

## KALLELSE

### Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott kallas till sammanträde

Dag Tisdagen den 10 februari 2015  
Tid Kl. 09.00  
Plats Nacka stadshus, sammanträdesrummet Jelgava  
Ordförande Mats Gerdau  
Nämndsekreterare Liselotte Lexén

### Föredragningslista

Nr	Ärende	Noteringar
1.	Val av justeringsman	
2.	Adjungering	
3.	Anmälningar	
4.	Delegationsbeslut	
	<b>Stadsbyggnadsärenden</b>	
5.	Exploateringsredovisning T3 2014 – beslut om ny budget för sju stadsbyggnadsprojekt KFKS 2014/339-040	
6.	Ändring av exploaterörernas medfinansiering av tunnelbanan för kontor KFKS 2014/1-201	
7.	”Fundamenta”, en stadsbyggnadsstrategi för Nacka stad på västra Sicklaön <i>Antagande</i> KFKS 2013/231-219	
8.	Startpromemoria för stadsbyggnadsprojektet ”Nya gatan”, centrala Nacka KFKS 2014/967-214, MSN § 14	
9.	Startpromemoria för projektet ”Tunnelbana till Nacka” på Sicklaön KFKS 2014/1027-214, MSN § 10	



Nr	Ärende	Noteringar
10.	Inför järnvägsplan för tunnelbana till Nacka <i>Yttrande till Stockholms läns landsting under samråd</i> KFKS 2015/31-219	
11.	Detaljplaneprogram för Älta centrum <i>Yttrande under samråd</i> KFKS 2012/696-214	
12.	Detaljplan för Studentbostäder i Alphyddan, del av fastigheterna Sicklaön 40:11 och 80:43 <i>Yttrande under granskning</i> KFKS 2012/684-214	
13.	Exploateringsavtal för detaljplan för Kontor Uddvägen, fastigheten Sicklaön 346:1 m.fl. samt avtal med Trafikverket om åtgärder på fastigheten Sicklaön 83:3 <i>Antagande</i> KFKS 2015/72-251	
14.	Detaljplan för Kontor Uddvägen, fastigheten Sicklaön 346:1 m fl <i>Antagande</i> KFKS 2012/148-214, MSN § 256	
15.	Ändring genom tillägg till detaljplan 471, Älgö, avseende parkeringsytor <i>Yttrande till förvaltningsrätten i laglighetsprövning</i> KFKS 2014/79-214	
16.	Tilläggsavtal med Stockholm om tillfällig ändstation för Saltsjöbanan vid Henriksdal KFKS 2014/815-251	
17.	Gång- och cykelväg längs Ältabergsvägen <i>Förlängning av genomförandeavtal med Stockholms stad</i> KFKS 2012/208-251	
18.	Ny gång- och cykelväg vid Nacka Forum <i>Utbryggnadspromemoria</i> KFKS 2004/532-251	
19.	Bostadsförsörjningsplan för Värmdö kommun 2014-2018 <i>Yttrande till Värmdö kommun</i> KFKS 2014/985-250	
20.	Gångplan för Stockholm <i>Yttrande till Stockholms kommun</i> KFKS 2015/66-500, NTN § 9	



Nr	Ärende	Noteringar
21.	Flerbostadshus med hyresrädder på gamla Porsmosseverkets tomt i Kummelnäs <i>Motion den 16 juni 2014 av Gunnar Nyman Gräff och Kaj Nyman (S)</i> KFKS 2014/602-299, MSN § 329	
	<b>Fastighetsärenden</b>	
22.	Komplettering till beslut angående förutsättningar för uppsägning av lokalytor KFKS 2015/63-283	
	<b>Övrigt</b>	
23.	Justering i miljö- och stadsbyggnadsnämndens reglemente KFKS 2015/93-003, MSN § 7	
	<b>Tillkommande ärenden</b>	
24.	Detaljplan för del av fastigheten Älta 10:1 m fl fastigheter, Ältadalens i Älta <i>Antagande</i> KFKS 1997/125-214, <b>Minoritetsåterremiss KF 2/2-15</b> <b>Handlingar senare</b>	
25.	Detaljplan för del av fastigheten Kil 1:5, Graninge stiftsgård i Boo Yttrande under samråd KFKS 2013/751-214 <b>Handlingar senare</b>	
26.	Övriga frågor	

Kommunstyrelsen

## **Exploateringsredovisning T3 2014 - beslut om ny budget för sju stadsbyggnadsprojekt**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige fastställer exploateringsbudgeten och ökar den totala investeringsbudgeten med 14,3 miljoner kronor enligt redovisade revideringar.

### **Sammanfattning**

Exploateringsverksamheten omfattar 201 stadsbyggnadsprojekt som tillsammans har syftet att ge förutsättningar för fler bostäder och verksamhetslokaler i kommunen. 2015 väntas 15 projekt avslutas. Senaste budgetjusteringen gjordes i samband med tertialbokslut två 2014. Sammantaget för projektportföljen föreslås en budgetändring så att nettokostnaden ökar med 14,3 miljoner kronor. För sju projekt föreslås budgetförändringar. Den största budgetförändringen berör projektet Tvärbanan där kostnaderna ökar med 14,8 miljoner kronor till följd av ledningsarbeten. Kostnaderna i projektet studentbostäder Ektorp ökar med 3,6 miljoner kronor till följd av ökade kostnader för ombyggnaden av Ektorpsvägen, marksanering och administrativa kostnader. För projektet Område W minskar kostnaderna med 4,4 miljoner kronor.

### **Verksamhetsbeskrivning**

#### **Omfattning och innehåll**

Exploateringsredovisningen omfattar de stadsbyggnadsprojekt som exploateringenheten genom kommunstyrelsen har ansvar för. Antal projekt är 201 stycken. Av dessa förväntas 15 avslutas under 2015. Nya projekt tillkommer när positivt planbesked har lämnats av miljö- och stadsbyggnadsnämnden eller när kommunen initierar stadsbyggnadsprojekt på egen mark.



Projektportföljen kommer att förändras de kommande åren då kommunen inleder förädlingen av den egna marken i stor skala. Ett flertal markanvisningsprojekt kommer därmed att starta.

Fördelningen av projekt

Projektyp	Aktiva	Ej startade	Till avslut 2015	Totalt
Förnyelseområde	21	3	7	31
Markanvisningsprojekt	16	32		43
Byggherreprojekt mm	66	48	8	119
<b>Summa</b>	<b>103</b>	<b>83</b>	<b>15</b>	<b>201</b>

## Syfte och mål

Syftet med verksamheten är att ge förutsättningar för nyproduktion av bostäder och lokaler genom planläggning, utbyggnad av ny infrastruktur och nya fastighetsrättsliga förhållanden.

## Organisation

Ansvaret för att bedriva verksamheten fördelas enligt en projektmodell som är gemensam för enheterna som verkar inom processerna miljö- och stadsbyggnad och teknik.

## Allmänt om redovisningen

En mer detaljerad sammanställning för projekt med förslag till ny budget framgår av tabell i bilaga 2 och i projektbeskrivningarna för dessa projekt återfinns i bilaga 3.

## Prognos för verksamheten

För projektportföljen vid utgången av tertial 3 är prognosen för inkomster/intäkter 1 901 miljoner kronor, utgifter om 2 782 miljoner kronor vilket ger att netto om minus 881 miljoner kronor. Avvikelsen från tidigare budget är minus 14,3 miljoner kronor.

## Projekt med störst kostnadsprognos

TVå projekt har kostnader överstigande en kvarts miljard. Dessa har även de största nettokostnaderna.

## Kvarnholmsförbindelsen

Målet för projektet är en ny förbindelse mellan Kvarnholmen och Nacka Centrum. Förbindelsen ska knyta ihop idag skilda stadsdelar och skapa en bättre infrastruktur för kollektivtrafik, biltrafik samt gång- och cykeltrafik. Projektet innehåller bro över Svindersviken, tunnel genom Ryssbergen och väg fram till Värmdöleden och Griffelvägen. Projektet innehåller ingen ny bebyggelse. Brons gestaltning är viktig för kustens riksintressen. Byggnationen av bron och tunneln pågår och de beräknas vara klara hösten 2015.



Den totala kostnaden för Kvarnholmsförbindelsen beräknas till 353 miljoner kronor. Explotören bidrar med 165 miljoner kronor till bron. Nettokostnaden för kommunen blir därmed -188 miljoner kronor.

## Älgö

Förnyelseområde med ca 540 fastigheter. Kommunen har ett statligt förordnande att höja standarden på vatten och avlopp inom området. Detaljplanen föreskriver att kommunen ska bygga ut VA och rusta upp vägarna. Sjövattenledning är dragen från Saltsjöbaden. Utbyggnad är i slutskedet. Etapp ett och två är slutbesiktigade och klara. Etapp tre är nu också slutbesiktigad och debitering av gatukostnader pågår. Nettoprognosén är minus 229 miljoner kronor.

## Projekt med behov av ny budget, kostnadsökning

### Planprogram Henriksdal [9219]

Färdigställande av planprogrammet beräknas kosta ytterligare 1050 tusen kronor. Kostnadsökningen härrör bland annat från användandet av det nya 3D-verktyget, arbete med bussomstigningsplatsen i och med ombyggnaden av Slussen och riskanalys med hänsyn till ombyggnaden av reningsverket. Projektets netto beräknas till -3,6 miljoner kronor. Underskottet kommer att uppvägas av betydligt större markintäkter inom programområdet.

### Tvärbanan [9227]

Tillkommande strategiska ledningsarbeten i och med utbyggnaden av tvärbanan beräknas kosta 14,8 miljoner kronor i enlighet med tilläggsavtalet till genomförandeavtalet. Denna kostnad belastar VA-kollektivet i form av avskrivningar efter projektavslut. Projektets netto beräknas bli -64,8 miljoner kronor.

### Studentbostäder Ektorp [9229]

Kostnaderna för projektet ökar med 3,6 miljoner kronor. Av dessa hänförs 2,1 miljoner kronor till ombyggnad av Ektorpsvägen för att få plats med alla parkeringsplatser som behövs. Även den administrativa kostnaden har ökat liksom kostnaderna för marksanering. Projektets netto är beräknat till -8,1 miljoner kronor. Kostnaden uppvägs av en årlig tomträttsavgåld om 570 tusen kronor.

### Norra Boo samordning [9417]

Samordningen av förnyelseprojekten i Norra Boo är tids- och resurskrävande. Fortfarande återstår mycket arbete. Många av projekten gränsar till varandra och är beroende av utbyggnaden av Vikingshillsvägen och dagvattenhanteringen enligt miljödom. Projektet behöver 600 tusen kronor som till största delen är resurskostnader. Projektets netto beräknas till -2,6 miljoner kronor.



## Projekt med behov av ny budget, intäktsökning

### Kil 1:I, söder om Värmdövägen [9368]

VA-anläggningsavgifterna är uppräknade till 2015 års nivå. Intäkterna ökar med 500 tusen kronor. Projektets netto blir därmed +500 tusen kronor.

### Kontor Uddvägen Sicklaön 346:I [9218]

Projektets budget är uppdaterad med 2015 års VA-taxa, vilket medför ökade intäkter med 750 tusen kronor. Projektets totalnetto blir därmed 10,1 miljoner kronor.

### Område W (Lännersta 2) [9319]

Detaljplaneförslaget har arbetats om och ska skickas ut för granskning. Omtaget medför ökade administrativa kostnader om 1,6 miljoner kronor. Projekteringskostnaden har ökat med 2,4 miljoner kronor och utbyggnaden av allmänna anläggningar beräknas kosta 2 miljoner kronor mer än tidigare beräknat. Markinlösenkostnaderna minskar med 6 miljoner kronor och VA-intäkterna ökar med 4,4 miljoner kronor. Projektets netto förändras därmed med +4,4 miljoner kronor och projektets totalnetto blir då -33 miljoner kronor.

## Bilagor

Bilaga 1, Projekttabell, alla projekt

Bilaga 2, Projekttabell, projekt med ny budget

Bilaga 3, Projektbeskrivning för projekt med ny budget

Bilaga 4, Projektlista

Gunilla Glantz

Stadsbyggnadsdirektör

Ulf Crichton

Exploateringschef

Projnr	Proj beskrivning	Projektkalkyl			Netto utgifter				Summa netto	Tidigare beslut (Beslutade budget T2 2014 och tidigare).netto	Avvikelse jämfört med tidigare beslut netto	Proj avslut år	Not					
					Varav													
		Ink/int	Utg	Netto	Gata /Park	VA	Planläggning	Mark exkl.markink										
	<b>Summa total projektkalkyler tkr</b>	<b>1 901 217</b>	<b>-2 782 017</b>	<b>-880 800</b>	<b>-764 804</b>	<b>-258 554</b>	<b>-116 705</b>	<b>-53 701</b>	<b>-1 193 764</b>	<b>-866 420</b>	<b>-14 381</b>							
	<b>Summa projekt under genomförande</b>	<b>1 184 474</b>	<b>-1 900 217</b>	<b>-715 743</b>	<b>-638 735</b>	<b>-175 022</b>	<b>-54 836</b>	<b>-39 838</b>	<b>-908 431</b>	<b>-716 216</b>	<b>472</b>							
	<b>Summa projekt under planläggning</b>	<b>716 743</b>	<b>-881 800</b>	<b>-165 057</b>	<b>-126 069</b>	<b>-83 532</b>	<b>-61 869</b>	<b>-13 863</b>	<b>-285 333</b>	<b>-150 204</b>	<b>-14 853</b>							
	<b>Projekt under genomförande</b>																	
9104	Norra Skuru [9104]	76 897	-64 997	11 900	-15 045	-9 875	-4 394	-286	-29 600	11 900	0	2018						
9145	Sickla köpkvarter och industriområde [9145]	8 447	-28 883	-20 436	-16 341	-2 266	-1 829	0	-20 436	-20 436	0	2017						
9151	Kvarnholmen [9151]	8 459	-18 839	-10 380	-6 045	-2 098	-2 237	0	-10 380	-10 380	0	2027						
9164	Saltsjögård [9164]	4 669	-6 308	-1 639	-638	396	-890	-507	-1 639	-1 639	0	2015						
9171	Finnboda Varv [9171]	11 031	-8 415	2 616	-6 436	7 815	144	-318	1 205	2 616	0	2019						
9183	Barnhemsvägen [9183]	3 884	-6 930	-3 046	-3 909	249	-126	0	-3 786	-3 046	0	2015						
9184	Marinstaden [9184]	18 778	-20 592	-1 814	-521	-1 045	-248	0	-1 814	-1 814	0	2017						
9192	Forum Nacka [9192]	33 508	-35 089	-1 580	-4 335	3 516	-775	-18	-1 613	-1 580	0	2015						
9196	Norra Sickla gemensamma anläggningar, beslutade anläggningar [9196]	30 062	-52 011	-21 949	-29 675	0	7 725	0	-21 949	-21 949	0	2018						
9208	Sofieberg [9208]	278	-1 945	-1 668	-1 242	-220	-190	-16	-1 668	-1 668	0	2015						
9214	Kvarnholmsförbindelsen [9214]	164 999	-353 292	-188 293	-182 877	0	-5 416	0	-188 293	-188 293	0	2017						
9217	Lokomobilvägen hyresräatter [9217]	5 110	-4 941	169	-1 888	4 194	-1 632	-506	169	169	0	2015						
9300	Riset-Sångfågelvägen [9300]	19 000	-33 269	-14 269	-5	-12 269	-1 995	-5 000	-19 269	-14 269	0	2018						
9301	Kummelnäs område F [9301]	25 579	-50 507	-24 928	-2 944	-19 596	-4 752	-77	-27 369	-24 928	0	2016						
9306	Område E, Björnberget [9306]	37 076	-40 955	-3 879	2 217	-4 839	-1 241	0	-3 863	-3 879	0	2015						
9309	Tollare 1:16 m fl [9309]	68 396	-64 781	3 614	-1 894	7 022	-1 306	-208	3 614	3 614	0	2022						
9310	Boo Hembygdspark [9310]	22	-1 429	-1 407	-594	0	-663	-150	-1 407	-1 407	0	2017						
9316	Område H Munkkärrsvägen [9316]	3 550	-5 501	-1 951	-2	-3 685	-756	-8	-4 451	-1 951	0	2018						
9320	Område Y och Z, Bo 1:51 m.fl [9320]	18 510	-31 119	-12 609	-8 873	-4 310	-1 736	-190	-15 109	-12 609	0	2018						
9321	Boo kommunalhus [9321]	2 045	-12 892	-10 847	-9 239	-603	-930	-76	-10 847	-10 847	0	2016						
9323	Långvägen-Skymningsvägen [9323]	5 244	-7 945	-2 700	-1 340	-908	-438	-14	-2 700	-2 700	0	2015						
9327	SV Lännersta 1A [9327]	29 605	-34 614	-5 009	-7 801	-2 078	-1 225	-419	-11 524	-5 009	0	2016						
9328	SV Lännersta 1B [9328]	47 285	-53 772	-6 486	-11 467	-6 011	-1 352	-382	-19 213	-6 486	0	2016						
9368	Kil 1:1, söder om Värmdövägen [9368]	4 204	-3 706	498	-635	1 384	-91	-160	498	26	472	2016						
9374	Dalkarlsvägen Ripvägen [9374]	37 457	-39 648	-2 191	-3 243	-5 238	-1 139	-132	-9 751	-2 191	0	2015						
9382	Verksamhetsområde Semestervägen [9382]	8 099	-4 844	3 255	-2 465	-920	-525	-234	-4 145	3 255	0	2016						
9384	Lövberga [9384]	12 806	-18 328	-5 523	-4 820	-148	-659	-23	-5 650	-5 523	0	2015						
9390	Lilla Björknäs 2 [9390]	40 100	-81 221	-41 121	-24 096	-15 101	-2 283	0	-41 479	-41 121	0	2015						
9397	SV Lännersta-Strandpromenaden [9397]	0	-14 424	-14 424	-14 361	0	-63	0	-14 424	-14 424	0	2017						
9398	Blåmesvägen [9398]	12 195	-23 842	-11 647	-8 495	-2 502	-627	-23	-11 647	-11 647	0	2015						
9401	Område I, Enbacken och Gösta Ekmans väg [9401]	17 246	-22 577	-5 331	-1 385	-444	-1 683	-16	-3 528	-5 331	0	2015						
9402	Kummelnäsvägen [9402]	9 983	-51 243	-41 260	-34 321	-4 633	-2 307	0	-41 260	-41 260	0	2016						
9409	Vikingshillsvägen [9409]	16 990	-62 487	-45 497	-27 633	-15 373	-2 490	0	-45 497	-45 497	0	2018						
9411	Ny påfartsramp vid Björknäs [9411]	12 000	-44 037	-32 037	-21 972	-7 319	-2 746	0	-32 037	-32 037	0	2017						
9416	Rörsundsviken 2 [9416]	3 000	-9 268	-6 268	0	-6 095	-173	0	-6 268	-6 268	0	2018						
9418	Rörsundsviken 1 [9418]	2 500	-9 212	-6 712	0	-6 434	-78	0	-6 512	-6 712	0	2020						
9511	Ljusskärsberget Del av Tattby 2:2 [9511]	32 581	-4 299	28 282	-1 338	453	-671	-412	-1 968	28 282	0	2017						
9527	Saltsjöbadens station och Restaurantholmen [9527]	1 700	-5 930	-4 230	-2 199	-160	-1 493	-504	-4 355	-4 230	0	2015						
9528	Älgö [9528]	182 670	-411 590	-228 920	-145 797	-67 346	-7 071	-5 987	-226 200	-228 920	0	2016						
9531	Länghöjden [9531]	30 694	-7 795	22 899	826	2 042	-54	-848	1 967	22 899	0	2016						
9537	Svärdsö [9537]	0	-623	-623	0	0	-623	0	-623	-623	0	2015						
9609	Södra Hedvigslund, Älta [9609]	81 572	-92 980	-11 408	-31 247	-7 184	-878	-98	-39 408	-11 408	0	2015						
9620	Stensö Udde [9620]	26 765	-11 175	15 590	-3 363	-767	-910	-230	-5 270	15 590	0	2015						
9621	Stensövägen, Älta [9621]	33 553	-21 173	12 380	-2 947	958	-519	-112	-2 620	12 380	0	2015						

9  
Förslag till exploateringsbudget T3 år 2014

Bilaga 1 2(4)

Projnr	Proj beskrivning	Projektkalkyl			Netto utgifter				Summa netto	Tidigare beslut (Beslutade budget T2 2014 och tidigare).netto	Avvikelse jämfört med tidigare beslut netto	Proj avslut år	Not					
		Varav																
		Ink/int	Utg	Netto	Gata /Park	VA	Planläggning	Mark exkl.markink										
9622	Trafikplats Hedvigslund (Skrubba-Lindalen och Ältabergsvägen) [9622]	14 400	-8 123	6 277	13 167	-337	-6 217	-336	6 277	6 277	0	2015						
9624	Ältabergs verksamhetsområde [9624]	52 457	-67 635	-15 178	-18 190	-7 045	-54	-22 837	-48 125	-48 125	-15 178	0	2015					
9625	Oxelvägen, panncentralen [9625]	5 967	-10 027	-4 060	-8 370	3 925	385	0	-4 060	-4 060	-4 060	0	2016					
<b>Projekt under planläggning</b>																		
9103	Ektorps centrum [9103]	19 031	-3 297	15 734	287	2 972	-227	-58	2 974	15 734	0	2021						
9107	Danvikshem II [9107]	5 123	-5 118	5	1 482	-1 083	-395	0	5	5	0	2023						
9130	Österleden Ringlederna [9130]	1 276	-420	855	147	0	-87	0	60	855	0	2020						
9135	Sickla Ny förbindelse [9135]	4 068	-6 553	-2 485	-76	-1 304	-1 530	-15	-2 925	-2 485	0	2015						
9195	Södra Sickla gemensamma anläggningar [9195]	25 895	-42 495	-16 600	-16 526	0	-74	0	-16 600	-16 600	0	2021						
9197	Danviks Center [9197]	2 300	-688	1 612	92	1 599	-78	0	1 612	1 612	0	2020						
9198	Fredrik Jahns gränd [9198]	0	-115	115	-17	-23	-57	-17	-115	-115	0	2015						
9202	Henriksdalsberget, punkthus [9202]	6 500	-564	5 936	-6	1 445	-504	0	936	5 936	0	2020						
9203	Program för Finnstorps [9203]	0	-1 779	-1 779	-695	-160	-881	-43	-1 779	-1 779	0	2016						
9206	Henriksdalsbacken [9206]	48 200	-7 621	40 579	-3 064	200	-1 557	0	-4 421	40 579	0	2020						
9210	Blomstervägen/Birkavägen [9210]	0	-3 882	-3 882	-3 775	-75	-15	-17	-3 882	-3 882	0	2016						
9215	Program Centrala Nacka [9215]	0	-18 529	-18 529	0	0	-18 529	0	-18 529	-18 529	0	2015						

Projnr	Proj beskrivning	Projektkalkyl			Netto utgifter				Summa netto	Tidigare beslut (Beslutade budget T2 2014 och tidigare).netto	Avvikelse jämfört med tidigare beslut netto	Proj avslut år	Not					
					Varav													
		Ink/int	Utg	Netto	Gata /Park	VA	Planläggning	Mark exkl.markink										
9216	Nobelberget Sicklön 83:33 [9216]	51 210	-51 186	24	173	193	41	0	408	24	0	2022						
9218	Kontor Uddvägen Sicklön 346:1 [9218]	17 906	-7 796	10 110	66	9 329	715	0	10 110	9 361	749	2018						
9219	Planprogram Henriksdal [9219]	0	-3 567	-3 567	0	0	-3 482	-85	-3 567	-2 517	-1 051	2015						
9220	Nacka Strand - program [9220]	2 898	-2 898	0	0	0	0	0	0	0	0	2015						
9221	Flerbostadshus Sicklön 202:9 vid Ektorp C [9221]	1 430	-601	830	-31	409	164	-113	430	830	0	2018						
9222	Tunnelbana till Nacka [9222]	0	-3 183	-3 183	0	0	-3 183	0	-3 183	-3 183	0	2025						
9223	Nacka Strand, norra branten [9223]	1 000	-2 514	-1 514	0	0	-1 514	0	-1 514	-1 514	0	2015						
9224	Allmänna anläggningar Saltsjöqvarn [9224]	0	-1 448	-1 448	-748	0	-700	0	-1 448	-1 448	0	2017						
9225	Allmänna anläggningar Danvikstrand [9225]	0	-1 036	-1 036	-387	0	-649	0	-1 036	-1 036	0	2017						
9226	Allmänna anläggningar Firnboda [9226]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2017						
9227	Tvärbanan [9227]	0	-64 785	-64 785	-20 206	-34 906	-4 173	-5 500	-64 785	-49 991	-14 794	2017						
9228	Studentbostäder Alphyddan [9228]	0	-6 755	-6 755	-3 337	-996	-2 113	-308	-6 755	-6 755	0	2018						
9229	Studentbostäder Ektorp [9229]	2 000	-10 068	-8 068	-7 032	1 070	-1 106	-1 000	-8 068	-4 484	-3 584	2018						
9230	Nacka stad [9230]	0	-6 559	-6 559	0	0	-6 559	0	-6 559	-6 559	0	2018						
9231	Sicklön 386:6 Skvaltan [9231]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2018						
9232	Samordningsprojekt Nacka Strand [9232]	2 588	-2 672	-84	-5	-51	-28	0	-84	-84	0	2026						
9233	Konvertering NÖ Nacka Strand [9233]	3 763	-3 763	0	0	0	0	0	0	0	0	2019						
9234	Gemensamma anläggningar med Stockholm [9234]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2016						
9235	Klinjen Uddvägen 11 [9235]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2015						
9236	Samordning Henriksdal [9236]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2022						
9237	Nya gatan, Centrala Nacka 1b [9237]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2016						
9238	Bergs oljehamn [9238]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2017						
9239	Södra Nacka Strand dp 4, etapp 1 [9239]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2016						
9240	Norra Nacka Strand dp 3 etapp 1 [9240]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2025						
9241	Upphöjning av Saltsjöbanan [9241]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2016						
9242	Plania, område C, västra [9242]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2022						
9243	Samordning Sickla - Plania	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2016						
9244	Järila Station [9244]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2016						
9245	Överdäckning 222 och bussterminal [9245]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2016						
9302	Område G, del av Kummelnäs [9302]	13 000	-29 841	-16 841	-32	-15 017	-1 792	0	-16 841	-16 841	0	2018						
9319	Område W (Lännersta 2) [9319]	62 537	-95 528	-32 991	-21 107	-11 205	-5 175	-5	-37 491	-37 374	4 382	2019						
9330	Liljekonvaljen IV [9330]	2 883	-1 075	1 809	524	349	-14	-440	419	1 809	0	2020						
9343	Hasseludden [9343]	0	-336	-336	-119	-22	-193	-2	-336	-336	0	2015						
9371	Bågvägen-Åbroddsvägen [9371]	31 485	-37 291	-5 806	-1 669	-2 907	-1 230	0	-5 806	-5 806	0	2019						
9387	Orminge Centrum [9387]	25 144	-22 850	2 294	-4 055	0	9 565	-3 216	2 294	2 294	0	2020						
9395	Telegrafberget [9395]	120 400	-129 909	-9 509	-22 262	-299	-1 890	-58	-24 509	-9 509	0	2019						
9403	Lännerstavägen, cirkulationsplats [9403]	1 900	-2 865	-965	-906	0	-59	0	-965	-965	0	2015						
9406	Tollareängen [9406]	9 793	-4 723	5 071	-946	2 034	-940	-1 077	-929	5 071	0	2017						
9410	Ny Skurubro [9410]	0	-24 437	-24 437	-12 608	-8 259	-3 571	0	-24 437	-24 437	0	2024						
9415	Område C, Vikingshill [9415]	13 450	-26 445	-12 995	0	-11 831	-140	0	-11 971	-12 995	0	2020						
9417	Norra Boo samordning [9417]	0	-2 561	-2 561	0	0	-2 561	0	-2 561	-2 006	-555	2016						
9419	SÖ BOO Samordning [9419]	6 480	-6 480	0	0	0	0	0	0	0	0	2021						
9420	Dalvägen Gustavsviksvägen [9420]	98 590	-116 225	-17 635	-8 622	-6 298	30	0	-14 889	-17 635	0	2022						
9421	Dakarlssängen (trafikplats, verksamheter, skola, förskola, park, gata m.m) [9421]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2022						
9423	Område A, Eols udde [9423]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2016						
9424	Kraftledning Norra Boo samordning [9424]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2019						
9425	Verksamhetsområde Kil [9425]	0	-2 112	-2 112	0	0	-2 112	0	-2 112	-2 112	0	2015						
9426	Lilla Björknäs 3 [9426]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2020						
9427	Studentbostäder Björknäs [9427]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2015						
9428	Fågelstigen [9428]	9 618	-15 736	-6 118	115	-5 222	-1 011	0	-6 118	-6 118	0	2020						
9429	Verksamhetsområde Orminge trafikplats [9429]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2019						
9430	Mjölkudden/Gustavsviks gård [9430]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2022						
9431	Boo Gårds skola - Galärvägen [9431]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2020						
9432	Graninge stiftsgård [9432]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2019						
9530	Båthall Neglinge 2:1 [9530]	3 585	-433	3 152	-64	0	31	-14	-48	3 152	0	2018						
9534	Fastighetsutveckling Saltsjöbanan [9534]	0	-640	-640	0	0	0	-640	-640	-640	0	2017						
9535	Erstavik 25:38, Morningside Marina [9535]	3 989	-4 984	-995	-1 356	-1 647	2 008	0	-995	-995	0	2017						
9536	Detaljplan Fisksätra marina [9536]	1 178	-1 178	0	-163	0	244	-81	0	0	0	2016						
9539	Rösunda 5:12-16, Saltsjövägen [9539]	2 218	-3 777	-1 559	30	-1 460	-129	0	-1 559	-1 559	0	2017						
9540	Baggensudden 2:3 och 2:13 [9540]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2017						
9541	Saltsjöbadens centrum - program [9541]	2 450	-4 955	-2 505	0	0	-2 505	0	-2 505	-2 505	0	2016						
9542	Värgårdssjön [9542]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2015						
9543	Gröna dalen [9543]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2016						
9544	Norra centrum, Fisksätra [9544]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2020						
9545	Hammuddsvägen, Fisksätra [9545]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2020						
9546	Södra centrum Fisksätra [9546]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2020						

11  
Förslag till exploateringsbudget T3 år 2014

Bilaga 1 4(4)

Projnr	Proj beskrivning	Projektkalkyl			Netto utgifter				Summa netto	Tidigare beslut (Beslutade budget T2 2014 och tidigare),netto	Avvikelse jämfört med tidigare beslut netto	Proj avslut år	Not					
		Varav																
		Ink/int	Utg	Netto	Gata /Park	VA	Planläggning	Mark exkl.markink										
9547	Saltsjöblick, Fisksätra [9547]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2020					
9548	Västra Fiskarhöden, Fisksätra [9548]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2020					
9552	Fidraplatån, Fisksätra [9552]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2020					
9553	Fisksätra entrée [9553]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2020					
9554	Samordning renovering Saltsjöbanan [9554]																	
9612	Ältadalen [9612]	110 115	-80 848	29 267	1 853	-367	-1 164	-999	-677	29 267	0	2021						
9627	Älta centrum Stensö - övergripande programfrågor [9627]			-2 744	-149	0	-2 446	-149	-2 744	-2 744	0	2016						
9628	Del av Ältabergsvägen [9628]	2 740	-5 484	-1 194	-874	0	-297	-24	-1 194	-1 194	0	2017						
9629	Byggmax Älta [9629]	0	-1 194	0	0	0	0	0	0	0	0	2015						

**Projekt som ska avslutas med andra projekt**

9313 Se 9374, Detaljpl Bö1:502, Dalkarlsv o Ripv m fl

Se 9374

9617 Ältadalens utvecklingsplan

Se 9612 och 9624

**Projektkalkyl**

Ink/Int = Summan av projektets totala inkomster (gatukostnadsersättningar, VA anläggningsavgifter, planavgifter och övriga inkomster enl. plan- och exploateringsavtal) och projektets totala intäkter (markförsäljningar).

Utg = projektets totala utgifter som kostnader för framtagandet av detaljplan, kostnader för byggandet av allmänna anläggningar o.s.v.

Netto = Ink/Int – Utg, summan av inkomster och intäkter i ett projekt minus projektets totala kostnader.

**Nettoutgifter**

Gata/park = Totala inkomster minus totala utgifter för gata och park.

VA = Totala (inkomster +intäkter) minus totala utgifter för VA.

Planläggning = Totala inkomster minus totala utgifter för framtagandet av detaljplanen i projektet.

Mark = Totala utgifter för inlösen av mark och utgifter för förädlning av försälda mark i projektet.

Summa netto utgifter = Summan av nettot på (Gata/Park + VA + Planläggning + Mark) i projektet.

Tidigare beslutade budget = Detta är nettot av tidigare beslutad totalbudget.

Avvikelse jämfört med tidigare beslut netto = Nettot av ny föreslagen budget minus nettot av tidigare beslutad totalbudget.

Proj avslut år = Det året projektet planeras att slutföras i ekonomisystemet och avskrivning av tillgången börjar löpa.

12  
Förslag till exploateringsbudget T3 år 2014

Bilaga 2 1(1)

Projnr	Proj beskrivning	Projektkalkyl			Netto utgifter				Summa netto	Tidigare beslut (Beslutade budget T2 2014 och tidigare),netto	Avvikelse jämfört med tidigare beslut netto	Proj avslut års	Not					
		Varav																
		Ink/int	Utg	Netto	Gata /Park	VA	Planläggning	Mark exkl.markink										
	<b>Summa total projektkalkyler tkr</b>	<b>86 646</b>	<b>-188 012</b>	<b>-101 366</b>	<b>-48 914</b>	<b>-34 328</b>	<b>-15 874</b>	<b>-6 750</b>	<b>-105 866</b>	<b>-86 985</b>	<b>-14 381</b>							
	Summa projekt under genomförande	4 204	-3 706	498	-635	1 384	-91	-160	498	26	472							
	Summa projekt under planläggning	82 442	-184 306	-101 863	-48 279	-35 712	-15 783	-6 590	-106 363	-87 010	-14 853							
	<b>Projekt under genomförande</b>																	
	9368 Kil 1:1, söder om Värmdövägen [9368]	4 204	-3 706	498	-635	1 384	-91	-160	498	26	472	2016						
	<b>Projekt under planläggning</b>																	
	9218 Kontor Uddvägen Sicklaön 346:1 [9218]	17 906	-7 796	10 110	66	9 329	715	0	10 110	9 361	749	2018						
	9219 Planprogram Henriksdal [9219]	0	-3 567	-3 567	0	0	-3 482	-85	-3 567	-2 517	-1 051	2015						
	9227 Tvärbanan [9227]	0	-64 785	-64 785	-20 206	-34 906	-4 173	-5 500	-64 785	-49 991	-14 794	2017						
	9229 Studentbostäder Ektorp [9229]	2 000	-10 068	-8 068	-7 032	1 070	-1 106	-1 000	-8 068	-4 484	-3 584	2018						
	9319 Område W (Lännersta 2) [9319]	62 537	-95 528	-32 991	-21 107	-11 205	-5 175	-5	-37 491	-37 374	4 382	2019						
	9417 Norra Boo samordning [9417]	0	-2 561	-2 561	0	0	-2 561	0	-2 561	-2 006	-555	2016						

**Projektkalkyl**

Ink/Int = Summan av projektets totala inkomster (gatukostnadsersättningar, VA anläggningsavgifter, planavgifter och övriga inkomster enl. plan- och exploateringsavtal) och projektets totala intäkter (markförsäljningar).

Ute = projektets totala utgifter som kostnader för framtagandet av detaljplan, kostnader för byggandet av allmänna anläggningar o.s.v.

Netto = Ink/Int – Utg, summan av inkomster och intäkter i ett projekt minus projektets totala kostnader.

**Nettoutgifter**

Gata/park = Totala inkomster minus totala utgifter för gata och park.

VA = Totala (inkomster +intäkter) minus totala utgifter för VA.

Planläggning = Totala inkomster minus totala utgifter för framtagandet av detaljplanen i projektet.

Mark = Totala utgiften för inlösen av mark och utgifter för förädling av försälda mark i projektet.

Summa netto utgifter = Summan av nettot på (Gata/Park + VA + Planläggning + Mark) i projektet.

Tidigare beslutade budget = Detta är nettot av tidigare beslutad totalbudget.

Avvikelse jämfört med tidigare beslut netto = Nettot av ny föreslagen budget minus nettot av tidigare beslutad totalbudget.

Proj avslut års = Det året projektet planeras att slutföras i ekonomisystemet och avskrivning av tillgången börjar löpa.

9242931900 Område W (Lännersta 2) [9319]

<b>Pågående fas</b>	Detaljplanering, genomförande- förberedelser		
<b>Projekttyp</b>	Förnyelseområde - Kommunalt huvudmannaskap		
<b>Byggherre</b>	Enskilda fastighetsägare		
<b>Beslut startPM</b>	2005-01-10	<b>Totalt antal lägenheter</b>	
<b>Startbeslut projekt</b>	2009-01-01	40	
<b>Detaljplan antagen</b>	2015-03-02	<b>Antal lägenheter per år (år:antal lgh)</b>	
<b>Startbeslut genomförande</b>	2016-06-01	2015:6	
<b>Beslut utbyggnadsPM</b>	2016-06-01	2016:6	
<b>Driftöverlämning</b>	2017-06-01	2017:3	
<b>Beslut projektavslut</b>	2019-06-01	2018:2	
<b>Beskrivning</b>	Förnyelseområde i Lännersta med ca 120 fastigheter. Inom området ligger Gammeludden som utgör arbetsplatser. Syftet med planen är att bygga ut vägarna, VA, strandpromenad och gångbanor samt gångstigar i kulturreservat i området och bevara kulturhistoriska intressen. Kalkylen innehåller utbyggnad av va-nätet och upprustning av vägarna samt utbyggnad av strandpromenaden (delar av den). Huvudmanaskapet för vägarna blir kommunalt.		
<b>Lägesrapport</b>	2015-01-26		
	<b>Status</b>	<b>Orsak</b>	<b>Åtgärd</b>
<b>Tid</b>		Utställning pågick 19 maj-22 juni 2013. En justering av b i a strandpromenaden och andra åtgärder innehåller att utställningen måste revideras. Detta medför att antagandet av planen tidsförskjuts. Revidering av planen och reviderad beslut om uttag av gatukostnader beräknas till mars/april 2015.	Arbetet med justering av detaljplanen fortgår
<b>Kostnad</b>		Eftersom planarbetet har förskjutits i tiden p g a ett flertal önskemål om förändringar i planen har kostnaderna för projektet som projektledning och detaljplanearbete ökat med 1,6 mkr. Projekteringen har nu slutförts i sin helhet. En stor del av ökningen på 2,4 mkr av projekteringskostnaden är för projektering av strandpromenaden och färdigprojektering till bygghandlingar. En förfinad kostnadsanalys medför att utbyggnaden av gata, park och VA tillsammans ökar 2 mkr medan marklösenkostnaden minskar med 6 mkr eftersom marklösen av strandpromenaden tas bort från kalkylen och besparningar i avtalet mellan Nacka kommun och Gammeludden inräknas. Detta innehåller kostnadsökningen på 6 mkr balanseras av att marklösenkostnaderna minskar med med 6 mkr. Intäkterna för VA är beräknade med 2015 års taxa och har ökat med 4,4 mkr.	Budgetförändringen blir ca +4,4 mkr gentemot tidigare beslutad budget T2 2014.
<b>Produkt</b>			
<b>Lägesbeskrivning</b>			

2015-01-22

Arbetet med att ta fram reviderade utställningshandlingar pågår och beräknas vara klara i mars 2015 och utställning kommer att pågå mars-april. Anatagnade handlingar beräknas vara klara i augusti/september med beslut av KF i december.

2015-01-09

Detaljplanearbetet pågår och ett rev. utställningsbeslut beräknas till 1 kvartalet 2015. Samtidigt med planen revideras gatukostnaderna och ställs ut samtidigt med planen.

2014-08-15

På grund av ett flertal ändringar i planen b I a gällande strandpromenaden kommer det att behövas en ny utställning. Detta gör att planen tidigast kan antas 1 mars 2015. Därefter väntas planen bli överklagad 1-2 år.

2014-04-03

Utställningen av planen och gatukostnaderna är avslutade. Plan och gatukostnader beräknas bli antagna under hösten 2014. Synpunkter på utställning bearbetas till antagandehandlingarna. Därefter väntas planen bli överklagad 1-2 år.

**9242936800 Kil 1:1, söder om Värmdövägen [9368]**

<b>Pågående fas</b>	Utbyggnad	
<b>Projekttyp</b>	Byggherremedverkan	
<b>Byggherre</b>	MacFreeze AB	
<b>Beslut startPM</b>	2000-05-02	<b>Totalt antal lägenheter</b>
<b>Startbeslut projekt</b>	2000-05-03	40
<b>Detaljplan antagen</b>	2007-03-05	<b>Antal lägenheter per år (år:antal lgh)</b>
<b>Startbeslut genomförande</b>	2007-04-11	2012:5
<b>Beslut utbyggnadsPM</b>	2007-04-12	2014:1
<b>Driftöverlämning</b>	2015-05-22	2015:20
<b>Beslut projektavslut</b>	2016-07-07	2016:15
<b>Beskrivning</b>	Område av Kil 1:1 beläget mellan Värmdöleden och Värmdövägen vid Kils Gård. Planering ca 40 bostäder i parhus och friliggande småhus. Exploateringsavtal har träffats med exploatören. Kommunen bygger ut va-ledningar fram till området och exploatören bygger ut och bekostar allmänna anläggningar, gator/va-ledningar och gångvägar, inom området och betalar anslutningsavgift enligt taxa. Exploatören bekostar markförläggning av befintliga högspänningssledningar på stolpe enligt särskilt avtal med Boo Energi.	
<b>Lägesrapport</b>	2015-01-13	
<b>Tid</b>	<b>Status</b>	<b>Åtgärd</b>
Tidplan oförändrad		Ingen förändring av tidplanen föreslås
Kostnad	Uppräkning av VA-anslutningsavgifter till 2015 års nivå	Detta påverkar nettobudgeten med +500 tkr
Produkt		
<b>Lägesbeskrivning</b>	Exploatörens förhoppning är bostäderna inom området ska vara sålda under 2015 och genomföras senast 2016. I syfte att minska onödiga projektkostnader har delar av de allmänna anläggningarna inom projektområdet slutbesiktats. Nu utreds om övriga anläggningar kan slutbesiktas tidigare för att kunna avsluta exploatörens åtagande gentemot kommunens.	

9242941700 Norra Boo samordning [9417]

<b>Pågående fas</b>	Detaljplanering, genomförande- förberedelser	
<b>Projekttyp</b>	Förnyelseområde - Enskilt huvudmannaskap	
<b>Byggherre</b>		
<b>Beslut startPM</b>	2009-10-02	<b>Totalt antal lägenheter</b>
<b>Startbeslut projekt</b>	2010-09-09	
<b>Detaljplan antagen</b>	2016-12-30	<b>Antal lägenheter per år (år:antal lgh)</b>
<b>Startbeslut genomförande</b>	2016-12-30	
<b>Beslut utbyggnadsPM</b>	2016-12-30	
<b>Driftöverlämning</b>	2016-12-30	
<b>Beslut projektavslut</b>	2016-12-30	
<b>Beskrivning</b>	Projektet är ett samordningsprojekt som hanterar övergripande frågor i Norra Boo som antingen är stora eller sträcker sig över flera olika enskilda projekt. Till exempel miljödom för markavvattning, dagvattenhantering och utbyggnadsordning. Projektet samordnar även frågor mellan de olika projektene i Norra Boo.	
<b>Lägesrapport</b>	2015-01-19	
	<b>Status</b>	<b>Orsak</b>
<b>Tid</b>	<span style="color: red;">●</span>	Flera projekt i norra Boo ska eller håller på och genomförs där tidplanerna har förskjutits allt eftersom. Eftersom projekt Norra Boo samordning ska hantera samordningsfrågor förskjuts även denna tidplan.
<b>Kostnad</b>	<span style="color: red;">●</span>	Projektet har hållit på betydligt längre än vad som ursprungligen var planerat. I projektet ingår flera komplicerade frågor vad gäller miljödom, samordning och vissa utredningar som har genererat mer arbeten än planerat.
<b>Produkt</b>	<span style="color: green;">●</span>	Ingen förändring av produkten.
<b>Lägesbeskrivning</b>	Flera projekt håller på och genomförs eller närmar sig genomförande. Samordning mellan dessa projekt diskuteras där framförallt trafikflödet på Kummelnäsvägen och Vikingshillsvägen är viktigt.	
		<b>Åtgärd</b>
<b>Tid</b>		Tidplanen för projektet förskjuts på framtiden, förmodligen cirka 2 år framåt.
<b>Kostnad</b>		Detta påverkar nettobudgeten med - 600 tkr gentemot tidigare beslutad nettobudget.
<b>Produkt</b>		Ingen förändring av produkten.

99921800 Kontor Uddvägen Sicklaön 346:1 [9218]

<b>Pågående fas</b>	Projekt- planering	
<b>Projekttyp</b>	Byggherremedverkan	
<b>Byggare</b>	Atrium LjungbergGruppen	
<b>Beslut startPM</b>	2012-01-23	<b>Totalt antal lägenheter</b>
<b>Startbeslut projekt</b>	2013-03-01	0
<b>Detaljplan antagen</b>	2014-10-31	<b>Antal lägenheter per år (år:antal lgh)</b>
<b>Startbeslut genomförande</b>	2015-01-01	0
<b>Beslut utbyggnadsPM</b>	2015-05-01	
<b>Driftöverlämning</b>	2017-04-15	
<b>Beslut projektavslut</b>	2018-03-31	
<b>Beskrivning</b>	<p>På begäran om planbesked från ägaren till fastigheten Sicklaön 346:1, Atrium Ljungberg AB, beslutade Miljö- och stadsbyggnadsnämnden 2012-02-15, § 51, att lämna positivt besked för en planläggning för kontor och handel på fastigheten. Det huvudsakliga syftet med stadsbyggnadsprojektet är att uppföra nya byggnader inom fastigheten Sicklaön 346:1 för kontor och viss handel (totalt ca 26 000 kvm) i ett läge med goda kommunikationer och närhet till service, bostäder och andra arbetsplatser. De nya byggnaderna ska förädla området kring Fanny Udde och skapa en värdig entré till Nacka.</p>	
<b>Lägesrapport</b>	2015-01-23	
	<b>Status</b>	<b>Åtgärd</b>
<b>Tid</b>	● Detaljplanen har varit på granskning 2014-06-25 t o m 2014-08-01. Antagen detaljplan planeras till våren 2015. Pågående planarbete synkroniseras med utbyggnaden av Tvärbanan. Tidplanen för utbyggnad av Kontor Uddvägen är fortfarande osäker eftersom den sammanfaller med utbyggnad av Tvärbanan.	Det pågår en dialog mellan Trafikförvaltningen, Atrium Ljungberg och kommunen om och hur utbyggnad av Tvärbanan och Kontor Uddvägen kan synkroniseras.
<b>Kostnad</b>	● Budgeten har uppdaterats med VA-taxan för 2015.	Detta påverkar nettobudgeten med ca + 750 tkr gentemot tidigare beslutat budget.
<b>Produkt</b>	● Det huvudsakliga syftet med projektet är att uppföra ny bebyggelse inom fastigheten Sicklaön 346:1 för kontor och handel. Projektet berörs av flera andra pågående projekt och planprocesser, t ex Tvärbanan, Nobelberget och Sickla Front (Kinnarpsplanen), som måste beaktas i det nya stadsbyggnadsprojektet för att uppnå en sammanhängande och fungerande stadsdel. Vidare måste hänsyn tas till planerad utbyggnad av Hammarby sjöstad inom Stockholms kommun. Start-PM är beslutat, samråd och granskning av detaljplanen har skett. Tillfartsgatan (Uddvägen) till planområdet ligger inom planområdet för Tvärbanan (projekt 9227).	
<b>Lägesbeskrivning</b>	<p>Det huvudsakliga syftet med stadsbyggnadsprojektet är att uppföra nya byggnader inom fastigheten Sicklaön 346:1 för kontor och viss handel i ett läge med goda kommunikationer och närhet till service, bostäder och andra arbetsplatser. De nya byggnaderna ska förädla området kring Fanny Udde och skapa en värdig entré till Nacka. Detaljplanen har varit på granskning 2014-06-25 t o m 2014-08-01.</p> <p>Området berörs av flera pågående projekt och planprocesser, t ex Tvärbanan, Nobelberget och Sickla Front (Kinnarpsplanen), som måste beaktas i det nya stadsbyggnadsprojektet för att uppnå en sammanhängande och fungerande stadsdel. Vidare måste hänsyn tas till planerad utbyggnad av Hammarby sjöstad inom Stockholms kommun.</p> <p>Stadsbyggnadsprojektet Kontor Uddvägen, Sicklaön 346:1 är ett byggherrepröjekt som inte ska belasta den kommunala ekonomin. Kommunen har för avsikt att ta ut exploateringsbidrag av exploitören i området för övergripande infrastrukturåtgärder, inkl medfinansiering för tunnelbanans utbyggnad samt gemensamma anläggningar som behövs för att utveckla västra Sicklaön i enlighet med översiksplanen.</p>	

**99921900 Planprogram Henriksdal [9219]**

<b>Pågående fas</b>	Projekt- planering	
<b>Projekttyp</b>	Bygggherremedverkan	
<b>Byggherre</b>	Nacka kommun	
<b>Beslut startPM</b>	2012-10-22	<b>Totalt antal lägenheter</b>
<b>Startbeslut projekt</b>	2015-12-31	1500
<b>Detaljplan antagen</b>	2015-12-31	bostadslägenhete
<b>Startbeslut genomförande</b>	2015-12-31	r
<b>Beslut utbyggnadsPM</b>	2015-12-31	<b>Antal lägenheter per år (år:antal lgh)</b>
<b>Driftöverlämning</b>	2015-12-31	
<b>Beslut projektavslut</b>	2015-12-31	
<b>Beskrivning</b>	Stadsbyggnadsprojektet syftar till att ta fram ett planprogram för området mellan Henriksdals trafikplats och Finnbona park. Programmets viktigaste mål är att möjliggöra "en tät och mer blandad stad" på Västra Sicklaön enligt översiksplanens strategi.	
<b>Lägesrapport</b>	2015-01-22	
<b>Tid</b>	<b>Status</b>	<b>Åtgärd</b>
	● Pågående genomförandeaktiviteter för nya Slussen har påverkat projektet tex utredning av ny omstigningsplats för Saltsjöbanan. Separat projekt 9236 har under året upprättas för detta. Utbyggnad av Henriksdals avloppsreningsverk påverkar möjligheten att bygga bostäder i anslutning till reningsverkets tunnelmynnningar. Riskutredning som klarlägger skyddsavstånd för bostäder är under framtagande.	Tidplanen har justerats.
<b>Kostnad</b>	● Projektet har varit pilotprojekt för Nacka kommunus nya 3D-verktyg vilket inneburit mer kostnader än budgeterade. Oförutsedda kostnader är den provisorisk bussomstigning vid Henriksdal och riskanalysen för utbyggnaden av Henriksdals reningsverk. Budgeten har tidigare inte justerats för att även inrymma dessa kostnader. Framöver belastas kostnader för den provisoriska bussomstigning samordningsprojekt 9236.	3D-verktyget påverkar budgeten med -550tkr. Provisorisk bussomstigning för Henriksdal påverkar budgeten med -350tkr. Riskanalysen påverkar budgeten med -150tkr. Totalt påverkas projektets netto med -1050tkr Ny budget begärs.
<b>Produkt</b>	●	
<b>Lägesbeskrivning</b>	Syfte med projektet är att ta fram ett nytt planprogram för området mellan Henriksdals trafikplats och Finnbona park. En ny bebyggelsestruktur ska skapas med fler bostäder och service enligt översiksplanens strategi "Tät och blandad stad" på Västra Sicklaön. Start-PM godkändes av KS 2012-10-22. Medborgardialog genomfördes 2013-12-10 tom 2014-01-26 med Nacka kommunus nya 3D-modell. Programarbete pågår. Bebyggelseeskiss i 3D, konstprogram, naturvärdesinventering och antikvarisk förundersökning har tagits fram. En riskanalys för att klarlägga avloppsreningsverkets skyddsavstånd är under framtagande. Programsamråd beräknas ske under våren 2015. Antagande av planprogram planeras under 2015.	

**99922700 Tvärbanan [9227]**

<b>Pågående fas</b>	Projekt- planering	
<b>Projekttyp</b>	Infrastrukturinvestering	
<b>Byggherre</b>		
<b>Beslut startPM</b>	2013-02-11	<b>Totalt antal lägenheter</b>
<b>Startbeslut projekt</b>	2013-04-15	0
<b>Detaljplan antagen</b>	2014-06-30	<b>Antal lägenheter per år (år:antal lgh)</b>
<b>Startbeslut genomförande</b>	2014-07-01	
<b>Beslut utbyggnadsPM</b>	2014-07-01	
<b>Driftöverlämning</b>	2016-12-31	
<b>Beslut projektavslut</b>	2017-12-31	
<b>Beskrivning</b>	Landstingets trafiknämnd tog den 18 juni 2013 ett genomförandebeslut gällande förlängning av tvärbanan till Sickla station i Nacka. Ett genomförandeavtal är upprättat mellan Trafikförvaltningen (SL) och Nacka kommun som reglerar ansvar för kostnader och utförande. Syftet med projektet är att möjliggöra en förlängning av Tvärbanan, från dagens ändhållplats Sickla Udde i Hammarby Sjöstad till Saltsjöbanans Sickla station. Tvärbanan ska tillföra nya attraktiva resealternativ i kollektivtrafiken liksom avlasta Slussen under den planerade ombyggnationen. För detta ändamål behöver Nacka kommun ta fram ett förslag till en ny detaljplan. I samband med utbyggnaden av Tvärbanan ska även Uddvägen byggas om och kompletteras med gång- och cykelbana.	

**Lägesrapport**      2015-01-22

	<b>Status</b>	<b>Orsak</b>	<b>Åtgärd</b>
<b>Tid</b>	●	<p>Detaljplanen antogs av KF den 16 juni 2014 men överklagades till Länsstyrelsen som avslog överklagandet den 7 november 2014. Beslutet har samarbete med Nacka kommun. där efter överklagats till Mark- och miljödomstolen.</p> <p>Detta innebär med största sannolikhet att tidplanen för Tvärbanans utbyggnad förskjuts ytterligare. Arbetet med att ta fram reviderad tidplan pågår. Tidigare bedömd driftsättning av Tvärbanan var sommaren 2017.</p> <p>Strategiska ledningsarbeten vid Uddvn/Sicklav/Båtbyggarg tillförs projektet för att undvika avstängning av Tvärbanan när den är i drift. Utredning bedömer att tidpunkten för driftsättning av Tvärbanan inte ska påverkas av de tillkommande strategiska ledningsarbetena.</p>	En reviderad tidplan för Tvärbanans utbyggnad och driftsättning tas fram av Trafikförvaltningen i
<b>Kostnad</b>	●	<p>Kostnader för kommunen i stadsbyggnadsprojektet Tvärbanan är ombyggnad av Uddvägen till ett tak pris om 20 miljoner kr, bidrag till omläggning av VA-ledningar med ett tak pris om 20 miljoner kr samt bidrag med kostnader för att upprätta en detaljplan och ansvaret för att lösa markåtkomsten för den aktuella förlängningen av Tvärbanan, uppskattningsvis 10 miljoner kr. Dessa kostnadsposter framgår av det genomförandeavtal som är upprättat mellan Nacka kommun och Trafikförvaltningen och som är beslutat i KF 2013-06-17 samt justerat i KF 2013-12-16. Avtalet reglerar parternas ansvar för kostnader och utförande under planerings- och genomförandefasen. Notera att kostnaden för markåtkomst och detaljplan är inte angivet med en summa i avtalet, utan 10 miljoner kr är en uppskattad kostnad för dessa åtaganden som kan förändras. De tillkommande strategiska ledningsarbetena vid Uddvägen/Sicklavägen/Båtbyggargatan medför ytterligare kostnader i projektet på ca 14,7 miljoner. Dessa kommer i förlängningen belasta VA-kollektivet i Nacka, som belastas av avskrivningskostnaden när stadsbyggnadsprojektet avslutas.</p>	Budgetförändring begärs för de strategiska ledningsarbetena. Detta påverkar budgeten med -14,7 mkr gentemot tidigare beslutad budget.
<b>Produkt</b>	●	<p>Nacka kommun tar fram en ny detaljplan för aktuell förlängning av tvärbanan (från Sickla Udde till Saltsjöbanans station) avseende den del som ligger inom kommunen. Den del av Tvärbanan som ligger inom Stockholms kommun har redan stöd i gällande detaljplan. Detaljplanen för Tvärbanan antogs av KF 16 juni 2014 men överklagades till länsstyrelsen. Länsstyrelsen avslog överklagandet den 7 november 2014. Beslutet har där efter överklagats till Mark- och miljödomstolen.</p>	Avvaktar Mark- och miljödomstolens beslut. Förhandlingar med markägare fortsätter under 2015 gällande markåtkomst och etableringsytor.

**Lägesbeskrivning**

Detaljplanen antogs av KF den 16 juni 2014, men överklagades till länsstyrelsen. Länsstyrelsen avslagde överklagandet den 7 november 2014. Beslutet har därefter överklagats till Mark- och miljödomstolen.

Planering för utbyggnad av Tvärbanan pågår. Överklagandet av detaljplanen innebär med största sannolikhet att tidplanen för Tvärbanans utbyggnad förskjuts. Arbetet med att ta fram en reviderad tidplan pågår. Tidigare bedömd driftsättning av Tvärbanan var sommaren 2017.

Trafikförvaltningen (SL), Nacka kommun, Stockholm stad och Stockholm Vatten planerar nu för att strategiska ledningsarbeten vid korsningen Uddvägen/Sicklavägen/Båtbyggargatan, som inte är medtagna i det genomförandeavtal som har upprättats, kommer med i projektet. Utredning påvisar att tidpunkten för driftsättning av Tvärbanan inte ska påverkas av detta. De tillkommande arbetena innebär att ett tilläggsavtal till genomförandeavtalet mellan Nacka kommun och Trafikförvaltningen har upprättats. Beslut om detta togs i KS 12 januari 2015.

Budgetförändring begärs för de strategiska ledningsarbetena. Detta påverkar nettobudgeten med + 14700 tkr gentemot tidigare beslutad nettobudget.

#### 99922900 Studentbostäder Ektorp [9229]

<b>Pågående fas</b>	Detaljplanering, genomförande-förberedelser	
<b>Projekttyp</b>	Markanvisning	
<b>Byggherre</b>		
<b>Beslut startPM</b>	2012-12-12	<b>Totalt antal lägenheter</b>
<b>Startbeslut projekt</b>	2012-12-12	200
<b>Detaljplan antagen</b>	2015-05-27	<b>Antal lägenheter per år (år:antal lgh)</b>
<b>Startbeslut genomförande</b>	2015-12-04	
<b>Beslut utbyggnadsPM</b>	2016-02-04	2017:200
<b>Driftöverlämning</b>	2016-12-19	
<b>Beslut projektavslut</b>	2018-11-13	
<b>Beskrivning</b>	Student och hyresbostäder i Ektorp. Planområdet angränsar till väg 222, Ektorpsvägen, Ektorpshemmet och Ektorps skola.	
<b>Lägesrapport</b>	2015-01-23	
<b>Status</b>	<b>Orsak</b>	<b>Åtgärd</b>
<b>Tid</b>		
<b>Kostnad</b>	  Markföroreningar som hittats inom planområdet måste saneras och det är en kostnad som drabbar kommunen. Kostnaden är uppskattad till 1 mkr och 0,25 mkr för utredning/projektering	Detta påverkar nettobudgeten -3600 tkr
		Intern tid har ökat med ungefär 0,3 mkr
		Projektering av allmän plats har färdigställts. Kalkylen visar på ökade kostnader jämfört med beslutad budget. Gatan invid är i projekteringen ritad som "stadsgata" med gatuträd och kantstensparkering därav högre kostnad än tidigare uppskattning. Ektorpsvägen måste byggas om till stadsgata i och med att exploateringen tar i anspråk befintlig parkering som används av anställda och besökande till Nacka seniorcentrum Ektorp. Genom ombyggnation av gatan ersätts dessa parkeringsplatser med kantstensparkering.
		Utbyggnadens kostnad ökar med 2,1 mkr jämfört med tidigare beslutad budget.
<b>Produkt</b>		
<b>Lägesbeskrivning</b>	Detaljplanen var på granskning under maj-juni 2014. Det är troligt att detaljplanen överklagas.	



# **STADSBYGGNADSPROJEKT**

Februari 2015

<b>Projektnamn</b>	<b>Område</b>	<b>Projektfas</b>	<b>Innehåll</b>	<b>Projektledare</b>	<b>Kommentar</b>
<b>Översiktsplaner och program</b>					
Planprogram Henriksdal [9219]	V Sicklaön, Henriksdal	Samråd	Bostäder, Verksamheter	Terese Karlqvist	
Program Centrala Nacka [9215]	Centrala Nacka	Antagande	Bostäder, infrastruktur	Sven Andersson	Tidigare FÖP. Görs klart som program
Saltsjöbadens centrum program [9541]	Saltsjöbaden	Startfas	Verksamhet, bostäder, infrastr.	Lena Nordenlöw	
Orminge Centrum [9387]	Orminge	Antagande	Bostäder, Infrastruktur	Petra Carlenarson	
Älta centrum Stensö, programöversyn [9627]	Älta	Samråd	Bostäder, centrum, förskola, idrott	Åsa Dahlgren	
Program för Planiaområdet [9223]	Sickla	Antagande	Handel, kontor, bostäder	Christian Rydberg	
Verksamhetsområde Kil 1:1 [9425]	Insjön/Kil	Samråd	Verksamhetsområde	Fredrik Bengtsson	Samarbete med Värmdö, program först innan dp
Gröna dalen, Fisksätra [9543]	Fisksätra - Saltsjöbaden	Starfas	Bostäder, friluftsaktiviteter mm	Lena Nordenlöw	Program tas fram först

<b>Samordningsprojekt och övergripande projekt</b>					
Norra Boo samordning [9417]	Norra Boo	-	Förnyelseplanering	Fredrik Bengtsson	Samordningsprojekt
SÖ Boo Samordning [9419]	SÖ Boo	-	Förnyelseplanering	Karin Stadig	Samordningsprojekt
Tunnelbana till Nacka [9222]	Sicklaön	-	Infrastruktur	Frida Foley	SL huvudman
Ny Skurubro [9410]	Sicklaön- Saltsjö Boo	Byggnation 2018-2021	Infrastruktur	Yussuf Hassen	Trafikverket huvudman
Kraftledning Norra Boo samordning [9424]	N Boo	-	Infrastruktur, nedläggning av ledning	Petra Carlenarson	Samordningsprojekt för kraftledningen
Norra Sickla gemensamma anläggningar [9196]	NV Sicklaön	-	Infrastruktur	Sara Lindholm	Samordningsprojekt
Södra Sickla gemensamma anläggningar [9195]	SV Sicklaön	-	Infrastruktur	Hannah Linngård	Samordningsprojekt
Fastighetsutveckling Saltsjöbanan [9534]	Sicklaön	-	Bostäder	David Arvidsson	Utredning finns, inväntar SL, kan bli flera projekt
Nacka Strand samordning [9232]	V Sicklaön	Startfas	Bostäder mm	Sara Lindholm	Samordning mellan ingående proj i Nacka Str.
Samordning Nacka Stad [9230]	V Sicklaön	Startfas	Samordningsprojekt	Bastian Vreede	Övergripande utredningar, samordning
Samordning renovering Saltsjöbanan [9554]	Sicklaön – Saltsjöbaden	Startfas	Samordningsprojekt	Emil Hagman	Samordnar kommunens insatser

Samordning Henrikdal [9236]	V Sicklaön	Startfas	Samordningsprojekt	Helena Fältén	Övergripande samordn., tid och ekonomi
Samordning Sickla – Plania [9243]	Sickla	Startfas	Samordningsprojekt	Helena Fältén	
<b>Markanvisningsprojekt Planfas</b>					
Plania 1, Sydvästra Plania [9242]	Sickla	Startfas	Bostäder, skola mm	Richard Hallman	Del av Plania
Bergs oljehamn [9238]	C Sicklaön	Startfas	Bostäder	Sara Källeskog	Markanvisningsprojekt
Centrala Nacka 4 d, Järla station, uppgång	V Sicklaön	Startfas	Bostäder, t-baneuppgång mm	Karl Hallgren	Ingår i program C Nacka,
Verksamhetsomr Orminge trafikplats [9429]	Saltsjö-Boo	Samråd	Verksamhetsområde	Jonas Nylander	
Dalkarlsängen [9421]	SÖ Boo	Startfas	Trafikplats, skola, verksamhetsomr.	Anna Dolk	Program antaget
Hamnuddsvägen, Fisksätra [9545]	Fisksätra	Startfas	Bostäder/verksamhet	Jonas Nylander	Del av programområdet Fisksätra
Nya Gatan, Centrala Nacka 1a [9237]	C Sicklaön	Startfas	Bostäder	Therese Rosberg	Markanvisningsprojekt
Studentbostäder Ektorp [9229]	Ö Sicklaön, Ektorp	Antagande	Markanvisning, studentbostäder	David Arvidsson	
Studentbostäder Alphyddan [9228]	V Sicklaön	Granskning	Markanvisning, studentbostäder	Sara Lindholm	

<b>Byggherreprojekt m m Planeringsfas</b>					
Södra Nacka strand – dp 4, etapp 1 [9239]	Nacka Strand	Startfas	Bostäder	Anna Dolk	
Norra Nacka Strand – dp 3 etapp 1 [9240]	Nacka Strand	Startfas	Bostäder	Anders Lind	
Uphöjning av Saltsjöbanan [9241]	V Sicklaön	Startfas	Infrastruktur	Petra Carlenarson	Del av Plania
Klinten Uddvägen 11 [9235]	V Sicklaön	Startfas	Kontor, handel, bostäder	Caroline Cederholm	Klinten
Gemensamma anl med Stockholm [9234]	V Sicklaön	Startfas	Infrastruktur, samordning	Marianne Möller	Samordning med Stockholm
Bussterminal och överdäckning 222 [9245]	V Sicklaön	Startfas	Infrastruktur	Yussuf Hassen	Samordnas med tunnelbana och bostäder
Norra centrum, Fisksätra [9544]	Fisksätra	Samråd	Bostäder	David Arvidsson	Del av programområdet Fisksätra
Sicklaön 386:6 Skvaltan [9231]	C Sicklaön	Samråd	Bostäder	Helena Fältén	Flera byggherrar
Graninge stiftsgård [9432]	Kil	Samråd	Bostäder	Helena Fältén	
Byggmax Älta [9629]	Älta	Startfas	Verksamheter	Nils-Olof Persson	
Nacka strand, norra branten [9233]	Nacka Strand	Antagande	Bostäder	Sara Lindholm	Två detaljplaner

Tvärbanan [9227]	Sickla	Överklagad	Infrastruktur	Caroline Cederholm	SL huvudman
Allmänna anläggningar Finnboda [9226]	V Sicklaön	Startfas	Huvudmannaskap	Erik Wiktorsson	Övertagande av allmänna anläggningar
Allmänna anläggningar Saltsjöqvarn [9224]	V Sicklaön	Startfas	Huvudmannaskap	Erik Wiktorsson	Övertagande av allmänna anläggningar
Allmänna anläggningar Danviksstrand [9225]	V Sicklaön	Startfas	Huvudmannaskap	Erik Wiktorsson	Övertagande av allmänna anläggningar
Sicklaön 202:9, Ektorpsrondellen [9221]	Ö Sicklaön, Ektorp	Antagande	Bostäder	Björn Bandmann	Flerbostadshus, Sickla Förvaltning AB
Kontor Uddvägen, Sicklaön 346:1, [9218]	V Sickla	Antagande	Kontor, handel	Caroline Cederholm	Atrium Ljungberg. Samordning med Uddvägen
Baggensudden 2:3 och 2:13 [9540]	Saltsjöbaden	Startfas	Bostäder	Erik Wiktorsson	Mindre projekt. Väg till bef bost
Kvarnholmen, [9151]	Kvarnholmen	Planering och utbyggnad	Bostäder, 2500, verksamheter, skola mm	Bastian Vreede	Stort projekt. Planering och utbyggnad i etapper
Erstavik 25:38, Morningside Marina [9535]	Fisksätra	Samråd	Bostäder, 30 lgh	Karin Stadig	
Ältadalen [9612]	Älta	Antagande	Bostäder, 250 lgh	Fredrik Bengtsson	
Danvikshem II [9107]	V Sicklaön	Granskning	Bostäder, 150 lgh	Richard Hallman	Detaljplanen återremitterad
Nobelberget Sicklaön 83:33 [9216]	V Sicklaön	Samråd	Bostäder, 500 lgh, kontor, förskola	Caroline Cederholm	Ny bygg Herrre, omtag

Fisksätra Marina [9536]	Fisksätra	Granskning	Museum, restaurang mm	David Arvidsson	Del av programmet för Fisksätra
Del av Ältabergsvägen inkl handelsetablering [9628]	Älta	Granskning	Handel, gc-väg	David Arvidsson	Inväntar programmet för Älta
Tollareängen [9406]	SV Boo	Antagande	Bostäder, förskola	Nabiha Shahzad	
Telegrafberget [9395]	NV Boo	Antagande	Bostäder, 300 lgh	Helena Fältén	Förhandlingar avtal, Delvis kommunal mark
Ektorps centrum [9103]	Ö Sicklaön	Antagande	Bostäder, 225 lgh, förskola	Richard Hallman	Planen omarbetas
<b>Förnyelseområden Planeringsfas</b>					
Gustavsviks Gård – Mjölkudden [9430]	Sö Boo	Startfas	Förnyelseområde, villor och flerbost.	David Arvidsson	Kommunalt huvudmannaskap,
Boo Gårds skola – Galärvägen [9431]	SÖ Boo	Startfas	Förnyelseområde, skola, idrott	Nabiha Shahzad	Kommunalt huvudmannaskap
Fågelstigen [9428]	C Boo	Samråd	Förnyelseområde, villor	Hannah Linngård	Kommunalt huvudmannaskap
Dalvägen Gustavsviksvägen [9420]	SÖ Boo	Samråd	Villor, flerbost., 130-180 nya bost.	Anna Dolk	Program antaget Kommunalt huvudm.
Bågvägen-Åbroddsvägen [9371]	Norra Boo	Granskning	Villor, 80 fastigheter	Erik Wiktorsson	Kommunalt huvudmannaskap
Område W, Lännersta 2 [9319]	Södra Boo	Granskning	Villor, 120 fastigheter	Björn Bandmann	Kommunal huvudmannaskap

Område C, Vikingshill [9415]	Norra Boo	Överklagad	Villor, 120 fastigheter	Richard Hallman	Förenklande modellen, enskilt huvudmannaskap
<b>Markanvisningsprojekt Genomförandefas</b>					
Verksamhetsområde Semestervägen [9382]	C Boo	Utbyggnad	Verksamhetsområde	David Arvidsson	Kommunal mark, försäljning
Älta centrum Stensö, Oxelvägen [9625]	Älta	Utbyggnad	Bostäder, 130 lgh, hyresräatter	David Arvidsson	
Länndbohöjden [9531]	Fisksätra	Utbyggnad	Bostäder, 80 lgh	Björn Bandmann	
Lokomobilvägen hyresräatter [9217]	Centrala Sicklaön, Nacka Strand	Utbyggnad	Bostäder, 120 lgh, hyresräatter	Jonas Nylander	
Ljusskärssberget Del av Tattby 2:2 [9511]	Saltsjöbaden	Utbyggnad	Bostäder, 20 lgh	Erik Wiktorsson	Gruppboende 6 lgh.
Ältadalens verksamhetsområde [9624]	Älta	Utbyggnad	Verksamheter, kommunal mark	Kristina Källqvist	Slutbesiktning gjord. Försäljning pågår
Tollare 4, Tollare Port [9309]	SV Boo	Utbyggnad	Bostäder, 60 lgh	Hannah Linngård	Delvis gruppbostäder
<b>Byggherreprojekt mm Genomförandefas</b>					
Kvarnholmsförbindelsen [9214]	Kvarnholmen – Sicklaön	Utbyggnad	Bro	Yussuf Hassen	
Tollare 3, Tollarehöjden [9309]	SV Boo	Utbyggnad	Bostäder, 180 lgh, äldreboende, 50 lgh	Hannah Linngård	

Tollare 2, Tollare Strand [9309]	SV Boo	Utbyggnad	Bostäder, 510 lgh, kontor, handel	Hannah Linngård	
Tollare 1A, Tollare Träskväg [9309]	SV Boo	Utbyggnad	Bostäder, 5 bef, 19 tillkommande	Hannah Linngård	
Tollare 1B, Mellanbergsvägen [9309]	SV Boo	Utbyggnad	Bostäder, 43 lgh	Hannah Linngård	
Boo Hembygdspark [9310]	Orminge	Utbyggnad	Hembygdsgård	Nabiha Shahzad	
Sickla köpkvarter och industriområde [9145]	V Sicklaön	Utbyggnad	Infrastruktur	Hannah Linngård	Övergripande projekt med delprojekt i Sickla
Rösunda 5:12-16, Saltsjövägen [9539]	Saltsjöbaden	Utbyggnad	Bostäder	Fredrik Bengtsson	Förhandling om exploateringsavtal
Södra Hedvigslund, Älta [9609]	Älta	Utbyggnad	Bostäder, 430 lgh	Helena Fältén	2/3 färdigt, delvis kommunal mark
Kil 1:1, söder om Värmdövägen [9368]	Insjön	Utbyggnad	Bostäder, 18 lgh	Jonas Nylander	
Boo kommunalhus [9321]	Orminge	Utbyggnad	Bostäder	Nils-Olof Persson	Inväntar nedläggning av kraftledning
Finnboda Varv [9171]	NV Sicklaön	Utbyggnad	Bostäder, 860 lgh	Erik Wiktorsson	Ca 260 lgh återstår
Forum Nacka [9192]	Centrala Sicklaön	-	Bostäder 230 lgh, handel	Anna Dolk	Fastighetsrättsliga frågor och viss utbyggnad

Förnyelseområden Genomförandefas					
Område Y och Z, Kaptensvägen [9320]	Södra Boo	Upphandling	Villor, 37 fastigh., +8 avstyckningar	Richard Hallman	Kommunalt huvudmannaskap
Norra Skuru [9104]	NÖ Sicklaön	Projektering	Bostäder, 85 bef., 40 tillkommande	Jonas Nylander	Kommunen huvudman, delvis kommunal mark
Område G, Sydöstra Kummelnäs [9302]	Norra Boo	Projektering	Villor, 132 fastigheter	Fredrik Bengtsson	Förenklande modellen,
Område H, Munkkärrsvägen [9316]	Östra Boo	Utbyggnad	Villor, 10 fastigheter	Björn Bandmann	Enskilt huvudmannaskap
Vikingshillsvägen [9409]	Norra Boo	Upphandling	Villor, 35 fastigh., genomfartsgata	Fredrik Bengtsson	Kommunalt huvudmannaskap
Område B, Riset- Sångfågelvägen [9300]	Norra Boo	Upphandling	Villor, 125 fastigheter	Fredrik Bengtsson	Förenklade planeringsmodellen
Område E, Björnbergsområdet [9306]	Norra Boo	Debitering gatukostnader	Villor, 80 fastigheter	Hannah Linngård	Kommunalt huvudmannaskap
Område F, Solviksområdet [9301]	Norra Boo	Utbyggnad	Villor, 167 fastigheter	Björn Bandmann	Enskilt huvudmannaskap
Rörsundsviken 1, Snödroppsvägen [9418]	Norra Boo	Projektering	Villor, 23 fastigheter	Richard Hallman	Enskilt huvudmannaskap Inväntar område C
Rörsundsviken 2 [9416]	Norra Boo	Projektering	Villor, 24 fastigheter	Fredrik Bengtsson	Enskilt huvudmannaskap, Inväntar område B
Kummelnäsvägen [9402]	Norra Boo	Debitering gatukostnader	Genomfartsgata	Jonas Nylander	Kommunalt huvudmannaskap

Älgö [9528]	Älgö	Utbyggnad och deb gatukostnader	Villor, 540 fastigheter	Eva Olsson	Kommunalt huvudmannaskap
Dalkarlvägen Ripvägen [9374]	SÖ Boo	Slutfas	Villor, 118 bef, 19 tillkommande	Ingrid Johansson	Kommunalt huvudmannaskap
SV Lännersta-Strandpromenaden [9397]	S Boo	Utbyggnad	Strandpromenad	Hannah Linngård	
<b>Projekt inför avslut</b>					
Saltsjöqvarn [9164]	NV Sicklaön	Slutfas	Bostäder, 227 lgh, verksamheter	Susanne Moberg	Några detaljer återstår
Lännerstavägen, cirkulationsplats [9403]	C Boo	Kan avslutas	Infrastruktur, verksamheter	David Arvidsson	
Båthall Neglinge 2:1 [9530]	Saltsjöbaden	Avbryts, avslutas	Handel	David Arvidsson	Förgävesprojekt, ingår i programområde
Område D, Lövberga [9384]	Norra Boo	Slutfas	Villor, 35 fastigheter	Susanne Moberg	Kommunalt huvudmannaskap
Område S, Blåmesvägen [9398]	Södra Boo	Slutfas	Villor, 44 fastigheter	Susanne Moberg	Kommunalt huvudmannaskap
Stensö Udde [9620]	Älta	Slutfas	Villor, 7 fastigheter, 8 tillkommande		Kommunal huvudmannaskap
Barnhemsvägen [9183]	Ö Sicklaön	Slutfas	Bostäder, 75 lgh	Fredrik Bengtsson	Ett mindre avtal återstår
Ny påfartsramp vid Björknäs [9411]	V Boo	Slutfas	Infrastruktur	Yussuf Hassen	

Marinstaden [9184]	V Sicklaön	-	Bostäder, 60 lgh	David Arvidsson	Slutfasen
Sofieberg [9208]	V Sicklaön, Finntorp	-	Verksamheter	Susanne Moberg	Debitering återstår
SV Lännersta 1A [9327]	S Boo	Slutfas	Villor, 100 fastigheter	Hannah Linngård	Kommunalt huvudmannaskap
SV Lännersta 1B [9328]	S Boo	Slutfas	Villor, 150 fastigheter	Hannah Linngård	Kommunalt huvudmannaskap
Stensövägen, Älta [9621]	Älta	-	Bostäder, 190 lgh	Christer Hallberg	Klar att avsluta
Lilla Björknäs 2 [9390]	NV Boo	Vissa åtgärder återstår	Villor, 143 bef och 11 tillkommande	Nils-Olof Persson	Egen regjobb. Kan snart avslutas
Saltsjöbadens station och Restaurantholmen [9527]	Saltsjöbaden	Slutfas	Bostäder, 116 lgh	David Arvidsson	Slutfasen
Trafikplats Skrubba- Lindalen [9622]	Älta	Slutfas	Trafikplats	David Arvidsson	Klar. Dagvattenfråga återstår
Svärdö [9537]	Svärdö	Antaget	Naturreservat	Lina Malm	Kan avslutas
Program Nacka Strand [9220]	Centrala Nacka	Antaget	Bostäder/kontor	Sofia Rudenschöld Thuresson	
Långvägen- Skymningsvägen [9323]	Västra Boo, Eknäs	Slutfas	Villor, 20 fastigheter	Anna Jansson	Kommunalt huvudmannaskap
Område I, Enbacken- Gösta Ekmans väg [9401]	Östra Boo	Slutfas	Villor, 46 fastigheter	Jonas Nylander	Kommunalt huvudmannaskap

<b>Projekt på väntelista, vilande</b>					<b>Prioritering</b>
Centrala Nacka 1, Vattentornet	V Sicklaön	-	Bostäder		Ingår i program C Nacka Start 2015
Centrala Nacka 2, Forum	V Sicklaön	-	Bostäder		Ingår i program C Nacka Start 2015
Elverkshuset, Centrala Nacka 3b [9237]	V Sicklaön	-	Bostäder, delvis markanvisning		Ingår i program C Nacka Start 2015
Stadshusområdet, Centrala Nacka 3c [9237]	V Sicklaön	-	Bostäder, markanvisning		Ingår i program C Nacka, Start 2015
Gamla Kristallen, Centrala Nacka 3d	V Sicklaön	-	Bostäder, markanvisning		Ingår i program C Nacka Start 2016
Centrala Nacka 4a, Järla station, PEAB	V Sicklaön	-	Bostäder		Ingår i program C Nacka, Start 2016
Centrala Nacka 4b, Järla station, kommunens mark	V Sicklaön	-	Bostäder, markanvisning		Ingår i program C Nacka, Start 2015
Centrala Nacka 5, Birkavägen	V Sicklaön		Bostäder, markanvisning		Ingår i program C Nacka Start 2016
Centrala Nacka 7, Ryssbergen	V Sicklaön		Bostäder, verksamheter		Ingår i program C Nacka, Start 2017
Centrala Nacka 8, söder om Nacka forum	V Sicklaön		Bostäder, delvis markanvisning		Ingår i program C Nacka, Start 2017
Centrala Nacka 9, Lillängsvägen	V Sicklaön		Bostäder, markanvisning		Ingår i program C Nacka, Start 2017

Centrala Nacka 10, Idrottsplatsområdet	V Sicklaön		Bostäder, idrott, markanvisning		Ingår i program C Nacka, Start 2017
Centrala Nacka 11, Värmdöv. vid brandstat.	V Sicklaön		Bostäder, markanvisning		Ingår i program C Nacka, Start 2017
Centrala Nacka 12, östra Vikdalen	V Sicklaön		Bostäder, verksamheter		Ingår i program C Nacka, Start 2017
Centrala Nacka 13, södra Jarlberg	V Sicklaön		Bostäder		Ingår i program C Nacka, Start 2017
Västra Nacka strand – etapp 2, kajen	V Sicklaön		Bostäder, verksamheter		Ingår i program Nacka Strand, start 2015
Östra Nacka strand – etapp 3 Jakobsdalsvägen	V Sicklaön		Bostäder, verksamheter		Ingår i program Nacka Strand, Start 2016
Entré Nacka strand– etapp 3	V Sicklaön		Bostäder, verksamheter		Ingår i program Nacka Strand, Start 2016
Plania 4, Alab triangeln	V Sicklaön		Bostäder, verksamheter		Ingår i program Plania, Start 2015
Plania 5a, norr om Värmdövägen	V Sicklaön		Bostäder, verksamheter		Ingår i program Plania, Start 2015
Plania 5b, norr om Värmdövägen	V Sicklaön		Bostäder, verksamheter		Ingår i program Plania, Start 2016
Plania 5c, norr om Värmdövägen	V Sicklaön		Bostäder, verksamheter		Ingår i program Plania, Start 2016
Plania 6, område C, östra	V Sicklaön		Bostäder, verksamheter		Ingår i program Plania, Start 2017

Henriksdal 1a, Kvarnholmsvägen	V Sicklaön		Bostäder, verksamheter		Ingår i program Henriksdal, Start 2016
Henriksdal 1b, Kvarnholmsvägen	V Sicklaön		Bostäder, verksamheter		Ingår i program Henriksdal, Start 2016
Henriksdal 1c, Kvarnholmsvägen	V Sicklaön		Bostäder, verksamheter		Ingår i program Henriksdal, Start 2016
Henriksdal 2, Platån	V Sicklaön		Bostäder		Ingår i program Henriksdal, Start 2015
Henriksdal 3, Henriksdalsbacken	V Sickalön		Bostäder		Ingår i program Henriksdal, Start 2016
Henriksdal 4, Vilan	V Sicklaön		Bostäder		Ingår i program Henriksdal, Start 2016
Kvarnholmsvägen, öster Finnboda	V Sicklaön		Bostäder		Start 2017
Vårgärdssjön [9542]	Saltsjöbaden	-	Huvudmannaskap	-	4
Orminge 1 A Nybacka	Orminge C	-	Bostäder		Ingår i program Orminge, Start hösten 2015
Orminge 1 B Sarvträsk	Orminge C		Bostäder		Ingår i program Orminge
Orminge 1 C Knutpunkten	Orminge C		Bostäder, infra- struktur,verksamheter		Ingår i program Orminge
Orminge 1 D Kanholmsvägen	Orminge C		Bostäder		Ingår i program Orminge

Orminge 2 A Ormingetorget	Orminge C		Bostäder, verksamheter		Ingår i program Orminge
Orminge 2 B Ormingehus	Orminge C		Bostäder		Ingår i program Orminge
Orminge 2 C Rikshem	Orminge C		Bostäder		Ingår i program Orminge
Orminge 3 A Utövägen	Orminge C		Bostäder		Ingår i program Orminge
Område A, Eols Udde [9423]	Norra Boo	-	Förnyelseområde, Villor	-	Enligt förenklade modellen. Avtal krävs
Dubbelsspår Tattby	Saltsjöbaden	-	Infrastruktur	-	Del av renoveringen av Saltsjöbanan
Norra Utskogsvägen	Skuru	-	Markanvisning bostäder	-	Kommunal mark
Duvnäs utskog, förrådet	Skuru	-	Markanvisning bostäder	-	Kommunal mark
Solbrinken - Grundet	Sö Boo	-	Förnyelseområde, villor	-	2, Kommunalt huvud- mannaskap, start 2013
Ekallén- Mellanvägen och Moravägen- Tunvägen	Sö Boo	-	Förnyelseområde, villor	-	2, Kommunalt huvud- mannaskap, start 2014
Blomstervägen/ Birkavägen [9210]	C Sicklaön	-	Bostäder	-	2
Finntorp allmänna anläggningar [9203]	V Sicklaön, Finntorp	-	Bostäder, verksamheter	-	2

Österleden Ringlederna [9130]	V Sicklaön	-	Infrastruktur	-	2, Inväntar Trafikverket och finansiering,
Erstavik 25:1 Ridskola	Erstavik	-	Ridskola	-	2
Studentbostäder Björknäs [9427]	Björknäs	-	Markanvisning, studentbostäder	-	2, Inväntar arbetsplan för Skurubron
Sickla ny förbindelse [9135]	V Sicklaön	-	Infrastruktur	-	1, Vilande
Henriksdalsberget, punkthus [9202]	V Sicklaön, Henriksdal	-	Bostäder	-	1, Vilande, inväntar program Henriksdal
Henriksdalsbacken [9206]	V Sicklaön, Henriksdal	-	Bostäder	-	1, Vilande, inväntar program Henriksdal
Gillevägen – Atlasvägen	SV Sicklaön, Sickla	-	Bostäder	-	1, Vilande
Henriksborg Sickalön 37:29	V Sicklaön, Henriksdal	-	Bostäder	-	1, Vilande, inväntar program Henriksdal
Sicklaön 276:1	SV Sicklaön, Sickla	-	Bostäder	-	1, Tillbyggnad, Onzo AB
Kummelberget Independent Studios	N Boo	-	Verksamheter	-	1, Vilande
Sicklaön 143:1 Ekudden	C Sicklaön, Ekudden	-	Bostäder	-	1, Flerbostadshus Vasakronan
Danviks Center [9197]	V Sicklaön, Henriksdal	-	Verksamheter	-	1, Vilande, inväntar program Henriksdal

Dp för Hasseludden 1:78 [9343]	N Boo	-	Verksamheter, bostäder	-	1
Liljekonvaljen IV [9330]	C Boo	-	Infrastruktur, bostäder	-	1, Upprustning av Prästkragens väg återstår
Baggensudden 2:1 o 2:9 Bryggor	Saltsjöbaden	-	Båtverksamhet	-	1
Sicklaön 238:1 Fasanvägen	Ektorp	-	Flerbostadshus	-	1
Erstavik 25:1 Båthall	Fisksätra	-	Båtverksamhet	-	1
Sicklaön 367:5 Jarlbergsvägen	Jarlberg	-	Bostäder, handel	-	1, Vasaparken Fastighets AB
Sicklaön 172:1, Shurgard	C Sicklaön, Skvaltan	-	Verksamheter	-	Berg Arkitektkontor AB
Sicklaön 125:3, Furuvägen	Finntorp	-	Bostäder	-	1, Diligentia
Björknäs 1:52 m fl, Talluddsvägen	Björknäs	-	Bostäder	.	1, Diligentia
Sicklaön 105:1 Finntorpsv. (MSN 2012/97-214)	Finntorp		Bostäder		
Fisksätra entré [9553]	Fisksätra	-	Infrastruktur	-	Del av programområdet Fisksätra
Fidaplatån, Fisksätra [9552]	Fisksätra	.	Bostäder	-	Del av programområdet Fisksätra

Västra Fiskarhöden, Fisksätra [9548]	Fisksätra	-	Bostäder	-	Del av programområdet Fisksätra
Saltsjöblick, Fisksätra [9547]	Fisksätra	-	Bostäder	-	Del av programområdet Fisksätra
Södra centrum, Fisksätra [9546]	Fisksätra	-	Bostäder	-	Del av programområdet Fisksätra
Fredrik Jahns gränd [9198]	V Sicklaön, Finntorp	-	Bostäder	-	Vilande
Björknäs 3	Ö Boo	-	Villor	-	Under kraftledningen. Gatukostnader
Björknäs 1:1 och 1:277	Björknäs	-	Bostäder, verksamheter	-	Vilande
Eknäs 1:225, Trädgårdsvägen	Eknäs	-	Bostäder	-	Diligentia
Hasseludden 1:78, Norges hus	Kummelnäs	-	Verksamhet	-	
Björknäs 1:871, Kvarnvägen	Björknäs	-	Bostäder	-	
Sicklaön 46:33 Bullar- höden (MSN 2013/9-214)	Skuru	-	Bostäder		
Sicklaön 151:1 Vikdalsv. Forumv. (MSN13/121-214)	C Sicklaön	-	Bostäder	-	Rodamco
Bo 28:1, Boovägen 77 (MSN 2013/138-214)	Orminge		Bostäder		



Kommunstyrelsen

## Ändring av exploaterörernas medfinansiering av tunnelbanan för kontor

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att ändra medfinansieringen av utbyggnaden av tunnelbana till Nacka för kontor enligt modell 1 i exploateringsenhetens tjänsteskrivelse.

### Sammanfattning

Det råder en relativt hög vakansnivå på kontor i kommunen och fastighetsägare har kommunicerat att beslutad medfinansieringsnivå för kontor är för hög. För att inte hämma kontorsutvecklingen föreslås en ändrad nivå. Den ekonomiska konsekvensen av ändringen är i sammanhanget liten.

### Ärendet

Ett avtal mellan Staten, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun (nedan kallad kommunen), Solna stad och Järfälla kommun har träffats angående finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling. Avtalet godkändes av kommunfullmäktige 2014-02-03 § 28.

Enligt tidigare beslut i kommunstyrelsen 2014-05-19 § 103, KFKS 2014/1-201, skall exploaterörer medfinansiera utbyggnaden av tunnelbana till Nacka. Exploaterörer och fastighetsägare på västra Sicklaön kommer att ta del av de fördelar som utbyggnaden av tunnelbanan medför såsom förbättrade kommunikationer, möjlighet att förtäta och bygga stad, ökade resurser från kommunen för mer effektiv detaljplanläggning, ökade fastighetsvärden på västra Sicklaön och därtill ökade försäljningspriser av fastigheter.

Idag råder i Nacka en relativt hög vakansnivå på kontor. Detta i kombination med att exploateringsenheten sedan det beslutades om medfinansiering fått indikationer från flera fastighetsägare att 1 000 kr/kvm BTA för kontor är för hög nivå i rådande marknad, föranleder förslag till ändring. För att inte hämma kontorsutvecklingen föreslår



exploateringsenheten en ändring av avgiftsnivån för kontor enligt trappa, se modell 1. Avgiftsnivån landar åter på ursprungligt beslutad nivå(1000kr/kvm BTA)när tunnelbanan är på plats och har full influens för fastighetsägarna.

Betalningstidpunkt kvarstår enligt tidigare beslut och skall ske senast 30 dagar efter att respektive detaljplan vunnit laga kraft. Medfinansieringsbeloppen är reducerade fram till 2020, även det enligt tidigare beslut.

### **Medfinansiering från exploaterörer, kontor**

Enligt nuvarande beslut är medfinansieringen för kontor 1000kr/kvm BTA.

Ny modell föreslås enligt nedan:

Modell 1

År	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
kr/kvm BTA	150	150	150	150	150	150	150	300	450
Rabatt	30%	25%	20%	15%	10%	5%			
År	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
kr/kvm BTA	600	750	900	1000	1000	1000	1000	1000	

### **Ekonomiska konsekvenser**

Enligt tjänsteskrivelsen till tidigare beslut om medfinansiering, se bilaga 1, kommer kommunen att få in cirka 850 miljoner kronor i medfinansiering av tunnelbanan från exploaterörerna, förutsatt att 13 500 bostäder och minst 10 000 nya arbetsplatser tillkommer på västra Sicklaön. Försäljning av kommunal mark avses täcka kostnaderna för kommunens ränteutgifter. Merparten av exploaterörernas medfinansiering kommer att betalas ut till kommunen efter 2018. Förändringen som föreslås renderar i en reducerad intäkt, den är dock liten i detta sammanhang. Även denna reducering avses täckas genom försäljning av kommunal mark.

### **Bilagor**

Bilaga 1 – Tjänsteskrivelse till tidigare beslut om medfinansiering, kommunstyrelsen 2014-05-19 § 103, KFKS 2014/1-201.

Christina Gerremo  
Tillförordnad Exploateringschef  
Exploateringsenheten

Erik Wiberg  
Strategisk exploateringsekonom  
Exploateringsenheten

Kommunstyrelsen

## **Exploatörernas medfinansiering av utbyggnad av tunnelbana**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar att samtliga exploater inom västra Sicklaön ska medfinansiera utbyggnaden av tunnelbana till Nacka enligt tabell 2 och övriga förutsättningar i denna tjänsteskrivelse.

### **Sammanfattning**

En tunnelbanelinje ska byggas ut till Nacka. Kommunen har åtagit sig att själv eller genom annan markägare/bostadsexploatör uppföra ca 13 500 bostäder på västra Sicklaön samt ett internt mål om att 10 000 nya arbetsplatser ska tillkomma på västra Sicklaön. Bebyggelsen ska vara färdigställd senast under år 2030. Kommunen ska bidra med 850 miljoner kronor i medfinansiering av utbyggnad av tunnelbana. Exploatörer och fastighetsägare på västra Sicklaön kommer att ta del av de fördelar som utbyggnaden av tunnelbanan medför såsom förbättrade kommunikationer, möjlighet att förtäta och bygga stad, ökade resurser från kommunen för mer effektiv detaljplanläggning, ökade fastighetsvärden på västra Sicklaön och därtill ökade försäljningspriser av fastigheter. Samtliga exploater inom västra Sicklaön ska därför medfinansiera utbyggnaden av tunnelbanan. Beloppen fastställs i samband med tecknande av exploaterings- eller markanvisningsavtal. För åren fram till 2020 reduceras beloppen i en fallande skala. För det befintliga fastighetsbeståndet kan bidrag tillkomma genom särskild förhandling.

### **Ärendet**

Ett avtal mellan Staten, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun (nedan kallad kommunen), Solna stad och Järfälla kommun har träffats angående finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling. Avtalet godkändes av kommunfullmäktige 2014-02-03 § 28. Avtalet benämns nedan Tunnelbaneavtalet.



## Inledning

I Stockholmsregionen finns nästan en tredjedel av Sveriges arbetsmarknad och länet har en dryg femtedel av Sveriges befolkning på två procent av Sveriges yta. Befolkningsväxten med drygt 35 000 personer per år och väntas nå 2,5 miljoner år 2022. Den höga befolkningsstätheten möjliggör resurseffektiva lösningar och en effektiv arbetsmarknadsregion. Det regionala transportsystemets snabbhet och tillförlitlighet är av central betydelse för näringslivets möjlighet att utveckla sin internationella konkurrenskraft och därmed motivera sin verksamhet i landet. Tillväxten i regionen ställer således krav på utbyggnad av transportinfrastrukturen och effektiva kollektivtrafiktransporter.

Spårkapaciteten i tunnelbanan utnyttjas under högtrafik i stort sett maximalt redan idag. Tunnelbanan är det mest utnyttjade färdmedlet i Stockholm och är hårt belastad i de centrala delarna. Vid störningar uppstår lett överbelastningar. Effekterna av att Stockholm växer syns också på bostadsmarknaden. I länet finns en brist på bostäder.

Att minska bostadsbristen och dimensionera bostadsmarknaden för framtida behov samt att bygga ut kollektivtrafiken i länet är sårbara en förutsättning för att Stockholmsregionen ska kunna fortsätta utvecklas på ett positivt sätt.

En tunnelbaneutbyggnad i denna omfattning möjliggör en kraftigt utökad bostadsbebyggelse. Utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka sker med stationer vid Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla och Nacka Centrum. Slutlig sträckning avgörs inom ramen för planläggningsarbetet.

## Kommunens åtaganden

Kommunen ska bidra med 850 miljoner kronor i 2013 års prisnivå (januari) i medfinansiering av utbyggnad av tunnelbana. Kommunen ska betala ut de 850 miljoner kronorna som ett årligt bidrag till tunnelbanan mellan åren 2016 och 2025. Kommunen ska själv eller genom annan markägare/bostadsexploatör uppföra cirka 13 500 bostäder på västra Sicklaön fram till senast år 2030. Av dessa bostäder ska 8 200 bostäder ha tillkommit på västra Sicklaön senast år 2025. Antalet gäller färdigställda bostäder vars detaljplaner antas från och med 2014. Kommunen ska verka för att nya detaljplaner, som möjliggör utbyggnad av tunnelbanan, antas och vinner laga kraft i enlighet med tidplan. Kommunen ska göra en tidig inbetalning/förskottering av medel för tunnelbaneutbyggnaden, genom att erlägga 200 miljoner kronor år 2020 och 133 miljoner kronor år 2021. Under förutsättning att kommunen uppfyller sina åtaganden återbetalas Staten 166,5 miljoner kronor år 2025 och 166,5 miljoner kronor år 2030. Förskotterade medel betalas dock under alla omständigheter ut av Staten till berörd part senast 2035. Eventuella kostnadsökningar upp till ett tak på 97 miljoner kronor ska bäras av kommunen.

Utöver detta har kommunen en målsättning att skapa minst 10 000 nya arbetsplatser till 2030.



## Tidplan

Tabell 1: Kungsträdgården – Gullmarsplan/Söderort och Kungsträdgården - Nacka

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Planering *</b>							Start senast 2014					
<b>Detaljplaner/Järnvägsplan</b>												
<b>Tillståndsprövn vattenverksksamhet</b>												
<b>Upphandling/utbyggnad</b>						Start senast 2018						
<b>Trafikstart</b>												Cirka 2025

\* Avser t.ex. Förstudie, Fördjupad förstudie, Systemhandling och Bygghandling

Bild från Bilaga 3, Tidplan för projekten, vilken utgör bilaga till Delprojektavtal – tunnelbana till Nacka och Gullmarksplan/Söderort, vilken utgör bilaga till Huvudavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling.

Justering av tidplanen kan komma att ske till följd av processer i anslutning till besvär/överklagande i samband med plan- och tillståndsprocesser samt övriga rättsprocesser.

## Medfinansiering från exploater på västra Sicklaön

Utbyggnad av tunnelbana till Nacka Centrum möjliggör en kraftig utökad bostadsbebyggelse på västra Sicklaön. Västra Sicklaön definieras som Sicklaön väster om Saltsjöbadsleden och Nyckelviken. Exploater på västra Sicklaön kommer att ta del av de fördelar som utbyggnaden av tunnelbanan medför såsom förbättrade kommunikationer, möjlighet att förtäta och bygga stad, ökade resurser från kommunen för mer effektiv detaljplanläggning, ökade fastighetsvärden på västra Sicklaön och därtill ökade försäljningspriser av fastigheter. Samtliga exploater inom västra Sicklaön ska därför medfinansiera utbyggnaden av tunnelbanan, enligt Tabell 2. För projektet Danvikshem avslutades förhandlingarna innan nyår och för Kvarnholmen finns ett ramavtal sedan tidigare. För studentbostäderna i Alphyddan är tomträttsavgälden bestämd sedan tidigare. Dessa tre projekt med 2 380 bostäder behöver därför inte bidra med ytterligare finansiering till infrastrukturen. Medfinansiering kan därför tas ut av minst 10 000 arbetsplatser och cirka 11 120 bostäder.

Tabell 2 – Medfinansiering från exploater på västra Sicklaön

Bostadsräntor/ägarlägenheter	800 kr/kvm BTA
Hyresräntor	400 kr/kvm BTA
Handel	150 kr/kvm BTA
Kontor	1 000 kr/kvm BTA
Konvertering av kontor till bostäder	150 kr/kvm BTA

BTA beräknas enligt svensk standard SS 021054:2009. Garage räknas inte in i de ytor som genererar bidrag.

Eftersom kommunens kostnader för tunnelbanebygget blir betydande först från och med år 2020 och nyttan för exploaterna i huvudsak kommer ännu senare ska medfinansieringsbeloppen vara reducerade fram till 2020. För de detaljplaner som antas



2014 ska beloppen vara 70 % för att sedan öka med 5 % varje år fram till 2020 då de är 100%.

Exploatörerna ska till kommunen erlägga belopp enligt Tabell 2 senast 30 dagar efter att respektive detaljplan vunnit laga kraft. Beloppen är angivna i 2013 års prisnivå (januari). Vid erläggande av beloppet ska ovan angivna belopp justeras i förhållande till förändring i konsumentprisindex (KPI) från januari 2013.

Nivå för medfinansiering från exploater är beräknat utifrån att kommunen ska få in 850 miljoner kronor. Vidare ska kommunens markförsäljning täcka räntekostnaderna som beräknas till 180 miljoner kronor. Bostadsrätter som tillkommer på markanvisad kommunal mark ska även medfinansiera enligt Tabell 2 i samma utsträckning som bostadsrätter och ägarlägenheter som tillkommer på privat mark. En snittlägenhet på västra Sicklaön antas bli cirka 75 kvm stor, vilket ger 100 kvm BTA/lägenhet. För kontor antas en arbetsplats vara cirka 15 kvm BTA och för handel cirka 50 kvm/BTA. Kommunen vill främja tillkomsten av hyresrätter på kommunal och privatägd mark, varför hyresrätter bidrar med en lägre summa än bostadsrätter. Medfinansiering från hyresrätter på kommunal mark sker via del av tomträttsavgården.

I Nacka strand finns två befintliga kontorshus som ska konverteras till bostadsrätter. Bebyggelsen är befintlig, men även detta projekt tar del av de fördelar som tunnelbaneutbyggnaden och förtätningen av västra Sicklaön medför. Då bebyggelsen är befintlig är det dock skäligt att de betalar en lägre summa. Även eventuella kommande projekt där det blir aktuellt att konvertera befintliga byggnader till bostäder på västra Sicklaön ska medfinansiering enligt Tabell 2 tillämpas. Förutsättningar för kontor och handel förbättras på västra Sicklaön med bättre kollektivtrafik, ökad befolkningsmängd och därmed ökad omsättning. Kommunen vill främja tillkomsten av handel på västra Sicklaön för en levande stadsdel, varför de bidrar med en lägre summa än kontorsbebyggelse. Det är främst olika kommersiella lokaler i bottenvåningarna på bostadsfastigheter som avses.

Exploatörer som medfinansierar i tidigt skede är med och delar risken med kommunen om projektet av någon anledning inte skulle fullföljas. Kommunen avser att fatta ett beslut angående återbetalning om kommunen har fått in mer medfinansiering från exploater än vad som har betalats ut enligt Tunnelbaneavtalet.

### **Medfinansiering från befintliga fastighetsägare**

Nyttan av tunnelbana till Nacka är ju stor även för det befintliga beståndet av fastigheter på Västra Sicklön. I samband med detaljplanläggning av mark i nära anslutning till tunnelbaneuppgångar finns möjligheter att forma lösningar som starkt bidrar till att öka värdet i det befintliga fastighetsbeståndet. Det är då naturligt att hitta förhandlingslösningar som gör att det ekonomiska värdet av den ökade nyttan också direkt kan bidra till kommunens medfinansiering av tunnelbanan. Detta bidrag blir då utöver det som normalt



ingår i fastighetsägarens/exploaterörens ansvar att vara med att bekosta utbyggnaden av allmänna platser etc inom planområdet.

### **Exploateringsbidrag för yttre infrastruktur**

Utöver de åtgärder som krävs på kommunens allmänna anläggningar på grund av utbyggnaden av tunnelbanan kommer åtgärder på de allmänna anläggningarna att krävas på grund av den ökade befolkningsmängden som de 13 500 tillkommande bostäderna samt 10 000 nya arbetsplatser bidrar med. Infrastrukturåtgärder som är direkt kopplade till ett stadsbyggnadsprojekt ska finansieras via gatukostnader som regleras i exploaterings- eller markanvisningsavtal. De infrastrukturåtgärder som är till nytta för fler än ett stadsbyggnadsprojekt eller programområde ska finansieras via ett exploateringsbidrag för yttre infrastruktur som tas ut från samtliga exploaterörer på västra Sicklaön. Exploateringenheten utreder underhand vilken nivå exploateringsbidraget för yttre infrastruktur ska läggas på och vilka projekt som ska bekosta vilken åtgärd.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Enligt föreslagen nivå enligt Tabell 2 kommer kommunen att få in cirka 850 miljoner kronor i medfinansiering av tunnelbanan från exploaterörerna, förutsatt att 13 500 bostäder och minst 10 000 nya arbetsplatser tillkommer på västra Sicklaön. Försäljning av kommunal mark avses täcka kostnaderna för kommunens ränteutgifter. Merparten av exploaterörernas medfinansiering kommer att betalas ut till kommunen efter 2018. De årliga bidragen till utbyggnaden av tunnelbanan betalas ut mellan år 2016 och 2025, varför kommunen sannolikt kommer att behöva förskottera pengar de första åren. Medfinansiering från exploaterörerna enligt Tabell 2 ska räknas upp med hänsyn till förändringen i KPI från januari 2013, vilket är samma uppräkning som ska ske enligt tunnelbaneavtalet. Eventuella kostnadsökningar upp till ett tak på 97 miljoner kronor ska bäras av kommunen.

Lena Dahlstedt  
Stadsdirektör

Anders Ekengren  
Stadsbyggnadsdirektör



2015-01-27

**TJÄNSTESKRIVELSE**

KFKS 2013/231-219

Kommunstyrelsen

## **"Fundamenta", en stadsbyggnadsstrategi för Nacka stad på västra Sicklaön**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen antar föreslagen stadsbyggnadsstrategi för skapandet av Nacka stad på västra Sicklaön, kallad "Fundamenta".

### **Sammanfattning**

Planenheten och stadsarkitekten har tagit fram ett förslag till en stadsbyggnadsstrategi för Nacka stad utifrån den av kommunstyrelsens för detta arbete särskilt framtagna visionen *nära och nyskapande*. Strategin utgörs av sju principer som föreslås få namnet "Fundamenta". Fundamenta ska användas som ett verktyg för analys och vägledning i planering, gestaltning och byggande av Nacka stad. Valet att använda ordet Fundamenta ska förtydliga att dokumentet är nytt och unikt för Nacka kommun och ska utgöra grunden för stadsbyggandet i Nacka stad.

### **Ärendet**

Kommunstyrelsen beslutade den 13 januari 2014 § 10 att den övergripande strukturplanen ska vara en utgångspunkt för den fortsatta stadsutvecklingen på västra Sicklaön. I beslutet ingick bland annat uppdraget för planenheten att tillsammans med stadsarkitekten m.fl. ta fram en stadsbyggnadsidé för område som nu kallas Nacka stad. Stadsbyggnadsidén skulle bygga på visionen för Nacka stad – *nära och nyskapande*, d.v.s. resultatet av det omfattande



dialogarbete som hölls under hösten 2013. En stadsbyggnadsidé som grund ansågs göra det lättare att på ett positivt sätt hantera olika typer av planeringsinitiativ och projektidéer framöver.

Under arbetets gång har stadsbyggnadsidéerna blivit sju till antalet, samlats i den form av styrdokument som en strategi utgör och fått namnet *Fundamenta*. Valet av att samla dem under begreppet Fundamenta ska förtydliga att dokumentet är nytt och unikt för Nacka kommun och ska utgöra grunden för stadsbyggandet i Nacka stad.

Strategin föreslås utgöra grunden för stadsbyggandet i Nacka stad. Fundamenta ska styra och vägleda utvecklingen av Nacka stad och arbetet med att skapa fysiska förutsättningar för offentliga rum där alla kan vistas, ett stadsliv som präglas av tillgänglighet, goda kommunikationer och möten mellan bofasta, verksamma och besökare. Staden ska ses som en helhet där befintliga kulturmiljöer och nya kvarter och platser tillsammans ger stadens karaktär.

Fundamenta ska användas som ett verktyg för analys och vägledning i planering, gestaltning och byggande av Nacka stad. Dokumentet ska följa med varje markanvisning och användas i samtliga projekt på västra Sicklaön. Varje Fundamenta utgörs av en grundläggande och kortfattad text. Till varje Fundamenta hör också en illustration som kan stärka och/eller väcka tankar och diskussion om textens innehåll. Varje Fundamenta följs av ett antal frågor som ska besvaras av alla inblandade aktörer.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Fundamentas principer tas med tidigt i alla projekt och innebär ingen ökning av kostnaderna.

Arbetet med strukturplanen finansieras via stadsbyggnadsprojektet 9230 Nacka stad.

## **Bilagor**

Fundamenta – Grunden för stadsbyggande i Nacka stad.

Andreas Totschnig

Eva Maria Persson

Planchef

Stadsarkitekt

# FUNDAMENTA

GRUNDEN FÖR STADSBYGGANDE I NACKA STAD





Kommunstyrelsen gav år 2014 stadsarkitekten och planenheten i uppdrag att ta fram en stadsbyggnadsidé för Nacka stad som utgår från visionen för Nacka stad – nära och nyskapande. Detta har utvecklats till en stadsbyggadsstrategi som har fått namnet Fundamenta. Fundamenta ska stärka Nacka stads karaktär och komplettera den utvecklade strukturplanen för Nacka stad. Dokumentet ska användas som ett verktyg för analys och vägledning i planering och byggande av Nacka stad. Fundamenta ska vara ett underlag till varje markanvisning. Varje Fundamenta följs av ett antal frågor som ska besvaras av alla inblandade aktörer. Fundamenta är antaget av xxxx som en strategi för stadsbyggande.

**Styrgrupp**  
 Lena Dahlstedt, stadsdirektör  
 Gunilla Glantz, stadsbyggnadsdirektör  
 Klara Palmberg-Broryd,  
 stadsbyggnadsstrateg  
 Andreas Totschnig, planchef

#### Referensbilder

Pojken, Lars Nilsson, Jakobsberg. *Musée du Quai Branly*, Jean Nouvel & Patric Blanc, Paris. Tower Flower Edouard François, Paris. Gotlandsbaggen, Anders Årfelt, Gotland. Bysantinsk häst och blomfat, Sivert Lindblom, Stockholm.

## FUNDAMENTA FÖR NACKA STAD

Fundamenta är grunden för vår syn på den växande staden. Med Fundamenta har vi fastställt begreppet som ska vara grundläggande för stadsbyggande i Nacka stad. Vi vill skapa fysiska förutsättningar för stadsliv. Fundamenta skall alltid styra och vägleda vår utveckling av staden. Typiskt för en stad är det offentliga rummet där alla har rätt att vistas. Typiskt för en stad är ett ständigt flöde av människor. Tillgänglighet och kommunikation är grundläggande för stadens flöden. Stadsliv är mötet mellan bofasta, verksamma och besökare. Möten som är avgörande för stadens utveckling. Det är utifrån vår historia och vår kulturmiljö som människan får ett sammanhang. Staden är en helhet.

Nacka stad har sju Fundamenta. De är grundläggande, nyskapande och kortfattade. Hela vår stad skall utgå från Fundamenta och anpassas till dess synsätt.

- ◐ SAMMANHANG
- ◐ STADSRUM
- ◐ STADSGATOR
- ◐ STADSGRÖNSKA
- ◐ KVARTERSFORMER
- ◐ STADENS OBJEKT
- ◐ KARAKTÄRSDRAG

## SAMMANHANG

STADSRUM  
STADSGATOR  
STADSGRÖNSKA  
KVARTERSFORMER  
STADENS OBJEKT  
KARAKTÄRSDRAG

Flödet av människor är stadens främsta kännetecken. Genom staden ska alla delar i det komplexa offentliga livet bindas samman. Stråk och knutpunkter skapar stadsrummets förutsättningar. De ska vara mångfunktionella, orienterbara, tydliga och överblickbara. Kollektivtrafikens bytesplatser ska gestaltas med stor omsorg.

Staden är en rörelseplats, en scen att betrakta och bli betraktad på. Flödet av människor ger möjlighet att se, mötas och skapa kontakt. Barnens rörelser är utgångspunkter att ta fasta på.

*Hur går rörelsen? Finns det något självklart centrum? Är det ett sammanhängande nätverk? Var byter man riktning? Var är flödet störst? Vilka funktioner har knutpunktarna? Var finns barnens platser? Var kan man förväntas stanna?*





SAMMANHANG  
**STADSRUM**  
STADSGATOR  
STADSGRÖNSKA  
KVARTERSFORMER  
STADENS OBJEKT  
KARAKTÄRSDRAG



Det viktigaste stadsrummet är det offentliga rummet som präglas av öppenhet, funktion och betydelse. Där ska alla människor ges möjlighet att se varandra, mötas och interagera. Det offentliga rummets betydelse som mötes- och vistelseplats ska lyftas fram. Speciella platser ska identifieras, utvecklas eller skapas. Lekplatsen ska vara en självklar del i det offentliga rummet. Även idrottsplatser, bibliotek och kommersiella tillgängliga miljöer kan vara en del av det offentliga rummet.

Stadsrummen ska tillåtas att förändras över tid. Spontana stråk kan uppstå och all mark behöver inte ges en bestämd användning. Stora eller medvetet sparade ytor kan ge oanade möjligheter, tillfälliga verksamheter och evenemang.

*Vilka är stadsdelens offentliga rum? Hur är de offentliga rummen sammankända? Hur identifierar och gestaltar vi platsen? Var finns möjlighet till utblick i det offentliga rummet? Sker möten på olika platser i olika vädertyper? Är det offentliga rummet och mötesplatserna jämställda, trygga och välkomnande?*

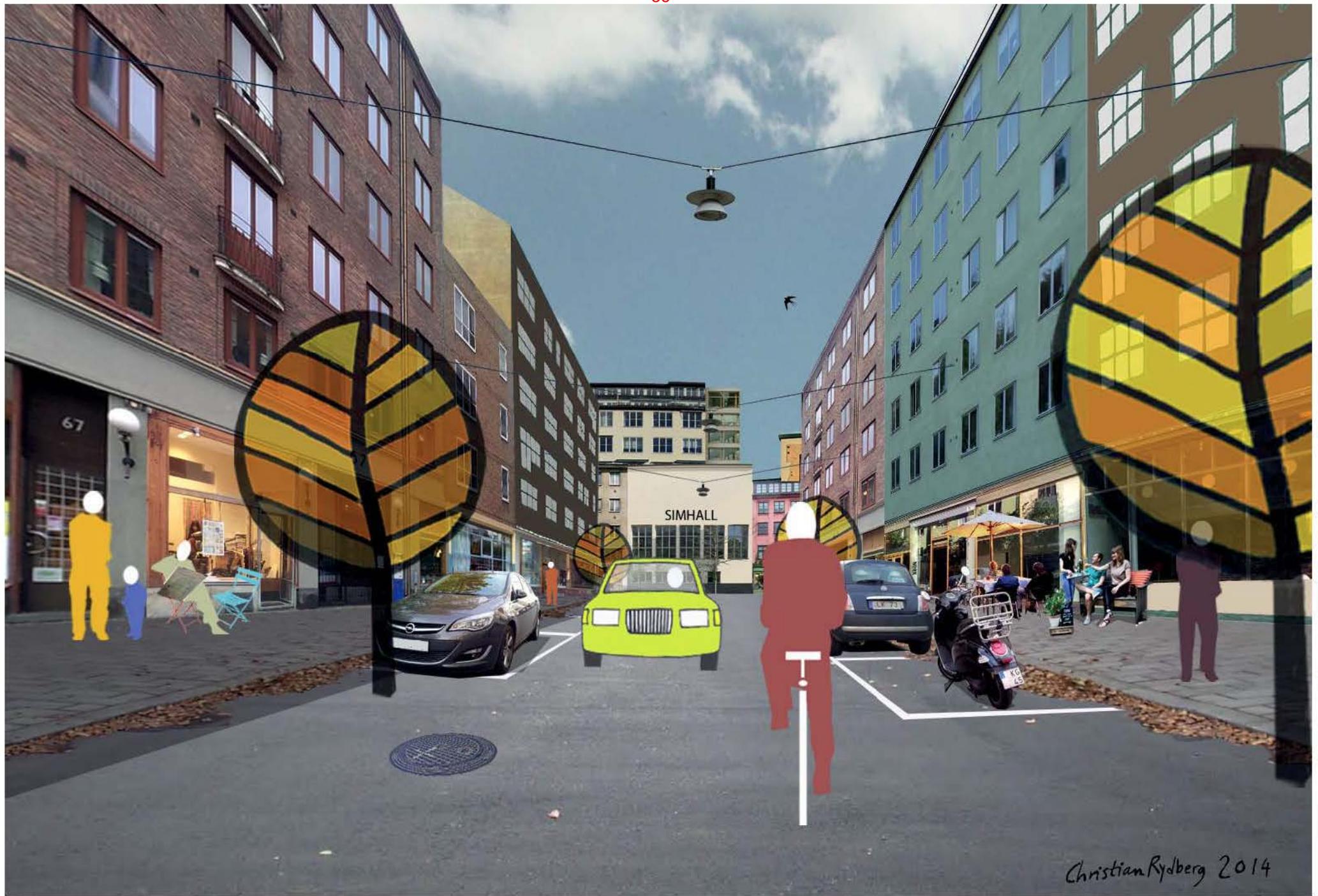


SAMMANHANG  
STADSRUM  
**STADSGATOR**  
STADSGRÖNSKA  
KVARTERSFORMER  
STADENS OBJEKT  
KARAKTÄRSDRAG



Gatorna utformas utifrån funktion, innehåll och trafikmängd, men gatans betydelse som offentligt rum måste också medvetandegöras, lyftas fram och gestaltas. Gatunätet präglar områdets struktur och karaktär. I nätet finns huvudgator, lokalgator, gågor och gränder. Topografin gör att trappor och enklare gångbroar kan behövas. Hur, var och om träd planteras längs gatorna och om kantparkering finns påverkar bredd och rumslighet. Trädrader förstärker formmässigt det linjära rum som gatan utgör. Lokalgatorna utformas fartdämpande och på de gåendes villkor. Pendlingscykling kan ges möjlighet utmed huvudgator. Stadsgatan är ett rum i vilket husen bildar väggar.

*För vilken hastighet ska gatan utformas? Påverkas hastigheten av gatrummets utformning? Vilken trafikmängd är rimlig? Var behöver cykeltrafiken eget körfält? Var kan cykel- och biltrafik samnyttja gatan? Kan gatubredden minskas för att ge ett intimare gaturum? Hur påverkar topografin gatans utformning? Är det en gata på de gåendes villkor? Var förväntas kollektivtrafiken gå?*



SAMMANHANG  
STADSRUM  
STADSGATOR  
**STADSGRÖNSKA**  
KVARTERSFORMER  
STADENS OBJEKT  
KARAKTÄRSDRAG

Större grönområden och vatten ramar in Nacka stad. Det gröna i staden ska ha en funktion och ge möjlighet att följa årstidsväxlingarna. System av parker, strandpromenader och sparad natur för rekreation ska bibehållas eller skapas. Men grönska finns också i prydnadsparker, gårdsmiljöer, på byggnader och längs trädkantade gator. Stadsgatornas alléer ger rumslighet och rörelse. Stadsgrönskans möjligheter för dagvattenhantering, skydd mot vind och hettan, stadsodling och vinterskrud ska utnyttjas. De gröna stråken ska förbindas och ge förutsättningar för biologisk mångfald. Vägen till vattnet ska vara tydlig. Det är nära till naturen.

*Finns det olika parktyper i stadsdelen? Hur hänger det gröna ihop? Har alla tillgång till en grön plats att vistas på? Hur gestaltas grönskan den arlövade årstiden? Finns det förutsättningar för parkområden vårdade av boende? Finns det några befintliga gröna värden? Ser du något grönt?*







SAMMANHANG  
STADSRUM  
STADSGATOR  
STADSGRÖNSKA  
**KVARTERSFORMER**  
STADENS OBJEKT  
KARAKTÄRSDRAG

Kvartersstaden är utgångspunkt för strukturen, men det är platsens topografiska förutsättningar och befintliga värden som ger kvarterens mönster. Gatan präglas av en tät bebyggelsefront med synliga entréer och portar. Variation ska åstadkommas genom mindre enheter med olika hushöjder, förskjutningar och öppna kvarter. Höga hus kan finnas på särskilt lämpade platser. Vindförhållanden är viktiga vid kvartersutformningen. Bottenvåningarna ska gestaltas med omsorg och utformas utifrån gaturummets betydelse med butiker, kontor, caféer, förskolor, tvättstugor eller bostäder med direktentré. Omsorg måste ägnas åt kvarterens gårdar, speciellt vid en uppdelning mellan flera fastighetsägare. Markparkering ska undvikas.

*Ger kvartersformerna olika förutsättning för levande bottenvåningar? Vid vilka stråk finns förutsättningarna för detta? Är entréerna mot gatan? Ska kvarteret vara öppet för genomströmning? Har några visuella öppningar möjliggjorts? Ska det finnas någon tydligt markerad del med högre hus? Är det krökta gaturummets möjligheter utnyttjade? Ges några utblickar eller siktlinjer genom stadsdelen?*



SAMMANHANG  
STADSRUM  
STADSGATOR  
STADSGRÖNSKA  
KVARTERSFORMER  
**STADENS OBJEKT**  
KARAKTÄRSDRAG

Storheten ligger i detaljerna. Stadens objekt visar ambitionen på mottagandet av människan. Det kan vara markbeläggning, planteringar, papperskorgar, gatlyktor, cykelställ, parkbänkar, konstverk och annat. Ljussättningen har stor betydelse för trivsel och trygghet men ger också karaktär åt byggnader, objekt och växtlighet. Materialvalen är viktiga för upplevelsen av omtanke och kvalitet. Design och konstnärliga tillägg, föränderliga över tid, är väsentliga.

*Är markbeläggningen, materialval och armaturer medvetet placerade och utformade? Finns det någon plats för kreativ utformning? Finns det några rum skapade av ljus? Är hänsyn tagen till mörker? Finns det möbler för vila och skönhet? Var får offentlig konst utrymme?*





Christian Rydberg 2014

SAMMANHANG  
STADSRUM  
STADSGATOR  
STADSGRÖNSKA  
KVARTERSFORMER  
STADENS OBJEKT  
**KARAKTÄRSDRAG**



Stadsrummens gestaltning och stadens innehåll formar betydelsen. Stadslandskapet ska ses som en helhet. Utformningen är ömsom enhetlig, ömsom varierad. Det befintliga, det nya och tiden ger tillsammans staden karaktär. Kulturarvet ger perspektiv och identitet. Innovativa former och lösningar ska utmana och premieras i både stor och liten skala. Varje stadsdel och plats ska ha någon karaktärsgivande del, ny eller befintlig. Sammanhängande bebyggelse ska delas upp i mindre och tydliga delar. Miljövänliga lösningar kan ges synliga uttryck. Platsens identitet och individens upplevelse och användande av den ger stadsidealens. Barnens vistelse ger liv och oväntade rörelser.

*Har karaktären identifierats? Med hjälp av vad? Tar vi vara på Nackas speciella topografi? Vilka befintliga drag och kulturmiljövärden förstärker staden? Blir dessa värdefulla för den nya staden? Vad i den tillkommande bebyggelsen är karaktärsgivande? Finns det något nytt formspråk? Finns det någon energiprofil? Finns det någon speciell plats i stadsdelen? Kan gestaltnings- eller designprogram bidra?*





#NackaStad

NACKA  
KOMMUN



Kommunstyrelsen  
stadsutvecklingsutskott

## **Startpromemoria för stadsbyggnadsprojekt Nya gatan, centrala Nacka, Projekt 9237**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott antar startpromemorian.

Detta beslut fattas av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott med stöd av punkten 31 i kommunstyrelsens delegationsordning.

### **Sammanfattning**

Området omfattar etapp 1B i detaljplaneprogrammet för centrala Nacka som avgränsas av stadshuset i väster, Vikdalsvägen i öster och Värmdövägen i söder. Projektets främsta syfte är att möjliggöra för 500-800 nya bostäder samt nya verksamheter inom projektområdet. För hela området ska även en etappindelning utifrån marknadsstrategiska avväganden och lämplig detaljplaneavgränsning tas fram. Preliminärt kommer området att delas in i 3-5 detaljplaner varav en främst avser exploatering på privat mark och de övriga föregås av markanvisning. Detaljplanearbetena planeras succesivt starta när detaljplaneprogrammet för centrala Nacka antas och marken anvisats.

Projektet syftar i ett första skede till att undersöka det kommunala markområdet och klargöra förutsättningar inför kommande markanvisning av området. Inledningsvis fokuserar arbetet främst på att identifiera den för platsen mest lämpliga bebyggelsestrukturen som underlag för en framtida tomtindelning i markanvisningen. Arbetet omfattar utredning av de geotekniska förutsättningarna för området, trafikutredning och en fördjupad analys av korsningen mellan Vikdalsvägen och Värmdövägen.

Inför markanvisningen, som är den första inom Nacka stad, behövs även underlag till de exploater som vill ingå markanvisningsavtal med kommunen. Exempel på dessa förutsättningar är grönytfaktor, avfallshantering och miljöförutsättningar. Underlaget för markanvisning måste beslutas i Kommunfullmäktige.



## Ärendet

Projektets främsta syfte är att möjliggöra 500-800 nya bostäder samt nya verksamheter i området som avgränsas av stadshuset, Vikdalsvägen och Värmdövägen.

I ett första skede ska en etappindelning utifrån marknadsstrategiska avväganden och lämplig detaljplaneavgränsning tas fram. Detaljplanearbetena planeras succesivt starta när detaljplaneprogrammet för centrala Nacka antas och den kommunala marken har anvisats till olika aktörer. Allmänna anläggningar byggs ut av kommunen och enskilda anläggningar inom kvartersmark byggs av respektive exploitör. Under genomförandeskedet blir samordning mellan olika entreprenader en viktig del av arbetet.

Projektets mål är:

- Att möjliggöra uppförandet av ny bebyggelse för bostäder och verksamheter.
- Att markanvisa kommunal mark på ett marknadsmässigt och ansvarsfullt sätt.
- Att skapa förutsättningar för ett stadsmässigt och genomförbart område som efter utbyggnaden av Nacka stad kommer att vara del av ett viktigt centrum både för boende, handel och kontor samt även för resenärer till andra delar av kommunen.

Inför markanvisningen, som är den första inom Nacka stad, behövs även underlag till de exploitörer som vill ingå markanvisningsavtal med kommunen. Exempel på dessa förutsättningar är Fundamenta, grönutefaktor, avfallshantering och miljöförutsättningar.

Underlaget för markanvisning måste beslutas i Kommunfullmäktige.

## Ekonomiska konsekvenser

Det första skedet innebär kostnader i form av nedlagd tid för anställda inom Nacka kommun samt leverantörskostnader för analyser som tas fram som underlag inför markanvisning. Dessa kostnader, samt kostnader för planläggning samt utbyggnad av allmänna anläggningar kommer att bäras av markintäkter vid överlätelse av marken då detaljplanen för området vinner laga kraft.

## Konsekvenser för barn

Bebyggnelse av området som är föremål för förstudien förväntas ha begränsad negativ påverkan på barn då området inte frekvent nyttjas som lekområde idag. Innergårdar med lekmöjlighet kommer att tillskapas och mindre gröna områden sparas i befintlig form. En fritidsgård ligger inom området, denna ska omlokaliseras inom närområdet innan bostadsbebyggelse blir aktuell.

## Generell tidplan

Förstudie	september 2014 - mars 2015
Första markanvisning (kommunal mark)	april 2015 - juni 2015
Detaljplanering (hela området)	2015 - 2018
Genomförande	2017 - 2021



## Bilagor

Startpromemoria

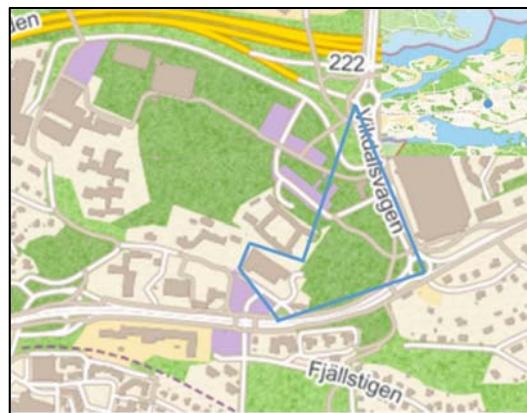
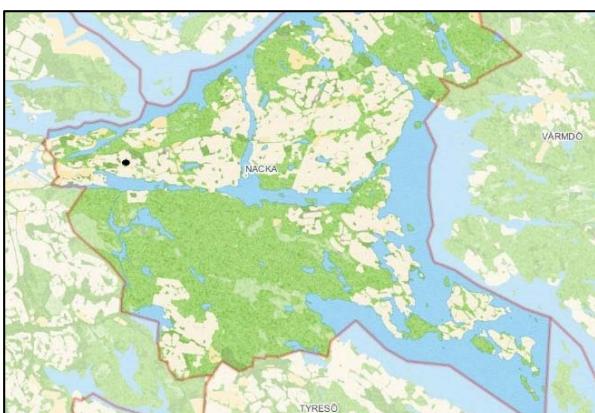
Christina Gerremo  
Tf Exploateringschef

Therese Rosberg  
Projektledare

Emma Färje Jones  
Planarkitekt

## Översikt Nya gatan, centrala Nacka, kommunala beslut och detaljplanområdets avgränsning

	Beslut	Datum	Styrelse/ nämnd	Kommentar
✓	Start-PM stadsbyggnadsprojekt, tillstyrkan	2015-01-28	MSN	
✓	Start-PM stadsbyggnadsprojekt, antagande	2015-02-10	KSSU	
✓	Godkännande av prospekt till markanvisning		KSSU	
	Markanvisningsavtal		KSSU	
✓	Detaljplan, samråd		Planchef	Delegationsbeslut (alternativt MSN)
✓	Detaljplan, yttrande, samråd		KSSU	
✓	Detaljplan, granskning		MSN	
✓	Detaljplan, yttrande, granskning		KSSU	
✓	Detaljplan, tillstyrkan		MSN	
✓	Exploateringsavtal med överlätelse, 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	



**STARTPROMEMORIA**  
Nya Gatan, centrala Nacka

Dnr KFKS 2014/967-214  
Projekt 9237

## **Startpromemoria för stadsbyggnadsprojekt Nya gatan, centrala Nacka, Projekt 9237**

Stadsbyggnadsprojekt med förberedande arbete inför markanvisningar och detaljplaner för Nya gatan, etapp 1B i centrala Nacka, Sicklaön 134:1 mfl. Vikdalsvägen/Värmdövägen.



Kartan visar områdets preliminära avgränsning.

### **Sammanfattning**

Området omfattar etapp 1B i detaljplaneprogrammet för centrala Nacka. Projektets främsta syfte är att möjliggöra för 500-800 nya bostäder samt nya verksamheter inom projektområdet. För hela området ska även en etappindelning utifrån marknadsstrategiska avväganden och lämplig detaljplaneavgränsning tas fram. Preliminärt kommer området att delas in i 3-5 detaljplaner varav en främst avser exploatering på privat mark och de övriga föregås av markanvisning. Detaljplanearbetena planeras succesivt starta när detaljplaneprogrammet för centrala Nacka antas och marken anvisats. Allmänna anläggningar byggs ut av kommunen och enskilda anläggningar inom kvartersmark byggs av respektive exploitör. Under genomförandet blir samordning mellan olika entreprenader en viktig del av arbetet.

Projektet syftar i ett första skede till att undersöka det kommunala markområdet och klargöra förutsättningar inför kommande markanvisning av området. Inledningsvis fokuserar arbetet främst på att identifiera den för platsen mest lämpliga bebyggelsestrukturen som underlag för en framtid tomtindelning i markanvisningen. Arbetet omfattar utredning av de geotekniska förutsättningarna för området, trafikutredning och en fördjupad analys av korsningen mellan Vikdalsvägen och Värmdövägen.

Inför markanvisningen, som är den första inom Nacka stad, behövs även underlag till de exploater som vill ingå markanvisningsavtal med kommunen. Exempel på dessa förutsättningar är Fundamenta, grönytfaktor, avfallshantering och miljöförutsättningar. Underlaget för markanvisning måste beslutas i Kommunfullmäktige.

## I Syfte och mål

### I.1 Projektets Syfte

Projektets främsta syfte är att möjliggöra 500-800 nya bostäder samt nya verksamheter inom projektområdet.

I ett första skede ska en etappindelning utifrån marknadsstrategiska avväganden och lämplig detaljplaneavgränsning tas fram. Detaljplanearbetena planeras succesivt starta när detaljplaneprogrammet för centrala Nacka antas och den kommunala marken har anvisats till olika aktörer. Allmänna anläggningar byggs ut av kommunen och enskilda anläggningar inom kvartersmark byggs av respektive exploater. Under genomförandeskedet blir samordning mellan olika entreprenader en viktig del av arbetet.

### I.2 Projektets Mål

Projektets mål är:

- Att möjliggöra uppförandet av ny bebyggelse för bostäder och verksamheter.
- Att markanvisa kommunal mark på ett marknadsmässigt och ansvarsfullt sätt.
- Att skapa förutsättningar för ett stadsmässigt och genomförbart område som efter utbyggnaden av Nacka stad kommer att vara del av ett viktigt centrum både för boende, handel och kontor samt även för resenärer till andra delar av kommunen.

Nacka kommun har tagit fram riklinjer för hållbart byggande som beslutades av miljö- och stadsbyggnadsnämnden i november 2012. Syftet med riklinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggandet och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden. För detta stadsbyggnadsprojekt har följande målområden valts ut som prioriterade i detta tidiga skede. Dessa kan komma att ändras vid framtagande av detaljplan.

- Rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser
- Energieffektivt och sunt byggande
- Hållbar avfallshantering
- Effektiv mark- och resursanvändning

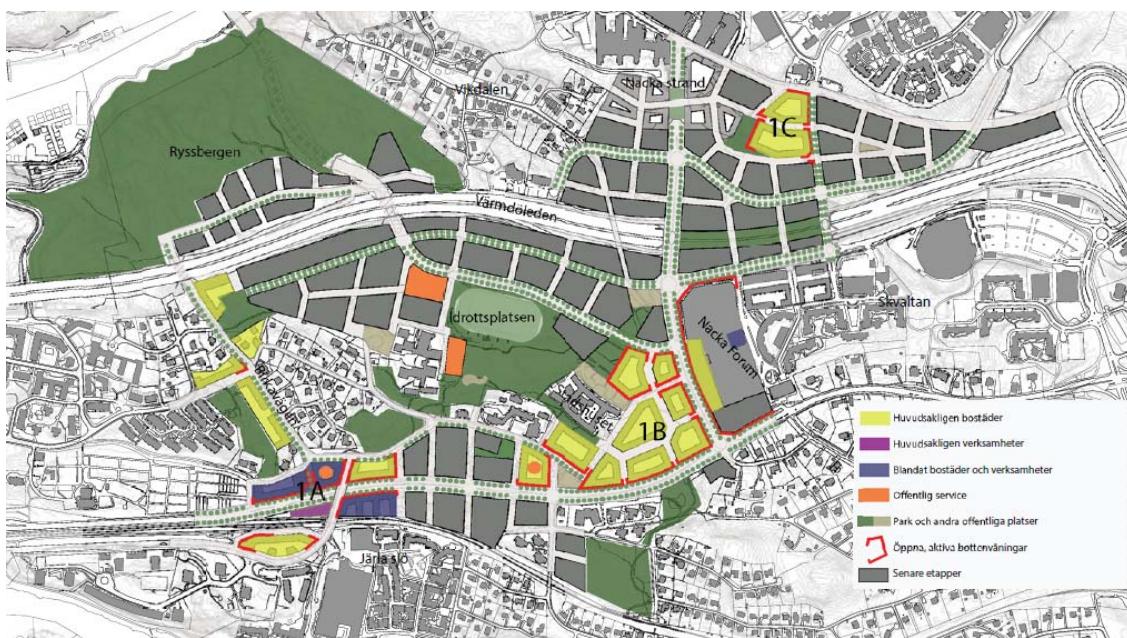
## 1.3 Projektets bakgrund & behov

I översiksplanen lyfts ett antal strategier fram för att nå ett långsiktigt hållbart Nacka. En av dessa är att ”skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön”.

I januari 2014 träffades ett avtal om utbyggnad av tunnelbanan mellan staten, Stockholms läns landsting samt kommunerna Nacka, Solna, Järfälla och Stockholm. För Nackas del innebär avtalet att tunnelbanans blå linje förlängs från Kungsträdgården till centrala Nacka. Avtalet innebär ett åtagande från Nacka kommun att bygga 13 500 bostäder på västra Sicklaön till år 2030. Av dessa bostäder planeras 4 600 inom programområdet för centrala Nacka.

Nya gatan är en del av etapp 1 i detaljplaneprogrammet för centrala Nacka som förväntas antas av kommunstyrelsen under 2015. Området är även utpekat som ett område lämplig för bebyggelse i den fördjupade strukturplanen som ligger till grund för fortsatt arbete med Nacka stad sedan februari 2014.

Det område som nu är aktuellt att studera närmare är utpekat i *Detaljplaneprogram för Centrala Nacka (samrådsversion)* som ett område att bebygga, se område 1B i bild nedan.



För mer information se *Detaljplaneprogram för Centrala Nacka (samrådsversion)*, bilaga 1.  
[http://infobank.nacka.se/Ext/Bo\\_Bygga/stadsbyggnadsprojekt/9215\\_centrala\\_nacka/3\\_program/3.1\\_samrad/9215\\_Program\\_centrala\\_nacka\\_samrad.pdf](http://infobank.nacka.se/Ext/Bo_Bygga/stadsbyggnadsprojekt/9215_centrala_nacka/3_program/3.1_samrad/9215_Program_centrala_nacka_samrad.pdf)

## 2 Förutsättningar

Se *Detaljplaneprogram för Centrala Nacka (samrådsversion)* sidan 10-19, se länk ovan.

Projektets komplexitet ligger främst i områdets topografi och höjdskillnader, utformningen av korsningen mellan Vikdalsvägen och Värmdövägen samt in- och utfarter mot Vikdalsvägen och Värmdövägen. Ovanstående ska utredas i tidigt skede i projektet för att korta ner den kommande planprocessen samt underlätta marktilldelning.

## 2.1 Fastighet/Område

Marken ägs av Nacka kommun. Angränsande fastighetsägare är Rodamco (Nacka forum) och Libeno (Nacka energi).

## 2.2 Statliga och kommunala intressen samt kommunala planer

Se *Detaljplaneprogram för centrala Nacka (samrådsversion)* sidan 8-10.

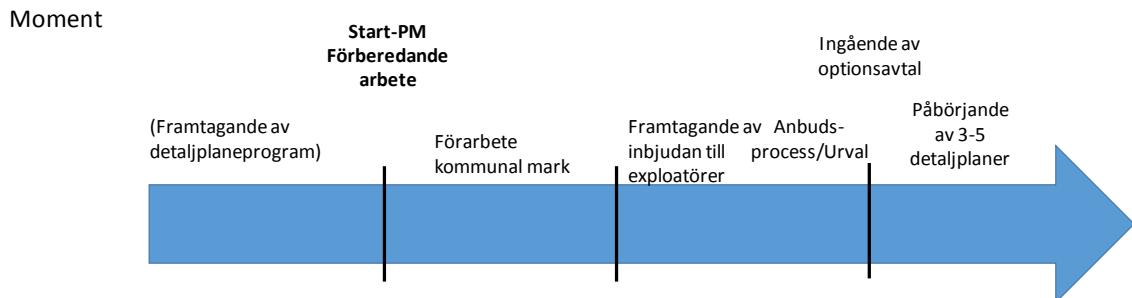
[http://infobank.nacka.se/Ext/Bo\\_Bygga/stadsbyggnadsprojekt/9215\\_centrala\\_nacka/3\\_program/3.1\\_samrad/9215\\_Program\\_centrala\\_nacka\\_samrad.pdf](http://infobank.nacka.se/Ext/Bo_Bygga/stadsbyggnadsprojekt/9215_centrala_nacka/3_program/3.1_samrad/9215_Program_centrala_nacka_samrad.pdf)

### 2.2.1 Reservat/Servitut – ledning

Nacka Energi och Nacka kommun har ledningar som går under den befintliga gång- och cykelvägen längs med Vikdalsvägen i områdets östra del.

## 3 Om projektet

Projektet kommer att drivas i följande initiala moment (fram till detaljplaneskede).



### 3.1 Delprojekt detaljplan

Preliminärt kommer området att delas in i 3-5 detaljplaner varav en främst avser exploatering på privat mark och de övriga föregås av markanvisning. Detaljplanearbetena startar sedan succesivt när programmet för centrala Nacka antas. Bebyggelsestrukturen planeras i kvartersform. Anslutningar mot Värmdövägen ska utredas. Parkering för bostäder ska främst lösas under kvartersmark. Utgångspunkt för bebyggelsen är ca 4-6 våningar men detta kan komma att ändras under detaljplanearbetet. Utformningen tas fram i samråd med utvalda exploaterer efter markanvisning samt med övriga fastighetsägare.

### 3.2 Delprojekt förstudie allmänna anläggningar

Förstudie avseende allmänna anläggningar kommer att utföras i detaljplaneskeden.

### 3.3 Delprojekt projektering

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

### 3.4 Delprojekt utbyggnad

Allmänna anläggningar byggs ut av kommunen och enskilda anläggningar inom kvartersmark byggs av respektive exploater. Under genomförandeskedet blir samordning mellan olika entreprenader en viktig del av arbetet.

### 3.5 Delprojekt rättsligt genomförande

Då en eller flera exploater valts ut av kommunen efter anbuds-/markanvisningstävling ingås optionsavtal<sup>1</sup> som reglerar parternas avsikter samt utformandet av den kommande detaljplaneprocessen. I samband med att detaljplanen tas upp för antagande ska ett markanvisningsavtal<sup>2</sup> tecknas mellan kommunen och exploater. Avtalet ska reglera hur området ska byggas ut, eventuell etappindelning, fastighetsbildning och en fördelning av kostnaderna mellan parterna samt överlåtelse av den kommunala marken.

## 4 Ekonomi

Kostnaden för det förberedande arbetet med det kommunala markområdet ska bekostas av kommunen och finansieras genom markintäkter. Projektkalkyl tas fram i samband med att detaljplanernas avgränsning fastställs. Det första skedet innebär kostnader i form av nedlagd tid för anställda inom Nacka kommun samt leverantörskostnader för analyser som tas fram som underlag inför markanvisning. Dessa kostnader, samt kostnader för planläggning samt utbyggnad av allmänna anläggningar kommer att bäras av markintäkter vid överlåtelse av marken då detaljplanen för området vinner laga kraft. Exploateringsavtal till respektive detaljplan kommer inför detaljplanens antagande att reglera ansvar och kostnader mellan berörda parter.

## 5 Generell tidsplan

Förstudie	september 2014 - mars 2015
Första markanvisning (kommunal mark)	april 2015 - juni 2015
Detaljplanering (hela området)	2015 - 2018
Genomförande	2017 - 2021

<sup>1</sup> Optionsavtal byter från 1 januari 2015 namn till markanvisningsavtal i enlighet med lagen om riktlinjer för kommunala markanvisningar

<sup>2</sup> Markanvisningsavtal byter från 1 januari 2015 namn till exploateringsavtal i enlighet med ovan not



Christina Gerremo  
TF Exploateringschef

Andreas Totschnig  
Planchef

Therese Rosberg  
Projektledare

Emma Färje Jones & Jerk Allvar  
Planarkitekter



28 januari 2015

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

§ 14

KFKS 2014/967-214

## **Startpromemoria för stadsbyggnadsprojekt Nya gatan, centrala Nacka, projekt 9237**

### **Beslut**

Miljö och stadsbyggnadsnämnden tillstyrker startpromemorian.

### **Ärendet**

Området omfattar etapp 1B i detaljplaneprogrammet för centrala Nacka. Projektets främsta syfte är att möjliggöra för 500-800 nya bostäder samt nya verksamheter inom projektområdet. För hela området ska även en etappindelning utifrån marknadstrategiska avväganden och lämplig detaljplaneavgränsning tas fram. Preliminärt kommer området att delas in i 3-5 detaljplaner varav en främst avser exploatering på privat mark och de övriga föregås av markanvisning. Detaljplanearbetena planeras succesivt starta när detaljplaneprogrammet för centrala Nacka antas och marken anvisats. Allmänna anläggningar byggs ut av kommunen och enskilda anläggningar inom kvartersmark byggs av respektive exploitör. Under genomförandeskedet blir samordning mellan olika entreprenader en stor del.

Projektet syftar i ett första skede till att undersöka det kommunala markområdet och klargöra förutsättningar inför kommande markanvisning av området. Inledningsvis fokuserar arbetet främst på att identifiera den för platsen mest lämpliga bebyggelsestrukturen som underlag för en framtida tomtindelning i markanvisningen. Arbetet omfattar utredning av de geotekniska förutsättningarna för området, trafikutredning och en fördjupad analys av korsningen mellan Vikdalsvägen och Värmdövägen. Inför markanvisningen, som är den första inom Nacka stad, behövs även underlag till de exploitörer som vill ingå markanvisningsavtal med kommunen. Exempel på dessa förutsättningar är grönrytfaktor, avfallshantering och miljöförutsättningar.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Det första skedet innebär kostnader i form av nedlagd tid för anställda inom miljö och stadsbyggnad samt leverantörskostnader för analyser som tas fram som underlag inför markanvisning. Dessa kostnader, samt kostnader för planläggning samt utbyggnad av allmänna anläggningar kommer att bäras av markintäkter vid överlätelse av marken då detaljplanen för området vinner laga kraft.

### **Konsekvenser för barn**

Bebyggnelse av området som är föremål för förstudien förväntas ha begränsad negativ påverkan på barn då området inte frekvent nyttjas som lekområde idag. Innergårdar med lekmöjlighet kommer att tillskapas och mindre gröna områden sparas i befintlig form. En

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

28 januari 2015

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**  
 Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

fritidsgård ligger inom området, denna ska omlokaliseras inom närområdet innan bostadsbebyggelse blir aktuell.

### **Generell tidplan**

Förstudie	september 2014 - mars 2015
Första markanvisning (kommunal mark)	april 2015 - juni 2015
Detaljplanering (hela området)	2015 - 2018
Genomförande	2017 – 2021

### **Handlingar i ärendet**

Planenhetens tjänsteskrivelse 2015-01-08

Bilaga anteckning till sammanträdesprotokoll MSN2015-01-28

Bilagor:

Startpromemoria

### **Yrkanden**

Jan-Eric Jansson (KD) yrkade att nämnden skulle besluta i enlighet med förslag till beslut.

### **Beslutsgång**

Nämnden beslöt i enlighet med Jan-Eric Janssons (KD) bifallsyrkande.

### **Protokollsanteckningar**

Johan Hiller (M) lämnade följande anteckning till protokollet:

"Projektet syftar i ett första skede till att undersöka det kommunala markområdet och klargöra förutsättningar inför kommande markanvisningar. Inledningsvis fokuserar arbetet främst på att identifiera den för platsen mest lämpliga bebyggelsestrukturen som underlag för en framtid tomtindelning. Inför den vidare behandlingen vill jag framhålla betydelsen av en genomsiktig exploatering där stor hänsyn tas till en mångfald av framtid boendes varierande behov och förutsättningar, t.ex. äldre, studenter och nyinflyttade till storstockholmsområdet."

Sigrid Eklöf (V) lämnade följande anteckning till protokollet:

"Vid utformandet av projekt Nya gatan planeras 500-800 bostäder att byggas. Jag anser att det är viktigt att så tidigt som möjligt i projektet planera för så många olika boendeformer som möjligt, att planera för hyresrädder med låga hyror och för till exempel kollektivhus, äldreboenden och gruppboenden. Man vill ju bygga stad i Nacka, och i en stadsmiljö är det just mångfalden av boende med olika ålder, bakgrund, inkomst och erfarenheter som gör denna dynamisk och spännande."

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		



28 januari 2015

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**  
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Jan-Eric Jansson (KD) och Joakim Franklin (KD) lämnade följande anteckning till protokollet:

"Kristdemokraterna vill vara med och skapa framtidens stad. Planerna som tas fram i centrala Nacka bygger fortfarande på bilen som det sätt vi tar oss fram på, även korta sträckor. Den som rör sig inom det nya området kommer fortfarande, efter ett snabbt övervägande, konstatera ”jag tar bilen”. Det kommer ofta vara lite för lång väntetid mellan bussarna, och besvärande ofta krävas byte av buss eller byte till tunnelbanan för en station. Det kommer att vara en olägenhet att tvingas passa olika tider. I praktiken kommer därför många välja bilen i alldel för många fall.

Därför kommer det behöva byggas många parkeringshus och krävas ett p-tal nära 1 i bostadsområdena. Det är inte ett uttryck för framtida stadsbyggnad, trots att planerna för centrala Nacka i många andra avseenden är högst moderna.

I Nacka litar vi på att våra medborgare fattar kloka beslut och agerar ansvarsfullt, även miljömässigt. Men politikens uppgift måste vara att skapa förutsättningar, så att medborgarna ska kunna fatta sådana beslut. Kristdemokraterna anser att man i det avseendet skulle behöva tänka längre än man hittills har gjort. Vi uppmanar till att kommunen startar följande process:

Nacka kommun ska öka sin kunskapsnivå om förutsättningarna för att en linbana/gondolbana kunde vara ett bra sätt att lösa människors behov av korta transporter på västra Sicklaön. Tunnelbanan kommer att lösa behovet av arbetspendling mellan Nacka och centrala Stockholm. Men tunnelbanan löser inte behovet av tvärförbindelser på västra Sicklaön, mellan tunnelbanestationer, snabbussar och båtbryggor.

Med en linbana skulle p-talet kunna minska i de berörda bostadsområdena, vilket kan frigöra pengar till en sådan investering. Det ligger stora pengar i den minskning av antalet parkeringsplatser och parkeringshus som blir möjlig genom linbanan. Linbanan innebär också att gaturummet i högre grad kan tas i anspråk av uteliv, uteserveringar, lekplatser etcetera, och betydligt mindre domineras av biltrafik.

Linbanans sträckning skulle behöva dras så att den når:

- tunnelbaneuppgångarna i Forum, Järla och Sickla
- båtbryggorna
- exploateringsområdena på Kvarnholmen, Nacka strand och Bergs oljehamn
- köpcentra i Sickla och Forum."

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande



28 januari 2015

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**  
Miljö- och stadsbygnadsnämnden

Roger Bydler (MP) lämnade följande anteckning till protokollet:

"Först ut i "Nacka bygger stad". Utförandet ska präglas av centrala kvarter som binder samman viktiga funktioner och stora höjdskillnader. Blir detta inte bra sänker det ribban rejält för kommande etapper. Här är det upp till bevis. Variation önskvärd i skala och utförande liksom variation i upplåtelse och verksamheter. Omhändertagande av topografi och lämplig utformning av bilparkeringar krävs. Prioriteringarna som görs kommer att synas. Vi hoppas bara att inte ekonomisk kortsiktighet får styra resultatet. Vi hoppas också att en ofta rådande naiv tro på att miljöproblem löser sig själva, ger plats för stabil insikt i hur man bygger stad för framtiden."

- - - - -

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Startpromemoria för projektet "Tunnelbana till Nacka" på Sicklaön**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott antar startpromemorian.

Detta beslut fattas av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott med stöd av punkten 31 i kommunstyrelsens delegationsordning.

### **Sammanfattning**

Staten, Stockholms läns landsting och kommunerna har enats om hur tunnelbanan ska byggas ut. För Nackas del blir det en förlängning av blå linjen från Kungsträdgården med stationer vid Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla och Nacka C. Stockholms läns landstings Författningsför utbyggd tunnelbana (FUT) ansvarar för planering, projektering och utbyggnad av tunnelbanan till Nacka i enlighet med de avtal Nacka kommun tecknat för finansiering och utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling.

Nackas projekt Tunnelbana till Nacka ska leverera det som krävs för att FUT ska kunna bygga tunnelbanan till Nacka C i enlighet med avtalet. Projektet ska också bidra till att kommunens stadsutveckling kan genomföras utan att byggnationen av tunnelbanan försenas.

I projektet ingår bland annat att ta fram en detaljplan för tunnelbanans utbyggnad och att förhandla genomförandeavtalet med Landstinget. Projektet ska även samarbeta med landstinget kring möjligheten att en tunnelbanedepå förläggs i Nacka kommun.

### **Ärendet**

Kommunen har tecknat avtal om tunnelbanans utbyggnad och finansiering. Projektets angelägenhet har de senaste åren lyfts på såväl kommunal, regional som statlig nivå: i kommunens översiktsplan (2012), i RUFS 2010 - Regional utvecklingsplan för



Stockholmsregionen, och i Trafikverkets åtgärdsvalsstudie ”ÅVS för Tillgänglighet Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö” (2013).

Tunnelbanans sträckning inom Nacka kommun är från kommungränsen vid Hammarby Sjöstad, via Sickla station, Järla station till Nacka C.

### **Syfte**

Nackas tunnelbanaprojekt ska ansvara för att Nacka kommun levererar förutsättningarna för att utbyggnaden av tunnelbanan ska kunna ske i enlighet med de avtal som kommunen ingått om tunnelbanans utbyggnad och finansiering. Utbyggnaden kommer att göras i enlighet med den järnvägsplan som FUT ansvarar för att ta fram. Då en järnvägsplan inte får strida mot gällande detaljplaner krävs även att Nacka gör tillägg till befintliga detaljplaner.

Projektets övergripande syfte är att:

- Projektet ska leverera det som krävs för att Landstingets Förvaltning för utbyggd tunnelbana ska kunna bygga tunnelbanan till Nacka C i enlighet med ingångna avtal.
- Bidra till att kommunens stadsutveckling kan genomföras utan att byggnationen av tunnelbanan försenas samt samverka med kommunens övriga planering så att tunnelbanans uppgångar integreras i den nya staden på ett bra sätt.

### **Tidplan**

Eftersom detaljplanearbetet samordnas med landstingets arbete med järnvägsplanen är Projektets tidplan avhängig järnvägsplanens tidplan. Eventuella fördröjningar i Landstingets projekt kan därför komma att påverka tidplanen även för kommunens arbete.

#### **Detaljplanering:**

**Q1 2015 – Q1 2017**

- Granskning: Q4 2016<sup>1</sup>
- Antagande: Q1 2017

#### **Fastställelse av järnvägsplanen:**

**Q3 2017**

#### **Upphandling och utbyggnad:**

**2018-2025**

### **Ekonomiska konsekvenser**

Utgångspunkten är att allt arbete kopplat till detaljplaneringen och utbyggnaden av tunnelbanan ska bekostas av landstinget. Utöver kostnader för detaljplanen ska Landstinget bland annat även ansvara för markåtkomst och även bekosta erforderlig ombyggnad och anpassning av gator i den man så krävs. Om andra kostnader visar sig uppstå kommer ett särskilt beslut om budget att skrivas fram.

---

<sup>1</sup> Projektets intention är att planarbetet ska genomföras i ett samordnat planförfarande med järnvägsplanen. Om så sker kan det samråd som görs för järnvägsplanen tillgodosräknas i detaljplanen som sålunda inte behöver samrådas separat.



## Bilagor

Startpromemoria

Protokollsutdrag MSN 28/1-15 § 10

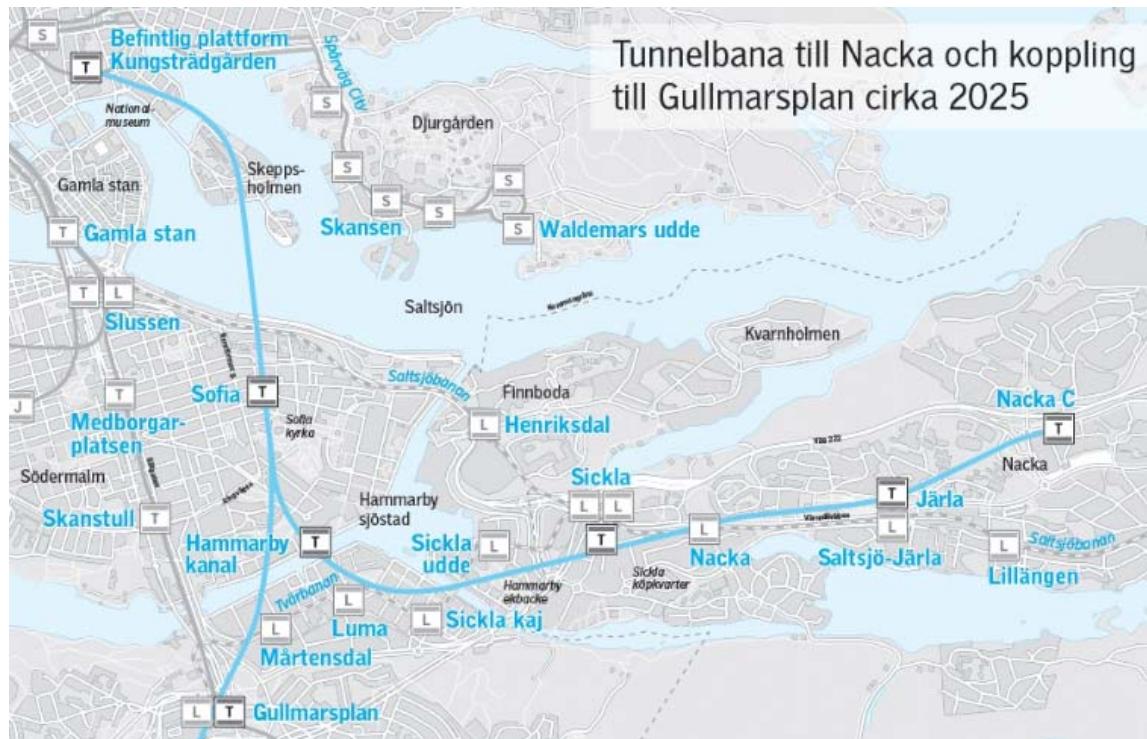
Gunilla Glantz  
Stadsbyggnadsdirektör

Frida Foley  
Projektledare



## Översikt Tunnelbana till Nacka, kommunala beslut och detaljplanområdets avgränsning

	Beslut	Datum	Styrelse/ nämnd	Kommentar
✓	Start-PM stadsbyggnadsprojekt, tillstyrkan	2015-01-28	MSN	
✓	Start-PM stadsbyggnadsprojekt		KSSU	KSSU har delegation att anta start-PM om detaljplanen överensstämmer med översiktsplanen.
✓	Detaljplan, granskning		MSN	
✓	Detaljplan, yttrande, granskning		KSSU	
✓	Detaljplan, tillstyrkan		MSN	
✓	Genomförandeavtal, godkännande		KF	
✓	Detaljplan, antagande		KF	
✓	Projektavslut, tillstyrkan		MSN	
✓	Projektavslut		KS	



2015-01-20



**NACKA**  
KOMMUN

## STARTPROMEMORIA

### Tunnelbana till Nacka

Dnr KFKS 2014/1027-214  
Projekt 9222

## Tunnelbana till Nacka

Detaljplan för tunnelbana till Nacka, på Sicklaön, Nacka kommun.

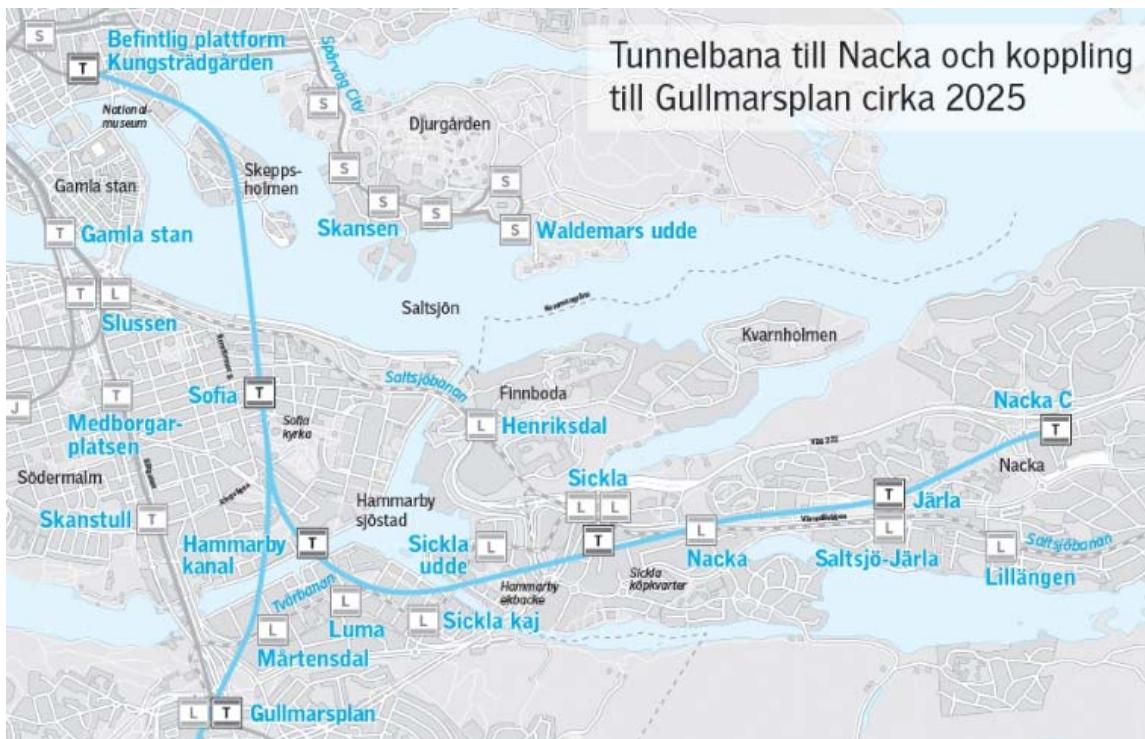


Bild 1: Kartan visar tunnelbanans sträckning i Nacka kommun.

## I Sammanfattning

Staten, Stockholms läns landsting och kommunerna har enats om hur tunnelbanan ska byggas ut. För Nackas del blir det en förlängning av blå linjen från Kungsträdgården med stationer vid Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla och Nacka C.

Stockholms läns landstings Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) ansvarar för planering, projektering och utbyggnad av tunnelbanan till Nacka i enlighet med de avtal Nacka kommun tecknat för finansiering och utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling.

Nackas projekt Tunnelbana till Nacka ska leverera det som krävs för att FUT ska kunna bygga tunnelbanan till Nacka C i enlighet med avtalet. Projektet ska också bidra till att kommunens stadsutveckling kan genomföras utan att byggnationen av tunnelbanan försenas.

I Projektet ingår bland annat att ta fram en detaljplan för tunnelbanans utbyggnad och att förhandla genomförandeavtalet med Landstinget. Projektet ska även samarbeta med Landstinget kring möjligheten att en tunnelbanedepå förläggs i Nacka kommun.

De avtal som kommunen ingått med Staten, Stockholms läns landsting och tre andra kommuner sätter detaljplanens ramar och tidplan och beaktas i allt arbete. Enligt avtalet bekostar Landstinget framtagande av de detaljplaner som krävs för tunnelbanans utbyggnad. Landstinget ansvarar även för markåtkomst samt erforderlig ombyggnad och anpassning av gator under byggskedet.

## 2 Syfte och mål

### 2.1 Projektets Syfte

Nacka kommun har i januari 2014 tecknat avtal med Staten, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Solna stad och Järfälla kommun om hur tunnelbanan ska byggas ut och hur detta ska finansieras. För Nacka innebär det att tunnelbanans blå linje förlängs till Nacka från Kungsträdgården med stationer vid Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla och Nacka C.

Stockholms läns landstings Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) ansvarar för att planera, projektera och bygga tunnelbanan till Nacka. Nackas tunnelbanaprojekt (här benämnt ”Projektet”) ska ansvara för att Nacka kommun levererar förutsättningarna för att utbyggnaden ska kunna ske i enlighet med de avtal som kommunen ingått om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling. Utbyggnaden kommer att göras i enlighet med den järnvägsplan som Förvaltningen för utbyggd tunnelbana ansvarar för att ta fram. Då en järnvägsplan inte får strida mot gällande detaljplaner krävs även att Nacka gör tillägg till befintliga detaljplaner.

Projektets övergripande syfte är att:

- Projektet ska leverera det som krävs för att Landstingets Förvaltning för utbyggd tunnelbana ska kunna bygga tunnelbanan till Nacka C i enlighet med ingångna avtal.
- Bidra till att kommunens stadsutveckling kan genomföras utan att byggnationen av tunnelbanan försenas samt samverka med kommunens övriga planering så att tunnelbanans uppgångar integreras i den nya staden på ett bra sätt.

### 2.2 Projektets Mål

Projektets mål är att:

- Detaljplanen ska antas av kommunen under första kvartalet år 2017.
- Detaljplanen och järnvägsplanen ska tas fram i en integrerad process med samordnat samråd.
- Om beslut fattas av Landstinget att depå ska förläggas till Nacka ska detaljplan för depå antas av kommunen senast första kvartalet 2017.
- Genomförandeavtal med Landstinget ska vara tecknat senast 2016-06-30. Avtalet ska vara samordnat med avtalet för ny bussterminal vid Nacka Forum.
- Projektet ska säkerställa att tunnelbanan planeras utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv. Placeringen av stationslägen och uppgångar ska göras utifrån planerna för Nacka stad.
- En tidplan för Projektet ska ge input till kommunen så att erforderliga stadsbyggnadsprojekt kan starta i tid för att klara ingångna avtal.
- Möjliggöra utbyggnaden av tunnelbanan enligt beslutad tidplan.

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 stadsbyggande och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden.

Flertalet av de utvalda mälområdena fokuserar på genomförandefasen eftersom det är viktigt att lägga fokus på detta skede då kommunens påverkansmöjligheter är som störst och då Nackaborna bedöms störas mest av utbyggnaden av tunnelbanan. Det är naturligtvis även viktigt att se långsiktigt och därför finns även ett mälområde för då Projektet är genomfört. För detta projekt har därför följande mälområden valts ut som prioriterade:

### Mål under utbyggnadstid

- **God ljudmiljö**  
En viktig del i Projektet är att minimera störningar under byggskedet. Byggnationen av tunnelbanan innebär att en stor mängd bergmassor ska sprängas ut och transportereras bort under byggtiden. Såväl störande verksamhet vid etablering samt transporter till och från dessa ingår i denna punkt.
- **Hållbar avfallshantering samt effektiv mark- och resursanvändning**  
God hushållning med naturresurser och bra logistik under byggtiden för att minimera transportbehovet.

### När Projektet är genomfört

- **Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser**  
Detta mälområde har valts ut eftersom en utbyggd tunnelbana kan öka förutsättningarna för att bygga en tät och blandad stad. Målet är att skapa stationsområden som är trygga, säkra och tillgängliga för alla under dygnets alla timmar.

### 2.2.1 Fundamenta

Kommunstyrelsen gav år 2014 stadsarkitekten och planenheten i uppdrag att ta fram en stadsbyggnadsidé för Nacka stad som utgår från visionen för Nacka stad – nära och nyskapande. Stadsbyggnadsidéerna har fått namnet Fundamenta. Fundamenta ska stärka Nacka stads karaktär och komplettera den utvecklade strukturplanen för Nacka stad. Fundamenta kommer i den mån det är tillämpligt att appliceras på Projektet som ett verktyg för analys och vägledning.

### 2.3 Projektets bakgrund & behov

Kommunen har tecknat avtal om tunnelbanans utbyggnad och finansiering. Dessutom har Projektets angelägenhet lyfts på såväl kommunal, regional som statlig nivå de senaste åren:

- Översiktsplan 2012 - Hållbar framtid i Nacka syftar till att Nacka ska utvecklas till en attraktiv och långsiktigt hållbar kommun som bidrar till en positiv utveckling i Stockholmsregionen. Eftersom Nacka, och även Värmdö, hör till de mest expansiva kommunerna i Stockholmsområdet är behovet av infrastruktursatsningar stort, och en fokusering på transportfrågan nödvändig. I översiktsplanen finns därför stadsbyggnadsstrategin ”Komplett transportsystem med tunnelbana till Nacka”.
- RUFS 2010 - Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, är regionens gemensamma utvecklingsplan för långsiktig utveckling. I detta dokument slås fast att kapacitetsstark spårtrafik behöver byggas ut till den kraftigt expanderande ostsektorn och att blå linje bör förlängas till Nacka C.

- I Trafikverkets åtgärdsvalsstudie ”ÅVS för Tillgänglighet Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö” (2013) finns slutsatsen att en tunnelbana över Saltsjö-Mälar snittet i östra Stockholm är angeläget.

### 3 Förutsättningar

#### 3.1 Fastighet/Område/Sträckning

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana tar fram en järnvägsplan för tunnelbanan till Nacka. Sträckningen inom Nacka kommun är från kommungränsen vid Hammarby Sjöstad, via Sickla station, Järla station till Nacka C. Detaljplanen för tunnelbanan kommer att följa järnvägsplanen. Tunnelbanan kommer att beröra både kommunala, statliga och privata fastigheter samt områden med olika planstatus.

#### 3.2 Projektområdets preliminära avgränsning/läge



Bild 2: Kartbilden visar Projektets geografiska läge. Projektområdet begränsas till samma område som järnvägsplanen. I syfte att skapa bättre stationslägen har Nacka kommun begärt ett justerat spårsläge (i förhållande till det spårsläge som tidigare redovisats) varför två varandra närliggande spårdragningar visas på kartan. Exakt spårdragning bestäms i järnvägsplanen.

I detta projekt blir stationen i Nacka C slutstation för tunnelbanan, men spåren kommer att fortsätta efter stationen för att möjliggöra uppställning av tåg. Längden på dessa stickspår är ännu inte klarlagd. En idéstudie har genomförts för en framtida förlängning av tunnelbanan till Orminge<sup>1</sup>, och det säkerställs att projektet Tunnelbana till Nacka inte omöjliggör en sådan förlängning.

<sup>1</sup> Idéstudien finns här:

[http://www.nacka.se/WEB/TRAFIK\\_VAGAR/TRAFIKPROJEKT/TUNNELBANA/Sidor/Forlangning tillOrmingecentrum.aspx](http://www.nacka.se/WEB/TRAFIK_VAGAR/TRAFIKPROJEKT/TUNNELBANA/Sidor/Forlangning tillOrmingecentrum.aspx)



### 3.2.1 Depå

En depå är den plats där tågen bland annat ställs upp nattetid, städas och underhålls. Depån är en viktig funktion i trafiksystemet och är en förutsättning för att trafik ska kunna bedrivas. Utbyggnaden av tunnelbanan innebär ett ökat tågbehov och därför även utökad depåkapacitet.

Enligt avtalet som kommunen tecknat om tunnelbanans utbyggnad och finansiering ska Landstinget samråda med Nacka och Stockholm avseende depå i syfte att gemensamt finna lämplig depåmark och underlätta etablering av erforderlig depå. Beslut om lokalisering av tunnelbanedepå fattas av Stockholms läns landsting. Enligt avtalet ska kommunen ta fram erforderliga detaljplaner för depå.

En lokaliseringsstudie för en möjlig plats för tunnelbanedepå genomförs av Förvaltningen för utbyggd tunnelbana. Tre av alternativen är belägna i Nacka kommun i närheten av tunnelbanestationen Nacka C. Inga exakta lägen är utredda, däremot ungefärlig lokalisering. Under första kvartalet 2015 kommer FUT att genomföra en förstudie i vilken en samordning med kommunens planering för berörda områdena kommer att göras på en mer detaljerad nivå. Kommunen samarbetar med FUT i detta arbete. Om en depå förläggs i Nacka kommer planeringen av den göras i tätt samarbete med planeringen av Nacka Stad.

En eventuell järnvägsplan för depå i Nacka kommun kommer i sådant fall att samordnas med en detaljplan för depå.



Bild 3: En eventuell depå i Nacka kommun skulle enligt lokaliseringsstudien förläggas inom detta område.

### 3.3 Statliga och kommunala intressen samt kommunala planer

De avtal som kommunen ingått med Staten, Stockholms läns landsting och tre andra kommuner sätter detaljplanens ramar och tidplan och beaktas i allt arbete.

Detaljplanen stämmer överens med kommunens översiksplan och förväntas inte strida mot några riksintressen.

Detaljplanen kommer till viss del ligga inom område som omfattas av strandskydd. I enlighet med Miljöbalken hanteras detta inom järnvägsplanen varför detaljplanen inte kommer att omfatta något upphävande av strandskyddet.

Detaljplanen förväntas beröra cirka 35 stycken gällande detaljplaner med varierande markanvändning. Gällande planer behöver ändras till förmån för ny detaljplan som medger tunnelbana. Vissa av detaljplanerna innehåller även fastighetsindelningsbestämmelser (gamla fastighetsplaner) som behöver upphävas för att möjliggöra tunnelbana. Järnvägsplanen berör fastigheter som omfattas av förordnanden enligt §113 byggnadslagen. Projektet kommer att utreda om dessa måste upphävas. Om de måste upphävas ska det hanteras inom Projektet.

Järnvägsplanen omfattar även i dag ej planlagda områden. I det fortsatta arbetet kommer en bedömning göras huruvida dessa ska omfattas av detaljplanen.

Inom järnvägsplanen utreds bland annat frågor om reservat och servitut.

### 3.3.1 Kulturmiljö

Eftersom detaljplanen till största del går under mark är det främst vid stationerna som kulturhistoriska intressen behöver beaktas.

Tunnelbanans stationer ligger i anslutning till flera utpekade kulturmiljöer av kommunalt värde:

- Sickla industriområde
- Alphyddan
- Järla industriområde
- Järla Birka och Birkavägen.

Beroende på upp- och nedgångarnas exakta lägen och om de kommer att förläggas inom utpekade områden så bör placering, utförande och gestaltning förhålla sig till den befintliga miljön.

Kyrkobyggnader står under kulturmiljölagen (KML). Det ligger inom ramen för järnvägsplanen att göra riskbedömning för kyrkliga kulturminnet Nacka kyrka. Förutom den rent tekniska aspekten så bör planen och dess genomförande även förhålla sig till kyrkan, kyrkogården och kyrkomiljön i antikvariskt avseende.

## 4 Om projektet

### 4.1 Delprojekt detaljplan

Landstinget är huvudman för tunnelbaneutbyggnaden och ansvarar för planläggning enligt lagen om byggande av järnväg, projektering, tillståndsprovning samt utbyggnad. Nackas projekt ska ge de planmässiga förutsättningarna för att uppnå syftet och målen enligt detta start-PM genom en detaljplan som ger tilläggsbestämmelser till befintliga gällande detaljplaner på sträckan. Planarbetet kommer om möjligt att genomföras med ett samordnat planförfarande enligt PBL 5:7 a som gäller från och med 2015-01-01. Detaljplanearbetet ska sälunda samordnas med Landstingets arbete med järnvägsplanen, både vad gäller utformning, framtagande av utredningar och annat underlagsmaterial.



Bild 4: Detaljplanen kommer att ha samma avgränsning som järnvägsplanen. I syfte att skapa bättre stationslägen har Nacka kommun begärt ett justerat spårläge (i förhållande till det spårläge som tidigare redovisats) varför två varandra närliggande spårdragningar visas på kartan. Exakt spårdragning bestäms i järnvägsplanen.

Marken på sträckan ägs av både privata fastighetsägare, Staten och av Nacka kommun. Större delen av detaljplanen gäller för en tunnel minst 20 meter under marknivå. Detaljplanens bestämmelser ska bland annat ge förutsättningar för utbyggnad av tunnelbanan och medge tredimensionell fastighetsbildning. Detaljplanen bedöms enbart påverka markanvändningen vid stationsentréer. När detaljplanen är genomförd bedöms den därför ha liten påverkan på ytterligare projekt. Projektet bedöms därför inte ha negativ påverkan på tidplaner och förutsättningar för övrigt detaljplanarbete på västra Sicklaön. När mark inom tunnelbanesträckningen i framtiden planläggs för annan verksamhet än tunnelbana kommer dessa detaljplaner även medge tunnelbana genom planbestämmelser.

Utgångspunkten är att det ska vara en sammanhängande detaljplan för Tunnelbanan, men om det under planarbetet visar sig mer lämpligt kan området komma att delas upp i flera olika detaljplaner.

Länsstyrelsen har fattat beslut om att järnvägsplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas. Under detaljplanearbetet kommer kommunen att göra en behovsbedömning huruvida detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En avstämning av behovsbedömningen kommer att göras med länsstyrelsen.

Om Stockholms läns landsting beslutar att förlägga en depå för tunnelbanan i Nacka kommun ska kommunen ta fram erforderlig detaljplan för denna. Detaljplanen kommer i så fall att samordnas med en eventuell järnvägsplan för depå.

## 4.2 Delprojekt utbyggnad

Utbyggandet av tunnelbanan kommer att påverka trafiken på kommunens gator i större och mindre omfattning. Det åligger Landstinget att i samråd med kommunen planera och minimera nödvändig trafikpåverkan.

Det åligger Landstinget att bekosta erforderlig ombyggnad, anpassning och återställande av gator i den man så krävs.

### 4.3 Delprojekt rättsligt genomförande

Kommunen ska teckna ett genomförandeavtal med Landstinget. Avtalet beräknas vara klart 2016-06-30. Genomförandeavtalet ska bland annat behandla principerna för genomförandet och ska precisera tidplan, investeringskostnader, standard, kvalitetsnivåer, lokalisering av stationer och uppgångar.

Dessutom kommer ett planavtal kommer att tecknas med Stockholms läns landsting.

## 5 Ekonomi

I de avtal som kommunen ingått om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan regleras att såväl Landstingets som kommunernas arbete med tunnelbanan finansieras med projektmedel. Projektmedel avser medel som tunnelbaneavtalets parter förbundit sig att tillskjuta för att finansiera genomförandet. Nackas tunnelbanaprojekt bekostas av projektmedel.

Utgångspunkten är att allt arbete kopplat till detaljplaneringen och utbyggnaden av tunnelbanan ska bekostas av projektmedel för tunnelbaneutbyggnaden. Utöver kostnader för detaljplanen ska Landstinget även ansvara för den markåtkomst (och återställande av densamma) som behövs för utbyggnad av tunnelbanan, både under byggtid och drifttid, innefattande mark för depåer, arbetstunnlar, teknikutrymmen, spåranslutningar och etableringsytor. Det åligger också Landstinget att bekosta erforderlig ombyggnad och anpassning av gator i den man så krävs. Om andra kostnader visar sig uppstå kommer ett särskilt beslut om budget att skrivas fram.

Projektet kan i detta tidiga skede inte redovisa en projektkalkyl. Arbetet är i uppstartsfas både hos kommunen och Landstinget och det finns fortfarande stora osäkerheter. Det är Projektets intention att presentera en kalkyl i T1 2015.

## 6 Tidplan

Eftersom detaljplanearbetet samordnas med Landstingets arbete med järnvägsplanen är Projektets tidplan avhängig järnvägsplanens tidplan. Eventuella fördröjningar i Landstingets projekt kan därför komma att påverka tidplanen även för kommunens arbete.

<b>Detaljplanering:</b>	<b>Q1 2015 – Q1 2017</b>
- Granskning:	Q4 2016 <sup>2</sup>
- Antagande:	Q1 2017
<b>Fastställelse av järnvägsplanen:</b>	<b>Q3 2017</b>
<b>Upphandling och utbyggnad:</b>	<b>2018 – 2025</b>

<sup>2</sup> Projektets intention är att planarbetet ska genomföras i ett samordnat planförfarande med järnvägsplanen. Om så sker kan det samråd som görs för järnvägsplanen tillgoderäknas i detaljplanen som sålunda inte behöver samrådas separat.



---

Ulf Crichton  
Mark- och exploateringschef

Andreas Totschnig  
Planchef

Frida Foley  
Projektledare

Therese Sjöberg  
Planarkitekt



28 januari 2015

## SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

§ 10

KFKS 2014/1027-214

# Startpromemoria för Tunnelbana till Nacka på Sicklaön, Nacka kommun

## Beslut

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden tillstyrker startpromemorian.

Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

## Ärendet

Kommunen har tecknat avtal om tunnelbanans utbyggnad och finansiering. Projektets angelägenhet har de senaste åren lyfts på såväl kommunal, regional som statlig nivå: i kommunens översiktsplan (2012), i RUFS 2010 - Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, och i Trafikverkets åtgärdsvalsstudie ”AVS för Tillgänglighet Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö” (2013).

Tunnelbanans sträckning inom Nacka kommun är från kommungränsen vid Hammarby Sjöstad, via Sickla station, Järla station till Nacka C.

## Syfte

Nackas tunnelbanaprojekt ska ansvara för att Nacka kommun levererar förutsättningarna för att utbyggnaden av tunnelbanan ska kunna ske i enlighet med de avtal som kommunen ingått om tunnelbanans utbyggnad och finansiering. Utbyggnaden kommer att göras i enlighet med den järnvägsplan som FUT ansvarar för att ta fram. Då en järnvägsplan inte får strida mot gällande detaljplaner krävs även att Nacka gör tillägg till befintliga detaljplaner.

Projektets övergripande syfte är att:

- Projektet ska leverera det som krävs för att Landstingets Förvaltning för utbyggd tunnelbana ska kunna bygga tunnelbanan till Nacka C i enlighet med ingångna avtal.
- Bidra till att kommunens stadsutveckling kan genomföras utan att byggnationen av tunnelbanan försenas samt samverka med kommunens övriga planering så att tunnelbanans uppgångar integreras i den nya staden på ett bra sätt.

## Tidplan

Eftersom detaljplanarbetet samordnas med Landstingets arbete med järnvägsplanen är Projektets tidplan avhängig järnvägsplanens tidplan. Eventuella födröjningar i Landstingets projekt kan därför komma att påverka tidplanen även för kommunens arbete.

Detaljplanering:

Q1 2015 – Q1 2017

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande



28 januari 2015

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**  
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

- Granskning:	Q4 2016 <sup>1</sup>
- Antagande:	Q1 2017
Fastställelse av järnvägsplanen:	Q3 2017
Upphandling och utbyggnad:	2018-2025

## Ekonomiska konsekvenser

Utgångspunkten är att allt arbete kopplat till detaljplaneringen och utbyggnaden av tunnelbanan ska bekostas av Landstinget. Utöver kostnader för detaljplanen ska Landstinget bland annat även ansvara för markåtkomst och även bekosta erforderlig ombyggnad och anpassning av gator i den man så krävs. Om andra kostnader visar sig uppstå kommer ett särskilt beslut om budget att skrivas fram.

## Handlingar i ärendet

Planenhetens tjänsteskrivelse 2015-01-07, rev 2015-01-22

Bilagor:

Startpromemoria

## Yrkanden

Johan Krogh (C) yrkade med instämmande av Jan-Eric Jansson (KD), Johan Hiller (M), Helena Westerling (S), Christer Lydig (M), Ann Lepp (NI), Roger Bydler (V), Pernilla Hsu (M), Filip Wiljander (M) och Sigrid Eklöf (V), att nämnden skulle besluta i enlighet med förslag till beslut.

## Beslutsgång

Nämnden beslöt i enlighet med Johan Kroghs (M) yrkande.

Paragrafen förklarades omedelbart justerad.

## Protokollsanteckningar

Johan Krogh (C) och Karin Rappsjö Emanuelli (C) lämnande följande anteckning till protokollet:

”Från Centerpartiets sida är vi mycket glada och positiva till att arbetet med tunnelbanan nu får sin början. Det är av största vikt att tunnelbanan börjar byggas då den kommer vara en stor del av den utveckling som Nacka ska gå igenom med bland annat byggandet av Nacka stad. Vi ser även positivt på att det säkerställs att projektet Tunnelbana till Nacka inte omöjliggör en framtida förlängning till Orminge. Nacka kommer fortsätta växa och då är det viktigt att vi håller dörrarna öppna för framtida lösningar av kollektivtrafiken.”

<sup>1</sup> Projektets intention är att planarbetet ska genomföras i ett samordnat planförfarande med järnvägsplanen. Om så sker kan det samråd som görs för järnvägsplanen tillgodoräknas i detaljplanen som sålunda inte behöver samrådas separat.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

**TJÄNSTESKRIVELSE**

Dnr KFKS 2015/31-219

Kommunstyrelsen

**Inför järnvägsplan för tunnelbana till Nacka**

Yttrande till Stockholms läns landsting under samråd

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen antar förslaget till yttrande.

**Sammanfattning**

Nacka kommun har från Stockholms läns landstings Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) mottagit samrådsmaterial inom arbetet med järnvägsplanen för utbyggnaden av tunnelbanan från Kungsträdgården till Nacka centrum för yttrande. Samrådet syftar till att informera om utbyggnaden och vald principiell sträckning, samt att få synpunkter på lägen för stationsuppgångar. Nacka kommuns synpunkter berör vikten av att beakta stadsbyggnadsperspektivet, samordning med andra projekt, kulturmiljöaspekter och miljöpåverkan samt att eventuella negativa effekter under byggskedet minimeras.

**Ärendet**

Nacka kommun har från Stockholms läns landstings Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) mottagit samrådsmaterial för utbyggnaden av tunnelbanan från Kungsträdgården till Nacka centrum för yttrande. Samrådet genomförs inför upprättande av järnvägsplan och tillståndsansökan enligt miljöbalken med tillhörande miljökonsekvensbeskrivningar. Syftet med samrådet är att informera om utbyggnaden och vald principiell sträckning, samt att få synpunkter på lägen för stationsuppgångar.

Samrådsperioden pågår mellan 9 februari och 12 mars 2015. Under samrådsperioden finns samrådshandlingar på följande länk: [www.sll.se/nyatunnelbanan/](http://www.sll.se/nyatunnelbanan/)

**Bakgrund**

Under 2013 och början av 2014 genomfördes en förstudie för en förlängning av tunnelbanan till Nacka. Våren 2014 fattade Stockholms läns landstingsstyrelse beslut om sträckning och stationer till Nacka. Beslutet innebär att tunnelbanans blå linje förlängs från Kungsträdgården, via Södermalm, till Nacka Forum. I Nacka kommun planeras stationer i Sickla, Järla och Nacka C.



FUT ansvarar för planering, projektering och utbyggnad av tunnelbanan till Nacka i enlighet med de avtal Nacka kommun tecknat för finansiering och utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling.

FUT fortsätter nu arbetet med att ta fram en järnvägsplan och en tillståndsansökan enligt miljöbalken. Arbetet sker i tätt samarbete med berörda kommuner och Nacka kommun har god insyn i projektets framskridande genom representation i styrelsen och delprojektstyrelsen, utöver tätta kontakter i sakfrågor i olika arbetsgrupper.

## **Nacka kommuns synpunkter**

### **Stadsbyggnadsperspektiv**

I yttrandet tar Nacka upp vikten av att tunnelbanan planeras utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv. Planeringen av stationslägen och uppgångar ska göras utifrån planerna för Nacka Stad, och placeringen av uppgångarna ska göra det attraktivt att välja tunnelbanan som transportmedel. Särskilt framhålls att:

- Stationsuppgångarna ska placeras så att bra byten till annan kollektivtrafik möjliggörs.
- Stationsuppgångarna ska prioriteras i områden med hög bebyggelsestethet i syfte att underlätta arbetspendling.
- Stationerna ska vara trygga, trevliga, tillgängliga och säkra.
- Stationsuppgångarna ska ha tydlig koppling till gång- och cykelnätet.
- Det ska vara lätt att hitta till och identifiera stationsuppgångarna.

Utöver detta har varje station särskilda förutsättningar och dessa tas upp i yttrandet.

### **Kulturmiljö**

Eftersom tunnelbanan byggs i bergtunnel under mark är det främst vid stationerna som kulturhistoriska intressen behöver beaktas. I yttrandet framhåller Nacka att kulturmiljövärden ska beaktas vid placeringen och utformningen av uppgångarna. Inom järnvägsplanen kommer en riskbedömning för det kyrkliga kulturminnet Nacka kyrka att göras.

### **Miljöpåverkan**

Kommunen uppmärksammar FUT på riskerna för förekomst av förorenat grundvatten i Sickla och att extraordinära åtgärder för rening av detta kan komma att krävas.

### **Byggskede**

För byggnationen krävs ytor för etablering samt arbetstunnlar och i yttrandet framhåller Nacka kommun vikten av att stor ansträngning läggs på att säkerställa att störningar för boende och miljö minimeras under byggskedet. Aspekter som framkomlighet, trafiksäkerhet och barns säkra skolvägar, ljudmiljö lyfts fram.



Kommunen framhåller också att lämpliga etableringsytor ska hittas i samarbete med kommunen med hänsyn till kommunala planer och med hänsyn till transporter.

### Nästa steg

I höst planerar FUT en ny samrådsperiod som fokuserar på byggskedet. Arbetet med att precisera stationsutformningen och stationsuppgångar fortsätter, och i början av 2016 sker ett samråd om det nästan färdiga förslaget. Efter det kommer järnvägsplanen och tillståndsansökan enligt miljöbalken att färdigställas. Det helt färdiga förslaget ställs ut för granskning innan Trafikverket fastställer järnvägsplanen. Tillståndsansökan enligt miljöbalken kommer att prövas av mark- och miljödomstolen.

Parallelt pågår kommunens arbete med att ta fram en detaljplan för tunnelbanans sträckning i Nacka kommun. Detaljplanen och järnvägsplanen tas fram i en integrerad process. Det samråd som görs för järnvägsplanen i början av 2016 tillgodoser i detaljplanen, som sålunda inte behöver samrådas separat. Detaljplanen kommer dock att ställas ut för granskning och det är Nacka kommun som ska anta detaljplanen.

### Bilagor

Förslag till yttrande.

Gunilla Glantz  
Stadsbyggnadsdirektör

Frida Foley  
Projektsamordnare tunnelbanan

**FÖRSLAG TILL YTTRANDE**  
Dnr KFKS 2015/31-219

Stockholms läns landsting  
Förvaltning för utbyggd tunnelbana  
[tbananacka@sll.se](mailto:tbananacka@sll.se)

## **Yttrande över samråd om ny tunnelbana till Nacka, ert dnr FUT 1403-0007**

Nacka kommun har från Stockholms läns landstings Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) mottagit samrådsmaterial för utbyggnaden av tunnelbanan från Kungsträdgården till Nacka centrum för yttrande. Samrådet genomförs inför upprättande av järnvägsplan och tillståndsansökan enligt miljöbalken med tillhörande miljökonsekvensbeskrivningar. Syftet med samrådet är att informera om utbyggnaden och vald principiell sträckning, samt att få synpunkter på lägen för stationsuppgångar.

Samrådsperioden pågår mellan 9 februari och 12 mars 2015.

### **Nacka kommuns synpunkter**

#### **Stadsbyggnadsperspektiv**

På västra Sicklaön, inom det område som betecknas Nacka Stad, pågår arbetet med flera detaljplaneprogram. I syfte att skapa en helhetsbild för stadsutvecklingen har en strukturplan för västra Sicklaön tagits fram. Strukturplanen redovisar den övergripande bebyggelse-, trafik- och grönstrukturen i området. Samtliga tunnelbanestationer i Nacka kommun är belägna inom området Nacka Stad, och områdena kring stationerna ingår i planprogram som är under framtagande.

Nacka kommun vill poängtera vikten av att tunnelbanan planeras utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv. Planeringen av stationslägen och uppgångar ska göras utifrån planerna för Nacka Stad, och placeringen av uppgångarna ska göra det attraktivt att välja tunnelbanan som transportmedel. Kommunen vill också framhålla att det är angeläget att fortsätta att arbeta för att skapa stationsområden som är trygga, säkra och tillgängliga för alla, under dygnets alla timmar.

Kommunen vill framhålla följande principer som särskilt viktiga för det fortsatta arbetet:

- Stationsuppgångarna ska placeras så att bra byten till annan kollektivtrafik möjliggörs. Det är av största vikt att bytespunkterna utformas så att resenärer från



alla delar av kommunen får möjlighet till snabba och enkla byten mellan tunnelbanan och annan kollektivtrafik. Placeringen av den nya bussterminalen vid Nacka C är därför av avgörande betydelse, och Nacka kommun vill återigen poängtala vikten av att Stockholms läns landsting utgör en avtalspartner för framtagande av genomförandeavtal för tunnelbanan och bussterminalen vid Nacka C.

- Stationsuppgångarna ska prioriteras i områden med hög bebyggelsetäthet i syfte att underlätta arbetspendling.
- Stationerna ska vara trygga, trevliga, tillgängliga och säkra.
- Stationsuppgångarna ska ha tydlig koppling till gång- och cykelvägen.
- Det ska vara lätt att hitta till och identifiera stationsuppgångarna.

### Sickla tunnelbanestation

Tunnelbanestationen i Sickla kommer att utgöra en viktig bytespunkt mellan tunnelbanan, Saltsjöbanan, Tvärbanan och bussar på Sickla Industriväg och Värmdövägen. Kommunen vill därför framhålla vikten av att denna bytespunkt utformas för enkla och snabba byten. Värmdövägen och Saltsjöbanan utgör barriärer i området, och kommunen anser att det fortsatta arbetet ska vara inriktat på att stationsuppgångar placeras såväl norr om Värmdövägen som söder om Saltsjöbanan i stationens båda ändar.

Kommunen utreder möjligheterna till en upphöjning av Saltsjöbanan i anslutning till Nacka station. En höjning av Saltsjöbanan på en bro skulle skapa nya förutsättningar för platsen, och det är bra att FUT har ett tätt samarbete med kommunen så att planeringen av stationsuppgångar samverkar med en eventuell höjning av Saltsjöbanan.

### Järla tunnelbanestation

Tunnelbanestationen i Järla utgör en bytespunkt mellan tunnelbanan, Saltsjöbanan och bussar. Även för denna station anser kommunen att bytespunktens funktion ska säkerställas. Värmdövägen, Järlaleden och Saltsjöbanan utgör barriärer, och det är således viktigt att stationsuppgångar placeras så att barriäreffekterna av dessa minimeras.

I stationens västra ände anser kommunen att arbetet bör inriktas på en stationsuppgång söder om Saltsjöbanan. Norr om Värmdövägen är en uppgång inte realistisk eftersom kyrkogården ligger där.

I östra änden av Järla tunnelbanestation anser kommunen att arbetet ska inriktas på att det ska finnas en uppgång norr om Värmdövägen och en uppgång söder om Saltsjöbanan. Dessutom måste bytet till Saltsjöbanan göras smidigt och det kan därför vara befogat med ytterligare en uppgång, i anslutning till Saltsjöbanan.

Saltsjöbanan kommer att rustas upp under 2015-2018. Bland annat kommer den befintliga passagen under Saltsjöbanan att byggas ut för bättre tillgänglighet för gång och cykel. Kommunen anser att det fortsatta utredningsarbetet för denna plats ska göras med



utgångspunkten att resande inte ska behöva korsa Värmdövägen och/eller Saltsjöbanan i plan.

### Nacka C tunnelbanestation

Stationen vid Nacka C kommer att utgöra en viktig bytespunkt mellan tunnelbanan och den planerade bussterminalen samt motorvägsbussarna. Det är därför av stor vikt att FUT i kommande utredningsarbete arbetar för att byten mellan buss och tunnelbana kan göras så smidigt som möjligt. Trafikförvaltningen och Nacka är i slutsedet av en lokaliseringsstudie för bussterminalen. Kommunen vill framhålla att placeringen och utformningen av bussterminalen är en oerhört viktig parameter för det fortsatta arbetet med stationsuppgångar, och samordningen inom Landstinget är därför mycket angelägen. Kommunen anser därför att Stockholms läns landsting ska utgöra en part i avtalsdiskussionerna för tunnelbanan och bussterminalen.

I området pågår ett omfattande planarbete vilket inkluderar såväl bussterminal som en möjlig överdäckning av Värmdöleden. Tillsammans med Trafikverket och Trafikförvaltningen genomför kommunen en Åtgärdsvalsstudie som syftar till att studera områdets trafikförsörjning och framtida kopplingar till Värmdöleden. Kommunen vill därför poängtala att det är mycket viktigt att planeringen av stationsuppgångar tar hänsyn till dessa planer och utredningar, och att FUT fortsätter samarbetet med att hitta bra lägen utifrån kommunens stadsbyggnadsplaner.

Utöver arbetet med att planera för en bra bytespunkt anser kommunen att stationsuppgångar ska placeras såväl norr som söder om Värmdöleden. Även Vikdalsvägen utgör en barriär vilket måste beaktas i det kommande arbetet, liksom de stora höjdskillnaderna norr om Värmdöleden.

### Kulturmiljö

Tunnelbanan kommer delvis att gå genom områden med höga kulturmiljövärden. Eftersom tunnelbanan kommer att byggas i bergtunnel under mark är det främst vid stationernas uppgångar som kulturhistoriska intressen behöver beaktas. Tunnelbanans stationer ligger i anslutning till flera utpekade kulturmiljöer av kommunalt värde. Om stationsuppgångarna kommer att förläggas inom dessa områden så bör placering, utförande och gestaltning förhålla sig till den befintliga miljön.

Kyrkobyggnader står under kulturmiljölagen. Det ligger inom ramen för järnvägsplanen att göra en riskbedömning för det kyrkliga kulturminnet Nacka kyrka. Förutom den rent tekniska aspekten så anser kommunen att planen och dess genomförande även bör förhålla sig till kyrkan, kyrkogården och kyrkomiljön i antikvariskt avseende.

Kommunen förutsätter att FUT säkerställer att förebyggande skyddsåtgärder genomförs så att inga skador på befintlig bebyggelse uppstår vare sig under byggskede eller driftskede.



## Miljöpåverkan

Inför det fortsatta utredningsarbetet för att undersöka hur tunnelbanan kan påverka grundvattnet vill kommunen uppmärksamma FUT på att det finns risk för att förorenat grundvatten kan förekomma i Sickla. Det kan därför komma att krävas extraordinära åtgärder för att rena grundvattnet innan det avleds.

## Byggskede

För byggnationen krävs ytor för etablering samt arbetstunnlar. Nacka kommun vill framföra vikten av att stor ansträngning läggs på att säkerställa att störningar för boende och miljö minimeras under byggskedet. Inte minst behöver effekterna på framkomlighet, trafiksäkerhet och barns säkra skolvägar noga utredas, och eventuell negativ inverkan minimeras.

Kommunen förutsätter att FUT även framöver fortsätter att samarbeta med kommunen för att identifiera ytor som är lämpliga som etableringsytor. I detta arbete är det av stor vikt att beakta transportvägar till och från etableringsytorna. Kommunen kan inte acceptera etableringsytor på mark som ska detaljplaneras för bostäder före 2025. Kommunen vill även framhålla vikten av att beakta att en god ljudmiljö säkerställs vid verksamhet på etableringsytorna och vid transporter till och från byggarbetsplatserna.

Under den tid som tunnelbanan kommer att byggas, 2018-2025, kommer även många andra stora byggprojekt pågå i samma område. Kommunen anser därför att möjligheter till samordning av transporter bör studeras tillsammans med kommunen, och vid upphandling av arbetsfordon bör miljökrav ställas. Kommunen vill även framhålla vikten av att projektet arbetar för en god hushållning med naturresurser och bra logistik under byggtiden för att minimera transportbehovet.

Mats Gerdau  
Kommunstyrelsens ordförande

Gunilla Glantz  
Stadsbyggnadsdirektör

**TJÄNSTESKRIVELSE**  
Yttrande samråd  
KFKS 2012/696-214  
Projekt 9627

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Detaljplaneprogram för Älta centrum**

Yttrande under samråd

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att anta förslaget till yttrande över detaljplaneprogram för Älta centrum.

Detta beslut fattas med stöd av kommunstyrelsens delegationsordning punkt 32.

### **Sammanfattning**

Planprogrammet syftar till att stärka Ältas lokala centrum genom att flytta nuvarande kommersiella centrum närmare Ältavägen och bygga nya bostadshus i anslutning till centrumet. Programmet ska även stärka sambandet mellan bostadsområdena och omkringliggande grönområden samt skapa nya mötesplatser för Ältaborna. Programmet innebär även nya förskolor och förändringar av befintliga skolområden.

Programförslaget omfattar cirka 1400 nya bostäder.

### **Ärendet**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott har fått en förfrågan om att yttra sig under samrådstiden över miljö- och stadsbyggnadsnämndens förslag till detaljplaneprogram för Älta centrum som är på samråd mellan den 16 december 2014 och den 2 februari 2015.

### **Bakgrund**

Den 11 februari 2011 godkände kommunstyrelsen att inrikningen på det fortsatta programarbetet i Älta ska följa den gemensamma visionen, Ännu Mera Älta 2025. Vid samma tillfälle beslutade kommunstyrelsen att kommunen ska ingå avsiktsförklaring och programavtal med Wallenstam AB.



## Programförslaget

Detaljplaneprogrammet för Älta centrum är en del av genomförandet av översiktsplanens strategi ”Utveckla lokala centra och deras omgivning”. Det arbete med en vision för Ältas centrum som Nacka kommun utfört i samarbete med Wallenstam och boende i Älta har nu utmynnat i ett förslag till detaljplaneprogram för Ältas centrum. Programmet ska vara vägledande för områdets framtidiga utveckling gällande bebyggelse och offentliga platser. Programmet omfattar området med flerfamiljsbebyggelse i anslutning till Älta centrum på västra sidan av Ältavägen samt mindre områden på östra sidan av Ältavägen.

I programmet föreslås att det kommersiella Älta centrum flyttas närmare Ältavägen och att befintligt centrum används som skola och idrottshall i samspel med befintligt bibliotek och Kulturknuten. Området mellan det nya och det befintliga centrumet utvecklas till Älta torg, en mötesplats för alla Ältabor. En park med gång- och cykelstråk sammanbindar torget med grönytorna kring Ältasjön.

I anslutning till centrum och på andra platser inom programområdet uppförs nya bostadshus. Nuvarande Stavsborgsskolan med viss ut-/påbyggnad föreslås användas för skolverksamhet. Tomten där före detta Strandparksskolan ligger föreslås bebyggas med bostäder. Programmet föreslår även en omvandling av Ältavägen till en stadsgata, delvis med bebyggelse på båda sidor av vägen, utvecklade park- och naturområden och nya förskolelägen. Programmet innehåller cirka 1400 nya lägenheter.

## Synpunkter och förslag

### Översiktsplan

Programförslaget utgår från de strategier om stadsbyggnad som anges i kommunens gällande översiktsplan Hållbar framtid i Nacka (2012).

### Bostäder

Antalet bostäder inom programförslaget är cirka 1400 varav ungefär hälften föreslås på kommunägd mark. Ungefär 25 % av de nya bostäderna beräknas bli hyresrätter.

### Arbetsplatser

Utveckling av Älta centrum med handel kan betyda att nya arbetstillfällen skapas men antal går ej att redovisa i detta skede.

### Välfärdsfastigheter

Antalet tillkommande bostäder i Älta centrum samt att det föreslås bostäder där befintliga förskolor ligger idag innebär att nya förskolor behövs. De förskolor som det planeras bostäder på är Inspiras förskola, Strandparken, Almdungen och Sjöängen. De har sammanlagt cirka 16 avdelningar. När programförslaget är genomfört beräknas 31



förskoleavdelningar behövas och därför ska det planeras för 4 förskolor om vardera cirka 8 avdelningar.

Nytillkommande bebyggelse medför också ett behov av cirka 600 nya grundskoleplatser. Programförfärlaget bygger på en omflyttning inom skolorna i området. Strandparksskolan föreslås att rivas till förmån för bostadsbebyggelse. Skolplatser är möjliga att skapa genom utbyggnad av Stavsborgsskolan samt genom ombyggnad av befintlig centrumbyggnad.

## Kommunal mark

Kommunen äger merparten av marken inom planområdet och cirka 50% av de planerade bostäderna ligger på kommunägd mark. Gator, parker, naturmark och allmänna anläggningar kommer att behöva rustas upp för att spegla visionen i programmet.

Kommunen beslutade 2013-02-11 att ingå en avsiktsförklaring med Wallenstam där kommunen förbinder sig att anvisa 50 % av kommande byggrätter på kommunal mark till Wallenstam och att hälften av dessa ska upplåtas med hyresrätt. De byggrätter som anvisas till Wallenstam och ej upplåts med hyresrätt anvisas efter marknadspris. Övriga byggrätter anvisas till marknadspris efter kommunens policy. Mark kan anvisas i olika skeden och i olika byggrättsvolym för att få in fler aktörer.

## Kommunal ekonomi

Programförfärlaget innebär kommunala utgifter för anläggande av allmänna anläggningar. Omläggningen av huvudvattenledning är en stor kostnad men också en förutsättning för att programmet ska gå att genomföra. Även utbyggnad av nya Älta centrum, torg och vägnät är omfattande framförallt genom stora markarbeten. Programmet föreslår även flytt av flera förskolor och upprustning av allmän plats vilket kräver kommunala investeringar.

Programförfärlaget skapar möjlighet till stora kommunala intäkter från markförsäljning. De översiktliga bedömningar som gjorts tyder på att de kommunala intäkterna kommer att överskrida kostnaderna. Det har även varit en princip i programarbetet att intäkterna minst ska motsvara kostnaderna.

Det framtida arbetet med detaljplaneläggning av området bör lägga vikt på att balansera intäkter och kostnader så att de ekonomiska principerna om intäkter och utgifter för programområdet i balans för sin helhet försvaras. Det bör dock poängteras att detta förmodligen inte kommer att kunna göras i varje enskilt detaljplanearbete och att utvecklingen av Älta centrum initialt kräver investeringar som tas igen i senare etapper.



## Genomförandefrågor

### Genomförande

Eftersom programförslaget innehåller en stor mängd nybyggnation och omlokalisering av befintliga verksamheter bör stor vikt läggas på samordning och störningsförebyggande åtgärder under genomförandetiden.

### Huvudvattenledning

För att detaljplaneprogrammet ska gå att genomföra måste befintlig huvudvattenledning som sträcker sig från pumpstationen väster om Strandparksskolan, genom Älta centrum och vidare till Oxelvägen att flyttas. En utredning av flytt av ledningen är genomförd och visar att ledningen går att flytta till en acceptabel kostnad.

### Trafikanläggningar

Det arbete som krävs för att skapa en mer stadsmässig gestaltning av Ältavägen och Oxelvägen/Almvägen ska samordnas med bostadsutbyggnaden av Älta centrum. En ombyggnation av Ältavägen måste planeras och genomföras i samråd med Trafikverket då det är en statlig väg.

### Parkering

Kommunens parkeringspolicy ska följas under genomförandet av programmet. De befintliga parkeringsdäcken kommer att rivas och ersättas med nya i samband med att bostadsbebyggelse uppförs. Det innebär att tillfälliga parkeringsplatser måste ordnas under genomförandet.

### Ärendets beredning

Ärendet har beretts av exploateringsenheten i samråd med stadsledningskontoret och enheten för fastighetsutveckling.

Christina Gerremo  
Tf Exploateringschef

David Arvidsson  
Exploateringenjör

### Bilagor

Bilaga 1: Förslag till Yttrande  
Bilaga 2: Programförslag Älta centrum

**FÖRSLAG TILL YTTRANDE**  
KFKS 2012/696-214  
Projekt 9627

Miljö- och  
stadsbyggnadsnämnden

## **Yttrande över förslag till program Älta centrum**

Kommunstyrelsen har att bevaka följande aspekter under samråd och granskning av handlingar: översiktsplan, bostäder, arbetsplatser, behovet av välfärdsverksamheter, kommunens mark och ekonomi samt genomförandefrågor.

### **Synpunkter och förslag**

#### **Bostäder**

Antalet bostäder inom programförslaget är cirka 1400 varav ungefär hälften föreslås på kommunägd mark. Det är viktigt att antalet bostäder ej minskar då det är en förutsättning för att centrum ska få ett bra underlag och för finansiering av allmänna anläggningar

#### **Arbetsplatser**

I kommande detaljplaner ska hänsyn tas till behov och efterfrågan av lokaler för handel och andra verksamheter.

#### **Välfärdsfastigheter**

Antalet nya bostäder och det faktum att bostäder planeras på fastigheter det idag bedrivs verksamheter på kräver en väl genombänkt etappindelning. Det är mycket viktigt att planeringen av förskolor och skolor samordnas med bostadsbebyggelse så att behovet av tillfälliga lokaler minimeras. Stavsborgsskolan bedöms ha möjlighet att utvecklas till en F-9 skola med upp till 1200 skolplatser och med flera aktörer. Detta bör utredas och säkerställas i programmet.

Inom programområdet är det också viktigt att beakta behovet av äldreboende, student- och ungdomsbostäder samt grupp och servicebostäder.

#### **Kommunal mark**

Kommunen äger merparten av marken inom planområdet och cirka 50% av de planerade bostäderna ligger på kommunägd mark.



## Kommunal ekonomi

Det framtida arbetet med detaljplaneläggning av området bör lägga stor vikt på att balansera intäkter och kostnader så att de ekonomiska principerna om intäkter och utgifter i balans för programområdet i sin helhet försvaras. Det bör dock poängteras att detta förmodligen inte kommer att kunna göras i varje enskilt detaljplanearbete och att utvecklingen av Älta centrum initialt kräver investeringar som tas igen i senare etapper. Antalet bostäder i programförslaget påverkar kommunens ekonomi och bör inte minska.

## Genomförandefrågor

### Genomförande

Eftersom programförslaget innehåller en stor mängd nybyggnation bör stor vikt läggas på samordning och störningsförebyggande åtgärder under genomförandetiden. Etappindelning av kommande detaljplanering är av stor vikt för ett smidigt genomförande.

För kommunstyrelsen

Mats Gerdau  
Ordförande

Lena Dahlstedt  
Stadsdirektör



DETALJPLANEPROGRAM FÖR

# ÄLTAS NYA CENTRUM

SAMRÅDSHANDLING, DECEMBER 2014

## NACKA UTVECKLAR SINA LOKALA CENTRA

Vi vill se ett Nacka där alla får utrymme att växa. Varje människa ska komma till sin rätt och kunna förverkliga just sina idéer om hur man vill leva sitt liv i Nacka. Nya människor och företag ska välkomnas.

Älta centrum är ett av kommunens centrum som vi vill utveckla och förtäta. Fler bostäder och invånare kommer att ge underlag för bättre service, handel och därmed möjlighet till en utökad kollektivtrafik.

I Älta har vi genomfört ett flertal tidiga och uppskattade dialoger för att öka medborgarinflytandet. Det har resulterat i en vision, Ännu mera Älta 2025, som ligger till grund för programmet. Visionen handlar om att bygga vidare på alla de positiva egenskaper som Älta redan har och att utveckla service, stadsmiljö, skolverksamhet och mötesplatser.

I nya Älta centrum ska det finnas en blandning av bostäder med olika upplåtelseform. Vi vill åstadkomma en levande och trivsam miljö med olika typer av mötesplatser, för bland annat handel, kultur och idrott. Älta ska utvecklas varsamt med respekt för grönområden och stränder.



Mats Gerdau  
Kommunstyrelsens ordförande

# INNEHÅLL

SAMMANFATTNING.....	4
INLEDNING OCH BAKGRUND.....	6
VISION OCH MÅL.....	8
PROGRAMFÖRSLAGET.....	10
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR.....	34
PROGRAMFÖRSLAGETS KONSEKVENSER .....	42
GENOMFÖRANDE.....	50

# SAMMANFATTNING

## ÄLTA

Älta är beläget i sydvästra delen av Nacka kommun, cirka 10 kilometer från Stockholms innerstad. Det ligger som en enklav mellan det stora grönområdet Erstavik och kommungränsen mot Stockholm och Tyresö.

Ältas centrumbyggnad invigdes 1968 och var då ett av Stockholms första inomhusköpcentrum.

Nu ska Älta centrum och dess omgivning utvecklas för att uppnå målet om ett starkt näringsliv, bra handelsutbud och mötesplatser, såväl kommersiella som kulturella.

För att Älta centrum ska fungera som en levande och komplett knutpunkt, krävs en utveckling mot en tätare stadsmiljö - med ökat utbud av boende och service samt en kvalitetshöjning framförallt gällande de offentliga miljöerna.

## MEDBORGARDIALOG

I ett initialt skede av programarbetet har en omfattande och uppskattad medborgardialog genomförts. Dialogarbetet resulterade i visionen ”Ännu mera Älta 2025”.

Den 11 februari 2013 godkände kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott att inriktningen på det fortsatta programarbetet ska följa denna vision.

## PROGRAMFÖRSLAGET

Programmet föreslår ett nytt centrum, en förtäring med cirka 1400 nya bostäder samt en utveckling av den småstadskänsla som dagens Ältabor vill ha mer av.

Den kommersiella delen av befintligt centrum flyttar till ett nytt läge som gränsar direkt mot stadsgatan Ältavägen.

Befintlig centrumbyggnad fylls delvis med nya verksamheter som service, kultur och idrott.

Nya Älta centrum förses med lokaler i gatuplan för bland annat handel. Lokalerna riktar sig utåt där människor befinner sig och skapar på så sätt ett attraktivt, levande och tryggt stadsrum.

Där nya kvarter möter befintlig bebyggelsestruktur, bland annat de kulturhistoriskt intressanta skivhusen, är kvartersstrukturen delvis öppen. På så sätt vävs området som helhet samman.

Ny bebyggelse utgör en mellanskala mellan 60-talets storskaliga flerfamiljshus och den omkringliggande lägre bebyggelsen. Arkitekturen får gärna vara nutida. Där nya byggnader möter befintliga skivhus får utformningen gärna referera till 1960-talsarkitekturen.

Med den föreslagna förtäringen följer behov av förskolor och skolor. Såväl nybyggnad som påbyggnad av befintliga skolor och förskolor föreslås och kommer att utredas vidare i kommande detaljplanearbeten.

En begränsad mängd grönstruktur kommer behöva tas i anspråk samtidigt som ny grönstruktur kommer att tillföras.



Då Ältasjöns vattenbalans och dess kvalité är viktigt att bevara har tidiga utredningar visat att den befintliga våtmarkens reningsfunktion bör förbättras. Dagvattendammar ska anläggas och lokalt omhändertagande av dagvattnet krävs.

Slutligen innebär programförslaget att befintlig huvudvattenledning till Nacka och Värmdö som idag passerar genom programområdet måste flyttas för att frigöra de ytor som föreslås bebyggas.

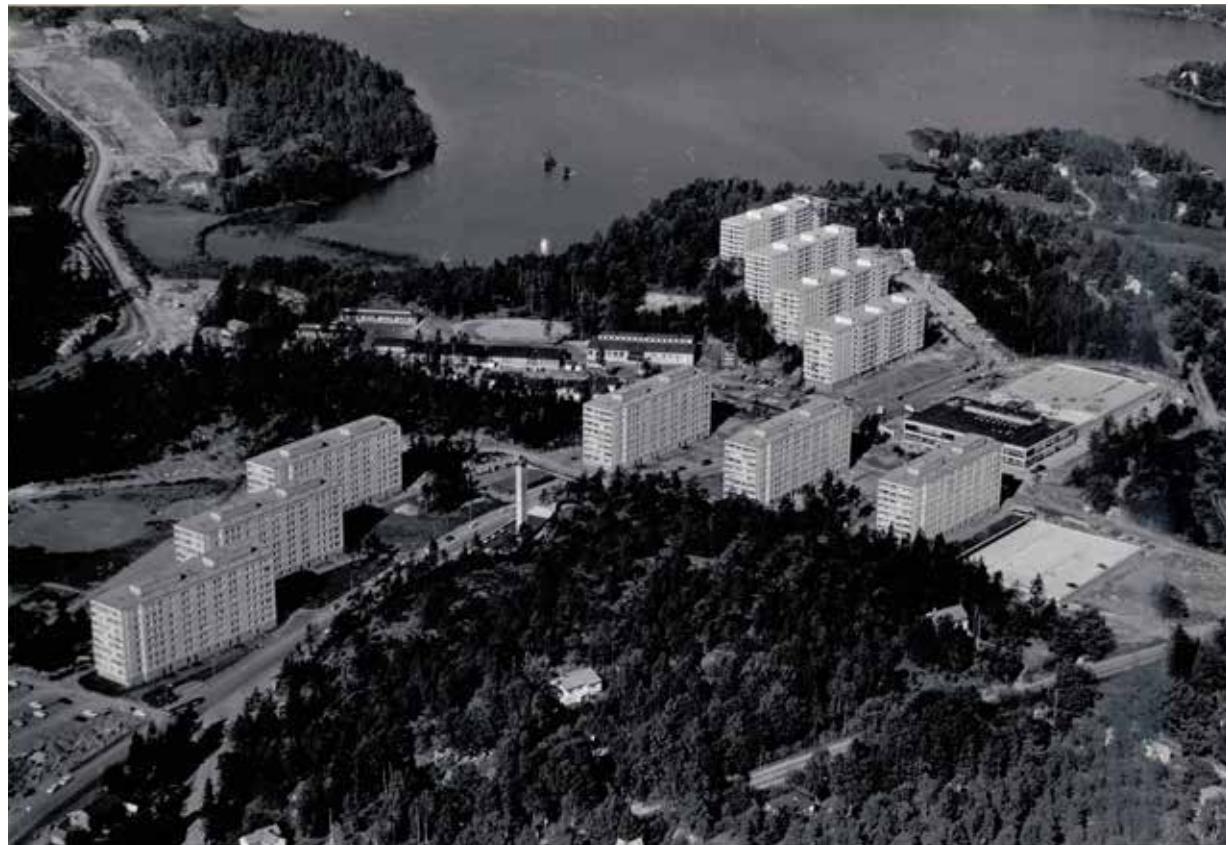
## PROCESSEN

Programprocessen kommer via ett samrådsförfarande leda fram till ett antaget program.

Målet är att programmet blir antaget våren 2015. Där efter kommer det ligga till grund för kommande detaljplanearbeten.

## GENOMFÖRANDET

Det är först när en detaljplan vunnit laga kraft som anläggning av infrastruktur, parker och torg samt uppförande av byggnader med mera kan påbörjas. Målet är att de första detaljplanerna ska vara antagna vid årskiftet 2017/2018.



Älta centrum, flygfoto från 1968, bildkälla okänd

# INLEDNING OCH BAKGRUND

Älta är en kommundel i sydvästra Nacka, på gränsen mot Tyresö kommun och Stockholms stad, cirka 10 kilometer från Stockholms innerstad. Älta centrum och den kringliggande flerbostadsbebyggelsen växte fram under 1960-talet och under de senaste åren har viss kompletterade bebyggelse tillkommit. Det finns nu ett intresse av att utveckla området kring centrum bland annat för att stärka det lokala centrumet och möjliggöra ny bostadsbebyggelse. Utvecklingen ska även stärka och utveckla idrott, friluftsliv, kultur och service samt skapa nya mötesplatser och andra funktioner av betydelse för området. Även områdets samband med omgivningen ska stärkas. Detta program har tagits fram med utgångspunkt från de synpunkter och önskemål som framkommit under de dialogmöten och workshops som hållits med boende och verksamma i området. Planprogrammet överensstämmer med Nackas översiktplan Hållbar framtid i Nacka (2012) där en av strategierna är att ”Utveckla Nackas lokala centra och deras omgivning”.

## VAD ÄR ETT PROGRAM?

Ett program ska ta ett helhetsgrepp över ett större område och visa kommunens övergripande vision för området. Programmet ska ange förutsättningar och mål för kommande detaljplanearbeten samt uttrycka kommunens vilja och avsikter gällande utvecklingen av området.

Syftet med programmet är att övergripande frågor om strukturen av bebyggelse, gator, torg, parker med mera ska belysas samt att kommunens beslutsunderlag i ett tidigt skede ska breddas med erfarenheter och synpunkter från fastighetsägare, boende och andra berörda. Arbetsgången för att detaljplanera ett område styrs av plan- och bygglagen. Ett detaljplaneprogram är ett dokument som tas fram innan arbetet med de juridiskt bindande detaljplanerna påbörjas. Innan programmet antas skickas det på samråd till myndigheter, boende och andra berörda som får möjlighet att lämna synpunkter på programförslaget. När programmet har antagits av kommunen ligger det till grund för de detaljplanearbeten som kommer att startas inom det aktuella området under de närmsta åren och på längre sikt. I varje detaljplaneprocess finns ytterligare

två tillfällen att lämna synpunkter, då på mer detaljerade planförslag. Det är först när en detaljplan börjar gälla (vunnit laga kraft) som det är möjligt att få bygglov för att till exempel bygga nya hus.

## TIDIGARE BESLUT

År 2004 togs ett planprogram fram för Älta centrum och dess närområde i samarbete mellan kommunen och JM, som då ägde största delen av den privata marken i området. I programmet redovisades en komplettering med cirka 550 lägenheter. Utifrån det programmet har tre nya detaljplaner vunnit laga kraft, nämligen detaljplanerna för Stensövägen och Stensö udde samt detaljplanen för tre bostadshus i anslutning till den tidigare panncentralen



Pilen visar stadsbyggnadsprocessen och vilket skede vi befinner oss i nu.

på Oxelvägen. Dessutom har en ändring av en detaljplan gjorts för att möjliggöra byggandet av Kulturknuten.

Detta förslag på hur området ska utvecklas skiljer sig så pass mycket från programmet från 2004 att detta nya planprogram har tagits fram i samarbete med Wallenstam, som har köpt JM:s bestånd och nu är den största privata markägaren i området.



Älta centrum, bild från väster



Flygfoto över delar av programområdet

# VISION OCH MÅL

## INLEDANDE DIALOGER

Nacka kommun ska utveckla sina lokala centrum. Genom att ge dem en stark identitet vill kommunen attrahera boende, handel och näringssliv. En vision för framtidens Älta, Ännu mera Älta 2025, har tagits fram tillsammans med politiker, boende, företagare, föreningar och fastighetsägaren Wallenstam. Det har varit viktigt i projektet att samspeла med boende genom tidiga dialoger och ta tillvara lokala erfarenheter och idéer.

Arbetet med visionen startade hösten 2011 och den 11 februari 2013 godkände kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott att inrikningen för det fortsatta programarbetet ska följa visionen "Ännu mera Älta 2025".

Visionen handlar om att bygga vidare på alla de positiva egenskaper som Älta redan har och att utveckla service, stadsmiljö och mötesplatser.

Syftet med visionsarbetet har varit att ta fram ett underlag för utformning av framtidens Älta och för programarbetet. Genom att ringa in vad som är specifikt och värdefullt i Älta och vad som bör utvecklas i framtiden skapas en röd tråd i kommande detaljplanering. Det har också varit viktigt att skapa förankring för projektet och säkra lokalt inflytande genom att ge en möjlighet till dialog om vad som kan bli ännu bättre.

Gemensamma värderingar som kommit fram under visionsarbetet är att idrott, friluftsliv och kultur är viktigt i Älta. Boende önskar också bättre mötesplatser och ett större handelsutbud. Man vill även att centrum ska känna som en naturlig del av Älta och inte avskilt som idag. Många som bor i Älta uppfattar sig vara del av en gemenskap som är kopplad till platsen. De pratar om en "småstadskänsla" trots att någon egentlig småstadskarakter inte går att återfinna i dagens bebyggelse. Det är positivt att Älta ligger lite för sig själv i skogen men ändå nära storstaden, det ökar känslan av social tillhörighet och den vill man bevara.



Foto från workshop, 5 oktober 2013

## VISION

Visionen, som bygger på de bidrag som framför allt Älta-borna har lämnat, är formulerad så här:

- I Älta finns ett brett bostadsutbud.
- Älta är en småstad med naturliga mötesplatser kring idrott, friluftsliv, kultur, service och handel.
- Ältas tillväxt sker på ett sätt som är ekonomiskt, socialt, estetiskt och miljömässigt hållbart. Utvecklingen utgår från vad Ältas invånare behöver för att trivas och må bra.
- Området runt Älta centrum upplevs som en naturlig del av Älta och man rör sig enkelt till, från och inom området.

## MÅL

Visionen har brutits ner i ett antal förtydligande delmål. Programförslaget utgår från dessa.

- Nya och bättre mötesplatser skapas centralt i Älta, nära idrott, kultur och service. Mötesplatserna utformas på ett sätt som stärker möjligheterna till socialt liv och möten.
- Området kompletteras med nya idrottsanläggningar med central roll och lokalisering.

- Kulturens roll i Älta stärks.
- Älta centrum får en bättre lokalisering och utformning för att stärka centrumets konkurrenskraft och därigenom Ältabornas tillgång till service.
- Förbindelserna mellan Ältas olika delar och med omvärlden förbättras. Det blir ännu lättare än idag att ta sig ut i naturen. Det skapas fler trygga och attraktiva gång- och cykelstråk.
- Bostadsutbudet blir större och bredare. Till exempel kan det finnas behov av boenden för studenter och seniorer.
- Nya byggnader gestaltas med ett eget starkt uttryck som framhäver kvaliteterna i den befintliga bebyggelsen.
- Framtiden ska präglas av tidsenliga tekniska lösningar med tydlig miljöprofil.
- Befolningen i Älta ska öka så att befolkningsunderlaget stödjer ett förstärkt utbud av nya och bättre mötesplatser och service.
- Naturen och grönkan ska vara närvarande överallt.

## TEMATISKA DIALOGMÖTEN

Fem dialogmöten hölls i Älta hösten 2012 med närmare 100 boende och verksamma i Älta. Syftet var att呈现出 och få respons på förslaget av visionen ”Ännu mera Älta 2025” och att få in synpunkter på de olika teman

som utgick från visionen. Följande teman diskuterades: mötesplatser, idrott och friluftsliv, handel och service, kultur samt föräldrar och ungdomar. Dialogmötena gav ett mycket bra underlag för det fortsatta arbetet med att utforma framtidens Älta.

## Ännu mera Älta

I Älta 2025 bor det unga, gamla och barnfamiljer. Centrum är trevligt med småstadskänsla och innehåller affärer och service för det dagliga livet. I Älta finns det gröna alltid runt knuten och det är nära till natur, vatten och bad. Här är lätt att mötas kring kultur, idrott och friluftsliv.

## WORKSHOP

Under hösten 2013 bjöds medborgare, näroende och föreningar in till en workshop och diskussion kring utvecklingen av Älta med utgångspunkt i arkitektför-

slagen från Temagruppen Sverige, White Arkitekter och SWECO. Förslagen fanns utställda i Älta centrum under hösten. Cirka 70 personer deltog och lämnade synpunkter och bidrag till det fortsatta programarbetet. Synpunkterna var bland annat att flytta centrum närmare Ältavägen, utveckla området kring Stavsborgsskolan som skolområde, bygg på parkeringsytan och Strandparksskolans område, bevara grönområden, bygg inte för högt, bevara våtmarken öster om Ältavägen och förbättra gång- och cykelstråk samt kollektivtrafik.

## DIALOG MED FRITIDSGÅRD OCH FÖRETAGARE

Projektet har även besökt Älta fritidsgård och träffat cirka 15 ungdomar mellan 12 till 15 år och Älta företagarförening med ett 10-tal företag representerade för att få synpunkter och önskemål i det fortsatta programarbetet.

# PROGRAMFÖRSLAGET

Programförslaget som presenteras på följande sidor är ett svar på de kvalitativa mål och visioner som formulerats under arbetet med ”Ännu mera Älta 2025”.

## STADSBYGGNADSIDÉ

Idén bakom programförslaget är att förstärka och utveckla en attraktiv stadsmiljö. Att hitta den småstadskänsla som dagens Ältabor känner igen och vill ha mer av. En viktig fråga blir då vad begreppet småstad egentligen innebär för ett område som det runt Älta centrum, som helt domineras av storskalig och föga småstadsmässig bebyggelse från 60- och 70-talen. Denna bebyggelse har åtminstone delvis höga kvaliteter och hänsyn måste tas till dessa. Tanken bakom programförslaget är att skapa en varierad stadsmiljö som har just den klassiska svenska småstaden som förebild, samtidigt som den i vissa detaljer tar upp motiv från den befintliga bebyggelsen. Där kvartären möter den befintliga bebyggelsestrukturen är kvarterstrukturen delvis öppen. På så sätt vävs området som helhet samman. De delar av förslaget som ligger utanför den centrala kärnan är mer anpassade till den befintliga bebyggelsen.

Följande fem punkter har varit centrala i arbetet med programförslaget och är en konkretisering av de mål och visioner som formulerats för Älta:

### Det nya Älta bygger på förtätning

Med den förtätning som föreslås används marken mer effektivt, exempelvis kan mark som idag upptas av parkeringshus istället användas för bostäder och verksamheter. Förtätning ger fler människor möjlighet att bo i Älta, det ger en möjlighet att bredda bostadsutbudet och det skapar ett bättre underlag för service. Den nya bebyggelsen som förtätningen medför kommer utgöra tilltalande väggar till de offentliga rummen.

### Ältas nya mittpunkt är torget – Nya Älta torg

Det torg som föreslås är en för Älta ny typ av stadsrum, med goda förutsättningar att bli Ältas nya mittpunkt. Torget är väl sammankopplat med sin omgivning, har god tillgång till kollektivtrafik och omges av handel, offentlig service, kultur och idrott.

### Ältavägen ska bli Ältas nya stadsgata

Den nya utformningen av Ältavägen gör att vägen istället för att vara en barriär kan fungera förenande och göra Älta centrum mer tillgängligt för boende i omgivningen.

### Gångstråk gör Älta centrum tillgängligt för många

Det nya gatunät som föreslås i anslutning till förtätningen utformas så att det hänger samman med gator och gångstråk i de omgivande delarna av Älta.

### Naturen och grönskan ska vara närvanande överallt

Ältas gröna kvaliteter är uppskattade idag, och föreslås i programförslaget bevaras och utvecklas. Detta sker genom gatuträd, nya och upprustade stadsparkar och genom goda kopplingar till större närlägna naturområden.



Flygbild från väster över Nya Älta centrum, i mitten av bilden syns befintlig centrumbyggnad. Centrum föreslås förtätas och få ett nytt nät av gator som kopplar ihop det med omgivande bebyggelse och grönområden. Ältavägen omvandlas till stadsgata och ett nytt torg med goda förutsättningar att bli Ältas nya mittpunkt skapas.

## ÖVERGRIPANTE PROGRAMKARTA

Programkartan till höger visar den föreslagna nya bebyggelsen och vilken huvudsaklig användning som respektive byggnad föreslås få.

## Teckenförklaring programkarta:

-  Nya bostäder
  -  Nya bostäder med handel i gatuplan
  -  Läge för skol-, idrotts-, och kulturverksamhet
  -  Läge för skolverksamhet
  -  Lägen för nya förskolor
  -  Lägen för nya bostäder med förskola i bottenvåning
  -  Lägen för handel och bensinstation

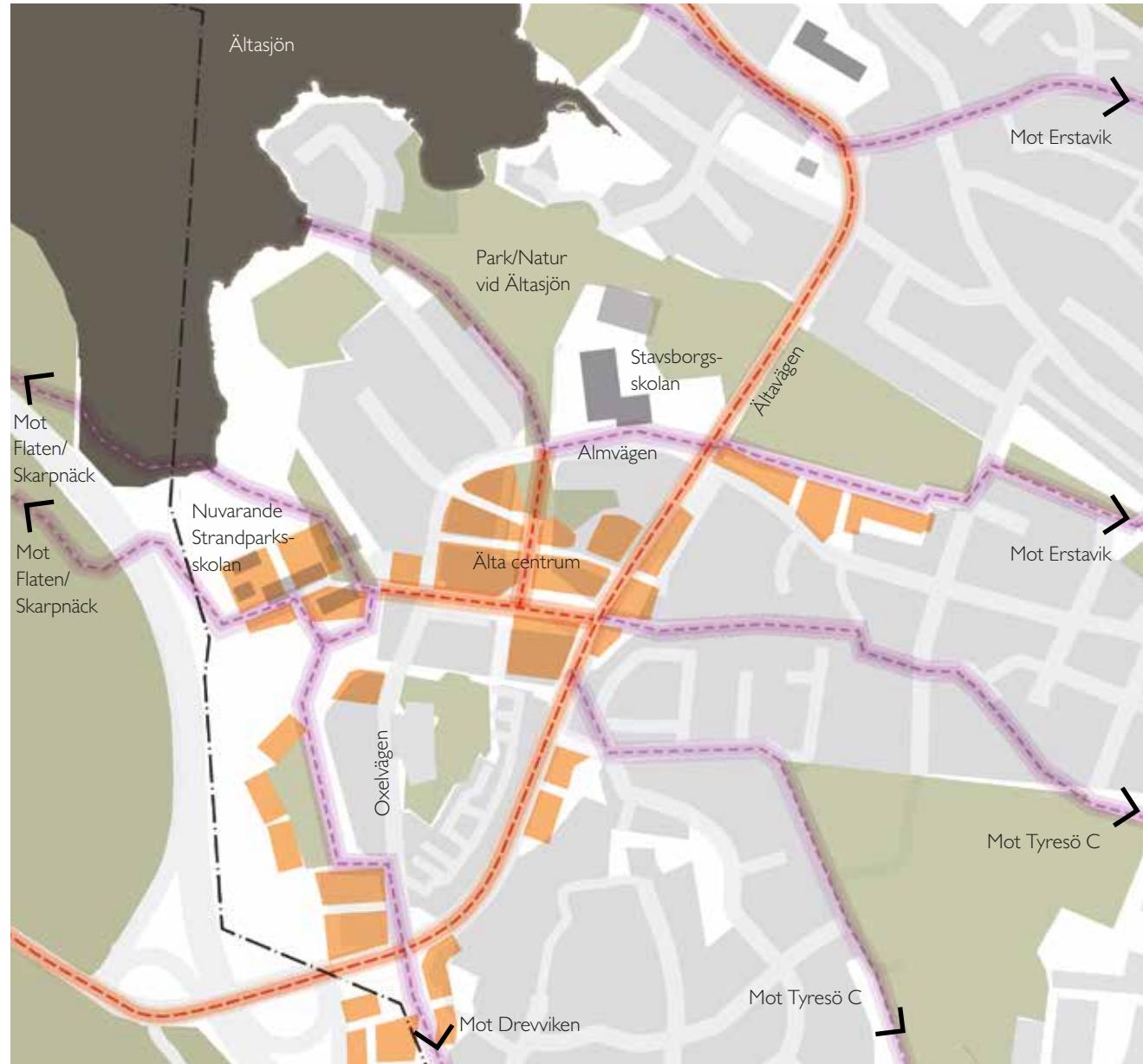


## DET OFFENTLIGA RUMMET

### Viktiga kopplingar och stråk

#### Öst-västligt stråk

Det nya gatunätet kopplar ihop Älta centrum med omgivande bebyggelse och grönområden. Förslaget utgår från en öst-västlig gata som förbinder nuvarande Strandparks-skolans område med dagens centrumbyggnad. Befintlig nivåskillnad mellan Oxelvägen och centrumnivån tas bort genom markhöjningar, så att stråket korsar Oxelvägen i en plankorsning och inte som idag i en gångtunnel. Stråket förbinder också områdets två viktigaste gator, Oxelvägen och Ältavägen. Sammantaget ger stråkets utformning och lokalisering goda förutsättningar för att det ska kunna leva upp till de önskemål som Ältaborna har. Vid Älta centrums höghus (befintligt äldreboende) vidgar sig gatan till ett långsträckt torg som fortsätter fram till Ältavägen. Torget blir Ältas mittpunkt och en viktig mötesplats. Det öst-västliga stråket har prioriterats i förslaget på så sätt att flera viktiga funktioner har förlagts dit.



Det nya gatunätet kopplar ihop Älta centrum med omgivande bebyggelse och grönområden. Ältavägen och de två utpekade stråken i centrum är markerade i rött. Kopplingar till omgivningen är markerade i lila.

## Nord-sydligt stråk

Ett nord-sydligt stråk utgår från den västra delen av torget och fortsätter som gata några kvarter. I de hus som vetter mot stråket ska butikslokaler ordnas i gatuplan i så stor utsträckning som möjligt. Därefter tar gatan slut och stråket övergår till stadspark. Här finns en nivåskillnad som hanteras med en trappa. En anslutande gång- och cykelväg kommer att göra det möjligt för cyklister och funktionshindrade att ta sig mellan gatan och parken. Stadsparken finns med i förslaget för att möta efterfrågan på ett grönt offentligt rum nära de centrala delarna. Stråket fortsätter vidare norrut från parken, genom vägporten under Almvägen, förbi Stavsborgsskolan och ner till det större natur-/parkområdet vid Ältasjön. Där finns det utöver parkytor även badplats, fotbollsplan med mera. Detta område är i sin tur kopplat till promenadstråken runt Ältasjön och mot Erstavik. På så sätt skapas en möjlighet att röra sig i natur och park ända in till de allra mest centrala delarna av Ältas centrum.

## Ältavägen

Ytterligare ett viktigt stråk i förslaget är Ältavägen, som idag är utformad för en enda funktion nämligen fordonstrafik. I förslaget omvandlas Ältavägen till en stadsgata med gott om plats för gående och cyklister och med



Plan över Ältas nya centrum. Genomgående gator och torg kopplar centrumet till omgivande bebyggelse och grönområden.

mycket ny bebyggelse längs vägen. Liksom utmed de övriga viktiga sträken ska nya hus vid Ältavägen uppföras med butikslokaler i gatuplan så långt det är möjligt. Trafiken kommer att finnas kvar men den nya miljön och de nya funktionerna som tillförs gör att Ältavägen även fungerar som Ältas stadsgata, ett offentligt rum och mötesplats. Ältavägen utformas för busstrafikering med hållplatser i nära anslutning till torget. Torget, som ingår i det öst-västliga stråket, ansluter direkt mot Ältavägen och gör att detta möte blir en betydelsefull plats. En viktig tanke med den föreslagna omvandlingen av Ältavägen är att vägens så kallade barriäreffekt ska minska. Det innebär att vägen i framtiden inte ska dela Älta, utan tvärtom fungera förenande.



Perspektiv från Ältavägen som visar Nya Älta torgs möte med gatan.

## Parker

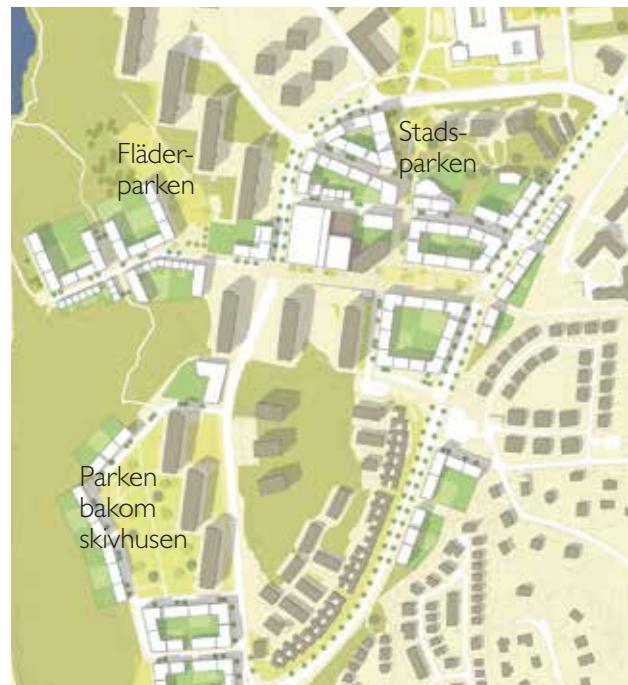
Förslaget innehåller flera nya eller upprustade allmänna platser.

### Stadsparken

Stadsparken ligger direkt norr om centrumbebyggelsen. Det nord-sydliga stråket mellan centrum och Strandparken och vidare mot de större rekreationsområdena löper genom parken. Parken kommer att kantas av bebyggelse i form av bostäder, förskola och verksamheter. Parken kan utformas med inslag av träd och buskar samt en öppen dagvattenhantering. Här finns plats för aktiviteter som pulkaåkning, picnic och kulturella aktiviteter, kanske i form av en liten utomhusscen.

Övergången från den tät stadsmiljön i den södra delen av parken till det större landskapsrum som öppnar sig på andra sidan Almvägens viadukt kan tas upp i utformningen av parken. I kraft av sitt läge kan stadsparken utvecklas till ett samlande rum och en attraktiv mötesplats för många Ältabor och detta bör vara vägledande i dess utformning.

I närmheten av fotbollsplanen föreslås en dagvattendamm för hantering av flödena till Ältasjön. Exakt lokalisering, utformning och integration i närmiljön kommer att studeras vidare i det fortsatta detaljplanearbetet.



Översikt nya och upprustade parker.

### Fläderparken

Fläderparken kommer framför allt att omges av bostäder. Detta och parkens närhet till den befintliga centrumbyggnaden, som föreslås få ett nytt innehåll med fokus på idrotts-, kultur- och skolverksamhet, bör beaktas vid gestaltningen av parken. Likt Stadsparken utgör även denna park en övergång mellan de tätbebyggda centrum-



Stadsparken. Parken ligger i direkt anslutning till centrum och kopplar till större grönområden vid Ältasjön.



Fläderparken. Parken omges av bostäder och en förskola.



Perspektiv som visar Stadsparken och den nya bebyggelsen i Älta centrum söder om parken.

kvarteren och naturen, i det här fallet Ältasjöns strand. I området finns en mindre bollplan som eventuellt kan ersättas inom den föreslagna parken.

#### Parken bakom skivhusen

Parken bakom Oxelvägens skivhus norr om Statoil har stora kvaliteter men är svår att hitta till. Här finns bland

annat en nyrenoverad lekplats och en tennisbana. Förslaget går ut på att en mindre del av parkens yta bebyggs med bostadshus och att parken i samband med detta utvecklas och rustas upp. Liksom Fläderparken har denna park en typiskt bostadsnära karaktär. I det fortsatta arbetet kommer parkens framtida innehåll att studeras vidare.



Parken bakom skivhusen vid Oxelvägen. Parken föreslås kantas av nya bostäder och rustas upp.

## NY OCH OMVANLAD BEBYGGELSE

Programförslaget möjliggör cirka 1400 nya bostäder, främst lägenheter men även ett mindre antal radhus.

### Delområde Ältas nya centrum

Några centralt belägna småstadskvarter utgör Ältas nya centrum. Mötesplatsen Nya Älta torg – alla ältabors nya vardagsrum – kantas av centrumkvarteret, kultur- och fritidskvarteret och mindre butiker, caféer och andra verksamheter. Här finns det möjlighet till dagligvaruhandel/saluhall, bibliotek, Älta kulturknut, utvecklat seniorboende, skola, ny idrottshall och ny förskola. I området föreslås också ett stort antal nya bostäder som kommer att få direkt tillgång till service och kollektivtrafik men även till park och natur.

### Centrumkvarteret

Centrumkvarteret, med ny stor livsmedelsbutik och andra butiker i gatuplan, är en del av Nya Ältavägen och Nya Älta torg. Kvarteret etableras i ett tidigt skede som ett gott exempel och en strategi för att grunda nya rörelsemönster och livsstilsval: handla i Älta. De övre våningarna består av bostäder. Här är det särskilt viktigt att studera husens höjd. Solstudier visar att det går att bygga fyra-fem våningar med fortsatt goda solförhållanden på torget, medan man vid sex våningar passerar

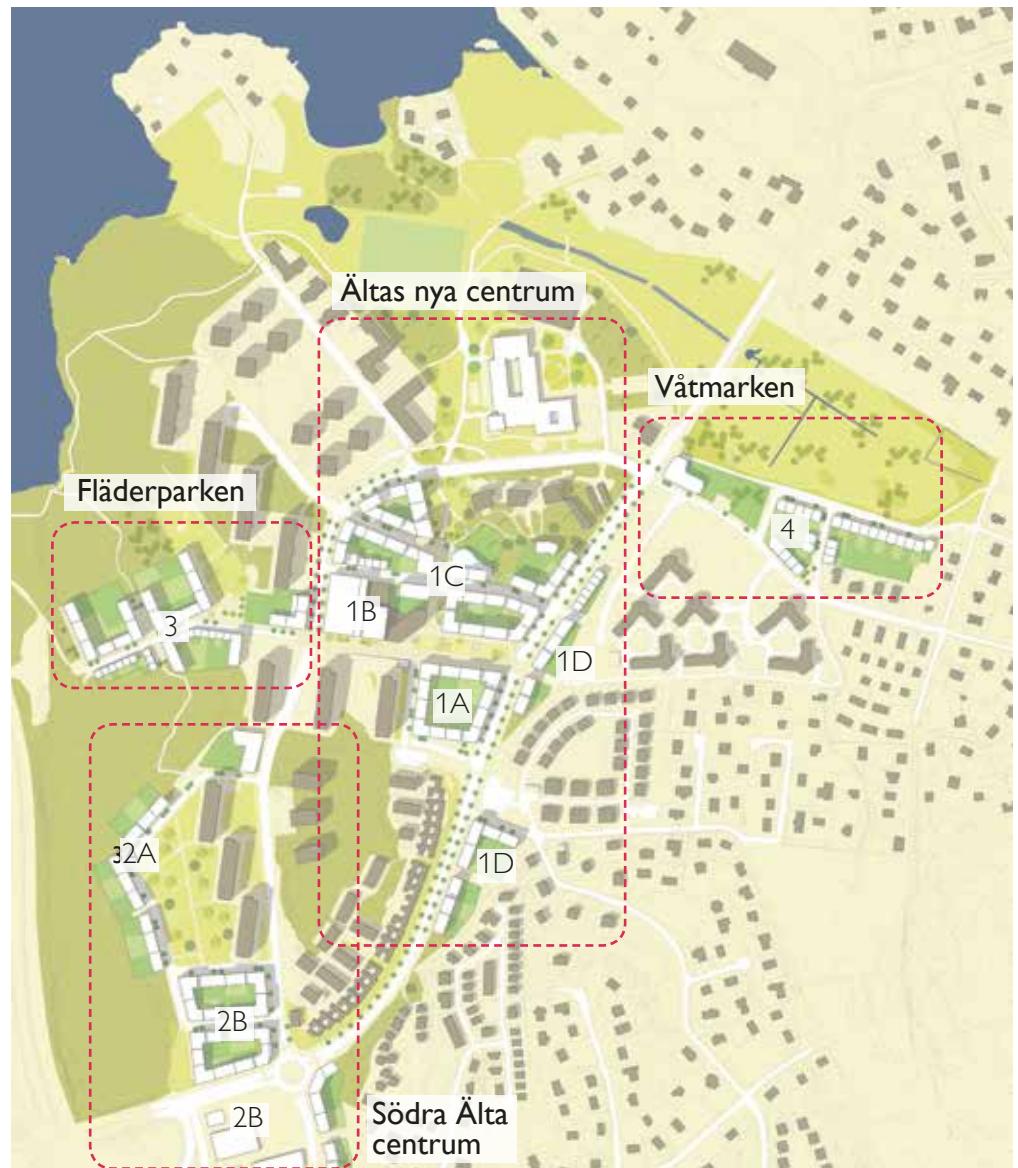
Översikt ny och omvandlad bebyggelse fördelad på delområden:

Ältas nya centrum  
1A, Centrumkvarteret  
1B, Kultur- och fritidskvarteret  
(bef. centrumbyggnaden)  
1C, Kvarter norr om Älta torg  
1D, Bebyggelse längs Ältavägen

Södra Älta centrum  
2A, Kvarter bakom skivhusen  
2B, Kvarter vid södra Stensö

Fläderparken  
3 Kvarter vid Fläderparken

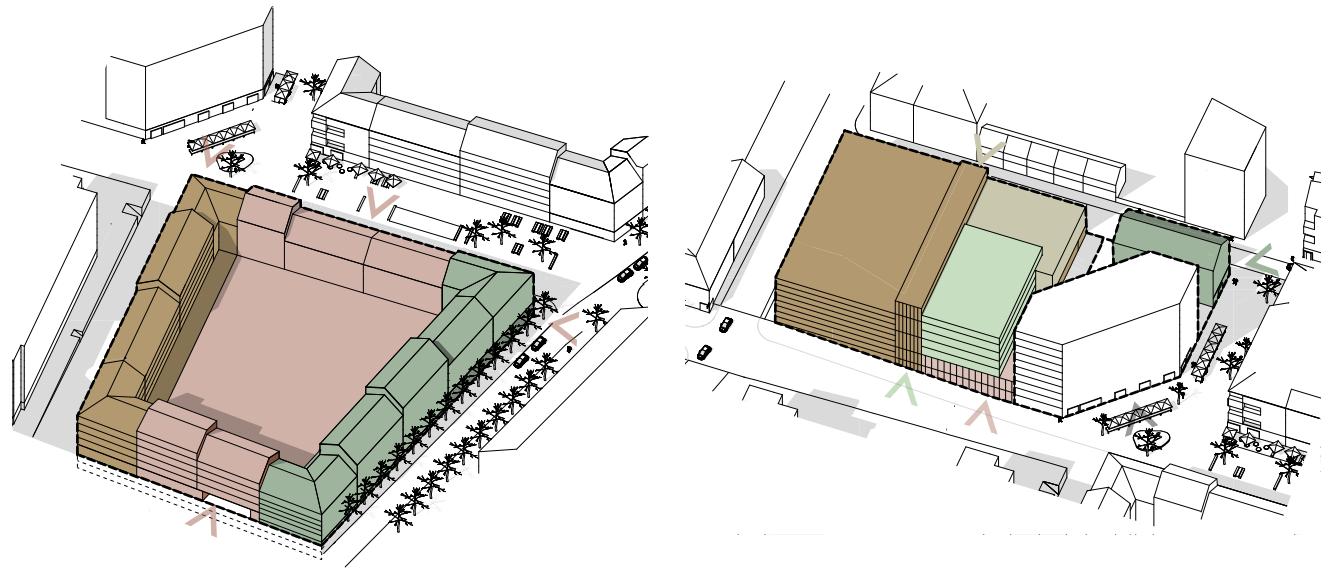
Våtmarken  
4 Kvarter vid våtmarken



en gräns där torget blir alltför mörkt, vilket kommer att påverka attraktiviteten negativt. Handeln i kvarteret kommer att få en hög tillgänglighet både till fots, cykel, buss och bil. Fotgängare och cyklister kommer till affären från torget, med buss kommer man från busshållplatserna på Ältavägen och Oxelvägen. För de som kör bil kommer ett garage att ordnas under kvarteret. Tanken med att placera centrumkvarteret på denna plats, som idag är bebyggd med ett parkeringsdäck, är att ge handeln så goda förutsättningar som möjligt. Det nuvarande centrumet är svårt att hitta till och upplevs inåtvänt då alla lokaler nås från centrumets insida. Placeringen vid Oxelvägen gör det svårt för det nuvarande centrumet att locka till sig kunder bland de som passerar på Ältavägen. Syftet med den föreslagna placeringen är att råda bot på samtliga dessa problem. Fastighetsägaren Wallenstam hyr idag ut garageplatser både till sina egna hyresgäster och till boende i radhusområdet söder om Älta centrum. Kvarteret kommer därför att behöva underbyggas med ytterligare garageplan för att ersätta de parkeringsplatser som försvinner då parkeringsdäcket rivas.

### Kultur- och fritidskvarteret (befintlig centrumbyggnad)

Då butikslokalerna flyttar från den nuvarande centrumbyggnaden frigörs stora ytor där, även om flera funk-



Principskiss över centrumkvarteret. I bottenvåningen finns handel som vändrar sig mot torget, och i de övre våningarna finns bostäder.

tioner finns kvar, som Kulturknuten och biblioteket. Centrumbyggnaden föreslås då byggas om så att den kan rymma skolverksamhet samt en ny idrottshall med plats för handbolls- och basketmatcher och en liten läktare. Kvarteret kommer alltså att fyllas med en blandning av funktioner och blir genom sitt centrala läge väl kopplat

till såväl kollektivtrafik som gång- och cykelstråk. Kvarteret blir en viktig mötesplats och besöksmål som både berikas av och bidrar till småstadslivet i Älta.

## Kvarter norr om Älta torg

Norr om Älta torg och kultur- och fritidskvarteret föreslås fem stadsråder med olika storlekar och innehåll. Dessa kvarter är samtliga en del av Ältas "stadskärna". Kvarter 1 ligger direkt vid Nya Älta torg och ska ha kommersiella lokaler i gatuplan mot torget. Läget är utmärkt för lokaler eftersom många kommer att passera förbi. Dessutom finns det fina förutsättningar för till exempel uteserveringar då denna sida av torget är den som kommer att få mest sol. Norr om detta kvarter föreslås en ny gata mellan Ältavägen och Oxelvägen. Längs med denna gata ligger tre nya kvarter. Det västligaste av dessa (Kvarter 2) byggs på platsen för det befintliga parkeringsdäcket norr om kultur- och fritidskvarteret (nuvarande centrumbyggnaden). Det mellersta kvarteret (Kvarter 3) är ett mindre kvarter som domineras av en förskola, eventuellt påbyggd med några våningar bostäder. Mellan förskolekvarteret och Ältavägen ligger ett stadsråder (Kvarter 4) som inte är helt kringbyggt utan öppnar sig mot det lilla naturområdet. I detta kvarter bör det vara möjligt att bygga kommersiella lokaler i gatuplanet mot Ältavägen.

Det femte kvarteret (Kvarter 5) ansluter både till gatunätet runt centrum, till Oxelvägen, och till den lägre liggande stadsparken. Även detta kvarter byggs på platsen för det befintliga parkeringsdäcket norr om nuvarande centrum.

127



Plan över Ältas nya centrum. Skala 1:3000



Perspektiv norrut från nya Ältas torg. Torget har plats för tillfälliga aktiviteter som marknader och uteserveringar. Till vänster i bild syns det befintliga höghuset med äldreboende.

Bullret från vägen kan hanteras genom att lägenheterna i de nya husen görs genomgående, vilket innebär att minst hälften av rummen avsedda för boende, i första hand sovrummen, i de nya husen kan läggas på den sida som vetter bort från vägen.

Ältavägen är inte klassad som transportväg för farligt gods. Idag sker dock transporter av bensin till en bensinstation längre norrut i Älta. I det fortsatta arbetet får det utredas vilka åtgärder som är nödvändiga för att hantera risker förknippade med dessa transporter.

Det har fått sin form dels av Almvägens kurva dels av behovet att åstadkomma en bra förbindelse mellan bostäderna väster om Oxelvägen och Älta torg. Den del av de kvarter på parkeringsdäcket som ligger längs Almvägen utgör det nya centrumområdets möte med 60-talsbebyggelsen. För att få en fungerande övergång mellan de två karaktärerna har volymerna längs Almvägen grupperats på ett sätt som tar upp rytmen i 60-talsbebyggelsen samtidigt som bebyggelsen följer gatan.

### Kvarter längs Ältavägen

Ältavägen föreslås förändras i grunden, från tgenomfartsled till stadsgata. Längs Ältavägen föreslås mellan fyra och sex våningar höga bostadshus på ett flertal platser, och vägen föreslås byggas om helt.

Vägens utformning gör att den effektivt skiljer området väster om vägen från det på den östra sidan. Förfslaget syftar till att omvandla Ältavägen helt så att den blir en mångfunktionell stadsgata med bostäder, verksamheter, kollektivtrafik med mera. Nya bostadshus ska få entréer mot gatan, likaså verksamhetslokaler. Allt detta gör att det kommer att finnas fler anledningar att promenera och cykla längs Ältavägen än det gör idag. Vägen föreslås trädplanteras för att göra den offentliga miljön mer attraktiv.

## Delområde Södra Älta centrum

### Kvarter bakom skivhusen

Bakom de tre skivhusen vid Oxelvägen föreslås nya bostadshus byggas i kanten av parken. En ny gata dras fram för att möjliggöra angöring till de nya bostäderna. Tanken är att öka tryggheten i parken genom att omge den med bostäder, i stället för dagens situation då den ligger på en utpräglad baksida och är svår att hitta för andra än de som bor i de närmaste bostadshusen. En del av parkens yta tas i anspråk för de föreslagna bostäderna men den del av parken som finns kvar kan rustas upp och förändras. Även detta område är utsatt för visst buller från Tyresövägen vilket kommer att behöva hanteras.

### Kvarter vid södra Stensö

Bensinstationen i korsningen Ältavägen/Oxelvägen föreslås flyttas till södra sidan av Ältavägen. Detta frigör mark för två nya bostadskvarter dels på ytan där bensinstationen ligger idag och dels på parkeringsplatsen norr om den. Bebyggelse föreslås också vid Ältavägen på östra sidan av Ältabergsvägen. Sammantaget kommer denna bebyggelse att fungera som Ältas port för de som kommer hit från Tyresövägen. Precis som på parkeringsdäcken som föreslås bebyggas vid Älta centrum så kommer



Perspektiv norrut längs Oxelvägen. Gatan kantas på ena sidan av bostadskvarter med möjlighet till butikslokaler i bottenvåningen.

130



Plan över delområde Södra Älta centrum. Skala 1:3000

exploatören att behöva ersätta de parkeringsplatser som försvinner här. En ny lokalisering för den infartsparkering som idag ligger söder om Ältavägen kommer att behöva sökas i närområdet, till exempel direkt söder om det föreslagna läget för bensinstationen. Delar av området söder om Ältavägen tillhör dock Stockholms stad. Fortsatt arbete måste ske i samråd med Stockholms stad.

## Delområde Fläderparken

### Kvarter vid Fläderparken

Strandparksskolan föreslås rivas och ersättas av två kvarter med bostäder. De får ett fint läge nära centrum och med utsikt över en skogsbacke och Ältasjön. Området är delvis utsatt för buller från Tyresövägen och i det fortsatta arbetet behöver det utredas vilka åtgärder, till exempel tyst sida eller bullerskydd vid vägen, som behövs för att skapa bra boendemiljöer. Närmast Oxelvägen föreslås en förskola som kan byggas på med bostäder.

131



Perspektiv västerut mot Fläderparken och föreslagen bebyggelse. Till höger syns föreslagen förskola med gård.



Plan över delområde Fläderparken. Skala 1:3000

## Delområde Våtmarken

### Kvarter vid våtmarken

Våtmarken öster om Ältavägen i norra delen av programområdet som har höga naturvärden och en mycket viktig funktion för dagvattnenhanteringen lämnas orörd. Eventuellt kan en spång byggas genom den för att göra den mer tillgänglig. Söder om våtmarken föreslås cirka 25 radhus samt en förskola.



Plan över delområde Våtmarken. Skala 1:3000

## GESTALTNINGSPRINCIPER OCH RIKTLINJER FÖR NY BEBYGGELSE

Ett antal principer föreslås gälla för all ny bebyggelse i området:

### Aktiva/öppna bottenvåningar

Alla byggnader ska ha sina entréer mot en gata eller ett torg. Lokaler i gatuplan ska innehålla butikslokaler/kontor eller där så inte bedöms möjligt eller lämpligt, lokaler som inte är känsliga för insyn. Strävan ska vara att hålla bottenvåningarna så öppna som möjligt och utnyttja den indirekta belysningen från butikerna. Syftet med detta är att göra stadsmiljön tilltalande och upplevelserik, trygg och säker samt att undvika att den nya bebyggelsen uppfattas som sluten.

### Variation och form

Det är viktigt att eftersträva variation i den nya bebyggelsen. Detta gäller färg, material, skala, storlek, fönstersättning, taklandskap med mera. Gestaltung och formspråk kan med fördel vara nutida för att skapa en tydlig årsring. Arkitektoniska referenser till 1960-tals arkitekturen kan dock vara en fördel för att binda samman området.

### Bebygelsens höjd

Generellt ska höden på ny bebyggelse vara mellan fyra och sex våningar, beroende på omgivningen. Vid de smalare gatorna är det lämpligt att tillämpa den lägre höden medan det vid parker och bredare gator kan vara möjligt att bygga högre. Hänsyn måste tas till ljusförhållanden och till de unika förutsättningarna på varje plats. I kommande detaljplanearbeten får det utredas om enstaka byggnader med fler än sex våningar kan vara lämpliga på väl utvalda platser inom programområdet.

### Kulturhistoriska värden

I kommande detaljplaner ska behovet av lämpliga hänsyns-, varsamhets- och/eller skyddsbestämmelser utredas för att skydda de kulturhistoriskt intressanta skivhusen.

### Parkering

Varje kvarters parkeringsbehov ska lösas på egen mark, vilket i de allra flesta fall innebär parkering i garage under bebyggelsen.



Vy från Nya Älta torg norrut mot stråket till Stadsparken. Till vänster syns det befintliga höghuset med äldreboende. Bebyggelsen har lokaler i gatuplan som öppnar upp mot omgivande gator och torg.

## SERVICE OCH HANDEL

### Förskolor och skolor

Förslaget innehåller cirka 1400 nya bostäder, vilket innebär ett behov av cirka 15 nya förskoleavdelningar. En del av bebyggelsen föreslås ske på mark där det idag ligger förskolor. Detta gäller Inspiras förskola, Strandparken, Almdungen och Sjöängen. De har sammanlagt cirka 16 avdelningar. När hela förslaget är genomfört finns alltså ett behov av att tillföra 31 förskoleavdelningar. För att täcka behovet ingår därför 4 förskolor om vardera cirka 8 avdelningar i förslaget.

De fyra platser där förskolor föreslås placeras är:

- Öster om Ältavägen, söder om våtmarken: Här finns goda möjligheter till en fin utedräkt. Läget är strategiskt vid Ältavägen. En gård som är skyddad från buller och andra miljöstörningar kan skapas öster om byggnaden om den läggs nära vägen.
- Vid Oxelvägen nära parken bakom skivhusen: Här finns fina möjligheter till en bra utedräkt med direkt tillgänglighet till natur och park, liksom till centrum och kollektivtrafik.

Översikt skolor och förskolor:

Skola

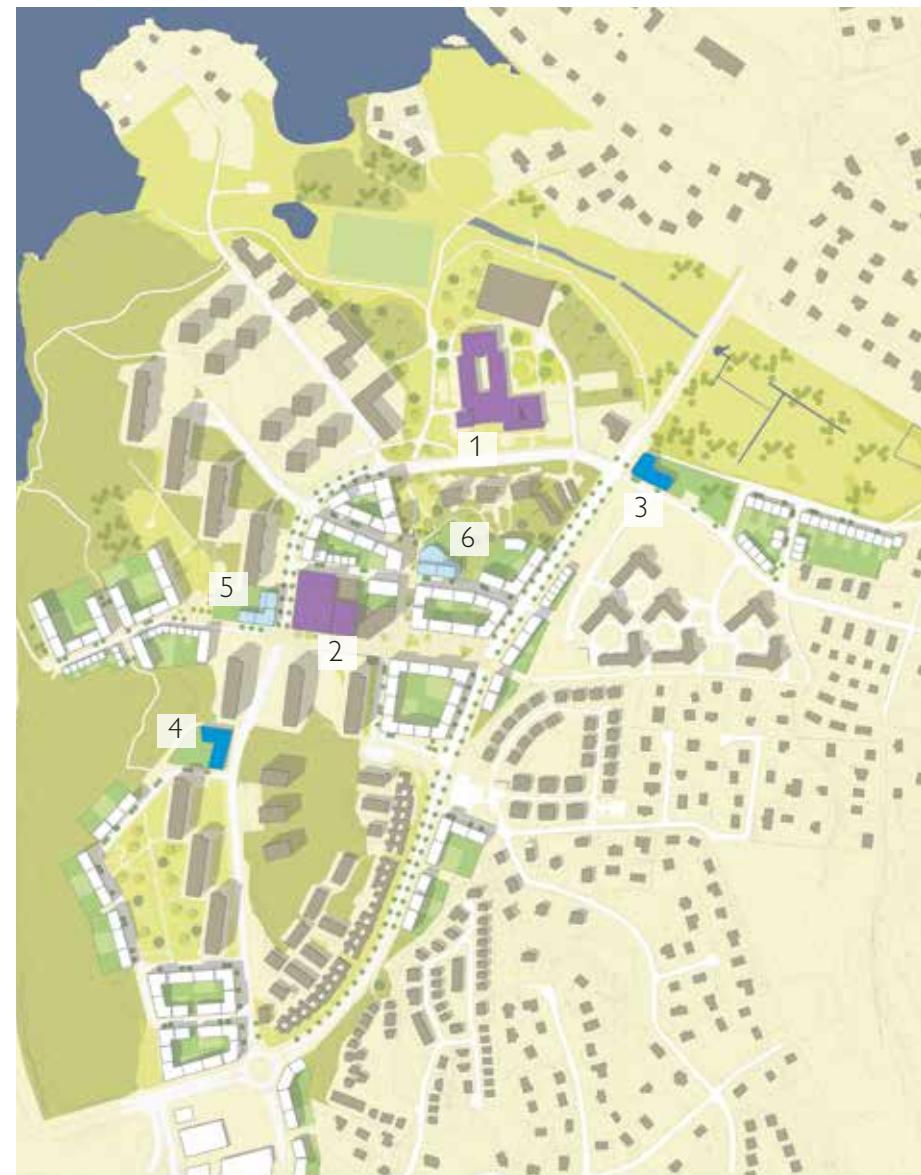
1. Stavsborgsskolan, möjlig att bygga ut
2. Nuvarande centrumbyggnaden, möjlig plats för skola

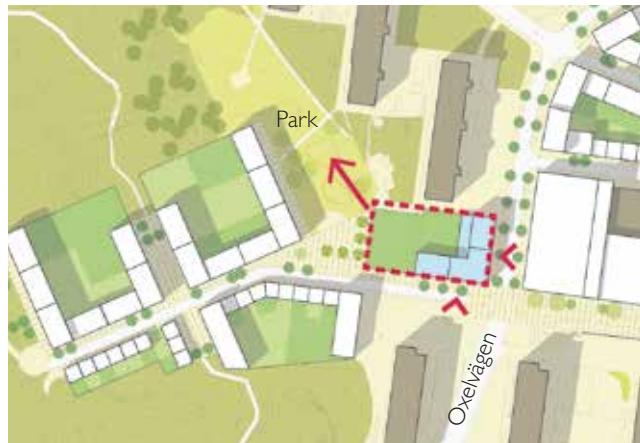
Förskola

3. Förskola öster om Ältavägen, söder om våtmarken
4. Förskola vid Oxelvägen nära parken bakom skivhusen

Bostäder med förskola i bv

5. Förskola vid Oxelvägen nära Ältas centrum
6. Förskola vid stadsparken i centrumområdet





Princip för placering av förskolor: Med entré från gata, med skyddad gård, och med närhet till park.

- Vid Oxelvägen nära Älta centrum: Här föreslås en förskola, som skulle kunna byggas på med några våningar bostäder. Även här finns fina möjligheter till en bra utemiljö med direkt tillgänglighet till natur och park, liksom till centrum och kollektivtrafik.
- Vid stadsparken i centrumområdet: Denna förskola skulle kunna byggas på med några våningar bostäder. Den kommer att få ett bra läge direkt vid parken, som delvis hägnas in och blir förskolegård. Boende i centrumområdet får ett kort gångavstånd till förskolan.

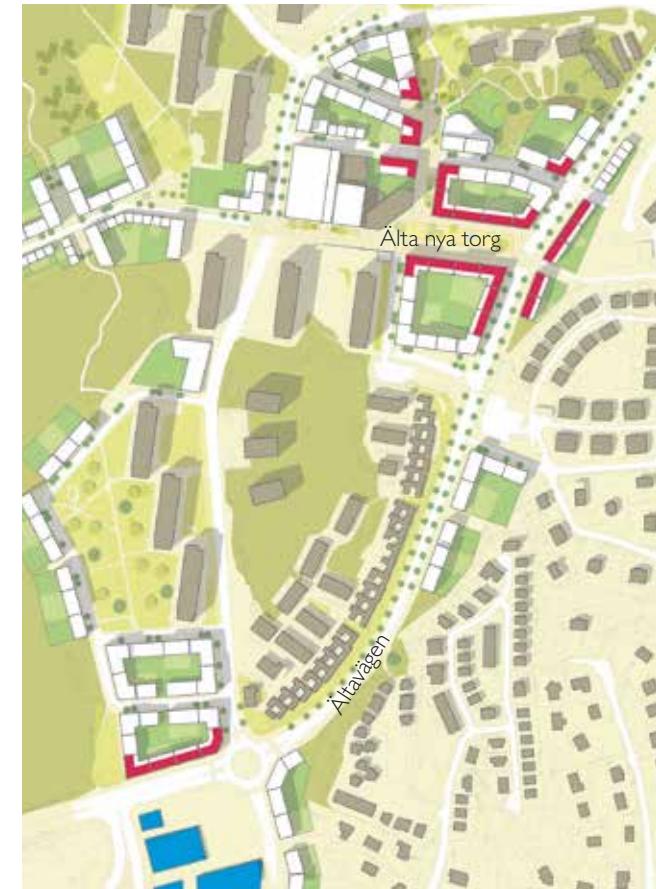
Utöver dessa fyra föreslagna förskolor kan ytterligare enheter behövas beroende på tillfälliga ”toppar” som

uppstår då speciellt många barn föds eller flyttar in vissa år. Detta kan hanteras genom att nya skollokaler i Stavsborgsskolan utformas flexibelt så att de under perioder kan fungera som förskola.

Den tillkommande bebyggelsen medför ett behov av cirka 600 nya grundskoleplatser. Förslaget bygger på en omflyttning av skolorna i området. Strandparksskolan föreslås rivas för att ta till vara de goda förutsättningarna att skapa en fin boendemiljö på platsen. Det är möjligt att skapa skolplatser i nuvarande centrumbyggnaden och att bygga ut Stavsborgsskolan.

## HANDEL

Förslaget utgår ifrån antagandet att handeln i Älta centrum behöver omstruktureras för att kunna bli livskraftig. Butikslokalerna i förslaget har placerats så att de vänder sig utåt mot torget och ansluter till områdets huvudsakliga stråk för gående. Detta gör att det nya centrumet är fokuserat runt gatu- och torgmiljöer utomhus i stället för som idag, relativt introvert, och avsikten är att det ska upplevas som en central miljö i en småstad. En annan viktig utgångspunkt för handelns lokalisering har varit att den ska kunna dra nytta av trafikflödet på Ältavägen, Ältas stadsgata. Det föreslagna läget ligger därför i direkt anslutning till Ältavägen och centrumkvarteret blir enkelt nåbart även med bil.



Översikt handelslägen. Rött visar föreslagna lägen där butikentréer vändar sig mot gatan. Blått visar läge för bensinstation och handel.

Utöver centrumkvarteret så bör butikslokaler ordnas längs områdets huvudstråk där så bedöms möjligt.

Bensinstationen i områdets södra del föreslås flyttas till andra sidan Ältavägen, mellan Ältabergsvägen och Tyresövägen. Området mellan Ältabergsvägen och Tyresövägen söder om Ältavägen föreslås utvecklas för handel, dock ej livsmedel.

## TRAFIK OCH TEKNIK

### Gatustruktur

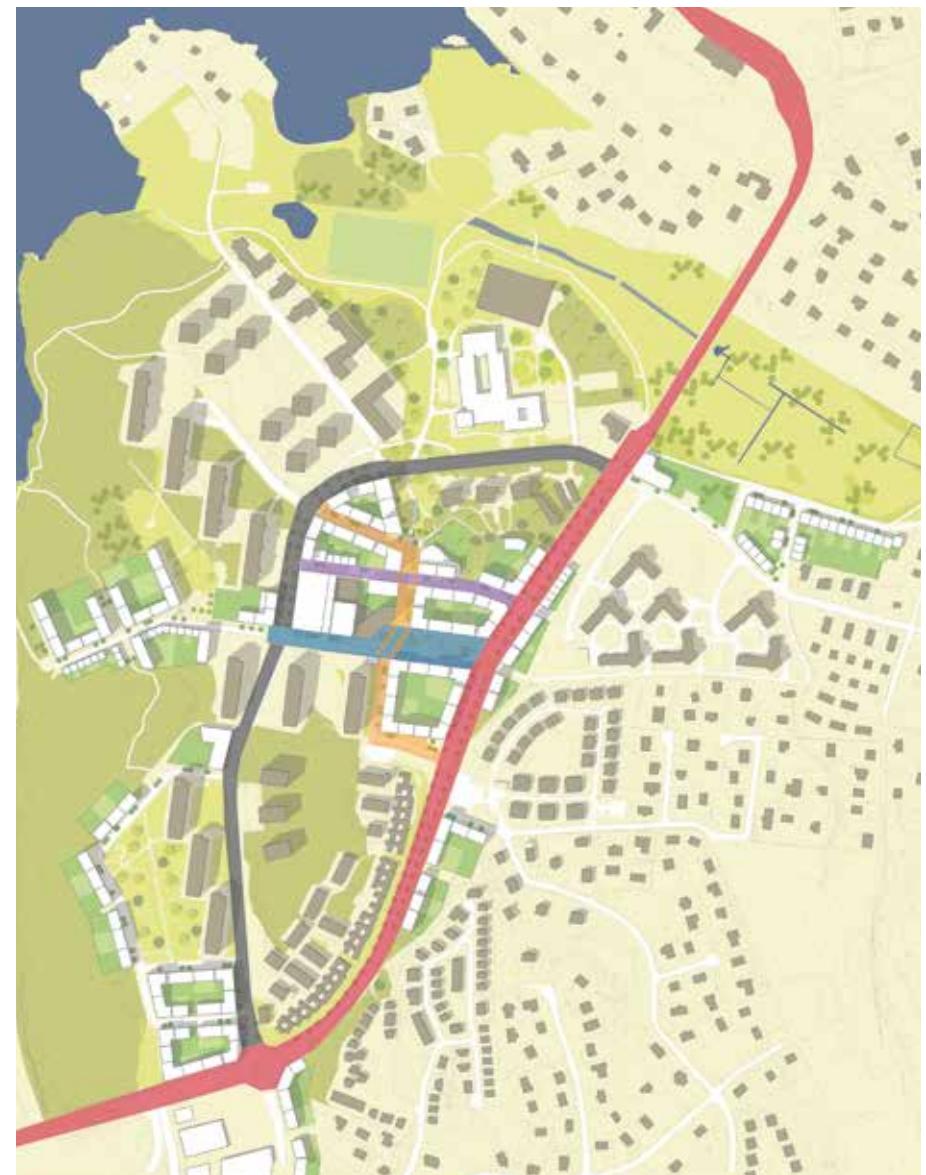
Förslaget utgår från en genomgripande förändring av trafiken i området. Idag finns i princip en huvudgata, Oxelvägen/Almvägen, från vilken det utgår några korta återvändsgator som skolor och bostäder angörs ifrån.

Ältavägen är en genomfartsled utan direktangöring till några fastigheter. Detta är helt i linje med de planeringsideal som var rådande på 60- och 70-talet men passar mindre bra in i en mer stadsmässig miljö. Därför föreslås en komplettering med ett betydligt mer finmaskigt gatunät som inte bara är anpassat för biltrafik utan ger stort utrymme för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

För Ältavägen föreslås en radikal ombyggnad, som medför att vägen får en ny roll. Nya Ältavägen blir inte bara huvudväg, utan ska även fungera som sammanhållande stadsgata. Ett stråk som man inte bara passerar utan där man stannar till för att göra ett ärende eller för att komma hem till sin bostad. Trafiken kommer att gå kvar och Ältavägen kommer att behöva utformas så att den kan klara av relativt stora trafikströmmar samtidigt som den fyller de andra funktionerna på ett bra sätt. Trafikmängderna på Ältavägen är betydligt lägre än på många centrala gator i

Översikt gatustruktur:

- Ältavägen
- Oxelvägen/Almvägen
- Ny östvästlig torggata
- Ny östvästlig lokalgata
- Ny nord-sydlig lokalgata (delvis för angöring till centrumkvarteret)



svenska städer vilka lyckats förena dessa funktioner på ett bra sätt.

Längs delar av sträckningen flyttas Ältavägen några meter västerut för att få en rakare sträckning och för att ge bättre plats för bebyggelse på den östra sidan. Vägsektionen inrymmer på delar av sträckan tre körfält där det mittersta är ett fält för vänstersvängande trafik. Detta är nödvändigt för att få en bra framkomlighet. I sektionen ingår också en zon för parkering och trädplantering och trottoarer. Ältavägen, som även är ett regionalt cykelstråk, får en bred dubbelriktad cykelbana på östra sidan. Ombyggnaden av Ältavägen ska ske i samarbete med Trafikverket, som är väghållare för vägen.

Oxelvägen/Almvägen ska byggas om i hela sin sträckning. I princip ska gatan ha samma sektion längs hela sträckan. De lokala förutsättningarna och behoven är dock mycket olika beroende på om det finns bebyggelse direkt vid vägen eller om det finns ett obebyggt sidoområde. Behovet av en trädplantering kan till exempel vara större på de avsnitt där gatans närområde är bebyggt. Detta för att åstadkomma en mjukare och grönare miljö. Bebyggelsen kommer att genomföras i flera etapper och på samma sätt kan Oxelvägen/Almvägens ombyggnad behöva etappindelas. Som princip föreslås en sektion som inrymmer

en körbana som möjliggör busstrafik. Sektionen ska även inrymma gång- och cykelstråk samt zoner för parkering och trädplantering.

För det lokala gatunätet är förändringarna störst i centrumområdet, där ett antal nya och förändrade gator föreslås. Två nya öst-västliga gator föreslås mellan Oxelvägen och Ältavägen. De har olika karaktär. Den södra (blått stråk i bild på motstående sida) är en utveckling av det stråk som redan finns från Oxelvägens gångtunnel, förbi centrum, och fram till Ältavägen via centruminfarten. Idag är stråket bara körbart fram till vändplanen vid centrum. I förslaget byggs en gata hela vägen från Oxelvägen till Ältavägen. Gångtunneln tas bort och en korsning skapas vid Oxelvägen och den nya gatan, som därmed kommer att slutta neråt från Oxelvägen mot den befintliga infarten till centrum. Mellan nuvarande centrum och Ältavägen breddas gatan och övergår till ett torg, Nya Älta torg, där den största delen av ytan är till för fotgängare. Här kommer många att röra sig eftersom stråket samlar ihop många viktiga funktioner, till exempel bostäder, centrumhandel, idrottshall, skola och busshållplatser. Dessutom sammanstrålar många viktiga gångstråk här. I det fortsatta arbetet ska det utredas hur denna del av gatan kan utformas för att göra det möjligt för bil-, gång- och cykeltrafik att samexistera på ett bra sätt. Utformning

och material ska visa att det är gående som prioriteras och att fordon rör sig på de gåendes villkor. Delar av ytan ska kunna användas för tillfälliga ändamål, till exempel uteserveringar och marknader. Korsningen mellan torget och Ältavägen kommer att behöva byggas om.

Det andra öst-västliga stråket ligger norr om det nuvarande centrumet (lila stråk i bild på motstående sida). Detta stråk har en något mer lokal karaktär och ska främst fungera som angöring till bostäder och förskola. Sektionen inrymmer en smal dubbelriktad körbana, gångbanor och en zon för trädplantering och parkering.

Ytterligare en ny gata (orange stråk i bild på motstående sida), föreslås söder om centrumkvarteret, för att möjliggöra angöring och transporter till garaget. Den svänger 90 grader mellan befintliga skivhus och centrumkvarteret och fortsätter i nord-sydlig riktning över torget, där fotgängarna är den viktigaste trafikantgruppen. Vid trappan ner mot stadsparken svänger stråket igen, nu mot väster, och övergår i en gata med samma utformning och sektion som gatan norr om nuvarande centrumbyggnad.

Leveranser till centrumkvarteret föreslås i huvudsak ske via underliggande garage. Leveranser kommer även behöva ske via torggatan och anslutande lokalgator. I

kommande detaljplanearbeten ska detta studeras vidare utifrån tillgänglighet och trafiksäkerhet.

## Gång och cykel

Vid ombyggnation av Ältavägen förbi Ältas centrum ska de krav och riktlinjer som nämns i den regionala cykelplanen och i Nackas cykelstrategi tillgodoses.

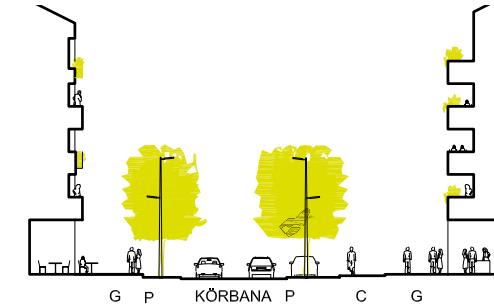
Ett syfte med programmet är att skapa underlag för ett mer stadsmässigt samhälle med ökad köptrohet och mer av lokala verksamheter. En del för att nå detta mål är att stärka stråken mot centrum. Det handlar om att från Älta som helhet på olika sätt tydliggöra riktningen mot Nya Älta torg på separata gång- och cykelvägar och längs gator. Fler skall uppfatta det som naturligt att gå och cykla till sitt centrum och att till exempel ta bussen därifrån.

Cykelvägen för pendling längs Ältavägen är ett regionalt anspråk. Dagens friliggande gång- och cykelbana på Ältavägens östra sida behålls i Ältavägens nya sektion. Utökad skolverksamhet vid Stavsborgsskolan, avvecklingen av Strandparksskolan samt möjligheten till skolverksamhet i befintlig centrumbyggnad förändrar skolvägar och passager av gator vilket ska beaktas i det fortsatta arbetet. Utrymme för cykeluppställning måste beaktas vid alla målpunkter.

## Kollektivtrafik

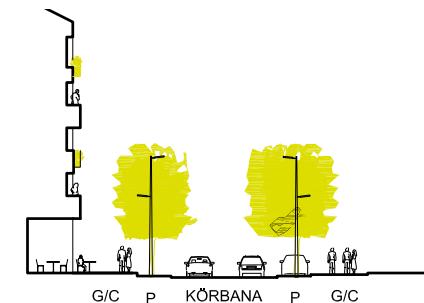
Idag går det bussar från Älta främst till Slussen och Gullmarsplan, men det finns även linjer mot till exempel centrala Nacka och Tyresö. Den nya tunnelbanelinje som planeras från Kungsträdgården till centrala Nacka kommer troligen att påverka busstrafiken på så sätt att trafiken mot Slussen, som ansluter till tunnelbanan vid Sickla, ökar i betydelse.

Lokalt i området går idag bussar bara på Oxelvägen/Almvägen. Det går inga busslinjer på Ältavägen söder om korsningen med Almvägen. Programmets fokus på utveckling och förändring av Ältavägen, med ett stort antal bostäder och även kommersiell service belägen vid eller mycket nära vägen, gör att det är motiverat att i framtiden trafikera Ältavägen med buss. Samtidigt bor det många mäniskor längs Oxelvägen/Almvägen som skulle få långt till hållplatserna om all trafik skulle flyttas till Ältavägen. Det finns flera tänkbara lösningar, som till exempel att Slussenbussarna kör Ältavägen och Gullmarsplansbussarna Oxelvägen/Almvägen eller tvärtom. Ytterligare en faktor är att om ytan sydost om korsningen Ältavägen/Ältabergsvägen, som idag används för vändning och tidsreglering för bussar, bebyggs försvinner en nödvändig vändmöjlighet för bussen. I framtiden skulle bussarna till exempel kunna vända i den planerade cirkulationsplatsen

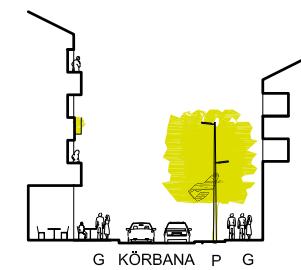


Gatusektion för Ältavägen.

G står för gångbana, C för cykelbana och P för parkering som kombineras med trädplantering.



Gatusektion för Oxelvägen.



Gatusektion för lokalgata.

vid korsningen Oxelvägen/Ältavägen (Ekstubbens). I det fortsatta arbetet kommer lämpliga linjedragningar och övriga väsentliga frågor för kollektivtrafiken studeras i samarbete med Trafikförvaltningen.

## Parkering

För nya bostäder i flerbostadshus i området föreslås, i linje med kommunens rekommendationer, ett parkeringstal på 0,9 bilplatser per lägenhet. Dessa parkeringsplatser ska byggas på egen mark, vilket i de allra flesta fall innebär i garage under husen. En mindre del av dessa, högst 0,1 bilplatser, är för besökare och föreslås placeras på gatumark.

Parkeringsanläggningarna i centrumkvarteret ska täcka in flera behov i både de nya och gamla centrumhusen. Bland dessa finns handel, idrottshall, skola, bibliotek, vårdcentral, kulturhus, kontor med mera. Det sammanlagda parkeringsbehovet för dessa verksamheter har beräknats till cirka 260 platser. Dessa ska främst ordnas under centrumkvarteret.

Den kanske största frågan vad gäller parkering är de platser som boende i området idag hyr av Wallenstam i/på de parkeringsdäck/markparkeringar som föreslås rivas och bebyggas med kvarter med blandat innehåll. Parkeringsfrågan ska studeras vidare i det fortsatta planarbetet. Den första åtgärden för att lösa denna fråga kommer att bli

att se över det egentliga behovet och att föra diskussioner med de bostadsrättföreningar och andra boende som hyr platserna. Vidare kan lösningar sökas närmare de aktuella bostäderna i mindre parkeringsanläggningar eller som en del av de bostadsprojekt som ingår i förslaget. Det skulle till exempel kunna handla om att bygga en extra garagevåning under ett bostadshus. Det återstående parkeringsbehovet kommer att behöva fyllas genom att ytterligare parkeringsplatser byggs i garage under de kvarter som ersätter parkeringsdäcken vid centrum.

## Avfallshantering

Avfall från nya bostäder och verksamheter förutsätts i de flesta fall hämtas från omgivande gator. Ett undantag är det föreslagna centrumkvarteret, där lastning och lossning ska ske från garaget.

I kommande detaljplaner ska mark reserveras för ett antal återvinningsstationer. Lämpliga platser kan vara söder om centrum, vid infarten till garaget, eller i närheten av korsningen Oxelvägen/Ältavägen.

## Teknisk försörjning

Programförslaget innebär flytt av befintlig huvudvattenledning till Nacka och Värmdö för att frigöra exploateringsytor. Huvudvattenledningen föreslås få en ny sträckning inom programområdet. Övrigt lokalt befintligt vatten- och spillvattennät inom programområdet nyttjas alternativt läggs om. Dagvatten tas omhand lokalt med fördröjning och rening innan det når recipienten.

Kanalisation för el och media kommer att behöva ses över i det fortsatta detaljplanarbetet. Ny bebyggelse föreslås anslutas till befintligt fjärrvärmennät.

# PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

## PROGRAMOMRÅDET

Programområdet begränsas i stort av Ältavägen, Tyresövägen, Ältasjön och bostadsbebyggelsen norr om det öst-västliga grönstråket i norr. För att kunna ta ett samlat grepp om miljön utmed Ältavägen ingår även obebyggda områden som angränsar till vägen i öster, bland annat fortsättningen österut av ovan nämnda grönstråk.

Som en följd av planprogrammet från 2004 har tre nya detaljplaner i området vunnit laga kraft, nämligen detaljplanerna för Stensövägen och Stensö udde samt detaljplanen för tre bostadshus i anslutning till den tidigare panncentralen på Oxelvägen. Dessa områden ingår i programområdet men inga förändringar föreslås inom dessa områden.

I mitten av programområdet ligger Älta centrum. Runt centrumbyggnaden finns bostäder i form av hyresrätter, bostadsrätter och radhus. Inom programområdet ligger även Stavsborgsskolan, före detta Strandparksskolan, ett antal förskolor, två kyrkor, Älta ishall, en bensinstation samt grönområden och stränder.

## MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Största delen av marken inom programområdet ägs av Nacka kommun. Detta gäller bland annat grönområden,



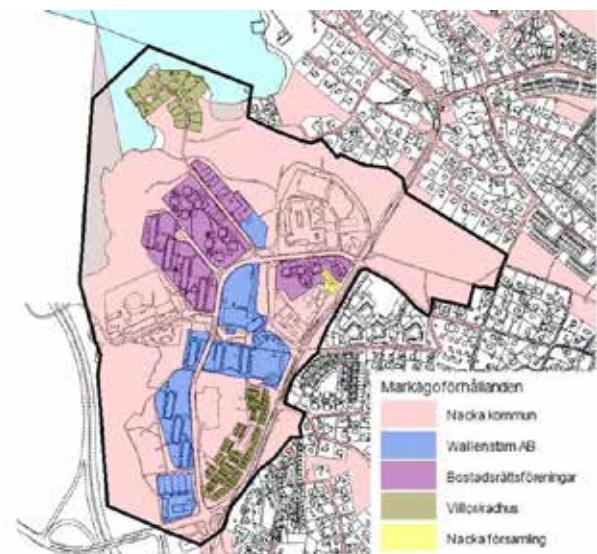
Programområdets avgränsning. Steckade linjer visar de detaljplaner som gjorts till följd av programmet från 2004.

skolområden samt vägar. Wallenstam äger centrumanläggningen inklusive höghuset samt parkeringsytorna. Wallenstam äger även tre skivhus i anslutning till Älta centrum, skivhusen i anslutning till bensinstationen och de nybyggda hyresrätterna vid Stensövägen. Tomten vid

den tidigare panncentralen ägs av Nacka kommun men upplåts med tomträtt till Wallenstam. Övriga flerbostadshus ägs av olika bostadsrättsföreningar. Andra markägare är Nacka församling samt enskilda fastighetsägare. Marken där Allianskyrkan ligger ägs av Nacka kommun men upplåts med tomträtt till Älta frikyrkoförsamling.

## REGIONALT PERSPEKTIV

I Stockholmsregionens regionala utvecklingsplan, RUFS



Markägare inom programområdet.

2010, anges Älta som ”Övrig regional stadsbygd”, vilken har lägre tillgänglighet till kollektivtrafik. Bebyggelsen inom dessa områden bör få en täthet och omfattning som ger förutsättningar för kollektivtrafikförsörjning och effektiv energiförsörjning. Allmänhetens tillgång till stränder bör särskilt uppmärksamas.

## NACKAS ÖVERSIKTSPLAN

Nackas översiksplan ”Hållbar framtid i Nacka” antogs i juni 2012. Programområdet omfattar det utvecklingsområde som i översiksplanen går under namnet Stensö – Älta centrum. Området betecknas som medeltät stadsbebyggelse, vilket karakteriseras av en relativt tät bebyggelse och en blandning av funktioner. Den huvudsakliga höjden för ny bebyggelse är mellan två och sex våningar, dock med möjlighet för högre höjd i vissa lägen.

I översiksplanen anges att befintlig bebyggelsestruktur i huvudsak bör behållas, men att förtätning är lämplig i flera delar. Ny bostadsbebyggelse och nya arbetsplatser medför behov av utbyggd service. Översiksplanen anger att nya förskoleplatser, fler grundskoleplatser, lekplatser och nya idrottsanläggningar bör planeras in. Möjligheten att utveckla strandpromenaderna längs sjön bör utredas och det bör tydliggöras vad som är allmän plats runt sjön.

En av fyra stadsbyggnadsstrategier i översiksplanen är att utveckla lokala centra och deras omgivning. För att ett lokalt centrum ska fungera som en levande knutpunkt behövs en tätare stadsmiljö med typisk blandning av bostäder, verksamheter och aktiviteter. I alla lokala centra ska därför åtgärder genomföras för att främja mötesplatser och för att komplettera med funktioner som saknas. Kommunen ska även verka för att lokala centra blir attraktiva för befintliga företag och nya arbetsplatsetableringar. För att genomföra strategin ska det ske en omvandling av Älta centrum. Programarbetet är ett första steg i denna omvandling.



## GRÖNSTRUKTURPROGRAM

I kommunens grönstrukturprogram anges att grönstråket i programområdets norra del har rekreativa värden, vilka definieras som bostadsnära grönytor av betydelse. Vidare anges att Ältasjön har stort rekreativt värde, men att tillgängligheten skulle kunna förbättras med en strandpromenad och att det bör tydliggöras vad som är allmän plats runt sjön.

## KULTURMILJÖ

I kommunens kulturmiljöprogram utpekas flerbostadsområdet Stensö som ett område av lokalt intresse för kulturmiljövården. Området, som uppfördes 1964-1967, består av tio åttavåningsskvihus, samt en intilliggande skola. Skivhusen har ritats av arkitekterna Fritz Jaenecke och Sten Samuelsson.

Skivhusen i Älta har ett högt kulturhistoriskt värde tack vare deras tidstypiska karaktärsegenskaper avseende arkitektur och stadsplaneideal. Typiskt för perioden är trafiksepareringen, den öppna planstrukturen, de mellanliggande grönytorna, den stora skalan och skivhus placerade i mindre grupper. Utgångspunkten för en utveckling av området är de värden, kvalitéer och strategier som är definierade i kulturmiljöprogrammet. Detta innebär att områdets grundstruktur med fristående

skivhus placerade i mindre grupper med mellanliggande grönytor behålls. Eventuella komplementbyggnader inordnas i denna struktur och anpassas i volym och utförande till bostadsbebyggelsens karaktär. Obebryggd mark mellan husen bör bevaras.

Bebyggelsemiljön saknar skydd i gällande detaljplan, men bör enligt kulturmiljöprogrammet förses med detta när nya detaljplaner tas fram. Planarbetet ska säkra att byggnadernas enhetliga arkitektur och tidstypiska drag respekteras, liksom att ändringar utförs varsamt och anpassas till befintlig byggnads karaktärsdrag. Eventuella tillägg samordnas och ges en enhetlig utformning.

## Riksintressen och strandskydd

Väg 229 (Tyresövägen) väster om programområdet är av riksintresse för kommunikationer. Tyresövägen påverkar programmet genom buller och andra miljöfrågor. Programförslaget kan komma att beröra Tyresövägen beroende på vilka bullerskyddsåtgärder som blir aktuella.

Strandskydd gäller, med vissa undantag, 100 meter från Ältasjön både i vattnet och på land.

## Riktlinjer för hållbart byggande

Nacka kommun har tagit fram riktlinjer för hållbart

byggande (beslutade i miljö- och stadsbyggnadsnämnden 2012-11-21). Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggnadsprojekten samt underlätta uppföljning av prioriterade hållbarhetsområden. Nacka kommun och Wallenstam har beslutat att under processen fokusera på följande fyra målområden med ambitionen att nå ett mer långsiktigt hållbart Älta. Dessa hållbarhetsmål har arbetats in i programmet och genomsyrar programmets mål och vision:

- **Skapa rum för verksamheter, bebyggelse och mötesplatser:** Programområdet med dess tillgång på service, utbildning, handel och kultur har en viktig funktion i Älta. För att området ska kunna fungera som en samlingsplats för hela Älta är det viktigt att denna blandning av funktioner utvecklas och att tillgången på attraktiva mötesplatser och utomhusmiljöer förbättras. Ett rikt och blandat utbud av bostäder är av stor betydelse för att få en sådan utveckling.
- **En levande kulturmiljö:** Delar av området är utpekat som kulturhistoriskt värdefullt. Kvaliteterna i den befintliga miljön ska respekteras samtidigt som området förtäts. Vid utformning av både ny bebyggelsestruktur och nya byggnader ska hänsyn tas till befintlig kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

- **Nära skola, fritid, idrott och kultur:** I programområdet finns för hela Älta viktiga verksamheter som rör idrott, fritid, kultur och skolor/förskolor. Det är av stor betydelse att dessa funktioner kan utvecklas i området, samt placeras och utformas så att synergierffekter kan uppstå mellan dem. Tillgängligheten och möjligheten att ta sig till verksamheterna på trygga och säkra vägar behöver också uppmärksammars.
- **Nära grön- och vattenområden:** Älta har stora värden kopplade till grön- och vattenområden. För både rekreation och naturvärden är det viktigt att ta hänsyn till och utveckla befintlig grönstruktur. Tillgången och tillgängligheten till grönområden och stränder ska särskilt prioriteras i programarbetet. Villkoren för djur- och växtliv ska också bevakas.

## Dagvattenpolicy

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

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

## GÄLLANDE PLANER

För området gäller ett femtontal olika detaljplaner från början av 1960-talet och framåt. Huvuddelen av områ-



Kartan visar en översikt över gällande detaljplaner. Streckade linjer visar de detaljplaner som gjorts till följd av programmet från 2004.

det är planlagt under 1960-talet. En tanke med planeringen var att skapa förutsättningar för ett mer utvecklat centrum, vilket motiverat en koncentration av bebyggelse i detta område. Tre nya detaljplaner med kompletterade bostadsbebyggelse har tagits fram i enlighet med planprogrammet från 2004.

## PARALLELLA PROJEKT

Utbyggnaden av bostäder i Södra Hedvigslund, planeringen för nya bostäder i Ältadalen och utbyggnaden av Ältabergs verksamhetsområde påverkar programområdet bland annat med avseende på skolor, serviceunderlag och trafikalstring.

## NATUR

Programområdet utgörs av ett typiskt sprickdalslandskap med tidigare uppodlade dalgångar kantade av moränslutningar med barr- och blandskog. De högst belägna delarna av området består av tallskogsbevuxna hällmarker med gammal skog. Vegetationen i området är starkt präglad av det senaste seklets mänskliga aktiviteter.

Området är välförsett med friytor med olika funktion och karaktär. Ungefär hälften av grönytorna utgörs av skog eller naturlika planteringar medan övrig mark består av mer öppna gräsytor samt olika park- och idrotts-

anläggningar. De större sammanhängande skogsområdena återfinns främst i programområdets västra del som gränsar mot Ältasjön och Tyresövägen. De norra områdena domineras av öppen mark i form av parkmark med både ängar och gräsmattor med diverse lövträd och fruktträd.

## Ältasjön

Programområdet gränsar till Ältasjön som har stort rekreativs- och naturvärde. Sjön används bland annat för bad och fiske och är dessutom en bra fågelsjö med ett stort antal häckande och rastande arter. Vegetationen runt sjön är kraftig med bland annat vass och kaveldun.

Ältasjön är en del av ett system med flera sjöar där Söderbysjön och Dammtorpsjön ligger inom Natura 2000 område. Vattnet rinner slutligen ut i Strömmen via Järlasjön. På grund av låg kapacitet i vissa snitt nedströms är områdets möjligheter att hantera stora dagvattenflöden begränsat. Det är därför viktigt att säkerställa att programområdet, i samband med kraftiga regn i framtiden, kan klara de ökande vattenmängder som förväntas till följd av klimatförändringar, utan att sjön påverkas negativt.

## Älta våtmark

Öster om Ältavägen ligger Älta våtmark. Våtmarken har en viktig funktion samt för den biologiska mångfalden

för renig och fördräjning av dagvatten innan det rinner ut i Ältasjön. Ingen detaljerad naturvärdesinventering har ännu gjorts, men bör göras i det fortsatta arbetet. Inventeringen bör göras under perioden maj-augusti, då den biologiska aktiviteten i våtmarken är som störst.

Kring våtmarken finns Älta gårds torrläggningsföretag från 1932. Inom kommande detaljplanearbete bör det utredas om torrläggningsföretaget fyller någon funktion med tanke på dagens situation. Om dikningsföretaget inte längre fyller någon funktion är det lämpligt att begära att länsstyrelsen upphäver torrläggningsföretaget.

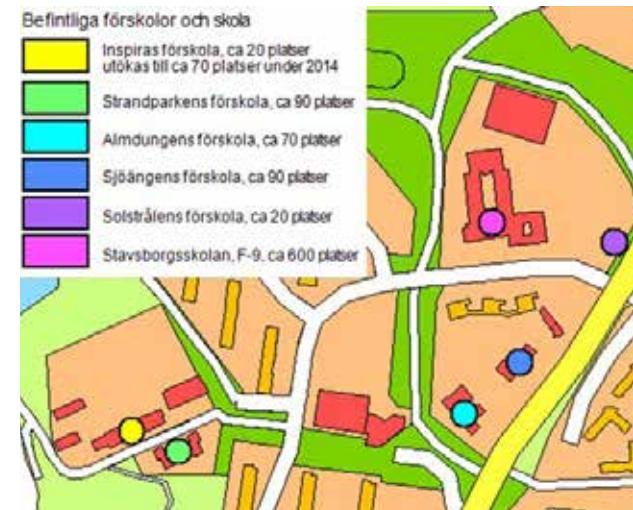
## FRILUFTSLIV

Möjligheterna till ett aktivt friluftsliv är mycket goda för Ältaborna. Närheten till Ältasjön och dess stränder med både sommar- och vinteraktiviteter som bad, promenad slingor och skridskoåkning är en stor kvalité. Inom kort avstånd finns även flera naturreservat, friluftsområdet Hellasgården och det enskilt ägda Erstavik som ger goda möjligheter till motion och trevliga naturupplevelser. Stråken ut till dessa naturområden och även gångstråket runt Ältasjön kan dock förstärkas och tydliggöras.

Möjligheten till anordnad och spontan idrott är också god inom programområdet. I anslutning till Stavsborgs-

skolan ligger Älta ishall. Väster om ishallen ligger en ny konstgräsplan. Strax norr om programområdet ligger Älta IP med fotbollsplaner, bad och tennishall. Önskemål finns sedan länge om en idrottshall i området och detta önskemål har återkommit under de dialogmöten och workshops som hölls i programarbetets inledningsskede.

I anslutning till badplatsen och naturmarken i västra delen av programområdet ligger en större allmän lekplats. Lekplatser finns även i anslutning till flerbostadshusens och radhusens gårdar.



Kartan visar befintliga förskolor och skola inom programområdet

Idag saknas naturliga mötesplatser/träffpunkter i form av torg eller mer iordningställd parkmiljö.

## SKOLA OCH FÖRSKOLA

Inom programområdet ligger Stavsborgsskolan som har cirka 600 elever från förskoleklass till årskurs 9. I området finns även fem förskolor, Almdungens förskola, Strandparkens förskola, Sjöängens förskola, Solsträlens förskola och Inspiras förskola. Totalt finns i dagsläget plats för drygt 300 förskolebarn.

## SERVICE/HANDEL

Älta centrum, som byggdes i mitten av 1960-talet, är ett typiskt förortscentrum i två plan samt källare. Idag har centrumet stor konkurrens bland annat från Tyresö centrum, Sickla Köpkvarter och Nacka Forum. Centrumet, som byggdes om på 1970-talet, är utformat som ett inomhuscentrum med huvudentrén i det nedre planet i anslutning till en bilfri torgyta. En sekundär entré i det övre planet är den närmsta för dem som kommer med bil. Entrén ligger dock på ett annat plan än ICA-butiken och övrig handel som främst är lokaliseras till nedre planet. I anslutning till Älta centrum finns tillräckligt med parkeringsplatser, men flertalet platser är placerade för långt ifrån handeln eller i fel plan för att vara funktionella.

Förutom ovan nämnda ICA-butik, som är av typen ICA-nära, består utbudet i dagens centrum bland annat av bibliotek, vårdcentral, apotek, tobaksaffär, blomsteraffär, frisör, restauranger/café och en mäklarfirma. I centrumet finns även Älta fritidsgård, Älta kulturknut, ett gym och ett särskilt boende för äldre.

Från en kommersiell synpunkt är livsmedelshandeln viktigast i ett lokalt centrum. Ursprungligen fanns både en Konsumbutik och en ICA-butik i Älta centrum. Konsumbutiken har dock sedan länge flyttat till Älta gård, norr om programområdet, vilket minskat centrumets utbud. Vid Älta gård finns även en pizzeria samt ett gatukök med kioskdel. Det finns även ett visst dagligvaruutbud i Statoilmacken i programområdets södra del.

För att centrumet ska ges bättre möjligheter att leva vidare bedöms det vara nödvändigt att se över centrumets placering, utöka kundunderlaget och optimera tillgänglighet till centrumet för både gående, bussresenärer och besökare som kommer med bil.

Befintliga gång- och cykelvägar samt övergångsställen

## KOMMUNIKATION OCH VÄGNÄT

### Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelvägnätet kan delas in i två huvudtyper, ett regionalt nät för att färdas till Sicklaön, Tyresö/Haninge och Stockholm samt ett gång- och cykelvägnät inom Älta. Gång- och cykelvägnätet är till stor del separerat från biltrafiken. Olika gångstråk förbinder även bebyggelsen med omkringliggande grönområden.



Vid centrum och Stavsborgsskolan korsar gång- och cykelstråken Oxelvägen i separata gång- och cykeltunnlar. I anslutning till radhusområdet finns ett signalreglerat övergångsställe för passage över Oxelvägen. Vid Älta centrum och Almvägen finns signalreglerade övergångsställen för passage över Ältavägen. För passage över Ältavägen vid Oxelvägen/Ältabergsvägen finns endast obevakade övergångsställen.

Programområdet är relativt väl försörjt med gång- och cykelvägar men stråken behöver ses över och stärkas bland annat runt Ältasjön och med kopplingar till områden utanför programområdet på östra sidan av Ältavägen. Den barriär som Ältavägen idag utgör medför att många inte går eller cyklar till centrumområdet, trots att avstånden till många omkringliggande områden medger det.

### Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Älta består idag av busstrafik. Inom programområdet trafikeras Oxelvägen/Almvägen samt norra delen av Ältavägen av busstrafik. Bussarna stannar vid Älta centrum på Almvägen/Oxelvägen men inte på Ältavägen.

Hållplatsen Älta centrum trafikeras av både lokalbussar som går inom kommunen och motorvägsbussar som går direkt in till Stockholm. Bussarna går bland annat till Slussen (linje 401), Gullmarsplan (801, 811, 814, 816), Tyresö centrum (816, 821), Nacka Forum (821, 840), Tyresö strand (814), Handenterminalen (840) och natttrafik (491, 890). Turtätheten för linje 401 är hög under hela dagen medan övriga linjer främst är till för arbetsresor. I rusningstid är många bussar fulla, särskilt de som går till Slussen/Gullmarsplan.



Befintliga busslinjer, karta från sl.se

Gator

De större vägarna inom programområdet är Ältavägen och Oxelvägen/Almvägen. Ältavägen är genomfartsled med en maxhastighet på 50 km/h medan Almvägen/Oxelvägen är huvudgator med maxhastigheten 30 km/h. Övriga mindre gator har även de 30 km/h som max-hastighet.

Trafikverket är väghållare för Ältavägen (länsväg 260). Oxelvägen/Almvägen, Stensövägen och Flädervägen samt tillfartsvägarna till förskolorna och Stavsborgsskolan sköts av Nacka kommun.

Parkering

Programområdet har idag ett överskott av parkeringsplatser. Parkeringarna koncentreras i huvudsak till tre stora anläggningar som ägs av Wallenstam:

Två anläggningar med garage och p-däck i anslutning till centrumanläggningen samt en markparkering i anslutning till bensinstasjonen Statoil.

Idag har de tre stora anläggningarna följande antal  
platser:

- Norr om centrumanläggningen: 216 platser + besöks och arbetsplatsparkeringar till centrumet
  - Sydöst om centrumanläggningen: 339 platser
  - Statoilparkeringen: 170 platser

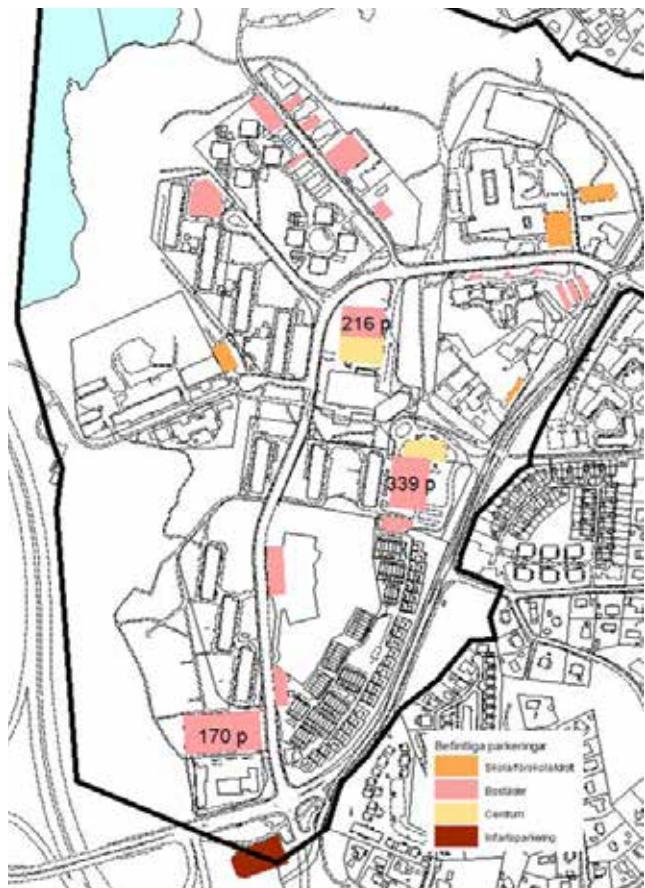
Totalt antal: 725 platser varav cirka 140 är outhynda i dagsläget.

Ovanstående anläggningar nyttjas dels av boende i Wallenstams hyresräatter och dels hyr Wallenstam ut parkeringsplatser till några av bostadsrätsföreningarna i programområdet. Utöver detta har bostadsrätsföreningarna markparkeringar och i vissa fall garage inom respektive fastighet. Småhusområdet i sydöstra delen av området har 48 egna p-platser och hyr dessutom drygt 90 platser av Wallenstam. Villafastigheterna i norra programområdet har sin parkering inom respektive fastighet.

Utöver ovanstående finns uppskattningsvis cirka 80 kantstensparkeringar inom allmän plats som i dagsläget är avgiftsfria. Dessutom finns kundparkeringar till centrumet samt parkeringar till skolan, förskolor och idrottsanläggningar. I programområdets södra del finns en infartsparkering.

Trafikbullen

Delar av programområdet är bullerstört. Bullret kommer dels från trafiken på Ältavägen och Oxelvägen men även trafiken från Tyresövägen påverkar programområdet. Ytterligare bullerstudier är nödvändiga vid planering av ny bebyggelse i dessa delar av programområdet.



Kartan visar befintliga parkeringar/garage inom programområdet. Utöver markerade parkeringar finns allmän parkering längs med gator i området.

## Farligt gods

Tyresövägen, som gränsar till programområdet, är primärled för farligt gods. Avfarten till Älta söderifrån från Tyresövägen är en sekundär led för farligt gods.

## Förorenad mark

På fastigheterna Älta 24:3 (Statoil Oxelvägen), Älta 10:1 (Emmabergs trädgårdsmästeri vid Stensövägen) och 14:97 (gammal industrieponi på Stavsborgsskolan) finns misstänkt förurenad mark, dessa områden är inte utredda. Förurenings situationen för ytorna öster om Stensövägen utreddes i samband med uppförandet av den nya bebyggelse i detta område.

## TEKNISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

### Vatten och spillvatten

Kommunala vatten- och spillvattenledningar finns utbyggda utbyggda i området.

En tryckstegringsstation för vatten finns i programområdets sydvästra del. En huvudvattenledning korsar programområdet från tryckstegringsstationen fram till Ältavägen och fortsätter sedan norrut utmed Ältavägen. Huvudvattenledningen är en strategisk del av huvudmatning till Nacka-Värmdö.

## Dagvatten

Dagvatten inom området avleds mestadels i täta ledningar mot Ältasjön. I västra delen av centrum och Oxelvägen avrinner dagvattnet till ett födröjnings - och infiltrationsmagasin med bräddning mot Jolleviken i Ältasjön. Den lägre östra delen av centrum samt parkering och del av Ältavägen avrinner mot våtmarken i norra delen av programområdet. En liten del av sydöstra programområdet, Oxelvägen-Ältavägen – Ältabergsvägen samt infarts-parkeringen avrinner mot Flaten och Ältasjöns skärbassäng.

Befintlig våtmark i östra delen av programområdet har en viktig funktion för renin och födröjning av dagvattnet.

## El- och värmeförsörjning

Elnätet är utbyggt i området och sköts av Nacka Energi. Fjärrvärme finns utbyggt i området.

## Avfall

Återvinningsstationer för bland annat papper, metall och glas finns vid parkeringen i anslutning till Älta centrum samt vid infartsparkeringen söder om Ältavägen. Avfalls hanteringen sker inom respektive flerbostadshus. Radhusområdet har särskilda sophus medan villorna på Stensö udde har enskilda sopkärl.

# PROGRAMFÖRSLAGETS KONSEKVENSER

149

Avsnittet beskriver olika konsekvenser som kan uppkomma då programmet genomförs.

## MILJÖKONSEKVENSER

Nedan beskrivs de konsekvenser på miljön som ett genomförande av programmet kan innehåra. Viktiga miljöaspekter som bör beaktas i det fortsatta detaljplane-arbetet identifieras.

### Miljöbedömning

Något lagkrav på miljöbedömning (upprättande av miljökonsekvensbeskrivning, MKB) för ett planprogram finns inte. En översiktig bedömning har ändå gjorts.

Projektet innehåller att området förtäts med bostäder och handel för att möjliggöra ett hållbart res- och konsumtionsmönster. Målet med projektet är att stärka lokal handel och verksamheter så att fler ärenden än idag kan göras lokalt i Älta och så att fler lokala resor kan göras till fots eller med cykel. Den föreslagna tätta bebyggelsestrukturen möjliggör ett högt utnyttjande av gemensam infrastruktur som till exempel fjärrvärme. Förslaget strider inte mot Nackas översiksplan.

Inga nya miljöfarliga verksamheter kommer att tillåtas. Där så är nödvändigt kommer förorenad mark att saneras.

Det finns ett antal miljöproblem som kommer att behöva hanteras, som till exempel buller, risk och Ältasjöns vattenkvalitet och dagvattenhantering. Planenheten bedömer dock att dessa är av lokal karaktär och möjliga att hantera och begränsa med hjälp av väl kända tekniker och metoder.

Planenheten gör bedömningen att en utbyggnad av området runt Älta centrum till en tät, varierad stadsdel enligt programförslaget är långsiktigt hållbar. En preliminär bedömning utifrån nuvarande kunskap är därför att genomförandet av programmet inte kommer att medföra en sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i plan- och bygglagen och miljöbalken. Slutliga behovsbedömningar kommer att göras för respektive detaljplan och om nya uppgifter då framkommit kan bedömningen att programmet inte innehåller betydande miljöpåverkan komma att ändras.

### Landskapsbild

Områdets bebyggelse uppvisar idag tre vitt skilda karakterer. I de centrala delarna finns 60-talets exploatering Stensö, med massiva huskroppar, fritt placerade i terrängen utan slutna gårdar. I sydöst finns en tät exploatering av radhus och atriumhus och på Stensö udde i norr en gles bebyggelse bestående av mindre villor och fritidshus.

Mellan de olika bebyggelsedelarna finns relativt öppna parkrum, med bevarad naturmark på områdets höjder.

Den föreslagna kompletterande bebyggelsen kommer att utgöra en mellanskala mellan 60-talets storskaliga fler-familjshus och den omkringliggande lägre bebyggelsen. Den föreslagna bebyggelsen kommer att länka samman områdets olika delar och successivt trappa ner våningsantalet mellan den högre och den lägre bebyggelsen.

De öppna och breda gaturummen kommer genom tillskotten att slutas och upplevda bredder minskas. 60-talets stadsplaneideal, ofta med stora huskroppar som utropstecken i landskapet, kommer här genom kompletteringsbebyggelsen delvis förlora sin stringens. Då 60-talets planstruktur med tiden visat sig innehålla en hel del problem beträffande lokalklimat och avsaknaden av mellanskala bedöms fördelarna med den tillkommande bebyggelsen att överväga nackdelarna med landskapsbildsförändringen.

### Natur och rekreation

Många ytor i centrala Älta är förhållandevis extensivt utnyttjade. Detta gäller även delar av grönytorna, som skulle kunna ha högre estetiska, rekreativa och biologiska värden. Särskilt värdefulla gröna miljöer är till exempel

våtmarken öster om Ältavägen (biologiskt), stränder och strandnära områden (biologiskt, rekreativt), bollplan och lekytor väster om Stavsborgsskolan (rekreativt), lek och bollplan väster om Oxelvägen-öster om Tyresövägen (rekrektion). Hela Ältasjön är dessutom en stor biologisk, estetisk och rekreativ resurs.

Programförslaget tar i begränsad omfattning i anspråk värdefulla natur- och rekreationsmiljöer. Huvuddelen av den föreslagna bebyggelsen har placerats på redan ianspråktagen mark eller extensivt utnyttjade grönytor. Programförslaget innebär att gröna värden tillförs centrala Älta främst i form av en mängd nya gatuträd men även med ytor med högre rekreativa och estetiska värden än vad som är fallet i dag.

I det fortsatta planarbetet bör naturvärdena närmare studeras, den rekreativa strukturen utvecklas till exempel genom att förbättra tillgängligheten till närliggande större naturområden, tillgången till lek- och spontanidrottsytor bevakas samt, om behov finns, ytterligare stärka betydelsefulla biologiska samband.

## Lokalklimat

Jämfört med många andra delar av Nacka, har Älta ett förhållandevis gynnsamt lokalklimat. I det fortsatta

planarbetet bör dock solförhållandena studeras särskilt, utifrån befintlig bebyggelse, planerade mötesplatser och rekreationsytör. Även bebyggelsens påverkan på vindförhållanden bör uppmärksamas, så att inte ogynnsamma vindkorridorer bildas.

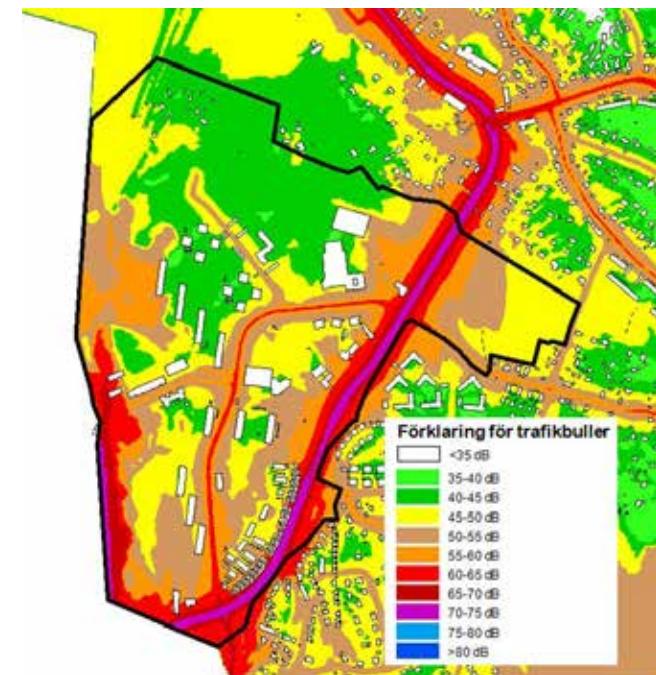
## Buller

Området utsätts för trafikbuller huvudsakligen från Tyresövägen och Ältavägen. Kommunens bullerberäkningar visar att redan idag är flera fasader vid Stensö, Ältavägen samt bostäder mot Tyresövägen delvis utsatta för bullernivåer över 55 dB(A). Delar av den nya bebyggelsen som placeras närmare vägarna kommer även den att utsättas för bullernivåer över 55 dB(A) främst vid fasader mot väg.

I de kommande detaljplanearbetena ska bullerfrågan studeras vidare. Frågor som bland annat kommer att studeras är bostädernas placering och utformning med hänsyn till bullersituationen samt eventuell byggnation av bullerdämpande åtgärder såsom bullerskärmar.

## Luft

Någon fördjupad studie av luftsituationen i området har i programskedet inte utförts. Med utgångspunkt från den översiktliga kartläggningen av kvävedioxid och partikel-



Ekvivalent bullernivå enligt Nacka kommunens trafikbullerkartering år 2007.

halter som Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund har tagit fram bedöms miljökvalitetsnormen (MKN) för dessa ämnen att klaras till följd av bra ventilationsförhållanden vid vägarna samt att programområdet ligger relativt långt från Tyresövägen. Även MKN för bensen bedöms klaras.

Vattenförekomsten Strömmen, karta från viss.lansstyrelsen.se



## 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. Dagvatten från området avrinner till Ältasjön som via Söderbysjön, Dammtorpssjön, Järlasjön och Sicklasjön rinner ut i Hammarbysjö (del av vattenförekomsten Strömmen).

Strömmen utgör ett övergångsvatten som gränsar mot Stockholm och har klassificerats som ett kraftigt modifie-

rat vatten på grund av den påverkan som följer av hamnverksamheten. Vattenförekomsten har miljöproblem i form av både övergödning och miljögifter. Den ekologiska potentialen är måttlig och den kemiska statusen är satt till uppnår ej god kemisk ytvattenstatus.

Miljökvalitetsnormerna för Strömmen är:

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

Vattendelegationen föreslår att även Ältasjön och nedströms liggande sjöar ska bli vattenförekomst från 2016. Orsaken till att Ältasjön föreslås bli vattenförekomst är att sjön ligger uppströms ett Natura 2000 område. Ältasjön har idag måttlig ekologisk status på grund av övergödning samt uppnår ej kemisk status på grund av för höga halter av kvicksilver och polybromerade difenylestrar (så kallad PBDE som är ett flamskyddsmedel).

För att uppnå en god status i Ältasjön krävs att nuvarande belastning av näringsämnen till sjön reduceras samt att halterna av kvicksilver och PBDE minskar. Även fosforhalterna behöver minska och siktdjupet behöver öka för att nå god ekologisk status.



Ältasjön föreslås som vattenförekomst från 2015, karta från viss.lansstyrelsen.se

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

För Ältasjön finns en vattendom från 1979-12-20, där sjöns nivåer är reglerade. En snabbare tillrinning till sjön får inte innebära att de vattennivåer som anges i domen inte kan innehållas.

## Dagvattenutredning

Med utgångspunkt från ovanstående förutsättningar har en dagvattenutredning tagits fram (Dagvattenutredning för planprogram Älta centrum, Sweco Environment AB, 2014-02-17). Målet med utredningen har varit att belysa vad som krävs för att bevara vattenbalansen till Ältasjön så att nivån i sjön inte påverkas samt att exploateringen inte påverkar sjöns vattenkvalité negativt. Utredningen har kommit fram till ett antal lösningar på hur dagvattnet kan hanteras utifrån Nacka kommuns dagvattenpolicy.

Dagvattenutredningen redovisar beräkningar av föroreningsbelastning samt flödesberäkningar före och efter exploateringen. Av utredningar framgår att för en del av programområdet, avrinningsområde 1, överskrider belastningen av vissa föroreningar redan idag de riktvärden som finns för utsläpp av dagvatten och att halterna ökar något efter exploateringen.

För att klara riktvärdena föreslås en lösning i form av renings i en, alternativt två, mindre dagvattendammar i området vid bollplanen vid Stavsborgsskolan. För avrinningsområde 2 visar beräkningarna att halterna klarar riktvärdena både före och efter exploatering. Beräkningarna visar också att den befintliga våtmarken har en god effekt på renings och fördräjning. Våtmarken bedöms kunna omhänderta en ökad belastning vid exploatering.



Avrinningsområdena som ingått i utredningen, bild från dagvattenutredningen

Genom att använda LOD (lokalt omhändertagande av dagvatten) minskar föroreningsbelastningen ytterligare på recipienten. I utredningen föreslås en rad LOD-lösningar av varierande karaktär som går att anpassa till de olika exploateringstyperna allmän platsmark, kvartersmark samt lokalgator och torg. För att säkerhetsställa att det som krävs för att uppnå maximal reningsverklingen görs kan det vara bra att ta fram ett åtgärdspaket med förslag till förbättringar i området. Det är även viktigt att ställa krav avseende renings och fördräjning av dagvatten lokalt i samband med nyexploatering. Dagvattendammen i parken behövs även om renings- och fördräjningsåtgärderna genomförs lokalt.



Exempel på dagvattendammar med naturlig utformning i bostadsnära bebyggelse, bild från dagvattenutredningen

För att uppnå god vattenstatus i Ältasjön och förbättra möjligheterna för nedströms liggande sjöar har kommunen tagit fram en utredning som visar belastningen av näringssämnen på hela Ältasjön samt vilka åtgärder som behöver vidtas för att uppnå god ekologisk status. (Modellering av näringssbelastning och åtgärdsförslag för Ältasjön, Norconsult 2014-10-22). Utredningen föreslår bland annat att våtmarkens reningsfunktion bör utvecklas och förbättras, nya dagvattendammar bör anläggas samt att lokalt omhändertagande av dagvatten bör tillämpas vid nybyggnation.

I de kommande planarbetena för Älta centrum kommer dagvattenfrågan att utredas ytterligare, bland annat bör placeringen av bebyggelsen vid våtmarken samt hur våtmarkens reningsfunktion kan utvecklas studeras vidare.

Om de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen genomförs kommer belastningen av föroreningar till Ältasjön samt Strömmen att minska när detaljplaneprogrammet genomförs. Förutsättningarna att klara miljö-kvalitetsnormen för Strömmen samt att uppnå god status för Ältasjön ökar därmed.

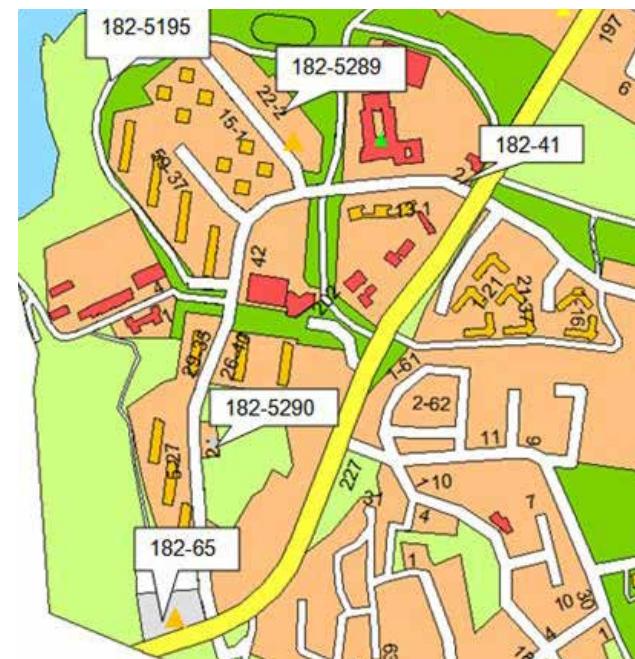
## Markföroringar

Naturvårdsverket har tagit fram en metod för att inventera och riskklassa förorenad mark. Metoden kallas för MIFO-modellen. Enligt MIFO-modellens databas (nationell databas för markföroringar) finns fem ut-

pekade platser inom området där marken riskerar att vara förorenad. Orsaken till att marken kan vara förorenad är att det funnits verksamheter på platsen som i sig medfört spill och spridning av föroreningar. Vilken typ av förorening det är beror på vilken industriverksamhet som har bedrivits.

I samband med utbyggnad har markundersökningar utförts på några av de utpekade platserna. Det gäller marken där det gamla sågverket (182-5289) och panncentralen (182-5290) låg.

I samband med genomförande av kommande detaljplaner är det viktigt att vara observant på eventuella markföroringar och främmande gaser. Markundersökningar behöver göras för att uteda risken för föroreningar på resterande platser. Schaktning och andra åtgärder i potentiellt förorenad mark ska genomföras under kontroll från sakkunnig personal. Eventuella markföroringar ska saneras i samråd med tillsynsmyndigheten.



Misstänkta markföroringar enligt MIFO-databasen

## KONSEKVENSER FÖR OMråDETS HANDEL

Förutsättningarna för handeln förbättras till följd av programmet. Lokaliseringen av centrumkvarteret i anslutning till Ältavägen innebär bättre förutsättningar för att attrahera förbipasserande på Ältavägen. I och med den nya kvartersstrukturen med lokaler i gatuplan som riktas utåt blir handeln mer tillgänglig och synlig.

Kompletteringen med nya bostäder i nära anslutning till centrumkvarteret innebär ett större kundunderlag. Även förbättrade kopplingar till omkringliggande området medför bättre förutsättningarn för ett ökat kundunderlag.

Programförslagets koncentration av olika funktioner så som skolverksamhet, idrottshall och kulturlokaler kring Nya Älta torg innehåller också ett ökat flöde av människor i centrumområdet, vilket är positivt för handeln.

## KONSEKVENSER FÖR BARN OCH UNGDOMAR

Förslaget innebär att områden där det idag ligger förskolor föreslås bebyggas med bostäder. Detta medför att förskoleverksamheten kommer att behöva flytta till nya lokaler. Skolbyggnader kan komma att beröras av ombyggnation.

Nya lokaler ska vara iordningställda innan befintliga lokaler tas bort. Ombyggnation och flytt ska ske i nära samarbete med berörda verksamheter för att minska påverkan för de barn/ungdomar som berörs.

Programmet innebär att offentliga rum som parker och torgtytor rustas upp. Utformningen av dessa platser ska göras så att de blir attraktiva mötesplatser för bland annat barn och ungdomar.

Föreslagen ny idrottshall i nära anslutning till annan verksamheter, kollektivtrafik och gång- och cykelstråk är positiv för barn och ungdomar.

## KONSEKVENSER FÖR BEFINTLIGA BOENDE

Merparten av föreslagen ny bebyggelse ligger förhållandevis avskilt från befintlig bebyggelse. Närmast kommer man befintlig bebyggelse längs med Ältavägen. Befintliga oende bedöms därmed påverkas i mindre omfattning av den nya bebyggelsen.

Översiktliga solstudier har gjorts, bland annat som underlag för att se hur den föreslagna bebyggelsen påverkar befintliga miljöer. I det fortsatta planarbetet kommer respektive bebyggelsekvarter att detaljstuderas, bland annat vad avser byggnadernas höjd. Vid behov bör ytterligare solstudier göras.

Den förtäring som föreslås i programmet medför ett bättre underlag för både kollektivtrafik och handel, vilket är positivt för de som redan bor i området. Även nya mötesplatser i form av torg och parker är ett postivt tillskott.

## KONSEKVENSER FÖR KULTURMILJÖN

Den föreslagna kompletterande bebyggelsen kommer att utgöra en mellanskala mellan 60-talets storskaliga flerfamiljshus och den omkringliggande lägre bebyggelsen. De öppna och breda gaturummen kommer genom tillskotten att slutas och bredder minskas. 60-talets stadsplaneideal, ofta med stora huskroppar som utropstecken i landskapet, kommer i och med den kompletterande bebyggelsen delvis förlora sin stringens.

## Förskola i mindre parkmark, belägen mellan två skivhusgrupper

Den luftiga och karaktäristiska bebyggelsebilden, med parkmark mellan husgrupperna, påverkas av den förskolebyggnad som föreslås mellan den södra och mellersta skivhusgruppen. Det rör sig dock om en lägre byggnad som kan integrera parkmarken med verksamheten. Byggnadens placering, utformning och roll i gatubilden, liksom återstående grönyta, bör studeras vidare i detaljplanskedet. Hällmarksterrängen i västra utkanten av parkmarken kräver särskild varsamhet.

155

## Förtäning vid den stora parken intill södra skivhusgruppen

Föreslagen bebyggelse vid västra utkanten av den stora parken som ligger mellan Tyresövägen och södra skivhusgruppen är godtagbar om den får en slankhet som följer topografin och att en betydande del av grönområdet fortfarande kan kvarstå närmast skivhusen. Höjden på den nya bebyggelsen bör inte konkurrera med skivhusen. Formspråket kan med fördel vara nutida för att skapa en årsring i området, men gärna med referenser till 1960-talsarkitekturen.



Skivhus i parkmiljö

## Skoltomten

Programmet föreslår ny bebyggelse på platsen där före detta Strandparksskolan (tidigare Stensö skola) står idag. Skolan tillkom samtidigt som områdets skivhusbebyggelse. Den utgör en betydelsefull del i den tidstypiska samhällsbildningen från 1960-talet, och kan ännu idag berätta om hur området planerades för olika funktioner. Byggnaden har både samhällshistoriskt och arkitektoniskt intresse. En rivning av hela skolan innebär negativa konsekvenser för förståelsen för kulturmiljön. Ett bevarande av åtminstone en av volymerna är eftersträvansvärt ur en kulturmiljövårdande synvinkel.

Mot skolområdet ansluter tallbevuxen hällmarkterräng som idag är en del av Ältasjöns strandbild. Nya byggnader i skolområdet måste ta hänsyn till omkringliggande natur i skala och utformning samt respektera mötet med strandzonens landskapsbild och den befintliga skivhusbebyggelsen.

## Centrum

Centrumhuset tillhör inte den utpekade helhetsmiljön i kulturmiljöprogrammet, men är från tiden för skivhusområdets tillkomst. Byggnaden har dock inte haft de kvaliteter som kännetecknar bostadshusen. Hur man ska förhålla sig till den befintliga anläggningen får utredas vidare i detaljplaneskedet, samt hur en om- och tillbyggnad kompletterad med bostadsbebyggelse på parkeringsdäckets plats kan respektera skivhusbebyggelsen.

## Förtätning vid gröna stråket mot parkområdet i norr

I centrumets nordöstra utkant finns en liten dalgång med en gång- och cykelväg som leder upp mot ett större parkområde i norr. Dalgången är en rest av ett äldre odlingsstråk nära Älta gård brukade marken. De äldre historiska spåren kring centrum är få och svaga, den lilla dalgången ingår inte i den utpekade kulturmiljön. Men på östra sidan finns en bryzon med trädinslag och topografi som minner om det äldre kulturlandskapet. Den mjukare framtoningen i dalgången är en kvalité som man bör förhålla sig till vid en förtätning.



Före detta Strandparksskolan (tidigare Stensö skola)



Befintliga skivhus

# GENOMFÖRANDE

Genomförandet av programmet kommer att innebära komplexa frågeställningar där befintliga miljöer planeras om. Förändringarna kommer att behöva ske i flera etapper under en längre tidsperiod. Programförlaget innehåller flera exploateringsområden som är beroende av varandra, vilket får till följd att vissa områden måste planeras och byggas ut innan andra kan påbörjas. Genom programområdet går en huvudvattenledning som försörjer hela Älta med vatten och även stora delar av Boo och Orminge som behöver flyttas. En flytt av huvudvattenledningen är en förutsättning för att programmet ska gå att genomföra. En övergripande utredning har gjorts för att säkerställa att ledningen är möjlig att flytta (Utredning angående huvudledning för vatten i samband med planprogram för Älta C, COWI AB 2014-08-29). Programmet innehåller också att ytor som idag är bebyggda med förskola och parkeringsdäck kommer att bebyggas, vilket innebär att detaljplaneringen är beroende av tillfälliga parkeringslösningar och nya förskolor.

## TIDPLAN

Förändringen av Älta centrum kommer att pågå under 15-20 år framöver och under förutsättning att detaljplaneprogrammet antas under 2015 kan detaljplaneringen påbörjas samma år. En detaljplan tar ungefär 2 år att ta fram men kan även ta längre tid beroende på planens

komplexitet och därefter kan detaljplanen överklagas. Det betyder att nya bostäder kan börja byggas i Älta centrum tidigast 2018.

## HUVUDMANNASKAP

Nacka kommun kommer även fortsättningsvis vara huvudman för allmänna platser och för VA-nätet. Nacka Energi är huvudman för el-nätet och Skanova för telenätet. Inom programområdet finns även fjärrvärme som ägs av Vattenfall.

## EXPLOATERINGSKOSTNADER

Programmet omfattar betydande ombyggnation av allmänna anläggningar. Exakt omfattning av dessa kommer att bestämmas i kommande detaljplaner. Anläggningar som behövs för genomförandet av en detaljplan bekostas av exploateren och anläggningar av övergripande karaktär som fler detaljplaneområden har nytta av ska finansieras genom uttag av exploateringsbidrag.

## KOSTNADSFÖRDELNING FÖR ALLMÄNNA ANLÄGGNINGAR

Kostnader för övergripande allmänna anläggningar ska fördelas genom exploateringsbidrag på nya byggrätter. Exploateringsbidraget kommer att differentieras utifrån vilken upplåtelseform bostäderna får.

## FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsrättsliga frågor så som ledningsrädder, gemensamhetsanläggningar och liknande redovisas inte i detalj i detta detaljplaneprogram utan kommer att hanteras i kommande detaljplaneprocesser precis som fastighetsbildning, tomträttsupplåtelser och liknande.

## AVTAL

### Exploateringsavtal

För mark som inte ägs av kommunen kommer exploateringsavtal att tecknas i samband med att detaljplanen antas. Exploateringsavtalet kommer att reglera åtagande från kommunens och exploaterens sida samt samordna utbyggnad av allmänna anläggningar och bebyggelse på kvartersmark. Exploateringsavtalet kommer även att reglera exploateringsbidrag för allmänna anläggningar.

### Markanvisningsavtal

Kommunen har tecknat en avsiktsförklaring med Wallenstam om att anvisa 50% av byggrätterna på kommunal mark till Wallenstam. Avtalet reglerar att minst 50% av de anvisade byggrätterna ska bli hyresrädder samt att anvisning sker efter marknadspris. Övrig kommunägd mark kommer att anvisas enligt kommunens markanvisningspolicy.

## ETAPPER

### Etapp A Centrumkvarteret och Ältas torg

Föreslagen första etapp är nytt centrum, Ältas torg och bebyggelse runt torget. Innan detaljplaneringen av etapp A påbörjas ska beslut om att flytta huvudvattenledningen vara taget och innan detaljplan antas ska alternativ lokal för förskolor vara ordnad, antingen genom ny förskola eller ersättningslokal. Under detaljplaneskedet måste också ersättningsparkering för befintliga p-däck ordnas. Marken inom etappen ägs av Wallenstam och Nacka kommun så det är lämpligt att ett ramavtal tecknas i samband med beslut om start-pm. Etappen omfattar cirka 300 lägenheter i 4-6 våningshus och bedöms ta minst 2 år. Etappen kan delas upp i två eller flera detaljplaner om det bedöms som fördelaktigt.

### Etapp B Kultur- och fritidskvarteret

Genomförandet av etapp B kan påbörjas först då centrumkvarteret i etapp A är färdigställt. Detta då det annars saknas nya lokaler för centrumverksamhet och det blir svårt med parkeringssituationen. Därför är det lämpligt att påbörja detaljplaneringen av etapp B när etapp A har varit på granskning. Etappen omfattar cirka 175 lägenheter i hus i 4-6 våningar samt att användningen av befintligt centrums ändras. Parkområdet och del av

Oxelvägen och Almvägen bör ingå i planområdet så att stadspark och upprustning av gata genomförs i samband med bebyggelse på kvartersmark.

### Etapp C Fläderparken (Fd Strandparksskolan)

Strandparksskolan ägs av Nacka kommun och etappen omfattar cirka 250 lägenheter i 4-6 våningshus samt ett mindre antal radhus. Det är lämpligt att påbörja planeringen av etappen när utbyggnad av etapp A påbörjas och planeringen av etapp B har kommit minst till samrådskedet. Det är viktigt att utformningen av Oxelvägen och stråket mot centrum är bestämt så att exploateringen kan anpassas efter detta. Etappen omfattar till största del bostäder men inrymmer också park och förskola.

### Etapp D Parken bakom skivhusen

Marken inom området ägs av Nacka kommun och etappen omfattar cirka 75 lägenheter i 4-6 våningshus och innebär att en ny infart från Oxelvägen måste byggas. Det är viktigt att inte för många lägenheter kommer ut på marknaden samtidigt så etappen bör planeras så att detaljplanen antas efter det att byggnation har färdigställts åtminstone delvis inom etapp A-C.

### Etapp E Våtmarken

Norr om Solvägen föreslår programmet att befintligt grönområde bebyggs med småhusbebyggelse och förskola närmast Ältavägen. Marken i området ägs av kommunen. Området är sankt och därför är det viktigt att geotekniska undersökningar görs tidigt i planprocessen för att säkerställa att exploateringen är möjlig. Etappen är inte direkt beroende av någon annan etapp i programmet.

### Etapp F Ältavägen norra

Planprogrammet föreslår att markområdet öster om Ältavägen bebyggs med flerbostadshus. Etappen är beroende av att Ältavägen byggs om och kan därmed inte påbörjas innan beslut om ombyggnad av Ältavägen, som är Trafikverkets väg, är fattat. Beroende på exploateringens utformning kan både kommunal och privatägd mark beröras. Om privatägd mark berörs är det lämpligt att avtal tecknas i tidigt skede angående exploateringen. Totalt kan etappen innehålla drygt 75 lägenheter i 4-6 våningshus.

### Etapp G Ältavägen södra

Etappen innehåller en förtäring på östra sidan Ältavägen på mark som ägs av Nacka kommun. Det är en fördel om beslut om ombyggnad av Ältavägen är fattat men det är möjligt att genomföra exploateringen även om vägen inte byggs om. Det bedöms möjligt att inrymma drygt 75 lägenheter inom etappen. Byggnader föreslås i 2-6 våningar.

## Etapp H Södra Stensö

På platsen finns idag en bensinstation och mindre verksamhetslokaler samt en markparkering. Marken ägs av Wallenstam och för att det ska vara möjligt att exploatera området måste bensinmacken omlokaliseras. Etappen bedöms kunna innehålla cirka 250 lägenheter.

## Etapp I Gränskvarter

Området ligger söder om Ältavägen och ligger till stor del i Stockholms kommun. Nacka och Stockholm har tidigare tagit fram ett planförslag för området som tillåter livsmedelshandel. Planförslaget var ute på samråd men har inte skickats på granskning. För att exploatera området krävs överenskommelse med Stockholm bland annat avseende en kommungränsjustering. Exploateringen bedöms kunna innehålla cirka 200 lägenheter.

## Etapp J Stavsborgsskolan

Stavsborgsskolan är en äldre skolbyggnad till största delen i en våning och fastigheten ägs av kommunen. När programmet för Älta centrum genomförs kommer antalet invånare att öka och därmed även behovet av skolplatser. En ny detaljplan ska tas fram för att säkra att antalet skolplatser motsvarar efterfrågan. När detaljplanering ska påbörjas är därför svårt att säga men ska samrådas med skolan och övriga projekt i Älta.

Föreslagen etappindelning



## MEDVERKANDE I FRAMTAGANDET AV PROGRAMMET

Programmet har bedrivits av en projektgrupp på Nacka kommun bestående av representanter från berörda enheter:

Åsa Dahlgren, projektledare - planenheten

Per Wilhelmsson, projektledare - planenheten

David Arvidsson, delprojektledare - mark- och exploateringsenheten

Therese Sjöberg, planarkitekt - planenheten

Mahmood Mohammadi, trafikplanerare - trafikenheten

Elisabeth Rosell, landskapsarkitekt - park och naturenheten

Birgitta Held Paulie, miljöstrateg - miljöenheten

Alice Ahoniemi, miljö- och hälsoskyddsinspektör - miljöenheten

Per Johnsson, VA-ingenjör - VA-enheten

Helena Joseph, kommunikatör - teknik- och stadsbyggnadsstaben

Maria Legars, kommunantikvarie - planenheten

Johan Aspfors, kommunantikvarie - planenheten

Jerker Linnerborg, anlägningsutvecklare - idrotts- och fritidsenheten

Kristina Heuman, controller - utbildningsenheten

Programmet har tagits fram i samarbete med

Wallenstam AB och White Arkitekter.

Illustrationsmaterial har tagits fram av White arkitekter och Nacka kommun.

## UNDERLAG/REFERENSER

- Sweco, Dagvattenutredning för planprogram Älta centrum, 2014-02-17
- PM Trafikutredning för planprogram Ännu mera Älta 2025, ÅF-Infrastructure
- Utredning angående huvudledning för vatten i samband med planprogram för Älta C, COWI AB, 2014-08-29
- Modellering av näringssbelastning och åtgärdsförslag för Ältasjön, Norconsult 2014-10-22
- Förslag till riktvärden för dagvattenutsläpp, Regionala dagvattennätverket i Stockholm län, Regionplane – och trafikkontoret, Stockholms läns landsting, februari 2008
- IVL Rapport B1538 (2003)
- <http://www.viss.lansstyrelsen.se>
- MIFO-databasen

## PRODUKTION

Nacka kommun, planenheten och White arkitekter

## FOTO

Omslag: Perspektiv, White arkitekter

Inlaga: Perspektiv/illustrationer: White arkitekter.

Övriga bilder: Om inget annat angivits är bildkällan Nacka kommun

## DETALJPLANEPROGRAM FÖR ÄLTAS CENTRUM

Nacka kommun

Planenheten

KFKS 2012/696-214

Projekt 9627



Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Detaljplan för Studentbostäder i Alphyddan, del av fastigheten Sicklaön 40:11 och 80:43**

Yttrande under granskning

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att anta förslaget till yttrande över detaljplan för Studentbostäder i Alphyddan, del av fastigheten Sicklaön 40:11 och 80:43.

Detta beslut fattas med stöd av kommunstyrelsens delegationsordning punkt 32.

### **Sammanfattning**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott har fått en förfrågan om att yttra sig under granskningstiden över miljö- och stadsbyggnadsnämndens förslag till detaljplan för Studentbostäder i Alphyddan, del av fastigheten Sicklaön 40:11 och 80:43.

Syftet med planförslaget är att komplettera befintlig bebyggelse i Alphyddan med studentbostäder samt att bredda trottoaren på Alphydddevägens norra sida. Marken är kuperad och består till stor del av berg. Inom planområdet föreslås ett punkthus i 16 våningar och lamellhus med 13 respektive 10 våningar. Husen förläggs intill Alphydddevägen på dess norra sida, där punkthuset placeras nära den befintliga vändplatsen. Kommunen ska enligt optionsavtalet upplåta de fastigheter som bildas till respektive exploater med tomträtt efter att detaljplanen har vunnit laga kraft.

Detaljplanen bedöms kunna antas i kommunfullmäktige under andra kvartalet 2015 och byggstart kan därefter påbörjas tidigast under tredje kvartalet 2015, under förutsättning att detaljplanen inte blir överklagad.

Stadsbyggnadsprojektet omfattar även uppdraget att anlägga en allmän parkeringsplats längs Svindersviksvägen, delvis under väg 222. Genomförandeavtal med Trafikverket krävs bland annat för att kunna anlägga parkeringsplatsen.



Kommunen bekostar utbyggnad av allmänna anläggningar inom allmän plats, del av planläggningskostnaderna, del av VA-anläggningsavgiften samt del av ny parkeringsplats vid Svindersviksvägen. Exploatörerna bekostar all utbyggnad som sker inom kvartersmark.

## Ärendet

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott har fått en förfrågan om att yttra sig under granskningstiden över miljö- och stadsbyggnadsnämndens förslag till detaljplan för Studentbostäder i Alphyddan, del av fastigheten Sicklaön 40:11 och 80:43.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade den 28 januari 2015 att skicka rubricerat detaljplaneförslag, se bilaga 2 och 3, för yttrande under granskning till bl.a. kommunstyrelsen. Granskningen pågår från den 10 februari till den 9 mars 2015.

Kommunstyrelsen gav den 28 maj 2012 planenheten i uppdrag att genomföra inbjudan till intresseanmälan för studentbostäder i Nacka kommun. Syftet med inbjudan var att få till stånd studentbostäder och/eller ungdomsbostäder med rimliga hyresnivåer i Nacka kommun. De nya bostäderna skulle även vara exempel på miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbart stadsbyggande. Efter utvärdering av inkomna förslag rekommenderade juryen att kommunen skulle arbeta vidare med SBC Bo AB:s förslag i kombination med Hyr Rätt i Stockholm Hyris AB:s förslag, nedan kallat Hyris AB (KS 2013-01-14 § 4).

Kommunstyrelsen gav i samma beslut exploateringenheten i uppdrag att utarbeta start-PM och optionsavtal. Kommunstyrelsen beslutade den 2013-03-25 § 72 att anta startpromemorian och att arbetet ska pröva både nya bostäder, men också förutsättningarna för att lösa Alphyddans parkeringsproblem och särskilt beakta kvalitet och omfattning av områdets friytor. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutade under samrådet, som pågick mellan den 3 och 31 mars 2014, att inte ha någon erinran mot förslaget till detaljplan för Studentbostäder i Alphyddan, del av fastigheten Sicklaön 40:11 och 80:43 (KSSU 2014-03-18 § 70).

Detaljplanen syftar till att skapa byggrätter för studentbostäder längs med Alphyddevägen i Alphyddan. Bebyggelsen är uppdelad på ett punkthus och ett lamellhus om totalt cirka 230 studentlägenheter. Punkthuset har 16 våningar och är beläget i närheten av vändplatsen. Lamellhuset ligger öster om punkthuset och är uppdelat i två volymer och har 13 respektive 10 våningar. Byggnadernas utformning och placering är anpassade till den kuperade terrängen och för att spara bollplan, lekplats och grönytor. Mellan husen finns en markparkering med 18 parkeringsplatser varav tre bilpoolplatser. Bilpoolen kan nyttjas av alla boende i området. Parkeringsstalet är 0,055-0,075 platser/lägenhet exklusiv 3 bilpoolplatser. Antalet cykelplatser är cirka 1 plats/lägenhet.

Etablering under byggtiden kommer delvis att behöva ske på del av Alphyddevägen. För att bussen upp i området ska kunna fortsätta gå som vanligt under byggtiden kommer flertalet parkeringsplatser längs med Alphyddevägen att försvinna (ca 25 stycken på vardera sidan av Alphyddevägen). För att underlätta parkeringsproblematiken under byggtiden avser



kommunen att anlägga cirka 60 allmänna parkeringsplatser längs med Svindersviksvägen, delvis under Värmdöleden. Parkeringsplatserna ska vara iordningsställda i samband med att byggnationen av studentbostäderna påbörjas. Parkeringsplatserna kommer att vara avgiftsbelagda (KF 2014-11-24 § 216) och avses vara kvar även efter att den nya bebyggelsen är färdigställd. Cirka sju platser försvinner permanent längs med den norra sidan av Alphyddevägen.

Kommunen bekostar ombyggnation inom allmän plats samt ansvarar för att upprätta förbindelsepunkt för vatten och avlopp. Kommunen bekostar del av anläggningsavgiften för VA, del av planarbetet samt del av ny parkeringsplats vid Svindersviksvägen. Explotören bekostar all utbyggnad som sker inom kvartersmark samt justering av den befintliga gångvägen norr om planområdet.

Kommunen ska enligt start-pm och tecknade optionsavtal (KF 2014-03-17 § 60) upplåta de fastigheter som bildas till SBC Bo AB respektive Hyris AB med tomträtt när detaljplanen vunnit laga kraft. Kommunen tar ut en tomträttsavgåld av exploaterna för tomträttsupplåtelsen av marken för den nya bebyggelsen.

Ett markanvisningsavtal mellan kommunen och respektive exploitör där ansvars- och kostnadsfrågor regleras ska upprättas och godkännas av kommunfullmäktige innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige.

## **Översiktsplan**

Planförslaget är förenligt med Nacka kommuns översiktsplan "Hållbar framtid i Nacka", antagen 2012, som anger att målet är en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön. Planområdet ingår i beteckning "Bt" som betyder tät stadsbebyggelse. Bebyggelsen på Alphyddan är av lokalt intresse för kulturmiljövården och utpekas i kommunens kulturmiljöprogram från 2011 (sid. 242 ff).

## **Bostäder**

Planområdet bedöms omfatta cirka 230 lägenheter.

## **Arbetsplatser**

Detaljplanen omfattar inte några nya lokaler för arbetsplatser.

## **Kommunal mark**

Planområdet berör del av de kommunala fastigheterna Sicklaön 40:11 och 80:43. Planområdet består av naturmark och del av en trottoar. Den kommunala marken ska bebyggas med cirka 230 studentlägenheter och upplåtas med tomträtt till byggherrarna. Allmän plats ägs och förvaltas av kommunen. Ett lägsta schaktdjup är angivet med hänsyn till den planerade östliga förbindelsen i berget under bebyggelsen.



## Kommunal ekonomi

### Allmänna anläggningar

En allmän parkeringsplats föreslås anläggas längs Svindersviksvägen, delvis under motorvägsbron (väg 222). Kostnaden för anläggandet beräknas till cirka 3,6 miljoner kronor, vilket delvis finansieras av kommunen. En av exploatererna bidrar med 0,5 miljoner kronor.

Inom planområdet kommer den allmänna trottoaren längs med Alphyddevägen att breddas. Kostnaden för allmänna anläggningar inom området beräknas till cirka 30 000 kronor, vilket finansieras av kommunen.

**Netto väg: cirka -3,1 miljoner kronor.**

### Planläggning

Kommunen har i optionsavtalet avtalat med exploatererna om att kommunen bekostar framtagandet av detaljplanen och att exploatererna betalar nödvändiga utredningar. Intäkt för nödvändiga utredningar som beställs av kommunen beräknas till cirka 200 000 kronor.

**Netto planläggningskostnad: cirka -2,4 miljoner kronor.**

### Vatten och avlopp (VA)

Området byggs ut med självfall. Förväntad kostnad för utbyggnad av distributionsledning beräknas till cirka 3,0 miljoner kronor. Anläggningsavgift för vatten och avlopp enligt 2013 års VA-taxa, ger en intäkt på cirka 3,0 miljoner kronor.

**Netto VA: cirka 0 kronor.**

### Mark

Kommunen äger fastigheterna inom planområdet och kommer efter laga kraft vunnen detaljplan att bilda två nya fastigheter som upplåts med tomträtt. Tomträdden kommer att ge en årlig inkomst på cirka 0,66 miljoner kronor.

**Netto fastighetsbildning: cirka -0,2 miljoner kronor**

**Netto tomträtsupplåtelse: cirka 0,7 miljoner kronor per år**

### Summering

Den kommunala ekonomin för planområdet ger ett **netto på cirka -5,7 miljoner kronor** samt en årlig inkomst på **cirka 0,7 miljoner kronor.**

## Genomförande frågor

### Genomförande

Ett markanvisningsavtal ska träffas mellan kommunen och respektive exploater innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige. Avtalet ska reglera parternas ansvar för genomförandet av detaljplanen och kostnadsansvar, såsom fastighetsbildning och avgifter för VA-anslutning. Ett tomträtsavtal bifogas till markanvisningsavtalet som bilaga och tecknas efter att detaljplanen och avstyckningarna har vunnit laga kraft.

Samordning krävs mellan kommunen och exploaterna för att arbetena ska kunna genomföras så effektivt som möjligt, då tillgängliga ytor i området är begränsade. En tidplan



för utbyggnaden av både de allmänna och enskilda anläggningarna ska tas fram som bilaga till markanvisningsavtalen.

### **Parkering**

Den föreslagna allmänna parkeringsplatsen vid Svindersviksvägen bör vara iordningsställd i samband med att markarbeten påbörjas längs Alphyddevägen. För att kunna anlägga parkeringen krävs bygglov samt att ett genomförandeavtal tecknas med Trafikverket.

### **Bilagor**

Bilaga 1. Yttrande över förslag till detaljplan för Studentbostäder i Alphyddan, del av fastigheten Sicklaön 40:11 och 80:43

Bilaga 2. Planbeskrivning

Bilaga 3. Plankarta

Exploateringenheten

Christina Gerremo  
Tf Exploateringschef

Sara Lindholm  
Projektledare

**FÖRSLAG TILL YTTRANDE**  
KFKS 2012/684-214  
Projekt nr. 9228

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

## **Yttrande över förslag till detaljplan för Studentbostäder i Alphyddan, del av fastigheten Sicklaön 40:11 och 80:43**

Kommunstyrelsen har att bevaka följande aspekter under samråd och granskning av handlingar: detaljplaneprogram, bostäder, arbetsplatser, välfärdsfastigheter, kommunens mark och ekonomi samt genomförandefrågor.

### **Synpunkter och förslag**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott har inte någon erinran mot förslaget till detaljplan för Studentbostäder i Alphyddan, del av fastigheten Sicklaön 40:11 och 80:43 utifrån de aspekter som kommunstyrelsen har att bevaka under samråd och granskning, nämligen detaljplaneprogram, bostäder, arbetsplatser, välfärdsfastigheter, kommunens mark och ekonomi samt genomförandefrågor.

### **Parkering**

Vid detaljplaneläggning av fastighet Sicklaön 88:1 där det privata parkeringsgaraget är beläget, bör frågan om parkeringsplatser för boende i Alphyddan behandlas och om möjligt säkerställas. Området ingår i programmet för Planiaområdet.

För kommunstyrelsen

Mats Gerdau  
Ordförande

Lena Dahlstedt  
Stadsdirektör



**Planbeskrivning  
GRANSKNINGSHANDLING  
Upprättad januari 2015**

Dnr: KFKS 2012/684-214  
Projekt: 9228

## **Studentbostäder Alphyddan**

Detaljplan för studentbostäder Alphyddan, del av Sicklaön 40:11 och 80:43,  
Alphyddevägen, Nacka kommun



### **Planens syfte**

Syftet med planen är att komplettera befintlig bebyggelse i Alphyddan med studentbostäder.

### **Handlingar och innehåll**

Planförslaget är upprättat enligt nya plan- och bygglagen PBL (2010:900).

Detaljplanen omfattar följande planhandlingar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Illustrationsplan

Detaljplanen grundas på följande underlag:

- Miljöredovisning
- Trafikbunnerutredning
- Naturvärdesinventering
- Dagvattenutredning

## Innehållsförteckning

1. Sammanfattning	s. 2
2. Förutsättningar	s. 3
3. Planförslaget	s. 7
4. Konsekvenser av planen	s. 14
5. Så genomförs planen	s. 16
6. Medverkande i planarbetet	s. 19

## I. Sammanfattning

Detaljplanen syftar till att skapa byggrätter för studentbostäder längs med Alphyddevägen i Alphyddan. Bebyggelsen är uppdelad på ett punkthus och ett lamellhus om totalt cirka 230 studentlägenheter. Punkthuset har 16 våningar och är beläget i närheten av vändplatsen. Lamellhuset ligger öster om punkthuset och är uppdelat i två volymer och har 13 respektive 10 våningar. Mellan husen finns en markparkering med 18 parkeringsplatser varav tre bilpoolplatser. Parkeringsstalet är 0,055-0,075 platser/lägenhet exklusive 3 bilpoolplatser. Antalet cykelplatser är cirka 1 plats/lägenhet.

Planområdet är beläget i bostadsområdet Alphyddan. Fastigheten ägs av Nacka kommun och marken ska upplåtas med tomträtt. I projektet ingår även att se över parkeringssituationen i Alphyddan. En utredning har tagits fram i samråd med trafikenheten som visar att det är möjligt att anlägga parkeringsplatser längs Svinderviksvägen samt under Värmdöleden. Nacka kommun avser att anlägga ett antal som allmän parkering.

De träd som växer i släntområdet kommer att behöva fällas för att uppföra bebyggelsen. Av dessa har cirka 5 träd bedömts ha höga naturvärden.

En bullerutredning har tagits fram (Structor, Alphyddan, studentbostäder, 2014-11-06) för att kartlägga bullret från Värmdöleden (väg 222) och Alphyddevägen. Vissa av lägenheterna kräver åtgärder i form av skärm vid balkong. Några av lägenheterna innehåller Avstegsfall B.

TVÅ nya fastigheter avstyckas från Sicklaön 40:11 och justering av Sicklaön 80:43:s fastighetsgränser krävs.

### Målområden för hållbart byggande:

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 stadsbyggande och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden.

Denna detaljplan utgör en viktig grund för att prioriterade frågor beaktas både i detaljplaneskedet och utbyggnadsfasen. För stadsbyggnadsprojektet har följande målområden valts ut som prioriterade:

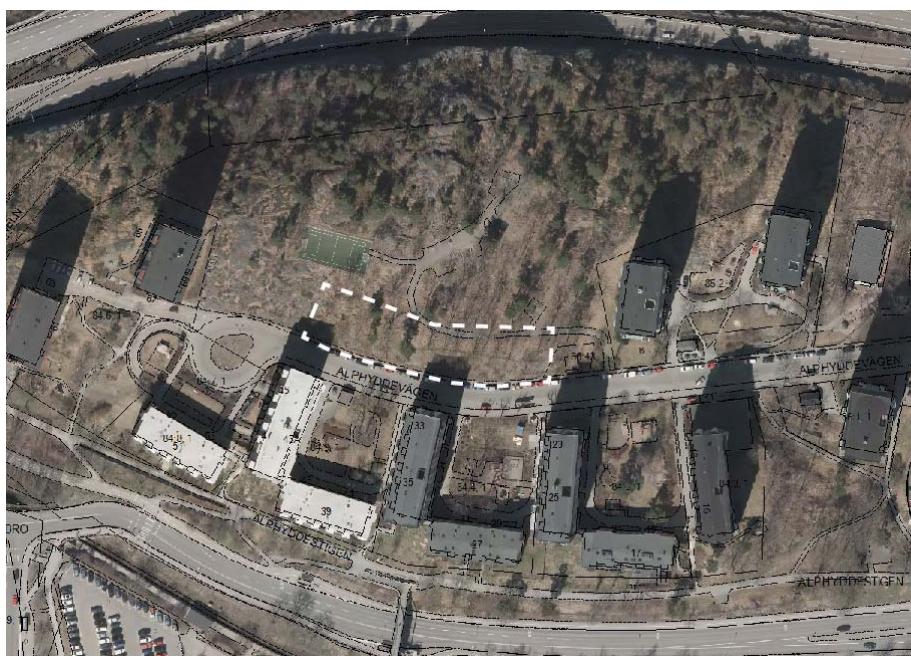
- Daggvatten.
- En god ljudmiljö.
- Hållbart resande.
- Nära till grön- och vattenområden av god kvalitet.

Förslag på åtgärder/indikatorer på hur målen uppfylls beskrivs under rubrik Hållbart byggande i planförslaget.

## 2. Förutsättningar

### Läge, areal & markägoförhållande

Planområdet är beläget längs Alphyddevägens norra sida i bostadsområdet Alphyddan. Marken ägs av Nacka kommun och är en del av fastigheten Sicklaön 40:11 samt Sicklaön 80:43. Initiativtagare till projektet är Nacka kommun.



Flygfoto över närområdet.

### Översiktig planering och kulturmiljöprogram

Nacka kommuns översiksplan ”Hållbar framtid i Nacka”, antagen 2012, anger målet en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön. Planområdet ingår i beteckning ”Bt” som betyder tät stadsbebyggelse. Bebyggelsen på Alphyddan är av lokalt intresse för kulturmiljövården och utpekas i kommunens kulturmiljöprogram från 2011 (sid. 242 ff)

### Andra projekt/beslut som berör planen

I öster gränsar planområdet till ett pågående programarbete för Planiaområdet. Planprogrammet ska klargöra hur bebyggelsen bör utvecklas och ge riktlinjer inför kommande detaljplanering. Programmet beräknas att antas under våren 2015.

Sydväst om området pågår detaljplanearbete med tvärbanans förlängning från Sickla Udde i Hammarby Sjöstad till Sickla station. Utredning pågår även för utbyggnad av tunnelbana till Nacka.

### Gällande detaljplaner

För planområdet gäller tre två detaljplaner. Den ursprungliga planen är stadsplan 14 som vann laga kraft 1959 och som har huvudsaklig markanvändning bostäder och allmän plats-parkmark. Delar av detaljplanen ändrades år 1964 av stadsplan 31, i samband med att planarbetet med en österled inleddes och delar av det ursprungliga området behövdes för vägmark. Kraven på utrymme för lekplatser på kvartersmark hade också kommit att utökas och för att kunna få statliga lån för att bygga klart bostäderna behövdes en plan där kvartersmarken var fri från parkeringar. Ändringen avsåg den västra delen av bebyggelsen på Alphyddevägen 49-69 samt Alphyddevägen 8 och är anledningen till att ett garage tillkom under vändplanen. Utanför planområdet gäller detaljplan 137 från 1996 som syftar till att möjliggöra utbyggnad av delar av östlig förbindelse (Österleden).

### Intressen enligt 3, 4 och 5 kap Miljöbalken

Södra Länken och Värmdöleden norr om området samt reservat för östlig förbindelse är av riksintresse för kommunikation. Norr om Värmdöleden längs Svindersviken gäller riksintresse för kulturmiljövården (Nackas norra kust).

Dagvatten från planområdet avrinner till Järlasjön (Sicklasjön) som förmodligen kommer att föreslås bli vattenförekomst från 2015.

Järlasjön (Sicklasjön) har idag måttlig ekologisk status pga av övergödning och uppnår inte god kemisk status.

Enligt Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbunds beräkningar för 2010 är halterna 2 meter över mark följande: PM10 25-35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , PM 2,5 är mindre än 12 $\mu\text{g}/\text{m}^3$  och kvävedioxid 36-48 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Samtliga värden ligger under gällande miljökvalitetsnormer.

### Regionala planer/trafikplaner

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen ingår västra Sicklaön i den centrala regionkärnan. Utvecklingen i den centrala regionkärnan är av stor betydelse för regionens samlade konkurrensförmåga. En utveckling bör främjas som innebär satsningar på innovativa och tätta miljöer i den centrala regionkärnan. Trafikverket har sedan 1990 planerat för en östlig förbindelse genom tunnel i Stockholmsområdet. Delar av reservatet för östlig förbindelse går igenom området.

### Området idag

Planområdet ligger på en bergknalle norr om Alphyddevägen som förblev orörd då Alphyddan byggdes i början av 1960-talet. Naturmarken blev isolerad från parken runt Svindersviks herrgård när Värmdöleden byggdes. En brant grusväg leder upp i området från Alphyddevägen. Det är även möjligt att nå området från öster mellan befintliga hus, men terrängen är mycket svår att gå i. Den starkt kuperade naturmarken gör att området upplevs

större än det egentligen är. Trädbestånden kring berget är glesa och lågvuxen tallskog dominarar. Bitvis är klipporna helt kala och branter är vanliga. De plana ytor som finns är ianspråktagna med en bollplan och två lekplatser. Närmast de befintliga höghusen finns glest trädklädda gräsmarker. I övrigt finns smärre talldungar och enskilda träd som sparats mellan husen.

### Kulturmiljö

Befintlig bebyggelse ritades av Backström och Reinius och omfattar cirka 700 lägenheter. Området byggdes mellan 1959-1965. Husen är terränganpassade och bebyggelsen består av höga, fristående bostadshus i form av punkthus med cirka 16 våningar och lamellhus med 9 våningar som bildar halvslutna gårdsrum mellan husen längs Alphyddevägen. Husen har platta tak med en indragen våning högst upp. Fasadmaterialen är tegel med vita balkonger och fönster.

Bebyggelsen på Alphyddan är idag utpekat i kommunens kulturmiljöprogram som lokalt intresse för kulturmiljövården.

Enligt kulturmiljöprogrammets förhållningssätt ska gårdsrummen för befintlig bebyggelse inom området behållas. Nya byggnader ska placeras med hänsyn till gårdsmiljöerna och ges en anpassad utformning. Byggnader på naturmark och grönytor ska enligt programmet undvikas.

### Natur

Planområdet omfattar en del av ett bostadsnära naturområde som domineras av lövträd i en söderslutning. En naturvärdesinventering har utförts med fokus på enskilda träd och trädbestånd -och deras eventuella värdskap för andra arter. Tre ekar och två tallar bedöms utgöra så kallade naturvärdesträd och det finns ett område med rikare markflora knuten till kalkstråk i berggrunden. Platsen med kalkrikare mark är mycket liten och lokal men ändå av viss betydelse för mångfalden av blommor och blombesökande insekter.

Träd som bedömts vara så kallade naturvärdesträd har mätts in och finns markerade i detaljplanekartan.

### Rekreation och lek

Området utgör en del av en bostadsnära grönyta med en gångväg som leder upp till en allmän lekplats och utsiktsplatserna på höjden. Gångvägen är mycket brant. En liten klätterställning är placerad i släntens nedre del.

### Service

Planområdet ligger nära Sickla köpkvarter som har ett brett utbud av dagligvaru- och detaljhandel. Området har god försörjning av kollektivtrafik. Två busshållplatser med bussar in till Slussen eller österut samt Saltsjöbanan finns i områdets närhet, intill Värmdövägen. Slussen nås på ca 12 min. Buss 469 mellan Finnberget och Nacka sjukhus trafikerar

Alphyddevägen. En utbyggnad av tvärbanan från Sickla udde till Sickla station planeras samt tunnelbana. I närområdet finns Maestroskolan och Sickla skola samt förskolor.

### Trafik och parkering

Området nås från Värmdövägen via Alphyddevägen. Från Alphyddevägen leder en gångväg upp på platån. Alphyddevägen är en återvändsgata som slutar i en vändplats i områdets västra del. Alphyddevägen som löper genom området har gångbana på båda sidor. Sickla köpkvarter nås via en gångbro över Värmdövägen. Gång- och cykelbana för regional trafik från Värmdö genom Nacka till Stockholm finns längs Värmdövägen.

### Teknisk försörjning

En transformatorstation finns längs Alphyddevägen på fastigheten Sicklaön 80:43. I området finns också ledningar för fjärrvärme, vatten och avlopp samt dagvatten.

### 3. Planförslaget

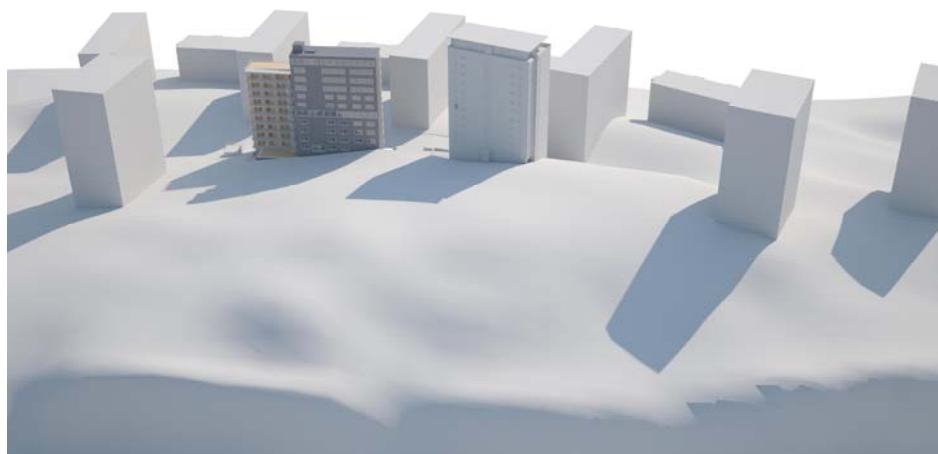
#### Nya byggnader

Nya byggnader utgörs av:

- ett punkthus i 16 våningar med cirka 120 lägenheter om cirka 25 kvadratmeter per lägenhet. Huset är placerat närmast vändplanen vid Alphyddevägen. Översta våningen ska utgöra bland annat takterrass.
- ett lamellhus som är uppdelat i två volymer med 13 respektive 10 våningar och sammanlagt cirka 110 lägenheter om cirka 21 kvadratmeter vardera. På den lägre byggnaden finns en takterrass.



*Illustrationsplan,  
EttElva arkitekter  
& Sandell  
Sandberg  
arkitekter.*



*Fågehöj på ny  
bebyggelsen sett  
från norr.  
Sandell Sandberg  
arkitekter.*



Vy från norr. Bild: EttElva arkitekter.

## Gestaltning

För att mildra påverkan på kulturvärden, områdets historiska avläsbarhet samt befintlig bebyggelse men också för att kunna uppnå en god arkitektonisk kvalitet ska följande principer beaktas gällande byggnadernas gestaltning. Bestämmelser om nockhöjd, våningsantal och utformning/gestaltning återfinns på plankartan.

Bergsskärningen mellan husen ska gestaltas med omsorg. Det kan ske med till exempel klätterväxter och belysning.

## Punkthuset

- Volymen har högsmala proportioner med långsida mot gatan. Den för området avvikande öst-västliga riktningen på huskroppen sparar naturmark som är en del av områdets karaktär.
- Byggnaden ska ha ett arkitektoniskt formspråk som både anpassar och ansluter till befintlig bebyggelsebild men med ett eget avtryck. Detta sker genom gavlar med livskillnader och indragna balkonger, en indragen översta våning med utskjutande taksprång, en platt takprofil samt mot norr en sluten tegelfasad uppdelad i fält med skiftande tegelbruna nyanser. Sistnämnda egenskap anpassar huset både till befintlig

bebyggnelse och till landskapsbilden som kännetecknas av en barrskogsbevuxen hällmarksterräng.

- Byggnaden ska mot Alphyddevägen ha en ljus och mer livfull fasad med en i högre grad kontrasterande karaktär än mot norr. Denna fasad kännetecknas av en rutnätsindelning där fyllningen av rutorna, som är från golv till tak, varieras genom fönster, flyttbara jalusier och accentfärger.



Punkthuset: Fasad mot norr till vänster, fasad mot söder till höger. Bild: EttElva arkitekter.

### Lamellhuset

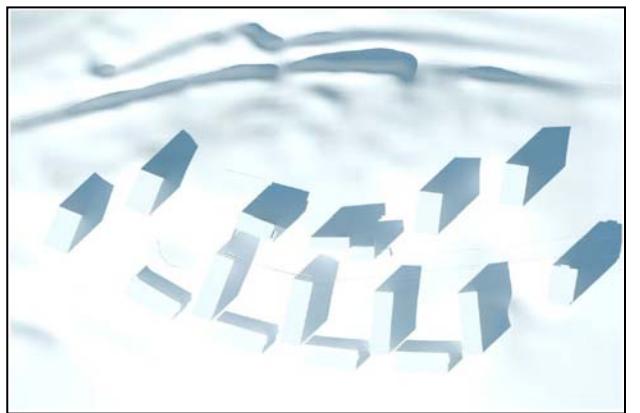
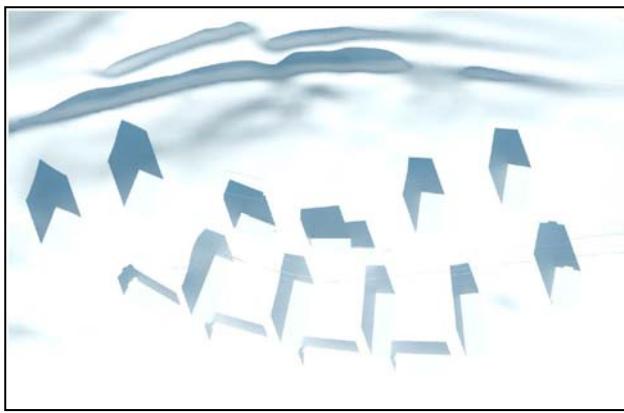
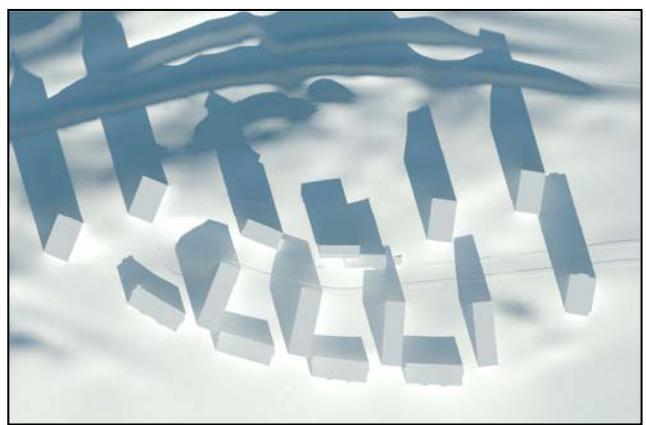
- Byggnaden ska ha en tydlig indelning i två volymer i plan, höjd och gestaltning.
- Fasader utan loftgång ska ha en varierad fönstersättning för ett horisontellt uttryck. Fasad mot söder ska ha en ljus kulör och mot norr en mörk kulör. Fasadmaterial i terrazzoplattor, infärgad betong eller likvärdigt.
- Loftgångsfasaderna ska ha en varm karaktär. Varje lägenhet har en förrådsbox utanför dörren vilket ger en variation åt fasaden. Loftgångarna breddas punktvis och skapar gemensamma uteplatser. Det är möjligt för varje student att hänga upp sin cykel utanför lägenheten. Loftgångsfasad och förrådsboxar i träpanel/-skivor. Loftgångsbjälklag i betong. Genomsiktligt räcke i till exempel smide/metall.



Lamellhuset: Vy från öster (överst) och vy från väster (nederst)  
Illustrationer: Sandellsandberg arkitekter.

## Solstudier

Solstudier för månaderna december (överst), mars/september (mitten) samt juni (längst ned). Samtliga kl. 12 (vänster spalt) och kl. 15 (höger spalt).



## Konst

Explotörerna har ställt sig positiva till att införliva konst i projektet, företrädesvis vid entréer.

## Mark och växtlighet

Inga träd inom kvartersmark bedöms möjliga att spara. Några träd avses att planteras vid entréerna. Klätterväxter ska planteras vid foten på bergsskärningen vid parkeringsplatserna.

Utanför planområdet i norr växer stora träd i naturmark. Grenar och rötter som sträcker sig in över kvartersmark kan behöva beskäras i samband med uppförandet av byggnaderna. Bedömningar och beskärningar ska utföras av certifierad arborist.

## Utevistelse inom kvartersmark

Tillkommande bebyggelse får terrasser högst upp i husen. I övrigt finns i princip inga möjligheter att ordna ytor för utevistelse inom kvartersmark.

## Buller

En bullerutredning har tagits fram (Structor, Alphyddan, studentbostäder, 2014-11-06) för att kartlägga bullret från Värmdöleden och Alphyddevägen. Vissa av lägenheterna kräver åtgärder i form av skärm vid balkong. Ett mindre antal av lägenheterna innehåller Avstegsfall B. Fasaden ska dimensioneras så att krav enligt Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus uppfylls. Terrasser på taken får med tät räcken ljudnivåer som understiger 55 dBA.

## Trafik och parkering

Mellan husen finns en markparkering på kvartersmark med 18 parkeringsplatser varav tre bilpoolplatser. Parkeringsstalet är 0,055-0,075 platser/lägenhet exklusive 3 bilpoolplatser. Antalet cykelplatser är cirka 1 plats/lägenhet.

En utredning har tagits fram i samråd med trafikenheten som visar att det är möjligt att anlägga parkeringsplatser längs Svindersviksvägen även under Värmdöleden. Nacka kommun avser att anlägga ett antal som allmän parkering.

## Gångväg till lekplatsen

Gångvägen till lekplatsen ligger utanför detaljplanen, men kommer att påverkas av projektet. Vägen behöver justeras något norrut och hänsyn ska tas till värdefull vegetation.

## Lekplats och bollplan på allmän plats

Befintlig bollplan kommer att vara kvar. Den övre och nedre lekplatsen kommer att vara kvar i samma läge. Anläggningarna omfattas inte av den nya detaljplanen.

## Teknisk försörjning

Kapaciteten på befintliga va-ledningar är tillräcklig för tänkt utbyggnad men viss

nyanläggning krävs för att ansluta den nya bebyggelsen. En VA-tunnel ligger strax utanför områdets sydöstra hörn med en höjd på tunnelkrönet på ca +6 meter. Detta ska beaktas i samband med byggnation ovanpå detta område. Ledningar för nya byggnader får inte anslutas till kommunalt dagvattennät utan att födröjningsåtgärder är utförda. Lokalt omhändertagande av dagvatten ska tillämpas. Byggnaderna avses att anslutas till fjärrvärmens nät. Avfallshantering för samtliga bostäder sker vid Alphyddevägen.

Avstånd från befintlig transformatorstation till bostadsbebyggelse ska vara minst 5 meter.

Ett lägsta schaktdjup är angivet för att exploateringen inte ska komma i konflikt med den planerade östliga förbindelsen.

### Trygghet, säkerhet och risk

Med erfarenhet av tidigare riskutredningar längs Värmdöleden (bland annat studentbostäder i Ektorp) finns inte anledning i aktuellt fall att ta fram någon specifik riskutredning. Den för etableringen stora höjdskillnaden på drygt 20 meter mellan väg och byggnader samt avstånd mellan vägkant och byggnader på mer än 75 meter utgör ett naturligt skydd av bebyggelsen.

### Hållbarhet

De åtgärder/indikatorer som är aktuella för projektet är följande:

**Dagvatten.** Området är kuperat och marken består till stor del av berg. Tillkommande bebyggelse kommer att medföra att de hårdgjorda ytorna blir större. Planförslaget kräver lösningar med ytor som kan infiltrera och födröja dagvattenflöden lokalt för att uppnå en bra dagvattenhantering. En dagvattenutredning har tagits fram som visar hur detta ska lösas genom att anlägga genomsläpliga material på parkeringsytorna och födröjningsmagasin. Reningskraven ska utgå från recipientens känslighet.

**En god ljudmiljö.** Vid nyexploatering och förtätning tillämpas de riktvärden för buller från trafik som riksdagen beslutat. Området är bullerutsatt med anledning av närheten till Värmdöleden. Det är därför av extra vikt att utformning och placering av tillkommande bebyggelse sker så att bästa möjliga ljudnivå kan åstadkommas men avstegsfall kommer att behöva tillämpas. Förslagen på bullerreducerande åtgärder i framtiden bullerutredning ska tillämpas för att målet ska uppnås.

**Hållbart resande.** Planområdet ligger nära Värmdövägen och Sickla där det finns goda förbindelser med bussar bland annat till Slussen, centrala Nacka och i framtiden till Gullmarsplan med tvärbanan samt tunnelbana. Inom planområdet planeras för bostäder för studenter, som i regel inte har en egen bil. Inom planområdet ska plats för cykelparkering avsättas.

**Nära till grön- och vattenområden av god kvalitet.** Planområdet är idag ett kuperat och för vissa svårtillgängligt grönområde. Bebyggelsen medför att det bostadsnära grönområdet

blir mindre men dess mest använda delar sparas i och med att bebyggelsen koncentreras längs Alphyddevägen.

## 4. Konsekvenser av planen

### Behovsbedömning

Planenheten gör bedömningen att detaljplanens genomförande inte innebär en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken behöver därför inte upprättas för planen. Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning om att detaljplanen inte bedöms medföra en betydande miljöpåverkan.

### Kulturmiljö, stadsbild och landskapsbild

Föreslagen förtätning påverkar inte de i kulturmiljöprogrammet utpekade gårdsrummen, men naturmarken mot norr påverkas till viss del.

Byggnaderna placeras mot gatan och skär i begränsad omfattning in i naturmarkens klippterräng. De kommer att förändra områdets karaktär och kommer att bidra till en något tätare bebyggelsebild. De ansluter i sin utformning väl till områdets punkthuskaraktär och detta innebär sammantaget en begränsad påverkan på områdets kulturhistoriska värden.

### Rekreation och boendemiljö

Gångvägen upp mot lekplatsen behöver flyttas norrut. Exakt placering bestäms i samband med projektering när planen vunnit laga kraft. De nya husen kommer att bilda slagskuggor och kan påverka vindförhållandena på vistelseytorna runt bollplanen och lekplatsen samt hällarna på höjden. De nya byggnaderna har inga traditionella bostadsgårdar i markplan, de boende hänvisas istället till en takterrasser, vilket i detta fall bedöms vara tillräckligt. Boende i de nya husen får nära till lekplatsen och det finns goda möjligheter till rekreation i närområdet.

### Trygghet, säkerhet och tillgänglighet

Tillgängligheten för boende i de nya husen blir god, höjdskillnaden mot bussar, service och lekplats/bollplan är dock stor och kan utgöra ett hinder för personer med nedsatt rörlighet.

### Risk

I och med att bebyggelsen ligger mer än 75 meter från Värmdöleden behöver riskreducerande åtgärder inte vidtas.

### Trafik

Trafiken kommer att öka men i begränsad omfattning eftersom bilinnehavet för studenter i regel är mycket lågt.

## Buller

Vid utformning av lägenheternas planlösningar måste hänsyn tas till ljudnivån, vilket regleras med planbestämmelse. Byggnaderna ska utformas så att

- minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet får högst 55 dBA dgnsekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) utanför fönster.
- trafikbullernivån inomhus i boningsrum inte överstiger 30 dBA ekvivalent och 45 dBA maximal ljudnivå.
- I anslutning till bostäderna ska finnas en uteplats, enskild eller gemensam, med högst 55 dBA dgnsekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå (frifältsvärden).

Takterrasser utförs med tätä räcken.

## Radon

Radonmätning ska göras i området. Byggnaderna ska uppföras radonsäkra om så erfordras.

## Natur

Naturmarksområdet minskar i storlek vilket innebär negativa konsekvenser för djur- och växtliv. Fem naturvärdesträd kommer att försvinna. Omfattningen av påverkan på naturmarken är större än detaljplaneområdet eftersom en del av gångvägen upp till lekplatsen behöver flyttas. Ett litet område med kalkstråk i berggrunden kommer att försvinna. Träd som står nära de nya husen kommer också att påverkas, dels under utbyggnadstiden och dels på grund av skuggning.

## Miljökvalitetsnormer för luft

Samtliga luftföroreningshalter ligger idag under gällande miljökvalitetsnormer inom planområdet. Då planområdet ligger 15-20 meter ovanför vägbanan samt 75 meter från vägbanan så bedöms miljökvalitetsnormerna klaras inom området även med ökade trafikmängder på Värmdöleden år 2020.

## Miljökvalitetsnormer för vatten och dagvatten

Genomförandet av denna detaljplan bedöms inte försvåra möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna. Dagvattenutredningen redovisar vilka åtgärder som är nödvändiga på kvartersmark för att Järlasjön inte ska påverkas negativt av detaljplanen samt var och hur lokalt omhändertagande av dagvatten kan tillämpas inom detaljplaneområdet. I detaljplanen finns en planbestämmelse om att dagvattnet så långt som möjligt ska infiltreras på kvartersmark.

## Konsekvenser för fastighetsägare

Planområdet består av två fastigheter, vilka ägs av kommunen. När detaljplanen har vunnit laga kraft kommer fastighetsägaren att ansöka om förrättning så att två nya fastigheter bildas som överensstämmer med detaljplanen. Del av fastigheten Sicklaön 40:11 som idag är planlagd som park kommer att bli bostadsmark. Konsekvensen blir att ytan ej kommer att kunna användas för rekreation.

## 5. Så genomförs planen

Denna detaljplan ger rättigheter att använda marken för olika ändamål men är även en förberedelse för hur genomförandet ska organiseras. Under detta avsnitt beskrivs vilka tillstånd som behövs, vem som ansvarar för utbyggnad och skötsel samt vilka förändringar planen innebär fastighetsrättsligt, tekniskt och ekonomiskt.

### Förslag till tidplan

Tidplanen nedan utgör ett förslag till tidplan för hur planen ska tas fram och genomföras.

Granskning	1:a kvartalet 2015
Kommunfullmäktiges antagande	2:a kvartalet 2015
Laga kraft	3:e kvartalet 2015*

\*ev. överklagande ej medräknat.

Enskilt byggande, det vill säga ansökan om bygglov, kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Fastigheterna kan anslutas till det kommunala VA-nätet efter det att VA-utbyggnaden är klar och förbindelsepunkt är upprättad och slutbesiktigad. VA-anslutningsavgift debiteras efter att anläggningarna är utbyggda och slutbesiktade.

### Garanterad tid då planen gäller (genomförandetid)

De rättigheter i form av angiven markanvändning, byggrätter med mera som detaljplanen ger upphov till är gällande tills det att detaljplanen ändras. Genomförandetiden är en garantitid, då fastighetsägare och berörda ska kunna utgå från att inga ändringar sker. Genomförandetiden för denna detaljplan är 5 år från den tidpunkt då detaljplanen vinner laga kraft.

### Ansvarsfördelning

Nacka kommun ska genom tekniska nämnden vara huvudman för allmän plats inom planområdet, vilket omfattar den norra trottoaren på Alphyddevägen som breddas framför den nya föreslagna bebyggelsen.

Kommunen som är fastighetsägare avser att, när detaljplan vunnit laga kraft, upplåta respektive fastighet som därefter ska bildas med tomrätt, till SBC Bo AB respektive Hyr Rätt i Stockholm Hyris AB (nedan benämnda exploaterörerna).

Exploaterörerna ska vara huvudman för kvartersmarken, det vill säga ansvara för all utbyggnad och skötsel av områdena för bostäder. Nacka kommun genom tekniska nämnden ska vara huvudman för utbyggnad och skötsel av det allmänna VA-nätet och Nacka Energi är huvudman för utbyggnad och skötsel av det allmänna elnätet.

Mark-, exploaterings- avtals- och övriga genomförandefrågor handläggs av mark- och exploateringsenheten i Nacka kommun. Fastighetsbildningsfrågor och andra fastighetsrättsliga frågor samt beställning av nybyggnadskarta handläggs av

lantmäterimyndigheten i Nacka kommun. Ansökan om marklov, bygglov och anmälan handläggs av bygglovenheten i Nacka kommun.

### **Avtal**

Nacka kommun och respektive exploater har tecknat ett optionsavtal som reglerar kostnader för framtagande av detaljplanen samt ramar för ansvar- och kostnadsfördelning för bland annat utbyggnad av allmänna och enskilda anläggningar, VA-anläggningskostnader och framtida upprättande av tomträtsavtal.

Ett markanvisningsavtal mellan kommunen och respektive exploater ska upprättas och antas av kommunfullmäktige innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige. Avtalet reglerar parternas ansvar för genomförandet av detaljplanen och kostnadsansvar, såsom tidplan, fastighetsbildning, avgifter för VA-anslutning, tomträtsavgålder och kontakten med olika myndigheter.

### **Fastighetsrättsliga åtgärder**

TVÅ nya fastigheter avstyckas från Sicklaön 40:11. En fastighetsreglering krävs för att justera fastighetsgräns mot transformatorstationen på Sicklaön 80:43. 3D-fastighetsbildning är i framtiden möjlig för eventuella underjordiska infrastrukturprojekt.

### **Tekniska åtgärder**

Nedan beskrivs de tekniska åtgärder som behövs för att kunna genomföra detaljplanen.

#### **Trafikanläggningar**

Den befintliga norra trottoaren längs Alphyddevägen breddas till 2,25 meter i anslutning till den nya bebyggelsen.

#### **Park**

En del av den befintliga gångvägen påverkas av den nya bebyggelsen. Gångvägens läge justeras på den berörda sträckan med samma standard som tidigare.

#### **Parkeringsplats**

Parkeringsplats för den nya bebyggelsen anordnas som markparkering mellan de två nya byggnaderna. Tre platser reserveras för en bilpool som kan nyttjas av alla boende i Alphyddan. Parkeringsplats för cyklar anordnas i byggnadernas bottenplan samt i direkt anslutning till ett antal av lägenheterna. Parkeringslösning för respektive byggnad regleras i kommande markanvisningsavtal.

Etablering under byggtiden kommer delvis att behöva ske på del av Alphyddevägen. För att bussen upp i området ska kunna fortsätta gå som vanligt under byggtiden kommer flertalet parkeringsplatser längs med Alphyddevägen att försvinna (ca 25 stycken på vardera sidan av Alphyddevägen). För att lösa parkeringsproblematiken under byggtiden avser kommunen att anlägga cirka 60 allmänna parkeringsplatser längs med Svindersviksvägen, delvis under Värmdöleden. Parkeringsplatserna ska vara iordningsställda i samband med att byggnationen av studentbostäderna påbörjas. Parkeringsplatserna kommer att vara avgiftsbelagda enligt beslut KFKS 2014/240-040 och avses vara kvar även efter att den nya

bebyggelsen är färdigställd. Cirka sju platser försvinner permanent längs med den norra sidan av Alphyddevägen.

### Vatten och avlopp

Kommunen bygger ut VA fram till fastighetsgräns. Från fastighetsgräns ansvarar exploateren för utbyggnad och inkoppling. En spillvattentunnel är belägen under den sydöstra delen av detaljplaneområdet. Sprängningsarbeten behöver utföras med hänsyn till denna tunnel.

### Dagvattenhantering

Dagvatten ska omhändertas lokalt alternativt infiltreras och fördröjas innan vattnet överförs till det kommunala dagvattennätet. Nybyggnationen får inte medföra ökade flöden och föroreningar till Plania-området.

### Uppvärmning/el

Byggnaderna är planerade att anslutas till fjärrvärmnenätet.

### Avfallshantering

Avfallshantering för samtliga bostäder sker vid Alphyddevägen med djupbehållare. Därutöver finns källsortering i bottenplan på husen. Renhållningsfordon stannar längs Alphyddevägen.

### Byggtransporter

För att undvika att lastbilar kör tungt lastade över garaget som är beläget under Alphyddevägens vändplan, ska byggtransporter lasta av på vägen upp i området och lasta på material på nedvägen. Frågan regleras i kommande markanvisningsavtal.

### Ekonomiska frågor

Kommunen bekostar ombyggnation inom allmän plats samt ansvarar för att upprätta förbindelsepunkt för vatten och avlopp. Kommunen bekostar del av anläggningsavgiften för VA, del av planarbetet samt del av ny parkeringsplats vid Svindersviksvägen. Exploateren bekostar all utbyggnad som sker inom kvartersmark.

Kommunen tar ut avgifter för bygglov och bygganmälan enligt gällande taxa. Kommunen debiterar också kostnad för VA-anslutning när anslutningspunkt finns upprättad i gatan. Kommunen tar ut en tomträtsavgäld av exploatererna för tomträtsupplåtelsen av marken för den nya bebyggelsen.

## 6. Medverkande i planarbetet

### Nacka kommun

Sara Lindholm	projektledare	Exploateringsenheten
Alexander Erixson	planarkitekt	Planenheten
Emma Färje Jones	planarkitekt	Planenheten
Birgitta Held-Paulie	miljöstrateg	Miljöenheten
Mahmood Mohammadi	trafikplanerare	Trafikenheten
Benny Zimmerman	entreprenadingenjör	Vägenheten
Anna Ek	landskapsarkitekt	Park & naturenheten
Per Johnsson	projektingenjör	VA-enheten
Kerstin Söderström	kommunikatör	Staben
Miriam Helleday	karttekniker	Planenheten
Johan Aspfors	kommunantikvarie	Planenheten

### Övriga

Christer Skagerlind  
Ellinor Levander

Hyr Rätt i Stockholm Hyris AB

Eva Johansson  
Stefan Pollard

Sandellsandberg arkitekter

Nancy Mattsson  
Leif Malmberg

SBC Bo AB/JM AB

Sofia Gylje

EttElva arkitekter

Planenheten

Andreas Totschnig  
Planchef

Alexander Erixson  
Planarkitekt

## 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 OCH VATTEN

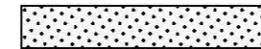
#### Allmänna platser

- LOKALGATA** Lokaltrafik

#### Kvartersmark

- B** Studentbostäder

## BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE<sup>107</sup>



Mark där byggnad inte får uppföras. Stödmur, plank och parkering samt mindre skärmtak får anordnas. Området skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar.

### Utseende

f<sub>1</sub>

Byggnaden ska ha en tydlig indelning i två volymer i plan, höjd och gestaltning. Fasader utan loftgång ska ha en varierad fönstersättning. Mot norr ska fasaden ha en mörk kulör och mot söder en ljus kulör. Fasadmaterial i terrazzoplattor, infärgad betong eller likvärdigt. Loftgångsfasaderna har loftgångar i varierande bredd. Fasadmaterial i träpanel-/skivor. Genomsiktligt räcke. Se planbeskrivning sid 9.

## PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

### Utformning



Högsta nockhöjd i meter över nollplanet

I

Högsta antal våningar

v<sub>1</sub>

Mindre byggnadsdelar som balkon och burspråk får uppföras med en minsta frihöjd av 3,5 m över gångbana.

v<sub>2</sub>

Översta våningen ska vara indragen från samtliga väderstreck och våningens BTA får uppta högst 70 % av underliggande våningens BTA.

v<sub>3</sub>

Tak ska utföras med en horisonell takprofil dvs. hissar och ventilationsdon mm ska inrymmas under taket.

f<sub>2</sub>

Fasad mot norr utförs i tegel. Denna delas upp i fält med skiftande nyanser. Fasad mot söder utförs med varierande accentfärgar. Balkonger ska vara indragna. Se planbeskrivning sid 8-9.

### Byggnadsteknik

- Lokalt omhändertagande av dagvatten ska tillämpas med födröjning och infiltration inom kvartersmark. Markbeläggning på bostadsgård och parkering bör möjliggöra infiltration av dagvatten.
- Lägsta tillåtna schaktningsdjup är +28 m över nollplanet för schaktning, sprängning, borring eller andra ingrep.

### STÖRNINGSSKYDD

#### Byggnaderna utformas så att:

- minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet får högst 55 dBA dygnsekvaletint ljudnivå (frifältsvärde) utanför fönstret.
- trafikbullernivån inomhus i boningsrum inte överstiger 30 dBA ekvivalent och 45 dBA maximal ljudnivå.
- I anslutning till bostäderna ska finnas en uteplats, enskild eller gemensam med högst 55 dBA dygnsekvaletint och 70 dBA maximal ljudnivå.

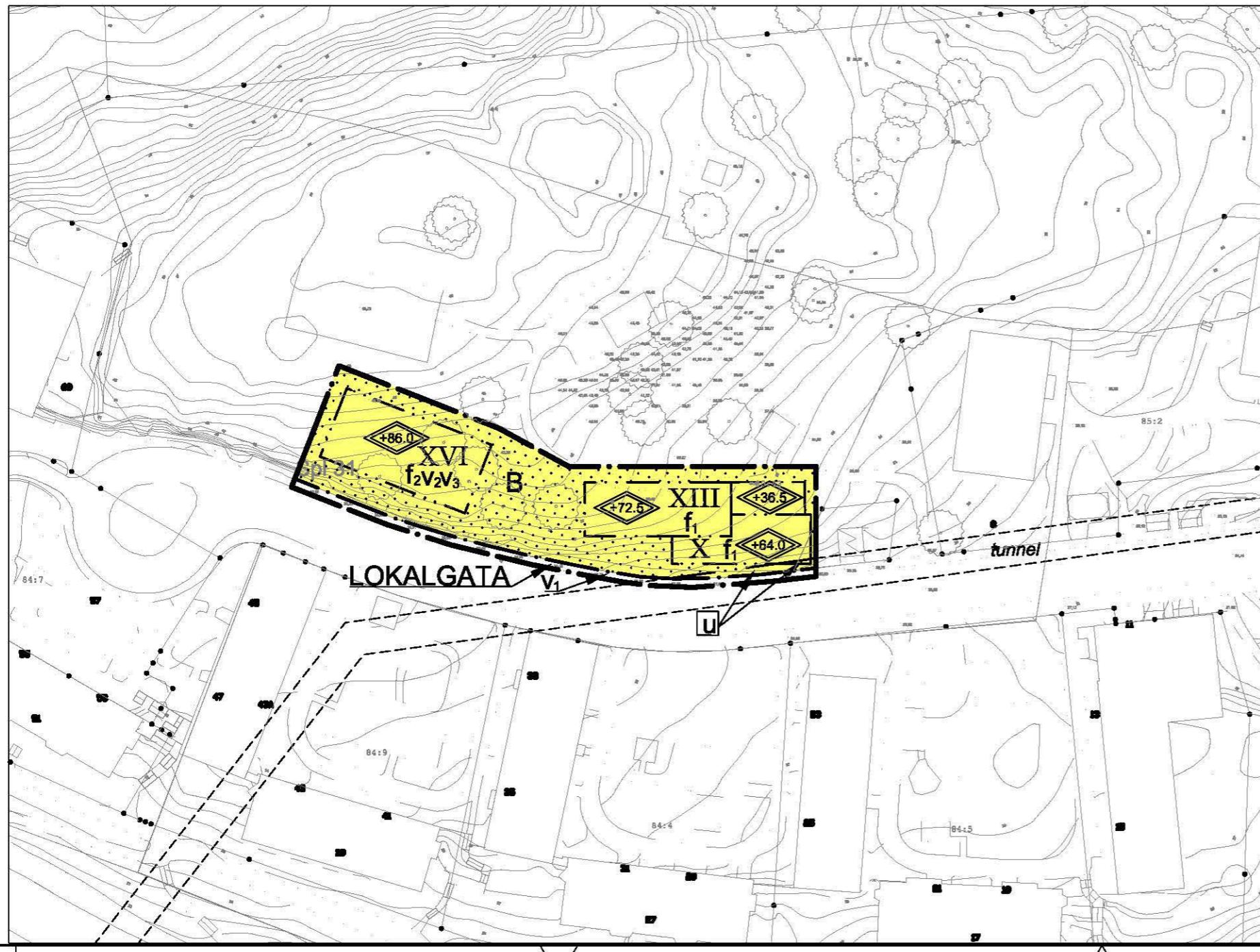
### ILLUSTRATION

#### Illustrationslinjer

----- illustrationslinje

tunnel

illustrationstext



## GRANSKNINGSHANDLING

Skala 1:1000  
0 10 20 30 40 50m



Detaljplan för  
studentbostäder Alphyddan  
Del av Sicklaön 40:11 & 80:43  
Nacka Kommun  
Planenheten i januari 2015  
Planförslaget är upprättat enligt PBL (2010:900)

Till planen hör:  
Planbeskrivning  
Miljöbedövning  
Fastighetsförteckning  
Illustrationsplan

Andreas Totschnig  
Planchef  
Tillstyrt av MSN \_\_\_\_\_  
Antagen av KF \_\_\_\_\_  
Laga kraft \_\_\_\_\_

Alexander Erikson  
Planarkitekt  
KFKS 2012/684-214  
Projektnr. 9228

Koordinatsystem SWEREF 99 18 00 Höjdsystem RH2000

**TJÄNSTESKRIVELSE**

KFKS 2015/72-251

Projekt 9218

2015-01-27

Kommunstyrelsen

**Exploateringsavtal för detaljplan för Kontor Uddvägen,  
Sicklaön 346:I m.fl. samt avtal med Trafikverket,  
Sicklaön 83:3**

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige godkänna att kommunen ingått exploateringsavtal med Atrium Ljungberg Uddvägen AB (org.nr 556781-3067) för fastigheten Sicklaön 346:1 m fl.

Kommunstyrelsen bemyndigar exploateringschefen att ingå av exploateringsavtalet följande avtal med Trafikverket, Sicklaön 83:3.

**Sammanfattning**

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ny bebyggelse för kontor, handel, kultur, utbildning mm och, i enlighet med kommunens översiktsplan *Hållbar framtid i Nacka* (2012), bidra till utvecklingen av västra Sicklaön till en mer sammanhängande och tät stadsdel.

Till detaljplanen hör exploateringsavtal med Atrium Ljungberg Uddvägen AB. Exploateringsavtalet förutsätter att kommunfullmäktige senast 2015-06-15 antar förslag till detaljplan för fastigheten Sicklaön 346:1 m fl, Kontor Uddvägen, Sicklaön.

Exploateringsavtalet innebär att Explotören bekostar utbyggnaden av allmänna anläggningar samt att kommunens arbete i samband med detta säkerställs. Detta medför att projektet inte belastar kommunens ekonomi annat än med ökad framtida driftskostnad.

Exploateringsavtalet innebär att kommunen och exploitören är överens om erforderliga fastighetsrättsliga åtgärder i enlighet med detaljplaneförslaget samt medfinansiering av tunnelbanan till Nacka.

Kommunen tecknar avtal med Trafikverket om riskreducerande åtgärder på Sicklaön 83:3 och i samband med Exploateringsavtalets ikraftträdande övertar exploitören samtliga av Kommunens skyldigheter i avtalet med Trafikverket.



## Ärendet

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ny bebyggelse för kontor, handel, kultur, utbildning mm och, i enlighet med kommunens översiktsplan *Hållbar framtid i Nacka* (2012), bidra till utvecklingen av västra Sicklaön till en mer sammanhängande och tät stadsdel.

Planen omfattar ett cirka 12 000 m<sup>2</sup> stort område mellan Sicklavägen och Uddvägen och föreslagen byggrätt bedöms kunna utnyttjas för ca 26 000 - 27 000 m<sup>2</sup> BTA.

Exploateringsavtalet förutsätter att kommunfullmäktige senast 2015-06-15 antar förslag till detaljplan för fastigheten Sicklaön 346:1 m fl, Kontor Uddvägen, Sicklaön. Förutom sedvanliga avtalsvillkor innebär avtalet med Atrium Ljungberg Uddvägen AB att:

- Exploatören bekostar utbyggnaden av allmänna anläggningar inom planområdet.
- Exploatören bekostar kommunens kostnader för genomförandet av detaljplanen, till exempel projektering, byggledning, samordning och administration.
- Exploatören erlägger 112,50 kronor/m<sup>2</sup> BTA som medfinansiering av tunnelbanan till Nacka.
- Exploatören betalar VA-anslutningsavgift enligt vid varje tidpunkt gällande taxa.
- Exploatören ansvarar för och bekostar erforderliga riskreducerande åtgärder på Trafikverkets mark, Sicklaön 83:3. Kommunen tecknar avtal med Trafikverket och i samband med Exploateringsavtalets ikraftträdande övertar exploatören samtliga av Kommunens skyldigheter i avtalet med Trafikverket.
- Exploatören åtar sig att följa det till avtalet hörande kvalitets- och gestaltningsprogrammet samt miljöredovisningen.
- Exploatören lämnar säkerhet om 1,6 miljoner kronor för genomförandet av detta avtal senast när Exploatören undertecknar detta avtal.
- Kommunen ansöker om den fastighetsbildning som erfordras för marköverlåtelser samt eventuella övriga fastighetsbildningsfrågor. Exploatören svarar för samtliga med avtalets genomförande förenade förrättningskostnader. Marköverlåtelserna sker utan ersättning.
- Servitut avseende enskilda kvartersgator på kvartersmark för att garantera att de hålls öppna för allmän trafik regleras.

## Ekonomiska konsekvenser

I exploateringsavtal med Atrium Ljungberg Uddvägen AB säkerställs finansiering av utbyggnad av allmänna anläggningar, kommunens interna kostnader för genomförandet av projektet samt att medfinansiering av tunnelbanan till Nacka erläggs. Detta medför att projektet inte belastar kommunens ekonomi annat än med ökad framtida driftskostnad.



## Bilagor

Exploateringsavtal med Atrium Ljungberg Uddvägen AB, med bilagor (Bilaga 10 avser  
Avtal med Trafikverket)

Exploateringsenheten

Christina Gerremo  
Tf Exploateringschef

Caroline Cederholm  
Projektledare

Mellan Nacka kommun genom kommunstyrelsen, ("**Kommunen**"), och Atrium Ljungberg Uddvägen AB (org.nr. 556781-3067), ("**Bolaget**"), har under de förutsättningar som anges under § 4 nedan träffats följande

**EXPLOATERINGSAVTAL  
FÖR SICKLAÖN 346:1 M FL  
(KONTOR UDDVÄGEN)**

nedan benämnt "**Exploateringsavtalet**" eller "**denna avtal**"

## **§ 1 MARKÄGANDE OCH DETALJPLAN**

Bolaget äger fastigheten Sicklaön 346:1 i Nacka kommun och avser att uppföra två nya byggnader för centrumändamål, innehållande exempelvis kontor, handel, kultur, utbildning, café, vård mm inom det område ("**Området**") som är markerat med röd linje på bilagd detaljplanekarta, bilaga 1.

Som grund för exploateringen ligger förslag till detaljplan för fastigheten Sicklaön 341:6 m fl (Kontor Uddvägen) i Nacka kommun, upprättad i maj 2014, justerad i augusti 2014 ("**Detaljplanen**"), se bilaga 1. Parterna förbinder sig att ömsesidigt verka för att detaljplan för Området antas och vinner laga kraft. Det geografiska område som omfattas av Detaljplanen benämns nedan Området.

## **§ 2 AVSIKTSFÖRKLARING/MÅL**

### **2.1 VISION NACKA STAD**

Området ingår i det nya stadsutvecklingsprojektet Nacka stad, vilket definieras som Sicklaön väster om Saltsjöbadsleden och Nyckelviken. Kommunstyrelsen beslutade den 3 mars 2014 (Dnr KFKS 2013/540-201 § 49) att anta visionen för staden i Nacka: "*Nära och nyskapande*" med följande exemplifiering.

- Här är det nära till allt – mötesplatser, natur och kultur – stadens puls, lugna platser och varandra.
- Här är det enkelt att leva och arbeta – och 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 många – tänker nytt, långsiktigt och innovativt.

Det är viktigt att denna visionsbild är väl förankrad hos Bolaget i dess fortsatta arbete.

### **2.2 HUVUDPRINCIPER**

Följande huvudprinciper ska gälla:

- Det är Bolagets och kommunens avsikt att Bolaget inom 3 år från lagakraftvunnen Detaljplan ska ha genomfört bebyggelsen inom Området i enlighet med Detaljplanen så att första inflyttning kan ske.
- Bolaget ska delta i marknadsföring och den samordnade kommunikationen av hela utbyggnadsområdet tillsammans med övriga exploater och intressenter.
- Tidplanen för utbyggnad av Bolagets Område ska samordnas med utbyggnaden av resten av Nacka stad.
- Bolaget är införstått med att det kring området finns många inblandade parter och parallella projekt med en vilja att samverka, i vissa fall kan samprojektering komma att behövas.

### **§ 3 AVTALSHANDLINGAR**

Till avtalet hör följande handlingar:

- Bilaga 1 Förslag till detaljplan med bestämmelser och beskrivningar (beskrivningarna biläggs inte avtalet).
- Bilaga 2 Ansökan och överenskommelse om fastighetsreglering
- Bilaga 3 Servitutsavtal avseende kvartersgator öppna för allmän trafik
- Bilaga 4 Omfattnings och utförande beskrivning för allmänna anläggningar.
- Bilaga 5 Kvalitets- och gestaltningsprogram.
- Bilaga 6 Miljöredovisning
- Bilaga 7 Tidplan / Skedesplan
- Bilaga 8 Anvisningar för relationshandlingar och inmätning, bilaga 13.10 Nacka kommuns Tekniska handbok (biläggs inte avtalet).  
[http://www.nacka.se/underwebbar/teknisk\\_handbok/Sidor/default.aspx](http://www.nacka.se/underwebbar/teknisk_handbok/Sidor/default.aspx)
- Bilaga 9 Köpeavtal mellan Bolaget och Trafikverket
- Bilaga 10 Avtal mellan Kommunen och Trafikverket avseende riskreducerande åtgärd längs Sicklavägen.

### **§ 4 IKRAFTTRÄDANDE OCH GILTIGHET**

#### 4.1 IKRAFTTRÄDANDE

Detta avtal börjar löpa från och med dagen för båda parters undertecknande av avtalet.

Bolaget är medvetet om att kommunfullmäktige i Nacka kommun beslutar om ingående av avtalet men att kommunstyrelsen i Nacka kommun, efter kommunfullmäktiges beslut, ingår avtalet.

#### 4.2 GILTIGHET

Detta avtal är till alla delar förfallet utan rätt till ersättning för någondera parten om inte Detaljplanen antas senast den 15 juni 2015 genom beslut som senare vinner laga kraft.

Detta avtal är till alla delar förfallet utan rätt till ersättning för någondera parten om inte nytt förslag om medfinansiering av tunnelbana till Nacka avseende kontor är beslutat senast vid tidpunkt för detaljplanens antagande genom beslut som senare vinner laga kraft alternativt att Bolaget erlägger ersättning enligt gällande ersättningsnivåer (KS 2014-05-19 § 103).

Bolaget är medveten om att beslut om att anta detaljplan fattas av kommunfullmäktige i Nacka kommun. Beslut om detaljplan ska föregås av samråd med dem som berörs av planen och andra beredningsåtgärder. Bolaget är även medveten om att sakrägare har rätt att överklaga beslut att anta Detaljplanen.

### § 5 MEDFINANSIERING AV TUNNELBANA TILL NACKA

#### 5.1 BAKGRUND

Mellan Staten, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun har avtal träftts angående finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län. Avtalet godkändes av kommunfullmäktige i Nacka den 3 februari 2014 (§ 28) ("Tunnelbaneavtalet").

Utbyggnad av tunnelbana till Nacka Centrum möjliggör en kraftigt utökad bebyggelse på västra Sicklaön, vilket definieras som Sicklaön väster om Saltsjöbadsleden och Nyckelviken.

Exploatörer på västra Sicklaön kommer att ta del av de fördelar som utbyggnaden av tunnelbanan medför såsom förbättrade kommunikationer, möjlighet att förtäta och bygga stad, ökade resurser från Kommunen för mer effektiv detaljplanläggning, ökade fastighetsvärden på västra Sicklaön och därtill ökade försäljningspriser av fastigheter. Samtliga exploitörer inom västra Sicklaön ska därför medfinansiera utbyggnaden av tunnelbanan.

#### 5.2 ERSÄTTNING

Bolaget skall erlägga följande ersättning till Kommunen: 112, 50 kr/BTA under förutsättning att nytt förslag om medfinansiering av tunnelbana till Nacka avseende kontor är beslutat senast vid tidpunkt för detaljplanens antagande genom beslut som senare vinner laga kraft.

BTA beräknas enligt svensk standard SS 021054:2009. Garage räknas inte in i de ytor som genererar ersättning.

### 5.3 INDEXUPPRÄKNING

Beloppen är angivna i 2015 års prisnivå januari. Vid erläggande av beloppet ska ovan angivna belopp justeras i förhållande till förändring i konsumentprisindex (KPI) från januari 2015.

### 5.4 ERSÄTTNINGENS ERLÄGGANDE

Belopp beräknat enligt ovan ska erläggas till Kommunen 30 dagar efter det att Detaljplanen vinner laga kraft. Om Detaljplanen vinner laga kraft innan år 2016 ska Bolaget erlägga medfinansiering senast den 31 december 2015.

Om tunnelbaneutbyggnaden av någon anledning inte skulle genomföras kommer Kommunen, dock under förutsättning att Kommunen erhåller återbetalning av erlagd medfinansiering enligt tunnelbaneavtalet, att fatta beslut om återbetalning till de exploater som har medfinansierat utbyggnaden av tunnelbanan.

## § 6 MARKÖVERFÖRING OCH ANSVAR

### 6.1 MARKÖVERFÖRING

Mark ska överföras från Bolagets fastighet till en kommunalt ägd fastighet enligt bilaga 2.

Mark ska överföras från kommunalt ägd fastighet till Bolagets fastighet enligt bilaga 2.

Avtal om marköverföring mellan Bolaget och Trafikverket har tecknats, se bilaga 9.

### 6.2 ANSVAR

Markområdena som ska regleras mellan Bolaget och Kommunen ska inte innehålla högre halter av föroreningar än vad som är godtagbart med hänsyn till planerad användning. Om föroreningar hittas i samband med anläggande och produktion på plats ska parterna enas om åtgärdsprogram och överlåtande part av marken för stå för eventuella kostnader.

## § 7 SERVITUT

Bolaget upplåter servitut till Kommunen avseende enskilda kvartersgator på kvartersmark för att garantera att de hålls öppna för allmän trafik, enligt bilaga 3.

Om Bolaget tecknar hyreskontrakt med part som kräver vissa restriktioner avseende allmän trafik på kvartersgatorna så ska Kommunen och Bolaget överenskomma om nytt servitutsavtal. Servitut för allmän gång- och cykeltrafik samt trafik och transporter till och från fastigheten får inte hindras. Viktigt att detaljplanens och gestaltningsprogrammets intentioner avseende öppenhet, transparens och publik tillgänglighet uppfylls även om kvartersgatorna inte är öppna för allmän fordonstrafik.

Servitutsavtalet kan även utgöra överenskommelse för bildande av officialservitut. Detta sker efter Bolagets tecknande av hyreskontrakt eller senast 2 år efter detaljplanen vunnit laga kraft.

Om servitut krävs för anläggning skall Bolaget upplåta sådant. Om upplåtelse av servitut inte skett före fastighetsöverlåtelse till annan part skall Bolaget stå för samtliga kostnader som uppkommer för Kommunen på grund av sådan underlåtelse.

## **§ 8 LEDNINGSRÄTT**

Bolaget är införstådd med att Kommunen kommer att ansöka om ledningsrätt för att anlägga, underhålla, förnya och för all framtid bibehålla allmänna vatten- och avloppsledningar med tillbehör inom områden på fastigheten Sicklaön 346:1, som markerats med U på Detaljplanen. Bolaget kommer att tillstyrka sådana ansökningar gjorda av Kommunen för fastigheter omfattade av detta avtal.

### **8.1 BELÄGENHET**

Kommunen anger i ansökan preliminärt område för ledningsrätten. Området ska bestämmas i sitt definitiva läge vid kommande lantmäteriförrättnings.

### **8.2 TILLGÄNLIGHET**

Kommunen äger tillträde till den belastade fastigheten för tillsyn, underhålls- och reparationsarbeten samt nedläggande och ombyggnad av ledningar och tillbehör.

### **8.3 LEDNINGSARBETEN**

Kommunen ska vid utövandet av ledningsrätten i största möjliga mån tillse att skada på berörd egendom undviks samt att berörd fastighet inte belastas mer än nödvändigt. Sedan ledningsarbetena avslutats ska Kommunen i görligaste mån återställa mark och berörda anläggningar i förut befintligt skick.

Kommunen ska vid normalt underhåll, inom skälig tid informera ägaren till den belastade fastigheten om tilltänkta åtgärder.

Kommunen får vid akuta behov utföra erforderliga åtgärder utan att på förhand informera fastighetsägaren. Denne ska snarast möjligt informera om vilka åtgärder som vidtagits samt om eventuellt behov av följdåtgärder.

### **8.4 FÖRESKRIFTER**

Bolaget får inte inom det upplåtna området, utan Kommunens skriftliga medgivande borra, spränga, schakta eller på annat sätt förändra befintlig marknivå, uppföra byggnad eller anläggning, plantera träd och växtlighet, anordna upplag, eller annars utföra arbeten som kan medföra skada på ledningarna eller i övrigt väsentligt försvåra utövandet av ledningsrätten.

Upplåtet område får i övrigt inte användas så att skador eller olägenhet onödigvis uppstår på ledningarna eller att Kommunen hindras vid nedläggande, tillsyn, underhålls-, reparations- eller ombyggnadsarbeten.

## 8.5 ERSÄTTNING

Någon Ersättning för upplåtelsen utgår inte.

Ovanstående regleringar i § 8 gäller ledningar som är befintliga och som kommer att anläggas till dess att ledningsrätt är upplåten.

## § 9 FASTIGHETSbildning

Kommunen ansöker om den fastighetsbildning som erfordras för marköverföring enligt § 6, servitutsupplåtelse enligt § 7 samt ledningsrätt enligt § 8. Bolaget svarar för samtliga med avtalets genomförande förenade förrättningskostnader.

Bolaget bekostar all nödvändig inlösen av mark, servitut, ledningsrätt eller annan rättighet i samband med detaljplanens och exploateringsavtalets genomförande.

## § 10 ALLMÄNNA ANLÄGGNINGAR

### 10.1 PROJEKTERING OCH UTFÖRANDE

Kommunen projekterar och utför de anläggningar och åtgärder som beskrivs i tillhörande omfattnings- och utförandebeskrivning för allmänna anläggningar, bilaga 4. Ersättning från Bolaget för allmänna anläggningar regleras i § 21.

Tidpunkt för upphandling och utförande av ovanstående arbeten ska ske i samråd med Bolaget.

För projektering och utförande av samtliga i Exploateringsavtalets ingående delar gäller krav och föreskrifter och övriga branschspecifika föreskrifter tillsammans med den standard som tillämpas inom Kommunen.

## § 11 ANLÄGGNINGAR OCH BEBYGELSE PÅ KVARTERSMARK

### 11.1 PROJEKTERING OCH UTFÖRANDE

Anläggningar på kvartersmarken ska följa gestaltningsprogrammet, se bilaga 5.

På fastigheten Sicklaön 82:3 ligger kommunens tryckstegringsstation. Angöring till denna får inte försämrmas.

Kvartersgatan mellan husen – utformas som ett så kallat gångfartsområde, som bland annat med avvikande markbeläggning och gatumöblering ska signalera att ett lugnare tempo ska råda. Utformningen ska inte uppmuntra till genomfartstrafik, men gatan ska hållas öppen för allmäntrafik, se vidare § 7.

### 11.2 MILJÖ OCH ANSVAR

Samtliga anläggningar och byggnader som Bolaget utför ska följa miljöredovisningen, se bilaga 6. Dagvattenutredning (COWI, 2013-10-24) ska följas gällande dagvattenhantering vid bebyggelse på kvartersmarken.

I miljöredovisningen angivna åtgärder och därmed förknippade kontrollprogram ska följas. Bolaget är skyldig att redovisa hur krav enligt miljöredovisningen har uppfyllts. En checklista upprättas mellan Bolaget och kommunens miljöenhet för att underlätta uppföljning av angivna åtgärder och handläggning av miljöfrågor under genomförandefasen.

#### 11.3 KONST

Bolaget arbetar aktivt med ett ”place-making-program” med kulturella och/eller konstnärliga inslag för Nobelberget och stråket mellan Sickla, Hammarby Sjöstad och Naimas närområde. Detta ska ske i samråd med kommunen.

#### 11.4 PARKERING

Parkeringsbehovet tillgodoses inom fastigheten Sicklaön 346:1 och huvudsakligen med p-platser förslagda till ett parkeringsgarage i den norra byggnaden, ett parkeringstal på 12 bpl per 1000 m<sup>2</sup> BTA har bedömts lämplig. En parkeringsutredning har tagits fram (Atrium Ljungberg och Nacka kommun, maj 2014) i syfte att beskriva och motivera de förutsättningar och åtgärder som möjliggör att antalet parkeringsplatser och därmed bilresandet hålls nere. Parkeringsgaraget ska även tillgodose parkeringsbehov om ca 140 p-platser för intilliggande fastighet Sicklaön 83:32, som också ägs av Atrium Ljungberg AB, vilket regleras genom avtal fastigheterna emellan. Tillsammans ger detta ett totalt behov på ca 460 p-platser.

Gällande cykelparkeringar ska det finnas minst 20 platser per 1000 m<sup>2</sup> BTA kontor. De förläggs huvudsakligen till parkeringsgaraget, men kan även anordnas utomhus i anslutning till byggnaden.

### **§ 12 ÅTGÄRDER PÅ TRAFIKVERKETS MARK**

Planområdet ligger inom 150 meter från Sicklavägen som är en sekundär transportled för farligt gods. Riskreducerande åtgärder i form av en mur/vall/konstruktion till skydd mot avåkning och brandfarlig vätska ska uppföras längs Sicklavägen. Utmed gång- och cykelvägen på västra sidan uppförs en upphöjd planteringszon växtbädd med trädrad.

Bolaget utför och bekostar de riskreducerande åtgärder som krävs. Kommunen har tecknat avtal med Trafikverket. I samband med Exploateringsavtalets ikraftträdande övertar Bolaget samtliga av Kommunens skyldigheter i avtalet med Trafikverket.

Ett genomförandeavtal ska tecknas mellan Kommunen och Trafikverket innan de riskreducerande åtgärderna uppförs. Avtal ska därefter tecknas mellan Bolaget och Kommunen där Bolaget övertar Kommunens skyldigheter gentemot Trafikverket. Ansvar för skötsel och drift av mur/vall/konstruktion regleras detta i kommande avtal mellan Bolaget och Kommunen.

## **§ 13 MARKFÖRORENINGAR**

Markföroreningar är kända, framförallt i planområdets södra delar. Sanering ska ske innan ny bebyggelse kan uppföras, för ansvar och kostnad se § 6.

## **§ 14 UPPLAGSPLATS OCH VEGETATION**

Bolaget äger inte rätt att utan tillstånd nyttja Kommunens mark för upplag eller annat ändamål som står i samband med områdets bebyggande. Sådan mark får inte heller utan tillstånd nyttjas som parkeringsplats av anställd hos Bolaget eller av denne anlitad entreprenör.

Planområdet består till stor del av redan ianspråktagen mark. Ett fåtal mindre träd kommer att försvinna, men planeras att ersättas med ny vegetation i lämpliga lägen intill den nya bebyggelsen.

## **§ 15 UΤBYGGNADSORDNING, TIDPLAN, ETAPPINDELNING**

Bebrygelse och anläggningar på kvartersmark byggs ut i den ordning som är uppställd i bilaga 7.

Utförande av allmänna anläggningar sker när bebyggelsen inom Området närmar sig färdigställande. Tidpunkt för upphandling och utförande av ovanstående arbeten ska ske i samråd med Bolaget.

Utbyggnaden av de föreslagna kontorshusen måste samordnas väl med utbyggnaden av tvärbanans förlängning till Sickla station. Det avser bl a faktorer som tidplan för utbyggnad, etableringsytor, utformning och gestaltning, omläggning av ledningar, tekniska lösningar mm

Omläggning av vattenledning i norra lokalgatan pågår och måste vara genomförd innan byggnation påbörjas inom fastigheten. Omläggningen beräknas vara klar senast sommaren 2015.

## **§ 16 BYGGTRAFIK**

Byggtrafik till och från kvartersmarken ska regleras och samordnas med kommunens utbyggnad av allmänna anläggningar samt omkringliggande projekt.

## **§ 17 SAMORDNING**

Kommunens och Bolagets arbeten ska samordnas. Kommunen har samordningsansvaret, Bolaget ska aktivt delta i arbetet med samordning. Bolaget ska presentera en projektgrupp för Kommunens projektledare och projektgrupp så att samordning kan ske. Samordningen

ska ske i tid så att entreprenadarbeten på allmänna platsmark respektive kvartersmark inte krockar. En gemensam tidplan för dessa arbeten ska tas fram senast när detaljplanen vunnit laga kraft.

Samordning ska även ske vad gäller projektering och upphandlingsunderlag så att anläggningar på kvartersmark och allmän platsmark är synkroniserade vad avser läge och höjd.

Bolaget ska delta i samordningsmöten med kommunen och berörda byggherrar i närområdet.

## **§ 18 ETABLERING**

Etablering för Bolagets entreprenör/-er ska ske inom kvartersmark.

## **§ 19 KOMMUNIKATION**

Parterna är överens om att samverka kring den information till allmänheten, näringsidkare m.fl. som kommer att behövas i samband med planering och genomförande av Entreprenadarbeten. Parterna ska gemensamt ta fram en kommunikationsplan. Bolagets ansvarar för ärendehantering föranledd av synpunkter från allmänheten, näringsidkare m.fl.

Samarbetet förutsätter en öppen och pågående dialog i mediekontakter och mediebearbetning. Bolaget har det övergripande ansvaret för kommunikationen. Alla planerade kommunikationsinsatser med anledning av Entreprenadarbeten ska ske i samråd med Kommunen.

Bolaget bekostar och ansvarar för att informera om projektet och byggnadsarbetena via skyltar på plats och ska därvid ange Kommunens medverkan i projektet. Text på byggskytten angående Kommunens medverkan i projektet ska utformas efter anvisningar från Kommunen.

Att skapa en tätare och blandad stad på västra Sicklaön är en av stadsbyggnadsstrategierna i Kommunens översiksplan. Visionen för Nacka bygger stad är nära och nyskapande. Alla stadsbyggnads/infrastrukturprojekt som ligger på västra Sicklaön ska förutom skyltar med bygginformation även ha skyltar med visionen för Nacka bygger stad enligt ett särskilt framtaget koncept.

## **§ 20 SVARTARBETE**

Kommunens förbud mot svart arbetskraft enligt ID06 bör följas. Kommunen önskar att Bolaget ska följa ID06 Allmänna bestämmelser vid upphandling av entreprenör. Detta bör även föras vidare till underentreprenörer genom bestämmelser i AF-delen.

## § 21 ERSÄTTNING

### 21.1 ERSÄTTNING FÖR UΤBYGGNAD AV ALLMÄNNA ANLÄGGNINGAR

Bolaget ska ersätta Kommunen ekonomiskt för Kommunens åtaganden enligt detta avtal. Bolaget ersätter Kommunen för den verkliga kostnaden mot verifierat underlag.

Bolaget ska ersätta Kommunen för upphandling, projektering, byggledning, samordning, utbyggnad och besiktning i samband med utbyggnaden av de allmänna anläggningarna, som anges i omfattnings- och utförandebeskrivningen, se bilaga 4. Bolaget bekostar detta enligt följande:

- Norra lokalgatan inkl. gångbana, parkering och trädplantering enligt budgetpris om 1 300 000 kr.
- VA-ledning i norra lokalgatan enligt fast pris om 300 000 kr.

Avstämning mot angivet budgetpris ska ske kontinuerligt.

För Kommunens interna administrativa arbete, till exempel projektledning, samordning och granskning ersätter Bolaget Kommunen enligt för varje tidpunkt gällande timpriser.

Området angränsar mot fastigheten Sicklaön 82:1 ("grannfastigheten"), där planarbete pågår. Om lokalгatan mellan Sicklaön 346:1 och Sicklaön 82:1 kommer att nyttjas av ägarna till grannfastigheten med anledning av kommande byggnation på densamma ska kommunen förhandla om gatukostnadsersättning. Den gatukostnadsersättning som erhålls ska med motsvarande belopp återbetalas till Bolaget. Det gäller dock enbart om detaljplanen för Sicklaön 82:1 antas inom 5 år från detta avtals ikraftträdande. Återbetalning sker efter detaljplanen för Sicklaön 82:1 vunnit laga kraft.

### 21.2 ERSÄTTNINGENS ERLÄGGANDE

För Kommunens interna administrativa arbete debiteras Bolaget kvartalsvis enligt löpande räkning mot redovisade timlistor och enligt vid varje tidpunkt gällande taxa. Timpriserna är exklusive moms.

Ersättning för utbyggnad av allmänna anläggningar enligt § 21.1 betalas efter fakturering från Kommunen. Fakturering sker efter godkänd slutbesiktning.

### 21.3 ERSÄTTNINGEN FÖR SKADA PÅ ALLMÄNNA ANLÄGGNINGAR

Om Bolagets entreprenör kör sönder eller på annat sätt förstör allmänna anläggningar som är befintliga eller under pågående byggnation återställer Kommunen dessa. Kostnaden för återställandet debiteras Bolaget.

### 21.4 UTREDNINGAR OCH ÅTGÄRDER UNDER PÅGÅENDE BYGGNATION

Om det vid pågående byggnation av allmänna anläggningar krävs utredningar, till exempel av arkeologisk och miljörelaterad art, samt åtgärder till följd av dessa, ska Kommunen handla upp utredningar och eventuella åtgärder i samråd med Bolaget. Kommunen debiterar Bolaget kostnaderna.

## **§ 22 VA-ANLÄGGNINGSAVGIFT**

Bolaget ska till Kommunen erlägga ~~va~~-anläggningsavgift för vatten och avlopp enligt vid varje tidpunkt gällande VA-taxa.

## **§ 23 GATUKOSTNADER**

Har Bolaget fullgjort sina förpliktelser enligt detta avtal, avstår Kommunen från ytterligare ersättning för gatukostnad och bidrag till gemensamma anläggningar för Detaljplanen. Detta gäller inte ersättning för förbättring och nyanläggning av gata och annan allmän plats med tillhörande anordningar, som kan komma att krävas i framtiden.

## **§ 24 DRÖJSMÅLSRÄNTA**

Erlägger inte Bolaget ersättningar och viten enligt detta och tillhörande avtal i rätt tid utgår dröjsmålsränta motsvarande en räntesats som med åtta (8) procentenheter överstiger Sveriges Riksbanks vid varje tidpunkt gällande referensränta.

## **§ 25 SÄKERHET**

För fullgörandet av Bolagets skyldigheter enligt detta avtal ska Bolaget ställa säkerhet i form som Kommunen godkänner. Säkerheten ska uppgå till ENMILJONSEXHUNDRATUSEN (1 600 000:-) kronor. Säkerheten kan nedskrivas i förhållande till erlagda ersättningar och utfört arbete, tio procent av säkerheten ska dock vara kvar till godkänd slutbesiktning av allmänna anläggningar enligt § 10 och fem procent ska vara kvar till godkänd garantibesiktning. Huruvida nedsättning är möjlig i det skede som önskemål inkommer från Bolaget, värderas av Kommunen och beslutas av exploateringschefen. Säkerheten ska överlämnas till Kommunen senast när Bolaget undertecknar detta avtal.

## **§ 26 KARTUNDERLAG ENSKILDA ANLÄGGNINGAR OCH BYGGNADER**

Bolaget förbinder sig att senast två månader efter färdigställande av enskilda anläggningar och byggnader inom kvartersmark skicka in detaljmätning och lägeskontroller omfattande samtliga förekommande detaljer. Exempel på vad som ska redovisas är byggnader (utvändigt), gång- och cykelbanor, trappor, vägkanter, parkeringsplatser, vägräcken, markhöjder, väghöjder, lekplatser, planteringar, träd, parkbänkar, sländer, staket, murar, lyktstolpar, va, el- eller andra kabelledningar.

Syftet med att leverera dessa inmätningar är att Kommunens primärkarta ska kunna uppdateras.

Anvisningar för hur inmätningarna ska redovisas framgår av bilaga 8.

I det fall detta ej sker har Kommunen rätt att utföra inmätningen på Bolagets bekostnad.

## **§ 27 STOMPUNKTER**

I de fall som stompunkter förstörs eller måste tas bort i samband med exploateringen är Bolaget skyldig att omgående informera Kommunen. Kommunens samtliga kostnader för nya punkter ska ersättas av Bolaget.

## **§ 28 TVIST**

Tvist angående tolkning och tillämpning av detta avtal ska avgöras av allmän domstol enligt svensk rätt och på Kommunens hemort.

## **§ 29 KONTAKTORGAN**

Bolaget ska kontinuerligt samråda med Kommunen under tiden från lagakraftvunnen detaljplan fram till färdigställd exploatering.

Kommunens kontaktorgan vad gäller detta avtal är Mark- och exploateringsenheten.

För myndighetsfrågor hänvisas till respektive myndighet.

För tolkning av gestaltningsprogrammet hänvisas till Kommunens planenhet och bygglovenhet.

Eventuella ändringar eller tillägg till detta avtal beslutas av kommunstyrelsen. Ändringar eller tillägg av mindre karaktär beslutas av Mark- och exploateringschefen enligt delegationsordning.

## **§ 30 ÖVERLÅTELSE FASTIGHET**

För fastighet eller del av fastighet som överläts är Bolaget fortfarande bunden av åtaganden i detta avtal.

Bolaget förbinder sig att överföra samtliga befintliga avtalsservitut samt de avtalsservitut som ingås i samband med detta avtal på ny ägare av överlåten mark.

## **§ 31 ÖVERLÅTELSE AV AVTALET**

Detta avtal får inte utan Kommunens, genom kommunstyrelsen, skriftliga medgivande överlätas på annan.

Detta avtal är upprättat i två likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

Nacka den .....

För Nacka kommun

..... den .....

För Atrium Ljungberg Uddvägen AB

.....

.....

Ingalill Berglund

.....

.....

Dag Klackenberg



15 oktober 2014

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**  
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

§ 256

Dnr KFKS 2012/148-214

## **Detaljplan för Kontor Uddvägen, fastigheten Sicklaön 346:I m.fl. Sicklaön**

### **Beslut**

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden tillstyrker planförslaget och hemställer hos kommunfullmäktige att planförslaget antas.

### **Ärendet**

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ny bebyggelse för kontor, handel, kultur, utbildning m.m. inom fastigheten Sicklaön 346:1 som ägs av Atrium Ljungberg AB. Området har goda kommunikationer och närhet till service, bostäder och andra arbetsplatser. Planområdet är en del av området kring Fanny udde på västra Sicklaön som enligt översiktsplanen Hållbar framtid i Nacka (2012) ska utvecklas från ett slutet verksamhetsområde till en mer sammanhängande och tät stadsdel, där arbetsplatser blandas med bostäder och service.

Planförslaget var på granskning mellan den 25 juni och 1 augusti 2014. Detaljplanen har reviderats, men ändringarna bedöms inte vara av allmänt intresse och den huvudsakliga strukturen har behållits. Det reviderade planförslaget har överlänts till Länsstyrelsen i Stockholms län, Trafikverket, Landstingets trafikförvaltning och Atrium Ljungberg AB för yttrande. Någon ytterligare erinran mot det reviderade planförslaget har inte inkommit.

### **Ekonомiska konsekvenser**

Stadsbyggnadsprojektet Kontor Uddvägen, Sicklaön 346:1, är ett byggherreprojekt som inte ska belasta den kommunala ekonomin. Exploateringen i projektet ska bidra till de gemensamma anläggningar som behövs för att utveckla västra Sicklaön i enlighet med översiktsplanen Hållbar framtid i Nacka (2012). Ett exploateringsavtal är under framtagande.

### **Handlingar i ärendet**

Planenhetens tjänsteskrivelse 2014-09-16.

Bilagor:

1. Planbeskrivning
2. Detaljplaneckarta
3. Kvalitets- och gestaltningsprogram
3. Utlåtande
4. Fastighetsförteckning
5. Miljöredovisning
6. Bullerutredning
7. Daggvattenutredning
8. PM Geoteknik

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande



15 oktober 2014

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**  
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

9. Luftkvalitetsutredning
10. Riskanalys
11. Trafikutredning
12. Parkeringsutredning
13. PM Brandskydd i fasad mot Sicklavägen.

### **Yrkanden**

Cathrin Bergenstråhle (M) yrkade bifall till förslaget till beslut.

### **Beslutsgång**

Nämnden beslutade i enlighet med Cathrin Bergenstråhles yrkande.

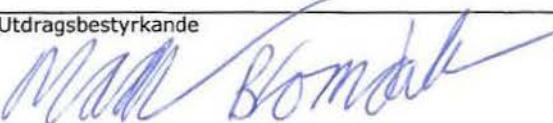
### **Protokollsanteckningar**

Bjarne Hanson (FP) och Birgitta Berggren Hedin (FP) gjorde följande anteckning till protokollet:

"Liksom vid tidigare behandling av ärendet anser vi att platsen lämpar sig för byggnader med viss originalitet som kunde markera att detta är en entré till Sickla och hela Nacka. I vart fall hade en mjukare utformning, mer följsam till gatans sträckning, varit att föredra.

Vi noterar det positiva beskedet att Nacka nu tar fram riktlinjer för gestaltning av den kommande stadsbebyggelsen. Förhoppningsvis kommer liknande problem som vid Uddvägen att därigenom kunna minska."

-----

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
YH	sr	

**TJÄNSTESKRIVELSE**

KFKS 2012/148 214

Projekt 9218

2014-09-16

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

## **Detaljplan för Kontor Uddvägen, fastigheten Sicklaön 346:I m.fl., Sicklaön i Nacka kommun**

### **Förslag till beslut**

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden tillstyrker planförslaget och hemställer hos kommunfullmäktige att planförslaget antas.

### **Sammanfattning**

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ny bebyggelse för kontor, handel, kultur, utbildning mm. inom fastigheten Sicklaön 346:1 som ägs av Atrium Ljungberg AB. Området har goda kommunikationer och närhet till service, bostäder och andra arbetsplatser. Planområdet är en del av området kring Fanny udde på västra Sicklaön som enligt översiktsplanen *Hållbar framtid i Nacka* (2012) ska utvecklas från ett slutet verksamhetsområde till en mer sammanhängande och tät stadsdel, där arbetsplatser blandas med bostäder och service.

Planförslaget var på granskning mellan den 25 juli och 1 augusti 2014. Detaljplanen har reviderats, men ändringarna bedöms inte vara av allmänt intresse och den huvudsakliga strukturen har behållits. Det reviderade planförslaget har översänts till Länsstyrelsen i Stockholms län, Trafikverket, Landstingets trafikförvaltning och Atrium Ljungberg AB för yttrande. Någon ytterligare erinran mot det reviderade planförslaget har inte inkommit.

### **Ärendet**

Granskning av föreslagen detaljplan pågick mellan den 25 juni och den 1 augusti 2014.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ny bebyggelse för kontor, handel, kultur, utbildning mm. inom fastigheten Sicklaön 346:1 i ett läge med goda kommunikationer och närbild till service, bostäder och andra arbetsplatser. Bebyggelsen ska förändra området med ett stadsmässigt kvarter och en välkommande entré till Nacka. Planområdet är en del av området kring Fanny udde på västra Sicklaön som enligt översiktsplanen *Hållbar framtid i*



*Nacka* (2012) ska utvecklas från ett slutet verksamhetsområde till en mer sammanhängande och tät stadsdel där arbetsplatser blandas med bostäder och service.

Planen omfattar ett cirka 12 000 m<sup>2</sup> stort område mellan Sicklavägen och Uddvägen och föreslås medge byggrätter för två byggnader med en byggnadsarea på sammanlagt ca 6 550 m<sup>2</sup>. Planen utgörs till stor del av fastigheten Sicklaön 346:1 som ägs av Atrium Ljungberg AB. Planområdet omfattar delar av kommunägda Sicklaön 40:12, som utgörs av allmän platsmark för gata och park., samt delar av Trafikverkets vägfastigheter Sicklaön 83:3 och 83:26 som angränsar i väster utmed Sicklavägen.

Under granskningen av planen har synpunkter inkommit från 10 remissinstanser, föreningar och fastighetsägare. Synpunkterna gäller främst efterfrågan om tillägg eller justering av planbestämmelser för att trygga säkerheten och minimera störningar inom planområdet. Synpunkterna berörde också förhållandet till angränsade planläggning av fastighet Sicklaön 82:1 och Tvärbanan.

Detaljplanen har kompletterats med skyddsbestämmelse om brandklassning av fasaderna mot Sicklavägen och med störningsbestämmelse för stomljud och vibrationer. Därtill har ett antal mindre ändringar, i form av förtydliganden och korrigeringar, gjorts i planbeskrivningen.

Det reviderade planförslaget har översänts till Länsstyrelsen i Stockholms län, Trafikverket, Landstingets trafikförvaltning och Atrium Ljungberg AB för yttrande. Inga erinringar har framförts över det reviderade planförslaget. Trafikverket påpekar dock att de förutsätter att kommunen åtar sig ansvaret för eventuella framtida krav på buller- och vibrations-reducerande åtgärder till följd av planen.

## **Ekonомiska konsekvenser**

Stadsbyggnadsprojektet Kontor Uddvägen, Sicklaön 346:1, är ett byggherreprojekt som inte ska belasta den kommunala ekonomin. Exploateringen i projektet ska bidra till de gemensamma anläggningar som behövs för att utveckla västra Sicklaön i enlighet med översiktsplanen *Hållbar framtid i Nacka* (2012). Ett exploateringsavtal är under framtagande.

## **Bilagor**

1. Planbeskrivning
2. Detaljplanekarta
3. Kvalitets- och gestaltningsprogram
4. Utlåtande
5. Fastighetsförteckning
6. Miljöredovisning
7. Bullerutredning
8. Dagvattenutredning
9. PM Geoteknik
10. Luftkvalitetsutredning
11. Riskanalys
12. Trafikutredning



13. Parkeringsutredning
14. PM Brandskydd i fasad mot Sicklavägen

Bilaga 1-4 medföljer utskick. För övriga bilagor, kontakta planenheten.

Planenheten

Andreas Totschnig

Christian Rydberg

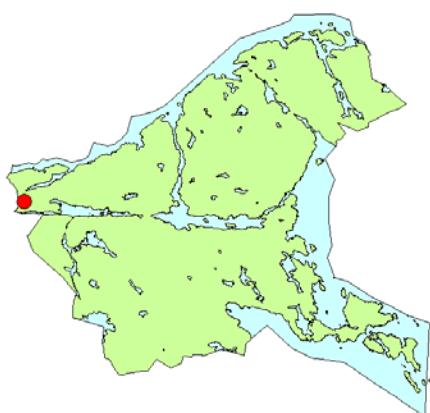
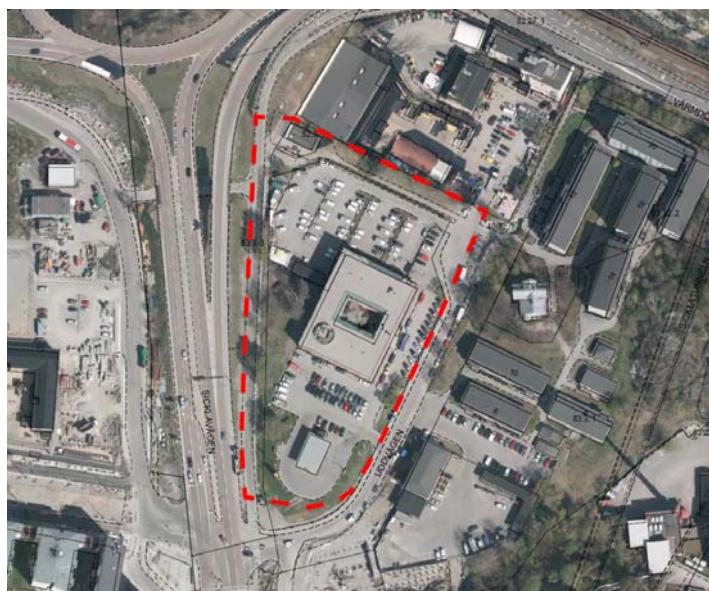
Planchef

Planarkitekt



Kontor Uddvägen, kommunala beslut och planområdets avgränsning

	Beslut	Datum	Styrelse/ nämnd	Kommentar
✓	Start-PM stadsbyggnadsprojekt, tillstyrkan	2012-05-23, § 165	MSN	
✓	Planavtal	2012-06-13, § 180	KS	
✓	Start-PM stadsbyggnadsprojekt, antagande	2012-06-13, § 180	KS	
✓	Information inför samråd	2012-04-17, § 125	MSN	
✓	Detaljplan, samråd		Planchef	Delegationsbeslut 2013-05-22. Samråd 2013-12-12 till 2014-01-31
✓	Detaljplan, yttrande, samråd	2014-01-21, § 9	KSSU	
✓	Detaljplan, granskning	2012-06-11, § 156	MSN	
✓	Detaljplan, yttrande, granskning	2014-08-12, § 155	KSSU	
✓	Detaljplan, tillstyrkan		MSN	
✓	Exploateringsavtal, godkännande		KF	
✓	Detaljplan, antagande		KF	
✓	Utbyggnads-PM, tillstyrkan		TN	
✓	Utbyggnads-PM		KS	
✓	Upphandling av entreprenör		Expl.chef	Delegationsbeslut
✓	Projektavslut, tillstyrkan		TN	
✓	Projektavslut, tillstyrkan		MSN	
✓	Projektavslut		KS	



Planområdets avgränsning och läge i kommunen



## Kontor Uddvägen

Detaljplan för fastigheten Sicklaön 346:1 m.fl., Västra Sicklaön, Nacka kommun



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

### Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ny bebyggelse för kontor och handel mm. inom fastigheten Sicklaön 346:1, ett läge med goda kommunikationer och närhet till service, bostäder och andra arbetsplatser. Byggnaderna ska förädla området med ett stadsmässigt kvarter och en välkomnande entré till Nacka. Planområdet är en del av området kring Fanny udde på västra Sicklaön som enligt översiksplanen *Hållbar framtid i Nacka* (2012) ska förändras från ett slutet verksamhetsområde till en mer sammanhängande och tät stadsdel där arbetsplatser blandas med bostäder och service. Områdets kontakt och samspel med kringliggande miljöer och pågående projekt, såväl i Hammarby sjöstad som i Sickla, är av stor vikt och ska beaktas.



## **Handlingar och innehåll**

Planförslaget är upprättat enligt nya plan- och bygglagen (2010:900).

Detaljplaneförslaget omfattar följande handlingar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Kvalitets- och gestaltningsprogram

Detaljplaneförslaget grundas på följande underlag:

- Miljöredovisning (Nacka kommun, 2014)
- Trafikutredning (Ramböll, 2014-05-15)
- Bullerutredning (WSP, 2014-03-19)
- Riskanalys (Brandskyddslaget, april 2014)
- PM Geoteknik (COWI, 2013-10-24)
- Dagvattenutredning (COWI, 2013-10-31)
- Luftkvalitetsutredning (Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund, juni 2013)
- Parkeringsutredning (Atrium Ljungberg och Nacka kommun, maj 2014)
- PM Brandskydd i fasad mot Sicklavägen (Brandskyddslaget, 2014-09-09)

### Innehållsförteckning

1. Sammanfattning.....	2
2. Förutsättningar.....	3
3. Planförslaget.....	12
4. Konsekvenser av planen.....	22
5. Så genomförs planen.....	28

## **1. Sammanfattning**

På en begäran om planbesked från ägaren till fastigheten Sicklaön 346:1, Atrium Ljungberg AB, nedan kallad ALAB, beslutade Miljö- och stadsbygnadsnämnden 2012-02-15 § 51, att lämna positivt besked för en planläggning för kontor och handel på fastigheten.

Det huvudsakliga syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnation inom fastigheten Sicklaön 346:1 för centrumändamål så som kontor och handel, i ett läge med goda kommunikationer och närhet till service, bostäder och andra arbetsplatser. Kvarterets nya utförande ska förädla området kring Fanny udde och skapa en välkomnande entré till Nacka.



I planen föreslagen byggrätt bedöms kunna utnyttjas för ca 26 000 - 27 000 m<sup>2</sup> BTA (ovan mark), uppdelat på en större och en mindre byggnad. Bebyggelsen ska i huvudsak rymma kontor och mindre kommersiella verksamheter så som butiker och servering, men även utbildning och vård anses kunna tillföra en önskvärd variation till området och möjliggörs därför i planen. Det är av yttersta vikt att ansträngningarna med att skapa en attraktiv gestaltning av denna plats - porten till Nacka, fortsätter.

Området berörs av flera pågående projekt och planprocesser. Detaljplanen utformas med hänsyn tagen till dessa för att uppnå en sammanhängande och fungerande stadsdel. Detaljplanen är del av stadsbyggnadsprojektet Kontor Uddvägen som är ett byggherreprojekt och som inte ska belasta den kommunala ekonomin. Exploateringen i projektet ska bidra till de gemensamma anläggningar som behövs för att utveckla västra Sicklaön i enlighet med översiktsplanen *Hållbar framtid i Nacka* (2012).

## 2. Förutsättningar

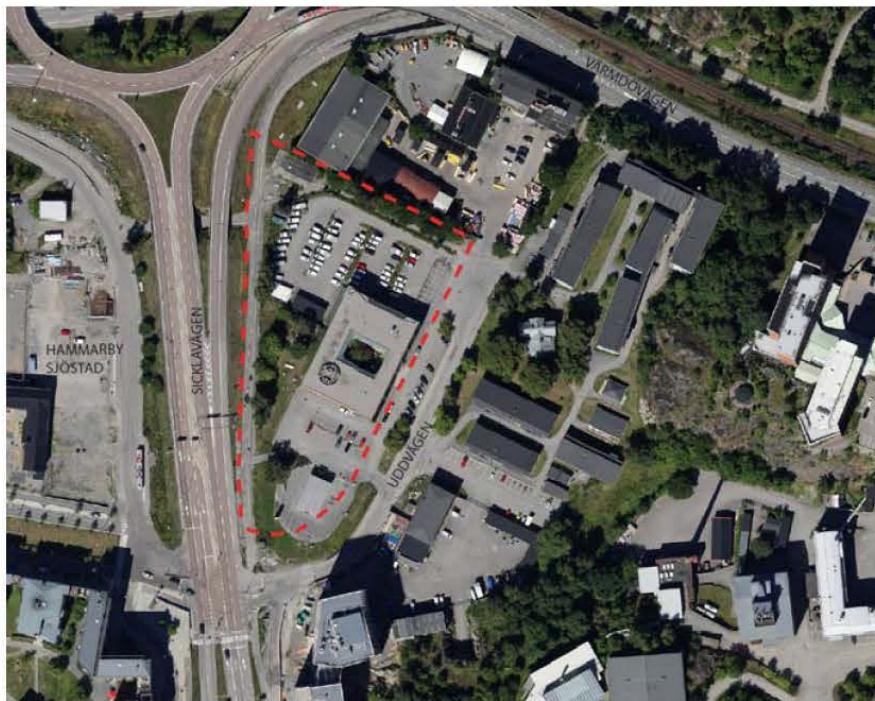
### Läge, areal & markägoförhållanden

Planområdet ligger på västra Sicklaön, i området kring Fanny udde, mellan Hammarby sjöstad och Sickla köpkvarter.

Det ca 12 000 m<sup>2</sup> stora planområdet utgörs i huvudsak av fastigheten Sicklaön 346:1. Planområdet omfattar även delar av den kommunägda fastigheten Sicklaön 40:12, som utgörs av allmän platsmark för gata och park, liksom kommunens fastighet Sicklaön 82:3 i nordväst innehållande kommunens tryckstegringsstation för vatten. Planen omfattar dessutom delar av Trafikverkets vägfastighet Sicklaön 83:3 som gränsar mot Sicklaön 346:1 i väster utmed Sicklavägen.

I söder och öster omgärdas planområdet av Uddvägen, allmän plats och gatumark som igår i kommunägda Sicklaön 40:12. Uddvägen omfattas av det parallellt pågående planarbetet med en förlängning av Tvärbanan från Sickla Udde till Sickla station. Norr om planområdet ligger fastigheten Sicklaön 82:1 som ägs av Nacka Port AB och går under benämningen Klinten. Fastigheten används i dagsläget för bland annat handel av byggvaror. Fastigheten har fått positivt planbesked, vilket innebär att kommunen ska påbörja en planprocess och därigenom utreda lämplig utformning av bebyggelse för kontor, andra verksamheter och möjliga en andel bostäder.

Uddvägen angränsar i sin tur mot Trafikverkets fastighet Sicklaön 83:3 och mot Sicklaön 83:32 som också den ägs av ALAB och består av två oberoende delar. På den södra delen är kontorsbyggnaden Sickla Front under uppförande och ska vara färdigt i slutet av 2013. Den norra delen ligger nordost om planområdet och har under det senaste decenniet varit upplåten till Stiftelsen Stockholms Studentbostäder för tillfälliga studentbostäder i bostadsmodulform.



Flygbild över planområdet



Planområdets ungefärliga avgränsning och angränsande fastigheter



## Översiktlig planering

### *Regionplan och översiktplan*

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFS 2010) pekas västra Sicklaön ut som del av den centrala regionkärnan. Detta befästs i gällande översiksplan *Hållbar framtid i Nacka* (2012), där kommundelen ifråga innehållas av stadsbyggnadsstrategin ”Skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön”. Tätheten beskrivs med närhet till såväl service, arbete och medmänniskor, som grönområden och rekreation. En blandad stadsdel beskrivs innehålla bostäder, arbetsplatser och service liksom attraktiva mötesplatser.

Planförslaget går i linjer med översiksplanens intentioner.

### *Fördjupad översiksplan för Sickla 2000*

Den fördjupade översiksplanen antogs av kommunfullmäktige 1999. I planen föreslås hela området Fanny udde för bostäder och verksamheter. I övrigt föreslås i tillämpliga delar att byggnader ska placeras med entréer mot gatan och att ny bebyggelse ska utformas med hänsyn till det framträdande läget vid Nackas entré.

Visionen är att denna del av Sickla ska bli en hållbar stadsdel genom att ta tillvara områdets unika förutsättningar med natur, skärgårdskontakt och närhet till Stockholms innerstad. Det kulturhistoriska arvet och befintliga verksamheter är en förutsättning för områdets framtid. Stadsdelen ska tilltala en mångfald av människor att bo, arbeta, utvecklas och vara i. Den fördjupade översiktplanen har arbetats in i gällande översiktplan *Hållbar framtid i Nacka* (se Stadsbyggnadsstrategi *Skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön*) och är inte längre aktuell som separat dokument.

### *Stadsbyggnadsidé Entré Sickla*

Under 2008 och 2009 togs *Entré Sickla* fram; en stadsbyggnadsidé med ambitionen att visa hur kommunen vill se området på lång sikt med utgångspunkt i tre teman; gröna stråk, kommunikationsstråk/mötesplatser och smart täthet. Stadsbyggnadsidén ska utgöra grunden för den framtida identiteten för sydvästra Sicklaön och har också den arbetats in i gällande översiktplan.

## Detaljplaner

För planområdet gäller S52 från 1967. Planen omfattar Sicklaön 346:1 och Uddvägen (del av Sicklaön 40:12) i sin helhet med markanvändningarna industri och parkering i kvartersmark samt park och gata på allmän plats. Planen omfattar även fastigheten Sicklaön 82:1 med markanvändningarna industri och parkering, samt del av Sicklavägen (tidigare Hammarby Fabriksväg) som trafikområde.

I övrigt gäller DP 219 från år 2000, en planändring tillhörande S52, för planområdets södra del. Planen föreskriver industri och upprättades med syfte att för en begränsad tidsperiod möjliggöra drift av bensinstation med tillfälligt bygglov på platsen.

Genomförandetiden har gått ut för båda planerna.



Till stadsplan 52 hör tomtindelning Kvarteret Dagakarlen från 1968 (akt 0182K-5654) som omfattar fastigheten Sicklaön 346:1 i sin helhet. Fastighetsplaner och tomtindelningar enligt den upphävda plan- och bygglagen (1987:10) gäller sedan införandet av den nya plan- och bygglagen (2010:900) som detaljplanebestämmelser i gällande detaljplan enligt 4 kap. 18§.

Den nya detaljplanen ersätter de delar av ovan beskrivna detaljplaner som ligger inom det angivet planområde. Tillhörande fastighetsindelningsbestämmelser, ursprungligen fastställda som tomtindelning för kvarteret Dagakarlen från 1968 (akt 0182K-5654), upphävs och upphör således helt att gälla.

### **Trafikplaner**

Danvikslösen är ett vilande planarbete inom både Nacka kommun och Stockholms stad. I Nacka kommun var fyra detaljplaner på samråd under 2005 och 2007. Planförslagen syftar till att möjliggöra utbyggnad av nya väg- och spårtrafikanläggningar längs gränsen mellan Nacka och Stockholm från Danvikstull i nordväst till Lugnets trafikplats med del av Värmdöleden, Värmdövägen och Sicklavägen i sydost.

Trafikverket planerar en Östlig förbindelse genom tunnel i Stockholmsområdet. Den Östliga förbindelsen ska ansluta till Södra Länken i tunnlar under Nobelberget. Detaljplaner för den tidigare planerade Österleden finns laga kraftvunna sedan mitten av 1990-talet och en ny förstudie togs fram 2006. Sedan sommaren 2012 arbetar Trafikverket med en åtgärdsvalsstudie (ny process enligt lag fr.o.m. 2013-01-01) för förbindelse och tillgänglighet mellan östra Stockholm, Lidingö, Nacka och Värmdö. Åtgärdsvalsstudien planeras att vara klar under 2013 och resulterar sannolikt i ett förslag till fortsatt arbete med en Östlig förbindelse. Trafikverket äger mark öster om planområdet för Tvärbanan, som är tänkt att användas för etablering av bodar och byggteknisk utrustning under byggnation av en eventuell Östlig förbindelse.

### **Reservat/Servitut**

Södra hörnan av fastigheten Sicklaön 346:1 är belastad med ett servitut för kommunens fastighet Sicklaön 40:12 för anläggande av trafikanläggning.

En avloppstunnel löper i nordsydlig riktning genom planområdet och belastar Sicklaön 346:1 och 82:1. Tunneln tillhör Fortum Värme AB och används för att pumpa renat avloppsvatten från Henriksdals reningsverk till Hammarbyverket i Hammarby Sjöstad där det omvandlas till fjärrvärme och sedan pumpas tillbaka till Henriksdal. Tunneln ligger på drygt 30 meters djup under havets medelnivå och har en area på 8 m<sup>2</sup>. Till ledningsrädden för tunneln (akt 0182K-84/66) hör en skyddszon på 10 meter som sträcker sig från tunnelns tak och uppåt, där de tjänande fastigheterna inte får uppföra byggnad eller annan anläggning utan medgivande från ledningsrätsinnehavarna. Tunneln påverkas inte av detaljplanen, men skyddas med en bestämmelse om lägsta nivå för schaktning och varsamhet vid sprängnings- och byggnadsarbeten.

### **Andra projekt som berör planen**

Området berörs av flera pågående projekt och planprocesser som ska beaktas, t ex Danvikslösen (vilande), Nobelberget (vilande) och Sickla Front (Kinnarpsplanen), liksom av



de sista etapperna av utbyggnaden av Hammarby sjöstad inom Stockholms stad. På grannfastigheten Sicklaön 82:1 (Klinten) har kommunen under våren 2014 påbörjat planarbetet med att utreda lämplig utformning av bebyggelse för kontor, andra verksamheter och möjliga en andel bostäder. Vidare måste hänsyn tas till den planerade utbyggnaden av Tvärbanan från Sickla udde till Sickla station i det parallella projektet Tvärbanan till Nacka. Kontor Uddvägen ska betraktas ur helhetsperspektiv ihop med närliggande projekt för att uppnå en sammanhängande och fungerande stadsdel.

### Kulturhistoriska intressen

Planens utbredning ligger inte inom område av riksintresse för kulturmiljövården. Inga kända fornlämningar berörs av projektet. Däremot omges fastigheten av två enskilda byggnader av kulturhistoriskt intresse, utpekade i bl.a. kommunens kulturmiljöprogram (s. 277). De berörs inte av projektet direkt, men har anknytning till platsens historia och har värden för närmiljön.



*Utsiktsbild mot Fanny udde tagen före sjösänkningen 1918*



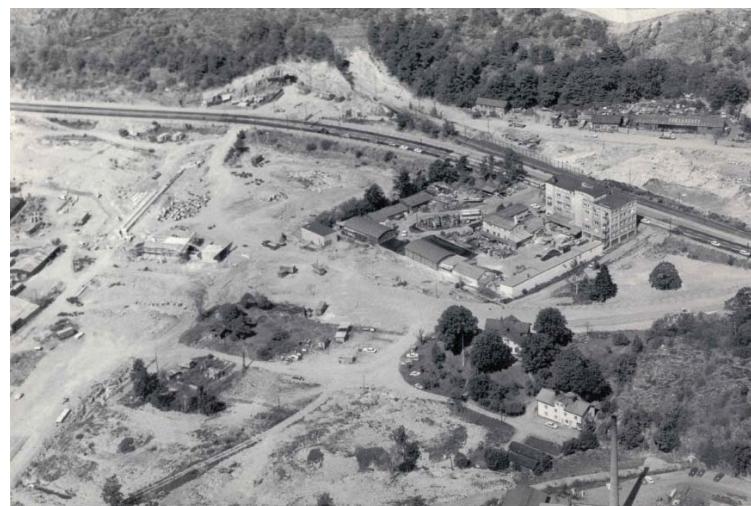
*Villa Fanny udde*

Namnet Fanny udde härrör från den udde i Hammarby sjö som fanns på platsen fram till sjösänkningen 1918. Sommarnöjet Fanny udde byggdes 1877 av bagarmästaren Anders Richard Westerdahl, som enligt tidens sed hade döpt stället efter hustrun. Villan Fanny udde, med detaljer i s.k. schweizerstil och rester av dess park finns kvar strax öster om planområdet på Uddvägen.

Planområdet gränsar i norr mot industrifastigheten Sicklaön 82:1 som omfattar en f.d. färgfabrik, kallad Klinten, med kulturhistoriskt värde. Byggnaden fick sin nuvarande karaktärsfulla färgsättning i början av 1950-talet. Den rutmönstrade färgfältsindelningen anknyter till 1950-talets vurm för geometriserande fasaddekor, men var samtidigt en tydlig reklampelare för verksamheten. För många är byggnaden en välbekant profil, då den syns både från motorvägen till Nacka/Värmdö och från Värmdövägen som utgör entrén till Sickla.



Färgfabriken "Klintens" 1950-talsfasad mot Värmdövägen



Fanny udde på 1960-talet. 1800-talsvillans tak syns bland träden söder om färgfabrikens inhägnade område, rester av udden till vänster. Lugnets trafikplats och Värmdöleden var ännu inte byggda.

Planområdet omfattar enligt kommunens *Grönstrukturprogram* (2011) ingen värdefull natur. Däremot belyser programmet allmänt vikten av att vegetation och grönytor, sett till både ekologiska och rekreativa värden, inte ska behandlas separat utan betraktas som ett fundament och som ett verktyg för hållbar stadsutveckling.

Nacka kommuns *Kustprogram* (2011) berör som namnet antyder endast kustområdena och är således inte relevant för denna detaljplan.

### **Riksintressen enligt 3, 4 och 5 kap Miljöbalken**

Området berörs av riksintressen för kommunikationer i form av Saltsjöbanan, Sicklavägen (länsväg 260), Södra Länken och Värmdöleden, där de tre sistnämnda är statliga vägar och av riksintresse på grund av att de är länkar mellan det nationella vägnätet och Stadsgårdshamnen, en hamn av riksintresse. Även reservatet för framtida Östlig förbindelse klassas som riksintresse för kommunikationer och bör beaktas.



Planförslaget innebär inte att någon nu gällande miljökvalitetsnorm överskrids. Se bilagd miljöredovisning.

## **Mellankommunala intressen**

Med endast Sicklavägen som åtskiljande element ligger planområdet i direkt anslutning till Hammarby Sjöstad och Stockholm stad. Samordning och dialog med Stockholm stad anses vara av stor vikt för att uppnå goda kopplingar och en harmonisk övergång mellan kommunerna på ett sätt där någon gräns inte märks och stadsdelarna tillsammans utgör en helhet. De gemensamma intressena rör sig således om skala och arkitektoniska uttryck, användning av bebyggelse, trafiklösningar i korsningen över Sicklavägen samt gemensamma lösningar för vatten och avlopp, där både Stockholm stad och Stockholm vatten är viktiga parter.

## **Området idag**

### *Topografi, vegetation, geologi och markföroreningar*

Planområdet är relativt plant och utgörs förutom av befintlig byggnad i huvudsak av hårdgjorda ytor för parkering. Fastighetens södra del avslutas med en grässlänt om cirka 3 meter ner mot Uddvägen. Viss vegetation finns i form av träd längs gränsen mot norr och väster. Hela fastigheten utgör ett ianspråktaget område.

Till skillnad från intilliggande Uddvägen ligger planområdet delvis på berg och bärigheten är förhållandevis god. Det föreligger inga stabilitetsproblem inom planområdet, men viss marksättning i södra delen mot Uddvägen.

Förhöjda halter av kvicksilver, barium, zink, kadmium, koppar och bly har påträffats inom planområdet. Marken måste saneras så att riklinjerna för mindre känslig markanvändning kan underskridas innan nya bebyggelsen uppförs. Saneringen ska utföras i samråd med tillsynsmyndigheten. Anmälan om schakt i förorenad mark och provtagning ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

### *Befintlig bebyggelse*

Fastigheten Sicklaön 346:1 är idag bebygd med en tre till fyra våningar hög kontorsbyggnad från tidigt 80-tal. För genomförandet av den nya detaljplanen förutsätts att den nuvarande hyresgästen flyttar och befintlig byggnad rivs. I södra delen låg tills nyligen en obemannad bensinstation. Avflyttning och rivning skedde under 2013. Marksanering har ombesörjts av bensinbolaget.

På den södra delen av tadelade Sicklaön 83:32, söder om planområdet, är en större kontorsbyggnad under uppbyggnad. Färdigställande och inflyttningsplanerat till januari 2014. Byggrätten tillåter kontor och handel i högst åtta våningar.

Södra delen av Trafikverkets fastighet Sicklaön 83:3 är bebyggd med en garage- och kontorsbyggnad intill Uddvägen. Byggnaden omgärdas av en större asfalterad uppställningsyta, en långsträckt carport samt en in- och utfart till drift- och underhållstunnel för Södra Länken. Den norra delen är upplåten för tre paviljongbyggnader i två våningar, för tillfälliga studentbostäder. Till dem hör tillhörande cykelställ, mindre förrådsbyggnader



och parkeringar. En fjärde byggnad med studentbostäder sträcker sig över gränsen till den norra delen av den tadelade fastigheten Sicklaön 83:32. Utöver den delade byggnaden omfattar fastigheten fyra paviljongbyggnader i tre till fyra våningar som också är upplåtna för tillfälliga studentbostäder. För samtliga studentbostäder gäller tidsbegränsade bygglov som löper ut i september 2015. Intill Uddvägen på samma fastighet står villa Fanny udde, 1800-talsvillan som beskrivs under kulturhistoriska intressen.



Tillfälliga studentbostäder på Uddvägen

Fastigheten Sicklaön 82:1 norr om planområdet är bland annat bebyggd med den industribyggnad som går under benämningen Klinten och beskrivs under *kulturhistoriska intressen* i detta kapitel. I övrigt utgörs fastigheten av en större lagerlokal, mindre förrådsbyggnader och uppställningsytor närmast Uddvägen.

#### *Service*

Planområdet ligger på gångavstånd till både Sickla köpkvarter och Hammarby Sjöstad med varierat utbud av service, kultur, utbildning, butiker, restauranger mm.

#### **Gator och trafik**

##### *Biltrafik*

Sicklavägen är en huvudled som är del av väg 260 som knyter samman Järla och Sickla köpkvarter med Värmdövägen och Stockholms innerstad. En trafikutredning har genomförts (Uddvägen trafikutredning, Ramböll, 2013-09-09) Hastigheten på Sicklavägen är 50km/h och trafikmängderna (vardagsdygnstrafik, vmd) är år 2013 ca 17300. Uddvägen, en mindre återvändsgata bedöms samma år ha en trafikmängd på ca 500 vmd. Den allmänna trafiken följer regionens dygns- och veckovariationer med störst trafik in mot Stockholm måndag till fredag morgon och ut från Stockholm sent vardagseftermiddagar.

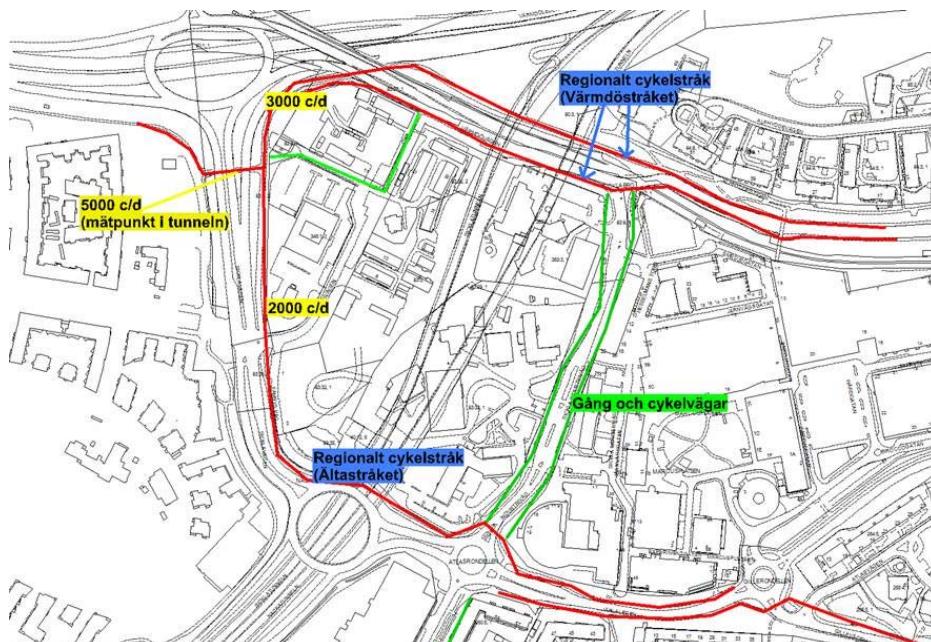
##### *Parkering*

I dagsläget är det parkeringsförbud både längs angränsade del av Sicklavägen och längs hela Uddvägen. Parkering i anslutning till området sker på kvartersmark.



## Gång- och cykeltrafik

Planområdet berörs av det regionala cykelstråket (Värmdöstråket) som går längs Värmdövägen och under Sicklavägen till Hammarby Sjöstad. Ältastråket går längs planområdets västra sida efter att det korsar Uddvägen och innan det länkas samman med Värmdöstråket vid tunneln till Hammarby Sjöstad. Trottoar finns längs Uddvägens västra sida. Denna sammanlänkas sedermera med den gång som sträcker sig mellan Sicklaön 82:1 och 83:32 till Värmdövägen.



Cykelkarta som visar stråk runt planområdet

## Kollektivtrafik

Planområdet har närhet till flera allmänna kommunikationer. Inom en radie på ca 300 meter finns buss 71 och 74 på Båtbyggargatan i Hammarby sjöstad, bussar på Värmdövägen och Sickla Industriväg, Saltsjöbanans station vid Sickla och Tvärbanans hållplats Sickla udde.

Det parallellt pågående projektet med en förlängning av Tvärbanan från Sickla Udde längs Uddvägen till Sickla station påverkar i allra högsta grad det aktuella planområdet. Planens utformning sker därför i samarbete med Stockholms Läns Landstings Trafikförvaltning, Trafikverket och Stockholms kommun.

En framtid tunnelbanelinje till Nacka bedöms få en station i närliggande Sickla Köpkvarter. Beslut om linjens sträckning och stationernas lägen fattas troligen i slutet av 2013.

## Buller

Planområdet utsätts i dagsläget för buller från olika källor. Bullersituationen varierar därför inom området, både sett till karaktär och styrka. En bullerutredning har genomförts av WSP



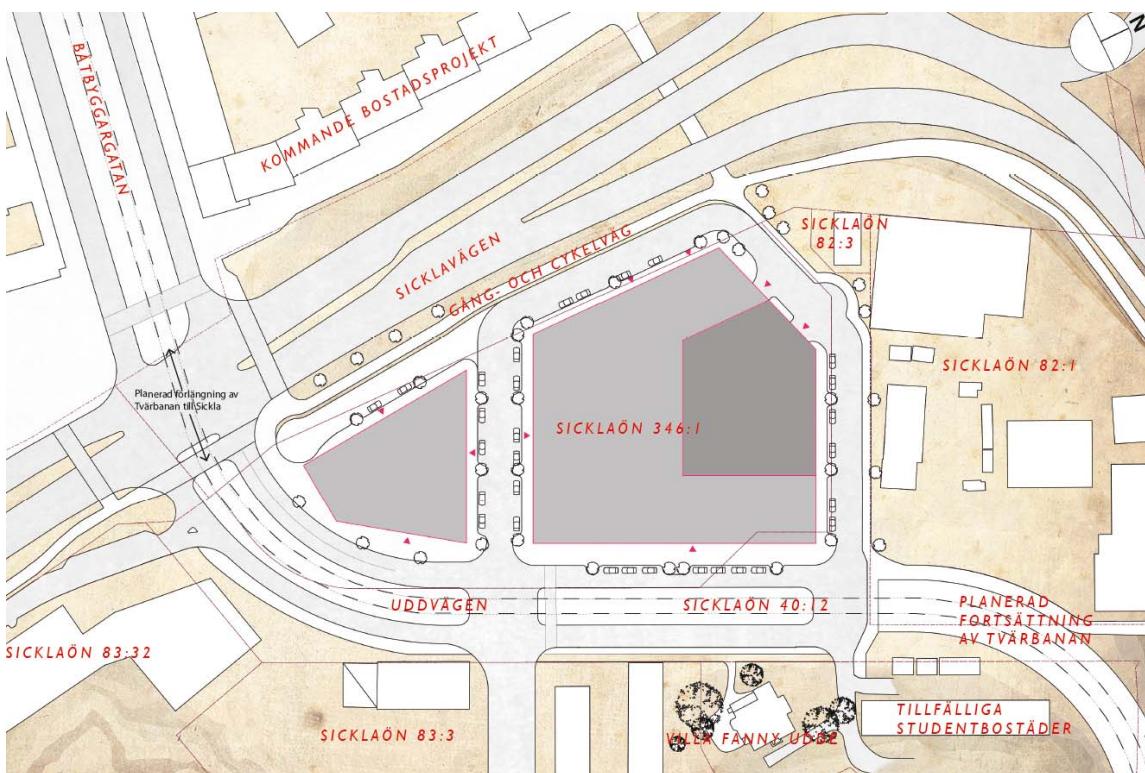
Akustik (TR 10182257\_01 Bullerutredning Sicklaön 341:1, Uddvägen, Nacka). Resultaten av utredningen redovisas under rubrik *Buller* i kapitel 4. *Konsekvenser av planen*.

### Teknisk försörjning

Vatten-, spillvatten- och dagvattenledningar finns utbyggda inom och i anslutning till planområdet. Kommunens huvudmottagning (tryckstegningsstation) av vatten finns på fastighet Sicklaön 82:3 i norra delen av planområdet. Distributionsledningar till kommunens vattentorn på Sicklaön liksom kommunens huvudspillvattenledning korsar och går parallellt med föreslaget planområde. Förbindelserna är avgörande för Sicklaöns spillvattenavledning och vattenförsörjning. I angränsande område finns ett stort antal ledningar för vatten och avlopp med stora upptagningsområden. Samordning med ny- och omläggningar i andra aktuella projekt är nödvändigt för att hitta långsiktigt hållbara lösningar.

Planområdet är anslutet till ledningsnätet för el, tele och fjärrvärme. Ledningsnät för optofiber/kabel-tv finns i närheten. Hanteringen av samtliga ledningstyper kommer att beaktas i kommande detaljprojektering.

### 3. Planförslaget



Illustrationsplan över tillkommande bebyggelse

(Om inget annat anges så har det bildmaterial som redovisas under denna rubrik tagits fram av Scheiwiller Svensson Arkitektkontor AB)



## Nya byggnader

Planförslaget bygger på ett förslag från Scheiwiller Svensson Arkitektkontor som anlitats av fastighetsägaren. Förslaget har bearbetats för att nå en struktur och en arkitektonisk utformning som bedöms bemöta platsens möjligheter och förutsättningar.

Användningen av bebyggelsen i kvarteret betecknas C för centrumändamål, innehållande exempelvis kontor, handel, kultur, utbildning, café, vård mm. Eftersom tillgång till gårdsmiljö saknas ska utbildning avse gymnasial eller eftergymnasial utbildning. Vård avser dagligvård.

Bebryggelsen utgörs av två byggnadskroppar, som hålls isär av en ca 18 meter bred tvärgata. Byggnaderna skiljs åt tydligt i volym, men bildar tillsammans ett sammanhängande kvarter. Volymerna är orienterade i nord-sydlig riktning, det mindre huset i söder och det större i norr.



*Perspektivskiss på de två volymerna från Sicklavägen i väst, men tänkbar fasadutformning*

Det södra huset får en byggnadsarea på ca 1250 m<sup>2</sup> per plan i sex våningar. Den norra byggnaden får samma höjd, en byggnadsarea på ca 5300 m<sup>2</sup> per plan och förses med ett atrium i dess mitt. Byggnaderna utformas med flexibla planlösningar där bottenvåningen anpassas för handel och publika verksamheter, medan resterande våningar lämpar sig för kontorsverksamheter i olika storlekar. Kontorsplatserna beräknas, beroende på utformning, uppgå till 900-1200 stycken. Ett parkeringsgarage förläggs till den norra byggnaden med in- och utfart mot nordväst.



*Programsektion över byggnadsvolymerna sett från Uddvägen*

Hushöjderna regleras med bestämmelse om högsta tillåtna totalhöjd över nollplanet.

Byggnadernas höjd bedöms samspele väl med kontorsbebyggelsen på grannfastigheten Sicklaön 83:32 och den planerade bostadsbebyggelsen på andra sidan Sicklavägen.

För att främja variationen i stadsbilden ska byggnaderna skiljas åt i fasadutformning och/eller färgsättning, men samtidigt ha ett gemensamt uttryck i material och karaktär som domineras av tegel och glas. Lekfull fönstersättning och indrag i takvåningen bidrar till ett spännande och tilltalande uttryck. Det södra husets hörn mot korsningen Sicklavägen och Uddvägen framhålls genom sin mycket höga inglasade bottenvåning som skapar en välkommande entré in till kvarteret. Bottenvåningarna hålls generellt öppna i fasad och karaktäriseras av publik tillgänglighet där utrymme bereds för lokaler för service eller dyl. Planen ska möjliggöra någon form av dagligvarubutik och annan närservice i bottenvåningen på den nya bebyggelsen.

För att bygga vidare på den tät och stadsmässiga strukturen i Hammarby sjöstad står båda byggnaderna med fasaderna i linje med trottoaren, som i sin tur ska utgöra en belyst och trygg entrézon till kvarteret och byggnadernas samtliga funktioner. Det gäller för kvarterens samtliga sidor, varför parkeringsanläggningen med in- och utfart mot norr ska integreras i samma formspråk som övriga huskropparnas bottenvåning. Grannfastigheten i norr, Sicklaön 82:1, fick hösten 2013 positivt planbesked och kommunen har under våren 2014 påbörjat en planprocess för att utreda lämplig utformning av bebyggelse för kontor, andra verksamheter och möjligen en andel bostäder. Med hänsyn till denna framtida bebyggelse är det av stor vikt att norrgaveln och lokalgränden inte upplevs som en baksida. Ljusförhållanden, utsikter och entrémiljö för ett anslutande kvarter i norr har därför en viktig faktor vid gestaltning och projektering. Se bifogat kvalitets- och gestaltningsprogram.



*Idéskiss på hur den norra gaveln kan integreras genom formspråk och lokaler i bottenvägen.*



I planområdets sydvästra hörn kommer en trafiksignalanläggning för korsningen Sicklavägen/Uddvägen uppföras. Ytan för användningen E<sub>2</sub> Tekniska anläggningar, trafiksignalanläggning.

### Stadsbild

Kvarteret runt Fanny udde är i dag ostrukturerat och glest bebyggt med byggnader utan tydliga kopplingar sinsemellan eller till gaturummet. I föreslagen plan ersätts den indragna och solitära byggnaden på Sicklaön 346:1 med ett fullskaligt kvarter där fasaden möter gatan. Bebyggelsen tillför en ny skala till kvarteret och ett nytt riktmärke i den framväxande stadsbilden. Volymerna ska tillsammans med intilliggande byggnader skapa en välkomnande entré till Nacka.



Foto på modell tagen från sydväst med Hammarby sjöstad s östligaste kvarter i förgrunden

Både det mindre och större husets växelvisa indelning med täta delar och stora glasade partier ger en spänande visuell interaktion mellan verksamheterna i husen och den omgivande miljön. Tillsammans med den planerade ombyggnationen av Uddvägen, innehållande spårväg, bidrar projektet till en mer urban stadsbild i området.

### Mark och växtlighet

Utbyggnaden kommer innebära en del utjämning av marken för att möjliggöra ett lämpligt möte mellan bebyggelse och gata. I övrigt sker utbyggnad på redan ianspråktagen mark och mycket små mängder vegetation kommer avlägsnas.

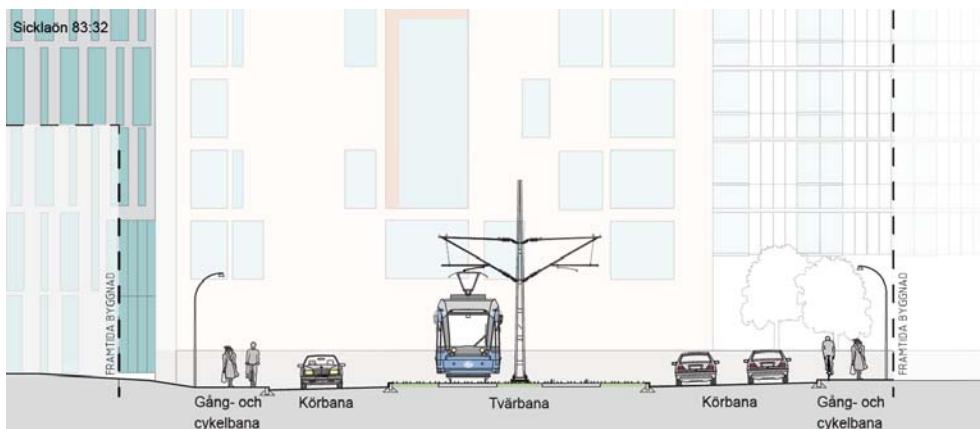
Markföroringar är kända, framför allt i planområdets södra delar. Sanering ska ske innan ny bebyggelse kan uppföras. Läs under rubrik *Mark och växtlighet* i kapitel 4. *Konsekvenser av planen*.



## Gator och trafik

### Biltrafik

Uddvägen, som planläggs i detaljplanen för Tvärbanan till Nacka, förblir en lokalgata utan genomfart, men rustas till en högre kapacitet än dagens. Längs denna går Tvärbanan i gatans mittemassa. För att möjliggöra in- och utfarter till intilliggande kvarter och fastigheter blir två överfarter nödvändiga. För att främja Tvärbanans framkomlighet kommer den att begära prioritet i korsningarna. Överfarterna kommer att förses med någon typ av signal, såsom rödljus eller wig-wag (gulblinkande varningssignal).



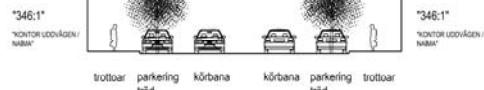
Planerad utformning av Uddvägen vid utfarten mot Sicklavägen. Illustration GRID Arkitektur AB

Inom planområdet sträcker sig en lokalgata runt den större av byggnaderna. Sträckan längs den norra fasaden hålls som allmän plats, för att säkra tillgänglighet till Nacka kommunens tryckstegringsstation. Gatan planeras bli ca 15 meter bred, men förutsätts kunna breddas framöver, beroende på planläggningen av fastigheten Sicklaön 82:1 i norr. Resterande del av gatan är enskild men hålls öppen för allmän trafik. Denna lokalgata skär genom och bryter upp kvarteret, skapar nya platser, tillgänglighet och siktlinjer. På sträckan mellan husen utformas denna gata som ett så kallat gångfartsområde, som bland annat med avvikande

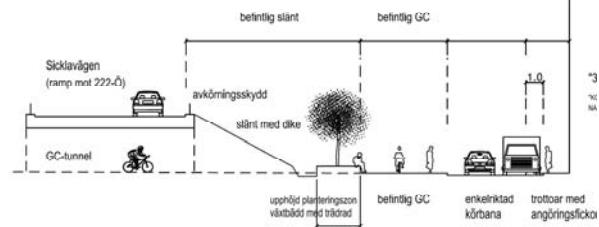
markbeläggning och gatumöblering ska signalera att ett lugnare tempo skall råda. Bredden på gatan varierar mellan ca 15 och 18 meter beroende på entréer, gatumöblering, parkering osv. Utformningen ska inte uppmuntra till genomfartstrafik, men gatan ska hållas öppen för allmän trafik.



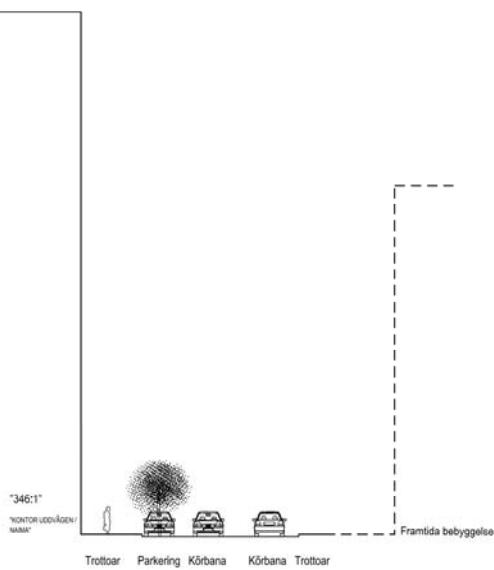
Exempel på gångfartsområde, New Road i Brighton



*Sektionsskiss över tvärgatan mellan byggnaderna*



*Sektionsskiss över lokalgatan i väster längs Sicklavägen*



*Sektionsskiss över lokalgatan i norr mot Sicklaön  
82:1*



*Sektionsskiss över lokalgatan i nordväst mot  
kommunens tryckstegningsstation*

### Gång- och cykeltrafik

Kvartersgatan förses med dubbelsidig trottoar på sträckan i norr liksom på tvärgatan mellan byggnaderna. Gatan längs byggnadernas västra sida förses endast med enkelsidig trottoar eftersom den angränsar mot gång- och cykelväg i väster. Gång- och cykelvägen är del av det regionala cykelstråket. Dagens läge och bredd på ca 5 meter förblir oförändrad. Uddvägens södra del förses med separat gång- och cykelbana på båda sidor. Den norra delen av gatan



får dubbelsidig trottoar, medan cykeltrafik sker i cykelkörfält i gatan. Uddvägens utformning ingår i detaljplanearbetet för Tvärbanan till Nacka.

#### *Parkeringsbehovet tillgodoses inom fastigheten Sicklaön 346:1 och huvudsakligen med p-platser förlagda till ett parkeringsgarage i den norra byggnaden, med in- och utfart på husets nordvästra gavel. Ett parkeringstal på 12 bpl per 1000 m<sup>2</sup> BTA har bedömts lämpligt, bland annat utifrån den planerade blandningen av verksamheter, det centrala läget och den goda kollektivtrafikförsörjningen i området. En parkeringsutredning har tagits fram (Atrium Ljungberg och Nacka kommun, maj 2014) i syfte att beskriva och motivera de förutsättningar och åtgärder som möjliggör att antalet parkeringsplatser och därmed bilresandet hålls nere. Parkeringsgaraget ska även tillgodose parkeringsbehov om ca 140 p-platser för intilliggande fastighet Sicklaön 83:32, som också ägs av Atrium Ljungberg AB, vilket regleras genom avtal fastigheterna emellan. Tillsammans ger detta ett totalt behov på ca 460 p-platser.*

Med tanke på det centrala läget planeras bebyggelsen utifrån förutsättningen att många besökare och verksamma i de nya byggnaderna kommer att använda cykel som färdmedel till och från området. Gällande cykelparkeringar ska det finnas minst 20 platser per 1000 m<sup>2</sup> BTA kontor. De förläggs huvudsakligen till parkeringsgaraget, men kan även anordnas utomhus i anslutning till byggnaderna.

#### *Kollektivtrafik*

Planen utgår ifrån att Tvärbanan kommer att förlängas till Sickla statin och således trafikera Uddvägen. Avstånd, placering av utfarter mm tar därför hänsyn till ett gaturum som omfattar spårtrafik. I övrigt förväntas de kollektiva trafikförbindelserna öka i takt med att antalet verksamheter och arbetsplatser växer i området. 2013 års Stockholmsförhandling resulterade i att tunnelbaneutbyggnaden till Nacka kommer utgöras av en förlängning av tunnelbanans blå linje från Kungsträdgården, med stationer vid Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla och Nacka C.

#### **Buller**

Se rubrik *Buller* i kapitel 4. *Konsekvenser av planen*

#### **Tillgänglighet**

De nya byggnaderna får visuellt öppna bottenvåningar med tydliga entréer i nivå med omgivande trottoarer för att vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. Samtliga kontorsentréer kommer vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning och bilparkering kommer anpassas med tillgängliga anslutningar till kontorslokalerna. Interna hissar förbinder entréplan med övriga våningsplan och garaget.

De öppna platserna runt bebyggelsen, inräknat gångstråken, ska upplevas som trygga och säkra och fortsatt arbete med detta ska ske i samråd med kommunens brottsförebyggare.



## Teknisk försörjning

### Vatten och avlopp

Planområdet har huvudvattenledningar på dess östra, västra och norra sida. Ledningarna utgör huvudinmatningen till Nacka och Värmdö. Ledningen i norr är delvis av äldre datum och mycket vibrations- och tryckkänsliga. En förutsättning för utvecklingen av Sicklaön 346:1 och 82:1 är därför att denna ledning byts ut. Åtgärden ska samordnas med omläggning av ledningar i Uddvägen, vilket ingår i projekt Tvärbanan till Nacka. En tryckstegringsstation ligger på Sicklaön 82:3 i norr. Angöringen till denna får inte försämras.

Under gång- och cykelvägen längs Sicklavägen ligger en vattenledning från 2008. Ledningen bedöms klara både vibrationer från byggnationen och laster från trafiken på den planerat angränsande kvartersgatan. Kommunens ledningsrätt ligger delvis på kvartersmark och säkras i detaljplanen med ett u-område som sträcker sig 4 meter åt vardera håll från ledningens centrum.

Byggnader inom planområdet skall grundläggas på ett sådant sätt att de ej skadas eller att våning under markytan ej kan vattenfyllas vid eventuellt brott i närliggande ledningar.

Avloppstunneln tillhörande Fortum Värme AB skyddas i detaljplan genom bestämmelse om lägsta schaktningsdjup.

Tekniska frågor om ledningsflytt, skyddsåtgärder och andra förändringar i ledningsnätet skall regleras i exploateringsavtal mellan exploater och Nacka Kommun.

För att säkra framkomst till tryckstegringsstationen liksom till underhåll av ledningar mm inom planområdet ska den enskilda kvartersgatan hållas öppen för allmän trafik.

### El, tele, fjärrvärme etc.

Planområdet är anslutet till nät för el, fjärrvärme och tele.

Tekniska frågor om ledningsflytt, skyddsåtgärder och andra förändringar i ledningsnätet ska avtalas mellan fastighetsägare och ledningsägare.

### Affallshantering

Affallshanteringen i den norra byggnaden sker förslagsvis via parkeringsgaraget med in- och utfart från den allmänna lokalgatan i norr. I södra byggnaden sker den antingen via kulvert till den norra byggnaden med gemensam sophantering i källarnivå, eller från tvärgatan mellan husen.

## Dagvatten

Utvecklingen av planområdet ska ske utifrån Sveriges miljökvalitetsnormer för vattenkvalitet (bindande nationell föreskrift). Kvalitetskravet innebär att den ekologiska statusen ska vara god 2021. Vattenkvaliteten i samband med planläggning får inte försämras, utan den ska på sikt förbättras till god status till år 2021. Kemisk ytvattenstatus avseende kvicksilver och kvicksilverföreningar är klassad som uppnår ej god kemisk ytvattenstatus. Halterna av kvicksilver och kvicksilverföreningar i vattenforekomsten bör inte öka till den 22 december 2015, i förhållande till de halter som har legat till grund för



vattenmyndighetens statusklassificering av kemisk ytvattenstatus inklusive kvicksilver och kvicksilverföreningar 2009. Undantag gäller också för tributyltennföreningar som har en tidsfrist till 2021 av den anledning att det är tekniskt omöjligt att uppnå normen tidigare.

Markytan i den norra delen av området sluttar från öster mot väster och avvattnas i västlig riktning till befintlig dagvattenledning belägen i en till Sicklavägen parallell GC-väg. Södra delen av tomten avvattnas mot ett befintligt dagvattensystem i Uddvägen. Svindersviken är recipient för dagvattnet från exploateringsområdet. Lokalt omhändertagande av dagvatten ska tillämpas i möjligaste mån för att minska belastningen på ledningsnätet.

Området faller inom kategorin "kvartersmark inom industri eller centrumområde" varför rening av dagvatten krävs. För att leverera rent vatten till kommunens anläggning och inte försämra förutsättningarna att uppnå miljökvalitetsnormerna ska fastighetsägaren vidta de åtgärder (eller motsvarande) som framgår av den dagvattenutredning som genomförts av COWI (2013-10-31). Resultaten av utredningen sammanfattas under rubriken *Dagvatten* i kapitel 4. *Konsekvenser av planen*.

## **Trygghet och säkerhet**

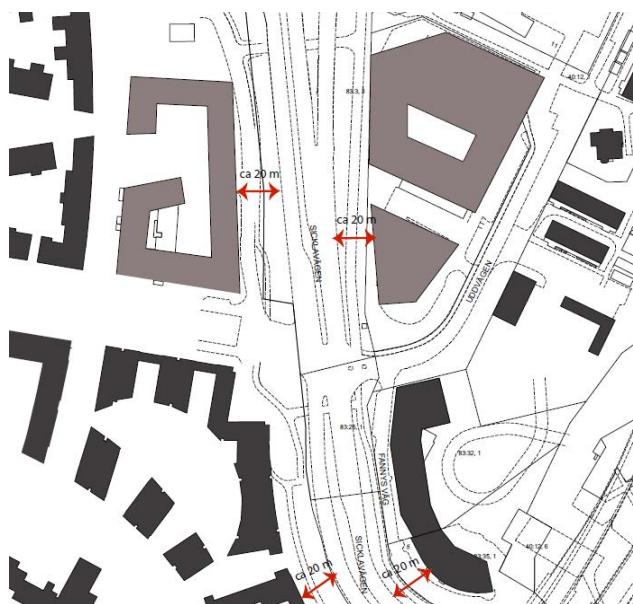
Länsstyrelsens rekommenderar<sup>1</sup> att ett område på minst 25 meter lämnas fritt från bebyggelse intill transportleder för farligt gods och bensinstationer. När det gäller transporter av farligt gods på väg och järnväg samt hantering vid bensinstationer ska alltid en riskanalys göras vid nyexploatering inom 150 meter från sådana riskobjekt.<sup>2</sup> Planområdet ligger inom 150 meter från Sicklavägen som är sekundär transportled för farligt gods. En riskanalys har tagits fram (Brandskyddslaget, april 2014) i syfte att utvärdera vilka risker som människor inom området kan komma att utsättas för samt i förekommande fall föreslå hur risker ska hanteras för att uppnå en acceptabel säkerhet.

Tidigare planer i området, både på Nacka- och Stockholmssidan, är enligt Länsstyrelsens, Trafikverkets och räddningstjänstens riktlinjer utformade med speciell hänsyn till möjliga olyckor längs Sicklavägen. Säkerhetsavstånd som tillämpats är i huvudsak ca 20 meter från byggnad till Sicklavägen. På några sträckor är avståndet något kortare. Det har dock förutsatt att gatan utformas på ett sätt där spridning av exempelvis brandfarliga läckage hindras. På några ställen har avkörningsskydd uppförts och körbanorna har byggts med avrinning mot vägens mittremsa.

---

<sup>1</sup> Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer

<sup>2</sup> Riskkriterier från Räddningsverket (numera Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap)



Karta som visar avstånd mellan bebyggelse och Sicklavägen. Ljusgrått visar planerad bebyggelse, mörkgrått befintlig.

Ett stort avstånd till Sicklavägen anses öka den redan befintliga barriär som denna väg utgör mot kvarteren på Stockholmssidan och på så sätt försvåra målet i att uppnå en tät och sammanhållen stadsbebyggelse. I planförslaget ligger bebyggelsen som närmst 20 meter från Sicklavägen. Om det nu vilande infrastrukturprojektet Danvikslösen genomförs enligt föreslagen detaljplans utformning kan Sicklavägen komma att hamna ca 5 meter närmare (som närmast 15 meter). En riskanalys (Brandskyddslaget, april 2014) har genomförts i syfte att se över möjligheten att understiga Länsstyrelsen rekommenderade skyddsavstånd på 25 meter. Ytterligare en utredning har tagits fram i syfte att bedöma lämpligt skydd i fasad oavsett om Danvikslösen genomförs eller ej (Brandskyddslaget, 2014-09-09). Ett avstånd på 15-20 meter från Sicklavägen anses möjligt om följande skyddsåtgärder vidtas:

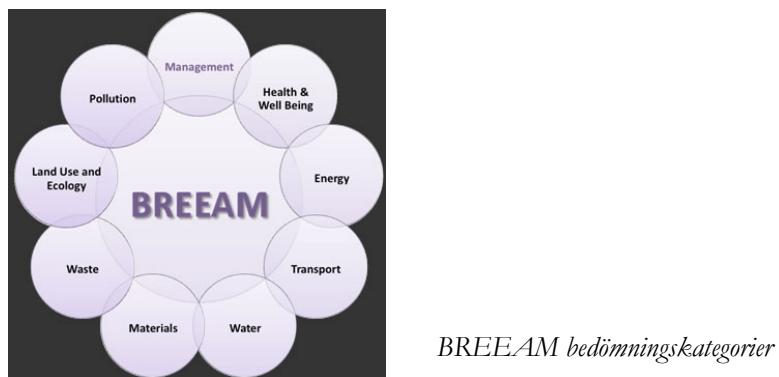
- Obebyggda områden utomhus inom 25 meter från Sicklavägen ska utföras så att de ej uppmuntrar till stadigvarande vistelse.
- Utrymning från byggnader ska anordnas i riktning bort från Sicklavägen.
- För att förhindra brandspridning till de nya kontorsbyggnaderna ska fasader (väggar och fönster) inom 25 meter från Sicklavägen utföras så att risken för brandspridning in i byggnaden begränsas under den tid det tar för personer att utrymma utsatta byggnadsdelar eller att nå säker plats (30 min).
- Fasader som vetter mot och är placerade inom 25 meter från Sicklavägen ska utföras i lägst brandteknisk klass El 30. Fönster och glaspartier i dessa fasader ska utföras i lägst brandteknisk klass EW 30. För att säkerställa att kraven erhålls får fönster inte göras öppningsbara, annat än för underhåll mm.



I övrigt ska gång- och cykelbanor vara väl utbyggda på samtliga sidor. Den enskilda tvärgatan utformas för trafik på gångtrafikantens villkor med hjälp av stensättning, gatumöblering mm. Upplysta och visuellt öppna bottenvåningar ska tillsammans med väl utformad gatubelysning bidra till tryggheten i kvarteret.

### **Miljö och hållbarhet**

Projektet ska ligga i framkant gällande miljö- och hållbarhetsanpassning. Det ska genomsyra projektet, både initialt vid val av material och produktionsmetoder, men också långsiktigt sett till drift och underhåll under byggnadens hela livslängd. Fastighetsägaren ska hållbarhetscertifiera byggnaden enligt miljöklassningssystemet BREEAM.



Vid en certifiering bedöms byggnadernas miljöprestanda inom ett antal olika områden med tydliga minimikrav vad gäller projektledning, byggnadens energianvändning, inomhusklimat såsom ventilation och belysning, vattenhushållning, avfallshantering samt markanvändning och påverkan på närmiljön. I bedömningen ingår även poängsättning av hur byggnaden ligger i förhållande till allmänna kommunikationsmedel, val av byggnadsmaterial och vilka förroreningar byggnaden kan ge upphov till. Extrapoäng kan uppnås för hur innovativ byggnaden är i sina tekniska lösningar. De poäng byggnaden uppnått inom varje delområde adderas sedan till en totalpoäng. När byggnaden inte upp till 30 procent av maximal poängsumma får den ingen certifiering. De olika nivåerna är *pass, good, very good, excellent och outstanding*. För att uppnå det högsta betyget krävs 85 procent av maximal poäng, goda innovativa lösningar samt en godkänd uppföljning efter tre år.

## **4. Konsekvenser av planen**

### **Behovsbedömning**

Planenheten gör bedömningen att detaljplanens genomförande inte innebär någon betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken behöver därför inte upprättas för planen. Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning om att detaljplanen inte bedöms medföra en betydande miljöpåverkan (Länsstyrelsens diarienummer: 4021-9703-2013).



## Sociala konsekvenser

Planen innebär att en verksamhet försvinner från området i och med att befintlig kontorsbyggnad rivs. Samtidigt tillförs flexibelt utformade byggnader vars lokaler möjliggör både ett större antal och en stor variation av verksamheter och besökare. Genom nya arbets- och mötesplatser liksom upprustningar av gatumiljön anses de sociala värdena öka i och med föreslagen planläggning.

## Rekreation

Området erbjuder i dagsläget inga ytor för rekreation. Planförslaget innebär därmed ingen försämring i detta avseende, utan snarare en förbättring då obebyggda ytor rustas och blir mer allmänt inbjudande och tillgänglig. GC-vägen i väster behåller sitt läge och sin bredd. Gång- och cykelmöjligheterna längs Uddvägen förbättras avsevärt i och med upprustningen av Uddvägen.

## Tillgänglighet

Planen innebär att en idag dåligt utnyttjad yta med en mer eller mindre sluten verksamhet, öppnas upp för fler människor. Dels kommer bebyggelsen att utgöra arbetsplatser för många, dels medger planen även mer offentliga lokaler för butiker, utbildning mm. Platsen är tillgänglig genom gång- och cykelbanor och närbild till kollektivtrafik.

Byggnaderna och utedmiljöerna i detaljplanen ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning i enlighet med Plan- och bygglagens kapitel om allmänna intressen 2 kap 3 § samt krav på byggnadsverk mm 8 kap 1 och 4§ (PBL 2010:900). Detta innebär bland annat krav på hissar från entréer och parkeringsgarage.

## Trygghet och säkerhet

En riskanalys har upprättats av Brandskyddslaget (april, 2014). Den baseras på en analys av bl.a. riskbedömning, olycksstatistik, transportmängder av gasol samt brandfarlig vara. De riskobjekt som har identifierats i områdets närbild är Sicklavägen, som är en sekundär transportled (omledning) för farligt gods. Hänsyn till planerna för utbyggnad av Henriksdals reningsverk har tagits. Det är främst riskerna för människors liv och hälsa i och med närbilden till Sicklavägen och transporter från farligt gods på denna som har belysts.

Bebyggnestruktturen inom planområdet innebär att risknivån förknippad med trafiken på Sicklavägen är förhöjd och till en sådan nivå att säkerhetshöjande åtgärder måste beaktas vid ny bebyggelse, se rubrik *Trygghet och säkerhet* i kapitel 3. *Planförslag*.

Riskrelationen i plankorsningarna med spårvägen längs Uddvägen har studerats i detaljplanerarbetet för Tvärbanan till Nacka, inom vilken Uddvägen ingår. Där konstateras att kollisioner mellan spårvagn och motorfordon oftast beror på att bilföraren inte sett spårvagnen, inte sett eller förstått signalers innebörd eller ignorerat dessa eller inte kunnat bedöma hastighet och avstånd. En kollision mellan spårvagn och gångtrafikant/cyklist kan leda till allvarliga skador och dödsfall. Det är därför av stor vikt att trafikmiljön utformas för att ge största möjliga trafiksäkerhet. Längs med Uddvägen kommer det att bli två överfarter där vägtrafik korsar spårvägen. Överfarterna kommer att signalregleras och utformas med strävan efter att skapa en tydlig och säker trafikmiljö.



I övrigt berikas planområdet i och med planförslaget med ett större utbud av verksamheter som förväntas generera aktivitet och rörelse spridda under större del av dygnet. När den mänskliga aktiviteten i ett område ökar, ökar också ofta den upplevda tryggheten.

Upplevelsen påverkas också av byggnadernas utformning, belysning mm, varför öppna och ljusa bottenvåningar är ett viktigt inslag. För en säker trafiksituation är det av stor vikt att planen samstyrts med angränsande planarbete för Tvärbanan med tillhörande upprustning av Uddvägen med gång- och cykelbanor osv.

## Trafik

En trafikutredning har genomförts av Ramböll (Uddvägen trafikutredning, 2014-02-03) i syfte att belysa utformningen och framkomligheten i korsningen mellan Uddvägen, Sicklavägen och Båtbyggargatan, dvs. den huvudsakliga infarten till och från planområdet. Utredningen tar hänsyn till den planerade exploateringen kring Uddvägen, både med och utan spårvägstrafik genom korsningen. Området kring Uddvägen utgör ett utvecklingsområde och beräkningarna bygger på en utveckling i tre hypotetiska etapper. Det första skedet utgår ifrån dagsläget, omfattande det så kallade Kinnarpshuset och Sickla Front (Sicklaön 83:32), samt de tillfälliga studentbostäderna. I ett andra skede räknas den planerade kontorsbebyggelsen på Uddvägen, inklusive bebyggelse på grannfastigheten Sicklaön 82:1(Klinten) in. Det tredje skedet är en utblick mot 2030 som kan genomföras först då Östlig förbindelse är utbyggt. Då bedöms de tillfälliga studentbostäderna ha ersatts med 210 permanenta bostäder.

Beräkningarna grundas på följande schablonvärden för trafikalstring (biltrafik):

- Studentbostäderna har bedömts till 0,65 f/lgh och dygn.
- Permanenta bostäder har bedömts till 3 f/lgh och dygn.(100 m<sup>2</sup> per lägenhet)
- Kontor 25 m<sup>2</sup> per arbetsplats och en rörelse per arbetsplats.

Spårvagnen har 5-minuterstrafik.

Slutsatsen är att korsningen med en spårvagn i 5-minuterstrafik och 2030 års trafikmängd blir högt belastad men inte överbelastad.

Grannfastigheten Sicklaön 82:1 fick under hösten 2013 positivt planbesked och kommunen har under våren 2014 påbörjat en planprocess för att utreda lämplig bebyggelseutveckling för kontor, andra verksamheter och möjligen en andel bostäder. Trafikutredningen har därför kompletterats med nya ingångsdata för de trafikflöden denna bebyggelse antas alstra. Resultatet av simuleringarna visar att trafiktillskottet inte innebär några kapacitetsproblem på Uddvägen eller i korsningen Uddvägen/Sicklavägen. Den norra lokalgatan blir tillfart för både Sicklaön 346:1 och Sicklaön 82:1. Trafikmängderna bedöms inte heller leda till några kapacitetsproblem.

## Buller

Bebyggelsen kommer i huvudsak att utgöras av kontor. För kontorslokaler finns inte något riktvärde för ljudnivå utomhus. Vid nybyggnad av kontor är kravet för ekvivalent ljudnivå inomhus 30-45 dBA beroende på lokaltyp. För de flesta utrymmena är kravet 35 dBA.



Riktvärdena för maximal ljudnivå varierar mellan 45 och 60 dBA beroende på lokaltyp. (Svensk standard SS 25268:2007) Naturvårdsverkets allmänna råd anger mer generellt att lokaler för kontor ska utformas så att buller inte överskrider 40dBA ekvivalent ljudnivå (BRÅD, Buller från vägtrafik. Naturvårdsverket 1991).

Utöver kontor och handel medger användningen *centrumändamål* även verksamheter så som vård, utbildning och hotell. För dessa verksamheter gäller samma riktvärden som för bostäder (inomhus), dvs. 30 dBA ekvivalentnivå och 45 dBA maximalnivå nattetid. (Riktvärdena vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur är (Prop. 1996/97:53) Det ställs dock inga krav på angränsande utomhusmiljö, förutsatt att utbildningen avser gymnasial eller eftergymnasial utbildning.

En trafikbullerutredning har utförts av WSP Akustik (2013-06-25). Av utredningen framgår att den ekvivalenta ljudnivån vid husets fasader som högst uppgår till 66 dBA och den maximala som högst till ca 77-79 dBA vid Uddvägen. Utredningens beräkningar är utförda med de olika trafikslagen var för sig. Vid dimensionering bör dock summan av samtliga trafikslag användas, dvs. från såväl från vägar, Saltsjöbanan och Tvärbanan. För maximal ljudnivå jämförs de olika trafikslagen och dimensioneringen sker efter det trafikslag som har den högsta nivån.

Fasad mot	Vägtrafik (dB) (frifältsvärde)		Saltsjöbanan (dB) (frifältsvärde)		Tvärbanan (dB) (frifältsvärde)	
	$L_{Aeq}$	$L_{AFmax}$	$L_{Aeq}$	$L_{AFmax}$	$L_{Aeq}$	$L_{AFmax}$
Sicklavägen	66	74-75	45-46	64-65	43-50	55-64
Uddvägen	61-64	77-79	32-52	53-71	56-57	72-74
Norr	59-64	67-74	57	76	45-55	59-72

*Sammanfattning av de högsta beräknade ljudnivåerna för alla våningshöjder från respektive trafikslag per fasad*

Eftersom det inte finns några trafikbullerriktvärden utomhus för andra byggnader än bostäder är det inomhuskraven som styr. Förutsättningarna anses goda för att med rätt fasad kunna dämpa bullret så mycket att inomhuskraven uppfylls. Ytterväggar och fasadglas/fönster måste dock dimensioneras noggrant i ett senare skede. Gällande förskolor och grundskolor vill man ofta begränsa ljudnivåerna på skolgården, men i detta fall rör det sig om gymnasial eller eftergymnasial utbildning där inga krav på gård ställs.

Byggnaderna ska också projekteras med hänsyn tagen till eventuell risk för stomljud och vibrationer. Byggnaderna skall utformas så att stomljud i utrymmen för sömn och vila (gästrum i hotell mm) inte överstiger 30 dBA (LpmaxSLOW) samt för kontor inte överstiger 40 dBA (LpmaxSLOW). Byggnaderna skall utformas så att vibrationer inte överstiger 0,4 mm/s komfortvägd vibrationshastighet på grund av trafik inklusive spårvagn och buss (enligt SS 460 48 61).

Gällande utomhusmiljöerna får längssidan mot Sicklavägen inte utformas för stadigvarande vistelse. Sådana miljöer bör istället förläggas till de tydligare sidorna längs tvärgatan eller mot Uddvägen.



## Miljökvalitetsnormer för luft

På uppdrag av Nacka kommun har en luftutredning genomförts för planområdet av SLB-Analys. (Uddvägen, Nacka. Spridningsberäkningar för halter av partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO<sub>2</sub>), juni 2013). Utredningen består av beräkningar av luftföroreningshalter av partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO<sub>2</sub>), vid den planerade bebyggelsen. Beräkningar har gjorts för ett nollalternativ samt ett utbyggnadsalternativ år 2015 med prognostiserade trafikflöden. I nollalternativet antas planerade hus på motsatt sida av Sicklavägen (Lugnet III) vara uppförda. Utbyggnadsalternativet innebär att både det planerade kontorshuset samt husen på andra sidan Sicklavägen är uppförda.

För partiklar, PM10, finns två olika normvärden definierade i lagstiftningen om miljökvalitetsnormer. Det som normalt sett är svårast att klara gäller för dygsmedelvärden. Dygsmedelvärdet av PM10 får inte överstiga halten 50 µg/m<sup>3</sup> vid mer än 35 tillfällen under ett kalenderår.

För kvävedioxid, NO<sub>2</sub>, finns tre olika normvärden definierade i lagstiftningen om miljökvalitetsnormer. Det som normalt sett är svårast att klara gäller för dygsmedelvärden. Dygsmedelvärdet av NO<sub>2</sub> får inte överstiga halten 60 µg/m<sup>3</sup> vid mer än 7 tillfällen under ett kalenderår.

År 2015 beräknas miljökvalitetsnormen för både PM10 och NO<sub>2</sub> till skydd för människors hälsa att klaras i hela planområdet både för noll- och utbyggnadsalternativet.

Tvärbanans påverkan på luftkvaliteten i planområdet har bedömts vara försumbar. Detta gäller även i korsningen Uddvägen/Sicklavägen.

## Ekonomiska konsekvenser

Projektet innehåller att utvecklingen av området kring Fanny udde fortsätter och att västra Sicklaön allt mer knyts samman med Hammarby Sjöstad. Genom att tillföra ny byggnation, nya attraktiva miljöer, arbetsplatser och offentliga lokaler förändras området i stort. Ett ökat utbud av verksamhetslokaler och service kan medföra ökad ekonomisk nytta för både näringsidkare och boende i närlheten då nya kundgrupper och aktörer söker sig till stadsdelen. Planområdet är dessutom starkt kopplat till den planerade förlängningen av Tvärbanan som med bättre kommunikationer kan påverka värdet på fastigheter i området positivt.

## Stads- och landskapsbild

Planläggningen innehåller att utvecklingen på västra Sicklaön fortsätter i enlighet med Nackas översiktsplan *Hållbar framtid i Nacka* (2012), där området kring Fanny udde får en ny karaktär som en tätare och mer blandad stadsdel. Planområdet domineras idag av en mindre och indragen kontorsbyggnad och stora asfalterade ytor. Byggnaden ersätts av två större hus med öppna bottenvåningar. Husen möter Uddvägen, skapar ett nytt urbant gaturum och ska med liknande skala samspela med kontorsbebyggelsen på Sicklaön 83:32 i söder och den planerade bebyggelsen närmast Sicklavägen i Hammarby Sjöstad. Landskapsbilden förändras visuellt med nya dominerande byggnadsvolymer. Vissa siktlinjer försvinner, medan andra tillkommer. Området kommer att präglas av mer befolkade verksamheter, en



ny kvarterskaraktär och nya anslutningar till och från fastigheten i form av tydliga entréer och tvärgator. Angränsande planarbete för Tvärbanan medför en stor förändring för helhetsbilden då Uddvägen rustas upp till en stadsgata.

### **Mark och växtlighet**

Planområdet består till stor del av redan ianspråktagen mark. Ett fåtal mindre träd kommer att försvinna, men planeras att ersättas med ny vegetation i lämpliga lägen intill den nya bebyggelsen. Planen bedöms därför inte medföra någon negativ påverkan på naturvärden etc. Inga för kommunen kända lokaler med hotlistade arter berörs av planförslaget.

Förhöjda halter av kvicksilver, barium, zink, kadmium, koppar och bly har påträffats inom planområdet. Marken måste saneras så att riktslinjerna för mindre känslig markanvändning kan underskridas innan den nya bebyggelsen uppförs. Saneringen ska utföras i samråd med tillsynsmyndigheten. Anmälan om schakt i förorenad mark och provtagning ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

### **Dagvatten**

En dagvattenutredning har tagits fram (COWI, 2013-10-31). Utredningen visar att den med planförslaget ökade mängden taktytor kommer medföra att dagvattenflödet ut från området ökar med ca 12 % jämfört med läget innan planerad nyexploatering.

Utredningen visar att alla föroringningar i dagvattnet från tomtens minskar, med undantag av kväve som ökar med ca 3,5 %. Eftersom att föröreningshalterna i området väntas minska efter exploatering, ger planen dock möjlighet till att uppnå miljökvalitetsnormerna.

Under förutsättning att taktytor byggs med ett miljövänligt material kommer föröreningsbelastningen på taktyorna enbart att komma från de bakgrundshalter av utsläpp som förekommer i hela Stockholmsområdet samt från föröreningsbelastningen från närliggande Sicklavägen. En väl utbyggd kollektivtrafik kan medföra en minskning av fordonstrafiken. Detta kan minska den totala mängden föroringningar till dagvattnet och bör därmed även minska belastningen på recipienten lokalt.

Dagvattenutredningen pekar ut tre åtgärdsförslag för dagvattenrenings, vilka vore möjliga att genomföra sett till områdets begränsade tillgängliga ytor. Ett fördröjningsmagasin, vilket tjänar till att fördröja dagvattenflödet så att nedströms dagvattensystem får jämnare tillflöden. En integrerad slam- och oljeavskiljare skulle ta bort ca 50 % av tungmetallerna och 30-40 % av suspenderbart material. Gröna tak har en flödesutjämnande effekt och kvarhåller upp till 50 % av allt regn som faller sett under ett år.

Genomförandet av denna detaljplan bedöms inte försvåra möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna i Strömmens ytvattenforekomst, förutsatt att de åtgärder för lokalt omhändertagande och huvudsakligen fördröjning av dagvatten som föreslås i dagvattenutredningen genomförs.

### **Hushållning med naturresurser och klimatpåverkan**

Att utveckla och öka verksamheternas mängd och variation på redan ianspråktagen mark innebär en effektivisering av mark- och resursanvändning. Området är redan anslutet till



nätverk för VA, el, fjärrvärme mm. Planen beräknas i och med sitt stora antal arbetsplatser leda till viss ökning av biltrafik. Förhoppningen är dock att det centrala läget, väl utbyggda cykelbanor, goda kollektivtrafikförbindelser och planerad Tvärbanan ska leda till att många både dagliga och tillfälliga besökare kommer att välja hållbara resealternativ.

Som beskrivet i planförslaget har fastighetsägaren som avsikt att hållbarhetscertifiera byggnaderna enligt miljöklassningssystemet BREEAM som ställer högra krav på både produktion, drift och underhåll för att hushålla med energi mm och begränsa klimatpåverkan så mycket som möjligt.

## **Konsekvenser för fastighetsägare**

Se kapitel 5. *Så genomförs planen*.

## **5. Så genomförs planen**

Denna detaljplan ger rättigheter att använda marken för olika ändamål, men är även en förberedelse för hur genomförandet ska organiseras. Under detta avsnitt beskrivs vilka tillstånd som behövs, vem som ansvarar för utbyggnad och skötsel samt vilka förändringar planen innebär fastighetsrättsligt, tekniskt och ekonomiskt.

### **Förslag till tidplan**

Plansamråd	Kvartal 4 2013 – Kvartal 1 2014
Granskning	Kvartal 2-3 2014
Kommunfullmäktiges antagande	Kvartal 3 2014
Laga kraft	Kvartal 4 2014

Utbyggnad enligt planförslaget kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Byggstart kan tidigast ske under fjärde kvartalet 2014 under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.

### **Garanterad tid då planen gäller**

De rättigheter i form av angiven markanvändning, byggrätter med mera som detaljplanen ger upphov till är gällande tills detaljplanen upphävs eller ändras. Under en viss tid, den så kallade genomförandetiden, ska dock fastighetsägare och berörda kunna utgå från att deras rättighet enligt planen inte ändras. Genomförandetiden för denna detaljplan är 5 år från den tidpunkt då detaljplanen vinner laga kraft.

### **Ansvarsfördelning**

Nacka kommun ska genom Tekniska nämnden vara huvudman för allmänna platser inom planområdet, dvs. ansvara för utbyggnad och skötsel av lokalgata, gång- och cykelväg och park.

Nacka kommun genom Tekniska nämnden är huvudman för det allmänna vatten- och avloppsnätet inom planområdet inklusive den kvartersmark som är avsedd för tekniska anläggningar (befintlig tryckstegringsstation).



Fastighetsägaren till Sicklaön 346:1 är huvudman för anläggningar på den kvartersmark som är avsedd för centrumändamål, dvs. ansvarar för utbyggnad, drift och underhåll inom det aktuella området.

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

Mark-, exploaterings-, avtals- och övriga genomförandefrågor handläggs av mark- och exploateringssenheten i Nacka kommun. Fastighetsbildningsfrågor, inrättande av gemensamhetsanläggningar och andra fastighetsrättsliga frågor handläggs av lantmäterimyndigheten i Nacka kommun, beställning av nybyggnadskarta handläggs av lantmäterienheten.

Ansökan om marklov, bygglov och anmälan (tidigare bygganmälan) handläggs av bygglovenheten i Nacka kommun.

## Avtal

Ett detaljplaneavtal har upprättats mellan kommunen och exploatören, som reglerar kostnaden för planarbetet.

Ett exploateringsavtal mellan kommunen och exploatören ska upprättas och godkännas av kommunfullmäktige innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige. Avtalet reglerar parternas ansvar för genomförandet av detaljplanen och kostnadsansvar. I avtalet för Kontor Uddvägen kommer marköverföringar, avtal om servitut, gemensamma anläggningar för västra Sicklaön, projektering och utbyggnad av allmänna anläggningar, medfinansiering av utbyggnad av tunnelbana, konstnärlig utsmyckning med mera att regleras. Avtalet ger även en anvisning om tidplan, fastighetsbildning, avgifter för VA-anslutning och kontakten med olika myndigheter.

Avtal om marköverlåtelse mellan exploatören och Trafikverket gällande del av fastighet Sicklaön 83:3 måste tecknas före planens antagande.

## Fastighetsrättsliga åtgärder

### *Fastighetsägare*

Detaljplanen berör fastigheten Sicklaön 346:1 som ägs av Atrium Ljungberg AB, Nacka kommunens fastigheter Sicklaön 40:12 och Sicklaön 82:3 samt Trafikverkets fastighet Sicklaön 83:3.

### *Marköverlåtelser*

De marköverföringar som behöver ske vid genomförandet av detaljplanen framkommer av text och karta nedan:

Större delen av planområdet utgörs av fastigheten Sicklaön 346:1 som ägs av exploatören Atrium Ljungberg AB. Del av Trafikverkets fastighet Sicklaön 83:3 förslås att föras över till Sicklaön 346:1 för att utgöra kvartersmark för den planerade kvartersgatan väster om kontorshusen.



I planområdets sydvästra hörn kommer en trafiksignalanläggning för korsningen Sicklavägen/Uddvägen uppföras. Signalstationen kommer ligga kvar inom Trafikverkets fastighet som en del av Sicklaön 83:3.

Del av Trafikverkets fastighet Sicklaön 83:3 föreslås bli allmän platsmark för det regionala gång- och cykelstråk som redan idag går längs med Sicklavägen och övergår till kommunens fastighet Sicklaön 40:12. Vidare överförs del av Trafikverkets fastighet Sicklaön 83:3 till kommunens fastighet Sicklaön 82:3, där kommunens tryckstegringsstation finns placerad. (Den del av Trafikverkets mark som berörs enligt ovan är markerad i rött i kartan nedan.)

I norr överförs en remsa mark till kommunens fastighet Sicklaön 40:12 från exploaterörens fastighet Sicklaön 346:1 för att tillföras den allmänna platsmark för lokaltrafik som ska säkra angöringen till kommunens tryckstegringsstation på fastighet Sicklaön 82:3. (Se grön yta i kartan nedan) Omvänt så övergår ett mindre markområde från kommunens fastighet Sicklaön 40:12 till exploaterörens fastighet Sicklaön 346:1 för att utgöra kvartersmark till det norra kontorshuset. (Se gul yta i kartan nedan).

Uddvägen som är tillfartsväg till de nya kontorshusen ingår i detaljplanen för Tvärbanan till Nacka eftersom spårvägen byggs i gatans mittremsa. Ett markområde i sydöstra delen av fastigheten Sicklaön 346:1 ska föras över till kommunens fastighet Sicklaön 40:12 för att bli allmän plats för lokaltrafik, för upprustning av Uddvägen samt utbyggnad av Tvärbanan. Kommunen ska teckna ett separat exploateringsavtal om detta i samband med detaljplanen för Tvärbanan. (Se blå yta i kartan nedan).



*Svartstreckad linje visar planområdet,  
röd linje dagens fastighetsgräns*



### *Fastighetsindelningsbestämmelser*

Fastighetsplaner och tomtindelningar enligt den upphävda plan- och bygglagen (1987:10) gäller sedan införandet av den nya plan- och bygglagen (2010:900) som detaljplanebestämmelser i gällande detaljplan enligt 4 kap. 18§, så kallade fastighetsindelningsbestämmelser.

Fastighetsindelningsbestämmelserna för gällande område av stadsplan 52, ursprungligen fastställda som tomtindelning för Kvarteret Dagkarlen och (akt 0182K-5654), upphör att gälla inom det nya planområdet.

### *Servitut och ledningsrätt*

Den ledningsrätt för avloppstunnel som idag belastar Sicklaön 346:1 fortsätter att gälla.

Ett servitutsavtal ska upprättas mellan exploateren och kommunen för att garantera att enskilda kvartersgator på kvartersmark, väster om och mellan de nya kontorshusen, hålls öppna för allmän trafik. Avtalet kan skrivas in hos inskrivningsmyndigheten. Kommunen ansvarar för framtagandet av servitutsavtalet samt att avtalet inlämnas till inskrivningsmyndigheten, exploateren står för kostnader förknippade med detta.

Längs med västra sidan av de nya kontorshusen planläggs ett u-område för allmänna ledningar. Ledningsrätt för u-området ska upprättas.

Vid marköverlåtelse av sydöstra delen av fastigheten Sicklaön 346:1 så behöver inte servitutsavtal för del av det aktuella området upprättas enligt exploateringsavtalet för fastigheten Sicklaön 83:32 (Kinnarpsplanen).

### *Lantmäteriförträffningar*

Fastighetsägaren till Sicklaön 346:1 ansöker om och bekostar den fastighetsbildning som erfordras för marköverlåtelser.

Kommunen ansöker om och exploateren bekostar den ledningsrätt som erfordras för allmänna ledningar.

## **Tekniska åtgärder för att möjliggöra planförslaget**

### *Trafikanläggningar*

Kommunen ansvarar för att bygga ut de allmänna anläggningar som föranleds av den nya detaljplanen. En ny lokalgata ska byggas i norr. Samordning behöver ske med den ledningsomläggning som ska ske i samma område med anledning av utbyggnad av Tvärbanan.

De enskilda kvartersgator som ska byggas på kvartersmarken ansvarar exploateren för.

### *Parkeringsplatser*

Parkeringsbehovet tillgodoses inom fastigheten Sicklaön 346:1 och huvudsakligen med p-platser förlagda till ett parkeringsgarage i den norra byggnaden, med in- och utfart på husets nordvästra gavel.

### *Levningsomläggning*

Befintlig vattenledning (V500) längs med den norra lokalgatan fram till kommunens



tryckstegringsstation (markerad i detaljplan med E, tekniska anläggningar) måste bytas ut för att klara belastningen från den trafik som den nya bebyggelsen genererar på gatan.

Kommunen ansvarar för anläggning av ny ledning. Ledningsomläggningen bör anpassas till den ledningsomläggning som ska ske inom projekt Tvärbanan.

#### *Vatten och avlopp (VA)*

Fastigheten är ansluten till kommunens vatten- och avloppsnät. Tillkommande bebyggelse ska erlägga VA-anläggningsavgift. Eventuell uppdimensionering av befintliga VA-serviser till fastigheten kan ske efter samråd med VA-huvudmannen. Om fastighetsägaren begär nya servisledningar utöver de befintliga ska ansökan om denna göras till VA-huvudmannen.

Utbyggnad av vatten- och avlopsledning samt dagvattenledningar inom kvartersmark ansvarar exploateren för.

För kommunens befintliga VA-ledningar på östra sidan om Sicklavägen skapas ett u-område för att på kvartersmarken ge utrymme för allmänna underjordiska ledningar.

#### *Dagvatten*

Lämplig dagvattenhantering, se rubrik *Dagratten* i kapitel 4. *Konsekvenser av planen*

#### *Marksanering*

Marken måste saneras så att riktlinjerna för mindre känslig markanvändning kan underskridas innan den nya bebyggelsen uppförs. Saneringen bekostas av fastighetsägaren.

#### *Affallshantering*

Affallshanteringen i den norra byggnaden sker via parkeringshuset med in- och utfart från den allmänna lokalgatan i norr. Affallshantering i södra byggnaden sker, beroende av hyresgäster, antingen via kulvert till den norra byggnaden med gemensam sophantering i källarnivå, eller från tvärgatan mellan stora och lilla huset. Genom att de enskilda kvartersgatorna ska hållas öppen för allmän trafik så kan sopbilen köra in på Uddvägen och runt kvarteret utan att vända.

#### *Fjärrvärme, el*

Uppvärmning av bebyggelsen kommer att ske genom fjärrvärme. Nacka energi svara för områdets elförsörjning.

#### *Övrigt*

De nya kontorshusen inom planområdet måste uppföras med en konstruktion som klarar ett ledningsbrott från intilliggande VA- och dagvattenledningar.

Den tillfälliga markparkeringen som planeras på fastigheten Sicklaön 346:1 för kontorshuset Sickla Front på intilliggande fastighet Sicklaön 83:32 måste flyttas när de nya kontorshusen inom planområdet ska byggas. Parkeringsplatser för Sickla Front ska lösas på annat tillfälligt sätt under utbyggnaden för att sedan inrymmas i parkeringsgarage på fastigheten Sicklaön 346:1.



### *Samordning med kringliggande projekt*

Utbyggnaden av de föreslagna kontorshusen måste samordnas väl med utbyggnaden av Tvärbanans förlängning från Sickla Udde till Sickla station. Det avser bl a faktorer som tidplan för utbyggnad, etableringsytor, utformning och gestaltning, omläggning av ledningar, tekniska lösningar mm.

Samordning behöver med stor sannolikhet även ske med de ledningsomläggningar som planeras av Stockholm stad och Stockholm Vatten kring Sicklavägen och Båtbyggargatan, bland annat med anledning av ny bostadsbebyggelse i Hammarby sjöstad, Lugnet III.

Därtill krävs samordning med den kommande utvecklingen av grannfastigheten Sicklaön 82:1 som under hösten 2013 fick positivt planbesked. Kommunen har under våren 2014 påbörjat arbetet med att genom en planprocess utreda lämplig utformning av kontor, andra verksamheter och eventuellt en andel bostäder.

### **Ekonomiska frågor**

#### *Allmänna gator, park m.m.*

Det ekonomiska ansvaret för utbyggnad och anpassning av allmän gata, gång- och cykelväg, park, VA-ledningar, teknisk kontroll, fastighetsbildning mm, kommer att regleras i exploateringsavtalet.

#### *Vatten och avlopp*

Omläggning av ny vattenledning krävs, norr om det stora kontorshuset, längs den allmänna lokalgatan fram till kommunens tryckstegringsstation. Omfattning och exploaterörens kostnadsansvar kommer att regleras i exploateringsavtalet.

#### *VA-anläggningsavgift*

Utbyggnad av vatten- och avlopsledningar samt dagvattenledningar fram till fastighetsgräns innebär att fastigheten kopplas samman med kommunens VA-verksamhetssområde. Utbyggnad av kommunens VA-verksamhetssområde finansieras genom anslutningsavgifter enligt taxa. Debitering sker när förbindelsepunkt för VA finns upprättad i gatan. Tillkommande anläggningsavgifter bestäms av VA-taxa vid tidpunkt när avgiftsskyldigheten för ändamålet/ändamålen inträder.

#### *Bygglov*

Kommunen tar ut avgifter för bygglov och anmälan enligt gällande taxa.

#### *Marklösen*

Ersättning för nödvändiga marköverlåtelser bestäms i första hand genom överenskommelse mellan parterna.

#### *Medfinansiering av utbyggnad av tunnelbana*

En tunnelbanelinje ska byggas ut till Nacka. Exploatörer och fastighetsägare på västra Sicklaön kommer att ta del av de fördelar som utbyggnaden av tunnelbanan medför.

Samtliga exploater är inom västra Sicklaön ska medfinansiera utbyggnad av tunnelbanan. Beloppen fastställs i samband med tecknande av exploateringsavtal.



### Övrigt

Exploateringen inom planområdet ska bidra till de gemensamma anläggningar som behövs för att utveckla västra Sicklaön i enlighet med kommunens översiktsplan *Hållbar framtid i Nacka (2012)*. Detta ska regleras närmare i exploateringsavtalet som ska upprättas mellan exploatören och kommunen. Exploatören bekostar utbyggnad av anläggningar inom kvartersmark.



## Medverkande i planarbetet

### Nacka kommun:

Caroline Cederholm	Projektledare	Mark- och exploateringsenheten
Christian Rydberg	Planarkitekt	Planenheten
Tord Runnäs	Planarkitekt	Planenheten
Magnus Rothman	Miljöutredare	Miljöenheten
Per Johnsson	VA-ingenjör	VA & Avfall
Elisabeth Rosell	Landskapsarkitekt	Park & Fritid
Mahmood Mohammadi	Trafikplanerare	Trafikenheten
Henrik Asp	Entreprenadingenjör	Vägenheten
Love Edenborg	Bygglovhandläggare	Bygglovenheten
Kerstin Söderberg	Förrättningslantmätare	Lantmäterienheten
Johan Aspfors	Kommunantikvarie	Planenheten
Helena Joseph	Kommunikatör	Staben, Miljö & stadsbyggnad

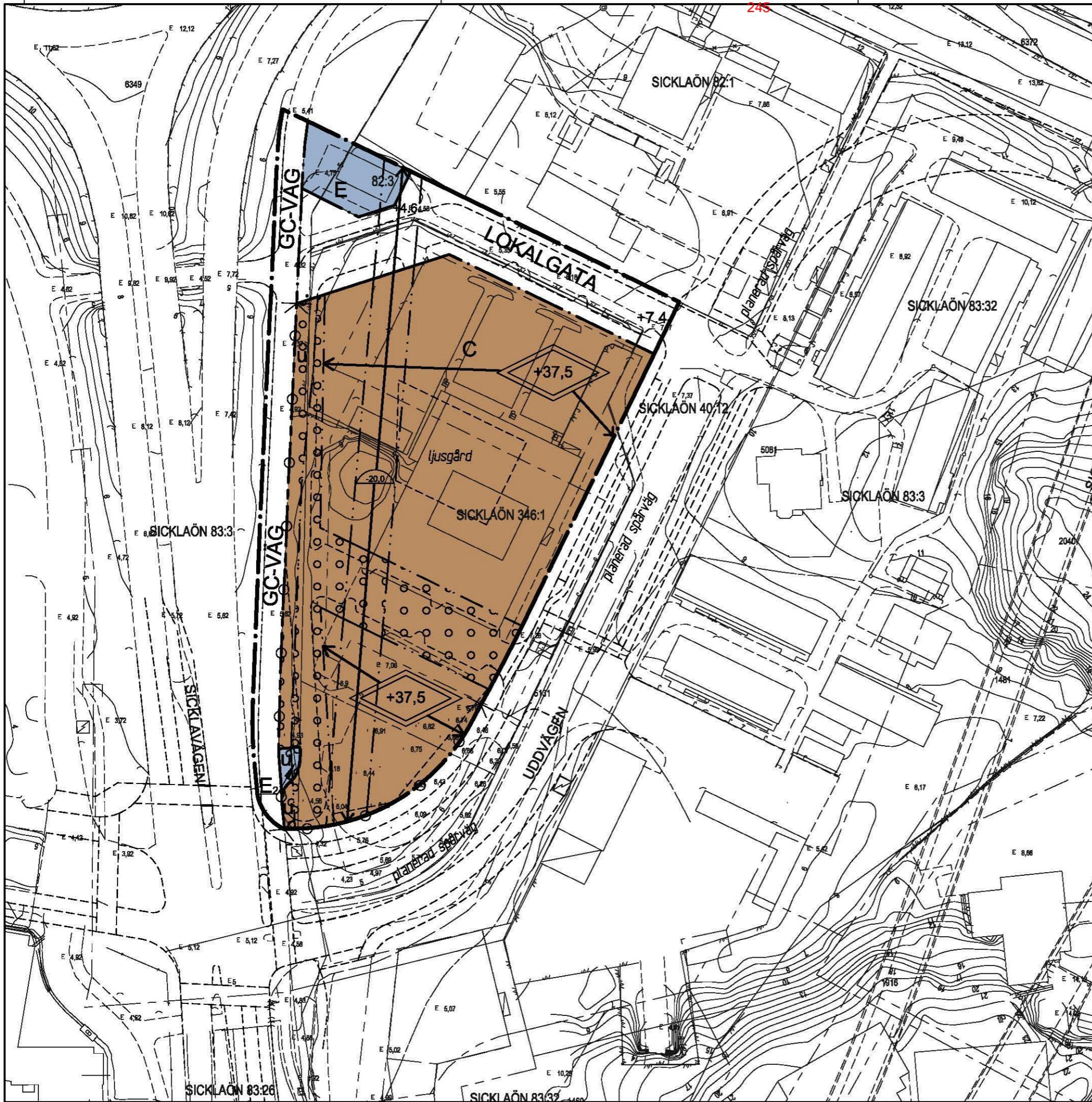
### Övriga:

Jon Allesson	Affärsutvecklare	Atrium Ljungberg
Marcus Bågenvik	Projektledare	Atrium Ljungberg
Hans Bjurström	Projektledare	Atrium Ljungberg
Martin Lundin	Arkitekt	Scheiwiller Svensson
Ivo Lejon	Arkitekt	Scheiwiller Svensson
Christer Hagman	Arkitekt	Konsult, Atrium Ljungberg

Planenheten

Andreas Totschnig  
Planchef

Christian Rydberg  
Planarkitekt

**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 OCH VATTEN****Allmänna platser**

- LOKALGATA**
- GC-VÄG**
- Lokaltrafik**
- Gång- och cykelväg**

**Kvartersmark**

- C** Område för centrumändamål, exempelvis kontor, handel, kultur, utbildning, café, vård mm. Utbildning avser gymnasial eller eftergymnasial utbildning. Vård avser daglivvård.
- E** Tekniska anläggningar, tryckstegningsstation
- E<sub>2</sub>** Tekniska anläggningar, trafiksignalanläggning

**UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER****+0.0** Föreskriven höjd över nollplanet**BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE**

- D** Marken får endast byggas under med körbart bjälldag
- U** Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar

**MARKENS ANORDNANDE (utformning av kvartersmark)****Utfart, stängsel**

- ← Körbar utfart får inte anordnas

**PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE****Utformning**

Utvärdering av bebyggelse, markens anordnande mm. ska i huvudsak följa Kvalitets- och gestaltningsprogram Sicklaön 346:1. Understrucken text på sid. 6, 12 och 14 ska följas.

Högsta totalhöjd i meter över nollplanet. Utöver högsta totalhöjd får mindre byggnadsdelar, som t.ex. skorsten, ventilationshuv och dyl. uppföras.

**Byggnadsteknik**

Lägsta schaktnivå i meter över nollplanet  
Byggnader ska grundläggas på ett sådant sätt att de inte skadas och att vätning under markytan inte kan vattenfyllas vid eventuellt ledningsbrrott.

**STÖRNINGSSKYDD**

Byggnader ska utformas så att ljudnivån i kontorslokaler inte överstiger 40dB(A) ekivalent och 50dB(maximalt). Lokaler för vård, utbildning och hotell får endast inrättas där ljudnivån inte överstiger 30 dB(A) ekivalent och 45 dB(A) maximalt (nettoeffekt). Byggnaderna ska utformas så att stomljud inte överstiger 30dB(A) (L<sub>maxSLOW</sub>) i utrymmen för sömn och vila (hotellrum mm) och 40dB(A) (L<sub>maxSLOW</sub>) för kontor. Byggnaderna ska utformas så att vibrationer inte överstiger 0,4 mm/s komfortvärd vibrationshastighet på grund av trafik inklusive spårvagn och buss.

**RISKSÅFALL**

Obebodd mark inom ett avstånd på 25 meter från Sicklavägen får inte utformas på ett sätt att den uppmuntrar till städgivande vistelse. Vård- och utbildningslokaler får inte inrymmas i lokaler som vetter mot och ligger närmre Sicklavägen än 25 meter.

Fasader som vetter mot och är placerade inom 25 meter från Sicklavägen ska utföras i lägst brandteknisk klass Ego. Fönster och glaspartier i dessa fasader ska utföras i lägst brandteknisk klass EW3o. Risken för brandspridning in i byggnaden ska begränsas under den tid det tar för personer att utrymma utsetta byggnadsdelar eller nära plats (30 min).

Utvärdering från byggnaderna ska vara möjlig bort från Sicklavägen.

Byggnadernas friskiltsintag ska riktas bort från Sicklavägen.

**ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER****Genomförandetid**

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

**ILLUSTRATION**

Planerad tvärsömväg Illustrationstext:

----- Illustrationslinje

0 10 20 30 40 50m

Skala 1:1000 (A3)

## Detaljplan för Sicklaön 346:1 m.fl. Kontor Uddvägen i Nacka Kommun

Planenheten i maj 2014, reviderad i  
augusti 2014

**ANTAGANDEHANDLING**

Andreas Totschnig  
Planchef

Christian Rydberg  
Planarkitekt

Till planen hör:  
Planbeskrivning  
Fastighetsförfteckning  
Kvalitets- och  
gestaltningsprogram

KFKS 2012/148-214  
Projektnr. 9218

Tillstyrkt av MSN \_\_\_\_\_  
Antagen av KF \_\_\_\_\_  
Laga kraft \_\_\_\_\_



## UTLÅTANDE

2014-09-16

Dnr KFKS 2012/148-214  
Projekt 9218

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

## UTLÅTANDE

### **Detaljplan för Kontor Uddvägen Sicklaön 346:I, Sicklaön i Nacka kommun, upprättad i juni och reviderad i augusti 2014**

#### **Sammanfattning**

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ny bebyggelse för kontor, handel, kultur, utbildning mm., inom fastigheten Sicklaön 346:1, som ägs av Atrium Ljungberg AB. Området har goda kommunikationer och närhet till service, bostäder och andra arbetsplatser. Planområdet är en del av området kring Fanny udde på västra Sicklaön som enligt översiksplanen *Hållbar framtid i Nacka* (2012) ska utvecklas från ett slutet verksamhetsområde till en mer sammanhängande och tät stadsdel där arbetsplatser blandas med bostäder och service. Föreslagen detaljplanen ställdes ut för granskning under juni-augusti 2013.

Under granskningen av planen har synpunkter inkommit från tio remissinstanser, föreningar och fastighetsägare. Synpunkterna gäller främst önskan om tillägg eller justering av planbestämmelser för att trygga säkerheten och minimera störningar inom planområdet. Synpunkterna berörde också förhållandet till angränsade planläggning av fastighet Sicklaön 82:1 och Tvärbanan.

Länsstyrelsen bedömer utifrån nu kända förutsättningar att det inte finns skäl att anta att de kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen med stöd av 11 kap. 11 § PBL, förutsatt att planbestämmelsen om skydd mot värmestrålning från eventuell pölbrand på Sicklavägen kompletteras med lägsta brandklass EI 30. Mur längs med Sicklavägen som skydd mot avåkning och brandfarlig vätska ska säkras genom avtal med Trafikverket. Länsstyrelsen anser att detta avtal samt finansieringsfrågan behöver vara klar innan antagande av planen.



Riskutredningen har kompletterats med en bedömning av lämplig nivå på brandteknisk klassning av fasaderna mot Sicklavägen. Utifrån denna bedömning har detaljplanen kompletterats med skyddsbestämmelse om att fasader mot Sicklavägen ska utföras med brandteknisk klass EI30. Fönster och glaspartier i dessa fasader ska utföras i brandteknisk klass EW30. Kraven på brandklassning ska gälla oavsett om projekt Danvikslösen blir av eller ej.

Detaljplanen har därtill kompletterats med en störningsbestämmelse för stomljud och vibrationer.

Planbeskrivningen har förtydligats gällande riskrelationerna i korsningar med Tvärbanan på Uddvägen.

Ytangivelsen för tillkommande byggrätt har justerats i parkeringsutredningen för att stämma överens med övriga handlingar.

I övrigt har inga revideringar i detaljplanen med tillhörande handlingar skett.

Det reviderade planförslaget har översänts till Länsstyrelsen i Stockholms län, Trafikverket, Landstingets trafikförvaltning och Atrium Ljungberg AB för yttrande. Någon ytterligare erinran mot det reviderade planförslaget har inte inkommit. Trafikverket påpekar dock att de förutsätter att kommunen åtar sig ansvaret för eventuella framtida krav på buller- och vibrationsreducerande åtgärder till följd av planen.

## Bakgrund

Miljö- och stadsbygnadsnämnden beslutade 2012-05-23, § 165, att tillstyrka startpromemorian för stadsbygnadsprojektet. Kommunstyrelsen beslutade 2012-06-13, § 180, att ingå ett planavtal med Atrium Ljungberg AB (exploateren) samt vid samma tillfälle § 180 beslutade kommunstyrelsen att godkänna startpromemorian för stadsbygnadsprojektet.

Miljö- och stadsbygnadsnämnden fick information om planförslaget den 17 april 2013 § 125. Planchefen beslutade den 22 maj 2013 att skicka planförslaget på samråd. Samrådet pågick mellan den 12 december 2013 och den 31 januari 2014. Granskningshandlingar och samrådsredogörelse upprättades våren 2014. Miljö och stadsbygnadsnämnden beslutade den 11 juni 2014, § 156, att ställa ut detaljplanen för granskning. Granskningen pågick mellan den 25 juni och den 1 augusti 2014.

## Inkomna synpunkter

Följande kommunala nämnder, remissinstanser och fastighetsägare har inkommit med synpunkter på planförslaget

- Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott, Nacka kommun
- Tekniska nämnden, Nacka kommun
- Social- och äldrenämnden, Nacka kommun
- Länsstyrelsen, Stockholms län
- Landstingets trafikförvaltning
- Trafikverket



- Nacka energi AB
- Nacka miljövårdsråd
- AB Fortum Värme
- Nacka port AB

## **Sammanfattning och bemötande av inkomna synpunkter**

### **Inkomna synpunkter från kommunala nämnder och remissinstanser**

**Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott, Nacka kommun,** beslutar att inte ha någon erinran mot förslaget till detaljplan utifrån de aspekter som kommunstyrelsen har att bevara under granskningen, nämligen detaljplaneprogram, bostäder, arbetsplatser, skolor, kommunens mark och ekonomi samt genomförandefrågor. Beslut 2014-08-12, § 155.

**Tekniska nämnden, Nacka kommun,** skriver att på grund av att den allmänna lokalgatan inom detaljplanen saknar vändplan bör det anges på plankartan att de enskilda lokalgatorna ska vara tillgängliga för allmän trafik. Vidare belyses att den fortsatta projekteringen ska beakta att den fria höjden för ett sopfordon är 4,7 m, att transportvägen för sopbilen ska utformas minst för belastningsklass 2 (BK2), vändplan vid återvändsgata samt uppställningsplats för fordonet ska finnas och soputrymmet ska placeras och utformas så att kraven i handboken för avfallsutrymmen uppfylls.

Fortsättningsvis påpekar tekniska nämnden att dagvattenutredning visar att lokalt omhändertagande av dagvatten endast är tillämpningsbar i liten utsträckning och att fördräjning av dagvatten därför är nödvändigt för att minska belastningen på ledningsnätet. Detta anses inte framgå av planbeskrivningen. Man anser också att dagvattenutredningen tydligare borde ange vilka åtgärder fastighetsägaren ska utföra.

I planförslaget anges att fastighetsägaren är verksamhetsutövare på kommunens dagvattennät där Nacka kommuns dagvattenstrategi gäller. Tekniska anser att detta är felaktigt.

Tekniska nämnden anser att det i exploateringsavtalet bör nämnas att kostnad för omläggning av huvudvattenledningen ska regleras i enlighet med Vattentjänstlagen.

Avslutningsvis påpekar man att fastigheten redan är ansluten till kommunalt VA varför det inte bör stå i planbeskrivningen att de ska ske. Däremot ska eventuell uppdimensionering av befintliga VA-serviser till fastigheten ske efter samråd med VA-huvudmannen. Om fastighetsägaren begär nya servisledningar utöver de befintliga ska ansökan om denna göras till VA-huvudmannen.

**Planenhetens kommentar.** Utrymmet är tillräckligt för att servicefordon ska kunna vända i anslutning till tryckstegringsstationen. Eftersom den enskilda lokalgatans ska hållas öppen för allmän trafik kommer detta dock inte behövas. Att hålla den enskilda lokalgatan öppen för allmän trafik regleras i exploateringsavtalet mellan kommunen och fastighetsägaren. Att införa en planbestämmelse om detta anses inte lämpligt. Synpunkterna om soputrymmets utformning kommer att följas i den fortsatta projekteringen.



Planbeskrivningen förtydligas kring fördröjningens betydelse i dagvattenhanteringen. I samband med projekteringen kommer val och utformning av åtgärder för dagvattenhanteringen specificeras. Någon komplettering av dagvattenutredningen görs inte. Beskrivningen av fastighetsägarens förhållande till kommunens dagvattennät korrigeras, likaså beskrivningen av exploateringsavtalet rörande huvudvattenledningen. I det fortsatta arbetet med exploateringsavtalet beaktas Tekniska nämndens synpunkt rörande Vattentjänstlagen.

Informationen om anslutningen till VA-nätet noteras.

**Social- och äldrenämnden, Nacka kommun,** avstår från att lämna synpunkter på planförslaget.

**Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun,** har ingen erinran mot förslaget.

**Länsstyrelsen, Stockholms län,** bedömer utifrån nu kända förutsättningar att det inte finns skäl att anta att Länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen med stöd av 11 kap. 11 § PBL, förutsatt att kommunen beaktar framförda synpunkter avseende riskhänsyn.

Planförslaget medger bebyggelse 20 meter från Sicklavägen, som är transportled för farligt gods, vilket innebär ett avsteg från Länsstyrelsens rekommendation om ett bebyggelsefritt avstånd om minst 25 meter från transportleden. Om projektet Danvikslösen genomförs kan avståndet mellan föreslagen bebyggelse och väg komma att bli endast 15 meter. Kommunen har gjort bedömningen att härdat och laminerat glas ger tillräckligt skydd mot värmestrålning från en pölbrand med nuvarande förutsättningar men att ett eventuellt genomförande av Danvikslösen kommer att medföra krav på lägsta brandklassning för fönster om El 30. Länsstyrelsen anser att skyddet mot värmestrålning behöver regleras med en planbestämmelse om glas i lägst brandklass El 30, för att säkerställa att personer kan utrymmas från byggnaden utan att utsättas för en oacceptabelt hög strålningspåverkan.

En mur längs med Sicklavägen som skydd mot avåkning och brandfarlig vätska ska säkras genom avtal med Trafikverket. Länsstyrelsen anser att detta avtal samt finansieringsfrågan behöver vara klar innan antagande av planen.

**Planenhetens kommentar.** Med hänsyn till Länsstyrelsens yttrande och den rådande osäkerheten kring om infrastrukturprojekt Danvikslösen blir av eller ej, har en kompletterande bedömning och strälplingsberäkning av fasadernas utförande mot Sicklavägen utförts. Bedömningen är att fasadernas väggelement ska utföras i lägst brandklass EI30 och fönstren i lägst brandklass EW30. En fasad av denna sammansättning ger ett mer än tillfredställande skydd mot brand och strälning, utan att begränsa planerat ljusinsläpp, estetiska ambitioner osv. Kraven på brandklassning ska gälla oavsett om projekt Danvikslösen blir av eller ej. Planbestämmelsen har korrigerats utifrån detta ställningstagande.

Avtal med Trafikverket angående ansvar och finansiering av skyddsmur längs Sicklavägen kommer att upprättas innan planen antas.



**Landstingets Trafikförvaltning (f.d. SL)** anser att byggnaderna enligt planförslaget måste projekteras med hänsyn inte bara till buller utan också med hänsyn tagen till eventuell risk för stomljud och vibrationer. Plankartans störningsbestämmelse för buller bör således också kompletteras med dito för stomljud och vibrationer exempelvis "*Byggnaderna skall utformas så att stomljud i utrymmen för sömn och vila (gästrum i hotell mm) inte överstiger 30 dB(A (L<sub>pmax</sub>SLOW)) samt för kontor inte överstiger 40 dB(A (L<sub>pmax</sub>SLOW)). Byggnaderna skall utformas så att vibrationer inte överstiger 0,4 mm/s komfortvägd vibrationshastighet på grund av trafik inklusive spårvagn och buss (enligt SS 460 48 61).*"

Trafikförvaltningen konstaterar att illustration av tillfarten till Sicklaön 82:1 saknas i plankartan. Trafikförvaltningens tillstyrkande av planförslaget förutsätter dock att lokalgatans utformning inklusive tillfarten samordnas med Tvärbanans anläggningar och framtida trafikering.

Vidare påpekar Trafikförvaltningens att utformningen av de in- och utfarter som planeras till planområdet inte åskådligt gjorts närmare i granskningshandlingen. Dessa ska utformas så att inte framkomlighets- eller trafiksäkerhetsproblem uppstår för planerad spårväg i Uddvägen. Trafikförvaltningen konstaterar dock att det inte torde föreligga några framkomlighetsproblem för Tvärbanan. Trafikförvaltningens tillstyrkande av planförslaget förutsätter dock att eventuella åtgärder för att motverka trafiksäkerhetsproblem på och till Uddvägen, samt anslutande lokalgator utförs och samordnas med Tvärbanans anläggningar och trafikering.

Trafikförvaltningen påpekar avslutningsvis att det saknas en beskrivning av riskrelationer i korsningar med Tvärbanan. Denna otydlighet kan undanrörjas med en tydligare skrivning och hänvisning i planbeskrivningen att dessa riskrelationer har observerats och hanterats lika den behandling av frågan som görs i detaljplan för Tvärbanan, där slutsatsen är att inga åtgärder krävs i detaljplan.

**Planenhetens kommentar.** Detaljplanen har kompletterats med störningsbestämmelse för stomljud och vibrationer.

Var den permanenta infarten till fastighet 82:1 lokaliseras är ej ännu bestämt. Att illustrera infarten är därför missvisande. Samordning med projekt Tvärbanan för att i detalj reglera läget och utformningen av lokalgatan och infarten är en förutsättning för området i stort. Infarten kommer att detaljstuderas i den påbörjade planläggningen av fastigheten Sicklaön 82:1.

Läget på in- och utfarterna till planområdet är samordnade och anpassade till överfarterna på spåret så som projekterats för Tvärbanan. Detta har gjorts i samråd med projektörerna för Tvärbanan just för att förebygga framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem. In- och utfarterna är utritade med illustrationslinjer i plankartan och framgår på flera ställen i Kvalitets- och gestaltningsprogrammet. Projektering och utformning kommer även fortsättningsvis att samordnas med och ske i nära samråd med projekt Tvärbanan.

Planbeskrivningen kompletteras (s. 23) med en hänvisning till de slutsatser som dras i detaljplanen för Tvärbanan till Nacka, gällande riskrelationerna i korsningar med Tvärbanan på Uddvägen.

**Trafikverket** är positiva till att planbestämmelserna kompletterats med riktvärden avseende vård, utbildning och hotell (30 dB(A ekvivalentnivå inomhus respektive 45 dB(A



maximalnivå inomhus nattetid), men anser att samma krav ska gälla kontorslokaler och att planbestämmelserna därför bör justeras.

Trafikverket noterar behovet av mur till skydd mot avåkning och brandfarlig vätska längs Sicklavägen, dvs. inom Trafikverkets fastighet 83:3. Innan planen går till antagande måste kommunen kontakta Trafikverket för att upprätta ett avtal om ansvar för finansiering mm. Innan några arbeten som påverkar vägen påbörjas ska ett genomförandeavtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket. Trafikverket har inte möjlighet att finansiera åtgärder som kan krävas på grund av föreliggande plan, utan åtgärderna måste bekostas av annan part.

**Planenhetens kommentar.** Vanligtvis anges inga störningsbestämmelser i detaljplan för buller gällande kontorslokaler. Med hänsyn till läget och den planerade blandningen av verksamheter i aktuell plan har det ändå bedömts vara lämpligt att belysa bullerfrågan för kontor. Svensk standards riktvärden för ljudnivåer i kontor (SS 25268:2007) varierar beroende på lokaltyp; mötesrum, kontorslandskap, korridor osv. Denna skala av riktvärden styr kontorslokalernas utformning, men införs svårigen som planbestämmelse. För att ändå garantera en lägsta nivå har en generell planbestämmelse införts. Den anger att lokaler för kontor ska utformas så att buller inte överskrider 40dBA ekvivalent ljudnivå, i enlighet med Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från vägtrafik (BRÅD, Buller från vägtrafik. Naturvårdsverket 1991). Maximal ljudnivå är satt till 50dBA efter en sammanvägning av Svensk standards riktvärden. Att ställa samma höga krav på alla typer av kontorslokaler som på lokaler för hotellrum, vård och utbildning bedöms inte vara rimligt och planbestämmelsen kommer inte att ändras. Planbeskrivningen förtydligas dock på denna punkt.

Avtal med Trafikverket angående ansvar och finansiering av skyddsmur längs Sicklavägen kommer att upprättas innan planen antas.

**Nacka Energi AB** poängterar att de har godkänt att placera transformatorstation i garaget och inte i källaren, som det står i samrådsredogörelsen. Stationen ska placeras i markplan mot yttervägg med dörr/dörrar direkt in i stationen. Utformning av utrymmet ska samordnas med Nacka Energi. Eventuella merkostnader utöver standardstation bekostas av exploatören. Schakt för elkablar inom området bekostas av exploatören, Nacka Energi bekostar kabeldragning och montering av eldistributionsanläggningar. Elkablar för matande el nät skall förläggas i mark, rör förläggas endast vid väggenomgång. Normalt tecknas avtal om anslutningsavgifter och nyttjanderätt för transformatorstation inom byggnad med exploatören innan byggstart sker. Tillfälliga anläggningar, ändring av befintliga anläggningar, flytt eller ändring av befintliga anläggningar såsom kablar, transformatorstationer och tillfälliga anläggningar som byggström bekostas av exploatören. Beställning skall ske skriftligt i god tid.

**Planenhetens kommentar.** Planenheten noterar den felaktiga angivelsen av transformatorstationens lokalisering. Transformatorstationen kan placeras i garaget och inte i källaren som angivet i samrådsredogörelsen. Information om kostnader, avtal och andra eventuella åtgärder har noterats och vidarebefordras till berörda parter

**Nacka miljövårdsråd** är positiva till cykelvägen längs Sicklavägen får behålla sin nuvarande sträckning och inte försämras som föreslogs i samrådsförslaget, samt att den lilla parkyta



som föreslogs i samrådsförslaget, tagits bort i granskingsförslaget. Fortsättningsvis instämmer miljövårdsrådet i att det är en fördel om byggnaderna på denna plats ges en viss originalitet med viss variation. Avslutningsvis framför miljövårdsrådet sin syn på den f.d. färgfabriken på fastighet Sicklaön 82:1. Byggnaden anses värdefull för Nacka, varför kommunen anses ha ett ansvar att bevara och återställa denna byggnad.

**Planenhetens kommentar.** Planenheten håller med om att färgfabriken har många kvaliteter och är ett viktigt och omtyckt landmärke vid entrén till Nacka kommun. Byggnaden ligger dock utanför aktuellt planområde. Frågor gällande bevarande och återställande av färgfabriken kommer att utredas i det pågående detaljplanearbetet för fastigheten Sicklaön 82:1.

**AB Fortum Värme** informerar om att det finns fjärrvärmeläningar i området och att fjärrvärme således erbjuds. Kostnaden för eventuella flyttar regleras enligt gällande avtal. Gällande fjärrkyla finns idag inga befintliga ledningar i området, men Forum planerar att leverera fjärrkyla till kommande fastigheter inom området. Fortum finns representerade på projektmöten angående detta för att säkra framtida utbyggnad av ledningar för fjärrkyla inom området.

Stockholm Gas AB har inga gasledningar inom området.

**Planenhetens kommentar.** Informationen noteras.

### **Inkomna synpunkter från fastighetsägare och boende inom eller intill planområdet**

Nacka port AB (**ägare till Sicklaön 82:1**), kommenterar plankartan med att de pilar som anger utbredningen av högsta totalhöjd för den norra och södra byggrätten går till fastighetsgräns, men menar att de ska vara inom byggnadsytan och att plankartan skiljer sig från bl.a. situationsplanen i Kvalitets- och gestaltningsprogrammet.

Fastighetsägaren påpekar också planbeskrivningen anger att föreslagen byggrätt bedöms kunna utnyttjas för ca 26 000 kvm BTA (ovan mark). Samtidigt anger planbeskrivningen att uppgifterna om att den södra byggnaden får en byggnadsarea/plan på 1250 kvm i 6 våningar och den norra byggnaden en byggnadsarea/plan 5300 kvm i 6 våningar, sammanräknat uppgår till 39 300 kvm. Man påpekar därtill att samma yta i Parkeringsutredningen anges till ca 27 000 kvm BTA.

Vidare påpekas att antalet cykelparkeringar enligt angivna p-tal om 20 pl/1000 kvm BTA blir ca 540 stycken och undrar var dessa ska anordnas.

Nacka Port AB påpekar att god utformningen av p-husfasaden är av största vikt för attraktiviteten för de framtida lokalerna norr om lokalgatan. Man påpekar risken för störande strålkastarljus, både från bilar som parkerar mot p-husfasaden samt bilar som åker upp i rampen inne i p-huset då deras strålkastare lyser över redovisad avbländningsskydd mot fasaden.

Avslutningsvis frågar man sig om de i Parkeringsutredningen angivna åtgärder; överutnyttjandet om 20 % (ca. 70 bpl.), samutnyttjande, bilpool, cykelparkering mm är tillräckliga för att tillgodose behovet?



**Planenhetens kommentar:** Pilarna sträcker sig inom egenskapsområdet för de båda byggrätterna, dvs. det område som avgränsas av egenskapsgräns mot väster och plangränsen mot öster. Dagens fastighetsgräns berörs inte av detta. Den streckade linje som bryter av planområdets rundade hörn i sydost är en så kallad illustrationslinje. Den visar, liksom Kvalitets- och gestaltningsprogrammet, endast den tänkta utformningen av byggnaden, men fasad medges att följa gatulivet.

Gällande byggrättens storlek så avser de angivna ca 26 000-27 000 kvm de två byggnadernas sammanlagda ljusa BTA ovan mark, dvs. yta för kontor mm., men exklusive parkeringsgaraget. Planbeskrivningen kompletteras med en tydligare förklaring av detta. Storleken på denna yta kommer att avgöras av ytan som tas i anspråk för parkeringsgaraget och kan därför inte anges exakt innan byggnaderna är färdigprojekterade. Ambitionen är att begränsa parkeringsytan så mycket som möjligt. Skillnaden mellan planbeskrivning och parkeringsutredning är dock ett misstag som korrigeras så att handlingarna stämmer överens.

Plats för cykelparkeringar inrättas huvudsakligen i parkeringsgaraget, men för att uppnå ett tillräckligt antal kommer platser även att finnas i gatumiljö.

Kommunen och byggherren kommer att arbeta vidare med parkeringsgaraget för att säkerställa att problem med strålkastarljus minimeras. Utformningen av parkeringshusets fasad är en prioriterad fråga i fortsatt projektering.

Gällande åtgärder för minskat antal parkeringsplatser så bedömer Nacka kommun att det är tillräckligt. I ambitionen att bygga en tät och hållbar stad ingår målet att arbeta för att på olika sätt minska bilresandet och inte låta parkeringsplatser ta allt för stora ytor i anspråk. Detta kommer att innebära anpassning och förändrade beteenden för alla inblandade aktörer. För att detta ska möjliggöras måste nya lösningar utvecklas med denna målsättning.

Planenheten

Andreas Totschnig  
Planchef

Christian Rydberg  
Planarkitekt





<b>INNEHÅLL</b>	<b>SID.</b>
<i>INLEDNING</i>	1.
<i>NULÄGESBESKRIVNING</i>	2.
<i>SITUATIONSPLAN</i>	3.
<i>KVALITETS- OCH GESTALNINGSPROGRAM</i>	5.
<i>KVARTERET</i>	6.
<i>PROGRAM</i>	10.
<i>KARAKTÄR</i>	12.
<i>UTERUM</i>	14.
<i>SOLSTUDIER</i>	16.
<i>ORIENTERINGSPLAN</i>	17.

Gestalningsprogrammet är framtaget av Scheiwiller Svensson arkitektkontor AB på uppdrag av Atrium Ljungberg. Redovisning baserad på underlag från Nacka kommun och Storstockholm lokaltrafik

Alla skalar i A3 format  
Alla höjder i RH2000





## IDÉ OCH SYFTE

Gestalningsprogrammet hör till detaljplanen för Sicklaön 346:1 och syftet med det är att förtydliga detaljplanens intentioner och utgöra ett underlag vid kommande projektering och bygglov.

Vi vill skapa en ny stadsmässighet i Sickla Industriområde. En plats som tidiagre vuxit fram och gestaltats ur ett industriellt perspektiv genomgår nu en transformation. En stad behöver platser som bjuder in, visar, lyssnar och kommunicerar. Vi vill att platsen ska fungera som bryggan mellan det gamla och nya Sickla.

## VISION

- En attraktiv innovationsmiljö för de som bor, besöker och verkar i Sickla.
- En ny stadsfront, och en ny stadsmässighet i Sickla och en ny entré till Nacka.
- En länk mellan Hammarby Sjöstad och Sickla Köpkvarter
- Inbjudande entréer och bottenvåningar: "Ett ärligt skytfönster mitt i verkligheten"
- En flexibel och modern arbetsmiljö, där nya idéer och verksamheter föds.
- En blandning av stora och små verksamheter.
- En självklar plats att vilja komma till.

## MILJÖ

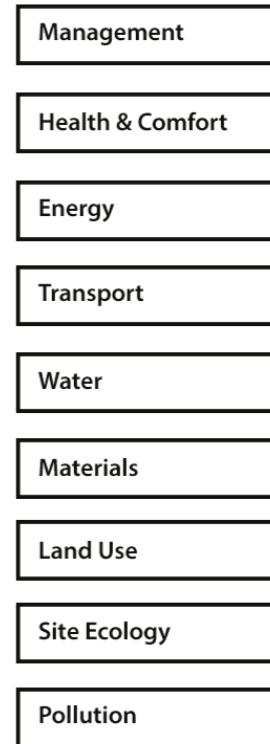
Atrium Ljungberg arbetar långsiktigt med hållbarhetsfrågor, på alla nivåer inom bolaget. Ett viktigt steg i detta arbete är att beslut fattats om att hållbarhets-/miljöcertifiera nya byggnader.

Den planerade byggnaden kommer att hållbarhetscertifieras enligt BREEAM-systemet (se [www.breeam.org](http://www.breeam.org)).

BREEAM har skapats av den brittiska byggnadstyrelsen, och är det mest använda miljöbedömningsystemet i världen, med över 110 000 objekt certifierade.

BREEAM har ett betydligt bredare perspektiv än t.ex. Green Building-certifiering, och täcker in ett brett spektra av hållbarhetskategorier, se tabell till vänster.

En viktig parameter är hur man tar sig till och från kontoret, där systemet ger poäng för åtgärder som främjar val av andra transportmedel än bil.



BREEAM BEDÖMNINGS-KATEGORIER

## NY INSIDA

Kvarteret är stort och lider, ur ett stadslivsperspektiv, av sitt förhållande till omgivande vägar. Industriområden karaktäriseras ofta av stora öppna ytor mot omgivande vägar med byggnader placerade centralt på tomten. Detta leder till att man rör sig runt, och inte genom tomten.

Sicklavägen liknar i tomten norra del mest en motorväg, och vid mötet med Båtbyggargatan är vägen fortfarande just mer väg än gata.

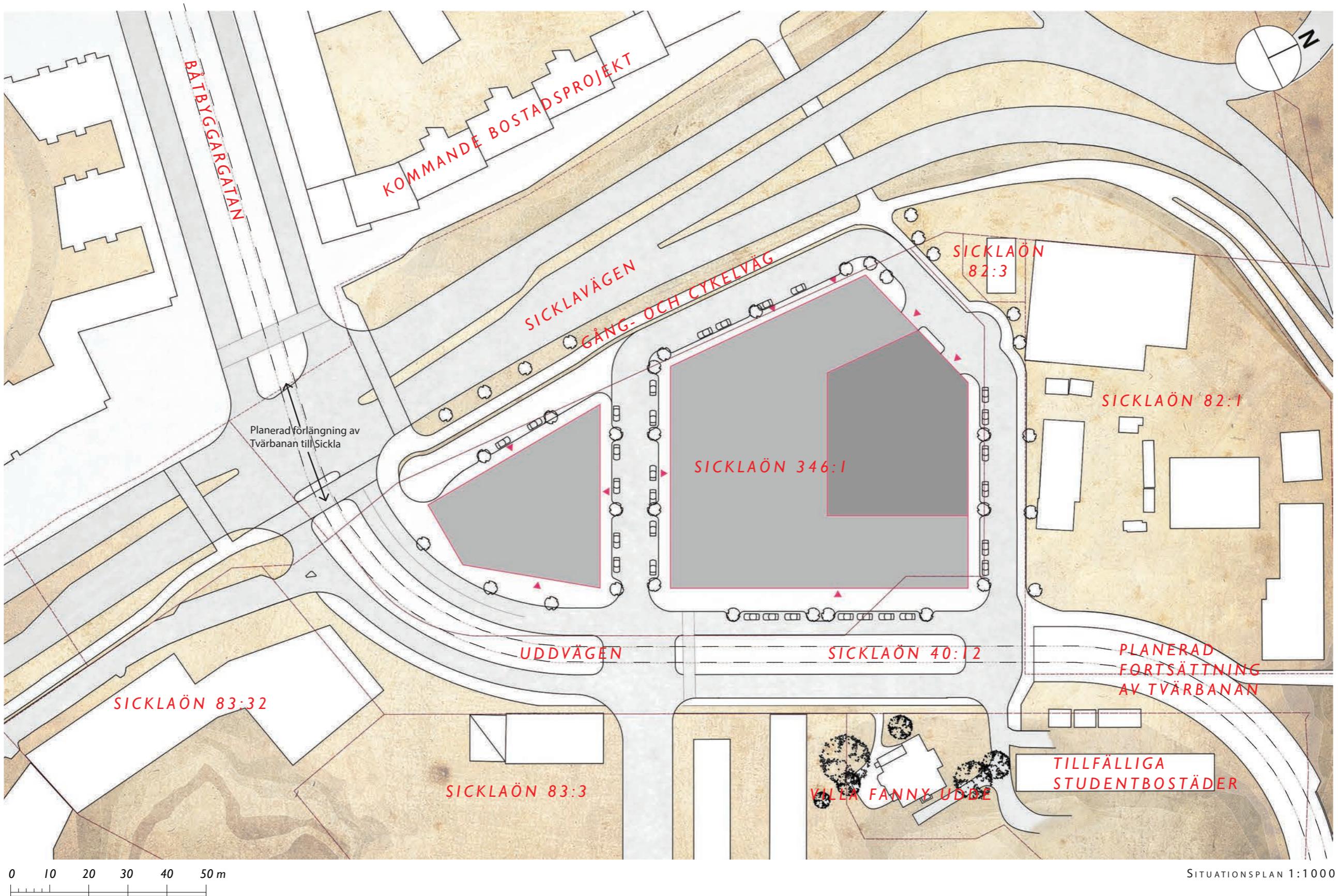
Denna situation kommer till stora delar bestå, men vi vill slå an en ny ton för områdets framtidens karaktär.

Byggnaden kommer ge Båtbyggargatans fortsättning i Uddvägen en helt ny struktur och karaktär - en ny insida i Sickla.

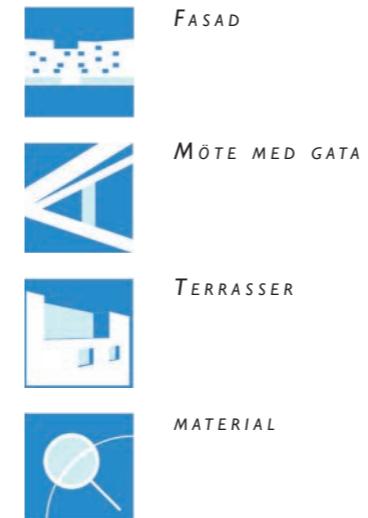
Kvarteret bebyggs i sin helhet:  
Tydlig avgränsning gata - trottoar - byggnad.

Föreslagen bebyggelse på tomten är likt stadsväven indelat i olika volymer, i det här fallet, en mindre och en större. Detta tillskapas med den genomskärande tvärgatan. På så sätt får byggnaden fler hörn, och vi tillför händelser i gaturummet. I den större skalan visar hörnen på transformation från storskaligt till småskaligt, som är byggnadens stadsmässiga uppgift.







**KVARTERET****PROGRAM****KARAKTÄR****UTERUM**



VOLYMER

Projektets två byggnader skiljs tydligt åt i volym, en mindre och en större.

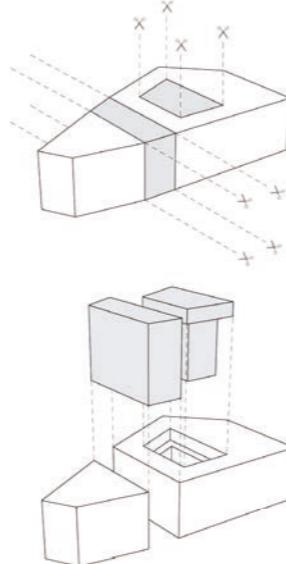
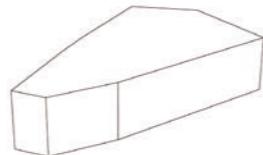
För att främja variation i stadsbilden skiljs byggnaderna också tydligt åt i fasadutformning och/eller färgsättning.

Volymerna är orienterade i nord-sydlig riktning. Det mindre huset i söder och det större i norr.

Det södra husets hörn vid korsningen

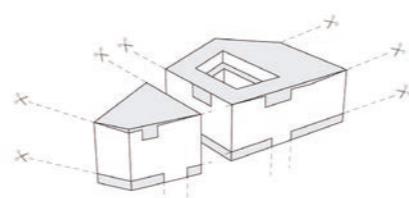
Sicklavägen och Uddvägen accentueras genom sin mycket höga glasade bottenvåning och skapar en välkommande entré in till kvarteret.

Genomgående har båda volymerna en tydlig stadsmässig karaktär med glasade bottenvåningar, händelserika takvåningar, samt inslag av våningshöga glaspartier som bidrar till ett spän-



ETAPPER

Projektet kan delas upp i två etapper, södra och norra delen.

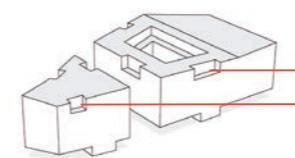


STADSAML

Volymerna skapar tillsammans med intilliggande byggnader en stark front mot Sicklavägen.

Både det mindre och större husets växelvisa indelning med tätta delar och stora glasade partier ger en spännande visuell interaktion mellan verksamheterna i husen och den omgivande milön.

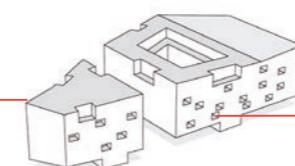
Den breda Uddvägen med tvärbanans framtida förlängning kommer att bidra till en tydligt stadsmässig känsla i kvarteret.



Vy 2 (Se orienteringsplan sid. 17)

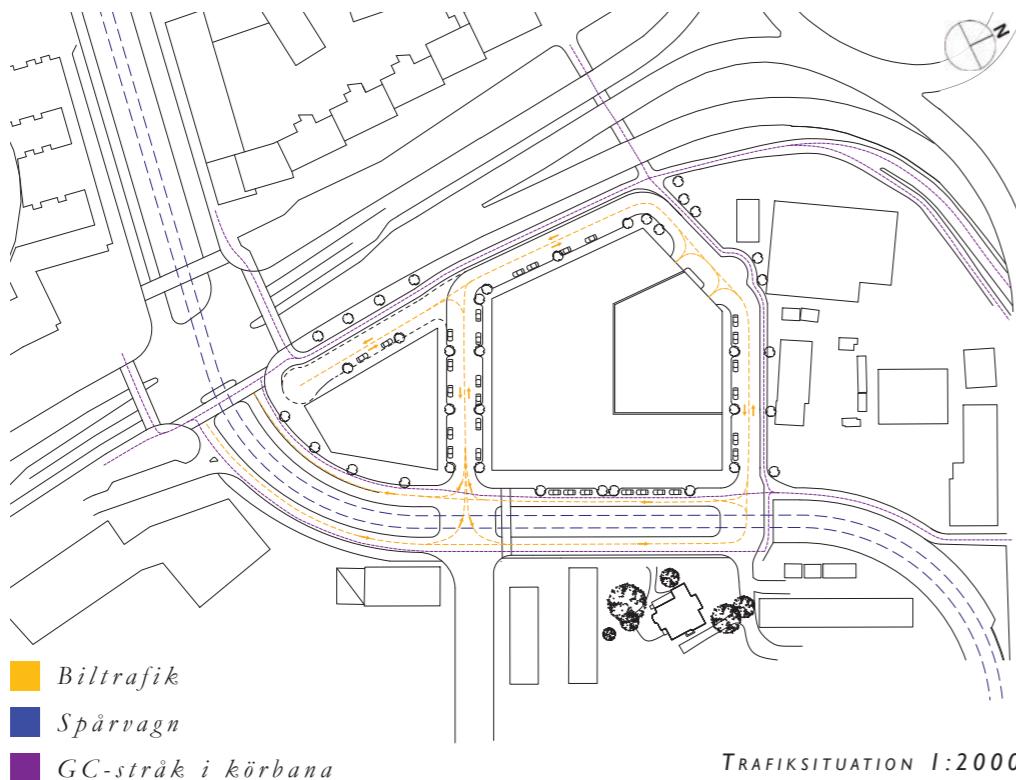
*Urtag ur takvåningen skapar terrasser och accentuerar huskropparnas hörn och möte med himlen*

*Accentuerade hörn*



*Våningshöga glaspartier*

#### VOLYMERNAS LOGIK



Uddvägen, vy från norr



Vy från GC-väg  
väster om tomten



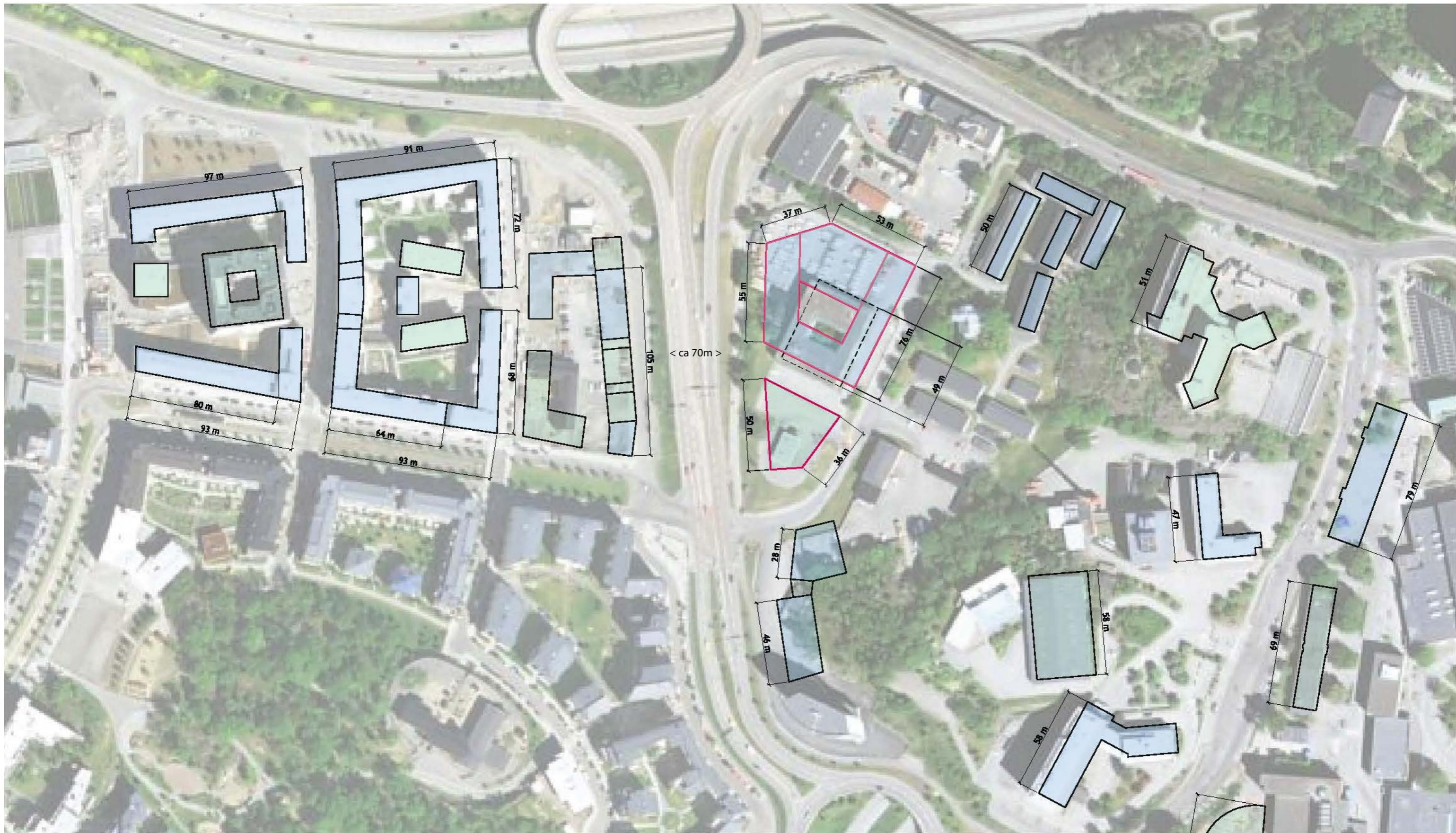
Fanny Udde



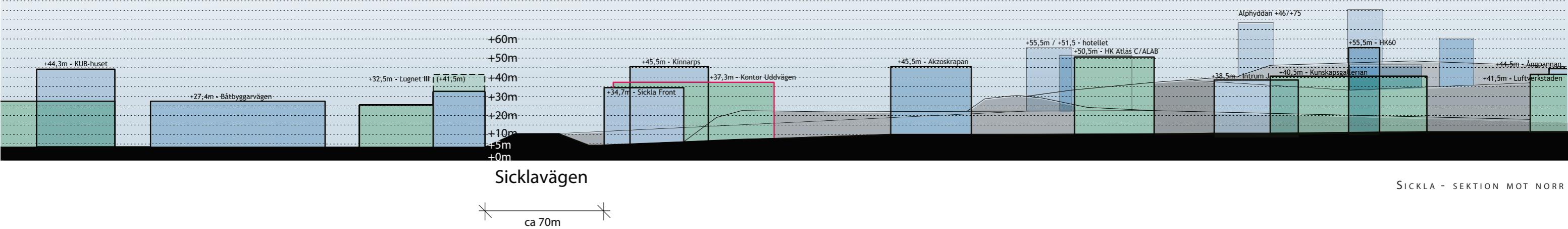
"Hörnet i solen"



Sicklavägen,  
vid korsningen  
Båtbyggargatan



Fasadlängder i närområdet



*Byggnadshöjder i närområdet*



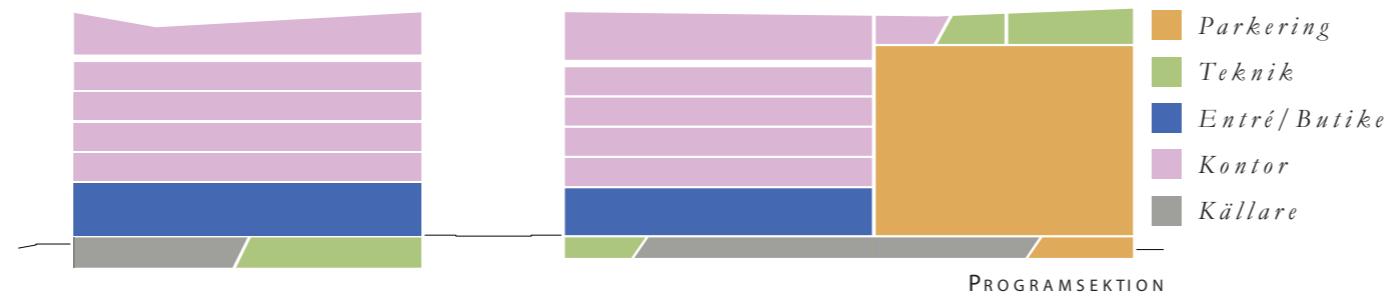
LOGISTIK

I nära anslutning till huset återfinns Saltsjöbanan med Sickla Station, samt bushållplatser efter Sickla Industriväg. Vidare återfinns bussållplatser vid Värmdövägen, Sickla Industriväg samt Sicklavägen. Tvärbanan vid Sickla Udde ligger inom mycket nära gångavstånd. I rusningstrafik behöver man aldrig vänta mer än några minuter på nästa möjliga avgång. Gång och cykelstråk från t.ex. Hammarby Sjöstad fungerar väl. Totalt sett finns goda möjligheter att ta sig till det nya huset utan bil. I samverkan med kommande hyresgäster kommer också en s.k. "travel plan" arbetas fram, med syfte att identifiera åtgärder som minskar andelen bilister till och från kontorshuset.

Inom fastigheten Sicklaön 83:22 (Sickla Köp - kvarter) tillämpas tillstånd med s.k. flyttande parkering för kontorshyresgäster, vilket innebär att antalet tillstånd kan vara fler än antalet platser. Det har visat sig innehålla ett gott resursutnyttjande av parkeringsanläggningar. Den 15-åriga erfarenheten från Sickla visar att varje plats kan övernnyttjas med 25% utan att p-trängsel uppstår. Det innebär att varje fysisk p-plats kan räknas upp med gånger 1,25 till "nyttjande-p-plats". Vi räknar därför med att en p-norm om 15-platser/1000 kvm ljus BTA motsvaras av  $15 \text{ platser} / 1,25 = 12$  fysiska platser per 1000 kvm ljus BTA.

Med totalt  $26000 - 27000 \text{ m}^2$  ljus BTA genererar det ett parkeringsplatsantal på ungefär 315. Detta tillsammans med kravet att hysa Sicklaön 83:32:s 145 parkeringsplatser ger ett behov på 460 p-platser totalt. Fastighetens parkeringsbehov löses i garage och parkeringshus i den större byggnaden. Till källarplan sker in/ut-fart från den "norra gatan" (+4.720). Parkeringshusets primära in/ut-fart (+5.200) är placerad i anslutning till källarplansinfarten.

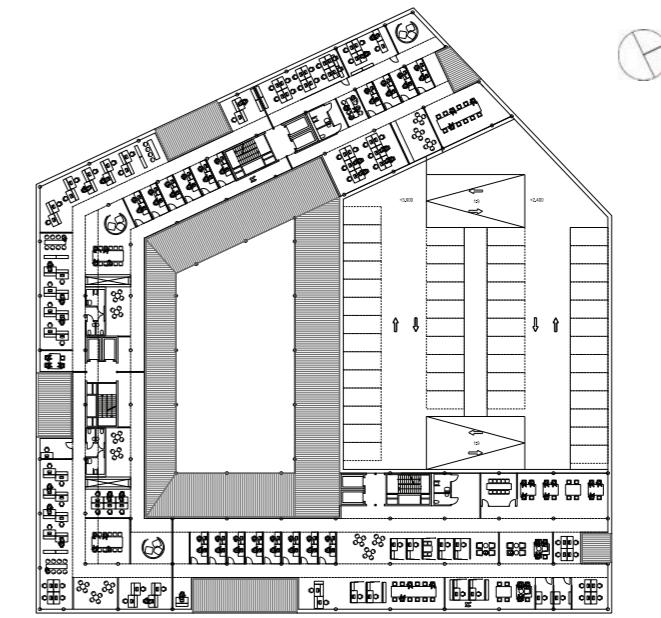
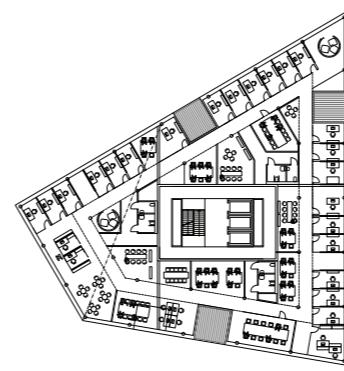
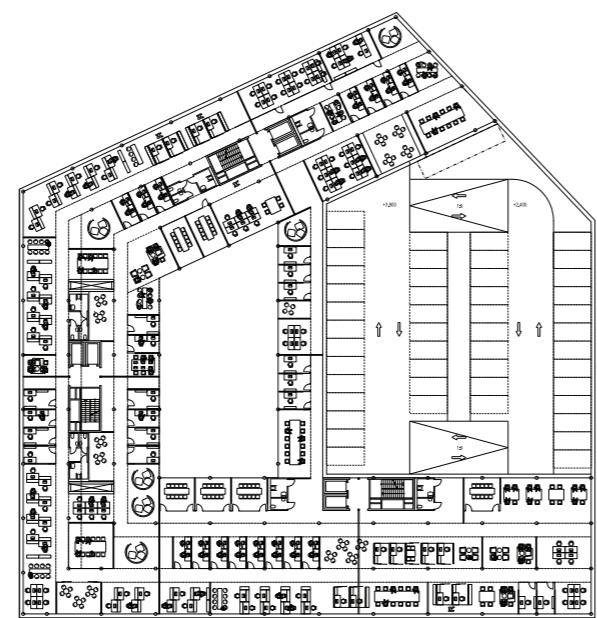
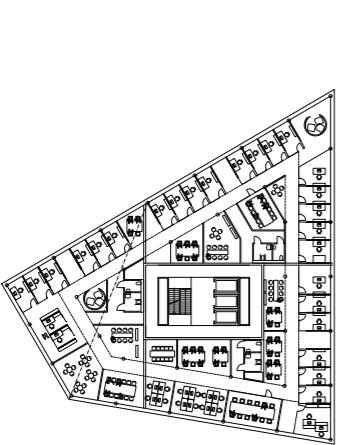
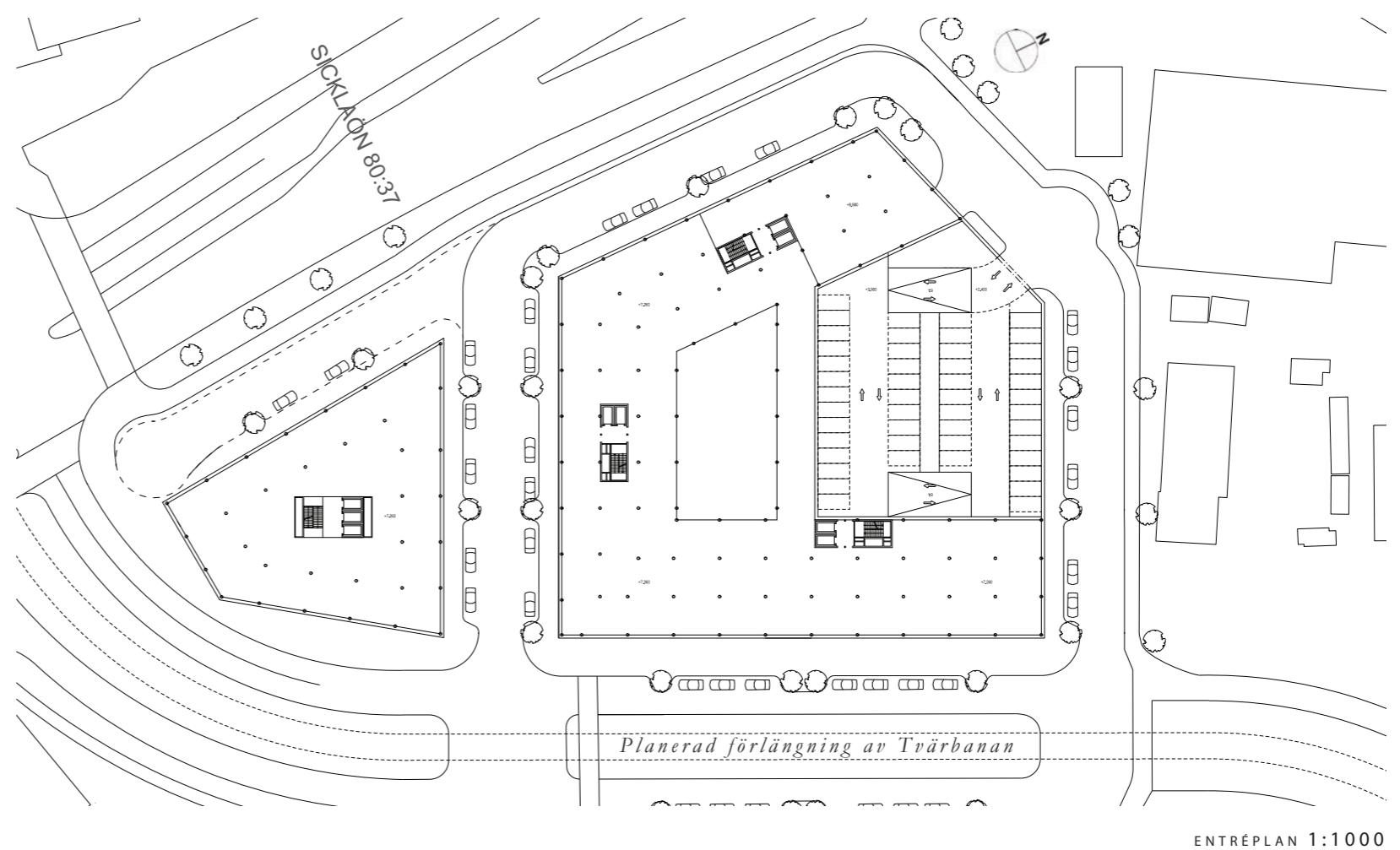
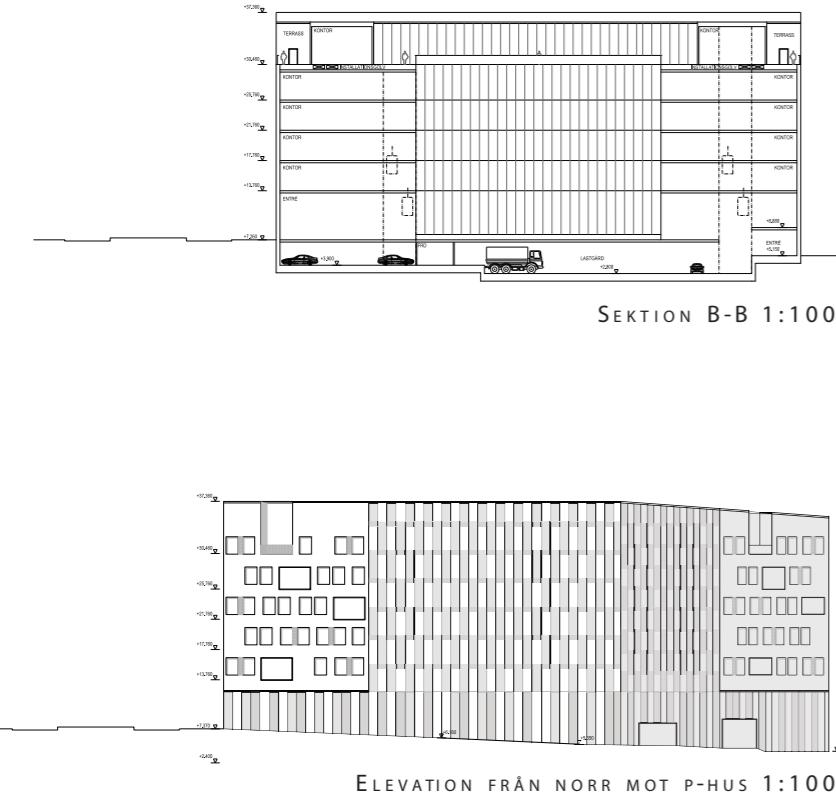
Cykelparkering kommer finnas både utom- och inomhus och kommer ha, minst, det antal platser som fordras för att uppnå breeam-certifiering. Med närhet till hiss och omklädningsrum med duschmöjlighet erbjuds cyklisten ett bekvämt sätt att ta sig till och från arbetet.



BLANDNING

I projektet blandas flexibla, generösa verksamhetslösningar med mer unika och specifika planlösningar. Bottenvåningen kan till stor del innehålla kommersiella verksamheter, medan resterande våningar kan innehålla både mindre och större verksamheter och företag.



**KONTORSPLAN 1:1000****KONTORSPLAN TAKVÄNING  
1:1000**

## FASADER, OMGIVNING OCH KULTURELLT SAMMANHANG

Sickla präglas av ett historiskt arv av innovativ industri-kultur, vilket har tagit sig uttryck i en enkel tegel-, betong- och stålarkitektur vars epoker är lätt avläsbara än idag. Det sena 1800-talets dekorerade tegelhallar och functionalismens stramare industri- och kontorsbyggnader är inplacerade i en tät struktur som erbjuder intressanta platser och gaturum som visar sig fungera bra med Sicklas nuvarande uppgift: att agera stad. Områdets senare tillägg (efter tillverkningsindustrins höjdpunkt), i form av byggnader för blandade lättare industriändamål, är mer glest utplacerade och förhåller sig inte till gatunätet på ett stadsmässigt sätt. Planeringen gjordes inte utifrån ett stadslivsperspektiv. Detta gäller den aktuella tomtten, Uddvägen saknar idag stadsmässiga kvaliteter, och arbetet med projektet syftar till att utveckla Sickla som tät, levande stadsdel.

Centralt för gestaltningen i projektet är därför att tydligt representera stadsmässighet, Sicklas nya årsring, men utan att tappa kontakten med tidigare eror.

Kvarteren på Nackas sida av Sicklavägen ska därför fortsätta kvartersstrukturen från Hammarby Sjöstad på andra sidan vägen, men tydligt ha en egen karaktär.

## IDENTITETSSKAPANDE MATERIAL

Projektet innebär att vi lånar historiens robusta fasadmaterial, men lyfter denna del en nivå uppåt, för att göra gaturummet så öppet och flexibelt som möjligt, med en glasad, tillgänglig bottenvåning.

Öppenhet och flexibilitet blir också den tongivande egenskapen i den ovanpålliggande kontorsdelen. De robusta materialen från industrihistorien kombineras med modern tillverkningsteknik och medger en fri och mkt generös fönstersättning som tydligt markerar projektets modernitet; ett innovativt användande av industriella, klassiska material.

Viktigt är också att i Sickla fortsätta vara materialpaletten trogen och använda enkla och obehandlade naturmaterial, en kontrast till Hammarby Sjöstad:s mer abstrakta volymer och målade putsfasader. På detta vis inordnas denna del av Sickla i stadtypologin som etablerats på Stockholms sida av Sicklavägen, men får sin egen tydliga identitet med Nackas påtagliga skärgårdsnatur och naturliga material-palett.



## FASAD

Fasaderna har en tydlig horisontell fönstersättning med markerade håltagningar i fasadmuren. Med inslag av våningshöga fönsterpartier störs den horisontella ordningen och ett mer dynamiskt fasadspel skapas.



## MÖTE MED GATA

Bottenvåningen möter gatan med öppenhet och transparens längs byggnadernas samtliga sidor.



Perspektiv  
närbild fasad



Bra exempel på hål i mur  
med detaljerad fönsternisch  
Studentboende  
(Claus en Kaan Architecten)

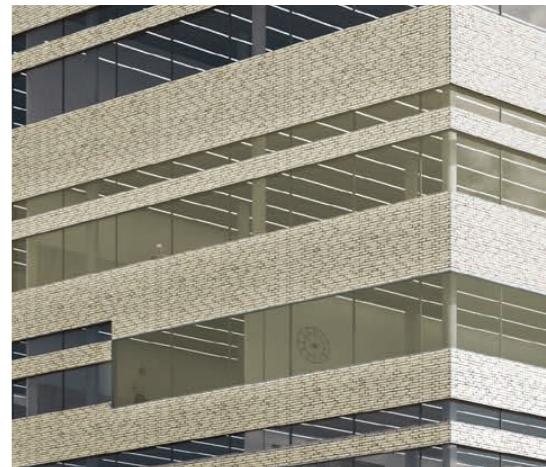


## TERRASSER

Takvåningen gestaltas medvetet för att bli karaktärsskapande för projektet. Med sin höga våningshöjd skapas gott om plats för högklassiga kontors- och mötesrum samt plats för teknikrum. Genom indrag i takvåningen skapas terrasser på ett flertal ställen i volymerna. Terrasserna bidrar till husens karaktär och skapar ett mer stadsmässigt och händelserikt avslut mot himlen.



Perspektiv  
indrag takvåning



Exempel på möjlig fasadvariation:  
horisontella fönsterband

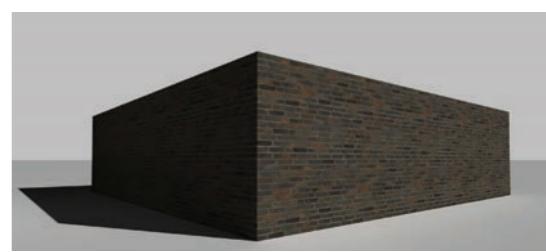


## MATERIAL

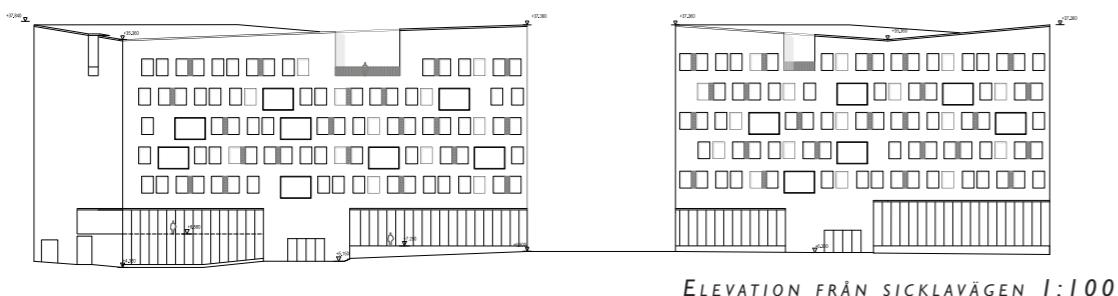
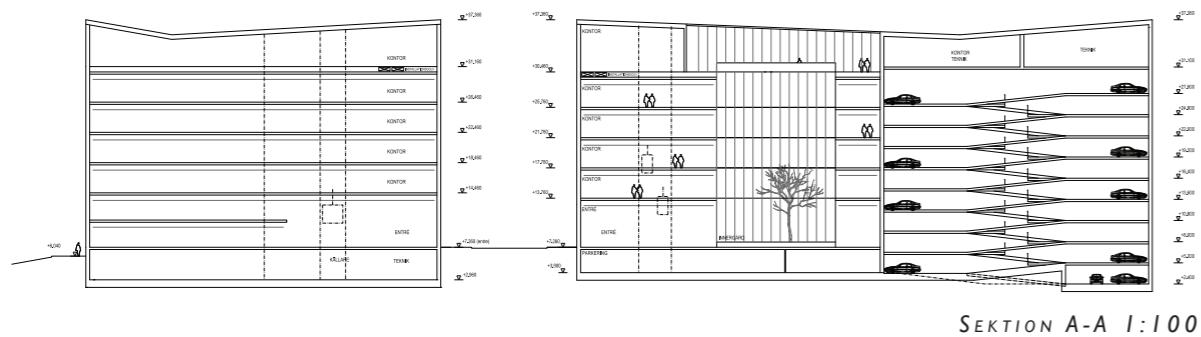
Sickla har en rik historia av verkstadsindustri och ett flertal återanvända gamla industribyggnader. De nya byggnaderna ärver verkstadstypens stabilitet och materialpalett, men gestaltas med en egen, modern karaktär. Robusta och klassiska material som till exempel: tegel, puts, betong, glas och trä, skall vara fasadernas dominerande material.



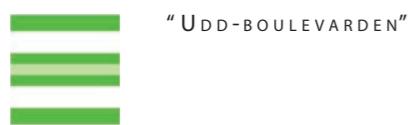
Perspektiv  
indrag takvåning



Exempel  
tegelkulörer



Vy 4 (Se orienteringsplan sid. 17)  
Sickla stadsfront - en sekvens av olika busvolymer, men i tydlig kvarterskonfiguration. Leverande bottenvåningar som exponerar sitt innehåll mot omgivningen



"UDD-BOULEVARDEN"

Uddvägen kommer fungera som en ryggrad i projektet och blir en bred boulevardliknande stadsgata.



TVÄRGATAN

Här färdas alla trafikslag genom kvarteret på en 18-meters stadsgata, men på fotgängarens villkor. Till skillnad från omgivande gator ska tvärgatan vara gångfartsområde samt ha en annan beläggning för att signalera att den har ett lugnare tempo.



HÖRNET I SOLEN

Hörnet Sicklavägen - Uddvägen badar i sol och här hålls södra husets fasad undan för att ge plats åt en uteplats med perfekt söderorientering som samspelar med motsvarande entréorg på andra sidan Uddvägen



INGA BAKSIDOR

Båda byggnaderna står med sina fasader ända ut mot trottoar och gör denna till en stadsmässig, beväxt och trygg entrézon för byggnadernas samtliga funktioner. Inga sidor betraktas som baksidor och parkeringsanläggningen i norra huskroppen ska integreras i formspråket. Byggnadernas bottenvåningar ska längs samtliga sidor förberedas med butiks- eller verksamhetslokaler, vars fasader till stor del ska utgöras av höga glasade partier.

Samtliga gator inom projektet ska rymma trädgrader/planteringszoner.

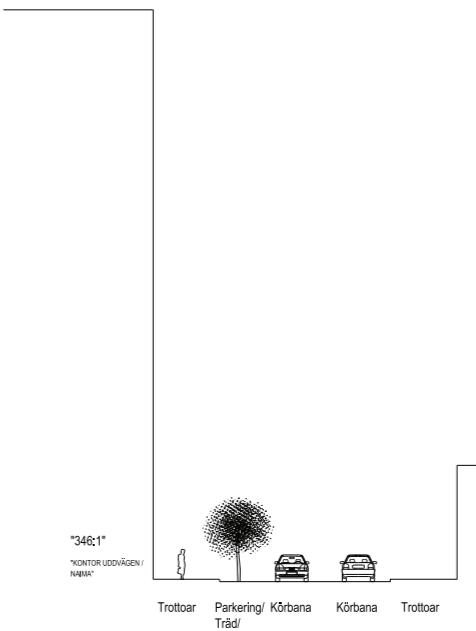
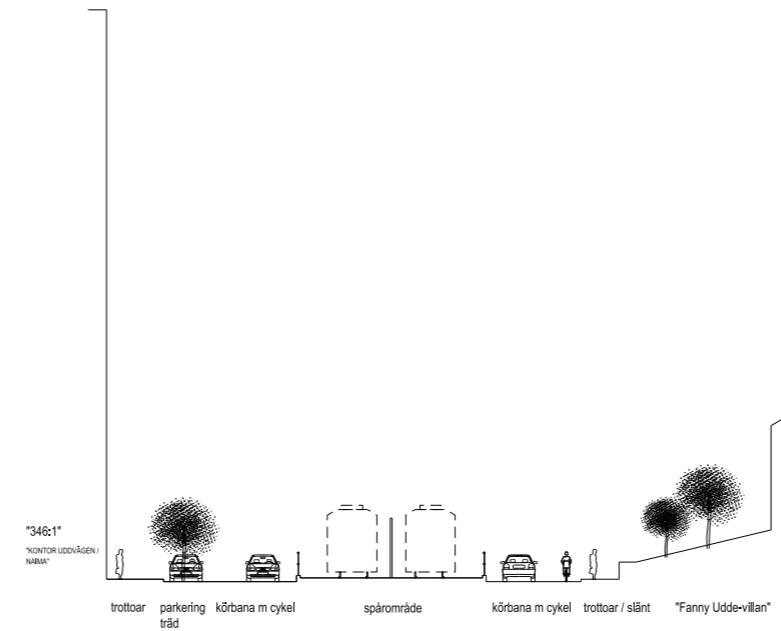
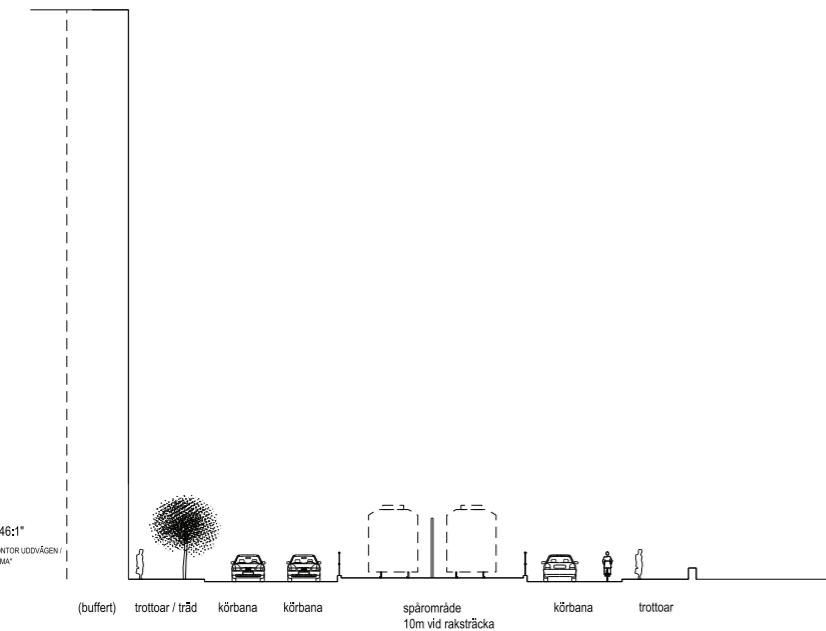
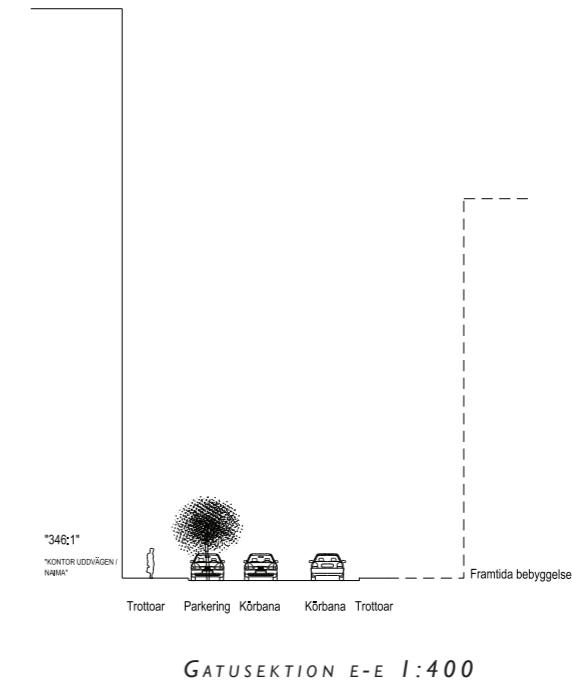
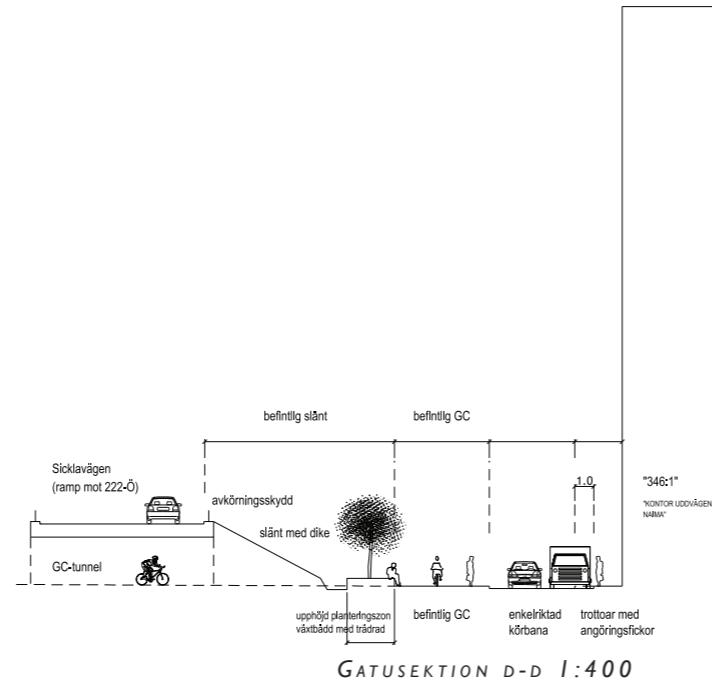
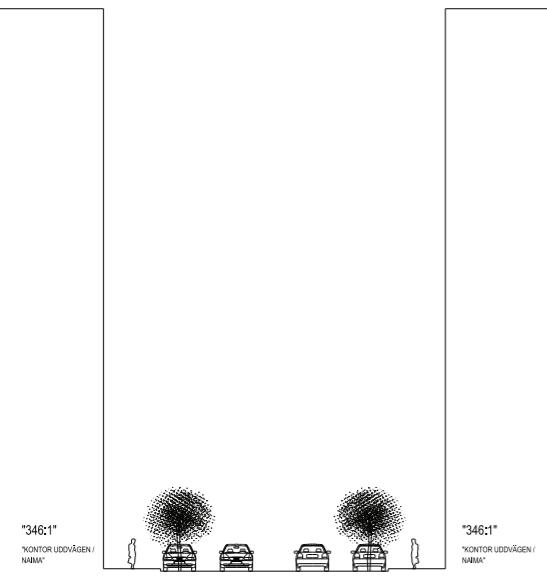


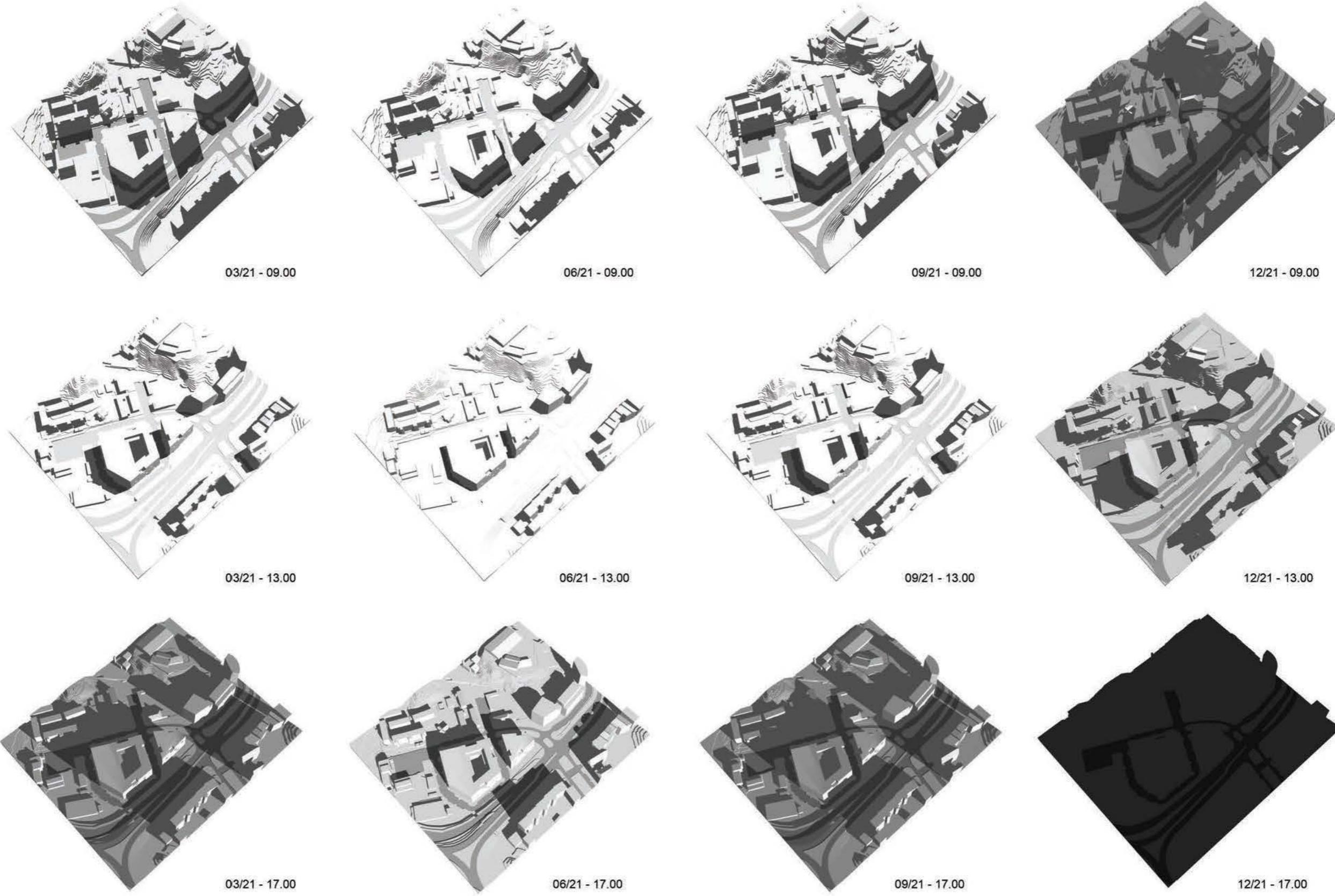
Vy 3 ner på tvärgatan  
(Se orienteringsplan sid. 17)

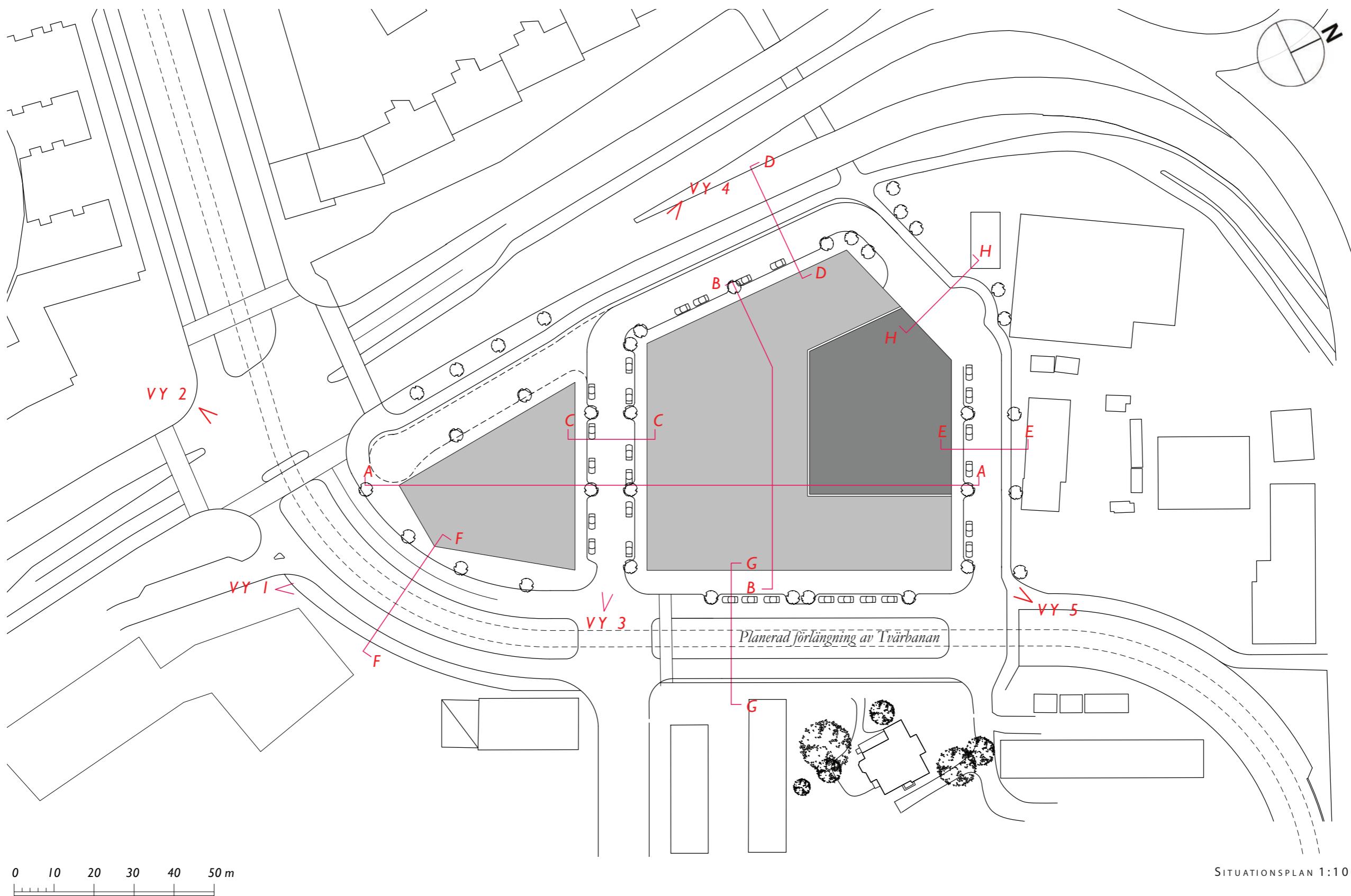


Vy 5 (Se orienteringsplan sid. 17)  
Söderut från Uddvägens ände mot den norra lokalgatan, fasad med öppen bottenvåning.

## GATUSEKTIONER







SITUATIONSPLAN 1:1000

Kommunstyrelsen

## **Ändring genom tillägg till detaljplan 471, Älgö, avseende parkeringsytor**

Yttrande till förvaltningsrätten i laglighetsprövning

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen antar föreslaget yttrande.

### **Sammanfattning**

Beslut om planuppdrag för ändring genom tillägg till detaljplan 471 för Älgö avseende parkeringar, fattades av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 18 mars 2014 § 68. Beslutet noterades den 7 april 2014 § 63 av kommunstyrelsen till protokollet, justerat och anslaget den 11 april 2014. Det sistnämnda beslutet taget av kommunstyrelsen har överklagats. En begäran om laglighetsprövning har inkommit till förvaltningsrätten i Stockholm den 7 maj 2014 och kommunen har nu förelagts att yttra sig i målet. Ett förslag till yttrande har tagits fram, där kommunstyrelsen bestrider yrkandet om upphävande av kommunstyrelsens beslut den 7 april 2014 § 63 då anmälan av stadsutvecklingsutskottets beslut har gått till på rätt sätt.

### **Ärendet**

Beslut om planuppdrag för ändring genom tillägg till detaljplan 471 för Älgö avseende parkeringar, fattades av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 18 mars 2014 § 68. Syftet med planändringen är att göra ett tillägg till gällande detaljplan (dp 471) för Älgö, avseende 3 parkeringsytor inom delar av fastigheten Älgö 4:7 och delar av fastigheten Solsidan 2:25. Planändringen syftar till att skapa fler allmänna parkeringsplatser på Älgö genom att omfördela viss del av befintliga parkeringsytor mellan parkering på kvartersmark (för boende) och parkering på allmän plats (för besökare). Gällande detaljplan för Älgö har vid genomförandet visat sig innehålla för lite ytor för besöksparkering. Dessutom har de ytor som planlagts för boendeparkering inte förlagts på mest lämplig plats för att kunna försörja Gåsöbornas behov av boendeparkering på Älgö. Förslag till planändring för parkeringar har varit ute för samråd fram till den 5 november 2014. Nu pågår arbetet med att sammanställa de synpunkter som kommit in.



Kommunstyrelsens beslut om planuppdrag fattades med stöd av punkt 31 i kommunstyrelsens delegationsordning. Delegationsbeslutet anmältes till kommunstyrelsen genom att utskottets protokoll anmältes till kommunstyrelsen.

En begäran om laglighetsprövning av kommunstyrelsens beslut den 7 april 2014 att notera stadsutvecklingsutskottets beslut inkom till förvaltningsrätten i Stockholm den 7 maj 2014 från två fastighetsägare på Älgö. Fastighetsägarna begär laglighetsprövning av kommunstyrelsens beslut den 7 april 2014 § 63, justerat och anslaget den 11 april, att notera stadsutvecklingsutskottets beslut 18 mars 2014 § 68 till protokollet. Skäl till detta anges vara att det underliggande beslutet strider mot punkt 32 i kommunstyrelsens delegationsordning, vilken anger att stadsutvecklingsutskottet har delegat att anta startpromemoria för detaljplanearbete som följer översiksplanen. Delegationsordningen har ändrats sedan tidpunkt för beslutet och motsvaras idag av punkt 31 i kommunstyrelsens delegationsordning. Fastighetsägarna anför att startpromemorian strider mot det lokala intresset för kulturmiljövården som framhålls i översiksplan samt detaljplanens huvudsyfte att slå vakt om kulturvärdena på Älgö. De ifrågasätter vidare att det är stadsutvecklingsutskottes sammanträdesprotokoll 18 mars 2014 § 63 i sin helhet som noteras till kommunstyrelsens protokoll. Fastighetsägarna yrkar att beslutsgången ogillas och att beslutet upphävs.

Kommunen föreläggs att senast den 23 december 2014, yttra sig över ansökan om laglighetsprövningen. Kommunen har fått anstånd med yttrandet till den 3 mars 2015.

## **Nacka kommuns synpunkter**

Ett förslag till yttrande har tagits fram, se bilaga 2. Enligt yttrandet bestrider kommunstyrelsen yrkandet om upphävande av kommunstyrelsens beslut den 7 april 2014 § 63, justerat och anslaget den 11 april, att notera stadsutvecklingsutskottets beslut 18 mars 2014 § 68 till protokollet. Anmälan av stadsutvecklingsutskottets beslut har gått till på rätt sätt och det finns inte grund för upphävande av kommunstyrelsens beslut att notera beslutet till protokollet.

Planenheten

Angela Jonasson  
Tillförordnad Planchef

Tove Mark  
Planarkitekt

**Bilagor**

- |          |                                                      |
|----------|------------------------------------------------------|
| Bilaga 1 | Kommunens yttrande till förvaltningsrätten           |
| Bilaga 2 | Förvaltningsrättens föreläggande den 9 november 2014 |
| Bilaga 3 | Sammanträdesprotokoll KSSU den 18 mars 2014 § 68     |
| Bilaga 4 | Tjänsteskrivelse planuppdrag                         |

Förvaltningsrätten i Stockholm  
Enhet 12  
115 76 Stockholm

**Yttrande i mål nr. 10166-14, Ingela Walck, Carin Brand./.  
Nacka kommun**

**Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskotts beslut den 18 mars  
2014, § 68**

Nacka kommun får inledningsvis påpeka att överklagandet avser kommunstyrelsens beslut den 7 april 2014, § 63, att notera dess stadsutvecklingsutskott protokoll från den 18 mars 2014. De klagande uppehåller sig dock till övervägande del kring ett av de beslut som utskottet hade fattat på delegation, nämligen ett beslut att anta startpromemoria för ett detaljplanearbete (§ 68 i stadsutvecklingsutskottets protokoll). Om det beslutet ens kan anses vara möjligt att överklagas genom laglighetsprövning så har överklagandet kommit in för sent eftersom tiden för ett överklagande gick ut den 14 april 2014. Enligt Nacka kommun kan beslutet dock inte överklagas genom laglighetsprövning eftersom det avser ett ärende om detaljplan enligt plan- och bygglagen. Enligt 13 kap 3 § plan- och bygglagen överklagas beslut i sådana ärenden till länsstyrelsen och det först när detaljplanen har antagits.

Allt vad de klagande anför om kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskotts beslut den 18 mars 2014, § 68, ska därför avvisas antingen på grund av att det inte kan prövas genom laglighetsprövning, eller på den grund att det har inkommit för sent.

**Kommunstyrelsens beslut den 7 april 2014, § 63, att notera  
stadsutvecklingsutskottets beslut till protokollet**

Nacka kommun yrkar i första hand att överklagandet av kommunstyrelsens beslut den 7 april 2014, § 63, ska avvisas då de klagande inte angett några omständigheter som innebär att det finns grund enligt 10 kap 8 § kommunallagen för att upphäva beslutet.

I andra hand yrkar Nacka kommun att överklagandet ska avslås. Beslutet att notera stadsutvecklingsutskottets protokoll har tillkommit i laga ordning, det är en angelägenhet för kommunen och ligger inom kommunstyrelsens befogenheter. Beslutet att notera



protokollet strider inte mot lag. Enligt 6 kap 35 § kommunallagen ska delegationsbeslut anmälas på det sätt den delegerande nämnden anger. I kommunstyrelsens delegationsordning anges att när kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott är delegat ska beslut anmälas genom att dess protokoll anmäls till kommunstyrelsen. Vad de klagande anför om innehållet i det beslut som anmältes genom protokollets anmälan saknar relevans för prövningen av beslutet att notera protokollet. Det ingår inte i mottagandet av en anmälan av ett delegationsbeslut, att ompröva beslutet.

Nacka dag som ovan

Mats Gerdau  
Kommunstyrelsens ordförande

Gunilla Glantz  
Stadsbyggnadsdirektör



FÖRVALTNINGSRÄTTE  
I STOCKHOLM  
Allmänna avdelningen

<sup>280</sup>  
**FÖRELÄGGANDE**  
2014-12-09

Aktbilaga 8

Mål nr.

10166-14

Enhet 12

Anges vid kontakt med domstolen

Nacka kommun  
131 81 Nacka

**NACKA KOMMUN**

2014 -12- 10

Dnr .....  
Dpl .....

Ingela Walck, Carin Brand ./. Nacka kommun  
angående **laglighetsprövning enligt kommunallagen**

Ni ska yttra Er över innehållet i bifogade handlingar, aktbilaga 1, 4 och 7.

Yttrandet ska vara skriftligt och ha kommit in till förvaltningsrätten **senast den 23 december 2014**.

Om Ni har några frågor kan Ni kontakta förvaltningsrätten.

Andrea Ekemål, Domstolssekreterare  
Telefon direkt 08-561 68094

Dok.Id 559020

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
115 76 Stockholm	Tegeluddsvägen 1	08-561 680 00	08-561 680 01	måndag – fredag 08:00-16:30
		E-post: forvaltningsrattenistockholm@dom.se		

2014 -05- 07

Registrator Förvaltningsrätten i Stockholm - FST

Från: Ingela Walck <ingelawalck@yahoo.se>  
 Skickat: den 7 maj 2014 18:01  
 Till: Registrator Förvaltningsrätten i Stockholm - FST  
 Kopia: Carin Brand  
 Ämne: Laglighetsprövning bilagor  
 Bifogade filer: Bilageförteckning till begäran om laglighetsprövning 30 april.pdf

Målnr: 10166-14 / 464  
 Aktbil: ..... Enhet: .....

Till Förvaltningsrätten i Stockholm

Undertecknad har tillsammans med ytterligare en person (Carin Brand) ansökt om laglighetsprövning den 30 april 2014 gällande beslut fattat av Nacka kommun/Kommunstyrelsen 7 april 2014 § 63. Jag begav mig idag till Förvaltningsrätten för att komplettera tidigare ingiven inlaga (inlämnad till Nacka kommun) med bilageförteckning inklusive bilagor, men enligt besked från personal i receptionen fanns inget mål registrerat hos Förvaltningsrätten i aktuellt ärende. Då vi i vårt klagomål/begäran om laglighetsprövning uppgivit att vi skulle komma in med bilagorna inkl. förteckningen inom en vecka tar jag mig här ändå friheten att mejla över det dokument (bilageförteckning och bilagor) jag idag inte kunde lämna personligen.

Vid mitt besök till Förvaltningsrätten idag fick jag informationen att laglighetsprövningar ska lämnas direkt till förvaltningsrätten och ej via kommunen. Detta framgår inte av er hemsida. Vi utgår ifrån att kommunen i sedvanlig ordning skickar handlingen vidare till Förvaltningsrätten.

Vänligen  
 Ingela Walck (500313-3021)  
 2014-05-07

**Bilageförteckning till rättsinlaga 2014-04-30 gällande laglighetsprövning av  
Nacka kommunens beslut 7 april 2014 § 63.**

**Bilaga 1**

Sid 6, Kommunstyrelsens sammanträdesprotokoll den 7 april 2014 § 63. Under Anmälningar KS 2014-04-07 redovisas Stadsutvecklingsutskottets protokoll från sammanträdet 18 mars som anmält och därmed alltså noterat till protokollet, d.v.s. godtaget i sin helhet av kommunstyrelsen.

**Bilaga 2**

Sid. 23-24. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskotts (KSSU) sammanträdesprotokoll den 18 mars 2014 § 68 enligt vilket KSSU med hänvisning till punkten 32 i kommunstyrelsens delegationsordning beslutar om att inleda planprocess för planändring av detaljplan 471 för Älgö. *Av upplysningen under redovisningen av beslutsgång är beslutet fattat i enlighet med förslag från mark- och exploateringsenheten. Detta är en felaktig referens.*

**Bilaga 3**

Sid 6 i Kommunstyrelsens instruktion och delegationsordning. Av denna framgår att förutsättningen för KSSU att anta startpromemoria för detaljplanearbete är att den följer översiktsplanen.

**Bilaga 4**

Sid 72 i Översiktsplan för Nacka kommun, antagen 2012. I tredje stycket under Bg20 Älgö framgår att det behövs mark för närllek och spontanidrott och i första stycket framgår att delar av Älgö är klassat som av lokalt intresse för kulturmiljövården.

**Bilaga 5**

Sid 58 i Översiktsplanen för Nacka kommun, antagen 2012, "generella riktlinjer för planering och byggande". I punkt fyra under "Trygg säker och tillgänglig miljö" tas fasta på tillgänglighet i form av tillgängliga och attraktiva mötesplatser.

**Bilaga 6**

Deluppförstoring av blad 13 av detaljplanekartan 471 Älgö. Del av detaljplanekartans planbestämmelser samt kulturmiljön vid Barnbadet.

Av planbestämmelserna framgår att åtgärder som kan förvansa kulturhistorisk värdefull miljö inte får vidtagas.

Skräfferingen i området runt Barnbadet markerar kulturhistoriskt värdefull miljö.

Ingela Walch      Camy Browall

FÖRVALTNINGSRÄTTELEN
I STOCKHOLM
2014 -35- 07
Målnr: .....
Aktbil: ..... Enhet: .....

Bil. 1

6 (82)



7 april 2014

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**  
Kommunstyrelsen

§ 63

Dnr KFKS 2014/24-019

**Anmälningar****Beslut**

Anmälningarna noteras till protokollet.

**Handlingar i ärendet**

Anmälningar KS 2014-04-07

Ärende	Åtgärd/ansvar
<b>Övrigt</b>	
Protokoll KSSU 25/2 och 18/3-14, KSAU 25/3-14	

**FÖRVALTNINGSRÄTTEN  
I STOCKHOLM**

2014 -05- 07

Målnr: 16166-14

Aktbil: j/l.....Er het: 11

Anmälningar KSAU 2014-03-25

Ärende	Åtgärd/ansvar
<b>Skrivelser</b>	
Kustbevakningen Länsstyrelsens yttrande	
Information om kustbevakningen ekonomiska läge, missiv	
Kustbevakningen Region Nordost	
Kustbevakningen Gotlands, bilaga	
Kustbevakningen Gävle, bilaga	
Kustbevakningen Hudiksvall, bilaga	
Kustbevakningen Härnösand, bilaga	
Kustbevakningen Luleå, bilaga	
Kustbevakningen Örnsköldsvik, bilaga	
Tidiga och tydliga insatser, PM	Pia McAleenan/ Tove Löfgren
Så här gör vi i Nacka – kommunbilar	Mats Bohman
Rutin för politikerinitiativ	Liselotte Lexén/Helena Meier
<b>Rapporter</b>	
Revisionsrapport 2013 Nacka Energi AB med dotterbolag	Johanna Magnusson

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

JW CB



<b>FÖRVALTNINGSRÄMTE I STOCKHOLM</b>	
2014-05-07	
Mälnr:	10166-14
Aktbil:	152
§ 68	Enhet: 11

18 mars 2014

23 (37)

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**  
Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott

Dnr KFKS 2014/79-214

## **Planändring av detaljplan 471 Älgö avseende fyra parkeringsytor (delar av fastigheterna Älgö 4:7 och Solsidan 2:25) Saltsjöbaden**

Start av planarbete

### → **Beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att starta planändring av detaljplan 471 för Älgö avseende parkeringsytor.

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

### Ärende

Syftet med den föreslagna planändringen är att tillskapa fler allmänna parkeringsplatser på Älgö och att omfördela viss del av befintliga parkeringsytor mellan parkering på kvartersmark (för boende) och parkering på allmän plats (för besökare). Gällande detaljplan för Älgö har vid genomförandet visat sig innehålla för lite ytor för allmän parkering. Dessutom har de ytor som planlagts för parkering på kvartersmark, inte förlagts på mest lämplig plats för att kunna försörja Gåsöbornas behov av boendeparkering på Älgö.

### → **Handlingar i ärendet**

Mark- och exploateringenhetens tjänsteskrivelse den 7 mars 2014

### → **Beslutsgång**

Stadsutvecklingsutskottet beslutade i enlighet med mark- och exploateringenhetens förslag.

### **Protokollsanteckningar**

Christina Ståldal (NL) lät anteckna följande.

"Behovet av parkeringar på Älgö, kastar ljuset på en annan angelägen fråga, den om kollektivtrafikförsörjningen av ön. Trots en växande fast befolkning på ön så har bussförbindelserna inte förbättrats. Tidtabellen för bussturer från Slussen är en tur i timmen med uppehåll på 2,5 tim mitt på dagen och sista bussen på dygnet från Slussen går ca kl 19.00. Den ungdom som t ex vill gå på bio kan inte göra det på ett självständigt sätt, utan får antingen lifta, (vanligen förekommande) el be föräldrar om skjuts från

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

JW CB



18 mars 2014

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Komunstyrelsens stadsutvecklingsutskott

Saltsjöbaden. Det är det verkliga problemet för många Älgöbor om man vill gynna annat än bilåkande och parkeringar. Samtidigt finns det ett behov av parkeringsplatser men man når bästa lösning om man försöker lösa hela problematiken och driva på SL om förbättringar. Det är också absurd i ljuset av den stora och dyrbara renoveringen av Älgös vägar, att man i sammanhanget inte aktivt har drivit på för förbättrade bussförbindelser.

Inga beslut borde tas i nämnden förrän den formella hanteringen är korrekt genomförd, dvs att en justering är gjord i facknämnden vilket kan innebära att underlaget som presenteras för t ex KSSU kan bli ändrat i ngn del. Om ändringen av planen kan anges vara av allmänt intresse eller ej kan diskuteras. ”

-----

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

JW CB

Kommunstyrelsens instruktion och  
delegations ordning sid. 6

NACKA  
KOMMUN

Bil 3

FÖRVALTNINGSRÄTEN  
I STOCKHOLM

2014 -05- 07

Målnr: 1066-14

Aktbil: 13...Enhet: 11...

27.	Besluta om samråd av förslag om principer för uttag av gatukostnader	Exploateringschefen
28.	a) Ingå avtal om ersättning för gatukostnader b) Medge anstånd att erlägga gatukostnadsersättning c) Godkänna avbetalningsplan för gatukostnadsersättning d) Godkänna säkerhet för kommunens fordran på gatukostnadsersättning e) Teckna borgen för lån till fastighetsägare för betalning av ersättning för gatukostnader (se kommunfullmäktiges villkor § 262/1995)	Exploateringschefen
29.	Anta utbyggnadspromemoria för genomförande av detaljplan	Stadsutvecklingsutskottet
30.	Försälja eller förvärva mark till ett värde av högst 1 miljon kronor för att genomföra detaljplan  I övrigt försälja eller förvärva mark för att genomföra detaljplan.	Exploateringschefen <i>inom stadsbyggnadsprojekt,</i> Markchefen i övriga ärenden Stadsutvecklingsutskottet
31.	I samband med genomförande av detaljplan i pågående stadsbyggnadsprojekt ingå avtal om försäljning till marknadspris av fastighet, som enligt detaljplan får användas för en- eller tvåfamiljshus	Exploateringschefen
32.	Anta startpromemoria för detaljplanearbete som följer översiktsplanen	Stadsutvecklingsutskottet
33.	Avge yttrande under samråd och granskningstid i planärenden	Stadsutvecklingsutskottet
34.	Ingå sedvanligt avtal om kostnader för arbete med program för detaljplan	Planchefen
35.	Besluta att ett detaljplanearbete som sker med stöd av reglerna om förenklat planförvarande ska handläggas som normalt planförande	Stadsutvecklingsutskottet
36.	Rättsprövning enligt 13 kap plan- och bygglagen	Stadsjuristen och kommunjurist var för sig, vid deras frånvaro stadsdirektören
37.	Inriktningsbeslut strategisk lokalförsörjning	Stadsutvecklingsutskottet
38.	Startbeslut i fastighetsärenden	Stadsutvecklingsutskottet
39.	Ange starttidpunkt för andra beslutade anläggningsarbeten än sådana som ingår i stadsbyggnadsprojekt	Enhetschef
40.	Ansöka om statliga medel eller bidrag till byggnadsåtgärder inom beslutade investeringsramar	Enhetschef

JW CB

# sid 72 i Översichtsplan för Nacka kommun

## Bg17 Tattby

### Befintliga värden och intressen

Området är av lokalt intresse för kulturmiljövården. I området finns natur med höga upplevelsevärden och bostadsnära grönytor av betydelse.

### Utveckling av mark och bebyggelse

Området omfattar friliggande småhusbebyggelse från i huvudsak 1900-talets första hälft. Områdets karaktär och skala bör behållas. Någon nybebyggelse planeras inte inom området, men enstaka kompletteringar kan vara aktuella.

### Framtida behov av service och infrastruktur

Det bör finnas en möjlighet att förlänga Solsidevägen för att avlasta Byvägen. En ny förskola blir klar under våren 2012. Den befintliga badanläggningen behöver i framtiden förnyas. Saltsjöbadens idrottsplats behöver vidareutvecklas. Det finns behov av ytterligare fotbollsplaner.

## Bg18 Östra och södra Rösunda

### Befintliga värden och intressen

Stora delar är av riksintresse och hela området är av lokalt intresse för kulturmiljövården. Inom området finns naturvärden klass 3, natur med höga upplevelsevärden samt bostadsnära grönytor av betydelse.

### Utveckling av mark och bebyggelse

Området omfattar friliggande och gruppbyggda småhus, enstaka flerbostadshus och institutioner från i huvudsak 1900-talets första hälft. Områdets karaktär och

skala bör behållas. Någon nybebyggelse av betydelse planeras inte inom området, men vissa kompletteringar kan vara aktuella. Slalomanläggningen bör tryggas och få möjlighet att utvecklas.

## Bg19 Södra Solsidan

### Befintliga värden och intressen

Området är av lokalt intresse för kulturmiljövården. Strandzonen har höga upplevelsevärden. Strandskyddet är upphört på land men gäller i Värgärdssjöns och Erstavikens vattenområde 100 meter ut från stranden.

### Utveckling av mark och bebyggelse

Området omfattar småhusbebyggelse från i huvudsak 1900-talets första hälft. Områdets karaktär och skala bör behållas. Någon nybebyggelse planeras inte inom området men enstaka kompletteringar kan vara aktuella.

## Bg20 Älgö

### Befintliga värden och intressen

Delar av området är av lokalt intresse för kulturmiljövården. Inom området finns naturvärden klass 2 och 3 samt natur med höga upplevelsevärden. Området berörs av riksintressen för kommunikationer i form av farled (Baggensfjärden-Ägnöfjärden).

### Utveckling av mark och bebyggelse

Området är ett före detta fritidshusområde som omvandlas till permanent småhusbebyggelse. Det kan bebyggas med ytterligare cirka 175 småhus på befintliga fritidshustomter, enligt gällande detaljplan. Någon annan bebyggelse är inte aktuell.

### Framtida behov av service och infrastruktur

En förskola med cirka 50 platser planeras i området. Det behövs mark för nätklek och spontanidrott.

## Bg21 Gåsöarkipelagen

### Befintliga värden och intressen

Området är av lokalt intresse för kulturmiljövården. Inom området finns naturvärden klass 2 samt natur med höga upplevelsevärden. Området berörs av riksintressen för kommunikationer i form av farled (Baggensfjärden-Ägnöfjärden).

### Utveckling av mark och bebyggelse

Gåsöarkipelagen innehåller fritidshusbebyggelse.

Avsikten är att behålla nuvarande markanvändning och området bör inte förtätas.

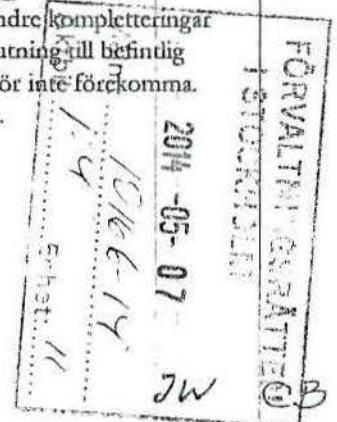
## Bg22 Bergholmen

### Befintliga värden och intressen

Bergholmen är av lokalt intresse för kulturmiljövården. Strandskydd gäller på hela ön samt i berört vattenområde.

### Utveckling av mark och bebyggelse

På ön finns enstaka fritidshus. Mindre kompletteringar kan vara möjliga i omedelbar anslutning till befintlig bebyggelse, men nyexploatering bör inte förekomma. Skydd av Bergholmen bör utredas.



sid. 58 i Översiksplanen för Nacka kommun.

288

FÖRVALTNINGSRÄTTE

I STOCKHOLM

2014-05-07

Målnr: 10166-17

Aktbil: 185

Enhet: 11

B6 b

## GENERELLA RIKTLINJER FÖR PLANERING OCH BYGGANDE

Översiksplanens fyra stadsbyggnadsstrategier visar den huvudsakliga inriktningen för kommunens utveckling, men innehåller inte alla åtgärder som behövs för att uppnå visionen om ett hållbart Nacka. Redovisningen av mark- och vattenanvändningen är övergripande och begreppen stadsbebyggelse och blandad bebyggelse kräver riktlinjer inom olika teman. Dessa generella riktlinjer är vägledande för planering och byggande i hela kommunen och kompletteras av områdesvisa riktlinjer för specifika geografiska områden.

I översiksplanen hänvisas till kommunala policydokument och strategier inom olika områden av samhällsbyggandet. Kommunfullmäktige kan komma att anta ytterligare dokument av denna typ efter att översiksplanen har antagits. Därför redovisas samtliga policydokument och strategier med betydelse för den översiktliga planeringen på kommunens webb.

### Trygg, säker och tillgänglig miljö

I en trygg och säker stadsbebyggelse vistas människor dygnet runt genom att olika funktioner som bostäder, handel, kontor och skolor är integrerade. De mänskliga värdena är viktiga i den byggda miljön och "det mänskliga ögat" skapar trygghet och verkar brottsförebyggande.

- Planläggningen ska verka för tillgänglighet till alla samhällets funktioner. Handel och annan service bör finnas inom promenad- och rullstolsavstånd för äldre och invånare med funktionsnedsättningar.
- Det bör vara enkelt och tryggt att ta sig fram gående och med cykel mellan olika målpunkter i bostadens grannskap, som till exempel skola, idrotts- och fritidsanläggningar samt mellan olika områden. God belysning är viktig och olika grupper av trafikanter bör inte separeras från varandra i onödan.
- Alla gruppars livssituation ska uppmärksammas i planeringen genom ökat deltagande och genom ökad kunskap. Barnkonventionens intentioner ska särskilt beaktas.
- Tillgängliga och attraktiva mötesplatser för alla grupper ska eftersträvas i planläggningen. Fler mötesplatser bildas genom att prioritera sambanden mellan olika platser och genom att samla och inte sprida människors rörelsemönster.
- Vid nyexploatering eller förtätning inom 150 meter från rekommenderad transportled för farligt gods

ska risksituationen beskrivas och bedömas, i enlighet med länsstyrelsens rekommendation.

### Klimatsmart, energieffektivt och sunt byggande

I ett hållbart Nacka ska planering och byggande ske så att den byggda miljön blir hälsosam, energieffektiv och har så låt klimatpåverkan som möjligt.

- Ett projektets egen klimatpåverkan ska belysas redan i samband med planbesked eller annan form av initiering.
- Risk för översvämninigar och andra konsekvenser av förmodade klimatförändringar ska belysas vid planläggning. En kombination av förväntad permanent höjning av havsnivån och temporärt högvattenflöde kan ge en sammanlagd havsnivåhöjning på mellan 1,9 och 2,5 meter.
- Alla stadsbyggnadsprojekt bör certifieras enligt vedertagna miljöcertifieringssystem eller motsvarande. Certifieringar kan till exempel innehålla krav på energianvändning, sundt material, avfallshantering, närhet till kollektivtrafik med mera.
- En så bra ljudnivå som möjligt ska alltid eftersträvas. Vid nyexploatering och förtätning tillämpas de riktvärden för buller från trafik som riksdagen beslutat. Vid beteckningarna tät och medeltät stadsbebyggelse kan avstegsfall A tillämpas i goda kollektivtrafiklägen. Vid tät stadsbebyggelse kan även avstegsfall B tillämpas

JW

CB

Bild 6

289

FÖRVALTNINGERATTEN

1 STOCKHOLM

2014-05-07

Målnr: 10166-14  
Aktbil: 11 Enhets: 11

CB JW

Kulturmiljöanordning. Den är dock inte byggas till eller förändras.

**I** Skräta åtta fastigheter

**SEPARERAR AV MARKENS BEBYGGELSE**

Härken är inte behörig.

Härken är endast behörig med utus och garage.

**g** Härken skall vara tillgänglig för generellt uterättsförslag

**u** Härken skall vara tillgänglig för allmänt uterättsförslag

**y** Härken skall vara tillgänglig för uterät från avgrensade fastigheter

**z** Därde för anpassning är vägetat

**MARKENS ANDROGNARE** Anpassning av kvarternamn

**Utrat är inte användas**

**PLACERING, UTMÄRKNING, UTFÖRFÄRDE**

Placering

Hundtagrad skall placeras intill 60 m från komplikationsgraden för planerat 45 m från komplikation, men så att prövas lämpligt för utus och garage placeras 20 m från komplikation.

**II** Härna hundtagad som uppfers i en vinkel är 65 m. Kretegårdar vid hundtagad

är ej användas

Härna hundtagad för hundtagrad som uppfers i må väntiger varav en sluttninggrav längre än 70 m. Kretegårdar vid hundtagad

är ej användas

Härna hundtagad för hundtagrad som uppfers i en vinkel med kretegårdar vid 80 m

gränsa mot en hundtagad

Härna hundtagad för hundtagrad som uppfers i må väntiger är 80 m kretegårdar vid

partus

Totalkoden skall riknas från meddelningshöjd. Merke byggnadsdelar som lex skräten är tillgängliga är inte tillgängliga för hundtagad. Endel tillgänglig är

partus

Utrat är ej tillgänglig för kretegårdar vid ej utvärds

Uttagsrade Lekeplatsen utvärds av tillgänglig till komplexitet tillhörars

utvärds för valten och åtton kan ej släcka intetit om kontakten

Uttagsrade byggnadsdel

För allt- och tillgänglighet, se svälj och närliggande till komplexitets betydelse på plarker och platsbestyrkning

Direkt tillgänglighet vid tilltak till hundtagad som kan företräda sista nätet till hundtagad. Utvärds tillgänglighet skall informeras med särskilt hänsyn till omväntgångs regler. Fastigheter och lok skall vara tillgängliga inomhus. Fastigheten skall aktivisera till äldre vila- och bemyndiga i området. Rektors för tillverkande bemyndigas firs i platsordnings god samtycke

**STÖRNÄSSKÖLJD**  
Värnsmiljöbestyrkning (bestyrklig behörig)

Kulturmiljö bestyrklig byggrad eller utvärds kulturhistoriskt värde och värden skall tas hänsyn till annan om ej tillgänglig. Se platsbestyrkning

Särskilt värdefull byggrad. Byggraden är till hundtagad värdefull för värde och kultur. Se platsbestyrkning

Särskilt värdefull byggrad. Byggraden är till hundtagad värdefull för värde och kultur. Se platsbestyrkning

Särskilt värdefull byggrad. Byggraden är till hundtagad värdefull för värde och kultur. Se platsbestyrkning

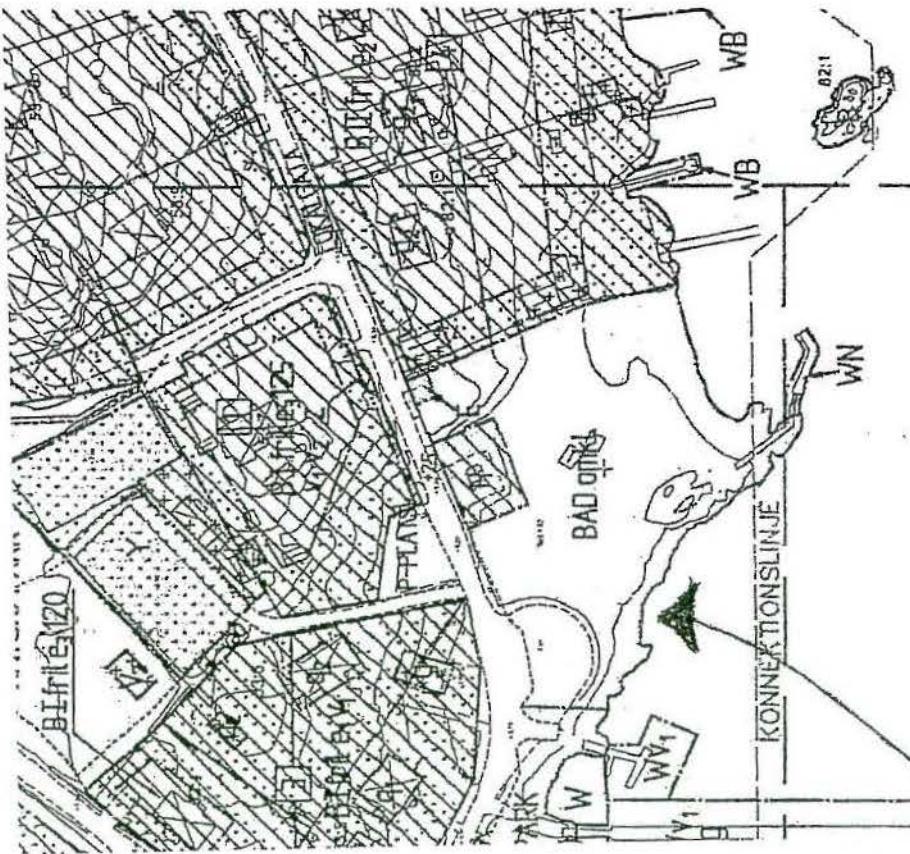
Styrkning. Se platsbestyrkning

**m** Byggnaderna ska informeras så att minst hälften av bortgångsmunen får högsta 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå

Öffentlvärde utvärds hundtag. Den ekvivalenta ljudnivån borhus är ej överstig 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå

Fastigheten ska ha högsta 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå

v



Detaljplan för <b>ÄLGO Nacka kommun</b> Utdratt på Platsen i 1st 2001 Justerad i februari 2002, reviserad i mars 2006, justerad i augusti och november 2006 Anders Borggren Stadsbyggnadschef Projektkontoret	Till planen hör: Planbeskrivning Gammelförande beskrivning Höjdprediktionskarta
Tillslutet av QMFS 2006-08-22, § 16 Anlagen av KF 2006-12-11 260 Laga kraf. 2005-11-16	Blad 13(9) <b>DP 471</b>

BARNBÅDET

Till Förvaltningsrätten i Stockholm  
c/o Nacka kommun  
Granitvägen 15  
131 81 Nacka

<b>FÖRVALTNINGSRÄTTE</b>	
<b>STOCKHOLM</b>	
2014 -05- 07	
Första posten	
Målnr:	835274
Aktbil:	✓ Enhet: 12

Nacka kommun  
Ink. 2014 -04- 30  
Dnr .....

### Begäran om laglighetsprövning

Undertecknade begär härmed laglighetsprövning av kommunstyrelsens i Nacka kommun beslut den 7 april 2014 § 63 "Anmälningar" (bil. 1), justerat och anslaget den 11 april, att notera stadsutvecklingsutskottets (KSSU) beslut 18 mars 2014 § 68 (bil. 2) till protokollet.

### Skäl

Det underliggande delegationsbeslutet som är föremål för anmälan till kommunstyrelsen är fattat av KSSU i strid med kommunstyrelsens instruktion och delegationsordning (bil. 3) och i strid med kommunallagen enligt följande:

I

Det underliggande beslutet är fattat med stöd av punkt 32 i Kommunstyrelsens instruktion och delegationsordning .

### Delegationsordning:

Punkt 32: Anta startpromemoria för detaljplanearbete som följer översiktsplanen.

**Delegat:** Stadsutvecklingsutskottet.

### Översiktsplanen

I detta fall handlar det om ändring av detaljplan som ej följer översiktsplanen.

I Nacka kommuns översiktsplan gällande Älgö slås fast att det behövs mark för närllek och spontant idrott (bil. 4). Det delegationsbeslut som fattats av KSSU innebär att en rejäl markyta som i gällande detaljplan ska utgöra en del av Barnbadet riskeras genom delegationsbeslutet att omvandlas till parkeringsplats.

Enligt översiktsplanen är delar av Älgö av lokalt intresse för kulturmiljövården. Barnbadet är beläget vid Älgö Gård i själva hjärtat av Älgö och i q-märkt miljö (bil. 4).

Det är också i kollision med översiktsplanens intentioner att avskära älgöbornas möjligheter att parkera i anslutning till det i gällande detaljplan avsatta området för föreningsverksamhet vid Ekholmsvägen 30 på Älgö, vilket blir resultatet om syftet med det av KSSU:s på delegation fattade beslutet om att starta planprocessen gällande Ekholmsparkeringen får genomslag och leder fram till en planändring. De generella riktlinjerna för planering och byggande i gällande översiktsplan tar fasta på tillgänglighet i form av tillgängliga och attraktiva mötesplatser (bil. 5).

**Upplysning:** Delegationsbeslutet (själva ärendet) avser en planändring av detaljplan 471 Älgö avseende fyra parkeringsytor.

## II

Det underliggande delegationsbeslutet rör ett ärende som slår mot verksamhetens mål, inriktnings och kvalitet och som enligt kommunallagen (6 kap 34 § pkt 1 KL) då inte får delegeras:

Ett huvudsyfte med gällande detaljplan är att slå vakt om kulturvärdena. Detaljplanen får inte ändras i strid mot detta syfte enligt bestämmelserna på detaljplanekartan (bil. 6). De åtgärder delegationsbeslutet syftar till slår mot dessa värden så som framgår ovan under "Översiktsplan". Delegationsbeslutet omfattar även en ändrad användning av parkeringsyta på till Älgö angränsande Svärdsö som ska ersätta älgöbornas/allmänhetens förlust av Ekholmsparkering och som är beläget på ett oacceptabelt avstånd från centrala Älgö (kvalitetsaspekten).

## III

**Övrigt**Kravet på tydlighet

Förutom ovanstående ifrågasätter vi också om det är förenligt med gällande lag att inte på ett mer transparent sätt redovisa det anmälda delegationsbeslutet för den beslutande församlingen i kommunstyrelsen. Som framgår av kommunstyrelsens protokollföring av beslutet i § 63 av det efteranmälda delegationsbeslutet (bil. 1) så är det KSSU:s sammanträdesprotokoll i sin helhet som anmälts och det förutsätter alltså att kommunstyrelsens ledamöter ska spåra detta beslut på egen hand.

Vi noterar vidare anmärkningsvärda brister i KSSU:s beslutsprotokoll avseende detta delegationsbeslut. Brister som vi menar borde lett till åtgärd från kommunstyrelsens sida vid behandling av § 63. Som handlingar i ärendet och som underlag till beslutet hänvisar KSSU felaktigt till skrivelse från Mark och Exploateringssenetn trots att det här är fråga om en tjänsteskrivelse från planenheten (se bil. 2).

**Yrkande**

Att beslutsgången i detta ärende ogillas och att beslutet upphävs.

Vi ber om en veckas anstånd med att inkomma med bilageförteckning och bilagor.

Saltsjöbaden den 30 april 2014

Ingela Walck (500313-3021)

Särskild postadress:

Reimersholmsgatan 8, 117 40 Stockholm

Nacka Älgö 67:1-3

Carin Brand (350608-9501)

Hälsinge Höjden 11

113 31 Stockholm

Nacka Älgö 42:14



NACKA  
KOMMUN

292

I (I)

2014-05-06

KFKS 2014/79-214

FÖRVALTNINGSRÄTTEN  
I STOCKHOLM

2014 -05- 07

Första posten

Målnr: 8352-14

Aktbil: ✓ Enhet: 12

Förvaltningsrätten i Stockholm

115 76 Stockholm

**Angående Begäran om laglighetsprövning, beslut Nacka kommun, Förvaltningsrättens målnummer 8352-14, kompletterande skrivelse**

Bifogat översändes komplettering i ert rubricerade målnummer, men som lämnats in hos Nacka kommun av Ingela Walck och Carin Brand.

Vänliga hälsningar

Leena Sabsay  
Administratör  
Planenheten  
Tel 070-431 96 66  
Epost: Leena.sabsay@nacka.se

**Allm 11 - FST**

**Från:** Ingela Walck <ingelawalck@yahoo.se>  
**Skickat:** den 13 maj 2014 13:25  
**Till:** Allm 11 - FST  
**Kopia:** leena.sabsay@nacka.se; registrator@nacka.se; Carin Brand  
**Ämne:** Mål nr 10166-14, Laglighetsprövning beslut Nacka kommun, Kommunstyrelsen § 63  
**Bifogade filer:** Laglighetsprövning\_nacka\_kommun\_beslut\_kommunstyrelsen\_2014\_04\_07.pdf

Till Jessica Vásques Sepúlveda  
 Allmänna enheten 11  
 Förvaltningsrätten

Mål nr 10166-14

Bifogar här nyss erhållna mejl från Leena Sabsay, planenheten Nacka kommun där hon för kännedom vidarebefordrar det mejl som hon idag skickat till Förvaltningsrätten. Den av henne bifogade handlingen redovisar anslagsdagen för § 68 i kommunstyrelsens protokoll och som anslogs den 8 april enligt översänd dokumentation av del av sid sid 2 i protokollet från kommunstyrelsens sammanträde, men det beslut vi överklagat är det som fattats under § 63 vid nämnda sammanträde och detta anslogs den 11 april och detta framgår inte av de handlingar hon mejlat. Det är alltså den 11 april som ska utgöra grund för prövning om vår begäran om laglighetsprövning inkommit i rätt tid.

Med vänlig hälsning  
 Ingela Walck  
 2014-05-13

<b>FÖRVALTNINGSRÄTTEN I STOCKHOLM</b>	
2014 -05- 13	
Målnr:	.....
Aktbil:	.....
	Enhet:.....



2014-05-13

KFKS 2014/79-214

Förvaltningsrätten i Stockholm  
Enhet A11  
Att: Jessica Vásquez Sepúlveda  
115 76 Stockholm

**Begäran om laglighetsprövning gällande beslut Nacka kommun, Kommunstyrelsen, 7 april 2014, § 63 Anmälningar, ert målnummer 10166-14**

Kommunstyrelsens i Nacka beslut av den 7 april 2014 § 63 Anmälningar, har i bifogad begäran om laglighetsprövning kommit till Nacka kommun, för överklagande till Förvaltningsrätten av Ingela Walck och Carin Brand.

Obs att skrivelsen i original har skickats till Förvaltningsrätten den 6 maj från kommunen, men på missivet från Nacka angavs fel målnummer (8352-14) som undertecknad fick vid telefonkontakt den 6 maj med Förvaltningsrätten.

*Vi bifogar:*

- Begäran (kopia) om laglighetsprövning inlämnad till kommunen 30 april 2014, av Ingela Walck och Carin Brand.
- Kommunstyrelsens beslut från 7 april 2014, § 63, Anmälningar.
- Bevis om anslagsdag gällande Kommunstyrelsens sammanträde den 7 april 2014.
- Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskotts beslut från 18 mars 2014, § 68 samt tillhörande anslagsbevis.

Vänliga hälsningar

Leena Sabsay  
 Administratör  
 Planenheten  
[Leena.sabsay@nacka.se](mailto:Leena.sabsay@nacka.se)  
 Tel: 08-718 96 66

<b>FÖRVALTNINGSRÄTTE</b>	
<b>I STOCKHOLM</b>	
2014 -05- 13	
Målnr:	.....
Aktbil:	..... Enhet: .....

Till Förvaltningsrätten i Stockholm  
c/o Nacka kommun  
Granitvägen 15  
131 81 Nacka

Nacka kommun  
Ink. 2014-04-30  
Dnr KFRS 2014-74-244

### Begäran om laglighetsprövning

Undertecknade begär härmed laglighetsprövning av kommunstyrelsens i Nacka kommun beslut den 7 april 2014 § 63 "Anmälningar" (bil. 1), justerat och anslaget den 11 april, att notera stadsutvecklingsutskottets (KSSU) beslut 18 mars 2014 § 68 (bil. 2) till protokollet.

### Skäl

Det underliggande delegationsbeslutet som är föremål för anmälan till kommunstyrelsen är fattat av KSSU i strid med kommunstyrelsens instruktion och delegationsordning (bil. 3) och i strid med kommunallagen enligt följande:

I

Det underliggande beslutet är fattat med stöd av punkt 32 i Kommunstyrelsens instruktion och delegationsordning.

### Delegationsordning:

Punkt 32: Anta startpromemoria för detaljplanearbete som följer översiktsplanen.

Delegat: Stadsutvecklingsutskottet.

### ~~Översiktsplanen~~

I detta fall handlar det om ändring av detaljplan som ej följer översiktsplanen.

I Nacka kommuns översiktsplan gällande Älgö slås fast att det behövs mark för närliek och spontant idrott (bil. 4). Det delegationsbeslut som fattats av KSSU innebär att en rejäl markyta som i gällande detaljplan ska utgöra en del av Barnbadet riskeras genom delegationsbeslutet att omvandlas till parkeringsplats.

Enligt översiktsplanen är delar av Älgö av lokalt intresse för kulturmiljövården. Barnbadet är beläget vid Älgö Gård i själva hjärtat av Älgö och i q-märkt miljö (bil. 4).

Det är också i kollision med översiktsplanens intentioner att avskära älgöbornas möjligheter att parkera i anslutning till det i gällande detaljplan avsatta området för föreningsverksamhet vid Ekholmsvägen 30 på Älgö, vilket blir resultatet om syftet med det av KSSU:s på delegation fattade beslutet om att starta planprocessen gällande Ekholmsparkeringen får genomslag och leder fram till en planändring. De generella riktlinjerna för planering och byggande i gällande översiktsplan tar fasta på tillgänglighet i form av tillgängliga och attraktiva mötesplatser (bil. 5).

Upplysning: Delegationsbeslutet (själva ärendet) avser en planändring av detaljplan 471 Älgö avseende fyra parkeringsytor.

JW CB

## II

Det underliggande delegationsbeslutet rör ett ärende som slår mot verksamhetens mål, inriktning och kvalitet och som enligt kommunallagen (6 kap 34 § pkt 1 KL) då inte får delegeras:

Ett huvudsyfte med gällande detaljplan är att slå vakt om kulturvärdena. Detaljplanen får inte ändras i strid mot detta syfte enligt bestämmelserna på detaljplanekartan (bil. 6). De åtgärder delegationsbeslutet syftar till slår mot dessa värden så som framgår ovan under "Översiktsplan". Delegationsbeslutet omfattar även en ändrad användning av parkeringsyta på till Älgö angränsande Svärdsö som ska ersätta älgöbornas/allmänhetens förlust av Ekholmsparkering och som är beläget på ett oacceptabelt avstånd från centrala Älgö (kvalitetsaspekten).

## III

## Övrigt

Kravet på tydlighet

Förutom ovanstående ifrågasätter vi också om det är förenligt med gällande lag att inte på ett mer transparent sätt redovisa det anmälda delegationsbeslutet för den beslutande församlingen i kommunstyrelsen. Som framgår av kommunstyrelsens protokollsföring av beslutet i § 63 av det efteranmälda delegationsbeslutet (bil. 1) så är det KSSU:s sammanträdesprotokoll i sin helhet som anmälts och det förutsätter alltså att kommunstyrelsens ledamöter ska spåra detta beslut på egen hand.

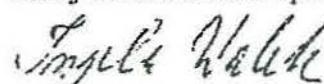
Vi noterar vidare anmärkningsvärda brister i KSSU:s beslutsprotokoll avseende detta delegationsbeslut. Brister som vi menar borde lett till åtgärd från kommunstyrelsens sida vid behandling av § 63. Som handlingar i ärendet och som underlag till beslutet hänvisar KSSU felaktigt till skrivelse från Mark och Exploateringenheten trots att det här är fråga om en tjänsteskrivelse från planenheten (se bil. 2).

**Yrkande**

Att beslutsgången i detta ärende ogillas och att beslutet upphävs.

Vi ber om en veckas anstånd med att inkomma med bilageförteckning och bilagor.

Saltsjöbaden den 30 april 2014

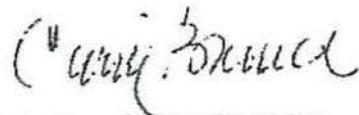


Ingela Walek (500313-3021)

Särskild postadress:

Reimersholmsgatan 8, 117 40 Stockholm

Nacka Älgö 67:1-3



Carin Brand (350608-9501)

Hälsinge Höjden 11

113 31 Stockholm

Nacka Älgö 42:14



**NACKA  
KOMMUN**

7 april 2014

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen**

Plats och tid Museet HAMN, konferensrummet Id 15.05-15.50

**BESLUTANDE**

Mats Gerdau (M)  
Eva Öhbom Ekdahl (M)  
Ylva Sandström (M)  
Pernilla Hsu (M)  
Gunilla Elmberg (M)  
Eva Närvä-Eickenrodt (M)  
Stefan Saläng (FP)  
Hans Peters (C)  
Jan-Eric Jansson (KD)  
Majvie Swärd (S)  
Khashayar Farmanbar (S)  
Sidney Holm (MP)  
Rolf Wasteson (V)

**ERSÄTTARE**

Peter Zethraeus (M)  
Magnus Sjöqvist (M)  
Monica Brohede Tellström (IP)  
Gunilla Grudevall-Steen (FP)  
Anders Tiger (KD)  
Carl-Magnus Grenninger (S)  
Kaj Nyman (S)  
Christina Ståldal (NL)

Övriga deltagare Fredrik Holmström, Maria Karlsson, Eva Olin, Johanna Magnusson, Ulrica Almqvist, Ulf Crichton, Anders Ekengren, Gunilla Glantz, Lotta Nordström, Ann-Sofie Mårtensson, Elisabeth Carle, Lena Dahlstedt, Liselotte Lexén

Utses att justera Khashayar Farmanbar

Justeringsdatum 7 april 2014

Paragraf § 68

Justeringsdatum 11 april 2014

Paragrafer §§ 63-67, 69-94

Underskrifter

Sekreterare

Liselotte Lexén

Ordförande

Mats Gerdau

Justerande

Khashayar Farmanbar



7 april 2014

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**  
Kommunstyrelsen

**BEVIS OM ANSLAGSDAG**

Kommunstyrelsens protokoll är justerat den 7 april 2014, § 68  
Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Sammanträdesdatum	7 april 2014
Anslaget sätts upp	8 april 2014
Anslaget tas ned	30 april 2014
Förvaringsplats för protokollet	Nacka stadshus

Underskrift .....  
Liselotte Lexén

Utdragsbestyrkande .....  
.....

**BEVIS OM ANSLAGSDAG**

Kommunstyrelsens protokoll är justerat den 11 april 2014, §§ 63-67, 69-94  
Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Sammanträdesdatum	7 april 2014
Anslaget sätts upp	11 april 2014
Anslaget tas ned	5 maj 2014
Förvaringsplats för protokollet	Nacka stadshus

Underskrift .....  
Liselotte Lexén

Utdragsbestyrkande .....  
.....

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande



7 april 2014

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**  
Kommunstyrelsen

§ 63

Dnr KFKS 2014/24-019

## Anmälningar

### Beslut

Anmälningarna noteras till protokollet.

### Handlingar i ärendet

Anmälningar KS 2014-04-07

Ärende	Åtgärd/ansvar
<b>Övrigt</b>	
Protokoll KSSU 25/2 och 18/3-14, KSAU 25/3-14	

Anmälningar KSAU 2014-03-25

Ärende	Åtgärd/ansvar
<b>Skrivelser</b>	
Kustbevakningen Länsstyrelsens yttrande	
Information om kustbevakningen ekonomiska läge, missiv	
Kustbevakningen Region Nordost	
Kustbevakningen Gotlands, bilaga	
Kustbevakningen Gävle, bilaga	
Kustbevakningen Hudiksvall, bilaga	
Kustbevakningen Härnösand, bilaga	
Kustbevakningen Luleå, bilaga	
Kustbevakningen Örnsköldsvik, bilaga	
Tidiga och tydliga insatser, PM	Pia McAleenan/ Tove Löfgren
Så här gör vi i Nacka – kommunbilar	Mats Bohman
Rutin för politikerinitiativ	Lisclotte Lexén/Helena Meier
<b>Rapporter</b>	
Revisionsrapport 2013 Nacka Energi AB med dotterbolag	Johanna Magnusson

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande



7 april 2014

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**  
Kommunstyrelsen

<b>Cirkulär, SKL</b>	
Cirkulär 14:07	
Cirkulär 14:08	
Cirkulär 14:09	
Cirkulär 14:12	
Viktiga datum 2014 avs överenskommelser med inriktning på socialtjänst	
<b>Övrigt</b>	
AB Vårhus dagordning 140212	
AB Vårhus protokoll 1, 2014	
Styrelseprotokoll 1-2014 Nacka Energi AB	Johanna Magnusson
Styrelseprotokoll 1-2014 Nacka Energi Försäljnings AB	Johanna Magnusson
KPR Protokoll 2014-02-20	Ingrid Greger
Tra i Boo minnesanteckningar 2014-02-19	Ingrid Greger
Tra i SaFi minnesanteckningar 2014-01-27	Ingrid Greger
Rådet för frågor kring funktionsnedsättning minnesanteckningar 2014-03-05	Ingrid Greger
Nackas lokala miljömål – protokollsutdrag MSN + Begäran om yttrande + Förslag till lokala miljömål	Kommer som ärende till KSAU 140506
Information taxor 2014 Södertörns brandförsvar, missiv + protokollsutdrag Botkyrka	
Södertörns brandförsvar, protokoll 140131	
SRF information inför bolagsstämma + kallelse bolagsstämma 2014.	
Käppalaförbundets styrelseprotokoll 140211	

-----

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
	JV	



18 mars 2014

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott

§ 68

Dnr KFKS 2014/79-214

## **Planändring av detaljplan 471 Älgö avseende fyra parkeringsytor (delar av fastigheterna Älgö 4:7 och Solsidan 2:25) Saltsjöbaden**

Start av planarbete

### **Beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att starta planändring av detaljplan 471 för Älgö avseende parkeringsytor.

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

### **Ärende**

Syftet med den föreslagna planändringen är att tillskapa fler allmänna parkeringsplatser på Älgö och att omfördela viss del av befintliga parkeringsytor mellan parkering på kvartersmark (för boende) och parkering på allmän plats (för besökare). Gällande detaljplan för Älgö har vid genomförandet visat sig innehålla för lite ytor för allmän parkering. Dessutom har de ytor som planlagts för parkering på kvartersmark, inte förlagts på mest lämplig plats för att kunna försörja Gåsöbornas behov av boendeparkering på Älgö.

### **Handlingar i ärendet**

Mark- och exploateringsenhetens tjänsteskrivelse den 7 mars 2014

### **Beslutsgång**

Stadsutvecklingsutskottet beslutade i enlighet med mark- och exploateringsenhetens förslag.

### **Protokollsanteckningar**

Christina Ståldal (NI) lät anteckna följande.

"Behovet av parkeringar på Älgö, kastar ljuset på en annan angelägen fråga, den om kollektivtrafikförsörjningen av ön. Trots en växande fast befolkning på ön så har bussförbindelserna inte förbättrats. Tidtabellen för bussturer från Slussen är en tur i timmen med uppehåll på 2,5 tim mitt på dagen och sista bussen på dygnet från Slussen går ca kl 19.00. Den ungdom som t ex vill gå på bio kan inte göra det på ett självständigt sätt, utan får antingen lista, (vanligen förekommande) eller föräldrar om skjuts från

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande



18 mars 2014

## SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott

Saltsjöbaden. Det är det verkliga problemet för många Älgöbor om man vill gynna annat än biläkande och parkeringar. Samtidigt finns det ett behov av parkeringsplatser men man når bästa lösning om man försöker lösa hela problematiken och driva på SL om förbättringar. Det är också absurd i ljuset av den stora och dyrbara renoveringen av Älgös vägar, att man i sammanhanget inte aktivt har drivit på för förbättrade bussförbindelser.

Inga beslut borde tas i nämnden förrän den formella hanteringen är korrekt genomförd, dvs att en justering är gjord i facknämnden vilket kan innebära att underlaget som presenteras för t ex KSSU kan bli ändrat i ngn del. Om ändringen av planen kan anges vara av allmänt intresse eller ej kan diskuteras. ”

-----

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

18 mars 2014



SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott

**Plats och tid** Nacka stadshus, sammanträdesrummet Jelgava kl 09.00-10.25

**BESLUTANDE**

Mats Gerdau (M)  
 Cathrin Bergensträhle (M)  
 Tobias Nässén (M) §§ 55-72  
 Eva Öhbom Ekdahl (M) §§ 73-75  
 Stefan Saläng (FP)  
 Hans Peters (C)  
 Jan-Eric Jansson (KD)  
 Majvie Swärd (S)  
 Carl-Magnus Grenninger (S)

**ERSÄTTARE**

Eva Öhbom Ekdahl (M)  
 §§ 55-72  
 Magnus Sjöqvist (M)  
 Gunilla Grudevall-Steen (FP)  
 Leif Holmberg §§ 55-64  
 Rolf Wasteson (V)  
 Sidney Holm (MP)

**ADJUNGERADE**

Christina Ståldal (NL)

**Övriga deltagare** Sven Andersson, Anders Ekengren, Jonas Nylander, Ulf Crichton, Andreas Totschnig, Erik Wiberg, Caroline Cederholm, Hanna Linnård, Sara Bolander, Lena Nordenlöw, Elisabeth Klingmark, Ann-Sofie Mårtensson, Erik Wiktorsson, Klara Palmberg Broryd, Lars Nylund, Suzanne Lagerqvist, Pierre Fällström, Jenny Astmundsson, Helena Meier, Lena Dahlstedt, Liselotte Lexén

**Utses att justera** Majvie Swärd

**Justeringsdatum** 18 mars 2014 Paragrafer §§ 66, 73,  
 20 mars 2014 Paragrafer §§ 55-65, 67-72, 74-75

**Underskrifter**

**Sekreterare**

Liselotte Lexén

**Ordförande**

Mats Gerdau

**Justerande**

Majvie Swärd



18 mars 2014

2 (37)

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**  
Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott

**BEVIS OM ANSLAGSDAG**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskotts protokoll är justerat §§ 66, 73  
Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Sammanträdesdatum	18 mars 2014
Anslaget sätts upp	19 mars 2014
Anslaget tas ned	10 april 2014
Förvaringsplats för protokollet	Nacka stadshus

Underskrift .....  
Liselotte Lexén

Utdragsbestyrkande .....

**BEVIS OM ANSLAGSDAG**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskotts protokoll är justerat §§ 55-65, 67-72, 74-75  
Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Sammanträdesdatum	18 mars 2014
Anslaget sätts upp	21 mars 2014
Anslaget tas ned	14 april 2014
Förvaringsplats för protokollet	Nacka stadshus

Underskrift .....  
Görel Petersson

Utdragsbestyrkande .....

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande



18 mars 2014

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott

§ 68

Dnr KFKS 2014/79-214

## **Planändring av detaljplan 471 Älgö avseende fyra parkeringsytor (delar av fastigheterna Älgö 4:7 och Solsidan 2:25) Saltsjöbaden**

Start av planarbete

### **Beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att starta planändring av detaljplan 471 för Älgö avseende parkeringsytor.

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

### **Ärende**

Syftet med den föreslagna planändringen är att tillskapa fler allmänna parkeringsplatser på Älgö och att omfördela viss del av befintliga parkeringsytor mellan parkering på kvartersmark (för boende) och parkering på allmän plats (för besökare). Gällande detaljplan för Älgö har vid genomförandet visat sig innehålla för lite ytor för allmän parkering. Dessutom har de ytor som planlagts för parkering på kvartersmark, inte förlagts på mest lämplig plats för att kunna försörja Gåsöbornas behov av boendeparkering på Älgö.

### **Handlingar i ärendet**

Mark- och exploateringenhetens tjänsteskrivelse den 7 mars 2014

### **Beslutsgång**

Stadsutvecklingsutskottet beslutade i enlighet med mark- och exploateringenhetens förslag.

### **Protokollsanteckningar**

Christina Ståldal (NL) lät anteckna följande.

"Behovet av parkeringar på Älgö, kastar ljuset på en annan angelägen fråga, den om kollektivtrafikförsörjningen av ön. Trots en växande fast befolkning på ön så har bussförbindelserna inte förbättrats. Tidtabellen för bussturer från Slussen är en tur i timmen med uppehåll på 2,5 tim mitt på dagen och sista bussen på dygnet från Slussen går ca kl 19.00. Den ungdom som t ex vill gå på bio kan inte göra det på ett självständigt sätt, utan får antingen lifta, (vanligen förekommande) el be föräldrar om skjuts från

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande



18 mars 2014

## SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott

Saltsjöbaden. Det är det verkliga problemet för många Älgöbor om man vill gynna annat än bilåkande och parkeringar. Samtidigt finns det ett behov av parkeringsplatser men man når bästa lösning om man försöker lösa hela problematiken och driva på SI om förbättringar. Det är också absurd i ljuset av den stora och dyrbara renoveringen av Älgös vägar, att man i sammanhanget inte aktivt har drivit på för förbättrade bussförbindelser.

Inga beslut borde tas i nämnden förrän den formella hanteringen är korrekt genomförd, dvs att en justering är gjord i facknämnden vilket kan innebära att underlaget som presenteras för t ex KSSU kan bli ändrat i ngn del. Om ändringen av planen kan anges vara allmänt intresse eller ej kan diskuteras. ”

-----

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Ändring genom tillägg till detaljplan 471 Älgö avseende fyra parkeringsytor (delar av fastigheterna Älgö 4:7 och Solsidan 2:25) Saltsjöbaden, Nacka kommun**

Startpromemoria

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott antar startpromemorian.

### **Sammanfattning**

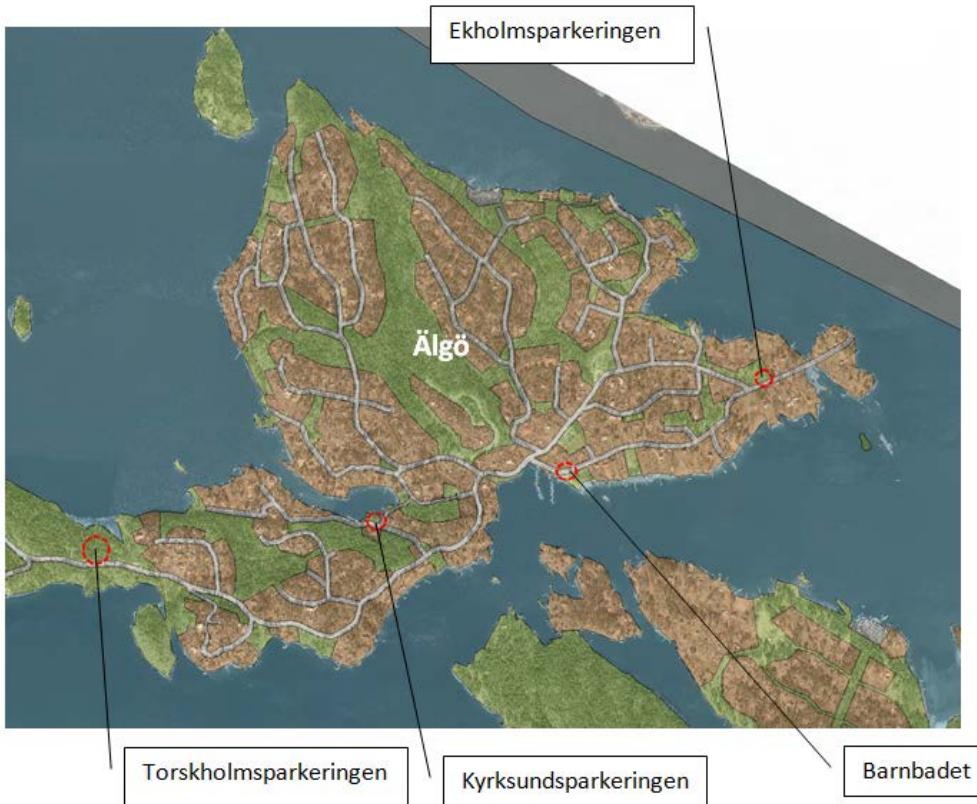
Syftet med den föreslagna planändringen är att tillskapa fler allmänna parkeringsplatser på Älgö och att omfordela viss del av befintliga parkeringsytor mellan parkering på kvartersmark (för boende) och parkering på allmän plats (för besökare). Gällande detaljplan för Älgö har vid genomförandet visat sig innehålla för lite ytor för allmän parkering. Dessutom har de ytor som planlagts för parkering på kvartersmark, inte förlagts på mest lämplig plats för att kunna försörja Gåsöbornas behov av boendeparkering på Älgö.

### **Ärendet**

Ärendet har tillstyrkts av miljö- och stadsbyggnadsnämnden 7 mars 2014.

Älgö är beläget i Nacka kommuns sydöstra del och tillhör kommundelen Saltsjöbaden, se kartbilaga. Älgö har en modern detaljplan som medger permanent bostadsbebyggelse, skydd av kulturhistoriska miljöer och utbyggnad av allmänna anläggningar. Gällande detaljplan för Älgö, DP 471 vann laga kraft den 16 juli 2009. En successiv omvandling från gammalt fritidsområde till permanentområde pågår fortfarande. För närvarande bygger kommunen ut kommunalt VA, vägar och ställer i ordning natur- och parkmark. Under genomförandet har kommunen uppmärksammat vissa briser när det gäller områdets parkeringar.

I gällande detaljplan har inte parkeringsfrågan blivit tillfredsställande löst för de som besöker området och för Gåsöbor som behöver parkeringsplatser i anslutning till sina båtplatser, här kallat boendeparkering. För att få tillstånd fler parkeringsytor föreslås följande ändringar prövas i planarbetet:



Kartbilden visar Älgö och ytor som föreslås prövas i planarbetet.

#### Väster om Älgövägen 301 ”Torskholmsparkeringen på Svärdsö”

Denna yta har planlagts som en parkering på kvartersmark i gällande detaljplan, och rymmer cirka 25 bilplatser. Syftet var en parkering som skulle försörja ett område för gemensamma båtbryggor på Torskholmen. Eftersom området för båtbryggor undantogs i detaljplan finns inte behovet av parkering för detta ändamål. Parkering på kvartersmark ersätts av en allmän parkering eftersom det finns ett större behov av parkering för besökare till Älgö och framtida naturreservat för Svärdsö.

#### Norr om Kyrksundsvägen 9 ”Kyrksundsparkeringen”

I anslutning till parkeringsytan som kallas Kyrksundsparkeringen finns ett område som är planlagt för tekniska anläggningar i gällande detaljplan. Den aktuella ytan var tänkt för en nätstation, men Nacka Energi har ingen användning för platsen. Området för teknisk anläggning ersätts med cirka 5 parkeringsplatser på kvartersmark (boendeparkering).

#### Söder om Ekholsvägen 3 ”Bussvändslingan vid Barnbadet”

Den gamla bussvändslingan har planlagts som bad- och gatumark (allmän plats) i gällande detaljplan. När man gjorde detaljplanen fanns det en tanke att badområdet delvis skulle utökas och att resterande delar av vändslingan skulle kvarstå och användas för allmän parkering. Detta är inte tillräckligt tydligt i gällande plankarta.



Den gamla vändslingan används som parkering idag. Bussvändslingan ersätts av en allmän parkering eftersom det finns ett behov av ytterligare allmänna parkeringsplatser för besökare invid badet.

### **Norr om Ekholmsvägen 30 ”Ekholmsparkeringen”**

Ekholmsparkeringen på Älgös östra del är i gällande detaljplan en allmän parkering som idag främst nyttjas av Gåsöbor som boendeparkering. Parkeringen inom allmän plats ersätts av en parkering på kvartersmark (boendeparkering) för att lösa Gåsöbornas behov. Möjligheten att behålla några platser för allmänt ändamål i anslutning till parkeringsytan längs den bredare delen av Ekholmsvägen (östra) utreds.

### **Planenhetens bedömning**

Gällande detaljplan har en genomförandetid på 15 år som pågår till 2024. Under pågående genomförandetid får detaljplanen ändras om det råder olägenheter av stor allmän vikt. Planenheten bedömer att parkeringsfrågan på Älgö har den digniteten. Planenheten föreslår att detaljplanen ska handläggas med normalt planförfarande enligt plan- och bygglagens regler.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Ändring genom tillägg av detaljplan för Älgö finansieras inom ramen för projekt Älgö (9528). Kostnaden för planarbetet beräknas uppgå till cirka 300 000.

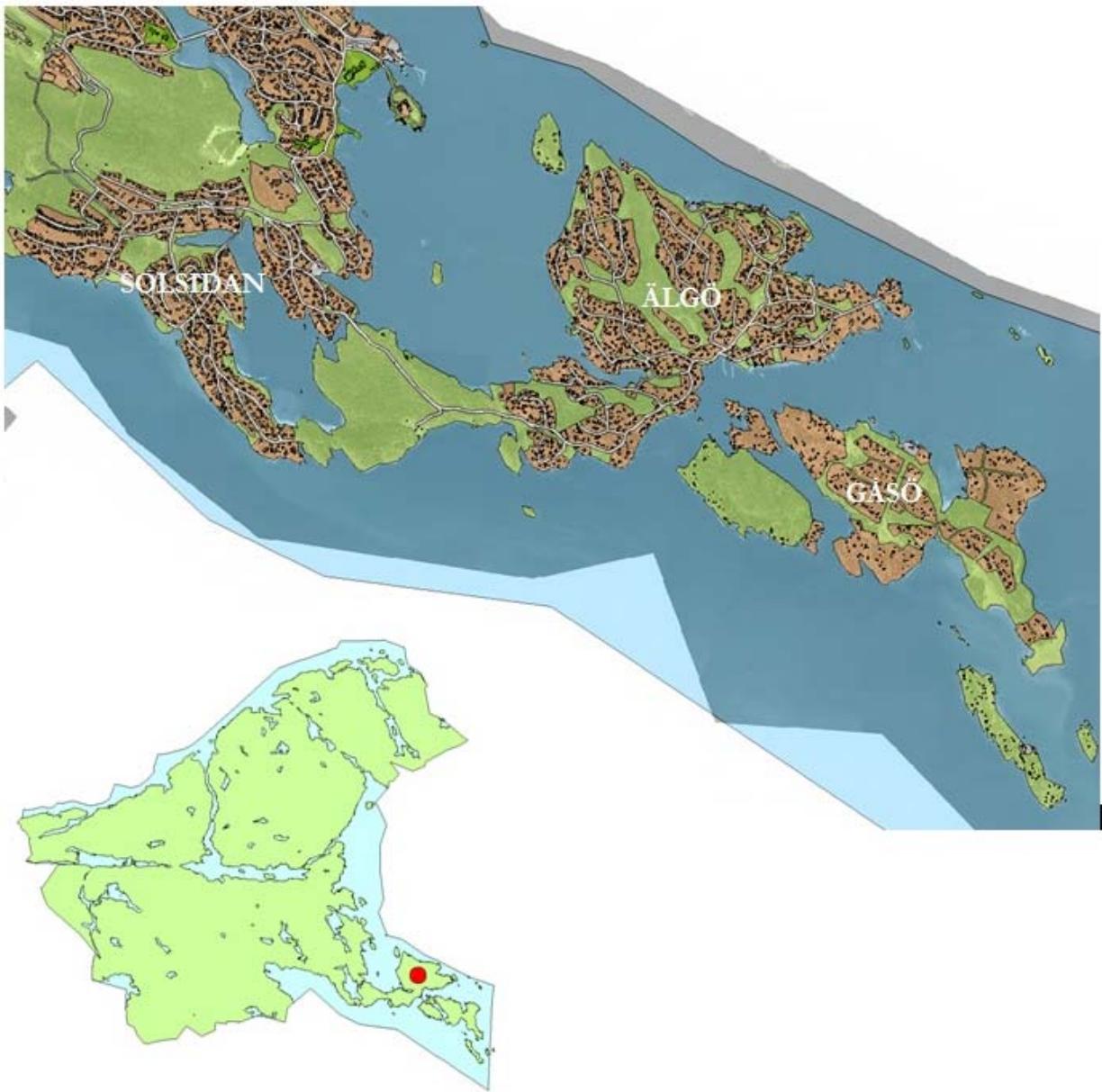
### **Preliminär tidsplan**

Samråd	kvartal 3 2014
Granskning	kvartal 1 2015
Antagande	kvartal 2 2015

Angela Jonasson  
Biträdande planchef

Anna Ellare  
Planarkitekt

## Kartbilaga



Den övre kartbilden visar en översiktsbild över Älgö och närliggande områden, den nedre kartbilden visar var i Nacka kommun Älgö är beläget.

Kommunstyrelsen

## **Tilläggsavtal med Stockholm om tillfällig ändstation för Saltsjöbanan vid Henriksdal**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar att kommunen ska ingå föreslaget tilläggsavtal.

### **Sammanfattning**

I och med att Saltsjöbanan inte kommer att kunna köra till, respektive från, Slussen under stor del av tiden för den omfattande ombyggnaden av Slussen kommer Henriksdals station att fungera som en tillfällig ändstation. Där byter resenärerna till buss, som kommer att gå mellan Henriksdal och Slussen i skytteltrafik. Bygglov för den tillfälliga ändhållplatsanläggningen beviljades i Nacka kommun i november 2013.

Ett avtal som reglerar ansvarsfördelning mellan Stockholm kommun och Nacka kommun har sedan tidigare antagits i kommunstyrelsen och löper sedan 2014-01-01. Behov av ett komplement till befintligt avtal har gjort att detta tilläggsavtal har tagits fram. Huvudsyftet med tilläggsavtalet har varit att klargöra vissa otydligheter i befintligt avtal samt att komplettera med information och uppgifter som gjorts gällande efter det att huvudavtalet antogs. Där det finns motstridiga uppgifter i avtalet har *"Avtal om station Henriksdal"* företräde vid tolkning.

### **Ärendet**

Fram till expertgruppens utlåtande om Projekt Slussen, som beräknas komma den 31 januari, 2015, står stora delar av Projekt Slussen på vänt. Men en tillfällig slutstation för Saltsjöbanan i Henriksdal kommer att behövas i vilket fall. Den 26 januari påbörjas därför



anläggningsarbetena för den provisoriska bussomstigningen vid Saltsjöbanans station i Henriksdal.

Bygglov för den provisoriska anläggningen, innefattande bussramp med tillhörande stödmur och markarbeten, parkeringsplats för buss, bod för personalutrymme med en byggnadsarea om 54 kvm samt tre väderskydd om 3,5 kvm vardera, beviljades av Nacka kommun i november 2013.

Att Saltsjöbanan inte kommer att kunna köra till, respektive från, Slussen under några år är en följd av den stora ombyggnaden av Slussen med omnejd. Henriksdals station byggs därför om och blir tillfällig ändstation. Där byter resenärerna till buss, som kommer att gå mellan Henriksdal och Slussen i skytteltrafik.

Den nya hållplatsen, där man stiger av och på bussarna, ska anläggas parallellt med perrongen vid Henriksdals station. Där ska bussarna stå och vänta, när resenärerna stiger av tåget.

Biltrafiken kommer att påverkas, men gång- och cykelvägar i området kommer att kunna användas under hela byggtiden. Kollektivtrafiken är prioriterad och kollektivtrafikfältet längs Stadsgården ska finnas kvar, även när omfattande bygg- och anläggningsarbeten sker där.

Ett avtal som reglerar ansvarsfördelning mellan Stockholm kommun och Nacka kommun har sedan tidigare antagits i kommunstyrelsen och löper sedan 2014-01-01 och så länge som krävs för ett möjliggörande av projekt Slussen. Avtalet reglerar områden som markanvändning, projektering, utbyggnad, drift, återställande och övertagande.

Behov av ett komplement till befintligt avtal har gjort att detta tilläggsavtal har tagits fram. Huvudsyftet med tilläggsavtalet har varit att klargöra vissa otydligheter i befintligt avtal samt att komplettera med information och uppgifter som gjorts gällande efter det att huvudavtalet antogs. Där det finns motstridiga uppgifter i avtalet har "*Avtal om station Henriksdal*" företräde vid tolkning.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Stockholms stad utför och bekostar projektering och utbyggnad av den provisoriska slutstationen med tillhörande anläggningar. Brukningsavgift enligt gällande VA-taxa kommer att debiteras Stockholms stad. Nacka kommun kommer dock, som reglerats sedan tidigare i huvudavtalet, belastas med kostnader för den resurstid som läggs ned i projektet avseende bland annat projektledning, granskning och byggkontroll. Drift och underhåll regleras också i huvudavtalet.



## Bilagor

Tilläggsavtal för station Henriksdal  
Avtal om station Henriksdal  
Situationsplan  
Karta som redovisar ansvar för drift och skötsel  
Skydd av vegetation  
Illustrationer

Ulf Crichton  
Exploateringschef

Helena Fältén  
Exploateringsingenjör

## Tilläggsavtal bussomstigning för Saltsjöbanan vid Henriksdal

Parter som enats om detta tilläggsavtal är Stockholms kommun genom dess Exploateringsnämnd, Projekt Slussen (PS) och Nacka kommun (NK).

Detta tilläggsavtal ska komplettera *"Avtal om station Henriksdal"* som tecknats mellan Stockholms Stads exploateringsnämnd och Nacka kommun. Där det finns motstridiga uppgifter i avtalen har *"Avtal om station Henriksdal"* företräde vid tolkning. Dokumentet avser att förtydliga ansvar för de arbeten som föregår anläggningsarbetena vid projektering, själva anläggningstiden samt återställningsarbeten fram till slutbesiktning.

### 1. Kommunikation

PS ska i skälig omfattning hålla NK informerad om projektet som rör bussomstigningen vid Henriksdal (nedan kallat Projektet). PS ska vid regelbundna avstämningssmöten hålla NK informerad om de delar av Projektet som berör NK. PS ska vara sammankallande. I det fall oförutsedda händelser av betydelse uppstår ansvarar PS för att omgående informera NK.

Parterna ska gemensamt ta fram en kommunikationsplan. Alla planerade kommunikationsinsatser med anledning av entreprenadarbete ska i förhand godkännas av NK.

I det fall synpunkter som rör bussomstigningen inkommer ska dessa besvaras i första hand av PS om det inte framstår som lämpligare att NK hanterar frågan i det enskilda fallet. På samma sätt ansvarar PS i första hand för ärendehantering föranledd av synpunkter från allmänheten, näringsidkare m.fl. inklusive de som vidareförmedlas av NK, såvida det inte framstår som lämpligare att NK hanterar frågan. Inkomna synpunkter följs upp vid avstämningssmöten mellan PS och NK.

Parterna ska gemensamt verka för att projektet drivs kostnadseffektivt och att så lite störningar som möjligt uppkommer för parter och allmänhet.

### 2. VA

PS ansvarar för att mall på NKs hemsida avseende VA-arbeten fylls i och inlämnas till VA-enheten. Detta gäller såväl vatten, dagvatten och spill.

För de fall samordningsfrågor uppkommer med befintligt VA-system åligger det PS att ta fram förslag på lösningar och tillse att NK inte drabbas av kostnader, utöver sådana kostnader som NK i varje enskilt fall är berett att ta.

PS eller den PS utser ansvarar för att inkoppling av dag- och spillvatten sker. Inkoppling av vatten ska göras av NKs VA-enhet eller av den enheten utser. Kostnaden debiteras PS.

PS står för samtliga kostnader i samband med anläggning, inkoppling, drift, förbrukning och borttagande och återinkoppling av ledningar.

### 3. Belysning

PS står för alla elkostnader utan påslag under byggtid samt drift av anläggningen fram till återlämning av område till NK. PS ansvarar för att meddela NK om aktuell tidpunkt för entreprenadens påbörjande.

### 4. Trafik

TA-plan ska upprättas av PSs entreprenör och godkännas av NK.

Tung trafik för övriga byggen ska ha full framkomlighet, vilket regleras i TA-plan. Upphandlad entreprenör av PS ska ansvara för snöröjning och annan drift under ombyggnadstiden.

PS nyttjarservitutsväg Z som enligt plan är upplåten som allmän väg, för åtkomst till järnvägsområde. PS ansvarar under denna tid för drift och underhåll av vägen.

PS ansvarar vidare för framkomlighet för övrig trafik och den information som kan krävas till allmänheten med anledning av projektet..

Parterna ska följa upp och utvärdera trafikförhållanden i korsningen Värmdövägen-Kvarnholmsvägen under drifttiden samt vid behov - och om möjlighet finns - justera trafikregleringen.

Under entreprenaden ansvarar PS för samtliga arbetsmiljö- och samordningsfrågor på entreprenadstället.

### 5. Avstängning Saltsjöbanan

Arbetena med ombyggnad av Slussen ska planeras så att det innebär minsta möjliga störning på Saltsjöbanan. Detta innebär bl.a. att PS i möjligaste mån ska planera Ombyggnad av Slussen så att avstängningen av Saltsjöbanan (i) sker på minsta möjliga avstånd från Slussen, (ii) förläggs så långt fram i tiden som möjligt, samt (iii) varar så kort tid som möjligt. Parterna ska regelbundet stämma av tidsplan för avstängning av Saltsjöbanan och samordna sig med Trafikförvaltningen i denna fråga.

### 6. Konstutsmyckning

Konstutsmyckning, i den omfattning som framgår av stycket nedan, bekostas av PS. Detta gäller såväl vid uppförande av verk som drift och renhållning.

Beslutade åtgärder är vid framtagande av detta avtal, en spaljé samt belysning av denna.

## 7. Övriga ledningar

PS ansvarar för att samtliga ledningsägare som påverkas i arbetsområdet kontaktas och hålls uppdaterade under hela projektets gång.

Alla (skäliga) kostnader avseende ledningar som orsakats av PSs anläggningsarbete i Henriksdal och som uppkommer i samband med Projektet ska bekostas av PS. .

## 8. Bygglov och tillstånd

PS ansvarar för att alla lovpliktiga anläggningsarbeten godkänns av NKs bygglovenshet eller annan lovgivande part före det att arbeten kan påbörjas.

Bygglov har sökts och erhållits. Med anledning av andra pågående projekt i området kan anpassningar, inom ramen för erhållet bygglov, behöva göras.

## 9. Buller

PS ansvarar för att samtliga bullervillkor och regler avseende buller enligt gällande lagstiftning uppfylls.

## 10. Förebyggande av skador

PS ska verka för att inga skador uppkommer för tredje man, i enlighet med gällande lagstiftning.

## 11. Drift

Regleringen i Huvudavtalets § 5 första stycket omfattar även underhåll av ytor i den mån det är möjligt under entreprenadtiden. Därvid gäller den fördelning av ytor som anges i nämnd bestämmelse.

## 12. Skyltning

PS bekostar och ansvarar för att informera om projektet och byggnadsarbetena via skyltar på plats och ska därvid ange NKs medverkan i projektet. Text på byggskylten angående NKs medverkan i projektet ska utformas efter anvisningar från NK.

PS eller den PS utser ansvarar för information till allmänhet och resenärer avseende entreprenaderna och framkomlighet i samråd med Trafikförvaltningen. Det ska finnas tydlig kontaktinformation och hänvisning till hemsida o.d. för målgrupperna inom projektområdet. NK har dock möjlighet till egna kommunikationsinsatser på platsen.

Detta tilläggsavtal har upprättats i två likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

Stockholm den .....2015

Nacka den .....2015

För Stockholms kommun genom dess  
Exploateringsnämnd

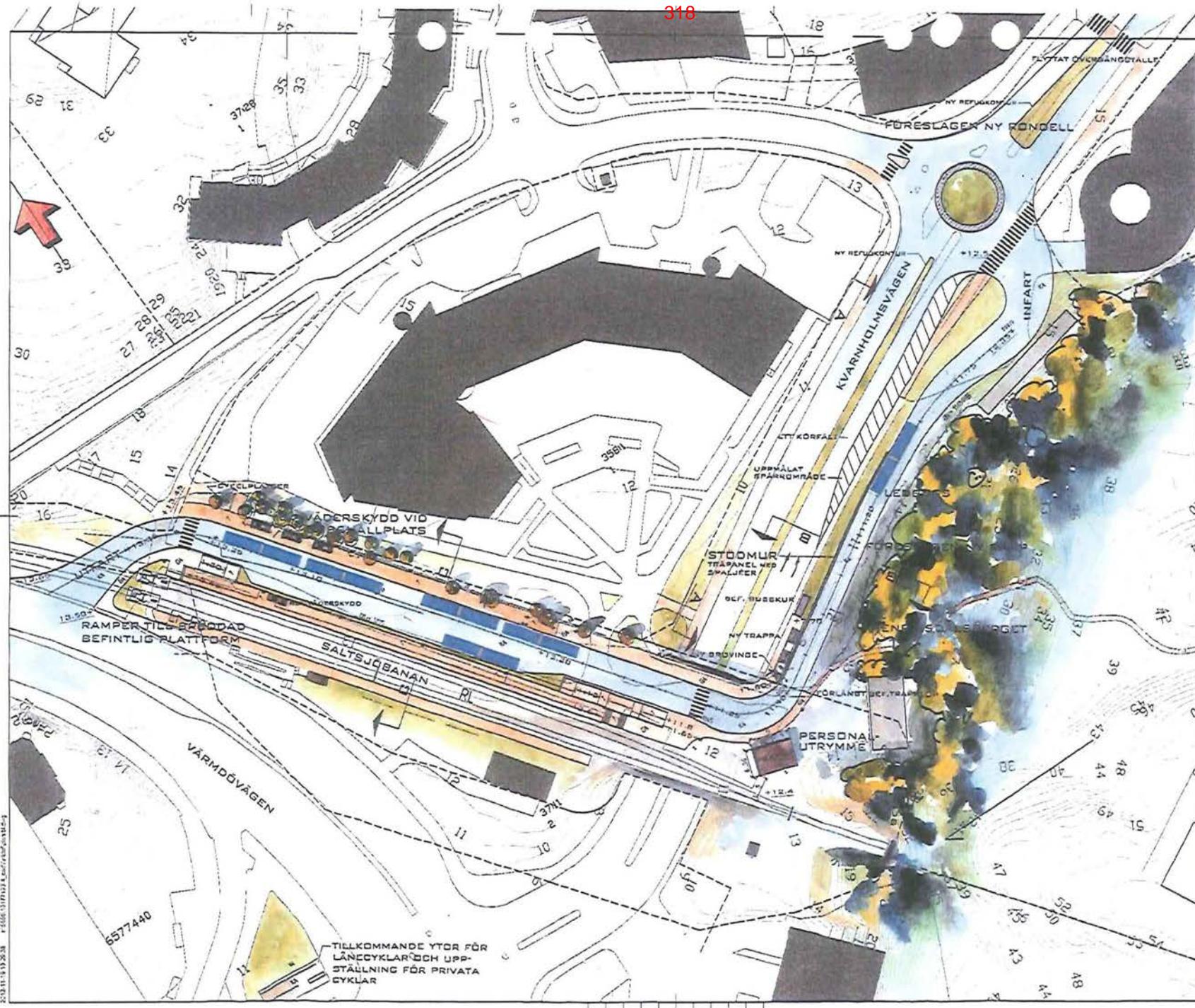
För Nacka kommun

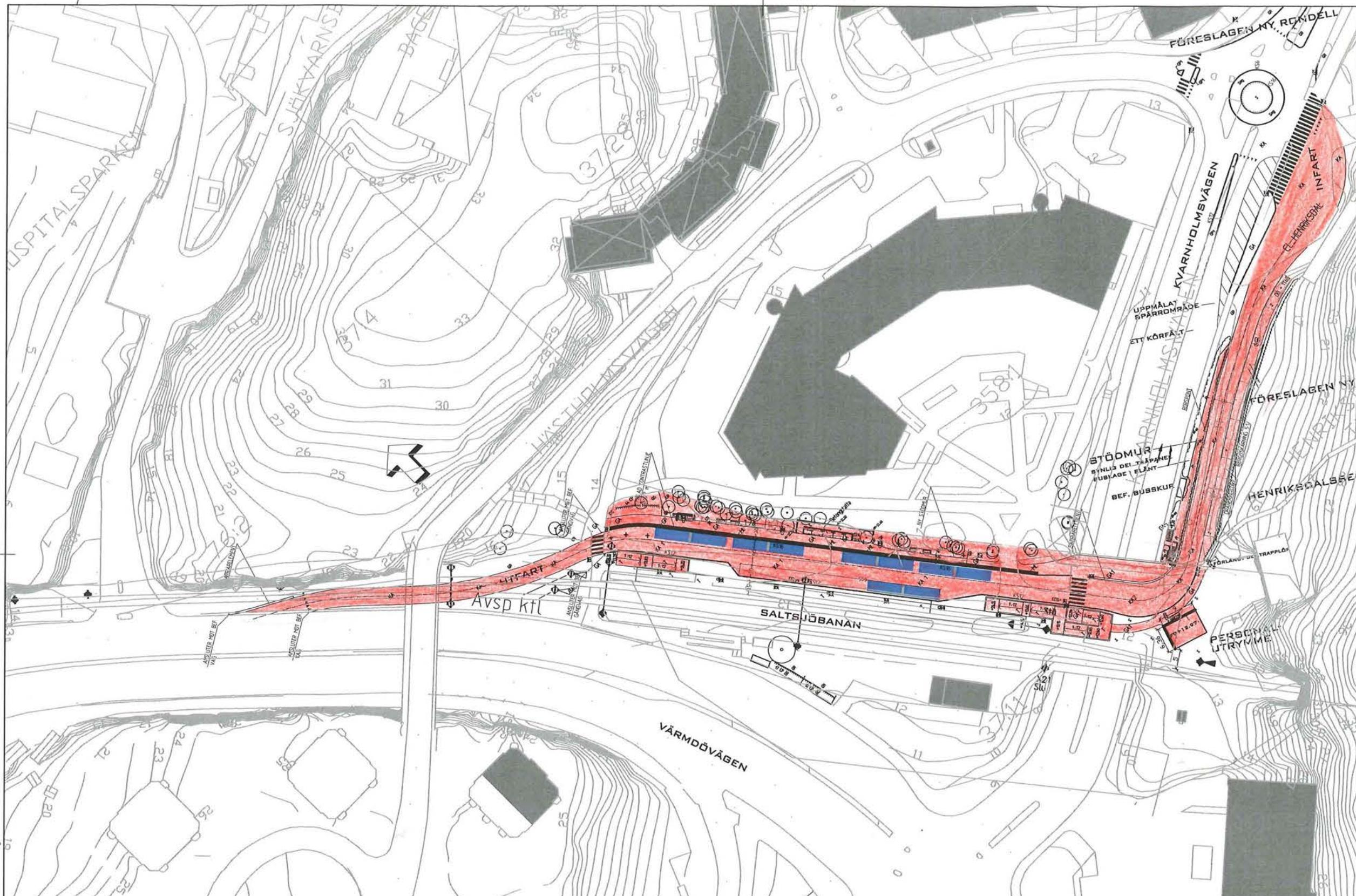
.....  
Mårten Frumerie

.....  
Mats Gerdau

.....  
Ulf Crichton

# Bilaga 1





## TECKENFÖRKLARING

FG + 0.00	Fastighetsgräns Dagslättbrunn, ny
000	Nivå, färdig golv
○	Befintlig nivåvåra Dikesavvisning
×	Befintlig inmått träd som bevaras
×	Befintlig inmått träd som avverkas
KA	Asfalyta, rondell, in- och utfärd
KA1	Asfalyta, busshåll
KA2	Asfalyta, viadukt
GA	Gänglyta asfalt, viadukt
GA1	Platflyta "Turksten kupol" 210x210x70, färg svart, 2x8 plattor
GP	Belongplattor 350x350x70, slata grå, återanvänt beplattor i retuger
GP1	Stenplatta Svensk smälgtal, färg grå
GG	Träkonstruktion, ent. K
Smg	Krossmaterial, makadam
T	Gräslyta, södd
S	Planteringslyta
GR	Målad vil linje br:700,
CPL	Itrafikljärg på GA, GA1
ML	Itrafikljärg på linje

FG + 12.97

Personalutrymme, paviljong från Crano

## UTRUSTNING

Väderskydd "City 90 Elegan" specif 3x3 sektoner sammabygda, het baksida+V3 gärdar, 4x silbärk, integrerad belysning. 2x infotavla, pulverlackerad standard mörkgrön levereras av beställaren
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Papperskorg på belysningsstolpe
Ny belysning, se El-plan
Sittbänk
Räcke/handledare, förlängd trappa
Nätstängsel, förstärkt H.10 typ Gumbo
Ny ståtrappa enl. K
Ramp, lutning på ramp, itrafikstruktur enl. K
Cykelpark, enkel / dubbelsidig för nedgång
Trafikkyltar
Övrig skylting

För granskning  
2013-09-27

BET ANGÖRAREN AVSEER DATUM SKIN

## FÖRFÄRGNINGSSUNDERLAG

**EXPLOATERINGSKONTORET**  
www.stockholm.se/exploateringskontoret

KONSULT: **WSP Sverige AB** TEL: 010-722 5000  
UPPFÖRDAJÄR: **B FRÖDERBERG** HANDELSGÄRDE: **B FRÖDERBERG**  
Uppförförd datum: 10177193 Uppförförd datum: 10177193  
Uppförförd ansvarsförs.

## SLUSSEN

852 - TEMPL HPL SB  
00 - Gemensamt  
SN 981 Saltsjöbanans slutstation, bygglinen  
Ytskikt, utrustning, plantering  
100 - Sammansatt redovisning  
10 - Planritningar

SKALA FÖRSTÄNGSEL 1:500 A1

PROJEKTNR	BJÖRNJOURNALNR	KAR
ANMÄLT UTHÖR LÄMPLIGA UTANÄMDE ANGÖRAGAR		DATUM
ANMÄLNING		REG
RETTNINGSSÄMPLER		BET
L4-100-10-85200-S550		

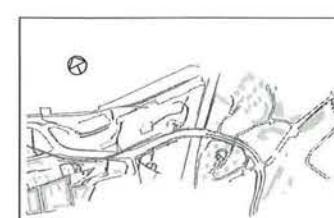
## VÄXTFÖRTECKNING

KOD	ART	KVALITET	C/C	ANTAL
B1	Sorbaria sorbifolia "Sem"	Busk Co 35 l	0.7	160
B2	Symporicarpus rivularis	Busk Co 35 l	0.8	160

1:500 METER

0 5 10 20 50

SKALA 1:15000



SKALA 1:15000

## Skydd av vegetation

### §1 VILKOR FÖR START AV ANLÄGGNINGSARBETEN

Innan några arbeten som kan skada befintlig vegetation startar ska inventering och skyddsåtgärder enligt följande vara klara.

### § 2 INVENTERING

Parterna ska gemensamt utföra en inventering av befintlig vegetation och naturmarksgränser inom det område som påverkas av anläggningsarbeten för att fastställa markens och vegetationens status och bevarandevärde. När detta skett ska ritning som beskriver vad som ska skyddas upprättats i två exemplar och undertecknats av båda parter.

### § 3 SKYDD AV MARKOMRÅDE

Ett två meter högt färstängsel skall uppsättas i gräns mot markområde som skall skyddas. Tillfälliga anordningar för skydd skall tas bort vid tidpunkt för slutrengöring.

Byggtrafik, anordnande av upplag, eldning och dylikt får inte förekomma så att skada uppstår på eller i närhet av markyta och vegetation som skall skyddas.

Plankinklädnad kan även behöva utföras på träd som skall bevaras inom det inhägnade området då man kan befara skador på träd t ex vid sprängningsarbeten.

### § 4 SKYDD FÖR ENSTAKA TRÄD

Träden som skall skyddas med kläs in med plank till minst tre meters höjd, där så är möjligt med hänsyn till grenverk. Mellan trädstam och plank (min 45 x 95 mm) läggs remSOR av bildäck eller annat eftergivligt material för att förhindra skavskador på trädets bark. Plankorna skall fästas samman med stålsvänger som lindas kring konstruktionen. Inklädnad skall utföras så att även trädens rothalsar skyddas. Spikning i träd får inte ske.

Förändringar av marknivå i anslutning till dessa träd skall utföras på ett sådant sätt att trädets bestånd så långt som möjligt tryggas. Erforderlig permanent fyllning runt sådana träd skall utföras enligt typritning i AnläggningsAMA 09.

Där marken i anslutning till bevarade träd skall användas för tyngre transporter eller upplag utföres skydd för trädens rotzon. 150 mm makadam 16-65 eller samkross 0-65 påföres. Ytan tätas med 30 mm samkross 0-30.

Skyddsåtgärder skall godkännas av Nacka kommun.

### § 5 ÅTGÄRDER VID SKADA PÅ VEGETATION

Skada som trots vidtagna skyddsåtgärder uppkommer på mark eller vegetation, som skall bevaras enligt § 3 och § 4 ovan, skall omgående anmälas till Nacka kommun för beslut om vilka åtgärder som skall vidtas samt om tidpunkt för utförande.

Vid schakt i rotzon för träd eller buske skall rötter sågas eller klippas av. Rötter friläggas med handschakt. Frischaktade rötter skall skyddas mot uttorkning.

Avbrutna grenar sågas av vid närmaste oskadade förgrening. Snittytan göras jämn och utan tappar eller fläkskador.

## **§ 6 ERSÄTTNING**

Vid av Staden orsakad skada på vegetation enligt § 3 ovan skall Staden utge 6000 kr/m<sup>2</sup> skadad vegetationsyta till Nacka kommun.

Vid av Staden orsakad skada på träd enligt § 4 skall Staden utge 60 000 kronor per träd till Nacka kommun.

Om Staden skadar träd eller vegetation innan ritning enligt §2 har undertecknats har Nacka kommun rätt att av Staden utkräva motsvarande vite per träd och skadad vegetationsyta.

## **§ 7 AVSYNING**

Så snart slutrengöring är utförd skall avsyning ske av träd och markområden. Dessa villkor upphör att gälla för avsynade och godkända områden.

## **§8 ANSVAR**

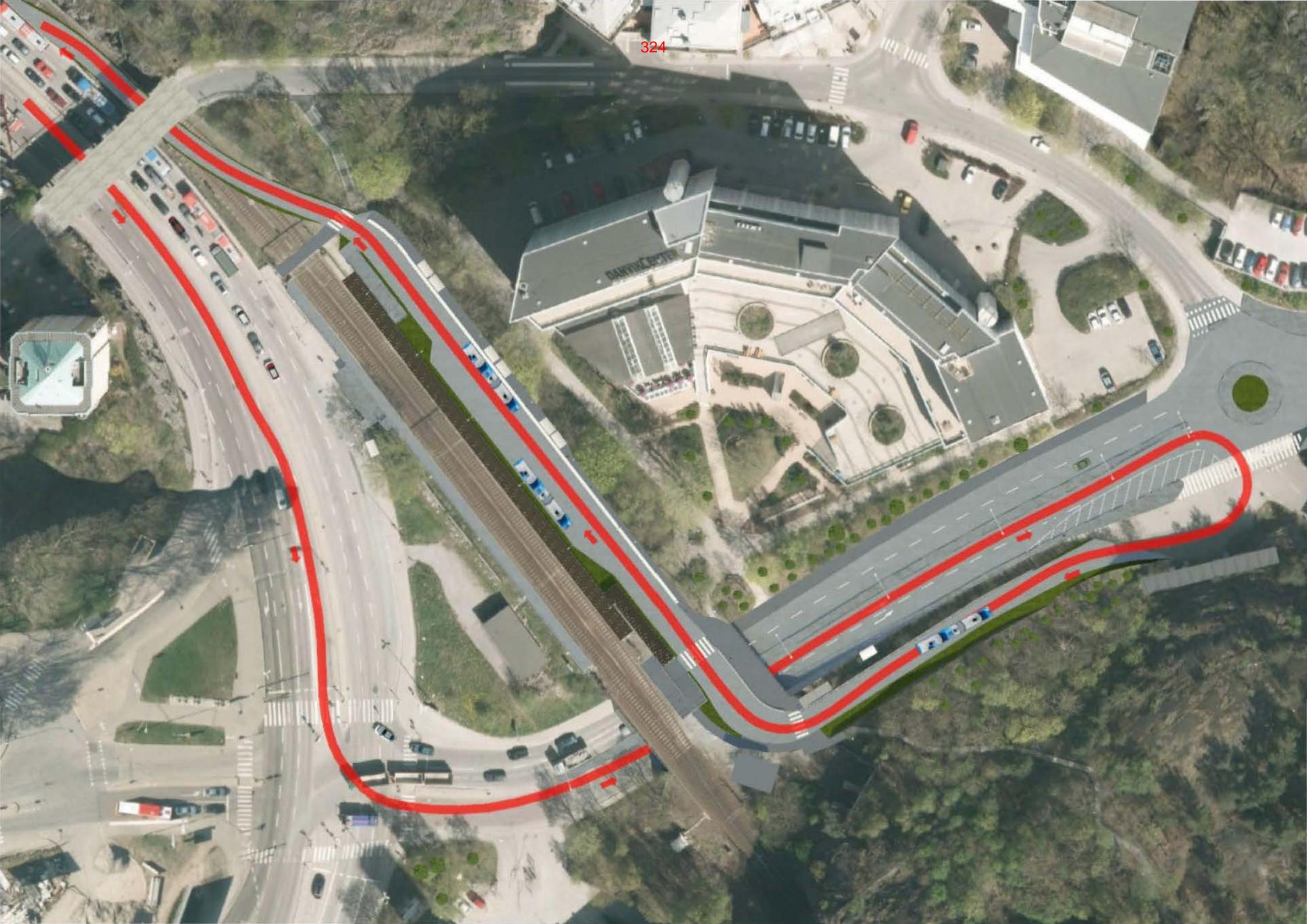
Gentemot Nacka kommun svarar Staden för sina entreprenörers eventuella överträdelser av dessa villkor.

322



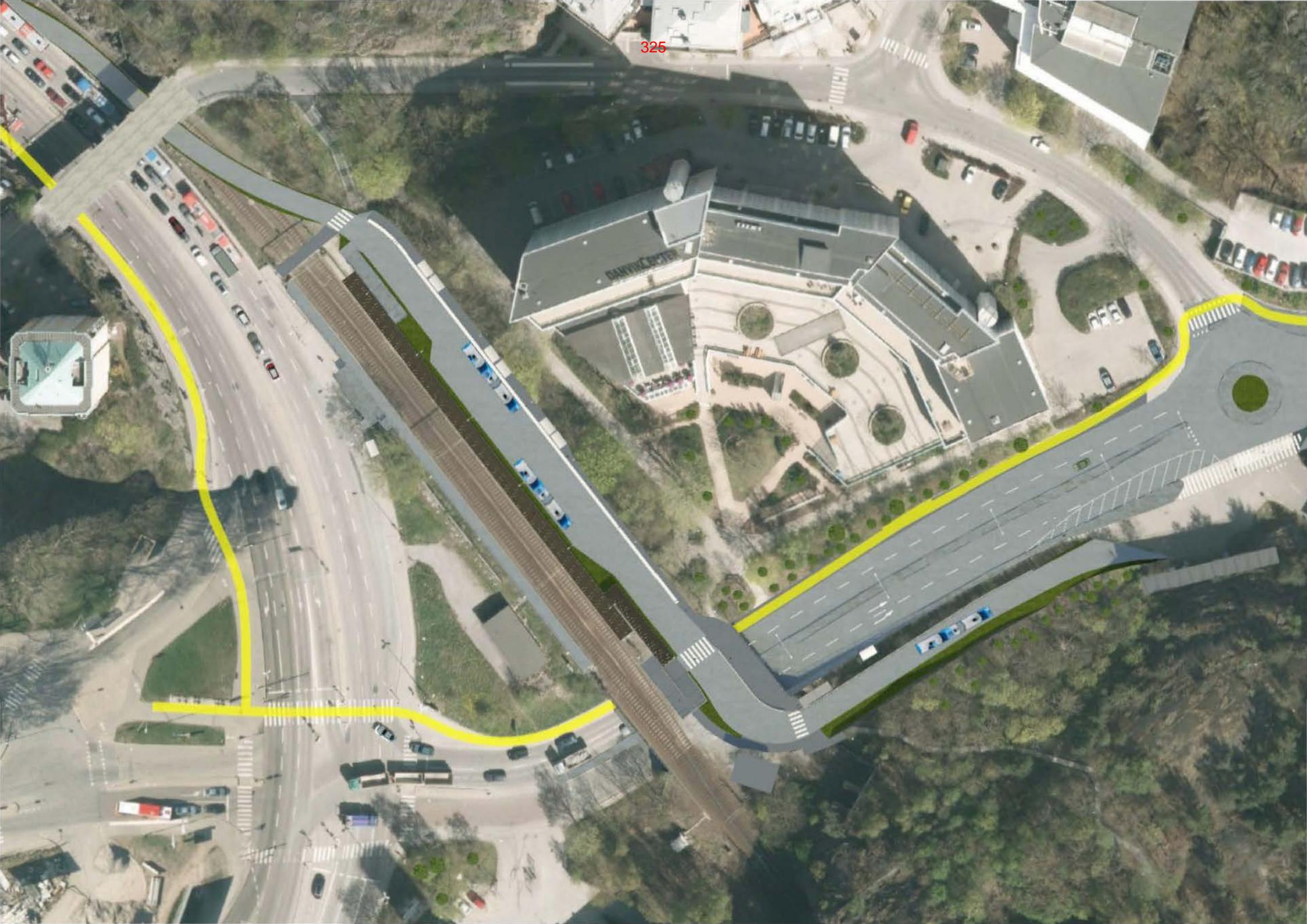
323

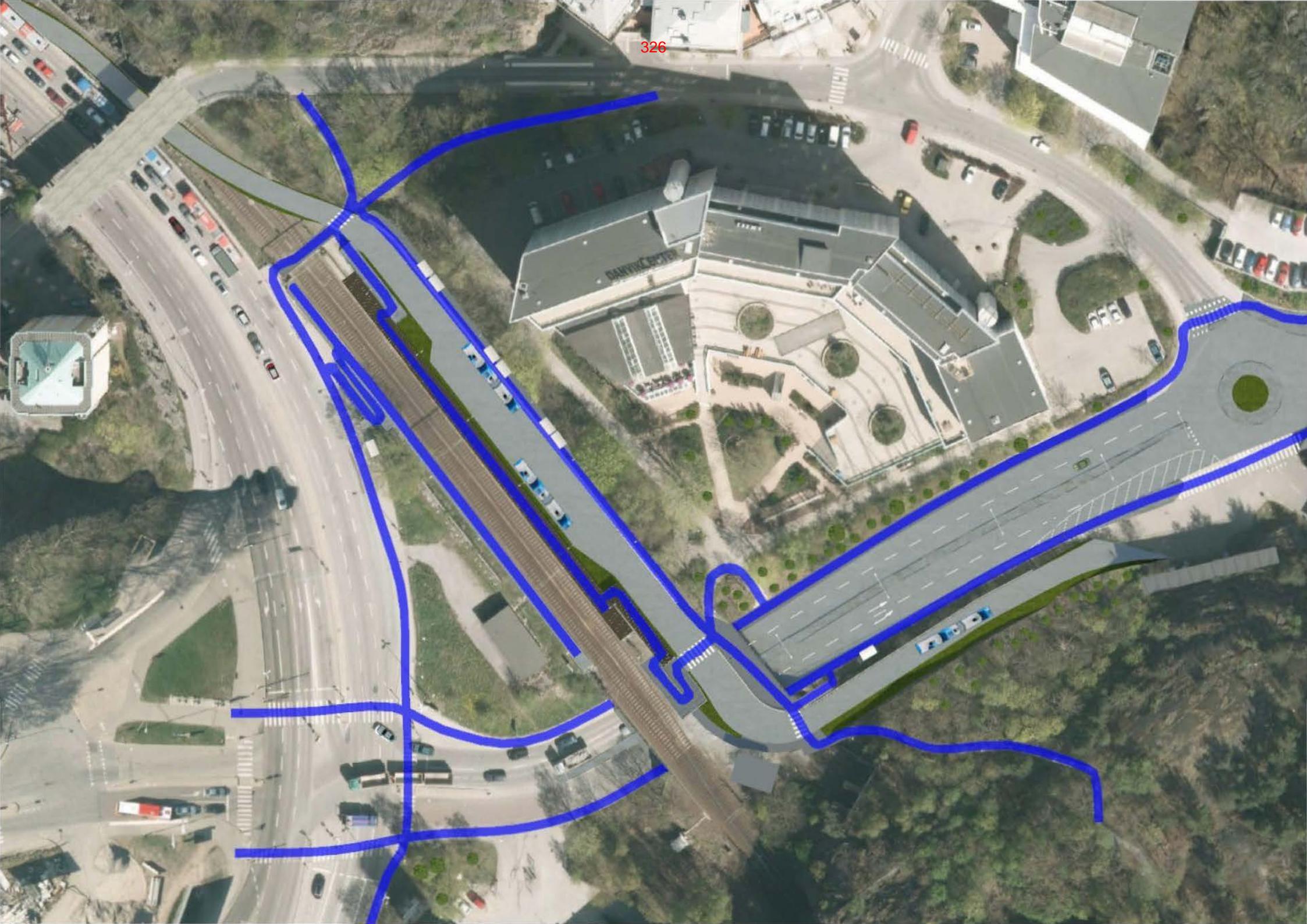




324

325







328



Mellan Stockholms kommun genom dess Exploateringsnämnd, nedan kallad **Staden** och Nacka kommun, org. nr. 212000-0167, såsom, dels väghållare och huvudman för allmän plats, dels som ägare till fastigheten Sicklaön 37:11 och nedan kallad **Fastighetsägaren**, har träffats följande

## Avtal om station Henriksdal

### BAKGRUND

Slussen är efter 75 år utsliten och behöver rivas och byggas upp från grunden. Samtidigt ska området anpassas för att möta behoven hos dagens och morgondagens stockholmare. Framtidens Slussen blir en effektiv och trygg knutpunkt för gående, cyklister och kollektivtrafik. Det ska också bli en av Stockholms mest attraktiva mötesplatser med parkliv, nöjen och kultur, restauranger och caféer. Med femdubblad kapacitet att släppa ut vatten från Mälaren till Saltsjön minskas också risken för översvämningar i Stockholm och Mälardalen. Det säkrar vattentillgången för de cirka två miljoner människor som får sitt dricksvatten från Mälaren. År 2013 påbörjas tidiga arbeten som ledningsomläggningar och 2014 beräknas de stora arbetena börja när de östra delarna av Slussen rivas och den nya huvudbron börjar byggas. Då startar också bygget av den nya bussterminalen som ska stå klar 2018. För att kunna genomföra anläggningsarbeten vid Slussen måste Saltsjöbanan slutstation stängas av tillfälligt och en provisorisk slutstation anläggas i Henriksdal. Den nya slutstationen byggs av Staden som också ansöker om och hanterar nödvändiga tillstånd och lov.

### § 1

#### MÅL OCH SYFTE

Parterna är härmed överens om att en provisorisk slutstation för Saltsjöbanan med tillhörande bussterminal ska förläggas i Henriksdal enligt ritning, se bilaga 1, *Slussen temporär busshållplats*. Henriksdals station ska användas som slutstation för Saltsjöbanan under den tid som erfordras för att projekt Slussen ska kunna genomföras. Vid stationen ska, om tekniska och säkerhetsmässiga förutsättningar medger det, anordnas en tillfällig lokal, kiosk, som service till trafikanter samt en lokal som utgör personalutrymme för busschaufförer. Avtalet behandlar hur detta ska genomföras då Nacka kommun är fastighetsägare och huvudman för allmän plats till stora delar av det område som berörs av åtgärderna.

### § 2

#### MARKANVÄNDNING

Fastighetsägaren ger sitt medgivande till Staden att använda, erforderliga ytor på Sicklaön 37:11 för den provisoriska slutstationen för Saltsjöbanan med tillhörande anläggningar enligt bilaga 1.

För det fall kiosk och personalutrymmen ska uppföras medges detta under förutsättning att bygglov beviljas. Fastighetsägaren åtar sig att verka för att bygglov beviljas under hela avtalstiden. Separata avtal kan behöva tecknas med de ledningsdragande bolag som berörs. Provisoriska VA-ledningar kan komma att anläggas i rampen med förbindelsepunkt för vatten i Hästholsvägen och förbindelsepunkt för spillvatten i Kvarnholmsvägen.

Staden söker polistillstånd i den omfattning det behövs och i de delar och fastighetsägaren åtager sig att tillstyrka en sådan ansökan om tillstånd för den tid som avtalet avser.

Ersättning till Fastighetsägaren för detta ska inte utgå. Dock kommer brukningsavgift enligt gällande VA-taxa att debiteras.

Området besiktigas av Staden, eller av staden utsedd entreprenör, innan tillträde.  
Fastighetsägaren ska kallas till besiktningen. Besiktningen ska dokumenteras och protokollet ska skickas till fastighetsägaren.

### § 3

#### AVTALSTID

Avtalet gäller fr.o.m. 2014-01-01 tom. 2020-12-31.

Staden har rätt att, efter Fastighetsägaren skriftliga medgivande, förlänga avtalet med 6 mån i taget, dock längst tom. 2023-12-31.

### § 4

#### PROJEKTERING OCH UTBYGGNAD

Staden utför och bekostar erforderlig projektering och utbyggnad av den provisoriska slutstationen med tillhörande anläggningar såsom ramp, utfartsväg, rondell mm.  
Fastighetsägaren ska ges möjlighet att granska samt ska godkänna de bygghandlingar som berör Fastighetsägaren. Vegetation på Fastighetsägarens mark och i anslutning till de ytor som nyttjas av Staden ska skötas enligt de riktlinjer som framgår av bilaga 3.

### § 5

#### DRIFT, ÅTERSTÄLLANDE OCH ÖVERTAGANDE

Fastighetsägaren är väghållare för de allmänna gatorna. Inom ramen för detta avtal ska dock Staden sköta och underhålla de ytor som markerats med röd färg på ritning, se bilaga 2. Övriga ytor sköts och underhålls av Fastighetsägaren. Drift och underhåll ska påbörjas direkt efter att entreprenaden slutbesiktigats.

För tillfälliga VA-ledningar svarar Staden för drift och underhåll på hela sträckningen från resp. förbindelsepunkt.

Staden har i och med detta avtal även övertagit ansvaret gentemot tredje man under entreprenadtiden från Fastighetsägaren.

I samband med att den provisoriska slutstationen upphör ska upplåtna ytor återställas av Staden till skick likvärdigt dagens och VA-ledningar ska avlägsnas/proppas. Parterna ska gemensamt genomföra en besiktning av området i samband med återställandet. Fastighetsägaren kan överta vissa anläggningar i samband med återställandet. Övertagandet dokumenteras i besiktningsprotokollet och sker utan kostnad för Fastighetsägaren.

## § 6

## AVTALETS UPPHÖRANDE

När detta avtal upphör att gälla ska stadens arbeten vara avslutade, samtliga ekonomiska mellanhavanden mellan parterna reglerade samt ytorna återlämnade till Fastighetsägaren.

Parterna har rätt att säga upp avtalet under upplåtelsetiden med 6 månaders uppsägningstid i det fall projekt Slussens genomförande omprövas eller fördröjs.

Avtalet upphör att gälla om inte arbetena med stationen påbörjats inom tiden för det tillfälliga bygglovet.

## § 7

## TVIST

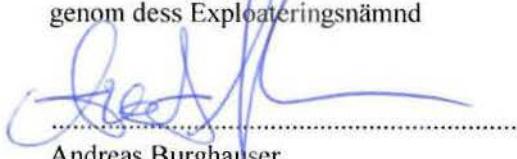
Tvist rörande tolkning eller tillämpning av detta avtal ska avgöras av allmän domstol om parterna inte kommer överens om annat.

\* \* \* \* \*

Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

Stockholm den ..... 10/12.....2015

För Stockholms kommun  
genom dess Exploateringsnämnd



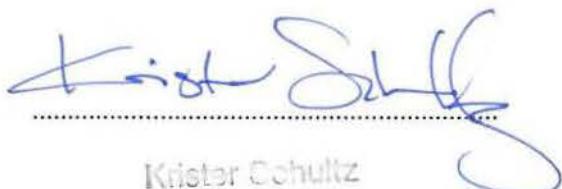
Andreas Burghauser

Nacka den 16/12-2013

För Nacka kommun



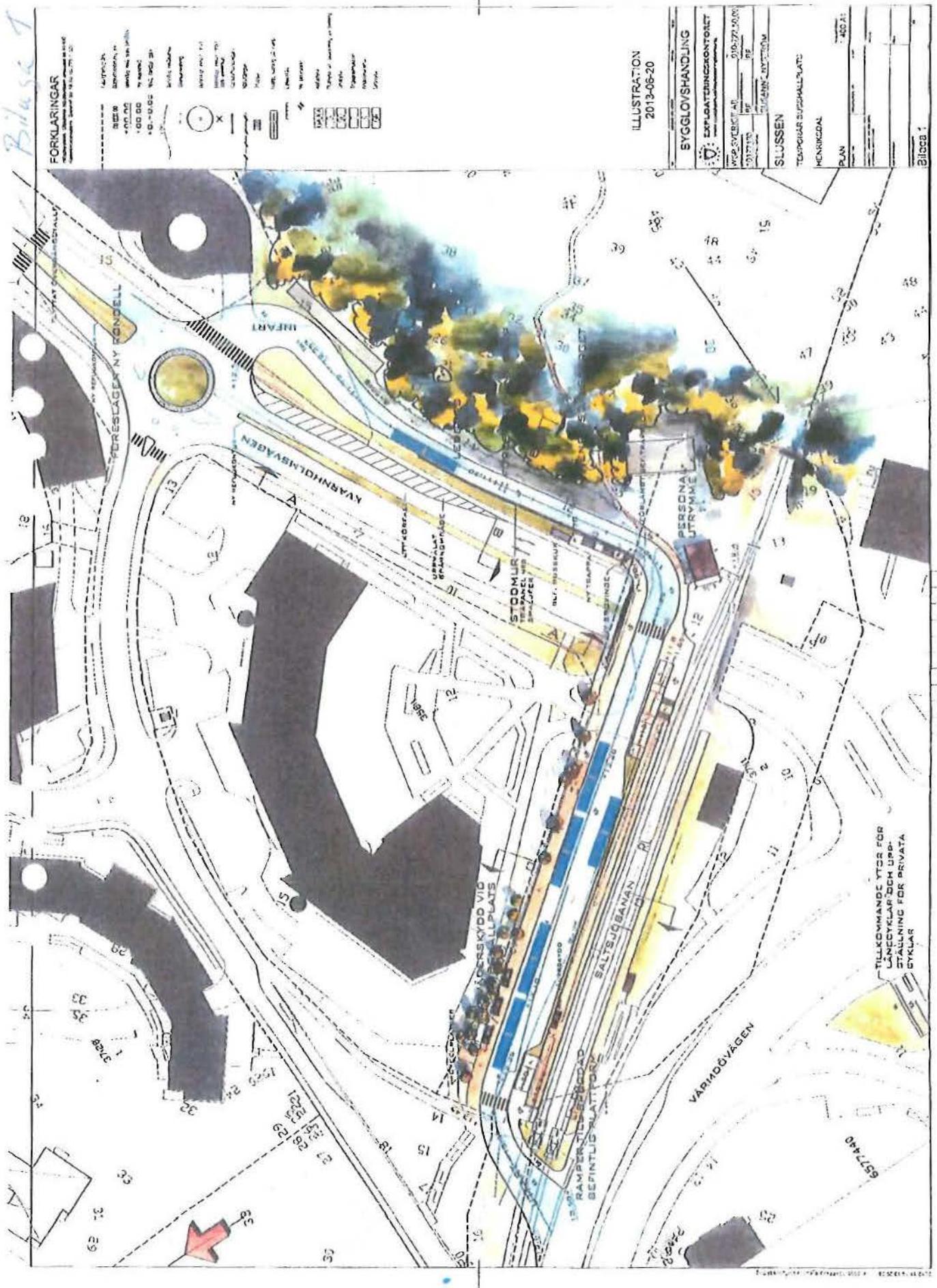
Mats Gerdau  
Kommunstyrelsens ordförande

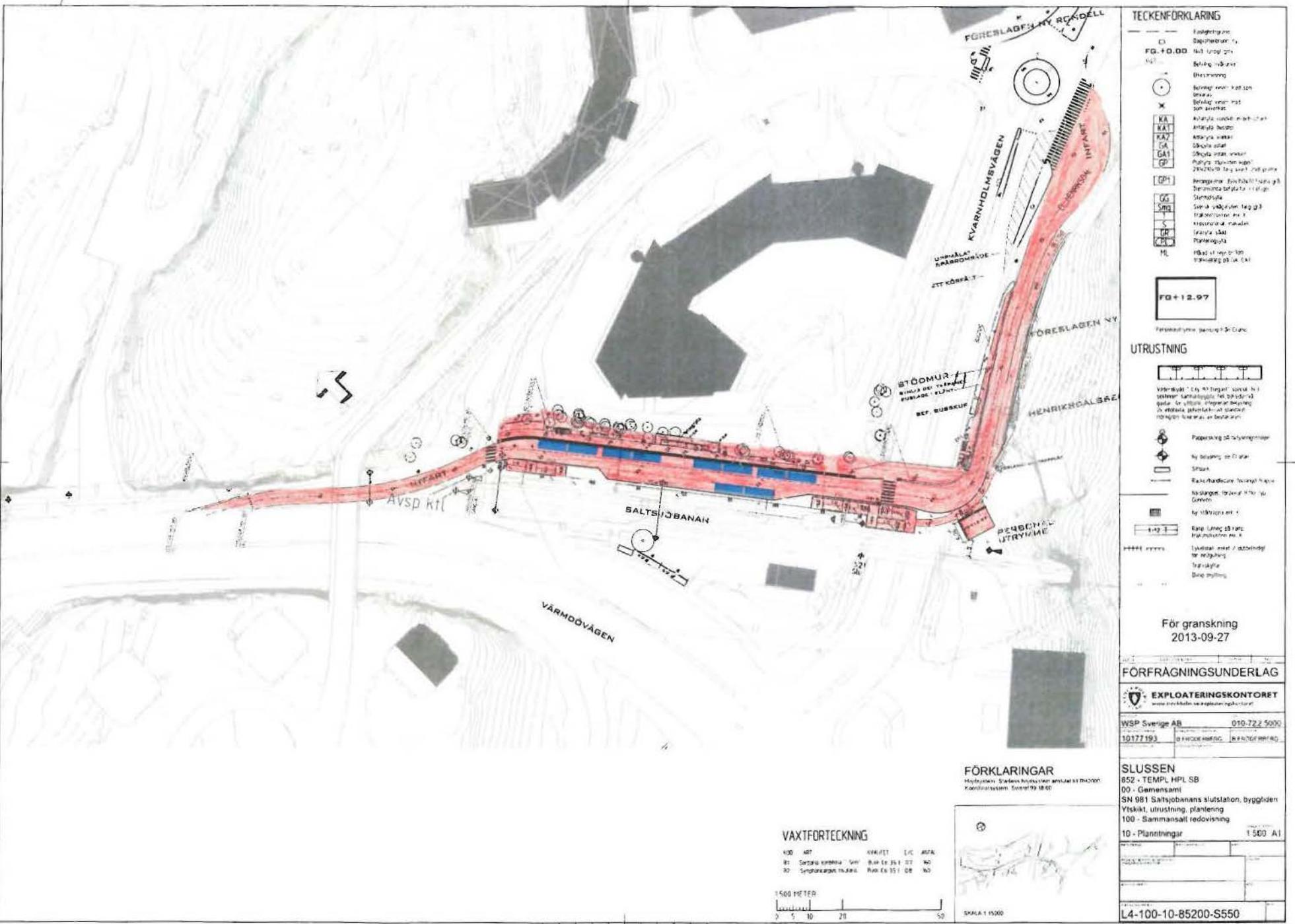


Kristian Schultz



Lena Dahlstedt  
Stadsdirektör





## Skydd av vegetation

### §1 VILKOR FÖR START AV ANLÄGGNINGSSARBETEN

Innan några arbeten som kan skada befintlig vegetation startar ska inventering och skyddsåtgärder enligt följande vara klara.

### § 2 INVENTERING

Parterna ska gemensamt utföra en inventering av befintlig vegetation och naturmarksgränser inom det område som påverkas av anläggningssarbeten för att fastställa markens och vegetationens status och bevarandevärde. När detta skett ska ritning som beskriver vad som ska skyddas upprättats i två exemplar och undertecknats av båda parter.

### § 3 SKYDD AV MARKOMRÅDE

Ett två meter högt färstängsel skall uppsättas i gräns mot markområde som skall skyddas. Tillfälliga anordningar för skydd skall tas bort vid tidpunkt för slutrengöring.

Byggtrafik, anordnande av upplag, eldning och dylikt får inte förekomma så att skada uppstår på eller i närhet av markyta och vegetation som skall skyddas.

Plankinklädnad kan även behöva utföras på träd som skall bevaras inom det inhägnade området då man kan befara skador på träd t ex vid sprängningsarbeten.

### § 4 SKYDD FÖR ENSTAKA TRÄD

Träden som skall skyddas med kläs in med plank till minst tre meters höjd, där så är möjligt med hänsyn till grenverk. Mellan trädstam och plank (min 45 x 95 mm) läggs remsrör av bildäck eller annat eftergivligt material för att förhindra skavskador på trädets bark. Plankorna skall fästas samman med stålvajer som lindas kring konstruktionen. Inklädnad skall utföras så att även trädens rothalsar skyddas. Spikning i träd får inte ske.

Förändringar av marknivå i anslutning till dessa träd skall utföras på ett sådant sätt att trädets bestånd så långt som möjligt tryggas. Erforderlig permanent fyllning runt sådana träd skall utföras enligt typritning i AnläggningsAMA 09.

Där marken i anslutning till bevarade träd skall användas för tyngre transporter eller upplag utföres skydd för trädens rotzon. 150 mm makadam 16-65 eller samkross 0-65 påföres. Ytan tätas med 30 mm samkross 0-30.

Skyddsåtgärder skall godkännas av Nacka kommun.

### § 5 ÅTGÄRDER VID SKADA PÅ VEGETATION

Skada som trots vidtagna skyddsåtgärder uppkommer på mark eller vegetation, som skall bevaras enligt § 3 och § 4 ovan, skall omgående anmälas till Nacka kommun för beslut om vilka åtgärder som skall vidtas samt om tidpunkt för utförande.

Vid schakt i rotzon för träd eller buske skall rötter sågas eller klippas av. Rötter friläggas med handschakt. Frischaktade rötter skall skyddas mot uttorkning.

Avbrutna grenar sågas av vid närmaste oskadade förgrening. Snittytan göras jämn och utan tappar eller fläkskador.

## **§ 6 ERSÄTTNING**

Vid av Staden orsakad skada på vegetation enligt § 3 ovan skall Staden utge 6000 kr/m<sup>2</sup> skadad vegetationsyta till Nacka kommun.

Vid av Staden orsakad skada på träd enligt § 4 skall Staden utge 60 000 kronor per träd till Nacka kommun.

Om Staden skadar träd eller vegetation innan ritning enligt §2 har undertecknats har Nacka kommun rätt att av Staden utkräva motsvarande vite per träd och skadad vegetationsyta.

## **§ 7 AVSYNING**

Så snart slutrengöring är utförd skall avsyning ske av träd och markområden. Dessa villkor upphör att gälla för avsynade och godkända områden.

## **§8 ANSVAR**

Gentemot Nacka kommun svarar Staden för sina entreprenörers eventuella överträdelser av dessa villkor.

Kommunstyrelsen

## **Gång- och cykelväg längs Ältabergsvägen**

Förlängning av genomförandeavtal med Stockholms stad

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar ingå föreslagen förlängning av genomförandeavtal med Stockholms stad om utbyggnad av gång- och cykelväg utmed Ältabergsvägen.

### **Sammanfattning**

Projekt 9628 är en del av det så kallade LÄSK samarbetet (Lindalen Älta Skrubba) mellan Nacka, Stockholm och Tyresö kommun. Ett av LÄSK projektets syften är att utveckla gång- och cykelvägnätet i området och kommunerna har avtalat om att respektive kommun ska bekosta utbyggnaden av gång- och cykelvägar inom respektive kommun (bilaga 2, KFKS 2008/7 050). Inom projekt 9628, del av Ältabergsvägen, ska gång- och cykelväg från Hedvigslunds trafikplats till Ekstuppen byggas ut och ett avtal som reglerar genomförandet har tecknats.

Genomförandeavtalet som sträckte sig till och med 2014-12-31 tecknades 2013-05-02 och det avtalet måste ersättas med ett nytt. Det nya avtalet (bilaga 1) överensstämmer med det som tecknades 2013 och innebär inget utökat kostnadsansvar för Nacka.

### **Ärendet**

Projekt 9628 omfattar Ältabergsvägen och området mellan Ältabergsvägen och Tyresövägen. Detaljplanen omfattade även förslag till en handelsplats i korsningen Ältabergsvägen / Ältavägen samt gång- och cykelväg från korsningen till trafikplatsen. Detaljplanen för del av Ältabergsvägen inklusive handelsetableringen var på samråd under januari 2011. Planen har inte ställts ut på grund av oklarheter om hur en ny handelsplats påverkar programarbetet för och utvecklingen av Älta centrum.

Ältabergsvägen är en del i ett regionalt cykelstråk från Tyresö genom Nacka in till Stockholm. Stockholm, Nacka och Tyresö har i det så kallade LÄSK-avtalet (utvecklingen av Lindalen Älta SKrubba) bl a avtalat om att gång- och cykelväg längs Ältabergsvägen ska



byggas. Gång- och cykelvägen är av stor betydelse för de boende i Södra Hedvigslund som anslutning till busshållplatser och Älta centrum.

I LÄSK avtalet (KFKS 2008/7-050) framgår att respektive kommun ska bygga ut gång- och cykelväg inom sin kommun. För att genomföra gång- och cykelvägen längs Ältabergsvägen tecknade Nacka och Stockholm ett avtal om genomförande 2013. Avtalet reglerar att Stockholm står för 90% av entreprenadkostnaden och Nacka för 10%. På grund av omprojektering och problem med upphandling av entreprenör så blev inte utbyggnaden färdigställd under 2014 vilket avtalet reglerade, därför måste ett nytt avtal tecknas. Det nya avtalet överensstämmer med det som tecknades 2013.

Kostnaderna för genomförandet av gång- och cykelvägen uppskattades i avtalet från 2013 till 4,1 miljoner kronor och i avtalsförslaget (bilaga 1) är uppskattningen 6,5 miljoner kronor. Kostnadsökningen beror på omprojekteringar och högre anbud från entreprenör än beräknat. Inom projektets budget finns 500 000 kronor till utbyggnad av gång och cykelväg. Nacka har även fått statlig medfinansiering för utbyggnaden, vilket gör att befintlig budget bör räcka trots kostnadsökningen. En förutsättning för att erhålla statlig medfinansiering var att utbyggnaden påbörjades under 2014. Av den anledningen handlades entreprenör upp och utbyggnaden påbörjades under hösten 2014.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Undertecknande av genomförandeavtalet innebär att Nacka fortsättningsvis förbinder sig att bekosta 10 % av byggkostnaden för gång- och cykelvägen längs Ältabergsvägen. Nackas andel beräknas kosta 650 000 kronor inklusive interna kostnader och rymms inom beslutad budget för stadsbyggnadsprojekt 9628 del av Ältabergsvägen samt den statliga medfinansiering som erhållits för utbyggnaden.

Drift och underhåll är beräknad till 27 500 kronor per år och belastar tekniska nämnden.

## **Bilagor**

Bilaga 1 – Genomförandeavtal

Bilaga 2 – Genomförandeavtal 2013

Christina Gerremo  
Tf Exploateringschef

David Arvidsson  
Projektledare

Mellan Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd och trafik- och renhållningsnämnd, nedan gemensamt kallade **Stockholm**, och Nacka kommun, nedan kallad **Nacka**, har träffats följande

# GENOMFÖRANDEAVTAL

## för utbyggnad av gång- och cykelbana längs Ältabergsvägen

### § 1

#### OMFATTNING OCH SYFTE

Detta genomförandeavtal reglerar anläggande av ny gång- och cykelbana med belysning (nedan kallad **GC-banan**) med omfattning enligt Bilaga. Arbetena omfattar även erforderliga anslutningar i befintliga och planerade gatuanläggningar. Totalt berörs fyra korsningspunkter, fyra busshållplatser och två övergångställen.

GC-banans totala längd uppgår till cirka 1200 meter, varav cirka 1080 meter i Stockholm och cirka 120 meter i Nacka. GC-banan skall göras dubbelriktad, 3,5 meter bred.

GC-banans sträckning är utpekad som ett regionalt cykelstråk. GC-banan binder ihop det befintliga gång- och cykelvägnätet från Tyresö längs med Töresjövägen genom Nacka på Grustagsvägen med Stockholms nyanlagda cykelbana längs med Flatenvägen.

### § 2

#### ANSVARSFÖRDELNING

Nacka har hela ansvaret för upphandling och genomförande av GC-banan.

Stockholm skall efter godkänd slutbesiktning överta den del av GC-banan som är belägen innanför Stockholms kommungräns. Stockholm skall bjudas in till syn, slutbesiktning och garantibesiktning.

### § 3

#### LOV, TILLSTÅND med mer

Nacka ansvarar för att ansöka om och inhämta de nödvändiga lov, tillstånd, domar samt inlämna de anmälningar, som erfordras för genomförandet av GC-banan.

Stockholm skall verka för att nödvändiga lov, tillstånd, domar med mera beviljas och vinner laga kraft.

## § 4

### GENOMFÖRANDE AV PROJEKTET

#### 4.1 Byggande och övertagande

Nacka ombesörjer upphandling och byggande av GC-banan och erforderliga anslutningsarbeten i enlighet med § 1 ovan. GC-banan byggs enligt Nackas standard och Nacka påtar sig det fulla ansvaret för att utformningen är av en standard som säkerställer samtliga trafikanter säkerhet.

Nacka skall bjuda in Stockholm till försyn, slutbesiktning och garantibesiktning. Relationshandlingar i original skall överlämnas till Stockholm senast 2 månader efter slutbesiktning och därvid vara försedda med Stockholms stämpel och ritningsnummer.

Efter godkänd slutbesiktning övertar Stockholm den del av GC-banan som är belägen innanför Stockholms kommungräns. Nacka garanterar att det av Nacka utförda byggnadsarbetet är fritt från fel ifråga om material och arbetenas utförande under en garantitid om två år från den dag Stockholm övertagit sin del av GC-banan.

För byggnads- och anläggningsarbetena skall i övrigt i tillämpliga delar gälla Allmänna bestämmelser för totalentreprenader avseende byggnads-, anläggnings-, och installationsarbeten, ABT 06.

#### 4.2 Tidsplan

Cykelbanan skall anläggas och slutbesiktigas senast den 31 december 2015.

#### 4.3 Information och kommunikation

Nacka åtar sig att med skyltar på plats kontinuerligt informera allmänheten om anläggningsarbetena och att därvid ange Stockholms medverkan i projektet. Av byggskyten skall framgå att Stockholm och Nacka samverkar för GC-banans genomförande.

#### 4.4 Dagvatten

I enlighet med Stockholms dagvattenstrategi (KF 2002-10-07) förbinder sig Nacka, genom val av byggnadsmaterial, att inte förorena dagvatten med tungmetaller eller andra miljögifter, samt att omhänderta dagvatten inom det område där GC-banan anläggs genom exempelvis infiltration i marken. Är det enligt Stockholms eller den Stockholm sätter i sitt ställes bedömning inte möjligt eller lämpligt att infiltrera dagvattnet, får detta efter fördräjning enligt Stockholm Vattens AB:s anvisningar, avledas från GC-banan.

#### 5.5 Inrapportering av geotekniska utredningar

Nacka åtar sig att sända in resultatet av alla geotekniska undersökningar som genomförs i samband med planeringen och genomförandet av GC-banan till Stockholms geoarkiv.

## § 5

## EKONOMI

Entreprenadkostnaden för projektet är beräknade till 6,5 mnkr. Denna summa omfattar samtliga beräknade entreprenadkostnader för anläggandet av GC-banan, inklusive belysning, samt Nackas beräknade externa kostnader för byggledning, kontroll och administrativa kostnader.

Kostnaderna ska fördelas mellan Nacka och Stockholm enligt principen att respektive part betalar den del som ligger inom den egna kommunen. Nacka står därvid för 10 % och Stockholm för 90 % av kostnaderna. Nacka kommer att fakturera Stockholm månadsvis efter betalplan och tidplan, Stockholm kommer att få kopia på planerna. Till fakturorna ska dagbokssblad biläggas.

ÄTA-arbeten kommer att stämmas av mellan Nacka och Stockholm skyndsamt när sådana arbeten uppstår. Kostnaderna för ÄTA arbeten fördelas enligt ovanstående procentfördelning så länge det inte är en av parterna som påfordrar en ändring.

\* \* \* \* \*

Detta avtal är upprättat i tre likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

Stockholm 2014-10-07

För Stockholms kommun genom  
dess exploateringsnämnd

För Stockholms kommun genom  
dess trafiknämnd

.....  
( )

.....  
( )

.....  
( )

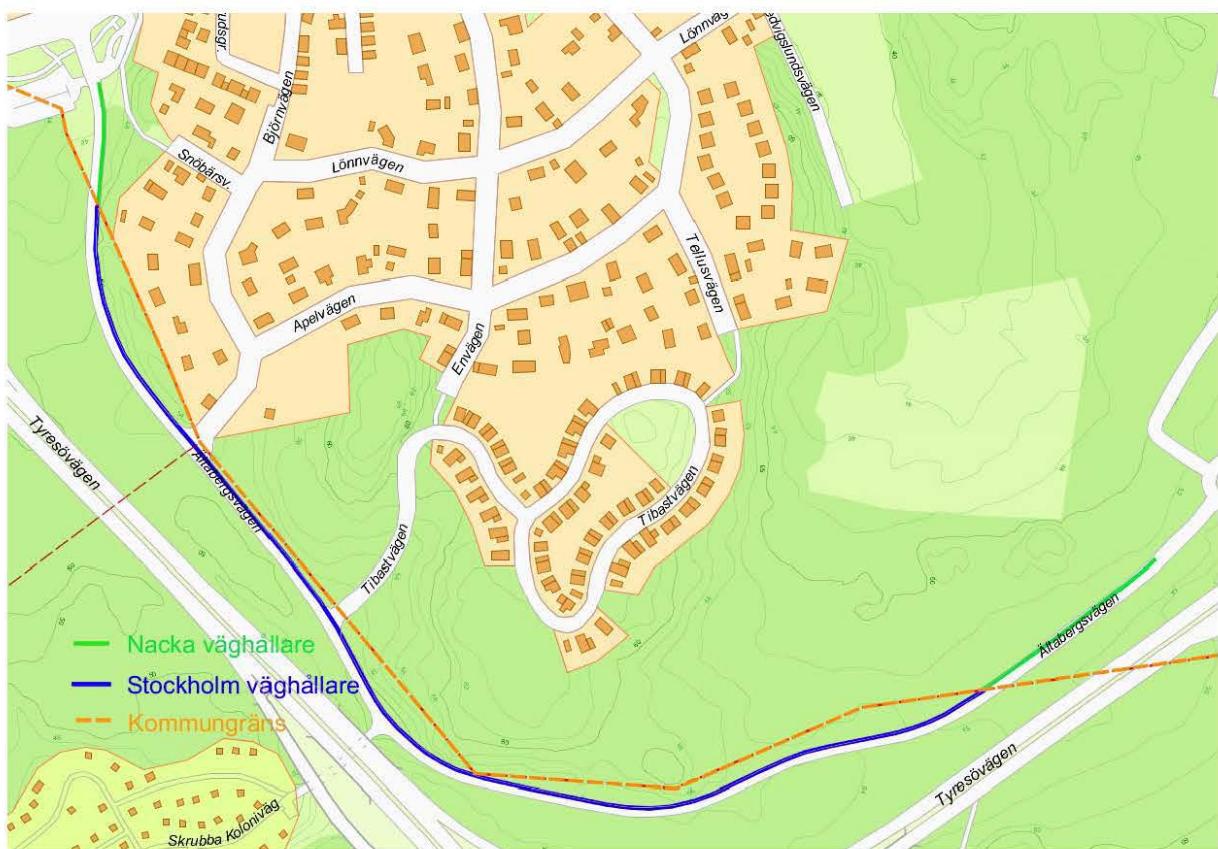
.....  
( )

För Nacka kommun

.....  
( )

.....  
( )

## BILAGA



Mellan Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd och trafik- och renhållningsnämnd, nedan gemensamt kallade **Stockholm**, och Nacka kommun, nedan kallad **Nacka**, har träffats följande

## **GENOMFÖRANDEAVTAL**

### för utbyggnad av gång- och cykelbana längs Ältabergsvägen

#### § 1

##### OMFATTNING OCH SYFTE

Detta genomförandeavtal reglerar planering, projektering och anläggande av ny gång- och cykelbana med belysning (nedan kallad **GC-banan**) från korsningen Ältavägen/Ältabergsvägen i Nacka genom Stockholm fram till kommungränsen mot Nacka (se Bilaga 1), inklusive erforderliga anslutningsarbeten i befintliga och planerade gatuanläggningar. Totalt berörs fyra korsningspunkter, 4 busshållplatser och 2 övergångställen.

GC-banans totala längd uppgår till ca 1200 meter, varav ca 1080 meter i Stockholm och ca 120 m i Nacka. GC-banan skall göras dubbelriktad, ca 3,5 m bred.

GC-banans sträckning är utpekad som ett regionalt cykelstråk. GC-banan ska binda ihop det befintliga gång- och cykelvägnätet från Tyresö längs med Töresjövägen genom Nacka på Grustagsvägen med Stockholms nyanlagda cykelbana längs med Flatenvägen.

#### § 2

##### ANSVARSFÖRDELNING

Parterna åtar sig att gemensamt aktivt verka för genomförandet av GC-banan på det sätt som anges i detta genomförandeavtal.

Nacka har hela ansvaret för planeringen, projekteringen, upphandlingen och genomförandet av GC-banan.

Stockholm skall efter godkänd slutbesiktning överta den del av GC-banan som är belägen innanför Stockholms kommungräns.

#### § 3

##### LOV, TILLSTÅND mm

Nacka ansvarar för att ansöka om och inhämta de nödvändiga lov, tillstånd, domar samt inlämna de anmälningar, som erfordras för genomförandet av GC-banan. Nacka skall därvid

samråda med Stockholm. Stockholm skall verka för att nödvändiga lov, tillstånd, domar mm beviljas och vinner laga kraft.

## § 4

### PROJEKTERING

Nacka ombesörjer projektering av GC-banan inklusive erforderliga anslutningsarbeten i enlighet med § 1 ovan. De handlingar som ligger till grund för byggandet av denna del av GC-banan skall godkännas av Stockholm. Detta gäller även för projektering av anslutningsarbeten som måste göras i Stockholms befintliga gatuanläggningar.

## § 5

### GENOMFÖRANDE AV PROJEKTET

#### 5.1 Byggande och övertagande

Nacka ombesörjer upphandling och byggande av GC-banan och erforderliga anslutningsarbeten i enlighet med § 1 ovan. Byggandet av den del av GC-banan som är belägen innanför Stockholms kommungräns skall utföras av Nacka i samråd med Stockholm och enligt Stockholms standard såsom denna beskrivs i Teknisk Handbok. Detta gäller även för anslutningsarbeten som måste göras i Stockholms befintliga gatuanläggningar.

Stockholm skall ha full insyn i upphandlingen av entreprenör, och skall beredas möjlighet att delta i syn, del- och slutbesiktningar för byggnads- och anläggningsarbeten innanför Stockholms kommungräns. Stockholms eventuella anmärkningar skall framföras senast vid dessa tillfällen. Relationshandlingar i original skall överlämnas till Stockholm senast vid slutbesiktning och därvid vara försedda med Stockholms stämpel och ritningsnummer.

Nackas åtagande ska anses vara riktigt fullgjort då Stockholm efter slutbesiktning godkänner och övertar den del av GC-banan som är belägen innanför Stockholms kommungräns. Nacka garanterar att det av Nacka utförda byggnadsarbetet är fritt från fel ifråga om material och arbetenas utförande under en garantitid om två år från den dag Stockholm övertagit sin del av GC-banan.

För byggnads- och anläggningsarbetena skall i övrigt i tillämpliga delar gälla Allmänna bestämmelser för totalentreprenader avseende byggnads-, anläggnings-, och installationsarbeten, ABT 06.

#### 5.2 Tidplan

Parterna skall aktivt verka för att GC-banan färdigställs innan utgången av 2013.

### 5.3 Information och kommunikation

Nacka åtar sig att med skyltar på plats kontinuerligt informera allmänheten om anläggningsarbetena och att därvid ange Stockholms medverkan i projektet. Av byggskylten skall framgå att Stockholm och Nacka samverkar för GC-banans genomförande.

### 5.4 Dagvatten

I enlighet med Stockholms dagvattenstrategi (KF 2002-10-07) förbindes Nacka, genom val av byggnadsmaterial, att inte förorena dagvatten med tungmetaller eller andra miljögifter, samt att omhänderta dagvatten inom det område där GC-banan anläggs genom exempelvis infiltration i marken. År det enligt Stockholms eller den Stockholm sätter i sitt ställes bedömning inte möjligt eller lämpligt att infiltrera dagvattnet, får detta efter fördröjning enligt Stockholm Vattens AB:s anvisningar, avledas från GC-banan.

### 5.5 Inrapportering av geotekniska utredningar

Nacka åtar sig att sända in resultatet av alla geotekniska undersökningar som genomförs i samband med planeringen och genomförandet av GC-banan till Stockholms geoarkiv.

## § 6

### EKONOMI

Kostnaderna för projektet är beräknade till 4,1 mnkr. Denna summa omfattar samtliga beräknade entreprenadkostnader för anläggandet av GC-banan, inklusive belysning, samt Nackas beräknade externa kostnader för byggleddning, kontroll och eventuella administrativa kostnader mm.

Kostnaderna ska fördelas mellan Nacka och Stockholm enligt principen att respektive part betalar den del som ligger inom den egna kommunen. Nacka står därvid för 10 % av kostnaderna och Stockholm för 90 %. Stockholms trafikkontor skall senast 2013-12-31 betala ut 3,7 mnkr till Nacka som ersättning för de delar av GC-banan som är belägna innanför Stockholms kommungräns. Detta belopp motsvarar 90 % av de beräknade kostnaderna enligt första stycket ovan. När GC-banan är slutbesiktigad och godkänd skall parterna göra en slutreglering av kostnaderna enligt ovan nämnda procentuella fördelning.

Skulle GC-banan inte vara färdigställd senast 2014-12-31, och detta beror på Nacka kommun, skall Nacka omgående betala tillbaka hela ersättningen till Stockholm inklusive ränta.

## § 7

## VILLKOR

Detta avtal är till alla delar förfallet utan ersättningsrätt för någondera parten om inte Nacka senast 2013-12-31 erhållit erforderliga tillstånd enligt § 3.

\* \* \* \* \*

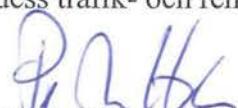
Detta avtal är upprättat i tre likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

Stockholm 2013-05-02

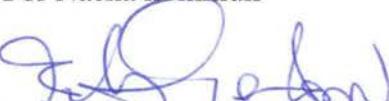
För Stockholms kommun genom  
dess exploateringsnämnd

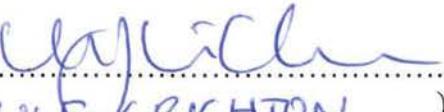
  
 .....  
 ( LARSA FRANSSON )

För Stockholms kommun genom  
dess trafik- och renhållningsnämnd

  
 .....  
 ( PER-OLOF JÄGGECKE )

För Nacka kommun

  
 .....  
 ( MATS GOTSDORFF )

  
 .....  
 ( ULRIC RICHTON )

347



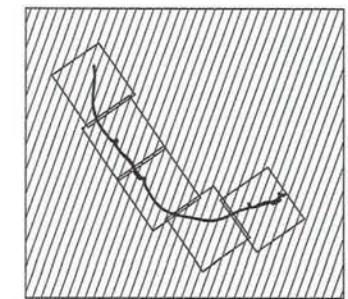
## KOORDINATSYSTEM

PLAN SVÄRF 99  
HÖJD: RH 00

## TECKENFÖRKLARING

- — — ARBETSSPÅDE
- — — CENTRUMLINJE
- + + + KOPPLINGRÄNS

ANMÄRKNING:



FÖRFRÅGNINGSUNDERLAG 2012-09-14

NYTT		ÄNDRADE/ÄLTERA		ÄLDRA		NYTT	
<b>ALTABERGSVÄGEN GC-VÄG ÄLTA</b>							
Nacka kommun	Structor	KONTAKT: KARIN MÅNSTEDT	STRUCTOR HAN SVERIGE AB KONTAKT: KARIN MÅNSTEDT	ÖVERSIKT	PLAN	STOCKHOLM	100 T 01 01
UPPROVNUM: 2759	VÄGSEGMENT: KHT	KONTAKT: KARIN MÅNSTEDT	SKALA: 1:2000				
DATA:	GRÄNS:						



4 juni 2013

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**  
Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott

§ 131

308  
Dnr KFKS 2012/205-251

## **Genomförandeavtal med Stockholms stad angående gång- och cykelväg utmed Ältabergsvägen**

### **Beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att ingå föreslaget avtal om utbyggnad av gång- och cykelväg utmed Ältabergsvägen.

### **Ärende**

Projekt 9628 är en del av det så kallade LÄSK samarbetet (Lindalen Älta Skrubba) mellan Nacka, Stockholm och Tyresö. Ett av LÄSK projektets syfte är att utveckla gc-vägnätet i området och kommunerna har avtalat om att respektive kommun ska bekosta utbyggnaden av gc-vägar inom respektive kommun (bilaga 2, KFKS 2008/7 050). Inom projekt 9628, del av Ältabergsvägen, ska gc-väg från Hedvigslunds trafikplats till Ekstubben byggas ut och ett avtal som reglerar genomförandet tecknas.

Genomförandeavtalet (bilaga 1) fastställer de principer som det avtalades om i LÄSK avtalet d.v.s att respektive kommun bekostar utbyggnad av gc-vägar inom sin kommun. Det betyder att genomförandeavtalet reglerar att Stockholm bekostar 90 % av utbyggnaden av gc-vägen längs Ältabergsvägen och Nacka 10 %. För Nacka innebär det en investering på cirka 500 000 kronor vilket är inom beslutad budget för projektet.

### **Handlingar i ärendet**

Märk- och exploateringsenhetens tjänsteskrivelse den 20 maj 2013

Bilaga 1 – Genomförandeavtal

Bilaga 2 – LÄSK-avtal

### **Yrkanden**

Mats Gerdau (M) yrkade, med instämmande av Stefan Saläng (FP), bifall till mark- och exploateringsenhetens förslag.

### **Beslutsgång**

Stadsutvecklingsutskottet beslutade i enlighet med Mats Gerdaus yrkande.

-----

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Utbyggnadspromemoria för ny gång- och cykelväg vid Nacka Forum, stadsbyggnadsprojekt nr 9192**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott fastställer Utbyggnadspromemoria för stadsbyggnadsprojekt nr 9192 Nacka Forum avseende ny gång- och cykelväg och ger exploateringsenheten i uppdrag att fortsätta genomförandet, under förutsättning att tillstyrkan sker i natur- och trafiknämnden.

Detta beslut fattas av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott med stöd av punkten 28 i kommunstyrelsens delegationsordning.

### **Ärendet**

Utbyggnaden av Nacka Forum och nya bostäder intill är färdigställd sedan flera år. Nya Nacka Forum invigdes i oktober 2008. Allmänna anläggningar i området har byggts i flera etapper och den sista slutbesiktningen skedde augusti 2009. En planerad serpentinväg öster om busstorget som finns med i detaljplanen är ännu inte utbyggd. Denna gång- och cykelväg, som är allmän anläggning i detaljplanen, föreslås byggas ut för att öka tillgängligheten. Idag fattas kopplingen mellan Värmdövägen och Romansvägen. Genom en ny tillgänglig gång- och cykelväg uppfylls de nationella riklinjerna som säger att hinder för full delaktighet i samhället för mänsklor med funktionsnedsättning ska identifieras och undanrörjas. Målet är att projektering och utbyggnad ska ske under 2015. Det finns en budget på 2 miljoner för gång- och cykelvägen.

Projektet och den förestående utbyggnaden beskrivs i bilagd utbyggnadsromemoria. Natur- och trafiknämnden fattar beslut om tillstyrkan av utbyggnadsromemorian 2015-02-17.



## Bilagor

Bilaga 1 - Utbyggnadspromemoria

Exploateringsenheten

Christina Gerremo

Tf Exploateringschef

Anna Dolk

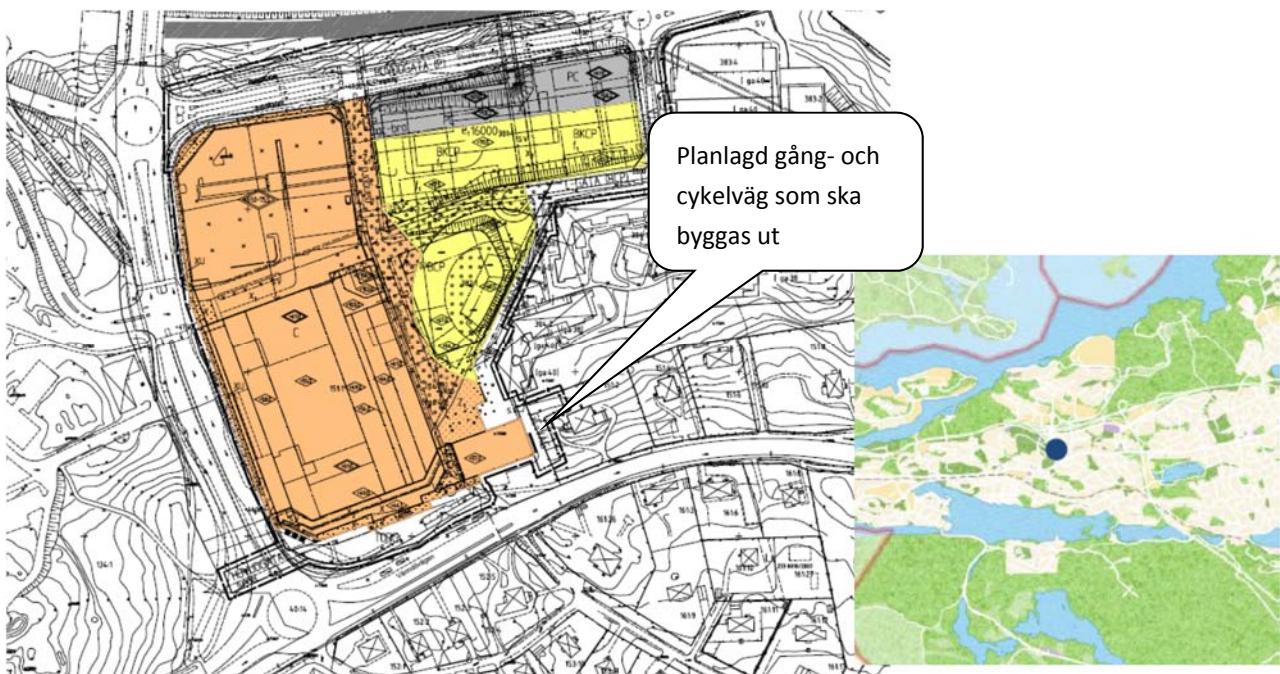
Projektledare

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott /  
Natur- och Trafiknämnden

## **Utbyggnadspromemoria för stadsbyggnadsprojekt nr 9192 Nacka Forum avseende ny gång- och cykelväg**

### Innehåll

Innehåll .....	1
Sammanfattning.....	2
Status på projektet.....	2
Redovisning av status i förhållande till mål och avsatta resurser .....	3
Problem och möjligheter.....	4
Beslutsgång.....	4



Längs ner i bilden syns rondellen vid Vikdalsvägen och Värmdövägen. Öster om rondellen ligger bussterminalen vid Nacka Forum. Den stora bilden visar detaljplanen för Nacka Forum.

## Sammanfattning

Utbyggnaden av centrum Nacka Forum och nya bostäder intill är färdigställda sedan flera år. Nya centrumet invigdes i oktober 2008. Allmänna anläggningar i området har byggts i flera etapper och den sista slutbesiktningen skedde augusti 2009. En planerad serpentinväg öster om busstorget som finns med i detaljplanen är inte utbyggd än

År 2009 utfördes en tillgänglighetsanalys där det konstateras att det finns ett behov av en ny gång- och cykelväg mellan Romanstorget och Värmdövägen. Förhållandena har inte ändrats sedan dess. Genom en ny tillgänglig gång- och cykelväg uppfylls de nationella riktlinjerna som säger att hinder för full delaktighet i samhället för människor med funktionsnedsättning ska identifieras och undanrörjas. Denna gång- och cykelväg ska byggas ut så snart som möjligt för att öka tillgängligheten. Genom en ny tillgänglig gång- och cykelväg uppfylls de nationella riktlinjerna som säger att hinder för full delaktighet i samhället för människor med funktionsnedsättning ska identifieras och undanrörjas. Målet är att projektering och utbyggnad ska ske under 2015. Det finns en budget på 2 miljoner för gång- och cykelvägen.



## Status på projektet

Utbyggnaden av centrum Nacka Forum och nya bostäder intill är färdigställda sedan flera år. Nya centrumet invigdes i oktober 2008. Allmänna anläggningar i området har byggts i flera etapper och den sista slutbesiktningen skedde augusti 2009. Garantibesiktning har också skett 2011.

Projektet är inte avslutat än på grund av att den planerade gång- och cykelvägen öster om busstorget inte är utbyggd, men också på grund av att samtliga avtal mellan parterna inte har tecknats än. Det gäller bland annat servitutsavtal och avtal om ledningsrätt. Flera frågor har varit svåra att utreda, bland annat på grund av den tredimensionella fastighetsindelningen som finns i området.

## **Redovisning av status i förhållande till mål och avsatta resurser**

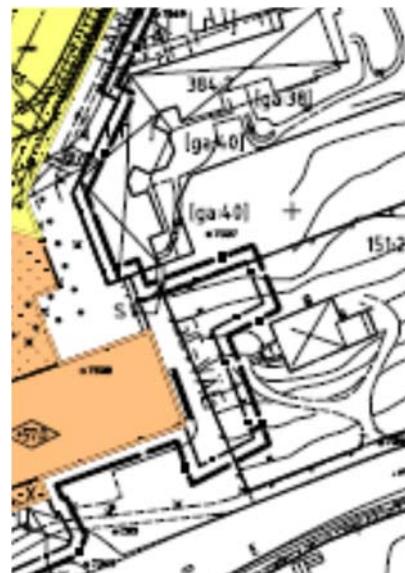
I detaljplanen för Nacka Forum finns en gång- och cykelväg inritad mellan Romanstorget och Värmdövägen som inte har blivit utbyggd. Denna gång- och cykelväg ska byggas ut så snart som möjligt för att öka tillgängligheten i området för rörelsehindrade, cyklister, gående med barnvagn m fl . Målet är att projektering och utbyggnad av gång- och cykelvägen ska ske under 2015.

Inom ramen för stadsbyggnadsprojektet finns det en budget på 2 miljoner för gång- och cykelvägen. En gång- och cykelväg (3 meter bred, beläggning med asfalt) kostar ca 2 200-2 700 kr per löpmeter. När projekteringen är klar kommer budgeten revideras om så är aktuellt. Den uppskattade drift- och underhållskostnaden är 31 kr per löpmeter.



Befintlig trappa från Romanstorget till Värmdövägen.

Till höger, del av detaljplanen





## Problem och möjligheter

Det är stora höjdskillnader i området och idag utgörs en förbindelse på sträckan av trappor med 10 meters höjdskillnad. Rörelsehindrade, cyklister och barnvagnar kan förflytta sig mellan Värmdövägen och Romanstorget genom passage i köpcentrumet, under de tider detta är öppet (vardagar 07.00-20.00, lör 09.00-18.00, sön 10.00-18.00). Under övrig tid måste man röra sig runt köpcentrumet, vilket innebär en dubbelt eller tredubbelt så lång omväg. För de boende i området är det viktigt att ha god tillgänglighet till busstorget även tider utanför köpcentrumets öppettider. Omvägen runt Forum kan på många sätt upplevas som otrygg, bland annat genom känslan av att ingen kommer att se dig om något händer. Med en ny tillgänglig gång- och cykelväg skulle både tryggheten och tillgängligheten till bussterminalen på Värmdövägen öka kraftigt.

År 2009 utfördes en tillgänglighetsanalys där det konstateras att det finns ett behov av en ny gång- och cykelväg mellan Romanstorget och Värmdövägen. Förhållandena har inte ändrats sedan dess. Genom en ny tillgänglig gång- och cykelväg uppfylls de nationella riktlinjerna som säger att hinder för full delaktighet i samhället för mäniskor med funktionsnedsättning ska identifieras och undanröras. Förutsättningen är dock att den nya gång- och cykelvägen blir tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Stor vikt bör därför läggas vid utformning av passagen så att den uppfyller gällande riktlinjer vad gäller exempelvis lutning, längd och höjdskillnad. Även riktlinjer på rekommenderade gång och cykelavstånd uppfylls genom en ny gång- och cykelväg mellan Romanstorget och Värmdövägen.

## Beslutsgång

- Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott kan besluta att fortsätta projektet, avvakta eller avbryta projektet. Möjliga tilläggsbeslut kan gälla finansiering och justerad projektbudget.
- Natur- och Trafiknämnden ska besluta om tillstyrkan av utbyggnads-PM.

## Bilagor:

Rapport 1b: Grunddata enskilt projekt – förenklad



Rapport 1b: Grunddata enskilt projekt - förenklad  
9242919200 Forum Nacka [9192]



Projekttyp	Byggherremedverkan
Projektleddare	Anna Dolk, Exploateringsenheten
Pågående fas	Projektavslut
Beslut startPM	2002-06-03
Startbeslut projekt	2002-06-04
Detaljplan antagen	2005-03-07
Startbeslut genomförande	2005-03-08
Beslut utbyggnadsPM	2005-03-09
Driftöverlämning	2009-11-08
Beslut projektavslut	2015-12-31

Projektet innebär en utbyggnad av befintlig centrumläggning Forum Nacka. Forum Nacka ägs av Rodamco Forum Nacka KB och byggs ut med nya centrumlokaler norrut. Området öster om Forum bebyggs med ca 230 bostäder i HSB:s regi. Under bostadsdelen byggs en garageanläggning. Vägarna runt Forum byggs om för att anpassas till nya in- och utfarter. Romanvägen och Romanstorget överläts från kommunen till Rodamco.

Start-slut	2002-06-03 - 2015-12-31
Byggherre	Rodamco och HSB
Kvadratmeter BTA	23000
Totalt antal lägenheter	230
Antal lägenheter per år (År:antal lgh)	
Verksamheter - kvadratmeter BTA	20000
Tomtarea kvadratmeter	70000
Nyanlagd gata kvadratmeter	
Nyanlagd gata, löpmeter	
Gatukostnad andel 1,0:tkr	
Nyanlagd park, kvadratmeter	0
Ny kommunal ledningsgrav, löpmeter	
<b>Totalt (tkr)</b>	
	Budget      Prognos
Inkomster	29128      29128
Intäkter	4381      4381
Utgifter	-35089      -35089
Netto	-1580      -1580

Lägesrapport 2014-08-24

Typ	Status	Orsak	Ätgärd
Tid	●		
Kostnad	●		Nettot är oförändrat mot beslutad budget.
Produkt	●	En föreslagen serpentinväg i detaljplanen, öster om busstorget vid Värmdövägen kvarstår att projektera och bygga. Alternativt ska en annan förbindelse mellan Romanstorget och Värmdövägen utföras som är tillgänglighetsanpassad.	Utred om serpentinvägen ska byggas eller om annan lösning ska utföras.

Lägesbeskrivning Forum Nacka är utbyggt och invigning av centrum hölls i oktober 2008. Sista slutbesiktningen av allmänna anläggningar i området var i augusti 2009. Det kvarstår dock en mängd fastighetsrättsliga frågor i projektet att lösa. Servitutsavtal ska upprättas och avtal om ledningsrätt för området. En förbindelse mellan Romanstorget och Värmdö finns med i detaljplanen. Förbindelsen är åskådliggjord som en serpentinväg och ska vara tillgänglighetsanpassad. Projektet måste utreda vidare om den föreslagna serpentinvägen ska byggas eller om en annan lösning ska utföras.

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Bostadsförsörjningsplan för Värmdö kommun 2014-2018**

Yttrande till Värmdö kommun

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott antar förslaget till yttrande.

Detta beslut fattas med stöd av kommunstyrelsens delegationsordning punkt 2.

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar om omedelbar justering.

### **Sammanfattning**

Värmdö kommun har sänt sin plan för bostadsförsörjning 2014-2018 med utblick mot 2020, 2030 och 2050 på remiss till Nacka kommun. I planen för bostadsförsörjning presenteras på vilket sätt som kommunen avser att lösa sin bostadspolitiska målsättning, vilken är att trygga möjligheten till ett bra boende för alla invånare. Ett mål som ska förverkligas genom en utvecklingsorienterad planering och en aktiv markpolitik med fokus på att skapa nya attraktiva boendemiljöer i främst kollektivtrafiknära lägen i kommunens tätorter.

Nacka kommun har tidigare yttrat sig över Värmdös tillväxt- och bostadspolitiska mål i samband med ÖP 2012-2030. I det sammanhanget har Nacka kommun poängterat betydelsen av samverkan mellan Nacka och Värmdö gällande förbättringar av infrastruktur till och från Stockholm. Då som nu ser Nacka kommun positivt på Värmdö kommuns strategi för bebyggelseutveckling som innebär förtätning mot en samlad bebyggelsestruktur i gynnsamma kollektivtrafiklägen. Vidare uppskattar Nacka kommun Värmdös strävan efter att underlätta för kollektivt resande. Det minskar bilresandet och därmed belastningen på Värmdöleden genom Nacka.



## Ärendet

Värmdö kommun har remitterat den kommande planen för bostadsförsörjning 2014-2018 med utblick mot 2020, 2030 och 2050 Nacka kommun. I planen för bostadsförsörjning avser Värmdö kommun att planera för en utveckling med mer samlad bostadsbebyggelse i kollektivtrafiknära lägen i tätorterna samt i väl belägna förtätningsområden. Det innebär en bebyggelseutveckling (både av ny bebyggelse och omvandling av befintlig bebyggelse) i en takt, på platser och med en inriktning som leder till en hållbar utveckling. Det innebär att en större andel av framtida bebyggelse kommer till i flerbostadshus i centrala lägen. Värmdös översiksplan, Vision för Värmdö 2030 samt nationella och regionala mål ligger till grund för bostadsförsörjningsplanen.

Merparten av tillkommande bostäder kommer ske i centrala Gustavsberg, de lokala centra samt de prioriterade förändringsområdena. Värmdö kommun har idag över 40 000 invånare och sedan 1990 har befolkningstillväxten varierat mellan 500 och 1000 personer/år. Topparna i denna tillväxt kan kopplas till bra konjunkturläge och större byggprojekt.

Värmdö har valt att basera befolkningsprognoserna för perioden 2014-2023 på ett lågt respektive högt utvecklingsalternativ, som bygger på antaganden i ÖP 2012-2030 och regionens prognosar i RUFS 2010. Aktuell remiss fokuserar på befolkningstillväxt under mandatperioden 2014-2018. Utvecklingen bedöms hålla en årlig befolkningsökning i en takt om 1 – 3 %. 1 % motsvarar de senaste årens utveckling medan 3 % de år då Värmdö växte mest i hela landet. Kommunen har planer för en tillväxt på mellan 150-300 bostäder i nyproduktion. Utöver detta permanentas mellan 150-200 fritidshus årligen.

## Nacka kommuns synpunkter

Nacka kommun har tidigare yttrat sig i samband med ÖP 2012-2030 och i det sammanhanget poängterat betydelsen av samverkan mellan Nacka och Värmdö gällande förbättringar av infrastruktur till och från Stockholm. Då som nu ser Nacka kommun positivt på Värmdö kommuns strategi för bebyggelseutveckling som innebär en förtätning av centrala Gustavsberg, Brunn och Hemmesta centrum samt prioriterade förändringsområden. Förtäningen innebär en samlad bebyggelsestruktur i gynnsamma kollektivtrafiklägen. Vidare uppskattar Nacka kommun Värmdös strävan efter att underlätta för kollektivt resande. Det minskar bilresandet och därmed belastningen på Värmdöleden genom Nacka. Nacka kommun ser vidare positivt på att Värmdö deltar i planering av utökad busstrafik (Buss i Ost) respektive Bus Rapid Transit (BRT).



## Bilagor

Förslag till yttrande

Värmdö kommuns missiv och plan för bostadsförsörjning

Gunilla Glantz  
Stadsbyggnadsdirektör

Henrik Svensson  
Översiktsplanerare

**FÖRSLAG TILL YTTRANDE**  
KFKS 2014-985-250

Värmdö kommun

**Yttrande över Värmdö kommuns plan för  
bostadsförsörjning 2014-2018 med utblick mot 2020,  
2030 och 2050, ert dnr 13KS/0269**

Nacka kommun ställer sig positiv till Värmdö kommuns plan för bostadsförsörjning 2014-2018.

Nacka kommun har tidigare yttrat sig i samband med ÖP 2012-2030 och i det sammanhanget poängterat betydelsen av samverkan mellan Nacka och Värmdö gällande förbättringar av infrastruktur till och från Stockholm. Då som nu ser Nacka kommun positivt på Värmdö kommuns strategi för bebyggelseutveckling som innebär en förtäring av centrala Gustavsberg, Brunn och Hemmesta centrum samt prioriterade förändringsområden. Förtäningen innebär en samlad bebyggelsestruktur i gynnsamma kollektivtrafiklägen. Vidare uppskattar Nacka kommun Värmdös strävan efter att underlätta för kollektivt resande. Det minskar bilresandet och därmed belastningen på Värmdöleden genom Nacka.

Mats Gerdau  
Kommunstyrelsens ordförande

Gunilla Glantz  
Stadsbyggnadsdirektör

Bilaga: Protokollsutdrag från kommunstyrelsen i Nacka kommun, 2015-02-10.



2014-11-18

Handläggare  
Lars Fladvad  
Utvecklingschef

NACKA KOMMUN	
2014 -11- 20	
Dnr .....	
Dpl .....	

Diarienummer  
13KS/0269

Länsstyrelsen i Stockholms län  
Haninge kommun  
Nacka kommun  
Tyresö kommun  
Vaxholms kommun  
Österåkers kommun  
Politiska partier i Värmdö

## Remiss av förslag till plan för bostadsförsörjning 2014-2018

Ni inbjuds att lämna synpunkter på kommunens förslag till Plan för bostadsförsörjning 2014 -1018, med utblick mot 2020, 2030 och 2050.

För att främja ett ökat bostadsbyggande har Värmdö kommun med utgångspunkt från RUFS 2010, Vision Värmdö 2030 samt Översiktsplan 2012-2030 utarbetat ett nytt förslag till plan för bostadsförsörjning. Målsättningen har varit att ge en bild av bostadsmarknaden i Värmdö och vad som kan göras för att främja ett ökat bostadsbyggande de närmaste åren.

Remissvar sänds till [varmdo.kommun@varmdo.se](mailto:varmdo.kommun@varmdo.se) senast den 16 februari 2015.

Efter remissperioden kommer förslaget att justeras med utgångspunkt från inkomna synpunkter och förslag innan det antas av kommunfullmäktige.

Frågor med anledning av remissen besvaras av Lars Fladvad, [lars.fladvad@varmdo.se](mailto:lars.fladvad@varmdo.se) eller Annica Lempke, [annica.lempke@varmdo.se](mailto:annica.lempke@varmdo.se).

Stellan Folkesson  
Kommundirektör

# **Plan för bostadsförsörjning 2014-2018 med utblick mot 2020, 2030 och 2050**

Senast reviderat 141117

## Innehåll

Inledning	3
Värmdös utveckling och bostadspolitiska mål	4
Kommunens ansvar och roll för bostadsförsörjning	5
Värmdö i ett nationellt och regionalt perspektiv	6
Värmdös befolkningsutveckling på kort och lång sikt	7
Värmdös bostadsbestånd och upplåtelseformer	10
Analys av bostadsmarknad, bostadsplanering och bostadsbyggande	12
Bostadsförsörjning 2014 – 2018	14
Utblick mot 2020, 2030 och 2050	19
Bilaga 1: Exempel på bostadspolitiska insatser	20
Bilaga 2: Sammanställning av byggprojekt 2014 – 2018	21
Bilaga 3: Karta över bostadsbyggande 2014 -	22

Plan för bostadsförsörjning 2014-2018 är utformad med utgångspunkt från riktlinjerna i bostadsförsörjningslagen, samt Boverkets utredning inför en översyn av bostadsförsörjningslagen. Planen är baserat på Värmdö kommunens Översiktsplan 2012-2030 och Strategi för boendeplanering 2010.

Planen är framtagen av Lars Fladvad, utvecklingschef och Annica Lempke, utredare. I arbetet med planen har uppgifter inhämtats från socialkontoret, samhällsbyggnadskontoret, kundvals- och finansieringsavdelningen samt proVarndo.

## Inledning

Bostadsfrågorna står i fokus i regionen. Behovet av bostäder är stort och måste tillgodoses för fortsatt ekonomisk tillväxt i såväl regionen som landet. Bra boendemiljöer behövs för att kunna attrahera företag och kvalificerad arbetskraft. Närheten till Stockholm, skärgården och naturen gör Värmdö till en attraktiv kommun att bo i.

Staten har genom kompletteringar av lagen om bostadsförsörjning 2013 skärpt kravet på kommunernas arbete med bostadsförsörjning. Varje mandatperiod ska kommunfullmäktige anta riktlinjer. Riktlinjerna ska omfatta kommunens mål och utvecklingen av bostadsbeståndet samt en redovisning av planerade insatser. Samordningen med nationella och regionala planer och insatser ska även belysas. Samråd ska ske med grannkommuner och regionala organ.

Värmdö planerar för en mer samlad utveckling i kollektivtrafiknära lägen i tätorterna samt i väl belägna förändringsområden. Kommunen har planer för en tillväxt på mellan 150-300 bostäder i nyproduktion per år. Utöver detta permanentas mellan 150-200 fritidshus årligen. För att möjliggöra utvecklingen pågår en omfattande detaljplanering i centrumområden och utbyggnad av kommunalt vatten och avlopp.

Det är viktigt att ny bebyggelse och omvandling av befintlig bebyggelse sker i en takt, på platser och med en inriktning som leder till en hållbar utveckling. Det innebär bland annat att en större andel av framtida bebyggelse bör ske i flerbostadshus centrala och lägen. Detta för att på sikt få en bättre balans i bostadsutbudet i kommunen jämfört med nuläget med 75 procent av bostadsutbudet i småhus. Utvecklingsstrategin i Översiktsplan 2012-2030 speglar denna målsättning.

Det nationella målet för svensk bostadspolitik är långsiktigt väl fungerande bostadsmarknader där konsumenternas efterfrågan möter ett utbud av bostäder som svarar mot behoven. För att uppfylla målet krävs en mera långtgående samverkan mellan stat, kommun och bostadsmarknadens parter. Kommuner ska skapa möjligheter för främst övriga aktörer genom planering, aktiv markpolitik och utbyggnad av vägar samt vatten och avlopp.

För att tydliggöra Värmdö kommuns ambitioner att ta ansvar för bostadsplanering har denna plan tagits fram. Till grund för den ligger Vision Värmdö 2030, Översiktsplan 2012-2030 samt nationella och regionala mål.

Kommunstyrelsen har varit politiskt beredningsorgan. I och med att planen antas av kommunfullmäktige ersätter den Strategi för boendeplanering från 2010.

## Värmdös utveckling och bostadspolitiska mål

Värmdö kommuns bostadspolitiska målsättning är att trygga möjligheten till ett bra boende för alla invånare. Målet ska förverkligas genom en utvecklingsorienterad planering och en aktiv markpolitik med fokus på att skapa nya attraktiva boende-miljöer i främst kollektivtrafiknära lägen i tätorterna.

Värmdö har utvecklats till ett efterfrågat boendeområde i regionen. Man väljer Värmdö för närheten till både Stockholm och skärgården. Med 20 minuter eller 20 km till Stockholm är kommunen ett bra alternativ för mäniskor som prioriterar ett naturnära boende. Under 1980- och 90-talet växte befolkningen med tre procent per år. På senare år har ökningen legat på en procent per år, det motsvarar en nettoinflyttning med cirka 400 personer per år. För att kommunen ska utvecklas i en takt som innebär att Värmdö svarar för ett bostadsbyggande i paritet med kommunens del av regionens sammanlagda tillväxt bör den årliga tillväxten i kommunen vara cirka 600 personer.

Med utgångspunkt från regionens och kommunens utveckling har Värmdö i samband med att Översiksplan 2012 – 2030 antogs lagt fast en utvecklingsstrategi med en låg respektive en hög tillväxttakt. Det innebär att kommunen planerar för en årlig tillväxt på mellan 500 och 800 personer. Omsatt till bostadsbyggande innebär det ett tillskott på mellan 150 och 300 bostäder i nyproduktion och permanentning av 150 till 200 hus per år.

**Kommunens vision ur ett boendeperspektiv är:**

*Värmdös befolkning har nära till förskola, skola och jobb. Butiker, bibliotek och närservice finns i välmående lokalsamhällen som spirar i kommunens olika delar. Här finns en tätare bebyggelse där bostäder blandas med arbetsplatser, service och gröna ytor samt möjlighet till rekreation, sport och kultur. Den blandade väl belysta bebyggelsen skapar trygghet dygnet runt. Det finns hållbara bostäder för alla åldrar. Källa Vision 2030.*

I Översiksplanen 2012-2030 finns mera operativt orienterade ställningstaganden:

### *Utvecklingsstrategi*

*Värmdös utveckling ska baseras på närhet till storstaden och naturen. Bra boendemiljöer och kommunikationer ska underlätta utvecklingen av en hållbar livsstil. I kommunens centrala delar ska ett tätare och mera stadslikt boende utvecklas. I övriga delar ska ett naturnära boende i förändringsområden som omdanats till trädgårds-samhällen ske stegevis. Utvecklingen ska främst ske i centrala Gustavsberg samt i Brunn, Hemmesta, Björkås och Stavsnäs. En successiv omdaning av förändringsområden planeras också efter principen inifrån och ut. Genom att vara restriktiv med nya avstyckningar ökar inte andelen boende i spridd bebyggelse. På landsbygd och i skärgården bör bebyggelse tillkomma med försiktighet för att främja en livskraftig skärgård och de areella näringarna.*

### *Bebyggelsestruktur*

*Värmdö ska utvecklas efter närsamhällets principer. Det ska vara lätt att skapa gemenskap och nätverk. Närhet till skolor, affärer, bussar, natur och lekplatser är viktigt. Genom blandade boendeformer kombinerade med service och verksamheter ska allas vardagsliv underlättas.*

*Särskilda boenden ska i ökad omfattning integreras i annan bebyggelse. Bebyggelsen ska tillgänglighetsanpassas och lokaliseras så att man kan gå eller cykla i ökad utsträckning. Det kommunala och regionala gång- och cykelnätet ska utvecklas. Trygga miljöer skapas genom att trygghet och säkerhet beaktas i planering. Service bör utvecklas genom samverkan mellan offentligt, privat och socialt företagande. I centralort, serviceorter och på kärnöarna finns olika former av service och mötesplatser/träffpunkter som utvecklas i samverkan mellan kommun, näringsliv och föreningsliv.*

### *Mål för bebyggelseutveckling*

- *Bebyggelseutveckling ska ske främst i centrumområden och prioriterade förändringsområden.*
- *Bebyggelse ska samordnas med övrig samhällsutveckling till ett hållbart Värmdö.*
- *Bebyggelsen ska utformas med omsorg och ha god kvalitet. Den ska innehålla bostäder för medborgare i olika åldrar och med olika sociala förhållanden. Samt inrymma ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur med närbild till grönområden och platser för lek och*

*rekreation.*

- *Utdrifningen av ny bebyggelse ska berika befintliga miljöer med nya årsringar.*
- *Ny bebyggelse ska i första hand lokaliseras till redan ianspråktagna områden – stora sammanhängande grönområden ska bevaras.*
- *Förändrings- och fritidshusområden ska inte förtätas genom avstyckningar.*
- *Vid bebyggelse nära stränder ska fri passage möjliggöras och strandskydd värnas.*
- *Bebyggelse ska placeras där skred och översvämning inte förfinner.*

## Kommunens roll och ansvar för bostadsförsörjning

### Kommunens roll

Med utgångspunkt från kommunens roll som lokal myndighet inom plan-, bygg- och miljöområdena med ansvar samhällsbyggande arbetar Värmdö med att skapa en god bebyggd miljö. Det innebär miljöer som är spännande, trivsamma, trygga och som ger goda möjligheter till möten mellan människor. Det handlar också om att förbättra tillgänglighet till byggnader, gator, torg och parker samt inte minst till bra bostäder och goda boendemiljöer.

I kommunens roll som social myndighet ligger att främja möjligheterna till ett bra boende för alla genom att verka för ett bostadsbyggande som svarar upp mot olika gruppars efterfrågan och behov av bostad. Kommunen ska särskilt värna om utsatta gruppars behov och se till att enskilda får det stöd och den hjälp som de behöver. Det inkluderar olika former av boende.

En ambition med planen för bostadsförsörjning är att öka framförhållningen och förutsägbarheten i bostadsplaneringen så att bostadsmarknadens aktörer i god tid ska känna till kommunens planer och ståndpunkter i boendefrågor. Medborgarna får genom planen och den fysiska planeringen information om Värmdös nya bostadsområden. Fastighetsägare, byggbolag och näringsidkare får genom planen klart för sig var, hur och när bostadssektorn förväntas utvecklas i kommunen.

### Kommunens ansvar

Staten har år 2013 förtydligat kommunernas ansvar för bostadsförsörjning genom tillägg i lagen om bostadsförsörjning. Med stöd i regeringsformen och kommunallagen anser staten att det åligger en kommun att trygga rätten till bostad genom bland annat arbete med bostadsförsörjning. Genom ansvaret för avvägningar av användning av mark och vatten i fysisk planering har kommunen en roll som samordnare av olika allmänna och enskilda intressen. Samordningsrollen inkluderar samråd med inte bara boende och sakägare utan innehåller även kontakter med grannkommuner och berörda regionala organ.

Kommunerna har enligt lag ett särskilt ansvar för att hjälpa utsatta, bostadslösa, äldre och personer med funktionsnedsättning med boende eller bostad. Genom avtal med staten ska kommunen även ordna boende för nyanlända eller flyktingar.

I och med avregleringen av bostadsmarknaden har bostadsbyggandet blivit allt mer marknadsorienterat. Därmed har möjligheterna för kommunen att styra utvecklingen minskat. Merparten av all bostadsproduktion sker på privat mark och genom privata initiativ. Även svår förutsägbara konjunktursvingningar påverkar bostadsbyggandet. Ingen part är beredd att bygga bostäder utan en säkerställd efterfrågan.

De verktyg kommunen har till sitt förfogande för att främja bostadsbyggande är:

- aktiv markpolitik genom köp och försäljning av fastigheter
- planläggning, bygglov samt exploaterings- och planavtal
- samverkan med byggherrar
- ägardirektiv till kommunens bostadsbolag
- information om bostadsmarknaden i kommunen och regionen på hemsidan samt
- lokal eller regional bostadsförmedling

På detta sätt tar kommunen en aktiv roll i boendeplanering. Kommunens ansvar för bostadsförsörjning innebär dock ingen rätt till bostad för enskilda förutom när det gäller bostadssociala aspekter.

#### **Bostadsplaneringens relation till annan planering**

Samtidigt som planen för bostadsförsörjning är ett operativt och strategiskt instrument för kommunens utveckling är det också ett av verktygen för att nå en långsiktigt hållbar utveckling med goda livsmiljöer och god folkhälsa. Det handlar om ett arbete där de tre aspekterna på hållbar utveckling; social välfärd, ekonomisk tillväxt och ekologisk resursanvändning integreras med behov att bygga bostäder för en växande befolkning.

Bostadsförsörjningsplanen bygger främst på kommunens vision, översiktsplanen och befolkningsprognos. Den har även nära koppling till strategisk verksamhetsplanering inom skolans, socialtjänstens samt vård och omsorgens områden. I kommunens fysiska planering beaktas bostadspolitiska mål genom samordning av frågor som rör exempelvis: barn och ungdomar, äldre och personer med funktionsnedsättning, miljömål, trygghet och säkerhet, kulturmiljö, jämställdhet, mångfald, kollektivtrafik, vägnät, vatten- och avloppsförsörjning med mera.

## **Värmdö i ett nationellt och regionalt perspektiv**

Staten tar ett nationellt ansvar genom att hantera de rättsliga och nationella förutsättningarna för svensk bostadspolitik. Men det operativa ansvaret för att förverkliga politiken åvilar kommunerna för att de ska ansvara för allmänna intressen och angelägenheter inom sitt territorium för medborgarna.

Landstinget i Stockholms län har i uppdrag att belysa den regionala utvecklingen inom bland annat samhällsplaneringsområdet. RUFS 2010 är resultatet av en flerårig planering i bred samverkan. För regionens tillväxt är byggande av fler bostäder en central fråga. Länsstyrelsen samordnar kommunernas planering med bland annat olika statliga intressen. En del i detta är den årliga sammanställningen av läget på bostadsmarknaden i länet.

Bostadsmarknaden har i likhet med arbetsmarknaden kommit att bli mer regional. Inte minst i Stockholmsområdet som har en väl utbyggd kollektivtrafik. Bostäder är en viktig tillväxtfaktor, utan lämpliga bostäder hämmas utvecklingen. Kommunernas strategiska bostadsplanering är tillsammans med fysisk planering ett medel för att möta efterfrågan på bostäder både lokalt och regionalt.

Landets ekonomiska utveckling hänger samman med utvecklingen inom Stockholmsregionen. Inom en tioårsperiod räknar man med att regionen kommer att växa med cirka 250 000 invånare och inom tjugo år bedöms regionen kunna öka med en halv miljon invånare. Utan ett om-

fattande bostadsbyggande i såväl kärnan som periferin är utvecklingen inte möjlig. Svårigheterna att få igång bostadsbyggandet under rådande lågkonjunktur har gjort att staten uppmanar kommunerna att ta ett tydligare och större ansvar. För att stimulera utvecklingen satsar staten, landstinget och kommunerna på utveckling av storskalig infrastruktur, till exempel tunnelbana till Nacka.

Ett vidgat lokalt ansvarstagande måste inkludera även byggbranschen. En forcerad utveckling ställer inte bara krav på kommunala investeringar i vård, skola och omsorg utöver det vanliga, utan även investeringar i ny infrastruktur. För att det ska vara möjligt på en allt mer marknadsorienterad bostadsmarknad måste byggbranschen samverka med staten och kommunerna om vissa investeringar. Det måste bli möjligt för kommunerna att ta ut exploateringsbidrag. Ett bidrag för att kunna samverka om vissa satsningar på gemensam infrastruktur.

## **Värmdös befolkningsutveckling på kort och lång sikt**

Värmdö har över 40 000 invånare. Folkökningen är till 70 procent ett inflytningsöverskott och till 30 procent ett födelseöverskott. Det innebär att befolkningsförändringen till största del påverkas av förändringar i in- och utflyttning. Under senare år har ökningen legat kring en procent, vilket också är den mest troliga prognosens framöver.

Befolningstillväxten har sedan år 1990 varierat mellan 500 och 1 000 personer per år. Runt var femte år har det varit en svacka i befolkningsökningen som främst hänger samman med konjunkturnedgångar, senast i samband med finanskrisen år 2008, då befolningstillväxten sjönk till under 400 personer per år. Topparna i befolningstillväxten kan hämföras till bra konjunkturläge och större byggprojekt. Exempelvis när Ösbydalens och Holmviksskogen byggdes år 1991-1993, Fågelvik och Hagaberg år 1997-2000 samt Charlottendal år 2004.

De återkommande och svårbedömda fluktuationerna påverkar bostadsplaneringen. Både kommuner och byggbolag är försiktiga med satsningar för att marknaden varierar så pass mycket i regionens ytterkommuner. Utvecklingen och efterfrågan är betydligt mer stabil i regionens mera centrala delar.

Värmdö har valt att basera befolkningsprognosens för perioden 2014 - 2023 på ett lågt respektive ett högt utvecklingsalternativ, som bygger på antaganden i Översiktsplan 2012-2030 och regionens prognoser i RUFS 2010.

Alternativ låg utvecklingstakt är i nivå med senare års utveckling med en årlig befolkningsökning på i storleksordningen en procent. Det höga alternativet är i nivå med utvecklingen under de år Värmdö växte snabbast i landet med tre procent per år.

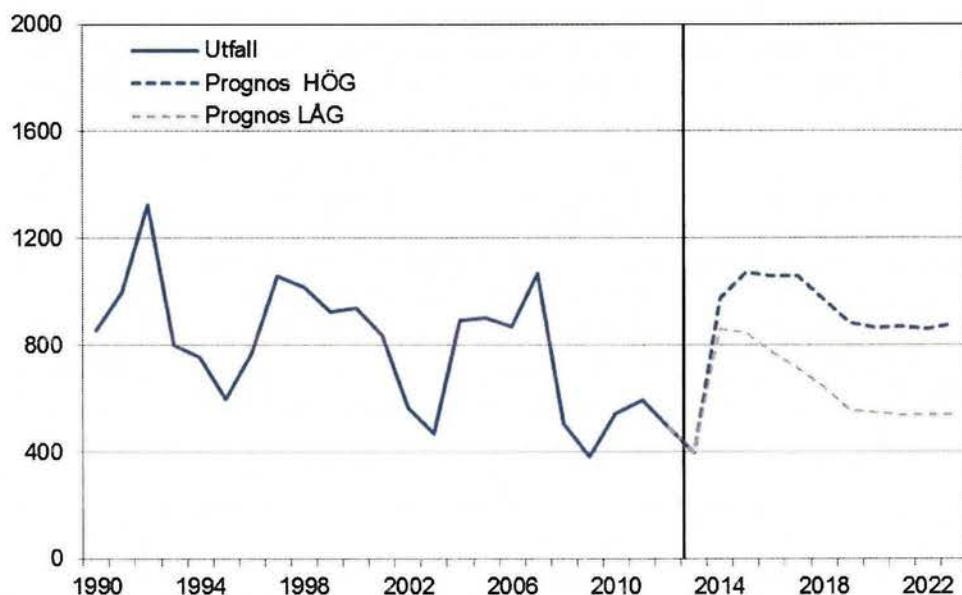


Diagram 1 Årlig befolkningsförändring i antal personer

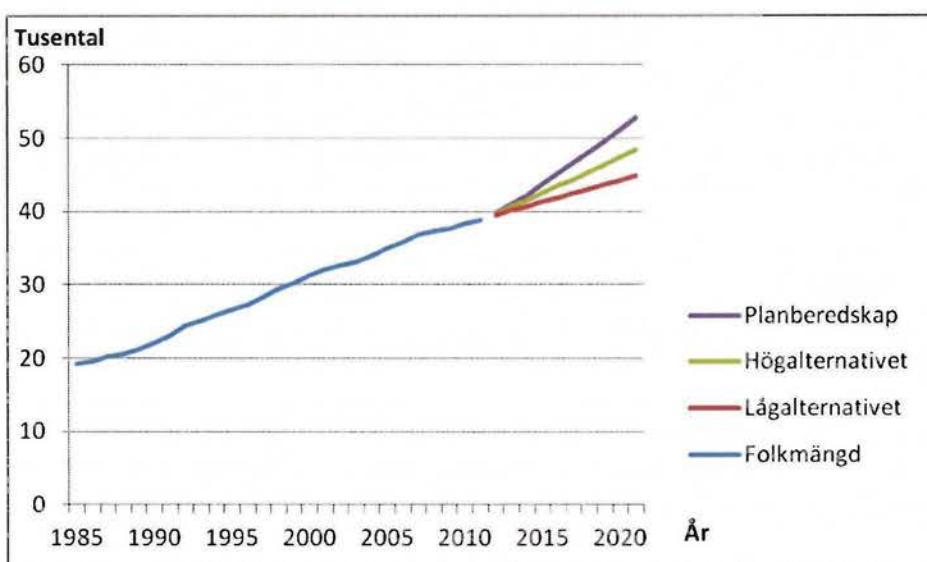


Diagram 2 Folkmängden i Värmdö 1985-2023

**Befolkningsprognos 1980–2030, redovisad i Översiktsplan 2012-2030**

1980	1990	2000	2010	2020	2030
18 000	22 000	31 000	38 300	50 000	65 000
				45 000	55 000

Källa: SCB, RUFS 2010 och kommunens översiktsplan

Prognosens visar att Värmdö vid en snabb tillväxt i princip fördubblar invånarantalet vart 20:e år. De senaste årens utveckling har visat att en mer trolig ökning ligger på runt en procent. Utvecklingen i centrala Gustavsberg och då främst i Porslinskvarteren gör att det de närmaste åren kan komma att byggas mer och därmed ökar tillväxten något.

I perioder med låg tillväxt har permanentningen fortgått i ungefär samma takt, cirka 200 hus per år. Det innebär i sig att nya boendemöjligheter för ungefär 300-500 invånare tillskapats årligen.

### **Sysselsättning**

84 procent av invånarna i Värmdö kommun är i arbetsför ålder förvärvsarbetar. Det kan jämföras med 78 procent i länet. Det finns ett samband mellan bostadsbeståndet och sysselsättningsgraden i en kommun. Till förortskommuner med villabebyggelse flyttar generellt personer med god förmåga att försörja sig. Värmdö har 75 procent småhusbebyggelse.

### **Hushålls- och åldersstruktur**

Var tredje invånare i Värmdö är under 25 år. Kommuner med en snabb befolkningstillväxt får en extrem åldersfördelning eftersom migration i stort sett sker under en tjugoårsperiod. Den börjar när unga flyttar hemifrån och slutar när man har blivit en etablerad barnfamilj.

Det som utmärker Värmdös befolkningssammansättning är den höga andelen barnfamiljer och den låga andelen ungdomar i åldrarna 20-30 år samt en allt snabbare växande andel äldre i åldrarna 65 till 75 år. En anledning till Värmdös höga andel barnfamiljer kan vara att bostadsbeståndet med stor andel småhus passar dem. En hög andel barnfamiljer har även en kumulativ effekt då de successivt skaffar fler barn. Den låga andelen unga vuxna beror på att unga flyttar från kommunen. De söker sig ofta närmare innerstaden. Men för de som vill bo kvar i kommunen kan en flytt hemifrån inom kommunen bli svår på grund av bristande utbud på små billiga lägenheter. I och med satsningen på smålägenheter i Gustavsberg kan en ändring komma till stånd.

Det finns stora skillnader i befolkningssammansättningen mellan olika områden i kommunen. I skärgården finns fler äldre, i Djurö/Stavsnäs finns fler medelålders, på Ingarö färre ungdomar men fler barnfamiljer medan Gustavsberg har färre personer i medelålder jämfört med kommunen som helhet. Värmdölandet har inga större avvikelser.

Prognoser och analyser visar att Värmdö bedöms fortsätta attrahera aktiva barnfamiljer. Det innebär att befolkningssammansättningen framöver förmodligen kommer att likna dagens. Det kommer successivt att ske en ökning av gruppen över 65 år. Det är den stora inflyttningen på 1960- och 70-talet som leder till att andelen över 65 ökar från dagens nivå på 13 procent till omkring 17 procent som är i nivå med rikssnittet.

Även kommuners bostadsbestånd påverkar befolkningssammansättningen. Det är naturligt att Värmdö med stort bestånd av småhus attraherar barnfamiljer. Genom att mera aktivt fysisk planering går det att påverka vilken typ av bostäder som byggs. På sikt skapas en viss möjlighet att kunna påverka den demografiska utvecklingen. Fler bostäder som unga har råd att efterfråga kan exempelvis minska underskottet i gruppen 19-34 år. Det finns dock en viss osäkerhet i denna typ av antaganden.

Flera invånare i övre medelåldern, +55, i kommunen vill byta villaboende mot centralt placerade lägenheter. Därför finns en marknad för både senior- och trygghetsboenden i Gustavsberg och Brunn.

I snitt beräknas att det bor 1,35 invånare per lägenhet, 2,95 i småhus samt 1,95 invånare i permanentade fritidshus. I nyproduktion bör man räkna med fler i främst flerbostadshus, 1,8.

## Värmdös bostadsbestånd och upplåtelseformer

Hur mäniskor väljer att flytta påverkas till största del av tillgången på lämpliga bostäder, men också på tillgång till service, skola, omsorg och kommunikationer. Tillgången på bostäder påverkas av byggmarknaden, kommunens planberedskap och det allmänna konjunkturläget. Under senare år har bankernas villkor för utlåning fått en allt större betydelse tillsammans med bostadsbolagens krav på teckning av lägenhetskontrakt för att initiera byggstart.

Kommunens planberedskap har förbättrats radikalt i och med planeringen av Framtidens Gustavsberg. I Värmdö finns en bostadspotential i form av cirka 12 500 fritidshus som ännu är fritidshus, men som efter om- eller tillbyggnad kan bli bra bostäder för permanent boende. Lämpligheten som permanent bostad påverkas främst av möjligheterna att lösa vatten- och avloppsfrågan och möjligheter att bygga om och till husen. Under senare år har också näheten till service och kommunikationer i högre grad börjat inverka på mäniskor val av bostadsform och bostadsort.

### Bostadsbestånd

I Värmdö kommun finns drygt 30 000 bostäder. Nästan 20 000 av dem används för permanent boende. Jämfört med övriga länets kommuner har Värmdö en hög andel marknära bostäder. I kommunen bor 75 procent av alla permanent bosatta i småhus eller permanentade fritidshus. I länet är det de omvänta med 27 procent i småhus.

Totalt sett finns det i kommunen 19 500 bostäder som bebos permanent och 12 500 bostäder för fritidsbruk. Fritidshus för fritidsbruk utgör 40 procent av kommunens samlade bostadsbestånd. De utgör en betydande potential för fortsatt utveckling av ett naturnära småhusboende i regionen genom den permanentning som sker i takt med att kommunen planlägger och bygger ut kommunalt vatten och avlopp.

Permanentningen av fritidshus är också störst i Värmdö i länet med omvandling av 1550 hus de senaste tio åren. Det är nästan dubbelt så många som i den andra fritidshusdominerade kommunen, Norrtälje. En stor andel av kommunens kvarvarande fritidshus ligger i förändringsområden, som när kommunalt VA är utbyggt förmodligen kommer att omvandlas till åretruntbostäder. Planeringen av omvandlingen redovisas i översiktsplanen.

### Permanentbostäder i Värmdö, källa SCB

Typ av bostad	Antal	Andel
Lägenhet i hyres- eller bostadsrätt	4 500	28 %
Småhus	11 300	70 %
Specialbostäder	300	2 %
Summa permanentbostäder (exklusive fritidshus)	16 100	100 %

### Fritidsbostäder i Värmdö, källa Skatteverket

Typ av bostad	Antal	Andel
Fritidshus utan folkbokförda boende	12 500	77 %
Fritidshus med folkbokförda boende	3 400	21 %
Fritidshus utan uppgift om folkbokföring	400	2 %
Summa fritidshus	16 300	100 %

Under senare år har årligen mellan 150 och 200 fritidshus permanentats. Det betyder att omvandlingen av fritidshus svarade för cirka hälften av nyttillskottet av bostäder. Den utvecklingen bedöms avta på sikt i och med att allt fler väl belägna hus har permanentats. Permanentningen av fritidshus är inte lika konjunkturkänslig som nybyggnation och verkar pågå oavsett konjunkturcykel.

I kommunen finns cirka 4 500 lägenheter i flerbostadshus. Värmdö Bostäder AB har drygt 2 000 hyresrädder i sitt bestånd och är den dominerande hyresvärdens i kommunen. Uthyrdas småhus är inte inräknade. Äganderätt av lägenheter har ännu inte fått genomslag i kommunen/länet.

Värmdö Bostäder AB:s hyresrädder finns främst i Gustavsberg, Hemmesta och Stavsnäs. 60 procent av lägenhetsbeståndet saknar hiss och renoveringsbehovet ökar successivt. Efterfrågan på hyresrädder är stor i kommunen. Bland dem som söker lägenhet i Värmdö beräknas hälften vara bosatta i kommunen.

#### Permanentning av fritidshus

I Värmdö kommun finns drygt 16 000 hus som är noterade som fritidshus. Av dem är 12 500 hus utan folkbokförd befolkning, alltså fritidshus. Det innebär att ungefär 3 500 fritidshus i kommunen permanentats. Flertalet fritidshus ligger i kustnära områden med upp till 200-300 hus i varje område. Merparten har byggts under 1950-, 60- och 70-talen. I många områden är byggrätten begränsad, ibland ända ned till 60 kvm för huvudbyggnad och 40 kvm för komplementbyggnad.

När områdena permanentas (folk väljer att bosätta sig och normalt också skriva sig i fritidshuset) ökar efterfrågan på kommunal service, främst i form av förskola samt vatten och avlopp. Periodvis har fritidshusen svarat för över hälften av bostadstillskottet i kommunen.

Detta innebär att mellan 200 och 400 personer flyttar in permanent i ett fritidshus i Värmdö årligen. Av dem är en tredjedel redan bosatta i kommun. Till fritidshus flyttar barnfamiljer, familjer med utflugna barn och ensamstående personer, framförallt män. Inflyttarna till fritidshus har i allmänhet god försörjningsförmåga, men lägre utbildningsnivå än inflyttarna till småhus. Den genomsnittliga hushållstorleken för de nyinflyttade ligger nära 2 personer.

Värmdöbor som bosätter sig i fritidshus kan ha barn både i förskoleåldern och i skolåldern. Som regel undviker föräldrar att flytta när barnen nått skolåldern. Det påståendet gäller i första hand när man flyttar över längre avstånd. Både barn och föräldrar från Värmdö kommun som bosätter sig i fritidshus är något äldre än de inflyttade barnfamiljerna från andra kommuner.

#### Hyresrätt

Värmdö kommun äger drygt 2 000 lägenheter som hyrs ut av det kommunala bostadsbolaget, Värmdö Bostäder AB. Det finns få andra hyresrätter. Hyra av bostadslägenhet avser när bostaden upplåts mot ersättning. Till hyresrätt flyttar ofta unga mäniskor med sämre försörjningsförmåga än inflyttare till småhus och bostadsrätt. Drygt var 10:e av de inflyttade bosatte sig i bostadsrätt och knappt var 10:e i hyresrätt.

### **Bostadsrätt**

I Värmdö kommun finns drygt 2 000 bostadsrätter. JM har uppfört flertalet av dem. I en bostadsrätt äger man bara rätten att bo, men inte själva lägenheten. Fastigheten med lägenheterna ägs tillsammans med övriga medlemmar i en bostadsrätsförening där var och en har sin andel. Till bostadsrätt flyttar personer som är något yngre än inflyttarna till småhus och har följdaktligen färre barn. Deras försörjningsförmåga är god. Drygt var 10:e av de inflyttade till kommunen väljer att bosätta sig i bostadsrätt.

### **Enskilt ägande**

I Värmdö finns sammanlagt cirka 30 000 enskilt ägda småhus och fritidshus. Enskilt ägande innebär att småhus med tomt avstyckats och utgör en egen fastighet. Till småhus flyttar oftast familjer med barn i förskoleåldern med god försörjningsförmåga.

### **Flyttmönster och flyttkedjor**

För att bedöma efterfrågan på bostäder är det viktigt att inkludera en bedömning av flyttmörförhållanden. I snitt flyttar en svensk tio gånger i livet. Oftast flyttar man i unga år innan man fyllt 35 år till allt större lägenheter. Personer över 40 år flyttar mindre, i synnerhet över kommungränsen. Folk flyttar på grund av arbete, men också för att attraktiva orter och bostäder lockar. Byggs det nytt så lockar det också folk att flytta. Äldre kring pensionsåldern flyttar till bekvämre och centralare boenden.

Nyproduktion har stor betydelse för dynamiken på bostadsmarknaden genom att rörligheten ökar och flyttkedjor skapas som frigör bostäder även till andra grupper än dem som nyproduktionen primärt vänder sig till. Olika flyttstudier visar att det är främst stora och attraktivt lokaliseraade bostäder (särskilt småhus) som ger upphov till de längsta flyttkedjorna och i slutändan skapar möjligheter för ungdomar och andra grupper att komma in på bostadsmarknaden. Den som flyttar in i den nya bostaden lämnar en annan som blir ledig för ett nytt hushåll, som i sin tur lämnar plats för ytterligare hushåll. En typisk flyttkedja kan vara ett äldre par som flyttar till en nybyggd, större bostadsrätt och säljer villan till en barnfamilj. Familjen har tidigare bott i en mindre bostadsrätt som nu säljs till ett yngre par som flyttar ihop. De lämnar var sin hyresrätt, som leder till att flyttkedjan omsätter fem bostäder och att två små hyresrätter frigörs på marknaden.

Den höga andelen separationer i unga familjer gör det något svårare för unga att komma in på den existerande marknaden. Detta är ett fenomen som påverkar bildandet av långa flyttkedjor i Värmdö något.

## **Analys av bostadsmarknad, bostadsplanering och bostadsbyggande**

Läget i regionen och näheten till skärgården gör att kommunen bedömer att det kommer att finnas en stor efterfrågan på nya bostäder, men utvecklingen kommer troligen att ligga närmre det låga utvecklingsalternativet ännu några år. Hösten 2013 och våren 2014 påbörjades ett

antal projekt som pekar på en ökad efterfrågan, men också utbud för att flera nya aktörer dykt upp på Värmdö bostadsmarknad.

I och med att planering och projektering av flera nya objekt i Gustavsberg blir klara kommer marknadsföringen att intensifieras och efterfrågan på bostäder förmödligent att öka. Fler aktörer kommer i och med detta att delta i jakten på marknadsandelar, vilket leder till ökad konkurrensen. Detta i sin tur leder till ett ökat byggande.

Traditionellt har Värmdö Bostäder byggt hyresbostäder och JM bostadsrätter. I framtiden kommer flera aktörer att medverka. Stena Fastigheter, Riksbyggen, PEAB, IKANO, Frentab, Järntorget, Besqab samt Blå Eken tillhör de företag som nu också har projekt i kommunen.

Kommunen planerar att upplåta planlagd mark ämnad för hyresrätter inom Fabriksstaden som kan medföra att ytterligare aktörer med byggplaner etablerar sig som bostadsproducenter i Värmdö.

Bedömningen är att efterfrågan på lägenheter i perioder med låg tillväxt kommer att vara 150 per år och vid hög tillväxttakt upp mot 300 bostäder per år. Till det kommer permanentningen på mellan 150 och 200 fritidshus per år. Satsningarna i centrala Gustavsberg kan komma att förändra utvecklingen snabbt om det visar sig att efterfrågan på bostäder är stor. Redan nu noteras att många tecknat sig för de bostäder som bjudits ut under våren 2014.

I samverkan med alla uppräknade aktörer har kommunen tagit fram detaljplaner och exploateringsavtal. En ytterligare insats kommunen kan göra är att ge det egna bostadsbolaget i uppdrag att bygga fler hyresrätter. I övrigt är det upp till marknaden och finanssektorn att inleda genomförandet. I kommunen pågår en omfattande kommunal utbyggnad av vatten och avlopp. Inom tätortsområden som är aktuella för byggande projekterar och bygger kommunen vägar med mera. Genom exploateringsbidrag mellan kommunen och byggbolag samverkar man om finansiering av ny infrastruktur.

Aktörerna på marknaden bedömer att projekt på mellan 50 och 100 bostäder är lämpliga produktionsetapper. Bolagen verkar vilja genomföra en årsproduktion på upp till 50 lägenheter inom ett projekt. Nya förvaltningsenheter vill man helst ska omfatta ungefär 100 lägenheter.

Med tanke på kommunens läge mellan storstad och skärgård finns förmodligen en stor efterfrågan på gruppbebyggda småhus, sådana projekt är få i kommunen. Förberedande planer finns för ett område med cirka 100 hus i Kulla Karby samt ett område för cirka 250 hus i Charlottental.

### **Boende per bostadsenhet**

Med utgångspunkt från nationella och regional bedömningar av antal invånare per lägenhet i olika bostadstyper föreslås att man som utgångspunkt för bedömning av boende i olika områden räknar med att det i flerbostadshusområden bor 1,8 personer per enhet, i småhus 2,95 personer per hus och i permanentade fritidshus 1,95 personer per enhet.

Över tiden sker en utglesning i boendet som leder till att man kan räkna med till exempel 1,35 personer per lägenhet. I småhus och permanentade fritidshus sker också viss utglesning.

### Bostadsbehov för särskilda grupper

Kommunen har ett ansvar för att ordna boende eller bostad för särskilt utsatta grupper. Ökningen av gruppen äldre samt behovet av att ge fler med särskilda bostadsbehov möjlighet till en egen bostad i kommunen gör att det årligen behöver byggas 15 - 20 lägenheter i form av särskilda boenden och gruppböstad. I regel sker produktionen i projektform med några års mellanrum med enheter på 5 – 10 lägenheter i gruppboende och 50 till 80 lägenheter i särskilt boende för äldre.

### Aktuella bostadsbyggnadsprojekt i kommunen

Genom kontakter med kända lokala byggare har antal bostadsenheter som beräknas produceras under de närmaste åren sammanstälts. Bostäderna tas upp i redovisningen de år de beräknas stå färdiga, se bilaga 2.

Byggbolagens redovisningar pekar på att en omfattande bostadsproduktion inleds om något år. Redan innevarande år kommer betydligt fler bostadsenheter ut på marknaden än på många år. För år 2016 kan det röra sig om cirka 750 enheter. Till det ska läggas den ständigt pågående permanentningen med mellan 150 och 200 hus per år. Det kan bli problem med avsättning av så många lägenheter samtidigt inte minst för att det samtidigt pågår stora infrastrukturprojekt i regiondelen som kan påverka möjligheterna att pendla. Det är också vanligt med förseningar i produktionen vid en snabb omställning till ett markant ökat byggande. Till bilden hör också att Nacka årligen ska bygga cirka 1000 lägenheter som en del i överenskommelsen om tunnelbana till Nacka.

## Bostadsförsörjning 2014 – 2018

Med utgångspunkt från Vision 2030, översiktsplanens utvecklingsstrategi, befolkningsprognos och bedömd bostadsmarknad har kommunen gjort en bostadsbyggnadsprognos med två utvecklingsscenarier, se sid 4 Värmdös utveckling och bostadspolitiska mål. I rådande marknadsläge bedöms det låga alternativet med ett visst ökat byggande de närmaste åren som mest troligt.

Ytterst är det hushållens efterfrågan på bostäder och priset på marknaden samt möjligheterna till bra finansieringsvillkor som styr bostadsmarknaden. Stat och kommun kan bidra genom reglering, planering och markförvärvsinsatser. Bostadspolitiska målsättningar och uttalanden har ringa effekt på en avreglerad och marknadsorienterad sektor.

### Bostadsbyggnadsprognos 2014-2018

I det korta perspektivet är det planerade bostadsbyggandet, som uppgivits av bostadsföretagen den mest sannolika utvecklingen, se sid 14. Aktuella bostadsbyggnadsprojekt i kommunen. På sikt beräknas byggandet även med utgångspunkt från förväntad befolkningstillväxt och tidigare erfarenheter av bostadsbyggandet i kommunen. Den mest sannolika utvecklingen är ett något högre byggande än i alternativ lågt till följd av den väntade utvecklingen i centrala Gustavsberg.

### Beräknat årligt byggande

Tillväxttakt	Lägenheter	Småhus	Permanentningar
Låg	100	50	150
Hög	200	100	200

I kommunen pågår en omfattande detaljplanering som gör att det på sikt kommer att finnas stora expansionsmöjligheter främst i kommunens tätorter. Denna utveckling är i linje med den utvecklingsstrategi som lagts fast i samband med att översiktsplanen antog 2011.

Mer omfattande detaljplanering har genomförts eller pågår i:

• Gustavsberg C	2 300 bostäder
• Gustavsberg övrigt	450 bostäder
• Ingarö, Brunn C	500 bostäder
• Värmdö, Hemmesta	700 bostäder
• Stavsnäs	150 bostäder
• Skärgården	50 bostäder

Utöver detta sker en utveckling i de prioriterade förändringsområdena, PFO. Planeringen pågår parallellt i flera områden enligt den ordning som fastställdes i översiktsplanen:

#### **PFO fram till 2015**

Mörtnäs och Korpholmen  
Kolvik  
Torsby  
Brunn och Lövhamra  
Värmdövik, Herrviksnäs och Strömma  
Norra Kopparmora  
Näverängsvägen och Torshällsvägen  
Ingaröstrand

#### **PFO fram till 2025**

Enkärrret och Återvall  
Koviksudde och Skeviksstrand  
Värmdö-Evlinge  
Saltarö och del av Skärmarö  
Älvsala, Fagerdala och Bullandö  
Stora Barnvik, Barnviksnäs o Tranarö  
Skälsmaraområdet och Hanskroka  
Norra Lagnö

I bilaga 2 och 3 redovisas i tabellform var kommande års nyproduktion av bostäder i tätorter planeras ske.

#### **Inriktning på planerat bostadsbyggande - mer bebyggelse i centrala lägen**

Ny permanent bebyggelse ska i första hand tillkomma i eller nära kommunens centrumområden i anslutning till VA-nät, service och kollektivtrafik i Gustavsberg, Hemmesta och Brunn, samt i mindre omfattning även i Björkås och Stavsnäs. Stora sammanhängande grönområden ska lämnas orörda. Permanent boende kommer att öka i väl belägna förändringsområden. Genom att undvika förtätning i form av nya avstyckningar i förändringsområden undviks en ökning av andelen boende i spridd bebyggelse.

Skälen till förslaget att öka koncentration av bebyggelse är flera. Det är ekonomiskt hållbart att utnyttja redan gjorda investeringar i vägar, VA-system och kommunal service. Ur ett miljöperspektiv är det bra att bevara oexploaterad mark och i ökad utsträckning förtäta befintliga områden samt att bygga fler bostäder i service- och kollektivtrafiknära lägen så att bilberoendet minskar genom att fler kan åka kollektivt. Även den mer hållbara livsstil som förslaget till ny översiktsplan beskriver är enklare att utveckla i tätare boendemiljöer med nära till allt.

#### **Miljövänligt byggande och energisnåla hus**

Kommunen ska verka för att det byggs moderna bostäder med hög kvalitet och med kretsloppsanpassade, energieffektiva material. Bebyggelsen ska utformas resurseffektivt och miljövänligt utifrån gällande energinorm. Kretsloppstänkande och låg energiförbrukning ska präglar all ny- och ombyggnation. Detta gäller även fritidshus. För Framtidens Gustavsberg finns ett utförligt miljöprogram, antaget av fullmäktige i december 2011, som ska följas vid planering,

projektering, byggande och drift av nya bostäder. I det har kommunen och byggherrarna kommit överens om att nya lägenheter ska ha ett energibehov som är 60 procent av behovet till en normal lägenhet i regionen 2011. Byggbolagen kan sen lagstiftningen ändrats 2014 inte tvingas bygga hus med bättre energiprestanda än vad byggenglerna föreskriver. Kommunens samlade energi- och klimatmål redovisas i den energi- och klimatpolicy som antogs i kommunfullmäktige i april år 2010.

### **Blanda bostäder och arbetsplatser**

I de centrala delarna av kommunen ska lokaler för handel, kontor och annan verksamhet blandas med boende. Genom att skapa förutsättningar för fler lokala arbetsplatser skapas möjligheter för invånare att både bo och arbeta i kommunen. Det skapar liv och rörelse under flera timmar på dygnet som även bidrar till trivsel och trygghet i Värmdö samtidigt som behovet att pendla till arbete i regionen minskar på sikt.

### **Varierat bostadsbestånd för att svara mot olika gruppars behov**

När tätorterna utvecklas och förtätsas ska en mångfald av upplåtelseformer och storlekar på bostäder eftersträvas för att matcha olika hushålls sammansättning, levnadsvanor och individuella önskemål. Då skapas förutsättningar för social integration och motverkan av boende-segregation. En målsättning är att bygga mer tät bebyggelse med främst lägenheter i centrala lägen. Andelen hyresrätter ska ökas genom att kommunen upplåter väl belägen mark till byggare och förvaltare av hyresrätt. I centrala Gustavsberg är en gemensamt fastställd målsättning att 20 procent av tillkommande lägenheterna ska vara hyresrätt.

Den höga andelen småhus, 75 procent, gör att äganderätt är den vanligaste ägarformen i kommunen. Andelen bostadsrätter och hyresrätter är ungefär lika.

Med en medveten satsning på nyproduktion kan bostadsbeståndet på sikt förändras. Det ger uppkomst till flyttkedjor, som bland annat leder till att små lägenheter frigörs. Det är positivt - fler ungdomar har möjlighet att välja att bosätta sig i kommunen. Men för att inte helt behöva förlita sig på effekten av flyttkedjor är det viktigt att fler kostnadseffektiva lägenheter i olika storlekar produceras, inte minst med hävnisning till att flera tusen köar till bostad i Värmdö. I nuläget nyttjas en allt större del av Värmdö Bostäder AB:s bestånd för specifika grupper samtidigt som det är stor efterfrågan på lediga lägenheter. Det gör att kön för dem som söker hyresrätt i normal ordning blir längre. Värmdö Bostäder har därför planer att förtäta i befintliga bostadsområden, till exempel Munkmora, för att snabbare få fram lägenheter.

Vid planeringen för ett varierat bostadsbestånd är det viktigt att ta hänsyn till olika gruppars behov och förutsättningar. Nedan anges en uppskattning av olika gruppars behov av bostäder. Den baseras på underlag och erfarenheter från olika kommunala verksamheter.

### **Bostäder för barnfamiljer och personer i medelåldern**

Majoriteten av de familjer och medelålders som flyttar till Värmdö är relativt resursstarka och löser sin boendesituation på egen hand. Vanligtvis efterfrågar de bostadsrätter, småhus eller fritidshus som kan permanentas. Dessa grupper står för en stor del av den samlade efterfrågan på bostäder.

*Fram till år 2018 beräknas det finnas behov av cirka 1500 bostäder. Det bör årligt byggas minst 300 bostäder i nyproduktion för att täcka beräknad lokal efterfrågan och bidra till att täcka det regionala behovet av bostäder.*

## Bostäder för äldre

Allmänt är trenden att personer över 65 år har allt bättre hälsa och därför bor kvar längre i sin ordinarie bostad. För att möjliggöra kvarboende i hög ålder bör alla nya flerbostadshus byggas med hiss och hiss installeras i Värmdö Bostäders befintliga bestånd i samband med ombyggnad och renovering. Äldre bostäder och småhus kan anpassas med hjälp av bostadsanpassningsbidrag.

Ett alternativ till kvarboende är *seniorbostäder*. Det är i grunden en vanlig lägenhet, ofta i ett flerbostadshus med gemensamma lokaler. Kraven för boende är ofta att någon i hushållet ska vara över 55 år samt att man inte har hemmavarande barn. I Värmdö finns cirka 140 seniorbostäder i form av bostadsrätter. På Mariaterrassen byggs ett 50-tal lägenheter som beräknas vara klara för inflytning årsskiftet 2014/15. Ytterligare cirka 150 planeras i Strandvik och Vargbacken.

*Fram till år 2018 beräknas de planerade 150 seniorbostäder, främst i form av bostadsrätter, svara upp mot behovet.*

En annan form av boende för äldre är *trygghetsboende*. Det är en relativt ny boendeform som kan ses som ett förstärkt seniorboende. De boende klarar sig funktionellt i sin lägenhet, men vill kanske av trygghetsskäl flytta till ett gemensamt boende. Formerna för service i ett trygghetsboende beslutas av respektive förvaltare, privat som kommunal. I Värmdö finns ett trygghetsboende med 20 platser på Hemmestahöjden som Värmdö Bostäder AB förvaltar. Cirka 230 står i kö för dessa bostäder. Värmdö Bostäder har fått i uppdrag att planera trygghetsbostäder och kommunen utreder om 40 bostäder kan byggas vid Gustavsgården.

*Fram till år 2018 beräknas det finnas behov av cirka 100 trygghetsbostäder, i form av både hyresrätter och bostadsrätter.*

*Särskilt boende* för äldre, även kallat vård- och omsorgsboende, finns för dem som behöver mer stöd än vad som kan erbjudas i hemmet. För att få plats på ett särskilt boende krävs ett biståndsbeslut från kommunen. I Värmdö finns fyra särskilda boenden med sammanlagt 238 lägenheter för äldre, men behovet växer med en åldrande befolkning. Man kan räkna med att i snitt var femte äldre över 80 år behöver särskilt boende. I centrala Gustavsberg och i Brunn planeras för sammanlagt ett par hundra lägenheter. I Pilhamn i Brunn förbereds för ett boende med cirka 50 lägenheter till 2016.

*Fram till år 2018 beräknas det finnas behov av sammanlagt cirka 150 lägenheter i särskilt boende i kommunen.*

## Bostäder för personer med fysisk- och psykisk funktionsnedsättning samt social förtur

För personer med funktionsnedsättning finns vissa rättigheter till anpassade bostäder. Kommunen ska verka för att personer som av fysiska eller psykiska skäl behöver boende anpassat till sin livssituation får särskilt stöd. Bostad med särskild service är en biståndsbedömd insats som personer under 65 kan ansöka om hos kommunen. Värmdö kommun har ett 30 tal sådana rehabiliteringslägenheter och behovet av ytterligare sådana bostäder är ca 5 nya bostäder per år.

Förtur till bostad i Värmdö kommun kan beviljas den som har starka medicinska och eller sociala behov av en viss bostad och eller ett starkt skyddsbehov på grund av hotbild. Med en växande befolkning i kommunen ökar behovet av sociala förturer. Drygt ett 30 tal lägenheter har varit aktuellt behov under 2013.

*Fram till år 2018 finns ett behov av cirka 5 nya rehabiliteringsbostäder per år samt minst ett 30-tal platser per år för boende med rätt till social eller medicinsk förtur.*

I övrigt har personer med funktionsnedsättning liksom äldre möjlighet till kvarboende genom att ansöka om bostadsanpassningsbidrag för ombyggnad av befintlig bostad.

#### **Bostäder för nyanlända flyktingar**

Värmdö har i avtal med Migrationsverket kommit överens om att ta emot flyktingar och ensamkommande flyktingbarn. Enligt avtalet ska Värmdö ta emot mellan 7 och 22 nyanlända invandrare per år och ordna plats för 40 ensamkommande barn per år.

*Fram till år 2018 beräknas det finnas ett behov ca 20 lägenheter (bostäder) per år för att Värmdö ska kunna ta emot hela den flyktingkvot som avtalats om.*

#### **Bostäder för hemlösa, internt stödboende**

Utöver efterfrågan på lägenheter i form av rehablägenheter, förturer och lägenheter till flyktingar ska kommunerna bidra till att personer får insatser i form av boende på grund av till exempel missbruk. De har behov av bostad och särskilt stöd kan erbjudas stödboenden. I Värmdö kommun finns ett internt stödboende i disponentvillan i Strandvik, i Ängsvik, i Älvby gård samt i Länkhuset. Totalt har kommunen 34 platser i internt stödboende.

*Fram till år 2018 beräknas det finnas ett behov på cirka 5 platser per år i internt stödboende.*

#### **Bostäder för personer som har särskilt svårt på marknadens villkor**

De som har svårt att på marknadens villkor klara sin boendesituation är personer eller familjer med låg inkomst. Det kan vara ensamstående eller ungdomar som studerar eller är utan arbete. Bostadsrätter är för flertalet av dessa inte ett alternativ och kön för att få en hyresrätt med rimlig hyresnivå är lång i kommunen.

För de som får tag på en bostad och har betalningsförmåga, men inte uppfyller kraven på till exempel fast anställning för ett hyreskontrakt finns en kommunal hyresgaranti. Det innebär ett borgensättagande från kommunens sida. Hyresgaranti gäller inte för personer med försörjningsstöd.

Ungdomar är en grupp som har allt svårare att ta sig in på bostadsmarknaden för att de inte kan hitta en bostad till ett pris som de har råd med. Värmdö Bostäder AB har därför på försök en särskild förmedling till ungdomar som innebär att alla lägenheter som är 30 kvm eller mindre, 49 stycken, lämnas till personer mellan 18-25 år. Genom denna insats får ungdomar tillgång till den del av kommunens befintliga bestånd som har lägre hyror än nyproducerade hyresrätter. Hitintills har endast fyra lägenheter förmedlats.

Värmdö Bostäder ska bygga ett hundratal smålägenheter för bland annat studenter i Charlottendal och Blå Eken planerar att bygga lika många små bostadsrätter genom ombyggnad av Sanitetsporslinsfabriken.

*Fram till år 2018 beräknas det finnas behov av cirka 30 små bostäder, främst i form av hyresrätter med låg hyra.*

## Utblick mot 2020, 2030 och 2050

Kommunens tillväxt beräknas även långsiktigt ligga på mellan 500 och 800 invånare per år. Med en låg utvecklingstakt beräknas den årliga bostadsproduktionen till sammanlagt cirka 300 bostäder och vid en hög tillväxttakt till 500 bostäder. Med översiksplanen som grund planeras i kommunens fem tätorter för centralt belägna bostäder i en omfattning som bedöms täcka behovet av bostäder fram mot år 2030 om efterfrågan på sikt ligger på ungefär dagens nivå. En betydande del av Värmdös 14 000 fritidshus bedöms i och med att kommunalt vatten och avlopp byggs ut till övervägande delen av fastlandsområdet kunna permanentas på sikt.

I jämförelse med Nacka och Stockholm som kommer att få en allt mer stadslik bebyggelse även i ytterområden så bedöms Värmdö ha kvar karaktären med en omfattande spridd men områdesvis tät bebyggelse. Endast i tätorternas centrala delar kommer en mera stadslik bebyggelse att utvecklas.

Till 2050 bedöms att det finns efterfrågan på ytterligare upp mot 7 000 lägenheter och omvandling av upp mot 3000 fritidshus. Tabellen nedan visar den ungefärliga produktionen per period med utgångspunkt från antagandet om en genomsnittlig utveckling på 400 enheter per år och en fördelning med cirka 40 procent lägenheter 20 procent småhus samt 40 procent permanentade fritidshus.

Bostadsutbyggnad	2014-2020	2021-2030	2031-2050
Lägenhet	560	2 900	5 000
Småhus	1 120	1 400	2 000
Permanentning	1 120	1 700	3 000
Invånarantal	48 000	60 000	80 000

Trycket på skärgården som rekreationsområde kommer att öka i och med att regionen växer och förtätas. Natur- och vattenkontakt är högt prioriterade aspekter vid mångas val av plats för vistelse under sin fria tid. Det kan innebära att man väljer att pendla allt längre för att kunna bo i miljöer som ger möjlighet till en aktiv fritid i direkt anslutning till bostaden.

Värmdös bostadsmarknad med en stor andel i mark- och naturnära boende har framtiden för sig!

## Exempel på bostadspolitiska insatser

### Årliga bostadsbyggnads- och befolkningsprognoser

För att få en tydligare bild av behov och förutsättningarna i olika delar av kommunen görs inför budgetarbetet bedömningar av utvecklingen på basis av bland annat byggbolagens planer och antalet laga kraftvunna detaljplaner. Prognoserna stäms av mot regionala bedömningar och prognoser från SCB, länsstyrelsen och TMR.

### Markpolitik och ägardirektiv

Kommunen underlättar genom strategiska markförvärv ett allsidigt bostadsbyggande i enlighet med översiktsplan, plan för bostadsförsörjning med mera. Kommunen kan genom ägardirektiv och markpolitik skapa förutsättningar för Värmdö Bostäder AB att bidra till ett varierat bostadsbestånd och att flyktingar, ungdomar och andra som har svårt på bostadsmarknaden får större möjlighet till bostad. Värmdö Bostäder bör kunna genomföra flera punkt visa förtätningar i anslutning till befintlig bebyggelse.

För att bredda marknaden och få in fler aktörer, som till exempel bygger hyresrätter, kan kommunen sälja kommunal mark inom bland annat fabriksstaden.

### Planberedskap

Med en bra planberedskap stärks möjligheterna till bostadsproduktion när bostäder efterfrågas. Detaljplaner håller på att tas fram för utvecklingen i centrumområden och i prioriterande förändringsområden. Detta ger exploater/byggherrar möjlighet att verka proaktivt för att skapa nya marknadsandelar samt bygga baserat på efterfrågan.

### Samverkan

Samverkan mellan kommunen, markägare och andra aktörer på bostadsmarknaden bör intensifieras för att identifiera behov hos olika grupper och samtidigt hitta nya kreativa boendelösningar.

### Bostäder till ungdomar och unga vuxna

Värmdö Bostäder har uppdrag att bygga bostäder för unga i form av bland annat studentlägenheter. Blå Eken planerar att bygga cirka 100 små lägenheter inom Fabriksstaden.

### Sekundär bostadsmarknad

Det finns en sekundär bostadsmarknad baserade på bland annat sociala kontrakt som växter i kommunen. Hur den ska hanteras och utvecklas framöver bör ses över.

## Sammanställning av byggprojekt 2014 -2018

Objekt	2014	2015	2016	2017	2018
Mörtnäs, Frentab, parhus	13				
Mörtnäs, Frentab, lgh, br	20	20	12		
Mörtnäs, VBAB, lgh, hr	17				
Mörtnäs, VBAB, LSS-lgh	5				
Mörtnäs, Hökerum, radhus	12	20	20	20	
Mariaterassen, RB, trygg-bo	32				
Mariaterassen, RB, lgh, br	24	40	30	10	
Kolviksterrassen, Frentab, villor		15			
Charlottendal, VBAB, lgh, hr			80	52	
Porslinskv, JM, lgh, br		43	74	65	65
Porslinskv, Ikano, lgh, br			75	85	70
Porslinskv, Blå Eken, lgh, br		95	115		
Porslinskv, Järntorget, lgh, br			60	60	60
Porslinskv, Stena, lgh, hr			120	80	40
Porslinskv, V&B, lgh, hr				75	35
Strandvik, JM, lgh, br			30	30	
Kulla Karby, villor			50	50	
Brunn C, VBAB, lgh, hr			50	60	
Kvarnbergst, PEAB, lgh, br		30	30	30	30
Munkmora, VBAB, lgh, hr					60
Vattentornsb, Kn, lgh, hr					50
Vattentornsb, JM, lgh, br					50
<b>Summa</b>	<b>127</b>	<b>263</b>	<b>746</b>	<b>617</b>	<b>460</b>

Källa: Byggbolagen har lämnat uppgifter till kommunen våren 2014







Kommunstyrelsen

## Gångplan för Stockholm

Yttrande till Stockholms stad

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar föreslaget yttrande daterat 2015-01-15 över ”Gångplan för Stockholm”.

### Ärende

2013 beslutade Stockholms stad om en Framkomlighetsstrategi. Den beskriver hur fler människor och mer gods ska kunna transportereras inom det existerande väg- och gatunätet. Detta ska enligt strategin ske genom att fler använder kapacitetsstarka och energisnåla färdmedel, gång, cykel och kollektivtrafik, samt godsfordon med hög beläggning. Stockholm stad har nu tagit fram en gångplan som utgör en inriktning under den redan beslutade framkomlighetsstrategin. De andra huvudinriktningarna är och skapa mer plats för bussar och cykel, att trafiken ska bli mer pålitlig och att minska de negativa effekterna som trafiken kan ha på storstadslivet bl.a. genom att bygga Norra länken och Förbifart Stockholm.

Gångplanen beskriver dagens situation för fotgängare i Stockholm, en målbild för arbetet med gångtrafik, samt en handlingsplan för åren 2015-2020. Målsättningen är att som en del i framkomlighetsstrategin öka andelen lokala resor som sker till fots i staden. Inom innerstaden ska andelen resor till fots öka från 54 till 60 procent och inom söder- respektive västerort från 35 till 50 procent.

Att fler människor förflyttar sig till fots bidrar till ökad kapacitet i transportsystemet. Det kan också ge hälsovinster att fler människor använder så kallade aktiva transportsätt, till exempel gång och cykel. Goda förutsättningar för gångtrafiken är vitalt för att kollektivtrafiken ska fungera, eftersom dessa resor ofta inleds och avslutas med förflyttningar till fots.

Nacka kommun ser positivt på Stockholms stads arbete med att förbättra gångvänligheten med en gångplan. Även Nacka kommun planerar att arbeta fram en gångstrategi. I och med att gångstråk ofta sträcker sig över kommungränserna är det viktigt att gångplanernas åtgärder främjar ett kommunövergripande samarbete vilket särskilt betonas i förslaget till yttrande.

Natur och trafiknämnden har behandlat ärendet och föreslår bilagda yttrande.



## Bilagor

Förslag till yttrande

Protokollsutdrag natur- och trafiknämnden 27 januari 2015 § 9

Gångplan för Stockholm

Lena Dahlstedt  
Stadsdirektör

Dag Björklund  
Natur- och trafikdirektör

**Förslag till yttrande**  
KFKS 2015/66-500  
NTN 2015/35-519

Trafikkontoret  
Registraturet  
Box 8311  
104 20 Stockholm

## **Yttrande på remiss av Gångplan för Stockholm**

Stockholm stad har tagit fram en gångplan, med handlingsplan som syftar till att förbättra gångvälvigheten i Stockholm. Det övergripande målet för gångplanen är att ge bättre förutsättningar för invånarna att kunna, vilja, veta och våga gå i det offentliga rummet. Målet är också att öka andelen fotgängare i trafiksystemet och att behålla andelen människor som upplever stadens gaturum som attraktiv. Både syftet och målet ska uppnås genom handlingsplanens åtgärder som ska förbättra gångvälvigheten fram till år 2020.

Nacka kommun ser positivt på Stockholm stad arbete att förbättra gångvälvigheten med en gångplan. Under året påbörjas även ett arbete med att ta fram en gångstrategi i Nacka kommun. I och med att gångstråk ofta sträcker sig över kommungränserna är det viktigt att gångplanernas åtgärder främjar ett kommunövergripande samarbete.

I flera av åtgärdsförslagen finns det vinster med att samarbeta över kommungränserna för att fotgängare ska få en gångvänligare miljö. Åtgärd 4 som handlar om att utveckla ett vägvisningssystem riktat till fotgängare och åtgärd 7 om att förbättra gatudrift och gatuunderhåll utifrån fotgängares behov är viktiga att samarbeta kring över kommungränserna. Där bör Nacka och Stockholm så snart som möjligt inleda ett strukturerat samarbete kring dessa frågor. Invånare rör sig över kommungränserna längs gångstråk för att nå målpunkter som kan ligga närmare i grannkommunen. Att ha kommunövergripande kunskap om målpunkter och gångstråk leder till bättre och mer användarvänliga system för fotgängarna både vad det gäller drift och underhåll och vägvisning.

Trygghet har också tagits upp som en viktig del i förbättringen av gångstråken. Även Stockholms cykelplan har behandlat trygghetsaspekten. Genom att bredda och separera gång- och cykelstråk kan tryggheten öka för både fotgängare och cyklister. Ett exempel på sträcka där konflikter uppstår på grund av att det är trångt, är längs det regionala cykelstråket mellan Henriksdal och Slussen, längs Stadsgårdsleden. Genom att bredda



stråket förbättras förutsättningarna både för fotgängare och cyklister som även kan leda till att fler använder stråket. Liknande vinster för både fotgängare och cyklister kan även göras med drift- och underhållsåtgärder.

Mats Gerdau  
Kommunstyrelsens ordförande

Dag Björklund  
Natur- och trafikdirektör

§ 9

NTN 2015/35-519

## Gångplan för Stockholm

Remiss från Trafikplanekontoret gällande Gångplan för Stockholm.

### Beslut

Natur- och trafiknämnden föreslår Kommunstyrelsen att anta föreslaget yttrande daterat 2015-01-15 över ”Gångplan för Stockholm”.

Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

### Ärende

Stockholm stad har tagit fram en gångplan som utgör en inriktning under Stockholms framkomlighetsstrategi som Nacka kommun har fått möjlighet att yttra sig över. Gångplanen beskriver dagens situation för fotgängare i Stockholm, en målbild för arbetet med gångtrafik, samt en handlingsplan för åren 2015-2020. Målsättningen är att öka andelen lokala resor som sker till fots i staden. Inom innerstaden ska andelen resor till fots öka från 54 till 60 procent och inom söder- respektive västerort från 35-50 procent.

Att fler människor förflyttar sig till fots bidrar till ökad kapacitet i transportsystemet. Det kan också ge hälsovinster att fler människor använder så kallade aktiva transportsätt, till exempel gång och cykel. Goda förutsättningar för gångtrafiken är vitalt för att kollektivtrafiken ska fungera, eftersom dessa resor ofta inleds och avslutas med förflyttningar till fots.

Nacka kommun ser positivt på Stockholm stads arbete med att förbättra gångvänligheten med en gångplan. Även Nacka kommun planerar att arbeta fram en gångstrategi under året. I och med att gångstråk ofta sträcker sig över kommungränserna är det viktigt att gångplanernas åtgärder främjar ett kommunövergripande samarbete.

### Handlingar i ärendet

Tjänsteskrivelse 2015-01-22

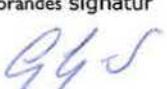
Yttrande över gångplan för Stockholm

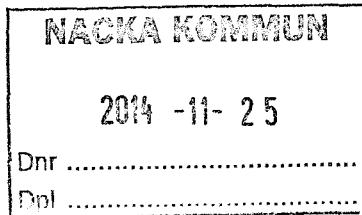
Gångplan för Stockholm

### Beslutsgång

Nämnden beslutade i enlighet med förslag till beslut.

Nämnden beslutade att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		



## Remiss av Gångplan för Stockholm

Gångplan för Stockholm syftar till att beskriva förutsättningarna och dra upp riktlinjerna för stadens arbete med gångtrafikfrågor för perioden 2015–2020. Vi ser fram emot dina synpunkter på hela planens innehåll, men framför allt på handlingsplanen för de kommande fem åren.

Den 21 januari hålls en remisskonferens om förslaget.

### Bakgrund

Stockholmsregionen växer i snabb takt. 2013 beslutade Kommunfullmäktige om en Framkomlighetsstrategi för Stockholms stad, som beskriver hur fler människor och mer gods ska kunna transportereras inom vårt existerande väg- och gatunät. Detta ska ske genom att fler använder kapacitetsstarka och energisnåla färdmedel, gång, cykel och kollektivtrafik, samt godsfordon med hög beläggning.

Gångplanen utgör en inriktningsplan under Framkomlighetsstrategin. Den beskriver dagens situation för fotgängare i Stockholm, en målbild för arbetet med gångtrafiken, samt en handlingsplan för åren 2015–2020. Målsättningen är att öka andelen lokala resor som sker till fots i staden. Inom innerstaden ska andelen resor till fots öka från 54 till 60 procent, och inom Söder- respektive Västerort från 35 till 50 procent.

Att fler människor förflyttar sig till fots bidrar till ökad kapacitet i transportsystemet. Det kan också ge hälsovinster att fler människor använder så kallade aktiva transportsätt, till exempel gång och cykel. Goda förutsättningar för gångtrafiken är vitalt för att kollektivtrafiken ska fungera, eftersom dessa resor ofta inleds och avslutas med förflyttning till fots.

### Remisskonferens

Staden bjuder in till remisskonferens där förslaget till gångplan presenteras och kommenteras. Ulf Eriksson, doktor i ämnet hälsa och stadsbyggnad, kommer att berätta om vilka faktorer i stadens utformning som skapar goda förutsättningar för gång, och vilka hälsofördelar som ett ökat gående kan ge. Det kommer också att finnas möjlighet att lämna synpunkter och ställa frågor till stadens representanter.



Konferensen hålls i Hörsalen i Tekniska Nämdhuset, Fleminggatan 4, onsdagen den 21 januari mellan klockan 9 och 12. Anmälan skickas till [sara.malm@stockholm.se](mailto:sara.malm@stockholm.se).

### Remissen

Den 20:e november 2014 beslutade trafiknämnden att förslaget till gångplan skulle skickas ut på remiss. Remissversionen av Gångplan för Stockholm sänds ut till berörda förvaltningar och myndigheter i Stockholms stad, övriga myndigheter och kommuner i Stockholms län, intresseorganisationer och samarbetsorgan samt till näringslivet.

Remissvar ska märkas med diarienummer **T2014-00917** och skickas, senast **fredag 27 februari 2015** till:

Trafikkontoret  
Registraturet  
Box 8311  
104 20 Stockholm

eller  
[trafikkontoret@stockholm.se](mailto:trafikkontoret@stockholm.se) – ange **T2014-00917** i ämnesrutan.

Remissmaterialet finns även digitalt på:  
[www.stockholm.se/gangplan](http://www.stockholm.se/gangplan).

Efter remissperioden kommer de inkomna synpunkterna att sammanställas och presenteras i en rapport, och gångplanens innehåll kommer att bearbetas utifrån synpunkterna. En slutlig version av gångplanen fastställs i trafiknämnden.

Frågor om förslaget kan besvaras av Sara Malm ([sara.malm@stockholm.se](mailto:sara.malm@stockholm.se)), projektledare på Trafikkontoret.

Tack för din medverkan.

Med vänlig hälsning

Mattias Lundberg  
Avdelningschef trafikplanering

Bilaga 1: Gångplan för Stockholm

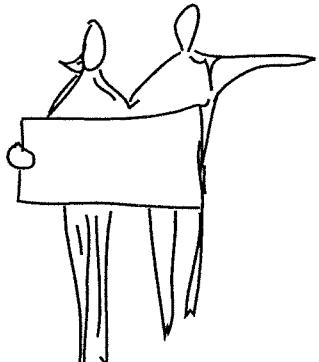
# Gångplan för Stockholm

2014-10-20 Remisshandling



Stockholms  
stad

**Plats för tryckinformation**



# Innehåll

Inledning	4
Stockholm idag – nulägesbeskrivning	8
Vad är ett gångvänligt Stockholm?	16
Handlingsplan	22

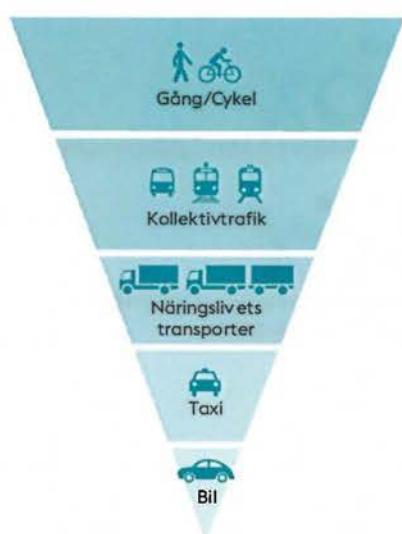
# 1 Inledning



Det finns många fördelar med att fler människor väljer att gå, både för den enskilda personen och för samhället i stort. Gångplanen är en fördjupning av Stockholms stads Framkomlighetsstrategi och beskriver hur Stockholms stad ska arbeta och planera för att bli en mer gångvänlig stad.

### Bra på många sätt

Att många människor väljer att gå gör en stad attraktiv. Den som går blir en del av stadslivet och bidrar genom sin närvaro till möten och till att göra utedelen trygg och intressant för andra gående. En större andel fotgängare i trafiksystemet ger mindre påverkan på klimat och miljö. Både på individnivå och på samhällsnivå ger ett ökat gående också hälsovinster. Att andelen gående ökar kan frigöra kapacitet i trafiksystemet, eftersom en person som går tar mindre plats än exempelvis en person som kör bil.



Framkomlighetsstrategin beskriver  
hur de kapacitetsstarka färdmedlen  
gång, cykel och kollektivtrafik ska  
prioriteras i stadens gatunät

### Gångplanens sammanhang

Gångplanen utgår från Stockholms trafikstrategi, Framkomlighetsstrategin, som anger mål för trafiken i ett växande Stockholm. Framkomlighetsstrategin handlar till stor del om prioriteringar för att använda det tillgängliga gatutrymmet så effektivt som möjligt. De tre kapacitetsstarka färdmedlen kollektivtrafik, gång och cykel har en nyckelroll i stadens transportsystem.

Planer för ytvägnätets kollektivtrafik och för pendlingscykling är framtagna, liksom planer och strategier för bland annat parkering, leveranstrafik och trafiksäkerhet. Tillsammans ska planerna utgöra prioriteringshjälp vid både genomförande av förändringar inom den befintliga staden och vid det fortsatta byggandet av ett attraktivt och växande Stockholm. Eftersom gatutrymmet ofta är begränsat, både i den befintliga staden och vid byggandet av ny stad, blir den färdiga trafiklösningen en sammanvägning av olika trafikanter intressen och behov på den aktuella platsen. Kunskap måste därför finnas om alla trafikanter behov för att rätt avvägningar ska kunna göras i varje projekt.

Framkomlighetsstrategin är baserad på Stockholms översiktsplan, där utgångspunkten är att det ska vara möjligt att på ett tryggt sätt röra sig i staden till fots eller på cykel. Detta ska åstadkommas genom att fortsätta stärka och utvidga stadens centrala delar, satsa på förtätning i nio attraktiva tyngdpunkter som redan har god kollektivtrafiktillgång, koppla samman stadens delar med fokus på gång, cykel och kollektivtrafik, och främja en levande stadsmiljö i hela staden.



### Syfte och mål

Syftet med gångplanen är att beskriva vad vi vet om den nuvarande situationen för Stockholms fotgängare, presentera en målbild för ökad gångvänlighet i Stockholm och en handlingsplan för stadens arbete med gångfrågor under åren 2015–2020.

Gångplanens övergripande mål är att stadens offentliga rum ska ge bättre förutsättningar för invånarna att kunna, vilja, veta och våga gå. Handlingsplanen innehåller nio åtgärder som bidrar till att uppfylla ett eller flera av dessa fyra nyckelord.

Två av målen i Framkomlighetsstrategin är viktiga ur ett gångperspektiv och används som indikatorer för arbetet med gångfrågor i Stockholm. Den första indikatorn är att andelen lokala resor (inom innerstaden respektive söder- eller västerort) som sker med gång ska vara minst 60 procent i innerstaden och 50 procent i ytterstaden år 2030. Idag är andelarna 54 respektive 35 procent.<sup>1</sup> Den andra indikatorn är att andelen människor som upplever stadens gaturum som attraktivt ska behållas på minst 85 procent år 2030, vilket är samma andel som 2013.<sup>2</sup> Indikatorerna och målnivån för gångtrafiken ska fastställas under 2014.

## Vision 2030

En övergripande bild av hur Stockholm ska vara år 2030

## Översiksplanen – Promenadstaden

En planeringsinriktning för att nå målen

## Framkomlighetsstrategi

Stomnätsstrategi

Trafiksäkerhet

Cykelplan

Parkerings

Godstrafik

Gångplan

Trafik & Miljö

# 2 Stockholm idag – nulägesbeskrivning



Stockholm växer snabbare än någonsin. Det ställer höga krav på hur staden utvecklas. En gångvänlig stad kan locka människor som åker bil eller kollektivt att gå istället. Stockholmare går redan idag mycket och långt men staden har goda förutsättningar för att ytterligare öka andelen gående.

#### **Stockholm har goda förutsättningar för gång**

38 procent av alla resor inom Stockholms stad görs till fots, vilket är en ganska hög andel jämfört med andra europeiska städer. Gångresorna är flest i de centrala delarna av staden. I innerstaden är andelen nästan 54 procent, medan den i ytterstaden är 35 procent.<sup>1</sup> Skälet till den ojämna fördelningen kan vara att innerstaden i Stockholm oftast är tätare bebyggd och mer funktionsblandad än ytterstaden. Eftersom det är närmare till de målpunkter man vill nå i innerstaden är sannolikheten större att man går där än i ytterstaden.

Stockholm växer näst snabbast i Västeuropa med en befolkningstillväxt på

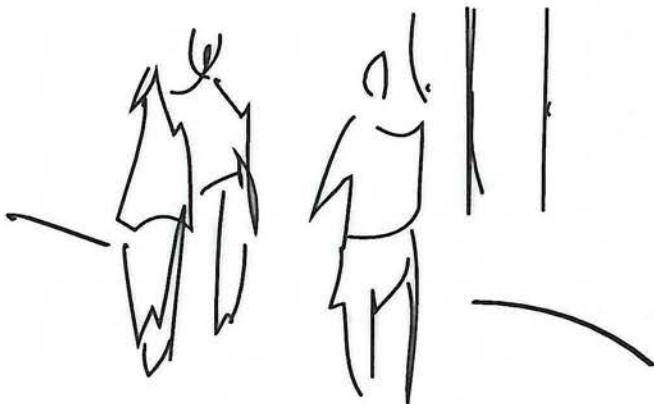
**2%**

Att egenskaperna hos närområdet påverkar hur fysiskt aktiva de boende är har visats i en doktorsavhandling av Ulf Eriksson. Enligt avhandlingen har personer som bor i områden i Stockholm med goda möjligheter till gång en högre grad av fysisk aktivitet, med mer gående till vardags, än personer som bor i områden med sämre möjligheter till gång. Detta gäller oavsett individernas inkomst, kön, ålder och bilinnehav. Två faktorer i närområdets utformning – bebyggelsesthet och funktionsblandning – visade sig spela roll för dess gångvänlighet. Detta gällde oavsett var i staden området låg.<sup>2</sup>

Stockholm växer både som stad och som tätortsregion näst snabbast i Västeuropa med 2 procents befolkningstillväxt.<sup>3</sup> För att behålla en god framkomlighet måste gångandelen vara fortsatt stor, och helst växa, för att gatutrymmet ska räcka till när befolkningen ökar.



**Andel resor som sker till fots i Innerstaden respektive ytterstaden**

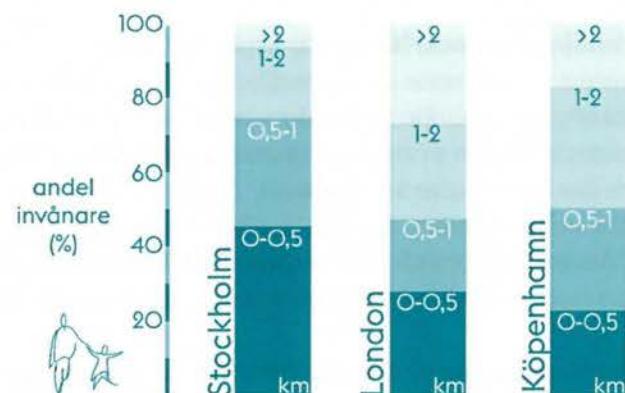


en gångresa är ungefär  
**1,6 km**

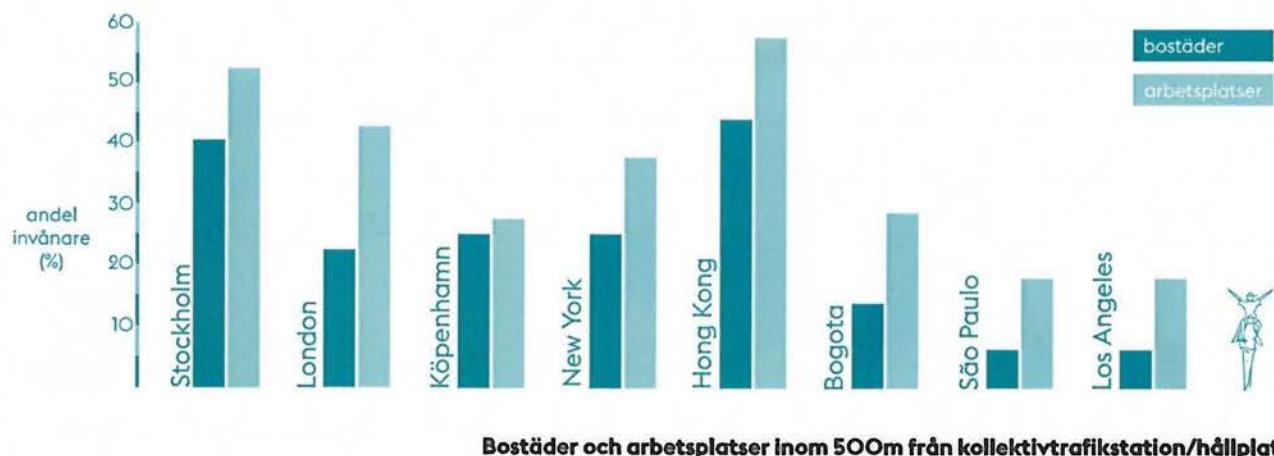
### Gångresornas längd

Stockholm är byggt så att invånarna har närmare till kollektivtrafiken än i många andra storstäder. Det gäller både avstånd från arbetsplats och från bostad.<sup>4</sup> Det innebär att många reser kollektivt till och från arbetet. Därmed går de korta sträckor mellan kollektivtrafiken och målpunkten.

I genomsnitt går en stockholmare 0,3 km till eller från kollektivtrafiken. Den höga kollektivtrafikandelen i Stockholm, andelen är 34 procent av vardagsresorna inom Stockholms stad, för alltså med sig mer gående än om invånarna till exempel hade kört bil.<sup>1</sup>



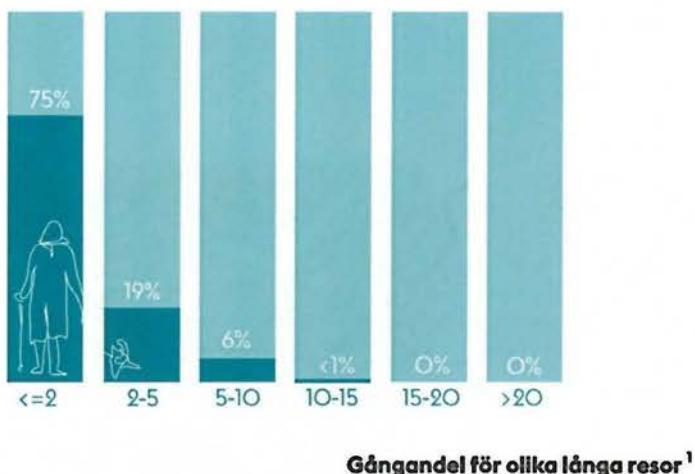
Avstånd från bostad till spårbunden kollektivtrafikstation/hållplats<sup>4</sup>



När hela resan sker till fots är medianlängden på resan ungefär 1,6 km. Reslängden skiljer sig nästan inte alls mellan innerstaden och ytterstaden. Kvinnor står för något större andel av gångresorna än männen, samtidigt som männen resor är något längre.<sup>1</sup>

19 procent av alla vardagsresor i Stockholm under 2 km sker med kollektivtrafik och bil. För korta resor kan det alltså finnas en viss potential att öka andelen gångresor. Andelen minskar dock kraftigt för reslängder över 2–2,5 km.<sup>1</sup>

Om det tar mer än  
**5 min**  
att gå sjunker andelen  
som väljer att gå<sup>1</sup>

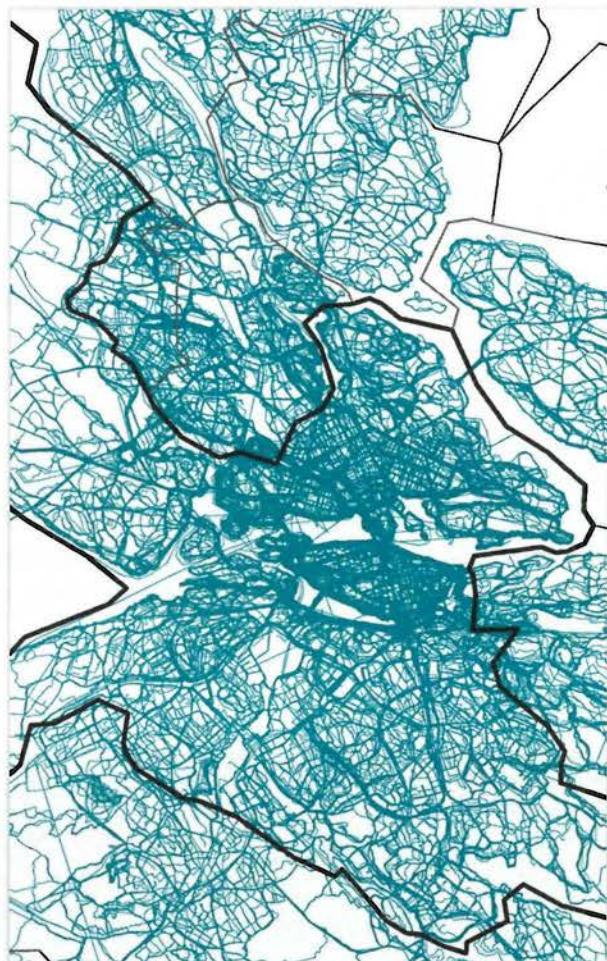
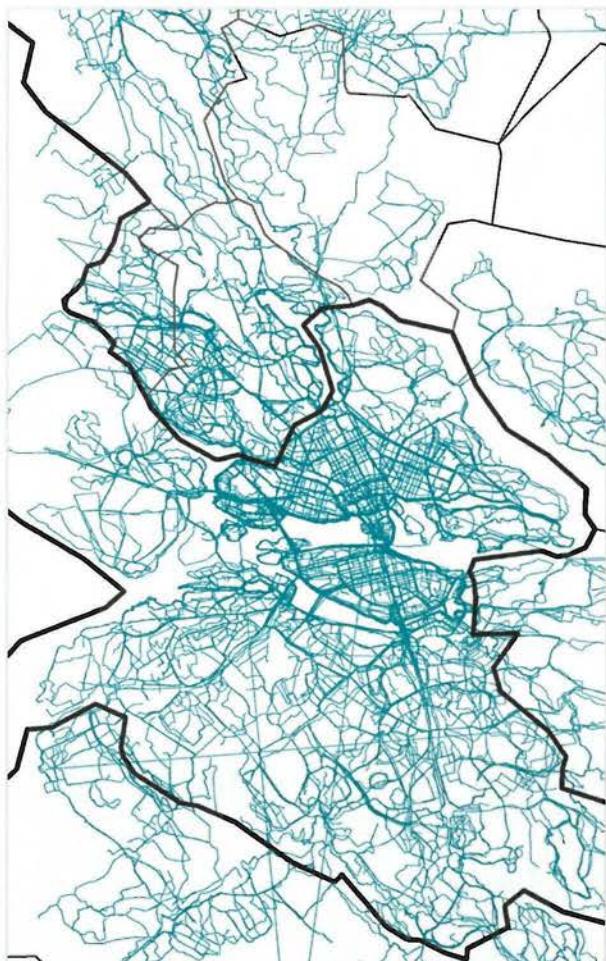


Mycket av statistiken ovan är hämtad från RVU Sverige, som är en resvaneundersökning som omfattar slumpmässigt utvalda individer som bor i Sverige och är mellan 6 och 84 år gamla. RVU:n är ett komplext verktyg men fångar inte alla resor som görs till fots. Fokus ligger på resor mellan hemmet och studier eller arbete. Till exempel saknas utländska besökares resande i statistiken.



### Rekreativ gång

Resor med samma start- och målpunkt räknas inte som huvudresor i RVU:n och försvisser därmed från en del av statistiken. Exempel på en typ av förflyttning som ofta har samma start- och målpunkt är löprundor och promenader. Ur ett gångperspektiv kan det vara intressant att ta reda på var människor väljer att springa eller promenera, eftersom det är vanligt att välja natursköna vägar eller vägar som är attraktiva på något annat sätt.



Kartor över offentliga data från promenader och löprundor gjorda med appen Runkeeper med startpunkt inom Stockholm. Till vänster promenader och till höger löprundor. De data som kartorna baserar sig på är inte ett representativt urval av hur befolkningen i Stockholm använder utedräner för rekreation. Kartorna ska därför endast ses som en illustration. Två observationer är att kajer och stränder verkar vara attraktiva miljöer för löpning och promenader, men att nästan hela gatunätet används för löpning och promenader i någon utsträckning.<sup>5</sup>

## Gångflöden

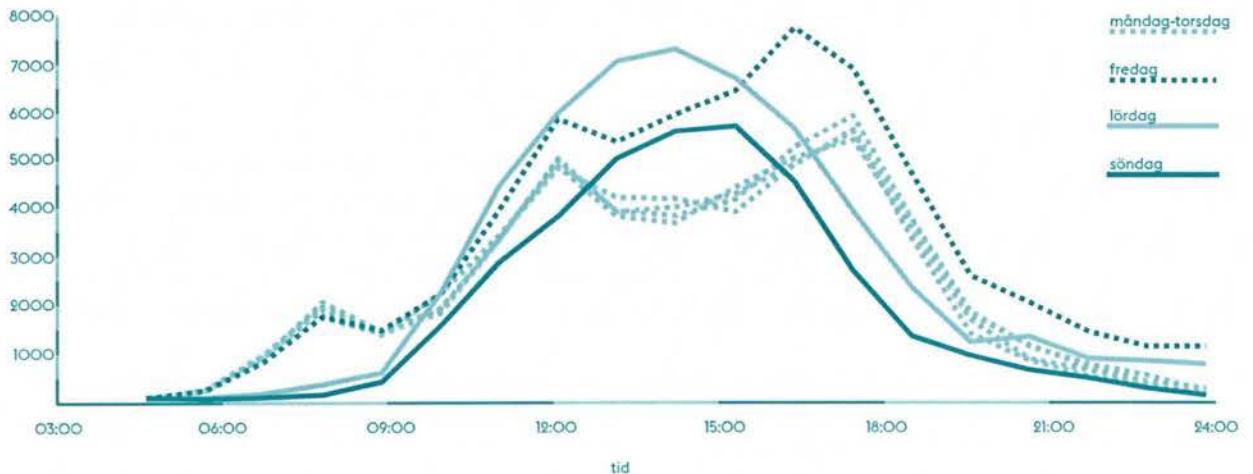
För att undersöka gångflödet på ett specifikt stråk behövs platsspecifika mätningar av gångtrafiken. Kontinuerlig mätning av gångtrafiken finns idag endast på en plats i Stockholm, Drottninggatan.

Drottninggatan (mätt i ett snitt i höjd med Bryggargatan) trafikeras av i genomsnitt 45 000 personer en vardag (måndag–torsdag), 60 000 personer en fredag, 50 000 personer en lördag och 35 000 personer en söndag. Som jämförelse trafikeras Sveavägen av cirka 26 000 motorfordon en vanlig vardag.

Maximmen på Drottninggatan infaller på fredag eftermiddag mellan 16 och 17, med cirka 7 700 personer. På helgen infaller maximmen på lördagen mellan 14 och 15, med 7 200 personer.<sup>6</sup> Kurvan är ett exempel på en gata som används av människor som shoppar och som trafikeras mest under de tider på dygnet då butiker och caféer har öppet. Antalet fotgängare sjunker brant när butikerna har stängt. Topparna på vardagarna under morgon, lunch och kväll visar att gatan även används av människor på väg till och från arbetet.

**45.000**  
promenerar på  
Drottninggatan  
en vardag (mån-tors)

På helgen (lördag) är de  
**50.000**



Variation i gångflöde på Drottninggatan i centrala Stockholm<sup>6</sup>



## Gångvanor

Det vanligaste ärendet för gångresor i Stockholm är att ta sig till arbetet eller skolan. Det är även ganska vanligt att ta sig till fots till handels- och centrumområden för att handla. Totalt 26 procent av alla som besöker ett handelsområde promenerar hela vägen. Handelsområden i innerstaden och handelsområden som ligger nära bostadsområden har högst andel besökare som tar sig dit till fots.<sup>7</sup>

2012 gjordes en undersökning bland boende i Stockholm inklusive grannkommuner. Där ställdes frågan varför man inte gick några längre sträckor till fots. De vanligaste svaren (39 respektive 36 procent) var att restiden eller sträckan var för lång för att gå. Det tredje vanligaste svaret var dåligt väder (12 procent), och det fjärde vanligaste var att det inte var tryggt att gå ensam/när det är mörkt ute (11 procent).<sup>8</sup>

**68%**

av Stockholmarna är ganska eller mycket nöjda med sin utomhusmiljö

Stockholms stads trygghetsenkät, som görs vart tredje år, visar att den uppledda tryggheten har ökat i Stockholm under de senaste åren. År 2008 var det 10 procent som var mycket oroliga för brott eller som inte gick ut på grund av oro för brott. 2011 hade siffran minskat till 8 procent. Stockholmare är också ganska nöjda med tillgången på gång- och cykelbanor samt kollektivtrafik i sin stadsdel. 68 procent av stockholmarna är ganska eller mycket nöjda med sin utomhusmiljö.<sup>9</sup>

Enligt en attitydundersökning utförd av Trafikkontoret upplever 64 procent av kvinnorna och 59 procent av männen otrygghet i trafiken. Många fotgängare upplever att särskilt cyklister visar dem mindre hänsyn i trafiken än vad de får av fotgängaren. Cyklister upplever i sin tur att både bilister, fotgängare och andra cyklister visar dem mindre hänsyn än vad de får.<sup>10</sup>

2011 genomfördes en intervjuundersökning om gångvanor i Liljeholmen. I undersökningen framkom önskemål och förslag för att förbättra för gående, bland annat:<sup>11</sup>

- fler, genare och bredare gångförbindelser
- separering av gång- och cykeltrafik
- bättre belysning
- säkra, tydliga och fler övergångsställen
- fler sittplatser
- vägvisning
- mötesplatser och uteserveringar
- gågator och minskning av ytor för biltrafik
- tydliggöra vilka ytor som är för gående.

## Olyckor

2013 var det 358 fotgängare i Stockholm som skadades i kollision med någon typ av fordon. Tre av dessa personer dog på grund av kollisionen. De flesta olyckor av denna typ sker i innerstaden, på grund av att det finns en större andel fotgängare där. Oftast sker denna typ av olycka på gator med stora flöden av fordon och människor.

Antalet gående som skadades i singelolyckor, alltså utan inblandning av andra trafikanter, var 1482 personer. 66 av dessa blev allvarligt skadade. En tredjedel av de skadade har halkat på grund av is och snö. Singelolyckorna sker i lika stor utsträckning i ytterstaden som i innerstaden.

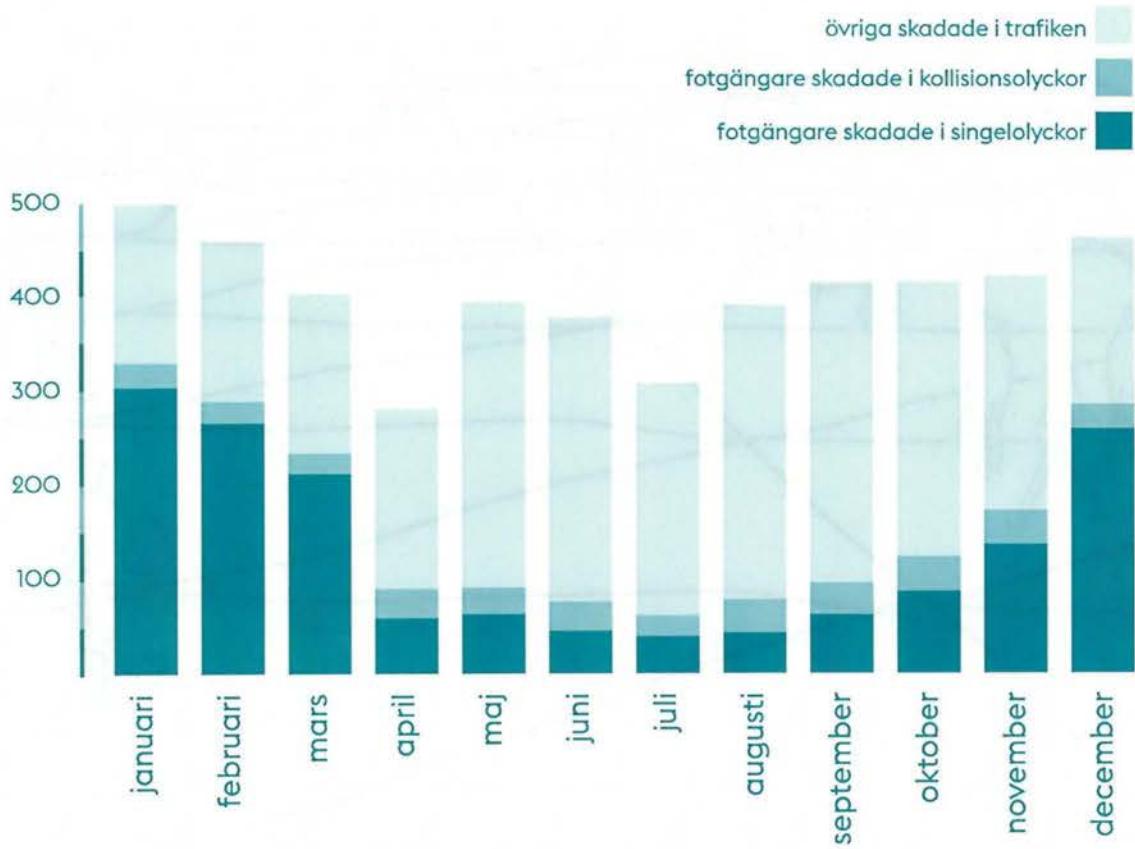
Två tredjedelar av de fotgängare som skadas i singelolyckor är kvinnor. Statistiken visar att en större andel av de oskyddade trafikanterna, alltså gående, cyklister, mopedister och motorcyklister, får svårare skador än de som åker i bil.<sup>12</sup>

För gruppen äldre kan en singelolycka som fotgängare ge allvarliga konsekvenser. Speciellt de äldre kvinnorna behöver ofta långa vårdtider för sina skador. De singelolyckor som fotgängare i Stockholm råkar ut för kostar samhället en halv miljard kronor årligen.<sup>13</sup>

**57%**  
av alla kollisionsolyckor sker i  
innerstaden jämfört med

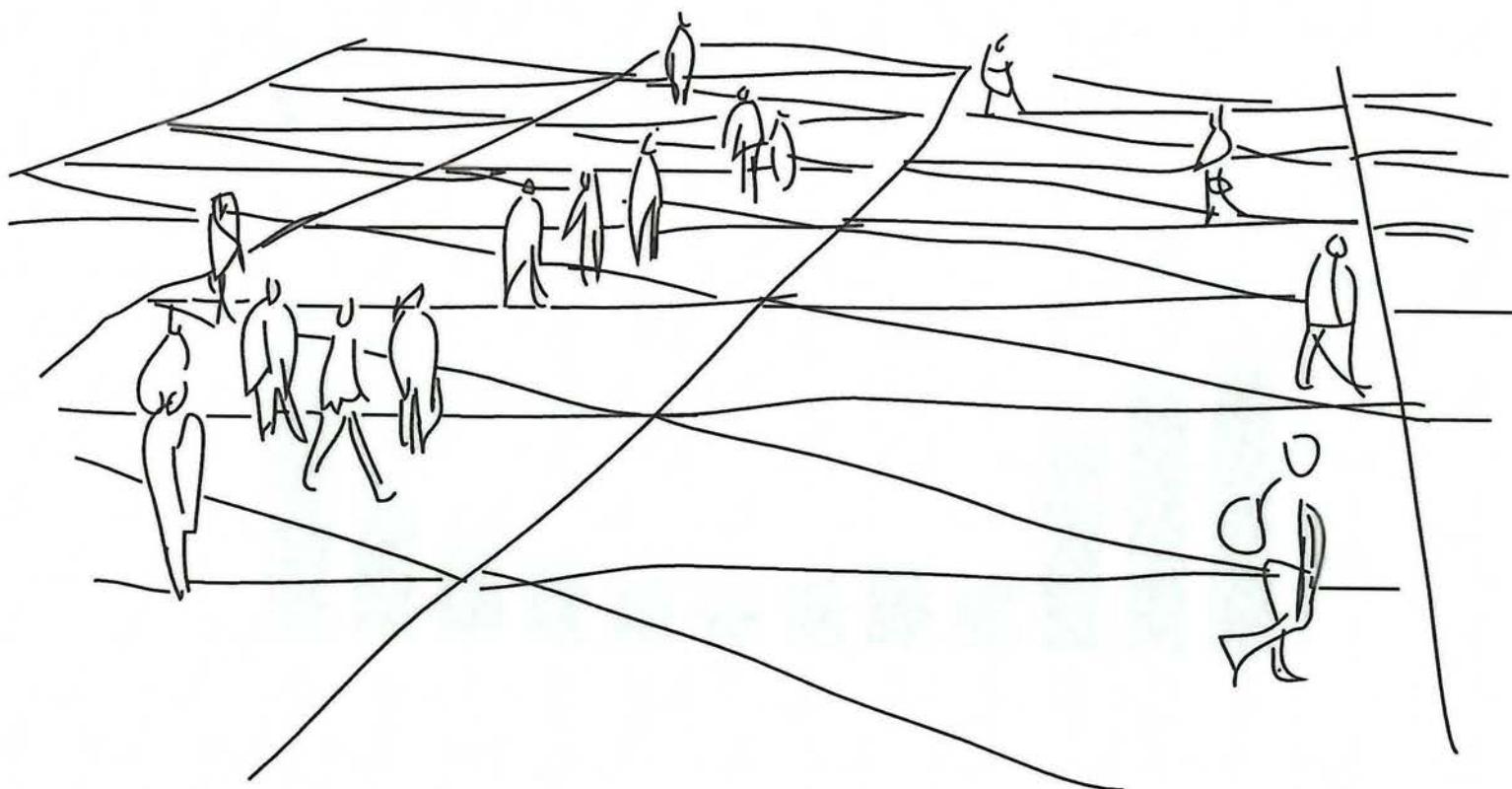
**35%**  
i ytterstaden

**8%**  
har okänd position



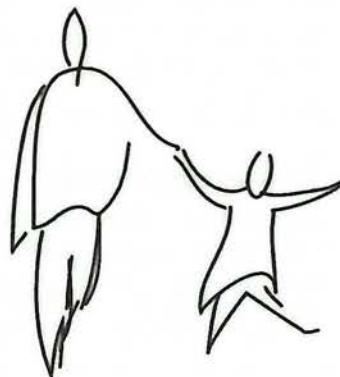
Samtliga dödade och skadade i olyckor inom Stockholm.  
Redovisat i medeldärde för åren 2010-2013 uppdelade per månad.

# 3 Vad är ett gångvänligt Stockholm?



I ett gångvänligt Stockholm finns ett finmaskigt gångnät. Fler väljer att gå istället för att ta bilen. Det är lätt att hitta och medborgarna känner sig trygga. Platser och mötespunkter är väl omhändertagna och inbjudet till möten och vistelse. Stadens offentliga rum ger förutsättningar för att invånarna ska KUNNA, VILJA, VETA och VÅGA gå. Flera projekt i linje med gångplanens målbild har genomförts eller pågår idag inom staden. Det finns också arbetsområden som behöver utvecklas mer för att målbilden ska kunna uppnås i hela staden.

kunna  
vilja  
veta  
våga  
**Gå!**



#### Syfte och funktion

I detta kapitel presenteras en målbild för ett gångvänligt Stockholm, bestående av fyra nyckelord. Målbilden har flera syften:

- Sammanfatta Stockholms vision om den gångvänliga staden
- Utgöra en utgångspunkt för att inventera gångvänligheten på en befintlig plats jämfört med idealtillståndet
- Vara ett verktyg för att skapa goda förutsättningar för gång inom stadens stadsutvecklingsprojekt

Målbildens nyckelord: KUNNA, VILJA, VETA och VÅGA beskrivs nedan. Samtliga egenskaper hos varje nyckelord kommer sällan att kunna uppfyllas på en och samma plats. Målsättningen är att uppfylla så många egenskaper som möjligt. Är det få egenskaper som går att uppfylla måste dessa få extra god kvalitet. Som exempel kan ett gångstråk med dålig överblickbarhet från omgivningen behöva få extra god belysning för att människor ska våga gå där, särskilt under de tider på dygnet då gångflödet är litet.

Gångstråket ska finnas, vara tillräckligt brett och fysiskt möjligt att använda för alla. Gångnätet ska vara gent, innehålla alternativa vägar och vara utan barriärer som gör det svårt eller omöjligt att ta sig fram.

kunna  
vilja  
veta  
våga

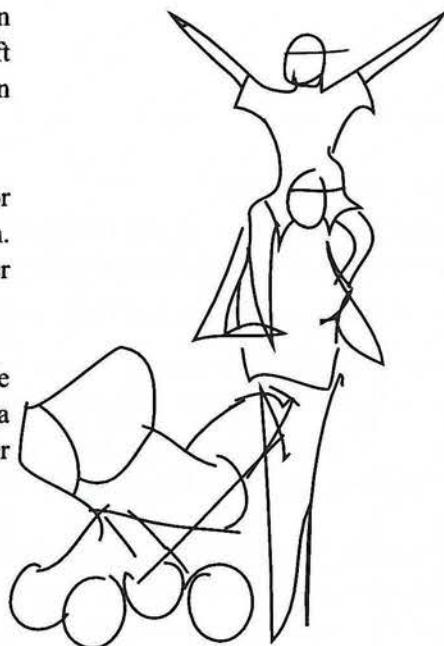
# Gå!

## Pågående arbete

- Stadens arbete med tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning har pågått under 15 år. Varje förvaltning har idag ansvar för tillgänglighetsfrågorna inom sitt verksamhetsområde. Inom Trafikkontoret har arbetet i den befintliga gatumiljön till stor del handlat om att ta bort så kallade enkelt avhjälpta hinder, till exempel hindrande kanter, bristande kontrastmarkeringar och ojämna beläggningsmaterial, och att bevakा att nya hinder inte tillkommer. Stadens handbok för god tillgänglighet används i stadsbyggnadsprojekt för att säkerställa att resultaten blir tillgängliga och användbara offentliga rum.
- Trafikkontoret arbetar på flera sätt med att öka kvaliteten på vinterväghållningen i staden. Bland annat utbildas entreprenörerna för att öka kunskapen om behoven hos de oskyddade trafikanterna, med särskilt fokus på äldre och personer med funktionsnedsättning. Nya upphandlingar har också gjorts med mer specificerade krav och en ökad kontroll av hur uppdragene utförs. Nya metoder för snöröjning testas och utvärderas för att uppnå ökad kvalitet och framkomlighet.

## Utvecklingspotential

- Genom att ta reda på mer om var vi har många fotgängare i staden kan vi lägga mer resurser på de viktigaste stråken, till exempel på gatudrift och gatuunderhåll, samt kontroll av upplåtelser och annat som kan påverka fotgängares framkomlighet.
- När staden växer och nya invånare flyttar in blir trängsel på gångbanor vanligare nära viktiga målpunkter och i de centrala delarna av staden. Vi behöver ta reda på mer om var trängseln är värst och hur vi undviker en ohållbar trafiksituation för fotgängarna.
- I ytterstaden är det ofta svårt att som fotgängare ta sig till närliggande stadsdelar på grund av barriärer, till exempel spår, större vägar, otrygga grönområden eller vattendrag. Vi behöver arbeta med att minska eller överbrygga isolerande barriärer för att skapa en mer integrerad stad.



Gångstråket är befolkat, innehållsrikt, har mötesplatser och är utformat med kvalitet. Gångnätets egenskaper motiverar valet att gå framför andra sätt att förflytta sig.

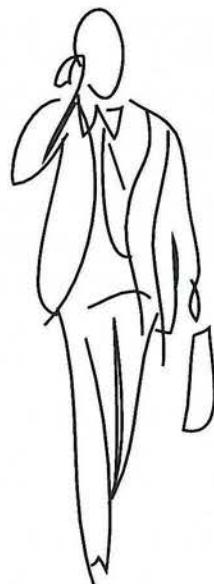


#### Pågående arbete

- Stockholms översiksplan tydliggör vikten av funktionsblandning vid planering av ny bebyggelse, för att skapa befolkade och innehållsrika offentliga rum med levande bottenvåningar. Planen beskriver en trafikhierarki där fotgängare, cyklister och kollektivtrafik är viktigast. Ambitionen att bygga tätt i stråk som kopplar samman stadens delar ger också förutsättningar för en befolkad och innehållsrik stadsmiljö.
- Handboken Gata Stockholm ska skapa goda förutsättningar för en enhetlig standard för indelningen av gator i ytor avsedda för olika trafikslag, trädplantering med mera, och utgöra ett stöd vid prioritering mellan olika funktioner. Handboken Kaj och Strand Stockholm är en vägledning för vattennära miljöer i centrala staden, som ofta utgör viktiga promenad- och vistelsestråk.
- Open Streets innebär i Stockholm att vanligtvis biltrafikerade gator tillfälligt görs bilfria, för att bli mer attraktiva för gångtrafikanter och ge utrymme för aktiviteter som vanligtvis inte rymts på gatan. Syftet är att skapa en attraktiv gång- och vistsemiljö, låta stockholmare och besökare uppleva gatan på ett nytt sätt, och att uppmuntra till fysisk aktivitet.

#### Utvecklingspotential

- Vi behöver identifiera platser och stråk som har potential att kunna bli gågator eller gångfartsområden. Hur gatan regleras är ett oerhört potent verktyg för att skapa levande gaturum. Omfordelning av gatuutrymmet kan vara antingen en tillfällig åtgärd, till exempel under sommarmånaderna, eller en permanent förändring som också kan följas av en gatuombyggnad för att ytterligare öka attraktiviteten.



Gångnätet är orienterbart, överblickbart och skyltat så att det är lätt att förstå var gångstråken leder och vilka målpunkter som finns längs vägen. Det är lätt att förstå vilka ytor som är till för gående och vilka som är till för andra trafikslag.

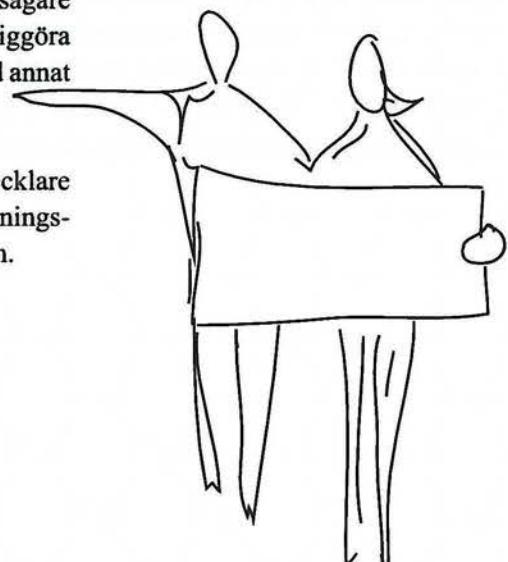


### Pågående arbete

- Stockholms gatu- och parkmiljöer har ett sammanhängande formspråk där samma beläggningssmaterial återkommer på gångytor i hela staden. Detta gör det enkelt att förstå vilka ytor som är till för gående. Det finns typritningar för till exempel övergångsställen, gångpassager och genomgående gångbanor som säkerställer att utformningen blir likadan i hela staden. Det hjälper invånarna att känna igen sig och förstå vilket beteende som förväntas av dem och övriga trafikanter.
- Ett arbete med ett skyltprogram för Stockholm har inletts. Syftet är att skapa enhetlig skyltning för fotgängare som svarar upp mot det behov av orienteringshjälp som stadens besökare och boende har. Ett pilotprojekt inom en del av staden planeras under 2016.
- Stockholms gångvägnät är digitaliserat sedan några år tillbaka inom ett projekt som ska underlätta orientering för personer med synnedsättning, eAdept.

### Utvecklingspotential

- Ibland går den genaste vägen för fotgängare över fastighetsmark eller till och med inomhus, till exempel över en tomt med flerfamiljshus eller via en galleria. Vi bör arbeta tillsammans med fastighetsägare och andra aktörer, till exempel Trafikförvaltningen, för att synliggöra genvägar och möjliggöra för flera att använda dem, genom bland annat vägvisning.
- Det digitaliserade gångvägnätet bör göras tillgängligt för utvecklare via stadens satsning på öppna data. Syftet är att få fram vägvisnings tjänster och andra tjänster som kan vara till nytta för allmänheten.



Gångstråket är trafiksäkert, befolkat, väl belyst, överblickbart från omgivningen och upplevs som tryggt.

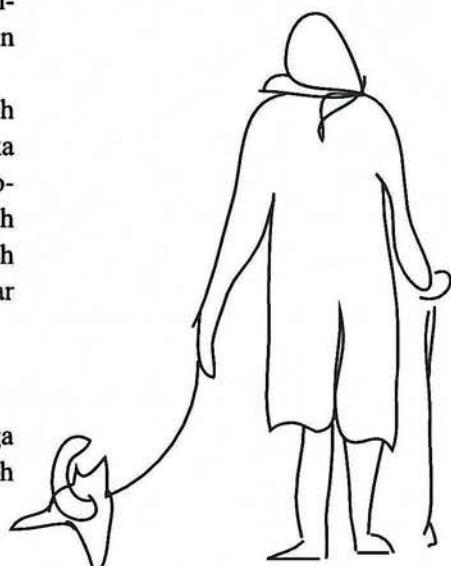
kunna  
vilja  
veta  
våga  
**Gå!**

#### Pågående arbete

- Staden ordnar lokala trygghetsvandringar med fokus på gång- och parkmiljöer. Syftet är att tillsammans med boende i ett område identifiera otrygga platser och förbättra dem, till exempel genom mer belysning och underhåll av vegetation.
- Trafiksäkerhetsprogrammet för Stockholms stad anger mål och inriktning för stadens trafiksäkerhetsarbete. Behoven hos dem som är extra utsatta i trafiken – barn, äldre, personer med funktionsnedsättning, gående och cyklister, ska särskilt beaktas. De mål som har direkt koppling till gångtrafikanternas säkerhet är att uppnå hastighetsefterlevnad hos fordonstrafiken, säkra huvudgator, säkra lokalgator, samt god standard på drift och underhåll.
- Att säkra punkter där gående och cyklister korsar motorfordonstrafik är en av de viktigaste åtgärderna för att förbättra säkerheten för oskyddade trafikanter. En översyn av övergangsställen där det finns två eller flera körfält i samma riktning har genomförts. Ett antal av platserna åtgärdas varje år för att skapa en säkrare trafikmiljö.
- Staden arbetar aktivt med att förbättra trafiksäkerheten runt skolor. Det görs genom säkring av gångpassager, hastighetsdämpande åtgärder, förbättringar av gång- och cykelnätet samt förbättrad belysning.
- Förskolor och skolor som har behov av att passera särskilt trafikerade gator kan ansöka hos Trafikkontoret om att få en utrustning i signalanläggningen som ger förlängd gröntid, med syfte att öka trafiksäkerheten
- I cykelplanen betonas att det är viktigt att separera fotgängare och cyklister och att ge mer utrymme till båda trafikslagen för att minska mängden otrygghet och konflikter. Just nu pågår ett forskningsprojekt som ska ta fram utformningsprinciper för platser där gång- och cykelflöden korsar varandra. Ett arbete med att hitta metoder och utformningar för att minska konflikter mellan gående och cyklister har inletts.

#### Utvecklingspotential

- Vi behöver undersöka om det finns kopplingar mellan hur många fotgängare som råkar ut för singelolyckor och gångytornas status och prioritet när det gäller gatudrift och gatuunderhåll.
- Vi behöver stärka vårt arbete med att skapa utomhusmiljöer som upplevs som trygga av fotgängare. Särskilt fokus bör ligga på platser där ”inbyggda” trygghetsskapande kvaliteter som funktionsblandning och levande bottenvåningar saknas eller brister.



# 4 Handlingsplan till år 2020



Denna handlingsplan innehåller åtgärder för att förbättra Stockholms gångvänlighet fram till år 2020. Genom åtgärderna kommer gångvägnätet att förbättras. Staden får tillgång till bättre verktyg och metoder för att prioritera gångtrafikanternas behov, och en ökad kunskap om var, när och hur gående rör sig. Åtgärderna bidrar till att invånare och besökare i Stockholm kommer att kunna, vilja, veta och våga – Gå!

#### Syfte med handlingsplanens åtgärder

Åtgärderna som är föreslagna i handlingsplanen är tänkta att råda bot på problem för fotgängare i stadens utformning, och att prioritera fotgängare högre i stadens befintliga verksamhet och projekt. Detta ska ske genom ökad kunskap om Stockholms fotgängare och deras behov, nya verktyg och metoder, samt kunskap om vad som skapar en attraktiv gångmiljö.

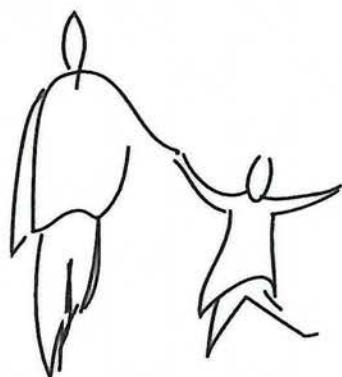
I den växande staden ska de nya och gamla delarna länkas samman med goda gångmiljöer. Stadens nya och förtätade delar behöver goda gångförbindelser, både till kollektivtrafiken och till omgivande stadsdelar. I den befintliga staden finns platser och stråk där gatunätets kapacitet och attraktivitet kan ökas genom att gående prioriteras högre.

Inom redan existerande projekt och verksamheter i staden behövs utvecklingsarbete och nya rutiner och verktyg för att ge gångtrafiken rätt prioritet. Kunskapen om stadens fotgängare behöver öka, för att det ska vara möjligt att göra avvägningar mellan behoven hos olika trafikslag, och för att det ska finnas underlag som leder till genomblickta investeringar.

#### Kostnader

Vid varje åtgärd i handlingsplanen finns en uppskattad kostnad för genomförande. Både drift- och investeringsmedel kan ingå i summan. Vissa av åtgärderna har en årlig kostnad, medan kostnaden för andra åtgärder kommer att variera mellan åren beroende på vilken fas projektet är i. Totalsumman för alla åtgärder blir 180 miljoner, varav 60 miljoner kronor är investeringskostnader. Samtliga siffror är tidiga uppskattningar som kan behöva justeras i senare steg.

kunna  
vilja  
veta  
våga  
**Gå!**



## **Åtgärd 1 Förbättra gångvänligheten på ett antal stråk med hög potential**

Åtgärden syftar till att förbättra ett antal strategiskt viktiga stråk. Stråken har potential att bli viktiga gångstråk i framtiden, eller är redan idag starka men kan bli ännu viktigare med rätt åtgärder. Några av stråken förbinder nya delar av innerstaden med de äldre delarna. Andra möjliggör tvärförflyttningar mellan olika kollektivtrafiklinjer, eller förbättrar tillgängligheten till kollektivtrafik med hög kapacitet. De centralt belägna delarna av stråken ger äldre delar av staden bättre förutsättningar för gång på längre sträckor och därmed bättre orienterbarhet och framkomlighet för fotgängare. De kan också ge en möjlighet till avlastning av kollektivtrafiken på de sträckor där den är högst belastad.

Stråken är generellt betydligt längre än vad en normal gångresa är i Stockholm. Syftet är att underlätta gångresor längs med hela sträckningen, oavsett om stråket utnyttjas i några hundra meter eller i flera kilometer.

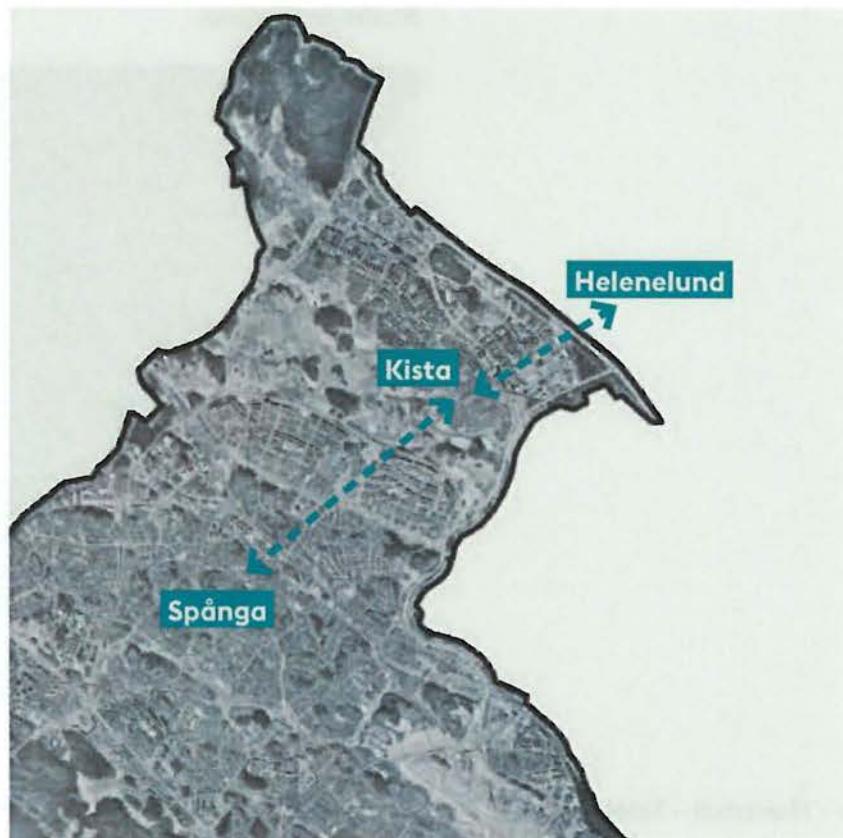
Förbättringarna av stråken kommer att ske etappvis, med fokus i första hand på de etapper som bäst behöver åtgärder, till exempel passager över tullsnittet eller förbi barriärer av olika slag. I andra hand ligger fokus på de platser där andra projekt planeras som kan inkludera förbättringar för fotgängare.

Ambitionen är att till 2020 genomföra tre pilotprojekt som omfattar delar av de stråk som beskrivs nedan.

<b>Ansvarig förvaltning</b>	Trafikkontoret, i de fall där förtätningar är planerade längs med samma stråk, tillsammans med Stadsbyggnadskontoret och Exploateringskontoret
<b>Uppfyller nyckelorden</b>	kunna vilja veta våga
<b>Kostnad</b>	26 miljoner kronor för tre pilotprojekt

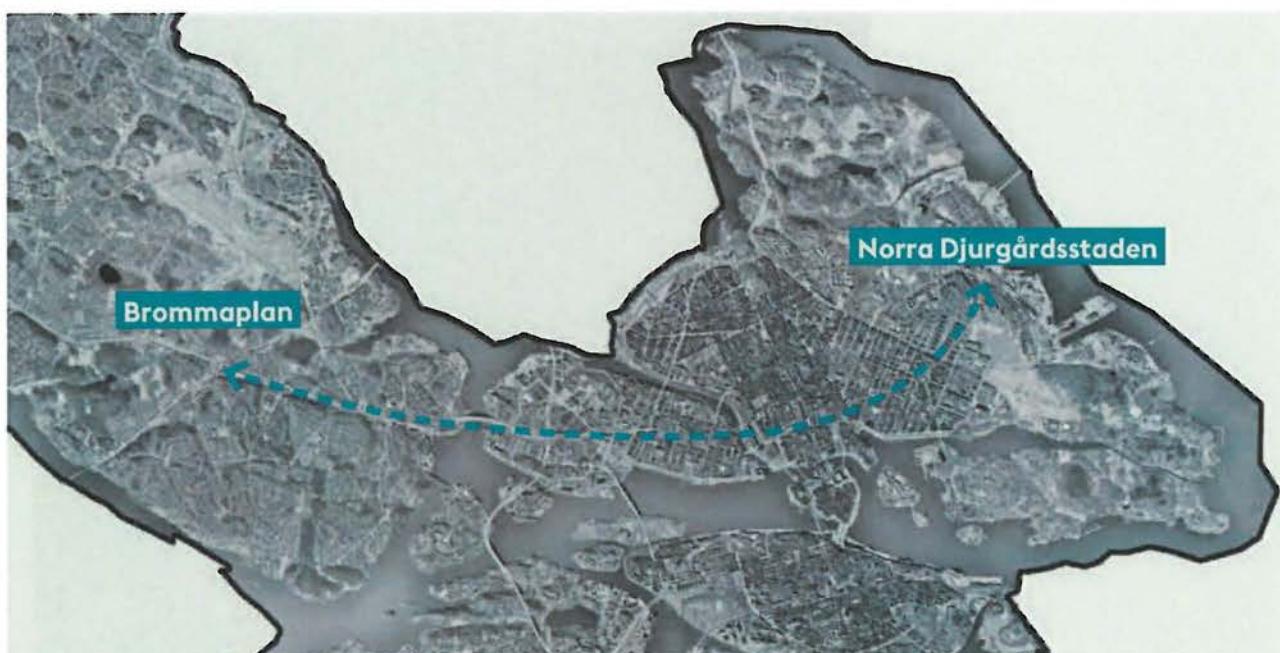
→ Spånga – Kista  
– Helenelund

Sträckan Spånga – Kista – Helenelund ger en tvärförbindelse mellan pendeltågsstationerna i Spånga, som är en tyngdpunkt enligt översiktsplanen, och Helenelund (som ligger i Sollentuna). Förbindelsen går via Kista, som också är en tyngdpunkt enligt översiktsplanen och har stora målpunkter längs med sträckan, till exempel Kistamässan och Kista Centrum.



→ Norra Djurgårdsstaden  
– Brommaplan

Sträckan Norra Djurgårdsstaden – Brommaplan är tänkt att utgöra en öst-västlig förbindelse för gångtrafikanter genom innerstaden, som förbindet de stora stadsutvecklingsområdena i Brommaplan, Alvik och Nordvästra Kungsholmen med city och Norra Djurgårdsstaden.



→ Fruängen – Älvsjö  
– Hagsätra

Sträckan Fruängen – Älvsjö – Hagsätra ger en tvärförbindelse som kan öka omlandet till pendeltågsstationen i Älvsjö, som är en tyngdpunkt enligt översiktsplanen, och förbinda Älvsjö med tunnelbanestationerna i Fruängen (som också är en tyngdpunkt) och Hagsätra (vars kollektivtrafik är i behov av avlastning). Älvsjö har också en stark publik målpunkt genom Stockholmsmässan.



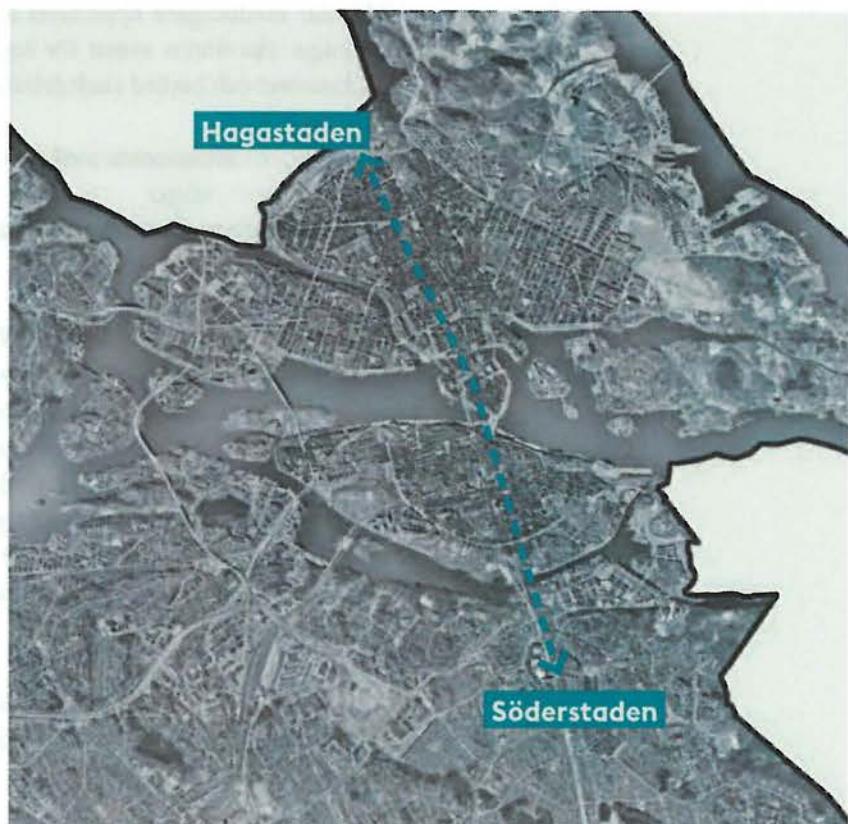
→ Hornstull – Telefonplan

Sträckan Hornstull – Telefonplan förbinder nybyggd tät stad i Liljeholmen med Södermalm, samt ökar tvärbanans omland i nord-sydlig riktning. Sträckan har hög potential eftersom avstånden är korta, bebyggelsen redan relativt tät och starka målpunkter finns redan idag.



→ **Hagastaden – Söderstaden**

Sträckan Hagastaden – Söderstaden förstärker och förlänger en existerande nord-sydlig förbindelse för fotgängare i innerstaden. Stråket går via gågatorna på Drottninggatan, Västerlånggatan och Götgatsbacken, och kopplar samman de stora stadsutvecklingsområdena Hagastaden och Söderstaden med innerstaden. Stråket är också tänkt att ge bättre gångförbindelser till Odenplans kommande pendeltågsstation.



**Åtgärd 2**

**Förbättra rekreativstråk**

Syftet är att inventera viktiga rekreativstråk för att få reda på deras brister. Exempel på brister kan vara att stråket är för smalt, terräng som gör delar av stråket otillgängligt, bristande belysning eller andra faktorer som minskar stråkens attraktivitet och användbarhet. Inventeringen ska resultera i investeringsprojekt för att öka stråkens attraktivitet och användbarhet. Genom att ta ett samlat grepp om stråk som till exempel går på gatumark längs med delar av sin sträckning, och parkmark längs andra delar, kan en attraktivare miljö utan fotgängarmässiga glapp och barriärer skapas.

Ambitionen är att fram till 2020 genomföra ett pilotprojekt på ett rekreativstråk.

**Ansvarig förvaltning**

Trafikkontoret i samarbete med **stadsdelsförvaltningarna**, eventuellt i samverkan med **berörda grannkommuner** om stråken passerar kommungränser

**Uppfyller nyckelorden**

**kunna vilja veta våga**

**Kostnad**

11 miljoner kronor

### Åtgärd 3 Genomföra kampanjen "Klara – Färdiga – Gå!"

Syftar till att åtgärda lokala, ofta korta, men avgörande länkar som till exempel leriga stigar, enkla broar över vattendrag och diken eller spänger över våt mark. Åtgärderna ska avhjälpa lokala problem som hindrar män-niskor från att gå den kortaste, trevligaste vägen till en målpunkt och då medföra att andra färdmedel väljs. De felande länkarna identifieras med hjälp av invånarna i staden genom en publik kampanj (Klara – Färdiga – Gå!) där medborgare uppmanas anmäla platser de känner till. En pott gångpengar ska finnas avsatt för åtgärderna, som väljs ut gemensamt av Trafikkontoret och berörd stadsdelsförvaltning.

<b>Ansvarig förvaltning</b>	Trafikkontoret tillsammans med stadsdelsförvaltningarna
<b>Uppfyller nyckelorden</b>	kunna vilja veta våga
<b>Kostnad</b>	16 miljoner kronor (uppdelat på sex år)

### Åtgärd 4 Utveckla ett vägvisningssystem för fotgängare

Ett vägvisningssystem riktat till fotgängare kan ge bättre möjligheter att hitta till viktiga målpunkter inom gångavstånd. Ett vägvisningssystem kan till exempel visa turister och tillfälliga besökare att avstånden i innerstaden är relativt korta, och därmed avlasta kollektivtrafiknätet på de sträckor där det behövs bäst. Det kan också göra genvägar och tvärförbindelser mellan stadsdelar mer kända och utnyttjade. Vägvisningssystemet kan antingen bestå av fristående kartor och hänvisningsskyltar eller integreras med cykelvägvisning eller reklamskyltar.

De platser där behoven av ett vägvisningssystem är störst bör först förses med vägvisning, men systemet bör planeras och utformas för att kunna omfatta alla delar av staden.

<b>Ansvarig förvaltning</b>	Trafikkontoret
<b>Uppfyller nyckelorden</b>	kunna vilja veta våga
<b>Kostnad</b>	7 miljoner kronor



## Åtgärd 5 Skapa en "verktygslåda" för gånganalys

Syftet är att samla olika metoder för att inventera och utvärdera gångvänligheten inom ett avgränsat område eller stråk. Utvärderingen kan ge underlag till åtgärder för att förbättra för fotgängare, eller omprioriteringar inom existerande projekt. Tanken är att bättre möta behoven hos samtliga trafikanter utifrån deras prioritet i den aktuella situationen.

Verktygslådan kan användas både som en del av investeringsprojekt för att se till att fotgängarna får sina behov uppfyllda, och på egen hand för att ta fram gångåtgärder för ett område eller en plats. En liten del av verktygslådan föreslås bli obligatorisk i investeringsprojekt för att ge förutsättningar för rätt prioriteringar.

Gångvänligheten kan utvärderas på flera sätt:

- Inventering av faktorer i miljön som påverkar gångvänlighet, till exempel barriärer, målpunkter, upplevelsetäthet, sittplatstäthet, saknade eller ogena länkar, träd och andra gröna inslag, bullriga stråk och platser, alternativa vägar och platser med trafiksäkerhetsproblem.
- Mätning av fotgängarflödet på en eller flera platser för att till exempel få reda på var det finns utrymmesbrist eller underutnyttjade länkar.
- Intervjuer med fotgängare om hur de upplever ett område, för att till exempel få reda på vilka platser som upplevs som ottrygga eller trevliga att vistas på, om vissa grupper av fotgängare uppskattar eller ogillar någon särskild plats, vilka ”mentala barriärer” som existerar, eller om någon länk saknas eller upplevs som ogen.
- Användande av olika analysmetoder på det existerande gångvägnätet, som till exempel kan visa hur integrerade eller överblickbara olika stråk och platser är.

Åtgärderna kan vara av flera olika slag:

- Förändringar av förutsättningarna för andra trafikanter (trafikreglering eller hastighetsgränser, hastighetssäkring, mm)
- Ökad prioritet för gående i trafiksignaler
- Utökning eller förändringar av gångutrymmet
- Skapande av nya länkar för gångtrafiken
- Ökning av gångytans attraktivitet genom förändring av beläggning, belysning, möblering, grönska, med mera.

Inom verktygslådan kan det också finnas andra hjälpmedel: en manual för dimensionering av upplåtelser eller avstängningar som påverkar gångutrymmet på ett stråk eller en plats, rekommendationer för sittplatstäthet på olika typer av stråk med avseende på till exempel stråkets

	gångtrafikmängder, antal målpunkter och områdets bebyggelsetäthet och befolkningsstruktur.
Ansvarig förvaltning	Trafikkontoret i samverkan med Stadsbyggnadskontoret och Exploateringskontoret
Uppfyller nyckelorden	kunna vilja veta våga
Kostnad	1 miljon kronor

## Åtgärd 6

### Arbete med tillfälliga åtgärder

Åtgärden baseras på Riktlinjer för idéburen stadsutveckling, som antagits av kommunstyrelsen. Syftet är att klargöra förutsättningarna för olika typer av tillfälliga åtgärder, både internt inom staden och gentemot externa intressenter. Åtgärden ska också resultera i information riktad till stadens invånare, som beskriver vilka möjligheter det finns att påverka närmiljön, hur man ansöker och vilka krav som måste uppfyllas för att få tillstånd.

Att tillfälligt omfördela gatuutrymmet kan vara ett sätt att testa en gatas potential som gågata eller gångfartsområde. Genom att till exempel enbart skylta om gatan blir åtgärden enkel att genomföra, och olika typer av utrymmesfördelning kan testas och utvärderas innan utformningen eventuellt permanentas. En tillfällig omfördelning av gatuutrymmet kan också göras på platser där biltrafiken minskar under en avgrensad period, till exempel platser som sommartid inte är lika trafikerade eller där trafikflöden försvinner eller minskar i anslutning till ombyggnader.

Ett annat syfte med att tillåta tillfälliga åtgärder i gatumiljön kan vara att öka medborgarnas inflytande över hur deras närmiljö används, genom att överläta ansvaret för delar av gatumiljön, till exempel parkeringsytor, impediment eller tillfälligt oanvända ytor till organisationer, verksamheter eller individer som förbinder sig att ta hand om platsen under en period. Ytterligare en möjlig användning av tillfälliga åtgärder är att göra avstängningar under kortare tidsperioder, till exempel under en eller flera helger, när behovet av transportutrymme för bilar är mindre och antalet fotgängare är stort. Detta har redan testats under namnet Open Streets på Götgatsbacken och Medborgarplatsen, med start under sommaren 2013. Under 2014 utökades Open Streets till att omfatta hela Götgatan.

Ansvarig förvaltning	Trafikkontoret
Uppfyller nyckelorden	kunna vilja veta våga
Kostnad	24 miljoner kronor (uppdelat på sex år)

**Åtgärd 7****Förbättra gatudrift och gatuunderhåll utifrån fotgängares behov**

Syftet med åtgärden är att minska antalet och allvarlighetsgraden i singelolyckor för fotgängare, genom att se över metoder och prioriteringar inom gatudrift och gatuunderhåll. Genom mer kunskap om var fotgängares singelolyckor sker och vilka stråk och platser som används mest av fotgängare blir det lättare att göra prioriteringar av gatuunderhåll och vinterväghållning. Åtgärden bör involvera alla aktörer inom staden som beställer gatudrift och gatuunderhåll, för att skapa gemensamma riktlinjer för arbetet. Även tester av nya metoder för snöröjning av gångbanor bör inkluderas i arbetet.

**Ansvarig förvaltning**

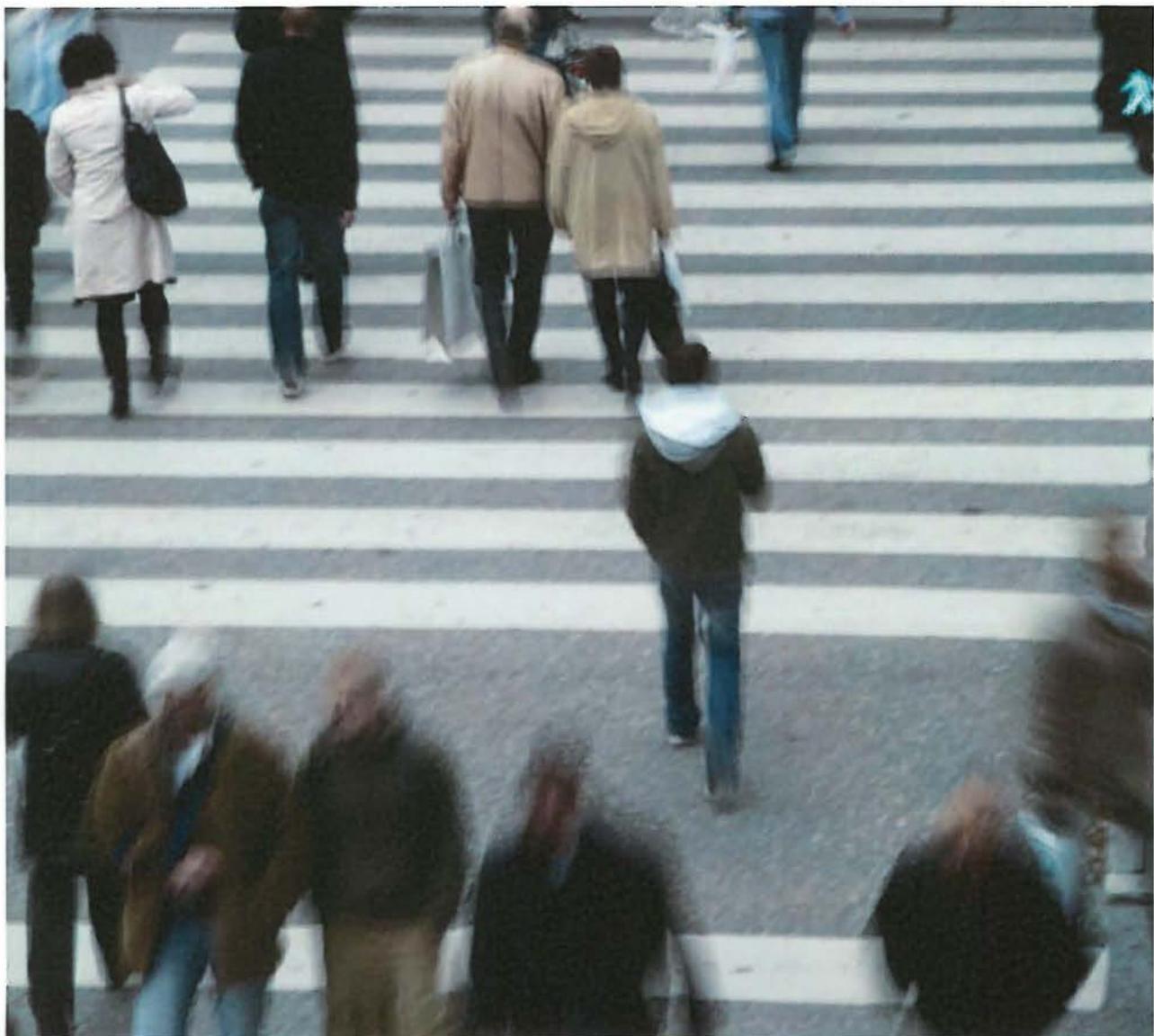
**Uppfyller nyckelorden**

**Kostnad**

Trafikkontoret

kunna *wilja veta våga*

90 miljoner kronor (uppdelat på sex år)



### **Åtgärd 8 Ta fram en metod för bedömning av trängsel på gångbanor**

Gångstråk som används av många mäniskor är en tillgång för staden och upplevs ofta som trygga och attraktiva. Det finns dock en gräns när fotgängarflödet är så stort att trängsel uppstår. Trängsel minskar attraktiviteten på platser och stråk och kan i värsta fall leda till bristande tillgänglighet och trafiksäkerhet. I dagsläget saknas en stockholmsanpassad metod för att värdera trängsel i form av minskad framkomlighet, bekvämlighet och trivsel för fotgängare. Gångbanans utformning och bredd, liksom mängden fotgängare och dessa fotgängares preferenser, påverkar tillsammans framkomligheten.

Åtgärden bör omfatta en inventering av existerande metoder för att mäta trängsel, en studie av hur Stockholms fotgängare upplever trängsel, samt framtagande av en metod anpassad efter Stockholms förhållanden. Arbetet ska resultera i en metod som kan användas vid alla stadens projekt som innebär omfördelning av gatuutrymme, för att säkerställa att fotgängare får önskad framkomlighet.

Ansvarig förvaltning	Trafikkontoret
Uppfyller nyckelorden	kunna vilja
Kostnad	2 miljoner kronor

### **Åtgärd 9 Mäta gångtrafiken**

Syftet är att börja samla in data om antal och andel gående på olika platser i Stockholm. Vilka mätmetoder som är lämpliga behöver utredas, och på vilka platser som mätningar bör göras. Data ska kunna användas som kunskapsunderlag för beslut som rör gångtrafik, men även för att undersöka förändringar i gåendet på utvalda platser över både längre och kortare tidsperioder. Data kan också utgöra underlag för analyser av gågnätet och fungera som referensmaterial för att förutsäga variationer över tid och vid olika väderförhållanden.

Ansvarig förvaltning	Trafikkontoret
Uppfyller nyckelorden	en jämförbarhet mellan olika
Kostnad	3 miljoner kronor







# Noter

- 1 Trafikanalys, RVU Sverige 2011 och 2012.
- 2 Ulf Eriksson: Neighborhood environment and physical activity, 2013
- 3 Stockholms handelskammare rapport 2013:3, ISSN 1654-1758, "Stockholm attraherar arbetskraften, Västeuropas snabbast växande storstadsregion till 2030".
- 4 LSECities, "Stockholm, Green Economy, Leader, Report. A report by the Economics of Green Cities Programme at the London School of Economics and Political Science", 2013.
- 5 Runkeeper, Hugo Ahlenius, Nordpil AB
- 6 City i samverkan
- 7 Stockholmarnas resvanor till handelsplatser, inköpsresor under maj 2013, WSP 2013
- 8 Resvanor och attityder till Stockholmstrafiken, Trivector 2012:26
- 9 Trygg i Stockholm? En stadsövergripande trygghetsmätning, Socialförvaltningen Stockholms stad, 2011
- 10 Attitydundersökning "Hänsyn i Stockholmstrafiken", Trafikkontoret, 2014
- 11 Intervjuundersökning om gångvanor och mätning av fotgångarflöden i Liljeholmen, Trafikkontoret, 2011
- 12 Olyckor som rör Stockholms stad inrapporterade av polis och akutsjukvård, 2013
- 13 De skadade i Stockholms stad trafik: Hur många är de egentligen? Hur mycket kostar deras skador? Rapport Trafikkontoret 2008



Stockholms  
stad

ATKINS

Kommunstyrelsen

## **Flerbostadshus med hyresrätter på gamla Porsmosseverkets tomt i Kummelnäs**

Motion den 16 juni 2014 av Gunnel Nyman Gräff och Kaj Nyman (S)

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att avslå förslaget i motionen med motivering att planarbetet för området bör ha ett bredare perspektiv för att lösa långsiktiga behov.

### **Sammanfattning**

Motionärerna föreslår att kommunen ska starta ett arbete för att bygga flerbostadshus med hyresrätter på den tomt i Kummelnäs där Porsmosseverket låg.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden menar att arbetet med utveckling av Porsmosseområdet behöver inledas med en noggrann studie av vilka behov som finns i norra Boo i form av kommunal och annan service, så att viktiga önskemål hos kommunens medborgare kan tillmötesgås på bästa sätt. Exploateringenheten tillägger att exploateringsekonomin bör utredas och att prioritering gentemot andra stadsbyggnadsprojekt i kommunen behöver göras.

### **Förslagen i motionen**

Gunnel Nyman Gräff och Kaj Nyman (S) föreslår att kommunfullmäktige ska uppdra till kommunstyrelsen att initiera bostadsbyggande i form av flerbostadshus med hyreslägenheter på f d Porsmosseverkets tomt i Kummelnäs.

### **Miljö- och stadsbyggnadsnämndens bedömning**

Förslaget i motionen har remitterats till miljö- och stadsbyggnadsnämnden och till mark- och exploateringenheten. Planenhetens har gjort en utredning som underlag för nämndens beslut. Bedömning avser miljö- och stadsbyggnadsnämndens ansvar som planmyndighet.



Porsmosseverksområdet ligger i översiksplanen inom ett område där den framtida inrikningen ska vara ”gles blandad bebyggelse”. På platsen för det före detta Porsmosseverket kan det vara aktuellt med ny bebyggelse i form av offentlig service, bostäder, båtuppläggnings eller andra verksamheter.

Det har långe funnits tankar om exploatering av marken där Porsmosseverket tidigare låg, bl.a. med bostäder. Marken har stor potential och många olika typer av funktioner skulle kunna inrymmas här. Kommunen har dock valt att avvakta fortsatt arbete med området i väntan på den nya Skurubron.

Marken kan vara lämplig för bostäder, men ett uppdrag att inleda ett planarbete för området bör ha ett bredare perspektiv, då den framtida planeringen av marken måste bygga på att lösa de långsiktiga behoven av exempelvis kommunal service i området. Marken omfattar nästan det enda plana området i norra Boo och skulle av den anledningen kunna inrymma mark för idrottsändamål.

Det är ej heller möjligt att styra upplåtelseformen för bostäder genom en detaljplan.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår miljö- och stadsbyggnadsnämnden kommunfullmäktige att avslå det precisa förslaget i motionen om planläggning för flerbostadshus.

## **Exploateringsenhetens bedömning**

Exploateringsenhetens svar instämmer i det som planenheten framfört i ärendet, dvs. att noggranna studier av vilka behov som är viktigast att tillgodose i norra Boo i form av kommunal och annan service bör ske innan arbetet med utvecklingen av området för gamla Porsmosseverket kan starta. Exploateringsenheten tillägger även att exploateringsekonomin bör utredas och att prioritering gentemot andra stadsbyggnadsprojekt i kommunen behöver göras.

## **Förslagens ekonomiska konsekvenser**

De ekonomiska konsekvenserna att bygga hyresrätter på gamla Porsmosseverkets mark är i dagsläget svåra att överblicka då det idag finns många alternativa möjligheter att utveckla marken. Hyresrätter skulle sannolikt innebära att marken upplåts med tomträtt vilket skulle ge en regelbunden inkomst till kommunen över lång sikt.

## **Konsekvenser för barn**

Konsekvenserna för barn är helt beroende av hur området planeras och utformas i framtiden. Skulle området i framtiden innehålla idrotts- och fritidsanläggningar skulle det



sannolikt ge de mest positiva konsekvenserna då det idag råder brist på t.ex. bollplaner i området.

## **Stadsledningskontorets bedömning**

Den sammantagna bedömningen är att det inte är lämpligt att genomföra motionens förslag att initiera bostadsbyggande i form av flerbostadshus med hyreslägenheter på f.d Porsmosseverkets tomt i Kummelnäs. Planarbete för f.d. Porsmosseverkets tomt bör ha ett bredare perspektiv, då den framtida planeringen av marken måste bygga på att lösa de långsiktiga behoven av exempelvis kommunal service i området.

## **Ärendets tidigare behandling**

### **Beslut i miljö- och stadsbyggnadsnämnden, 2014-12-10 § 329. MSN**

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden föreslår kommunfullmäktige att avslå förslaget i motionen.

## **Bilaga**

Motion till kommunfullmäktige från (S) om hyresrädder på gamla Porsmosseverkets mark  
Protokollsutdrag miljö- och stadsbyggnadsnämnden § 329, MSN 2014/136-219.

Gunilla Glantz

Stadsbyggnadsdirektör

Andreas Totschnig

Enhetschef plan

Christina Gerremo

Tillförordnad enhetschef

Exploateringenheten



§ 329

Dnr MSN 2014/136-219

## Bygg hyresräatter på gamla Porsmosseverkets mark

Motion den 16 juni 2014 av Gunnel Nyman Gräff (S) och Kaj Nyman (S).

### Beslut

Miljö- och stadsbygnadsnämnden föreslår kommunfullmäktige att avslå förslaget i motionen.

### Ärendet

Motionärerna föreslår att kommunen ska starta ett arbete för att bygga flerbostadshus med hyresräatter på den tomt i Kummelnäs där Porsmosseverket låg.

Planenheten framhäller i beredningen av förslaget att ett arbete med utveckling av Porsmosseområdet behöver inledas med en noggrann studie av vilka behov som finns i norra Boo i form av kommunal och annan service, så att viktiga önskemål hos kommunens medborgare kan tillmötesgås på bästa sätt. Enheten föreslår att fullmäktige ska avslå det precisa förslaget i motionen om att initiera bostadsbyggande i form av flerbostadshus med hyreslägenheter på f d Porsmosseverkets tomt i Kummelnäs. Det är heller inte möjligt att styra upplåtelseformen för bostäder, genom en detaljplan.

### Förslagen i motionen

Gunnel Nyman Gräff (S) och Kaj Nyman (S) föreslår att kommunfullmäktige ska uppdra till kommunstyrelsen att initiera bostadsbyggande i form av flerbostadshus med hyreslägenheter på f d Porsmosseverkets tomt i Kummelnäs.

### Planenhetens utredning och bedömning

Förslaget i motionen har remitterats till miljö- och stadsbygnadsnämnden och till mark- och exploateringsenheten. Planenhetens utredning och bedömning nedan avser miljö- och stadsbygnadsnämndens ansvar som planmyndighet.

Porsmosseverksområdet ligger i översiktsplanen inom ett område där den framtida inrikningen ska vara ”gles blandad bebyggelse”. På platsen för det före detta Porsmosseverket kan det vara aktuellt med ny bebyggelse i form av offentlig service, bostäder, båtuppläggning eller andra verksamheter.

Det har länge funnits tankar om exploatering av marken där Porsmosseverket tidigare låg, bl.a. med bostäder. Marken har stor potential och många olika typer av funktioner skulle kunna inrymmas här. Kommunen har dock valt att avvakta fortsatt arbete med området i väntan på den nya Skurubron.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Marken kan vara lämplig för bostäder, men ett uppdrag att inleda ett planarbete för området bör ha ett bredare perspektiv, då den framtida planeringen av marken måste bygga på att lösa de långsiktiga behoven av exempelvis kommunal service i området. Marken omfattar nästan det enda plana området i norra Boo och skulle av den anledningen kunna inrymma mark för idrottsändamål.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår planenheten att miljö- och stadsbyggnadsnämnden föreslår kommunfullmäktige avslå det precisa förslaget i motionen om planläggning för flerbostadshus. Enheten får i sammanhanget påpeka att det inte är möjligt att styra uppläteleformen för bostäder, genom en detaljplan.

### Förslagens ekonomiska konsekvenser

De ekonomiska konsekvenserna att bygga hyresrätter på gamla Porsmosseverkets mark är i dagsläget svåra att överblicka då det idag finns många alternativa möjligheter att utveckla marken. Hyresrätter skulle sannolikt innebära att marken uppläts med tomträtt vilket skulle ge en regelbunden inkomst till kommunen över lång sikt.

### Konsekvenser för barn

Konsekvenserna för barn är helt beroende av hur området planeras och utformas i framtiden. Skulle området i framtiden innehålla idrotts- och fritidsanläggningar skulle det sannolikt ge de mest positiva konsekvenserna då det idag råder brist på t.ex. bollplaner i området.

### Handlingar i ärendet

Planenhetens tjänsteskrivelse 2014-11-27.

Bilagor:

1. Motion till kommunfullmäktige från (S) om hyresrätter på gamla Porsmosseverkets mark.

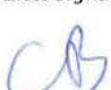
### Yrkanden

Cathrin Bergenstråhle (M) yrkade att nämnden skulle besluta i enlighet med förslaget till beslut.

Helena Westerling (S) yrkade att nämnden skulle avslå förslaget till beslut och istället besluta i enlighet med förslaget i motionen.

### Beslutsgång

Ordförande Cathrin Bergenstråhle (M) ställde sitt eget bifallsyrkande mot Helena Westerlings avslagsyrkande och fann att nämnden hade beslutat i enlighet med Cathrin Bergenstråhles yrkande.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		



10 december 2014

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**  
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden**Reservationer**

Helena Westerling (S) och Maria Lähetkangas (S) reserverade sig emot nämndens beslut och anser att nämnden borde ha bifallit motionen.

Då det är kommunal mark så finns det definitivt ett gyllene tillfälle att här råda bot på bristen av hyreslägenheter, att till området tillföra ytterligare en boendeform och att även i handling visa att vi i Nacka strävar efter ett socialt hållbart byggande.

**Protokollsanteckningar**

Thomas Josefsson (S) gjorde följande anteckning till protokollet:

"Jag delar den uppfattning som Helena Westerling (S) och Maria Lähetkangas (S) ger uttryck för i sin reservation."

-----

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

## Bygg hyresrätter på gamla Porsmosseverkets mark

*Motion till kommunfullmäktige i Nacka*

Porsmosseverket lades ner för många år sedan, när också Boodelen av kommunen anslöts till Käppala reningsverk. Anläggningen, som än i dag ägs av kommunen, stod länge och förföll, men sedan några år är de gamla byggnaderna rivna.

Samtidigt har bostadsbristen ökat i hela Stockholmsregionen och andelen hyresrätter både i länet och i Nacka minskat. Porsmosseverkets gamla tomt skulle vara en utmärkt plats att råda bot på båda bristerna. I Kummelnäs finns det många villor och även några bostadsrätter. Däremot finns det inga hyresrätter. Om man vill ha ett socialt hållbart byggande (vid sidan av ekologiskt och ekonomiskt) är Porsmosseverkets gamla tomt en utmärkt plats att genomföra detta.

Vi vill därför föreslå kommunfullmäktige

- att uppdra till kommunstyrelsen att initiera bostadsbyggande i form av flerbostadshus med hyreslägenheter på f.d Porsmosseverkets tomt i Kummelnäs.

Nacka den 12 juni 2014

*Gunnel Nyman Gräff (s)*

*Kaj Nyman (s)*

*Namnteckning (s)*

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Komplettering till beslut förutsättningar för uppsägning av verksamhetsytor**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att delar av hyresobjekt som sägs upp av hyresgäster genom nyttjande av option, så kallad avställd tomgångshyra, ska kunna hyras ut till annan med verksamhet som inte kräver särskild lokalansökanpassning av Nacka kommun, till dess att ytan återtas av hyresgästen.

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att hyresperioden för annan att hyra lokal som är avställd med tomgångshyra begränsas till maximalt en termin åt gången.

Hyresavtalet avseende avställda lokalytor kombineras i samtliga fall med ett avstående från besittningsskydd.

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att hyra av lokalyta som är avställd med tomgångshyra beslutas av enhetschef för lokal enheten och ersättningen erläggs direkt till Nacka kommun genom lokal enheten.

### **Sammanfattning**

En konsekvens av beslutet om förutsättningar för uppsägning av verksamhetsytor är att lokaler som sägs upp med en option, tomgångshyra, inte blir tillgängliga för annan verksamhet i behov av lokal. I syfte att förhindra att utnyttjade lokaler inte används för att lösa verksamheternas lokalbehov föreslår lokal enheten en komplettering av beslutet angående förutsättningar för uppsägning av lokalytor. Förslaget är att lokal enheten under en tidsperiod begränsad till en termin åt gången kan hyra ut tomställda lokaler till annan verksamhet.

### **Ärendet**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott fattade den 21 januari 2014 beslut om förutsättningar för uppsägning av verksamhetsytor. Beslutet omfattar bland annat så kallad ”uppsägning för tomgång”, en option där hyresgästen har rätt att säga upp samt återta de uppsagda lokalytorna inom en tvåårsperiod i utbyte mot att 30 % av ordinarie hyra hänförlig



till den uppsagda lokalytan erläggs. I övrigt råder samma krav på att lokalytan ska vara avgränsningsbar så som vid ordinarie uppsägning.

Under tiden uppsagda lokalytan är tomställd är den inte tillåten att hyra ut till någon annan, varken av Nacka kommun eller hyresgästen själv, vilket skiljer sig från en vanlig uppsägning där rådigheten över lokalens återgång till hyresvärdens vid hyresavtalets upphörande som då får möjlighet att hyra ut den.

Mot bakgrund av det lokalbehov som finns hos andra kommunala verksamheter, exempelvis musikskoleundervisning, utgör villkoret att inte kunna hyra ut tillfälligt uppsagd lokalyta ett hinder för att leva upp till uppdraget om att tillgodose verksamheternas lokalbehov, trots att det finns lokalytor som inte används.

Lokalenheten föreslår därför en ändring vad gäller villkoren vid uppsägning för tomgång där det blir möjligt att hyra ut den tomställda lokalytan under följande förutsättningar:

- Den som nyttjar avställd lokalyta inte utgör en uppenbar störning av ordinarie verksamhet
- Avtalet inte löper längre än en skoltermin så att det riskerar utgöra en konflikt för det fall verksamheten önskar återta sin uppsagda yta
- Inga lokalpassningar beviljas för annat fall än att dessa beställs och bekostas av den hyresgäst som nyttjat optionen att säga upp del av hyresobjektet för tomgång.

För att inte skapa ett felaktigt ekonomiskt incitament föreslås att endast lokalenheten och inte hyresgästen har rätt att hyra ut lokal som sagts upp för tomgång.

## **Ekonominiska konsekvenser**

De direkta ekonomiska konsekvenserna bedöms vara mycket ringa.

Erik Lundin  
Enhetschef  
Lokalenheten

Robert Westerlund  
Verksamhetscontroller  
Lokalenheten

§ 7

MSN 2015/8-003

## Justerering i miljö- och stadsbyggnadsnämndens reglemente

### Beslut

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut:

Kommunfullmäktige justerar §2 punkten B.3 så att den lyder ”Upprätta och anta detaljplaner med standardförfarande, om de inte är av stor vikt eller har principiell betydelse.”

En ny punkt läggs till gällande ärendeberedning som lyder ”Om minst två ledamöter så begär ska ett ärende inom myndighetsutskottet överlämnas till Miljö- och stadsbyggnadsnämnden för avgörande.”

### Ärendet

Vid årsskiftet trädde förenklingar i bestämmelser om planprocessen i kraft. Själva begreppet ”enkelt planförfarande” fanns inte i lagtexten utan bestod i ett antal bestämmelser om i vilka fall detaljplaner kunde tas fram på enklare sätt. Dessa regler är nu omgjorda i syfte att förenkla planprocessen generellt sett.

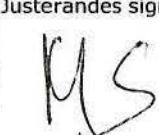
Utgångspunkten är ett standardförfarande, sedan finns ett lite mer omfattande förfarande som kallas utökat förfarande och ett omfattande förfarande som kallas samordnat förfarande. I arbetet med reglemente för miljö- och stadsbyggnadsnämndens reglemente uppstod en felstrivning i §2, punkten B.3. Det skulle rätteligen ha stått upprätta och anta detaljplaner med standardförfarande, om de inte är av stor vikt eller har principiell betydelse” och inte ”upprätta och anta detaljplaner med samordnat förfarande, om de inte är av stor vikt eller har principiell betydelse”, som det nu kommit att göra enligt kommunfullmäktiges beslut om nämndorganisation i ärendet om mål och budget. Stadsledningskontoret föreslår att miljö- och stadsbyggnadsnämnden initierar att detta justeras i nämndens reglemente.

### Handlingar i ärendet

Juridik- och kanslienhets tjänsteskrivelse, 2015-01-23

### Yrkanden

Helena Westerling (S) yrkade, med instämmande av Roger Bydler (MP), att nämnden skulle besluta i enlighet med förslag till beslut med tillägget att en ny punkt läggs till gällande ärendeberedning som lyder ”Om minst två ledamöter så begär ska ett ärende inom myndighetsutskottet överlämnas till Miljö- och stadsbyggnadsnämnden för avgörande.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		



28 januari 2015

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**  
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden**Beslutsgång**

Nämnden beslöt i enlighet med Helena Westerlings (S) yrkande.

-----

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

## **Justerings i miljö- och stadsbyggnadsnämndens reglemente**

### **Förslag till beslut**

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige justerar §2 punkten B.3 så att den lyder ”Upprätta och anta detaljplaner med standardförfarande, om de inte är av stor vikt eller har principiell betydelse.”

### **Ärendet**

Vid årsskiftet trädde förenklingar i bestämmelser om planprocessen i kraft. Själva begreppet ”enkelt planförfarande” fanns inte i lagtexten utan bestod i ett antal bestämmelser om i vilka fall detaljplaner kunde tas fram på enklare sätt. Dessa regler är nu omgjorda i syfte att förenkla planprocessen generellt sett. Utgångspunkten är ett standardförfarande, sedan finns ett lite mer omfattande förfarande som kallas utökat förfarande och ett omfattande förfarande som kallas samordnat förfarande. I arbetet med reglemente för miljö- och stadsbyggnadsnämndens reglemente uppstod en felskrivning i §2, punkten B.3. Det skulle rätteligen ha stått upprätta och anta detaljplaner med standardförfarande, om de inte är av stor vikt eller har principiell betydelse” och inte ”upprätta och anta detaljplaner med samordnat förfarande, om de inte är av stor vikt eller har principiell betydelse”, som det nu kommit att göra enligt kommunfullmäktiges beslut om nämndorganisation i ärendet om mål och budget. Stadsledningskontoret föreslår att miljö- och stadsbyggnadsnämnden initierar att detta justeras i nämndens reglemente.

Gunilla Glantz  
Stadsbyggnadsdirektör  
Stadsledningskontoret

Helena Meier  
Stadsjurist

Kommunstyrelsen

## **Detaljplan för del av Älta 10:I m fl fastigheter, Ältadalen, i Älta, Nacka kommun**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att anta detaljplanen.

### **Sammanfattning**

Planområdet ligger i Älta och möjliggör en utbyggnad av bostäder, förskola och äldreboende. Kommunfullmäktige återremitterade ärendet 2015-02-02 (minoritetsåterremiss). Syftet var att få till stånd en tätare bebyggelse och ökad exploateringsgrad, samt att huvuddelen av bostäderna skulle utgöras av flerbostadshus. Frågan om täthet, exploateringsgrad och bebyggelsetyper har diskuterats vid flera tillfällen under planprocessens gång och resulterat i det nu föreliggande planförslaget. Planförslaget är väl avvägt mellan olika enskilda och allmänna intressen och planenheten ser inget skäl till att omarbeta planförslaget, särskilt inte med de konsekvenser för tid och ekonomi som ett omtag skulle innebära. Detaljplanen bör därför antas i sin nuvarande utformning.

### **Ärendet**

Planområdet ligger i en del av Älta där tidigare tätverksamhet bedrivits. Förslaget möjliggör en utbyggnad av bostäder, förskola och äldreboende samt att grönområden säkerställs i mötet med Erstaviks naturområde.

Kommunstyrelsen behandlade ärendet 2015-01-02 och föreslog kommunfullmäktige att anta detaljplanen. Kommunfullmäktige återremitterade ärendet 2015-02-02 (minoritetsåterremiss). Syftet var att få till stånd tätare bebyggelse och ökad exploateringsgrad, samt att huvuddelen av bostäderna skulle utgöras av flerbostadshus.

### **Bakgrund**

Planeringen av Ältadalen har en lång historia. Kommunstyrelsen beslutade 1998 att förköpa större delen av marken i Ältadalen i samband med att Ballast (idag NCC Roads) förvärvade denna. I november 2000 tecknades ett avtal mellan kommunen och Ballast om tippning av massor i området. Områdesnämnden i Älta beslutade i oktober 1999 att en dialogserie om



Ältadalens utveckling skulle hållas med Ältaborna. Dialogen resulterade i rapporten ”Ältabornas syn på Ältadalen”. På kommunstyrelsens uppdrag utarbetades sedan ett förslag till utvecklingsplan för Ältadalen. Kommunen fattade dock inget beslut om utvecklingsplanen.

I juni 2007 beslutade kommunstyrelsen att ingå markanvisningsavtal med NCC. Markanvisningsavtalet berör största delen av kommunens mark i Ältadalen och utgår från ett grovt skissat planutkast med 145 friliggande småhus. I februari 2009 beslutade kommunstyrelsen om start-PM för ett planprogram för Ältadalen. Enligt planprogrammet skulle cirka 215 bostäder, i huvudsak friliggande småhus, kunna byggas i området. Förutom den kommunala marken, där NCC fått markanvisning, ingick även två privatägda markområden i programområdet. Förutom bostäderna innehöll programmet ett äldreboende och en förskola.

Planprogrammet antogs av kommunstyrelsen i maj 2010. Samtidigt fick planenheten i uppdrag att ta fram en detaljplan för området. Samråd om detaljplaneförslaget genomfördes under oktober-november 2011 och efter bearbetning och förhandlingar med de ingående intressenterna ställdes förslaget ut för granskning mellan den 28 maj och den 5 juli 2013. Den långa tid som förflyttit mellan utställning och antagande, beror på komplicerade förhandlingar om exploateringsavtal med många inblandade parter.

Under alla steg i planprocessen har frågan om täthet, exploateringsgrad och typ av bostadsbebyggelse diskuterats. Synpunkter på ökad exploatering och tätare bebyggelse har framförts framför allt ur hållbarhetssynpunkt, men samtidigt har många yttranden även ansett att exploateringen av området varit för hög. Den bedömning som då gjordes, var att en bebyggelse med i huvudsak småhus är lämpligast på grund av områdets läge, omgivande karaktär och befintlig marknadsefterfrågan. För att inte låsa planen till vissa hustyper, är bestämmelserna flexibla och tillåter såväl friliggande småhus som radhus och flerbostadshus. För vissa delar av området är den tillåtna exploateringsgraden så pass hög att den mer lämpar sig för radhus eller låga flerbostadshus än för friliggande småhus.

### **Konsekvenser av en ändrad inriktning**

En ändrad inriktning för att få till stånd tätare bebyggelse, ökad exploateringsgrad och en huvudsaklig inriktning på flerbostadshus, skulle innebära ett omtag av hela detaljplanprocessen med nytt samråd och ny granskning.

Normalt skulle en sådan process ta cirka två år, men i detta fall är det högst osäkert hur inblandade intressenter/fastighetsägare ställer sig till en sådan förändring och tiden kan därför bli mycket längre. Ett omtag innebär även att det exploateringsavtal som kommunfullmäktige antagit, inte vinner laga kraft, då det är kopplat till den redan framtagna detaljplanen. Tre nya exploateringsavtal måste därför också tas fram, vilket förmodligen innebär ytterligare tidsåtgång.



Det är viktigt med alla nya bostäder men det är framför allt angeläget med det äldreboende och den förskola som planen medger. En försening på flera år skulle därför vara mycket olycklig.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Om detaljplanen antas kan kommunala investeringar i form av förskola och äldreboende uppstå i genomförandeskedet. I övrigt regleras kostnaderna för genomförandet i exploaterings- och genomförandeavtal med exploateringen.

Kostnaderna för ett omtag med ny inriktning är svåra att beräkna. Planarbetet har hittills kostat 3,3 milj. och ett omtag skulle troligtvis inte bli lika dyrt, då många utredningar (t ex arkeologi) går att använda. Andra utredningar (t ex dagvatten och trafik) kan behöva göras om och en rimlig bedömning kan vara att ett nytt planarbete kostar cirka 2 milj. I detta sammanhang är det också viktigt att vara medveten om att de ingående exploateringarna redan betalt för ett planarbete som bedrivits i enlighet med ett antaget planprogram. Det är därför inte helt enkelt att hävda att de nu ska betala för ett planarbete med annan inriktning.

## **Planenhetens synpunkter**

Frågan om täthet, exploateringsgrad och bebyggelsetyper har diskuterats vid flera tillfällen under planprocessens gång och resulterat i det nu föreliggande planförslaget. Planförslaget är väl avvägt mellan olika enskilda och allmänna intressen och planenheten ser inget skäl till att omarbeta planförslaget, särskilt inte med de konsekvenser som redovisats ovan.

Detaljplanen bör därför antas i sin nuvarande utformning.

Planenheten

Angela Jonasson  
tillförordnad planchef

Sven Andersson  
översiktsplanerare

12 januari 2015

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

§ 4

Dnr KFKS 1997/125-214

## Detaljplan för del av Älta 10:I m fl fastigheter, Ältadalen, i Älta

### Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att anta planförslaget.

### Ärende

Planområdet ligger i en del av Älta där tidigare tätverksamhet bedrivits. Förslaget möjliggör en utbyggnad av bostäder, förskola och äldreboende samt att grönområden säkerställs i mötet med Erstaviks naturområde.

Under utställningstiden inkom 12 yttranden från olika remissinstanser och 5 yttranden från sakägare och boende i närområdet. Synpunkterna presenteras och bemöts i det tillhörande utlåtandet. Kommunstyrelsen föreslår att detaljplaneprocessen kan gå vidare mot antagande.

De synpunkter som har inkommit under utställningen av detaljplanen har inte medfört några större förändringar. Planförslaget har dock reviderats med avseende på några redaktionella ändringar och att en bestämmelse om störningsskydd lagts till samt en bestämmelse om suterrängvåning tagits bort. Även ett u-område har lagts till och u-områdesbestämmelsens betydelse har justerats. Revideringen har kommunicerats med de som berörs av förändringarna. De berörda har haft två veckor på sig att lämna in synpunkter på revideringen, inga synpunkter har kommit in under den tiden.

### Handlingar i ärendet

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 9 december 2014 § 260  
Protokollsutdrag, miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 11 december 2013, § 342  
Miljö- och stadsbyggnadsnämndens tjänsteskrievse den 22 november 2013

Utlåtande

Plankarta

Planbeskrivning

Illustrationsplan

Miljöredovisning

Hållbarhetsprogram

Tryck på länken nedan eller gå in på hemsidan där handlingar som hör till ärendets tidigare skeden finns: [http://www.nacka.se/web/bo\\_bygga/projekt/altadalen/Sidor/default.aspx](http://www.nacka.se/web/bo_bygga/projekt/altadalen/Sidor/default.aspx)

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

## Ärendets tidigare behandling

**Beslut i kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 9 december 2014 § 260**  
Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslog kommunstyrelsen fatta följande beslut.  
Kommunstyrelsen tillstyrker planförslaget och hemställer hos kommunfullmäktige att planförslaget antas.

**Beslut i miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 11 december 2013 § 342**  
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden tillstyrkte planförslaget och hemställer hos kommunfullmäktige att planförslaget antas.

## Yrkanden

Cathrin Bergenstråhle (M) yrkade, med instämmande av Anders Tiger (KD), bifall till stadsutvecklingsutskottets förslag.

Rolf Wasteson (V) yrkade att ärendet återremitteras för att arbeta in tätare bebyggelse och ökad exploateringsgrad i planen. Huvuddelen av bebyggelsen ska planeras som flerbostadshus.

## Beslutsgång

Kommunstyrelsen beslutade avslå Rolf Wastesons återremissyrkande.

Kommunstyrelsen beslutade i enlighet med Cathrin Bergenstråhles yrkande.

## Reservationer

Rolf Wasteson reserverade sig mot beslutet och ingav följande.

”Vänsterpartiet har länge hävdat att när grusgropen i Älta fylls upp så bör där byggas flerbostadshus i mindre skala. Det är inte hållbart att i en storstad fortsätta att rulla ut villamattorna. Vi behöver här öka exploateringsgraden och bygga tätare. Omgivningen hyser en stor andel villor och radhus så området är välförsett med den bostadstypen redan. Som försvar mot vår kritik så anges att planen i sig inte hindrar byggande av flerbostadshus. Det är sant men den totala mängden bostäder blir inte fler för det. Och, måste särskilt noteras, ingen avser att bygga något annat än småhus, det framgår klart av de tre exploateringsavtal som beledsagar planen.”

## Protokollsanteckningar

Kaj Nyman (S) och Helena Westerling (S) lät anteckna följande för Socialdemokraternas kommunstyrelsegrupp.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

"Den detaljplan som nu skickats till kommunfullmäktige för antagande skiljer sig på flera avgörande punkter mot det förslag som Ältaborna arbetade fram under rådslaget om Ältadalen för nu snart femton år sedan. Ältabornas idéer fick dock ingen chans att förverkligas inom ramen för ett planarbete för Ältadalen, eftersom kommunstyrelsen med Moderaterna och Kristdemokraternas röster (en rösts övervik) redan den 4 juni 2007 – innan något planarbete i realiteten startats – avgjorde områdets framtid genom ett avtal med NCC, som gav bolaget ett förhandslöfte om att bygga 145 småhus på området (numera utökat till omkring 220 friliggande småhus). Vi ser detta som ett flagrant brott mot Ältabornas vilja – men som tyvärr omöjligt att undanröja.

Vad som däremot är möjligt att förändra är dels markeringen av den tomt i områdets sydvästra del som tycks vara avsedd för ett äldreboende. Om så är fallet borde denna tomt ha fått beteckningen D (vårdboende) i stället för B (bostäder). Om tomen är avsedd för ett äldreboende för personer med relativt stor egen rörelseförmåga ligger det för långt från Älta centrum. Att hävda att – som planenheten har gjort i svar på pensionärssorganisationerna – att de som inte klarar av att på egen hand ta sig till Älta centrum kommer att följas av personal verkar helt verkligetsfrämmande. Har äldreomsorgen de resurserna?

Dessutom borde vi följa fritidsnämndens förslag att anlägga en 11 mannaplan i områdets östra del som är reserverat för fritidsverksamhet. Behovet av fotbollsplaner är stort runt om i Nacka. Här finns ett ypperligt tillfälle att börja tillgodose detta behov. Detta borde markeras genom en särskild markering i detaljplanen inom det område som nu är markerat PARK och NATUR."

Mikael Carlsson (NL) lät anteckna följande.

"Detta är ett område som skapas utan att hänsyn behöver tas till närliggande karaktärsbyggnader. Därför är det lämpligt med ett varierat bostadsbyggande med flerbostadshus och blandade upplåtelseformer. Vi skulle vilja se tydliga krav på miljövänliga hus och bostäder och en mycket god kollektivtrafikförsörjning till området. Nackas ledning borde självklart styra över hur viktiga områden som ska exploateras ska gestaltas, inte överläta åt byggherren att ensam bestämma. Nackalistan tycker det är av största vikt att Ältabornas åsikter tas tillvara och att de också får vara med att forma detta område på bästa sätt."

-----

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		



11 december 2013

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**  
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

§ 342

Dnr KFKS 1997/125-214

## **Detaljplan för del av Älta 10:I m.fl. fastigheter, Ältadalen, i Älta**

### **Beslut**

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden tillstyrker planförslaget och hemställer hos kommunfullmäktige att planförslaget antas.

### **Ärendet**

Planområdet ligger i en del av Älta där tidigare täktverksamhet bedrivits. Förslaget möjliggör en utbyggnad av bostäder, förskola och äldreboende samt att grönområden säkerställs i mötet med Erstaviks naturområde. Under utställningstiden inkom 12 yttranden från olika remissinstanser och 5 yttranden från sakrägare och boende i närområdet. Synpunkterna presenteras och bemöts i det tillhörande utlåtandet. Planenheten föreslår att detaljplaneprocessen kan gå vidare mot antagande.

De synpunkter som har inkommit under utställningen av detaljplanen har inte medfört några större förändringar. Planförslaget har dock reviderats med avseende på några redaktionella ändringar och att en bestämmelse om störningsskydd lagts till samt en bestämmelse om suterrängväning tagits bort. Även ett u-område har lagts till och u-områdesbestämmelsens betydelse har justerats. Revideringen har kommunicerats med de som berörs av förändringarna. De berörda har haft två veckor på sig att lämna in synpunkter på revideringen, inga synpunkter har kommit in under den tiden.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Kommunala investeringar i form av förskola och äldreboende kan uppstå i genomförandeskedet. I övrigt regleras kostnaderna för genomförandet i exploaterings- och genomförandeavtal med exploateraren.

### **Handlingar i ärendet**

Planenhetens tjänsteskrivelse 2013-11-22

Bilagor:

Utlåtande, plankarta, planbeskrivning, illustrationsplan, miljöredovisning, hållbarhetsprogram

### **Yrkanden**

Cathrin Bergenstråhle (M) yrkade bifall till förslaget, med instämmande av Kaj Nyman (S) och Johan Hiller (M).

### **Beslutsgång**

Nämnden beslöt i enlighet med Cathrin Bergenstråhles yrkande.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande



11 december 2013

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**  
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

## Anteckningar

Birgitta Berggren Hedin (FP) och Bjarne Hanson (FP) gjorde följande anteckning till protokollet:

"Av det hållbarhetsprogram som tagits fram för centrala Älta framhålls att det finns två Älta dels flerbostadsbebyggelsen kring Älta centrum och dels den omgivande småhusbebyggelsen. I planeringen av Älta centrum finns ett tydligt anslag för att bryta segreringen genom att öppna för att "Ältas tillväxt sker på ett sätt som är ekonomiskt, socialt, estetiskt och miljömässigt hållbart". Det hade varit önskvärt att denna inställning även fått gälla för Ältadalen. Fp anser att man borde ha tydligt markerat att man vill att det byggs bostadsrätter i Ältadalen inte bara villor och radhus. Det räcker inte att överläta till entreprenören, om man vill motverka segrering eller inte."

Birgitta Berggren Hedin (FP), Bjarne Hanson (FP), Pernilla Hsu (M), Börje Wessman (M), Magnus Sjöqvist (M), Björn Strehlenert (C) och Thomas Josefsson (S) gjorde följande anteckning till protokollet:

"Planbeskrivningen rörande Ältadalen innehåller uppgiften att ett äldreboende planeras till hörnet Lovisedalsvägen/Storkällans väg. I skrivelse från PRO och SPF i samband med utställningen ifrågasätts lämpligheten av ett äldreboende så långt från centrum. Planenheten svarar bl.a. att det tänkta vård- och omsorgsboendet är en del av mångfalden av boendeformer för äldre samt att de som idag flyttar in vanligen är i större behov av vård än tidigare. Av ovanstående beskrivning framgår, att planen talar om ett äldreboende, som fordrar biståndsbedömning och där vård och tillsyn bedrivs dygnet runt. Det står klart att det huvudsakliga syftet är vård, vilket som beteckning i planen behöver åtskiljas från det mer allmänna begreppet bostäder. I planen ska de olika fastigheternas planerade användning anges. Bokstaven B täcker diverse olika boendeformer med den gemensamma egenskapen att boende är det huvudsakliga syftet. När dock det huvudsakliga syftet med fastigheten är vård, ska bokstaven D användas. En vårdbyggnad utmärks bl.a. av att den behöver inrättas för att tillgodose speciella arbetsmiljökrav. Dessutom gäller för miljö, finansiering och besittningsskydd annorlunda arrangemang än de för bostäder vanliga. Dessa är några kriterier som kan användas, när man avgör om B för bostäder eller D för vård ska användas.

När det gäller det planerade äldreboendet i Ältadalen har denna fastighet på detaljplanekartan märkts med bokstaven B för bostäder. Vår bedömning är att D för vård vore den korrekta och att beteckningen B i framtiden kan leda till problem genom att ett bygglov för äldreboende vid ett överklagande förklaras ej planenligt. Emellertid borde denna fråga ha diskuterats tidigare i planprocessen, varför nämnden nu ändå valt att tillstyrka planförslaget för antagande."

-----

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

## **Detaljplan för del av Älta 10:I m fl fastigheter, Ältadalen, i Älta, Nacka kommun**

### **Förslag till beslut**

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden tillstyrker planförslaget och hemställer hos kommunfullmäktige att planförslaget antas.

### **Sammanfattning**

Planområdet ligger i en del av Älta där tidigare tätverksamhet bedrivits. Förslaget möjliggör en utbyggnad av bostäder, förskola och äldreboende samt att grönområden säkerställs i mötet med Erstaviks naturområde.

Under utställningstiden inkom 12 yttranden från olika remissinstanser och 5 yttranden från sakrägare och boende i närområdet. Synpunkterna presenteras och bemöts i det tillhörande utlåtandet. Planenheten föreslår att detaljplaneprocessen kan gå vidare mot antagande.

De synpunkter som har inkommit under utställningen av detaljplanen har inte medfört några större förändringar. Planförslaget har dock reviderats med avseende på några redaktionella ändringar och att en bestämmelse om störningsskydd lagts till samt en bestämmelse om suterrängvåning tagits bort. Även ett u-område har lagts till och u-områdesbestämmelsens betydelse har justerats. Revideringen har kommunicerats med de som berörs av förändringarna. De berörda har haft två veckor på sig att lämna in synpunkter på revideringen, inga synpunkter har kommit in under den tiden.

### **Ärendet**

Planområdet ligger i östra delen av Älta och omfattar en areal om drygt 33,6 hektar. Området avgränsas i öster av Storkällans kyrkogård och naturmark som hör till Erstavik, i norr av Erstavik 25:32, i väster av bebyggelsen längs Åsvägen och Lovisedalsvägen, samt i söder av Storkällans väg. Detaljplanen syftar i första hand till att möjliggöra bostadsbebyggelse i den före detta grustäkt som utgör en stor del av planområdet. Vid



Lovisedalsvägen planeras dessutom en förskola och ett äldreboende. Tidigare framtagna idéer om att Ältadalen ska vara ett grönt stråk tas tillvara genom att den östra delen av dalgången planeras för spontana idrotts- och fritidsaktiviteter. Genom att planera för bostäder och service i områdets västra delar och grönområde i de östra kan detaljplaneområdet skapa en naturlig övergång mellan tätorten Älta och Erstaviks naturområde.

Under utställningstiden inkom 12 yttranden från olika remissinstanser och 5 yttranden från sakrägare och boende i närområdet. Länsstyrelsen skriver att rekommenderade bullernivåer kan komma att överskridas vid Storkällans väg. De menar att placering av bullerplank där för behöver framgå av planhandlingarna och regleras på plankartan. Fritidsnämnden påpekar att det finns en brist på fotbollsplaner i Älta och önskar där för att en 11-manna fotbollsplan planeras i, eller i närheten av, planområdet. Tekniska nämnden anser att vägområdet för lokalgatorna bör ha tillräcklig bredd för att i framtiden möjliggöra ytterligare en gångbana. De lyfter också upp frågan om mini-återvinningscentral och de ser helst att frågan blir löst inom planområdet. Tekniska nämnden påpekar även att tillgängligheten för servicefordon till den planerade pumpstationen i parken måste beaktas.

Nacka Miljövårdsråd och Naturskyddsföreningen i Nacka anser att exploateringen är för stor. Ett flertal olika naturvärden lyfts fram, exempelvis de öppna sand- och grusytorna. Inriktningen på småhus ifrågasätts också från hållbarhetssynpunkt. Från privatpersoner har det inkommit synpunkter om bland annat bebyggelsens täthet, störningar från ökad trafik samt placering av förskola. Inkomna synpunkter bemöts i det tillhörande utlåtandet.

De förändringar som har gjorts i planförslaget efter utställningen är av mindre betydelse då de inte påverkar strukturen eller bebyggelsenstetheten. I samband med den revidering som gjorts har berörda sakrägare och remissinstanser kunnat lämna ytterligare synpunkter på förändringarna.

Revideringen innebär att ett u-område för underjordiska ledningar har lagts till i anslutning till fördelningsstationen på Älta 37:10 och u-områdesbestämmelsens betydelse har justerats för att överensstämma med Bovertets rekommendationer. Utöver detta har en bestämmelse om störningsskydd införts och bestämmelsen om souterrängvåning tagits bort där den fanns för två kvarter längst i nordväst. Detta görs för att planens tanke är att begränsa våningsantalet till två. Möjligheter till anpassning till mark finns ändå. I övrigt har endast redaktionella ändringar gjorts i planbeskrivningen och miljöredovisningen. Revideringen har kommunicerats med de som berörs av förändringarna. De berörda har haft två veckor på sig att lämna in synpunkter på revideringen, inga synpunkter har kommit in under den tiden.

Detaljplanen grundas på det detaljplaneprogram för Ältadalen som antogs av kommunstyrelsen 2010-05-03 och planförslaget stämmer väl överens med programmet. Därefter har detaljplanen varit på samråd och även godkänts för den utställning som pågick



under sommaren 2013. Mot bakgrund av ovanstående information föreslår planenheten att detaljplaneprocessen för Ältadalen kan gå vidare mot antagande.

## **Ekonомiska konsekvenser**

Kommunala investeringar i form av förskola och äldreboende kan uppstå i genomförandeskedet. I övrigt regleras kostnaderna för genomförandet i exploaterings- och genomförandeavtal med exploateringen.

## **Handlingar i ärendet**

Utlåtande  
Plankarta  
Planbeskrivning  
Illustrationsplan  
Miljöredovisning  
Hållbarhetsprogram

Till denna tjänsteskrivelse fogas karta över området samt översikt över kommunala beslut, se nedan.

Tryck på länken nedan eller gå in på hemsidan där handlingar som hör till ärendets tidigare skeden finns: [http://www.nacka.se/web/bo\\_bygga/projekt/altadalen/Sidor/default.aspx](http://www.nacka.se/web/bo_bygga/projekt/altadalen/Sidor/default.aspx)

Planenheten

Andreas Totschnig  
planchef

Sven Andersson  
översiktsplanerare

Jerk Allvar  
planarkitekt



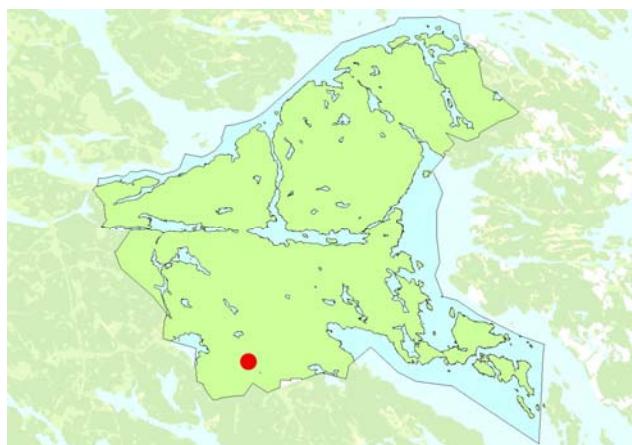
## Översikt projekt Ältadalen, kommunala beslut och detaljplanområdets avgränsning

Projektkedare: Fredrik Bengtsson

Delprojektkedare, planenheten: Sven Andersson

Delprojektkedare, exploateringsenheten: Fredrik Bengtsson

Beslut	Datum	Styrelse/ nämnd	Kommentar
✓ Start-PM, godkännande	070604	KS	§ 154
✓ Program, godkännande	100503	KS	§ 93
✓ Detaljplan, info om samråd	110831	MSN	§ 241
✓ Detaljplan, samråd	111005	Planchef	Delegationsbeslut
✓ Yttrande, samråd	111206	KSAU	§ 268
✓ Detaljplan, utställning	130515	MSN	§ 150
✓ Yttrande, utställning	130604	KSSU	§ 130
✓ Detaljplan, tillstyrkan		MSN	
Detaljplan, tillstyrkan		KSSU	
Detaljplan, tillstyrkan		KS	
Exploateringsavtal, godkännande		KF	
Detaljplan, antagande		KF	
Utbyggnads-PM, tillstyrkan		TN	
Utbyggnads-PM		KS	
Upphandling av entreprenör		Expl.chef	Delegationsbeslut
Projektavslut, tillstyrkan		TN	
Projektavslut, tillstyrkan		MSN	
Projektavslut		KS	
Projektavslut, tillstyrk		TN	





## UTLÄTANDE

2013-11-22

KFKS 1997/125-214  
Projekt 9612

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

## UTLÄTANDE

### **Detaljplan för del av Älta 10:I m fl fastigheter, Ältadalen, i Älta, Nacka kommun**

#### **Sammanfattning**

Detaljplanen syftar i första hand till att möjliggöra bostadsbebyggelse i den före detta grustäkt som utgör en stor del av planområdet. Vid Lovisedalsvägen planeras dessutom en förskola och ett äldreboende. Tidigare framtagna idéer om att Ältadalen ska vara ett grönt stråk tas till vara genom att den östra delen av dalgången planeras för spontana idrotts- och fritidsaktiviteter.

Områdets struktur bygger på ett sammanhängande gatunät utan återvändsgator. Den relativt finmaskiga strukturen ger möjligheter för varierade vägval vilket bland annat är en fördel för gång- och cykeltrafik. Park- och naturområdena kan nås enkelt genom släpp i bebyggelsen på strategiska platser. Höjdsättningen av gatorna har satts utifrån hur området lämpligast kan fyllas upp. De branta partierna i områdets västra del jämns ut från Lovisedalsvägen ned till parkområdet. Närmast Lovisedalsvägen, i närheten av buss hållplats och Sigfridsborgs skola, föreslås ett område för förskoleverksamhet. Förskolan nås antingen via lokalgatan eller från det angränsande naturområdet.

Under utställningstiden inkom 12 yttranden från olika remissinstanser och 5 yttranden från sakrägare och boende i närområdet.

Under samrådet tog Länsstyrelsen bland annat upp frågor om fornlämningar och markföröreningar upp. Dessa har inte berörts i deras utställningsyttrande. I yttrandet skriver Länsstyrelsen att de rekommenderade bullernivåerna kan komma att överskridas vid Storkällans väg. De menar att placering av bullerplank därfor behöver framgå av planhandlingarna och regleras på plankartan.

Fritidsnämnden påpekar att det finns en brist på fotbollsplaner i Älta och önskar därfor att en 11-manna fotbollsplan planeras i, eller i närheten av, planområdet. Tekniska nämnden anser att vägområdet för lokalgatorna bör ha tillräcklig bredd för att i framtiden möjliggöra ytterligare en gångbana. De lyfter också upp frågan om mini-återvinningscentral och de ser



helst att frågan blir löst inom planområdet. Tekniska nämnden påpekar även att tillgängligheten för servicefordon till den planerade pumpstationen i parken måste beaktas.

Nacka Miljövårdsråd och Naturskyddsföreningen i Nacka anser att exploateringen är för stor. Ett flertal olika naturvärden lyfts fram, exempelvis de öppna sand- och grusytorna. Inriktningen på småhus ifrågasätts också från hållbarhetssynpunkt.

### Förändringar efter utställning

De synpunkter som har inkommit under utställningen av detaljplanen har inte medfört några större förändringar. Planförslaget har dock reviderats med avseende på några redaktionella ändringar och att en bestämmelse om störningsskydd lagts till samt att en bestämmelse om suterrängvåning tagits bort. Även ett u-område har lagts till och u-områdesbestämmelsens betydelse har justerats. Revideringen har kommunicerats med de som berörs av förändringarna. De berörda har haft två veckor på sig att lämna in synpunkter på revideringen, inga synpunkter har kommit in under den tiden.

När det gäller Länsstyrelsens synpunkter om buller anser kommunen att det inte är lämpligt att införa en bullerbestämmelse som föreskriver en viss teknisk lösning. Istället införs en generell bestämmelse som anger att bebyggelsen ska utformas så att riktvärdena för bullernivåer på uteplatser uppnås.

### Bakgrund

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade den 15 maj 2013 § 150 att ställa ut förslaget till detaljplan. Utställningstiden varade mellan den 28 maj till och med den 5 juli 2013.

Samrådsskedets synpunkter har sammanfattats och bemötts i en samrådsredogörelse som upprättades den 2 maj 2013.

### Inkomna synpunkter

Följande remissinstanser har inga erinringar mot planförslaget

- Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott (KSSU)
- Vattenfall Värme
- Vattenfall Eldistribution

Följande remissinstanser har synpunkter på planförslaget

- Länsstyrelsen
- Lantmäterimyndigheten
- Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting (SL)
- Tekniska nämnden
- Fritidsnämnden
- Nacka Energi
- PRO Älta och SPF Svanen Älta
- Nacka Miljövårdsråd
- Naturskyddsföreningen i Nacka



Synpunkter har även inkommit från följande fastighetsägare och boende inom och i närheten av planområdet; innehavare av Erstaviks fideikommiss och ägare till Erstavik 25:32, ägare till Älta 30:67 och Älta 54:44 samt boende på Älta 37:38 och Älta 30:70 med grannar.

## **Sammanfattning och bemötande av inkomna synpunkter**

### **Inkomna synpunkter från kommunala nämnder och remissinstanser**

1. **Länsstyrelsen** påpekar, med hänvisning till bullerutredningen, att den högsta tillåtna maximala ljudnivån på 70 dBA för uteplatser inte klaras för uteplatser närmare än ca 37 meter från vägmitt längs Storkällans väg. Bullerplank kan dock minska bullret så att godtagbara nivåer kan uppnås för planerad bebyggelse. Länsstyrelsen anser att placering av bullerplank behöver framgå av planhandlingen och regleras på plankartan.

**Planenhetens kommentar:** Kommunen anser inte att det är lämpligt att införa en bestämmelse som föreskriver en viss teknisk lösning. Istället införs en generell bestämmelse om störningsskydd i detaljplanen. Bestämmelsen anger att bebyggelsen ska utformas så att riktvärdena för bullernivåer på uteplatser uppnås.

2. **Lantmäterimyndigheten** kommenterar i sitt yttrande att gemensamhetsanläggningen Ga:24 bör upphävas i den del där det blir kommunalt huvudmannaskap.

Vidare menar Lantmäterimyndigheten att skrivningen om det servitut som föreslås upphävas behöver utvecklas. Vilket servitut avses? På vilka grunder ska det upphävas och hur ska det ske?

**Planenhetens kommentar:** Tidigare har det varit på tal att upplösa hela Ga:24 alternativt ändra dess område. En förrättning påbörjades 2010 men avbröts med hänvisning till att det fortfarande finns byggnadsplaner i Älta med enskilt huvudmannaskap. Gemensamhetsanläggningen fick därför vara kvar även om den i praktiken saknar betydelse eftersom gatorna i Älta sedan länge sköts av kommunen. Samma situation föreligger idag.

Skrivelsen om servituten förtydligas i planhandlingarna.

3. **Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting (SL)** påpekar att minirondeller inte är förenligt med gator där det går busstrafik. Upphöjda korsningar ska utformas så att bussen kan passera med minsta möjliga besvär för resenärerna. Vidare anser de att det är tveksamt att kommunen inte redovisar hur bullerstörningar ska hanteras innan utställningsskedet.

De skriver också att gångavstånden från bebyggelsen inom planområdet till hållplatsen på Lovisedalsvägen bör stämmas av mot Riplan sida 39 inför ett antagande av detaljplanen.



**Planenhetens kommentar:** Planenheten bedömer att en minirondell kan göras överkörningsbar utan negativa konsekvenser för busstrafiken. Utformningen ska bestämmas i dialog med Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting. Gångavstånden till buss hållplats är avstämmd mot de angivna riktslinjerna och överensstämmer med vad som anges.

Angående bullerfrågan se kommentaren till Länsstyrelsens yttrande.

4. **Tekniska nämnden** anser att det bör finnas plats för anläggande av gångbanor på båda sidor av lokalgatorna om det behövs i framtiden. I utställningsförslaget finns det bara plats för gångbana på ena sidan. Dubbla gångbanor skulle underlätta snöröjningen och minska kostnaden för den framtida driften av gatorna.

Vidare påpekar tekniska nämnden att det fortfarande råder osäkerhet när det gäller en mini-återvinningscentral i angränsande verksamhetsområde. Man menar att dessa frågor helst ska lösas inom detaljplanen.

Tekniska nämnden lyfter också upp frågan om angöring för drift- och underhållsfordon till den planerade pumpstationen för spillovatten. Tillstånd måste finnas så att servicefordon får använda gångvägar inom parkområdet, och dessa vägar behöver då också dimensioneras och snöröjas för att klara detta. Normalt sker tillsyn av denna typ av anläggningar varje vecka. Att driftsäkerheten kan garanteras är viktigt för att undvika olägenheter vid driftstörningar.

**Planenhetens kommentar:** Under planprocessen har det gjorts en bedömning att det är tillräckligt med gångbana på ena sidan av lokalgatorna, att bygga på båda sidor är således inte aktuellt. Att då reservera ett område på ena sidan för framtida utbyggnad gör att det uppstår långa remsovlar som inte kommer kunna utformas eller underhållas på något lämpligt sätt. Risken är stor att det skulle bli parkering längs alla gator eller att ytorna ianspråktas av privatpersoner. Bedömningen är därför att gatuområdena i förslaget är tillräckliga.

Arbetet med en mini-återvinningscentral i det närliggande verksamhetsområdet har kommit så pass långt att det är det troligaste alternativet. Att ha en sådan funktion i närheten av andra verksamheter är att föredra före en placering i bostadsområdet.

Tillgänglighet och angöring till pumpstationen är inte något som detaljplanen reglerar. Dock får fordon för drift och underhåll framföras på parkvägar. Frågan om dimensionering av dessa parkvägar tas med till kommande projektering.

5. **Fritidsnämnden** menar att det är av största vikt att lek- och aktivitetsytan för alla åldrar finns tillgängliga i närområdet. Nämnden pekar särskilt ut att behovet av en fullstor 11-mannaplan för fotboll behöver beaktas i planarbetet. De menar att det idag råder en stor brist på fotbollsplaner och att det är lämpligt att använda redan plana ytor för detta ändamål. Fritidsnämnden ger ett exempel på placering i planområdets norra del med angöring från Erstaviksvägen.

**Planenhetens kommentar:** Parkområdet som planeras i områdets östra del och skogsområdet vid den planerade förskolan bedöms kunna tillgodose områdets behov av



ytor för lek och spontanidrott. En större anläggning med parkeringsplatser, belysning och helgaktiviteter har inte bedömts som lämplig i närheten av Storkällans kapell. Området i angränsning till Erstaviksvägen, som fritidsnämnden tagit som exempel på placering, är inte kommunägt och det ingår inte heller i planområdet. Eftersom det dessutom är naturreservat är en sådan placering inte aktuell.

6. **Nacka Energi** förtydligar hur kostnader relaterade till utbyggnad av deras anläggningar ska fördelas. De önskar också att det bildas en ledningsrätt för nya och befintliga kablar från fördelningsstationen på Älta 37:10 och ut till Storkällans väg.

**Planenhetens kommentar:** Detaljplanen har kompletterats med u-områden för befintliga ledningar på kvartersmark. Planbeskrivningen kompletteras med att det kan behöva bildas en ledningsrätt i det aktuella läget. I övrigt ligger redovisade ledningar inom allmän platsmark.

7. **PRO Älta och SPF Svanen Älta** har lämnat in en gemensam skrivelse. De anser att det inte är lämpligt med ett äldreboende i Ältadalen. Skälet till det är det långa avståndet till Älta centrum och att service och kollektivtrafik därmed inte blir lättillgänglig.

Organisationerna ser hellre att ett nytt äldreboende byggs i Älta centrum. De menar också att olika typer av boende för äldre ska finnas i Älta centrums närhet, exempelvis seniorbostäder, trygghetsbostäder med hyresrätt och vård- och omsorgsboende, boendeformer som har olika grad av anpassning.

**Planenhetens kommentar:** Planenheten håller med om att det bör finnas en mångfald av boendeformer för äldre. Det planerade vård- och omsorgsboendet är en del i detta.

När det gäller vård- och omsorgsboenden är de som flyttar in idag i större behov av vård och stöd än vad som var fallet längre tillbaka i tiden. Detta eftersom många kan bo kvar i sitt hem längre med stöd av hemtjänst. För merparten av de boende är det enklare att använda de tjänster som erbjuds inom boendet, exempelvis sjukskötarsbesök, frisör, fotvård och beställningar av läkemedel än att på egen hand besöka centrum. Om besök i centrum ändå behövs hjälper personal till med detta.

8. **Nacka Miljövårdsråd** har lämnat in ett yttrande som till största delen tar upp samma frågor som yttrandet under samrådet. De frågor som utvecklats ytterligare rör främst kollektivtrafik samt förändringarna mellan samrådsförslaget och utställningsförslaget.

Nacka Miljövårdsråd är starkt kritiska mot den föreslagna bebyggelsen och menar att exploateringen är alltför hård, vilket strider mot gällande översiktsplan och tidigare förslag som Ältabornas syn på Ältadalen. En större del av området bör lämnas för lek, fritidsaktiviteter och natur/park. De från natursynpunkt bevarandevärda områdena 1, 2 och 3 bör inkluderas i naturreservatet Strålsjön-Erstavik och det bevarandevärda området 5 bör bevaras i sin helhet.



Miljövårdsrådet påpekar att området behöver ökad turtäthet för busstrafiken på Lovisedalsvägen, en busslinje som fortsätter utefter Storkällans väg – Grustagsvägen – Töresjövägen och mot Tyresö centrum samt direkt förbindelse mot Sickla. Vissa bussar till Tyresö skulle i framtiden kunna dras via Älta och Ältadalen. Linjerna benämns som I och N i Trafikförvaltningens (Stockholms läns landsting) "Stomnätstrategi för Stockholms län, Etapp 2 - Stockholms län utanför ytterstaden". Området bör ha utfart för biltrafik endast mot Storkällans väg. Lokalgatan mot Lovisedalsvägen bör utgå eller göras till en sekundär utfart.

Rådet påpekar även behov av service, återvinningsstation, bollplan, bredare parkstråk, gröna tak, energihushållning, gäsparkering och hundrastgård samt tar upp frågor om markförorningar, dagvatten och luftförorningar. Nacka miljövårdsråd anser att äldreboende inte bör placeras här och ifrågasätter om det blir tillräckligt med förskoleplatser samt framhäller att en miljökonsekvensbeskrivning måste upprättas på grund av dagvattensituationen och närheten till Erstavik och naturreservatet Strålsjön-Erstavik.

**Planenhetens kommentar:** Planen innehåller mer bebyggelse än 2002 års översiktsplan anger, vilket också är anledningen till att ett planprogram tagits fram. Planen stämmer emellertid med gällande översiktsplan antagen i juni 2012. Detaljplanen innebär en avvägning mellan exploateringsintresset och de tidigare idéerna om den gröna Ältadalen. Det redovisade grönstråket är mellan 70 och 200 meter brett och bedöms vara tillräckligt för de behov av lek och rekreation som finns. En utökning av naturreservatet är inte aktuell, men de bevarandevärda områdena 1, 2 och 3 är betecknade som naturmark i detaljplanen och den största delen av skogspartiet i söder (område 5) sparas också som naturmark.

Vid den naturvärdeskartering inklusive insektsinventering som genomförts hittades inga rödlistade arter i fällfångsterna, men ändå flera som är regionalt sällsynta. Grustäkten bedömdes som en genomsnittlig täkt i ett regionalt perspektiv vad gäller art- och individrikedom. Förekomst av Bibagge har dock rapporterats till ArtPortalen, vilket införts i planbeskrivningen. I planens avvägning mellan olika intressen har behovet av bostäder och ett återställande av marken prioriterats i områdets södra och mellersta del. I planens nordligaste del behålls grusslänterna i naturmarken.

Kommunen har kontinuerliga diskussioner med SL om alternativa linjesträckningar och ökad turtäthet för busstrafiken. Någon ny busslinje till Tyresö är dock inte aktuell för tillfället.

Frågor om markförorningar, dagvatten och luftförorningar har utretts under planarbetet och kommunen har beslutat att detaljplanens genomförande inte innebär betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar denna uppfattning och någon miljökonsekvensbeskrivning tas därför inte fram.

## 9. Naturskyddsföreningen i Nacka

- ✓ Planeringen är felvänd, låt hållbarhetsfrågorna styra planens utformning från grunden
- ✓ Värna de känsliga sandmiljöerna där den sällsynta bibaggen förekommer
- ✓ Spara hela närvärksområdet öster om Sigfridsborgsskolan



- ✓ Ta tillvara synpunkter om bevarande av närekreationsområden m.m. från ”Ältabornas syn på Ältadalen”
- ✓ Kollektivtrafiken skulle kunna ha planerats annorlunda
- ✓ Bilpooler och sänkta parkeringstal för att uppnå ett mer hållbart resande.
- ✓ Upprätta en miljökonsekvensbeskrivning

Naturskyddsföreningen i Nacka saknar fortfarande en djupare analys av hur Ältadalen kan bebyggas på ett hållbart sätt. Det verkar redan vara bestämt att det är 230 – 250 bostäder i friliggande småhus som ska byggas. Är det optimalt utifrån ett hållbarhetsperspektiv? De ställer sig tveksamma till det. Det är ett bebyggelsemönster som oftast innebär ett stort bilinnehav och lågt kollektivtrafikresande. Naturskyddsföreningen anser att man har börjat i fel ände, istället borde man förutsättningsslöst tittat på hur man kan planera Ältadalen så att bebyggelsen inte tar naturmark i anspråk, inte ökar biltrafiken o.s.v. En viktig aspekt av hållbar utveckling är dialog med medborgarna, något som lyser med sin fränvaro i planförslaget. De anser också att man borde ta tillvara på det som framkom i ”Ältabornas synpunkter på Ältadalen”. Vidare borde en dialog föras med medborgare och föreningar om hållbarhetsfrågorna.

Föreningen lyfter fram att Ältadalens största naturvärden ligger i de blottade sand- och grusytorna. Den rödlistade bibaggen förekommer i Ältadalens norra del. Även om ingen bebyggelse är planerad i den del av Ältadalen där bibaggen förekommer så berörs den självklart av planerna genom ökat slitage m.m. De gröna sträken ser inte ut att bli tillräckligt breda både för att kunna fungera som spridningskorridorer för djur- och växter samt kunna ge rekreativvärden för människor. De ser gärna att de bevarandevärda områdena 1, 2 och 3 införlivas i naturreservatet Strålsjön-Erstavik och att område 5 bevaras i sin helhet. Just område 5 är oerhört viktigt som närekreationsområde för Ältaborna och ett viktigt närskogsområde för skolorna i området. Påverkan på Erstavik genom bl.a. ökat slitage från fler besökare bör uppmärksammas i miljöredovisningen. Dagvattenhanteringen måste studeras mycket noggrant i det fortsatta planarbetet.

När man har chansen att planera ett område från grunden borde man ha stora möjligheter att planera för kollektivtrafik och ett minskat bilberoende. Det är bra att det framförs tankar om bilpooler i området men det borde kombineras med andra åtgärder, bl.a. kraftigt sänkta parkeringstal.

Med tanke på exploateringens omfattning, den känsliga grundvattensituationen, de mycket värdefulla sandytorna, närheten till och påverkan på Erstavik genom ökat slitage och naturreservatet Strålsjön-Erstavik samt en biltrafikalstrande bebyggelsestruktur är det föreningens uppfattning att detaljplanen innebär en betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken ska upprättas.

**Planenhetens kommentar:** Tät bebyggelse är oftast att föredra ur ett hållbarhetsperspektiv vilket också är en påtaglig inriktning i Nackas nya översiktsplan. I Ältadalen har dock kommunen gjort bedömningen att en bebyggelse med i huvudsak småhus är lämpligast på grund av områdets läge, omgivande karaktär och befintlig



efterfrågan. I detaljplanen eftersträvas därför att göra ett sådant område så hållbart som möjligt. De nya bostäderna får anknytning till befintlig bebyggelse och kan till viss del nyttja befintlig infrastruktur. Underlaget för busstrafiken ökar med den nya bebyggelsen och de små tomterna innebär ett effektivt markutnyttjande. I övrigt tar naturskyddsföreningen upp samma frågor som Nacka Miljövårdsråd (se kommentar ovan).

### **Inkomna synpunkter från fastighetsägare inom planområdet**

#### **10. Ägaren till fastigheten Erstavik 25:32 och innehavaren av Erstaviks**

**fideikommis (Erstavik 25:1)** uttrycker att det är bra med en naturlig övergång mellan Älta och Erstaviks naturområde. Det är särskilt viktigt med hänsyn till att miljön i Erstavik är av intresse nationellt och regionalt. Ytterligare förtätning i planområdet, utöver den som nu föreslås, skulle vara mycket negativ.

Fastighetsägaren betonar vikten av ökad tillsyn och ordningshållning i Erstavik i och med att bebyggelsen kommer närmare det som till stor del är naturreservatsområde, och att ansvaret för detta är det allmännas. Förslaget behöver därför kompletteras med åtgärder som tillgodosser behoven av tillsyn och ordningshållning.

I övrigt betonas att genomförandet av uppfyllnad av marken kräver kommunala beslut om trafiken till och från området. Erstavik och de verksamheter som nu och i framtiden bedrivs där måste också garanteras utfart till allmänna vägar. Om nuvarande servitut upphävs måste frågan lösas på annat sätt.

**Planenhetens kommentar:** En av grundtankarna i detaljplanen är att skapa en zon med parkmark mellan den nya bebyggelsen och Erstavik. Någon ytterligare exploatering är därför inte aktuell. Ordningshållning och tillsyn inom Erstavik 25:1 är inget som regleras i detaljplanen. Dock är det en viktig fråga och ska bevakas i de löpande diskussioner som förs mellan Erstaviks godsförvaltning och kommunen. Tillgängligheten till olika delar av planområdet, för bland annat uppfyllnad, regleras i avtal om genomförandet som träffas mellan kommunen och inblandade parter.

De olika servitut för väg som är till förmån respektive last för fastigheter som berörs av detaljplanen skall ses över. Om de är onödiga kan de upphävas, funktionen med tillgänglighet till allmänt vägnät från Erstavik 25:1 och Erstavik 25:32 skall alltjämt säkerställas. En alternativ utfart från Erstavik kan anordnas i samband med att ett område vid Tyresövägen (del av Erstavik 25:1) planläggs för handelsändamål.

Delar av fastigheten Erstavik 25:32 får ny användning och tillfart via planområdets gatunät. Tillgängligheten till den kvarvarande delen av Erstavik 25:32 säkerställs genom övriga befintliga servitut eller eventuellt över annan kommunal mark.



## Inkomna synpunkter från fastighetsägare och sakägare utanför planområdet

- 11. Ägaren till fastigheten Älta 30:67 (Odlingsvägen 33)** lämnade in kritiska synpunkter på förslaget under samrådsskedet. Nu under utställningen har den boende åter kommit in med ett yttrande och konstaterar att det fortfarande planeras en utfart från planområdets norra del till Lovisedalsvägen. Den boende menar att analysen av vad som kommer att hända med trafikströmmarna är mycket bristfällig och att om anslutningen byggs ökar risken för olyckor.

**Planenhetens kommentar:** Det nya områdets huvudsakliga angöring kommer att vara från Grustagsvägen i söder men det är en fördel att ha en alternativ anslutning. Viss trafik från området kommer att ta sig genom Älta och det är då en fördel att sprida denna på både Evalundsvägen och Lovisedalsvägen/Erstaviksvägen. Den blivande trevägskorsningen kommer att detaljstuderas från trafiksäkerhetssynpunkt och hastighetsdämpande åtgärder i form av en vägbula att utföras på den nya anslutningsvägen.

- 12. Ägaren till fastigheten Älta 54:44, (Tallkottsvägen 10)** menar att det är en för tät bebyggelse i förslaget samt att de grönområden som bevaras inte är i linje med tidigare samtal med de boende i närområdet. De boende önskar färre hus i det nya området och att det ska vara mer luft mellan dessa, större rekreationsområden, att ett friluftscafé skapas för att fungera som en mötesplats, att förskolan placeras i södra delen av området samt att det byggs en idrottshall som kan angöras direkt från Tyresöleden. Den största negativa konsekvensen som lyfts fram är den ökade trafikbelastningen på Lovisedalsvägen och övriga vägar.

**Planenhetens kommentar:** Principerna för bebyggelsen är att den är tätast i den västra delen och att tätheten och även den tillåtna nockhöjden sedan är något lägre i angränsning mot park- och naturområdena i öster. Det kommer alltså vara en gradvis nedtrappning mot utkanten av området. Planenhetens bedömning är att relationen mellan bebyggelse och rekreationsområden är väl avvägd. Att det trots allt är en relativt tät bebyggelse som föreslås är ett sätt att skapa underlag för tätare busstrafik, men också en naturlig följd av det attraktiva läget och att marken är värdefull.

Den föreslagna förskolans placering bedöms vara lämplig av flera skäl, bland annat närheten till befintlig skolverksamhet, busshållplats och naturområde. Planläggande för friluftscafé förutsätter att det finns någon intressent som är villig att driva en sådan verksamhet. Under planarbetet har varken den frågan eller en eventuell idrottshall varit uppe till diskussion.

- 13. Tomträtsinnehavare på fastigheten Älta 30:70 (Odlingsvägen 27),** som i sin skrivelse även företräder fler icke namngivna ”boende på den övre delen av Odlingsvägen”, motsätter sig med bestämdhet föreslagen placering av förskola. De inkom även med synpunkter kring detta under samrådet. De boende påtalar att deras tidigare kritik inte lett till någon förändring för att minska de negativa konsekvenserna av förskoleplaceringen. De aktuella bostadstomterna ligger i direkt anslutning till Sigfridsborgs skola och är alltså redan kraftigt påverkade av ljudnivåer från skolgården och ventilationsanläggningar samt av störningar från trafik- och parkeringssituationen på Lovisedalsvägen. De boende menar att biltrafiken i anslutning till skolan ökat markant på senare tid och att vägen kantas av parkerade



bilar. Buss 801 har på grund av detta framkomlighetsproblem. De boende menar att förskolan borde placeras närmare den nya bebyggelsen.

**Planenhetens kommentar:** Situationen med Sigfridsborgs skola i närheten av befintliga radhus beslutades i samband med att den för det området aktuella stadsplanen fastställdes 1972. Att bostäder ligger i anslutning till skolor och förskolor är fullt naturligt. Planenhetens bedömning av att den föreslagna förskolans placering är lämplig redovisas i föregående kommentar. Den förmodade trafikökningen är en av anledningarna att Lovisedalsvägens utformning förtydligas och görs trevligare med trädplantering, separat gång- och cykelbana, busshållplats, övergångsställen och markerade parkeringsplatser osv. En särskild parkeringsplats ska även anläggas för förskolan.

Planenheten bedömer att den föreslagna förskolan inte medför större negativa konsekvenser än vad som får anses vara normalt i ett tätbebyggt område.

**14. En anhörig till boende på Älta 37:38** vill främst att läget för en ny förskola och nytt äldreboende omprövas med hänsyn till det boende som ligger på angränsande fastighet. På boendet bor ett flertal personer med speciella behov och som kan vara mycket känsliga för ljud, exempelvis från en förskolegård eller trafik. De vill heller inte komma i direkt blickfång från förskolan utan har behov av lugn och ro.

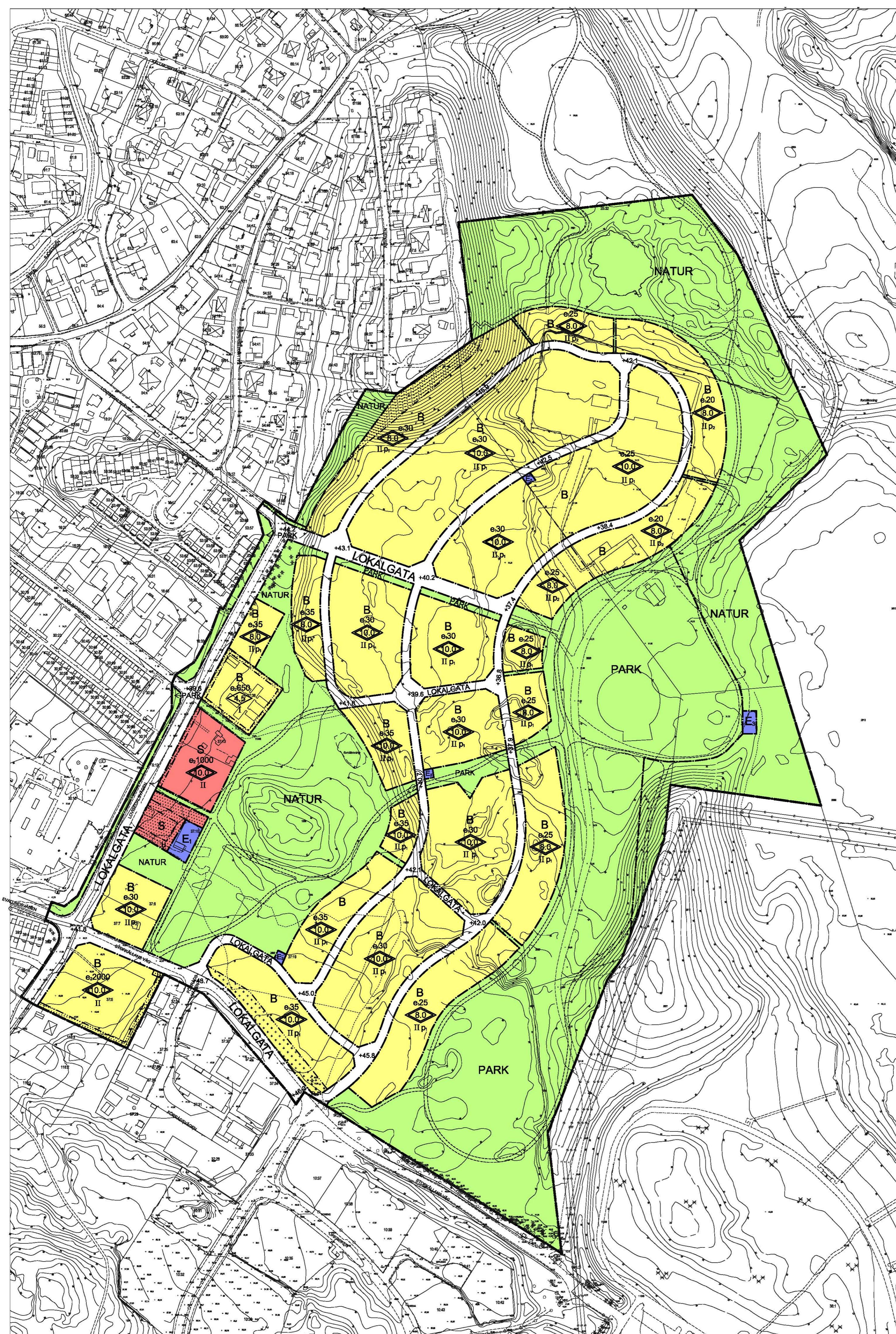
**Planenhetens kommentar:** Läget för den nya förskolan har ur flera aspekter bedömts som optimal. Förskolan är placerad med gångavstånd från samtliga bostäder i det nya området. Den kommer också att ligga nära Sigfridsborgs skola och i anslutning den befintliga skogsdungen öster om förskolan. Förskolans byggnad är tänkt att förläggas i norr och gården åt söder, vilket innebär att förskolegården inte vetter mot det befintliga boendet. Parkering till förskolan är placerad söder om förskolegården och varuleveranser planeras att ske från en ficka på Lovisedalsvägen. När det gäller äldreboendet ligger det på större avstånd och dess verksamhet bedöms inte vara störande. De eventuella störningarna för boendet bedöms därför som små.

Planenheten

Andreas Totschnig  
Planchef

Sven Andersson  
Översiktplanerare

Jerk Allvar  
Planarkitekt



GRUNDKARTA ÄLTADALEN skapad 2013-02-13  
Koordinatsystem SWEREF 99 18 00, Höjdsystem RH2000

### Planbestämmelser

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela området.

#### GRÄNSER

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- - - Egenskapsgräns

#### ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

##### Allmänna platser

LOKALGATA	Lokaltrafik
PARK	Anlagd park
NATUR	Naturområde

#### Kvartersmark

B	Bostäder
E <sub>1</sub>	Fördelningsstation för el
E <sub>2</sub>	Transformatorstation
E <sub>3</sub>	Avloppspumpstation
S	Skola, förskola

#### UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

+0.0 Föreskriven höjd över nollplanet

#### UTNYTTJANDEGRAD

e<sub>0</sub> 00 Största byggnadsarea i procent av fastighetsarea  
e<sub>2</sub> 0000 Största totala byggnadsarea

#### BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

Byggnad får inte uppföras  
Marken får endast bebyggas med komplementbyggnader med en högsta totalhöjd av 3,5 meter, samt med murar och plank  
Marken skall vara tillgänglig för allmännytta underjordiska ledningar

#### PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

##### Placering

p<sub>1</sub> Huvudbyggnad ska placeras minst 3 meter från gata och garage/carport ska placeras minst 6 meter från gata.  
Huvudbyggnad får placeras i fastighetsgräns mot granne och får sammanbyggas.

p<sub>2</sub> Huvudbyggnad ska placeras minst 3 meter från gata och garage/carport ska placeras minst 6 meter från gata.  
Huvudbyggnad ska placeras minst 4 meter från fastighetsgräns mot granne.

##### Utformning

♦ Högsta byggnadshöjd i meter  
♦ Högstanockhöjd i meter  
I, II Högsta antal våningar

#### STÖRNINGSSKYDD

Bebyggeten ska utformas så att alla bostäder har tillgång till uteplats med högst 70 dB(A) maximal ljudnivå

#### ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

##### Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år från den dag planen vinner laga kraft

##### Lov med villkor

Bygglow får inte ges innan marken lämpar sig för bebyggelse har säkerställts genom att markförorningar har sannerats eller på annat sätt åtgärdats i samråd med tillsynsmyndigheten.

##### ILLUSTRATION

----- Illustrationslinje

##### UPPLYSNING

Detaljplanen har upprättats med stöd av den äldre plan- och bygglagen (PBL 1987:10)

### ANTAGANDEHANDLING

Skala 1:2000 (A1)

0 20 40 60 80 100m

Detaljplan för del av  
Älta 10:1 m fl fastigheter  
Ältadalen, i Älta  
Nacka kommun  
Planenheten i maj 2013, reviderad i oktober 2013

Till planen hör:  
Planprogram  
Planbeskrivning  
Miljöbedövning  
Hållbarhetsprogram  
Fastighetsförteckning  
Illustrationsplan

Andreas Totschnig  
planchef

Sven Andersson  
översiktsplanerare

Jerk Allvar  
planarkitekt

KFKS 1997/125-214  
Projektnr. 9242961200

Tillstyrkt av MSN \_\_\_\_\_  
Antagen av KF \_\_\_\_\_  
Laga kraft \_\_\_\_\_

## PLANBESKRIVNING

### Detaljplan för del av Älta 10:I m fl fastigheter, Ältadalen, i Älta, Nacka kommun

Upprättad på planenheten i maj 2013, reviderad i oktober 2013



Planområdets geografiska läge i kommunen

Detaljplaneförslaget omfattar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning
- Miljöredovisning
- Hållbarhetsprogram och riktlinjer för hållbart byggande
- Fastighetsförteckning
- Illustrationsplan (ÅWL Arkitekter)

## PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanen syftar i första hand till att möjliggöra bostadsbebyggelse i den före detta grustäkt som utgör en stor del av planområdet. Vid Lovisedalsvägen planeras dessutom en förskola och ett äldreboende. Tidigare framtagna idéer om att Ältadalen ska vara ett grönt stråk tas tillvara genom att den östra delen av dalgången planeras för spontana idrotts- och fritidsaktiviteter. Genom att planera för bostäder och service i områdets västra delar och grönområde i de östra kan detaljplaneområdet skapa en naturlig övergång mellan tätorten Älta och Erstaviks naturområde.

Planeringen av Ältadalen ska grundas på ett hållbart stadsbyggande ur social, miljömässig och ekonomisk synvinkel. Till detaljplanen hör ett särskilt hållbarhetsprogram, som även innehåller målområden ur ”riktlinjer för hållbart byggande”, antagna av miljö- och stadsbygnadsnämnden.

För att illustrera hur Ältadalen skulle kunna bebyggas har en illustrationsplan och ett antal gestaltningsskisser arbetats fram av ÅWL arkitekter och Cedervall arkitekter. Illustrationsplanen innehåller i huvudsak friliggande småhus.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Förutsättningar	2
Planförslaget	10
Konsekvenser	15
Genomförande frågor	18

## FÖRUTSÄTTNINGAR

### Läge, areal & markägoförhållanden

Plandområdet ligger i östra delen av Älta och omfattar en areal om drygt 33,6 hektar. Området avgränsas i öster av Storkällans kyrkogård och naturmark som hör till Erstavik, i norr av Erstavik 25:32, i väster av bebyggelsen längs Åsvägen och Lovisedalsvägen, samt i söder av Storkällans väg.

Största delen av plandområdet ägs av Nacka kommun. Vasakronan äger fastigheten Älta 37:19 i södra delen av plandområdet och i norr ägs fastigheten Erstavik 25:32 av en privatperson. Nacka församling äger viss mark som ingår i plandområdets östra del. Längs Lovisedalsvägen finns två privatägda småhusfastigheter.

### Översiktlig planering

#### Gällande översiksplan

Planförslaget stämmer överens med gällande översiksplan ”Hållbar framtid i Nacka” som antogs i juni 2012. I översiksplanen redovisas för plandområdet ”gles stadsbebyggelse som domineras av bostadsbebyggelse men som även kan innehålla kontor, handel, skolor, förskolor etc. samt grönområden och nödvändig infrastruktur”. För området anges att en exploateringsgrad mellan 0,5 och 1,0 som lämplig och en inriktning med bebyggelsehöjd i högst två våningar med enstaka undantag. I översiksplanen redovisas Nackareservatet - Erstaviksområdet som nationellt värde för rekreation. Ett svagt samband i grönstrukturen uppmärksammades dock från plandområdet och söderut. Detaljplaneförslaget ger möjlighet att behålla befintligt samband i grönstrukturen samt stärka detta genom att planera för grönområde i planens östra del.

#### Tidigare översiksplan

När detaljplanearbetet startade våren 2009 gällde den översiksplan som antogs 2002. På grund av att planarbetets inriktning i vissa delar avvek från översiksplan 2002 upprättades då ett detaljplaneprogram.

#### Grönstrukturprogram

I det grönstrukturprogram som antogs 2011 anges plandområdets västra delar som närnatur och närskog i ett större sammanhängande grönområde av regionalt värde. I plandområdets sydvästra del finns ett skogsparti, på kartan nedan benämns detta som det centrala skogspartiet. En del av detta utgör skog som enligt RTK (Regionplanekontoret) anses vara äldre, över 100 år, sammanhängande skog inom de gröna kilarna. Även variationsrika skogsbyggnader och kulturhistoriskt landskap uppmärksammades i angränsning till plandområdet i öster. Den grönstruktur som funnits värdefull i grönstrukturprogrammet säkerställs till stor del i planförslaget. En mindre del av naturen tas dock i anspråk av äldreboende, förskola och bostäder. Som helhet bedöms dock planförslaget påverka grönstrukturen positivt då plandområdets östra delar avsätts för grönytor och att kopplingar till den regionala grönkilen därmed skapas.

## Detaljplaneprogram

Ett planprogram, daterat mars 2010, har upprättats för aktuellt område. Programmet antogs av kommunstyrelsen 2010-05-03. Planförslaget stämmer väl överens med detaljplaneprogrammet.



Detaljplaneprogrammets huvuddrag

## Detaljplaner

För den södra delen av planområdet gäller:

- byggnadsplanerna B13, fastställd 1938-06-02 och B31, fastställd 1944-05-13 (bl. a. bostäder i nuvarande grusgrop, ej genomförda)
- byggnadsplan B55, fastställd 1959-04-18 (industriändamål, omfattande skogsdungen i sydväst, ej genomförd)
- stadsplan S53, fastställd 1968-03-06 (gatumark i korsningen Lovisedalsvägen-Storkällans väg)
- stadsplan S227, fastställd 1971-06-23 (Storkällans kyrkogård och högspänningsledning)
- detaljplan DP167 som vunnit laga kraft 1998-05-21 (förskola, ej genomförd)
- detaljplan DP349 som vunnit laga kraft 2005-04-15 (gruppboende vid Lovisedalsvägen)

Områdets norra delar och vissa delar utefter Lovisedalsvägen är inte tidigare planlagda. I väster gränsar området till fastställda stadsplaner från 60- och 70-talen S53, S236 och S258. I söder

gränsar planområdet till en stadsplan för industri, S226, och en ny detaljplan för Ältadalens verksamhetsområde, DP480 som vann laga kraft 2010-01-12. Detaljplanen för en ny trafikplats på Tyresövägen, DP487, som vann laga kraft 2010-06-23 innehåller att planområdet kan angöras från Tyresövägen.

### **Intressen enligt 3, 4 och 5 kap MB**

Planområdet gränsar till Erstaviksområdet, vilket medför att detaljplanen längst i nordost berörs av riksintresse för kulturmiljö enligt 3 kap 6 § MB. Planområdet gränsar även till område av riksintresse för det rörliga friluftslivet enligt 3 kap 6§ MB.

#### *Miljökvalitetsnormer för vatten*

Planområdet berör tre recipenter, Kalvfjärden via Tyresån och Albysjön, Erstaviken, och till viss del Strömmen. Samtliga är klassade som vattenförekomster och omfattas av miljökvalitetsnormer för vatten. Enligt vattendirektivet får inte statusen försämras och god ekologisk status ska vara uppnådd senast 2021.

### **Intressen enligt 7 kap MB**

Norr om planområdet finns naturreservatet Strålsjön - Erstavik enligt 7 kap 4 - 8 §§ MB. Enligt reservatsföreskrifterna är det förbjudet att bland annat ”bedriva tåkt eller annan verksamhet som förändrar områdets topografi eller ytförhållanden så som att gräva, spränga, muddra, borra eller utfylla”. Målet med skogen är att på lång sikt få en växling mellan avverkade ytor, ungskog och mogen skog.

En mindre del av planområdet ligger inom den sekundära skyddzonen för Sandasjöns vattenskyddsområde. Inom detta område gäller skyddsbestyrkande förslag enligt 7 kap 21 – 22 §§ MB som syftar till att skydda grundvattnets kvalitet och kvantitet.

### **Övriga kommunala beslut**

Kommunstyrelsen beslutade 1998 att förköpa större delen av marken i Ältadalen i samband med att Ballast (idag NCC Roads) förvärvade denna. I november 2000 tecknades ett avtal mellan kommunen och Ballast om tippling av massor i området.

Områdesnämnden i Älta beslutade i oktober 1999 att en dialogserie om Ältadalens utveckling skulle hållas med Ältaborna. Dialogen resulterade i rapporten ”Ältabornas syn på Ältadalen”. På kommunstyrelsens uppdrag utarbetades sedan ett förslag till utvecklingsplan för Ältadalen. Kommunen fattade dock inget beslut om utvecklingsplanen.

I juni 2007 beslutade kommunstyrelsen att ingå markanvisningsavtal med NCC. Markanvisningsavtalet berör största delen av kommunens mark i Ältadalen och utgår från ett grovt skissat planutkast med 145 friliggande småhus.

I samband med utbyggnaden av Södra Hedvigslund har en detaljplan tagits fram för en trafikplats på Tyresövägen. Trafikplatsen är utbyggd och ligger där Ältabergsvägen möter Töresjövägen under Tyresövägen. Anslutningen till Tyresövägen innehåller en klar förbättring för möjligheterna att nå Ältadalen.

## Landskapsbild

Ältadalen var tidigare en del av en rullstensås som sträcker sig i nordsydligt riktning. Planområdet utgörs till största del av en före detta sand- och grustäkt. Både uttaget av grus ur rullstensåsen och den pågående återfyllnaden har inneburit dramatiska avtryck i landskapet. Landskapsrummet är tydligt definierat av den öppna ytan omgärdad av skog. Längst norrut kantas planområdet av stora nivåskillnader som utgörs av tallplanerade sandsländer upp till befintlig villabebyggelse. I norr och öster kantas planområdet av ett långt skogsbrun som gränsar till Erstaviksområdet.



Vy över planområdet från norr

## Geotekniska förhållanden

Sedan tätverksamheten upphört i Ältadalen har en stor mängd massor tippats på kommunens mark och marknivån har höjts i denna del av området. Ett område omedelbart norr om Storkällans väg har fyllts ut med lösa massor som inte går att bebygga. Längre norrut i dalgången har utfyllnad skett med packade massor, vilket möjliggör uppförande av ny bebyggelse.

## Fornlämningar

Planområdet ligger inte inom utpekad kulturmiljö av lokalt eller nationellt intresse. Fornlämningsregistret anger två fornlämningslokaler med beteckningarna Nacka 174:1 och 175:1, den första ligger norr om höjden i det centrala skogspartiet och den senare ligger strax utanför planens nordöstra gräns. Fornlämningslokalerna ligger i, eller i anslutning till, planens gröna/rekreationsområden. Det rör sig om troliga boplatser från stenåldern att döma av känt fyndmaterial, bl. a i form av kvartsavslag som tyder på verktygsbearbetning. En arkeologisk utredning har genomförts (Stockholms läns museum Rapport 2012:16). Efter denna har läget på fornlämningen 174:1 korrigerats. Fornlämningarna redovisas på plankartan, men kräver inte ytterligare undersökning. Tillstånd ska sökas hos länsstyrelsen för markingrepp i anslutning till fornlämningarna.

## Vattendelare och avrinningsområde

Den största delen av planområdet tillhör Albysjöns avrinningsområde. Avrinningen sker via Fnyskdiket i Tyresö kommun. Ingen ytavrinning bort från grusgropen förekommer. Ältadalen

och omgivande område kan därför betecknas som ett eget avrinningsområde där avrinningen sker i form av ett grundvattenflöde. Ett mindre område vid planområdets norra gräns ingår i Sandasjöns vattenskyddsområde. Här sker avrinningen genom ett grundvattenflöde norrut.

### **Mark och vegetation**

Den naturliga vegetationen på denna typ av mark utgörs av tallskog. I schaktslänterna planterades tall i mitten av 70-talet. Bestånden är tät, ogallrade och risiga samt utan undervegetation. På dalbotten har ny vegetation etablerat sig, i första hand tall med inslag av björk. På de områden som nyligen fyllts med fyllnadsmassor finns ingen vegetation. Den norra delen av dalen karaktäriseras bitvis av fältsten. Marken är grusig och stenig och övergår i sandig mark i öster. Bland stenhällarna finns en naturligt bildad damm, ett större så kallat hällkar.



*Hällkaret omgivet av stenhällar i planområdets norra del*

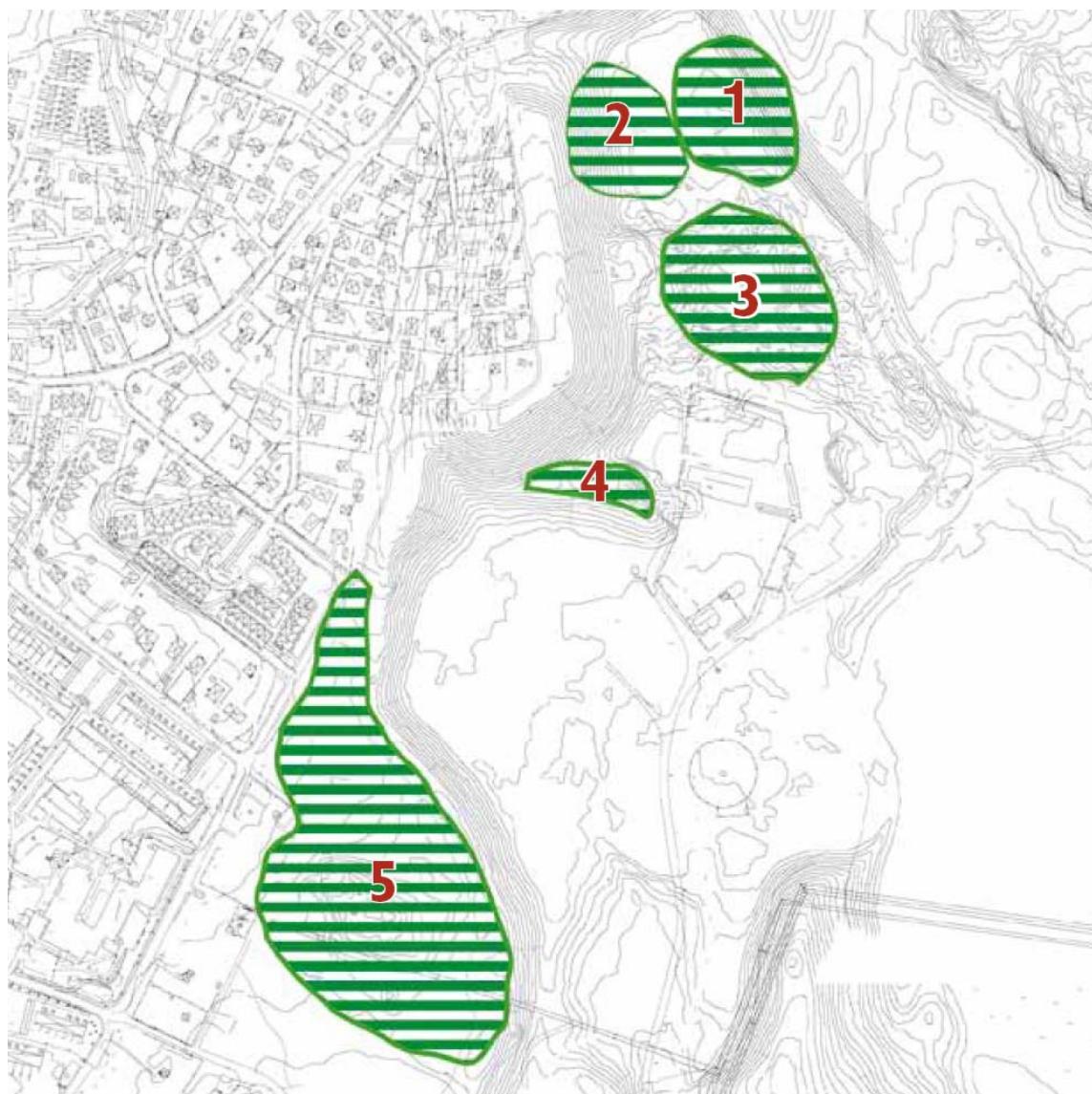
Bestånden av planterade tallar är tätare och högre mot norr och öster medan tallen i den steniga slänten mot väster inte är så hög och väletablerad.

I det centrala skogspartiet mellan dalen, Lovisedalsvägen och Storkällans väg finns en högvuxen vacker granskog med inslag av björk och tall. Mot sydost i detta skogsparti sker en gradvis övergång mot tall i de högläntare delarna. Viss undervegetation finns i några svackor. I mitten av det centrala skogspartiet finns en liten bergshöjd, delvis skogsbevuxen, och strax norr om bergshöjden finns ett parti som likt en pelarsal av högresta tallar bildar en öppen plats i skogen. Slänternas krön kantas av ungbjörk. Flera stigar korsar området.

### **Bevarandevärda naturtyper**

I utredningen ”Ältadalen – förslag till utvecklingsplan” (2001), har en analys gjorts av bevarandevärda naturtyper. Följande naturtyper beskrivs:

1. En med skötsel utvecklingsbar tallskog.
2. Det enda området i dalen med kullerstenar i sammanhängande fält. Det är ett vackert material, åsens innandöme exponeras och det ger möjlighet till ett öppet obevuxet område med minimala skötselinsatser.
3. En pärla, bergshöjdens mjukt rundade hällar tillsammans med vattenögat i urskålningen har ett högt bevarandevärde.
4. Ett stycke förhållandevis fin vegetation (med inslag av buskskikt) samt landskapsform.
5. Den vackra gran- och tallskogen är ett värdefullt område för närekrektion då det skiljer sig markant både från själva tätområdets nyetablerade vegetation samt från reservatets angränsande tallhed.



Karta som redovisar bevarandevärda naturtyper inom planområdet enligt utredningen Ältadalen – förslag till utvecklingsplan (2001). Område 1 och 2 ligger just utanför planområdet, område 5 utgör huvuddelen av det centrala skogspartiet.

## **Insektsinventering**

En naturvärdeskartering (Ekologigruppen 2010) har genomförts för planområdet. Denna kartering syftade i första hand till att kartlägga förekomsten av insekter i grusgropen. 6 fönsterfällor placerades ut i täktområdet. Fällorna fångade 207 individer fördelade på 44 arter. Inga rödlistade arter fanns bland fällfångsterna, men ändemot flera som är regionalt sällsynta. För att jämföra olika täktområden används två femgradiga skalor. Den ena skalan mäter art- och individrikedom (diversitet), den andra mäter antalet sällsynta arter jämfört med andra tärnor i länet. I båda skalorna får Ältadalen en 3:a, d v s medel, vilket innebär att Ältadalen är en relativt ordinär grustäkt i Stockholmsområdet. Enligt rapportering till ArtPortalen, har arten bibagge *Apalus bimaculatus* (NT) dock iakttagits inom täktområdet 2010.

## **Bebyggnelse och verksamheter**

Inom planområdet finns ett fåtal byggnader. I norr finns ett avgränsat område där bilskrotning tidigare bedrevs. Alla byggnader förutom en mindre hallbyggnad i plåt är rivna. Längst i sydväst finns en fördelningsstation för eldistribution samt några befintliga småhus. Angränsande till planområdet i väster finns blandad villa- och radhusbebyggelse. Söder om Storkällans väg, i anslutning till planområdet finns ett befintligt industriområde. Dessa verksamhetens påverkan på planområdet behandlas under rubriken miljöstörningar.

## **Service**

Sigfridsborgs skola ligger vid Lovisedalsvägen omedelbart väster om planområdet. En utbyggnad och/eller ombyggnad av skolan planeras för att täcka behovet från Södra Hedvigslund och Ältadalen. Kommersiell service finns vid Älta gård cirka 1 km från området och i Älta centrum på cirka 1,3 km avstånd.

## **Friytor**

Det centrala skogspartiet i planområdets sydvästra del är mycket använt av barnen i Sigfridsborgsskolan. Området är idag planlagt för småindustri. Erstaviksområdet, som gränsar till planområdet i norr och öster, är ett stort sammanhängande, i huvudsak obebyggt, område med omväxlande natur. Det är ett välbesökt närlövområde och ett utflyksområde för hela Storstockholmsregionen.

## **Gator och trafik**

Befintligt gatunät är av varierande standard. En trafikutredning för södra Älta har gjorts (WSP 2010-03-11). Planområdets påverkan på befintligt gatunät beskrivs under avsnittet konsekvenser sid 15. En ny trafikplats har byggts där Ältabergsvägen möter Töresjövägen under Tyresövägen, vilket ger klart förbättrade möjligheter för trafik till och från planområdet. Kollektivtrafik finns idag i form av buss på Evalundsvägen och Lovisedalsvägen. Utmed Grustagsvägen har en del av ett planerat regionalt gång- och cykelstråk byggts ut.

## **Teknisk försörjning**

I Storkällans väg finns en huvudspillvattenledning som även är ansluten från Tyresö. Söder om planområdet finns ett vattentorn. Kommunala VA-ledningar finns i Åsvägen, Lovisedalsvägen och Storkällans väg. Fjärrvärmeläddning finns längs Lovisedalsvägen och del av Storkällans väg.

Nacka Energi har markförlagda kablar direkt norr om Storkällans väg. Både Nacka Energi och Vattenfall har högspänningssluftledningar omedelbart öster om området på 20 kV respektive 70 kV. Inom planområdet, i anslutning till Lovisedalsvägen, finns en fördelningsstation.

Det finns en återvinningsstation för förpackningar och tidningar på infartsparkeringen i korsningen Ältabergsvägen/Ältavägen samt på Älta centrums p-plats längs Ältavägen. En miljöstation där farligt avfall kan lämnas finns vid Statoil i Älta. En miniåtervinningsstation planeras söder om Storkällans väg.

## Miljöstörningar

### *Förorenad mark*

Inom delar av detaljplanområdet förekommer det förorenad mark på grund av att skrotningsverksamhet funnits på platsen under många år. I andra delar har NCC fyllt ut med schaktmassor från olika platser i regionen. De massor som tillförts området har över tiden haft olika kvalitet. Markmiljöundersökningar har gjorts enligt ett särskilt kontrollprogram i samråd med kommunens miljöenhet. Enligt uppgifter från NCC visar resultatet att det finns lokala markföroringar främst bestående av PAH och vissa metaller. Efter en riskanalys ska bedömning göras av vilka åtgärder som behövs. Beträffande bilskroten har saneringsåtgärder gjorts, men undersökningar behövs för att ge en täckande bild av vilka föroringar som finns kvar på fastigheten. Efter undersökning avgörs vilka åtgärder som är nödvändiga. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden i Nacka har tillsynen över markföroringar och utfyllnader i området.

### *Befintligt verksamhetsområde söder om Storkällans väg*

Söder om planområdet finns bland annat en bilverkstad med lackering och en galvaniseringsanläggning (Nya Älta Galvan). Enligt Boverkets allmänna råd rekommenderas skyddsavstånd mellan bostäder och de olika verksamheterna mellan 50 och upp till 300 meter. Skyddsavstånden kan anpassas i varje enskilt fall. En riskinventering (Structor 2009-10-23, rev. 2009-11-12) har genomförts och bedömning av miljörisker (Structor 2009-11-09) har gjorts. Någon risk för akuta olyckor förknippade med farliga ämnen i det befintliga industriområdet bedöms inte finnas.

En rapport med spridningsberäkningar avseende emmissioner till luft från Nya Älta Galvan har utförts (IVL 2011-01-20). Det finns inga gränsvärden eller normer för zink eller zinkföreningar i utomhusluft. De grova uppskattningsar som gjorts utifrån de uppgifter som lämnats tyder också på att halterna av zink i olika former inte uppnår Arbetsmiljöverkets nivågränsvärden som dividerats med 1000. Det finns inte heller några gränsvärden eller normer för halter i utomhusluft för väteklorid. Med nuvarande produktion beräknas utsläppen av väteklorid inte uppnå ohälsosamma nivåer. Om verksamheten ökar sin produktion till den maximala volym som de har tillstånd till enligt Miljöskyddslagen, kan det vid ogynnsamma väder- och spridningsförhållanden uppstå halter (upp till  $6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) som är nära nivåer som bedöms kunna vara ohälsosamma ( $8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ).

I anslutning till området finns också en begravningsplats och kremeringsanläggning. De bedöms inte ha någon negativ inverkan på planområdet.

### *Buller*

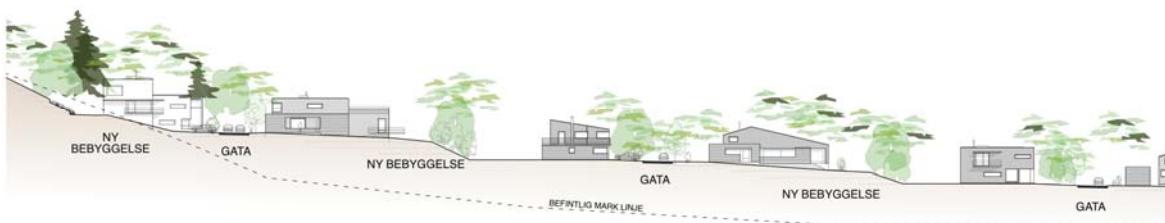
Tyresövägen ligger cirka 300 meter söder om planområdet. Med utgångspunkt från gjorda bullerutredningar innebär Tyresövägen inget problem ur bullerhänseende för Ältadalen. En bullerutredning (Structor 2012-05-03) har utförts för planområdet. Den visar att inga bostäder riskerar ekvivalent buller överstigande 55 dB(A) om området har tre tillfarter. Längs Storkällans väg riskerar vissa bostäder få maximalt buller överskridande 70dB(A) (se planförslag och konsekvenser).

## PLANFÖRSLAG

### Ny bebyggelse

#### Bostäder

Den nya bostadsbebyggelsen är placerad i dalgångens västra och centrala delar. I och med att den gamla grusgropen fylls upp kommer dagens branta slanter ersättas av en jämn slutning i vilken den nya bebyggelsen klättrar. Illustrationsplanen visar i huvudsak friliggande småhus, med inslag av radhus i områdets södra del. I illustrationsplanen redovisas ca 220 bostäder. Planen låser emellertid inte hustyp, utan reglerar endast höjder och exploateringsgrad. Kvartersmark för bostäder kan därför bebyggas med friliggande småhus, radhus eller mindre flerbostadshus. Den tillåtna exploateringsgraden är lägre i områdets östra delar för att få till stånd en mjuk övergång till naturmarken. På grund av områdets topografi är det viktigt att bebyggelsen nivåanpassas och lämpligaste hustyp väljs i varje enskilt läge. Det innebär att sluttningshus i några fall är lämpliga för att undvika stödmurar eller branta slanter.



Principsektion genom norra delen av det nya bostadsområdet i Ältadalen

ÅWL Arkitekter



Principsektion genom södra delen av det nya bostadsområdet i Ältadalen

ÅWL Arkitekter

#### Förskola

En förskola föreslås på Lovisedalsvägens östra sida i anslutning till det centrala skogspartiet. Planen tillåter en total byggnadsarea på 1000 m<sup>2</sup>, vilket kan medge upp till 8 avdelningar. Byggnaden får uppföras i högst två våningar med en nockhöjd på högst 10 meter. Förskolan ska rymma både det nya områdets behov och Sigfridsborgs befintliga förskola. Den befintliga förskolans lokaler kan då byggas om till skola för det ökade behov som blir följd av bostadsbebyggelsen i Södra Hedvigslund och Ältadalen. Planen låser inte byggnadens placering, men en placering i den norra delen av tomten bedöms ge de bästa förutsättningarna för en bra förskolegård.

#### Äldreboende

Ett äldreboende med ca 45 lägenheter föreslås på en tomt i hörnet Storkällans väg/Lovisedalsvägen. Byggnaden får uppföras i två våningar med en nockhöjd på högst 10 meter och med en total byggnadsarea på högst 2000 m<sup>2</sup>.



Möjlig utformning av äldreboende, sett från söder      Cedervall Arkitekter

## Mark och växtlighet

### Landskapsbild

Topografin kommer till stor del att förändras genom att grusgropen fylls upp. Den mesta bebyggelsen placeras på denna uppfyllda mark och påverkar inte den befintliga vegetationen. Skogsbyn och vissa viktiga träd har blivit inmätta. Ytterligare inmätningar kan bli aktuella i genomförandeskedet. I sydväst sparas den största delen det centrala skogspartiet som natur, men drygt 13000 m<sup>2</sup> av fastigheten Älta 37:19 (industrimark i gällande plan) föreslås som kvartermark för bostäder. I öster utgör befintliga sländer och skogsbyn avslutningen på det parkområde som ska iordningställas. En geoteknisk bedömning av sländernas stabilitet kommer att göras i denna del. Området norr om bebyggelsen föreslås förbli naturmark.

### Markföroreningar

Enligt vad som beskrivits under avsnittet miljöstörningar i föregående kapitel kan åtgärder behövas för att säkerställa markens lämplighet för bebyggelse. Till följd av detta införs en administrativ bestämmelse om villkor för bygglov.

## Lek och utevistelse

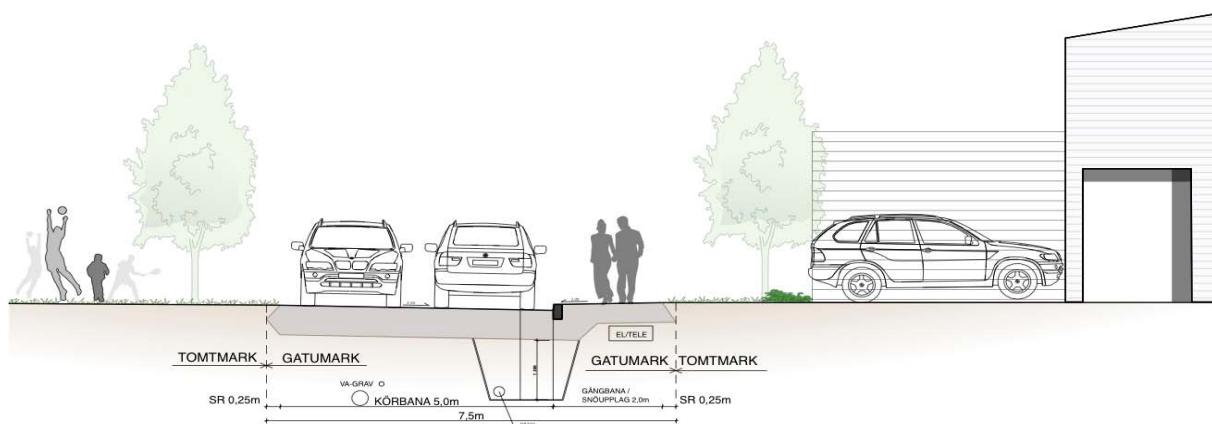
Ältadalens östra del utgörs av ett omfattande park- och naturområde som erbjuder öppna ytor för lek och spel, backar för pulkaåkning och anlagda lekplatser. De öppna ytorna är till för allmänheten och kan exempelvis användas för spontanidrott som bollspel och skidåkning. En större lekplats planeras i områdets centrala parkrum. I parkområdet iordningställs både gång- och cykelvägar och enklare stigar för promenader, hundrästning och jogging. I södra delen av parkområdet planeras en stor plan gräsyta som fungerar för såväl spontant idrottande, bollspel som spontan lek.



Exempel på utformning av en större lekplats      Bild ÅWL Arkitekter

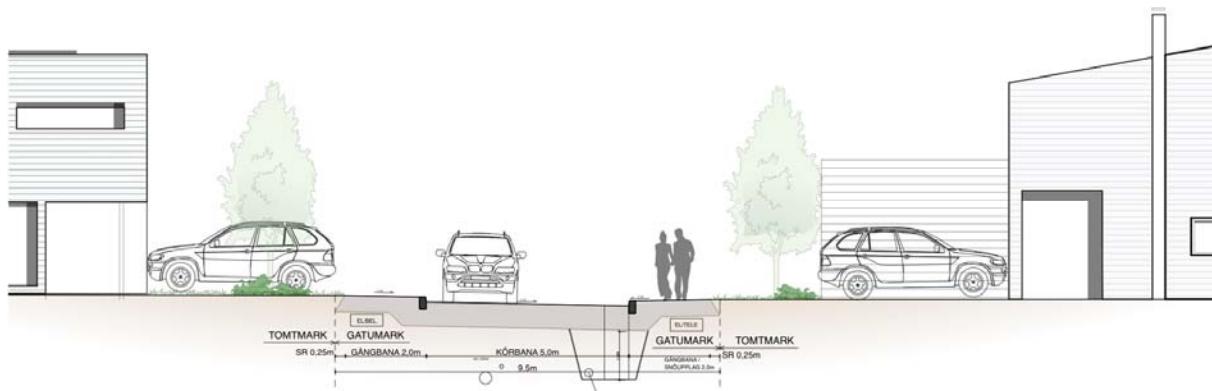
## Gator och trafik

Området angörs i första hand från den nya trafikplatsen vid Tyresövägen via Grustagsvägen. Det nya bostadsområdets anslutning till Storkällans väg sker vid en fyrvägskorsning med Grustagsvägen. I nordväst finns även en anslutning till Lovisedalsvägen. Områdets nord-sydliga gator följer de nivåkurvor området kommer att få efter uppfyllnaden. Körbanorna är 5 meter breda och gatorna har normalt en gångbana. Längs den gata som leder ner i dalgången från Lovisedalsvägen finns en separat gång- och cykelväg då detta är ett viktigt stråk till det centrala parkrummet. Gatunätets korsningspunkter utformas med upphöjningar för att hålla ner hastigheterna och öka trafiksäkerheten. I vissa punkter förekommer även avsmalningar. Parkering ska ske på tomtmark. För friliggande hus är parkeringsnormen 2,0, för radhus 1,5, och för flerbostadshus 1,0 bilplatser per bostad. Ett mindre antal gäsparkeringar föreslås på två platser i området.



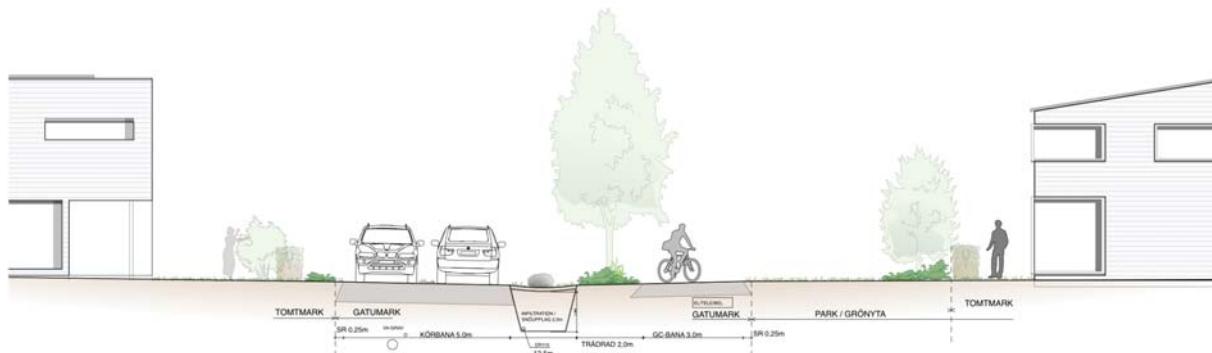
Principsektion för bostadsgata med en gångbana (områdets standardutförande)

ÅWL Arkitekter



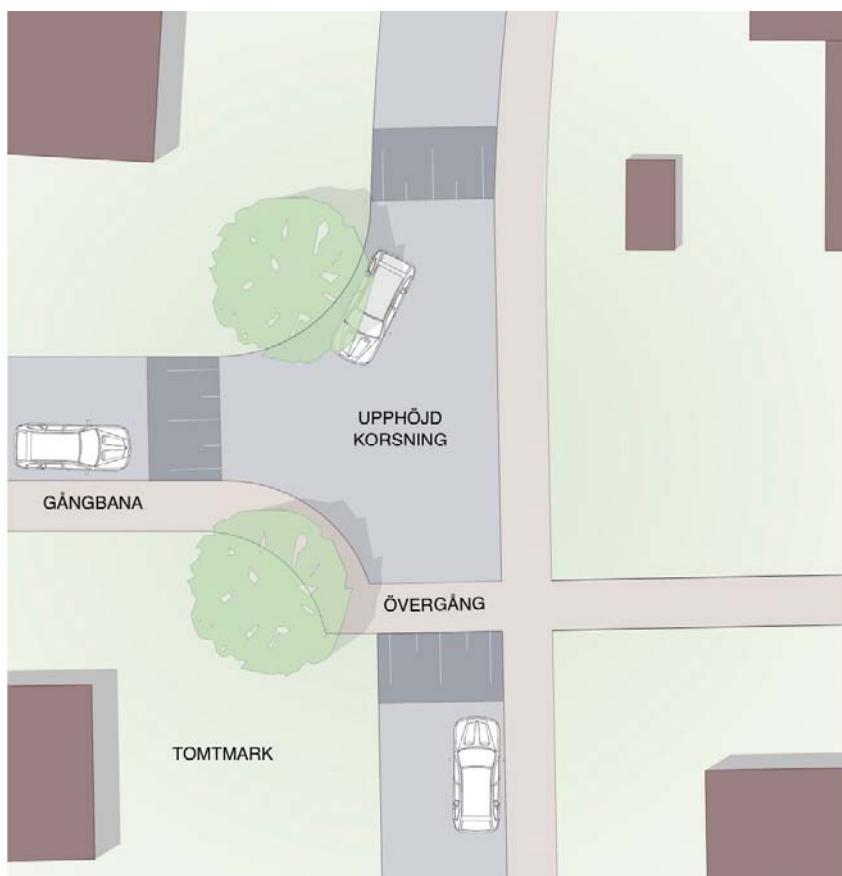
Principsektion för bostadsgata med två gångbanor (vid anslutning mot Storkällans väg)

ÅWL Arkitekter



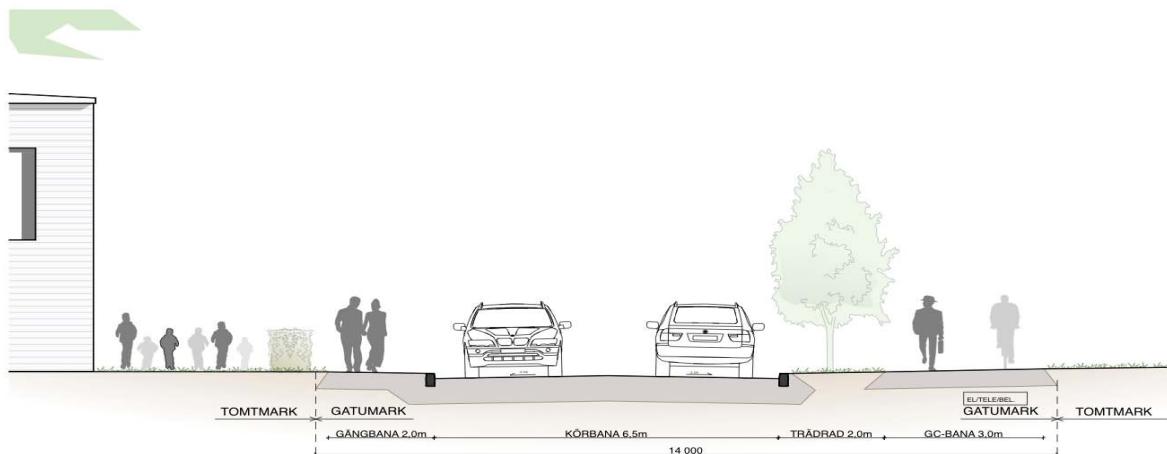
Principsektion för bostadsgata med separat gång- och cykelväg

ÅWL Arkitekter



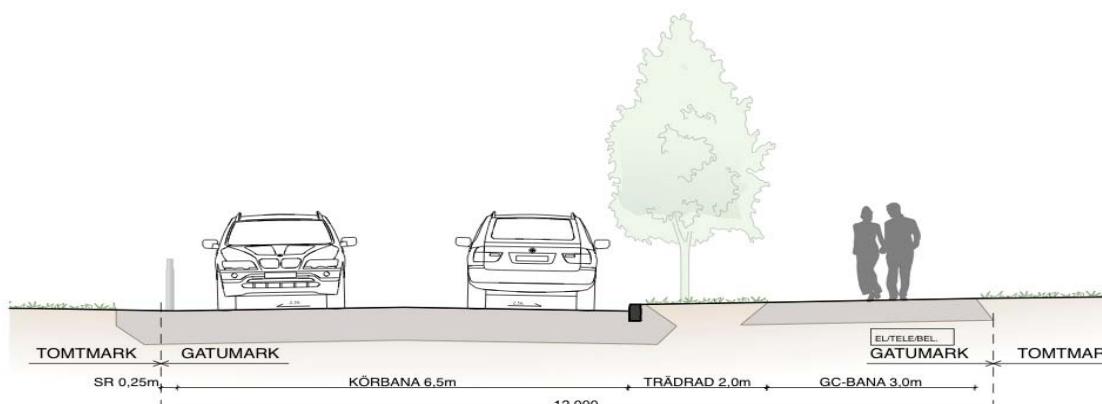
*Principiell formning av trevägskorsning med farthinder i bostadsområdet, ÅWL Arkitekter*

Delar av Storkällans väg och Lovisedalsvägen ingår i planområdet. Längs både Storkällans väg och Lovisedalsvägen iordningställs separata gång- och cykelvägar. Lovisedalsvägen får även en gångbana på västra sidan. Lovisedalsvägen har planerats för så god trafiksäkerhet som möjligt med hastighetsdämpande åtgärder i form av avsmalning och minirondell samt platser för hämtning/lämning vid förskola och skola. Planerade gångstråk från Ältadalen ansluter till Lovisedalsvägen på ett säkert sätt. Parkering för förskolans behov anordnas söder om förskoletomten.



*Principsektion för Lovisedalsvägen*

*ÅWL Arkitekter*



Principsektion för Storkällans väg

ÅWL Arkitekter

Planen medger att Lovisedalsvägen även i fortsättningen ska vara öppen för trafik mellan Evalundsvägen och Solvägen, för att få ett effektivt utnyttjande av den nya trafikplatsen vid Tyresövägen. Den gällande planen föreskriver en avstängning av Lovisedalsvägen i detta läge. Avstängningen har dock aldrig genomförts. Det ändrade trafikmönster som den nya trafikplatsen för med sig leder också till att trafiken på Solvägen minskar. Trafikprognoserna för södra Älta visar att Lovisedalsvägen får ca 1000 fordon per dygn om den hålls öppen vilket är en normal trafikmängd för gator av Lovisedalsvägens karaktär.

Befintlig busslinje på Lovisedalsvägen ligger inom gångavstånd från alla delar av planområdet. Genom de nya bostäderna ökar underlaget för denna busslinje, vilket borde kunna innebära ökad turtäthet.

## Teknisk försörjning

### Vatten och avlopp

Området ansluts till kommunens VA-nät. Spillvatten leds med självfall till en lågpunkt i området där mark avsätts för en avloppspumpstation och pumpas sedan mot en anslutningspunkt i Storkällans väg. En separat sluten bräddningsbassäng byggs för att kunna hantera eventuella elavbrott i avloppspumpstationen. E-området för avloppspumpstation har dimensionerats för att rymma denna bräddningsbassäng. Dagvatten från gata omhändertas i rännstensbrunnar med en underliggande perkolationsgrav. Graven innehåller även en större dräneringsledning som mynnar i parkmark. Dagvatten från kvartersmark ska omhändertas lokalt.

### Energi

Nacka Energi har en befintlig fördelningsstation (knutpunkt) vid Lovisedalsvägen. Här kommer all ström till Älta in från transformatoranläggningen i Fisksätra. Stationen ges i planen ett E-område, tillfarten från Lovisedalsvägen ska samordnas med infarten till förskolans parkering. Tre lägen för transformatorstationer har placerats ut i planområdet.

Några mindre u-områden för befintliga el- och fjärrvärmceledningar läggs in i anslutning till korsningen Storkällans väg och Lovisedalsvägen och vid fördelningsstationen på Älta 37:10.

### Avgift

Inom det nya bostadsområdet planeras hämtning av hushållsavfall från kårl vid varje bostad. Området är planerat för rundkörning utan vändplatser. En s k miniåtervinningscentral ska anordnas inom verksamhetsområdet söder om Storkällans väg.

## KONSEKVENSER

### **Behovsbedömning**

Planenheten gör bedömningen att detaljplanens genomförande inte innebär en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken behöver därför inte upprättas för planen. Samråd med länsstyrelsen har genomförts. Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning.

### **Rekreation**

Det största värdet från rekreationssynpunkt är att dalen kommer att bli tillgänglig för både boende i det nya området samt i övriga Älta. Dalområdet blir en naturlig övergång mellan Älta och intilliggande Erstaviks naturområde. Planförslaget innehåller ytor för såväl lek som för motion, vilket är positivt för dem som kommer att bo där i framtiden. De nya invånarna kommer också att ha nära och stor tillgång de vidsträckta friluftsområdena inom Erstavik.

### **Trygghet och säkerhet**

De föreslagna nya bostäderna och promenadvägarna kan öka den upplevda känslan av säkerhet och trygghet – såväl inom planområdet som på Storkällans väg. En utbyggnad innebär också att hela området städas upp. Säkerhetsrisker kan finnas i samband med rasbranter samt vid dammen. En utredning om eventuell släntstabilisering på allmän platsmark har beställts. För kvartersmark bevakas frågan i samband med bygglov.

### **Trafik**

Den trafikutredning som gjordes parallellt med detaljplaneprogrammet utredde trafikkonsekvenserna av ny bebyggelse i Södra Hedvigslund och Ältadalen. Planerad bebyggelse i Ältadalen bedöms innehålla en ökning på ca 1400 resor per dygn. Huvuddelen av denna trafik förmodas använda den nya trafikplatsen vid Tyresövägen, men befintliga vägar påverkas i viss mån. Enligt den framtagna trafikutredningen kommer bebyggelsen i Ältadalen att generera en ökning med ca 200 fordon/dygn på Evalundsvägen, ca 250 fordon/dygn på Lovisedalsvägen och ca 150 fordon/dygn på Erstaviksvägen. Ökningen får betraktas som relativt marginell och kan dessutom reduceras något av att befintlig trafik väljer andra vägar p.g.a. den nya trafikplatsen vid Tyresövägen. I och med att Lovisedalsvägens utformning ändras vid Sigfridsborgs skola och den nya förskolan blir trafiksäkerheten bättre trots viss ökad trafikmängd.

### **Buller**

Den bullerutredning som utförts (Structor 2012-05-03) visar att inga bostäder riskerar ekvivalent buller överstigande 55 dB(A) om området har tre tillfarter, vilken också är den utformning som detaljplanen har. Längs Storkällans väg riskerar vissa bostäder maximalt buller överskridande 70dB(A). För att erhålla en acceptabel bullersituation införs en generell bestämmelse i detaljplanen som reglerar att bebyggelse ska utformas så att den maximala ljudnivån för uteplats på 70 dB(A) inte överskrider. I en relativt flexibel detaljplan som denna styrs dock inte de tekniska lösningarna i detalj. Att uteplatser uppfyller bestämmelsen om högst 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats kommer avgöras i bygglovgranskningen.

### **Landskapsbild**

De branta sländerna, gruset och tallarna utgör de grundläggande landskapselementen. I planförslaget bevaras dalkaraktären men skalan förändras och sländerna blir mindre dramatiska och framträdande. För att behålla dalkaraktären och landskapets kännetecken, har höjdsättningen av marken samt placeringen och höjderna på den nya bebyggelsen noga studerats i förslaget. Ältadalen kommer att anslutas till intilliggande bostadsområden och bli en ny stadsdel i Älta.

## **Natur**

Lokal för rödlistad (nära hotad) insektsart - bibagge riskerar att påverkas av planförslaget. Inga för kommunen kända lokaler för hotade växt eller djurarter berörs av planförslaget. Befintliga naturmiljöer tas i anspråk i relativt begränsad omfattning, då exploateringen främst berör redan ianspråktagen mark. En mindre del av det centrala skogspartiet (ca 10000 m<sup>2</sup>) tas dock i anspråk för bebyggelse. Detta område är idag planlagt för industri. Vissa värdefulla träd sparas i förslaget liksom delar av befintliga skogsbyggnader. För att minimera risken för slitage och ras kommer särskilda åtgärder att vidtas vid ett genomförande samt vid framtida skötsel. Vid framtida anläggnings- och skötselsatser skall hänsyn tas till arter som är knutna till f.d. grustäkten – område för detta har säkerställts i planförslaget.

Biotop i form av damm, område 3 i inventeringen av naturtyper på sid 7, säkerställs som levnadsmiljö för grodor och paddor genom att dammen i planförslaget blir allmän plats – natur. Inom område 4 i inventeringen av naturtyper kommer marknivån påverkas av uppfyllnader. Nyttan med att ändra marknivån i den aktuella delen bedöms väga tyngre än att bevara områdets befintliga värden. Konsekvenserna av detta bedöms inte heller bli av någon större omfattning.

## **Kulturmiljö**

Den arkeologiska utredningen som genomförts (Stockholms läns museum Rapport 2012:16) visar att befintliga fornlämningar inte påverkas av planens genomförande. Tillstånd kommer att sökas hos länsstyrelsen för markingrepp i anslutning till fornlämningarna.

## **Miljökvalitetsnormer för luft och vatten**

Planens genomförande bedöms inte försvara möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna i varken Kalvfjärdens, Erstavikens eller Strömmens ytvattenförekomster. Planförslaget bedöms inte påverka vattenförekomsten och Erstavikens och Strömmens vattenkvalitet. En förutsättning är att de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen också genomförs. Möjligheten för lokalt omhändertagande av dagvatten inom fastigheterna är god, lokalt omhändertagande av dagvatten ska tillämpas.

Gällande nationella miljökvalitetsnormer för luft kommer att klaras inom detaljplanområdet.

## **Dagvatten**

En dagvattenutredning har tagits fram (Sweco 2010-08-18). Enligt denna utredning kommer dagvattnet som rinner från området i framtiden vara renare än det som bildas nu med pågående verksamheter. En förutsättning för att det blir så är att de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen också genomförs.

## **Hushållning med naturresurser och klimatpåverkan**

När detaljplaneprogrammet antogs beslutades att ett separat hållbarhetsprogram skulle utarbetas för denna detaljplan. En första version av hållbarhetsprogrammet daterat 2011-02-08 tillhörde samrådsförslaget. Det innehöll mål för bostadsbebyggelsen (bl. a lågenergibebyggelse, förnyelsebara, återvinningsbara och hållbara byggmaterial, låg livscykelpotensial för de boende), samt även mål för grönområden, lokal service och för transporter och kommunikation.

Efter samrådet har hållbarhetsprogrammet utvecklats. Det har tillkommit nya avsnitt där det beskrivs hur de uppsatta målen tagits om hand i planarbetet. Även det fortsatta arbetet för att uppnå målen redovisas, dels avseende projekteringsfrågor inom Ältadalen, men också avseende mer långsiktigt arbete t.ex. diskussioner med SL om busstrafiken och samordning med andra projekt.

Under den tid som förflyttit sedan samrådet har miljö- och stadsbyggnadsnämnden antagit riktlinjer för hållbart byggande. Riktlinjerna innehåller tolv målområden. En grundtanke i riktlinjerna är att man i början av ett projekt väljer ca fyra målområden som ska prioriteras.

Utifrån prioriteringen i hållbarhetsprogrammet har nedanstående målområden valts, dessa behandlas under ett eget avsnitt på sida 12 i hållbarhetsprogrammet:

- 3.1. Hållbart resande
- 3.5. Energieffektivt och sunt byggande
- 3.10. Nära till skola, fritid, idrott och kultur
- 3.11. Nära till grön och vattenområden av god kvalitet.

Projektet har även goda förutsättningar att uppfylla målen i 3.4. ”Dagvatten som ska renas och infiltreras” och 3.6 ”En god ljudmiljö”.

Detta innebär att hållbarhetsfrågorna följs upp på ett sätt som tar utgångspunkt i hållbarhetsprogrammet men även inkluderar ”riktlinjer för hållbart byggande”.



## GENOMFÖRANDEFRÅGOR

### Tidplan

Plansamråd	4 kvartalet 2011
Utställning	2 kvartalet 2013
Kommunfullmäktiges antagande	1 kvartalet 2014

Utbyggnad enligt planförslaget kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Byggstart kan tidigast ske under 2014 under förutsättning att detaljplanen inte överklagas. En utbyggnadsplan ska upprättas vilken redovisar utbyggnadsetapper.

### Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år från den tidpunkt detaljplanen vinner laga kraft.

### Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmänna platser.

### Genomförandeorganisation

#### *Mark- och avtalsfrågor*

Markfrågor handläggs inom kommunen av Fastighetskontoret medan exploaterings-, avtals- och övriga genomförandefrågor handläggs av exploateringsenheten, Nacka kommun.

Genomförandeavtal ska träffas mellan respektive markägare vilket reglerar marköverlåtelser, etapputbyggnad och övriga genomförandefrågor.

#### *Fastighetsbildning m.m.*

Fastighetsbildningsfrågor och andra fastighetsrätsliga frågor handläggs av lantmäterimyndigheten i Nacka kommun.

#### *Bygglov och anmälan*

Bygglov och anmälan hanteras av bygglovenheten i Nacka kommun.

#### *El*

Nacka Energi ansvarar för drift och utbyggnad av elnät inom planområdet.

### Fastighetsrätsliga frågor

#### *Fastighetsbildning*

Fastighetsbildning ska ske när planen vunnit laga kraft. En ny fastighet ska bildas för skolområdet vid Lovisedalsvägen (ny förskola), fastighetsreglering ska genomföras så att mark förs från Älta 10:1 till Älta 37:5 (B-område) och Älta 37:10 (E-område) i enlighet med detaljplanen.

Detaljplanen styr i övrigt inte fastighetsbildning på kvartersmark för bostadsändamål.

Fastighetsindelningsbestämmelser bedöms inte behövas för att genomföra planen.

Allmän platsmark som inte är i kommunens ägo ska överföras till kommunägd fastighet. Detta innebär att mark ska överföras från fastigheterna Älta 37:38, Älta 37:5, Älta 37:7, Älta 37:19, Älta 38:1, Älta S:9, Älta S:12 och Erstavik 25:32 till fastigheten Älta 10:1 i enlighet med detaljplanen.

#### *Ledningsrätt*

Söder om Storkällans väg samt i anslutning till fördelningsstationen på Älta 37:10 finns u-områden. El- och fjärrvärmelningar inom dessa ska säkerställas med ledningsrätt.

*Servitut*

Servitut ska bildas för tillfart till Älta 37:10 (E-område) över den fastighet som bildas för S-området. Servitut för väg över Älta 10:1, som är till förmån för Erstavik 25:32 och Erstavik 25:1, föreslås upphävas då området planläggs som allmän plats (park och natur). Tillgängligheten till fastigheterna säkerställs genom övriga befintliga servitut eller eventuellt över annan kommunal mark.

*Lantmäteriförrättningar*

Kostnadsfördelning och ansvar för ansökan om förrättningar regleras i exploateringsavtal.

**Tekniska åtgärder för att möjliggöra planförslaget**

Detaljplanens genomförande förutsätter att marken fylls upp till de nivåer som planens gatuhöjder anger. Eventuell marksanering ska utföras innan utbyggnad inleds. Släntstabilisering ska utföras om behov föreligger enligt kommande utredning. Dagvattenutredningen ska följas upp vid bygglov och utbyggnad. En utbyggnadsplan ska upprättas för hela området så att byggtransporter möjliggörs till senare utbyggnadsetapper.

**Ekonomiska frågor***Allmänna gator, park mm*

Kommunen ansvarar för utbyggnaden av allmänna platser som gator och parker mm. Fördelning av kostnader regleras i ett exploateringsavtal med inblandade parter. Respektive fastighetsägare ansvarar för genomförandet inom kvartersmark.

*Vatten och avlopp*

Kostnaden för Vatten och Avlopp tas ut enligt gällande VA-taxa vid tidpunkten för anslutning. Debitering sker när förbindelsepunkter för VA finns upprättade i gatan.

*Bygglov*

Kommunen tar ut avgifter för bygglov och anmälan enligt gällande taxa. Planavgift tas inte ut där planavtal finns mellan kommunen och exploater.

*Marklösen*

Ersättning för nödvändig marköverföring bestäms av Lantmäterimyndigheten vid en lantmäteriförrättning eller genom överenskommelse med fastighetsägaren.

## Planenheten

Andreas Totschnig  
planchef

Sven Andersson  
översiktsplanerare

Jerk Allvar  
planarkitekt

Detaljplanen har upprättats med stöd av den äldre plan- och bygglagen (PBL 1987:10).

**Sammanställning av underlag och utredningar**

Ältadalen – Förslag till utvecklingsplan (JW 2001)

Riskinventering (Structor 2009)

Bedömning av miljörisker (Structor 2009)

Dagvattenutredning (Sweco 2010)

Naturvärdeskartering avseende insektsförekomst (Ekologigruppen 2010)

Spridningsberäkningar avseende emmisioner till luft från Nya Älta Galvan (IVL 2011)

Bullerutredning (Structor 2012)

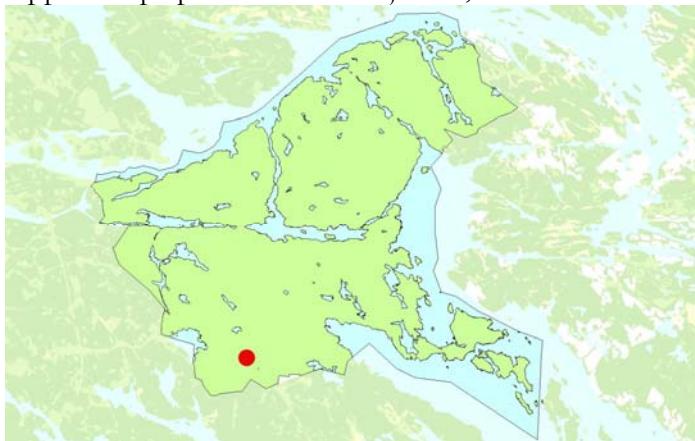
Arkeologisk utredning (Stockholms läns museum 2012)

Riktlinjer för hållbart byggande (Antagna av miljö- och stadsbyggnadsnämnden 2012)

# MILJÖREDOVISNING

## Detaljplan för del av Älta 10:I m fl fastigheter, Ältadalen, i Älta, Nacka kommun

Upprättad på planenheten i maj 2013, reviderad i oktober 2013



## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

### SAMMANFATTNING

### BAKGRUND

#### KONSEKVENSER PÅ MILJÖN OCH FÖRSLAG TILL EVENTUELLA ÅTGÄRDER

Landskapsbild och kulturmiljö

Naturvård/vegetation

Rekreation/friluftsliv

Miljökvalitetsnormer för vatten

Förorenad mark

#### KONSEKVENSER PÅ HÄLSAN OCH FÖRSLAG TILL EVENTUELLA ÅTGÄRDER

Lokalklimat

Buller

Miljökvalitetsnormer för luft

Trygghet och säkerhet

Klimateffekter

## SAMMANFATTNING

Miljöredovisningen syftar till att beskriva de viktigaste effekterna för miljö-, hälso- och naturresursfrågorna av ett **utbyggnadsförslag**.

Dalkaraktären och landskapets kännetecken behålls genom höjdsättningen av nya marknivåer samt placering och höjder på ny bebyggelse.

Arkeologisk förundersökning har företagits, vars resultat har kommunicerats med länsstyrelsen. Fornlämningarna ligger inom detaljplanens naturmarksområden och kommer kunna bevaras. Länsstyrelsen har dock bedömt att tillstånd krävs från länsstyrelsen när utbyggnadsfasen inleds på grund av närteten mellan fornlämningarna och planerat exploateringsområde.

Lokal för rödlistad (nära hotad) insektsart - bibagge riskerar att påverkas av planförslaget. Befintliga naturmiljöer tas i anspråk i relativt begränsad omfattning. Vissa värdefulla träd sparas i förslaget liksom delar av befintliga skogsbyryn. För att minimera risken för slitage och ras kommer särskilda åtgärder att vidtas vid ett genomförande samt vid framtidens skötsel. Vid framtida anläggnings- och skötselinsatser skall hänsyn tas till arter som är knutna till f.d. grustäkten – område för detta har säkerställts i planförslaget. Biotop i form av damm säkerställs som levnadsmiljö för grodor och paddor genom att dammen i planförslaget blir allmän plats – naturområde.

Planens genomförande bedöms inte försvåra möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna i varken Kalvfjärdens, Erstavikens eller Strömmens ytvattenförekomster. En förutsättning är att de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen också genomförs. Lokalt omhändertagande av dagvatten ska tillämpas.

Markmiljöundersökningar bekräftar av det förekommer förorenad mark inom detaljplanområdet. Orsaken är främst skrotningsverksamhet inom en del av området och uppfyllnad av schaktmassor av varierande kvalitet inom en annan del. En viss sanering har gjorts på bilskrottomten. En riskanalys för spridning till grund- och ytvatten ska göras. Analysen ska ligga till grund för vilka åtgärder som är nödvändiga.

Enligt bullerberäkningar klaras den ekvivalenta ljudnivån vid de kommande husfasaderna i detaljplanförslaget, 55 dBA ekvivalent ljudnivå fås cirka 6 m från vägmitt. Undantaget gäller för korsningen Storkällans väg-Lovisedalsvägen, där blir den ekvivalenta ljudnivån upp mot 57 dBA. Detta kan lösas genom val av planlösning och placering av byggnad. Den maximala ljudnivån från trafikbullret blir över 70 dBA vid mest utsatta fasader mot de lokala gatorna. Med uteplats 10 meter från vägmitt alternativt på skärmad sida av huset fås högst riktvärde 70 dBA.

Gällande nationella miljökvalitetsnormer för luft kommer att klaras inom detaljplanområdet. Södra delen av planområdet gränsar till ett mindre industriområde. I industriområdet finns olika mindre verksamheter som kan orsaka olägenheter för de närmast boende. Det gäller främst buller och utsläpp till luft av lösningsmedel, partiklar och väteklorid. Utsläppen till luft av partiklar, zinkföreningar och väteklorid beräknas inte påverka människors hälsa i detaljplanområdet i dagsläget. Om verksamheten ökar sin produktion kan det vid ognynsamma väder- och spridningsförhållanden uppstå vätekloridhalter som är nära nivåer som bedöms kunna vara ohälsosamma. Dessa halter kan uppstå i industriområdets omedelbara närhet. Detta innebär att det vid utbyggnad av bostäder intill industriområdet kan bli nödvändigt att kommunen ställer



hårdare krav på luftutsläpp från den aktuella verksamheten, vilket kan innebära begränsningar i deras produktion. Detta gäller endast i detaljplanens mest sydliga område.

Det nya bostadsområdet bidrar med att närmiljön sannolikt upplevs bli tryggare än idag. De nya bostäderna och promenad-/cykelvägarna kan öka den upplevda känslan av säkerhet och trygghet för gående i området, särskilt under årets mörkare del.

Till detaljplanen hör ett hållbarhetsprogram med mål och åtgärder för området. I hållbarhetsprogrammet har målområden från Nackas ”riktlinjer för hållbart byggande” inarbetats.

Kommunen bedömer att detaljplanefförslaget inte innebär en betydande miljöpåverkan.

## BAKGRUND

Enligt plan- och bygglagen och miljöbalken ska varje detaljplan miljöbedömas<sup>1</sup>. Om en detaljplan antas medföra betydande miljöpåverkan<sup>2</sup> ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas.

En behovsbedömning av detaljplanen har utförts för att avgöra om genomförandet av planen kan anses utgöra en betydande miljöpåverkan. Kommunens bedömning är att detaljplanefförslaget inte innebär en betydande miljöpåverkan. Samråd har skett med länsstyrelsen.

Kommunfullmäktige i Nacka har beslutat att en MKB ska tas fram för samtliga detaljplaner och den ska belysa planens konsekvenser för miljön. En MKB som tas fram för detaljplaner som inte bedömts innebära betydande miljöpåverkan benämns ”miljöredovisning”, för att inte förväxla det med en MKB enligt PBL och MB.

I miljöredovisningen lyfts endast de konsekvenser fram som är relevanta i detta fall. Arbetet med miljöredovisningen har pågått parallellt med framtagandet av detaljplanen.

Miljöredovisningen syftar till att beskriva effekterna för miljö, hälsa och naturresurser till följd av ett utbyggnadsförslag. Miljöredovisningen syftar även till att åstadkomma ett bättre beslutsunderlag.

Planering och byggande i Sverige skall ske utifrån ett hållbart perspektiv och detaljplaner ska prövas mot uppställda miljömål, miljökvalitetsnormer och riktvärden; kommunala, regionala och nationella. De kommunala underlagen utgörs av Översiktsplanen från 2012 och kommunens övergripande mål, de som är aktuella i denna detaljplan är ”God livsmiljö och långsiktigt hållbar utveckling” samt ”Trygg och säker” .

Miljöredovisningen har tagits fram av Alice Ahoniemi (Miljöenheten), Johan Aspfors (Planenheten), Oscar Engle (VA och avfall) och Elisabeth Rosell (Park och naturenheten).

<sup>1</sup> med anledning av EG-direktivet för miljöbedömningar av planer och program (2001/42/EG)

<sup>2</sup> EG-direktivet för miljöbedömningar av planer och program (2001/42/EG) bilaga II samt i PBL 5 kap.18 §.

## **KONSEKVENSER PÅ MILJÖ OCH FÖRSLAG TILL EVENTUELLA ÅTGÄRDER**

### **LANDSKAPSBILD OCH KULTURMILJÖ**

#### ***Kommunala mål – Översiktsplanen 2012***

- De samlade kulturvärdena ska bevaras, förvaltas och utvecklas.
- Föreningar i den bebyggda miljön bör innehålla förbättringar estetiskt, funktionellt och socialt samt leda till mer hälsosamma och trygga miljöer.
- En attraktiv och hållbar byggd miljö.

#### **Utbyggnadsförslaget**

Ältadalen är präglat av tätverksamheten och den pågående storskaliga förändringen av landskapet som utfyllnaden innebär. De branta sländerna, gruset och tallarna utgör de grundläggande landskapslementen. I planförslaget bevaras dalkaraktären men skalan förändras och sländerna blir mindre dramatiska och framträdande. För att behålla dalkaraktären och landskapets kännetecken, har höjdsättningen av marken samt placeringen och höjderna på den nya bebyggelsen noga studerats i förslaget. Ältadalen kommer som en följd av förslaget att anslutas till intilliggande bostadsområden och bli en ny stadsdel i Älta, vilket är positivt.

Planområdet ligger inte inom utpekad kulturmiljö av lokalt eller nationellt intresse. Fornlämningsregistret anger två fornämningsslokaler med beteckningarna Nacka 174:1 och 175:1 som ligger i anslutning till planens gröna/rekreationsområden. Det rör sig om troliga boplatser från stenåldern att döma av känt fyndmaterial, bl. a i form av kvartsavslag som tyder på verktygsbearbetning.

**Slutsatser:** Dalkaraktären och landskapets kännetecken behålls genom höjdsättningen av nya marknivåer samt placering och höjder på ny bebyggelse. Arkeologisk förundersökning har företagits, vars resultat har kommunicerats med länsstyrelsen. Fornlämningarna ligger inom detaljplanens naturmarksområden och kommer kunna bevaras. Länsstyrelsen har dock bedömt att tillstånd krävs från länsstyrelsen när utbyggnadsfasen inleds på grund av närteten mellan fornlämningarna och planerat exploateringsområde.

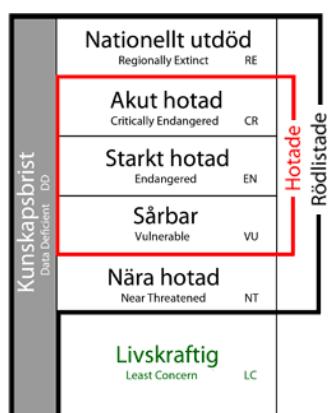
### **NATURVÅRD/VEGETATION**

#### ***Kommunala mål – Översiktsplanen 2012***

- Värna natur och vatten för rekreation och biologisk mångfald.
- Naturligt förekommande växt- och djurarter ska kunna fortleva i livskraftiga bestånd.
- Ökad medvetenhet om naturmiljöers biologiska, sociala, kulturella, hälsofrämjande och estetiska värden.

**Fakta - hotade och rödlistade arter Källa: Artdatabanken**

De arter som uppfyller kriterierna för endera av kategorierna *Nationellt utdöd* (RE), *Akut hotad* (CR), *Starkt hotad* (EN), *Sårbar* (VU), *Nära hotad* (NT) eller *Kunskapsbrist* (DD) benämns *rödlistade*. De rödlistade arter som kategoriseras som endera CR, EN eller VU benämns *hotade*.

**Fakta: Groddjur och kräldjur. Källa: Länsstyrelsen i Stockholms län**

Alla vilda inhemska grod- och kräldjur är fridlysta i Sverige med stöd av miljöbalken.

Förbud att döda, skada eller fånga djuret eller ta bort eller skada ägg, rom, larver eller bo

- Mindre vattensalamander (*Triturus vulgaris*)
- Större vattensalamander (*Triturus cristatus*)
- Vanlig groda (*Rana temporaria*)
- Vanlig padda (*Bufo bufo*)
- Åkergröda (*Rana arvalis*)
- Hasselsnok (*Coronella austriaca*)
- Huggorm (*Vipera berus*)
- Kopparödla (*Anguis fragilis*)
- Skogsödla (*Lacerta vivipara*)
- Snok (*Natrix natrix*)

**Utbyggnadsförslaget**

Delar av planområdet innehåller naturmiljöer av biologiskt intresse. Täkter och tippområden är speciella biologiska miljöer, som är starkt präglade av den pågående verksamheten. Då denna typ av verksamheter kommer att upphöra, påverkas organismer som är knutna till dessa specifika ingrepp negativt. Enligt rapportering till ArtPortalen, har arten bibagge *Apalus bimaculatus* (NT) iakttagits inom täktområdet 2010. I den naturvärdeskartering (Ekologigruppen 2010) som genomfördes för planområdet hittades dock inga rödlistade arter fanns bland fällfångsterna, men ändemot flera som är regionalt sällsynta. Befintliga naturmiljöer tas i anspråk i relativt begränsad omfattning, eftersom ny bebyggelse främst placeras i anslutning till redan påverkade ytor.

Delar av det intressanta täktområdet kommer att bevaras som allmän plats – park/natur. Den lilla dammen i planområdets norra del har ett rikt djurliv med bl.a. rika populationer av grodor och

paddor. Dessa djurgrupper är fridlysta och deras livsmiljö bevaras i detta fall som allmän plats – natur.

Vissa värdefulla träd sparas i förslaget liksom delar av befintliga skogsbyrnen.

De höga sand- och grusslänterna är karaktäristiska men mycket känsliga för slitage och detta kan bli en negativ konsekvens. För att minimera risken för slitage och ras där slänterna bevaras och förenas med naturmark eller parkmark kommer särskilda åtgärder att vidtas vid ett genomförande samt vid framtida skötsel.

**Slutsatser:** Lokal för rödlistad (nära hotad) insektsart - bibagge riskerar att påverkas av planförslaget. Befintliga naturmiljöer tas i anspråk i relativt begränsad omfattning, Vissa värdefulla träd sparas i förslaget liksom delar av befintliga skogsbyrnen. För att minimera risken för slitage och ras kommer särskilda åtgärder att vidtas vid ett genomförande samt vid framtida skötsel. Vid framtida anläggnings- och skötselinsatser skall hänsyn tas till arter som är knutna till f.d. grustäkten – område för detta har säkerställts i planförslaget. Biotop i form av damm säkerställs som levnadsmiljö för grodor och paddor genom att dammen i planförslaget blir allmän plats – naturområde.

## REKREATION-FRILUFTSLIV

### Kommunala mål - Översiktsplanen 2012

- Rika möjligheter till friluftsliv som tar hänsyn till naturens förutsättningar.
- Tillgång och tillgänglighet till parker och bostadsnära natur ska vara god i alla kommundelar.
- Öka tillgängligheten till grönområden.
- Utvecklingen i samhället ska främja en god folkhälsa.

### Utbyggnadsförslaget

Det största värdet ur rekreationssynpunkt är att dalen kommer att bli tillgänglig för både boende i det nya området samt i övriga Älta. Dalområdet blir en naturlig övergång mellan Älta och intilliggande Erstaviks naturområde.

Planförslaget innehåller ytor för såväl lek som för motion, vilket är positivt för dem som kommer att bo där i framtiden. De nya invånarna kommer också att ha nära och stor tillgång till de vidsträckta friluftsområdena inom Erstavik.

**Slutsatser:** Det största värdet ur rekreationssynpunkt är att dalen kommer att bli tillgänglig. Planförslaget innehåller ytor för såväl lek som för motion, vilket är positivt.

## MILJÖKVALITETSNORMER FÖR VATTEN

- Enligt miljökvalitetsnormen är kvalitetskravet att den ekologiska statusen ska vara god 2021. Vattenkvaliteten i samband med planläggning får inte försämras, utan den ska på sikt förbättras till god status till år 2021.

### Kommunala mål - Översiktsplanen 2012 .

- God ekologisk och kemisk status på alla vatten till 2021.
- Dagvattnet ska vara en positiv resurs i stadsbyggandet.
- Vid bedömning av hur planer, tillstånd och yttranden påverkar naturmiljön ska bedömningskriterierna utifrån ett helhetsperspektiv (landskapskologiskt perspektiv). Man ska ta hänsyn till hur vattenkvaliteten påverkas och vilket avrinningsområde och vilken havsbassäng som berörs.
- Kommunens dagvattenpolicy och anvisningar för dagvattenhantering ska följas.

Planområdet avrinner främst mot Kalvfjärden, men även till en viss del mot Erstaviken och Strömmens vattenförekomster.

#### Kalvfjärden

Ytvattenförekomsten Kalvfjärdens ekologiska status är klassad som ”måttlig”. Statusen är baserad på växtplankton och allmänna förhållanden. Orsaken till klassningen är övergödning. Vattenmyndigheten har bedömt att det finns skäl att fastställa miljökvalitetsnormen till god ekologisk status med tidsfrist till 2021.

Den kemiska statusen (exklusive kvicksilver) är klassad som ”god”. Kvalitetskravet för kemisk ytvattenstatus avseende kvicksilver och kvicksilverföreningar är ”Uppnår ej god kemisk ytvattenstatus”. Halterna av kvicksilver och kvicksilverföreningar i vattenförekomsten bör inte öka till 2015 i förhållande till de halter från 2009 som har ligger till grund för klassificeringen av den kemiska ytvattenstatusen.

#### Erstaviken

Erstavikens ekologiska status är klassad som ”måttlig”. Även denna status är baserad på växtplankton och allmänna förhållanden - sommarvärdet för näringssämnen och sikt djup. Vattenmyndigheten bedömer att det finns skäl att fastställa miljökvalitetsnormen till god ekologisk status med tidsfrist till 2021. Orsaken till klassningen är övergödning.

Den kemiska statusen (exklusive kvicksilver) är klassad som ”god” och ska så vara även 2015.

#### Strömmen

Enligt vattenmyndighetens klassning är Strömmens vattenförekomst ett övergångsvatten. Dess ekologiska status är inte klassad. Vattenförekomsten är klassificerad som ett kraftigt modifierat vatten (KMV) och har en måttlig ekologisk potential med hänsyn till den påverkan som följer av hamnverksamheten. Strömmen ska uppnå kvalitetskravet en god ekologisk potential till 2021. Orsaken till klassningen är övergödning.

Den kemiska statusen (exklusive kvicksilver) bedöms *inte* uppnå god status. Halten av kvicksilver (Hg) i fisk överskridar EU-gränsvärdet, även tributyltennhalten överskrids. Kvalitetskravet till 2015 är att en god kemisk ytvattenstatus ska vara uppnådd, med undantag för tributylten.

### **Utbyggnadsförslaget**

Den avgjort största delen av avrinningen från den tillkommande bebyggelsen detaljplanområdet sker genom ett grundvattenflöde till Kalvfjärdens ytvattenförekomst. Vattnet från den norra delen avrinner genom markavrinning till Erstaviken. I detta område förändras inte markanvändningen. Det innebär att de delar av detaljplanen som avrinner mot Erstavikens ytvattenförekomst inte innebär någon ”ny” påverkan på vattenförekomsten. Dagvatten från den del som bedöms vara mest berörd av markföroringar avrinner genom grundvattenavrinning mot Fnysken och så småningom ut i Kalvfjärden.

En mindre del av områdets mest västra delar avrinner sannolikt mot Ältasjön som ingår i Strömmens ytvattenförekomst. Det är möjligt att det endast är det dagvatten som når det allmänna dagvattennätet som når Ältasjön. I övrigt är det åsmaterial i stora delar även här. Vilket kan innebära att nederbörd som hamnar på ytor som inte är hårdgjorda avrinner genom en grundvattenrörelse till Kalvfjärden.

En dagvattenutredning har tagits fram (Sweco 2010-08-18). Enligt utredningen kommer dagvattnet som rinner från området efter utbyggnad vara renare än det som bildas nu med pågående verksamheter. En förutsättning för att det blir så är att de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen också genomförs. Ett genomförande av den föreslagna detaljplanen bedöms därför inte minska förutsättningarna att nå både god ekologisk potential och god kemisk ytvattenstatus främst i Kalvfjärdens ytvattenförekomst.

Området ingår i kommunens verksamhetsområde för VA. Planförslaget medför att dagvattenavrinningen ökar på grund av att andelen hårdgjorda ytor ökar (t ex vägar, tak, infarter). Det finns fortfarande också anlagda grönytor. Möjligheterna för lokalt omhändertagande av dagvatten bedöms vara god inom planområdet, därför ska lokalt omhändertagande av dagvatten inom detaljplaneområdet tillämpas.

**Slutsats:** Planens genomförande bedöms inte försvåra möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna i varken Kalvfjärdens, Erstavikens eller Strömmens ytvattenförekomster. En förutsättning är att de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen också genomförs. Lokalt omhändertagande av dagvatten ska ske inom detaljplaneområdet.

## FÖRORENAD MARK

### **Naturvårdsverkets generella riktvärden**

Riktvärdena gäller för hela Sverige och indelning har gjorts i kvalitetsklasser med hänsyn till markanvändning. Mark som ska användas för bland annat bostadsändamål, odling, parkmark och grönområden ska uppfylla kriterierna för känslig markanvändning (KM).

### **Utbyggnadsförslaget**

Det förekommer förorenad mark inom planområdet, orsaken är skrotningsverksamhet och tillförsel av schaktmassor. Skroten har funnits under många år, även NCC:s utfyllnad med schaktmassor har pågått under flera år. Schaktmassorna kommer från olika platser i regionen och har över tiden haft skiftande kvalitet. Utfyllnaden är en del av återställandet efter en tidigare grustäkt i området.

Markmiljöundersökningar har gjorts enligt ett särskilt kontrollprogram i samråd med miljöenheten. Enligt uppgifter från NCC visar resultatet att det finns lokala markföroringar främst bestående av PAH och vissa metaller. Efter en riskanalys ska bedömning ske vilka åtgärder som behöver vidtas.

Beträffande bilskroten har saneringsåtgärder gjorts, men undersökningar behövs för att ge en täckande bild av vilka föroringar som finns kvar på fastigheten. Efter undersökning avgörs vilka åtgärder som är nödvändiga.

En bedömning av föroringarnas potentiella spridningsrisk till grund- och ytvatten ska göras. Avsikten är att halterna av eventuella föroringar ska vara så låga eller att riskerna för spridning av föroringar ska vara så ringa att människors hälsa och miljön inte rimligen kan påverkas. Risken för urlakning av föroringar kommer att minska eller undanrörjas.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden i Nacka har tillsynen över markföroringar och utfyllnader i området.

Byggande på förorenad mark ska regleras genom en planbestämmelse i detaljplanen.

**Slutsats:** I den del av fastigheten där utfyllnad av schaktmassor skett genom NCC har markmiljöundersökningar gjorts enligt ett särskilt kontrollprogram i samråd med miljöenheten. Enligt uppgifter från NCC visar resultatet att det finns lokala markföroringar främst bestående av PAH och vissa metaller. Efter en riskanalys ska bedömning ske vilka åtgärder som behöver vidtas.

Beträffande bilskroten har saneringsåtgärder gjorts, men undersökningar behövs för att ge en täckande bild av vilka föroringar som finns kvar. Efter undersökning avgörs vilka åtgärder som är nödvändiga.

Detaljplanen ska förses med en planbestämmelse beträffande byggande på förorenad mark.

## **KONSEKVENSER PÅ HÄLSAN OCH FÖRSLAG TILL EVENTUELLA ÅTGÄRDER**

### **LOKALKLIMAT**

#### ***Kommunala mål – Översiktsplanen 2012***

- En attraktiv och hållbar byggd miljö.

#### **Utbyggnadsförslaget**

Området har förhållandevis gott lokalklimat, med bra möjligheter att skapa en attraktiv utedmiljö. Då huvuddelen av planområdet utgörs av uppfylld mark, saknas vegetation till stor del. Det är av stor vikt att ny vegetation etableras, så att platser med lä och skugga skapas. Planområdets läge och topografi ger även goda förutsättningar att ta till vara solens energi för uppvärmning (passiv eller aktiv).

**Slutsatser:** Området har förhållandevis gott lokalklimat, med bra möjligheter att skapa en attraktiv utedmiljö. Planområdets läge och topografi ger även goda förutsättningar att ta till vara solens energi för uppvärmning

### **BULLER**

#### ***Kommunala mål - Översiktsplanen 2012***

En så bra ljudnivå som möjligt ska alltid eftersträvas. Vid nyexploatering och förtätning tillämpas de riktvärden för buller från trafik som riksaven beslutat. Området är klassat som gles blandad bebyggelse i översiktsplanen.

#### **Riktvärden för buller från vägtrafik**

Riktvärden<sup>3</sup> för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse:

<b>Inomhus:</b>	30 dBA ekvivalentnivå
inomhus nattetid:	45 dBA maximalnivå
<b>Utomhus (frifältsvärdet)</b>	
vid fasad:	55 dBA ekvivalentnivå
uteplats i anslutning till bostad:	70 dBA maximalnivå

#### **Fakta buller**

Buller är det ljud som uppfattas som störande. Vad som uppfattas som buller varierar från person till person. Buller kan orsaka bland annat stressreaktioner, trötthet, irritation,

<sup>3</sup> Infrastrukturpropositionen 1996/97:53

blodtrycksförändringar, sömnstörningar och hörselskador. Särskilt störande är sådant ljud som man in markföroreningar har sanerats i samråd med tillsynsmyndigheten te kan påverka, t ex trafik.

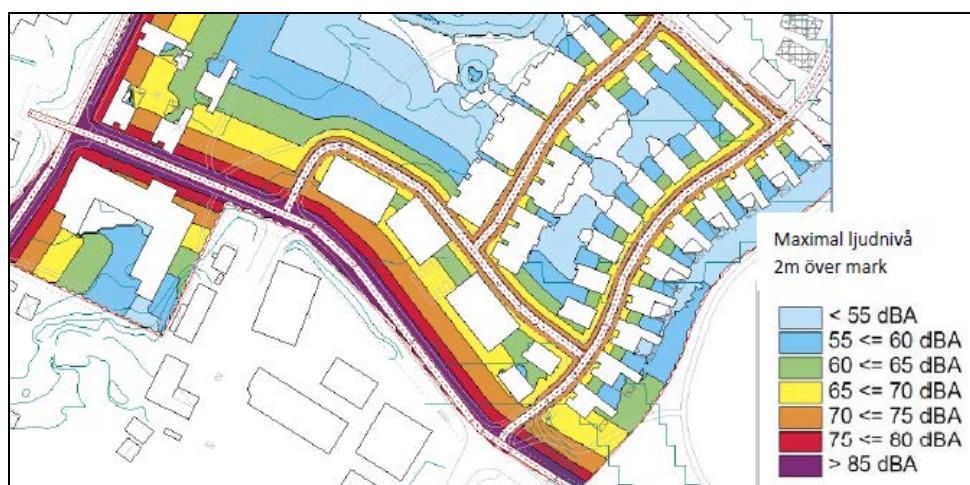
## Utbyggnadsförslaget

### *Bilbuller*

Med tre infarter till detaljplanområdet beräknas trafikmängden på Storkällans väg år 2020 uppgå till 1000 fordon per dygn och vid den norra infarten till 400 trafikrörelser per dygn. Den totala trafikalstringen från området uppgår till 1400 fordon per dygn.

Vid norra infarten blir den ekvivalenta ljudnivån upp mot 55 dBA vid närmaste bostäder i det nya området. De befintliga bostäderna längs Lovisedalsvägen får en ekvivalent ljudnivå upp mot 50 dBA vid bostadens fasader. Den nya trafiken till området bidrar till att ljudnivån vid de befintliga bostäderna ökar med cirka 1 dB, vilket är en knapp hörbar skillnad. Vid södra infarterna från Storkällans väg fås en ljudnivå upp mot 55 dBA ekvivalent ljudnivå. Vid korsningen Storkällans väg/Lovisedalsvägen fås en ekvivalent ljudnivå upp mot 57 dBA. För att erhålla max 55 dBA ska avståndet från vägmitt till fasad vara minst 7 m.

Den maximala ljudnivån från trafikbullret blir över 70 dBA vid mest utsatta fasader mot de lokala gatorna. Med uteplats 10 meter från vägmitt alternativt på skärmad sida av huset fås högst riktvärde 70 dBA. För att få en god ljudnivå på uteplatserna längs Storkällans väg behöver bebyggelsen utformas så att den dämpar buller. En planbestämmelse om störningsskydd införs som tydliggör detta. Exempelvis kan vissa byggnader behöva förses med bullerskärm eller på annat sätt skärma av bullret. Med lämpligt val av vägg, fönster och uteluftsdon, kan en god ljudmiljö inomhus erhållas med stängda fönster.



Maximal ljudnivå 2 m över mark längs Storkällans väg och de södra infarterna.

### *Industribuller*

Söder om planområdet finns ett mindre industriområde. Nivåerna från verksamheterna har beräknats vid den planerade bebyggelsen. Vid närmaste bostäder blir den ekvivalenta ljudnivån upp mot 45 dBA. Enligt uppgifter från Nya Älta Galvan är verksamheten igång kl 07-16.

Riktvärdet 50 dBA ekvivalent ljudnivå dagtid överskrids ej. Om verksamheten utökas för att vara igång även nattetid (kl 22-07) erfordras åtgärder på fläkt för att riktvärdet 40 dBA ekvivalent ljudnivå ska innehållas. Kl 04-06 lämnar cirka 10 lastbilar området. Riktvärdet för ekvivalent ljudnivå nattetid överskrids inte vid planerad bebyggelse.

Enligt bullerberäkningar klaras den ekvivalenta ljudnivån vid de kommande husfasaderna utmed Storkällans väg, men inte den maximala ljudnivån på uteplatser som placeras närmare än ca 37 m från *vägmitt*. Den maximala ljudnivån beräknas överstiga 70dB(A) vid uteplatser som ligger närmare. Bullerskärmar eller vallar för reducering av ljudnivåer på uteplatserna kan vara en möjlig skyddsåtgärd som bör utredas. Eftersom de maximala ljudnivåerna främst härstammar från tung trafik, bör även möjligheten utredas för att minska andelen tung trafik som kör längs Storkällans väg. En del av den tunga trafik som idag kör längs Storkällans väg har troligen industriområdet vid Förrådsvägen som mål.

Vid den nya planerade huvudinfartsvägen till detaljplaneområdet Ältadalen kommer enligt prognos antalet fordon uppgå till c:a 1000 fordonsrörelser per dygn år 2020. Den ekvivalenta ljudnivån beräknas då uppgå till 55 dBA ca 10 meter från *vägmitt*.

Buller från verksamheter, i Förrådsvägens industriområde, som är belägna närmast Storkällans väg kan också påverka den närmaste bostadsbebyggelsen.

**Slutsatser:** Vid nybyggnation av bostäder utmed Storkällans väg behöver hänsyn tas till ljudmiljön så att bostäderna planeras så att en acceptabel ljudmiljö kan uppnås.

## MILJÖKVALITETSNORMER FÖR LUFT

- Miljökvalitetsnormerna är bindande nationella föreskrifter. De är till för att skydda hälsan och miljön. Normerna anger de föroreningsnivåer som människor och miljö kan belastas för utan olägenheter av betydelse. Vid planering och planläggning ska hänsyn tas till dessa. En plan får inte medverka till att normerna överskrids. De mest betydelsefulla normerna för denna plan är bensen, kvävedioxid och **partiklar (PM10)**.

### Kommunala mål - Översiktspolanen 2012

- Kollektivtrafiken ska vara dimensionerad och utformad så att dess andel av resorna avsevärt ökar till 2030.
- Kollektivtrafik till sjöss ska särskilt utvecklas, kopplas till landburen kollektivtrafik och samordnas regionalt.
- Trafiksystemet ska vara utformat så att andelen resor till fots eller med cykel ökar.

### Fakta luft

- Halten av luftföroreningar i utomhusluften beror huvudsakligen på:
- förbränningsrelaterade föroreningar,
- slitage från vägbana och bromsar,
- utsläppens omfattning i tid och rum,
- utspädningsförhållanden.
- områdets topografi.

### Utbyggnadsförslaget

En bostadsexploatering innebär alltid fler bostäder och fler bilar, varmed energiåtgången ökar och anläggningar för att värma upp fastigheterna installeras.

Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund har utfört prognoser över luftkvaliteten för Nacka. Av prognoserna framgår att samtliga MKN för luft kommer att klaras inom planområdet.

Utanför detaljplanområdet finns ett befintligt industriområde. Från en verksamhet (Nya Älta Galvan) förekommer utsläpp till luft av partiklar, främst bestående av zinkföreningar, och väteklorid. En spridningsberäkning har utförts under planarbetet (IVL 2011-01-20) för att undersöka om dessa utsläpp kan påverka människors hälsa negativt. Enligt denna spridningsberäkning är emissionerna av partiklar små, de bedöms inte bidra till att miljökvalitetsnormerna för PM<sub>10</sub> överskrids.

Det finns inga gränsvärden eller normer för zink eller zinkföreningar i utomhusluft. De grova uppskattningar som gjorts utifrån de uppgifter som lämnats tyder också på att halterna av zink i olika former inte uppnår Arbetsmiljöverkets nivågränsvärden som dividerats med 1000. Det är dock sannolikt att zinkhalten i luft är förhöjd i närområdet jämfört med halterna i regional bakgrundsluft.

Det finns inte heller några gränsvärden eller normer för halter i utomhusluft för väteklorid. Med nuvarande produktion beräknas utsläppen av väteklorid inte uppnå ohälsosamma nivåer. Verksamheten tar inte i anspråk sin maximala produktionsvolym, men de kan när som helst öka sin produktion till den volym de har tillstånd för enligt Miljöskyddslagen. Vid en maximal produktion kan det vid ogynnsamma väder- och spridningsförhållanden uppstå halter (upp till 6 µg/m<sup>3</sup>) som är nära nivåer som bedöms kunna vara ohälsosamma (8 µg/m<sup>3</sup>). Dessa halter kan uppstå i industrins närområde. Närområdet sträcker sig enligt spridningsberäkningen till de allra mest södra delarna av planområdet. Se figur 1 sid 12 som redovisar det beräknade haltbidraget av väteklorid som 98-percentil för timmedelvärdet under ett år vid maximalt tillståndsgiven produktion. 98-percentil för timmedelvärde under ett år innebär att värdet underskrids under 98 % av årets timmar och överskrids under 2 % av årets timmar. Det innebär att halten i detta fall kan komma att överskridas 175 timmar under ett år.

Detta innebär att det vid utbyggnad av bostäder i det närmaste området kan bli nödvändigt för kommunen att ställa hårdare krav på luftutsläppen från den aktuella verksamheten, vilket kan innebära begränsningar i deras produktion.

Det finns även en begravningsplats och ett krematorium i närheten av planområdet. Krematoriet har reningsutrustning för kvicksilveravskiljning. Krematoriet bedöms inte påverka det aktuella detaljplanområdet, det finns heller inte några särskilda avstånd som rekommenderas för sådan verksamhet i ”Plats för arbete”. Det viktiga är att det finns reningsutrustning för kvicksilverföreningar. Dessutom ligger krematoriet väl till i förhållande planområdet med tanke på förhärskande vindriktning.



**Figur 1.** Här redovisas det beräknade halitbidraget av väteklorid som 98-percentil för timmedelvärdet under ett år vid maximalt tillståndsgiven produktion. Enhet:  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

**Slutsats:** Gällande miljökvalitetsnormer för luft kommer att klaras inom detaljplanområdet.

Utsläppen till luft av partiklar (främst zinkföreningar) och väteklorid beräknas inte påverka människors hälsa i detaljplanområdet i dagsläget. Om verksamheten ökar sin produktion till maximal nivå kan det vid ogynnsamma väder- och spridningsförhållanden uppstå halter (upp till  $6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) som är nära nivåer som bedöms kunna vara ohälsosamma ( $8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ). Detta gäller endast i detaljplanens mest sydliga område.

## TRYGGHET OCH SÄKERHET

### Kommunala mål - Översiktsplanen 2012

- Alla ska vara trygga och säkra i Nacka.

#### Utbyggnadsförslaget

De föreslagna nya bostäderna och promenadvägarna kan öka den upplevda känslan av säkerhet och trygghet – såväl inom planområdet som på Storkällans väg. En utbyggnad innebär också att hela området städas upp.

Säkerhetsrisker kan finnas i samband med rasbranter samt vid dammen. Detta bör beaktas i det fortsatta arbetet. Behovet av nya brandposter ska undersökas i samband med projekteringen av VS-utbyggnaden. Samråd ska ske med räddningstjänsten avseende dessa frågor.

**Slutsatser:** De föreslagna nya bostäderna och promenadvägarna kan öka den upplevda känslan av säkerhet och trygghet – såväl inom planområdet som på Storkällans väg.

För att säkra framkomligheten för räddningsfordon behöver samråd ske med räddningstjänsten.

## KLIMATEFFEKTER

Transportsektorns användning av fossila bränslen medför utsläpp av koldioxid som bidrar till klimatpåverkan. Mängden koldioxid som släpps ut är beroende av trafikmängder och hur väl trafikflödet fungerar. Köbildningar vid rusningstid med bilar som släpper ut avgaser riskerar att öka genom denna förtätning. Slutresultatet bedöms bli en ökning av utsläppen av klimatpåverkande gaser. Men inom detaljplanområdet har cykelvägar, promenadvägar planerats in, även cykelmöjligheterna till Älta Centrum och till kollektivtrafik har utretts.

Ambitionen är att öka kollektivtrafiken till området. Det finns förutsättningar för de boende att åka med kollektivtrafik till Sickla, Gullmarsplan, Tyresö centrum och Slussen. Närmaste busshållplats ligger ca 400 m från den bebyggelse som ligger längst bort i planområdet. Buss 801 och 811 trafikerar hållplatserna ”Sigfridsborgsskolan” och ”Odlingsvägen”. Under högtrafik, klockan 6-9, går bussar var femtonde minut till Gullmarsplan och Älta gård. På eftermiddagen mellan 15-18:30 går bussar vart 15:e minut från Gullmarsplan. Övrig tid går bussarna en gång i timmen.

Gångavståndet till Älta centrum är 1,5 - 2,5 km. Gångavståndet till och buss 840, 821 och 401 och närmaste livsmedelsbutik är 1 km eller mer. Av erfarenhet vet man att ett avstånd på max 500-600 m till en bra kollektivtrafikpunkt är avgörande för om en person väljer bilen eller inte. Vid avstånd längre än 1 km är det ofta en mycket liten andel som går eller cyklar<sup>4</sup>. För att underlätta för busstrafikanter kan även säkra cykelparkerings vara nödvändiga. Även utbyggnaden av infartsparkeringar vid goda kollektivtrafiklägen behöver bevakas.

**Slutsats:** För att uppmuntra till ökad användning av kollektivtrafiken behöver behovet av cykelparkerings och infartsparkeringar beaktas vid övrig planläggning i Älta.

NACKA KOMMUN  
Planenheten

Andreas Totschnig  
Planchef

Sven Andersson  
Översiktsplanerare

Jerk Allvar  
Planarkitekt

<sup>4</sup> Hållbarhetsprogram för detaljplan Ältadalen, Nacka kommun, 2011-02-08. Sid 8

**UNDERLAG**

1. Spridningsberäkningar avseende emissioner till luft från Nya Älta Galvan - partiklar och väteklorid. För Miljöenheten, Nacka kommun. IVL Svenska miljöinstitutet. 2011-01-11
2. Ältadalen – Dagvattenutredning. PM SWEKO 2010-08-13
3. Trafik- och industribullerutredning Ältadalen, Nacka. Rapport. Datum 2012-05-03
4. Hållbarhetsprogram för detaljplan Ältadalen, Nacka kommun, 2011-02-08
5. Naturvärdeskartering av täktområde vid Storkällan, Nacka, Ekologigruppen AB 2010

# Hållbarhetsprogram för detaljplan



## Ältadalen, Nacka kommun

Version 2013-05-02

Welt



## Förord

Detta hållbarhetsprogram har till syfte att tydliggöra de viktigaste hållbarhetsambitionerna med detaljplanen i Ältadalen i Nacka kommun. Målformuleringarna baseras på en workshop som hölls i Nacka kommun i augusti 2010, där de viktiga aktörerna i processen gemensamt arbetade fram förslagen till hållbarhetsmål. Programmet som utformades av Nacka kommun och White arkitekter i samarbete presenterades för miljö- och stadsbyggnadsnämnden och kommunstyrelsen på våren 2011. Programmet var också en planhandling under samrådet i november 2011. Det är ett levande dokument som utvecklas allt eftersom detaljplanearbetet framskrider och som regelbundet bör tas upp till fortsatt diskussion och utveckling. Hållbarhetsprogrammet har därför uppdaterats och utvecklats till utställningen av detaljplanen.

## Innehåll

Förord.....	2
1. Inledning.....	3
1.1 Bakgrund .....	3
1.2 Detta program.....	3
2. Orientering om projektet.....	4
2.1 Detaljplaneområdet.....	4
2.2 Projektets organisation.....	4
2.3 Illustrationsplan .....	5
3. Hållbarhetsmål för Ältadalen.....	6
3.1 Underlag – Ältadalen i sitt sammanhang.....	6
3.2 Workshop .....	7
3.3 Övergripande hållbarhetsmål för Ältadalen .....	9
3.4 Koppling till kommunens riktlinjer för hållbart byggande.....	12
3.5 Handlingsplan – hur nå målen .....	14
4. Rutiner och ansvarsområden i det fortsatta arbetet.....	14
4.1 Projektledarens roll.....	14
4.2 Planarkitektens roll.....	14
4.3 Byggherrens roll .....	14
4.4 Hållbarhetsplaner.....	14
4.5 Intern kommunikation .....	15
4.6 Extern kommunikation .....	15
4.7 Utbildning och kompetens.....	15
4.8 Uppföljning .....	15
4.9 Projektdokumentation.....	15
Bilaga I. Avståndskartor till målpunkter.....	16

# I. Inledning

## I.1 Bakgrund

Nacka kommun har under de senaste åren höjt ambitionen avseende hållbarhet. 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 sin samhällsplanering. Den nya översiktsplanen som antogs i juni 2012 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 innefattar att bidra till Stockholmsregionens behov av bra bostäder, service, vård och skola, att utveckla ett hållbart transportsystem samt att energieffektivisera bebyggelsen.

I linje med detta har detaljplanen för Ältadalen valts ut som en pilot där ett hållbarhetsprogram ska tas fram enligt beslut i kommunstyrelsen. Syftet är att lära sig att arbeta proaktivt med hållbarhetsfrågor samt att nå en förankring för dessa frågor inom olika delar av kommunorganisationen, liksom hos fastighetsägare, konsulter och entreprenörer.

Samtidigt som planarbetet för Ältadalen bedrivits har Nacka kommun tagit fram riktlinjer för hållbart byggande. Riktlinjerna antogs av miljö- och stadsbyggnadsnämnden 2012 11-21. Under punkten 3.4 redovisas hur dessa kan användas för projektet Ältadalen.

## I.2 Detta program

Kommunstyrelsen antog 2010-05-03 detaljplaneprogram för Ältadalen. Utgångspunkten är att området ska bebyggas med bostäder, en förskola och ett äldreboende. Tidigare framtagna idéer om att Ältadalen ska vara ett grönt stråk tas tillvara genom att den östra delen av dalgången planeras för spontana idrotts- och fritidsaktiviteter. Programmet uttrycker även att planeringen av Ältadalen ska grundas på ett hållbart stadsbyggande ur social, miljömässig och ekonomisk synvinkel. I samband med antagandet beslutade kommunstyrelsen att detaljplanearbetet ska inledas med att ett hållbarhetsprogram utarbetas.

Detta hållbarhetsprogram har tagits fram med hjälp av White Arkitekter. Programmet utgår från visionen att utveckla ett sätt för att arbeta långsiktigt hållbart i den kommunala planprocessen. I denna vision ingår dels att förankra ambitionerna hos alla viktigare aktörer, dels att synliggöra hållbarhetsarbetet genom att låta planens utformning spegla hållbarhet. Hållbarhetsprogrammet redovisar de preliminära hållbarhetsaspekter som diskuterades på en workshop i augusti 2010. Programmet innehåller mål och krav som väger in bland annat ekologiska, ekonomiska, sociala och strukturella aspekter.

Hållbarhetsprogrammet är ett levande dokument som ska kompletteras och utvecklas under projektets gång. En första version, i vilken de grundläggande hållbarhetsaspekterna togs upp, presenterades på våren 2011 och medföljde detaljplanen under samrådet i november 2011. Hållbarhetsprogrammet har nu uppdaterats och utvecklats till utställningen. Bland annat har en koppling till kommunens nyligen antagna riktlinjer för hållbart byggande införts. Programmet kan även användas som kravspecifikation vid det vidare planeringsarbetet, varvid mål och strategier förfinas successivt under tiden projektet framskridet.

## 2. Orientering om projektet

### 2.1 Detaljplaneområdet

Planområdet ligger i östra delen av Älta och omfattar en areal om drygt 33,6 ha. Området begränsas i öster av Storkällans kyrkogård och naturmark som hör till Erstavik – i norr av resterande del av Erstavik 25:32, i väster av bebyggelsen på Åsvägen och Lovisedalsvägen, samt i söder av Storkällans väg. Områdets avgränsning framgår av bifogad karta (bild 1).



Bild 1. Planområdet

### 2.2 Projektets organisation

Nedan redovisas några av de viktigaste aktörerna, av vilka flera även deltog på den workshop där hållbarhetsmålen för området diskuterades fram.

**Kommunens tjänstemän:** Fredrik Bengtsson, exploateringsenheten, Sven Andersson, planenheten, Alice Ahoniemi miljöenheten, Christer Hallberg exploateringsenheten (konsult Structor), Thomas Fahlman VA-enheten, Martin Fahlman Bygglovenheten, Anna Matsson och Elisabeth Rosell parkenheten.

**Arkitekt programskiss:** Olof Lotström ÅWL arkitekter

**Markägare:** Nacka kommun, Vasakronan, Johan af Petersens, NCC (markanvisning på kommunens mark).

**Bygg Herrar:** NCC mfl

**Hållbarhetsstöd:** White arkitekter

## 2.3 Illustrationsplan

I en illustration till detaljplanen som har tagits fram av ÅWL arkitekter redovisas tänkbar bebyggelse. Bebyggelsen föreslås huvudsakligen bestå av friliggande småhus (villor och radhus), samt förskola och äldreboende. De östra och norra delarna lämnas obebyggda som en del av ett större parkstråk genom Älta och vidare ut mot Erstavik (bild 2).



Bild 2. Illustration till detaljplan för Ältadalen, ÅWL arkitekter

### 3. Hållbarhetsmål för Ältadalen

#### 3.1 Underlag – Ältadalen i sitt sammanhang

Ett viktigt underlag till projektets hållbarhetsmål utgörs av det material som tagits fram om planområdet, dvs detaljplaneprogrammet samt av underlagsutredningar som legat till grund för programmet, t.ex. naturinventering och attitydundersökningar.

En avgörande punkt för att skapa hållbarhet i ett område är emellertid att området sätts in i sitt större sammanhang, dvs i sitt omland. Särskilt viktigt blir det att titta på det omland som är funktionell enhet för centrala samhällsfunktioner som infrastruktur och service. För Ältadalens del blir den naturliga enheten i de flesta fall hela Älta, där t.ex. kommunikationspunkter för kollektivtrafik, system för ledningsinfrastruktur samt målpunkter för service återfinns. Vidgar man omlandet ytterligare tillkommer Nacka centrum och Sicklaområdet, men även delar av Tyresö kommun finns nära. En annan viktig omvärldsfaktor är Erstaviksområdet med sina stora natur- och rekreationsvärden. I vissa fall, t.ex. avseende storstalig handel, rekreation och arbetsresor, är omlandet ännu större och innefattar södra Stockholmsområdet eller tom hela Stockholmsregionen. Nedanstående fakta togs fram till workshopen i augusti 2010 och har inte uppdaterats eftersom det bedömts bättre att visa vilket underlagsmaterial som varit tillgängligt vid workshopen.

#### Faktaruta - Älta 2010

C:a 10 000 boende, varav c:a 3 500 är 40-64 år och c:a 3000 är barn/ungdomar under 19 år  
45% har eftergymnasial utbildning (31% i Riket)

Endast 9% av de förvärvsarbetande har sitt arbete i Älta, den dagliga utpendlingen motsvarar över 4000 personer

2,7% är arbetssökande (2,9% i Nacka)

19 sjukdagar per försäkrad och år (nära snitt för Nacka)

30% bor i hyreshus (25% i Nacka)

Medianinkomst 283tKr (271tKr i Nacka, 247tKr i Sthlm)

56% av familjerna har bil (något högre än Nacka totalt)

I samband med förberedelser och planering av workshopen tog White Arkitekter fram ett antal uppgifter för att sätta området i sitt sammanhang i Älta, avseende t.ex. sociala, ekologiska och ekonomiska förutsättningar. Resultatet redovisas i nedanstående faktarutor, tabeller och kartbilder:

#### Faktaruta - Sociala förutsättningar för Älta

**Särskilt** Trots sin närhet till storstaden är Älta lite av en egen ”småstad” med barriärer såväl till Stockholm (Skarpnäck), Nacka centrum, Sickla och Tyresö

**Segregerat** Det finns två olika Älta: Småhusbebyggelse av varierande slag samt flerbostadsbebyggelsen kring Älta centrum.

**Naturnära** Många Ältabor tycker att närheten till naturen i Erstavik och Nackareservatet är det allra bästa. Hellasgården, idrott.

**Tryggt** Det finns inga stora otrygghetsproblem

**Tråkigt centrum** Många handlar på Sickla eller Nacka forum eller tom Tyresö eller Globen

**Flera mål- och mötespunkter** Idrottsplats, centrum, naturen i Nacka och Erstavik. Ny plats vid Ekstubben

## Faktaruta - Ekologiska förutsättningar för Älta

**Omgivande natur** Utmärkt närhet till Erstavik, Nackareservatet och Östersjön

**Natur i området** Utvecklingsbar, "porten till Erstavik"

**Vatten & mark** Känsliga yt- och grundvattenmiljöer  
Risk för förorenad mark

**Miljöanpassat boende** Saknas i området, men efterfrågan ökar

## Faktaruta - Strukturella förutsättningar för Älta

**Kommunikationer** De flesta arbetar utanför Älta och pendlar via bil.

44% av hushållen saknar bil!

Buss: ca 30 minuter till Slussen, mycket glest från Ältadalen idag

Relativt goda cykelmöjligheter i området och till Stockholm

Vad innebär ny trafikplats på Tyresövägen för området?

**Service** Långt till service i centrum från Ältadalen.  
Vägen till centrum "ska inte göras alltför attraktiv"

**Bebyggelsestruktur** Mest småhus av varierande ålder, täthet och typ.

Relativt vanligt med radhus. C:a 1/3 bor i flerbostadshus

## Faktaruta - Ekonomiska förutsättningar för Älta

**Välbärgat** Högre medelinkomst än Nacka och riket

**Eftertraktat** Kombinationen av närhet till Stockholm och till naturen driver upp priser och efterfrågan

**Försörjningssystem** Värme: Såväl fjärrvärmeslutning som passivhusbyggande ska utredas  
VA: Kommunalt nät nära intill. Dagvattenfrågan behöver studeras särskilt

I förarbetet har även avstånd till vissa viktiga samhällsfunktioner beräknats (bilaga 1). Av erfarenhet vet man att ett avstånd på maximalt 500-600 meter till en bra kollektivtrafikpunkt är avgörande för om en person väljer bil eller ej. Vid avstånd över 1 km är det ofta en mycket liten andel som går eller cyklar. Ett liknande förhållande gäller för många andra målpunkter som samhällsfunktioner (bank, post, vårdcentral, apotek, bibliotek, butiker mm). Till dagligvaruhandel är avståndets betydelse ofta ännu större.

### 3.2 Workshop

I augusti 2010 hölls en hållbarhetsworkshop på Nacka kommun, där samtliga viktiga aktörer i projektet deltog. Workshopen leddes av White arkitekter (Jan Wijkmark) och Nacka kommun (Sven Andersson). Workshopen följde en modell utarbetad av White för att identifiera och gemensamt besluta om de viktigaste hållbarhetsmålen samt behovet av vidare utredning avseende sociala, ekonomisk, ekologisk och strukturell hållbarhet. Process och resultat redovisas kortfattat nedan under punkt 4.3 och mer utförligt i bilagor.

## Faktaruta – deltagare på workshop

Alice Ahoniemi, Nacka kommun, miljöenheten  
 Sven Andersson, Nacka kommun, planenheten  
 Marin Edfelt, White arkitekter  
 Johan Ellertsson, NCC  
 Mats Enander, Vasakronan  
 Martin Fahlman Nacka kommun, bygglovenheten  
 Thomas Fahlman Nacka kommun, VA-enheten  
 Henrik Feldhusen, Nacka kommun, direktör hållbar utveckling  
 Anna Green, Nacka kommun, miljöenheten  
 Martina Herodes, White arkitekter  
 Olof Lotström, ÅWL arkitekter  
 Erik af Petersens, markägare (vid tidpunkten för Workshopen)  
 Johan af Petersens, markägare  
 Björn I M Svensson, NCC  
 Jan Wijkmark, White arkitekter

Syftet med dagen var att lägga grunden för ett hållbarhetsprogram för detaljplanen för Ältadalen som ska vara väl förankrat bland samtliga berörda aktörer. Ambitionen var att workshoppen skulle vara:

- Utmanande och framåtsyftande
- Konkret och resultatinriktad
- Realistisk och genomförbar
- Gemensamt ”ägd” av de olika aktörerna



Figur 4. Bilder från workshop

Efter en inledande beskrivning av Ältaområdet delades deltagarna in i fyra grupper utifrån de olika hållbarhetsområdena ekologisk, ekonomisk, strukturell och social hållbarhet. En tabell på exempel på aspekter att beakta för respektive område delades ut. Efter redovisning av respektive grupp genomfördes en omröstning bland samtliga angående de viktigaste frågorna att fokusera på inom respektive område. Ett andra grupperbetesmoment syftade till att formulera de tre viktigaste målsättningar för vardera av de fyra aspekterna. Detta gav ett resultat på tolv prioriterade hållbarhetsmålsättningar som redovisas nedan under punkt 4.3. Målen färgkodades i enlighet med de olika hållbarhetsaspekterna:

Social Ekologisk Strukturell Ekonomisk

### **3.3 Övergripande hållbarhetsmål för Ältadalen**

De mål som kom ut som högst prioriterade ur workshopen visade sig kunna sammanfattas under fyra huvudsakliga områden:

1. Mål för bostadsbebyggelsen
2. Mål för grönområden
3. Mål för service
4. Mål för transporter och kommunikation

För respektive av dessa områden listas de mål som formulerades, samt ett antal frågor som togs upp under workshoppen och då föreslogs utredas vidare. Målen är färgkodade enligt ovan (se punkt 4.2). När hållbarhetsprogrammet uppdaterats till utställningen har detta kompletterats med en redovisning av hur målen tagits om hand i planförslaget samt en beskrivning av det fortsatta arbetet för att uppnå hållbarhetsmålen.

#### **I. Mål för bostadsbebyggelsen**

MÅL: Bebyggelsen ska sträva efter att uppfylla Miljöbyggnad, nivå SILVER.

MÅL: Använd förnyelsebara, återvinningsbara, hållbara byggmaterial.

MÅL: Utveckla olika karaktärer för de olika delområdena inom detaljplanen.

MÅL: Energieffektiv bebyggelse med exempel på långtgående utvecklingsprojekt.

MÅL: Låg livscykelkostnad för boende.

#### **Frågor att utreda vidare (enligt workshop i augusti 2010)**

Varierande boendeformer, alternativ till småhusbebyggelse?

Energilösningar

Energieffektiva hus, passivhus

#### **Hur målen tagits om hand i planförslaget**

Det nya området är mycket tätt för att vara huvudsak småhusbebyggelse och är därigenom resurssnålt i grunden. Detaljplanen är flexibel och gör det möjligt att bygga olika typer av bostäder; friliggande småhus, radhus och flerbostadshus.

Planen medger även olika högsta höjd i olika delar av området, vilket bör ge olika karaktärer.

#### **Fortsatt arbete för att uppnå målen**

Målen bör utvecklas och konkretiseras i de exploateringsavtal som tas fram för området och successivt omprövas i takt med utvecklingen. Området kommer att byggas ut under lång tid i olika etapper. Detta ger flera möjligheter att utveckla målen. Olika delar kan ges skilda karaktärer. Speciellt energieffektiva hus (passivhus) kan väljas i vissa delar. Byggmaterial bör väljas efter beprövat bedömningsssystem. En kontinuerlig uppföljning av energieffektivitet och materialval är också möjlig i en etappvis utbyggnad, vilket medger ständiga förbättringar inom dessa områden.

## 2. Mål för grönområden

MÅL: Skapa inkluderande mötesplatser.

MÅL: Utveckla grönstråk som kommunikationsstråk och koppla dessa till befintlig bebyggelse för att skapa trygghet och trivsel.

### Frågor att utreda vidare (enligt workshop i augusti 2010)

Grönområde som mötesplats inom planområdet, tex. lekpark

Dagvattenhantering

Attraktiva och trygga grönområden i hela Älta

Bevarande och utveckling av ekologiska värden

### Hur målen tagits om hand i planförslaget

Detaljplanen har omfattande park och naturmark som kan skapa mötesplatser för lek och spontanidrott. Planen innehåller även tydliga grönstråk som förbinder området med resten av Älta med trädplantering längs Lovisedalsvägen och Storkällans väg. Planens dagvattenlösning med LOD på kvartersmark och perkolationsgravar i gatumark skapar en bättre dagvattensituation än idag (dagvattenutredning Sweco 2010-08-08). Dammen i den norra delen av området skyddas genom att den blir allmän plats (NATUR).

### Fortsatt arbete för att uppnå målen

Detaljprojekteringen av den kommunala park och naturmarken ska syfta till en bibehållen eller förbättrad biologisk mångfald. Bland annat ska öppna solbelysta sandytör sparas för att bevara livsmiljöerna för de insektsarter som är beroende av dem. Områdets ekosystemtjänster ska identifieras. De viktigaste tjänsterna som finns i området idag ska bevaras och tjänster som saknas i området idag ska ges förutsättningar att utvecklas. Park- och naturmarken ska även vara en miljö som skapar trygghet och trivsel.

## 3. Mål för lokal service

MÅL: Skapa förutsättningar för ett bredare lokalt frilufts- och kulturliv i Älta.

MÅL: Möjlighet till flexibilitet i planen för lokaler.

### Frågor att utreda vidare (enligt workshop i augusti 2010)

Utveckling av köpcentrumet (trivsamhet, attraktivitet)

### Hur målen tagits om hand i planförslaget

Områdets park- och naturmark innebär en tillgång även utanför planområdet. Närheten till skola och förskola ger viss tillgång till lokaler som kan dubbelutnyttjas. Någon förutsättning för affärslokaler i området har däremot inte bedömts möjlig.

### Fortsatt arbete för att uppnå målen

En utveckling av Älta centrum för såväl handel som kulturliv och fritidsaktiviteter ingår i det pågående arbetet med ett detaljplaneprogram för Älta centrum.

## 4. Mål för transporter och kommunikation

MÅL: Skapa förutsättningar för alternativ till den egna bilen (bilpool, kollektivtrafik etc).

MÅL: Att en motorvägsbusshållplats projekteras inklusive infartsparkering för bil och cykel (Förhandling med SL).

MÅL: Gör separat gång och cykel utredning med fokus på att åstadkomma bra och säkra gång och cykel förbindelser till viktiga målpunkter såsom busshållplatser, centrum, sportområden.

### **Frågor att utreda vidare (enligt workshop i augusti 2010)**

Gång och cykelvägar, inom området och kopplingar till närliggande omr

Transportalternativ till egen bil, tex bilpooler

Kollektivtrafik, diskussion med SL

### **Hur målen tagits om hand i planförslaget**

Detaljplanen är utformad så att hela området har gångavstånd skola, förskola och till busshållplatser vid Lovisedalsvägen. Detta ger stor möjlighet till att kollektivtrafik används istället för den egna bilen. I planen finns också gång- och cykelstråk som anknyter till befintliga strukturer i Älta.

### **Fortsatt arbete för att uppnå målen**

Kommunen ska aktivt förhandla med SL och Trafikverket i syfte att uppnå betydligt bättre turtäthet för den busslinje som trafikerar Lovisedalsvägen, förlängning av busslinjen till Storkällans begravningsplats samt busshållplats på Tyresövägen kopplad till infartsparkering. Busshållplatserna vid Lovisedalsvägen bör utformas med bra väderskydd, belysning och möjlighet till cykelparkering.

Följande mål finns i arbetet med program för Älta centrum. Förbindelserna mellan Ältas olika delar och omvärlden förbättras. Det blir ännu lättare än idag att ta sig från Älta ut i naturen. I Älta skapas fler trygga och attraktiva cykel- och gångstråk

### 3.4 Koppling till kommunens riktlinjer för hållbart byggande

Under den tid som förflyttit sedan samrådet om detaljplanen i har miljö- och stadsbyggnadsnämnden antagit riktlinjer för hållbart byggande. Riktlinjerna innehåller tolv målområden. En grundtanke i riktlinjerna är att man i början av ett projekt väljer ca fyra målområden som ska prioriteras. Hållbarhetsprogrammets mål motsvaras närmast av följande målområden i riktlinjerna.

- 3.1. Hållbart resande
- 3.5. Energieffektivt och sunt byggande
- 3.10. Nära till skola, fritid, idrott och kultur
- 3.11. Nära till grön och vattenområden av god kvalitet.

Här nedan redovisas de indikatorer och åtgärder som hör till Nackas mål.

		JA	NEJ
3.1	<i>3.1 Hållbart resande</i> Förslag på åtgärder/indikatorer för att nå målet		
3.1.1	Bebyggelsen ligger nära kollektivtrafik med god turtäthet. För flerbostadshus och arbetsplatser är maxavståndet 400 meter. <i>Kommentar: Det är ca 400 m till närmaste busshållplats, men turtätheten är inte god. Avståndet till närmaste busshållplats med god turtäthet är ca 1500 m. Nacka kommun ska försöka förmå SL att höja turtätheten när förutsättningar för ökat antal resenärer uppkommer.</i>		NEJ
3.1.2	Cykelparkerings motsvarande 2 platser/lägenhet samt bilparkering motsvarande parkeringstal för det aktuella området, anordnas inom fastigheten/projektet.	JA	
3.1.3	Området nås med och innehåller trygga och säkra gång- och cykelvägar. Gång- och cykelvägarna är tillgängliga för alla och lättorienterade.	JA	
3.1.4	Tillgång till trygga och säkra infartsparkeringar för bil och cykel vid bra kollektivtrafiklägen finns. <i>Kommentar: Det finns en infartsparkering vid Ekstubben, ca 3 km bort. I samband med ytterligare planering kan ytterligare p-platser behövas vid den befintliga infartsparkeringen.</i>	JA	
3.1.5	Vid planering av områden med flerbostadshus och arbetsplatser finns laddmöjligheter för elfordon. <i>Kommentar: Ej relevant i denna detaljplan.</i>	--	
3.5	<i>3.5 Energieffektivt och sunt byggande</i> Förslag på åtgärder/indikatorer för att nå målet:		
	Nya och ombyggda byggnader uppfyller kriterier för ett vedertaget miljöklassningssystem (BREEAM, LEED, Miljöbyggnad, Green Building, Svanen eller motsvarande.) <i>Kommentar: På Nacka kommuns mark, där NCC har byggrättigheten ska bebyggelsen uppfylla Miljöbyggnad, nivå SILVER. De övriga bygg Herrarna (Wasakronan och af Petersen) har inte redovisat sina mål för området.</i>	JA	
	Energianvändningen i bostäder och lokaler är <b>25 %</b> lägre än gällande BBR <i>Kommentar: Nuvarande BBR (BBR 16) har ett energikrav på max 90 kWh/kvm</i>	--	--

	<i>Atemp för bostäder, icke el-uppvärmda. Miljöbyggnad Silver ligger på BBR -25 % för icke eluppvärmda bostäder. För detta område är det ännu inte klart om det blir fjärrvärme eller annat.</i>		
	Området tar till vara och genererar förnyelsebar energi genom användning av t.ex. solpaneler, solceller och vindkraft.		NEJ
	Området är anslutet till fjärrvärme. <i>Kommentar: Ej klart vilket energislag som är aktuellt, men möjlighet finns att ansluta till fjärrvärme. Ska följas upp.</i>	? ?	?
	Åtgärder har vidtagits för att minimera byggprocessens miljöpåverkan. <i>Kommentar: Vi är inte där ännu. Ska följas upp.</i>	? ?	?
3.10	<i>3.10 Nära till skola, fritid, idrott och kultur</i> Förslag på åtgärder/indikatorer för att nå målet:		
3.10.1	Idrotts- och fritidsverksamhet finns i närområdet. Anläggning nås med gång- och cykelväg, kollektivtrafik samt har goda parkeringsmöjligheter.	JA	
3.10.2	Behovet av kulturverksamhet i området har beaktats i planläggning. <i>Kommentar: Ej relevant</i>	-- --	--
3.10.3	Gångavståndet till förskola/låg- och mellanstadieskola är max 400 m och det är tryggt och säkert att cykla och gå dit. <i>Kommentar: Låg- och mellanstadieelever måste korsa Lovisedalsvägen.</i>	JA	
3.10.4	Förskola/grundskola är integrerad i övrig bebyggelse för att öka överblickbarhet och säkerhet.	JA	
3.10.4	Förskola och skola har minst 40 kvm lekyta/barn för rörlig och variationsrik utelek i direkt anslutning till byggnaden (inkl. del av natur)	JA	--
3.10.5	Avståndet från förskola till grönområden är max 300 meter för rörlig och variationsrik utelek i direkt anslutning till byggnaden.	JA	
3.11	<i>3.11 Nära till grön- och vattenområden av god kvalitet</i> Förslag på åtgärder/indikatorer för att nå målet:		
3.11.1	Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning har god tillgänglighet till och inom närliggande grönområden.	JA	
3.11.2	Bostäder har max 300 meters gångavstånd till park eller grönområde.	JA	
3.11.3	Bostäder har max 3 km till strövområde/natur.	JA	
3.11.4	Hänsyn till områdets grönstruktur har tagits, vilket innebär att gröna samband, rekreativa värden mm har förstärkts och mindre värdefulla grönområden har avsatts för exploatering.	JA	
3.11.5	Livsvillkor för djur- och växtliv på land och i vattnet har inte försämrats väsentligt av exploateringen. Särskild hänsyn har tagits till skyddade områden, områden med höga naturvärden och områden med generellt känsliga och värdefulla naturtyper. <i>Kommentar: En bedömning har gjorts, hänsyn har tagits, men inte fullt ut sparat alla värden. Intressanta växt- och djurarter som är knutna till täkt- och tippverksamheterna kommer på sikt att påverkas negativt.</i>	JA	
3.11.6	Allmänhetens tillgång till grönområden, stränder och rekreativa värdekärnor har inte försämrats av exploateringen.	JA	
3.11.7	Projektet innehåller att X antal hushåll har anslutits till kommunalt VA. <i>Kommentar: Ej relevant</i>	-- --	--
3.11.8	Bebyggnelse och anläggningar i området har anpassats till natur- och		NEJ

	terrängförhållanden, vilket innebär att man kunnat begränsa behovet av sprängning, utfyllnad mm. <i>Kommentar: Exploateringen innebär att tidigare nivåförhållanden delvis återställs. Det förutsätter att området fylls upp.</i>	
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

### 3.5 Handlingsplan – hur nå målen

Hållbarhetsmålen har i vissa delar varit styrande för planutformningen. Det gäller bland annat naturmarkens omfattning, gång- och cykelstråk genom området och dagvattenlösningen. Till största delen är dock uppfyllandet av hållbarhetsmålen knutet till genomförandet av planen. Det behövs därför en tydlig handlingsplan med tydligt ansvar och tidsbestämda uppföljningstillfällen. En sådan plan ska utarbetas i samarbete med berörda markägare och exploater under samma period som exploateringsavtalet tas fram.

Det är viktigt att notera att flera av målen sträcker sig utanför detaljplaneområdet och därmed inte berör alla aktörer i arbetet kring Ältadalen. Det behöver inte innebära att de inte är viktiga för samtliga aktörer, eftersom alla mål bedöms medföra mervärden inom detaljplaneområdet. Det är dock utan tvekan så att olika aktörer har olika grad av rådighet över de olika målen. Vissa frågor kräver även att andra aktörer än vad som hittills varit inblandade inkluderas i arbetet. Alla mål kan sannolikt inte nås inom ramen för projektet utan vissa får ses som mer långsiktiga mål i utvecklingen av hela Älta.

## 4. Rutiner och ansvarsområden i det fortsatta arbetet

För att åstadkomma ett framgångsrikt hållbarhetsarbete är det viktigt att roll- och ansvarsfördelning står klart för alla viktiga aktörer. Detta har dock inte slutligt avgjorts i skrivande stund (maj 2013), varför förslaget kan ändras senare.

### 4.1 Projektledarens roll

Kommunens projektledare ska ha en kontinuerlig dialog med byggherrarna för att aktivt följa arbetet med att uppfylla målen i hållbarhetsprogrammet. Han/hon ansvarar för att kommunicera kommunens hållbarhetsambitioner till exploater och ska se till att de mål som exploatören ansvarar för skrivs in i exploateringsavtal. Projektledaren ska även se till att byggherren ger tillräcklig information för att kommunen ska kunna bedöma att målen i hållbarhetsprogrammet uppfylls.

### 4.2 Planarkitekten roll

Planarkitekten ska se till att detaljplanen ger förutsättningar för att mål i hållbarhetsprogrammet ska kunna uppfyllas. Han/hon ska se till att ställa krav på utformningen så att de mål som berör utedräner uppfylls i området.

### 4.3 Byggherrens roll

Ska vid planmöten och projekteringsmöten redovisa hur arbetet med att uppfylla hållbarhetsmålen går.

### 4.4 Hållbarhetsplaner

Konsulter och entreprenörer ska upprätta hållbarhetsplaner som visar hur de möter de hållbarhetsmål som man enats om i projektet. I dessa ska även en plan för granskning och egenkontroll redovisas.

## **4.5 Intern kommunikation**

Hållbarhetsfrågor ska finnas som en stående punkt vid planeringsmöten. Samtliga deltagare har ansvar för att bevaka de hållbarhetsfrågor som berör dem. Övergripande ansvar vilar på projektledare och hållbarhetssamordnare. Eftersom hållbarhetsfrågor berör samtliga kompetensområden kan vissa specifika frågor med fördel även diskuteras i anslutning till andra punkter på dagordningen. Dock bör alltid övriga hållbarhetsfrågor stämmas av under punkten ”hållbarhetsfrågor”. Var och en av deltagarna ansvarar för att kommunicera projektets hållbarhetsvision, hållbarhetsmål och specifika krav till samtliga medarbetare och underkonsulter etc. som arbetar med projektet.

## **4.6 Extern kommunikation**

Eftersom en av drivkrafterna bakom detta hållbarhetsprogram är att bidra till Ältadalens profilering är det centralt att hållbarhetsambitionen kommuniceras externt. En planering av extern kommunikation bör därför upprättas.

## **4.7 Utbildning och kompetens**

Konsulter och entreprenörer ska säkerställa att miljösakkunnig finns som tillgänglig resurs för granskning av byggvaror och kemiska produkter.

## **4.8 Uppföljning**

Det är viktigt att ställda hållbarhetskrav följs upp. Detta kommer att ske i olika skeden för olika mål. En plan för uppföljningen tas fram och förankras i samband med exploateringsavtalen.

## **4.9 Projektdokumentation**

Kompletteras senare

## Bilaga I. Avståndskartor till målpunkter

Gång-/cykelavstånd till mataffär samt buss 401, 821, 840, 491(natt)

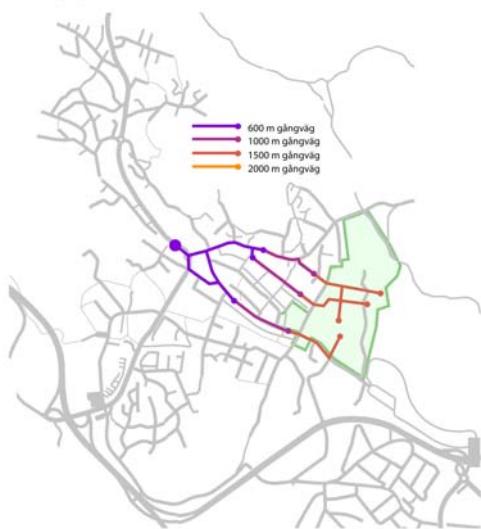


Bild 1. Gångavstånd till närmsta mataffär samt buss med relativt bra turtäthet i dagsläget. Ältadalen ligger i sin helhet 1 km eller mer från denna målpunkt.

Gång-/cykelavstånd till köpcentrum samt buss 401, 821, 840, 491 (natt)

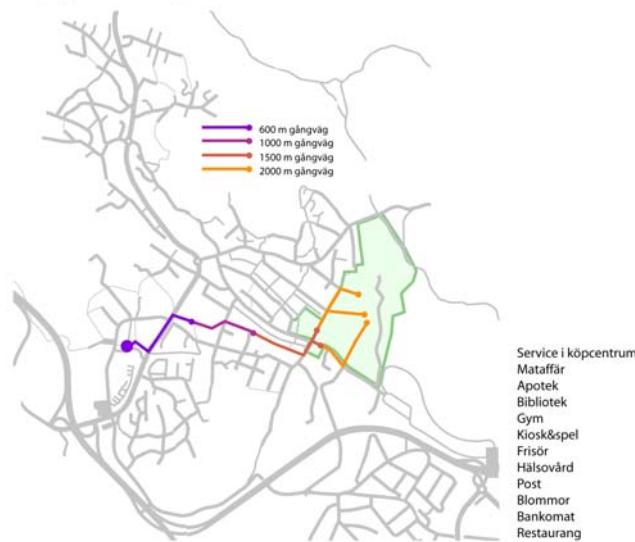
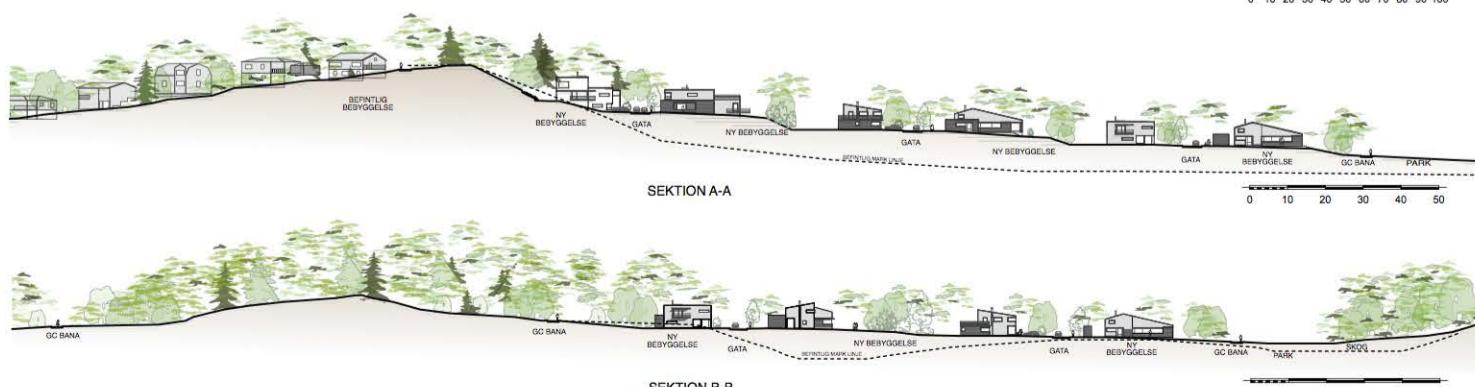


Bild 2. Gångavstånd från Ältadalen till Älta centrum med serviceutbud idag. Till större delen är avståndet 1,5-2,5 km, vilket innebär att bil- eller bussresa krävs för de allra flesta.

Gång-/cykelavstånd till buss 816, 890 (natt)



Bild 3. Gångavstånd från Ältadalen till landsvägs-buss med snabb transport till Stockholm. Avståndet är idag minst 2 km, vilket innebär att bil- eller bussresa krävs för de allra flesta.



Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Yttrande över förslag till detaljplan för del av fastigheten Kil 1:5 (Graninge Stiftsgård) i Boo**

Yttrande under samråd

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att anta förslaget till yttrande över detaljplan för del av fastighet Kil 1:5 (Graninge Stiftsgård) i kommundelen Boo.

### **Sammanfattning**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott har fått en förfrågan om att yttra sig under samrådstiden (22 december 2014 till och med 31 januari 2015) över miljö- och stadsbyggnadsnämndens förslag till detaljplan för del av Kil 1:5 (Graninge Stiftsgård).

Huvudsyftet med detaljplanen är att uppföra ett vård- och omsorgsboende liksom seniorbostäder på fastigheten Kil 1:5, före detta Graninge stiftsgård. Ett annat viktigt syfte är att öka allmänhetens tillgänglighet till naturen och till det intilliggande naturreservatet.

Hela planområdet har en känslig miljö med höga natur och kulturyärden och beskrivs i kulturmiljöprogrammet som ett landmärke. Från vattnet ska miljön fortsatt ses som ett landmärke med dess utmärkande huvudbyggnad och gröna fot. Tillkommande kringliggande bebyggelse ska liksom tidigare ha en underordnad roll.

Brinova Omsorg äger den fastighet som utgör detaljplanen och som är föremål för planläggningen. Dennes hyresgäst, Silverlife, har för avsikt att bedriva en vård och omsorgsverksamhet med tillhörande servicetjänster på fastigheten. Silverlife har som idé att erbjuda boenden till seniorer med nära tillgång till vård- och omsorg så att personen ska kunna bo kvar i området även om vårdbehovet ökar.

Exploatören står alla kostnader hänförliga till exploateringen. Hela exploateringen sker i privat regi och på privat mark. De kostnader som passerar via kommunen är planläggningskostnader samt kommunens interna administrativa arbete. Exploatören



ersätter Kommunen för den verkliga kostnaden. Exploatören ska till Kommunen även erlägga va-anläggningsavgift enligt vid varje tidpunkt gällande va-taxa.

## Ärendet

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott har fått en förfrågan om att yttra sig under samrådstiden (22 december 2014 till och med 31 januari 2015) över miljö- och stadsbyggnadsnämndens förslag till detaljplan för ”del av fastighet Kil 1:5 (Graninge Stiftsgård)”(nedan kallad detaljplanen).

Kommunstyrelsen har att bevaka följande aspekter under samråd och granskning av handlingar: detaljplaneprogram, bostäder, arbetsplatser, välfärdsfastigheter, kommunens mark och ekonomi samt genomförandefrågor.

Detaljplanens huvudsakliga syfte är att pröva lämpligheten för uppförande av ett vård- och omsorgsboende liksom seniorbostäder i detta ur natur- och kulturhänseende mycket intressanta område där i dag Graninge stiftsgård är belägen.

Syftet är också att öka allmänhetens tillgänglighet till naturen och det intilliggande naturreservatet. Exempel på frågeställningar som beaktats i sammanhanget är parkeringsmöjligheter för besökare och allmänhetens tillträde så att området känns öppet och välkommande. Väg inom detaljplanen ligger även som allmän plats med enskilt huvudmannaskap.

Graninge stiftsgård omfattar idag ett flertal byggnader varav huvudbyggnaden ritades 1909 av arkitekt Ferdinand Boberg. Flera av byggnaderna har under årens lopp byggts om men få byggnader har rivits. Bebyggelsen uppfördes ursprungligen som sommarhus men har under senare år använts som stiftsgård i Stockholms stift.

Hela planområdet omfattar en fastighet, Kil 1:5, som sedan drygt två år ägs av fastighetsbolaget Brinova Omsorg. Bolaget (eller exploatören) har ett avtalsrättsligt förhållande med företaget Silverlife som har för avsikt att bedriva en vård och omsorgsverksamhet med tillhörande servicetjänster på fastigheten. Silverlife har som idé att erbjuda boenden till seniorer med nära tillgång till vård- och omsorg så att personen ska kunna bo kvar i området även om vårdbehovet ökar.

Nacka växer och alla prognoser tyder på att denna utveckling kommer att fortsätta. Detta innebär med tiden också fler äldre och fler som behöver stöd. Fler äldre väljer att bo kvar i hemmet med hemtjänstinsatser, vilket harmoniseras med det strategiska målet ”äldreomsorgen ska bygga på respekt för individens integritet och rätt till självbestämmande”. Därför ser Nacka positivt på ett tillskott av denna typ av äldreboende där individen får ett större medbestämma i sin egen vård och omsorg.



Hela planområdet har en känslig miljö med höga natur och kulturvärden och beskrivs i kulturmiljöprogrammet som ett landmärke. Från vattnet ska miljön fortsatt ses som ett landmärke med dess utmärkande huvudbyggnad och gröna fot. Tillkommande kringliggande bebyggelse ska liksom tidigare ha en underordnad roll. Lämpliga skyddsbestämmelser har med anledning av detta införts för att trygga för både natur och kulturhistoriska värden.

Tillkommande bebyggelse innefattar dels ett vård- och omsorgsboende i direkt anslutning till befintlig huvudbyggnad bestående av 54 vårdplatser, dels bostadslägenheter fördelade i ett antal lamellhus med varierande antal lägenheter i varje. Byggnadernas form och placering på fastigheten är noga avvägda med hänsyn tagen till fleras intressen. Max antal lägenheter som tillåts enligt planen är 180 stycken.

## Översiktsplan

I Översiktsplanen för Nacka – Hållbar framtid i Nacka – som antogs och vann laga kraft 2012 är planområdet utpekat som ”Gles blandad bebyggelse”. För platsen står följande i översiktsplanen: ”Inom området finns naturvärden klass 3 och natur med höga upplevelsevärden.” Området berörs av riksintresse för kommunikationer i form av Värmdöleden. Strandskyddet var sedan tidigare utökat till 300 meter utmed Kilsviken men har vid årsskiftet 2015 återgått till att vara 100 meter. Detta har medfört att mycket stor del av bebyggelsen inom planområdet ligger utanför strandskyddat område. I översiktsplanen står det vidare att Stiftsgårdens verksamhet bör få möjlighet att utvecklas men i övrigt bör inte ny bebyggelse tillkomma i området.”

Med anledning av verksamhetsinriktningen, vilken bedöms vara en utveckling av Graninge Stiftsgårds verksamhet och i linje med översiktsplanens intentioner i övrigt, lämnade kommunen ett positivt planbesked. Den restriktiva hållningen i översiktsplanen mot ny bebyggelse i området bör dock noggrant beaktas så att inte kulturmiljön förvanskas.

## Bostäder

Planområdet bedöms omfatta cirka 180 lägenheter (inklusive vård och omsorgsbostäder).

## Arbetsplatser

Detaljplanen omfattar en mindre andel lokaler för kringtjänster till vård och omsorgsverksamheten. Eventuellt uppför något enstaka kontor. Möjlighet att uppföra någon enstaka lokal för kontor medges i enstaka byggnad.

## Kommunal mark

Det finns ingen kommunal mark inom planområdet.

## Kommunal ekonomi

Exploatören står alla kostnader hänförliga till exploateringen. De kostnader som passerar via kommunen är planläggningskostnader samt kommunens interna administrativa arbete. Exploatören ersätter Kommunen för den verliga kostnaden. För Kommunens interna administrativa arbete ersätter Exploatören Kommunen enligt för varje tidpunkt gällande timpriser. Exploatören ska till Kommunen även erlägga va-anläggningsavgift enligt vid varje tidpunkt gällande va-taxa.

I övrigt sker hela exploateringen i privat regi och på privat mark.

## Genomförandefrågor

I exploateringsavtal mellan kommun och exploatören kommer utöver skyldigheter och rättigheter inom planområdet även förpliktelser för exploatören utanför planområdet att regleras. Exempelvis ska exploatören tillskapa ett antal ”vägfickor” längs med Graningevägen för att förbättra framkomligheten. En förbättrad gatubelysning på Graningevägen är ett annat exempel.

Eftersom huvudmannaskapet enligt plan är enskilt kommer med stor sannolikhet en gemensamhetsanläggning och en samfällighetsförening att bildas. Denne kommer att ansvara för drift och skötsel av allmänna vägar samt andra anläggningar för gemensamt bruk inom planen. För att göra förutsättningarna för en förvaltare av området så goda som möjligt har i planen ställts krav på vissa åtgärder av befintliga anläggningar. Bland annat kommer befintlig pumpstation som i dagsläget är belägen i en otillgänglig brant terräng ner mot vattnet att flyttas upp och placeras i anslutning till husen.

## Bilagor

Bilaga 1. Yttrande över förslag till detaljplan för del av Kıl 1:5 (Graninge Stiftsgård)

Bilaga 2. Plankarta

Bilaga 3. Planbeskrivning

Exploateringsenheten

Christina Gerremo  
Tf Exploateringschef

Helena Fältén  
Exploateringsingenjör

FÖRSLAG TILL YTTRANDE  
Dnr KFKS 2013/751-214  
Projekt nr. 9432

Miljö- och  
stadsbyggnadsnämnden

## **Yttrande över förslag till detaljplan för del av fastigheten Kil 1:5 (Graninge Stiftsgård) i Boo**

Kommunstyrelsen har att bevaka följande aspekter under samråd och granskning av handlingar: detaljplaneprogram, bostäder, arbetsplatser, välfärdsfastigheter, kommunens mark och ekonomi samt genomförandefrågor.

### **Synpunkter och förslag**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott har inte någon erinran mot förslaget till detaljplan för Studentbostäder i Alphyddan, del av fastigheten Sicklaön 40:11 och 80:43 utifrån de aspekter som kommunstyrelsen har att bevaka under samråd och granskning, nämligen detaljplaneprogram, bostäder, arbetsplatser, välfärdsfastigheter, kommunens mark och ekonomi samt genomförandefrågor.

För kommunstyrelsen

Mats Gerdau  
Kommunstyrelsens ordförande

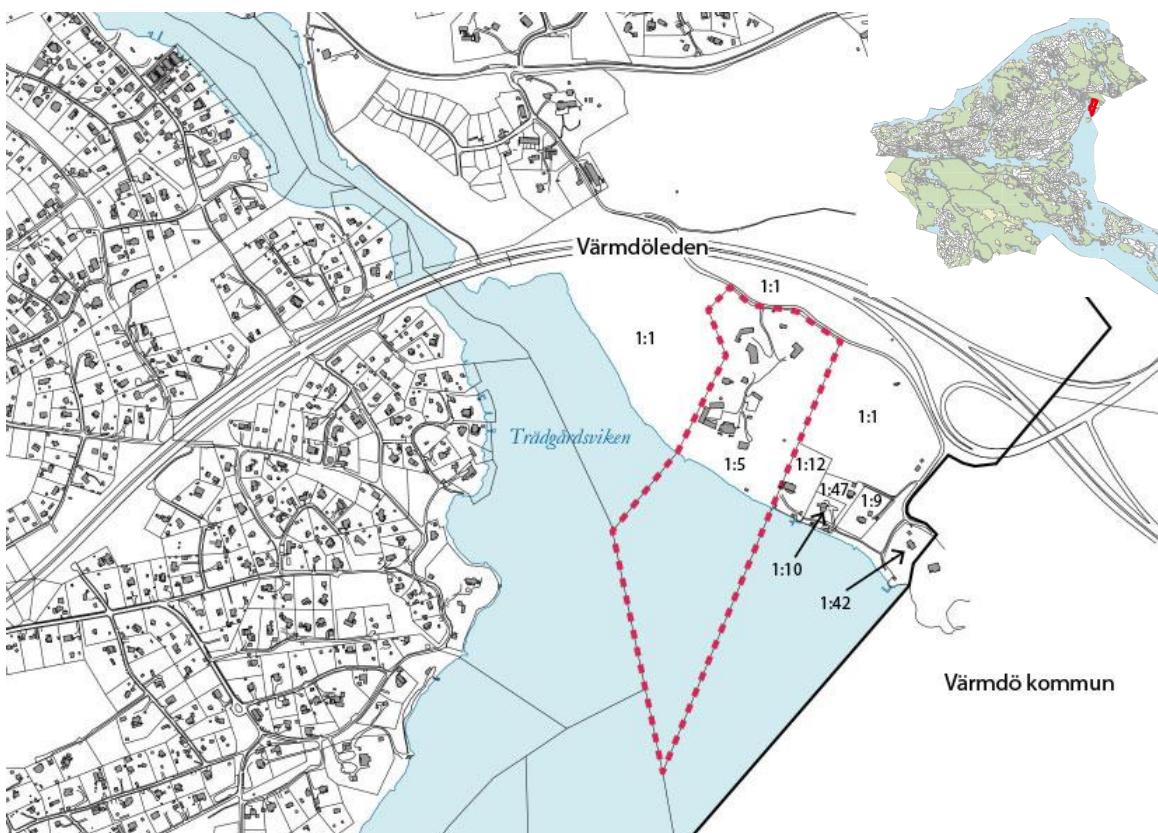
Lena Dahlstedt  
Stadsdirektör



Planbeskrivning  
**SAMRÅDSHANDLING 2014-11-21**  
Upprättad Nov 2014

Dnr: KFKS 2013/751-214  
Projekt: 9432

## **Detaljplan för Kil 1:5 före detta Graninge Stiftsgård i Boo, Nacka kommun**



Planområdet omfattar del av fastigheten Kil 1:5 (tidigare Kil 1:43 samt Kil 1:5) som ligger i den östra delen av Nacka kommun.

## Planens syfte

Graninge stiftsgård omfattar ett flertal byggnader varav huvudbyggnaden ritades 1909 av arkitekt Ferdinand Boberg. Flera av byggnaderna har under årens lopp byggts om men få byggnader har rivits. Bebyggelsen uppfördes ursprungligen som sommarhus men har under senare år använts som stiftsgård i Stockholms stift.

Det övergripande syftet med planarbetet är att pröva lämpligheten i att utveckla detta ur natur- och kulturhänseende intressanta område med mer bebyggelse. Det specifika syftet med planen är att pröva uppförandet av ett vård- och omsorgsboende liksom seniorbostäder, på fastigheten Kil 1:5 (tidigare Kil 1:43 samt Kil 1:5), där idag Graninge stiftsgård är belägen.

Syftet är också att öka allmänhetens tillgänglighet till naturen och det intilliggande naturreservatet. Exempel på frågeställningar som beaktats i sammanhanget är parkeringsmöjligheter för besökare och allmänhetens tillträde så att området känns öppet och välkomnande.

Hela området har en känslig miljö med höga kulturvärden och beskrivs i kulturmiljöprogrammet som ett landmärke. Från vattnet ska miljön fortsatt ses som ett landmärke med dess utmärkande huvudbyggnad och gröna fot. Tillkommande kringliggande bebyggelse ska liksom tidigare ha en underordnad roll. Lämpliga skyddsbestämmelser ska därför införas.

## Handlingar och innehåll

Planförslaget är upprättat enligt plan- och bygglagen PBL (2010:900).

Detaljplaneförslaget omfattar följande planhandlingar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning inklusive genomförande- och konsekvensbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Gestaltningsprogram, Wåhlin Arkitekter, daterat 2014-11-21

Detaljplaneförslaget grundas på följande underlag:

- Naturmiljöutredning inför detaljplaneläggning av Graninge Stiftsgård, Nacka kommun, Ekologigruppen, granskningsversion daterad 2014-03-26
- Inventering av naturvärdesträd på Graninge stiftsgård juni 2014, Skogsstyrelsen
- Antikvarisk förundersökning Graninge Stiftsgård, Tyréns, daterad 2013-11-29
- Trafikalstrings- och parkeringstalssberäkningar, Lars Halling Trafikkonsult 2014-05-19.
- Trafikbulla beräkningar Graninge, ACAD (Acoustic Consulting and Design, daterad 2014-10-28)
- Åtgärd VA-anläggning Kil 1:43, Incoord, daterad 2014-10-30
- Miljöredovisning tillhörande Detaljplan för Kil 1:43 m.fl. Graninge stiftsgård i kommundelen Boo, Nacka kommun, daterad okt 2014
- Trädhandbok för Uppsala kommun (framtagen 2010)
- Behovsbedömning av detaljplan för Kil 1:5 före detta Graninge stiftsgård i kommundelen Boo, Nacka kommun, daterad okt 2014-10-14

## Innehåll

Detaljplan för Kil 1:5 före detta Graninge Stiftsgård i Boo, Nacka kommun .....	1
Planens syfte .....	2
Handlingar och innehåll.....	2
1. Sammanfattning.....	5
Huvuddragen i förslaget.....	5
2. Förutsättningar .....	6
Läge, areal & markägoförhållande.....	6
Översiktlig planering .....	7
Detaljplaner.....	8
Intressen enligt 3, 4 och 5 kap Miljöbalken .....	8
Strandskydd.....	8
Mellankommunala intressen.....	9
Området idag.....	9
3. Planförslaget.....	22
Ny och bevarad bebyggelse.....	22
Ny bebyggelse – förhållande till terräng och gata.....	24
Vård- och omsorgsboende .....	25
Seniorbostäder.....	27
Användning av bevarad befintlig bebyggelse .....	28
Gator och trafik.....	30
Mark och växtlighet .....	31
Utevistelse och rekreation.....	32
Allmänna gångvägar och stigar .....	34
Tillgänglighet.....	34
Angöring med båt och badplats.....	36
Parkerings.....	36
Avfallshantering .....	38
Buller.....	39
Teknisk försörjning.....	41
Byggnadstekniskt brandskydd.....	44
Trygghet och säkerhet.....	44
Enskilt huvudmannaskap.....	44

Målområden för hållbart byggande: .....	45
4. Konsekvenser av planen .....	47
Behovsbedömning.....	47
Sammanfattning av till planen hörande miljöredovisning.....	47
Strandskydd.....	49
Sociala konsekvenser.....	51
Trafik.....	51
5. Så genomförs planen .....	52
Förslag till tidplan .....	52
Genomförandetid, garanterad tid då planen gäller .....	52
Ansvarsfördelning.....	52
Fastighetsrättsliga och ekonomiska åtgärder .....	53
Tekniska åtgärder.....	53
6. Medverkande i planarbetet.....	54

## I. Sammanfattning

### Huvuddragen i förslaget

De nya bostäderna föreslås på före detta Graninge stiftsgård som idag omfattar ett flertal befintliga byggnader för boende, samlingslokaler med mera. Huvudbyggnaden ligger på en höjd med en magnifik utsikt över Baggensfjärden medan andra byggnader grupperar sig efter terräng och vägsträckningar. Bebyggelsen har haft två huvudsakliga funktioner. Den första perioden som sommarnöje, först åt familjen Philipsson och senare åt familjen de Champs, och den senare perioden som Stiftsgård för Stockholms stift. Flera av byggnaderna har under årens lopp byggts om men få byggnader har rivits.

Förslaget innehåller bebyggelse för vård- och omsorgsboende där de boende har stort behov av hjälp och ständig tillsyn liksom seniorbostäder. Bostäderna inryms i såväl nya som i befintliga byggnader på fastigheten. Förslaget innehåller totalt 180 lägenheter varav 54 är vårdboende.

I struktur och volym anpassas bebyggelsen till terrängen och den befintliga bebyggelsen som bevaras. De nya byggnaderna placeras så att det finns generösa ytor kvar runt befintliga byggnader. Gestaltningen föreslår däremot kontrastera och avvika genom att tillkommande bebyggelse ges en karaktär tydligt kopplad till landskapet och skogen, en skogskaraktär. Detta bland annat för att framhäva de höga kvaliteterna i de befintliga byggnaderna som sparas.

Topografin med den timglasformade dalgången samt den värdefulla naturen utgör ryggraden i förslaget. Den ligger till grund för strukturen som helhet, men är också utgångspunkten för de enskilda byggnadernas förhållande till platsen. De nya byggnaderna läggs i huvudsak ut med en central gata. De förankras i terrängen genom att de är ”inkilade” i sluttringarna, i ”timglasets” sidor.

Planförslaget tar hänsyn till de höga naturvärdena genom att kvartersmarken för bostadsbebyggelsen har begränsats till att endast omfatta nödvändig markyta och genom att skyddsbestämmelser införs för skyddsvärda träd. En stor del av naturmarken inom planområdet föreslås vara allmän plats - natur.

Ett genomförande av detaljplanen förutsätter upphävande av strandskydd på en liten del av området.

## Förutsättningar

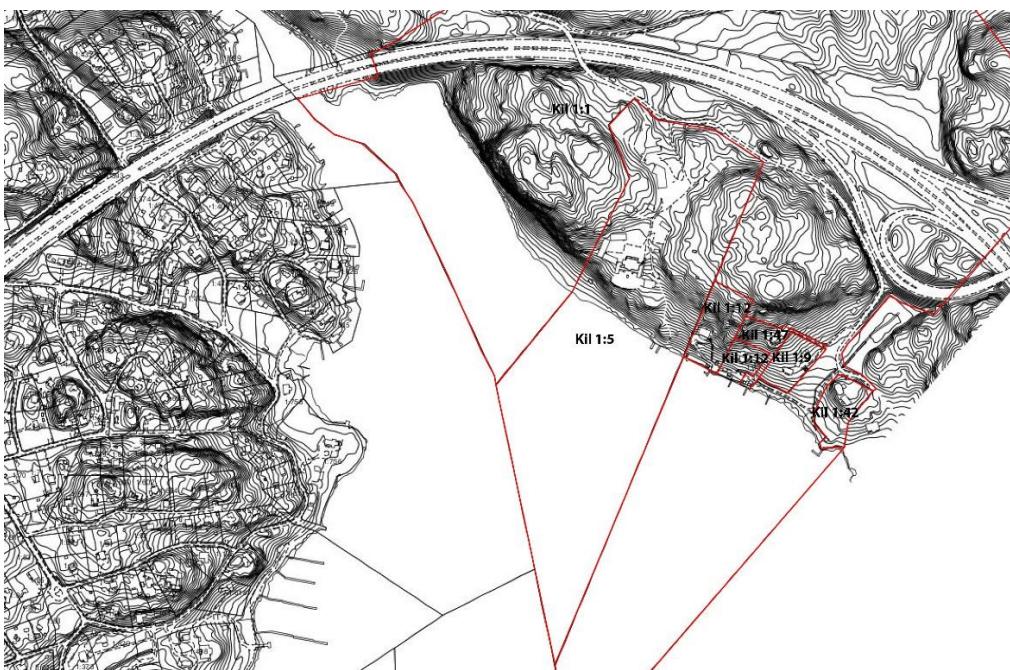
### Läge, areal & markägoförhållande

Planområdet ligger i den östra delen av kommunen nära gränsen till Värmdö kommun. Området avgränsas av Graningevägen i norr och Baggensfjärden i söder samt Ekobergets naturreservat i väster och ett antal privata fastigheter samt ett höjdparti i öster. Endast den del av vattenområdet på fastigheten Kil 1:5 där åtgärder planeras omfattas av planen.



Planområdets läge i östra delen av kommunen på gränsen mot Värmdö kommun med Baggensfjärden i söder.

Fastigheten Kil 1:5 ägs av Brinova Silvergården AB och har en storlek på cirka 14,7 hektar (147 000 kvadratmeter) varav cirka 8,3 hektar (83 000 kvadratmeter) utgörs av vattenområde och 6,4 hektar (64 000 kvadratmeter) är land. De intilliggande fastigheterna Kil 1:12, Kil 1:10, Kil 1:9, Kil 1:42 och Kil 1:47 ägs av enskilda personer. Kil 1:1 ägs av LE Lundberg AB.



Fastigheten Kil 1:5 samt kringliggande fastigheter.

## Översiktlig planering

I Översiksplanen för Nacka – Hållbar framtid i Nacka – som antogs och vann laga kraft 2012 är planområdet utpekat som ”Gles blandad bebyggelse”. För platsen står följande i översiksplanen: ”Inom området finns naturvärden klass 3 och natur med höga upplevelsevärden. Området berörs av riksintresse för kommunikationer i form av Värmdöleden. Strandskyddet är utökat till 300 meter utmed Kilsvennen. I området finns Graninge stiftsgård och några fritidshusfastigheter. Stiftsgårdens verksamhet bör få möjlighet att utvecklas men i övrigt bör inte ny bebyggelse tillkomma i området.”

Ekobergets Naturreservat är i översiksplanen utpekat som ”Natur och större rekreativt område”. För platsen står följande: ”Området är avsatt som naturreservat och enligt EU:s förordning Natura 2000. Det innehåller naturvärden klass 3 i form av barrskog och har höga upplevelsevärden. Strandskyddet är utökat till 300 meter på land. För naturreservatet finns reservatsbestämmelser och skötselplan. All verksamhet som kan påverka bevarandestatusen för Natura 2000-områdena är tillståndspliktig.”



Planområdet och det i översiksplanen redovisade verksamhetsområdet Kil norr om Värmdöleden.

Norr om Värmdöleden, vid kommungränsen mellan Nacka och Värmdö, ligger ett område som idag är naturmark, men som i översiksplanen är utpekat som ett arbetsplatsområde. Programarbete pågår och programmet tas fram gemensamt av Nacka och Värmdö kommuner. Syftet med programmet är att studera förutsättningarna för att utveckla verksamhetsområdena som innehåller mark för småindustriell verksamhet, infartsparkering, bussdepå - med SL som huvudman - samt en gemensam kretsloppscentral. Detaljplaneprogrammet bedöms gå ut på programsamråd under november-december 2014.

Nacka ser mycket positivt på ett tillskott av en annan typ av äldreboende i kommunen där individen får ett större medbestämmande i sin egen vård och omsorg, så som detta projekt är ett exempel på. Med anledning av verksamhetsinriktningen, vilken bedöms vara en utveckling av Graninges Stiftsgårds verksamhet och i linje med översiktsplanens intentioner, lämnade därför kommunen ett positivt planbesked. Den restriktiva hållningen i översiktsplanen mot ny bebyggelse i området bör dock noggrant beaktas så att inte kulturmiljön förvanskas.

## Detaljplaner

Området och även kringliggande mark saknar detaljplan.

## Intressen enligt 3, 4 och 5 kap Miljöbalken

Planområdet berörs av två riksintressen. Det ena är Värmdöleden som är av riksintresse för kommunikationer.

Det andra är Ekobergets naturreservat, av riksintresse enligt 4 kap 8 § Miljöbalken. Området är också ett så kallat natura 2000-område som ingår i EU:s nätverk av områden med värdefull natur. Området är av gemenskapsintresse enligt habitatdirektivet och Länsstyrelsen är ansvarig myndighet. Här finns en 40 meter hög, brant sluttande klippa och vid dess fot en stenstrand. På bergets topp finns ett skogsområde med både stora barrträd liksom ek, björk, al, slån- och rosenbuskar.

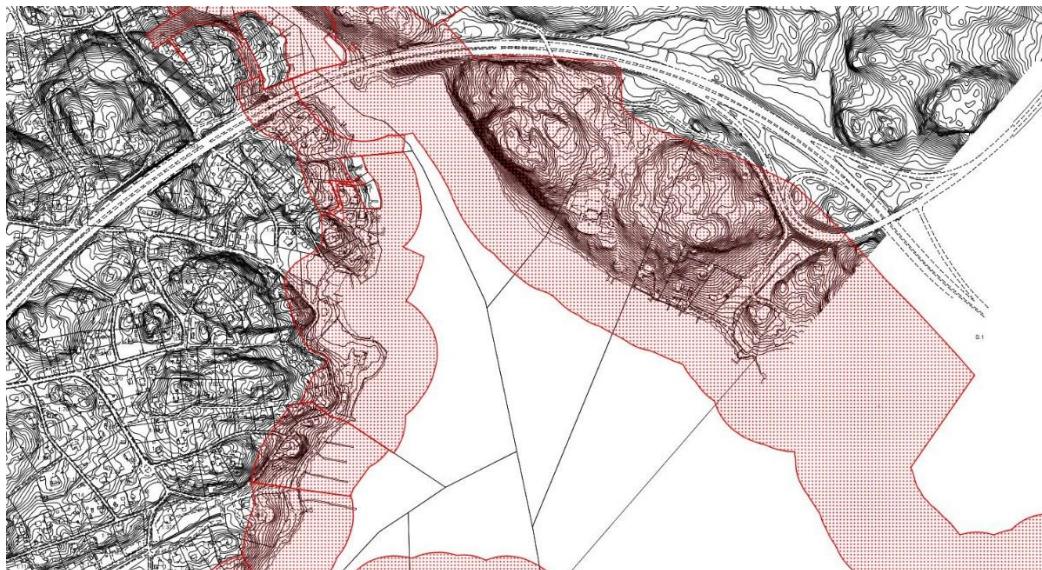


Riksintressena Värmdöleden och Ekobergets naturreservat (mörkgrönt) som också är ett Natura 2000område samt planområdets läge.

## Strandskydd

Planområdet ligger inom strandskyddat område. Strandskyddet är 300 meter på land och sträcker sig även 100 meter ut i vattnet. Vid årsskiftet 2014/15 ändras strandskyddet för fastigheten och kommer då att omfatta 100 meter land närmast stranden. Den nordvästra delen av fastigheten kommer fortsatt att omfattas av det så kallade utökade strandskyddet om 300 meter. En process att

upphäva strandskyddet på lämpliga delar i planen startas i och med planarbetet. Se motivering under rubriken ”Konsekvenser av planen”.



Fastigheten omfattas av strandskydd (ljusröda områden) om 300 m på land och 100 m ut i vattenområde fram till årskifte 2014/15.

### Mellankommunala intressen

Det i översiktsplanen utpekade arbetsplatsområdet Kil gränsar till Värmdö kommun. Planeringen av området sker i samarbete med Värmdö kommun.

Värmdö kommun pekar i sin ”Översiktsplan 2012-2030” också ut området norr om Värmdöleden, som gränsar till Nacka kommun, som ett verksamhetsområde – Västra Ekedal/Kil. Från Värmdö ser man också verksamhetsområdet som en mellankommunal planeringsuppgift.

### Området idag

#### Landskapsbild och bebyggelse

Planområdet ligger på en höjd söder om Värmdöleden. För att nå området måste man följa Värmdövägen och sedan vika av vid Kils gård och följa Graningevägen istället. Graningevägen var den tidigare landsvägen mot Värmdö. Vägen slingrar sig fram först över Kils gård och sedan över motorvägen på en bro. Direkt därefter ligger naturreservatet Ekoberget. Infarten till planområdet ligger i en liten svacka och en glänta mot motorvägen gör att denna både syns och hörs. Inne i området finns flera byggnader från olika tidsåldrar utspridda längs med en liten smal väg som leder fram till huvudbyggnaden. Direkt vid infarten ligger det före detta stallet och garaget. På andra sidan vägen en konferensanläggning från tiden då kyrkan ägde marken.

Området har skärgårdskarakter med höjder där stora berghällar med senvuxna tallar dominar. På den östra sidan står en förfallen klockstapel och längre in i skogen en lekstuga. Gränsen mot Ekobergets naturreservat går relativt nära bebyggelsen i väster. Reservatet sträcker sig vidare upp på höjden och ner mot vattnet. Ett par mindre bostadshus ligger mitt i planområdet. Här finns även en garagelänga för besökare. Nedanför huvudbyggnaden sluttar marken brant nedåt mot vattnet. Här

finns ingen bebyggelse förutom den lilla sjöboden vid bryggorna. För att ta hand om höjdskillnaderna har marken framför huvudbyggnaden terrasseras. En liten gångstig med en trappa förbinder byggnaderna med bryggan och vattnet. Från sjösidan upplevs området som grönt och huvudbyggnaden har fått manifestera sig i landskapet. Därav kulturmiljöprogrammets benämning på huvudbyggnaden som ett av Baggensfjärdens landmärken.

Öster om huvudbyggnaden finns ett kapell från 1960-talet. Byggnaden är ganska anonym och smälter väl in i omgivningen. På andra sidan huvudbyggnaden ligger några längor med bostadsrum för kyrkans konferensverksamhet. Även dessa inordnar sig väl i landskapet.

### Kulturmiljö

Under arbetet med att ta fram ett förslag för ny bebyggelse i området gav byggherren Brinova i uppdrag åt Tyréns att ta fram en antikvarisk förundersökning. ”*Antikvarisk förundersökning Graninge Stiftsgård*”, som genomfördes under hösten 2013 och sammanfattas nedan.

Den före detta Graninge stiftsgård omfattar ett flertal byggnader. Huvudbyggnaden ligger på en höjd med en magnifik utsikt över Baggensfjärden medan andra byggnader grupperar sig efter terräng och vägsträckningar. Bebyggelsen har haft två huvudsakliga funktioner. Den första perioden som sommarnöje, först åt familjen Philipsson och senare åt familjen de Champs, och den senare perioden som Stiftsgård för Stockholms stift. Flera av byggnaderna har under årens lopp byggts om men få byggnader har rivits.

Utbyggnads- och ombyggnadsperioder för de båda funktionerna är åren 1909 till 1926 samt 1947 till 1995. I de flesta fall har namnkunniga arkitekter anlitats för dessa arbeten.

De kulturhistoriska värdena är knutna till de båda tidsperioderna. Den första perioden är typisk för Nacka/Värmdö där ett stort antal, ofta större, sommarnöjen uppfördes av välbeställda familjer från Stockholm. Även den andra perioden är typisk för denna typ av bebyggelse då de stora villorna under denna period ofta omvandlats till pensionat och kursgårdar.

Det mest betydelsefulla kulturhistoriska värdet är huvudbyggnadens utsikt mot Baggensfjärden och hur huvudbyggnaden upplevs från sjösidan. Den ursprungliga byggherren och arkitekten har medvetet valt denna placering och tillsammans med byggnadens klassicerande stil uppstår från sjösidan ett ”Akropolismotiv”.

Ett stort kulturhistoriskt värde ligger i att alla byggnader från den första perioden är bevarade, om än i olika skick efter olika ombyggnationer. Anläggningen som sommarnöje åt en välbärgad familj med stor huvudbyggnad, vaktmästarbostad, stall- och garagebyggnad samt lekstuga och sjöbod är komplett och avläsbar. Samtliga dessa har exteriöra värden. Huvudbyggnaden, stall- och garagebyggnaden och lekstugan har också interiöra värden.

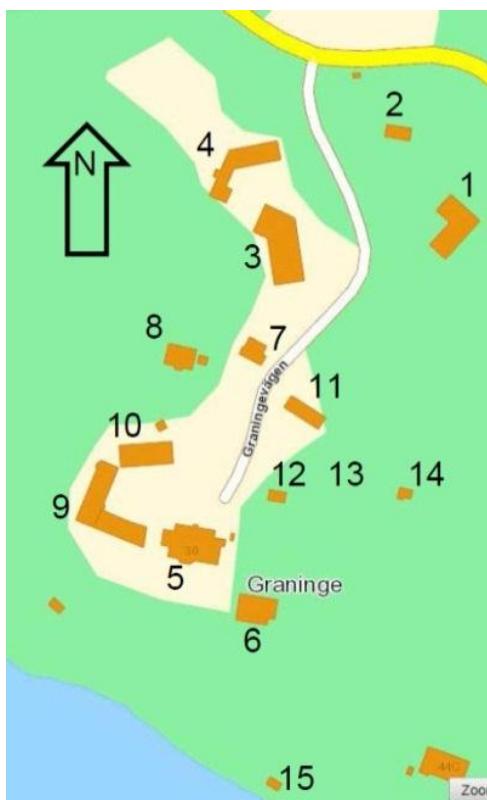
Slutligen finns även ett visst kulturhistoriskt värde knutet till den period då anläggningen var stiftsgård. Stiftsgårdar inrättades med början år 1937. År 1953 hade alla stift åtminstone en

stiftsgård. De byggnader som tillkommit under stiftsgårdsperioden har i de flesta fall passats in på platsen dels genom sin placering i terrängen dels genom sin utformning och färgsättning. De är dock nyare och saknar den patina och den omsorgsfulla arkitektoniska utformningen som finns i de äldre byggnaderna.

Till huvudbyggnaden hör även en lekstuga uppförd 1916, ritad av arkitekt Olof Deas-Olsson samt ett stall med vagnslider uppfört 1918, ritat av arkitekterna Fritz & Ivar Gripe. Den första utbyggnadsperioden avslutas med att huvudbyggnaden 1926 byggdes till med en omfattande terrassanläggning ritad av arkitekt Ivar Tengbom.

1946 köpte Stockholms stift Graninge och då byggdes stall- och garagebyggnaden om efter ritningar av Per-Olof Olsson och strax därefter uppfördes klockstapeln. 1960 uppfördes kyrkan sydost om huvudbyggnaden efter ritningar av arkitekt Nils Tesch. Samtidigt som huvudbyggnaden byggdes om 1966 byggdes också gästhemmet väster om huvudbyggnaden efter ritningar av Nils Tesch. Gästhemmet och huvudbyggnaden kopplas samman med en förbindelsegång i souterrängplanet. 1975 uppfördes förläggningsbyggnaden Baggen efter ritningar av SektionsByggarna och den andra utbyggnadsperioden avslutades 1995 med att Kihlstugan uppfördes och Boostugan byggdes till med en sovsal, kök och hörsal.

2012 stängdes Graninge Stiftsgård och 2013 köptes den av Brinova.



Byggnaderna på fastigheten är:

1. Boostugan
2. Engelbrektsstugan
3. Kihlstugan
4. Stallet
5. Huvudbyggnad
6. Kyrka
7. Vaktmästarbostad
8. Personalbostad, nyare
9. Gästhemmet
10. Baggen
11. Carport
12. Miljöstation
13. Klockstapel
14. Lekstuga
15. Sjöbod



Graninge stiftsgård sedd från Baggensfjärden.



Huvudbyggnadens framsida och entré som också är byggnadens norrsida. (Byggnad nummer 5)



Del av terrasanläggningen. (Byggnad nummer 5)



I norr ligger stallbyggnaden och garaget. (Byggnad nummer 4)



Vaktmästarbostaden strax norr om huvudbyggnaden.  
(Byggnad nummer 7)



Boostugan som ligger i den nordöstra delen av fastigheten.  
(Byggnad nummer 1)



Lekstugan som ligger på höjden öster om huvudbyggnaden.  
(Byggnad nummer 14)



Gästhemmet i väster närs från huvudbyggnaden via en förbindelsegång i suterrängplanet. (Byggnad nummer 9)



Kyrkan sydost om huvudbyggnaden. (Byggnad nummer 6)



Förläggningsbyggnaden norr om gästhemmet. (Byggnad nummer 10)



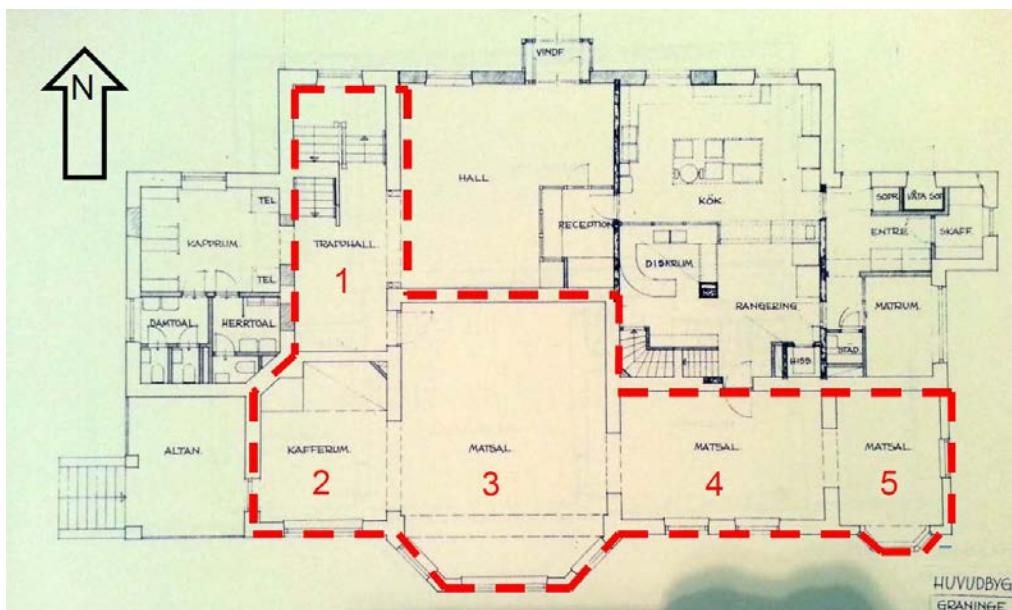
Kiblstugan som ligger mellan stallet och vaktmästarbostaden.  
(Byggnad nummer 3)



Huvudbyggnadens sydsida som vetter mot Baggenfjärden. (Byggnad nummer 5)

### Huvudbyggnadens kulturhistoriska värden – interiört

Det är främst de stora rumsvolymerna söder om hjärtväggen som är bevarade. Det är tydligt att sällskapsrummen lagts mot den magnifika utsikten i söder och det är också dessa rum på bottenvåningen som är bäst bevarade. Nedan följer en lista på välbevarade detaljer i bottenvåningen.



Planlösning för huvudbyggnaden med rumsnr tillhörande beskrivning nedan.

- Rum 1 Trapphall: Kalkstensgolv. Valv till trapphall som på båda sidor flankeras av dubbla kolonner med spiralstrumpor. Trappa med smidesräcke, mässingshandledare och plåtklädda vagnar.

- Rum 2 Kafferum: Fiskbensmönstrat parkettgolv Öppen spis med en kolonnet där ägarens (och hans hustrus?) initialer är inlagda med glas- och gulmosaik. Stucktak med hålkäl, rosett och listverk.
- Rum 3 Matsal: Fiskbensmönstrat parkettgolv. Stucktak med hålkäl, rosett och taklister. Profilerade golvsocklar och dörrfoder. Spegelskjutdörrar till rum 4. Smygpaneler i valv.
- Rum 4 Matsal: Fiskbensmönstrat parkettgolv. Stucktak med hålkäl, rosett och taklister. Profilerade golvsocklar och dörrfoder. Bröstpanel med ramverk och speglar. Väggmåleri med blomslingor, ej ursprunglig. Smygpaneler i valv.
- Rum 5 Matsal: Fiskbensmönstrat parkettgolv. Stucktak med hålkäl, rosett och taklister. Profilerade golvsocklar och dörrfoder. Bröstlist med målad bröstning. Väggmåleri med blomslingor retuscherad.

Utöver detta är de stora fönstren på bottenplanets sjösida bevarade, men med borttagna spröjsar. I bottenplanet finns några äldre dörrar med äggformade dörrvred i mässing. I hallen finns ett kalkstensgolv från 1960-talet. Kökstrappan upp till tornet är ursprunglig och här finns högst upp också några ursprungliga socklar, foder samt en dörr. Likaså är de ovala attikafönstren ursprungliga.



Hallen från entrén. Kalkstensgolv och senare tillkommen reception.



Valvet till trapphallen och trappan.



Matsal, rum nr 4.

Matsal, rum nr 4, i fonden matsal, rum nr 5.

## Naturmiljö och vegetation

Inom ramen för planarbetet har också Ekologigruppen AB fått i uppdrag att göra en naturvärdesbedömning vid Graninge Stiftsgård. ”*Naturmiljöutredning inför detaljplanläggning av Graninge Stiftsgård, Nacka kommun*”. Utredningen genomfördes under december månad 2013 och mars månad 2014.

Under arbetet med att ta fram ett förslag för ny bebyggelse i området har Skogsstyrelsen på uppdrag av Nacka kommun genomfört en ”*Inventering av naturvärdesträd på Graninge Stiftsgård*”.



Det ungefärliga området som ingår i Ekologigruppen ABs naturvärdesbedömningen samt relationen mellan park- och naturmiljö. (Park i ljusgrön färg och natur i mörkgrön färg)

Enligt Ekologigruppen ABs utredning är naturvärdena i undersökningsområdet framförallt knutna till gamla tallskogar. Naturvärdena är knutna till såväl solexponerade gamla tallar som mer slutna tallbestånd. Tallbestånden inom undersökningsområdet bedöms ha starka ekologiska samband med intilliggande områden. Väster om undersökningsområdet ansluter ett naturreservat med höga naturvärden knutna till framförallt tall, men även till viss del ek. Öster om undersökningsområdet ligger liknande tallmiljöer med inslag av gammal tall. Det bedöms finnas stora ekologiska samband till områden både norr och öster om undersökningsområdet.

## Delområden med naturvärden

Skogsstyrelsen har delat in området i 5 delområden med olika markförhållanden och skogstyper. Från hällmarksskogar på högt belägna partier till lövrika skogar med skikt av unga lövträd och gamla ekar.



Skogsstyrelsens indelning i 5 delområden med olika markförhållanden.

#### Delområde 1

Området bedöms vara mycket värdefullt med grova träd men även enstaka döda träd och lågor. Det finns en liten förekomst av tallticka och gnaghål av reliktbock i den östra delen.

#### Delområde 2

Tallarna är gamla och senvuxna och många av dem är angripna av talltickor. Enstaka träd har även gnaghål av reliktbock. Mycket värdefullt område som utgör värdekärna för tallticka. Det finns förutsättningar för ovanliga mykhorrizasvampar som är knutna till lång kontinuitet av tall. Det förekommer brandljud på några tallar som visar att området tidigare brunnit.

#### Delområde 3

Området har ett visst naturvärde då skogen är gammal och i detta område växer även gran med en större andel. Döda träd är värdefulla för insekter och utgör därmed en födodepå för bland annat hackspettar och andra fåglar som lever av insekter.

#### Delområde 4

Tallskogen är gammal och har inslag av talltickor. Ekarna i norra delen är spärrgreniga och har grov dimension.

#### Delområde 5

Flera ekar är grova och sannolikt gamla, men det växer även klenare ek i området. Vid parkeringen växer två mycket grova tallar som är en rest av en tidigare skogsgeneration.

Skogsstyrelsen avslutar rapporten med följande diskussion: ”Med 178 träd i klass 1 och 2, delvis i områden som är klassificerade med högre naturvärden i tidigare inventeringar, bör noggranna överväganden göras om de för naturvården mest värdefulla partierna ska exploateras. Det är främst hällmarksskogarna i delområde 1 och 2 som har de högsta naturvärdena kopplat till framförallt tall. De flesta träden med talltacka finns i dessa delområden.”

De gamla och grova ekarna samt lind och mycket grov tall som finns i området är mycket värdefulla i skärgårdslandskapet. De kan bli ett komplement till de stora ekbackarna i Velamsund och Farstaområdet i Värmdö kommun. De tjänstgör som spridningskorridor för arter knutna till ek och tall. De har också ett värde för kulturmiljön och upplevelsevärdena kring bebyggelsen då de växer i anslutning till byggnaderna.”

I Skogsstyrelsens inventering av naturvärdesträd kartläggs enskilda träd som har höga biologiska värden och det beskrivs vad de värdena består i. Det kan vara mycket gamla träd, men även grova träd, senvuxna träd eller ovanliga trädslag för området med mera. Signalarter och rödlistade arter knutna till de olika trädslagen fungerar som hjälpmittel för att bedöma om ett träd har ett högt biologiskt värde.

Enligt Skogsstyrelsens inventering har skogen här överlag mycket hög ålder i jämförelse med andra skogar i länet. Genomsnittsåldern för hela det inventerade området bedöms till åtminstone 120 år. På en del hällmarker bedöms skogen vara åtminstone 160 år eller äldre. I Stockholms län är cirka 8,5 procent av skogsarealen äldre än 120 år.

Naturvärdesträden kan delas in i delområden med följande klassificering:

- Mycket höga naturvärden eller klass 1 – träd vars egenskaper är så höga att området de växer i som regel bör undantas från exploatering.
- Höga naturvärden eller klass 2 – träd som har sådana egenskaper att de kan påverkas negativt vid exploatering om inte särskilda skyddsåtgärder vidtas.
- Måttliga naturvärden eller klass 3 – områden där naturvärdena är måttliga och där förstärkt hänsyn kan krävas.

Totalt noterades 178 träd i naturvärdesklass 1 och 2 fördelat på 41 (23 procent) träd i klass 1 och 137 (77 procent) träd i naturvärdesklass 2. Det helt dominerande trädslaget är tall men även något tiotal gran och ek. Enstaka asp och lind finns också. Tre träd noterades i klass 3 och de finns i parkmiljön vid bebyggelsen. Det är yngre och klenare träd som på sikt eventuellt skulle kunna bli ersättningsträd för de mer värdefulla ekarna. 32 träd noterades som grova, 81 träd som gamla, 6 träd som hålträd eller har håligheter. 26 träd med pansarbark och 11 torrträd med en diameter över 30 centimeter registrerades samt 8 tallågor med samma diameterkrav. Av rödlistade arter noterades talltacka på 17 tallar och spår av reliktbock på 8 träd.

## Service

Till Gustavsbergs centrum är det 4,5 kilometer. Där finns dagligvaruhandel, blomsteraffär, apotek, systembolag, banker, restauranger, vårdcentral med mera. Här finns även en del kursverksamhet. Till Orminge centrum är det lite längre, cirka 5 kilometer. Även här finns ett stort utbud av butiker och service.

Närmaste buss hållplats är Kihls Gård som ligger vid Värmdövägen cirka 700 meter norr om planområdet, en promenad på cirka 10 minuter. Här trafikerar bussarna 422, 445 och 492. Buss 422 går med halvtimmestrafik mellan Slussen och Gustavsberg via både Ektorps centrum, Orminge centrum och Nacka Forum. Buss 445 är en motorvägsbuss mellan Slussen och Gustavsberg och går med halvtimmestrafik på vardagarna. Nattbussen 492 går mellan Centralen och Hemmesta vägskäl.

## Gator och trafik

Graninge stiftsgård ligger nära Värmdöleden och trafikplats Insjön. Den närmsta vägen till Graninge stiftsgård är via Gamla Skärgårdsvägen och Värmdövägen och därefter via Graningevägen, en sträcka på cirka 4 kilometer.



Från Värmdöleden till Graninge stiftsgård är det cirka 4 kilometer med bil.

Den del av Graningevägen som ansluter till fastigheten Kil 1:5 har enskilt huvudmannaskap. Den ägs och förvaltas av vägföringen Västra Ekedal gemensamhetsanläggning. Den del av Graningevägen som ligger mellan Värmdöleden och Värmdövägen är däremot kommunal. In i området leder en asfalterad gata.

## Friytor

I anslutning till huvudbyggnaden finns en öppen gräsyta med en enklare lekplats. Väster om stallen finns en fotbollsplan och en volleybollplan. Ingen av dessa har använts på senare tid och de håller på att växa igen.

Från huvudbyggnaden leder en stig ned till stranden mot Baggensfjärden. Stigen ner mot vattnet har sannolikt anlagts i samband med att huvudbyggnaden färdigställdes eller strax därefter. Stigen utmed vattnet kan vara en rest från tidigare användning, i kanten som vetter mot vattnet har den sidostöd i form av stora stenblock. Det finns även en stödmur intill sjöboden. Stigen utmed vattnet är mycket knölig och svår att gå på och sträckan upp mot huset är mycket brant. Stigen är inte tillgänglig för rörelsehindrade.



*Stigen längs med Baggensfjärden och Trädgårdsviken.*



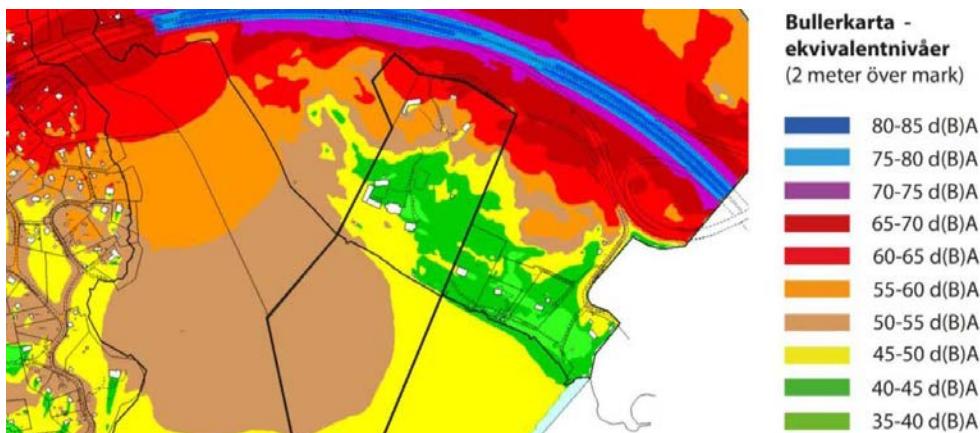
*Bryggor i slutet av den asfalterade stigen.*



*Grillplats som ligger en bit upp från stranden längs med den asfalterade stigen.*

## Buller från Värmdöleden

Planområdet ligger nära Värmdöleden och utsätts därmed för buller från trafiken. I de delar av planområdet som ligger närmast Värmdöleden överstiger bullervärdena Naturvårdsverkets riktvärden för buller utomhus vid nybyggnation av bostäder. I tät bebyggelse finns möjlighet att göra avstegsfall från riktvärdena men i Graninge som utgörs av gles blandad bebyggelse enligt översiksplanen finns egentligen inte några sådana möjligheter.



Bullersituationen 2007 / 2008.

## Teknisk försörjning

Fastigheten är ansluten till kommunens vatten- och avloppsnät via privata sjöledningar till en förbindelsepunkt i Eriksvik. Anslutningspunkten för tappvatten till fastigheten är placerad i en mätarbrunn i Liljevalchsvägen. (*Se Liljevalchsvägens läge i del 3, Planförslaget under rubriken Teknisk försörjning på sid 43.*) Från brunnen är en tryckledning förlagd i mark och vidare på Kilsvikens botten till fastigheten. Den totala ledningslängden från mätarbrunn till anslutningspunkt i fastigheten är cirka 1100 meter. Höjdskillnaden mellan anslutningspunkt och fastighetens dito är cirka - 4 meter.

Inom fastigheten Kil 1:5 pumpar en pumpstation spillvatten i en tryckledning förlagd på Kilsvikens botten till en släpppunkt på det kommunala nätet vid korsningen Gösta Ekmans väg/Liljevalchsvägen. (*Se Gösta Ekmans väg/Liljevalchsvägens läge i del 3, Planförslaget under rubriken Teknisk försörjning på sid 43.*) Den totala ledningslängden från pumpstationen till släppunkten är cirka 1200 meter. Höjdskillnaden mellan pumpstationen och släppunkten är cirka 5 meter.

Kapaciteten i förbindelsepunkterna är dimensionerade för den tidigare verksamheten i Graninge. Befintlig tappvattenledning bedöms kunna försörja cirka 150 lägenheter, cirka 50 vårdboende och en restaurang förutsatt att det tillgängliga vattentrycket vid kommunens anslutningspunkt inte underskrids cirka 6 bar. Om det förekommer större variationer i vattentrycket vid kommunens anslutningspunkt så har det stor inverkan på det dimensionerande flödet. Befintlig spillvattenledning bedöms kunna försörja cirka 200 lägenheter, cirka 50 vårdboende och en restaurang.

För en exploatering med vård- och omsorgsboende omfattande cirka 200 lägenheter bedöms det totala effektbehovet avseende el vara cirka 650 kW.

### 3. Planförslaget

#### Ny och bevarad bebyggelse

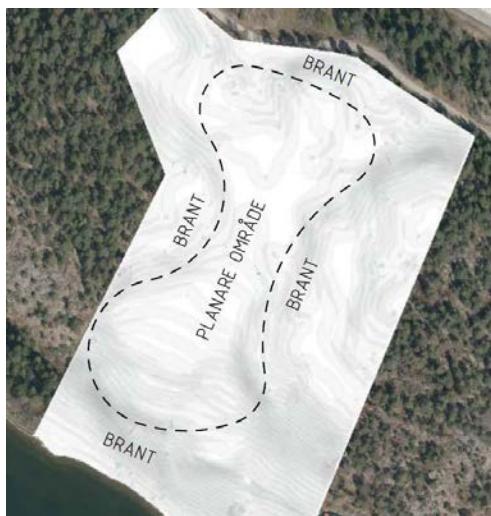
Förslaget innehåller seniorbostäder liksom bebyggelse för vård- och omsorgsboende där de boende har stort behov av hjälp och ständig tillsyn. Bostäderna inryms i såväl nya som i befintliga byggnader, vilka tidigare använts av Stockholms stift. Förslaget innehåller totalt 180 stycken lägenheter varav 54 stycken är vårdboende.

Förslaget har utvecklats utifrån den timglasform som landskapet bildar. På platåen ovanför timglasets södra brant ligger den befintliga och kulturhistoriskt intressanta huvudbyggnaden i det som tidigare var Graninge stiftsgård. Den norra gränsen utgörs också av en brant, en norrslutning, nedanför vilken Graningevägen går. Befintlig bebyggelse är lokaliserad till platser längs den nord-sydliga dalgången. I och med att befintlig bebyggelse ligger glest och byggnaderna är orienterade i olika riktningar är ”timglasformen” kanske inte ett så tydligt framträdande karaktärsdrag idag.

I struktur och volym anpassas bebyggelsen till terrängen och den befintliga bebyggelsen som bevaras. De nya byggnaderna placeras så att det finns generösa ytor kvar runt befintliga byggnader. Den nya bebyggelsens gestaltning föreslås däremot kontrastera och avvika genom en tydlig egen karaktär. Detta för att framhäva de höga kvaliteterna i de befintliga byggnaderna som sparas och för att tydligt visa på de olika utbyggnadsetapperna som präglat bebyggelsen även tidigare.

Topografin med den timglasformade dalgången samt den värdefulla naturen utgör ryggraden i förslaget. Den ligger till grund för strukturen som helhet, men är också utgångspunkten för de enskilda byggnadernas förhållande till platsen.

Av de befintliga byggnaderna sparas de som har stora kulturhistoriska värden, det vill säga stallen, huvudbyggnaden, kyrkan, vaktmästarbostaden och lekstugan. Det föreslås att övriga befintliga byggnader rivs för att ge plats åt ny bebyggelse. Detta regleras i planbestämmelserna.



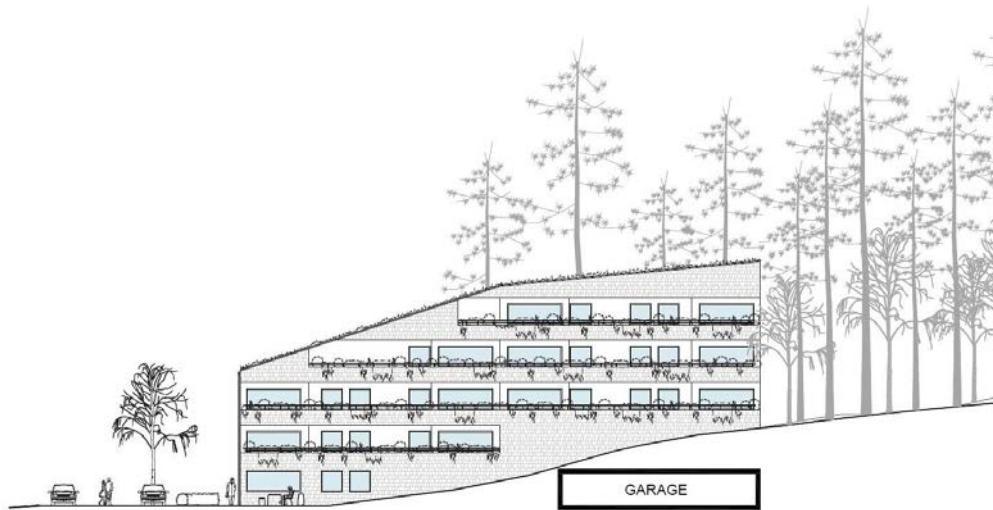
Platsens topografiska karaktärsdrag.



Situationsplan med föreslagen ny bebyggelse och befintlig bebyggelse som sparas.

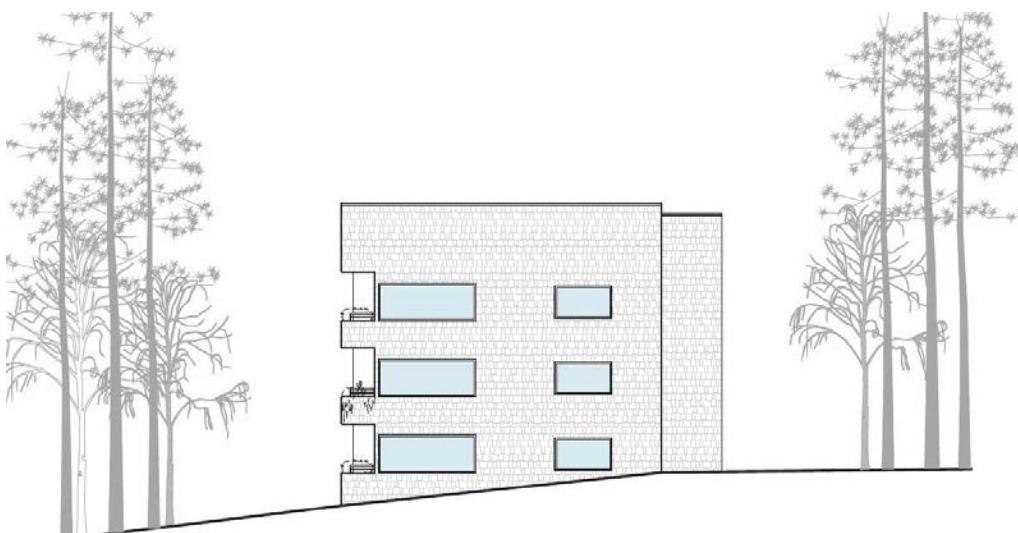
## Ny bebyggelse – förhållande till terräng och gata

De nya byggnaderna läggs i huvudsak längs med gatan och placeras med gavlarna mot gatan. De förankras i terrängen genom att de är ”inkilade” i sluttningarna eller ”tinglasets” sidor. För att anpassa byggnaderna till platsen samt tydliggöra och framhäva terrängens karaktärsdrag har taken utformats så att de följer terrängen.

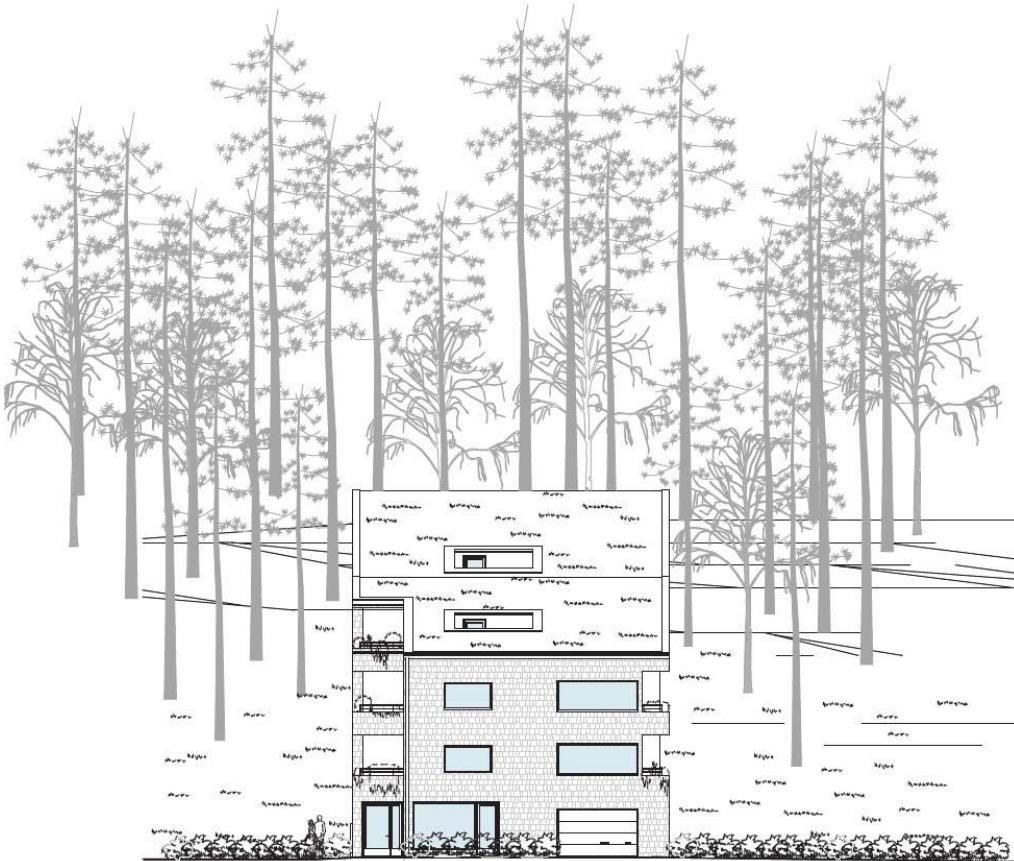


Principsektion som visar byggnadernas förhållande till terrängen.

I den norra delen ligger de föreslagna nya byggnaderna mer fristående, de ligger längs med höjdkurvorna och inte förankrade i terrängen på samma sätt som byggnaderna längs med gatan. Byggnaderna i norr bidrar till en tydlig avgränsning av området och tillsammans med den övriga bebyggelsen skapas ett större ”parkrum”.



Principfasad mot öst.



*Principfasad mot lokalgata.*

### Vård- och omsorgsboende

I den södra delen föreslås det befintliga gästhemmet och byggnaden Baggen ersättas med en ny större byggnad placerad på samma ställe. Den nya byggnaden ska innehålla ett vård- och omsorgsboende. Byggnaden delar lokaler med huvudbyggnaden och föreslås, för att underlätta samnyttjandet, ha en underjordisk förbindelse med denna via en sockelbyggnad som löper längs med branten i tre våningar under gårdsplanen. Ovan mark är det två skilda volymer med olika karaktärsdrag. För att åstadkomma detta föreslås vårdbyggnaden placeras så långt västerut och norrut som byggnad och topografi möjliggör.

Huvudbyggnaden ska även i fortsättningen vara det som präglar upplevelsen vid angöring från norr liksom vid angöring från söder via Baggensfjärden. Placering och utformning av vårdbyggnaden skapar en offentlig plats framför huvudbyggnaden samt ett område som blir de boendes trädgård. Till skillnad från huvudbyggnadens ljusa, tunga putsade tegelmurar föreslås vård- och omsorgsbyggnaden vara en uppbruten volym med fasadmateriel i trä med mörk kulör, vilket regleras i planen med bestämmelse.



Huvudbyggnaden och vård- och omsorgsboendet med mellanliggande gård.



Huvudbyggnadens och vårdboendets fasad mot söder (Baggensfjärden).

Den nya vårdbyggnaden placeras på en sockel som föreslås bekläs med samma typ av sten som befintlig terrassanläggning men med ett modernare uttryck. Den nya sockeln är en fortsättning på befintlig terrassanläggning på vilken huvudbyggnaden vilar. Sockeln är tänkt att forma ett sammanhängande motiv mot havet. Sockeln föreslås inrymma seniorbostäder i 3 plan där det nedersta planet innehåller en gemensamhetslokal med terrass i marknivå. Seniorbostäderna är tänkta att vara skilda från vård- och omsorgsboendet, men de boende ska kunna nyttja gemensamma funktioner i huvudbyggnaden.

På huvudbyggnadens södra sida finns en terrass med utsikt mot Baggensfjärden. På terrassen skapas en av de viktigaste målpunkterna då den bästa utsikten över vattnet finns här. Terrassen ligger inom kvartersmark men avsikten är att den ska vara ett offentligt parkrum, möjlig att vistas på för både boende som besökare.

Vårdbyggnadens bredd är knappt 16 meter och utbredningen begränsas med en byggrätt 0,25 meter utanför fasad. Höjden på byggnaden regleras med en bestämmelse om högsta tillåtna nockhöjd. Takens utformning och fasadmaterialet regleras genom bestämmelser som anger att takmaterialet ska utgöras av sedumtak eller liknande och att fasadmaterialet ska utgöras av omålats trä. Gröna tak ger födröjning av dagvatten samt avdunstning. Taken kan till exempel anläggas med arter kopplade till den befintliga och värdefulla naturtypen hällmark för att också bidra till den biologiska mångfalden i närområdet.

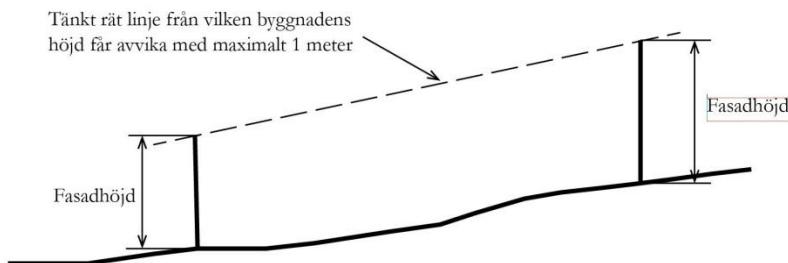


*Seniorbostäder i sockeln mot vattnet, vy mot väster.*

## **Seniorbostäder**

De nya seniorbostäderna är i huvudsak lokaliseraade längs gatan som löper genom området. Husen placeras med gavlarna mot gatan. Entréer, balkonger, fönster och uteplatser i anslutning till gatan är tänkta att bidra till liv och variation i gatulummet. I lägenheterna vetter entréer och kök mot norr och boningsrum mot söder, den solbelysta och tysta sidan. Varje hus föreslås ha en lokal mot gatan som är tänkt att utgöra ett livgivande tillskott i gatumiljön. Dessa lokaler kan inrymma exempelvis övernattningslägenhet, föreningslokal eller tvättstuga. Entré till bostäder, lokal och garage sker på gavlarna mot gatan. Kommunikation från hiss och trappa till varje lägenhet sker genom loftgångar.

Husens utbredning begränsas med en på plankartan, för varje enskild byggnad, markerad byggrätt. Husen längs lokalgatan som innehåller seniorbostäder är cirka 12 meter breda mot gata och som princip har egenskapsgränsen för byggrätterna lagts 0,25 meter utanför fasad. Husens höjd begränsas i planen av högsta tillåtna fasadhöjd för husens gavlar. Takkonstruktionen får avvika maximalt 1 meter från en tänkt rät linje mellan höjdbestämmelserna för gavlarna för att möjliggöra ett lutande tak med en eller flera ”knäckar”. Takens utformning och fasadmaterialet regleras genom bestämmelser som anger att takmaterialet ska utgöras av sedumtak eller liknande och att fasadmaterialet ska utgöras av trä.



Princip för hur planbestämmelsen för byggnadshöjd är konstruerad.

Där terrängen medger tillåts garage under bostadshusen och under mark i anslutning till de nya bostadshusen. Utanför i planen angivna byggrätter får garagekonstruktionen, om den sträcker sig utanför byggrätten för bostad, inte bryta befintlig marknivå. Efter att garagekonstruktion har uppförts (om det är utanför byggrätt för bostäder) ska marken återställas till ursprunglig nivå och planteras. I de delar av den nya bebyggelsen som inrymmer garage ska det även finnas fönster för att levandegöra bottenvåningarna. Dessutom ska gemensamhetslokal finnas i entréplanet för att levandegöra gatumiljön.



Seniorboende hus 4.



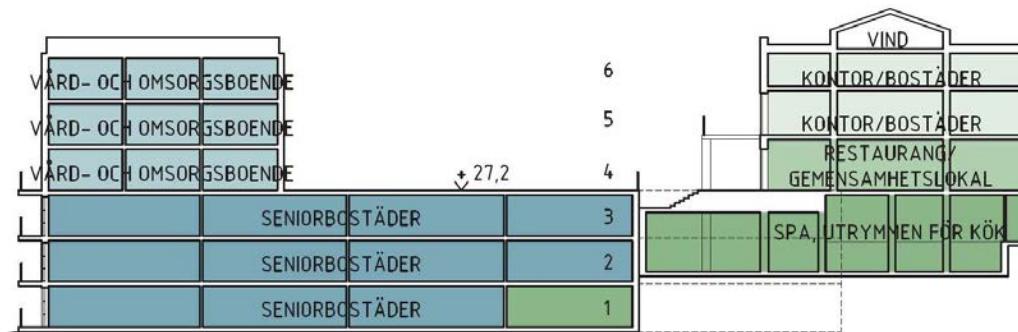
Uteplats vid seniorboende hus 4.

### Användning av bevarad befintlig bebyggelse

Huvudbyggnadens offentliga karaktär säkerställs genom att en restaurang eller gemensamhetslokal föreslås i entréplanet. Förslaget innebär att huvudbyggnadens restaurang, reception och andra umgängesrum görs tillgängliga för boende, anhöriga, personal och restauranggäster. Hit ska även

andra utomstående vara välkomna. De ovanliggande våningarna kan inrymma kontor eller bostäder, som är den ursprungliga användningen.

Terrassanläggningen som rymmer de två planen under entréplanet förslås ge plats för restaurangkökets sekundärutrymmen och tekniska utrymmen. Det föreslås även att huvudbyggnaden i dessa delar kompletteras med en spaanläggning. En eventuell tillbyggnad av ett orangeri i anslutning till huvudbyggnadens terrass övervägs såvida den inte påverkar huvudbyggnadens kulturhistoriska värden.



Sektion genom huvudbyggnad och vårdbyggnad. Seniorbostäder i de 3 sockelvåningarna.

Förutsatt att bullerproblematiken går att lösa planeras Stallet att användas för bostäder, men byggnaden kan även användas till kontor. Sidoflygeln, som ursprungligen rymde funktioner med lägre klimatkrafter, lämpar sig för förvaring av maskiner och redskap för trädgårdsskötsel.

Vaktmästarbostaden är centralt belägen i området och hade ursprungligen en omsorgsfyllt utformad exteriör i nationalromantisk stil. Huset är byggt som bostad och dess användning planeras även framöver att vara bostadsändamål.

Lekstugan som ligger i skogen utanför det ianspråktagna området på fastigheten är omsorgsfyllt utformad men underhållet är eftersatt. Den nuvarande placeringen av lekstugan är delvis olycklig, med tanke på tillgängligheten till den och att den är ett viktigt tillskott i helhetsupplevelsen och förståelsen av området.

Kyrkan ligger i slänten ner mot Baggensfjärden öster om huvudbyggnaden. Den består av ett före detta kyrkorum (avkristnat), vindfang och sakristia. Läget med utsikt över fjärden är magnifikt vilket gör byggnaden attraktiv för boende. Ändrad användning kräver dock vissa ändringar av byggnaden, till exempel att nya fönster tas upp. Ändringar av byggnadens utformning skall ske med dess tidigare användning och ursprungliga utseende som utgångspunkt. Planen medger bostad eller kontor samt tillbyggnad som underordnar sig befintlig byggnad.

Bestämmelser utifrån bevarandevärdesperspektiv och annat i ovannämnd text regleras i planbestämmelserna.

I händelse av brand skall ny byggnad erhålla samma volym som äldre befintlig. Formspråket kan vara nutida men hämta karaktärsdrag från ursprungsvillans arkitektoniska egenskaper.

Kulörer och material beskrivs utförligare i gestaltningsprogrammet tillhörande detaljplanen. Se sid 26-29 i gestaltningsprogrammet.



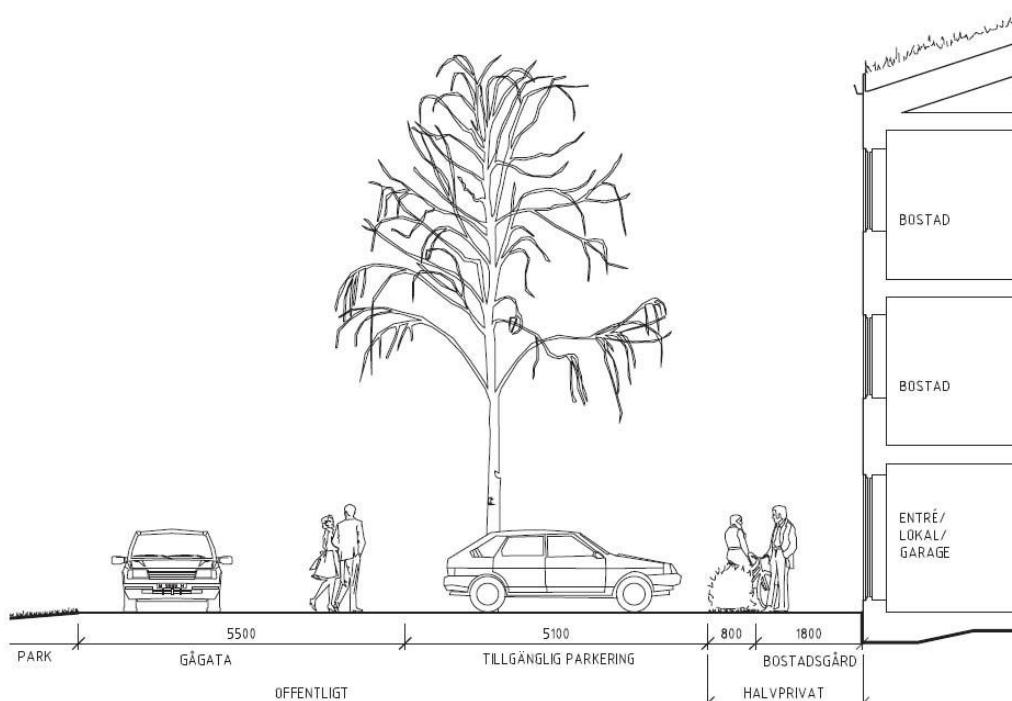
Huvudbyggnaden med vård- och omsorgsboende till vänster sedd från Baggensfjärden.

## Gator och trafik

Från områdets entré vid Graningevägen genom området fram till huvudbyggnaden föreslås en gångfartsgata kring vilken byggnader och parker ansluter. Längs gatan som följer terrängen rör sig gående, cyklister och bilister i gånghastighet på de gåendes villkor. Att det är de gåendes villkor som styr tydliggörs genom markbeläggning och gatans utformning med en trädallé, parkerade bilar, intilliggande parker och genom att den är med häckar tydligt avgränsad från bostadsgårdarna.

Gatumarken inklusive parkeringsytan längs med gatan utgörs av allmän plats. Markmaterial på gatan regleras till grå betongmarksten eller liknande, se utförligare beskrivning på sid 30 i gestaltningsprogrammet tillhörande detaljplanen.

Korsningen Graningevägen och infarten till planområdet föreslås byggas om för att åstadkomma bättre lutningsförhållanden och för att skapa en bättre och säkrare korsning.



Principsektion genom gångfartsgata-trärställd parkering och förgårdsmark till bostadshus.

## Mark och växtlighet

Planförslaget tar hänsyn till de höga naturvärdena genom att kvartersmarken för bostadsbebyggelse har begränsats till att endast omfatta nödvändig markyta för att möjliggöra uppförandet av föreslagen bebyggelse. En stor del av naturmarken inom planområdet föreslås vara allmän plats. Vidare har så mycket naturmark som möjligt inom kvartersmarken sparats runt byggnaderna genom att platserna där byggnader får uppföras har preciserats. Nya byggnader föreslås också anpassas till befintliga vegetationsförhållanden, genom att begränsa möjligheterna att ta ned tallar och ekar med en stamdiameter överstigande 0,3 meter 4 meter eller mer från fasad ( $n_2$ ), förutom i en zon närmast gatan. Längs gatan ska plantering finnas ( $n_4$ ).

Naturvärdesträd som markerats på plankartan ska sparas så långt som möjligt. Marklov krävs för beskärning av grenar, ingrepp i rotzonen och fällning. En planbestämmelse ( $n_1$ ) har införts på allmän plats och kvartersmark för att skydda dessa träd. I de delar som inte avses bebyggas mellan seniorbostäderna krävs marklov för beskärning av grenar, ingrepp i rotzonen och fällning av tallar och ekar med en stamdiameter överstigande 0,3 meter mätt 1,3 meter över marken 4 meter eller längre från fasad.

Träden som skyddas har ett värde för landskapsbilden, för biologisk mångfald och för att bidra till ett ekologiskt hållbart område. Syftet med bestämmelserna är att bevara och utveckla de värden som finns. Det enda skälet till att marklov för trädfällning får ges är att ett träd utgör ett ”riskträd”. Ett riskträd är ett dött, skadat eller sjukt träd som utgör en säkerhetsrisk, till exempel fara för liv och egendom. Vid ansökan om marklov för att falla trädet görs en bedömning av trädetts värde och

eventuella skaderisker. En avvägning mellan enskilt och allmänt intresse görs. Generellt bedöms träden efter kondition, storlek och relation till normal livslängd för aktuellt trädslag. Riktlinjer finns framtagna av Nacka kommun som stöd för bedömning av ansökan om marklov för trädfällning.

Det kan finnas skäl att ge marklov för ingrepp i rotzonen, till exempel för att kunna uppföra de planerade byggnaderna eller bygga ut och underhålla ledningar. Marklov för beskärning av grenar får ges om grenarna utgör en säkerhetsrisk eller om beskärning bedöms krävas för att uppnå en god vitalitet för trädet i övrigt. Bedömningar och beskärningar ska utföras av arborist.

Åtgärder i rotzonen ska ske med så kallad rotvänlig schakt, till exempel handgrävning eller vacuumsschakt samt beskärningsteknik och skydd av rötter enligt gängse standard (till exempel trädhandbok för Uppsala kommun 2010-12-30 eller motsvarande).

Vid eventuell fällning av riskträd ska ved från fällt träd placeras på av huvudmannen anvisad plats inom mark markerad Natur. Veden har ett värde för bland annat insekter. Även vid uppförandet av den nya bostadsbebyggelsen bör några av de träd som måste tas ned för att ge plats åt nya hus placeras ut området. Särskilt de naturvärdesträd som måste tas ned bedöms värdefulla att placera ut i omgivande naturmark. Veden ska placeras så att den inte utgör någon risk och så att den inte stör rekreativvärdet inom naturmarken.

Plantering av ekar ska ske inom det område som är markerat som (n<sub>3</sub>). Syftet med bestämmelsen är att ersätta befintliga stora ekar som försvinner. Befintliga ekar bedöms vara naturvärdesträd med höga naturvärden.

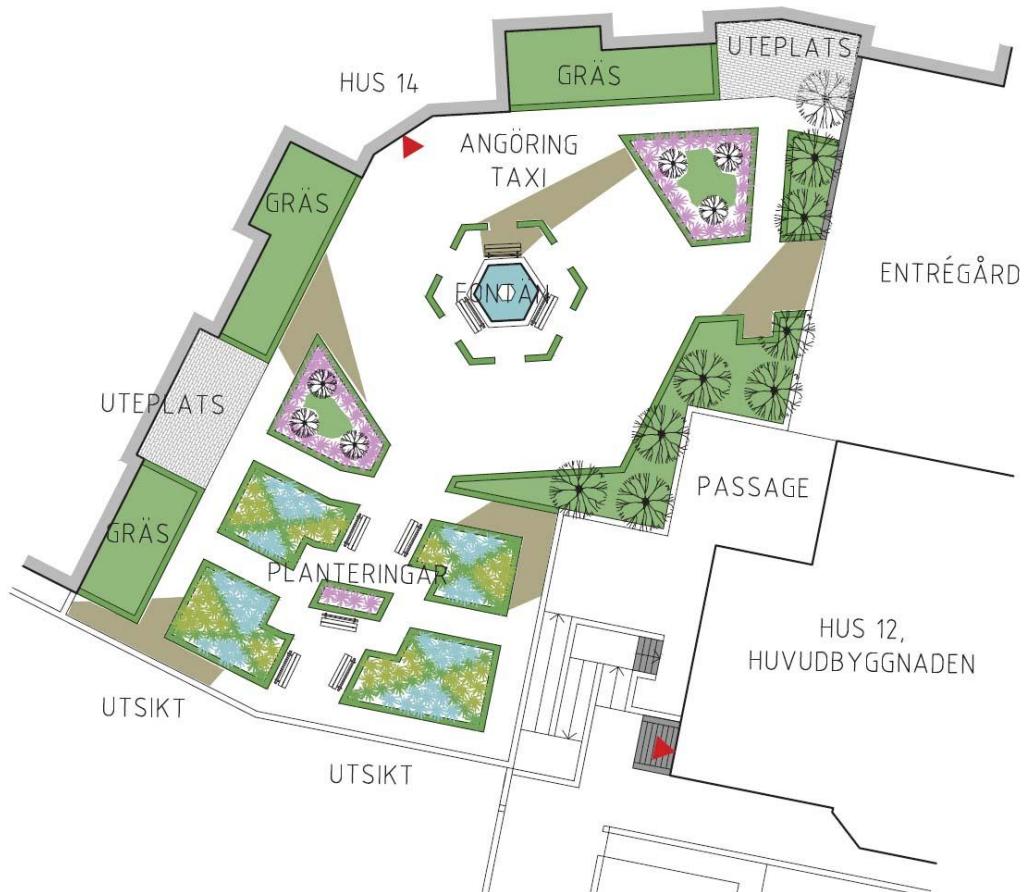
### **Utevistelse och rekreation**

Med hänsyn till platsens förutsättningar med mycket gammal skog och en del anlagda ytor med gamla och karaktärsskapande träd, finns det goda möjligheter att åstadkomma upplevelserik och spännande utevistelse. Att mycket av den gamla skogen inom planområdet sparas samt tillåts utgöra en stor del av tomtmarken, kommer att bidra till att naturen upplevas som nära, inte bara av de som vistas ute, utan även av de som vistas på balkonger eller gemensamma uteplatser.

I den norra delen föreslås att en park anläggas. Platsen är tänkt att kunna användas till en mängd olika aktiviteter, bland annat boule, fester och utegym. Ett ”utegym” föreslås bli parkens naturliga mötesplats. Tillgängligheten i aktivitetsparken ska vara hög genom att gångvägar anpassas till rullstolsburna och synskadade. Redskap i utegym och sittplatser ska också tillgänglighetsanpassade.

Även längs gatan och i zonen mellan gata och hus planeras det för ett omfattande grönt innehåll med träd och buskar. Även om omgivningsförutsättningarna är goda med gammal och värdefull skog nära in på bebyggelsen föreslås de anlagda ytorna ha upplevelsemässigt höga kvaliteter eftersom flera av de boende kommer att ha begränsade möjligheter att röra sig fritt i skog och mark.

Vid vårdboendet väster om huvudbyggnaden planeras för en trädgård med karaktär av klosterträdgård. Den ska fungera som ett rehabiliterande trädgårdsrum för boende på vårdboendet. Här ska man kunna röra sig utan hinder.



Tänkbar utformning på trädgården vid vårdboendet.

På platsen framför huvudbyggnaden skapas en mindre park, där tanken är att boende och besökare kan uppleva en rogovande blomsterprakt. Parken ingår i allmän plats.

På huvudbyggnadens södra sida finns en terrass mot Baggensfjärden. På terrassen skapas en av de viktigaste målpunkterna, då den bästa utsikten över vattnet finns här. Terrassen ligger inom kvartersmark men avsikten är att den ska vara ett offentligt parkrum, möjlig att vistas på för såväl boende som besökare.

Intill de planerade seniorbostäderna föreslås halvprivata bostadsgårdar med uteplats. Varje gård nyttjas av mellan 7 och 14 lägenheter. Gårdarna avgränsas mot de offentliga ytorna av en häck och en stödmur som tar upp eventuella höjdskillnader mot omgivande natur. Mellan murarna är det tänkt att det skapas ett gynnat mikroklimat. Bostadsgårdarna är helt tillgänglighetsanpassade.

## Allmänna gångvägar och stigar

Allmän gångtrafik leds via gångfartsgatan mot målpunkter inom området och mot omgivande naturmark. På bägge sidor av gångfartsgatan föreslås ”släpp” i kvartersmarken där allmän plats – naturmark – tar sig ned till gatan. Via dessa släpp har allmänheten tillgång till omgivande naturmark.

### Gångväg mot vattnet

I söder finns en gångväg inom naturmark som leder ned till stranden. Gångvägen är idag mycket brant på sina ställen och det bedöms inte som rimligt att göra denna gångstig allmänt tillgänglig då ingreppen i naturen skulle bli för stora. Däremot föreslås befintlig gångväg uppraderas och göras så tillgänglig som möjligt. Den föreslås bli 1,5 meter bred hela sträckan och beläggas med stenmjöl eller asfalt. Det föreslås att den kompletteras med handledare utmed de brantaste sträckorna och att parkbänkar placeras ut med cirka 30 meters mellanrum. Även trappor föreslås förses med handledare, på båda sidorna.

### Gångstig mot reservatet

Från gångvägen föreslås en ny stig som leder västerut och ansluter mot reservatet. Gångstigen försłås bli cirka 1,5 meter bred och beläggas med stenmjöl eller barkflis. Beroende på sträckning krävs eventuellt komplettering med trappa.

### Gångstig från parkeringen mot reservatet, på höjden

Från parkeringen leds besökare via en gångstig mot reservatets platå. Stigen föreslås bli en cirka 1 meter bred stig med stenmjöl eller barkflis.

### Gångstig mot östra berget

Den befintliga stigen upp på berget ersätts med en ny. Stigen föreslås bli cirka 1 meter bred och beläggas med stenmjöl eller barkflis.

## Tillgänglighet

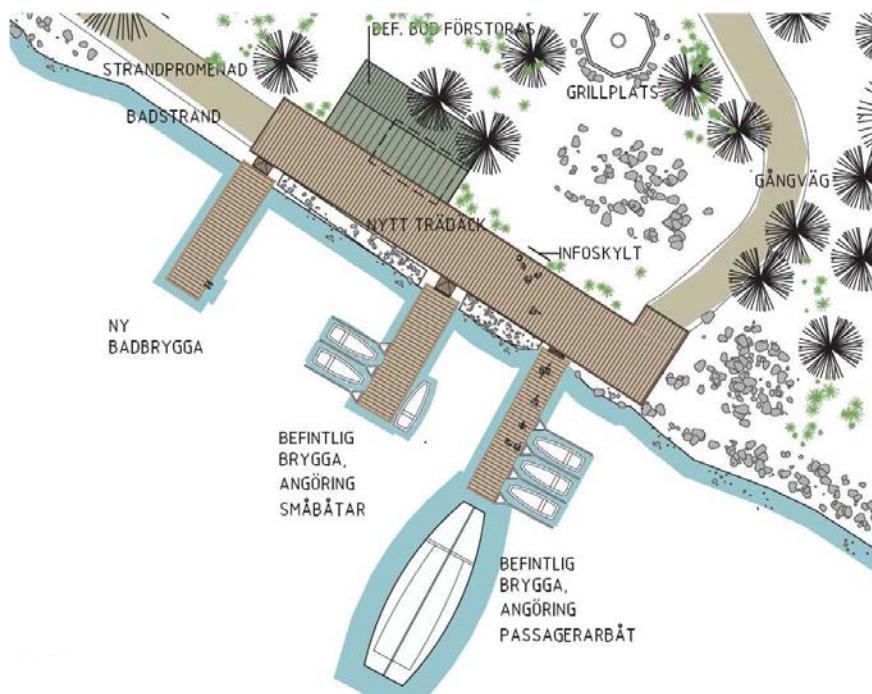
Eftersom boendet i området främst vänder sig till seniora personer behovet av god tillgänglighet extra stort. God tillgänglighet möjliggörs genom att gångbanorna ligger i den timglasformade dalen i området. Kyrkobyggnaden och parken söder om Graninge Stiftsgård ligger flera meter ner från övriga gångbanor, men skall göras tillgängliga med en serie sluttande terrasser i anslutning till hus nio. För att ytterligare understödja framkomligheten i området ligger gångbanor och körbanor i samma nivå för att undvika svåröverkomliga kantstenar. Det bedöms inte som rimligt att göra gångstigen ned mot vattnet allmänt tillgänglig då ingreppen i naturen skulle bli för stora.



Bild som visar tillgängligheten inom planområdet med olika lutningar skrafferade i olika färger där mörkgrönt är minst lutning och orange är mest lutning.

## Angöring med båt och badplats

De befintliga båtplatserna som ligger vid stranden till Baggensfjärden förslås ligga kvar och uppgraderas, vilket medges i planbestämmelser. Här kan privatpersoner angöra från vattensidan och boende och allmänhet bada. Det är även möjligt att angöra med större mer djupgående båtar. Syftet med bryggorna är bland annat att tillgängliggöra området även från vattnet, därför har planbestämmelserna gällande bryggorna preciserats med att dessa inte får stängtas in

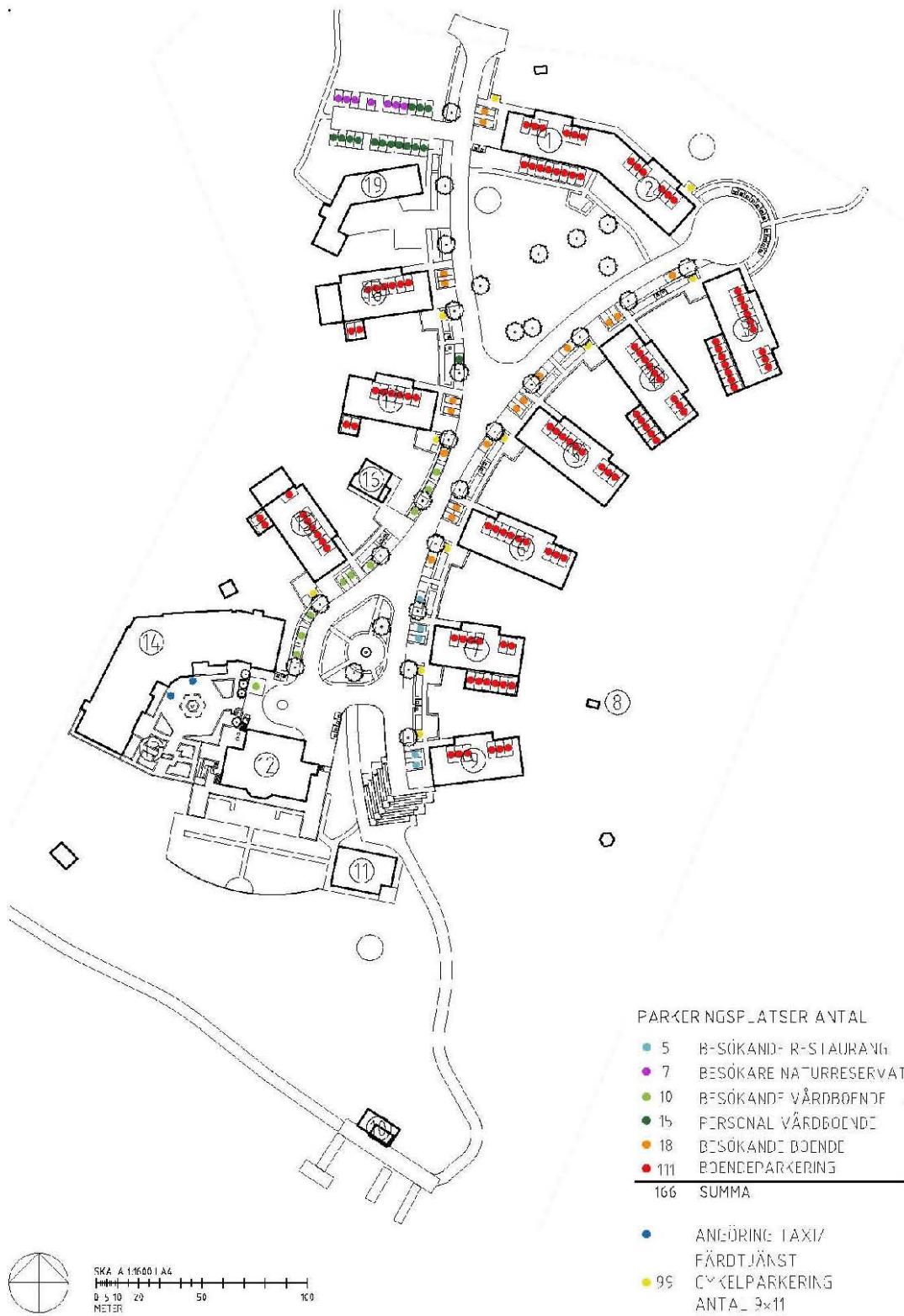


Tänkbar utformning av båtplatser och bryggor.

## Parkeringsplatser

Behovet av bilparkering bedöms som högt då det kommer att saknas kollektivtrafik till området. Med 126 seniorbostäder och 111 parkeringsplatser avsedda för dessa bostäder uppnås ett parkeringstal på 0,88. De boende bedöms i stor utsträckning använda sig av bil för att ta sig till och från området. Utöver de boende är det personal på vård- och omsorgsboendet och restaurangen samt besökare till boende, naturreservatet och restaurangen som behöver erbjudas parkeringsmöjligheter. Totalt finns inom planområdet 166 parkeringsplatser omfattande, förutom boendeparkering, även besöksparkering till de boende i seniorbostäderna och vårdboendet, personalparkering, besöksparkering till naturreservatet och restaurang i huvudbyggnaden. De boende på vård- och omsorgsboendet använder inte egen bil utan kommer att nyttja taxi- och färdtjänst. Dessa fordon får möjlighet att angöra vid entrén till vård- och omsorgsboendet inne på gården.

Parkeringsplatserna är fördelade på parkeringsgarage i seniorbostädernas bottenvåningar, en parkeringsplats vid områdets entré vid Graningevägen samt i trädallén utmed gågatan. På parkeringen vid entrén är 7 parkeringsplatser reserverade för besökare till naturreservatet.



Fördelning av parkeringsplatser i området. Det finns 7 besöksparkeringar till naturreservatet lokaliseraade till parkeringen vid entrén till området.

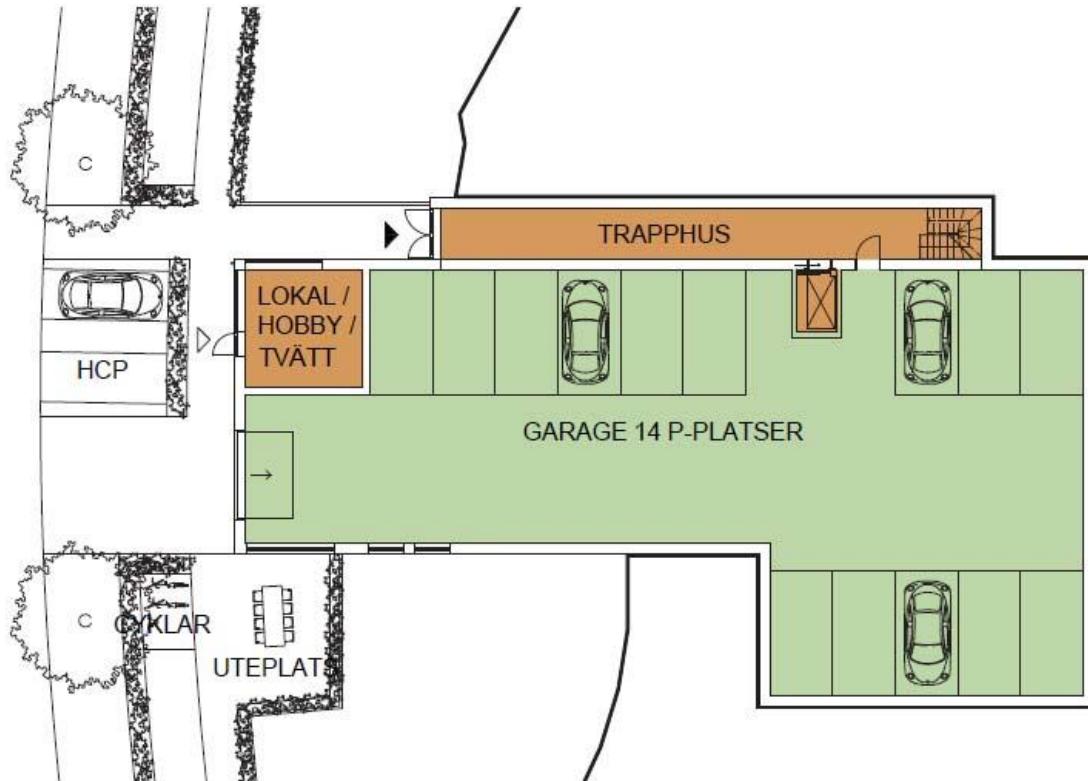
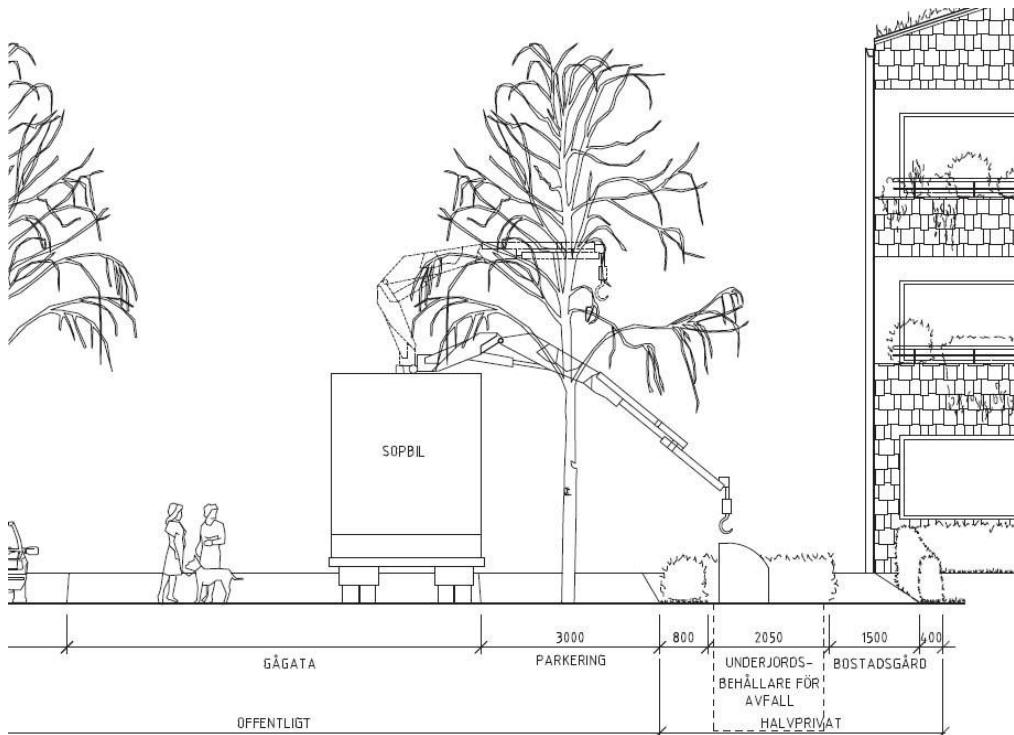


Bild som visar princip för parkeringslösning i garage och längs med gångfartsgatan.

## Affallshantering

Tanken är att avfallsfaktionerna matavfall, restavfall, plast, papper, tidningar, metall, ofärgat glas och färgat glas skall sorteras. Med källsortering följer krav på att sortera avfallet i flera behållare vilket kan bli utrymmeskrävande. Bebyggelsen ska göra ett så litet avtryck som möjligt i den omgivande naturen och källsorteringen föreslås därför ske med hjälp av självkomprimerande underjordsbehållare vilket minimerar markytan de behöver ta i anspråk. Denna lösning ger också en tätt försluten konstruktion som minimerar risken för dålig lukt med mera. Behållare för mat- och restavfall placeras ut i området så att inget hushåll har längre än 50 meter till avfallsbehållarna från sin entré och resterande fraktioner för de boende samlas vid vändplanen i norra delen av området. Behållarna är placerade på ett sådant sätt att inga gångvägar eller parkerade bilar skall befina sig mellan sopbilen och underjordbehållarna vid tömningen. I likhet med seniorbostäderna har restaurangen och vård- och omsorgsboendet underjordsbehållare för mat- och restavfall. Övriga fraktioner förvaras i soprum inomhus.



Principsektion som visar hur sophämtning i området planeras att gå till.

## Buller

Riktvärdena för trafikbuller är inomhus 30 dBA ekvivalent ljudnivå och 45 dBA maximal ljudnivå (nattetid) samt utomhus vid fasad (frifältsvärdet) 55 dBA ekvivalent ljudnivå och vid balkong/uteplats (frifältsvärdet) 70 dBA maximal ljudnivå.

En så bra ljudnivå som möjligt ska alltid eftersträvas. Vid nyexploatering och förtätning tillämpas de riktvärden för buller från trafik som riksaven beslutat. Vid beteckningarna tät och medeltät stadsbebyggelse kan avstegsfall A tillämpas i goda kollektivtrafiklägen. Vid tät stadsbebyggelse kan även avstegsfall B tillämpas i syfte att uppnå ett hållbart stadsbyggande ur ett helhetsperspektiv.

## Avsteg från kvalitetsmålen

Länsstyrelsen i Stockholms län har med Stockholms stadsbyggnadskontor, Stockholms miljöförvaltning och Ingemansson Technology AB tagit fram ett dokument angående trafikbuller. Dokumentet gäller primärt Stockholms stad, men kan ligga till grund även för andra kommuner. I dokumentet anges kvalitetsmål för trafikbuller samt två avstegsfall för bostäder. Avsteg kan accepteras i tätort och där det finns god kollektivtrafik.

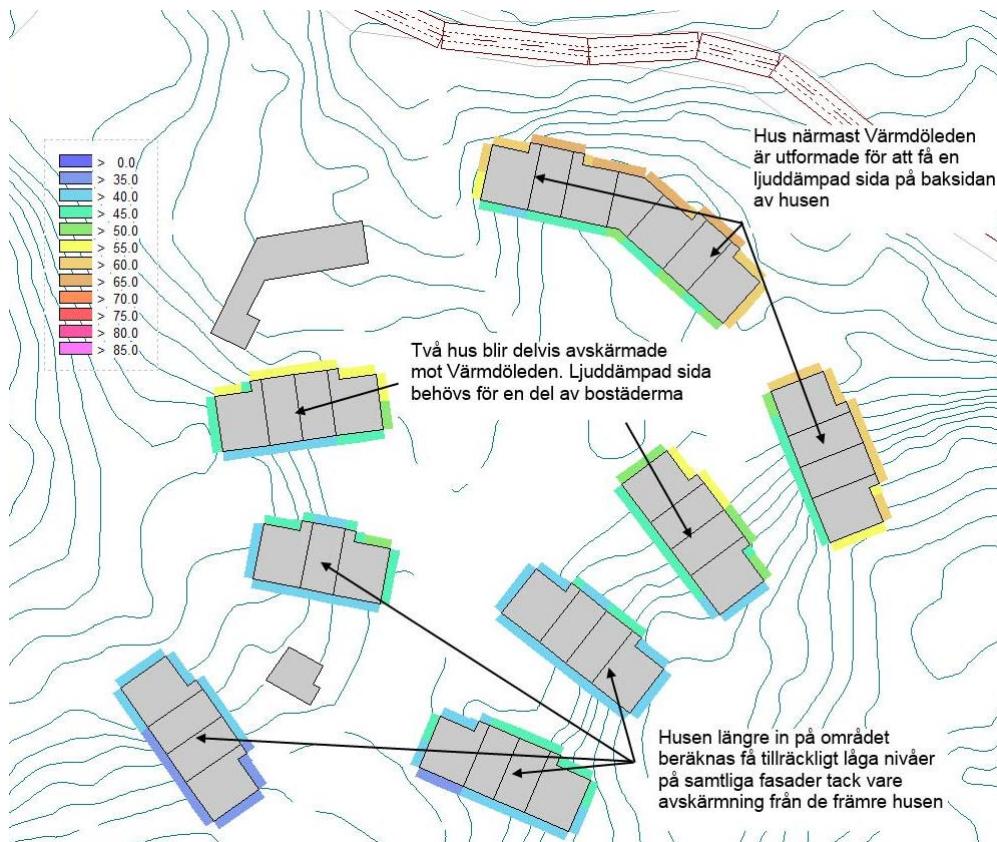
Den norra delen av området är utsatt för högt buller från Värmdöleden. De mest utsatta fasaderna för de tre lamellhusen närmast Värmdöleden beräknas få ekvivalenta ljudnivåer kring 65 dB(A). Bakomliggande hus kommer delvis bli avskärmade från buller tack vare husen närmast Värmdöleden. Vissa fasader beräknas dock fortfarande få högre ljudnivåer än 55 dB(A). Längre

söderut i området avtar Värmdöledens buller så pass att det nationella riktvärdet på 55 dB(A) kan uppfyllas på samtliga fasader för husen.

Genom att lamellhusen placeras längs Värmdöleden kommer alla husen få en bullerdämpad sida mot söder där högst 50 dB(A) kan uppfyllas. I ett par enstaka fall beräknas något högre ljudnivåer på den bullerdämpade sidan, dock inte högre än 52 dB(A).

De maximala ljudnivåerna från fordonstrafik på Värmdöleden är lika de ekvivalenta ljudnivåerna eftersom vägen ligger på så stort avstånd och trafikflödet är högt. Längre in på området kommer trafiken på de lokala gatorna dominera de maximala ljudnivåerna. Trafikflödet på lokalgatorna kommer sannolikt vara så lågt att de beräknade ljudnivåerna sällan kommer att höras. Kravet för maximal ljudnivå, högst 70 dB(A), kommer att uppfyllas på fasader och uteplatser i området.

Under planarbetet har åtgärder studerats för att minska ljudnivån inom området. Då Värmdöleden ligger lägre jämfört med planområdet ger effekterna av en skärm utmed Värmdöleden begränsade effekter. Även andra placeringar av skärmar har studerats men visat sig ge begränsade effekter (dämpar huvudsakligen ljudet för de lägre väningsplanen). Planförslagets nuvarande utformning då bebyggelsen närmast vägen begränsar ljudnivån för bakomliggande bebyggelse har visat sig vara ett bättre alternativ för att begränsa trafikbullret inom området.



Bilden visar ekvivalenta ljudnivåer vid fasad på föreslagen bebyggelse i den norra delen.

## Teknisk försörjning

### Vatten och avlopp

Den nya bebyggelsen kommer såsom befintlig bebyggelse redan är att vara ansluten till det kommunala VA-nätet, via privata sjöledningar i anslutningspunkt i Eriksvik. Den mängd spillvatten som kommunens nät kan ta emot från den nya exploateringen avser en exploateringsgrad om ca 180-185 lägenheter på fastigheten.

Anslutningspunkt för tappvatten till fastigheten är placerad i en mätarbrunn i Liljevalchsvägen (Eriksvik) och släppunkt för spillvatten till det kommunala nätet är vid korsningen Gösta Ekmans väg/Liljevalchsvägen (Eriksvik). Dimensionerande tappvattenflöde är 8,5 l/s och boendespinkler beräknas erfordra en minsta tappvattenservis dimension 110 alternativt en sprinklerbassäng. Dimensionerande spillvattenflöde är 10,5 l/s. En ny tappvattenledning med dimension 140/123, 4 PE SDR17 utförs i Kilsvenken från kommunens anslutningspunkt på Saltsjö-Boo sidan till befintlig tappvattenstation i byggnad intill hus 14. En tryckstegringsanläggning för tappvatten placeras här för att försörja lägenheter, vård- och omsorgsboende och restaurang med tappvatten. En tryckstegringsanläggning för sprinkervatten placeras här också för att försörja vård- och omsorgsboendet med vatten till sprinkler.



ungefärlig anslutnings- och släpppunkt för tapp- respektive spillvatten vid Gösta Ekmans väg och Liljevalchsvägen i Eriksvik/Saltsjö-Boo samt planområdets ungefärliga läge. VA-ledningar till fastigheten ligger i Kilsvenken.

Befintlig spillvattenledning dimension 125/102,2 PE SDR11 behålls i Kilsvenken från strandkanten till kommunens anslutningspunkt. Befintlig spillvattenledning skarvas vid strandkanten och dras upp till hus 12 till nivå + 24,2 meter.

Befintlig pumpstation måste ersättas med en ny eftersom den ligger mycket otillgängligt till nedanför branten i söder och nära vattnet med risk för utsläpp av orenat spillvatten vid bräddning. En ny pumpanläggning för spillvatten placeras i hus 12 för att trycka spillvatten till kommunens

anslutningspunkt. Angöring sker via hus 12 men lucka i mark ska finnas så att pumpar kan lyftas upp direkt och inte behöver forslas via huvudbyggnadens entré.

Pumpstationen utförs med dubbla pumpar för ökad driftsäkerhet. Bräddning av pumpstationen kan ske till befintlig bassäng för befintlig pumpstation nere vid strandkanten via självfallsledning S125/102,2 PE. Larm från pumpgröp ska vara kopplat till larmoperatör inte bara egen driftpersonal. Pumpstation för spillvatten får luckor mot körbar yta i anslutning till hus 12. Om bräddning har skett kan spillvatten pumpas tillbaka till pumpstationen via tryckledning ST50/44 PE. Spillvatten från lägenheter, vård- och omsorgsboende och restaurang leds så långt det är tekniskt möjligt med självfall till pumpstationen i hus 12. Den befintliga pumpstationen kommer att behållas som reservaggregat.

### **Elförsörjning**

Det totala effektbehovet avseende el bedöms vara cirka 650 kW. För att klara elförsörjningen krävs att befintlig elnätstation uppdateras. Befintlig elnätstation är placerad i den norra delen av området nära Graningevägen, området säkerställs i planen genom planbestämmelse (E).

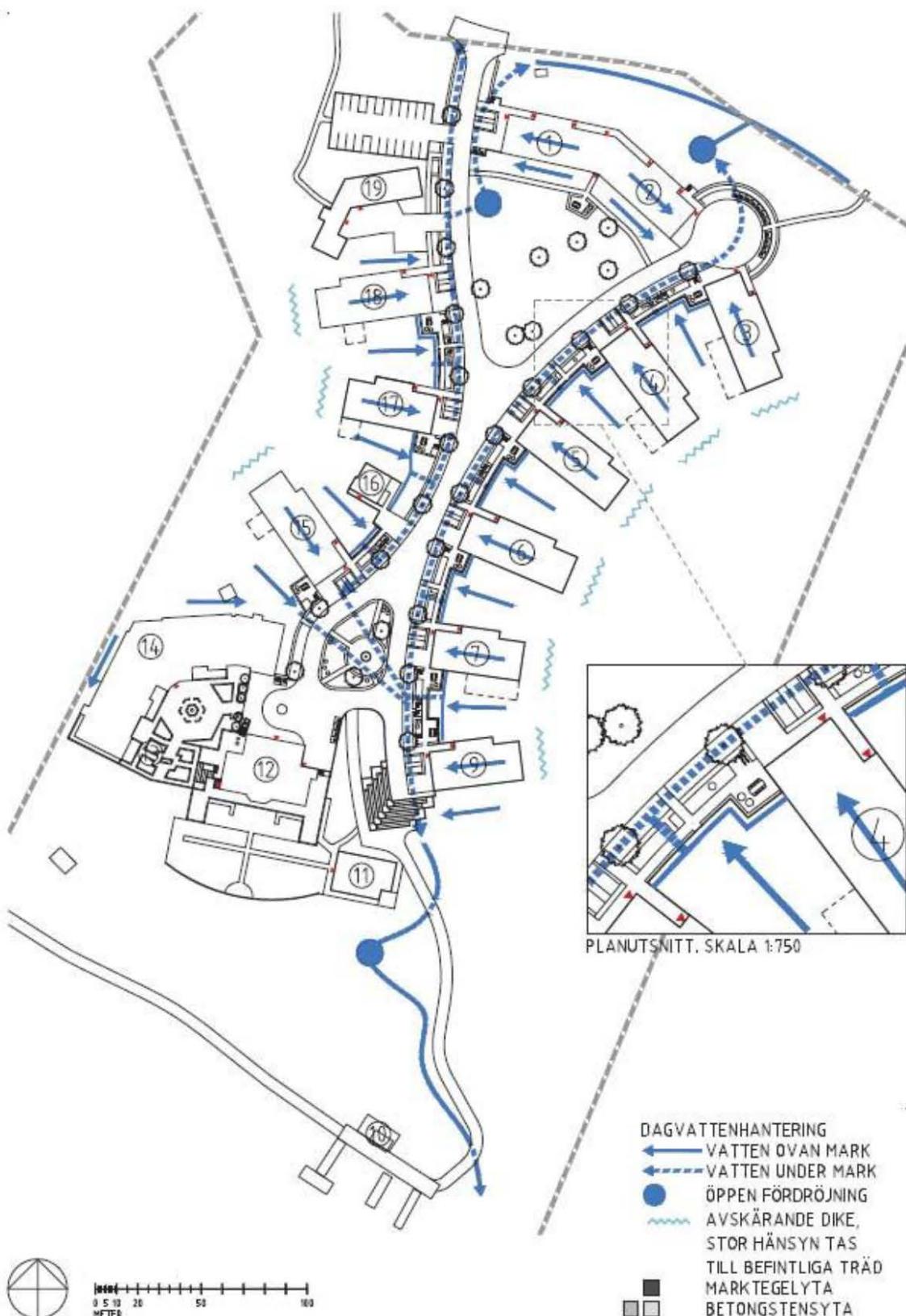
### **Dagvattenhantering**

Dagvattnet omhändertas lokalt med hänsyn tagen till Baggensfjärdens känslighet för organiska föroreningar och tungmetaller. Området är kuperat och koncentrerat till en dalgång. I dalgången finns en vattendelare som leder halva områdets vatten ner mot Baggefjärden och halva områdets vatten mot Graningevägen och väg 222, Värmdöleden. Utemiljön föreslås gestaltas så att dagvattnet bidrar till estetiska värden i utemiljön. En dagvattenutredning kommer att göras inför granskning.

Dagvatten föreslås ledas i delvis ytliga system för att ge ökade förutsättningar för renings, avdunstning och infiltration. Körytor utförs i material som kan infiltrera vatten utan att konkurrera med de funktionsnedsattas möjlighet till god framkomlighet. Körtorna ska ligga i nivå med omgivande ytor så att vattnet kan rinna av körtan utan att dagvattenbrunnar behöver anläggas.

Befintliga träd sparas i största möjliga utsträckning. De hjälper till att bibehålla grundvattennivån.

Dagvatten från de omgivande naturslänterna och takvatten leds under mark till parkeringsytorna. Dagvatten från parkeringarna leds till en dagvattendamm i den norra parken, till våtmarken bakom hus 1 och 2 samt till en dagvattendamm nedanför hus 11.



Principerna för dagvattenhantering inom planområdet.

## Byggnadstekniskt brandskydd

Utför från gestaltningsprogram med status preliminär handling, daterad 2014-10-02, upprättad av Wåhlinarkitekter bedöms byggnaderna och deras lokalisering i området kunna uppfylla det krav på säkerhet i händelse av brand som anges i 8 kap. 4 § första stycket plan- och bygglagen (SFS 2010:900) respektive de egenskapskrav avseende säkerhet i händelse av brand enligt 3 kap 8 § i Plan- och byggförordning (SFS 2011:338). Detta innebär att byggnaderna bedöms kunna projekteras och utföras på ett sätt som innebär att:

1. byggnadens bärighet vid brand kan antas bestå under en bestämd tid,
2. utveckling och spridning av brand och rök inom byggnaden begränsas,
3. spridning av brand till närliggande byggnad begränsas,
4. personer som befinner sig i byggnaden vid brand kan lämna det eller räddas på annat sätt,
5. och att räddningsmanskaps säkerhet vid brand säkerställs.

## Trygghet och säkerhet

God belysning är viktigt för bland annat orientering i mörker och av säkerhets- och trygghetsskäl. Mörkerseendet avtar med åldern varför det i Graninge är extra viktigt att belysningen ägnas stor omsorg. Det centrala stråket genom området ska vara väl ljussatt. Gångvägar kan blytas med pollare. Särskild omsorg läggs kring belysning av de äldre byggnaderna för att framhäva deras kvaliteter och betydelse för upplevelsen av området.

## Enskilt huvudmannaskap

Före detta Graninge stiftsgård ligger på en plats som bedöms lämpa sig för seniorbostäder samt vård- och omsorgsboende. Dock ligger platsen avskilt och Graningevägen som leder fram till området förvaltas, efter att den passerat Värmdöleden, av en vägförening och inte av Nacka kommun. Vid kommunalt huvudmannaskap förväntas VA-ledningar placeras under kommunal väg. I aktuellt fall är VA-ledningarna istället placerade i privata sjöledningar. Med anledning av att planområdet inte ansluter till allmän gata och har privata VA-ledningar i vattnet bedöms det vara rimligt att gator, VA, parkeringsplatser och natur inom planområdet, som annars oftast utgör allmän plats, även fortsatt förvaltas av den enskilde fastighetsägaren eller en samfällighetsförening, det vill säga enskilt huvudmannaskap.

Förutsättningarna för att en samfällighetsförening ska kunna sköta dessa anläggningar har beaktats i planarbetet där bland annat pumpstation placeras tillgängligt uppe vid bebyggelsen och inte som befintlig placering i svårtillgänglig terräng i branten ner mot vattnet. Med anledning av att planområdet inte ansluter till allmän gata bedöms det vara rimligt att gator, parkeringsplatser och natur inom planområdet, som annars utgör allmän plats, även här förvaltas av den enskilde fastighetsägaren eller en samfällighetsförening, det vill säga enskilt huvudmannaskap.

Konsekvenserna av enskilt huvudmannaskap för allmän plats ska inte innebära att skötseln skiljer sig från andra allmänna platser i kommunen.

## Målområden för hållbart byggande:

I november 2012 tog miljö- och stadsbyggnadsnämnden i Nacka beslut om riktlinjer för hållbart byggande. Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggandet och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden. För kommunens stadsbyggnadsprojekt valdes 12 målområden ut. Målområdena utgår både från ett socialt, ekonomiskt och ekologiskt perspektiv. Fyra av dessa målområden har valts ut i detta projekt och de har varit och kommer att vara i fokus under hela stadsbyggnadsprocessen. Detta för att på sikt nå ett mer långsiktigt hållbart Nacka. Varje mål följs av en kort motivering till varför just det området är extra relevant att arbeta med.

Hållbarhetsmålen har stämts av med fastighetsägaren.

- **Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser**

En blandad stad innehåller en mix av bostäder, arbetsplatser, service och attraktiva mötesplatser. Här finns också en blandning av bebyggelsetyper och upplåtelseformer. Graninge ligger på gränsen mellan Nacka och Värmdö, relativt perifert och med mycket skog och vatten i kringlandet. Det är därför inte frågan om en del av en stadsutveckling i egentlig mening men i och med denna och andra projekt i närområdet kommer den här delen av Nacka att bli mer befolkad både av dag- och nattbefolkning. I närliggande Kil uppförs och planeras just nu för både bostäder och verksamheter. Vid Kils gård finns flera småhustomter till försäljning och ett programarbete för ett verksamhetsområde har också påbörjats. I Graninge är tanken att integrera verksamheter och bostäder med fokus på den äldre befolkningen. Tanken är även att försöka öka tillgängligheten för allmänheten att nyttja naturen och vattnet. Detta leder förhoppningsvis både till en ökad rörelse i området med bättre säkerhet men också ökad trygghet som följd, liksom till en större blandning av människor. Viktigt är här att skapa sådana förutsättningar att allmänheten känner sig välkommen. Det är också viktigt att, så långt som möjligt, få olika människor att vilja bosätta sig i området till exempel med hjälp av blandade upplåtelseformer.

Planförslaget bidrar till att uppfylla målet genom att tillföra Nacka kommun en typ av boende som det kommer att finnas ett ökat behov av i kommunen, regionen och landet, i och med en åldrande befolkning och att människor lever längre. Boendeformerna som planeras här kommer också innebära att arbetstillfällen skapas.

Planförslaget innehåller att naturreservatet, tillika Natura 2000-området väster om planområdet och stranden mot Baggensfjärden blir mer tillgängliga. Det här är en unik plats i kommunen och regionen som i större utsträckning kan attrahera besökare och fungera som en mötesplats om det vore mer tillgängligt.

- **En god ljudmiljö**

När Nacka växer riskerar andelen bullerutsatta bostäder och verksamheter att öka. Vid nyexploatering och förtätning tillämpas de riktvärden för buller från trafik som riksdagen beslutat. I tät bebyggelse finns möjlighet att göra avstegsfall från riktvärdarna men i Graninge som utgörs av gles blandad bebyggelse enligt översiktsplanen finns egentligen inte några sådana möjligheter.

Eftersom projektet gränsar till Värmdöleden kommer bullret från vägtrafiken att utgöra ett stort problem. Att uppnå en god ljudnivå i projektet blir därför en viktig utmaning.

Sammanfattningsvis kan en god ljudmiljö tillskapas i området. De flesta lägenheter får en tyst sida med 50 dB(A) vid den tysta sidan.

- **En levande kulturmiljö**

Att kunna få uppleva historien i vardagsmiljön är en kvalitet som varierar och berikar stads- och landskapsbilden, ger identitet och historisk förankring. Tanken har varit att tillvarata och levandegöra den kulturhistoriska miljön bland annat genom att låta fler få tillgång till den. Den restriktiva hållningen i översiktspolan mot ny bebyggelse i området beaktas med att en bestämmelse om maximalt antal bostäder införs på plankartan så att inte kulturmiljön förvanskas. En antikvarisk utredning har gjorts.

Kulturmiljön bedöms levandegöras genom planförslaget. Boende i de bostäder som planförslaget medger kommer i vardagsmiljön att kunna uppleva hur platsen har nyttjats sedan den togs i anspråk. De kulturhistoriska värdena är främst knutna till två utbyggnads- och ombyggnadssperioder som sträcker sig mellan åren 1909 och 1926 samt mellan 1947 och 1995. Den första perioden är typisk för Nacka/Värmdö där ett stort antal, ofta större, sommarnöjen uppfördes av välbeställda familjer från Stockholm. Även den andra perioden är typisk för denna typ av bebyggelse då de stora villorna under denna period ofta omvandlades till pensionat och kursgårdar. Då så mycket som möjligt av befintlig bebyggelse bevarats kommer dessa kulturhistoriska värden att vara tydligt avläsbara och en viktig del för områdets karaktär.

- **Nära till grön- och vattenområden av god kvalitet**

Natur- och vattenområden är nödvändiga för att skapa väl fungerande ekosystem med ett rikt växt- och djurliv. Detta skapar i sin tur uppskattade miljöer för människorna. Parker och natur har en viktig social och rekreativ funktion som mötesplats och vistelserum. På fastighetens östra del liksom på den intilliggande fastigheten finns en skogsbeklädd höjd med stora träd och höga naturvärden. På fastighetens västra sida finns ett litet naturreservat. En av tankarna med den nya exploateringen har varit att öka tillgängligheten till dessa naturområden och till vattnet. Att genomföra en exploatering vid sådan mark som är extra känslig och i direkt anslutning till ett värdefullt skogsområde medför stora krav. Om tanken samtidigt är att försöka öka tillgängligheten och behålla det rika växt- och djurlivet som råder blir uppgiften än svårare.

Genom planförslaget ökas tillgängligheten till dessa naturområden och till vattnet. Planförslaget bedöms bidra till att fler människor kan komma nära och vistas i dessa värdefulla naturområden samtidigt som värdena skyddas och bevaras.

## 4. Konsekvenser av planen

### Behovsbedömning

Inför att förslag till detaljplan upprättas ska en bedömning göras om planen kommer att medföra betydande miljöpåverkan. Behovsbedömningen sker utifrån bedömningskriterierna i Bilaga 2 och 4 till förordningen om MKB 1998:905.

Som underlag för bedömningen har följande information funnits tillgänglig: riksintressen för farled, kulturmiljö och kust- och skärgård, strandskyddsområden, naturminnen, naturreservat, Natura 2000-områden, Skogsstyrelsens inventering av naturvärden, data från Östra Sveriges luftvårdsförbund samt data från Svealands kustvattenvårdsförbund.

Planenheten i Nacka kommun gör bedömningen att planens genomförande inte innehåller en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken behöver därför inte upprättas för planen.

### Sammanfattning av till planen hörande miljöredovisning

#### Landskapsbild och kulturmiljö

Området förvandlas från stiftsgård till bostadsområde med vård och omsorgsboende. Tillkommande bebyggelse i tre våningar med tillhörande anläggningar innehåller en stor förändring av landskapet. De äldre byggnaderna kommer dock till största delen att behållas vilket gör att man kan läsa av områdets olika tidsepoker. De äldre byggnaderna blir viktiga landmärken att orientera sig efter. Husen har placerats i skogskanten vilket innehåller att naturmarken får ge plats åt bostadsgårdar och nya grönytor av parkkaraktär. Byggnaderna i den södra delen kommer att vara synliga mot vattnet, men den gamla huvudbyggnaden kommer att vara kvar som den mest dominerande byggnaden.

#### Naturvård, mark och vegetation

Stora delar av befintlig naturmark kommer att skyddas som naturmark i detaljplanen, samtidigt kommer naturmark med höga biologiska värden att försvinna. Den västra delen av delområde 2 (i skogsstyrelsens inventering) kommer att påverkas i stor omfattning. Området är en del av en värdekärna för tallticka. Delområde 5 påverkas också i stor utsträckning i och med att lövträd med höga naturvärden försvinner. De har bedömts vara värdefulla i skärgårdslandskapet och hade kunnat bli ett komplement till de stora ekbackarna i Velamsund och Farstaområdet i Värmdö kommun. Ett område där återplantering av ek ska göras har därför införts på plankartan. Värdefulla träd i anslutning till bebyggelsen har mäts in och skyddas med bestämmelser i detaljplanen.

#### Rekreation, friuftsliv och gång- och cykelstråk

Naturmarken på höjderna, vägarna inom området och stigen mot vattnet och vidare mot naturreservatet utgörs av allmän plats och ska vara öppna för allmänheten. Hur allmäntillgängligt området kommer att upplevas är beroende av utformningen av stråket samt hur marken sköts.

Boende i området kommer att erbjudas goda möjligheter till rekreation. De som inte kan ta sig ner till stranden eller upp på bergen kan istället använda vistelseytorna mellan husen som utformas som parkmiljöer. Den övre delen av området är relativt plan vilket innebär goda förutsättningar att skapa en tillgänglig miljö kring bostäderna och verksamheterna. Gångvägen mot vattnet kommer dock att bli mycket brant med inslag av trappor.

### Dagvatten och ytvatten

En dagvattenutredning ska tas fram till granskningsskedet av detaljplanen. Åtgärder ska vidtas så att vattenstatusen i Baggensfjärden inte påverkas negativt.

### Miljökvalitetsnormer för luft

Samtliga miljökvalitetsnormer för luft klaras inom planområdet.

### Buller

Buller är det ljud som uppfattas som störande. Vad som uppfattas som buller varierar från person till person. Buller kan bland annat orsaka stressreaktioner, trötthet, irritation, blodtrycksförändringar, sömnstörningar och hörselskador. Särskilt störande är sådant ljud som man inte kan påverka, till exempel trafik.

Buller från spårtrafik och vägtrafik är av olika karaktär. För spårtrafik är det i allmänhet den maximala ljudnivån när tåget passerar som är av störst betydelse för störningsupplevelsen. Vägtrafik har en karaktär av brus, framförallt vid stora trafikmängder, därmed är den ekvivalenta ljudnivån oftast avgörande för störningsupplevelsen.

Riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder är:

<i>Utrymme</i>	<i>Högsta trafikbullernivå, dB(A)</i>	
	Ekvivalentnivå	Maximalnivå
<b>Inomhus</b>	30	45 (nattetid)
<b>Utomhus (frifältsvärdens)</b>		
Vid fasad	55	
<b>På uteplats</b>		70

Källa: Infrastrukturpropositionen 1996/97:53

Länsstyrelsen i Stockholms län har med Stockholms stadsbyggnadskontor, Stockholms miljöförvaltning och Ingemanssons Technology AB tagit fram ett dokument angående trafikbuller. Dokumentet gäller primärt Stockholms stad, men kan ligga till grund även för andra kommuner. I dokumentet anges kvalitetsmål för trafikbuller samt två avstegsfall för bostäder. Avsteg kan accepteras i tätort och där det finns god kollektivtrafik.

Avstegsfall A: Från riktvärden och kvalitetsmål får göras avsteg utomhus från 70 dBA maximal ljudnivå och 55 dBA ekvivalent ljudnivå. Samtliga lägenheter ska dock ha tillgång till mindre bullrig sida för minst hälften av boningsrummen med nivåer betydligt lägre än 55 dBA ekvivalent ljudnivå. För uteplats i anslutning till bostaden godtas högst 55 dBA ekvivalentnivå och högst 70 dBA maximalnivå.

Avstegsfall B: Utöver avstegen i fall A sänks kravet på ljudnivån utomhus på den mindre bullriga sidan och kravet på tyst uteplats kan frångås. Samtliga lägenheter ska dock ha tillgång till en mindre bullrig sida om högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå för minst hälften av boningsrummen.

För att i detaljplanen säkerställa en god ljudmiljö föreslås följande planbestämmelser:

Bostäder ska utformas så att minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet får högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå utanför minst ett fönster. För enstaka lägenheter kan dock högre ljudnivå accepteras på den bullerdämpande sidan, dock högst 55 dBA.

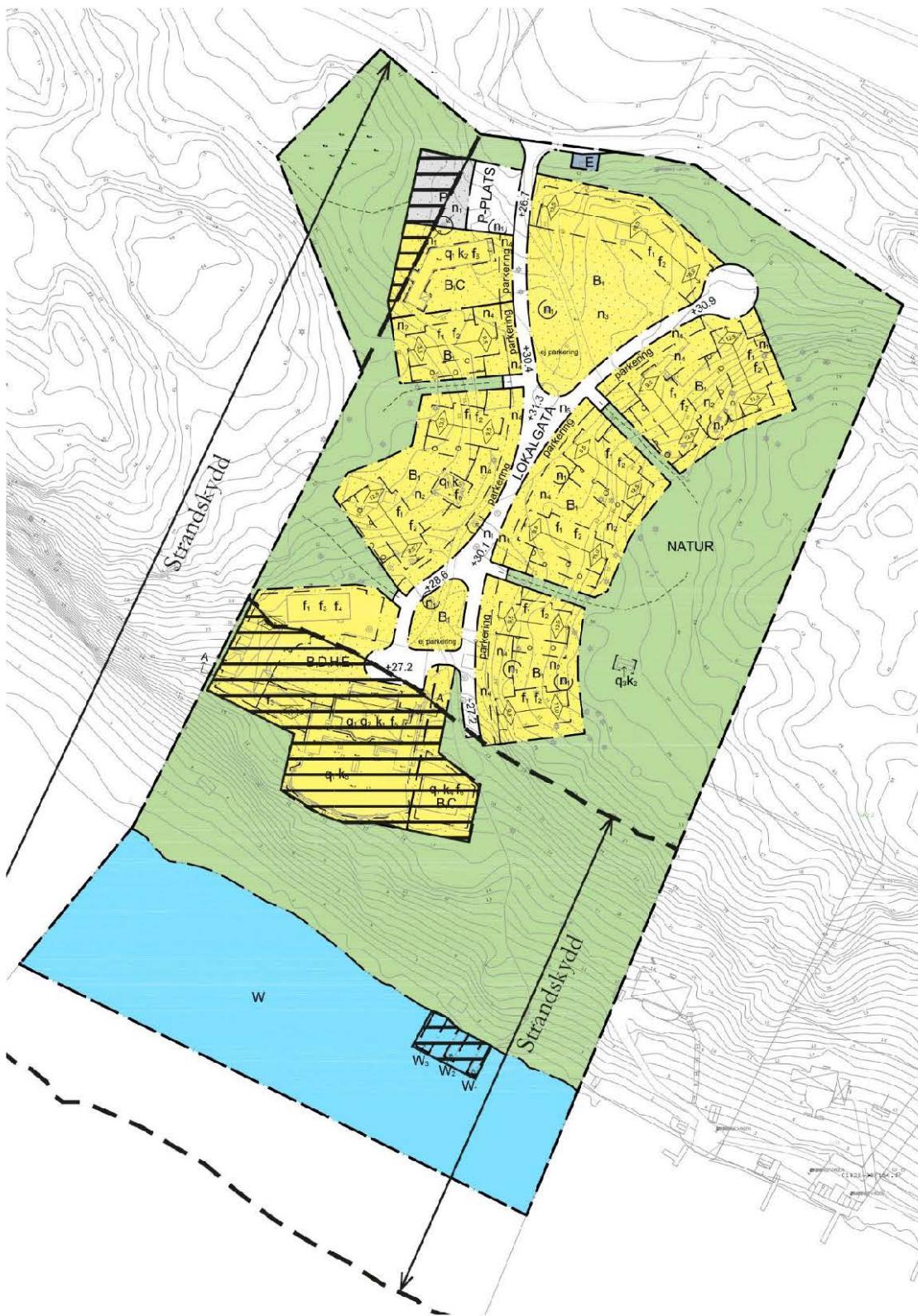
Varje lägenhet ska ha tillgång till en balkong/uteplats eller gemensam uteplats i anslutning till bostäderna med högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå.

Bostäder ska utformas så att ekvivalent ljudnivå i boningsrum inte överstiger 26 dBA och maximal ljudnivå inte överstiger 41 dBA mellan klockan 22.00 - 06.00.

## **Strandskydd**

Strandskyddet föreslås upphävas inom kvartersmarken, mindre del naturmark och inom ett begränsat vattenområde. Dessa områden anges på plankartan med B<sub>1</sub>D<sub>1</sub>H<sub>1</sub>E<sub>1</sub>, B<sub>1</sub>C, P samt W<sub>1</sub>, W<sub>2</sub> och W och är skräffertat. Motiveringen är att området idag är ianspråktaget för bostadsändamål och senare som stiftsgård och befintliga bryggor. Strandskyddet för området som helhet har tidigare varit 300 meter men har i länsstyrelsens beslut 2014-01-24 föreslagits bli 100 meter. Naturmarken som föreslås upphävas ligger i områdets norra del och utgör en rest av det tidigare strandskyddet på 300 meter. Området kommer att nyttjas som parkering och öka tillgängligheten till intilliggande naturreservat. Strandskyddet bibehålls på allmän platsmark, större delen av natur, och gångvägar liksom inom ”W”-betecknade vattenområden. Som särskilt skäl åberopas MB 7 kap 18c§ punkt 1 att området ”redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften”.

Bild på sidan 50 visar var strandskyddet föreslås upphävas.



För skräffade ytor på bilden ovan föreslås strandskydd upphävas. I dagsläget gäller 300 meters strandskydd, men vid tidpunkten för planerat antagande har strandskyddet på land justerats till 100 meter på den södra delen av fastigheten och fortsatt utökat strandskydd om 300 meter på den norra delen av fastigheten, vilket är det som redovisas ovan.

## Sociala konsekvenser

Planområdet ligger nära avfarten från Värmdöleden, men bilvägen dit är lång eftersom det krävs att man kör via samhället Insjön och därefter via Graningevägen, en sträcka på cirka 4 kilometer. Separata gång eller cykelvägar till planområdet finns inte. Ur den här aspekten kan planområdet sägas vara rumsligt segregerat från omgivningen. Det innebär att det är få mäniskor som inte bor eller besöker någon som bor här, som kommer att vistas i eller passera genom området. Boende i området kommer att möta mycket få andra mäniskor än de som bor här.

Ur kommunikationshänseende är platsen svår att ta sig till förutom med bil. Närmsta busshållplats ligger en knapp kilometer från planområdet. Vägen från planområdet till närmsta busshållplats saknar trottoar och belysningen är begränsad vilket gör platsen mer otillgänglig. Boende och besökare till de boende samt de som arbetar i området är till stor utsträckning hänvisade till bil då alternativen är mycket mer tidkrävande och ansträngande. Det bedöms som osannolikt att någon som bor, besöker eller arbetar här mer än någon enstaka gång använder sig av kollektivtrafik, går eller cyklar för att ta sig till och från platsen.

Tillgängligheten till naturreservatet ökar vilket är positivt.

## Trafik

Enligt framtagen trafikberäkning kommer cirka 430 fordon per dygn att alstras av området, det vill säga 215 fordon till och 215 fordon från området. Det ska jämföras med cirka 50 fordon per dygn idag, det vill säga 25 till och 25 från området. Trafiken bedöms alltså öka cirka 8 gånger jämfört med idag.

Enligt nyligen gjorda trafikräckningar på Graningevägen uppgår trafiken här till cirka 80 fordon per dygn (40 fordon per dygn i vardera riktningen) i ett snitt väster om infartsvägen till före detta Graninge Stiftsgård och till cirka 50 fordon per dygn öster därom. När området är färdigbyggt och inflyttat bedöms dessa värden uppgå till totalt cirka 400 fordon per dygn i snittet väster om infartsvägen till före detta Graninge Stiftsgård och till cirka 100 fordon per dygn öster därom.

Under maxtimmen bedöms biltrafiken på Graningevägen uppgå till cirka 70 fordon/timme varav cirka 50 fordon per timme i mest belastad riktning. Antalet personer som kommer att ta sig till och från området med buss bedöms till ett 50-tal per dygn (25 i vardera riktningen) och antalet taxiresor (inklusive färdtjänst) bedöms uppgå till ett 70-tal per dygn (35 i vardera riktningen).

För att möta den ökade trafikalstringen för exploitören dialog med fastighetsägare längs Graningevägen om att tillskapa ett antal mötesfickor längs med vägen.

## 5. Så genomförs planen

Denna detaljplan ger rättigheter att använda marken för olika ändamål men är även en förberedelse för hur genomförandet ska organiseras. Under detta avsnitt beskrivs vilka tillstånd som behövs, vem som ansvarar för utbyggnad och skötsel samt vilka förändringar planen innebär fastighetsrättsligt, tekniskt och ekonomiskt.

### Förslag till tidplan

Tidplanen nedan utgör ett förslag till tidplan för hur planen ska tas fram och genomföras.

Plansamråd	1:a kvartalet 2015
Granskning	2:a kvartalet 2015
KF antagande	3:e kvartalet 2015
Laga kraft	4:e kvartalet 2015
Byggstart	1:a kvartalet 2016

Utbyggnad enligt planförslaget kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Byggstart kan tidigast ske under första kvartalet 2016 under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.

Ansökan om bygglov inför byggstart kan ske först när detaljplanen vunnit laga kraft.

### Genomförandetid, garanterad tid då planen gäller

De rättigheter i form av angiven markanvändning, byggrätter med mera som detaljplanen ger upphov till är gällande tills detaljplanen upphävs eller ändras. Under en viss tid, den så kallade genomförandetiden, ska dock fastighetsägare och berörda kunna utgå ifrån att deras rättighet enligt planen inte ändras. Genomförandetiden för denna detaljplan är 10 år från den tidpunkt då detaljplanen vinner laga kraft. Anledningen till att genomförandetiden inte är kortare än 10 år är för att säkerställa att området med planerad bostadsbebyggelse för senior, vård och omsorgsboende får möjlighet att etablera sig.

### Ansvarsfördelning

Det åligger exploateren att iordningsställa alla anläggningar inom planområdet. Det är således också exploateren som ansvarar för att ombesörja att skötsel och underhåll av området sker.

Inom planområdet kommer således enskilt huvudmannaskap råda för alla allmänna anläggningar såsom vatten och avlopp, väg, stigar. En gemensamhetsanläggning för området kan bildas vilken kommer att ha ansvar för det enskilda huvudmannaskapet. Innan en avstyckning av fastigheten kan ske ska en gemensamhetsanläggning med ansvar för allmänna anläggningar ha bildats. Nacka Energi kommer att vara huvudman för det allmänna elnätet.

I övrigt handläggs mark, exploaterings och genomförandefrågor av mark- och exploateringsenheten i Nacka kommun. Fastighetsbildningsfrågor, inrättande av gemensamhetsanläggningar och andra fastighetsrättsliga frågor handläggs av lantmäterimyndigheten i Nacka kommun. Ansökan om marklov, bygglov och bygganmälan handläggs av bygglovenheten i Nacka kommun. Alla ansökningar för lov och fastighetsrättsliga åtgärder ansöks av exploatören.

### **Fastighetsrättsliga och ekonomiska åtgärder**

Ett detaljplaneavtal har upprättats mellan kommunen och exploatören. Det reglerar bland annat att kostnaden för planarbetet bekostas av exploatören.

Ett exploateringsavtal mellan kommunen och exploatören upprättas och godkänns av kommunfullmäktige innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige. Avtalet reglerar parternas ansvar för genomförandet av detaljplanen och kostnadsansvar. För ett byggherreprojekt, såsom även i detta fall, står byggherren/exploatören för alla kostnader som härrör till planen.

Även andra rättsliga förfaranden såsom fastighetsbildningsåtgärder, fastighetsreglering, servitut/ledningsrättshantering med mera kan bli aktuella i ett skede längre fram.

Avsikten är att all allmän platsmark, inklusive naturmarken ska skötas enskilt, ansvaret ligger således på fastighetsägaren inom planområdet. I framtiden kan det uppstå ett behov för en gemensamhetsanläggning i och med en styckning av fastigheten.

En gemensamhetsanläggning, som ansöks av exploatören, kommer att bildas. Avsikten är att all allmän platsmark, inklusive naturmarken, ska skötas av denne.

### **Tekniska åtgärder**

Eftersom både allmänna anläggningar inom planområdet samt VA och väg angränsande till fastigheten har enskilt huvudmannaskap kommer kommunen inte att utföra eller ansvara för några tekniska åtgärder inom projektet. Kommunen kommer dock följa och kontrollera byggnationen av allmän platsmark. I exploateringsavtalet kommer regleras att kommunens omfattningsbeskrivning innehållande eventuella generella standarder för tekniska anläggningar ska följas.

Hela utbyggnaden kommer att ske i privat regi och på privat mark. VA-försörjningen kommer fortsatt att ske via fastighetens privata sjöledningar som ansluts i Eriksvik till det kommunala nätet. Uppgradering av VA-anläggningen, liksom andra tekniska upprustningar i området, åligger exploatör att åtgärda och bekosta. Kommunen åtar sig att i anslutningspunkten i Eriksvik kunna ta emot spillovatten för beräknad exploateringsgrad om cirka 180 lägenheter. Ersättning för detta utgår med för varje tidpunkt gällande VA-taxa. Exploatören ansvarar för att befintlig maxkapacitet av spillovatten i kommunens anslutningspunkt inte överskrids.

## 6. Medverkande i planarbetet

### Nacka kommun:

Lena Nordenlöw	planarkitekt	planenheten
Helena Fältén	projektledare	exploateringsenheten
Erik Isacsson	planeringsarkitekt	Tengbom (konsult)
Fredrik Legeby	planeringsarkitekt	Tengbom (konsult)
Per Sundin	bygglovarkitekt	bygglovenheten
Hannu Rauhala	trafikplanerare	trafik- och vägenheten
Anna Ek	landskapsarkitekt	park- och naturenheten
Birgitta Held Paulie	miljöstrateg	miljöenheten
Maria Legars	kommunantikvarie	planenheten
Per Johnsson	VA-ingenjör	teknik VA-planering
Victor Strömberg	lantmätare	Lantmäteriet

### Övriga:

Henry Fors	VD	Brinova
Per Wählén	arkitekt	Wählén
Torbjörn Lundell	arkitekt	Wählén
Mats Sundbom	VD	Silver Life AB

Planenheten

Andreas Totschnig  
Planchef

Lena Nordenlöw  
Planarkitekt