hastighetsanspråket är något lägre vilket medgör en viss skillnad i utformning.

En separering mellan gående och cyklister är alltid eftersträvansvärt på huvudcykelnätet, särskilt där det är höga flöden av cyklister och/eller gående.



Värmdövägen på Sicklaön.

Lokalcykelnät

Lokalcykelnätet är resterande delar av cykelvägnätet i Nacka. Det kan vara cykelvägar inom bostadsområden, skolbarnsvägar eller länkar från och till de regionala stråken eller huvudcykelnätet. Lokalcykelnätet innefattar även rekreativ cykling där cykelvägarnas huvudsakliga syfte är att erbjuda cykling i naturområden. Cykelvägarna i Nackas stora naturområden är klassade som lokalcykelnät.

Lokalcykelnätet utformas efter förutsättningar på platsen. Grundprincipen är att cyklister bör separeras från bilister då hastigheten på motorfordonen överstiger 30 km/t. Detta gör att cykling i blandtrafik accepteras i exempelvis villaområden eller på andra gator där hastighetsbegränsningen är 30 km/t. Kan trafiksäkerheten inte säkerställas eller är trafikflödena höga kan dock en separering vara en bättre lösning. I lokalcykelnätet får cyklister räkna med begränsat vägutrymme och fler stop. Samma krav på snabbcykling finns inte längs dessa vägar.

6. DETALJUTFORMNING

Detaljutformningen har stor påverkan på cyklisters trafiksäkerhet, framkomlighet och bekvämlighet. Att som cyklist plötsligt tvingas inbromsa eller väja kan leda till situationer som är farliga både för den enskilde cyklisten och för andra trafikanter. Samtidigt påverkar brister i utformningen cykelns konkurrenskraft eftersom cyklar drivs av muskelkraft vilket gör cyklister känsliga för omotiverade stopp och omvägar.

Ett väl utformat system ska vara lättförståligt, framkomligt, säkert och konsekvent. Tydliga utformningsprinciper är ett led i att skapa ett attraktivt cykelvägnät och ett hjälpsmedel för vilken typ av standard som ska gälla var i cykelvägnätet. Målet är att all utbyggnad och förbättring i cykelvägnätet ska följa cykelplanens föreslagna utformningsprinciper. I komplexa miljöer där utrymmet är begränsat och andra trafikslag konkurerar om utrymmet kan avsteg från principerna dock behöva göras. Eventuella avsteg från principerna måste kunna motiveras.

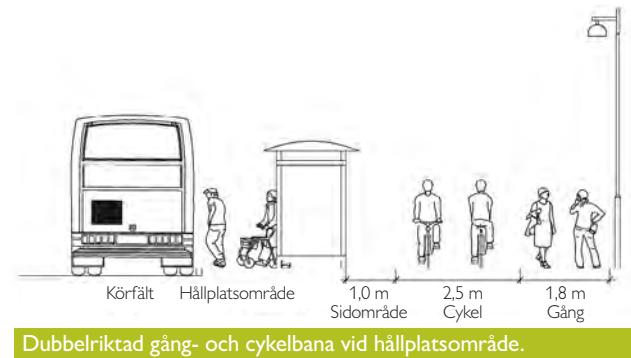
Sveriges kommuner och landsting har tagit fram en handbok för gång-, cykel- och mopedtrafik (GCM-handbok)⁸. Handboken ska fungera som stöd vid planering, projektering samt drift och underhåll. Handboken används som vägledande dokument och stöd för utformning av cykelvägnätet i Nacka och ligger till grund för mycket av detaljutformningen som tas upp i detta kapitel. Som komplement till detta används även *Vägar och gators utformning* (VGU) och Nacka kommuns tekniska handbok som stöd vid utformning av cykelinfrastrukturen⁹.

I följande avsnitt kommer vanliga problem och brister i utformningen översiktligt beskrivas samt hur utformning bör se ut för att skapa ett attraktivt cykelvägnät (mer ingående om detaljutformning finns att läsa i GCM-handboken).

Regionala cykelstråk

Längs de regionala cykelstråken ska standarden vara god och målet är att uppnå en enhetlig utformning i hela länet. Cyklister ska mötas av god framkomlighet och hög trafiksäkerhet längs de regionala cykelstråken. För att nå detta mål har regionala utformningsprinciper för dessa stråk tagits fram¹⁰.

De regionala utformningsprinciperna kan till stora delar användas även på det övriga cykelvägnätet i Nacka. Hög säkerhet och god framkomlighet är alltid eftersträvansvärt. De regionala cykelstråken ska emellertid vara dimensionerande för en hastighet på 30 km/t. Detta ställer särskilda krav på utformningen, exempelvis en minsta kurvradié på 40 meter och tilltagna bredder så att omkörning alltid kan ske. Utformningen av de regionala cykelstråken bygger på att två fotgängare ska kunna gå i bredd samtidigt som cyklister ska kunna mötas och omkörning kunna ske samtidigt.



⁸ Sveriges kommuner och landsting och Trafikverket (2010). *GCM-handbok. Utformning, drift och underhåll med gång- och cykel och mopedtrafik i fokus*.

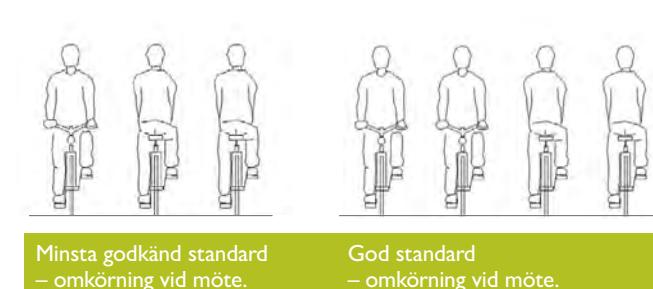
⁹ Sveriges kommuner och landsting och Trafikverket (2012). *Vägar och gators utformning*.

Breddmått

Smala gång- och cykelbanor är en av de största bristerna i dagens cykelvägnät. Framkomligheten, säkerheten och tryggheten påverkas negativt av dåligt tilltagna bredder. Den konflikt som idag uppstår när gående och cyklister ska dela på samma smala yta kan i stort lösas genom ökade bredder.

I tabell breddmått sid 12 redovisas breddmått för olika delar av cykelvägnätet. För de regionala cykelstråken är 4,3 meter minsta godkända breddmått för en dubbelriktad gång- och cykelbana. Där det är motiverat kan god standard användas, det vill säga 5,3 meters breddmått. Till de regionala cykelstråken tillkommer även ett sidoområde på en meter för ökad trafiksäkerhet (läs mer om detta i avsnitt Säkra sidoområden och skiljeremsa).

I exempelvis uppförslag, kurvor och i anslutning till passager och överfarter är det eftersträvansvärt att öka breddmåttet något eftersom både höga och låga hastigheter tenderar att öka vingelrisken för cyklister.

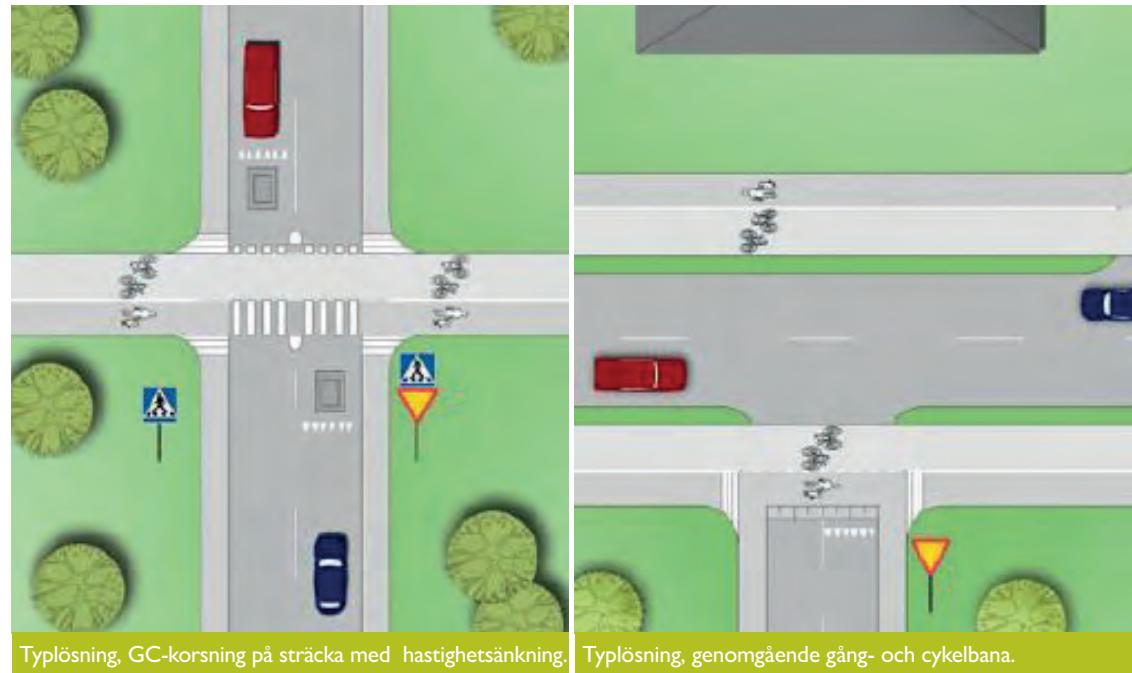


¹⁰ Tillväxt miljö- och regionplanering och Landstingets trafikförvaltning (SLL), Trafikverket Region Stockholm, Länsstyrelsen i Stockholms län (2013). Regional cykelplan för Stockholms län 2014-2030. Remissversion 2013-03-25.

BREDDMÅTT

Klass	Typ	Minsta	God standard	Källa
Regional	Dubbelriktad gång- och cykelbana	4,3 meter (2,5 m cykel + 1,8 m gång)	5,3 meter (3,5 m cykel + 1,8 m gång)	RCP
Regional	Enkelriktad cykelbana jämte gångbana	3,8 meter (2,0 m cykel + 1,8 m gång)	4,8 meter (3,0 m cykel + 1,8 m gång)	RCP
Regional	Dubbelriktad cykelbana	3,25 meter	4,5 meter	RCP
Regional	Enkelriktad cykelbana	2,25 meter	3,25 meter	RCP
Regional	Cykelfält	1,7 meter	1,7 meter	RCP
Huvud	Separerad dubbelriktad gång- och cykelbana	4,05 meter (2,25 m cykel + 1,8 m gång)	4,3 meter (>2,5 m cykel + 1,8 m gång)	GCM
Huvud	Separerad enkelriktad cykelbana	3,4 meter (1,6 m cykel + 1,8 m gång)	3,8 meter (2,0 m cykel + 1,8 m gång)	GCM
Huvud	Oseparerad gång- och cykelbana	3,0 meter	4,0 meter	GCM
Lokal	Oseparerad gång- och cykelbana	2,5 meter	4,0 meter	GCM
Lokal	Cykling kan ske i blandtrafik vid 30 km/t			GCM

RCP= Regional cykelplan för Stockholms län. GCM= GCM handbok (SKL)



Typlösning, GC-korsning på sträcka med hastighetsökning.

Typlösning, genomgående gång- och cykelbana.

Korsningar och hastighetssäkrade passager

Grundprincipen i nollvisionen är att hastigheten för motorfordon inte ska vara mer än 30 km/t där oskyddade trafikanter och motorfordon blandas. Vid högre hastigheter måste oskyddade trafikanter separeras från motorfordon för att trafiksäkerheten ska kunna säkerställas. Detta gäller även i punkter där oskyddade trafikanter och motorfordon korsar varandra, exempelvis i korsningar, cykelpassager eller cirkulationsplatser.

Det är viktigt att utformningen av cykelpassager utformas på ett så likartat sätt som möjligt. Idag finns det flera olika typer av utformningar vilket leder till osäkerhet hos

trafikanterna om vad som verkligen gäller. Det viktiga är att hastigheten på fordonstrafiken är låg. För att säkerställa en låg hastighet för motorfordon och samtidigt bibehålla god framkomlighet för cykeltrafiken kan cykelbanorna göras upphöjda eller genomgående. Istället för att cykelbanan anpassas till gatans nivå bryts den korsande gatan av med kantsten eller liknande. Längs de regionala cykelsträken ska samtliga passager utformas med genomgående cykelbana men denna typ av lösning kan med fördel användas även i de resterande delarna av cykelvägnätet.

Normalt sätt har inte cyklister förkörsätt gentemot trafiken på en korsande väg men för att öka cyklisters fram-

komlighet kan cyklister ges företräde genom att reglera den korsande trafiken med väjnungsplikt. Det är viktigt att denna typ av passager utformas på ett sådant sätt så att alla trafikanter förstår trafikrummet. Ovan visas typritningar på cykelpassager som är hastighetssäkrade och där motorfordonstrafiken har väjnungsplikt mot cykeltrafiken.

Passager förbi cirkulationsplatser kan ofta upplevas som otydliga och osäkra. Studier visar att den viktigaste faktorn för ökad trafiksäkerhet för cyklister vid cirkulationsplatser är att fordonstrafiken har låga hastigheter. Sidoförskjutningar och snäva radier är således önskvärt. Även väjnungsplikt mot cyklister, tydlig skyltning och markeringar.

Busshållplatser

Busshållplatser är en tydlig källa till konflikt mellan cyklister och kollektivtrafikresenärer. Konflikten kan till stora delar undvikas genom att dra cykelbanan bakom väderskydd eller påstigningsplatser. Vid ledning bakom väderskydd är det viktigt att radien är god och att ett säkerhetsavstånd till väderskydd hålls för att undvika siktproblem och minska risk för påkörning. Vid de busshållplatser som ligger utmed de regionala sträken är detta av skärskild vikt då dessa hållplatser har många på- och avstigande samtligt som antalet passerande cyklister är stort.

För att ytterligare minska risken för påkörning vid busshållplatser kan räcken som hindrar fotgängare att gå ut i cykelbanan sättas upp i anslutning till väderskydden. Denna åtgärd kan med fördel användas där antalet på- och avstigande är stort och med fördel längs de regionala cykelsträken. På dessa platser bör det emellertid finnas tillgång till cykelparkeringar för att minska risken att räckena används som cykelparkeringar.

Gångbanor från exempelvis närliggande bostadsområden ansluter ofta i närhet till busshållplatser. Det är av vikt att sikten och belysningen för både cyklister och fotgängare är god vid dessa anslutningar.

Gång- och cykeltunnlar

Vid gång- och cykeltunnlar är sikten ofta begränsad och därför upplevs de ofta som osäkra och det är inte ovanligt

att det sker tillbud mellan cyklister eller mellan gående och cyklister på dessa platser.

Det är av vikt att utformningen kring gång- och cykel-tunnlar är tydlig. En tydlig separering mellan olika ytor är av vikt och olika beläggning kan med fördel användas. Belysningen är även den viktig. Siktskymmande buskar, planteringar eller träd bör inte användas i anslutning till tunnlar. Målet är att passager igenom och förbi gång- och cykeltunnlar ska upplevas som säkra och trygga platser för både gående och cyklister.

Signalanläggningar

Dåligt utformade signalanläggningar är både en framkomlighetsaspekt och ett irritationsmoment för cyklister. Det

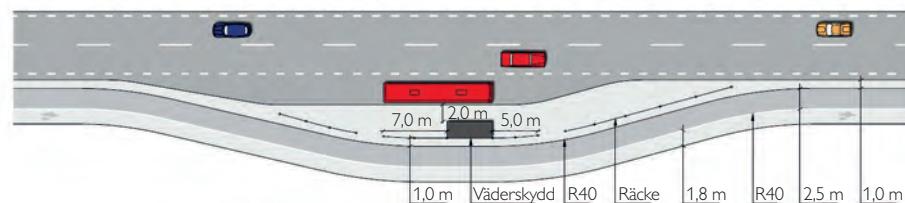
är inte ovanligt att trafiksignaler saknar signal för cykel där det finns anslutande cykelbanor. Andra signalanläggningar innefattar cyklister men är dåligt utformade.

Vid de cykelöverfarter som är signalreglerade ska det alltid finnas en primär och en sekundär signal för cykel. Detta för att förenkla för cyklister samt att öka synligheten och tydligheten för svängande fordon. Vid tryckknappen ska det finnas utrymme att vänta så att cykeln varken sticker ut i gatan eller på den eventuellt bakomliggande cykelbanan. Om utrymme finns kan med fördel ett vänträcke användas.

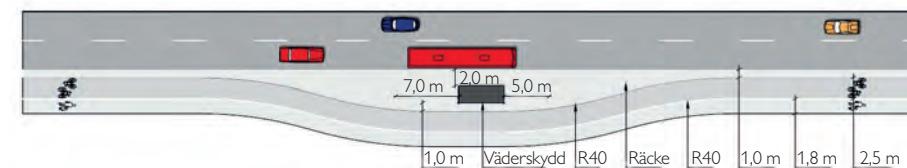
Vid de signaler som ligger längs med det regionala cykelsträken bör detektorslingor användas för att föranmala cyklister till trafiksignalen. Detta ökar framkomligheten då cyklister slipper att stanna och trycka på knappen. För



TYPLÖSNING FICKHÅLLPLATS



TYPLÖSNING KÖRBANEHÅLLPLATS



att ytterligare förbättra framkomligheten för cyklister kan taylor för nedräkning av återstående rödtid användas.

Tomtufarter

Tomtufarter längs cykelbanorna/vägarna är svåra att undvika. Att motorfordon behöver korsa cykelbanan är en källa till konflikt. Ur säkerhetssynpunkt men kanske framför allt ur framkomlighetssynpunkt är det viktigt att cykelbanans höjd är kontinuerlig, det vill säga tomtufarten skall inte skapa ett nedsänkt gupp för cyklisterna. Höjdskillnaden i in- och utfarten bör istället tas upp med fasad kantsten mot gata.

Säkra sidoområden och skiljeremsa

Fasta hinder längs med cykelvägnätet är vanligt förekommande. Inte allt för sällan är fasta föremål olämpligt



Tomtufart.

placerade utan en tanke på säkerheten för cyklister. Elskåp, belysningsstolpar, räcken, murar och träd är några exempel på hinder längs med cykelvägarna. Alla hinder går inte att ta bort men det är viktigt att ett säkerhetsavstånd hålls för att säkerställa trafiksäkerheten. Riktlinje som bör hållas vid nyetablering och förbättring av befintliga stråk är exempelvis på raksträcka 1 meter till parksoffa och 2 meter till träd. I kurvor bör säkerhetsavståndet till fasta föremål utökas.

För att garantera ett säkerhetsavstånd även till motorfordonstrafiken kan en skiljeremsa eller räcke användas. Ju högre tillåten hastighet för motorfordonstrafiken desto högre krav ställs på skiljeremsan. Längs de regionala sträken ska det alltid finnas minst en meter skiljeremsa om inte räcke används som avskiljare. Längs det övriga cykelvägnätet används skiljeremsa där det är motiverat. Huvudcykelnätet ska emellertid alltid utformas med längsgående



Skiljeremsa saknas mot fordonstrafiken.

markering i form av en 20 cm brett vitmålat sträck mot kant.

I bland används gång- och cykelbanor och cykelvägar som smityvägar för bilister. Vid dessa punkter kan hinder behöva sättas ut som hindrar fordonstrafiken. I första hand ska avgränsningen ske så nära bilvägen som möjligt. Vidare är det viktigt att hinder inte placeras trafikfarligt för cyklister och att de utrustas med reflexer. Eftergivliga hinder kan med fördel användas eftersom efterföljden av en olycka blir betydligt lindrigare. God framkomlighet för cyklister måste dock alltid kunna säkerställas. Exempelvis ska lastcyklar kunna ta sig igenom hinder på ett enkelt sätt.

Det finns även punkter och avsnitt där hinder används för att begränsa cyklisters hastighet. Ur framkomlighets-synpunkt är detta inte eftersträvansvärt. Längs de regionala



Hinder på gång- och cykelbana.

stråken och huvudcykelnätet bör hastighetsdämpande hinder undvikas.

Separering mellan gående och cyklister

När cyklister och gående ska vistas på samma yta skapas konflikter, irritationer, fördröjningar och otrygghet. Därför är det alltid eftersträvandsvärt att separera gående och cyklister, speciellt längs de regionala stråken och längs med huvudcykelnätet.

Separering kan ske antingen genom olika materialval eller genom målade linjer. Vanligast är att separeringen sker via målning. Höjdskillnader på gång- och cykelbanor rekommenderas inte eftersom risken för cyklister att skada sig ökar samtidigt som det försvårar vinterväghållningen. När separering sker genom målad linje i gång- och cykelbanan ska detta alltid kompletteras med målade gång och

cykelsymboler. Symbolerna ska vara återkommande med jämnare mellanrum. Målningen ska alltid skyttas med korrekt vägmärke för att tydligt visa på vilken sida av skiljelinjen som gående respektive cyklister hör hemma.

Belysning

Bra belysta gång- och cykelvägar är viktigt ur flera olika synpunkter. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det viktigt att olika trafikanter upptäcker varandra i tid. Det är viktigt att både cyklister ser andra trafikanter och att de själva syns i trafikrummet. Vid cykelpassager och vid gång- och cykeltunnlar är det extra viktigt att belysningen är god. Bra belysning är inte bara av betydelse för trafiksäkerheten utan belysning påverkar även trygghetsupplevelsen, orienterbarheten och upplevelsen.



Separering med målning.



Separering med olika material.

7. DRIFT OCH UNDERHÅLL



Nationellt utgör singelolyckorna 70 procent av alla cykelolyckor och drygt 40 procent av dessa kan direkt härledas till drift och underhåll¹¹. Halkbekämpningen har störst betydelse för cyklisternas säkerhet men för framkomligheten har snöröjningen störst inverkan. En studie från Stockholm stad visar att restiden för cyklister kan öka med så mycket som 40-60 procent på grund av brister i vinterväghållningen¹². Andra aspekter av drift och underhåll som framför allt påverkar framkomligheten men som även kan kopplas till säkerheten för cyklister är rullgrus, glaskross och ojämн beläggning. Funktionen av cykelvägnätet är följdaktligen beroende av hög standard på drift och underhåll.

Förutom trafiksäkerheten och framkomligheten påverkas även komforten av nivån på drift och underhåll. Driftnivån har även betydelse för statusen för cykeln som transportmedel och för att få fler att välja cykeln för sin resa.

I Nacka har kommunen ett stort ansvar för drift och underhåll men

Trafikverket, vägföreningar, samfälligheter och andra privata väghållare har också ett ansvar för att cykelfärdens ska fungera längs hela sträckan. Ett bättre samarbete mellan olika väghållare, exempelvis vid snöröjning, kan göra stor skillnad.

Tillsyn och inspektion

Idag åtgärdas en stor del av det löpande underhållsarbetet såsom inträngande vegetation och ojämн beläggning efter inrapportering från gående och cyklister. För att detta ska fungera på ett bra sätt är det viktigt att det finns enkla kontaktvägar för felanmälan av brister och skador i cykelvägnätet för både medborgare och besökare i kommunen.

För att skapa ett förebyggande och systematiserat arbete kring drift och underhåll är återkommande tillsyn och inspektion av cykelvägnätet avgörande. Tillsyn ligger till grund för planeringen av åtgärder vilket krävs för att hålla en hög standard på cykelvägnätet. Målsättningen är att kommunen ska inventera de regionala cykelsträken minst var 14:e dag. Detta för att garantera framkomligheten och trafiksäkerheten genom snabba åtgärder på plats samtidigt som större åtgärder kan kartläggas. För huvudcykelnätet och lokalcykelnätet bör tillsyn göras efter behov.

- **Tillsyn på de regionala sträken var 14:e dag för att säkerställa god standard. Tillsyn på de övriga cykelvägnätet efter behov.**

Sommarväghållning

Lös sand och grus är förutom en trafikfara även en fråga om komfort och framkomlighet för cyklister. Sandupptagningen sker generellt i kommunen under april månad.

Först sker en grovsopning och sedan sker en kompletterande sopning. För att minska singelolyckorna och öka framkomligheten för cyklister bör sandupptagningen påskyndas om väderleken medger detta. Andra tider på året då sopning av cykelvägnätet är av stor betydelse är under lövfällningssäsongen. Löv på vägbanan leder till halkrisk och risk för olyckor. Sandupptagning och lövsopning ska vara prioriterad längs de regionala sträken och huvudcykelnätet

Vid korsningspunkter utgör överhängande växtlighet en utrymmeskonflikt och en trafiksäkerhetsfara. Växtligheten kan även skymma vägmärken och cykelvägvisningar vilket skapar en otydlighet i trafikrummet. Ansvaret för sikt-skymmande växtlighet ligger inte allt för sällan på privata tomtägare vilket gör att det kan dröja innan åtgärd. För att förhindra försening behövs tydligare rutiner och större resurser avsättas för hantering av växtlighet.

Brister i beläggning har stor inverkan på trafiksäkerheten och därfor är det viktigt att akuta problem såsom större hål eller sprickbildningar åtgärdas omgående. Idag har kommunen en garantitid på fem arbetsdygn innan åtgärd av denna typ utförs. Det är viktigt att garantitiden efterföljs för att inte försämra trafiksäkerheten för cyklister. I det längre perspektivet och för den allmänna standarden på beläggningen så genomför kommunen besiktningar av hela vägnätet vart femte år. Vid denna besiktning görs bedömningar av beläggningens kvalité och livslängd och efter detta tas beslut om var insatser ska göras under kommande år. Varje år avsätts en viss del av investeringarna för gång- och cykelvägnätet. En tydligare koppling till kommunens regionala stråk och huvudcykelnät kan dock öka nyttan av investeringar.

¹¹ Niska, Anna (2011), Cykelvägars standard. En kunskaps sammanställning med fokus på drift och underhåll.

¹² Stockholm stad 2010, Cykelframkomlighet vintertid.



Beläggningskada och överhängande vegetation.

- Skapa en effektiv rutin och uppföljning för kontakt med privata mark och tomtägare gällande växtlighet.
- Effektivisera och tidigarelägga sandupptagning och lövsopning.
- Avsätt tydlig andel i beläggningsprogram för cykelvägnätet.

Vinterväghållning

Cyklister är känsligare än bilister för ojämnn beläggning och halt underlag. Att cykla i snömodd är betydligt jobbigare, vilket leder till längre restider samtidigt som risken för att falla ökar vid halt underlag. Därför är det viktigt med bra vinterväghållning för att ge goda förutsättningar för ett ökat vintercyklande.

I Nacka gäller idag att snöröjningen går ut vid 3 cm blötsnö och 5 cm torrsnö. I arbetet prioriteras gång- och cykelbanorna. Studier visar att det redan vid 2-3 centimeter börjar bli besvärligare för cyklister att ta sig fram vilket gör det viktigt att snöröjningen på gång- och cykelbanor prioriteras. En högre ambitionsnivå på de regionala cykelstråken är ett bra sätt att öka cyklingen året runt.

Idag finns det praktiska problem med vinterväghållningen när olika entreprenörer kan sköta olika delar av samma cykelväg. Det är viktigt att det sker en samordning framför allt längs de regionala stråken och huvudcykelnätet eftersom dessa är viktiga ur pendlingssynpunkt.

Nya metoder och ny utrustning för vinterdrift av cykelvägar har tagits fram de senaste åren. Exempelvis har försök med sopning och saltlösningar genomförts. Utvecklingen är pågående och det är av vikt att kommunen följer forskningen för att försöka effektivisera vinterväghållningen för gående och cyklister. Det viktiga är att fordon och utrustning som används är anpassade för just cykeltrafiken.

- Högre standard på vinterväghållning längs de regionala pendlingsstråken.
- Längs de regionala stråken ska snöröjningen gå ut vid 2 centimeter snö.

Vägarbeten

Cyklister upplever ofta att det är svårt att ta sig fram vid byggarbetsplatser. Det är inte ovanligt att det saknas tydlig skyltning och att omledning skapar onödigt långa omvägar. Kanter, löst grus, dålig belysning och cykling i blandtrafik är exempel på aspekter som påverkar framkomligheten, trafiksäkerheten och komforten. Det är viktigt att avstångarna och omledningsvägarna är anpassade för cyklister.



Vintercykling i Nacka.

Inför att arbeten ska påbörjas ska alltid den som utför arbete i väg inkomma med en trafikanordningsplan (TA-plan). I TA-planen ska framkomligheten och trafiksäkerheten fastställas, både för de som ska ta sig förbi arbetsplatsen men även för de som arbetar på plats. För vägarbeten längs de regionala sträken är det av vikt att god framkomlighet i största möjliga mån säkerställs.



- Noggrann och uppföljning av TA-planer. Särskild vikt vid uppföljning längs med de regionala cykelsträken.**

RIKTLINJER FÖR DRIFT- OCH UNDERHÅLL

Åtgärd	Utförande och frekvens		
	Regionala cykelsträk	Huvudcykelnät	Lokalcykelnät
Tillsyn och inspektion	Var 14:e dag	Vid behov, minst 2 ggr per år	Vid behov
Vinterväghållning	Regionala cykelsträk	Huvudcykelnät	Lokalcykelnät
Snöröjning/Plogning	Påbörjas vid 2 cm Klart innan 06:30 på vardagar	Påbörjas vid 3 cm	Påbörjas vid 3-5 cm
Snöbortforsling	Vid behov	Vid behov	Vid behov
Halkbekämpning	Påbörjas omedelbart vid behov		
Isborttagning/isrivning	Vid behov	Vid behov	Vid behov
Sommarväghållning	Regionala cykelsträk	Huvudcykelnät	Lokalcykelnät
Lövsopning	Lövsopning ska ske kontinuerligt under lövfallningssäsong	Vid behov	Vid behov
Sandupptagning	Kontinuerligt beroende på väderlek	Klart senast 1 maj	Klart senast 1 maj
Sopning	Borttagning av glasskross och liknande ska genomföras omgående. Sopning sker vid behov, dock minst en gång i månaden	Sopning sker vid behov, dock minst 2 ggr per säsong	Vid behov
Belysning	Åtgärdas löpande för alla tre klasser av cykelvägnät		
Beläggning, "potthål"	Pothåll och mindre skador på beläggning åtgärdas senast tre arbetsdagar efter anmälan inkommit		
Beläggning	Analys genomförs vart femte år därfter planeras nyanläggning efter status på beläggning		
Målning	Inventering efter sandupptagning samt vid behov		
Skytning	Klotter borttagges efter anmälan inom 24 timmar. Övrigt åtgärdas löpande		
Vegetation	Åtgärdas löpande. Minst 2 ggr per år, sommar och höst		

8. CYKELPARKERING OCH KOLLEKTIVTRAFIK

Varje cykelresa börjar och slutar med en parkerad cykel. Cykelparkerings är således en viktig del av cykelinfrastrukturen och betydelsefull för att hela cykelresan ska bli en positiv upplevelse. Närhet till målpunkt, stöldsäkerhet (möjlighet att låsa fast ram), väderskydd, kapacitet och trygghet är några av aspekterna som bör tillgodoses i skapandet av välfungerande cykelparkerings.¹³

Vid de flesta lokala målpunkterna i Nacka finns idag cykelparkerings men antalet platser är inte alltid tillräckliga och standarden på befintliga parkeringar varierar. Den vanligaste bristen är att cykelställen inte medgör fastlåsning av ramen. Avsaknaden av väderskydd och det allmänna skicket på cykelställen är andra vanliga problem.

2009 genomfördes en inventering av kommunens cykelinfartsparkeringar. Brister inventerades och beläggningsgrad noterades. Underlaget har legat till grund för en pågående upprustning och nyanläggning i kommunen.



¹³ Parkering i storstad (2011)



Vid anläggandet av nya cykelparkerings eller upprustning av befintliga ska ambitionsnivån alltid vara hög. I vissa fall kan det emellertid vara svårt att tillgodose alla aspekter på grund av exempelvis platsbrist, estetik eller att väderskydd skymmer sikten. På platser där cyklar parkeras under en längre tid, vid exempelvis kollektivtrafikpunkter, bör det dock alltid finnas väderskydd och möjlighet att låsa fast ramen.

För långtidsparkeringar är funktionen viktig medan det är viktigare med närhet till målpunkten där cyklar parkeras kortare tid. Ligger cykelparkeringen för långt från målpunkten finns risk att cyklar parkeras vid exempelvis träd, staket eller lyktstolpar. Det är även viktigt att trygghetsaspekten beaktas vid anläggning av cykelparkering. Cykelparkerings bör inte placeras vid mörka isolerade platser där det är få som passerar. Det ska känna tryggt och säkert att parkera sin cykel.

För att göra cykeln attraktiv för alla resor krävs att det alltid väl utformade cykelparkerings. Vid kommunala an-

läggningar såsom skolor, idrottsplatser är det av extra vikt att det finns tillgång till bra cykelparkerings.

För att säkerställa att antalet cykelparkerings vid nyexploatering eller ombyggnad är det av vikt att parkeringstal för cykel finns antagna. Parkeringsstal är ett viktigt verktyg i exempelvis bygglovsgivning och detaljplanearbete och ett sätt att säkerställa att rätt antal cykelparkeringsplatser byggs. I Nacka kommun pågår arbete med nya parkeringstal och nedan är ett förslag på cykelparkeringsnorm från 2014.

Kommunen saknar idag ett systematiserat arbetssätt för att hålla befintliga cykelparkerings i gott skick. Ett problem är hanteringen av övergivna cyklar. För att säkerställa god tillgänglighet är det viktigt att befintliga platser inte är upptagna med övergivna cyklar. Målet är att skapa en rutin för hantering och bortforsling av övergivna cyklar samt att tillsyn av kommunala cykelparkerings ska göras minst en gång per år.

Kategori	Parkeringsstal
Bostad (cpl/lgh)	2
Studentbostad (cpl/lgh)	1,25
Kontor (cpl/1 000 kvm BTA)	20
Industri (cpl/1 000 kvm BTA)	10
Handel (cpl/1 000 kvm BTA)	30
Externhandel (cpl/1 000 kvm BTA)	10
Förskola (cpl/elev)	0,4*
Årskurs F-3(cpl/elev)	0,5*
Årskurs 4-9 (cpl/elev)	0,7*
Gymnasium, högskola (cpl/elev)	0,8*
Övrigt (exempelvis: vård, idrott, kultur, samlingslokaler) (cpl/besökare)	0,3
Kollektivtrafik hållplats (cpl/100 påstigande)	15

*Inkluderar cykelparkering för personal

Kombinationsresor

Att kombinera cykel och kollektivtrafik är för många ett attraktivt sätt att resa. Det är inte alla som har nära till kollektivtrafiken och att cykla första biten av resan kan ha många fördelar. Cykelinfartsparkeringar av god kvalitet är en förutsättning för denna typ av resande men även tillgången till bra cykelvägar till och från tåget, bussen eller båten. Vid större kollektivtrafiknoder kan cykelparkeringarna kombineras med ytterligare service för cyklister för att göra kombinationsresor mer attraktiva. Det finns goda exempel på så kallade "bike and ride" anläggningar i Sverige och runt om i Europa där reparationsservice, omklädningsmöjligheter, förvaringsboxar, café och toaletter med mera finns under samma tak som cykelparkeringarna.

Nya tunnelbanestationer kommer att anläggas på västra Sicklaön och det är viktigt att kapacitetsstarka bytesplatser mellan cykel och kollektivtrafik skapas. Behovet att infarts-parkera kommer att finnas och cykelparkeringar tar alltid mindre plats och är billigare än bilparkering.

Idag finns det begränsade möjligheter att ta med cykeln på kollektivtrafiken. Fanns denna möjlighet skulle kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik ytterligare förenklas. Det har upprättas ny båtlinje från Nacka strand där möjligheter att ta med cyklar finns. Denna typ av kombinationsresor är något som kan utvecklas ytterligare med bland annat bättre cykelparkeringar och göra kombinationen av cykel och båt till ett attraktivt färdsätt.

Lånecyklar och service

Lånecykelsystem har etablerats på flera platser runt om i Sverige. Dessa fungerar som ett komplement till de övriga kommunikationsmedlen. Alla äger inte en egen cykel och eftersom det kan vara svårt att ta cykeln med kollektivtrafiken är den inte alltid med då den behövs. Ett lånecykelsystem kan samtidigt vara ett bra sätt att marknadsföra cykeln i stort.

Cykelpumpar är ett annat exempel på service för cyklister och ett bra sätt att marknadsföra cykeln som transportmedel. Cykelpumpar kan med fördel placeras ut i direkt närhet till cykelparkeringar. På dessa platser kan även servicestationer med enklare cykelverktyg placeras ut. Målet är att montera cykelpumpar på strategiska platser under 2014 och utöka antalet pumpar under kommande år.

- **Utöka antalet cykelparkeringsplatser och förbättra standarden på befintliga cykelparkeringsplatser vid kollektivtrafikpunkter.**
- **Inventera och utred behovet av förbättrade cykelparkeringsplatser vid kommunala anläggningar såsom skolor och idrottsanläggningar.**
- **Skapa rutin för kontinuerlig inventering av cykelparkeringsplatser. Både vad gäller skick på ställ och bortforsling av skrotcyklar.**
- **Antagande av cykelparkeringsnorm.**
- **Undersöka vilka platser som är lämpliga för utplacering av cykelpumpar.**

9. CYKELVÄGVISNING

En tydlig och lättförstålig cykelvägvisning är viktig för orienterbarheten. Det är viktigt att skyltar hålls i gott skick, klottersaneras och byts ut vid behov. Målet är att vägvisningen för cykel ska vara minst lika självklar som vägvisningen för biltrafiken. Den ska vara kontinuerlig, tydlig, lättförstålig och av god standard.

Idag finns det en utvecklad cykelvägvisning längs de regionala cykelsträken i Nacka. Denna cykelvägvisning bygger på en vägvisningsplan från 2003. Några år har gått och nya förutsättningar uppstått vilket gör att det finns ett behov av en översyn längs det regionala sträken. På resterande delar av cykelnätet i Nacka är cykelvägvisningen



Cykelvägvisning.

sporadisk och saknar kontinuitet. En översyn av vägvisningen längs i första hand huvudcykelnätet och punktinsatser längs lokalnätet bör därför också genomföras.

Ett annat problem är bristen i uppföljning av cykelvägvisningen över kommungränsen. Ett samarbete med grannkommunerna och ett större regionalt samarbete med vägvisningen längs de regionala cykelsträken är av vikt för att vägvisningen ska fungera.

- **Se över och förbättra cykelvägvisningen längs hela cykelvägnätet.**



Cykelvägvisning.

10. STADSPLANERING OCH CYKEL

Ska det bli enklare, snabbare, och säkrare att cykla i Nacka är det viktigt att cykeltrafikens roll tydliggörs i arbetet med exempelvis detaljplaner, planprogram och översiksplaner. Ytor måste tidigt avsättas för att kunna skapa ett attraktivt och tryggt cykelvägnät där framkomlighet är god. Det är viktigt att cykeln behandlas som ett eget trafikslag på samma sätt som biltrafik och kollektivtrafik i planskeden.

Den fysiska strukturen har en betydande roll för var och hur cykelförbindelser kan anläggas. Vid förtätning eller nyexploatering är det viktigt med ett helhetstänk där yta tidigt avsätts för cykelinfrastruktur. Detaljutformningen av cykelinfrastruktur är betydelsefull men den övergripande strukturen av den fysiska miljön är avgörande för hur tryggt, säkert och framkomligt ett cykelvägnät kan bli. Mörka baksidor av bebyggelsen och långa sträckor där uppsikten från omgivningen är dålig kan leda till cykelvägar upplevs som otrygga. Exempelvis kan det nattetid vara mer attraktivt att färdas längs med en bilväg för naturlig övervakning medan det på dagen kan vara det motsatta, det vill säga mer attraktivt att färdas i mer natursköna omgivningar. Otrygga cykelvägar kan leda till att färre väljer att cykla. Eftersom kvinnor i högre grad än män känner sig otrygga i denna typ av miljöer kan detta ses som en jämställdhetsfråga. Därför är det av största vikt att skapa stadsmiljöer där det går att anlägga trygga och säkra cykelvägar.

11. KOMMUNIKATION OCH BETEENDEPÅVERKAN

För att främja cyklingen och öka statusen för cykelfrågor är marknadsföring viktig. Att frekvent informera om satsningar inom cykelområdet och varför de sker är ett sätt att skapa en ökad kunskap och en medvetenhet hos både medborgare i Nacka och hos medierna. Effekten och utnyttjandegraden av fysiska cykelåtgärder såsom nya cykelvägar eller cykelparkeringsplatser kan bli betydligt större med rätt marknadsföring.



"tack för att du cyklar" dag 2013.

Så kallade "tack för att du cyklar" aktiviteter har arrangerats vid ett fåtal tillfällen under de senaste åren i Nacka. 2013 arrangerades en liknande aktivitet där cyklister erbjöds enklare cykelservice, en mindre gåva och möjlighet att tala med trafikplanerare i kommunen. Denna typ av aktivitet är ett bra sätt att uppmuntra befintliga cyklister samtidigt som det kan vara bra tillfällen att få in värdefulla synpunkter och idéer från de som nyttjar cykelvägnätet i

Nacka. Målet är att denna typ av aktivitet arrangeras minst en gång om året.

- **Ta fram en kommunikationsstrategi för cykelfrågor.**
- **Fortsätt med genomföra cykeldagar och andra aktiviteter med syfte att uppmuntra cyklister och få fler att cykla.**

Skolor

För att fler ska cykla till skolan är det viktigt att både den faktiska och den upplevda trafiksäkerheten är god. Trafiksituationen kring många av Nackas skolor är både stressad och osäker vilket främst beror på att föräldrar skjutsar sina barn i bil till skolan. För att skapa en mer hållbar trafikmiljö kring skolorna arbetar kommunen bland annat med projektet Säkra skolvägar. Syftet med projektet är att få fler föräldrar att gå eller cykla med sina barn till skolan. Tyngdpunkten ligger på beteendepåverkansåtgärder, men detta kombineras ofta med fysiska åtgärder.

- **Fortsätta med Säkra skolvägsprojektet och utveckla de beteendepåverkande metoderna.**

Företag och organisationer

Arbetsgivare spelar en viktig roll i det beteendepåverkande arbetet. Gratis bilparkeringsmöjligheter och tillgången av bra cykelparkeringsplatser och cykelgarage är bara några av de aspekter som påverkar anställdas val av färdmedel. Kommunen har ett samarbete med flera av största arbetsgivarna kring cykelfrågor. Detta samarbete kan dock utvecklas och innefatta fler frågor och samtidigt involvera fler företag och organisationer.

- **Fortsatt samverkan med företag och organisationer.**

Felanmälan och synpunkter

För felanmälan och synpunktshantering har kommunen ett system med flera olika kontaktvägar. Det största informationsflödet sker digitalt men det är viktigt att det går att komma i kontakt med kommunen på fler olika sätt. Återkoppling och dialog med boende i Nacka ska kunna ske på ett enkelt sätt. Det är även viktigt att kommunikationen mellan cyklister och kommunen fungerar för att på så sätt snabbt kunna åtgärda brådskande felanmälningar så som hål i asfalten, glas på vägbanan eller bristande vinterunderhåll.

För att underlätta kommunikationsflödet finns det anledning att även titta på nya lösningar. Sociala medier, mobilapplikationer och digitala kartor är exempel på hjälpmedel som kan underlätta informationsutbytet.

- **Utveckla ärendehanteringssystemet och titta på nya tekniska lösningar för felanmälan och synpunktshantering.**

12. UPPFÖLJNING, MÄTNING OCH REVIDERING

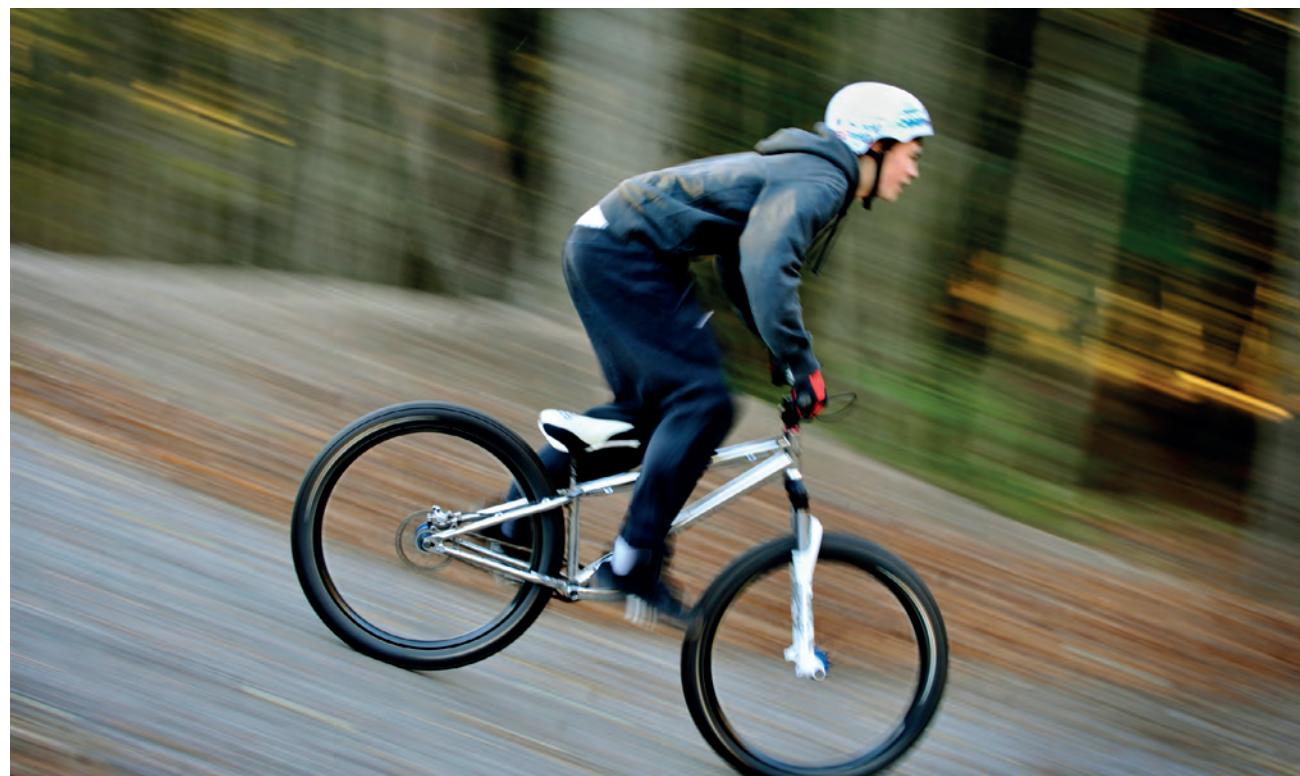
Andelen och antalet cyklister är viktig kunskap för att kunna utvärdera insatser inom cykelområdet på ett bra sätt. Information om cykeltrafiken underlättar framtida planering och investering för fysiska cykelåtgärder och för planering av drift och underhåll av cykelinfrastrukturen. Att veta hur antalet och andel cyklister förändras över tid är avgörande för att kunna följa upp uppsatta mål för cykeltrafiken.

Faktisk räkning av antalet cyklister i kombination av resvaneundersökningar kan ge en god bild av cykeltrafiken men för att få ytterligare kunskap om cykeltrafiken finns fler metoder. Några exempel är enkäter för att mäta upplevelse och nöjdhet, olycksstatistik för att följa antalet skadade cyklister, inspektioner för att utvärdera standarden av drift och underhåll av cykelvägnätet och framkomlighetsanalyser genom GPS-studier.

Under 2013 upprättades en plan för mätning av cykeltrafiken. Tanken är att årligen mäta antalet cyklister på 10 givna punkter under en och samma vecka. Kompletterande räkningar kommer att utföras under andra tidpunkter på året, exempelvis för att följa utvecklingen av vintercyklingen. Två stationära räknare installerades 2013 och planen är att utöka antalet stationära räknare under kommande år. De stationära räknarna ger statistik som kan följas varje dag året runt.

Nacka och regionen är i ständig förändring vilket skapar nya förutsättningar, förändrade rörelsemönster och nya behov. För att inte göra cykelplanen inaktuell bör den revideras i 3-5 års intervaller. För att kunna följa utvecklingen av andelen cyklister måste resvaneundersökningar genomföras med jämna mellanrum. Fram till nästa revidering av cykelplanen bör en heltäckande resvaneundersökning genomföras.

- **Fortsätt räkna cyklister och komplettera detta med ytterligare mätmetoder för att öka kunskapen om cykeltrafikens utveckling.**
- **Genomföra resvaneundersökningar med jämna mellanrum**
- **Revidering av cykelplanen i 3–5 års intervaller.**





13. ÅTGÄRDSPLAN

Nacka kommer att expandera kraftigt de kommande åren och det är viktigt att cykeln är en självklar del i denna utveckling. Åtgärder som föreslås i denna plan syftar till att öka andelen cyklister och fokus ligger på att förbättra och underlätta cykelresor till och från skola och arbete. De föreslagna åtgärderna kommer således till stor del gynna pendlingscykling men eftersom åtgärderna syftar till att göra det enklare, snabbare och säkrare att cykla så kommer även de flesta typer av cykling gynnas. Exempelvis kommer rekreativs- och turismcykling påverkas positivt av de föreslagna åtgärderna trots att insatserna inte specifikt riktar sig mot denna sorts av cykling.

Cykeln är inte det enda trafikslaget i transportsystemet och därfor är det viktigt att de åtgärder som föreslås i denna cykelplan inte försämrar situationen för andra hållbara trafikslag, såsom kollektivtrafik och gående. Många åtgärder kommer att leda till en ökad tydlighet i trafikrummet vilket kommer gynna samtliga trafikanter. Gående är emellertid den grupp som tydligt kommer att få det bättre. Utökade bredder på gång-

och cykelbanorna och tydligare detaljutformning kring busshållplatser är bara två av många åtgärdsexempel som även gynnar gående.

För att göra cykeln till ett attraktivt färdmedel i Nacka krävs flera olika typer av insatser och åtgärder. Ett väl utbyggt och sammanhängande cykelvägnät är en viktig del men även insatser som underlättar kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik. Förbättrad drift och underhåll är en annan viktig bit, inte minst med tanke på hur detta påverkar framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister. Förbättrad kommunikation kring cykelfrågor och framtagande av en kommunikationsplan är ytterligare betydelsefulla delar i arbetet. Allt detta sammantaget ger goda förutsättningar för att öka andelen cyklister. Denna högre ambitionsnivå kräver att mer medel avsätts för cykelfrågor (mer om kostnader i avsnitt Kostnad). Samtliga åtgärdsförslag listas i tabell åtgärdstabell på sid 28.

Nyanläggning och förbättring av cykelvänet

Den kanske allra viktigaste delen för att göra cykeln till ett attraktivt färdmedel i Nacka är att skapa ett väl utbyggt, sammanhängande, gent, framkomligt och trafiksäkert cykelvägnät. Nedan beskrivs därfor dessa åtgärdsförslag mer ingående. Föreslagna åtgärder illustreras i karta 3 och i tabell åtgärdstabell.

Fokus i cykelplanen ligger på skol- och arbetsresor, därfor har lokaliseringen av skolor och större arbetsplatser legat som grund för de föreslagna utbyggnadsåtgärderna. Även kopplingar till och från kollektivtrafikpunkter har

varit en viktig utgångspunkt tillsammans med kopplingar över kommungränsen och naturområden. Till grund för åtgärdsförslagen ligger även en rad inventeringar av cykelvägnätet som genomförts de senaste åren.

Åtgärder längs med de regionala sträken är prioriterade. De är utpekade pendlingssträck och trafikeras idag av flest antal cyklister. Åtgärder längs dessa sträck bedöms komma flest cyklister till nyttta samtidigt som sträken utgör stommen i cykelvägnätet. Andra åtgärder som är prioriterade är länkar som knyter samman de regionala sträken och knyter ihop cykelvägnätet till ett sammanhållet system. Grunden i prioriteringen mellan åtgärder är hur stor nyttta åtgärden bedöms ha (mer om prioriteringsprinciperna i bilaga).

Samtliga föreslagna utbyggnadsåtgärder är inte detaljstuderade och justeringar i standarden kan behöva göras med hänsyn till befintliga förhållanden. Över exempelvis broar är begränsningen tydlig och möjlighet till standardhöjning i många fall kraftigt begränsad. Grundprincipen är att det ska vara cykelbanor och cykelvägar längs de gator där hastighetsbegränsningen är 40-50 kilometer i timmen eller över.

CYKELVÄGNÄT – åtgärder



Cykelvägnät – åtgärder

- Förbättring, regionala cykelstråk
- - - Nybyggnad, regionala cykelstråk
- Förbättring, huvudcykelnät
- - - Nybyggnad, huvudcykelnät
- Förbättring, lokalförbättring
- - - Nybyggnad, lokalförbättring
- ↔ Samband som bör styrkas
- T Framtida tunnelbanestationer

De regionala cykelstråken

Längs med de regionala cykelstråken föreslås åtgärder på samtliga sträckor. Få sträckor längs stråken uppfyller idag önskvärd standard. Eftersom stråken är av regional betydelse och åtgärder längs dessa stråk bedöms ge störst samhälls-ekonomiska vinster har flera av stråken specialstuderats.

Värmdöstråket

Stråket sträcker sig längs med Värmdövägen som går från ost till väst genom kommunen. På Sicklaön löper gång- och cykelbanor på båda sidor om Värmdövägen medan det i Saltsjö-Boo finns en dubbeldiktad gång- och cykelbana på norra sidan av vägen. Standarden på cykelstråket är varierande men är generellt för smalt. Samtidigt är stråket kommunens viktigaste med tanke på antalet cyklister längs sträckan och att stråket når ett stort geografiskt område.

För att skapa ett stråk med hög standard och dra nytta av de tydliga pendlingsmönster som finns föreslås en dubbeldiktad GC-banan på södra sidan av Värmdövägen på Sicklaön. Det finns flera fördelar med att förlägga pendlingsstråket på endast södra sidan av Värmdövägen. Dels kan antalet korsningspunkter med motorfordon minimeras och dels kan passagerna i gång- och cykel tunnlar under Värmdövägen undvikas. En placering av cykelstråket längs Värmdövägens södra sida och parallellt med Saltsjöbanan innebär även att en förtätning av bebyggelsen kan ske på norra sidan utan att cykeltrafiken påverkas negativt. Norra sidans gång- och cykelbana som idag är separerad genom målning föreslås bli en kombinerad gång- och cykelbana för lokal cykling. Ett cykelstråk av hög standard kan således skapas samtidigt som en stadsutveckling kan ske på västra Sicklaön.

Den sektion som föreslås blir genomgående 4,3 meter plus 1 meter sidoområde mot vägtrafiken. Bitvis finns utrymme att utöka bredden ytterligare och där det är



Idékoncept för dubbeldiktad gång- och cykelbana på Värmdövägen.

befogat kan detta göras. Genom tydligare bredder kommer konflikterna med gående minska men för att minimera konfliktpunkterna föreslås gångytan förläggas närmast körbanan mellan Sickla bro och Nacka forum. På detta sätt minskar konflikterna vid busshållplatser och övergångsställen då gående aldrig behöver korsa cykelbanan.

I Saltsjö-Boo föreslås standarden utökas på den befintliga dubbeldiktade gång- och cykelbanan enligt de utformningsprinciper som föreslås i den regionala cykelplanen.

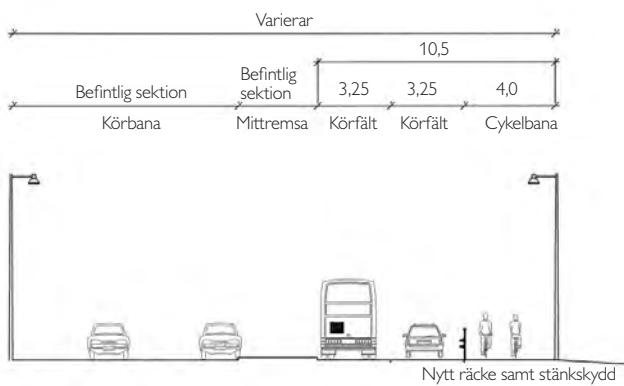
Saltsjöbadsstråket

Idag saknas det till stora delar cykelinfrastruktur mellan Saltsjöbaden-Fisksätra och Sicklaön. Cyklister är hänvisade till cykling i blandtrafik vilket är långt ifrån den standarden som eftersträvas längs de regionala cykelstråken. Stråket har utretts och slutsatsen är att det bästa alternativet är att skapa en cykelförbindelse längs med Saltsjöbadsleden.

Idag är cyklister hänvisade till Saltsjöbadsvägen men åtgärder längs denna väg har inte bedömts som rimliga.

Topografin, Saltsjöbanans sträckning och angränsande privata tomter är några av svårigheterna för att kunna skapa ett cykelstråk som är separerad från biltrafiken. Ett alternativ som studeras är att stänga av Saltsjöbadsvägen för motorfordonstrafik men även detta bedöms som en olämplig lösning. Det skulle bland annat innebära att Saltsjöbadsledens enda omledningsväg försvinner samtidigt som det skulle ge konsekvenser med långsamtgående fordon på leden.

Genom att anlägga en cykelbana längs med Saltsjöbadsledens nordöstra sida kan ett cykelstråk med hög framkomlighet som är separerad från motorfordonstrafik skapas. Nedan visas föreslagen sektion där cykelbana skapas på inom befintlig vägbredd och avskiljs med räcke. Saltsjöbadsvägen och de andra vägar som utgör dagens Saltsjöbadsstråk kommer förblif betydelsefulla cykelförbindelser och åtgärder kommer behövas även här då cykling i fortsättningen kommer ske i blandtrafik.



Ältastråket och Tyresöstråket

Ältastråket sträcker sig från Sickla till Älta. Trafikverket som till största del är väghållare planerar investeringar för att förbättra standarden på detta stråk. Kommunen har ansvar för stråket på Gillevägen och även här planeras förbättringsåtgärder.

Tyresöstråket sträcker sig mellan Tyresö och Gullmarsplan. Några hundra meter av stråket går in i Nacka kommun. Cykel sker idag i blandtrafik längs stora delar av Ältabergsvägen men ny gång- och cykelbana byggs under 2014.

Samband

I karta 3 visas tre samband som bör stärkas. Här är inga exakta sträckor eller åtgärder utpekade utan det beskriver kopplingar som med fördel kan stärkas för att skapa ett attraktivare och mer sammanhållet cykelvägnät. Baggenstaket är en sådan koppling som om det fanns en bro eller

liknande skulle sammanbinda Saltsjöbaden och södra Saltsjö-Boo på ett bättre sätt. En annan koppling som bör stärkas är över Erstavik. Idag är vägarna över Erstavik oftast det genaste alternativet för många cyklister. Bilvägarna har begränsad motorfordonstrafik vilket gör dem till bitvis bra cykelvägar. Erstavik ägs av en privat markägare och åtgärder måste således samordnas med markägaren. Den tredje kopplingen som identifierats är Nackareservaten och över kommungränsen till Stockholm. Enklare åtgärder kan göra mycket för att stärka denna koppling och underlätta både för arbetspendling och rekreativ cykling.

Åtgärdstabell

De åtgärder som föreslås i cykelvägnätet är antingen förbättring, nybyggnad eller trafiksäkerhetsåtgärder i blandtrafik. Förbättringsåtgärder innebär framför allt breddning av befintlig cykelväg/cykelbana men det kan även innebära andra åtgärder såsom förbättringar av cykelpassager eller utformning av busshållplatser. Förbättringsåtgärder utgår ifrån den eftersträvsvärda utformning som behandlas i kapitel 6.

Nybyggnadsåtgärder föreslås på sträckor där det idag saknas separerad cykelförbindelse. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på sträckor där nybyggnad av cykelbana/cykelväg inte bedöms som en rimlig åtgärd utifrån lokala förhållanden. En del sträckor bedöms ändå som viktiga cykelförbindelse och eftersom cykling sker i blandtrafik längs dessa sträckor innebär trafiksäkerhetsåtgärder framför allt hastighetsdämpande åtgärder. Kostnaderna för samtliga åtgärdsförslag är beräknade efter schablonvärden och är således grova uppskattningar (mer i avsnitt kostnader).



ÅTGÄRDSTABELL

Regionala cykelsträck	Åtgärd	Längd m ca	Kostnad (tkr)	Prio
Värmdövägen (Sicklaön)	Förbättring	5 800	30 000	1
Saltsjöbadsstråket Etapp 1 (Saltsjöbadens centrum-Fisksätra)	Nybyggnad (dubbelriktad cykelbana)	1 900	12 000	1
Saltsjöbadsstråket Etapp 2 (Fisksätra-Sicklaön)	Nybyggnad (dubbelriktad cykelbana)	4 300	30 000	1
Ältabergsvägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	120	560	1
Värmdövägen (Saltsjö-Boo)	Förbättring	7 800	20 000	2
Gillevägen	Förbättring	600	1 200	2
Järlaleden (Uddvägen-Sickla industriväg)	Förbättring	300	440	2
Saltsjöbadsstråket Etapp 3 (Saltsjöbadens centrum-Saltsjöbaden station)	Förbättring	2 600	12 000	3
Skurubron med ramper	Ombyggnad till gång- och cykelbro	-	***	-
Huvudcykelnät	Åtgärd	Längd m ca	Kostnad (tkr)	Prio
Telegramvägen/Prästkragens väg/Lännerstavägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana) /Förbättring	1 900	2 000	1
Järlaleden (Järlakrysset)	Trafiksäkerhetsåtgärder (cykling i blandtrafik)	320	500	1
Järlaleden (Järlakrysset ramper)	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	160	400	1
Grustagsvägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	500	3 100	2
Mensättravägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	1 000	2 850	2
Sickla industriväg	Förbättring	760	2 450	2
Vikdalsvägen (Värmdövägen-Augustendalsvägen)	Förbättring	570	2 100	2
Kvarnholmsvägen	Förbättring	750	2 500	2
Kvarnholmsvägen (Hästholsbron-Finnbergstunneln)	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	430	22 400	2
Sockenvägen	Förbättring	4 000	10 500	2
Evalundsvägen/Storkällans väg	Trafiksäkerhetsåtgärder (cykling i blandtrafik)	1 250	1 550	2
Ektorpsvägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	1 150	3 200	2
Skarpövägen (Mensättravägen-Hasseluddsvägen)	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	300	950	2
Kanholmsvägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana) /Förbättring	550	1 550	2
Boovägen	Förbättring	2 000	5 400	3
Järlaleden	Förbättring	900	1 450	3
Rösundavägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	1 000	3 950	3
Saltsjöpromenaden	Förbättring	300	400	3
Skyttevägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	2 300	6 500	3
Samskolan-Saltsjöbadens centrum	Förbättring	650	850	3
Utskogsvägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	1 400	4 200	3
Kvarnholmsförbindelsen	Nybyggnad (bro)	-	***	-

De som inte är kostnadsbedömda eller prioriterade:

* Ingår i antagen detaljplan

** Ingår i antaget program eller detaljplaneprogram.

*** Ingår i större infrastruktur- eller stadsbyggnadsprojekt.



Lokalcykelnät	Åtgärd	Längd m ca	Kostnad (tkr)	Prio
Rensättra (Rensättravägen-Boo kyrka)	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelväg)	490	2 300	2
Solsidevägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelväg)	375	1 550	2
Saltsjöbadsvägen	Förbättringsåtgärder	750	3 000	2
Duvnäsvägen	Trafiksäkerhetsåtgärder (cykling i blandtrafik)	1 150	1 500	3
Talluddsvägen	Trafiksäkerhetsåtgärder (cykling i blandtrafik)	1 400	1 650	3
Kummelnäsvägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	750	4 150	3
Saltsjö-Duvnäs stn.-Kranglan-Hästhagen-Nacka kvarn	Trafiksäkerhetsåtgärder (cykling i blandtrafik)	3 000	3 500	3
Byvägen (Stockholmsvägen – Saltsjöbadens IP)	Förbättring	350	650	3
Trädgårdsvägen/Björknäs IP/Kocktorpssjön/Prästkragens väg/Moravägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)/Förbättring	4 300	2 100	3
Vikingshillsvägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	2 000	6 500	3
Kolarängen-Skarpnäcks gård	Förbättring	1 200	800	3
Björkhagen-Ältavägen	Förbättring	1 700	1 000	3
Vikdalsvägen (Augustendalsvägen-Rosenbergsvägen)	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	150	385	3
Samskolan-Ravinvägen	Förbättring	1 050	1 600	3
Velamsundsvägen	Förbättring	190	220	3
Nacka strand-Svindersviken	Nybyggnad (strandpromenad)/Förbättring	1 600	5 000	3
Tre Kronors väg	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	-	*	-
Skarpövägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	-	*	-
Tollare vägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	-	*	-
Dalvägen m.m.	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	-	**	-
Galärvägen m.m.	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	-	**	-
Fisksätravägen/ Fidravägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	-	**	-
Nacka kommun ej väghållare	Åtgärd	Längd m ca	Kostnad (tkr)	Prio
Ältavägen (Trafikverket)	Förbättring	9 900	25 000	-
Järlaleden (Trafikverket)	Förbättring	300	1 000	-
Planiavägen (Trafikverket)	Förbättring	160	400	
Lagnövägen (Trafikverket)	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	2 000	10 000	-
Gamla Skärgårdsvägen (Trafikverket)	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	190	1 000	-
Övrigt	Åtgärd		Kostnad (tkr)	
Nacka	Snabba åtgärder (trimning, framkomlighet och trafiksäkerhet)	-	1 500/år	-
Nacka	Cykelparkerings (nya och befintliga)	-	1 000/år	-
Nacka	Utökad drift och underhåll enligt föreslagna riktlinjer	-	750/år (utökad kostnad utöver befintlig nivå)	-
Nacka	Kommunikationsinsatser för cykel (kommunikationsstrategi)	-	150/år	-
Nacka	Cykelvägvisning	-	75/år	-

De som inte är kostnadsbedömda eller prioriterade:

* Ingår i antagen detaljplan

** Ingår i antaget program eller detaljplaneprogram.

*** Ingår i större infrastruktur- eller stadsbyggndaprojekt.

Kostnad

Objekten i åtgärdstabellen är studerade i olika omfattningar vilket kan leda till att objektens omfattning och således kostnader ökar vid fortsatt utredning och projektering. Platsspecifika förutsättningar, tillkommande arbeten och svår terräng är exempel på faktorer som kan komma att påverka kostnadsbilden. Redovisade kostnader är till största del beräknade på schablonvärden. Att beräkna kostnaderna efter schablonvärden ger en vägledning i vilka ekonomiska ramar som krävs för utbyggnad, men ska inte användas för fortsatt planering då för stor osäkerhet föreligger.

En ny 4,3 meter bred cykelväg med belysning beräknas kosta cirka 5 400 kronor per löpmeter medan att bredda en befintlig cykelväg en meter ut i vägområdet beräknas kosta cirka 2 200 kronor. Sedan tillkommer kostnader för exempelvis busshållplatser och gångpassager.

Kostnaderna för nyanläggningar och förbättring av cykelvägnätet uppgår till totalt cirka 221 miljoner kronor på kommunens vägnät. Tillsammans med nya cykelparkeringar, medel för kommunikationsinsatser och utökade kostnader för drift och underhåll innehåller detta en total investering på 280 miljoner kronor. Genomförande tiden för cykelplanen är satt till 2030, det vill säga 17 år. Detta skulle innehålla en investeringsvolym på cirka 16,5 miljoner kronor per år om samtliga delar av cykelplanen realiseras.

En del av kostnaderna för utbyggnad kan komma att bäras av framtida stadsbyggnadsprojekt och detaljplaner. Det är viktigt att en utbyggnad av cykelvägnätet samordnas med stadsbyggnadsprojekt för att minska dubbelpianering. Det är även viktigt att ett helhetsperspektiv finns i varje stadsbyggnadsprojekt för att säkerställa en sammanhållen kvalité på cykelvägnätet.

För att underlätta utbyggnader kan de ekonomiskt stora åtgärderna delas in i etapper för att möjligöra en långsiktig

utbyggnad. Om en etappindelning görs är det viktigt att helheten och länkarna fungerar under utbyggnadstiden samt att framkomligheten och trafiksäkerheten inte påverkas negativt av etappindelning.

Alla kommuner har möjlighet att ansöka om statlig medfinansiering för utbyggnaderna av gång- och cykelvägar där kommunen själv är väghållare. Kommunen kan få upp till 50 procent av kostnaderna medfinansierade av länsplanen. Redan idag söker Nacka kommun medfinansiering för dagens investeringar och för den fortsatta utbyggnaden av cykelvägnätet kommer fortsatt medfinansiering att sökas. I teorin innebär detta att den årliga kostnaden kan komma att medfinansieras med upp till 50 procent.

Samhällsekonomiska modeller som på senare år har tagits fram för att visa effekten av satsningar på cykeltrafiken visar att effekterna av investeringar är positiva. Exempelvis har det för den regionala cykelplanen för Stockholm gjorts beräkningar på lönsamheten med planen. Dessa visar att nettovinsten för samhället hamnar på mellan 13-22 kronor per satsad krona¹⁴. Vissa objekt är angelägnare att realiseras än andra, då deras nytta beräknas vara högre, och därav prioriterats högre i cykelplanen.

För att kunna arbeta på ett kostnadseffektivt sätt är det viktigt att det också finns ekonomiska medel avsatta för att möta behovet av snabba åtgärder. Det kan exempelvis handla om framkomlighets- och trimningsåtgärder för cykel i utbyggnaden av andra investeringsprojekt eller trafiksäkerhetsåtgärder. 1,5 miljoner bör årligen avsättas för att täcka behovet av snabba åtgärder i befintlig miljö. Exempel på åtgärder är nedsänkning av kantsten, rödmålning i korsning, utbyggnad av refuger, förbättrad kurvradius och utökad belysning

Nacka har delvis bra eller mycket bra infrastruktur för cykel och med en förbättrad drift kan befintliga anlägg-

ningar nyttjas bättre. En ökad ambition gällande drift och underhåll kommer att innehålla ökade kostnader. Även utbyggnaden av nya länkar kommer innehålla ökade driftskostnader i form av nya anläggningar. För att säkerställa framkomligheten och trafiksäkerheten är det viktigt drift och underhåll tilldelas ökad budget alternativt måste befintliga resurser prioriteras om. Eventuellt kan ett mer systematiserat arbetsätt minska kostnadsökningen för drift och underhåll. Att beräkna kostnader för drift och underhåll medför en stor osäkerhet då stora kostnader direkt är knutna till vinterdriften. Beroende på exempelvis snömängd och kyla kan kostnaderna variera kraftigt från år till år.

Riskbedömning

Eftersom åtgärdsförslagen inte är detaljstuderade finns det inte bara risk enskilda utbyggnadsobjekt blir dyrare och försenade utan även risk att kvalitén blir lidande. Eftersträvsvärda utformning kanske inte är möjlig beroende på lokala förhållanden (exempelvis tunnlar, broar, vatten, fastigheter och höjdskillnader) vilket kan leda till att sämre standard måste väljas eller i värsta fall att åtgärden inte är möjlig att realisera. Skillnaden mellan lokala förhållanden är stor vilket kan öka risken att kostnadsbedömningar blir missvisande, att kvalitén blir försämrad eller att utbyggnader blir kraftigt försenade.

Det finns risk att enskilda objekt i åtgärdslistan blir försenade, dock så påverkar dessa inte cykelvägnätets helhet om objekten är oberoende av varandra. Dock påverkar uteblivna cykelvägar nätet negativt, då risken är att cykelvägnätet inte får den helhet som eftersträvas.

¹⁴ WSP Analys och strategi (2013). Samhällsekonomisk bedömning av granskningshandlingen till regional cykelplan för Stockholms län.

14. REFERENSER

Niska, Anna (2011). Cykelvägars standard. En kunskaps-
sammanställning med fokus på drift och underhåll.

Parkering i storstad (2011).

RUFS 2010

Spolander, Krister (2012). Underlag för regionalt
cykelvägnät i Stockholms län. Pendlingsrelationer mellan
bosäder och arbetsplatser.

Stockholm cykelplan 2012.

Sveriges kommuner och landsting och Trafikverket (2010).
GCM-handbok. Utformning, drift och underhåll med
gång- och cykel och mopedtrafik i fokus.

Sveriges kommuner och landsting och Trafikverket (2012).
Vägar och gators utformning.

Sweco Infrastructure (2011). Regionalt cykelstråk
Saltsjöbaden.

Sweco Infrastructure (2013). Cykelutredning
Värmdövägen.

Tillsynsmyndigheten och Landstingets
trafikförvaltning (SLL), Trafikverket Region Stockholm,
Länsstyrelsen i Stockholms län (2013). Regional
cykelplan för Stockholms län 2014-2030. Remissversion
2013-03-25.

15. BILAGOR

Prioriteringsprinciper

Prioriteringsgrad av åtgärder:

- 1: Mycket Hög
- 2: Hög
- 3: Mindre hög

Kriterier vid prioritering av åtgärder:

- Saknad eller bristfällig länk längs med det regionala cykelstråken
- Saknad eller bristfällig länk längs med huvudcykelvägnätet
- Saknad eller bristfällig länk längs med det övriga cykelvägnätet
- Vanligaste förekommande resttypen på sträcka
 - Skol- och arbetsresa
 - Till kollektivtrafik
 - Till lokala målpunkter
 - Rekreationscykling
- Bedömt antal cyklister idag
- Bedömd vinst
 - Minskad resttid
 - Ökad trafiksäkerhet
 - Ökat antal cyklister
 - Ökad komfort
- Hastighet och volym för fordonstrafiken



Samrådsredogörelse för Cykelplan 2014

Sammanfattning

Syftet med Cykelplan 2014 är att de satsningar och utbyggnader som görs för cykel i Nacka kommun ska ske på ett effektivt och prioriterat sätt. Målet med cykelplanen är att det ska bli enklare, snabbare och säkrare att cykla i Nacka. Kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik ska förbättras och andelen cyklistar ska öka under alla delar av året.

Utifrån de 39 synpunkter som inkommit under remissiden har nya ställningstaganden gjorts och cykelplanen omarbetsats. En av de största förändringarna i planen är ett nytt kapitel om stadsplaneringens betydelse för att skapa trygga och attraktiva cykelvägar. En annan betydelsefull ändring är att cykelplanen på ett tydligare sätt behandlar kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik. Mindre justeringar har även gjorts i åtgärdsplanen där nya länkar har tillkommit och omprioriteringar gjorts mellan de olika åtgärdsförslagen.

Ärendet

Under 2013 har förslag till ny cykelplan för Nacka kommun arbetats fram och Tekniska nämnden beslöt vid sitt sammanträde 2013-12-17 att skicka ut cykelplanen på remiss. Remissiden pågick mellan 19 december 2013 till 28 februari 2014. Totalt inkom 39 yttranden från nämnder, myndigheter, organisationer, intresseföreningar och allmänhet. Se bilaga 2, samrådsredogörelse, för fullständig summering.

Utskick har gjorts till remmissinstanserna (2013-12-19), pressutskick (2014-01-10), annonsering för allmänheten i Nacka Värmdö Posten (2014-01-14) samt på publicering på www.nacka.se (2013-12-19). Cykelplanen har varit utställd i Nacka stadshus samt i biblioteken i Fisksätra, Älta, Orminge, Saltsjöbaden och i Nacka Forum mellan den 20 januari till den 28 februari. Den 3 februari 2014 presenterades planen för *Nätverket för Fisksätras framtid* i Fisksätra bibliotek.

Förslag till cykelplan

Syftet med Cykelplan 2014 är att de satsningar och utbyggnader som görs för cykel i Nacka kommun ska ske på ett effektivt och prioriterat sätt. Målet med cykelplanen är att det ska bli



enklare, snabbare och säkrare att cykla i Nacka. Kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik ska förbättras och andelen cyklister ska öka under alla delar av året.

Cykelplanen behandlar principer för arbete kring detaljutformning, drift och underhåll, cykelparkerings och cykelvägvisning. Planen tar även upp frågor kring kommunikation och beteendepåverkan samt behovet av tydligare mätning och uppföljning av cykeltrafiken. Cykelplanen innehåller även en åtgärdsplan där nyanläggning och förbättring av cykelvägnätet föreslås. Åtgärdsplanen inrymmer också förbättringsåtgärder för drift och underhåll, cykelparkerings, cykelvägvisning och kommunikationsinsatser.

Sammanfattning av inkomna synpunkter

Cykelplanen har varit ute på samråd från den 19 december 2013 till den 28 februari 2014. 39 yttranden från nämnder, myndigheter, organisationer, intresseföreningar och allmänhet har inkommit. 18 av dessa inkomna yttranden är från privatpersoner.

Den enskilda del av cykelplanen som det inkommit flest synpunkter på är åtgärdsförslaget längs Saltsjöbadsleden. Av de nio privatpersoner som tyckt till om förslaget är det tre som tillstryker förslaget medan sex tycker att det är ett mindre bra förslag. Anledningarna som lyfts fram är bland annat att det skulle bli en trist miljö som är bullrig, dammig och väderutsatt och att det är en onödig investering eftersom cyklister ändå kommer välja Saltsjöbadsvägen. Liknande åsikter förs fram av *Nätverket för Fisksätras framtid* och *Svenska cykelsällskapet*. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden ser dock att förslaget löser ett problem som lyfts redan i översiktsplanen. Att koppla samman Sicklaön och Saltsjöbaden längs Saltsjöbadsleden anses som positivt för pendlingscyklister med god framkomlighet. Nacka Miljövårdsråd anser att enklare alternativ längs Saltsjöbadsvägen bör undersökas men att om Saltsjöbadsleden byggs så bör ändå åtgärder längs Saltsjöbadsvägen göras för att underlätta för den lokala cyklingen. I cykelplanen har åtgärdsförslag för att förbättra cykling i blandtrafik längs Saltsjöbadsvägen tillkommit. Eftersom det fortsättningsvis bedöms som orimligt att skapa separerad cykelinfrastruktur på Saltsjöbadsvägen kommer åtgärdsförslaget längs Saltsjöbadsleden att kvarstå.

En annan aspekt som lyfts i flera yttranden är betydelsen av kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik. Vikten av denna fråga har bland annat tagits upp av Miljö- och stadsbyggnadsnämnden, Kulturnämnden, Värmdö kommun, Trafikförvaltningen SLL och Sjövägen. I Nacka är kombinationsresandet med cykel och kollektivtrafik en självklar och viktig del av trafiksystemet. Betydelsen av kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik har lyfts i cykelplanen. Dels behandlas det i kapitlet med cykelparkerings på ett tydligare sätt och dels är cykelplanens målformulering justerat utifrån denna aspekt.

Samhällsplaneringens betydelse för cykeltrafikens attraktivitet framhålls bland annat av Trafikverket och Miljö- och stadsbyggnadsnämnden. Trafikverket tar upp hur en tät



stadsstruktur kan uppmuntra resor med cykel men även hur cykelinfrastruktur kan påverka stadsmässigheten. Av Miljö- och stadsbyggnadsnämnden lyfts även vikten trygg- och säkerhetsfrågor i planerandet av cykelvägar. Cykelplanen har kompletterats med ett nytt kapitel som berör trygghetsfrågor och stadsplaneringens betydelse för attraktiviteten för cykel som transportmedel.

En annan synpunkt som tagits upp i flera yttranden är att cykelplanen inte tydligt behandlar rekreativ-, turism- och fritidscykling. Detta framförs bland annat av Kulturnämnden, Kommunala pensionärsrådet, SPF Nackaringen och Svenska cykelsällskapet. Ingen förändring i cykelplanen har gjorts vad gäller denna fråga. Cykelplanens fokus är på pendlingsresor till och från skola och arbete. Bedömningen är att potentialen för att förändra resebeteendet för dessa är stort då dessa resor görs frekvent och är i många fall tillräckligt korta för att göras med cykel. Väljer fler cykeln kan onödiga bilresor undvikas och kollektivtrafiken avlastas. Även om inte fokus ligger på turism- och rekreativscykling kommer denna sorts cykling gynnas av de föreslagna åtgärderna. Att ta fram en plan för förbättrad turism- och rekreativscykling kräver emellertid ett annat fokus och kan vara ett mål för framtiden.

Resterande synpunkter sammanfattas i yttrandena nedan.

Synpunkter på cykelplan 2014

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden ser positivt på att det nu finns ett färdigt förslag till cykelplan. I kommunens översiktsplan är en av stadsbyggnadsstrategierna ett komplett transportsystem där en av åtgärderna är att ta fram en cykelplan. Nämnden framhåller dock att cykelplanen behöver uppdateras med jämna mellan rum och att planeringen behöver samordnas med de stadsbyggnadsprojekt som berörs av cykelplanen. Det behöver även förtydligas om de föreslagna förbättringsåtgärderna ska finansieras av kommun eller om exploater inom stadsbyggnadsprojekt ska medfinansiera.

Vidare framhåller nämnden det är bra att utformningsprinciperna i detaljutformningen bygger på gemensamma och vedertagna källor. På så sätt behöver inte kommunen uppfinna hjulet igen och utformningen kan bli konsekvent och lättavläst över kommungränserna. Nämnden anser emellertid att minsta godkända breddmått uteslutande ska användas för att få en stadsmässighet i gatumiljön samt att frånsteg kommer att behöva göras vid exempelvis utformningen av busshållplatser. Även den föreslagna skiljeremsan längs med de regionala sträken anser nämnden inte är en särskilt stadsmässig lösning. Nämnden påpekar att cykelplanen knapphändigt behandlat trygg- och säkerhetsfrågor. Det är av stor betydelse att gång- och cykelvägar utformas så att de uppfattas som trygga och säkra.



Gällande cykelparkerings föreslår nämnden att det i anslutning till blivande tunnelbanestationer kan anläggas så kallade *Bike n Ride* anläggningar där det utöver cykelparkering kan finnas andra servicefunktioner som omklädningsrum och verkstad. Nämnden anser även att de tänka stationslägena för tunnelbanan bör redovisas i kartmaterialet.

Cykelplanens förslag att anlägga det regionala cykelstråket längsmed Värmdövägens södra sida på Sicklaön känns enligt nämnden logiskt, dock bör det övervägas att anlägga cykelbanan närmast motorfordonstrafiken. Åtgärdsförslaget med en ny cykelbana utmed Saltsjöbadsleden anser nämnden är positivt för pendlingscyklister. I yttrandet tar nämnden upp länkar som finns med i antagna detaljplaner och detaljplaneprogram men som inte finns med i remissversionen, samt sträckor som behöver utredas ytterligare. En utav de sträckor som anses behövas utreda ytterligare är sträckningen mellan Solsidan och Tattby station. Där undrar nämnden om förbättringsåtgärder på befintlig sträckning är ett billigare och bättre alternativ än nyanläggning av GC-väg utmed Skyttevägen. En tydligare kostnadsberäkning för de olika åtgärdsförslagen anses eftersträvansvärt. Det är svårt att förstå hur beräkningarna är utförda och vilken standard beräkningarna har utgått ifrån.

Den höjda ambitionsnivån vad gäller drift och underhåll anser nämnden medföljer en tydlig förbättring av tillgängligheten och standarden på gång- och cykelvägarna, speciellt avseende vinterdriften.

Kommentar: *Cykelplanens tidshorisont är 2030 och därfor har inte alla sträckor detaljstuderats och inte heller hur de ekonomiska kostnaderna ska fördelas. Gällande detaljutformningen och breddmått så finns det en risk med att uteslutande använda minsta standard då det kan leda till konflikter och trafiksäkerhetsproblem på sträckor med höga flöden av gående och cyklister. Där det finns behov och möjlighet bör "god standard" eftersträvas, speciellt vid de regionala sträken eftersom tydligare breddmått ger ökad säkerhet och framkomlighet. Gestaltningsmässigt så går det att kombinera dessa detaljutformningar med det som nämnden menar med stadsmässighet. Flera exempel från attraktiva städer finns i Europa där goda mått används.*

Nämndens synpunkter angående behandlingen av trygg- och säkerhetsfrågor har tagits i beaktning och dessa inryms i ett nytt kapitel tillsammans med diskussion över stadsplanering och cykel. Likaså har goda cykelparkerings i anslutning till kollektivtrafik och kommande tunnelbanestationer förstärkts i cykelplanen under kapitel 8.

Gällande de saknade länkarna som finns i antagna detaljplaner och detaljplaneprogram har dessa infogats i kartmaterialet samt åtgärdstabellen. För sträckorna Älta - Saltsjöbaden samt Skogsö-Boo har dessa illustrerats som "samband" som kräver vidare utredning. Detta då inga tydliga kopplingar finns i dagsläget men att sambandet utgör en viktig tvärkoppling mellan olika delar av kommunen. Åtgärdsförslaget utmed Skyttevägen är kvar i detta skede. Bedömning är att det är svårt att förhöja standarden och skapa en attraktiv och säker cykellänk längs den befintliga kuperade cykelvägen.



Angående kostnadsberäkningarna har dessa gjorts utefter schablonvärden. De utformningsprinciper som har använts är de för regional-, huvud- och lokalkyklovägar som finns angivna under kapitlet för detaljutformning. Hänsyn har tagits till om det är nyanläggning eller breddning av befintlig GC-väg, antalet busshållplatser och cykelöverfarter på sträckan samt huruvida sträckan behöver kompletteras med belysning eller ej.

Kulturnämnden

Kulturnämnden tar upp nya målpunkter som inte tas upp i planen. Kulturhus, bibliotek, evenemangsplatser borde lyftas fram tydligare och definieras som målpunkter. Nämnden påpekar även att förutsättningarna att vara cykelturist i Nacka kan förstärkas genom att intriga kopplingarna och möjligheterna med att kombinera cykel-, båt- och tågresor i planeringen. Nämnden tar även upp möjligheterna till att konstnärlig gestaltning inom ramen för Öppna konsten kan öka attraktiviteten och skapa tryggare cykel- och gångvägar.

Kommentar: Det definierade cykelvägnätet som finns i planen tangerar ofta nämndens angivna målpunkter varav ingen justering görs i planen för detta. Angående kombinationsresor har detta tydligare lyfts in i planen som en viktig del under kollektivtrafik. Konstnärlig gestaltning av platser och sträckor är absolut intressant men inte något som lyfts in i planen.

Fritidsnämnden

Fritidsnämnden instämmer i föreslagen strategi för cykelplan. Nämnden uppmanar Tekniska nämnden att komplettera cykelplanen med förbättring av barns och ungas skolvägar och färdvägar till fritidskluster och sportanläggningar. Det borde även införas roliga och konstfulla cykelhållplatser som fungerar som uppsamlingspunkter för de som vill cykla i grupp till till exempelvis skolan.

Nämnden tar upp att samverkan med föreningslivet behöver öka.

Kommentar: Utgångspunkten i cykelplanen är pendlingsresor till och från arbete och skola. Cykelplanen tar även upp att arbetet kring säkra skolvägar ska utvecklas och stärkas.

Utbildningsnämnden

Utbildningsnämnden tillstyrker cykelplanen

Kommentar: Inga kommentarer

Social och äldrenämnden

Sociala och äldrenämnden tycker att förslaget till cykelplan är bra. Nämnden anser emellertid att hälsoaspekten bör lyftas fram tydligare och att cykelplanen bör innehålla en rubrik kring folkhälsa.

Kommentar: De hälsovinster som görs genom en ökad aktivitet är mycket bra och självklart kan en anledning till att börja cykla vara en framtida bättre hälsa. Dock kommer inte cykelplanen att ta upp



hälsoeffekterna av att cykla i ett eget kapitel. Hela planens syfte är att främja cykeln som färdmedel och då är hälsorinsterna ett resultat av en ökad cykling.

Kommunala pensionärsrådet

Kommunala pensionärsrådet, KPR, anser att planen är ett välarbetat dokument och att den bör kunna fungera som underlag för att skapa gena, säkra och bekväma cykelvägar. KPR framhåller dock att planen inte i tillräcklig omfattning beaktat möjligheterna att underlätta för friska äldres personers behov av motions- och rekreativscyklande. Planen bör ytterligare studera olycksfallsriskerna för äldre, framför allt de med nedsatt rörelseförmåga. Cykelplanen redovisar så kallade *lugna promenader* som delar i det lokala cykelvägnätet. Detta anser KPR kan leda till en intressekonflikt. Ytterligare en intressekonflikt som belyses är planens relation till kollektivtrafiken. KPR anser att kollektivtrafikkörflöd måste finnas kvar längs Värmdövägen. Den prioritering av åtgärder längs de regionala sträken anses dock som riktigt. Vidare föreslås kommunen tillsammans med polisen arbeta för att få cyklister att följa gällande trafikregler.

Rådets uppfattning är vidare att dubbeldiktade gång- och cykelbanor endast ska användas om breddmåttet god standard kan uppnås för att minimera risken för olyckor. KPR föreslår att en förbättring av det lokala cykelstråket på Hasseluddsvägen bör förbättras. Idag är det en smal passage där både gående, skolbarn och pendlingscyklister ska samsas. Ett alternativ kan vara att använda Booleden.

Kommentar: Att det lokala cykelnätet tangerar de lugna promenaderna anses inte som ett problem då dessa passar sig väl för exempelvis rekreativscykling och är inte dimensionerade för cykling i högre hastighet. Gällande detaljutformningen och olycksrisken för äldre med funktionshinder följer utformningsprinciperna regionala och nationella rekommendationer samt kommunens eget arbete med ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Utgångspunkten av alla förslag är att inte försämra framkomligheten för andra hållbara transportslag så som kollektivtrafik och gångtrafik. Gång- och cykelbanan längs Hasseluddsvägen är svår att åtgärda och kommer inte att läggas till som åtgärd i cykelplanen. Booleden är inget alternativ ur cykelsynpunkt men problemen längs sträckan kommer undersökas vidare.

Värmdö kommun

Värmdö kommun ser positivt på att Nacka nu tar fram en cykelplan. Värmdö är positiva till den klassificeringen av cykelsträken som har gjorts och där de öst-västliga förbindelserna pekas ut som viktiga pendlingssträck. Värmdö påpekar även att en satsning på cykel vid populära replipunkter kan underlätta för utvecklingen av besöksnäringen.

Kommentar: Resonemanget och betydelsen av kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik har utrecklats i cykelplanen.



Tyresö kommun

Cykelinfrastrukturen i Nacka används även av Tyresös invånare. Tyresö kommun ser positivt på det samarbete mellan kommunerna som har lett till en rad förbättringar av cykelinfrastrukturen vid kommungränsen. Tyresö ser gärna att två av de föreslagna åtgärderna i cykelplanen prioriteras högre då de utgör viktiga pendlingsvägar för boende i Tyresö. De två åtgärderna är Ältavägen-Björkhagen och Ältabergsvägen. Tyresö saknar även åtgärder i cykelplanen längs Evalundsvägen och genom Erstavik till de östra delarna av Tyresö.

Kommentar: *Prioritering av åtgärder längs Ältabergsvägen kommer att få prioritet 1 i cykelplanen eftersom detta utgör en del av ett regionalt stråk. Sträckan Ältavägen-Björkhagen har idag relativt god standard och kommer därför fortsättningsvis ha prioritet 3. Evalundsvägen är med som förbättringsförslag i cykelplanen men som åtgärder i blandtrafik eftersom det inte anses rimligt att skapa separat cykelinfrastruktur på denna villagata. Cykelplanen kommer inte föreslå några nya kopplingar genom Erstavik då marken ägs privat.*

Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen ser positivt till att Nacka väljer att ta fram en cykelplan samt att planen har en tydlig koppling till den regionala cykelplanen. Länsstyrelsen menar dock att det mellankommunala perspektivet kan lyftas fram ytterligare. I kartmaterialet kan tydligare kopplingar över kommungränserna göras. Det mellankommunala perspektivet bör stärkas i diskussionerna kring drift och underhåll. Nacka bör även lyfta fram samordningen med grankommuner i frågan om hyrcykelsystem.

Kommentar: *Kartmaterialet illustrerar fortsättningsvis bara cykelinfrastruktur inom kommunen för att på ett enkelt sätt kunna förstå att de åtgärder som försätts i cykelplanen är inom kommunen. Problematiken kring drift och underhåll av olika väghållare lyfts redan i cykelplanen. Resonemangen har inte ansetts behöva förstärkas. Ansvarat för att skapa ett kommunövergripande hyrcykelsystem bör ligga hos en regional aktör.*

Trafikverket

Generellt anser Trafikverket att Nacka har tagit fram en bra cykelplan som täcker in de viktigaste bitarna för att nå ökad cykling. Det är också positivt att kommunen har ett regionalt perspektiv vad gäller exempelvis cykelvägvisning och drift mm. Ett förbättringsförslag är utöka planen med ett kort resonemang hur samhällsplaneringen påverkar andelen cykelresor. Exempelvis att en tät stadsstruktur med målpunkter nära varandra kan leda till ökad cykling.

Trafikverket anser att det skulle vara bra om målet med cykelplanen förtydligades. Med hur mycket ska andelen öka? För att förtydliga målen kan det vara bra att tidssätta inte bara de fysiska åtgärderna utan även exempelvis en kommunikationsstrategi eller en rutin för cykelparkerings. Ett restidsmål skulle vara intressant.



Trafikverket påpekar att förslaget till cykelparkeringsnorm för cykel är bra men att det för kontorsyta är lågt i förhållande till Stockholm stad. I kapitlet om cykelparkeringsnorm kan det även vara bra att nämna lådcyklar. Trafikverket anser att kommunen har tagit upp vikten av fungerande drift och underhåll. Nivån skulle kunna höjas ytterligare om rutiner för smältande snö och påfrusen snö togs fram. Trafikverket ser gärna att delen om låncyklar innefattar ett resonemang kring ett regionalt system.

Trafikverket påpekar att ”förkörsrätt” som begrepp inte finns utan att det är av vikt att påpeka att cykeltrafiken alltid har väjningsplikt mot motorfordon som korsar cykelvägen.

Kommentar: Cykelplanen har kompletterats med en kort text om stadsplaneringens betydelse för skapandet av ett attraktivt cykelvägnät. Eftersom cykelplanen är ett strategiskt dokument är olika åtgärder inte detaljstuderade och då också svåra att tidssätta. I en revidering av cykelplanen kan förhoppningsvis tydligare tidsplaner om när och hur eventuella åtgärder kan tänkas vara klara. Vid en revidering finns förhoppningsvis mer information om cykelresandet och då kan en tydligare målformulerings göras.

Begreppet förkörsrätt är taget från den regionala cykelplanen där Trafikverket är en av de viktiga aktörerna bakom. En förtydling av resonemanget kring detta har gjorts i planen.

Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

Trafikförvaltningen anser att cykelplanen är väl genomarbetat och att den tar upp väsentliga frågor som rör cykeltrafiken. Vidare anses inriktningen för uppföljning av åtgärdsplanen ambitiös. Det är emellertid viktigt att de cykelsatsningar som görs inte påverkar kollektivtrafiken negativt. Exempelvis bör det i huvudstråk med omfattande busstrafik inte förekomma körfältsbredder smalare än 3,5 meter för att säkerställa god framkomlighet. Trafikförvaltningen påpekar även vikten av att följa utformningsprinciperna i Ribuss 08 och då speciellt riktlinjerna kring upphöjningar av cykelöverfarter i samband med svängande busstrafik.

Trafikförvaltningen ser positivt på målformuleringen i cykelplanen men saknar specifika målindikatorer för uppföljning av planen. Vikten av kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik bör förtydligas. Trafikförvaltningen ser gärna en dialog med Nacka kommun vad gäller hyrcykelsystem.

Kommentar: Utgångspunkten har varit att föreslagna åtgärder inte ska påverka andra hållbara transporter så som gångtrafik och kollektivtrafik negativt. Busstrafiken utgör en viktig del av Nackas trafiksystem och en god framkomlighet för denna är av stor vikt. I cykelplanen har kombinationsresandets betydelse lyfts fram.

Polisen

Polismyndigheten ser positivt på ett ökat cykelanvändande och att kommunen planerar att öka trafiksäkerheten för gående och cyklister. Polismyndigheten påpekar dock att det kan vara problematiskt att ge cyklister förkörsrätt vid cykelöverfarter. Denna regel gäller inte



generellt och kan leda till ett felbeteende hos cyklister vilket i sin tur kan leda till en förhöjd trafiksäkerhetsrisk.

Kommentar: *Typlösningarna på cykelöverfarter med förkörsrätt är tagna från den regionala cykelplanen. För att tydligt visa när och var dessa typer av lösningar kan användas har en förtydning gjorts i cykelplanen.*

Södertörns brandförsvar

Södertörns brandförsvar ser problem vid många av kommunens busshållplatser där konflikterna mellan gående och cyklister är som störst. Utöver de riktlinjer för detaljutformning som föreslås i planen kan även andra typer av lösningar som minskar risken för kollision mellan gående och cyklister användas. Exempelvis kan induktiva slingor i cykelbanan med ljud och ljussignal användas för att varan gående för annalkande cyklister.

Kommentar: *Ingen förändring i cykelplanen men trafikenheten tar till sig detta förbättringsförslag i det framtida arbetet.*

Sjövägen

Sjövägen har uppmärksammat två problem för cykelpendlande Nackabor. Det ena är att cykelsträckan kan upplevas för lång och det andra att cyklister från Nacka och Värmdö som ska ta sig till city måste passera den trånga passagen förbi Skeppsbron. Båttrafik kan utgöra en lösning på dessa problem. Idag går det att ta med cykeln på Sjövägen utan avgift och planer på att ta en ny båt med större cykelutrymme i drift finns. I det längre perspektivet kan denna typ av kombinationsresande utvecklas med fler och bättre båtar. Bättre cykelparkeringar vid Nackas bryggor och etablering av hyrcykelsystem är ytterligare åtgärder som kan förbättra kombinationsresandet med cykel och båt.

Kommentar: *Kombinationsresandets betydelse har förstärkts i cykelplanen och här utgör båttrafiken en naturlig del av kollektivtrafiken.*

Cykelfrämjandet

Cykelfrämjandet anser att det är en fin och instruktiv cykelplan och att den innehåller det man kan önska sig. Det viktiga är emellertid att göra en tidsplan för hur cykelplanen ska implementeras. Vilka år kommer vilka åtgärder? Vidare anser cykelfrämjandet att det är otillräckligt att sopa cykelbanorna minst en gång i månaden sommartid. Cykelfrämjandet ser gärna att cykelplanen lyfter fram hälsoeffekterna vid ökad cykling samt den samhällsekonomiska nyttan av att bygga cykelinfrastruktur.

Kommentar: *I dagsläget finns en grov tidsplan och när åtgärder detaljstuderas kan denna tidsplan förfinas. Riktlinjerna för drift och underhåll kommer inte förändras. Sandupptagning efter vintern prioriteras men att öka frekvensen av sopning sommartid kommer ge liten effekt. Sopning kommer dessutom ske efter behov. Cykelplanen nämner kort hälsoeffekterna och den samhällsekonomiska nyttan men resonemanget kring dessa kommer inte att förtydligas i planen.*



Svenska cykelsällskapet

Svenska cykelsällskapet framhåller att satsningen på cykel borde göras bredare så att en del av investeringarna går till fritid, rekreation och turism. Svenska cykelsällskapet ifrågasätter utgångspunkten att cykelvägarna behöver vara så gena. Andra värden bör vägas in. Exempelvis anses lösningen längs Saltsjöbadsleden som en trist lösning. Cykelsällskapet understryker vikten av god belysning och vägvisning. Svenska cykelsällskapet anser vidare att det bör finnas mellanstationer i uppföljningen av cykelplanen för att se hur planen fortskrider.

Länkar som Svenska cykelsällskapet saknar är en fast förbindelse över Baggensstäket och över Erstavik till Tyresö strand. Bättre båtlinjer med högre kapacitet att ta med cyklar behövs också.

Kommentar: *Fokus i cykelplanen ligger på resor till och från arbete och skola. Även om inte fokus ligger på turism- och rekreativcykling kommer denna sorts cykling gynnas av de föreslagna åtgärderna. Att ta fram en plan för förbättrad turism- och rekreativcykling kräver emellertid ett annat fokus och kan vara ett mål för framtiden. Målet är att ha årlig uppföljning av cykelplanen med årsbokslut för att se hur åtgärderna i cykelplanen byggs ut.*

Den utbyggnad som föreslås längs Saltsjöbadsleden utgår ifrån att det inte går att skapa cykelinfrastruktur längs Saltsjöbadsvägen. Kopplingen över Baggensstäket har tillkommit som en åtgärd som behöver utredas noggrannare. Kopplingen över Erstavik till Tyresö är över privat mark och inget som kommer att föreslås i cykelplanen.

Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen ser positivt till den genomarbetade cykelplanen. Planen har en bra intention och visar på förståelse för cyklisters problematik. För att uppnå bästa resultat ger Naturskyddsföreningen en rad synpunkter. Exempelvis framhålls att trafikhinder inte bör försämra framkomligheten för cyklister och lådcyklar. Underhållet av cykelbanorna bör ske kontinuerligt och inte efter viss månad på året. Naturskyddsföreningen lyfter vikten av god cykelvägvisning och tar upp Kalmar som ett gott exempel på färdsättning av skyltar.

Vidare anser Naturskyddsföreningen att resonemanget om säkra skolvägar kan utvecklas så att den fysiska utformningen, hastigheterna och skolornas betydelse för uppmuntran tydliggörs som viktiga delar i detta arbete. Naturskyddsföreningen menar även att samarbete med företag och organisationer bör utvecklas till att även innehålla även handel.

Naturskyddsföreningens har en del förslag på åtgärder som bör ingå i åtgärdsplanen. Lokalcykelnät saknas över Erstavik. Saltsjöbadsvägen bör förbättras för både gående och cyklister. Det skulle vara bra om det fanns en koppling över Baggensstäket. Lokalt cykelnät saknas mellan Saltsjö-Duvnäs och Skuru.



Kommentarer: Underhållet av cykelvägnätet sker till stor del kontinuerligt men för att säkerställa en viss standard är det bra att även använda datum när vissa delar ska vara klart. Vad gäller cykelvägvisningen så kommer Nacka att fortsätta använda samma standard som används i hela länet. I projektet säkra skolvägar ingår flera olika arbetsätt men ett förtydligande i cykelplanen kommer inte att göras.

Genom Erstavik finns bilvägar med mycket begränsad trafik och dessa har lyfts fram som cykelvägar i cykelplanen. Åtgärder längs Saltsjöbadsvägen och över Baggensstället har tillkommit som åtgärdsförslag. Mellan Skuru och Saltsjö-Duvnäs sker den mesta av cyklingen i lugna villaområden. Åtgärder föreslås däremot längs Duvnäsvägen för att sänka motorfordonens hastighet. Ytterligare åtgärder föreslås inte.

Nacka miljövårdsråd

Nacka miljörådsråd påpekar felaktigheter i kartmaterialet vid Skrubba Malmväg, Erstavik och Vassvägen. Vidare påpekas att cykelvägnätet ser osammanhangande ut trots åtgärder. Åtgärderna som föreslås längs Värmdöstråket tillstryks. Nätverket framhåller att en enklare lösning än att bygga längs Saltsjöbadsleden kan vara att göra Saltsjöbadsvägen till en enfilig väg. Saltsjöbadsvägen måste dock fortsättningsvis kunna användas för lokal cykling varpå åtgärder är nödvändiga längs denna sträcka. Miljövårdsrådet också lyfter fram vikten av förbättrade cykelvägar omkring Saltsjöbadens centrum, även för dem som inte har målpunkt i själva centrum. Det regionala stråket vidare mot Saltsjöbadens station bör med enkelhet kunna lyftas fram med exempelvis bättre vägvisning.

Nacka miljövårdsråd föreslår fler förbättringsförslag längs Ältastråket. Även Tyrestråket tas upp och här menar nätverket att den planerade cykelbanan längs Ältabergsvägen kommer att innehålla besvärliga knixar. Vidare föreslås nya cykelbanor eller förbättringar längs Älgövägen, Evalundsvägen, Älta idrottsväg, Älta gård, Gustavsviksvägen och Nacka strand till Svindersviken. Lösningar som anses dåliga ur cykelsynpunkt är Kvarnholmsförbindelsen och Prästkragens väg. Dagens lösning längs Vikdalsvägen kritiseras. Klassificeringen av Grustagsvägen anses felaktig.

Vidare visar miljövårdsrådet att nya målpunkter i cykelvägvisningen bör utarbetas. Cykelställ med möjlighet att låsa fast ramen bör finnas vid alla stationer och de flesta busshållplatser. Cykel på båttrafiken bör utvecklas. Avslutningsvis rekommenderar miljövårdsrådet att det är en cyklist som fortsättningsvis ska planera för att resultatet ska bli bra.

Kommentar: En del justeringar av kartmaterialet har inarbetats i cykelplanen efter inkomna synpunkter. Exempelvis har bilvägarna genom Erstavik kommit med i nulägesbeskrivningen av cykelvägnätet på grund av det låga antalet motorfordon på dessa vägar. Ältastråket sköts idag av Trafikverket och åtgärdsförslagen kan förhoppningsvis lösas i Trafikverkets kommande upprustning av stråket. Resterande åtgärdsförslag tar trafikenheten med sig även om alla inte kommer att inarbetas i cykelplanen. Exempelvis har det inte bedömts möjligt att skapa cykelbana längs Gustavsviksängen, Kvarnholmsförbindelsen och Evalundsvägen.



Nätverket för Fisksätras framtid

Nätverket ser positivt på att Nacka tar fram en cykelplan för kommunen. Nätverket är emellertid tveksamma till den föreslagna lösningen längs Saltsjöbadsleden. Denna lösning kommer enligt nätverket innebära buller och obehag för cyklister. Risken för en olycka anses också vara stor då cykelbanan planeras nära intill motorfordonstrafiken. Nätverket tror att cyklister även i fortsättning vis kommer att välja den befintliga Saltsjöbadsvägen eftersom den bland annat är en vacker väg. Nätverket anser att de medel som avsätts för Saltsjöbadsleden istället kan läggas på förbättringar längs Saltsjöbadsvägen. Exempelvis breddningar, belysning, hinder och hastighetsgränsningar. Även om cykelbana byggs längs Saltsjöbadsleden anser nätverket att åtgärder längs Saltsjöbadsvägen kommer att behövas.

Den cykelbana som föreslås mellan Fisksätra och Saltsjöbadens centrum anses inte heller idealisk men lösningen är positiv i den aspekten att cykling i Fisksätra allé kan bli mindre. Nätverket anser att cykelplanen bör genomföras snabbare än vad som föreslås.

Kommentar: *I cykelplanen har åtgärder längs Saltsjöbadsvägen tillkommit. Eftersom det fortsättningvis bedöms som orimligt att skapa separerad cykelinfrastruktur på Saltsjöbadsvägen kommer åtgärdsförslaget längs Saltsjöbadsleden att kvarstå. Genomförandetiden av cykelplanen kommer att vara 2030 för att speglar andra strategiska dokument. Avsätts mer medel kan emellertid åtgärderna i cykelplanen genomföras fortare.*

Boo miljö- och naturvänner

Boo miljö- och naturvänner har inget att erinra emot remissförslaget utan anser att planen är ett välkommet underlag i den fysiska planeringen och i kommunens drift och underhåll av cykelvägnätet.

Kommentar: *Inga kommentarer*

SPF Nackaringen

SPF Nackaringen anser att planen är ett välarbetat dokument och att den bör kunna fungera som underlag för att skapa gena, säkra och bekväma cykelvägar. SPF framhåller dock att planen inte i tillräcklig omfattning beaktat möjligheterna att underlätta för friska äldres personers behov av motions- och rekreationscyklande. Planen bör ytterligare studera olycksfallsriskerna för äldre, framför allt de med nedsatt rörelseförmåga. Cykelplanen redovisar så kallade *lugna promenader* som delar i det lokala cykelvägnätet. Detta anser SPF Nackaringen kan leda till en intressekonflikt. Ytterligare en intressekonflikt som belyses är planens relation till kollektivtrafiken. SPF Nackaringen anser att kollektivtrafikkörfält måste finnas kvar längs Värmdövägen. Den prioritering av åtgärder längs de regionala sträken anses dock som riktigt. Vidare föreslås kommunen tillsammans med polisen arbeta för att få cyklister att följa gällande trafikregler.

Kommentar: *Att det lokala cykelnätet tangerar de lugna promenaderna anses inte som ett problem då dessa passar sig väl för exempelvis rekreationscykling och är inte dimensionerade för cykling i högre*



hastighet. Gällande detaljutformningen och olycksrisken för äldre med funktionshinder följer utformningsprinciperna regionala och nationella rekommendationer samt kommunens eget arbete med ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Utgångspunkten av alla förslag är att inte försämra framkomligheten för andra hållbara transportslag så som kollektivtrafik och gångtrafik.

Privatpersoner

18 stycken privatpersoner har inkommit med yttranden över cykelplanen. De som tyckt till om helheten så anses planen generellt ha ett bra innehåll, goda åtgärdsförslag och bra prioriteringar. Exempelvis ses åtgärdsprioriteringen av Värmdövägen som positiv.

Åtgärdsförslaget längs Saltsjöbadsleden är den specifika delen av planen som har fått flest synpunkter. Av de nio som tyckt till om förslaget är det tre som tillstryker förslaget medan sex stycken tycker att det är ett mindre bra förslag. Anledningarna som lyfts fram är bland annat att det skulle bli en trist miljö som är bullrig, dammig och väderutsatt och att det är en onödig investering eftersom cyklister ändå kommer välja Saltsjöbadsvägen.

Resterande inkomna synpunkter är mer spridda och inga tydliga åsiktsströmmar går att utläsa. Förslagen behandlar både mer specifika åtgärdsförslag och synpunkter av mer generell karaktär. Exempelvis ses gärna en tydligare målformulering av cykelplanen. Även tydligare åtgärdsplan där det är specificerat vilka åtgärder som byggs vilket år. Exempel tas även upp på vikten av utformning av busshållplatser och separering mellan cyklister och gående.

Förslag som på nya länkar eller upprustning av befintliga som tas upp är bland annat Järlaleden, Älgövägen, Erstavik, Finntorp C, mellan Finntorp och Nacka Forum, Värmdövägen vid brandstationen, Ektorpsrondellen och sträckan mellan Kranglan och Hästhagen.

Kommentar: *I cykelplanen har åtgärder för att förbättra cykling i blandtrafik längs Saltsjöbadsvägen tillkommit. Eftersom det fortsättningsvis bedöms som orimligt att skapa separerad cykelinfrastruktur på Saltsjöbadsvägen kommer åtgärdsförslaget längs Saltsjöbadsleden att kvarstå. Åtgärder vid Järlaleden (Järlakrysset) kommer att höjas från prioritet två till ett. Åtgärder vid Finntorp C och mellan Finntorp och Nacka Forum tas inte med i cykelplanen. I dagsläget bedöms cykling kunna ske i blandtrafik på ett godtagbart sätt. Mer specifika platser såsom Värmdövägen vid brandstationen och Ektorpsrondellen ingår i mer övergripande åtgärder och har hög prioritet att lösa.*

§ 58

TN 2013/564-513

Cykelplan 2014

Beslut

Tekniska nämnden föreslår kommunfullmäktige att anta föreslag till Cykelplan 2014.

Tekniska nämnden förklarar paragrafen omedelbart justerad.

Ärendet

Syftet med Cykelplan 2014 är att de satsningar och utbyggnader som görs för cykel i Nacka kommun ska ske på ett effektivt och prioriterat sätt. Målet med cykelplanen är att det ska bli enklare, snabbare och säkrare att cykla i Nacka. Kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik ska förbättras och andelen cyklister ska öka under alla delar av året.

Cykelplanen har varit ute på samråd från den 19 december 2013 till den 28 februari 2014. 39 yttranden från nämnder, myndigheter, organisationer, intresseföreningar och allmänhet har inkommit. Utifrån yttrandena har nya ställningstaganden gjorts och cykelplanen omarbetsats.

Ekonomiska konsekvenser

Varje enskilt åtgärdsobjekt kommer att plockas ut för att gå upp som ett eget investeringsprojekt. Realiseras alla delar i cykelplanen uppskattas den totala kostnaden till 280 miljoner kronor. Kostnader för nyanläggningar och förbättringsåtgärder i cykelvägnätet uppskattas till 221 miljoner och resterande 59 miljoner är beräknade för förbättrad drift och underhåll, fler cykelparkeringar, förbättrad cykelvägvisning, uppföljning och mätning av cykeltrafiken samt kommunikationsåtgärder inom cykelområdet.

Målåret för cykelplanen är 2030 vilket skulle innebära en investering motsvarande 16,5 miljoner kronor per år. Det föreligger osäkerhet kring kostnadsbedömningarna då åtgärdsförslagen inte är detaljstuderade och att kostnaderna är beräknade från schablonvärden.

Handlingar i ärendet

Tjänsteskrivelse 2014-04-15

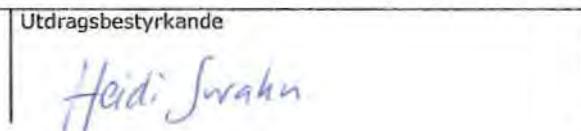
Bilaga 1: Cykelplan 2014

Bilaga 2: Samrådsredogörelse

Beslutsgång

Nämnden beslutade i enlighet med enhetens förslag till beslut.

Tekniska nämnden beslutade omedelbar justering av paragrafen.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Forts § 58

Protokollsanteckningar

Maja Fjaestad (S) lät anteckna med instämmande av Dan Johansson (V) och Per Chrisander (MP) följande till protokollet.

"Cykel är ett klimatvänligt trafikslag och ökad cykling är en viktig del av byggandet av ett hållbart samhälle. Samtidigt ska alla trafikanter känna sig trygga och trafiksäkerhetsfrågorna är viktiga.

Cykelplanen diskuterar separation mellan fotgängare och cyklister, och förordar allmänt målade linjer eller olika materialval. Samtidigt har barn, äldre och synskadade ibland svårt att uppfatta dessa gränser, och utsätts därmed för risk att bli påkörd. Socialdemokraterna vill gärna anföra att barn-, äldre- och funktionshinderfrågorna bör beaktas särskilt i planeringen av cykelvägar."

Anders Wihk (KD) lät anteckna följande till protokollet.

"En fråga som vi Kristdemokrater ofta ställer är: "Vad kan göras åt det trafikproblem som orsakas av snabbcyklande pendlare utefter Värmdövägen?" Polisens officiella olycksstatistik visar att cyklister ofta är inblandade i olyckor. Dessutom finns ett stort mörkertal över incidenter och skador där cyklister är inblandade.

Vår fråga, som vi specificerat utifrån alliansens majoritetsöverenskommelse, lyder: "Vad vi kan göra nu, på kort sikt." Sweco svarar i sin utredning på en annan fråga, nämligen:

"Vilken trafikåtgärd är bäst för att skapa trygg och säker trafik för cyklister och andra trafikanter?" Swecos slutsats är att det bästa är en separat cykelbana. Den uppfattningen delar vi kristdemokrater helt. En bred bana är den bästa lösningen, en som följer Saltsjöbanans spår, så som beskrivs i Nackas cykelplan. Men den lösningen är inte möjlig att ta fram inom de närmsta 10 åren. Nacka bygger här stad och har till och med planer på att lyfta Saltsjöbanans spår. Bara att ta fram en detaljplan har hittills tagit 5 år. Här handlar det dessutom om flera detaljplaner.

Sweco säger att "cykelfält är en bra lösning i tättbebyggda områden där det av ekonomiska eller utrymmesmässiga skäl inte går att anlägga säkra och väl utformade lösningar med cykelbana". På Värmdövägen är situationen att snabbt cyklande pendlare färdas i körbanan, därför att cykelbanan är otillräcklig och inte medger cykelpendling på ett säkert sätt.

Därmed faller också Swecos påstående att cykelfält inte används om det finns cykelbana. Redan i dag cyklar många i bilarnas körfält, och inte på cykelbanan, trots att det finns cykelbana.

"De juridiska aspekterna i trafikförordningen ger ingen entydig vägledning om hur en eventuell utformning med parallell infrastruktur, med både körfält och cykelbana, ska användas." säger Sweco. Vår föreslagna lösning, cykelfält invid en cykelbana, som kanske inte finns någon annanstans, beror på att utefter Värmdövägen har vi speciella omständigheter. Vi förtätar och bygger stad, ändrar infrastrukturen med tunnelbana, buss,

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

2014-04-22

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Tekniska nämnden

Forts § 58

och spårväg. Denna utmaning vid omdaning, delar vi med till exempel Stockholm, vid ombyggnaden av Slussen. Under 10–15 års byggande måste Nacka lösa dagens problem på både ett trafiksäkert och ekonomiskt försvarbart sätt.

Att anlägga en cykelbana, som inom kort måste rivas upp när Saltsjöbanans spår eller Värmdövägen läggs om, är inte ekonomiskt försvarbart. Utifrån trafiksäkerhetsskäl är det heller inte försvarbart att underlåta att göra vad vi kan göra idag, bara för att vi har en lösning efter 2025. Ett cykelfält gör dagens trafik säkrare och underlättar alternativ pendling som vi så väl behöver få till av både miljö- och säkerhetsskäl.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen

Parkeringsregler och -avgifter vid Nacka stadshus, inom fastigheten Sicklaön 134:I

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att fatta följande beslut.

- 1) Parkeringsavgifter på parkeringsytor vid Nacka stadshus, inom fastigheten Sicklaön 134:1 (bilaga 1 till stadsledningskontorets tjänsteskrivelse) ändras för *förtroendervalda och anställda* till följande nivåer.
 - a) 500 kronor för 30-dagarsparkering.
 - b) 35 kronor för dagsparkering.
- 2) Parkeringsavgifter på parkeringsytor vid Nacka stadshus, inom fastigheten Sicklaön 134:1 (bilaga 1 till stadsledningskontorets tjänsteskrivelse), ändras för *besökare* till följande nivåer.
 - a) 10 kronor per timme för parkering som överstiger två timmar.
 - b) 50 kronor för dagsparkering.
- 3) Samma avgifter ska gälla för miljöbilar och vanliga bilar.
- 4) Beslutet om avgifter träder i kraft den 1 januari 2015.

Sammanfattning

Sedan 2008 har det funnits parkeringsavgifter för anställda som parkerar vid stadshuset. I dag är det ofta svårt att hitta parkeringsplatser. Lösningen på detta är inte att bygga fler parkeringsplatser, utan via utökade avgifter få flera att gå, cykla eller åka kollektivt till arbetet. De nya parkeringsavgifterna förslås gälla för alla parkeringsplatser vid Nacka stadshus, inom fastigheten Sicklaön 134:1. *I det förslagna beslutet ingår i detta skede inte ingår parkeringsplatser vid Nacka gymnasium, Eklidens skola, ishallen och simhallen, som även de är belägna inom fastigheten Sicklaön 134:1. Parkeringsavgifter för de områdena kommer att prövas i ett sammanhang med avgifter vid andra kommunala verksamhetslokaler.*



Bakgrund

I majoritetsprogrammet 2006 – 2010 beslutade kommunfullmäktige att Nacka ska arbeta för att minska klimatpåverkan från resor och transporter. Som en del av det arbetet har kommunen infört en strikt resepolicy för resor i tjänsten och dessutom arbetat aktivt för att minska klimatpåverkan från de anställdas pendlingsresor. Samlingsnamnet för dessa åtgärder som även omfattar bil- och cykelpool, subventionerade SL – kort och klimatkompensation av flygresor, är grönt resande.

För att öka incitamentet för de anställda att åka kommunalt, cykla eller gå till jobbet istället för att ta bilen, infördes under 2008 avgiftsbeläggning för anställda vid stadshuset. För att ytterligare främja miljövänliga alternativ beslutades att miljöklassade fordon fick parkera gratis.

Kommunstyrelsen beslutade den 8 juni 2011, § 144, om högre parkeringsavgifter. På grund av att inga p-övervakningsbolag kunde visa lösningar med att bara anställda, förtroendevalda och besökare till stadshuset skulle kunna betala och även kunna bli övervakade av p-vakt, så har inte kommunstyrelsens beslut av den 8 juni 2011 helt kunnat genomföras. I detta ärende föreslås utökade och högre kostnader för parkering.

Nya regler och avgifter för parkering

I och med att antalet medarbetare har ökat i stadshuset så har det blivit svårare att hitta parkeringsplats. Stadsledningskontoret anser att lösningen på detta problem inte är att bygga flera parkeringsplatser. Samtidigt ska kommunen nu bygga en tät och blandad stad på västra Sicklaön. I denna liksom i centrala Stockholm är ambitionen att de huvudsakliga sätten att ta sig fram ska vara med kollektivtrafik eller att gå eller att cykla. Användningen av egen bil måste minska. Därför måste även de parkeringsregler som ska gälla kring stadshuset ligga i linje med denna inriktning. Det är viktigt att stadshuset är en förebild när det gäller minskad användning av bil för att ta sig till arbetet. Jämfört med beslutet som togs 2011 görs därför några förändringar i reglerna för parkering liksom vad gäller avgiftsnivåerna.

Vid såväl beslutstillfället 2008 som 2011 fanns idén om att godkänd miljöbil skulle ge avgiftsfri parkering. Detta var kopplat till det undantag för trängselkatt som fanns för miljöbilar. Idag finns inte längre det undantaget från trängselkatt. En miljöbil tar lika mycket plats som en vanlig bil i trafiken och på en parkeringsplats. Därför föreslås att avgift ska betalas även för miljöbilar, inklusive elbilar. Även de som har förmånsbil ska betala avgift.

För anställda och förtroendevalda som vill ta egen bil till jobbet gäller att de ska ha en dekal i bilen. Man kan välja att betala för en dag i sänder eller för 30 kalenderdagar på en gång. För besökarna gäller gratis parkering upp till två timmar. Därefter betalar man per timme eller för hel dag.



Som nämnts så kommer det inte att byggas några fler parkeringsplatser. För det fall att kommunfullmäktige vid sitt sammanträde den 16 juni 2014 beviljar sökta investeringsmedel för åtgärder på Nacka stadshus parkering kommer en rad åtgärder att vidtas. Bland annat kommer befintliga platser att bli tydligt skyltade och parkeringen på grusplanen nere vid fotbollsplanen kommer att asfalteras. Liksom idag så kommer vissa parkeringsplatser att vara avsedda för besökare medan resterande är för anställda och förtroendevalda.

Samma parkeringsregler på hela Järlahöjden på sikt

Stadshuset är en del i en stor fastighet som även omfattar större delen av Järlahöjden. Samma parkeringsregler bör på sikt övervägas inom hela fastigheten. En kommande avgiftsbeläggning skulle då omfattar parkeringarna även vid ishallen, simhallen, Nacka gymnasium samt Eklidens skola.

En avgiftsbeläggning av alla parkeringar inom fastigheten Sicklaön 134:1 bör dock avvaka dels att de pågående arbetena för Kvarnholmsförbindelsen är avslutade och alla ytor återställda för sina ändamål, dels en genomgång av hur och i vilka fall parkeringsavgifter ska tas ut vid andra kommunala verksamhetslokaler. Stadsledningskontoret bedömer att den frågan behöver belysas i ett sammanhang, även om den kan leda till olika beslut för olika verksamhetslokaler beroende på bland annat tillgång till kollektivtrafik. Nackdelen med att avvaka med de andra parkeringsytorna inom fastigheten Sicklaön 134:1 är att det finns en påtaglig risk för att medarbetare med arbetsplats i stadshuset i stället parkerar vid ishallen eller de två skolorna, när avgifterna både höjs och införs även för miljöbilar.

Parkeringsavgifter för stadshusområdet inom fastigheten Sicklaön 134:1

Parkeringsavgifterna föreslås gälla från och med 1 oktober 2014 under vardagar kl 08.00 – 17.00, ej dag före sön- och helgdag. Avgift börjar tas ut varefter parkeringsautomater kommit på plats.

30-dagarsparkering (anställda och förtroendevalda)	500 kr
Dagsparkering (anställda och förtroendevalda)	35 kr
Korttidsparkering (besökare)	2 tim avgiftsfritt
Timparkering (besökare)	10 kr
Dagsparkering (besökare)	50 kr
Kvällar och helger	Avgiftsfritt

Ekonomiska konsekvenser

Införandet av parkeringsavgifter innebär att kommunen behöver upphandla parkeringsautomater och parkeringsövervakning. De avgifter som kommunen kommer att få in för par-



keringsavgifterna ska täcka dessa kostnader liksom del av underhållet av parkeringsplatserna.

Bilaga

Karta som visar de parkeringsytor som det föreslagna avgiftsbeslutet omfattar

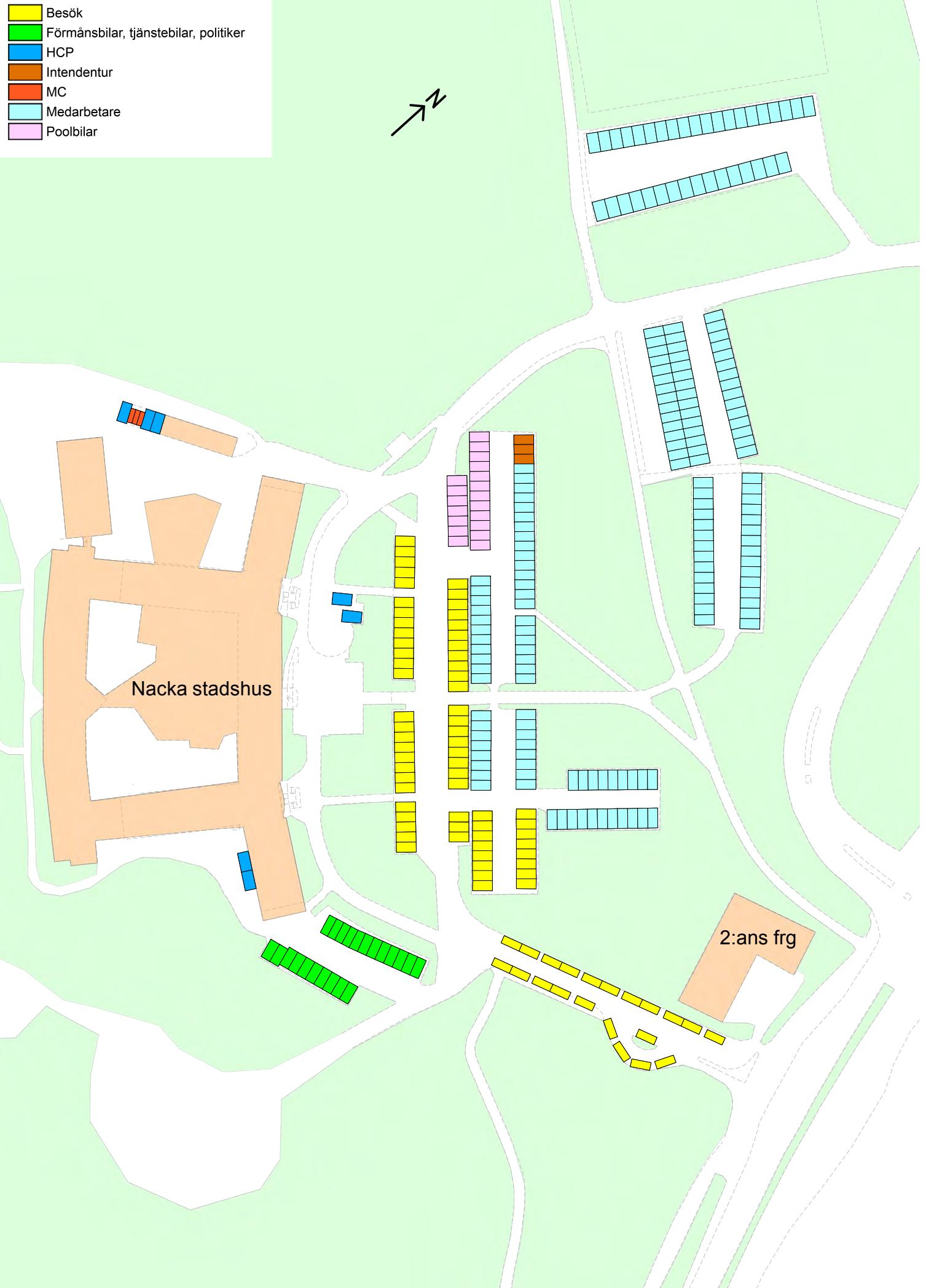
Stadsledningskontoret

Jenny Asmundsson
Fastighetsdirektör

Mats Bohman
Administrativ direktör

Parkeringsplatser stadshuset

324



Kommunstyrelsen

Arrende för småbåtsbrygga nedanför korsningen Djurgårdsvägen/Sjöfararvägen i sydvästra Lännersta

Fastigheten Lännersta 10:1

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att kommunen ingår föreslaget arrendeavtal med Föreningen Sjöfararen för vatten- och landområde inom fastigheten Lännersta 10:1.

Sammanfattning

- Lägenhetsarrendeavtal för vattenområde tecknas med Föreningen Sjöfararen.
- Avtalet innebär att arrendatorn får rätt att nyttja området för småbåtsbrygga.
- Tiden för upplåtelsen är på 10 år och kan förlängas med 5 år i taget.

Ärendet

Arrendeavtal tecknat av kommunen 27 juni 1994 har sagts upp för omförhandling. Det nya arrendeavtalet är tecknat på 10 år vilket underlättar båtklubbens möjligheter till miljöinvesteringar. Den årliga avgiften utgår med 500 kr/båtplats vilket i detta fall innebär en avgift om 8 500 kr/år.

Bilagor

Bilaga 1 Arrendeavtal

Ulf Crichton
Mark- och exploateringschef

Ulrika Almqvist
Markingenjör



AVTAL OM LÄGENHETSARRENDE

Detta avtal ersätter tidigare avtal mellan Nacka kommun och Föreningen Sjöfararen.

§1 PARTER

Upplåtare: Nacka kommun 212 000-0167, nedan kallad fastighetsägaren, adress: Nacka kommun, Mark- och exploateringsenheten, 131 81 Nacka.

Arrendator: Föreningen Sjöfararen, nedan kallad Arrendatorn, adress: c/o Leif Hedman, Sjöfararvägen 3, 132 46 Saltsjö-Boo.

§2 ARRENDESTÄLLE

Arrendet omfattar del av fastigheten Lännersta 10:1, som framgår av bifogad karta. Arealen utgör ca 2 400 kvm vattenområde och ca 120 kvm landområde.

§3 ÄNDAMÅL

Arrendestället skall användas av arrendatorn för småbåtsbrygga. Arrendestället skall vara öppet för allmänheten att beträda och får ej stängtas in. I upplåtelsen ingår inte mark för parkering. På arrendestället får ej bedrivas verksamhet som strider mot det angivna ändamålet. Arrendestället upplåts till föreningsverksamhet som saknar vinstdrivande syfte.

§4 STADGAR

Föreningens stadgar får ej strida mot detta arrendeavtal. Arrendatorn ansvarar för att fastighetsägaren vid varje tillfälle har tillgång till gällande stadgar och kontaktuppgifter till arrendatorn.

§5 ARRENDETID OCH UPPSÄGNING

Arrendetiden omfattar 10 år räknat från 2014-07-01 till och med 2024-06-30. Arrendetiden förlängs därefter med 5 år i sänder om uppsägning ej sker senast 1 år före den lopande arrendetidens utgång. Arrendatorn svarar för att verksamheten på arrendestället följer gällande lagar och regler. Skulle arrendatorn strida mot bestämmelserna i detta avtal har fastighetsägaren rätt att upphäva arrendeavtalet före arrendetidens utgång.

§6 ARRENDEAVGIFT

Arrendeavgiften är 8500 (ÅTTATUSENFEMHUNDRA) kronor för första arrendeåret. För följande år skall avgiften justeras årsvis i förhållande till förändringarna i konsumentprisindex (totalindex). Första årets arrendeavgift är baserad på konsumentprisindextalet för oktober månad år 2014. För därför följande arrendeår skall avgiften justeras så att den följer indexändringar fram till och med oktober månad närmast före det aktuella arrendeårets början. Avgiften skall dock aldrig understiga första årets arrendeavgift. Avgiften erläggs i förskott senast den sista juni varje år efter fakturering från fastighetsägaren. Om avgiften ej betalas på föreskriven tid skall dröjsmålsränta utgå på förfallet belopp till dess att betalning sker. Om dröjsmålsränta gäller vad därom vid varje tidpunkt i lag stadgas. Även

ersättning för betalningspåminnelse enligt vad som stadgas för inkassokostnader tillkommer. Första årets avgift faktureras av fastighetsägaren efter att parterna undertecknat detta avtal.

§7 FÖRBUD MOT UPPLÅTELSE I ANDRA HAND

Arrendatorn får inte utan fastighetsägaren skriftliga samtycken upplåta nyttjanderätt till någon del av arrendestället.

§8 FÖRBUD MOT ÖVERLÅTELSE

Arrendatorn får inte utan fastighetsägarens skriftliga samtycken överläta arrendet eller sätta annan i sitt ställe.

§9 ARRENDSTÄLLET: TILLSYN, SKICK OCH SKÖTSEL

Arrendestället utarrenderas i befintligt skick. Arrendatorn är skyldig att alltid hålla arrendestället i ett snyggt och städat skick samt att vårdar och underhålla arrendestället och anläggningar på arrendestället så att fara för person- eller sakskada inte uppkommer.

Arrendatorn skall hålla nödvändig tillsyn över arrendestället. Skyldigheterna omfattar vattenområdet, både ovan och under vattenytan samt markområde. Arrendatorn skall nyttja området så att minsta möjliga olägenhet orsakas grannar och övrig omgivning. Arrendatorn får inte använda arrendeområdet så att risk för miljöskada uppkommer. Arrendatorn svarar för att verksamheten på arrendestället följer gällande lagar till skydd för miljön liksom de föreskrifter och råd som meddelats med stöd av dessa. Arrendatorn svarar för de kostnader som kan föranledas av de åtgärder som kan påfordras enligt denna lagstiftning i den mån arrendatorn kan hållas ansvarig härför. Fastighetsägaren äger rätt att för besiktning av arrendestället erhålla nödvändigt tillträde. Arrendatorn skall närvara vid besiktningen om fastighetsägaren så kräver. Fastighetsägaren kallar till sådan besiktning.

Det är arrendatorns uppgift att se till att medlemmarna följer bestämmelserna i arrendeavtalet och föreningens stadgar. För det fall rättsliga åtgärder erfordras för att fullgöra åtagandet skall detta meddelas fastighetsägaren som har att vidtaga åtgärderna.

§10 BYGGNADER OCH ANLÄGGNINGAR

Arrendatorn ska uppföra de anläggningar som erfordras för att arrendestället skall fungera för det avsedda ändamålet. Dylika anläggningar får ej uppföras utan föregående godkännande av fastighetsägaren och i förekommande fall efter det att erforderliga tillstånd och lov erhållits från Miljö- och stadsbyggnadsnämnden (byggnadsnämnd i Nacka kommun) och andra berörda myndigheter. På arrendestället får ej uppsättas skyltar eller anordningar för reklam. På arrendestället skall tydlig information finnas för allmänheten om föreningens namn samt hur man kommer i kontakt med föreningens styrelse. Arrendatorn förbehålls äganderätten till anläggningarna som av denne redan är uppförda och framdeles uppföres på arrendestället.

§11 DRIFTSKOSTNADER

Arrendatorn skall svara för alla avgifter och övriga kostnader som uppkommer genom arrendeområdets nyttjande.

§12 MYNDIGHETSKRAV

Arrendatorn är skyldig att skaffa de tillstånd som erfordras för verksamheten på arrendeområdet. Arrendatorn skall följa alla de föreskrifter som meddelas av myndighet eller som följer av lag.

§13 ANSVAR

Arrendatorn skall i alla sammanhang svara för skada som härrör från arrendatorns verksamhet på arrendeområdet. Arrendatorn har ansvar för av denne och dennes verksamhet orsakad skada på arrendeområdet även efter avtalets upphörande tills en godkänd besiktning gjorts av parterna.

§14 LEDNINGSDRAGNING

Arrendatorn medger att fastighetsägaren eller annan, som ärtill har fastighetsägarens tillstånd, får dra fram och vidmakthålla ledningar i och över arrendestället med erforderliga ledningsstolpar (och infästningsanordningar å byggnad), om detta kan ske utan avsevärd olägenhet för arrendatorn.

Arrendatorn är skyldig att utan ersättning tåla det intrång, som föranleds av att ledningarna anläggs och nyttjas, men har rätt till ersättning för direkta skador i övrigt.

§15 SKADESTÅND

Arrendatorn är skyldig att ersätta skada, som uppkommer på fastighetsägarens egendom och för tredje man, på grund av brister i värden, underhållet eller tillsynen av arrendestället eller anläggningarna på arrendestället. Det åligger arrendatorn att teckna ansvarsförsäkring till betryggande värde.

§16 ARRENDETS UPPHÖRANDE

Vid arrendeavtalets upphörande skall arrendatorn i görligaste mån återställa arrendestället i befintligt skick. Arrendatorn är skyldig att erbjuda fastighetsägaren att inlösa byggnad eller annan anläggning som tillhör arrendatorn, enligt bestämmelserna i 8 kap Jordabalken.

Arrendatorn är skyldig att, i den mån inlösen inte sker, vid avflyttning återställa arrendets skick, fritt från arrendatorn tillhöriga byggnader, byggnadsrester och andra anordningar i eller över mark. Det samma gäller även påförda påfyllnadsmassor som arrendatorn behöver för sin verksamhet. Om dessa åtgärder ej vidtagits äger kommunen utföra dessa på arrendatorns bekostnad. Arrendestället skall återlämnas i väl städat skick.

§17 BESITTNINGSSKYDD

Detta avtal är inte förenat med något besittningsskydd. Bestämmelserna i 11 kap 5 – 6a §§ Jordabalken om rätt för arrendatorn till ersättning med anledning av arrendets upphörande gäller således inte för detta avtal. I övrigt gäller lagens bestämmelser om arrende. Särskilt skall beaktas bestämmelserna om förverkande av arrenderätten.

§18 AVTRÄDESERSÄTTNING

Arrendatorn äger ej rätt till avträdesersättning vid arrendets upphörande.

§19 BEHANDLING AV PERSONUPPGIFTER

Personuppgifter som lämnas till fastighetsägaren i samband med tecknande av detta avtal eller senare under avtalsförhållandet kommer att registreras i den utsträckning som behövs för att kunna fullgöra avtalet på ett ändamålsenligt sätt, såsom avgiftsaviseringar, förhandlingar, information och andra

åtgärder som hör till den löpande förvaltningen och för att fastighetsägaren skall kunna fullgöra en rättslig skyldighet. Även personuppgifter som inhämtas från annan än arrendatorn kan komma att registreras. Det kan också förekomma att personuppgifter för angivet ändamål registreras hos entreprenör som utför arbete på fastighetsägarens uppdrag samt hos andra företag och organisationer som fastighetsägaren samarbetar med i och för sin förvaltning.

Enligt personuppgiftslagen (1998:204) har varje registrerad rätt att få information och rättelse av de personuppgifter som registrerats. Ansökan om detta skall göras till fastighetsägaren.

§20 SÄRSKILDA VILLKOR

För arrendet skall härutöver följande särskilda förbehåll gälla: Om ändring i markanvändningen aktualiseras under pågående arrendeperiod för att tillgodose ett allmänt behov och varigenom arrendet påverkas eller måste upphöra skall parterna uppta förhandlingar om saken. Fastighetsägaren skall därvid i första hand söka lösa arrendatorns markbehov genom att anvisa annan plats för verksamheten. Arrendatorn äger rätt till skälig nedsättning av arrendeavgiften samt skälig ersättning för skada som orsakas av förändringarna.

§21 INSKRIVNINGSFÖRBUD

Detta avtal för inte inskrivas.

§23 PARTERNAS KONTAKTORGAN

Parternas kontaktorgan är om inget annat meddelas för fastighetsägaren mark- och exploateringsenheten och för arrendatorn föreningens ordförande.

Detta avtal har upprättats i två (2) likalydande exemplar varav fastighetsägaren och arrendatorn tagit var sitt.

Nacka 2014-
För NACKA KOMMUN

Mats Gerdau
Kommunstyrelsens ordförande

Ulf Crichton
Mark- och exploateringschef

Nacka 2014- 05-10
För ARRENDATORN

Ordförande Kristina Rönn Bergström
Föreningen Sjöfararen

Leif Hedman
Föreningen Sjöfararen

Bilaga**Arrende mellan Nacka kommun och föreningen Sjöfararen**

Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Startbesked för fördjupat programarbete av ny alternativt ombyggnation av Myrsjö skola

Förslag till beslut

Under förutsättning av att kommunfullmäktige vid sitt sammanträde den 16 juni 2014 beslutar om föreslagen investeringsram för kundvalsanpassningar för skolor beviljar kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott startbesked för fördjupat programarbete som avser ny- alternativt ombyggnation av Myrsjö skola, Rödmyran F-6 (förskoleklass till och med årskurs sex). Från huvudprojektet om 55 miljoner kronor får maximalt 2 miljoner kronor ianspråktas för denna förstudie. Detta beslut fattas med stöd av punkten 37 i kommunstyrelsens delegationsordning.

Sammanfattning

Rödmyrans lokaler är undermåliga och uppfyller inte dagens krav på utbildningslokaler. Det krävs stora investeringar de närmaste åren om man ska ha kvar byggnaden som är från 70-talet. Två alternativa förslag ska nu utredas i programfasen. *Alternativ 1* innebär att byggnaden som Rödmyran idag ligger i behålls och renoveras. Utöver detta görs en tillbyggnad som ersätter paviljongerna och de lokaler man idag saknar på grund av överkapaciteten. *Alternativ 2* innebär en nybyggnation som sker etappvis med en gradvis rivning, för att slippa byggnationen av provisoriska lokaler. En sporthall behöver byggas oavsett vilket alternativ som väljs. Markanvändningsförslag ska tas fram för att skapa en kreativ gårdsmiljö. En uppskattad huvudtidplan samt en kostnadskalkyl ska tas fram för respektive alternativ. Kostnaden för fördjupat programarbete inklusive förfrågningsunderlag beräknas uppgå till maximalt 2 miljoner kronor.

Ärendet

Myrsjöskolan består idag av högstadieskolan samt Rödmyran med paviljonger. Rödmyran har årskurs F-6 och består av en huvudbyggnad och två paviljonger som är placerade på skolgården (fem klasser). Den ena paviljongen ska under hösten 2014 kompletteras med en ny modul för att kunna ta emot de nya elever som ska börja. Dessa



paviljonglösningar med tidsbegränsat bygglov är inte en långsiktigt hållbar lösning, utan en dyr lösning för kommunen. Byggnaderna är undermåliga och uppfyller inte dagens krav på utbildningslokaler. Man saknar flera funktioner då man har för stort elevantal i byggnaden. Det krävs stora investeringar de närmaste åren om man ska ha kvar huvudbyggnaden som är från 70-talet. De underhållsåtgärder som krävs är takomläggning, fasadrenovering, ny ventilation, nya belysningsarmaturer, ny akustisk dämpning, renovering av inre ytskikt, ombyggnation av entréhallarna för att skapa kapprum som idag är integrerade i klassrummen, isolering av ytterväggar samt ett nytt värmesystem. Anordnaren är i behov av ändamålsenliga lokaler för den verksamhet som bedrivs i skolan. Man har idag en överkapacitet sett till antalet elever som inte är anpassad för lokalernas area. En första volymutredning har tagits fram där byggenheten identifierat olika lägesplaceringar på tomtens bilaga b, Mot bakgrund av denna utredning kan två alternativ presenteras som byggenheten kan arbeta vidare med i programfasen.

Ett fördjupat programförslag ska arbetas fram med två alternativ som ska ställas mot varandra. Förslagen visar på hur en maximalt utbyggd Rödmyran ser ut. Programhandlingar ska tas fram samt förslag till gestaltning. Markanvändningsförslag ska tas fram för att skapa en kreativ gårdsmiljö. En trafikutredning ska tas fram tillsammans med trafik- och avfallsenheter för att säkerställa trafiksituationen. Framtagen köksutredning i högstadiebyggnaden ska vidareutvecklas och samordnas med Rödmyrans förslag till lösning. Oavsett vilket alternativ som ovan väljs behöver en sporthall anläggas (referens Tollare bollhall) Lämplig placering av sporthallen ska samordnas med såväl skolverksamheten som fritidsenhetens planer. En uppskattad huvudtidplan och kostnadskalkyl ska tas fram för respektive alternativ. De två alternativen byggenheten arbetar vidare med är:

Alternativ 1

Rödmyrars huvudbyggnad behålls och renoveras. Entrérum byggs om för att tillskapa kapprum/HWC som idag saknas. En ny byggnad som ersätter paviljongerna samt möjliggör erforderliga utrymmen för de elever som idag utgör överkapacitet (enligt arbetsmiljökrav och tekniska krav). Byggnaden ska även inrymma de lokaler som man idag saknar som samlingsssal/matsal, arbetsrum för pedagoger, vandrums, wc, förråd, utrymmen för kök, elevhälsa samt specialundervisning.

Alternativ 2

Nybyggnation sker i syfte att ersätta skolans huvudbyggnad och dess paviljoner. Byggnationen sker i etapper med gradvis rivning för att minimera tillskapandet av provisoriska lokaler.

Ekonomiska konsekvenser

Maximalt 2 miljoner kronor som tas i anspråk från huvudprojekt för *kundvalsanpassningar för skolor* om 55 miljoner kronor som tillgodosser kundanpassningar för skolor.



Bilagor

b volymutredning

Lars Nylund
Enhetschef
Byggenheten

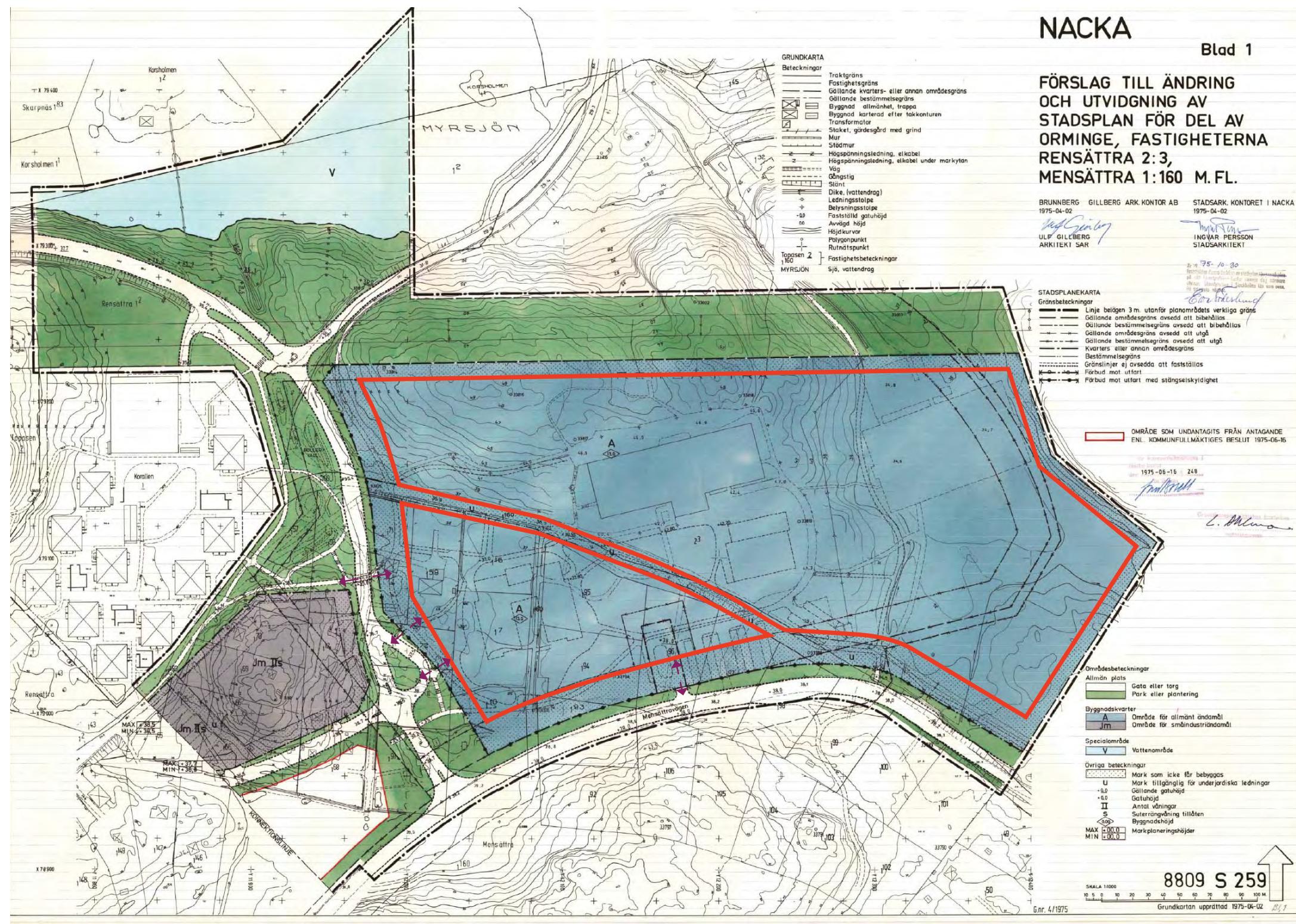
Suzanne Lagerqvist
Projektledare
Byggenheten



Befintlig låg- och mellanstadieskola Rödmyran



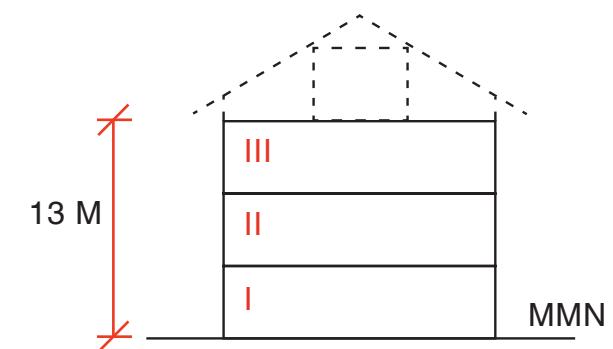
Befintlig högstadieskola



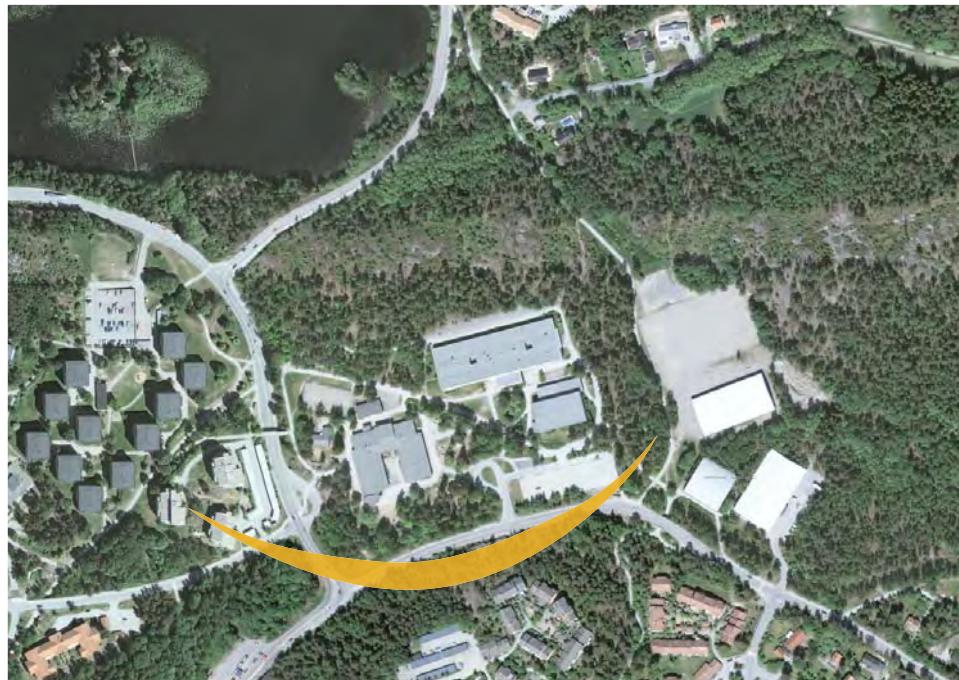
Byggbar yta enligt detaljplan

↑
↓
Möjliga utfarter från Fastighet

45 GRADER



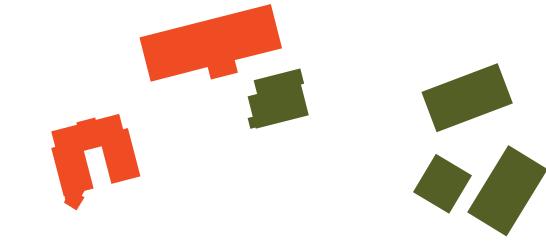
Byggnadshöjd 13 m
Möjliggör 3 våningar



OMRÅDE OCH SOLLÄGE



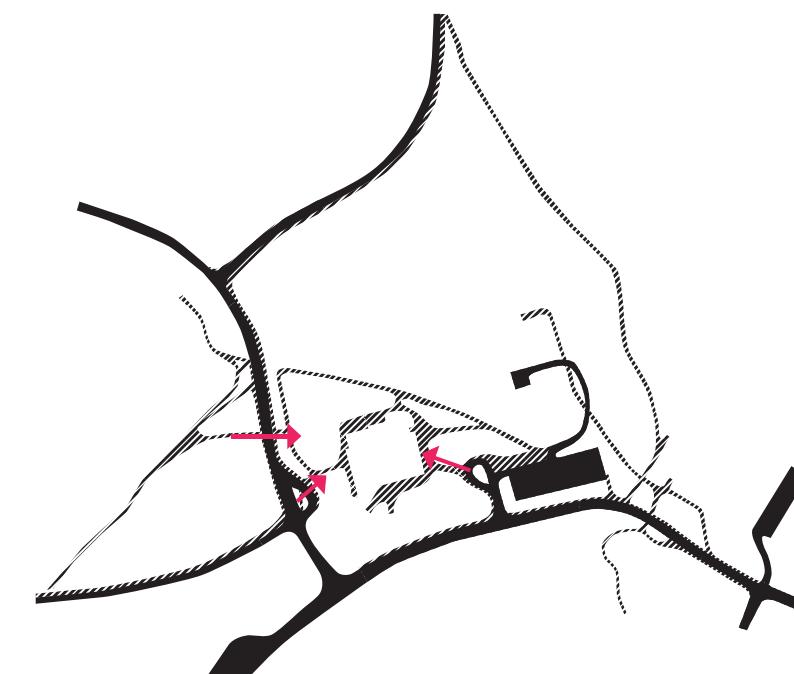
TOPOGRAFI/ NATUR



BEFINTLIG SKOLA OCH SPORT



BYGGBAR YTA ENLIGT DETALJPLAN



TRAFIK / ANGÖRING/GÅNGSTRÅK



SAMMANSATT ANALYSKARTA



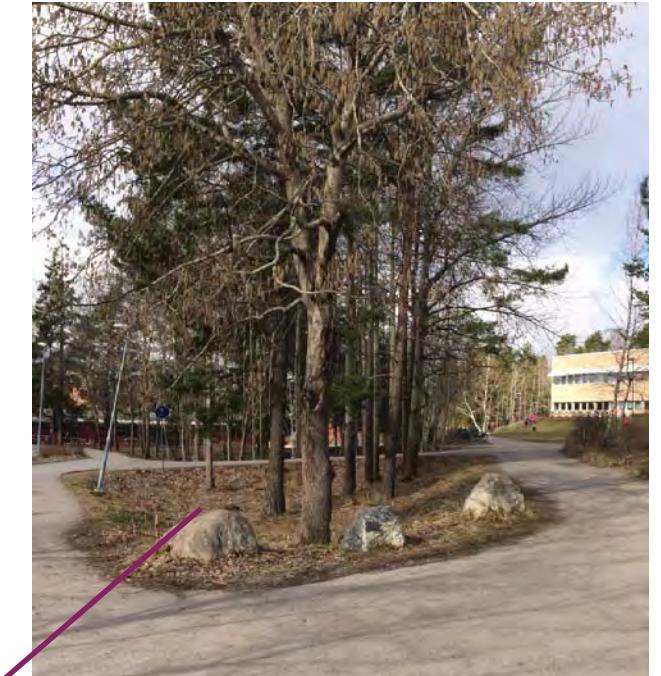
Grön sluttning avskild från skolgård av gång/cykelväg. Björkdunge vid fotbollsplanen



Berg i dagen bildar tydlig entré vid angöring från Skarpövögen



Berg i dagen och uppväxna träd - mindre naturlek



Sparad natur mellan gångvägar



Berg i dagen och uppväxna träd - större naturlek

MÖJLIGA LÄGEN

Under förstudien har olika lägen för ny skola samt tillbyggnad av befintlig skola Rödmyran studerats. Även placering av en ny sporthall (typ Tollare sporthall) har studerats.

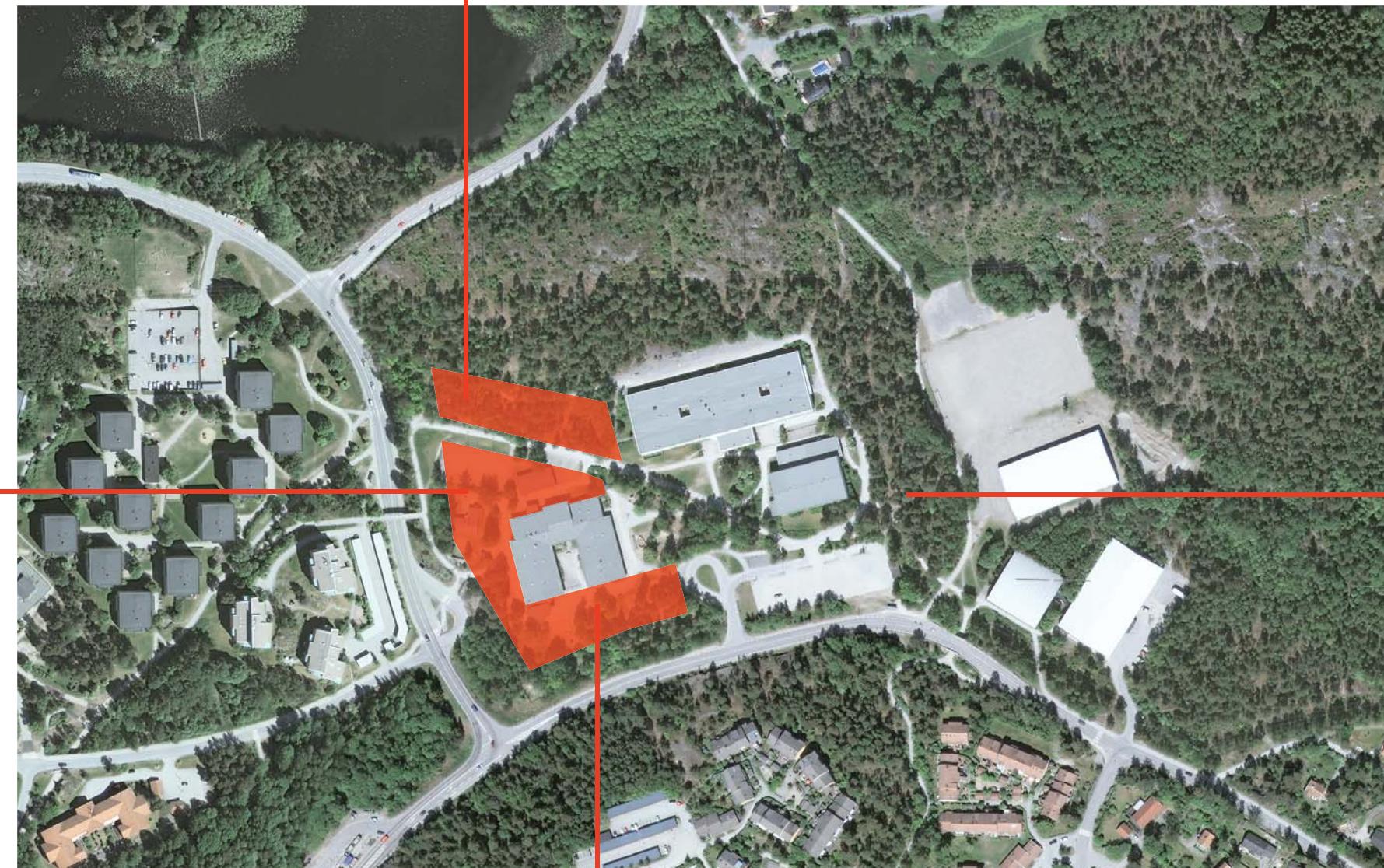
FÖRSLAG

Förstudien föreslår Läge 2 och redovisar två alternativ:

- Alt 1 - Tillbyggnad av Rödmyran
- Alt 2- Nybyggnad av skola.

LÄGE 1

Norr om befintlig skola i slänten.
Innebär souterränglösning + 3 våningar.
Svårt att lösa angöring/sop.
Utfartsförbud mot Skarpövägen i detta läge.
Fin skogsbeklädd sluttning - högt naturvärde

**LÄGE 2**

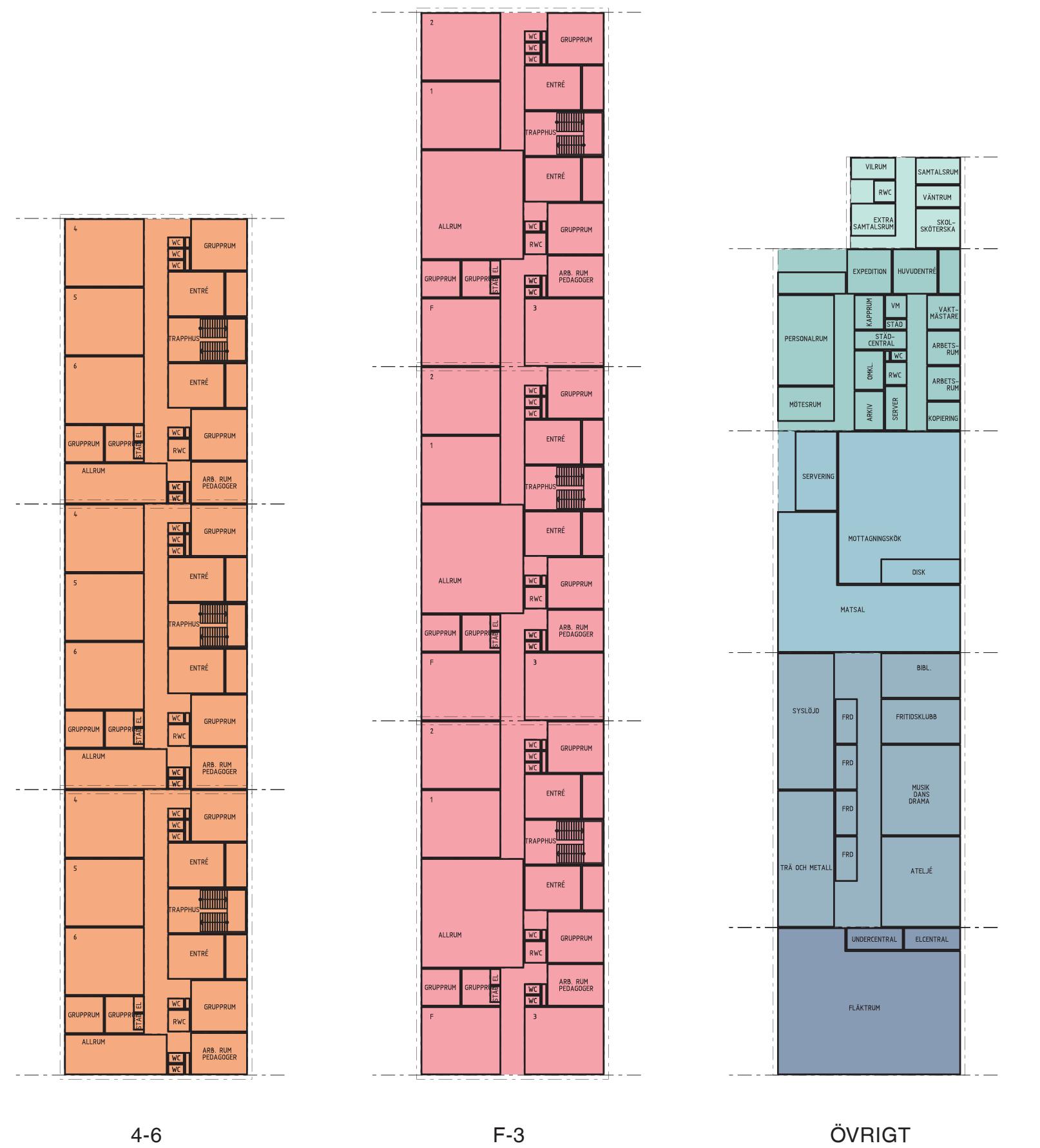
Väster om befintlig skola längs Skarpövägen.
Plan del av tomten.
Möjligt att lösa inlast/ sop.
Berg i dagen, tallar - mindre naturvärde

LÄGE 3

Söder om befintlig skola
Relativt plan del, men mycket berg i dagen.
Möjligt att lösa inlast/sop
Berg i dagen, tallar , naturlek - stort naturvärde

LÄGE NY SPORTHALL

Placering av ny sporthall öster om skolan befintliga sporthall och i direkt närhet till övriga hallar och grusplan.
Sluttande tomt.
Naturtomt, men platsen används ej av skolan idag.



SUMMA LOA CA 5050 m²
SUMMA BTA CA 5750 m²

ELEVHÄLSA

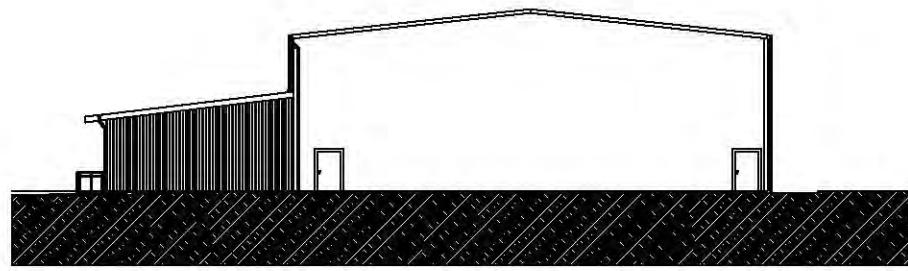
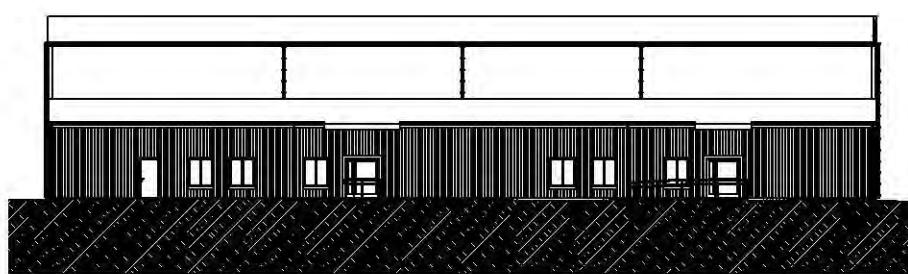
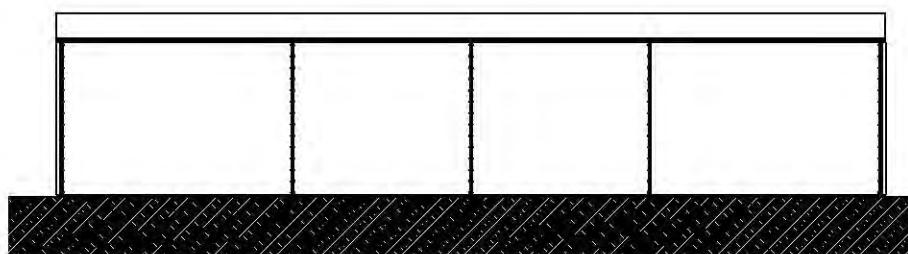
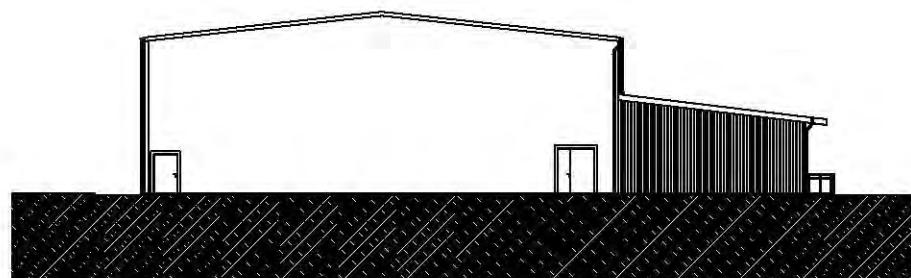
PERSONAL

MATSAL

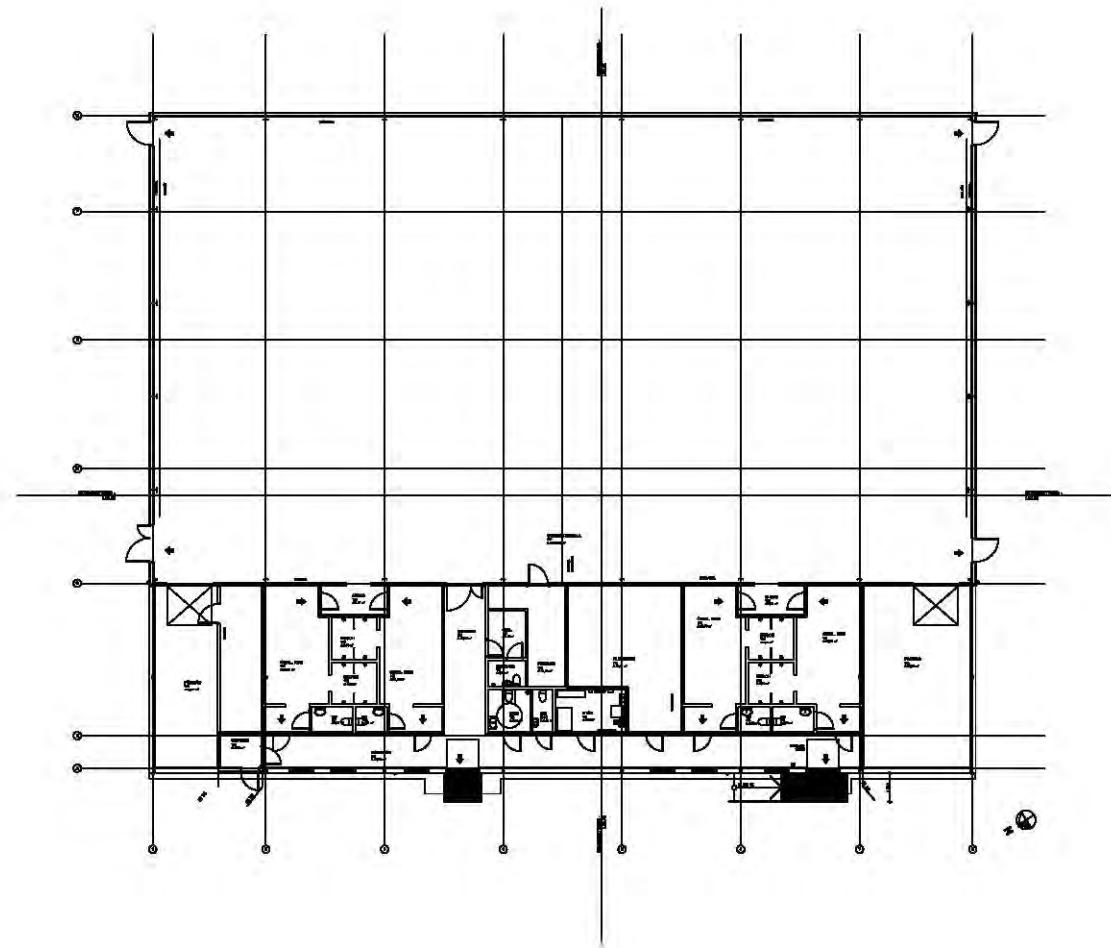
KULTURCENTRUM/FRITIDSKLUBB

TEKNIK

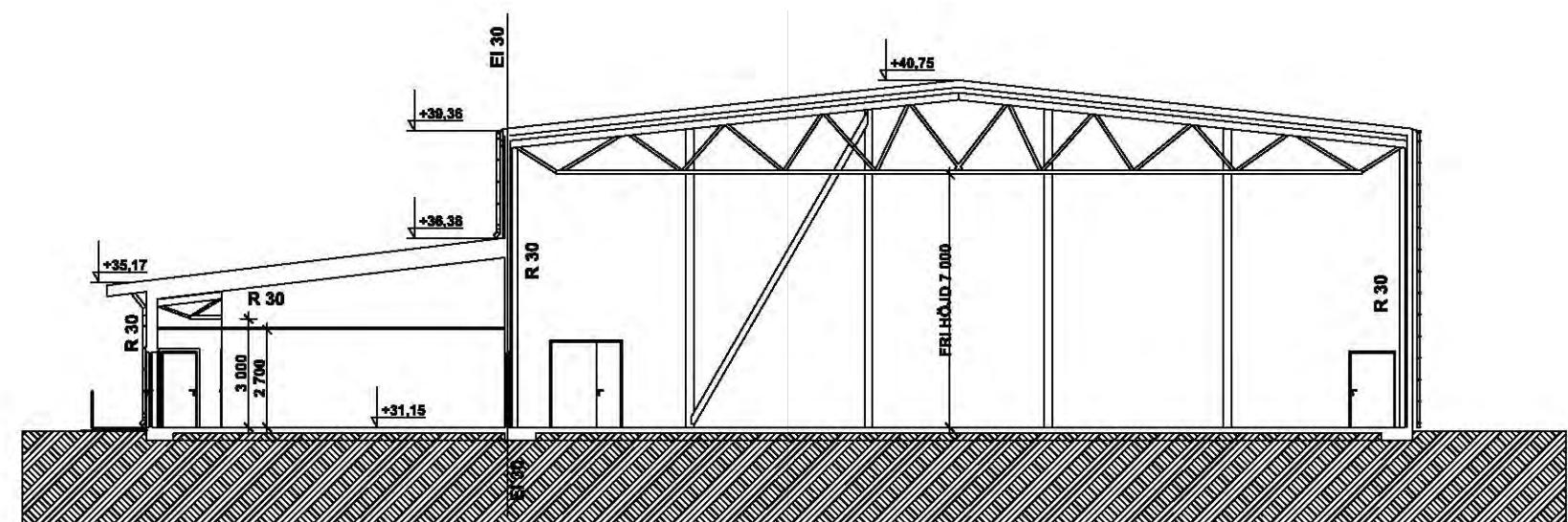
FASADER 1:400



PLAN 1:400



SEKTION 1:200



TILLBYGGNAD

Alt 1 innebär ny tillbyggnad av befintlig skola, Rödmyran. Tillbyggnaden placeras nordväst om Rödmyran och förbinbärs med befintlig skola via en länk som löper i förlängningen av det kommunikationsstråk som innehåller huvudentré, expedition, bibliotek, slöjsalar och gymnastiksال.

Rödmyran reonveras och kompletteras med nya kapprum från skolgården. De tillfälliga paviljongerna, Planeten och Kometen rivas efter färdigställande.

Ny byggnad i 1-3 våningar beroende på verksamhetskrav och gestaltningsstankar

BYGGETABLERING/LOGISTIK

Befintlig angöring från Skarpövägen kan användas. Etablering öster om angöringsplatsen. Rödmyran, Kometen och Planeten kan användas under byggtid. Befintlig byggnad för elevhälsa rivas och därmed behövs ny paviljong för elevhälsa.

ANGÖRING SKOLA/PARKERING

Befintlig angöring från Skarpövägen och Mensätravägen. Möjlighet till ny släppficka längs Mensätravägen bör studeras

då dagens situation är kaotisk idag vid lämning på morgonen. Befintlig parkeringsplats med 81 platser kompletteras med ytterligare 8 platser samt ev. angöring för sporthall.

INLAST/SOP

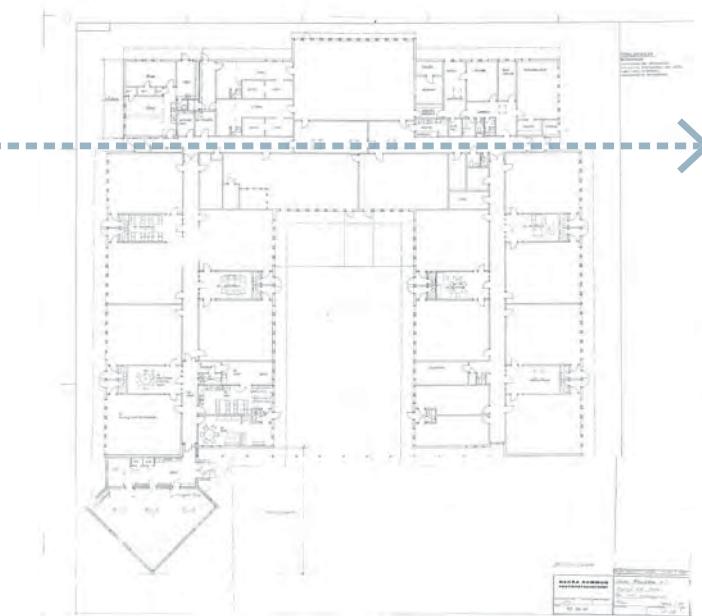
Befintlig angöring från Skarpövägen används. Ny lastplats för tillagningskök och sophantering bör studeras vidare och dagens angöring kommer att påverkas.

ENTRÉFÖRHÄLLANDE

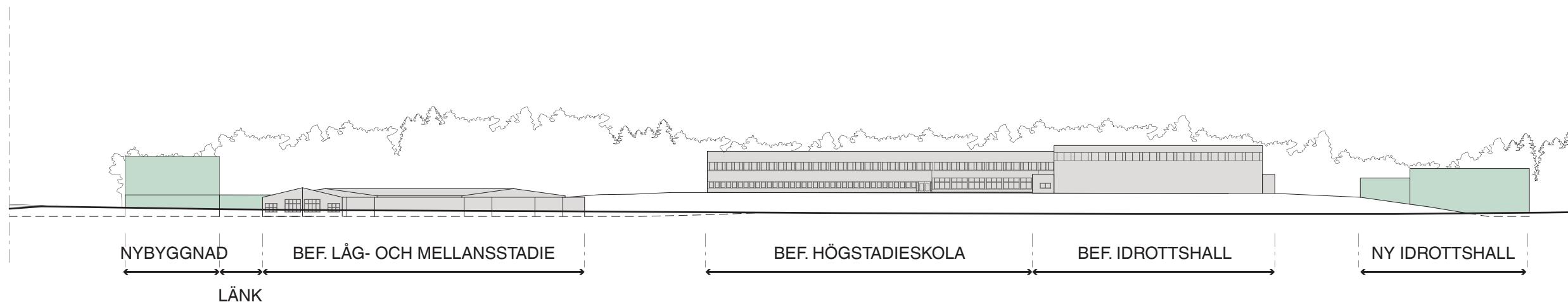
Befintlig huvudentré till Rödmyran behålls samt kompletteras med ny entré i tillbyggnanden tillgänglig från såväl Skarpövägen som skolgården. Möjlighet finns till fler entréer till elevernas kapprum från skolgården. Rödmyran kompletteras även med nya entréer och kapprum.

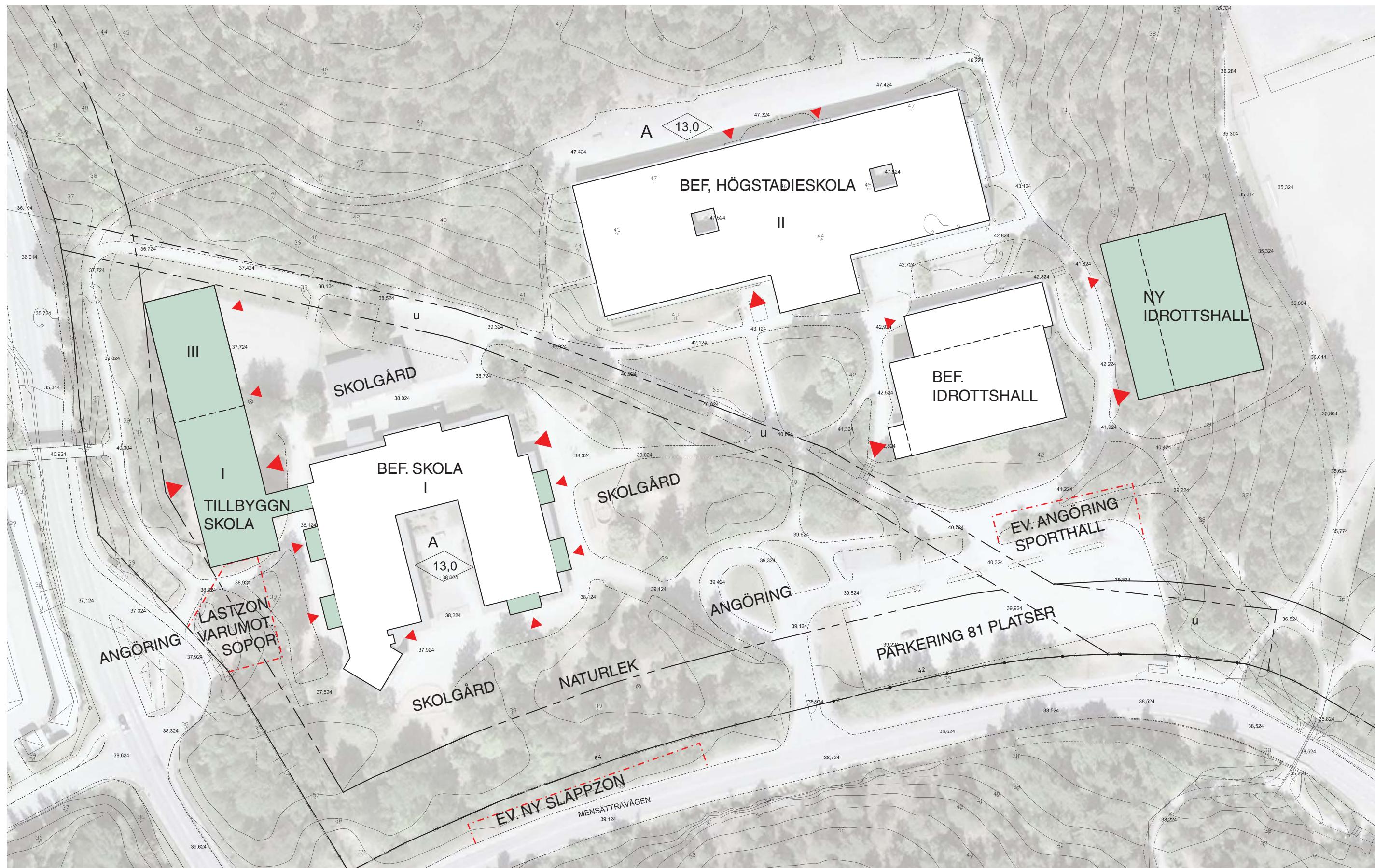
UTERUM/SKOLGÅRD

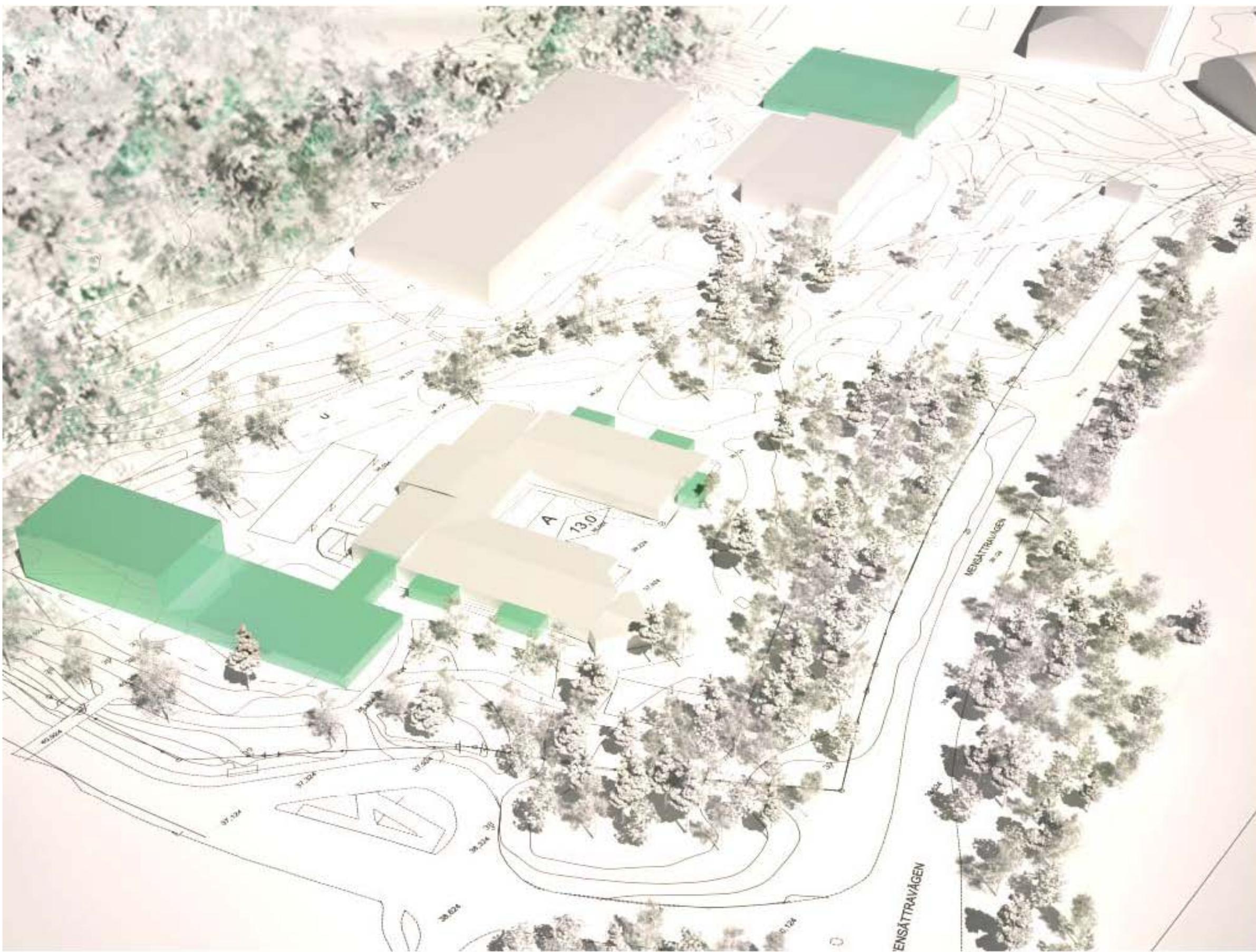
Mindre skolgård totalt sätt då nybyggnad tar mark och fotbollsplan i anspråk. Däremot frigörs yta då paviljongerna rivas. Naturlek mot Mensätravägen och Skarpövägen bevaras. Ny plats för bollplan bör studeras, men skolgården tillåter endast en mindre bollplan om man ej vill ge sig på befintlig natur.



Rödmyran förbinds med tillbyggnadi via en länk







NY BYGGNAD

Alt 2 innebär en helt ny skola och att Rödmyran samt de tillfälliga paviljonger rivs. Den nya skolan byggs i två etapper för att lösa logistik under byggnation samt att ge möjlighet att delvis bygga där Rödmyran idag är placerad. Byggnad i 1 -3 våningar beroende på verksamhetskrav och gestaltningstankar.

Bildar bullerskydd för skolgård. Öst-västlig riktning på byggnaden innebär bra ljus- och klimatförhållanden för byggnaden samt en solig skolgård.

BYGGETABLERING/LOGISTIK

Befintlig angöring från Skarpövägen kan användas. Etablering sydöst om angöringsplatsen.

Ettap 1: Rödmyran och paviljongerna används under byggtid. Elevhälsa behöver en ny paviljong.

Ettap 2 : Ettap 1 tas i bruk, en paviljong och delar av Rödmyran kan användas under byggnation.

ANGÖRING SKOLA/PARKERING

Befintlig angöring från Skarpövägen och Mensätravägen. Möjlighet till ny släppficka längs Mensätravägen bör studeras då dagens situation är kaotisk idag vid lämning på morgonen. Befintlig parkeringsplats med 81 platser kompletteras med ytterligare 8 platser samt ev. angöring för sporthall.

INLAST/SOP

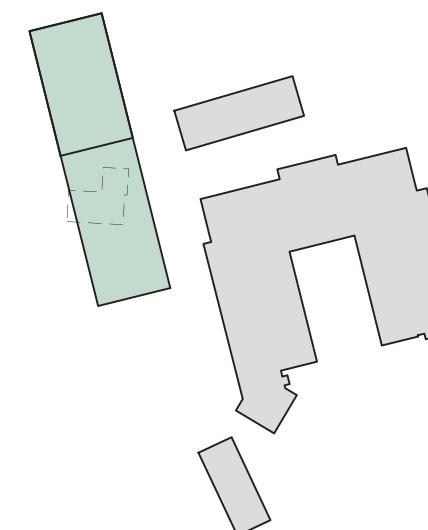
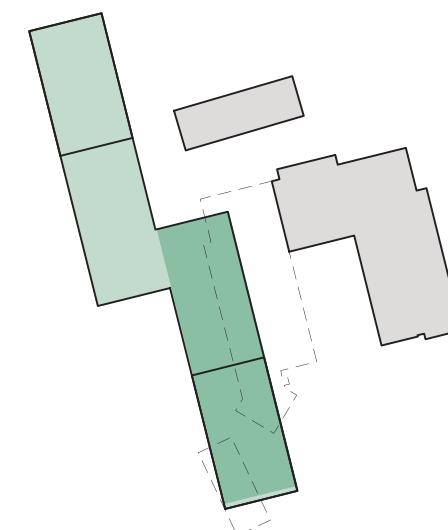
Befintlig angöring från Skarpövägen används. Ny lastplats för tillagningskök och sophantering bör studeras vidare och dagens angöring kommer att påverkas.

ENTRÉFÖRHÄLLANDE

Ny huvudentré i nybyggnad från Skolgården och Skarpövägen. Möjlighet till fler entréer till elevernas kapprum från skolgård.

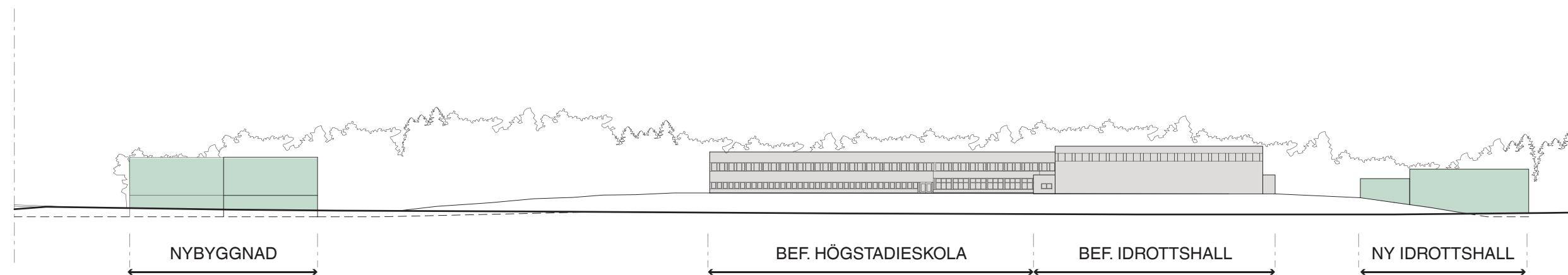
UTERUM/SKOLGÅRD

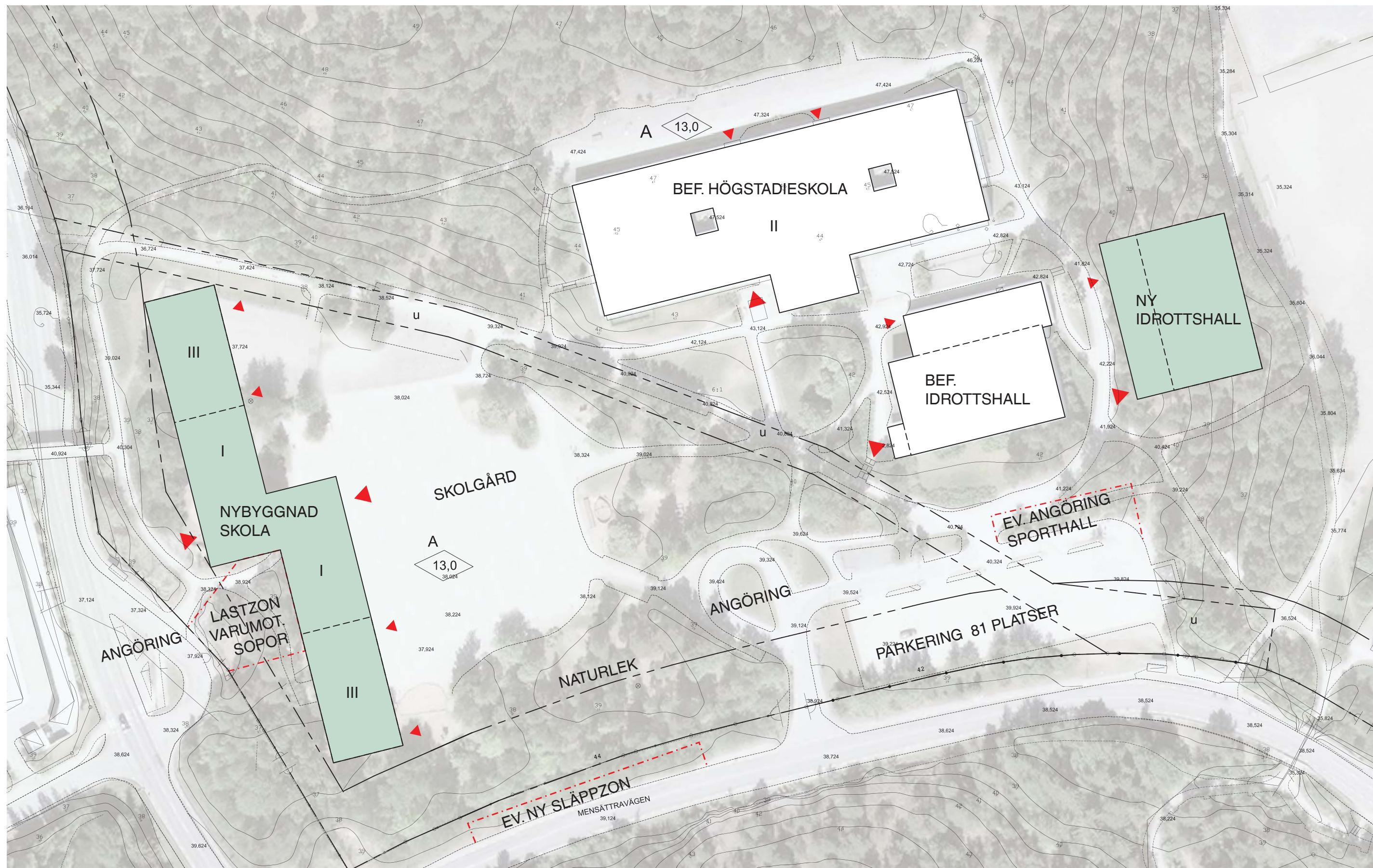
Stor samlad plan skolgård öster om byggnad. Naturlek mot Mensätravägen bevaras. Ny plats för bollplan efter att Rödmyran rivits.

Ettap 1**Ettap 2**

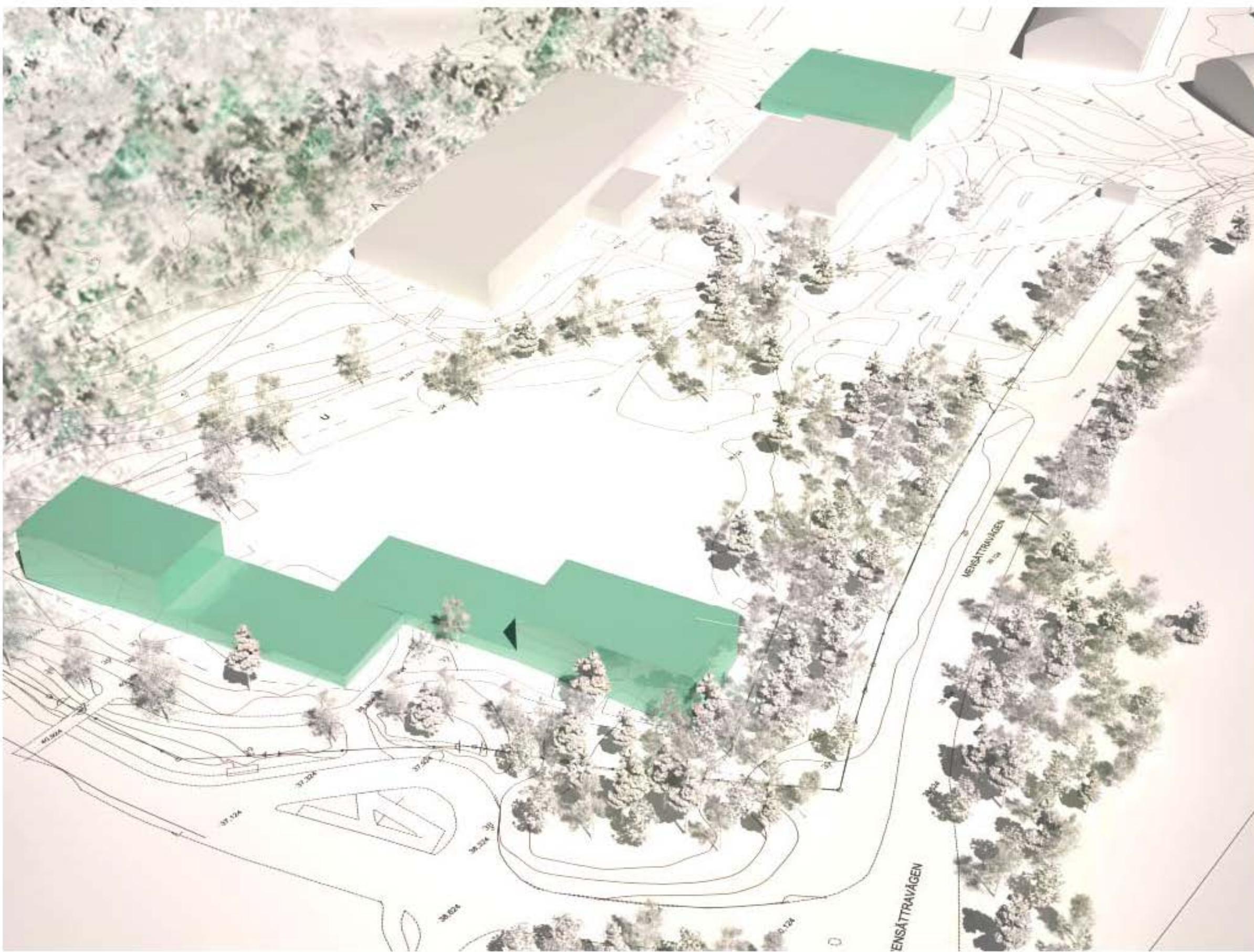
Skolhälsan rivs och del ett av den nya byggnaden uppförs intill Rödmyran. Befintliga paviljonger (Planeten och Kometen) samt Rödmyran fungerar som skola under byggnationen. Ny paviljong behövs ev. för elevhälsa.

Den västra delen av Rödmyran, samt den södra paviljongen (Planeten) rivs. Del två av den nya byggnaden uppförs. Ettap 1 av nybyggnande, Kometen samt del av Rödmyran fungerar som skola under byggnationen.





SKALA 1:1000 (A3)



Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Startbesked för utbyggnad av paviljoner på Ektorp och Björknässkola

Förslag till beslut

Under förutsättning av att kommunfullmäktige vid sitt sammanträde den 16 juni 2014 beslutar om föreslagen investeringsram för kundvalsanpassningar för skolor beviljar kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott startbesked för utbyggnad av två paviljoner på Ektorps skola och Björknäs skola. Från huvudprojektet om 55 miljoner kronor får maximalt ca 6,92 miljoner kronor tas i anspråk för utbyggnaderna. Detta beslut fattas med stöd av punkten 37 i kommunstyrelsens delegationsordning.

Sammanfattning

Välfärd skola har beställt ytterligare utbyggnader av de två skolorna i Ektorp och Björknäs. Denna beställning är nödvändig för att kunna ta emot alla elever och för att kunna möta efterfrågan på elever efter skolvalet 2014. Byggstart sker under juni 2014 och avslutas i augusti 2014. Total investeringeskostnad för utbyggnaden av Björknäs skola är ca 3,746 miljoner kronor. Resultatet blir att minst ytterligare 50 elever kan tas emot till skolstarten 2014. Den totala investeringen för Ektorps skola uppgår ca 3,167 miljoner kronor.

Ärendet

Björknäs skolan är idag en av Nacka kommuns största grundskolor. På huvudskolan finns elever från förskoleklass till årskurs 9. Personalstyrkan på skolan uppgår totalt till ca 140 personer.

Den stora efterfrågan från föräldrar att få ha sina barn på denna skola har inneburit att de befintliga lokalerna inte räcker till. Det är därför ytterst angeläget att kommunen bygger ut skolan för att klara kommande behov till höstterminen 2014.



Ektorp skolan är idag en F-6 skola. Av samma anledning som anges för Björknäs skola är det nödvändigt att Ektorp skola byggs ut. För att möta efterfrågan vid skolstart 2014 behöver Ektorp skola byggas ut med tre klassrum.

Konsekvenserna

Konsekvensen av att föreslagen investering för uppförande av paviljonger inte beviljas är att de elever som har erhållit plats i respektive skola inte kommer att kunna inrymmas till skolstarten 2014. För att möta den efterfrågan som skolvalet har inneburit är det därför av yttersta vikt att paviljongerna uppförs.

Det faktum att de båda skolorna fortsätter att växa och till höstterminen 2014 har sammanlagt ytterligare cirka 110 elever inskrivna kan även komma att innehålla följande konsekvenser:

- Personalutrymmena är underdimensionerade.
- Trafiksituationen kan bli än mer ansträngd och krav på utökade *trafiklösningar* kan komma att krävas av trafikenheten i samband med bygglovet.

Tidplan

De två nya klassrummen för Björknäs och de tre klassrummen för Ektorp måste stå klara för verksamheten under augusti 2014.

Kalkyl _Björknäs skola

Investeringen beräknas uppgå till ca 3,167 miljoner kronor och avser två klassrum om totalt 176 kvm.

Hyreskostnad från leverantör av paviljong per år:	292 800 kronor (1664 kr/m ² år)
Kapitalkostnad för investeringen per år i tre år:	1 324 000 kr /år
Hyresintäkt utifrån hyresmodellen per år i tre år:	1 670 kronor/ m ² /år
Underskott att hantera per år i tre år:	0 kr/år
Tillkommande driftkostnader	79 000 kronor/år

Kalkyl_ Ektorps skola

Investeringen beräknas uppgå till ca 3, 167 miljoner kronor och avser tre klassrum om totalt 269 kvm.

Hyreskostnad från leverantör av paviljong per år:	342 000 kronor (1271 kr/m ² år)
Kapitalkostnad för investeringen per år i tre år:	1 120 000 kronor.
Hyresintäkt utifrån hyresmodellen per år i tre år	1 547 kronor/m ² /år
Underskott att hantera per år i tre år:	949 000 kronor/år



Tillkommande driftkostnader 121 000 kronor/år

b_investeringskalkyl_Björknas_utbyggnad_paviljonger
b1_investeringskalkyl_Björknas_hyrestillägg_paviljonger
c_investeringskalkyl_Ektorp_utbyggnad_paviljonger
c1_investeringskalkyl_Ektorp_hyrestillägg_paviljonger

Lars Nylund
Enhetschef
Byggenheten

Ronia Shakir
Projektledare
Byggenheten

KOSTNADSUNDERLAG FÖR INVESTERING

Datum **14-05-27**

	0
--	----------

Area	Befintlig		Ny-/Till/Ombyggnad	Ny area	OBS! hyreskontrakt basera
		0 m ² BTA	+ 188 m ² BTA	= 188 m ² BTA	
		0 m ² BRA	+ 181 m ² BRA	= 181 m ² BRA	
		11 554 m ² LOAe	+ 176 m ² LOAe	= 11 730 m ² LOAe	
			+ m ² LOAe ombyggnad		
Nuvarande hyra		16 486 tkr/år			

Produktionskostnaden är: uppskattat kr/m²-pris beräkning kalkyl

PRODUKTIONSKOSTNAD		Nyinvest	Re-invest	Rat-invest		Summa
Utredning		0	0	0	=	0
Projektering						
Byggverksamhet		0	0	0	=	0
Byggherrekostnader		3 746	0	0	=	3 746
Övrigt					=	0
Summa	tkr	3 746	0	0	=	3 746

ÄRSKOSTNAD	tkr/år		Nyinvest	Re-invest	Rat-invest		Summa
Ränta	3%	Årskost procent					
Avskrivningstid	3 år	35,35%	tkr	3 746	0	0	
Avskrivningstid	5 år	21,84%		1 324	0	0	= 1 324
Avskrivningstid	33 år	4,82%		0	0	0	
Drift och underhåll	450 kr/m ²			0	0	0	
Summa totalt	tkr/år		1 404	0	0		1 404

FINANSIERING	tkr/år		Nyinvest	Re-invest	Rat-invest	
Hyresgästens hyrestillägg	per år		1 404	0	0	1 404
Återstår att finansiera	per år		0	0	0	0

NYCKELTAL	
Investeringskostnad/m ² BTA	19 928 tkr/m ²
Ny hyra tkr /år	17 890 tkr/år
Verksamhetsbudget/år	0 tkr/år
Antal elever	1030,0 st
m ² LOAe/ elev	11,4 m ² /elev

PRELIMINÄR HYRA/ HYRESTILLÄGG

Objektsnr:	Namn:	Adress:	Datum:
140023	Björknäs skola	Björknäs skolväg 15	2014-05-27

Beskrivning av åtgärder:

Välfärd skola har beställt ytterligare utbyggnad av Björknäs skola.

Denna beställning är nödvändig för att kunna ta emot alla förskoleklassbarn och för att kunna möta efterfrågan på förskoleplatser efter skolval 2014.

TVÅ nya klassrum ca 50 kvm med tillhörande grupper på ca 24 kvm

Separata entréer med hallar och klädeshängare

Toaletter till varje våning/klassrum, + ev. en till personal rum

Bedömd investeringenkostnad

3 746 tkr

Årskostnader

Nuvarande hyra

16 486 tkr/år

Kapital investering tillägg (ränta och avskrivning)

1 324 tkr/år

Hyreskostnader för Paviljonger i 3 års period

293 tkr/år

Driftkostnadsökning

79 tkr/år

Summa årskostnader

+ 18 183 tkr/år

Max hyra **1 727** kr/m² =

20 258 tkr/år

OBS! hyreskontrakt basera

Finansiering

Hyra/ hyrestillägg

18 183 tkr/år

1 515

Äterstår att finansiera = underskott

= 0 tkr/år

Hyresnivå före tillägg

16 486 tkr/år

1,405 tkr/m²

17

efter tillägg

19 586 tkr/år

1,670 tkr/m²

19

Anm.

Maxhyran gäller från juli 2014 enligt nya hyresmodellen

Hyrestilläget är preliminärt

Slutligt hyrestillägg fastställs när investeringen är genomförd.

Avtalstid **3** år gäller under tiden

2014-09-01

- **2017-08-31**

Om hyresgästen lämnar lokalen tidigare skall kvarstående amorteringar av investeringen betalas till hyr. Efter avtalstidens utgång skall här ingående m² hyressättas enligt då gällande hyresmodell för täckning drift och underhållskostnader.

Ovanstående hyra/hyrestillägg godkännes:

Nacka den 2014-05-27

Björknäs skola

Namn

Ansvarsckod

Leif Högström

Byggenheten

Namn

Ansvarsckod

Ronia Shakir

20122

Hyresgäst

Hyresvärd

is på LOA

tkr/mån

tkr/elev
tkr/elev

resvärdens.
av t ex

KOSTNADSUNDERLAG FÖR INVESTERING

Datum 14-05-27

	0
--	----------

Area	Befintlig		Ny-/Till/Ombyggnad	Ny area	OBS! hyreskontrakt basera:
		0 m ² BTA	+ 277 m ² BTA	= 277 m ² BTA	
		0 m ² BRA	+ 288 m ² BRA	= 288 m ² BRA	
		2 887 m ² LOAe	+ 289 m ² LOAe	= 3 156 m ² LOAe	
			+ 0 m ² LOAe ombyggnad		
Nuvarande hyra		4 249 tkr/år			

Produktionskostnaden är: uppskattad kr/m²-pris beräkning kalkyl

PRODUKTIONSKOSTNAD		Nyinvest	Re-invest	Rat-invest	Summa
Utredning		0	0	0	= 0
Projektering		0	0	0	= 0
Byggverksamhet		0	0	0	= 0
Byggherrekostnader		3 167	0	0	= 3 167
Övrigt					= 0
Summa	tkr	3 167	0	0	= 3 167

ÅRSKOSTNAD		tkr/år	Nyinvest	Re-invest	Rat-invest	Summa
Ränta	3%	Arskostn procent				
Avskrivningstid	3 år	tkr	3 167	0	0	
			1 120	0	0	= 1 120
Avskrivningstid	5 år		0	0	0	= 0
Avskrivningstid	33 år		0	0	0	= 0
Drift och underhåll	450 kr/m ²		121			= 121
Summa totalt	tkr/år		1 241	0	0	= 1 241

FINANSIERING		tkr/år	Nyinvest	Re-invest	Rat-invest	
Hyresgästens hyrestillägg		per år	1 241	0	0	1 241
Återstår att finansiera		per år	949	949	949	2 848

NYCKELTAL						
Investeringeskostnad/m ² BTA		11 432 tkr/m ²				
Ny hyra tkr /år	5 490 tkr/år		Ny hyra per m ² BTA	19 818 tkr/m ²		
Verksamhetsbudget/år	0 tkr/år		Hyra i % av verksamhet	#####		
Antal elever	230,0 st		Ny hyra kr/år per elev	24 tkr/elev		
m ² LOAe/ elev	13,7 m ² /elev					

PRELIMINÄR HYRA/ HYRESTILLÄGG

Objektsnr:	Namn:	Adress:	Datum:
140019	Ektorp skola	Skogsstigen 40	2014-05-27

Beskrivning av åtgärder:

3 klassrum, 2 av dessa ska användas av elever på mellanstadiet. (10-13 åringar).

Det tredje rummet/ klassrummet ska användas av förskoleklass (6-åringar).

Separata ingångar med hallar

Hallarna ska ha ett torkskåp var. Varje hall ska ha klädhängare för 20-22 elever.

Förskoleklassrummet även det på ca 65 kvm önskar vi är uppdelat på ett större rum och ett mindre. (1st på 40 kvm och 1st på 25 kvm)

Bedömd investeringskostnad

3 167 tkr/år

Årskostnader

Nuvarande hyra

4 249 tkr/år

Kapital investering tillägg (ränta och avskrivning)

1 120 tkr/år

Hyra för Paviljongen i 3 år

342 tkr/år

Driftkostnadsökning

121 tkr/år

Summa årskostnader

+ 5 832 tkr/år

Max hyra **1 547** kr/m² =

4 882 tkr/år

OBS! hyreskontrakt basera

Finansiering

Hyra/ hyrestillägg

4 882 tkr/år

407

Äterstår att finansiera = underskott

= 949 tkr/år

Hyresnivå före tillägg **4 249** tkr/år
efter tillägg **4 882** tkr/år

1,346 tkr/m²
1,547 tkr/m²

25
21

Anm.

Maxhyran gäller från juli 2014 enligt nya hyresmodellen

Hyrestillägget är preliminärt

Slutligt hyrestillägg fastställs när investeringen är genomförd.

Avtalstid **3** år gäller under tiden **2013-09-01** - **2017-09-01**

Om hyresgästen lämnar lokalen tidigare skall kvarstående amorteringar av investeringen betalas till hy
Efter avtalstidens utgång skall här ingående m² hyressättas enligt då gällande hyresmodell för täckning
drift och underhållskostnader.

Ovanstående hyra/hyrestillägg godkännes:

Nacka den 2014-05-27

Ektorp skola

Namn Ansvarskod
Monica Lundberg

Byggenheten

Namn Ansvarskod
Ronia Shakir 20122

Hyresgäst

Hyresvärd

is på LOA

tkr/mån

tkr/elev
tkr/elev

resvärdens.
av t ex

Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Vägval och startbesked för trafik- och parkeringslösning vid Sickla skola och förskolan i området

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beviljar startbesked för investering om maximalt 3 500 000 kronor för anläggandet av en provisorisk parkeringsplats enligt alternativ 1 i byggenhetens tjänsteskrivelse, som innebär att en provisorisk parkering anläggs inom fastigheten Sicklaön 269:1, på den plats där Gula villan idag ligger, samt att en cykelparkering placeras i anslutning till Sickla skolas matsalsbyggnad. Investeringsmedel tas i anspråk från den av kommunfullmäktige den 20 juni 2013, § 188, beviljade ramen för *förskolor ospecifierat* (huvudprojektnummer 98000013). Detta beslut fattas med stöd av punkten 37 i kommunstyrelsens delegationsordning.

Sammanfattning

I dagsläget anses trafiksäkerheten vid Sickla skola vara bristfällig och eftersom Sickla skola till höstterminen 2014 ökar sitt elevintag med 68 elever kommer behovet av en säkrare trafiklösning att bli än större. Två alternativ har tagits fram som lösningar på det ovan beskrivna problemet. Gemensamt för de båda lösningarna är att de omfattar åtgärder inom den fastighet som ägs av Nysätra Fastighets AB och att de innebär anläggande av parkeringsplatser. Lösningsförslagen skiljer sig från varandra främst avseende den geografiska placeringen av parkeringsplatserna inom området och beträffande antalet parkeringsplatser. Även den ekonomiska aspekten skiljer alternativen från varandra. Investeringen utgör oavsett val av alternativ en del i en förstudie vars mål är att kunna呈现出 en långsiktigt hållbar lösning för trafik- och parkeringsfrågan i området. Byggenheten förespråkar alternativ 1 som innebär att en provisorisk parkering anläggs inom fastigheten Sicklaön 269:1, på den plats där Gula villan idag ligger, samt att en cykelparkering placeras i anslutning till Sickla skolas matsalsbyggnad. Kostnaden för denna investering beräknas uppgå till maximalt 3 500 000 kronor. Beslutet att anlägga parkering och cykelparkering förutsätter att kommunen ingår ett arrendeavtal med Nysätra Fastighets AB om att arrendera den mark där Gula villan idag ligger samt att en rivning av villan ingår som ett villkor i arrendeavtalet.



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 att företas under planens genomförande. Området är centralt beläget på västra Sicklaön och utgör därmed även en betydelsefull del i byggandet av Nacka stad. Parkeringsplatser i anslutning till dessa skolor kommer även att användas av besökare till gymnastikhallen under såväl vardagar som helger. Det är därför angeläget att kommunen tar ställning till hur trafik- och parkeringsfrågan i området ska lösas, särskilt i förhållande till Sickla skola och Växthusets förskolor.

Nysätra Fastighets AB

Mot bakgrund av de brister i trafiksäkerheten som idag finns kring Sickla skola och de två förskolorna samt gymnastikhallen (Planiavägen/Gillevägen), finns det stora samordningsvinster med att en kommande trafiklösning på bästa sätt harmoniseras och att ett helhetsperspektiv anammas. Oavsett hur trafik- och förskolelösningen organiseras kräver det kommande projektet att delar av fastigheten Sicklaön 269:1, Planiavägen 32, som ägs av Nysätra Fastighets AB kan användas av kommunen. För detta ändamål behöver kommunen och Nysätra Fastighets AB ingå ett arrendeavtal som innebär att kommunen arrenderar marken där Gula villan idag ligger med den begränsningen att fastighetsägaren fortsatt nyttjar dels de tio parkeringsplatserna längs med KKV-huset (markerat på bilaga 1), dels det utrymme som finns vid lastkajen, under en viss angiven tid på dygnet.

Gula villan lider numera av ett eftersatt underhåll och har sedan en tid tillbaka ett negativt driftnetto. De hyresgäster som alltjämt huserar i byggnaden har alla hyresavtal som löper om 3 månader i sänder och har alla avstått från besittningsskydd. Dessa är redan uppsagda och kommer att ha avflyttat under augusti månad 2014. Gula villan beräknas kunna rivas i september 2014, då även arrendeavtal kan ha ingåtts mellan kommunen och bolaget. Avtalet villkoras av att Gula villan rivas av kommunen och att en grusparkering anläggs. Det åligger arrendatorn att iordningställa marken för det avsedda ändamålet samt att se till och ansvara för att alla erforderliga tillstånd erhålls. För detta erlägger kommunen en symbolisk arrendeavgift. Efter två år omförhandlas arrendeavgiften till en marknadsmässig nivå, för det fall man väljer att förlänga avtalet. Arrendetiden sätts till två år räknat från och med 1 september 2014 till och med den 31 augusti 2016.

I dialog mellan byggenheten, planenheten, skolverksamheten och trafikenheten om hur det ovan beskrivna trafikproblemet skulle kunna lösas har två tänkbara alternativ arbetats fram. Alternativen presenteras nedan som alternativ 1 och 2.



Vägval - alternativ

Alternativ I

Det första alternativet innebär att en ny provisorisk parkering placeras där Gula villan idag ligger. Byggenheten har uppdragit åt ramavtalade entreprenörer att göra en inmätning och lämna anbud/kostnadskalkyl avseende placering inom det föreslagna området. Enligt lösningen i bilaga 1 placeras parkeringsplatsen öster om Sickla skola och inbegriper ett måttligt antal parkeringsplatser (38 stycken), både nu och på sikt, inte minst med hänsyn till den kommande planläggningen. Skulle fler parkeringsplatser behövas framöver finns det sannolikt förutsättningar att anlägga ytterligare cirka 16 parkeringsplatser bakom den större byggnaden på Planiavägen 28-32 (KKV-byggnaden). Alternativ 1 innehåller ett lägre antal parkeringsplatser än vad trafikenheten och skolverksamheten anser behövs. Sannolikt kan det lägre antalet parkeringar i alternativ 1 jämfört med alternativ 2 medföra att skolverksamheten behöver genomföra insatser för att minska den totala samtidiga trafiken vid lämningsperioden på morgnarna.

I anslutning till den befintliga matsalsbyggnaden vid Sickla skola anläggs en cykelparkering istället för en bilparkering. Genom att avskilja bilparkering från cykelparkering minimeras mötet mellan fordonstyperna. De enda fordon som passerar i näheten av matsalsbyggnaden och den planerade cykelparkeringen är då varutransporterna. Från Gillevägen kommer under dessa förutsättningar endast bussar att angöras.

Alternativ 1 medför vidare att ett antal ekar belägna mot Gillevägen sparas, vilket även är tanken i det kommande planprogrammet. Enligt alternativ 2 måste dessa sågas ner om det uppstår behov av att placera ytterligare en byggnad på tomten.

Alternativ 2

Enligt alternativ 2 placeras en större bilparkering till väster om Gula villan. Den mindre parkeringsplatsen som ligger i anslutning till matsalsbyggnaden bevaras. Antalet parkeringsplatser enligt detta alternativ uppgår till 93 stycken. Byggenhetens uppfattning är att detta antal riskerar att vara väl tilltaget, inte minst med hänsyn till arbetet med *Nacka bygger stad* som uttrycker en ambition om färre personbilar i de centrala delarna av Nacka. Vidare innebär placeringen av parkeringsplatser i anslutning till matsalsbyggnaden en ökad risk för möten mellan bilister och fotgängare.



Sammanfattande jämförelse av alternativ 1 och 2

	Alternativ 1	Alternativ 2
Parkeringsplatser	38 +16 st.	93 st.
Trafiksitus	Förbättrad/minskad risk	Förbättrad/minskad risk, men inte till 100 %
Kostnad (mycket grov bedömning)	Ca 3,5 mkr inkl rivningen av Gula Villan som är på ca 1,3 mkr. Exkl. marksanering.	Ca 5 mkr inkl rivningen av Gula Villan som är på ca 1,3 mkr. Exkl. marksanering
Övrigt	Ekar mot Gillvägen bevaras	Ekar tas bort om det dyker upp behov av placering av exempelvis en förskolebyggnad eller någon annan provisorisk verksamhet

Avslutande kommentarer

De bågge alternativen har presenterats för planenheten som tillsammans med byggenheten tillstyrker alternativ 1. För det fall kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott uppdrar åt byggenheten att fortsätta med antingen alternativ 1 eller 2, behöver kommunen i nästa steg nå en överenskommelse med Nysätra Fastighets AB avseende arrendering av marken.

Miljö och markföroringar

Marken i området innehåller föroringningar, bland annat i form av förhöjda värden av bly, koppar och krom samt förorenat grundvatten. Genom att bygga en provisorisk parkeringsplats upphör saneringsbehovet vilket medför att kommunen undviker kostnader för marksanering.

Tidplan

Den nya provisoriska parkeringen planeras stå klar så snart Gula Villan är riven. Eftersom den bristande säkerheten kring den nuvarande trafiklösningen för Sickla skola är påtaglig är det mycket angeläget att snarast påbörja åtgärderna.

Ekonomiska konsekvenser

I den totala budgeten för båda alternativen är vissa kostnader inte beräknade eftersom det är svårt att bedöma markens förhållande och om ett bergslager eventuellt kan komma att krävas på grund av föroringningar som finns i området.



Bilagor

b_trafikutredning_alternativ_1
c_trafikutredning_alternativ_2

Lars Nylund
Enhetschef
Byggenheten

Ronia Shakir
Projektledare
Byggenheten

Konsekvensbedömning alt 1:

Plus:

- + Ekarna kan bevaras
- + Rimligt antal parkeringsplatser

+ Stor förskolegård

+Stort antal cykelparkeringsplatser

+Hämta-/lämnaficka för större effektivitet

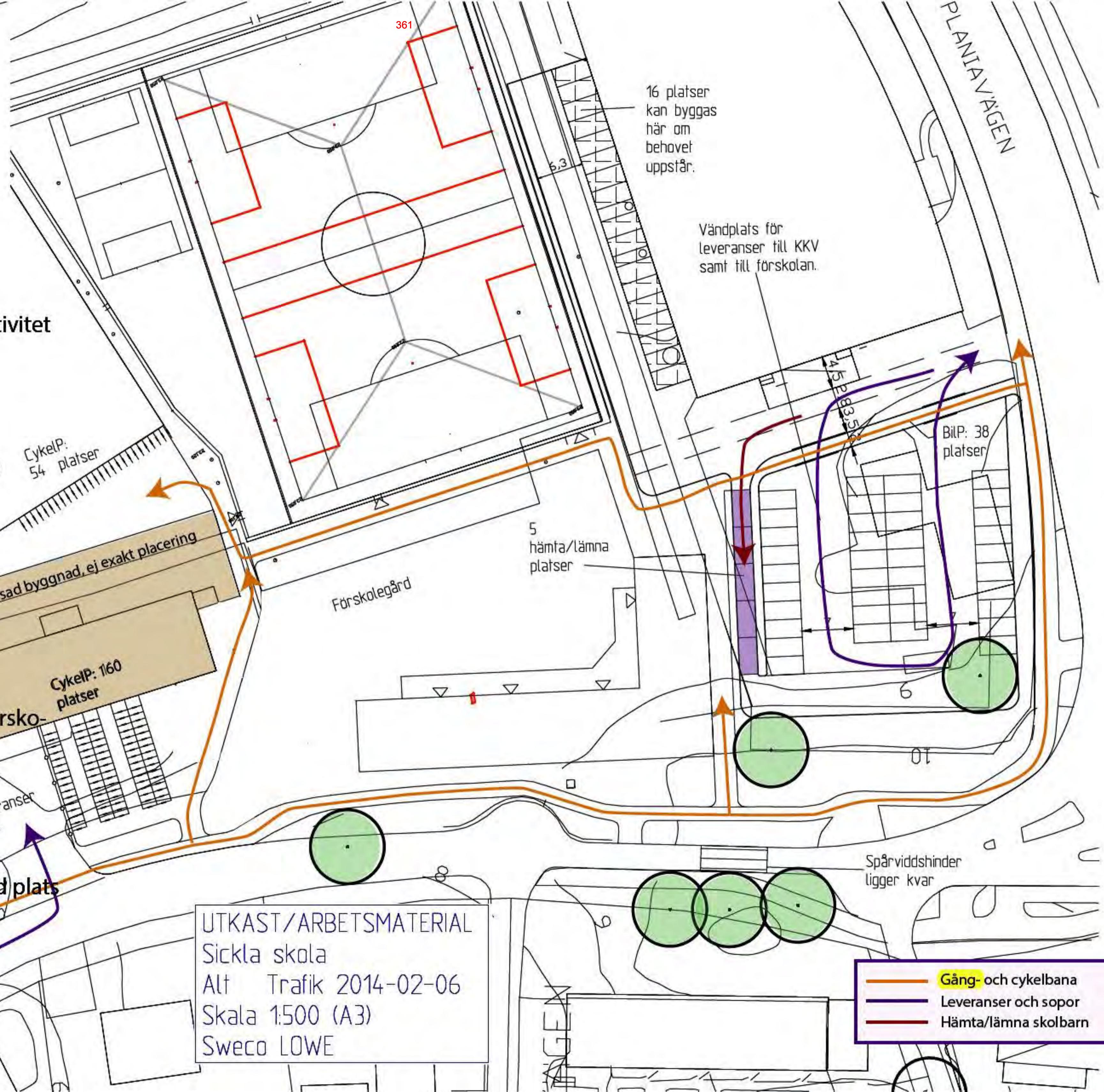
+Gen gångväg in till förskolan från
Planiavägen

+ Förskolan längre från bullerutsatta
Planiavägen

Minus:

-inte optimalt läge för leverans till försko-
lan och hämtning av sopor

- Vändyta för leveranser blandas med plats
för bilparkering



Konsekvensbedömning alt 2:

Plus:

+ bra läge för leverans till förskolan och hämtning av sopor

Minus:

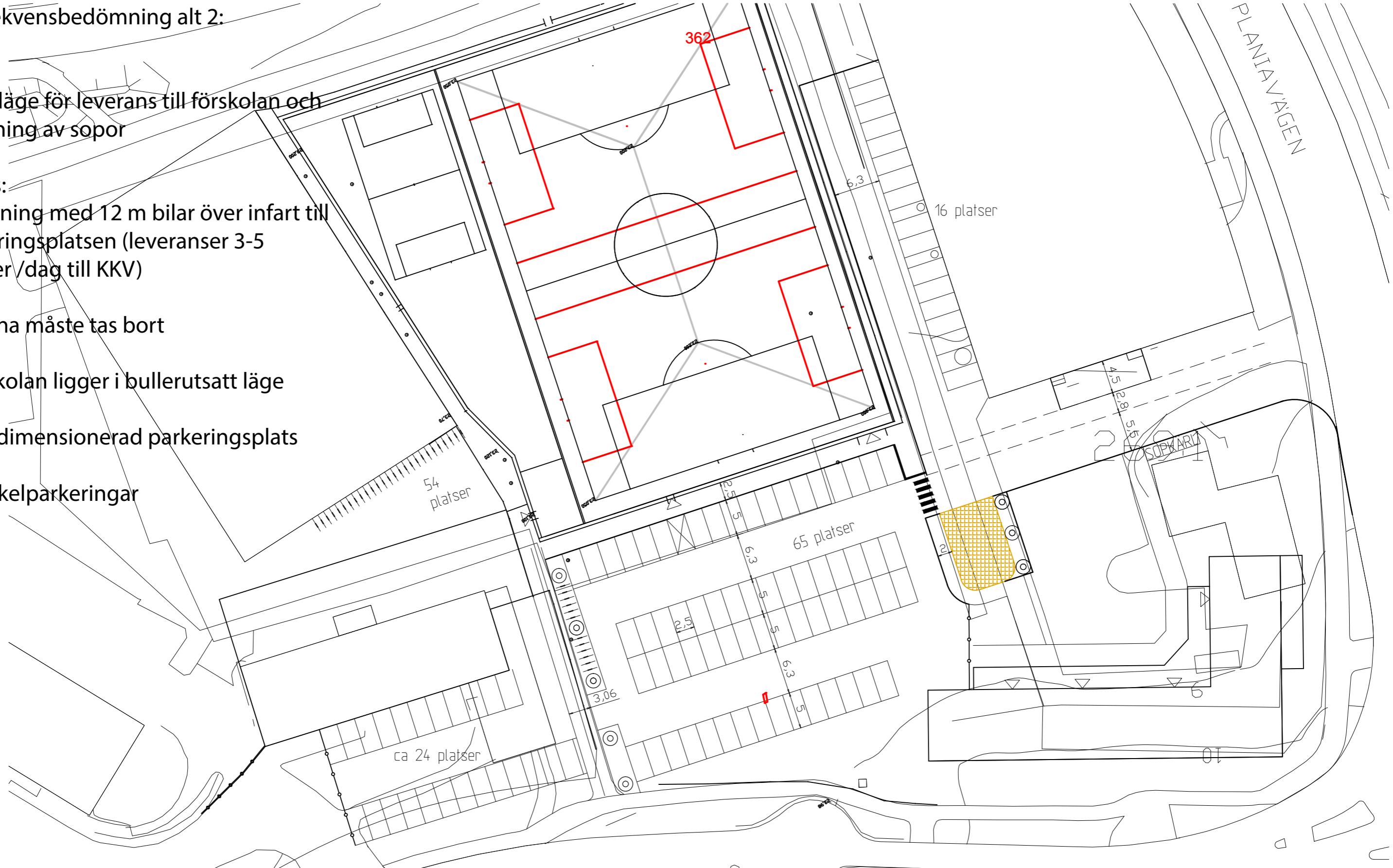
- Backning med 12 m bilar över infart till parkeringsplatsen (leveranser 3-5 gånger/dag till KKV)

- Ekarna måste tas bort

- Förskolan ligger i bullerutsatt läge

-Överdimensionerad parkeringsplats

-Få cykelparkeringar



272,5

UTKAST/ARBETSMATERIAL
Sickla skola
Alt 2 Trafik 2013-12-02
Skala 1:500 (A3)
Sweco LOWE

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott

Medborgarfrågor kring förskola på Lots- och Galärvägen i Boo

Ordförandeinitiativ

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott uppdrar åt stadsledningskontoret att återkomma med ett underlag för svar på inkomna frågor om den planerade förskolan på Lots- och Galärvägen i Boo. Innan detta har presenterats ska bygglov för en ny förskola på Galärvägen inte sökas och arbetet med den nya förskolan avvakta.

Den pågående utbyggnaden av gång- och cykelväg omfattas inte av detta beslut utan ska genomföras som planerat.

Ärendet

Planeringen för en ny förskola på Lots- och Galärvägen pågår och den 24 september 2013, § 187, gav kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott klartecken för projektet med en nybyggnation av en förskola med åtta avdelningar. Samtidigt beslutade utskottet också att en provisorisk gång- och cykelväg skulle anläggas från Boo Gårds skola fram till förskoletomten. Den 18 mars 2014, § 73, fattade stadsutvecklingsutskottet tilldelningsbeslut om vem som skulle få i uppdrag att bygga förskolan.

Under senare tid har boende i området hört av sig med frågor och synpunkter. Det handlar om hur stort behovet är av den nya förskolan och var och när behovet uppstår. Det handlar om hur den nya förskolan påverkar en redan hårt ansträngd trafiksituationen runt både Boo gårds skola, Boovallen och den nya förskolan. Och det handlar inte minst om konsekvenserna av att invänta en ny detaljplan för området och resonemang om alternativa platser för den nya förskolan. Många svar på frågorna finns, men inte riktigt alla. I avvaktan på att dessa svar finns bör arbetet med den nya förskolan inte gå vidare och bygglov inte sökas. Vi föreslår därför att stadsutvecklingsutskottet ger stadsledningskontoret i uppdrag att till utskottets nästa sammanträde ta fram ett underlag för de svar som vi upplever saknas idag. I



förfslaget ingår att utskottet beslutar att kommunen inte ska söka bygglov för förskolan för rän detta underlag har tagits fram och att inga vidare arbeten avseende själva förskolan ska vidtas. Detta förslag omfattar dock inte arbetena med gång- och cykelväg. Den ska byggas färdigt enligt fattade beslut.

Mats Gerdau
Ordförande i kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Cathrin Bergenstråhle
Ledamot i kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott