



PROGRAM FÖR PLANIAOMRÅDET PÅ VÄSTRA SICKLAÖN

ANTAGANDEHANDLING 2015



NACKA
BYGGER
STAD

NACKA BYGGER STAD

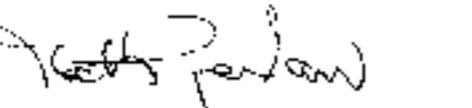
Under de senaste decennierna har bebyggelsen mellan Stockholm och Nacka vuxit mer och mer samman. Många bostäder och arbetsplatser har kommit till och områden börjar växa ihop.

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

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

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

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



Mats Gerdau
Kommunstyrelsens ordförande



INNEHÅLL

INLEDNING OCH BAKGRUND 5

VAD ÄR ETT DETALJPLANEPROGRAM?	5	FÖRHÄLLNINGSSÄTT TILL BEFINTLIG BEBYGGELSE OCH KULTURMILJÖ.....	54
STADSBYGGNADSPROCESSEN FÖR PARALLELLA PROJEKT	5	SERVICE SKOLA OCH FÖRSKOLA.....	57
HISTORIK.....	19		
TIDIGARE BESLUT	6		
TRAFIKEN IDAG	21		
GRÖNSTURKTUR, REKREATION OCH ALLMÄN PLATS IDAG.....	23		
OMRÅDESANALYS	25		

VISION OCH MÅL FÖR PLANIAOMRÅDET

RIKTLINJER FÖR HÅLLBART BYGGANDE.....	8
---------------------------------------	---

SAMMANFATTNING

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR... 11

PROGRAMOMRÅDET.....	11
REGIONALT PERSPEKTIV	14
ÖVERSIKTSPLAN	15
GRÖNSTRUKTURPROGRAM.....	15
DAGVATTENPOLICY	15
KULTURMILJÖPROGRAM.....	15
RIKSINTRESSEN	15

STRANDSKYDD	16
GÄLLANDE DETALJPLANER	16
PARALLELLA PROJEKT	17
HISTORIK.....	19
TIDIGARE BESLUT	21
TRAFIKEN IDAG	23
GRÖNSTURKTUR, REKREATION OCH ALLMÄN PLATS IDAG.....	25
OMRÅDESANALYS	27

PROGRAMFÖRSLAGET

FARLIGT GODS	59
RADON.....	59
BULLER.....	59
MILJÖKVALITETSNORMER FÖR LUFT.....	60
DAGVATTEN OCH MILJÖKVALITETSNORMER FÖR VATTEN	60
GRUNDVATTEN	62

GRÖNSTRUKTUR OCH NATURVÄRDEN.....	62
LEK OCH REKREATION.....	62
TRYGGHET	63
JÄMSTÄLLDHET.....	63
MARKFÖRORENINGAR	64

GENOMFÖRANDE



Kyrkviken

INLEDNING OCH BAKGRUND

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

STADSBYGGNADSPROCESSEN FÖR PLANIAOMRÅDET

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

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

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

genom programarbetet arbeta fram utgångspunkter för kommande detaljplanearbeten i beskrivet område.

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

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



Pilen visar stadsbyggnadsprocessen och i vilket skede vi befinner oss nu

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

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

TIDIGARE BESLUT

Parallel arkitektuppdrag

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

Planbesked

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

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

VISION OCH MÅL FÖR PLANIAOMRÅDET

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

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

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

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

MÅLOMRÅDEN

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

Visionen för Planiaområdet tar avstamp i kommunens

RIKTLINJER FÖR HÅLLBART BYGGANDE

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

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

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

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

SAMMANFATTNING

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

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

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

I syfte att hantera utmaningarna och styra utvecklingen i riktning mot målen, har ett antal stadsbyggnadsstrategier utarbetats i översiksplanen. De handlar om att komplettera transportsystemen med tunnelbana till Nacka, utveckla Nackas lokala centra och deras omgivning, samt om att förvalta och utveckla den gröna och den blå strukturen. De är alla viktiga parametrar i den kommande utvecklingen av Nacka. För Planiaområdet är det framförallt nya träd planteras i gatumiljön för att stärka de ekologiska sambanden i gaturummen.

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

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

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

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

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



Nacka Station. Foto: Jan Johansson, Nacka kommun

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

PROGRAMOMRÅDET

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

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



Programområdets läge på västra Sicklaön



1.



4.

5.

6.



2.



3.

9.



8.



1.

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

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





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

REGIONALT PERSPEKTIV

Landstingsfullmäktige antog i maj 2010 en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS 2010). Utvecklingsplanen bygger på visionen att Stockholmsregionen ska vara den mest attraktiva storstadsregionen i Europa. Regionen ska vara bra att bo och leva i, och den ska vara lockande att besöka och investera i. Här ska finnas gynnsamma förutsättningar för olika slags verksamheter. Västra Sicklön är en del av den centrala regionkärnan.

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

ÖVERSIKTSPLAN

Nacka kommuns översiktsplan "Hållbar framtid i Nacka" (2012) anger fem stadsbyggnadsstrategier, varav en är att skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklön.

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

GRÖNSTRUKTURPROGRAM

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

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

DAGVATTENPOLICY

I Nacka 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 fastigheten.

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



KULTURMILJÖPROGRAM

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

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

RIKSINTRESSEN

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



Kartan visar en översikt över gällande detaljplaner inom programområdet.



Inom markerat område gäller strandskydd

STRANDSKYDD

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

GÄLLANDE DETALJPLANER

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

PARALLELLA PROJEKT

Tvärbanan till Nacka

Utbyggnaden av Tvärbanan mellan dagens ändhållplats Sickla Udde i Hammarby Sjöstad till Saltsjöbanans Sickla station i Nacka pågår. Förlängningen kommer koppla samman Nacka med Hammarby sjöstad och övriga Stockholm med ett nytt attraktivt resealternativ, samt avlasta Slussen under ombyggnationen. Detaljplanen vann laga kraft våren 2015 och utbyggnaden beräknas vara klar under 2017.

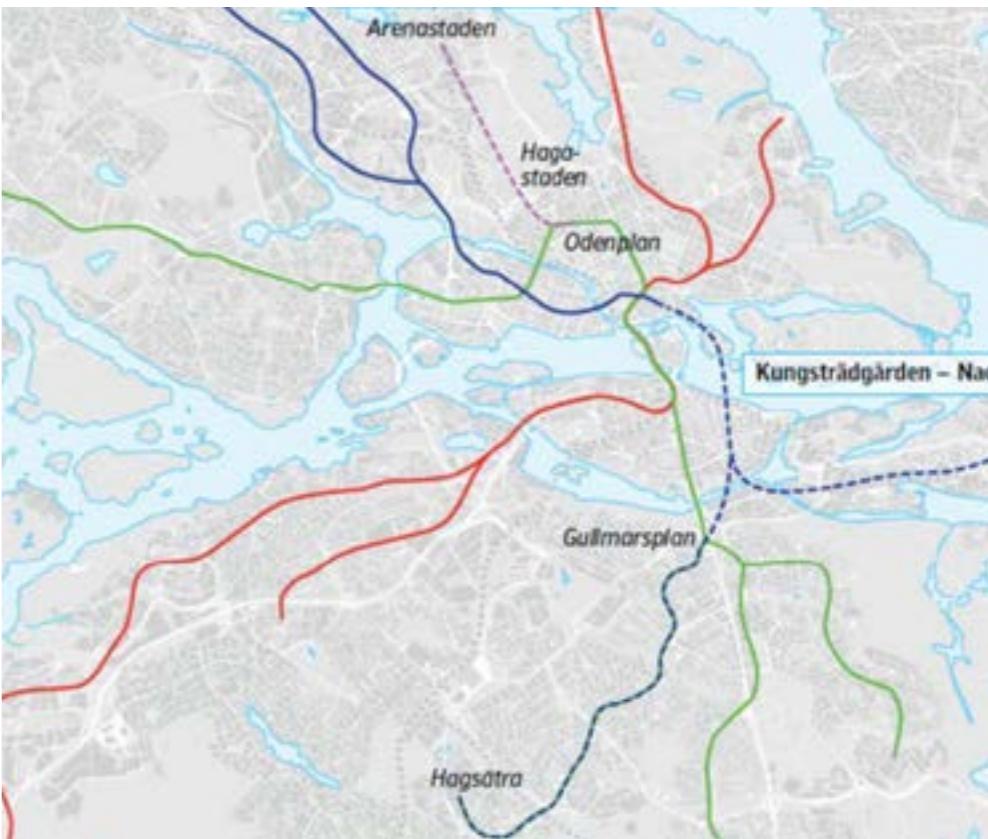
Tunnelbana till Nacka

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

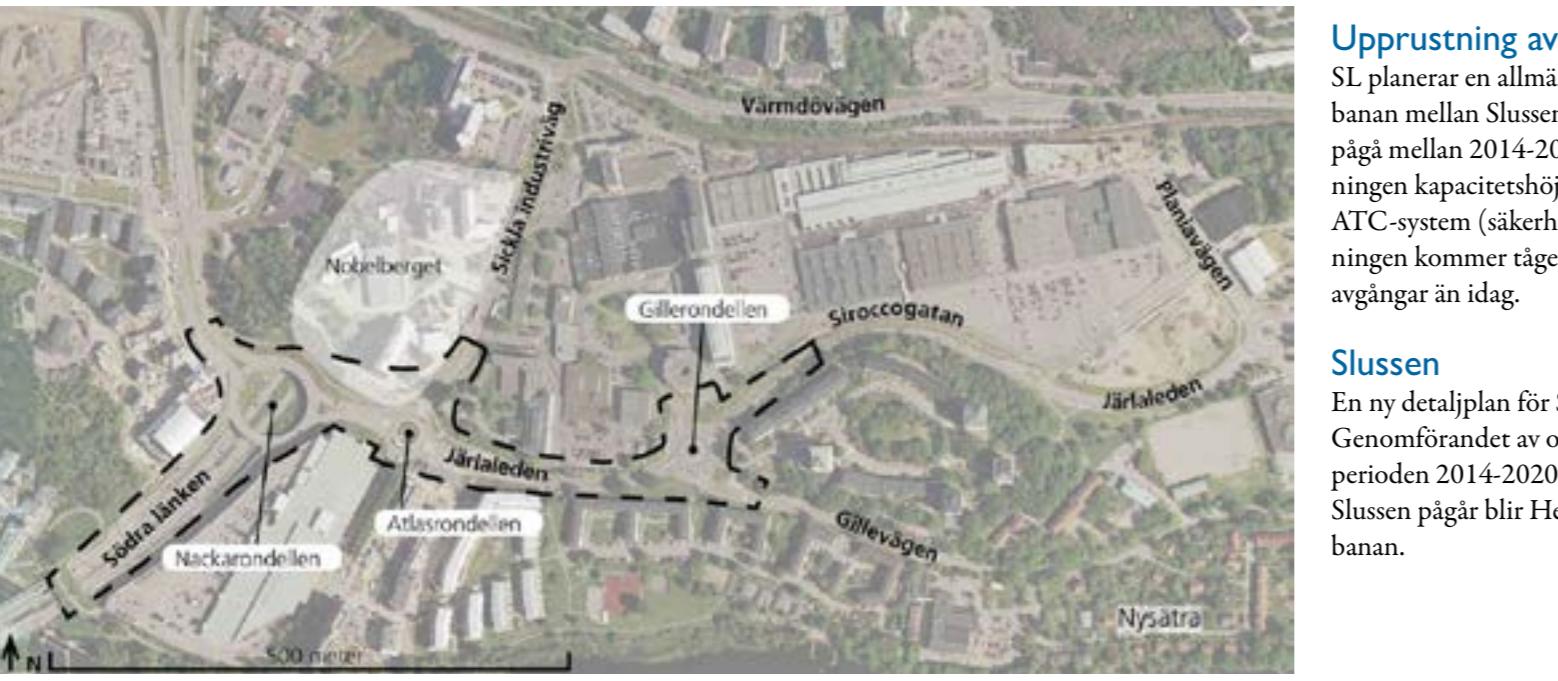
2013 års Stockholmsförhandling resulterade i att tunnelbaneutbyggnaden till Nacka kommer utgöras av en förlängning av tunnelbanans blå linje från Kungsträdgården, med stationer vid Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla och Nacka C. År 2025 beräknas tunnelbanan till Nacka vara färdigbyggd.

Studentbostäder i Alphyddan

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



Bilden visar föreslagen tunnelbanesträckning från Kungsträdgården till Nacka.



Centrala Nacka

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

Program för Henriksdal

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

Ombyggnad av Järlandleden (Trafikverket)

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

Upprustning av Saltsjöbanan

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

Slussen

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

Illustrationen visar berört område för Trafikverkets förstudie

HISTORIK

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

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

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

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



Karta över programområdet från 1790 då området var landsbygd



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



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

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

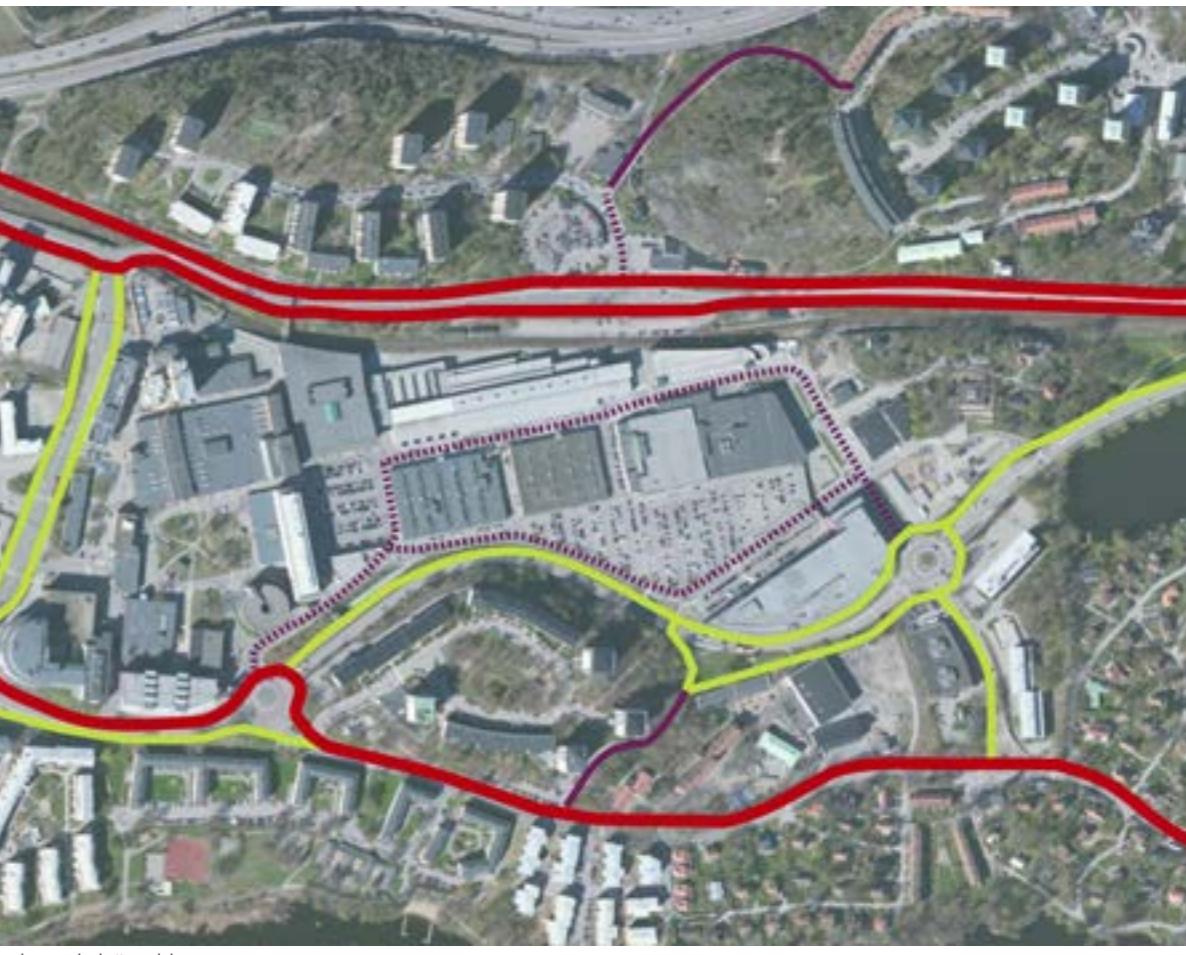
En inventering av kulturhistoriskt intressanta byggnader och miljöer i området har genomförts (Byggnader och miljöer av kulturhistoriskt intresse i Planiaområdet, Johan Aspfors, Nacka kommun, juni 2013). De objekt som påverkar programarbetet redovisas i programförslagets rubrik "Förhållningssätt till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

TRAFIKEN IDAG

Gång- och cykel

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

De största bristerna i gång- och cykelvägnätet inom programområdet är tillgängligheten för cykel och personer med funktionsnedsättning. Området är kuperat och Saltsjöbanan utgör en kraftig barriär eftersom den inte kan passeras i plan. I dagsläget finns endast en passage förbi Saltsjöbanan inom programområdet och ytterligare två finns strax utanför programområdet. I Planiavägens förlängning finns en gångtunnel under Saltsjöbanan. Tunneln är mycket smal och trappan som leder ner till tunneln är brant. Tunneln är både otillgänglig för cyklister och personer med rörelsehinder och upplevs som otrygg. De två andra passagerna över Saltsjöbanan ligger i väster i anslutning till Sickla station och i öster vid Finntorp, där spåren passeras i ett övre plan.



Kartan visar cykelnätet idag

Regionalt cykelstråk

Lokalnät

Huvudnät

Cykel i blandtrafik



Kollektivtrafik idag

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

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

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



Parkering

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

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

Gator

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

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

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

GRÖNSTURKTUR, REKREATION OCH ALLMÄN PLATS - IDAG

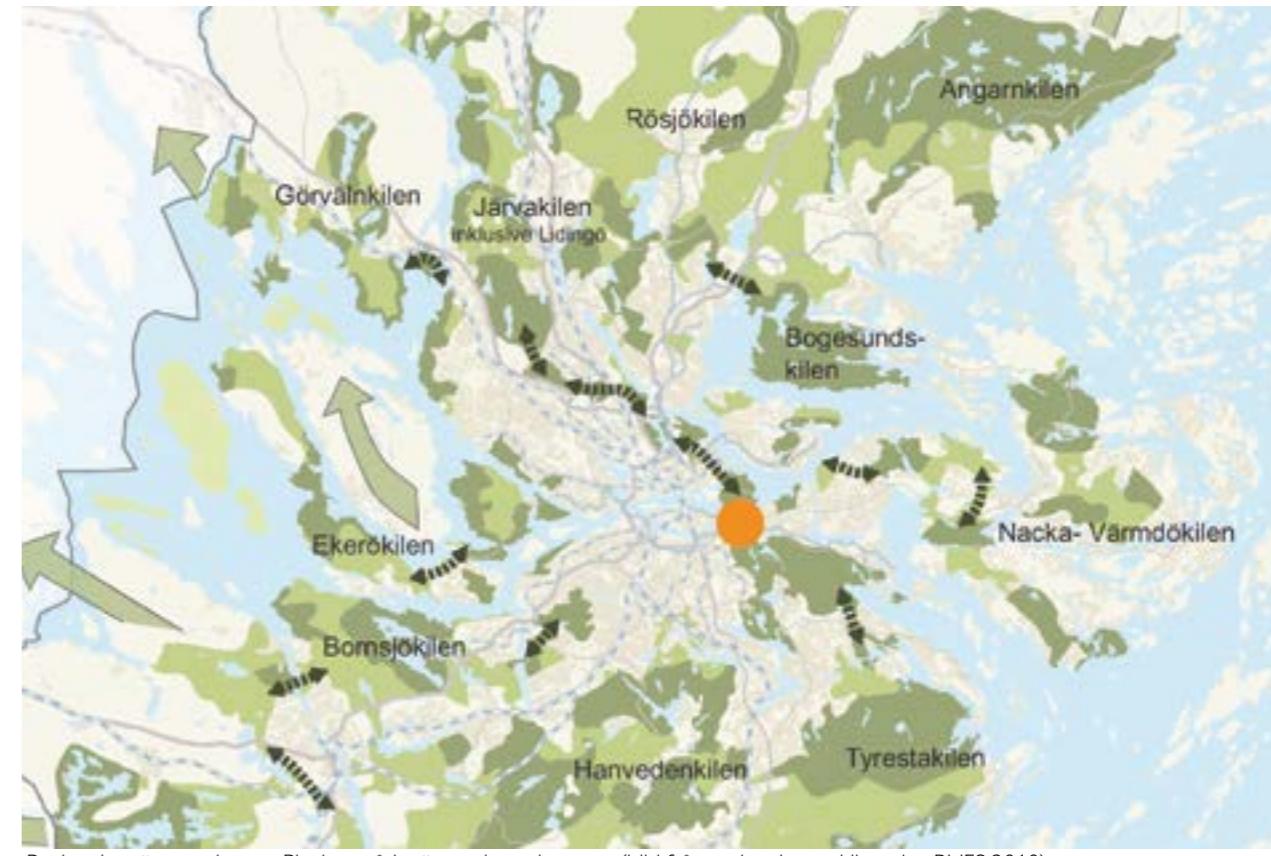
Programområdet ingår i en del av Nacka som sammanbindar grönkilen Erstavik/Tyresta med Nacka/Värmdökilen som är utpekad i den regionala utvecklingsplanen (RUFS 2010). Sambanden är dock svaga och bör utvecklas och förstärkas.

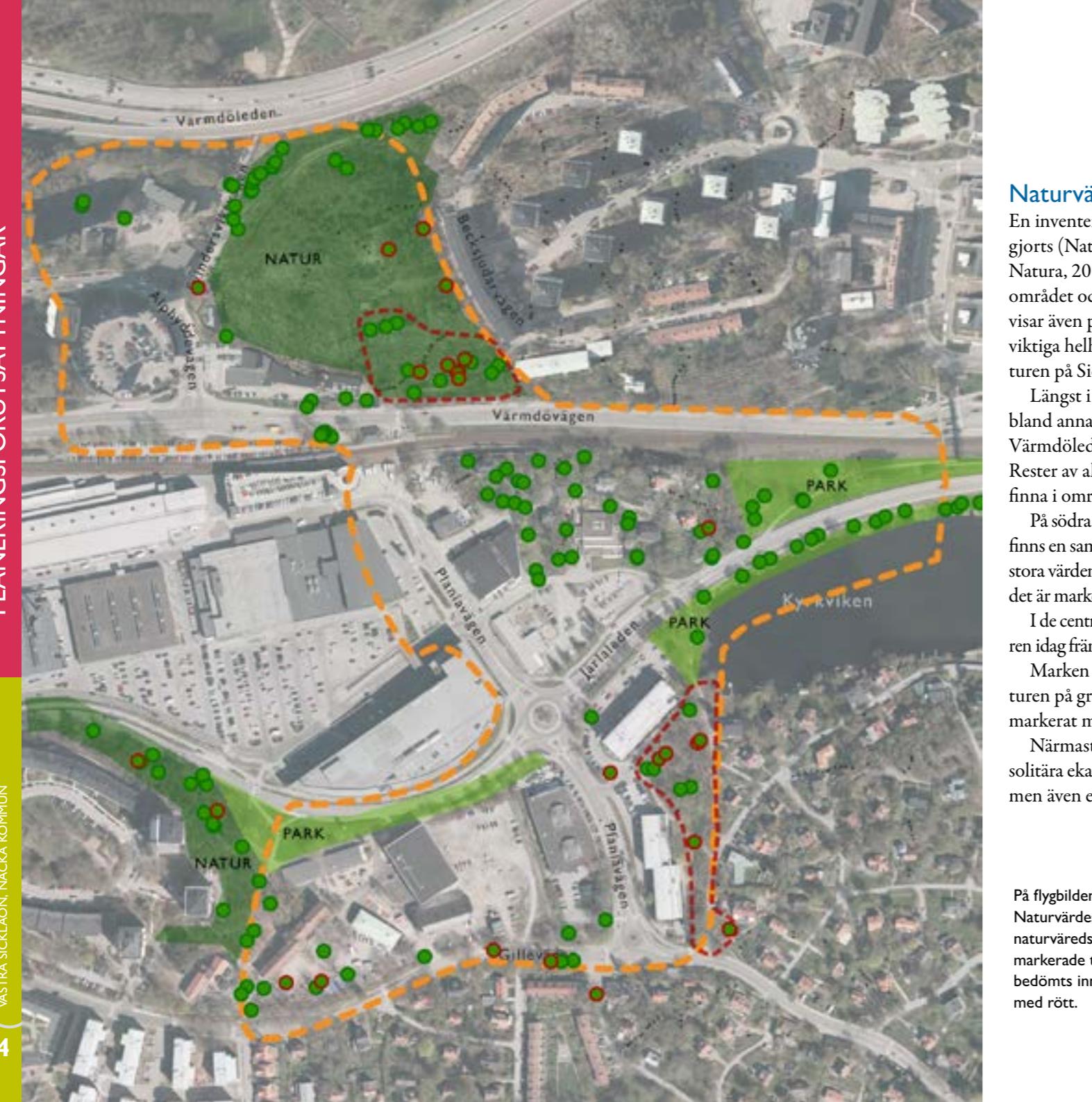
Den park- och naturmark som finns inom programområdet idag är bristfällig, begränsas av barriärer och kan uppfattas som otydlig. Några allmänna torg finns inte heller inom området idag. Delar av den park- och naturmark som finns är bullerutsatt och då främst från Värmdöleden, men även från Järlaleden,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

Lek och rekreation

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

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





Naturvärden

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

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

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

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

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

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

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

OMRÅDEANALYS

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

STYRKOR

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

MÖJLIGHETER

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

SVAGHETER

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

HOT

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

PROGRAMFÖRSLAGET

PROJEKTETS MÅL OCH STRATEGIER

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

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

En attraktiv och hållbar stadsmiljö

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

En långsiktigt hållbar dagvattensituasjon

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

Ett sammanhållet och stadsmässigt trafiknät

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

Ett område för rekreation, lek och möten

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



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

Kulturbyggnader och andra kulturhistoriska spår blir en tillgång för området

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



Foto

från

Järla

Sjö

där

äldre

byggnader

har

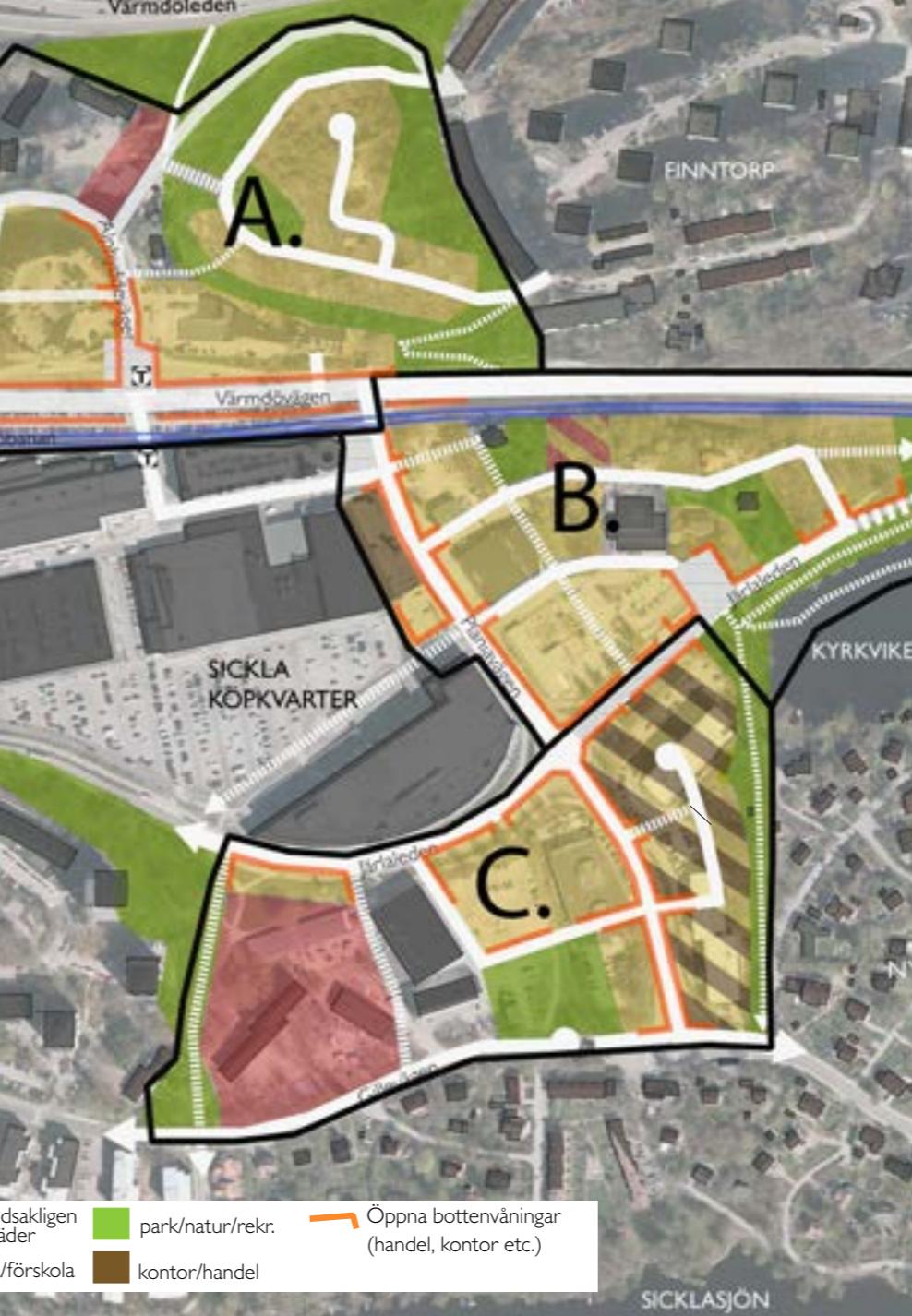
en

viktig

roll

som

kulturbärare



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

ÖVERGRIPANDE PROGRAMKARTA NY BEBYGGELSE

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

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

DELOMRÅDE A – NORRA DELEN MELLAN ALPHYDDAN OCH FINNTORP

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

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

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



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

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



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

Mötet mot Värmdövägen

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

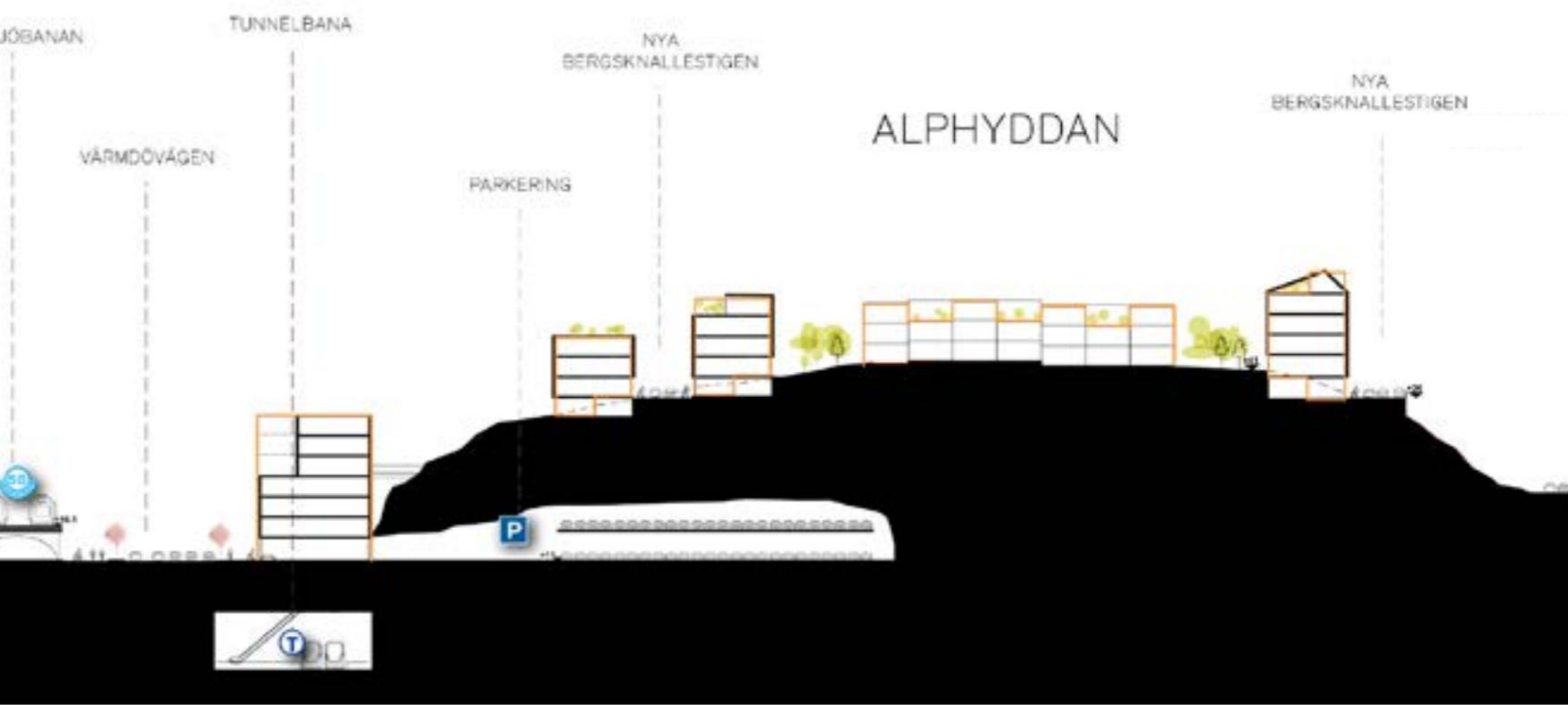
Svindersviksskolan föreslås vara kvar. Möjligheten att ersätta befintlig förskolepaviljong med en permanent och mer yteffektiv skolbyggnad bör utredas och möjligheten att utnyttja befintligt skolområde mer effektivt bör studeras i sammanhanget.



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

Inom delområde A möjliggörs för ca:

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



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



DELOMRÅDE B - MELLAN VÄRMDÖVÄGEN OCH JÄRLALEDEN SAMT MÖTET MED KYRKVIKEN

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



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



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

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

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

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

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

Inom delområde B möjliggörs för ca:

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

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



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



Villa Tomtebo (foto: Johan Aspfors, Nacka kommun)

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



Stinsbostaden

DELOMRÅDE C - OMRÅDET RUNT SICKLA SKOLA SAMT MÖTET MED KYRKVIKEN

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

I anslutning till Järlaleden föreslås en ny byggnad för förskola och bostäder. Bostads- och förskolegård byggs i söderläge för skyddas från trafik och buller, men också för att få bästa solförhållanden och kontakt med angränsade natur. För Sickla skola och skolgården föreslås en utbyggnad av skolan om ca 2000 kvm. Gillevägen förblir stängd för genomfartstrafik.



Skiss delområde C: Möjlig placering av gata och bebyggelse. Möjligt antal våningar anges på respektive byggnad.

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

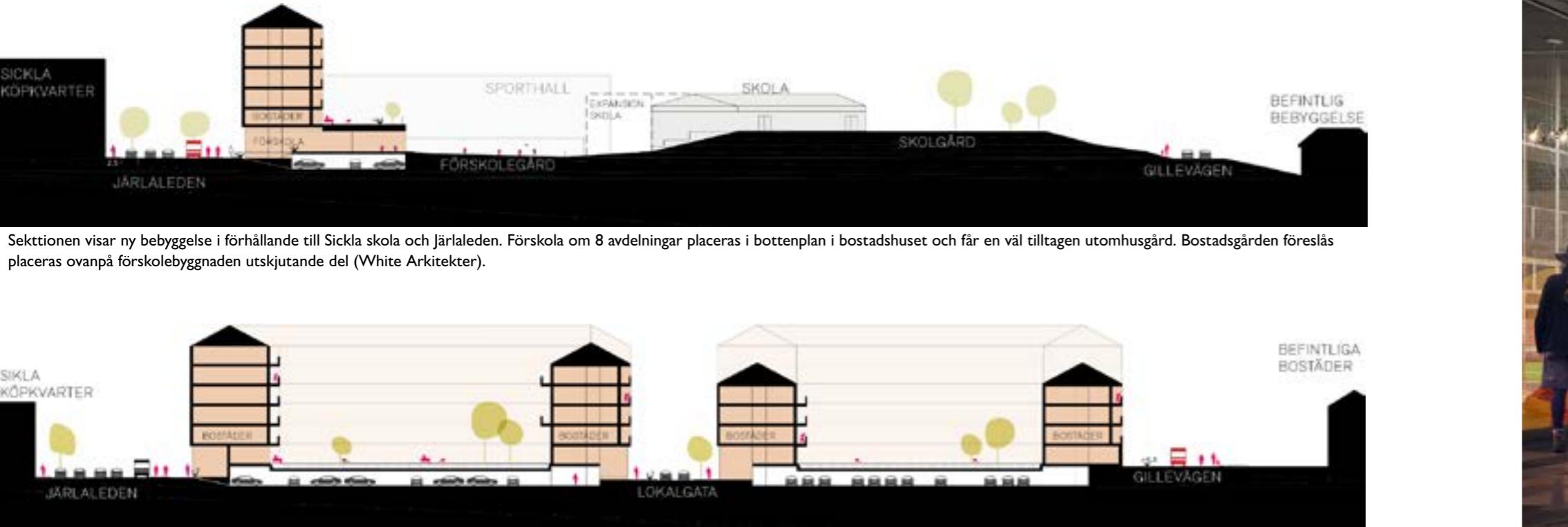
De befintliga byggnaderna längs Planiavägen ersätts med bostadsbebyggelse i tre kvarter med skyddade bostadsgårdar. Kvarteren ska ha entréer mot Järlaleden och Planiavägen men också kunna nås från den nya lokalgatan som sträcker sig genom området. Parkering ska ske i garage under kvarteren, som nås från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

Inom delområde C möjiggörs för ca:

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



Fotbollsplanen mellan Sickla gymnastikhall och KKV-huset.



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

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

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

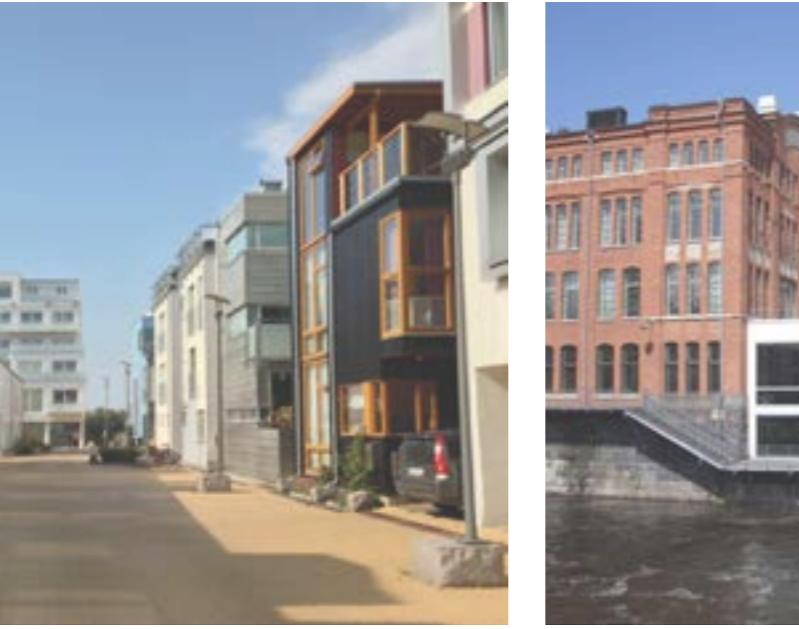
Bebyggelsen ska uppföras med garage som nås från en ny gårdsgata. Liksom på andra sidan Planiavägen bör bebyggelsen vara högre (5-6 våningar) mot de större gaturummen, men hålla en lägre skala (max 4 våningar) mot den befintliga bebyggelsen. Närmast viken föreslås det befintliga gångstråket utvecklas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



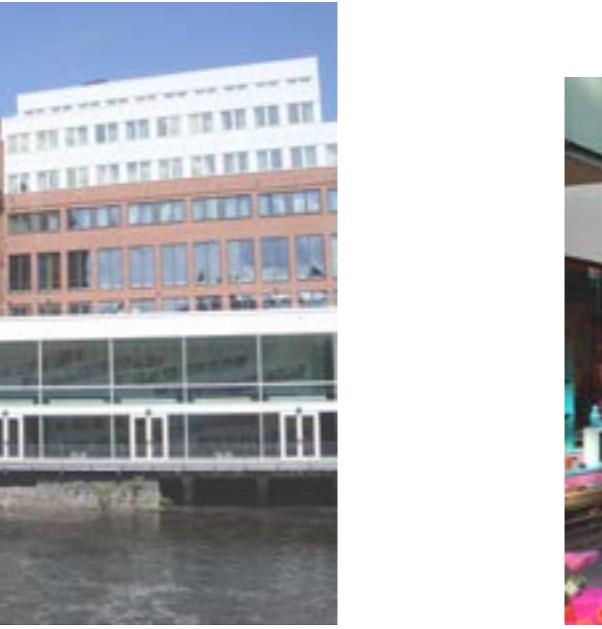
Illustrationen visar ny gata med ny bebyggelse, ny bollplan och den befintliga matasalsbyggnaden tillhörande Sickla skola (White Arkitekter).

GENERELLA GESTALTNINGS- PRINCIPER OCH RIKTLINJER FÖR NY BEBYGGEELSE

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



Variationsrik arkitektur i Västra Hamnen, Malmö



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



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



Terränganpassad bebyggelse i Annedal (Kjellander+Sjöberg)



Biblioteksgatan i Stockholm

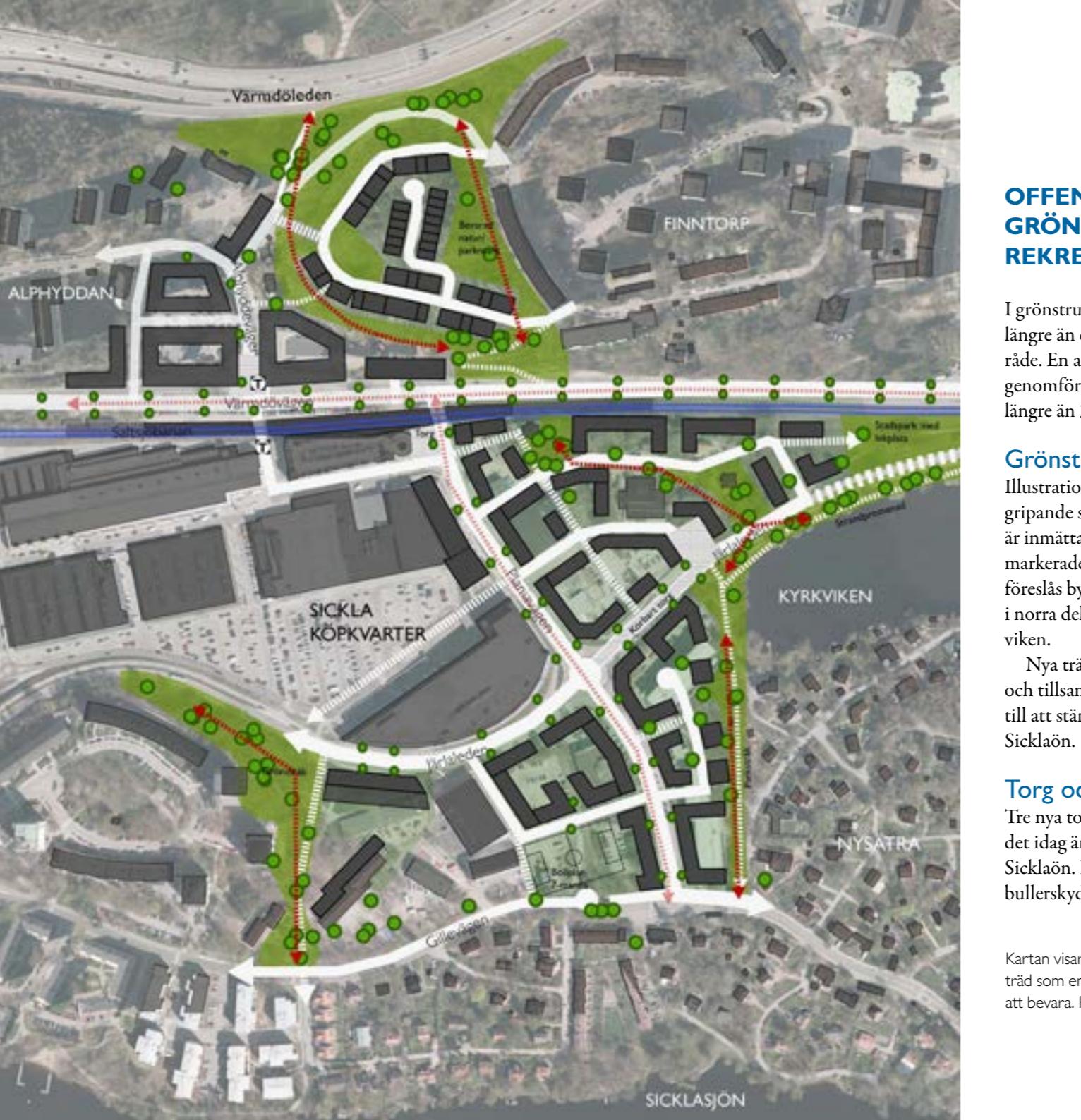
Nya byggnader ska hålla hög arkitektonisk kvalitet och spegla sin samtid. Fasadlängderna och kvarteren bör brytas upp i mindre exploateringsenheter och hålla en måttlig skala. Arkitekturen ska vara varierad.

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

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

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

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



OFFENTLIGA RUM, GRÖNSTRUKTUR OCH REKREATION

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

Grönstruktur och naturvärden

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

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

Torg och parkmark

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

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



Stadsnära fotbollsplan i Hjorthagen/Norra Djurgårdsstaden



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



Allmän lekplats vid Liljeholmskajen

Konst

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

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

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

Topografi och geologi

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

TRAFIK - FRAMTIDA FÖRÄNDRINGAR

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

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

Det är beslutat att tunnelbanans blå linje ska förlängas till Nacka C och att en station placeras i Sickla. Den östra uppgången hamnar inom programområdet med föreslagen entréer på vardera sida om Värmdövägen.

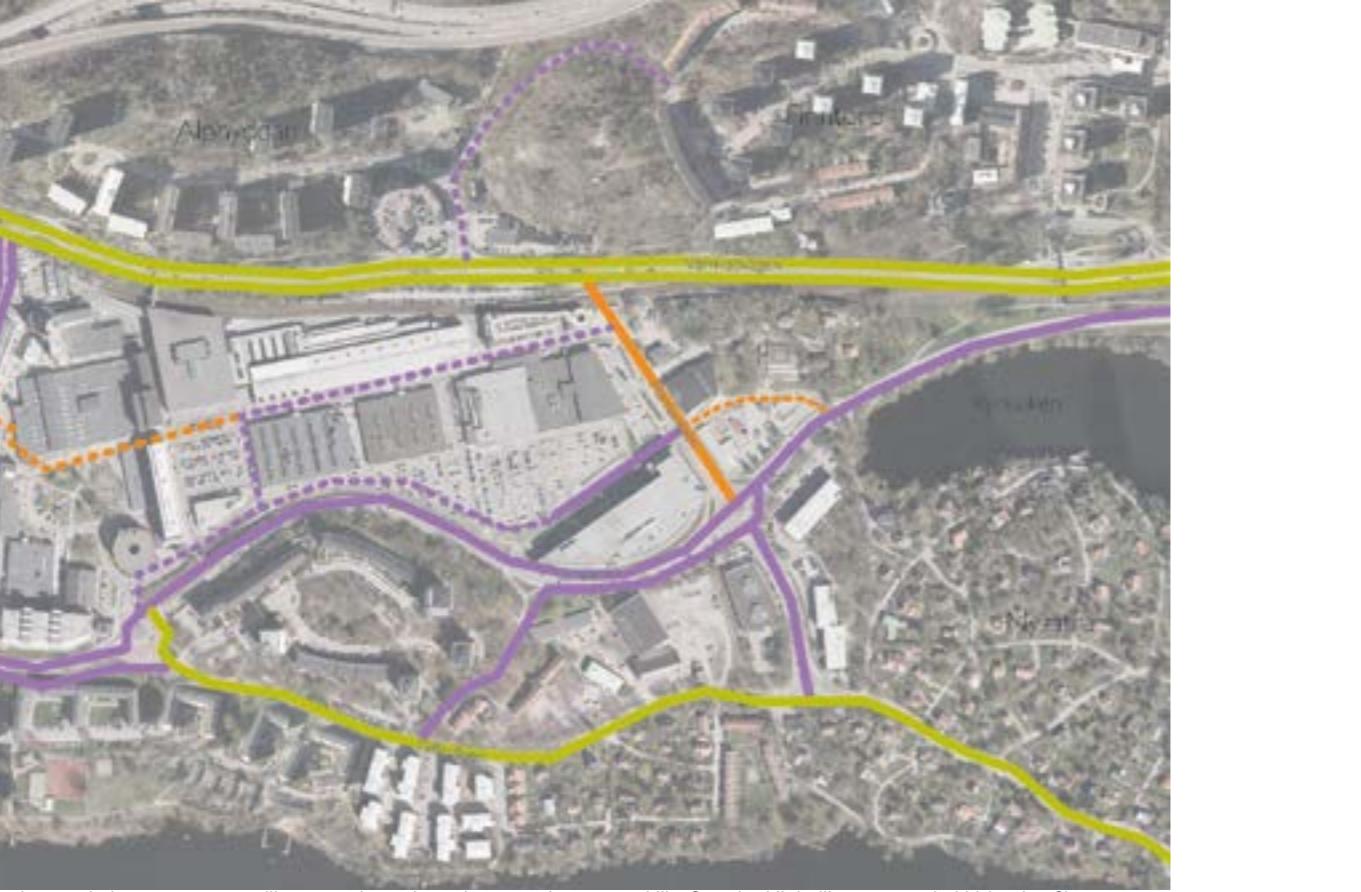
Gång- och cykel

Exempel på identifierade brister i dagens gång- och cykelnät är bland annat svårigheten att korsa Värmdövägen och Saltsjöbanan. En koppling i plan mellan Värmdövägen och Planiavägen skulle, för gång- och cykeltrafikanter, medföra bättre tillgänglighet mellan programområdets idag frånskilda norra och södra delar. Om en sådan koppling inte går att anordna föreslås att gångtunneln under Värmdövägen rustas upp för att öka tryggheten och tillgängligheten för gående och cyklister. Då det helt saknas cykelparkering i anslutning till Nacka station föreslås utrymme på torget avsättas för detta ändamål.

På kartan nedan visas förslag på kompletteringar i det befintliga cykelnätet. Planiavägen norr om Planiorondellen föreslås få en separat cykelbana vilket inte gatan har idag.

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

Vidare föreslås att de regionala cykelsträken inom



området upprgraderas till god standard, det vill säga 3,5 meter cykelbana och 1,8 meter gångbana (grön sträcka).

Kollektivtrafik

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

Busstrafik
Busstrafiken i programområdet påverkas inte av programförslaget. Bussplatserna bör kunna ligga kvar i ungefärlig samma lägen som idag. Med den förväntade befolkningsökning inom programområdet bör bussstrafiken i framtiden kunna köra tätare. I samband med planeringen av tunnelbanan genomförs en studie av det framtida bussnätets utformning i området.

Tunnelbanan
År 2025 planeras tunnelbanans blå linje från Kungsträdgården till Nacka ska stå färdig. Förlängningen kommer gå genom Sickla och programområdet, med ett stationsläge i Sickla. En av uppgångarna placeras i läge med korsningen Värmdövägen/Alphyddvägen och får entreér på vardera sidan om vägen och Saltsjöbanan. En tunnelbana med stationsläge i Sickla ger området förstaklassig kollektivtrafikförsörjning, och ger alla som vistas inom området gångavstånd till tunnelbana.

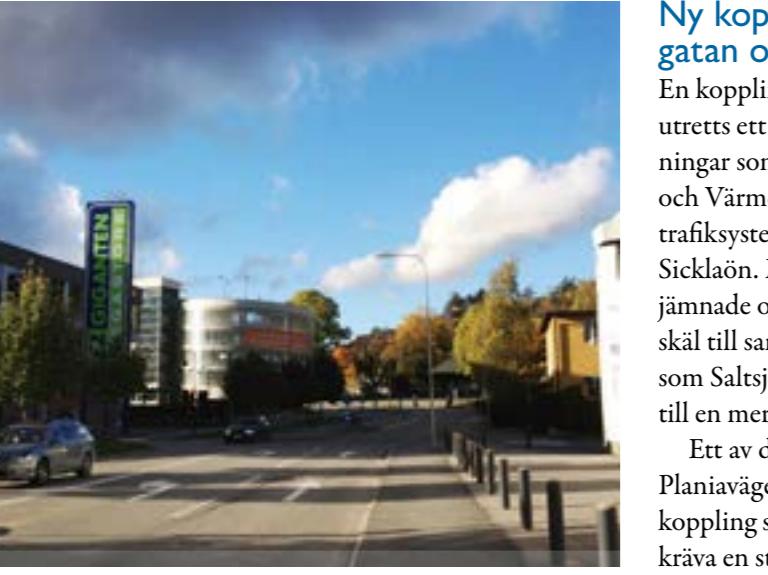
Saltsjöbanan

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

Tvärbanan

En förlängning av Tvärbanan genomförs från Sickla udde till Sickla station. Detta innebär ännu ett resalternativ för boende inom och i anslutning till programområdet. Tvärbanan ska vara i drift vid slutet av 2017.





Planiavägen idag



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

Ny kopplingar mellan Planiavägen, Simbagatan och Värmdövägen

En koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen har utretts ett flertal gånger genom åren, med olika utformningar som alternativ. En koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen skulle ge ett mer robust och flexibelt trafiksystem i området runt Sickla och på hela västra Sicklaön. Med en ny nordsydlig länk fördelar trafiken jämnade och onödiga omvägar kan undvikas. Ytterligare skäl till sammankopplingen är att bryta den barriäreffekten som Saltsjöbanan idag har samtidigt som möjligheterna till en mer stadsmässig miljö ökar.

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

Ett andra alternativ är att skapa en plankorsning mellan Värmdövägen och Planiavägen över Saltsjöbanan. Eftersom Saltsjöbanan klassas som järnväg bedöms alternativet utifrån dagens förutsättningar vara för svårigenomförbart ur trafiksäkerhetssynpunkt. Trafikförvaltningen arbetar för närvarande med en omfattande upprustningsplan för Saltsjöbanan, bland annat för att öka banans attraktivitet och kapacitet med tätare trafik och sänka restider – åtgärder som är oförenliga med en plankorsning för vilken reducerade hastigheter skulle vara nödvändigt. Där utöver anser Trafikförvaltningen att en plankorsning skulle få negativa konsekvenser på riksintresset. Visar det sig längre fram att det blir möjligt med en plankorsning på platsen bör detta alternativ kvarstå.

Det alternativ som bedöms vara både genomförbart och ge många fördelaktiga effekter på stadsutvecklingen är att längs en sträcka höja upp Saltsjöbanan på bro och på så sätt skapa bil-, gång- och cykelkopplingar i markplan under Saltsjöbanan mellan Värmdövägen och Planiavägen liksom mellan Värmdövägen och Simbagatan. Under delar av den upphöjda sträckan bedöms det möjligt att inrymma verksamhetslokaler för exempelvis handel. På så sätt skapas dubbelsidiga adresser och en mer stadsmässig miljö längs Värmdövägen.

Kommunstyrelsen fattade den 25 maj 2015 beslut §136 om att den fortsatta planeringen i området ska utgå ifrån att Saltsjöbanan höjs upp och att en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen skapas med utrymme för fordon, fotgängare och cyklister, med en utformning som stärker de stadsmässiga kvaliteterna i området. Utformning och funktion kommer att utredas vidare i kommande detaljplanearbete. Arbete ska samordnas med utbyggnaden av tunnelbanan och då i synnerhet kopplingen till stationen Sickla och dess uppgångar i öster.

Utdredning (Ramböll, januari 2015) visar att en planiskild koppling mellan Värmdövägen och Planiavägen/Simbagatan kommer att medföra en jämnare fördelning av trafiken på vägarna både inom och i anslutning till programområdet. Med kopplingarna ökar trafiken mest på Värmdövägen, medan trafiken minskar på Järlaleden. Framkomligheten till Sicklaköpkvarter mm förbättras därmed avsevärt.

På nästa sida visas idéskisser/illustrationer på hur denna slötning kan tänkas se ut.



Saltsjöbanans upphöjning sett från öster på Värmdövägens södra sida. (White Arkitekter)



Ny koppling mellan Simbagatan och Värmdövägen sett från söder. (Atkins)



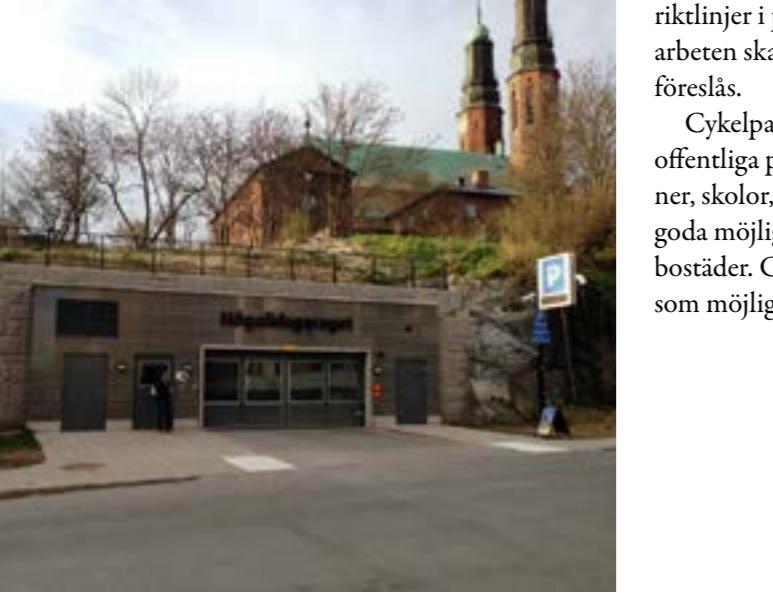
Saltsjöbanans upphöjning och Planiavägens möte med Värmdövägen sett från söder. (Atkins)



Korsningen Värmdövägen och Alphyddevägen med Saltsjöbanan till höger i bild. (Atkins)



antstensparkering – Hammarby Sjöstad



Jögalidsgaraget - exempel på bergrumsgarage

hande bebyggelse ska parkering i första hand om den egena fastigheten. Större parkeringar räger under mark. Förutom parkering inom är det viktigt att det även finns besöksparkering i allmän platsmark, i anslutning till service, bostäder. För att undvika att större markytor för ytparkeringar placeras gäsparkering längs körbanan inom gatumarken, exempelvis sparkering.

Inom programområdet f...
Syftet med garaget är de...
gelsen norr om Värmdö...
idag råder brist på parke...
hyddan är en möjlighet a...
boendeparkering för befi...

Idag finns det ett befi...
infart från Värmdövägen...
serveranläggning i 5 vång...

Körning för bollplan, sporthall och skola lösas i en egen fastighet. Då skolverksamhet och handikapp tillträde oftast infaller vid olika tidpunkter är det viktigt att samtygga parkeringen för dessa ändamål och dess konstruktion bedöms vara säker. Det föreslagna parkeringsgården är en betongvägg som troligtvis är en bedömning gjorts att bergrum.

Det föreslagna parkeringsgatan från Värmdövägen och Svinderslagent alternativ är det möjligt att placera parkeringsplatser i ett våningsplan.

dessa ligga till grund för parkeringstalen som

kering ska finnas i anslutning till alla
platser såsom större busshållplatser, tågstationer,
idrottsplatser och handel. Det ska även finnas
neter till cykelparkering i anslutning till alla
cykelparkeringen bör placeras så nära entrén

En trafik
ture, aug
januari 20
trafikalstr
låg och ge
pacitetsm

grund i berget med
immet används idag som
. Transformatorhallen
vill byggas ut och tas
med.

ldigt robust med tjocka
raftigt armerade, varför
nmet bör finnas kvar.

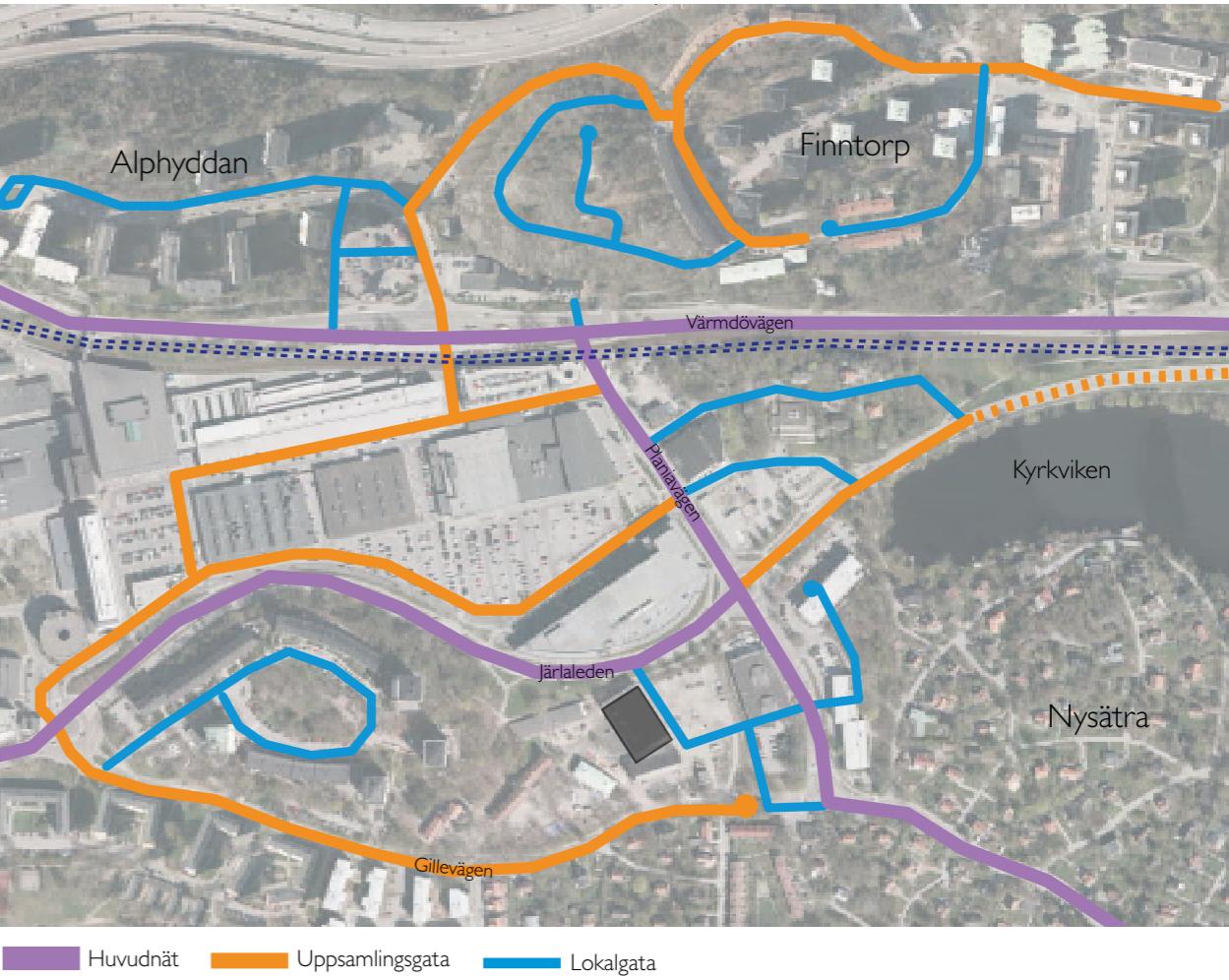
get föreslås få infarter
till vägen. Med före-
taget tillskapa ca 250 nya
hus.

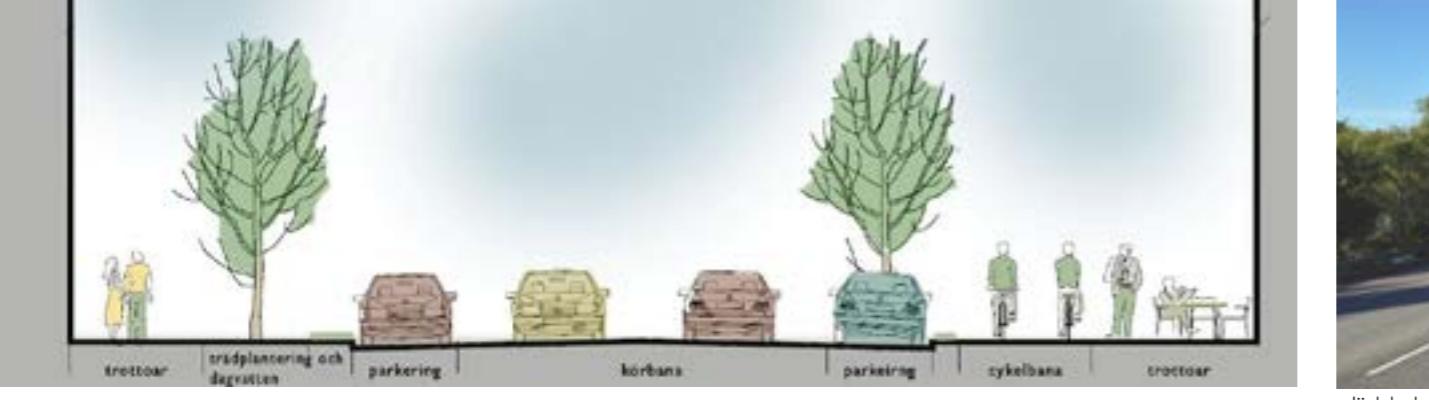
och utformning av gator

gar har tagits fram (Sweco Infrastructure) och senare kompletterats (Ramböll, redningen visar att tillkommande den föreslagna bebyggelsen är relativt lokala skillnader i trafikmängder. Kädet alltså inga problem att genomföra ring. För att möjliggöra åtkomst till else samt för att skapa ett mer flexibelt ät i området föreslås följande komplet- tet:

ådets norra del föreslås en ny länk för Alphyddevägen och Becksjudarvägen. Kopplar ihop Alphyddan med Finntorp skapa ett mer finmaskigt och robustt gatudömet kan fördela sig. Trafikanalyser visar emner att bli attraktiv för genomfarts- endast får måttliga trafikflöden. I östra området förlängs Sjötorpsvägen österut och en sammankoppling med Värmdövägen norra delen av Planiavägen att fungera

s de gator inom programområdet som
m. Typsektionerna beskriver möjliga
skapa gator av stadsmässig karaktär
de förutsättningar för gång- och cy-
ntstensparkering samt på vissa ställen
e av dagvatten. Utformningsförslagen
r de simuleringar som gjorts för att
paciteten för trafikflödena är tillräckliga
ngar uppstår.





Planiavägen

För Planiavägen föreslås en typsektion för sträckan norr om korsningen med Siroccogatan och en för den södra delen. Breda gångbanor, utrymme för cykelbana, kantstensparkering samt plats för öppen dagvattenhantering har prioriterats. Utformningen av gatan är kapacitetsmässigt anpassad för den föreslagna sammankopplingen med Värmdövägen. Trots att Planiavägen har ett relativt högt trafikflöde finns enligt trafikanalysen goda förutsättningar att utveckla gatan till en stadsgata.

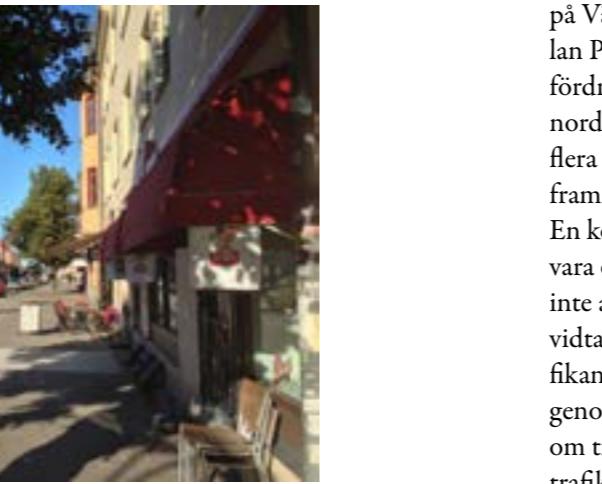
Gångbanan på den västra sidan är något smalare än den på den östra. Detta motiveras med att den östra sidan ligger på solsidan och det därför finns bättre förutsättningar för uteserveringar. Vidare föreslås öppen dagvattenhantering på västra sidan mellan gångbanan och kantstensparkeringen. För att vinna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

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

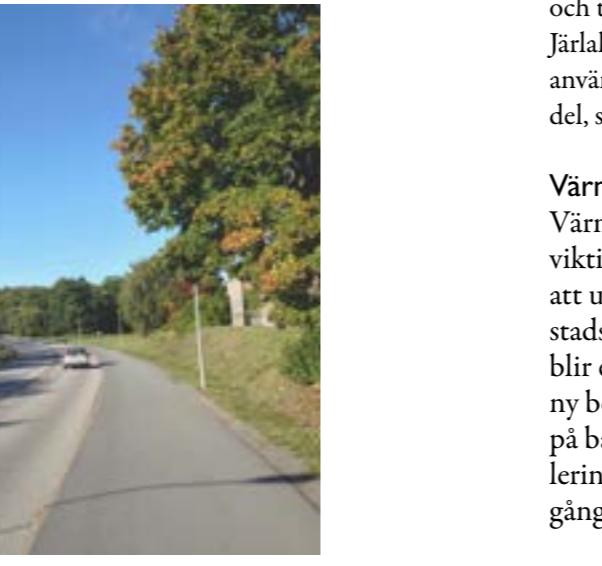
Järlaleden

Trafikverket är väghållare för Järlaleden väster om och kommunen för sträckan öster om Planiarondellen. Den östra sträckan har studerats utifrån två scenarier – ett där den byggs om till förmån för gång- och cykeltrafikanter och ett annat där den tas bort helt och hållat.

Både med och utan den föreslagna kopplingen mellan Planiavägen och Värmdövägen förordas att Järlaleden finns kvar i någon form. Med den nya kopplingen minskar Järlaledens betydelse som genomfartsled och ska därför upphöra att fungera som sådan. Att helt ta bort den länk som Järlaleden utgörar inte lämpligt. En avstängning skulle med den nya anslutningarna mellan programområdet och Värmdövägen innebära en avsevärd ökning av trafik



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



på Värmdövägen och högbelastning i korsningen mellan Planiavägen och Värmdövägen, med långa köer och fördröjningar som följd. En viktig vinst med den nya nord-sydliga kopplingen är att trafikflödena fördelar på flera färdvägar. Ett sammanhängande gatunät ökar alltid framkomligheten och minskar känsligheten i vägnätet. En koppling längs Järlaleden bör därför finnas kvar och vara öppen för trafik även i framtiden. Den ska dock inte användas som genomfartsled och åtgärder bör därför vidtas för att den inte ska kunna användas som sådan. Trafikanalysen visar att Järlaleden blir mindre attraktiv som genomfart om hastigheten sänks. Gatan bör därför byggas om till förmån för gång- och cykeltrafikanter. Oskyddade trafikanter prioriteras och hastigheten för biltrafiken begränsas till 30-40 km/tim. Gaturummets utformning anpassas omsorgsfullt till den planerade bebyggelsen och parkstråket närmast Kyrkviken. Med reducerad hastighet och trafiksäkra passager minskar dagens barriäreffekt och Järlaleden blir en stads- eller parkgata som i huvudsak används som tillfart för boende i programområdets östra del, samt för busstrafiken mot Järla.

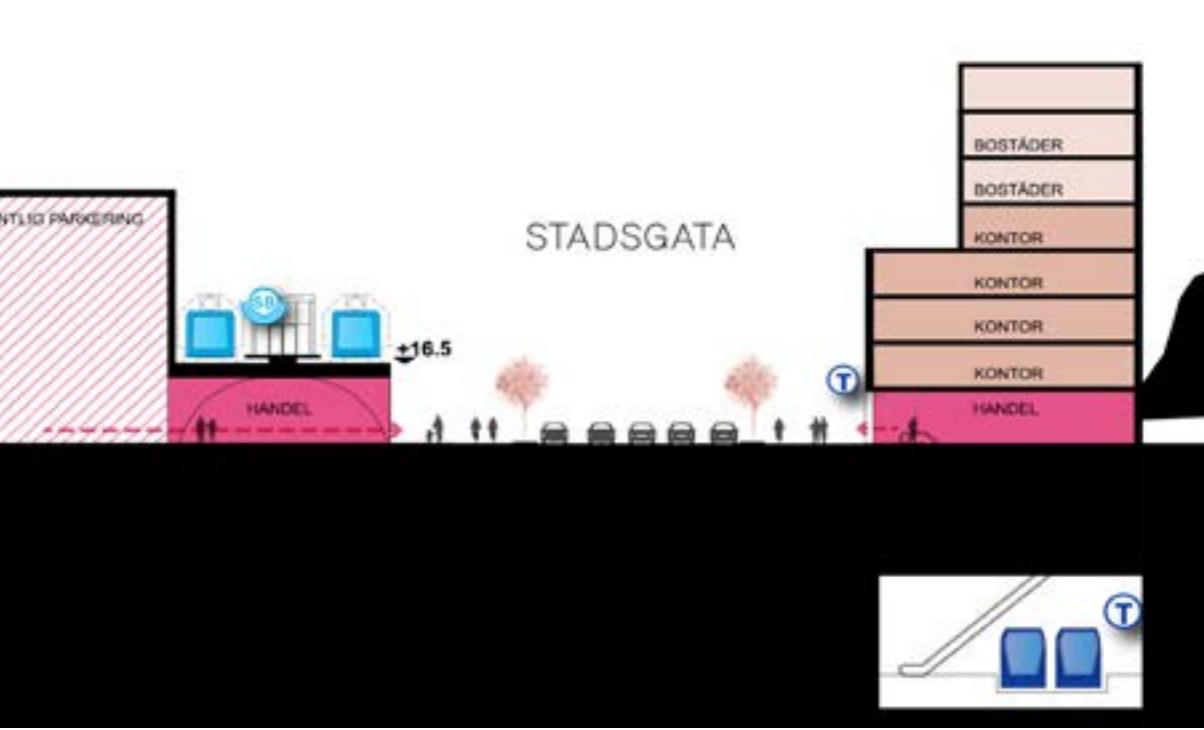
Värmdövägen

Värmdövägen kommer även fortsättningsvis vara en viktig huvudgata på västra Sicklön, men kommer att utvecklas till en stadsgata i samspel med planerad stadsutveckling. Sträckan genom programområdet blir ett av Värmdövägens mest intensiva avsnitt, med ny bebyggelse, verksamheter och viktiga målpunkter på båda sidorna. Gaturummet utvecklas med möbleringszoner för träd mm., bättre framkomlighet för gång och cykeltrafikanter, samt kantstensparkering

och lastplatser där det fordras. Den nya utformningen av Värmdövägen innebär att körbanans bredd minskas, samtidigt som utrymmet för gång- och cykeltrafikanter breddas. Extra bred trottoar prioriteras i lägen med mest gynnsamma solförhållanden.

Gillevägen

Gillevägen ska likt i dag förbi stängd för genomfartstrafik. I samband med att Sickla skola och området öster om denna utvecklas föreslås Gillevägen dock byggas om och rustas upp. Sträckan är utpekat som regionalt cykelstråk och gång- och cykelbanan föreslås därmed få bättre standard än idag. I samband med kommande detaljplanearbete kommer gatans utformning att detaljstuderas.



FÖRHÅLLNINGSSÄTT TILL BEFINTLIG BEBYGGELSE OCH KULTURMILJÖVÄRDEN

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

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

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

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

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

Stationsbyggnaden vid Nacka station speglar stationshusarkitekturen utmed Saltsjöbanan uppförd under slutet

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

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

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

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

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

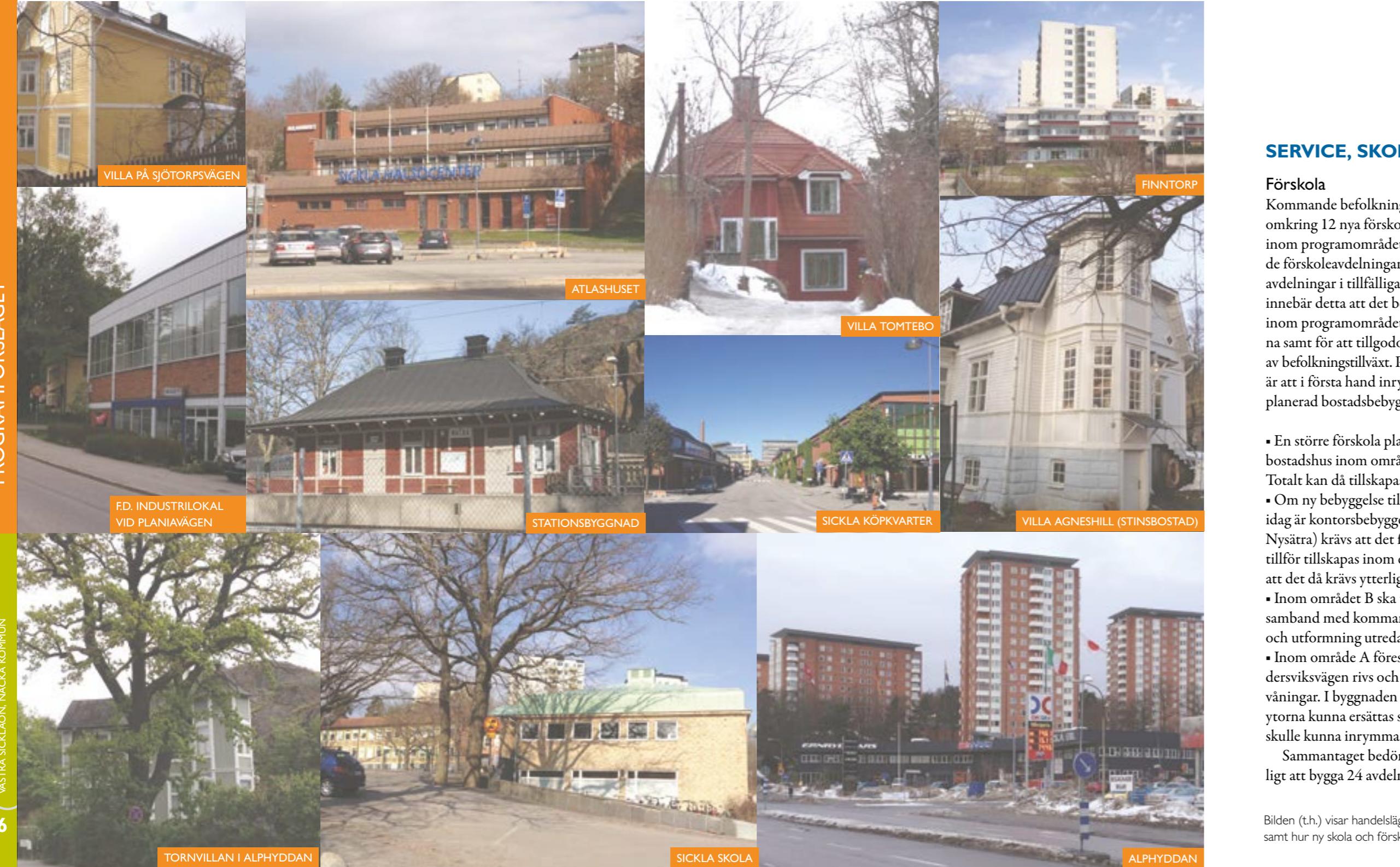
Sickla skola uppfördes på 1950-talet i samband med ny bostadsbebyggelse i området. Skolbyggnaderna håller hög arkitektonisk kvalitet, men har även samhälls- och socialhistoriska värden. Byggnaderna bör betraktas som särskilt värdefull enligt PBL 8 kap, 13§ och bör därför inte förvanskas. Skolan ligger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

höjdrygg omgiven av flera äldre ekar som bidrar till helhetsupplevelsen.

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

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





SERVICE, SKOLA OCH FÖRSKOLA

Förskola

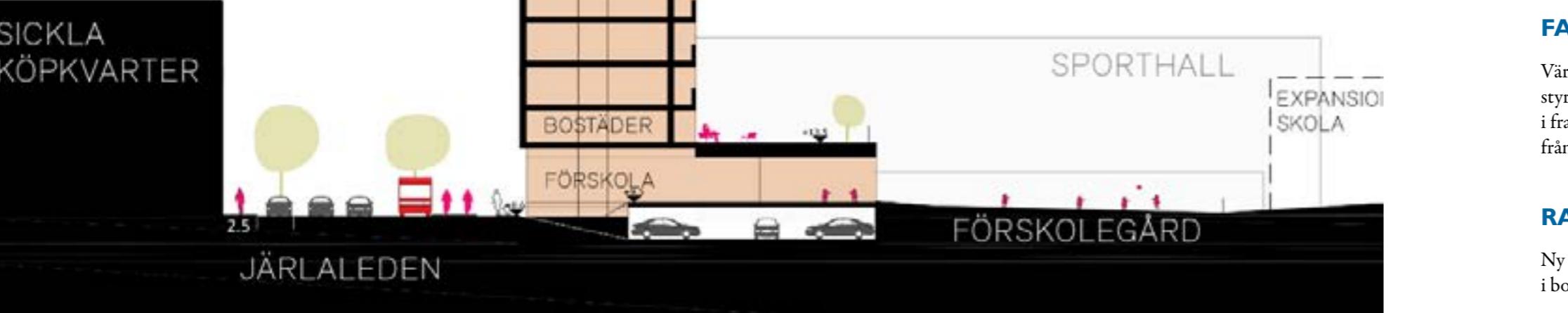
Kommande befolkningstillväxt medför att ytterligare omkring 12 nya förskoleavdelningar kommer att behövas inom programområdet (utöver de som finns idag). Av de förskoleavdelningar som finns i området idag är 11 avdelningar i tillfälliga paviljonger. Sammanfattningsvis innebär detta att det behövs 23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

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

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

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





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

Skola

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

Handel och övrig service

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

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

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

PROGRAMMETS KONSEKVENSER

BULLER

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

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

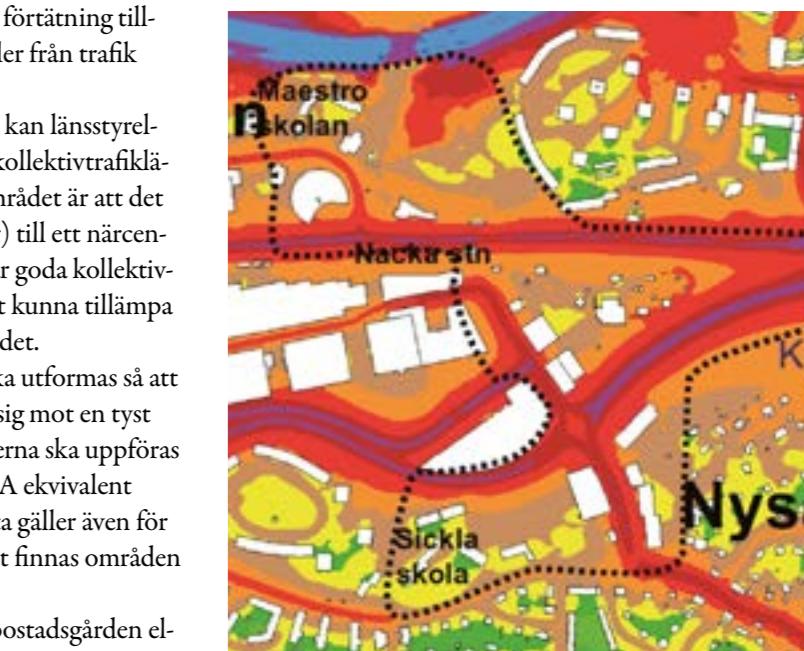
FÄRligt GODS

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

RADON

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

Den ekvivalenta ljudnivån bör inte heller överstiga 55 dB(A). I enskilda fall kan upp till 75 procent inglasning av balkong eller uteplats tillåtas som åtgärd för att begränsa bullret. Inom ramen för kommande detaljplanearbeten kommer bullerutredningar att tas fram.



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

MILJÖKVALITETSNORMER FÖR LUFT

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

DAGVATTEN OCH MILJÖ-KVALITETSNORMER FÖR VATTEN

Vattenmyndigheten för Norra Östersjöns vattendistrikts har beslutat om kvalitetsskrav och åtgärder för alla så kallade vattenförekomster i distriktet. Det innebär att det har fastställts miljökvalitetsnormer som ska uppnås till år 2015.

Dagvatten från området avrinner huvudsakligen till Järlasjön som rinner ut i Hammarby sjö (del av Strömmen).

Strömmen utgör ett övergångsvatten och har klassificerats som kraftigt modifierat på grund av påverkan från hamnverksamheten. Miljöproblemen i vattenförekomsten utgörs av både övergödning och miljögifter (tennföreningar och kvicksilver). Den ekologiska potentialen är måttlig och den kemiska statusen uppnår inte 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 med en tidsfrist till år 2021.

Vattendelegationen föreslår att även Sicklasjön (del av Järlasjön) ska klassas som vattenförekomst från 2015.

Orsaken till det är att det finns ett EU-bad i sjön. Statusen är idag måttlig på grund av övergödning. Det finns än så länge inget förslag till miljökvalitetsnorm för Sicklasjön.

Enligt kommunens miljöövervakning är näringssnivån betydligt högre i Sicklasjön än i Järlasjön. För att uppnå



Karta över området och föreslagna alternativ till dagvattenlösningar. För utförliga beskrivningar, se dagvattenutredning.

en god status i Järlasjön och Sicklasjön krävs att nuvarande belastning av näringssämnen till sjön reduceras.

Stora arealer med hårdgjorda ytor (vägar, byggnader, p-platser) och underdimensionerade ledningar i kombination med att området vid Planiarondellen ligger lågt i förhållande till Järlasjöns normalvattenstånd, innebär att ledningsnätet är uppstämt och att Planivägen svämmas över nästan årligen.

En förtätning av området innebär ökade mängder förorenat dagvatten och snabbare avrinning om inga åtgärder vidtas. Klimatförändringarna innebär dessutom att större nederbördsmängder kommer under kortare perioder. En dagvattenutredning har tagits fram (Sweco

Environment AB, 2014-02-24, kompl. 2014-12-15) i syfte att bedöma hur framtida exploatering kommer att påverka både flödet och föreningar i dagvattnet i området, samt föreslå lösningar på dagvattenhantering utifrån Nacka kommuns dagvattenpolicy.

För att hantera dagvattensituationen inom runt Kyrkviken fordras ett tydligt helhetsgrepp där lösningarna för programområdets alla delar ses tillsammans.

För att hantera flödet av dagvatten och lösa övervämningsproblematiken vid Planivägen och Järlaleden föreslås att totalt fem utjämningsmagasin anläggs inom programområdet och Sickla köpkvarter. Ett antal dagvattenledningar måste läggas om för att kunna avleda vatten till magasinen. Befintliga utloppssledningar måste renas eftersom utredningen tyder på att de delvis är igensatta vilket minskar dess kapacitet med cirka 40 %.

För renig av dagvatten föreslås en som huvudsaklig lösning en strandpromenad (på brygga) med integrerad sedimenteringsanläggning längs Kyrkvikens norra strand. Anläggningen bedöms behöva en yta på ca 2000 kvm som effektivt fördelar under strandpromenaden. Utformningen måste ske med höga gestaltningsmässiga ambitioner, med hänsyn till befintlig strandzon och bli del av föreslagna rekreationsstråket. Strandpromenaden kombineras med lokala lösningar i området, exempelvis trädplanteringar i skelettjord och gröna tak.

Som alternativ till den sjöbaserade anläggningen är en dagvattendamm en möjlig lösning. För att uppnå samma effekt behöver en dagvattendamm ligga i avrinningsområdets lägpunkt och ha en ca 2000 kvm stor vattenyta (yta för gång- och servicevägar mm tillkommer). Kostnaden bedöms vara ungefärlig densamma som för strandprome-

naden men osäkerheten större. Den höga grundvatten-nivån försvårar anläggningen och dagvatten riskerar att infiltreras i förorenad mark, vilket i sin tur skulle öka föreningarna i Kyrkviken. De dåliga markförhållandena ökar också risken för skred under anläggningstiden. En dagvattendamm innebär inte minst en betydande förlust av byggbart yta och därmed en stor förlust av bostäder.

Med föreslagna åtgärder kommer belastningen av föreningarna till Järlasjön, Sicklasjön och Strömmen att minska när detaljplaneprogrammet genomförs. Förutsättningarna att klara miljökvalitetsnormen för Strömmen och uppnå god status för Järlasjön och Sicklasjön ökar därmed. Om inga åtgärder vidtas fortsätter stora mängder orenat dagvatten (bland annat från Järlaleden och Värmdövägen) rinna ut i Kyrkviken.



Gröna tak (Bildkälla: Sweco)

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

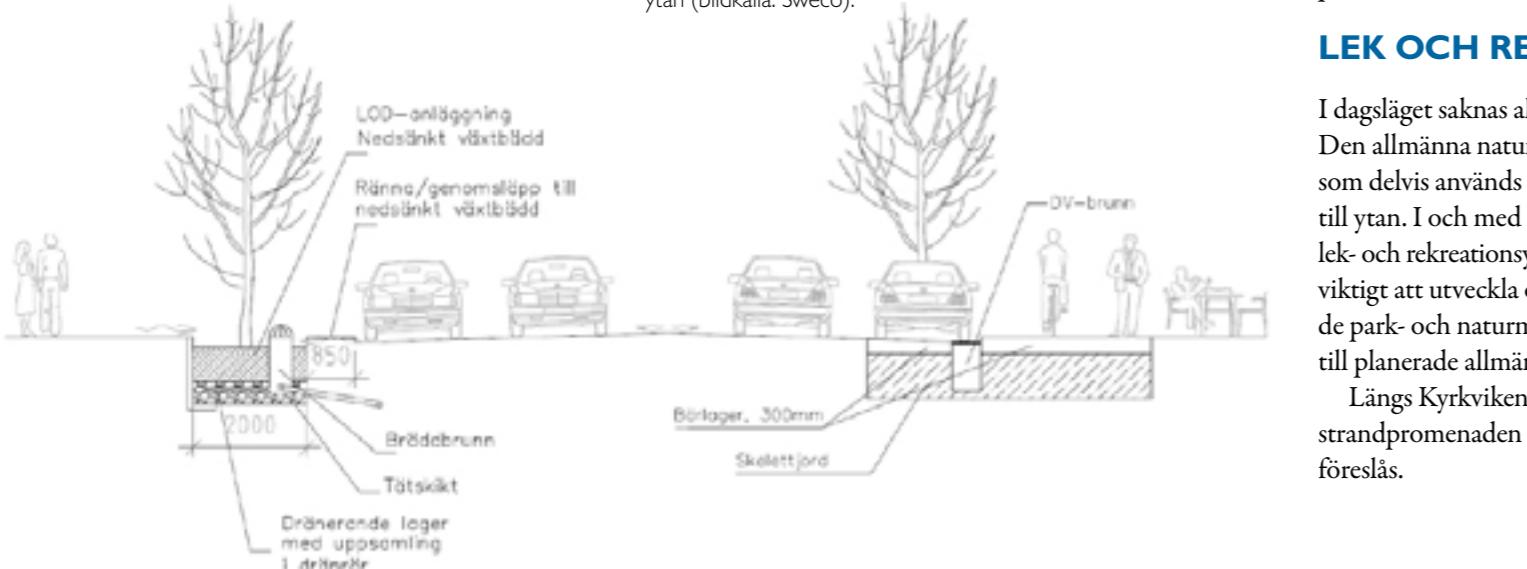
För att klara dagvattensituationen inom programområdet krävs en kombination av olika åtgärder i samband med nyexploateringar. Tabellen ovan listar olika lösningar som tillsammans skapar en hållbar helhetslösning. I samband med respektive detaljplaneprojekt ska listan följas upp så att respektive område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



Träd i gatuminvånning som växer i skelettjord (Bildkälla: Sweco)



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



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

GRUNDVATTEN

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

GRÖNSTRUKTUR OCH NATURVÄRDEN

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

LEK OCH REKREATION

I dagsläget saknas allmän lekplats inom programområdet. Den allmänna naturmark mellan Finntorp och Alphyddan som delvis används av näroboende i rekreationssyfte minskar till ytan. I och med utbyggnadnaden kommer behovet av lek- och rekreationsytan i närområdet att öka. Det är därför viktigt att utveckla och öka tillgängligheten till angränsande park- och naturmark, liksom tillföra lekytor i anslutning till planerade allmänna ytor men även lokalt på gårdar osv.

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

TRYGGHET

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

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

JÄMSTÄLLDHET

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



Exempel från Århus - kvällsaktiva verksamheter inger trygghet.

MARKFÖRENINGAR

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

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

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

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



GENOMFÖRANDE

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

Tidplan

En preliminär tidplan för programmet har tagits fram enligt nedan:

Samråd planprogram	nov - dec 2013
Tillstyrkan efter samråd av planprogram MSN	juni 2014
Antagande av planprogram i kommunstyrelsen	nov - dec 2015

När programmet antagits kan detaljplanearbeten påbörjas.

Huvudmannaskap

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

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

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

Exploateringskostnader

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

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

Fastighetsrätsliga frågor

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

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

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

Fastighetsrätsliga frågor, inrättande av gemensamhetsanläggningar och övriga fastighetsrätsliga frågor handläggs av lantmäterimyndigheten i Nacka kommun.

Avtal

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

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

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

Etapper

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

Programområdet är stort och omfattar såväl oexploaterade områden som befintliga planerade miljöer. Detta innebär många olika problemlösningar varför detaljplaneläggning och genomförande behöver ske i etapper.

Områdets alla detaljplaner prioriteras högt då området ligger på västra Sicklön och nära bra kommunikationer. Genomförandets tider och utbyggnadstakt kan påverkas av faktorer såsom marknadssituation och konjunkturcykler.

För samtliga föreslagna exploateringsområden ska kommunens parkeringspolicy, miljökrav samt övriga

myndigheters krav och regler uppfyllas. Inom de områden som kommunen äger finns möjligheten att ställa hårdare krav än gällande lagar och byggnormer. Sådana krav kan till exempel gälla upplåtelseform, energiförbrukning av tillkommande bebyggelse eller krav på parkeringsköp i samband med markförsäljning.

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

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

Medverkande i framtagandet av programmet

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

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

Projektleddare har varit Jenny Nagenius och Christian Rydberg Dahlin på planenheden och delprojektleddare Helena Fältén och Richard Hallman på exploateringenheten. Programmet har tagits fram i samarbete med bland annat AtriumLjungberg AB.

Som underlag till programmat har följande utredningar tagits fram

- Trafikutredning (Sweco Infrastructure, Trafikutredning kring Planiaområdet, östra Sickla, augusti 2013)
- Kompletterande trafikutredning (Ramböll, Kompletterande trafikutredning Planiaområdet, augusti 2015)
- Dagvattenutredning (Dagvattenutredning för planprogram Sicklön, 2013-10-09 rev. 2014-02-24, Sweco Environment)
- Kompletterande dagvattenutredning (COWI, Dagvattenutredning Planiaområdet, maj 2015)
- Inventering av naturvärdesträd (Naturvärdesträd Kyrkviken-Planiaområdet, Pro Natura, maj 2013)
- Inventering av byggnader och miljöer av kulturhistoriskt intresse (Byggnader och miljöer av kulturhistoriskt intresse, Nacka kommunens planenhet genom kommunantikvarie Johan Aspfors, Maj 2013)

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

Produktion

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

Omslag:
Jenny Nagenius

Tryck

datum 2015-xx-xx

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

