

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplaneprogram för Planiaområdet på västra Sicklaön, Nacka kommun

Sammanfattning

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

Inom programområdet föreslås lokalisering av ny bebyggelse utifrån platsens förutsättningar och utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv. Förslaget till ny bebyggelse redovisar även principer för den tillkommande bebyggelsens placering, höjd, och anpassning till befintliga förhållanden. Ny bebyggelse föreslås på det kuperade området mellan Finntorp och Alphyddan, området närmast norr om Värmdövägen, i kilen mellan Kyrkviken och Värmdövägen samt i anslutning till området runt Sickla skola och den nya sporthallen. Programmet möjliggör för ca 2100 nya bostäder samt kommunal service i form av skolor och förskolor samt handel och kontor. Ett förslag på en ny koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen presenteras i programmet genom att Saltsjöbanan spår, vid Nacka Station, höjs upp på bro för att skapa gång-, cykel- och bilkopplingar under spårområdet.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden (MSN) beslutade 12 december 2012, § 352 att tillstyrka startpromemorian för detaljplaneprogrammet. Kommunstyrelsen antog den 11 februari 2013, § 44 Start- PM för detaljplaneprogrammet och gav därmed planenheten uppdraget att påbörja arbetet med att ta fram ett program för området. Planchefen beslutade, i enlighet med delegation från miljö- och stadsbyggnadsnämnden, att sända förslag till detaljplaneprogram på samråd. Information om programförslaget gavs i MSN i oktober 2013 och i kommunstyrelsen stadsutvecklingsutskott den 5 november 2013. Den 11 juni 2014, §153 tillstyrkte MSN detaljplaneprogrammet. Då det gått lång tid sedan tillstyrkan och området genomgått förändringar föreslås programmet tillstyrkas på nytt i MSN inför antagande i KS som planeras i augusti 2016.

Samrådet

Programsamråd pågick under perioden 28 oktober-6 december 2013.

Under perioden var förslaget utställt på Nacka stadshus och biblioteken i Nacka Forum och på Dieselvekstaden i Sickla köp kvarter. Förslaget fanns även på Nacka kommuns hemsida och skickades ut till boende och fastighetsägare inom och i anslutning till programområdet. Två öppna hus hölls på kvällstid i Dieselvekstadens entré, dit allmänhet och intresserade var välkomna. Totalt på de båda kvällarna uppskattades besöksantalet till ca 200 personer. Ca 6-7 representanter från kommunen, med kompetens kring planering, trafik, kulturmiljö, park- och natur, miljö, exploateringskompetenser, deltog per kväll.

Sammanfattning av inkomna synpunkter under öppna hus

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

Det som kommenterats av flest är angående en eventuell öppning av Gillevägen för genomfartstrafik. Totalt nämns detta ca 15 gånger och synpunktslämnarna hänvisar till trafiksäkerhet för gående och cyklister till och från skolan, de ökade trafikrörelserna, luftkvalitet, buller samt att många bor i villor i direkt anslutning till gatan varpå de menar att boendemiljön försämras. Någon föreslår att busshindret flyttas in för att komma närmare skolan. Två av dessa synpunktslämnare föreslår att de det borde göras en koppling från Järlaleden in till skolområdet istället. Några kommenterar att det idag tidvis är problem med trafiken in till Sickla köp kvarter. Att ta bort rondellen vid Sickla köp kvarter och vid Fredells och ersätta med ljusreglering tror vissa skulle minska köerna och öka trafiksäkerheten. En person kommenterar att cykelvägen på Gillevägen borde vara på motsatt sida jämfört med idag då detta skulle ge bättre sikt.

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

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

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

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

Tre personer har skrivit att de tyckte att dialogformen öppet hus inte var bra och ansåg att det borde vara samrådsmöte för att alla kommer till tals bättre på ett samrådsmöte samt att de som vill tillsammans kan resonera öppet kring förslaget.

Tre personer kommenterade förslaget om att bygga bostäder på området mellan Finntorp och Alphyddan. En person oroade sig för byggnadshöjderna och två personer var oroliga för att det som idag är en grön lunga och naturområde försvinner. En person tyckte inte att de vore bra att öppna för mer biltrafik i området mellan Finntorp och Alphyddan.

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

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

Några tyckte att det var bra med tunnelbana och tvärbana och viktigt att Saltsjöbanan behålls. En person tyckte att p-platserna i Sickla köp kvarter borde grävas ned så att området kan bebyggas med nya bostäder. Bra för att få en blandad bebyggelse.

Kommunens kommentarer på synpunkterna från de öppna husen:

Angående Gillevägen finns det inte något beslut om att öppna denna för allmän genomfartstrafik i nuläget. Antagandeförslaget av programmet bygger på att Gillevägen behålls stängd för genomfartstrafik.

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

Ett förslag på hur det är möjligt att koppla samman Planiavägen och Värmdövägen samtidigt som Saltsjöbanan är kvar presenteras i antagandehandlingarna. Om detta förslag finns mer att läsa på sidan 43-44 i programhandlingen.

Angående kommentaren kring antalet föreslagna bostäder: Kommunens mål är att bygga ca 13 500 nya bostäder på västra Sicklaön fram till år 2030. Målen är satta delvis för att öka underlaget till tunnelbanan som beslutats ska gå till Nacka. Planiaområdet är ett av de områden som kommer att få bäst kollektivförbindelser i Nacka efter genomförandet av

tunnelbaneprojektet. Det är viktigt att koncentrera bebyggelse kring dessa kollektivlägen för att minska bilberoendet och öka resande med kollektivtrafiken.

Angående kommentarerna kring dagvattenutredningen: Inför antagandehandlingen har en utredning tagits fram för att visa vad en landbaserad anläggning skulle få för konsekvenser. Det har visat sig svårt, utkrävande och dyrt att förlägga en landbaserad anläggning i anslutning till Kyrkviken. Det är heller inte så att dagvattenutredningen föreslår att det ska ledas ytterligare dagvatten till Kyrkviken. Mer om svar på frågor kring dagvattenhanteringen finns att läsa under svar på kommentarer från synpunktslämnare Nysätra villaägareförening.

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

Angående parkeringssituationen i området: Nacka har nu infört parkeringsavgifter på allmänna gator på västra Sicklaön. Enligt p-normen bör antalet p-platser vara ca 0,8 bilar per lägenhet i området. Därutöver bedöms det behövas gästparkeringar och angöringsytor inom gatumark för att tillgodose behovet till service och handel.

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

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

Ändringar efter samråd

Efter samrådet, efter tidigare tillstyrkan hos MSN och KSSU och inför ett antagande av programmet har nedanstående ändringar gjorts:

- En ökad exploateringsgrad både på den kommunala marken och på mark som ägs av privata fastighetsägare har genererat fler antal byggrätter totalt inom programområdet. Från ca 1800 möjliga bostäder i samrådsförslaget till ca 2100 i antagandeförslaget.
- Ett förslag till möjlig upphöjning av Saltsjöbanan vid Planiavägen presenteras i programmet. Detta för att få till en stadsmässig koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen, utan att påverka framkomligheten på Saltsjöbanan.
- Byggnaden som idag inrymmer konstnärernas kollektivverkstad (i anslutning till Planiavägen) föreslås rivas till förmån för mer bostadsbebyggelse, samt då befintlig byggnad bedöms vara i dåligt skick.

- En volym har ritats in på Svindersviksskolans tomt som en möjlig långsiktig lösning för skol- eller förskoleändamål.
- En ny volymstudie över Sickla skola och området på och kring KKV-huset (konstnärernas kollektivverkstad) har tagits fram. Denna visar på en möjlighet att bygga en ny skola, ny gymnastikhall med bollplaner på taket samt fyra nya bostadskvarter. Två av skolans befintliga byggnader föreslås bevaras och användas för förskola. I programmet sammanfattas behovet och en möjlig lösning på hur förskole- och skolbehovet kan lösas på lång sikt inom hela Planiaområdet (sidan 51 i programhandlingen).
- En ny volymstudie har tagits fram över området mellan Finntorp och Alphyddan (Svindersberg). Denna visar på en möjlighet att bebygga området med ca 230 bostäder. Volym och skala på föreslagen bebyggelse varierar mellan 3 och 8 våningar.
- En ny bebyggelsevolym har lagts till närmast Värmdövägen väster om bilfirman på kommunens mark för att prövas i ett kommande detaljplanearbete.
- Trafikutredningen och programmets trafikavsnitt har uppdaterats utifrån förutsättningen att Saltsjöbanan höjs upp på en bro vid Nacka station och Planiavägen kopplas till Värmdövägen. Gillevägen ska tillsvidare hållas stängd för genomfartstrafik.
- Ett inriktningsbeslut om att rening ska ske av dagvatten i Kyrkviken har tagits i kommunstyrelsen den 22 februari 2016, § 95.
- En översiktlig ekonomisk kalkyl som visar på hur kommunens ekonomi påverkas genom programförslaget har tagits fram och beskrivs närmare under genomförandestycket i programhandlingen.
- Utöver ovan nämnda ändringar har redaktionella ändringar gjorts i programhandlingen och ett antal nya illustrationer tagits fram.

Sammanfattning av inkomna synpunkter på programmet

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

På de två öppna husen inkom totalt 32 lappar med synpunkter. En sammanfattning av dessa redovisas som eget stycke på sidan 2-3. Övriga synpunkter inkom per e-post eller brev och uppgick till totalt 166 stycken. Därutöver har en lista med namnunderskrifter lämnats in.

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

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

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

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

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

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

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

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

Synpunkter på programmet från remissinstanser, intresseorganisationer och föreningar

1. Länsstyrelsen

Allmänt

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

Miljö kvalitetsnormer för vatten och dagvattenhantering

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

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

Översvämning/Klimatanpassning

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

Länsstyrelsen anser att samtliga planprojekt bör ta hänsyn till effekterna av ett förändrat klimat. Klimatförändringar i form av ökad och intensivare nederbörd, höjda medeltemperaturer och värmeböljor, samt stigande havsnivå, medför konsekvenser för i stort sätt alla samhällssektorer och anpassningsåtgärder är därför nödvändiga. Länsstyrelsen

är positiv till att kommunen avser att anpassa sin planering till framtida klimatförändringar, t ex genom fördröjningsåtgärder för dagvatten och genom att säkra befintliga träd och grönytor i anslutning till den nya bebyggelsen. Länsstyrelsen anser att kommunen i nästa planskede behöver förtydliga hur risken för översvämningsskador ska hanteras i planområdet.

Strandskydd

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

Buller

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

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

Markföroreningar

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

Naturvärden

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

Planenhetens kommentarer

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

Den brygganläggning som föreslås i dagvattenutredningen är en förutsättning för att uppnå framtida krav på vattenkvalitet. För att uppföra bryggan krävs ett upphävande eller dispens av strandskyddet även en bit ut i vattenområdet på Kyrkvikens norra sida. Detta kommer att hanteras i en kommande process.

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

Förslaget till bebyggelse kommer att detaljstuderas i kommande detaljplanarbeten. Gällande området närmast viken är naturvärdena en viktig ingångsfaktor.

2. Trafikverket

Buller

Av programhandlingarna framgår att programområdet är utsatt för buller främst från Värmdöleden, Värmdövägen, Saltsjöbanan och Järlaleden. Kommunen skriver att en utgångspunkt för kommande planarbeten är att avstegsfall B enligt Länsstyrelsens riktlinjer ska tillämpas. Trafikverket anser att den av riksdagen beslutade propositionen 1997/97:53 ska följas för bostäder. Trafikverket anser att avsteg från riksdagens riktvärden för buller enbart får förekomma i undantagsfall och då i vissa definierade områden och endast under förutsättning att en god boendemiljö kan åstadkommas trots att riktvärdet för buller utomhus vid fasad inte uppnås vid alla fasader i den planerade bebyggelsen.

I de fall då kommunen motiverat att avsteg från riktvärden kan vara rimligt att bebyggelsen ska uppfylla nedanstående ljudnivåer för att det ska finnas förutsättningar för en god boendemiljö. Om den ekvivalenta ljudnivån vid byggnadens mest bullerexponerade fasad är mellan 55 dBA och 60 dBA ska byggnaden även ha tillgång till en tyst eller ljuddämpad sida. Om den ekvivalenta ljudnivån vid byggnadens mest bullerexponerade fasad är mellan 60 och 65 dBA ska bostaden ha tillgång till en tyst sida. Det ska särskilt utredas och redovisas att den maximala ljudnivån på den tysta sidan inte överstiger 70 dBA (L_{max}). Inomhusnivån bör minst uppfylla ljudklass B13 enligt Svensk standard SS 25267:2004 för bostäder. Vid ljudnivåer över 65 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus bör överhuvudtaget inga nya bostäder eller skolor få planeras. Inför kommande detaljplanering anser Trafikverket att en bullerutredning ska göras.

Luftkvalitet

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

Trafik

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

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

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

Koppling Järlaleden-Värmdövägen

Trafikverket är positiva till ny koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen, bland annat eftersom den ger en ny och tydligare grundstruktur till området. Om en ny koppling åstadkoms anser Trafikverket att Planiavägens norra del borde vara en del av huvudvägnätet, vilket i sig även får konsekvenser för skyltning. Trafiken åker vanligtvis den kortaste vägen till sina målpunkter vilket innebär att det finns en överhängande risk att trafiken försöker ta sig ut på huvudvägnätet för resor i riktning mot Värmdöleden via en ny koppling mot Värmdövägen. Konsekvensen kan då bli köer på Planiavägen, och att Värmdövägen får en ökad trafikbelastning. Busstrafikens framkomlighet på Värmdövägen bör då prioriteras.

I trafikutredningen saknar Trafikverket ett analysalternativ som visar konsekvenserna sammantaget av en ny koppling mellan Järlaleden-Värmdövägen samt att Gillevägen förblir stängd. Om det i en kommande detaljplanering medges en ny koppling till Värmdövägen från Planiavägen så anser Trafikverket att Planiavägens norra del lämpligast ges planbestämmelsen Genomfart.

Cykeltrafik

Inom programområdet finns regionala cykelstråk bland annat längs Gillevägen där standarden i dagsläget inte håller regional cykelstråksstandard. I samband med en framtida

ombyggnad av övriga delar av Ältastråket längs väg 260 är det önskvärt att standarden längs hela sträckan är den samma, varför samordning mellan aktuella projekt är nödvändig.

Trafiksäkerhet

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

Dagvatten

I fortsatt planarbete måste dagvattenhanteringen säkerställas.

Bebyggelsefritt avstånd

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

Risk och farligt gods

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

Byggnadshöjd

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

Planenhetens kommentarer

Kommunen kommer att ta fram bullerutredningar för respektive detaljplaneområdet i samband med kommande detaljplanarbeten. Inom ramen för respektive detaljplanarbeten ska reglerna i regeringens förordning till miljöbalken med bestämmelser om riktvärden för trafikbuller följas.

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

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

I antagandeförslaget av programmet har kopplingen mellan Planlavägen och Värmdövägen studerats ytterligare. Saltsjöbanan föreslås höjas upp vid Nacka station för att möjliggöra för en planskild bil- gång- och cykelkoppling under spåret i markplan. Med denna koppling finns möjlighet att skapa ett mer robust och flexibelt trafiksystem i området runt Sickla

köpkvarter. Detta tror de även kan minska belastningen på Järlaleden i anslutning till Sickla köpkvarter under rusning.

I programmet anges pekats Gillevägen och Värmdövägen ut som regionala cykelstråk, varpå de föreslås utformas för att hålla god standard för ändamålet. Inom ramen för kommande detaljplanarbeten kommer dessa gator att detaljstuderas. Ältavägens sträckning som regionalt cykelstråk ligger utanför programområdet. Dock är detta viktigt att belysa i kommande planeringsarbeten.

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

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

3. Trafikförvaltningen (SL)

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

Trafikförvaltningen noterar att programförslaget i stora delar baseras på en utbyggd tunnelbana Kungsträdgården - Nacka Forum. Samrådsversionen av programmet vilar tungt vid att skapa stadsmässighet. Programmet bör ge sammanvägda utvecklingsförslag för denna del av den centrala regionkärnan. I detta ska kollektivtrafiken ingå som en naturlig del, vilket borde genomsyra programmet i sin helhet.

Trafikförvaltningen anser att programförslaget innehåller begränsade resonemang om dagens kollektivtrafik och om vilka konsekvenser programförslaget orsakar på densamma. Utvecklingsförslag av infrastrukturen som stödjer kollektivtrafiken saknas i princip helt. Linjerna har viktiga regionala funktioner eftersom de sammanbinder Älta med Slussen, Nacka med Tyresö samt delar av östra Nacka med Stockholm. Vidare har linjerna lokala funktioner som berör programområdet direkt. Utöver dessa linjer finns även ett antal linjer på Värmdövägen samt nattlinjer. Trafiksituationen för busstrafiken intill Sickla köpmarknad är tidvis mycket dålig. Detta behöver hanteras inom arbetet med programmet och dess underlag. Exempelvis borde förändringar av vägnätet som drabbar kollektivtrafikresor till och från Älta vara tveksamma att gå vidare med för kommunen. Trafikförvaltningen anser att detta är en brist i samrådshandlingen, vilket medför att programmets slutsatser blir bristande. Trafikförvaltningen är inte nöjda med att programmet och trafikutredningen bygger på kraftigt förändrade förutsättningar för Saltsjöbanan. För att underlagsrapporten om trafik ska kunna vara ett bra och sammanvägt underlag för kommunen behöver rapporten ha ett helhetsperspektiv och samlat hantera alla trafikslag och vägförändringar.

Tunnelbana till Nacka

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

Saltsjöbanan

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

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

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

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

Saltsjöbanan. Tidigt samråd med trafikförvaltningen är av stor vikt om kommunen avser planera vidare för dessa åtgärder.

Trafikbuller

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

Busstrafik

Trafikförvaltningen anser att programmet saknar en beskrivning av den befintliga busstrafiken. Detta behöver kompletteras i programmet inför ett antagande. Avsaknaden av beskrivning av konsekvenser och förbättringsförslag för busstrafiken är allvarlig, särskilt som programmet utförligt beskriver förändringar för gående, cyklister och bilister. Oavsett en utbyggd tunnelbana kommer busstrafiken och Saltsjöbanan vara det kollektivtrafikutbud som försörjer Nacka kommun och Planiaområdet vilket är viktigt att ta hänsyn till. Vägsektionernas bredd ska redovisas i programmet och motsvara det som krävs för en attraktiv busstrafik, det vill säga en bredd på sju meter samt mycket god framkomlighet. Förslag på förändrad väginfrastruktur samt vägstandard ska samrådaskommunen med Trafikförvaltningen.

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

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

Planenhetens kommentarer

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

I antagandeversionen för programmet framgår föreslagen placering av tunnelbaneentré. Entrén är placerad i ett ungefärligt läge för att passa med det antagna perrongläget. På sidan 15 i programhandlingen framgår det att Saltsjöbanan är ett riksintresse för kommunikation.

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

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

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

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

4. Kulturnämnden

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

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

Planenhetens kommentarer

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

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

5. Sickla skola

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

Planenhetens kommentarer

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

6. Utbildningsnämnden

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

Planenhetens kommentarer

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

7. Social och Äldrenämnden

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

Planenhetens kommentarer

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

8. Fritidsnämnden

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

Planenhetens kommentarer

Inom Sickla skolaområdet föreslås att gymnastikhall och bollplan flyttas för att utnyttja marken mer effektivt så att en ny skolbyggnad kan inrymmas inom skolområdet. En förutsättning för planeringen av utbyggnaden är att all funktioner ska kunna vara i drift under hela byggskedet. Därutöver föreslås en breddning av grönstråket längs Kyrkviken och en ny park på norra sidan av Kyrkviken. Detta är platser som planenheten bedömer är lämpligt för bollspel, lek och idrott.

I programmet föreslås ny bebyggelse bland annat i hörnet Gillevägen/Planiavägen. I kommande detaljplanearbete kommer en bullerutredning att tas fram för att säkerställa att det blir acceptabla bullervärden. Byggnaderna föreslås utformas med tyst innergård så att hälften av alla boningsrum i alla lägenheter ska ha tillgång till en tyst sida (avstegsfall enligt länsstyrelsens riktlinjer för buller).

9. Tekniska nämnden

Angående bebyggelse mellan Finntorp och Alphyddan: Anser att konsekvenserna av förslaget på framförallt bollspel men även lek bör belysas närmare i programmet.

Nämnden anser att det är positivt om Alphyddan och Finntorp kopplas samman med en ny väg i enlighet med förslaget. Dock bör den utformas så att den inte blir attraktiv för större mängder gen omfartstrafik för att undvika störningar för befintlig och ny bebyggelse för boende.

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

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

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

Planenhetens kommentarer

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

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

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

10. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott (KSSU)

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

Inom södra Planiaområdet ska möjligheten till förtätning med fler bostäder intill skolan prövas.

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

Ekonomi för kommunen måste klargöras ytterligare, inte minst med hänsyn till både kommande tunnelbanebygge och kopplingen Planiavägen-Värmdövägen. Om det är

nödvändigt för att de ekonomiska konsekvenserna för kommunen ska bli godtagbara så bör möjligheten till högre exploatering prövas.

I det vidare arbetet med detaljplaner bör Södra Plania ges samma prioritet som Plania mellan.

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

Planenhetens kommentarer

I antagandeverisionen av programmet föreslås en något högre exploatering jämfört med tidigare programförslag. Samrådsförslaget byggde på ca 1400 bostäder inom programområdet och antagandehandlingen nu ca 2100 föreslagna bostäder. t.ex. inom Plania södra har antalet bostäder ökat genom att det så kallade KKV-huset föreslås rivas till förmån för fler bostäder.

Sedan samråd av programmet har kommunen jobbat vidare med ett förslag på upphöjning av Saltsjöbanan över Planiavägen vid Nacka station. Järlaleden föreslås byggas om till stadsgatan.

Principen inom programområdet är att den allmänna anläggning som föreslås ska finansieras genom tillkommande bebyggelse.

Vad gäller prioriteten för de olika detaljplaneområdena så prioriteras de detaljplaner som kan generera flest byggrätter och allmän service först.

11. Nacka Energi

Nybyggnation

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

Tillfälliga anläggningar, ändring av befintliga anläggningar

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

Trafikutredningen

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

Planenhetens kommentarer

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

Ett bergrumsgarage inom programområdet. Arrendeavtalet med Nacka Energi har sagt upp varpå kommunen nu har rådighet över nyttjandet av berget och bergrummet. I kommande detaljplanearbete kommer detta att studeras ytterligare för att komma fram till mer exakt hur många platser garaget kan inrymma och hur det ska utformas.

12. Nacka Naturskyddsförening

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

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

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

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

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

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

Föreningen ser gärna att Planiavägen kopplas ihop med Värmdövägen så att Järlaleden kan stängas av och parken vid Kyrkviken utvidgas. Längre österut kan marken som frigörs användas för att bygga på. Programmet tycks ha en tveksam inställning till att åstadkomma en sådan koppling vilket är olyckligt då det finns stora fördelar att uppnå. I programmet nämns att Saltsjöbanan i framtiden kan omvandlas till spårväg. Föreningen anser att detta inte är lämpligt då trafikförvaltningen har planer på upprustning av banan. Trafikförvaltningen vänder sig emot att Saltsjöbanan skulle avkortas till Sickla station utan det är av största vikt att den även i framtiden fortsätter in till Slussen. Att koppla ihop Planiavägen och Värmdövägen är mycket viktigt men det får inte gå ut över Saltsjöbanans standard. I programmet nämns att ett parkeringstal på 0,8 är föreslaget för programområdet och anser att detta är för högt för att minska biltrafiken och klimatförändringarna. Den fysiska planeringen är en avgörande komponent för ett framgångsrikt klimatarbete. Biltrafiken är oerhört utrymmeskrävande, stora markarealer asfalteras och naturområden hotas av en ständigt ökande biltrafik och bullret ökar i bebyggda områden med hälsorisker som följd. Föreningen vill påpeka att i den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2010, sägs att koldioxidutsläppen från trafiken ska minska med 30 % till 2030. Detta ställer stora krav på planeringen. Planeringen måste styra bort från biltrafik till kollektivtrafik och gång/cykel.

Planenhetens kommentarer

Marken inom Sickla köp kvarter ägs av en privat fastighetsägare som därmed har rådigheten över platsen. Även om det skulle vara önskvärt att utveckla platsen till något annat så finns inte denna möjlighet förrän fastighetsägaren i fråga själva tar detta initiativ. Kommunens ställer sig positiva till en eventuell utveckling av köp kvarteret med bostäder.

Det har gjorts tester med filterinsatser under två års tid (2012-2014) i ca 50 dagvattenbrunnar i Sickla som reningsmetod. Försöket har utvärderas och resultaten visar

att trots att dagvattnet har passerat dagvattenfilter så är halterna fortfarande för höga och ger inte tillräckligt bra effekt för att uppnå god vattenkvalitet i recipienten.

En förutsättning för att de nationella miljökvalitetsnormerna för vatten ska kunna nås i Kyrkviken är att någon form av rening av dagvatten sker. Kommunen har efter samrådet utrett om det är möjligt att förlägga en landbaserad reningsanläggning inom programområdet i stället för den brygganläggning som föreslås. En dagvattendamm med permanent vattenyta skulle behöva vara lika stor till ytan och ha lika lång uppehållstid som en sedimenteringsbassäng placerad i viken skulle vara för att kunna reducera lika mycket föroreningar. På grund av de höga grundvattennivåerna i området närmast sjön behöver dammen grundläggas med ett tätskikt av till exempel gummiduk. De höga grundvattennivåerna försvårar anläggandet och kan även begränsa driften av anläggningen eftersom att dammen inte kommer att kunna tömmas på vatten helt då det föreligger risk för bottenuppträckning och grundvatteninträngning. Det kommer att utredas ytterligare kring utformningen av anläggningen, ifall anläggningen ska täckas av trädäck eller främst vara synlig under vattenytan.

Marken i området består av fyllnadsmassor av varierande kvalitet och marken närmast viken har varit sjöbotten. De dåliga geologiska förhållandena gör att man skulle behöva sponta runt dammen för att begränsa risken för skred. Det förekommer områden med förorenade massor i området vilket även innebär en risk för föroreningsspridning under anläggningsskedet. Den allmänna platsbristen försvårar även anläggningsarbetet och schaktningen runt dammen.

Vid höga nivåer i sjön går det inte att få ut vattnet med självfall från dammen och det skulle då behövas pumpas vidare till sjön. Detta är inte ett hållbart alternativ då pumpstationer är dyra att anlägga och att drifva, leder till en hög energiförbrukning och har en inbyggd risk med driftstörningar. En dagvattendamm med samma area permanent vattenyta, som den föreslagna reningsanläggningen i viken, cirka 2000 m². Om dammen även ska ha en flödesutjämnande funktion blir arean ännu större.

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

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

Nacka kommun tog fram och beslutade om en parkeringspolicy under 2015 som gäller för hela kommunen. Kan inte parkeringsnormen i de enskilda fallen uppfyllas föreslås att en separat parkeringsutredning tas fram i samband med kommande detaljplanearbeten.

13. Nacka miljövårdsråd

Handlingarna

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

Delområde A

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

Delområde B

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

Delområde C

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

Sickla stormarknad

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

Dagvatten, Vattenkvalitet

Hur fungerar den filterlösning för dagvatten som infördes våren 2011? En reningsanläggning ska helst placeras på land och så nära källan som möjligt. Anläggningen måste dels klara av tyngre föroreningar vilka kan sedimenteras eller filtreras, men också lätta föroreningar som flyter på vattenytan och orsakar skumbildning och oljeskimmer på sjöarna. Dagvatten från norra delen av Planlavägen kan med fördel ledas till Svindersviken i stället för till de känsliga insjöarna. Föreningen stödjer alla åtgärder som minskar och renar dagvattenutsläppen i Järlasjön och Sicklasjön. En detaljplan med

minskade hårdytor till förmån för vattenabsorberande vegetation skulle reducera dagvattenmängden. Järlasjön är hårt belastad av övergödning. Kväve från biltrafik och fosfor från gamla anläggningar har resulterat i syrebrist och obalans i marin flora och fauna. Sjösystemet är även belastat av miljögifter genom dagvatten från framför allt Sickla och Järla Sjö, men även från andra kringliggande områden inklusive Alphyddan.

Planenhetens kommentarer

Placering av busshållplatsernas läge är justerat i programmet i enlighet med Nacka Miljövårdsråds yttrande.

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

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

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

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

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

Nacka kommun har infört avgift för att parkering inom allmän plast på delar av Sicklaön.

14. Nacka Värmdö Hyresgästförening

Nacka-Värmdö Hyresgästförening ser positivt på ökad bostadsbebyggelse i det aktuella Planområdet, men beklagar att det i gällande planföresättningar men tycker att det borde

framgå tydligare att det ska vara mer hyresrätter i området då bostadsrätter och villor för närvarande dominerar kringliggande områden.

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

Föreningen oroar sig för den kommande trafiksituationen, trängselproblem och flaskhalsar, okänsliga ingrepp i grönstrukturen, och miljöbelastning i form av buller och avgaser, kraftiga miljöstörningar och trafikproblem under byggtiden. Dagvattenflöden, hårdgjorda ytor och snöröjning skapar fler problem som bör beaktas och förebyggas. En detaljplan med minskade hårdgjorda ytor till förmån för lämplig vegetation kan reducera dagvattenmängden. Järlasjön är hårt belastad av övergödning, kväve från biltrafik och fosfor från gamla anläggningar har resulterat i syrebrist och obalans i marin flora och fauna. Sjösystemet är belastat av miljögifter genom dagvatten från Sickla och Järla Sjö, men även från kringliggande områden inklusive Alphyddan.

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

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

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

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

Genomfartstrafiken i Nacka sker huvudsakligen längs motorvägarna, men den redan nu betydande trafiken på Gamla Värmdövägen och Järlaleden samt Ältavägen och Nackanäsvägen kan - liksom motorvägstrafiken - förväntas öka genom hård exploatering. Även eventuella planer på att öppna Gillevägen för genomfartstrafik skapar farhågor för

ytterligare trafikstörningar kring Sickla skola och de nya bostäder som tänkts lokaliseras dit, samt de redan befintliga villorna och flerbostadshus. Detta accentuerar behovet av en god kollektivtrafik, men också behovet av en god lokal infrastruktur. Stora brister finns i försörjning med kollektivtrafik som blir ett resultat av högt bilberoende. En kraftig utbyggnad av kollektivtrafiken, inte bara i form av tunnelbana, utan även ett mer varierat utbud av andra färdmedel är central.

Korsningen Planiavägen/Gillevägen,/Nackanäsvägen i delområde C har idag en rondell. Att göra om korsningen enligt förslaget tycker de är olämpligt. All trafik till och från Ältavägen (väg 260) måste passera denna. Det är bättre om Gillevägen i fortsättningen förblir bussgata utan annan genomfartstrafik. Cykelstråket i områdets östra kant (delvis på Nysätravägen, kanten av Vassvägen) har inte uppmärksamrats, det bör vara kvar. Ett stort lokalt bekymmer utgör trafiken till Sickla Köp kvarter. Omfattande trafik till stormarknaden från andra delar av kringliggande områden skapar stockningar, trängsel och flaskhalsar, samt ökar bullerstörningar, partikelhalter och avgasproblem. Här krävs en omfattande översyn av trafiklederna, och tyvärr utgör i första hand Saltsjöbanan och i andra hand de längre bort liggande motorvägarna barriärer för tvärgående lokal trafik.

Nacka har inte i dagsläget stadsmässig karaktär, utan utgör ett slags övergångsområde, där öar av bebyggelse kopplats ihop av öst-västliga leder som Gamla Värmdövägen, Saltsjöbanan och Järlaleden, överlagrat av de större motorvägarna för längre transporter och mer omfattande trafikvolym. Detta utgör besvärande problem vid skapandet av en mer tät och blandad stadsbebyggelse. Lokaltrafiken störs av detta. Det är tveksamt om en utbyggd tunnelbana i högre grad kommer att kunna lösa de uppkommande trafikproblemen i och med att en kraftig ökning av antalet bostäder aviserats. Vad som i så fall förordas är att en större del av dessa inte förläggs till områden som redan nu besväras av stockningsproblem och flaskhalsar, och då ytterligare kommer att trängas ihop och belastas. Västra Sicklaön är mycket utsatt.

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

En tät stadsbebyggelse bör i första hand förläggas till äldre industriområden, som exempelvis det som tidigare låg vid Järla Sjö. Andra möjligheter till förtätning finns i Skvaltan och kring Nacka Forum, samt möjligen i vissa villaområden. För Planiaområdets omgivning uppstår frågan om Atlas Copcos gamla industriområde med de omfattande parkeringsytorna kring nuvarande Sickla Köp kvarter. Varför inte omvandla köp kvarteren till riktiga stadskvarter, med blandat boende och mer varierad affärsverksamhet? Här finns mest parkeringsytor. Bebyggelse på tak och parkeringar bör utredas, och parkering företrädesvis ske i parkeringshus eller i parkeringsgarage. Föreningen önskar utvidga

diskussionen om Planiaområdet. Väster om området finns stora ytor som används för parkering för Sickla stormarknad som de anser kunde bebyggas med bostäder med affärslokaler i gatuplan. Parkeringen bör beläggas med avgifter och i första hand ske i garage under jord, i andra hand i parkeringshus eller under tillkommande bostäder/affärer. Vidare bör det även prövas om man kan bygga bostäder ovanpå befintliga affärsbyggnader inom stormarknadsområdet.

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

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

Planenhetens kommentarer

Angående upplåtelseformer så har kommunen i sin markanvisningspolicy för markanvisning av egen mark beslutat att 30 % av bostäderna ska vara hyresrätter.

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

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

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

Kyrkviken norra strand är i programmet utpekad som ett viktigt rekreationstråk som ska bevaras och förstärkas. Kommunen anser precis som synpunktslämnaren att området närmast Kyrkviken har höga natur- och rekreativvärde. Därför föreslogs redan i samrådsförslaget att detta område ska förstärkas som rekreativområde. En brygganläggning föreslås i viken i syfte att rena dagvattnet som idag rinner till viken, men även i syfte att öka tillgängligheten för allmänheten till viken. Att bryggan placeras en bit ut i

vattnet gör att de värdefulla naturvärdesträd som växer utmed viken kan bevaras. Hur anläggningen ska gestaltas och om den ska täckas med trädäck är inte beslutat ännu, men kommer att utredas i en separat process.

Angående förslaget om att omvandla parkeringen på Sickla köp kvarter till bostadsområde: Se svar på kommentar från Nacka Miljövårdsråd.

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

Nacka kommun har infört avgift på parkering inom allmän plats på delar av Sicklaön.

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

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

- Boverket
- Fortum
- TeliaSonera
- Vattenfall

Synpunkter på programmet från fastighetsägare enligt fastighetsförteckningen

15. Brf Glassbåten

Brf Glassbåten består av 5 flerbildshus med sammanlagt 67 lägenheter vilka är belägna strax söder om programområdet. Föreningen konstaterar att den trafikutredning som tagits fram i samband med programarbetet finns ett scenario som visar trafikflöden på ca 10 000 fordon ÅDT om Gillevägen skulle öppnas. Idag är det ca 4000. Föreningen tycker att det är anmärkningsvärt att någon trafikmätning ej gjorts utanför Sickla skola.

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

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

Förutom skolan och skolgården så kantas Gillevägen av villor och flerbildshus, och i vägens direkta närhet finns dessutom ett kommunalt friluftsbad. Den trafikökning som beskrivs i de värsta scenarierna skulle medföra att bostäderna i vägens närhet liksom badet och andra parkområden där barn vistas skulle utsättas för väsentligt ökade bullernivåer och

väsentligt ökade luftföroreningar. Det är också fler direktutfarter från villor ut på gatan. Därför anser föreningen att Gillevägen ska förbli en lokalgata utan genomfartstrafik.

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

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

Planenhetens kommentarer

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

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

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

16. Nysätra Villaägareförening

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

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

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

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

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

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

- Föreningen vill se ett landbaserat alternativ. Det vill säga att rening av dagvattnet sker på land innan det når recipienten.
- Hur effektiv är en sjöförlagd anläggning?
- Behöver dessa anläggningar tömmas på sediment/slam? I så fall hur går det till?
- Enligt miljöbalken är det den som orsakar föroreningarna som också är ansvarig för att rena dagvattnet så nära källan som möjligt? Vilket ekonomiskt ansvar tar Atrium Ljungberg gruppen för den del av föroreningarna som orsakas av köpkvarteret?
- Uppfyller det nuvarande förslaget EUs nya regler om dagvatten det vill säga att förorenat vatten inte får släppas ut i sjöar?

Planenhetens kommentarer

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

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

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

I antagandeförslaget har en möjlig lösning på koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen tagits fram. Med denna lösning skulle det vara möjligt att bygga om Järlaleden till en lokalgata.

Även kommunen anser att det är angeläget att ny bebyggelse harmoniserar med befintlig bebyggelse. Där av är skala på föreslagen bebyggelse närmast Nysätra lägre än i resterande

delar av programområdet. I eventuellt kommande detaljplanearbete kommer hänsynen till träd och natur samt skala/anpassning att vara de viktigaste faktorerna att ta hänsyn till i planering.

Någon genomfart vid Vassvägen är inte aktuellt.

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

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

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

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

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

Eftersom denna anläggning blir en reningsanläggning för dagvatten så kommer VA-huvudmannen, det vill säga Nacka Kommun att ansvara för drift och skötsel.

I samband med projekteringen upprättas alltid drift- och kontrollprogram. Där beskrivs hur ofta anläggningen ska kontrolleras och när man lämpligtvis bör genomföra ett kontrollprogram, samt på vilket sätt detta bör gå till.

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

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

Det är mycket dagvatten som redan idag släpps ut orenat i sjön och det är därför som denna åtgärd föreslås. Dagvattenutredningen visar en rad förslag till lösningar och påvisar samtidigt att det sjöförlagda alternativet är det bästa och mest effektiva. Även om småskaliga gröna lösningar föreslås nära källan, så är det inte tillräckligt för att uppnå önskad reningseffekt.

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

17. Nacka Hembygdsförening

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

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

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

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

Planenhetens kommentarer

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

I programmets presenteras en möjlig koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen, samt en koppling med Simbagatan (in till köpkvarteret).

Den tunnelbana som planeras genom området är tänkt att ha uppgångar åt två håll – en mot Nacka Station och en mot Sickla Station.

Angående föreslagen dagvattenhantering i området: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 16 (Nysätra villaägareförening).

18. Saltsjöbadens Hembygdsförening

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

Planenhetens kommentarer

I programmets antagandeversion presenteras ett möjligt förslag till koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen som inte skulle påverka framkomlighet eller bekvämlighet för Saltsjöbanans resenärer.

19. Bodin Fastigheter (Sicklaön 118:4)

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

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

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

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

Planenhetens kommentarer

I antagandeförslaget har bebyggelsens höjd på motsatt sida Planiavägen (från Sicklaön 118:4) håller en höjd på upp till 12 våningar närmast Planiavägen. Om fastighetsägarna till fastigheten Sicklaön 118:4 vill planlägga och bebygga sin fastighet, görs en individuell bedömning av denna fastighet tillsammans med fastighetsägarna. Denna bedömning görs med hänsyn till framtaget detaljplaneprogram och till omkringliggande bebyggelse och naturvärden.

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

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

20. Nysätra Fastighets AB

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

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

Planenhetens kommentarer

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

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

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

21. Boende på Gillevägen 12



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

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

Planenhetens kommentarer

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

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

22. Brf Långsjön

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

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

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

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

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

De anser att det är mycket viktigt att belysa konsekvenser utifrån ett barnperspektiv. Effekter av buller, miljöföroreningar och trafiksäkerhet måste belysas enligt

synpunktslämnaren, vilket anses saknas. De anser vidare att en öppning av Gillevägen skulle försämra för barnen som går på Sickla skola.

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

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

Planenhetens kommentarer

En inventering av kulturhistorisk intressant bebyggelse har gjorts inför att programmet var ute samråd.

Exploateringen i antagandeförslaget till programmet är anpassad till skalan på befintlig bebyggelse. Närmast befintlig villabebyggelse är skalan på föreslagen bebyggelse lägre medan ju närmast de större vägarna (Järlaleden, Värmdövägen och delar av Planiavägen) desto fler våningar föreslås (upp till 6 våningar).

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

23. Boende på Nysätravägen 4

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

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

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

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

Planenhetens kommentarer

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

Angående skala och anpassning av bebyggelsen närmast Nysätra – se svar på kommentar från synpunktslämnare 16 (Nysätra Villaägareförening).

24. Brf Bergakungens styrelse

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

Föreningens styrelse konstaterar att det redan idag råder stor brist på parkeringsplatser i Finntorp. Nya vägar och hus medför en negativ trafikpåverkan när alla ska leta efter en parkeringsplats, vilket i sin tur medför miljö och bullerproblem. Föreningens styrelse är negativ till om Becksjudarvägen och Svindersviksvägen skulle bindas samman, då de anser att detta skulle öka buller och miljöproblemen i området.

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

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

Planenhetens kommentarer

I programmet ingår ett förslag på bergumsparkering under det föreslagna nya området mellan Finntorp och Alphyddan. Vart angöringen till denna ska ske är inte klart, men troligtvis fördelat på fler än en infart. I kommande detaljplanarbete kommer bergumsparkeringen att fortsatt utredas.

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

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

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

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

25. Brf Bergakungens medlemmar

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

Jävrisk

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

Trafik, vägar och buller

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

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

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

Gatuutformning och terränganpassning

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

Natur, flora och fauna

Miljö, flora och fauna blir stark påverkad av att området mellan Finntorp och Alphyddan bebyggs och anser att det är ett av få grön/naturområden i Sickla och Finntorp. De nämner att enligt Statens Folkhälsoinstitut bör till näbarheten till grön/naturområden vara max 300 meter. Föreningen föreslår att grönområdet bevaras som grönområde och görs mer tillgängligt med ny gångväg, lekpark för barn och rekreationsplatser.

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

Parkering sättningar

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

Fastighetsfrågor och utformning

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

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

Kostnader

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

Planenhetens kommentarer

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

Angående bebyggelse på höjden mellan Finntorp och Alphyddan samt gatuutformning: Området ligger mycket strategiskt och central, särskilt efter att tunnelbanan är utbyggd, då en av stationernas entréer är i direkt anslutning till området. Höjden på bebyggelsen i antagandeförslaget varierar mellan 3- 7 våningar för att anpassas till närliggande bebyggelse. Ett område har i antagandeförslaget pekats ut som park/naturområde, mellan ny bebyggelse och befintlig. Området är tänkt att iordningställas som ett allmänt rekreationsområde/park. Längs gångvägen upp från Värmdövägen har natur bevarats, då det här har identifierats ett antal större ekar med bevarandevärde.

Angående förslaget att koppla samman Alphyddan och Finntorp med en ny bilkoppling: se svar på kommentar från synpunktslämnare 24 (Brf Bergakungens styrelse).

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

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

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

26. Brf Berglandet

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

Buller

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

Luftföroreningar

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



Trafik, vägar, parkering

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

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

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

Natur och rekreation

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

Befintliga lokala centrum

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

Planenhetens kommentarer

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

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

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

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

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

27. Brf Bergsmannen

Bostadsrättsförening ligger alldeles öster om delområde A. Föreningen påpekar att Settewalls väg inte nämns trots att det innebär en förändring då gatan blir genomfart till det planerade området och motsätter sig att gatan klassas som uppsamlingsgata utan att det ska vara en lokalgata då föreningens boende har utgång direkt mot körbanan idag. Att bredda gatan skulle innebära ingrepp i föreningens mark.

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

Planenhetens kommentarer

Angående parkeringssituationen i området: Det finns idag få parkeringsplatser både inom fastigheterna samt inom allmän plats i Finntorp och Alphyddan idag. Parkeringsbehovet som uppstår i och med tillkommande bebyggelse är tänkt att lösas inom egen fastighet genom att föreslaget ca 0,8 parkeringar per ny bostad ska byggas. För den bebyggelse som föreslås på berget mellan Finntorp och Alphyddan ska utredas om det är möjligt att placera parkering i berget under bebyggelsen. De antal platser som är möjliga att bygga i berget är troligen fler än behovet uppe på höjden, varpå förhoppningen är att dessa platser kan nyttjas av boende i befintlig bebyggelse också.

28. Brf Bergkanten

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

Föreslagen bebyggelse – utformning och volymer

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

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

kan det vara lämpligt att de som gör beräkningarna kommer till föreningens hus och studerar solens höjd nu under midvintermånaderna.

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

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

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

De vill understryka gestaltungsprinciperna i programmet som anger att bebyggelse ska hålla hög arkitektonisk kvalitet och spegla sin samtid samt att fasadlängder och kvarter bryts upp i mindre enheter och håller måttlig skala. Föreningen framhåller Järle sjö som ett gott exempel där de anser att detta uppnås.

Föreningen vill att det byggs en gångväg över Värmdövägen mellan Finntorpsberget Atrium Ljungbergs fastigheter och välkomnar en eventuell tunnelbaneuppgång i programområdet.

Buller och luft

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

Parkering

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



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

Planenhetens kommentarer

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

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

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

Sedan programsamrådet har föreslaget antal möjligt bostäder inom södra Plania ökat något. Dock har bedömningen gjorts att de antal våningar som föreslogs i samrådet inte bör överstigas. Ett av skälen till att antalet möjliga bostäder har ökat är att det så kallade KKV-huset nu är ersatt med ett nytt kvarter med bostäder.

Angående risk för ökat tryck på befintliga parkeringsplatser: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 27 (Brf Bergsmannen).

I programmets antagandeversion anges en plats för möjlig entré till tunnelbanan. Denna är placerad i korsningen Värmdövägen/Alphyddvägen. Ett förslag presenteras även på en upphöjd Saltsjöbana – för att möjliggöra för en koppling mellan Plania vägen och Värmdövägen under spåren.

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

29. 86 stycken yttranden (varan 1 protestlista med ca 67 underskrifter) har inkommit med synpunkten att de inte vill att Gillevägen ska öppnas för genomfartstrafik:

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

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

Planenhetens kommentarer

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

30. 19 yttranden från boenden i Finntorp har inkommit som enbart berör bebyggelsen på höjden mellan Finntorp och Alphyddan

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

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

Planenhetens kommentarer

För svar på kommentarerna se svar på kommentarer från synpunktslämnare 24 (Brf. Bergakungens styrelse) och synpunktslämnare 25 (Brf. Bergakungens medlemmar).

31. Boende i Alphyddan

Anser att stopplikten på utfarten från Alphyddavägen till Värmdövägen inte efterlevs idag och anser att det vore att föredra om en upphöjd överfart går att skapa. Synpunktslämnaren



anser också att trottoarkanterna bör fasas av så att barn som ska till Maistroskolan kan cykla på trottoaren.

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

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

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

Anser att det är viktigt med en koppling mellan Planaivägen och Värmdövägen, men att detta inte får störa cykeltrafiken och att det är för mycket passager och hinder för cyklisterna på Värmdövägen idag.

Anser att cykelparkeringarna på Nacka Forum är dåliga då det inte finns möjlighet att låsa fast cykel i ramen. Anser även att det är viktigt att cykelställen placeras så att cyklar inte sticker ut i trottoaren.

Påpekar att parkeringssituationen i Alphyddan är ansträngd idag och att datumparkering är onödigt under sommarhalvåret. Anser att det är viktigt att det föreslagna bergrumsgaraget även kan inrymma parkering för boende i Alphyddan.

Anser att grönområden i Sickla borde kopplas samman bättre så att det går att ta sig runt i en runda, för att möjliggöra för löparlopp. Menar att det saknas belysning och att gångbanan vid Sicklasjön är att jämföra med en isbana. De önskar även ett trailspår för MTB som utgår ifrån Hammarby Sjöstad. Anser att löftet om en 11-mannaplan bör hållas. Även fotbollsytan i Alphyddan måste bevaras.

Planenhetens kommentarer

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

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

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

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

Angående parkering i Alphyddan och Finntorp och det föreslagna parkeringsgaraget se svar på kommentar från synpunktslämnare 27 (Brf Bergsmannen).

Att bygga en 11-manna fotbollsplan, en 7-manna fotbollsplan eller ingen fotbollsplan alls i området har vägts mot möjligheten att uppföra nya bostäder. I antagandehandlingen föreslås den befintliga 7-mannaplanen ersättas med en ny 7-mannaplan.

32. Boende på Atlasvägen

Synpunktslämnaren har till en början ett antal frågor:

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

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

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

Planenhetens kommentarer

Angående bollplanen inom södra Plania – se svar på kommentar från synpunktslämnare 31 (boende i Alphyddan).

En prognos har gjorts av det framtida behovet av skolor och förskolor i området. Det största behovet (som det redan idag är brist på) är förskoleplatser. Detta löses i programmet genom att planera och möjliggöra för 28 nya permanenta förskoleavdelningar i området. Detta bedöms tillräckligt för att dels ersätta de avdelningar som idag inryms i tillfälliga paviljonger samt dels för att tillgodose behovet som uppstår i och med befolkningsökningen. Läs mer om detta i programmet under stycket *Service, skola och förskola*.

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

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

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

33. Boende på Gillevägen

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

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

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

Planenhetens kommentarer

Någon öppning av Gillevägen för allmän genomfartstrafik är inte aktuellt i nuläget därför har inga utredningar avseende buller, luftföroreningar etcetera gjorts. Programmet föreslår en ombyggnad av Gillevägen för att förbättra standarden för cykel- och gångtrafikanter, men antagandeförslaget bygger på att Gillevägen hålls stängd.

34. Boende i Nysätra

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

Dagvatten

Anser att Siktdjupen i Kyrkviken har försämrats efter att Ljungebrggruppen byggde ut köp kvarteret och anser att det inte funnits någon bra plan för dagvattenhanteringen i samband med denna utbyggnad. De badar inte gärna i sjön då vattenkvaliteten verkar ha blivit sämre. De hoppas att kommunen fattar ett klokt beslut kring reningen för att rädda

Järlasjön som är en stor naturtillgång. De tror att avsättning för våtbäddar framför sjön verkar intressant.

Trafik

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

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

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

Planenhetens kommentarer

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

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

35. Boende i Nacka

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

Planenhetens kommentarer

Formatet öppet hus har valts då det bedöms att fler personer får möjlighet att komma till tals på ett öppet hus till skillnad från på samrådsmöten. Ett samtal direkt med handläggarna bedömer vi ofta ger mer i kunskapsutbyte. Vi som jobbar med projektet har dessutom funnits tillgängliga per telefon för ytterligare frågor och synpunkter för de som kommit på fler idéer/synpunkter efterhand.

36. Förälder till barn på Leklabbits förskola

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

Planenhetens kommentarer

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

37. Boende på Långsjövägen 18

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

Trafik

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

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

Hållbara gång- och cykelvägar

Synpunktslämnaren upplyser om att det för äldre och handikappade är det vid många tillfällen olämpligt att cykla och att det vintern 2012-2013 var mycket bristfällig snöröjning på Gillevägen med exempelvis höga snövallar framförallt vid övergångsställena.

Hållbara dagvattenlösningar saknas

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

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

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

Planenhetens kommentarer

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

Angående ombyggnad av rondellerna på Järlaleden – se svar på kommentar från synpunktslämnare 33 (boende på Gillevägen).

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

Angående föreslagen dagvattenhantering samt skötsel med mera av reningsanläggningen/strandpromenaden i Kyrkviken- se svar på kommentar från synpunktslämnare 16 (Nysätra Villaägareförening). En sedimenteringsanläggning är en väl beprövad metod som visat sig effektiv mot rening av befintliga förorenade vattendrag.

Anledningen till att en reningsanläggning föreslås i Kyrkviken är primärt för att förbättra vattenkvaliteten i Kyrkviken, som idag inte når upp till de nationella miljökvalitetsmål som finns uppsatta. Mer om detta finns att läsa om i dagvattenutredningarna som biläggs programhandlingen. Dessutom tillgängliggörs miljön i och runt Kyrkviken för flera och blir förhoppningsvis ett viktigt rekreativt stråk för allmänheten. Idag råder strandskydd på platsen. I samband med kommande detaljplanearbete för nya bostäder i närområdet avses strandskyddet upphävas.

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

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

38. Synpunktslämnare som ej angivit bostadsort

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

Planenhetens kommentarer

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

39. Boende på Turbinvägen

Anser att det är bra att man tar ett helhetsgrepp om flera angränsande områden på samma gång så som man gör med det nu föreslagna detaljplaneprogrammet. Uppmanar till att samla in synpunkter som inkommit via Visionsverkstaden i detta samråd eftersom det delvis är samma område som berörs. Synpunktslämnaren är i grunden positiv till att utveckla platsen till en sammanhängande stadsdel och bereda plats för fler bostäder, kontor och butiker. Anser att målsättningen att låts västra Sicklaön bli stad är bra, men tycker inte att presentationen i programmet helt lever upp till detta. Önskar ett mer effektivt markutnyttjande.

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

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

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

Delområde A – Norra delen mellan Alphyddan och Finnertorp



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

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

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

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

Delområde B

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

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

Anser att förslaget med bebyggelse längs Planavägen är bra och att det även här är viktigt med entréer mot gatan och lokaler i bottenplan. Promenadstråket på bryggor i kyrkviken tillför mycket till platsen, och är en oerhört bra lösning på dagvattenproblemen. Synpunktslämnaren hoppas att Järlaleden går att stänga i framtiden för att kunna förlänga parken ner till vattnet. Anser att Atlashuset borde rivas för bättre markutnyttjande.

Delområde C – Området runt Sickla Skola samt mötet med Kyrkviken

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

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

Övrigt

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

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

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

Planenhetens kommentarer

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

Angående en önskan om högre exploatering från synpunktslämnaren så har förslaget justerats något sedan samrådet och förslaget möjliggör nu för ett något högre exploatering än tidigare (från ca 1400 till ca 2100 bostäder).

En avvägning har gjorts mellan att bevara befintliga markhöjder och att bygga kvartersstruktur. På vissa ställen inom programområdet (exempelvis på höjden mellan

Finntorp och Alphyddan) har det bedömts mer lämpligt att anpassa bebyggelsen till befintliga natur- och terrängförhållanden.

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

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

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

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

Järlaleden föreslås byggas om till stadsgata/shared space efter det att kopplingen mellan Planiavägen och Värmdövägen är färdig.

Angående mer kvartersstruktur och mer bebyggelse inom område C: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 20 (Nysätra Fastigheter AB)

Angående bollplanen i området: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 20 (Nysätra Fastigheter AB).

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

En ny koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen under Saltsjöbanan föreslås i programförslaget. Detta göra möjligt genom att Saltsjöbanan föreslås höjas upp på bro. Läs mer om detta i programmets antagandehandling.

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

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

40. Boende på Atlasvägen 43

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

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

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

Planenhetens kommentarer

För att det ska vara möjligt minska framkomligheten för motorfordon på Järlaleden är en förutsättning att det går att skapa en koppling mellan Planlavägen och Värmdövägen. I antagandehandlingen presenteras ett möjligt sätt att tillskapa denna koppling.

Programmets antagandehandling bygger på att Gillevägen inte öppnas.

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

41. Boende på Långsjövägen

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

Gillevägen och trafik

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

Exploatering och störningar under byggtid



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

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

Kommunal service

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

Natur och grönområden

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

Planenhetens kommentarer

I Nacka görs regelbundna prognoser över framtida behov av skola, förskola och annan kommunal service. Inom denna del av västra Sicklaön bedöms att det främst kommer att bli brist på förskoleplatser. Inom Planiaområdet planeras för 28 nya permanenta förskoleavdelningar, ny Sickla skola, samt en utbyggnad av Svindersviksskolan vilket motsvarar de prognoser som gjorts för området. För att säkerställa att det inte blir brist på platser är det angeläget att den kommunala servicen färdigställs samtidigt som bostäderna.

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

Nackas mål om att bygga cirka 14 000 nya bostäder på västra Sicklaön bygger på att tunnelbanan byggs. Alla dessa resenärer kommer alltså inte att passera Slussen då tunnelbanans planerade dragning ska gå till Kungsträdgården via stopp i Hammarby sjöstad och Sofia. Det har gjorts prognoser för trafiken till och från Nacka utifrån dessa mål, vilka visar att med den nya bussterminal som planeras i Slussen kommer denna ökning inte att innebära några problem.

Det finns lagar kring störningar i samband med nybyggnation i befintliga bostadsområden. Detta för att säkerställa att boende i närområdet inte blir drabbade av hälsovådliga störningar i form av buller, föroreningar med mera.

Atrium Ljungberg är fastighetsägare till ca 30 % av marken inom programområdet. Därför är deras roll (i egenskap av fastighetsägare) betydelsefull, precis som övriga fastighetsägare i programområdet. Eftersom de äger mark inom området går det inte att minska deras roll i sammanhanget. Någon fastighetsägare premieras inte framför någon annan.

42. Boende på Ältavägen 102

Anser att de målområden som ställs upp i programmet inte uppfylls i och med förslaget. Anser att utformningen är för snäv för att utveckla en stad i världsklass. Saknar en tydlig miljöprofil kring utbyggnaden i sin helhet.

Saknar promenadstadens tankar om att en fotgängare ska kunna röra sig fritt med enkelhet utan större insikt i trafikregler. Barn, blindas, dementas med flera ska lätt kunna navigera sig och känna trygghet i området under alla tider på dygnet och under alla årstider. Fotgängarnas trygghet och trivsel är av högsta prioritet. Anser att staden ska byggas efter de oberäknliga fotgängarnas perspektiv samt att man ska minimera antalet stråk där fotgängare behöver passera trafikburna vägar. Anser att det är viktigt att skapa en intuitiv tillgänglighet för rullstolsbundna samt att det är viktigt att skapa en attraktionskraft i promenaden.

Anser att marksanering skulle vara med under en av de fyra målområdena för hållbart byggande. Detta då området är förorenat och att grundvattnet ligger högt i området. Synpunktslämnaren menar att detta inte nämns i programmet och heller inte hur detta ska hanteras. Anser att marken borde saneras nu så att programmet och andra framtida exploateringar inte äventyrar miljövärden för människor och djur.

Anser att i den skiss som visar möjlig bebyggelse andas miljöprogramområde med tråkig arkitektur. Anser att detta inte är fantasieggande och skapar borgårdar av alldaglig karaktär som är långt ifrån det man förväntar sig ett område som Sickla. Föreslår en kraftfull utbyggnad men med prägel av aktiva mål för hållbarhet. Hänvisar till Linköping Bo16 som skapar en stadsdel full av överraskningar och där ekologiska lösningar byter av varandra. Även hänvisning till Skåne och den arkitektur som finns där som enligt synpunktslämnaren där man jobbat länge med att utmana arkitektur.

Detta är Nackas entré enligt synpunktslämnaren och Atrium Ljungberg har visat att det går att bygga attraktivt. Det går att bygga mycket bostäder utan att det ska uppfattas som tråkigt och gå stick i stäv med ekologisk och social hållbarhet. Alla typer av folk ska kunna känna att området är bejakande. Anser att det borde tas fram ett alternativ till programmet som visar där arkitekturer får vara med och forma större områden än lösryckta punkthus och att undvika miljonprogram. Anser att mark bör kunna frigöras som idag är ineffektiva trafiklösningar. Anser också att man bör frigöra mark för folk som vill odla mat i närheten av sitt hem. Anser att fler aktörer bör bjudas in för att utmana programmet med tankar och idéer mot en social och ekologisk hållbarhet, samt att området ska fungera för alla människor.

Dagvatten

Anser att stomnätet för dagvatten ska ha fullgod kapacitet, där detta inte finns bör detta byggas ut. Anser att programmet ska ha kapacitet så att vattnet renas innan det når recipienten så att programmet inte är avhängigt dagvattenlösningen som föreslås till programmet. Anser att arbetet med gröna tak bör arbetas mer aktivt med.

Kollektivtrafik

Anser att området runt Nacka station är viktigt i framtiden inte minst för utvecklingen av ett hållbart samhälle med fotgängarperspektiv. Föreslår att Saltsjöbanan grävs ned och att tvärbanan ligger i nivå med övrig trafik (plankorsning) för att minska buller och möjlighet att exploatera ny mark och på grund av dess barriäreffekt. Föreslår även att bilar och bussar ska kunna ta sig från Älta via Planiavägen till Värmdövägen.

Staden Nacka borde bygga miljöer som gör bilen onödig för att möjliggöra för bebyggelse längre ut i Nacka och Värmdö. Tycker inte att Gillevägen ska öppnas för allmän genomfartstrafik men är för tankarna om en plankorsning vid Planiavägen/Värmdövägen. Ta med i programförslaget möjligheten att minska trafiken från Älta med minst lika många som programförslaget kräver för sin utbyggnad.

Konstaterar att det idag finns många småbandsfamiljer i området. Dessa kommer att växa upp och bli tonåringar och kommer då att behöva en plats att etablera sig på i det fria rummet. Föreslår att maximera bollplanen som föreslås till en 11-mannaplan i konstgräs, samt att i anslutning till fotbollsplanen ge förutsättningar för en byggnad som är tänkt att vara en knutpunkt för det civila samhället där föreningar så som Sickla IF kan etablera sig.

Planenhetens kommentarer

Ett av målen i programmet är att öka tillgängligheten och framkomligheten för gångtrafikanter. Detta kan göras genom att minska det utrymme som biltrafiken tar i området idag. Men även genom att analysera och komplettera bristfälliga gång- och cykelkopplingar.

Angående hanteringen av dagvattnet i området – se svar på kommentarer från synpunktslämnare 16 (Nysätra Villaägareförening). I den utredning som gjort kring dagvattenhanteringen konstateras att det inte räcker med lokala fördröjningsåtgärder inom kvartersmark för att uppnå acceptabla kvalitetsnivåer på vattnet i Kyrkviken.

Under kapitlet ”Programmets konsekvenser” finns ett stycke som berör markföroreningar. Det är konstaterat att det finns markföroreningar inom delar av programområdet. I samband med detaljplanarbeten för berörda områden ska marksaneringsutredningar och provtagningar göras. Innan byggnation kan påbörjas ska sanering ha skett.

Det har gjorts flertalet utredningar kring Saltsjöbanan genom området och möjligheten att skapa en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen. I programmets antagandehandling finns ett förslag på en möjlig planskild koppling mellan gatorna. Mer om detta går att läsa i programmets antagandehandling.

Angående bollplanen vid Sickla skola: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 31 (boende i Alphyddan).

43. Boende på Gamla Värmdövägen 6

Synpunktslämnaren konstaterar att programmet har ambitiösa mål som kräver starka styrmedel för att förverkligas. Det stora bilberoende utgör ett stort problem. De planeringsområden som varit i Nacka har länge prioriterat biltrafikens framkomlighet, vilket har motverkat ett hållbart byggande.

Anser att förslaget i programmet gällande gång- och cykeltrafikanterna är otillräckligt och anser att det bilberoende synsättet är styrande för planeringen istället. Anser att kommunen bör börja med att skissa för framkomlighet för cyklister och att de oskyddade trafikanterna bör ses som stadens huvudpersoner.

Anser att det är extra viktigt att det byggs gena och attraktiva stråk för gående och cyklister som förbättrar kopplingarna till Hammarby Sjöstad och kontakterna med östra och västra Finntorp. Föreslår att det byggs en ny gång- och cykelbro från rosenstigen, över Värmdövägen/Saltsjöbanan vidare mot Planaivägen och Sickla Köp kvarter.

Anser att det är nödvändigt att den befintliga gång- och cykelbron söder om Finntorp får en ny ramp i västlig riktning genom den planerade stadsparken och att programområdet utökas så att denna del är med i programmet.

Konstaterar att nästan alla tar bilen för att handla på Sickla köp kvarter vilket har ökat bilismen i området. Genom att införa parkeringsavgifter i Sickla köp kvarter tror synpunktslämnaren att detta problem skulle minska.

Järlaleden

Föreslår att Järlaleden byggs om till ett attraktivt gång- och cykelstråk med busstrafik vilket skulle få stora miljöförbättringar och tillgänglighet till Järlasjön, Sickla och Nackareservatet. Viktigt att återskapa kontakten med vattnet och skapa ett attraktivt parkområde. Anser att man genast borde genomföra en opartisk och mer omfattande trafikutredning som belyser konsekvenserna av Järlaledens stängning.

Ny bebyggelse – bostäder, torg och stadspark

Anser att det skulle innebära stora ingrepp i befintlig naturmark om området mellan Finntorp och Alphyddan skulle exploateras. Området innehåller äldre ekar och 200-åriga tallar. Exploateringen innebär stora terrasseringsarbeten med bergssprängningar och schaktningar, vilket innebär betydande problem med hanteringen av schaktmassor och transporter ut från området. Anser att det nya området skulle bli en enklav pga av höjdskillnaderna, vilket är raka motsatsen till ambitionerna i programmet.

Föreslår att området A stryks i programmet och att bilkopplingen mellan Finntorp och Alphyddan stryks och att området bevaras som naturområde. Anser även att exploateringen i området B är för hög och bör bantas med 20 % och ge mer utrymme för stadsparken. Om Järlaleden tas bort öppnas möjligheten till en större park med mindre buller och ett trivsamt torg utan bilar.

Planens kommentarer

Ett av målen i programmet är att öka tillgängligheten och framkomligheten för gångtrafikanter. Detta tror vi görs bäst genom att minska det utrymme som biltrafiken tar i området idag. Men även genom att analysera och komplettera bristfälliga gång- och cykelkopplingar.

Någon planskild gångväg över Värmdövägen föreslås inte i antagandeförslaget. Förslaget (efter samråd) bygger istället på en planskild gång- cykel- och bilkoppling mellan Planiavägen och Värmdövägen under Saltsjöbanan. Läs mer om detta i svar på kommentarer från synpunktslämnare 3 (Trafikförvaltningen).

Nacka kommun har sedan programmet varit på samråd hunnit införa avgifter på parkering inom allmän plats inom delar av västra Sicklaön.

Om en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen byggs finns det möjlighet att bygga om Järlaleden till stadsgata. Detta kommer att utredas ytterligare i kommande detaljplanearbete.

Angående bebyggelse på höjden mellan Finntorp och Alphyddan: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 25 (Brf Bergakungens medlemmar).

Den två parkområdet föreslås inom programområdet. En mellan Finntorp och Svindersberg (området på höjden mellan Finntorp och Alphyddan) och en norr om Kyrkviken. Båda parkerna är relativt stora, varav den norr om Kyrkviken ca 5000 kvm.

44. Boende på Blomstervägen 7

Anser att det är angeläget att det skapas trygga stråk där föräldrar och barn kan röra sig utan att riskera att bli påkörda av bilister och snabbsyklar. Påpekar att de själva har varit med om incidenter på gångbanorna längs Värmdövägen. Anser att trafiken bör koncentreras till få vägar som gång- och cykeltrafikanter kan undvika.

Föreslår att en gångbro byggs (med hiss) mellan Finntorpsberget och Värmdövägen och Saltsjöbanan till Nacka station. Detta för att skapa ett tryggt gångstråk hela vägen till Nacka gymnasium från Finntorp. Dessutom slipper man den uråldriga och tidvis vattenfyllda undergången under Nacka station.

Föreslår att genomfartstrafiken koncentreras till Värmdövägen och Planiavägen och öppna inte Gillevägen för genomfartstrafik. Synpunktslämnaren föreslår att man bygger en avsläppningsparkering till Sickla-skolaområdet i östra änden för att undvika onödiga rundturer runt tallbacken för att komma till skolans parkering.

Nacka saknar en stor central lekpark som blir mötesplats i området. Kanske kan parken vid Settewallska villan i Finntorp utvecklas? Bygg stora lägenheter 4-5 rum och kök då efterfrågan för detta är stor i Nacka. Se till att skapa lokaler för dagis och andra kommunala verksamheter. Kanske kan KKV-huset göras om till ett hus för musikskolor och studieförbund samt användas av Sicka skola. Tror att infartsparkeringen på sikt inte är tillräckligt stor. Särskilt när tunnelbanan kommer till Nacka.

Se över busshållplatserna på Värmdövägen då det är för mycket incidenter på denna sträcka idag. Till exempel genom att sätta stängsel runt busshållplatsen vid Nacka station i västlig riktning som är mycket farlig. Kan man flytta denna hållplats längre västerut?

Planenhetens kommentarer

Angående planering av en planskild gångkoppling över Värmdövägen: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 43 (boende på Gamla Värmdövägen 6).

Det är i nuläget inte aktuellt att öppna Gillevägen. I samband med kommande detaljplanearbete för området runt Sickla skola kommer bland annat trafikfrågorna studeras mer detaljerat.

I programmet föreslås bland annat en park i anslutning till Kyrkviken. Parken är tänkt att innehålla bland annat en lekplats.

Angående storlek på lägenheterna i området: I kommande detaljplanearbete kommer lägenhetsfördelning upplåtelseformer etc. att studeras.

Angående skola, förskola och behovet av kommunal service: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 32 (boende på Atlasvägen).

Det bedöms inte lämpligt att stora ytparkeringar tar upp mark i en kommande tät stadsbebyggelse, där marken är högt värderad och ska utnyttjas effektivt. Allmän parkering kommer att tillskapas i anslutning till gatorna i form av kantstensparkering i stället. Därutöver föreslås ett bergrumsgarage under höjden mellan Finntorp och Alphyddan. Användningsområden för detta garage kommer att utredas vidare i kommande detaljplanearbete.

Värmdövägen är tänkt att byggas om till stadsgata genom området. I samband med detta ser man över busshållplatsernas placering, bredd på gång och cykelbanor, vägar och trottoarer med mera.

45. Boende på Becksjudarvägen 27

Anser inte att det är försvarbart att bibehålla den stora parkeringen inom Sickla köpkvarter i ett plan när Nacka nu ska byggas så mycket nya bostäder i Nacka. Föreslår att parkering istället byggs i flera våningar med bostäder ovanpå.

På så vis kan man kanske bygga lägre hus inom området B som harmoniserar med befintlig bebyggelse i Finntorp?

Planenhetens kommentarer

Angående att bebygga parkeringen på Sickla köpkvarter: Se svar på kommentar till synpunktslämnare 12 (Nacka Naturskyddsförening). Vad gäller höjden på bebyggelsen inom områdena föreslås lämpliga höjder i programmet men kommer att utredas vidare i kommande detaljplanarbeten.

46. Boende på Långsjövägen 6

Tycker att et mesta i förslaget är jättefint.

Dock undrar synpunktslämnaren hur man har tänkt när man föreslår en öppning av Gillevägen? Detta vore en trafiksäkerhetsmässig katastrof med hänsyn till skolan och förskolan. Det är redan idag obehagligt att korsa Gillevägen vid Långsjövägen på grund av dold sikt och bussar som inte håller hastighetsbegränsningarna.

Kan man inte istället bredda Järlaleden för att ge plats åt större trafikflöden här.
En viadukt över Saltsjöbanan till Värmdöleden skulle också avlasta området enormt.

Planenhetens kommentarer

Det är i nuläget inte aktuellt att öppna Gillevägen. Antagandehandlingen och nya trafikberäkningar bygger på att Gillervägen hålls stängd för genomfartstrafik likt som det är idag. Järlaledens östra del föreslås byggas om till stadsgata efter att kopplingen mellan Planiavägen och Värmdövägen kommit till.

I programmet föreläs en planskild koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen under Saltsjöbanan. Mer om detta finna att läsa om i programmets antagandeversion under stycket *Trafik*.

47. Boende i Hästhagen

Anser att en förtätning runt Sickla, Kyrkviken och Nysätra är klokt, då det är nära kollektivtrafik, natur och annan service. Detta är samhällsekonomiskt rationellt och positivt för oss som redan bor i området då detta kan leda till bättre service och fler skattebetalare.

Förtätningen bör göras så att vår fina natur inte hotas och att det finns en realistisk plan för infrastrukturen och utbyggnaden av kommunal service (till exempel skola, förskola). Anser att det är olämpligt att öppna upp Gillevägen för genomfartstrafik då det redan idag är utsatt. Redan idag fungerar trafiksituationen dåligt här.

Föreslår att trafiken till Sickla köpkvarter bör underlättas genom att en påfart görs mot Gamla Värmdövägen. På sträcka Ältavägen-Nysätra (bron) bör staket sättas upp mellan cykelbanan och bilvägen.

Planenhetens kommentarer

Programförslaget bygger på att det inte bör vara mer än 300 meter till närmaste park- eller grönområde. Naturmark bevaras i norra delen av programområdet (mellan Finntorp och Alphyddan) och längs med Kyrkvikens strand. Måna av de naturvärdesträd som mätts in i området kommer att gå att bevara, vilket kommer att bevakas under kommande detaljplanearbete.

Det är inte aktuellt att öppna Gillevägen för allmän genomfartstrafik. Utformningsförslaget i programmet bygger på att Gillevägen inte öppnas.

En planskild koppling föreslås mellan Planiavägen och Värmdövägen samt även möjligheten att koppla samman Simbagatan (Sickla köpkvarter) med Värmdövägen. Mer om detta: se svar på kommentar från synpunktslämnare 3 (Trafikförvaltningen).

Angående Ältavägen har denna inte studerats i programmet.

48. Boende Älta Strandväg 33

Tycker att det förefaller trevligt att planera Planavägen som stadsgata, men anser att genomfartsmöjligheterna bör prioriteras eftersom detta är Ältabornas förbindelselänk till centralare delar av Nacka.

Det är redan idag tidvis problem att passera cirkulationsplatserna vid Sickla köpkvarter. Om Nacka kommun eftersträvar en stadslignande stor utbyggnad av Sicklaön som inte tillåter genomfartstrafik till Älta bör möjligheterna undersökas att överföra Älta till Tyresö kommun.

Planenhetens kommentarer

Det har under programarbets gång bedömts möjligt att bygga om Planavägen till stadsgata och ändå behålla en god framkomlighet till Älta.

49. Boende på Tallvägen

Ser fram emot en lösning på det trafikchaos som råder kring Sickla, framförallt på helger. De känner sig avskurna eftersom det ofta är stillastående kö på Järlaleden mellan Fredells och Planavägen och tar ofta vägen via Järla sjö istället in mot Stockholm, en stor omväg. Alternativt via Älta. Om Gillevägen skulle öppnas för trafik skulle det underlätta. Kortare köer, snabbare flöde och säkrare trafik.

Planenhetens kommentarer

Det är inte i nuläget aktuellt att öppna upp Gillevägen för allmän genomfartstrafik, med hänsyn till de ökade trafikmängder på gatan som blir av ett öppnande.

Angående en framtida ombyggnad av Järlaleden öster om Planavägen: Se svar på yttrande från synpunktslämnare 33 (boende på Gillevägen).

50. Boende vid Sickla Strand

Bestörtas över att det finns förslag på att öppna Gillevägen och protesterar som kraftigast mot detta med följande argument:

Sickla strand miljö är unik i västra Nackaområdet och strimman av bebyggelse mellan Gillevägen och stranden kan knappt vara mer än 200 meter. Miljön är själva orsaken till att många bor där. Miljön kring Sickla strand och Trollebo är näst intill K-märkt i många upplevelse. Att Nacka ska bygga stad innebär att en av de finaste, lugnaste tullnära miljöerna förstörs av fördubblad trafik, tung trafik, minskad kvalitet på lekplatser, stränder och promenader är oacceptabelt. Mer trafik = mer avgaser, mer buller, mer slitage, mer risker för barn, äldre cyklister och gångtrafikanter.

Visst behövs det förbättringar i Sickla, men hur mycket yta upptas inte redan av bilvägar, parkeringar, Sickla köpkvarter, tåg och trafiklösningar? Den yta som ringlar runt Tallbacken



på köpkvarterets sida är redan upptagen av trafik och oanvändbar för något annat och bör utvidgas, medan Tallbacken bör bullerskyddas.

Kräver att kommunen tar hänsyn till de unika miljövärden som finns längs Gillevägen och att verklig framgång är en kombination av effektivitet och kvalitet. Att kortsiktigt öka trafik, risker, buller och avgaser i Sickla strand och Trollebo för att avlasta nya bostäder kring Planiavägen är dåligt enligt synpunktslämnaren. Synpunktslämnaren refererar till Ronneby där man blev tvungen att bygga en helt ny bro över spårområdet och industrimark för att dels bevara en unik miljö, men även för att öka effektiviteten. Anser även att det inte är särskilt effektivt att förstöra ett idag väl fungerande område för några nya bostadsområden.

Utvidgning och expansion är viktigt för Atrium Ljungberg. Anser att det finns mycket bättre möjligheter än detta programförslag. Att förstöra områden längs Gillevägen är inte särskilt visionärt eller modigt.

Planenhetens kommentarer

Det är inte i nuläget aktuellt att öppna Gillevägen för allmän genomfartstrafik. Programförslaget bygger på att Gillevägen förblir stängd.

Eftersom Stockholm växer väldigt fort behövs det byggas nya bostäder i regionen. Sicklaön ligger mycket nära Stockholms stadskärna och är därför en strategisk och viktig plats för framtida förtätning. Genom att tillföra nya bostäder finns det också mer resurser att skapa nya allmänna platser, lekplatser, handel, service med mera. I programområdet föreslås bland annat en breddning av rekreationsstråket längs Kyrkviken, en ny stadspark med lekplats samt nya torg.

Atrium Ljungberg är inte fastighetsägare till marken längs Gillevägen, utan den mark som föreslås utvecklas med ny bebyggelse ägs av kommunen. Förslaget på denna plats har tagits fram av kommunen. Atrium Ljungberg är till största del fastighetsägare till marken inom mellersta delen av Plania. Det förslag som tagits fram för detta område har bedömts inneha många goda kvalitéer. Dock kommer utformning, placering och utseende av området och bebyggelsen att studeras ytterligare i kommande detaljplanearbete.

51. Boende i Nysätra

Det är bra att Nacka kommun tar ett samlat grepp kring utbyggnad och infrastruktur men detta förslag stödjer synpunktslämnaren inte. De gillar inte de områden som byggts i Nacka där det endast är liv och rörelse under en begränsad tid på dygnet då det blir mörk och öde efter stängningsdags. Till exempel Fredells, kontoret vid korsningen Järlaleden/Sickla Industriväg, Sickla köpkvarter och Järlasjöområdet. Men varför denna satsning på ännu mera stadsbebyggelse?

Vilka verksamheter tror kommunen kommer att klara sig i bottenplan på bostadshusen längs Planiavägen i skuggan av Sickla köpkvarter? Det är knappt att butiker går runt i Hammarby Sjöstad, där avstånden till annan service är mycket längre och där det bor en väldigt köpstark målgrupp.

Synpunktslämnaren citerar programmet på sidan 7 som bland annat handlar om att bereda plats för nya kommuninvånare och undrar till vilket pris kommunen ska göra detta? Refererar till Sickla köp kvarter som fört med sig bilköer, smutsigt dagvatten, tegelkolosser till byggnader och ödelandskap på kvällarna. Ska det bli ännu mer bilkö i framtiden, då det redan idag är jättemycket?

Synpunktslämnaren valde att flytta till Nacka för småskaligheten, den blandade bebyggelsen och naturen. Om det ska byggas – bygg då villor och småhus som i Järla sjö där man byggt i liten och genomtänkt skala. Men hur roligt ser det ut runt omkring? Grustag, öde parkeringsplatser och otryggs spårområde.

Planenhetens kommentarer

Stadsbebyggelse innebär en blandad typ av bebyggelse med olika innehåll, användningar och upplåtelseformer. Genom att blanda bostäder, service, handel, kontor med mera i ett och samma område är möjligheterna större att skapa liv och rörelse under större delar av dygnet. I Planiaområdet framhålls dessa värden som viktiga och ska följas upp i kommande detaljplanarbeten. Med den förväntade befolkningsökningen som blir i området efter utbyggnad bedöms det att lokalerna i byggnadernas bottenplan går att fylla med lämpliga verksamheter.

Angående biltrafiken i området så har det gjorts simuleringar och prognoser för framtida trafik i området. Dessa visar att en utbyggnad enligt programförslaget är relativt låg och främst ger lokala skillnader i trafikmängder. Utgångspunkt är att skapa bättre framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter.

Eftersom Stockholmsregionen växer väldigt fort krävs det att det byggas nya bostäder i regionen. Nacka bär en del av ansvaret att se till att den rådande bostadsbristen byggs bort. Sicklaön ligger mycket nära Stockholms stadskärna och är därför en strategisk och viktig plats för framtida förtätning. Då det även planeras för tunnelbana i området är det viktigt att utnyttja platserna inom programområdet effektivt, samt för att få fler personer att åka kommunalt. Att bygga villor inom programområdet bedöms inte som ett effektivt markutnyttjande.

52. Boende vid Sickla Strand

Synpunktslämnaren föreslår en parallell infart bredvid bilhindret på Gillevägen så att bilar till sporthallen kan köra direkt dit och slipper belasta Gillevägen.

Föreslår att Planiavägen ska gå fram till Värmdövägen under spåren.

Anser dessutom att Atrium Ljungberg bör vara med och finansiera en sådan byggnation vilket skulle avlasta trafiken på Järlaleden.

Planenhetens kommentarer

I antagandehandlingen av programmet föreslås att vändplanen på Gillevägen förläggs så att infart till de föreslagna bostäderna, bollplanen och sporthallen går att nå från Planiavägen. Detta för att undvika att ny trafik dras förbi skolan och befintlig bebyggelse på Gillevägen.

I antagandehandlingen föreslås en lösning där Värmdövägen och Planiavägen kopplas samman under en upphöjd Saltsjöbana. Mer om detta går att läsa om i programhandlingen under kapitlet ”Trafik – framtida förändringar”. De infrastruktursatsningar, åtgärder och anläggningar som föreslås inom allmän plats inom planområdet är tänkta att i huvudsak bäras av tillkommande bebyggelse.

53. Trollebo Villaägareförening

Föreningen anser att områdena söder om Sickla köpcentrum är redan idag extremt attraktiva. De karaktäriseras av småskalighet, fantastisk tillgång på friluftsliv, service och kommunikationer och en lång kulturhistoria. En exploatering av näraliggande områden måste ta ett större perspektiv och visa stor hänsyn till dessa områden för att säkerställa att målen om att förändringar i den byggda miljön förbättras samt att trafiksäkerheten ökar som står i Nacka kommuns översiktsplan. En förtätning är naturlig och möjlig, men måste ta avstamp i de existerande förhållandena och områdets existerande kvaliteter, och inte i en abstrakt vision om en förlängning av innerstaden.

Trafik

Att sprida trafiken över fler vägar leder till ökade barriärer och syftar främst på Gillevägen, som liksom Järlaleden, Värmdövägen och Värmdöleden. Rörande Gillevägen så har den en felaktig klassificering som integrerat transportrum i trafikutredningen och föreningen ifrågasätter starkt de däri angivna trafikflödena för denna väg. De menar att Gillervägen är glest trafikerad och då fräst skräckan intill Sickla Skola. Anser att en eventuell öppning av Gillevägen går stick i stäv med Nacka kommuns översiktplans mål om trafiksäkerhet och området Bg1. Anser att det i detaljplaneprogrammet tydligt bör framgå att Gillevägen inte ska öppnas för genomfartstrafik.

Anser att en öppning mellan Värmdövägen/Planiavägen är akut oavsett exploateringsplanerna. Istället för via Atlas/Gillerondellerna bör trafik från Nackarondellen ledas direkt in på Värmdövägen via Värmdömotet. Trafikutredningen är undermålig, bland annat avseende nulägesbeskrivning (uppgivna trafikflöden, vägklassificeringar), simuleringar och bullerutredning, och måste göras om innan den kan betraktas som ett godtagbart underlag för ett detaljplaneprogrambeslut.

Villaägareföreningen anser inte att det är förenligt med byggnader som är 10-15 våningar inom programområdet. Detta med hänsyn till omkringliggande bebyggelse och kulturmiljöer. Ny bebyggelse ska anpassas till existerande bebyggelse.

Dagvatten och kommunal service

Föreningen är kritiska till den föreslagna dagvattenlösningen för området samt att viktiga infrastrukturella frågor såsom skola/förskola saknar täckning i programmet.

Barnkonsekvensanalys

Anser att det är mycket allvarligt att det saknas en barnkonsekvensanalys i programmet.

Privata intressen i programarbetet

De är kritiska till kommunens nära samarbete med privata särintressen i den pågående processen som ska leda till nya detaljplaner.

Med anledning av ovanstående ser föreningen det som nödvändigt med en grundlig omarbetning av såväl underlag (speciellt trafikutredningen) som förslaget innan något beslut om detaljplaneprogrammet kan tas. I denna process är det viktigt att berörda ges ytterligare möjlighet att yttra sig.

Planenhetens kommentarer

Det är inte i nuläget inte aktuellt att öppna Gillevägen för allmän genomfartstrafik. Programförslaget bygger på att Gillevägen förblir stängd.

Angående ny koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 3 (Trafikförvaltningen).

Bebyggelsen närmast Nysätra föreslås i programmet inte överstiga tre våningar och bebyggelsen närmast Gillevägen föreslås inte överstiga fyra våningar. Detta för att ta hänsyn till den skala som råder i de befintliga villaområdena. En successiv upptrappning av bebyggelsen föreslås mot Järlaleden för att där tillåtas bli upp till 6 våningar som högst.

Angående föreslagen dagvattenhantering – se svar på kommentar från synpunktslämnare 16 (Nysätra Villaägareförening).

Angående prognos av framtida behovet av förskola och skola: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 32 (boende på Atlasvägen).

En barnkonsekvensanalys bör tas fram i samband med kommande detaljplanearbeten inom programområdet.

Atrium Ljungberg är ägare till delar av marken inom programområdet, varpå deras intressen ska vägas mot de allmännas intressen i området i samband med planeringsarbetet. Kommunen är också ägare till en stor del av marken inom programområdet. Kommunen i egenskap av fastighetsägare ska få samma prioritet som övriga fastighetsägare i området. Någon enskild fastighetsägare främjas inte framför någon annan.

Efter att programmet är antaget kan detaljplanearbetena inom området att påbörjas. Innan detaljplanen har vunnit laga kraft kan ingen bebyggelse påbörjas. Troligtvis blir det fler detaljplaner inom programområdet. I samband med detaljplaneprocessen kommer åter sakägare, myndigheter, remissinstanser och övriga intresserade åter ha möjlighet att yttra sig kring planförslagen.

54. Boende på Atlasvägen 37

Anser att vad som är barnens bästa ska prövas i en barnkonsekvensanalys och frågar varför någon sådan inte gjorts.

Synpunktslämnaren undrar hur programmet tillgodoser att det blir en bra utemiljö för förskolebarnen i tillkommande förskolor.

Nämner att det krävs ytor för förskolegårdar och refererar till Malmö kommun som rekommenderar 30 kvadratmeter per barn och Lund som rekommenderar 50 kvm per barn enligt synpunktslämnaren. Det är också viktigt att gårdarna får hög kvalitet och undrar om Nacka har några sådana riktlinjer.

Synpunktslämnaren anser att det leder till konflikter när man kombinera förskola och bostäder i samma byggnad. Anser att det vore dumt att bygga på förskolan vid Sickla skola med bostäder då det bedrivs 5-årsverksamhet i byggnaden och då detta i så fall skulle behövas för Sickla skola som växer. Undra hur det är tänkt med skolorna och tillväxten?

Anser inte att en brygga är en bra lekmiljö för skolbarn och att detta inte räcker. Anser att kartan som visar grönstruktur är missvisande då ett stråk går igenom skolgården som är asfalterad. Sluttningen norr om Atlasvägen är angivet som natur, men påpekar att detta inte går att vistas i då det är för brant.

Den föreslagna stadsparken norr om Kyrkviken kommer enligt synpunktslämnaren inte att bli bra om man inte minskar trafiken på Järlaleden. Anser att man borde tagit med ett större område som även inbegriper Sickla köp kvarter. Parkering borde läggas under mark och bebyggas med bostäder här istället för de gröna områdena som föreslås i programmet.

Anser att Gillevägen inte borde öppnas för allmän genomfartstrafik.

Planenhetens kommentarer

En barnkonsekvensanalys kommer att tas fram i kommande detaljplanearbete om man då anser att detta behövs. De platser som pekats ut för förskola har bedömts ha lämpliga placeringar, men kommer att detaljstuderas i kommande detaljplaneprocesser. Kommunens fastighetskontor rekommenderar att gårdarna ska uppgå till 20 kvm per barn om det är möjligt. Detta kommer att prövas i kommande detaljplanearbete och vägas mot att det kommer att behövas förskolor även i områden med tät stad.

I stadsparken föreslås en ny lekplats, likaså på området mellan Finntorp och Alphyddan. Vad gäller det gröna stråken som redovisas så är det dels stråk som är tänkta att fungera som rekreativstråk, men även stråk för biologisk spridning. På skolgården växer fler större ekar som fyller ett viktigt syfte ut spridningssynpunkt och som bärare av olika arter.

Gillevägen är inte tänkt att öppnas för allmän genomfartstrafik i nuläget.

Boende på Nysätravägen 15

Genomfartstrafik från Ältavägen och Järlaleden samt lokaltrafik till skolorna och Sickla Köp kvarter har ökat. Synpunktslämnaren tror att detta kommer att öka ännu mer. Anser att det är av största vikt att Järlaleden öster om Planiarondellen stängs av samt att en koppling mellan Planivägen och Värmdövägen kommer till stånd.

Anser att det inte är bra om Gillevägen öppnas för allmän genomfartstrafik och att västra Järlaleden inte klarar mer trafik och önskar planskilda eller reglerade gångvägar över Nackanäsvägen/Planivägen/Järlaleden. Säkerheten vid Sickla skola är ansträngd.

Anser att dagvattnet i området ska minimeras och i första hand ledas till andra utlopp än till dessa som är mest känsliga. Anser att dagvattnet ska renas med en landbaserad anläggning. Det kommer inte på fråga att vattennivån sänks eller att en sedimenteringsbassäng anläggs i viken. Dock kan gångvägen vid östra Järlaleden efter Järlaledens avstängning med fördel ersättas med ett bredare trädäck som i kombination med muddring gör det möjligt för båtägare att tillfälligt lägga till? Viktigt att bevara sammanhängande grönskilar.

Planenhetens kommentarer

I programmet föreslås att Järlaleden öster om Planiarondellen stängs av eller byggs om till stadsgata efter det att en koppling mellan Planiovägen och Värmdövägen kommit till. Det presenteras i antagandehandlingen av programmet en möjlig koppling som innebär att Saltsjöbanan lyfts upp på en bro.

Det är inte aktuellt i nuläget att öppna upp Gillevägen för allmän genomfartstrafik, men att Gillevägen är tänkt att byggas om för att förbättra för gång- och cykeltrafikanter (bättre trottoarer och cykelbana till exempel).

Angående dagvattenhanteringen i området: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 16 (Nysätra villaägareförening).

55. Sickla Skola intresseförening

Anser att det är bekymmersamt att planprogrammet helt saknar en barnkonsekvensanalys då barnen är särskilt utsatta samhällsmedlemmar och anser att programmet bör underkännas på dessa grunder.

Föreningen ifrågasätter trafikutredning, som de anser innehåller felaktigheter. Särskilt i frågan om Gillevägen och bör därmed underkännas. Detta då de menar att det säaknas mätningar utanför skolområde, vilket gör att det inte går att se skillnaderna mellan förslagen och nuläget. På dess grunder anser de att inga beslut eller rekommendationer för detaljplaner kan tas rörande trafikåtgärder på Gillevägen förrän bristerna i underlaget är åtgärdat.

Anser att de borde planerar för mer ytor för spontanidrott och barnens behov av fritidsanläggningar. Anser att de innan antagande bör föreslås fler ytor för dessa ändamål i detaljplaneprogrammet.

Planenhetens kommentarer

Någon öppning av allmän genomfartstrafik på Gillevägen är inte aktuellt i nuläget. Programförslaget bygger på att Gillevägen hålls stängd.

I samband med kommande detaljplanearbete bör en barnkonsekvensanalys tas fram.

56. Leklabets Föräldraråd

Föräldrar och personal är oroliga för vad det förestående bygget kommer att innebära och hoppas att den goda dialogen med kommunen och Atrium Ljungberg fortsätter för att finna en bra lösning inom kort. Anser att det är viktigt för alla att barn och föräldrar får ett hållbart alternativ och att personalen får förutsättningar att fortsätta driva

personalkooperativet i kommunen. De önskar en bra ersättningslokal i omedelbar närhet (och med bra kollektivtrafikläge) till det nuvarande läget på Sjötorpsvägen. Om en sådan kan erbjudas inom kort finns goda förutsättningar att driva kooperativet vidare, i annat fall finns risk att barn och/eller personal lämnar. De vill också tillägga att eftersom förskolan är liten så är den känslig för avhopp både vad gäller personal och barn och därför vill de poängtera att omlokaliseringen måste ske på ett sätt så att nuvarande barngrupp kan stanna kvar i sin helhet.

Närheten till Sickla Skola, där många syskon går och där de allra flesta barn troligen kommer att fortsätta sin skolgång är också en viktig parameter. Förskolan har förstått att detta är kommunens ambition, och är glada för det, men vi vill bara understryka att i det fall barn tvingas byta förskola skulle det vara väldigt olyckligt för barnen och innebära ett väldigt avbräck för förskolan. Om barn tvingas sluta så finns det en stor risk att förskolans ekonomi blir alltför ansträngd för att fortsätta. De ser också en risk att belastningen på personalen blir alltför stor om öppettider behöver ändras på grund av att föräldrar till barn som väljer att stanna eller inte får plats på annan förskola får för lång resväg. En lång resväg skulle också självklart vara ett stort problem för föräldrar som väljer eller måste ha kvar sina barn på förskolan, inte minst med tanke på den utmanande trafiksituationen på Sicklahalvön. Andra frågor som det se är viktiga är att lokalen är bra och att förskolan inte samlokaliseras med andra förskolor då personal och barn trivs så väl på Leklabbet med små barngrupper.

Planenhetens kommentarer

Kommunen ansvarar för att det ska finnas tillräckligt med förskoleplatser. Vad gäller lokalen för leklabbets förskola så ägs denna av Atrium Ljungberg. Kommunen och Atrium Ljungberg jobbar tillsammans med att hitta ersättningslokaler till Leklabbets förskola.

57. Konstnärernas Kollektivverkstad

Påpekar i yttrandet att buller från Konstnärernas Kollektivverkstad (KKV) bör klassas som industribuller och inte som trafikbuller. Befintlig pågående verksamhet kan inte tvingas upphöra om den strider mot detaljplan men innebär att bygglov för kommande ombyggnad i strid mot en detaljplan ej kan ges. Kringliggande föreslagna bostadskvarter måste liksom KKV utformas så att buller från KKV:s verksamhet, fläktar mm ej kommer att förhindra, framtida verksamhet i KKV:s lokaler.

Föreningen anser att användningen för byggnaden som KKV sitter i bör få användningen "Småindustri/verkstad" och påpekar att PBL har som krav att det i en detaljplan finns krav på att rätt markanvändning ska anges. Gränsen mellan KKV och markanvändning "Park/Natur/Rekreation" med idrottshall och fotbollsplanen är dragen alldeles intill KKV:s östra fasad. Utrymme behövs för stora lastbilar och inlastning antingen vid nuvarande lastbrygga eller vid eventuell ny lastbrygga vid östra fasaden. Ett tillräckligt stort område runt byggnaden måste anges i planprogrammet och i kommande detaljplan för att säkra erforderlig plats för KKV:s verksamheter samt angöring och parkering. Den i samrådsförslaget föreslagna byggnad framför KKV:s norra fasadfönster omöjliggör framtida användningen av monumentalverkstaden och anser att den är oacceptabel.

Redovisad fotbollsplan förefaller ha måtten 70x40 m. Den kan vridas och förläggas närmare idrottshallen eller minskas i mått. En 7-mannaplan kan vara mindre, ända ner till 50x35 m. Detta ger utrymme för erforderliga ytor som kan komma att behövas för KKV:s verksamhet vid framtida ombyggnad. En sådan utbyggnad skulle heller inte vara förenligt med PBL 8 kap § 13 och 14.

Planenhetens kommentarer

Efter samrådet föreslås i programmet att byggnaden där konstnärernas kollektivverkstad håller till ska rivas och ersättas med bostadskvarter med verksamheter i bottenplan. Detta då byggnaden bedöms vara i dåligt skick samt för att skapa en stadsmässig och mer effektivt utnyttjad markanvändning. Då området ligger mycket central och nära goda kollektivtrafikförbindelser, med bland annat en framtida tunnelbanestation inom programområdet) har behovet av fler bostäder vägts tyngre än ett bevarande av byggnaden.

Då Planiaområdet i framtiden är tänkt att bli tät och blandad stad med goda boendemiljöer har bedömningen gjorts att någon industriell verksamhet inte är förenligt med detta. Kommunen ser för närvarande över nya lokaliseringmöjligheter för konstnärernas kollektivverkstad.

58. Brf Diamanten

Bostadsrättsförening Diamatern ligger på Atlasvägen 45, 47, 49, 51 och 53 består av 63 lägenheter som alla har vardagsrum och balkonger mot Gillevägen. Ökad trafik skulle innebära avsevärt mycket mer buller och smuts i vår boendemiljö. Dessutom skulle kvarteret bli avskuret från Sickla strand, och instängt mellan Järlaleden och Gillevägen. Med grund av detta protesterar föreningen mot att Gillevägen öppnas. Föreningen hänvisar till Trollebo Villaägareförenings yttrande och stödjer denna skivelse.

Planenhetens kommentarer

Se kommentarer till Trollebo Villaägareförening

59. Föreningen Sicklaslussen

Föreningen Sicklaslussen ser positivt på planprogrammets förslag att via nya trafiklösningar styra över biltrafik från östra Järlaleden på sjöns nuvarande strand, över till Värmdövägen, och rekommenderar att dessa trafiklösningar anläggs innan ny bebyggelse tillkommer.

Vattenområdet har också i omgångar naggats i kanterna, då vägar och detaljplanerade områden tillåtit annektera tidigare stränder och sjöområde. Det finns många som kommer ihåg och längtar tillbaka till Kyrkvikens gamla strandlinje som gällde före Järlaledens tillkomst. Det är därför av största vikt att åtminstone bevara nuvarande vattenområde och vattennivå.

Sjösystemet är även belastat av miljögifter genom dagvatten från framför allt Sickla och Järla Sjö, men även från andra kringliggande områden ända bort till Alphyddan. En detaljplan med minskade hårdytor till förmån för vattenabsorberande vegetation skulle reducera dagvattenmängden. Dagvatten från norra Planiaområden kan med fördel ledas till Svindersviken i stället för de känsliga insjöarna. Föreningen Sicklaslussen stödjer alla

åtgärder som minskar och renar dagvattenutsläppen i Järlasjön /Sicklasjön. En reningsanläggning ska helst placeras på land och så nära källan som möjligt. Anläggningen måste dels klara av tyngre föroreningar vilka kan sedimenteras eller filtreras, men också lätta föroreningar som flyter på vattenytan och orsakar skumbildning och oljeskimmer på sjöarna.

Tilläggs bör att det oaktat ovanstående åtgärder kan behövas kompletterande miljörestaurerande åtgärder såsom aluminiumfällning och syresättning av Järlasjön, samt aktiv minskning av fosforläckaget från den uppströms belägna Ältasjön.

Föreningen Sicklaslussen värnar en estetisk och miljömässig utformning av Kyrkvikens stränder, såsom de uppfattas från sjösidan, och deltar därför gärna i diskussioner om den detaljerade utformningen - av stränder och gärna gästplatser för båtar.

Planenhetens kommentarer

I antagandeförslaget har en möjlig lösning på koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen tagits fram vilket bland annat skulle möjliggöra att Järlaleden byggs om till stadsgata.

Kommunen anser precis som synpunktslämnaren att det är viktigt att bevara strandlinjen och de naturvärden som finns längs Kyrkvikens norra strand. Det finns inga förslag på att ändra vattennivån.

Angående dagvattenhanteringen inom programområdet: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 16 (Nysätra Villaägareförening).

60. Sicklaöns Socialdemokratiska Förening

Föreningen är positiv till att bygga bostäder och verksamhetslokaler, men framhåller att detta måste göras på ett ansvarsfullt sätt.

De anser att det är mycket viktigt att en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen kommer till innan någon ny bebyggelse kommer till söder om Saltsjöbanan. Detta med anledning av den svåra trafiksituation som råder idag. Föreningen tror att det kommer att bli ännu sämre efter att rondellen vid Fredells ersätta med signalreglerad korsning.

Anser att bebyggelse söder om Saltsjöbanan inte ska genomföras innan en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen genomförs.

Föreningen anser att det är olämpligt med ny bebyggelse längs Gillevägen, samt att denna yta bör användas för en stor bollplan istället. Hela området runt Sickla skola bör reserveras för barnens behov. Likaså områdena närmast Järlaleden. Föreningen är tveksam till att öppna Gillevägen för genomfartstrafik då vägen går rakt igenom ett villa området med mycket bar på väg till och från skolområdet.

Att reservera Svindersviksskolan för skoländamål i framtiden är föreningen positiva till samt att de planeras för cykelbana längs Gillevägen. Dock frågas om vart denna cykelbana ska leda då det efter Gillevägen inte går att komma vidare med cykelbanan?

Föreningen ställer sig positiva till en stängning av Järlaleden öster om Sjötorp. Dock krävs att kopplingen mellan Planiavägen och Värmdövägen förs kommit till.

Dagvattnet måste tas om hand och de besvärliga dagvattenförhållandena vid rondellen åtgärdas. En reningsanläggning måste till och föreningen föredrar om denna går att lägga på land och ser gärna att denna integreras med den befintliga promenadväg som finns utmed Kyrkvikens strand. Föreningen tycker att det är en brist att det inte framgår hur förslaget hänger ihop med närliggande områden öster och väster om programområdet

Planenhetens kommentarer

Angående en sammankoppling mellan Planiavägen och Värmdövägen: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 3 (trafikförvaltningen). Med denna lösning skulle det vara möjligt att stänga Järlaleden eller bygga om den till lokalgatan.

Angående bollplanen inom Sickla skola-området: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 31 (boende i Alphyddan).

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

Angående dagvattenhanteringen inom programområdet: Se svar på kommentarer från synpunktslämnare 16 (Nysätra Villaägareförening).

61. Brf Bergängen

Föreningen motsätter sig bebyggelse på området mellan Finntorp och Alphyddan. Detta då området används för rekreation av de boende. Föreningen bedömer att även om delar av grönområdet sparas så kommer den sammanhängande känslan av skog att försvinna. Genom att bebygga skulle det blir en försämring för området då det används för promenader, picnic, grillning och för hundpromenader.

Föreningen oroar sig för att byggnader som är 4-6 våningar är för högt då området i sig ligger högt, varpå byggnader skulle skymma sikten för befintliga boenden på Finntorpsvägen och Becksjudarvägen. Detta riskerar att minska värdet på bostadsrätterna i området.

Parkering

Parkeringsituationen är redan idag ansträngd i Finntorp och Alphyddan och det kan stundtals vara mycket svårt att hitta en parkeringsplats. Föreningen motsätter sig en exploatering som skulle belasta parkeringssituationen ytterligare. Föreningen motsätter sig av denna anledning att man minskar dagens parkeringstal till 0,8 parkeringar per hushåll.

Föreningen delar inte kommunens uppfattning om att detta område lämpar för tät och sammanhållen stad.

Planenhetens kommentarer

Angående förslaget på ny bebyggelse på området mellan Finntorp och Alphyddan: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 25 (Brf Bergakungens medlemmar).

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

Angående tät stadsbebyggelse inom programområdet: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 51 (boende i Nysätra).

62. YIMBY (Yes in my backyard)

Anser att område A bör kunna gå att unyttja bättre och exploatera högre samt att det attraktiva söderläget borde kunna gå att göra mer tillgängligt för ett torg eller dylikt. Kring torget borde området kunna förtätas hårdare än enligt samrådsförslaget. Delområde A borde ha två anslutningar till Becksjudarvägen för att sprida ut trafiken som kan tänkas uppstå.

Delområde B är i samrådsförslaget planerat som en halvöppen kvartersstad. Föreningen YIMBY är av åsikten att en sluten kvartersstruktur är bättre om man ska kunna uppnå målet om en tät och blandad stad. Ljusa innergårdar går att få genom att variera byggnadshöjderna.

Angående område C anser föreningen att området går att utnyttja mer effektivt. Om fotbollsplanen roteras och flyttas söderut frigörs ett område att bygga på.

Parkmark

Föreningen anser att parkmarken i området bör fokuseras till attraktiva delar. De anser att en park bör anläggas på området mellan Finntorp och Alphyddan, men att parken som föreslås norr om Järleden bör utgå och ersättas med icke bullerkänslig bebyggelse. Att det skulle behövas en kil som knyter an grönområden i norr och söder anser föreningen vara osannolikt men tanke på det väl sammanhållna grönområdet söder om programområdet.

Stadskvarter

Föreningen anser att goda exempel på stad består av slutna stadskvarter med verksamheter i bottenplan. Föreningen anser att det är viktigt att tomterna använda ända från till gatan, för att skapa tydlighet och ge ett effektivt markutnyttjande. De hoppas även på att fler olika arkitektkontor blir inblandade i kommande planprocess för att skapa variation.

Föreningen föreslår att det läggs krav på verksamheter i bottenplan i kommande detaljplaner för att säkerställa att detta inte glöms bort. Exempelvis längs Planrivägen.

De anser att det bör undersökas om Maistroskolan skulle kunna erbjudas lokaler inom delområde A för att området skulle kunna nyttjas för tät kvartersstruktur. Detta skulle dessutom möjliggöra för att rätta ut Alphyddavägen.

De anser att det borde utredas om det går att höja Värmdövägen för att överbrygga barriäreffekten som gatan har idag. Detta skulle kunna ge en koppling mellan Planrivägen



och Värmdövägen och dessutom skulle parkering kunna förläggas under mark, exempelvis ytparkeringen på Sickla köpkvarter. Då skulle parkeringen kunna användas till bebyggelse.

Trafik

Föreningen är mycket positiv till att göra Planavägen till en blandad stadsgata och förordar det samma för Järlaleden väster om rondellen. Öster om rondellen föreslår de tas bort helt. Området C bör sträckas ut för att möjliggöra för ett samlat vägnät. Park/naturområdet i väster anser föreningen ersätts med stadsbebyggelse och att parkområdena koncentreras till områdets många stränder.

De anser att om Siroccogatan rivs upp och flyttas till västra infarten till handelsområdet, mitt för den stora markparkeringen, skulle även norra sidan om Järlaleden kunna bebyggas stadsmässigt.

Föreningen förordar att Järlaleden stängs och att Planavägen kopplas ihop med Värmdövägen. Genom att dra om Saltsjöbanan så att den inte går igenom området skulle detta vara möjligt. Om Saltsjöbanan ändå är kvar i nuvarande läge föreslår de att den förläggs i tunnel under Värmdövägen istället. Saltsjöbanans banvall kan då bebyggas för att skapa tydligare kopplingar mellan Värmdövägen och både delområde B Sickla köpkvarter.

Planens kommentarer

Angående en önskan om högre exploatering från synpunktslämnaren så har förslaget justerats något sedan samrådet och förslaget möjliggör för mer bebyggelse.

Angående överdäckning av Saltsjöbanan så har detta prövats under programarbetets gång. Detta alternativ har visat sig innehålla för många osäkerhetsfaktorer för att alternativet ska utredas vidare. Istället föreslås i programmet en koppling mellan Planavägen och Värmdövägen under en upphöjd Saltsjöbana. (läs mer om detta i programmets antagandehandling. När kopplingen mellan Planavägen och Värmdövägen har kommit till föreslås att Järlaleden (öster om Planiarondellen) byggs om till stadsgata.

I antagandehandlingen för programmet föreslås en utbyggnad av Svindersviksskolan.

Angående ny bebyggelse på parkeringen på Sickla köpkvarter: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 12 (Nacka Naturskyddsförening).

Sedan programmet var ute på samråd så har bebyggelseförslaget inom södra Plania omstuderats. Detta innebär bland annat att industribyggnaden närmast Planiarondellen (så kallat KKV-huset) har rivits till förmån för bebyggelse i kvartersstruktur samt att nya byggnader ersätter befintliga Sickla skola och gymnastikhallen. I och med detta går det att skapa en mer stadsmässighet och fler bostäder.

Idag är det brist på kvalitativ allmän plats inom och i anslutning till programområdet. Därför har det bedömts som viktigt att även planera in parkområden och annan allmän plats.

Angående mer kvartersstruktur: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 39 (boende på Turbinvägen).

63. Brf Bergåsen

Föreningen anser att programmet kommer att medföra ökat buller på grund av bebyggelse med mer trafik samt nya vägar såsom öppnande av den i dag befintliga gång- och cykelvägen mellan Becksjudarvägen och Svindersvik till bilväg. Närheten till Saltsjöbanan ger redan i dag ljudnivåer långt över de acceptabla sedan man för några år sedan bytte från trä- till betongsyllar. Bullerdämpande åtgärder har ej vidtagits trots åläggande. Om dessutom trafiken flyttas från Järlaleden till Värmdövägen blir situationen ännu värre för de fastigheter som ligger norr om Värmdövägen.

Ökat tryck på parkeringsplatser inom ett område där det redan idag är stor brist på parkeringsmöjligheter på kvällar och nätter. Nya fastigheter måste åläggas att bygga en parkeringsplats per lägenhet för att inte parkeringssituationen skall bli ohållbar.

Öppnande av ny bilväg mellan Becksjudarvägen och Svindersvik kommer att öka trafiken med ökade utsläpp i en redan utsatt miljö samt ökat trafiktryck på vägar som idag inte är lämpade för genomfartstrafik.

Då programmet för Planiaområdet i mycket stor utsträckning påverkar bostadsrättsföreningarna i Alphyddan och Finntorp ser föreningen det som nödvändigt att Nacka kommun arrangerar ett antal möten eller work shops med berörda bostadsrättsföreningar för att mer konkret gå igenom de problem som kan uppstå och hur dessa skulle kunna lösas eller undvikas. Detta skall ske innan arbetet med "detaljplanen" påbörjas. Därvid skall alla fastighetsägare i och omkring området kallas och inte bara informeras genom Nacka Värmdöposten.

Planenhetens kommentarer

Angående bebyggelse på höjden mellan Finntorp och Alphyddan samt den koppling som föreslås mellan områdena: Se var på kommentar från synpunktslämnare 24 (Bergalungens styrelse).

Trafikförvaltningen (SL), som ansvarar för Saltsjöbanan, har beslutat att rusta upp hela sträckan på Saltsjöbanan. En av de åtgärder som ingår i upprustningen är bulleråtgärder i anslutning till områden med befintlig bebyggelse. I programmet föreslås att Saltsjöbanan vid Nacka station ska lyftas upp på bro, för att kunna skapa en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen. I samband med detta kommer även bulleråtgärder att genomföras. I samband med kommande detaljplanearbeten kommer bullerutredningar att göras för att säkerställa att ingen omkringliggande bebyggelse påverkas negativt av situationen, samt att ny bebyggelse uppfyller de krav som ställs vid nybyggnation.

Angående parkeringstal inom programområdet: Se svar på kommentar från synpunktslämnare 12 (Nacka Naturskyddsförening).

Under programsamrådet hölls två öppna hus i Diesilverkstaden för allmänhet och intresserade. Där utöver har tjänstemännen funnits tillgängliga per telefon och per e-post för att svara på frågor och diskutera förslaget. I samband med kommande

detaljplanearbeten kommer boende, myndigheter, remissinstanser och övriga åter få möjligheten att tycka till om förslaget.

64. Digital Touch AB

Digital Touch har sin verksamhet i bergrummet under den föreslagna bebyggelsen inom området A mellan Finntorp och Alphyddan. De har investerat cirka 25 miljoner kronor i bergrummet långsiktigt och ger idag arbetstillfällen för ett 20-30 personer. Då bergfastigheten är ett före detta ställverk och pensionerad transformatorstation, är den på mer än ett sätt idealisk för serverhallsdrift enligt dem själva. De motsätter sig att ett berg inhyses ett bergrumsgarage på platsen enligt programmets samrådsförslag.

Planenhetens kommentarer

Sedan samrådet av programmet har Nacka Energi sagts upp som hyresgäster i bergrumsgaraget. Nacka Energi hyrde då i sin tur ut bergrummet till Digital Touch AB.

Planenheten

Nina Åman
Planchef

Jenny Nagenius
Planarkitekt