



PROGRAM FÖR  
**PLANIAOMRÅDET**  
PÅ VÄSTRA SICKLAÖN

ANTAGANDEHANDLING 2014



NACKA  
BYGGER  
STAD

## NACKA BYGGER STAD

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

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

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

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

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



Mats Gerda  
Kommunstyrelsens ordförande







## INLEDNING OCH BAKGRUND

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

### VAD ÄR ETT DETALJPLANEPROGRAM?

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

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

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

### STADSBYGGNADSPROCESSEN FÖR PLANIAOMRÅDET

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

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

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



Pilen visar stadsbyggnadsprocessen och i vilket skede vi befinner oss nu

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

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

## TIDIGARE BESLUT

### Parallella arkitektuppdrag

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

### Planbesked

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

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

# VISION OCH MÅL FÖR PLANIAOMRÅDET

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

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

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

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

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

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

## MÅLOMRÅDEN

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

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

## RIKTLINJER FÖR HÅLLBART BYGGANDE

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

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

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



# SAMMANFATTNING

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Nacka Station. Foto: Jan Johansson, Nacka kommun

# PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

## PROGRAMOMRÅDET

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

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



Programområdets läge på västra Sicklaön



foto: Jan Johansson, Nacka

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

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





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

## REGIONALT PERSPEKTIV

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

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

## ÖVERSIKTSPLAN

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

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

## GRÖNSTRUKTURPROGRAM

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

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

## DAGVATTENPOLICY

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

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

## KULTURMILJÖPROGRAM

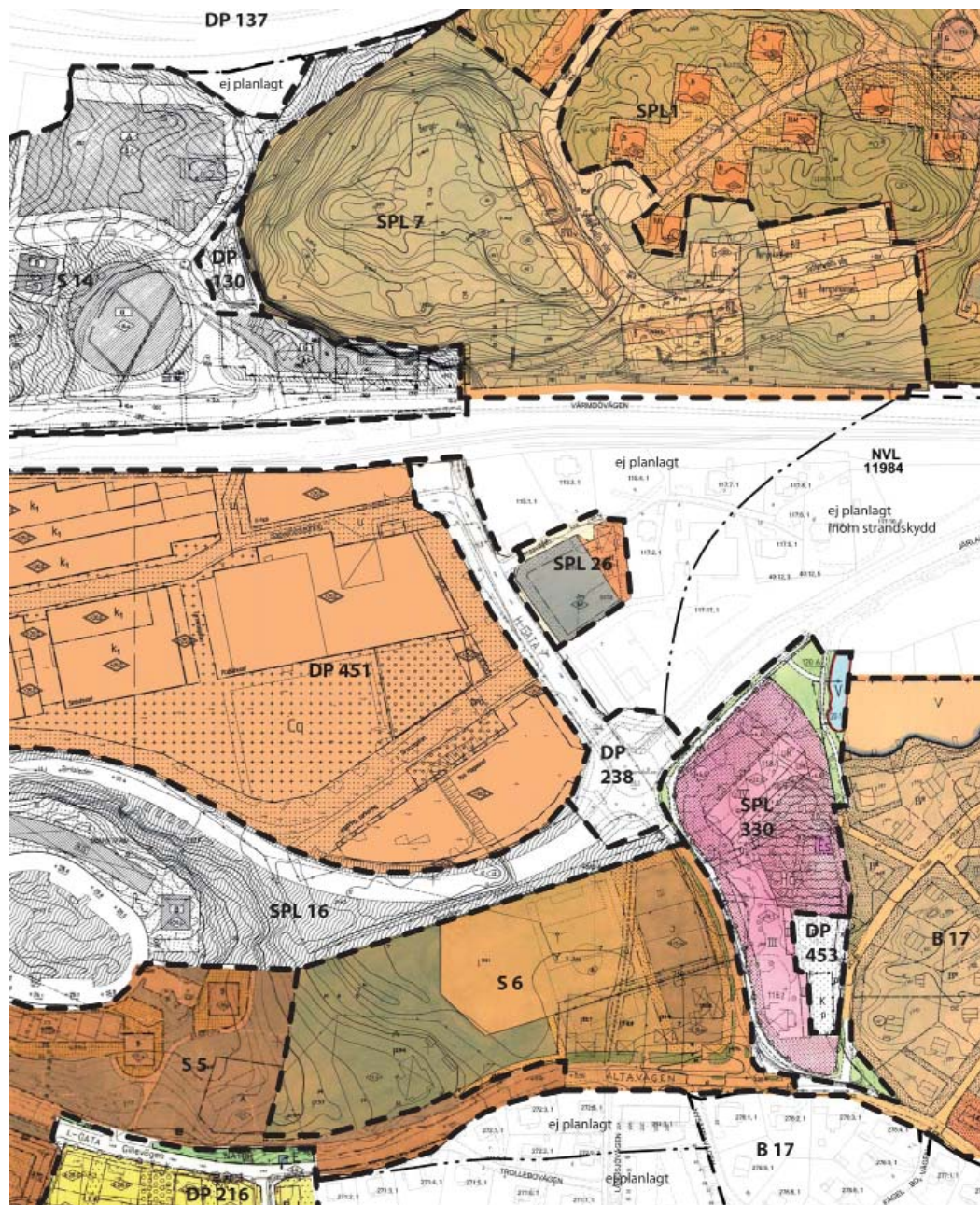
Nacka kommuns Kulturmiljöprogram som antogs 2011 är ett vägledande kunskapsunderlag för beslut i den fysiska planeringen.

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

## RIKSINTRESSEN

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





Kartan visar en översikt över gällande detaljplaner inom programområdet

## STRANDSKYDD

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

## GÄLLANDE DETALJPLANER

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



Inom markerat område gäller strandskydd



## PARALLELLA PROJEKT

### Tvärbanan till Nacka

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

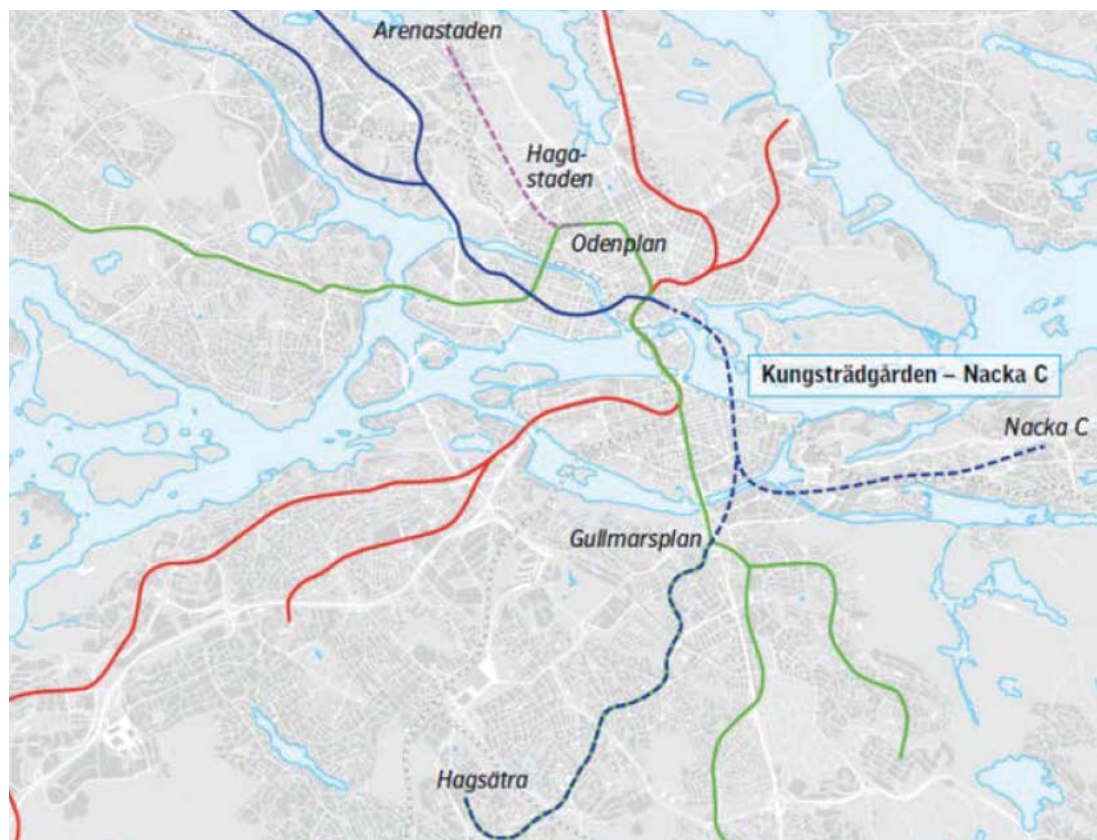
### Tunnelbana till Nacka

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

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

### Studentbostäder i Alphyddan

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



Bilden visar föreslaget tunnelbanesträckning från Kungsträdgården till Nacka.

## Centrala Nacka

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

## Program för Henriksdal

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

## Ombyggnad av Järlaleden (Trafikverket)

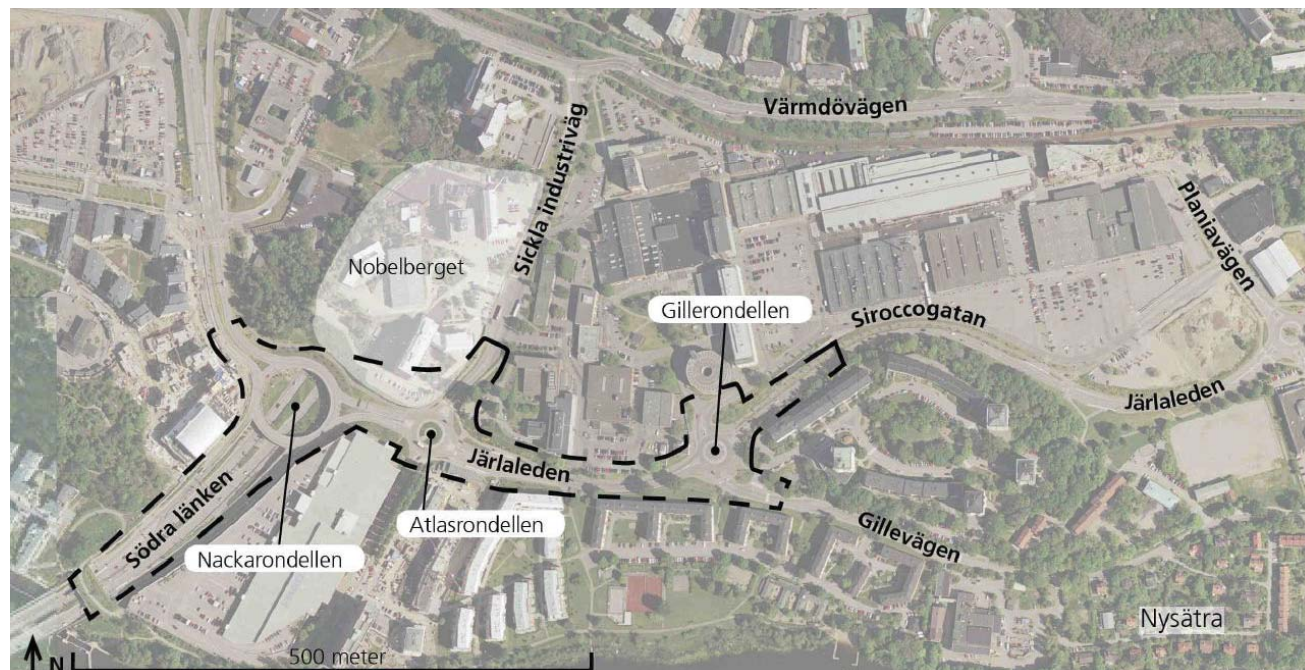
Trafikverket har i samarbete med Nacka kommun i april 2010 tagit fram en förstudie för att minska olycksrisker och undvika köer mellan Södra länken och Sickla köp kvarter. En av åtgärderna som föreslås är att antalet körfält byggs ut mellan cirkulationsplatserna Atlas och Gille så att kapaciteten ökar.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

## Upprustning av Saltsjöbanan

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

## Slussen

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



Illustrationen visar berört område för Trafikverkets förstudie

## HISTORIK

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

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

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

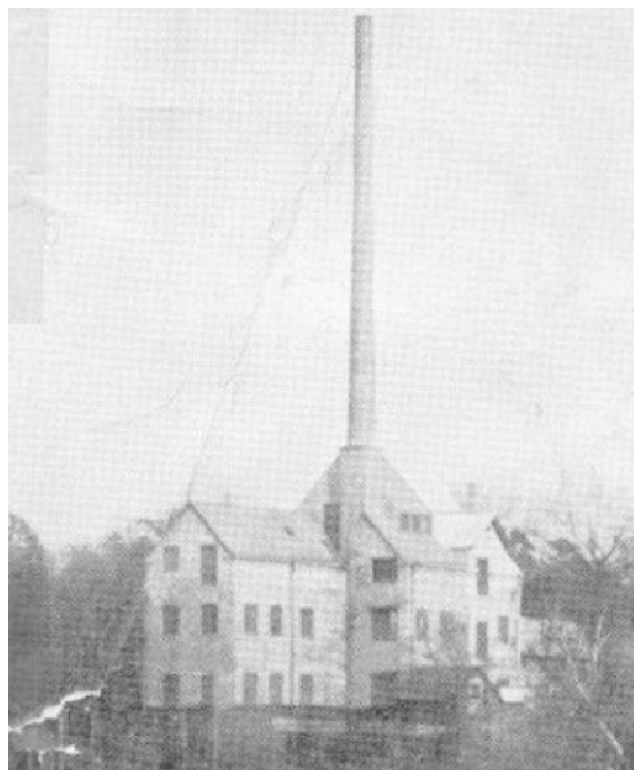
Även andra fabriker grundades i området. Närmast Nacka Station och Kyrkviken, där Sjötorpsvägen möter Planiavägen, anlades år 1900 en sodafabrik för tillverkning av bland annat tvättsoda. Längst in i Kyrkviken etablerar sig 1914 kolborstfabriken Plania, med en 43 meter hög skorsten. Batteritillverkningen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



Karta över programområdet från 1790 då området var landsbygd



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



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

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

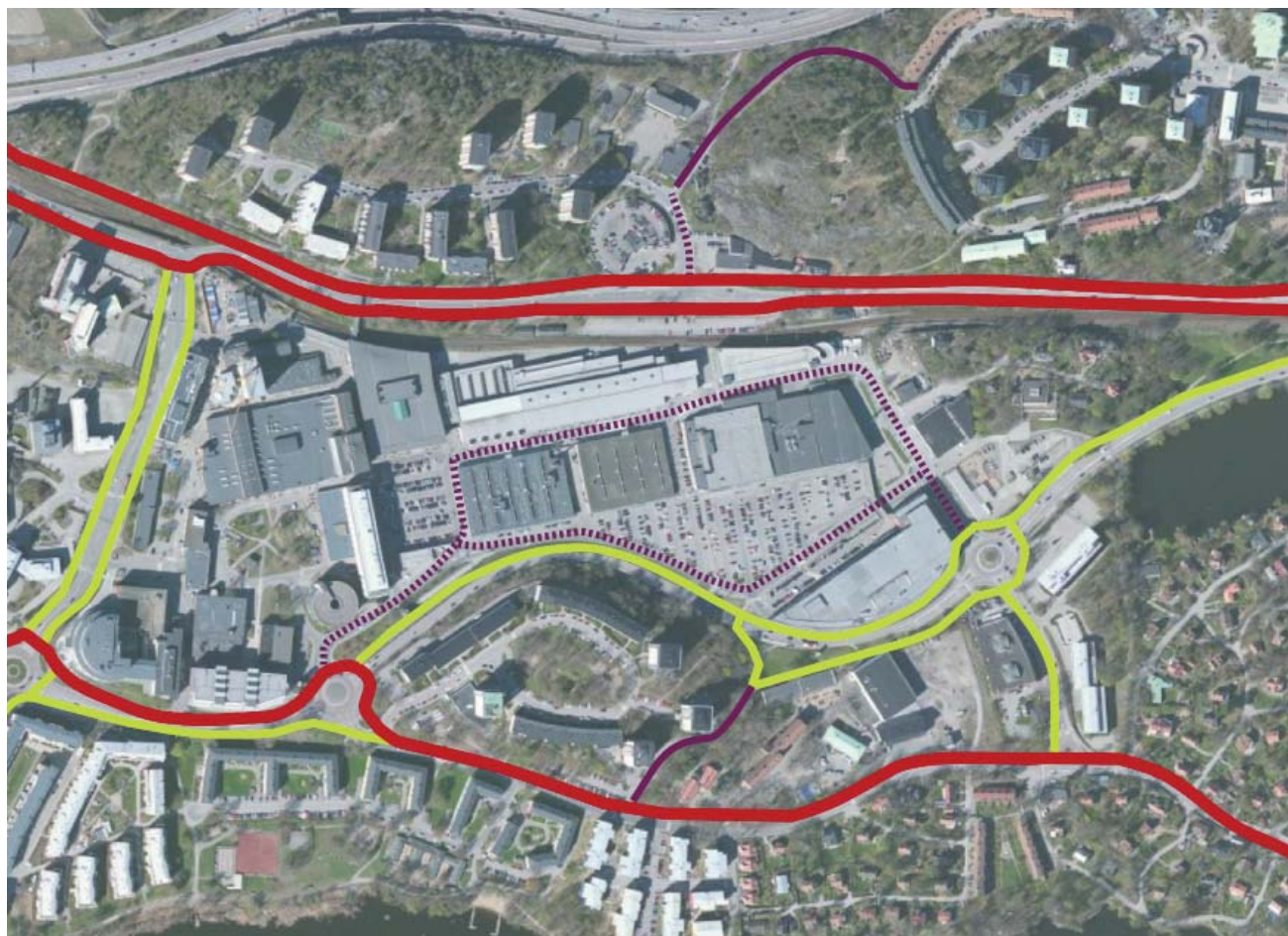
En inventering av kulturhistoriskt intressanta byggnader och miljöer i området har genomförts (Byggnader och miljöer av kulturhistoriskt intresse i Planiaområdet, Johan Aspfors, Nacka kommun, juni 2013). De objekt som påverkar programarbetet redovisas i programförslaget rubrik ”Förhållningssätt till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

## TRAFIKEN IDAG

### Gång- och cykel

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

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



Kartan visar cykelnätet idag

Regionalt cykelstråk

Huvudnät

Lokalnät

Cykel i blandtrafik

## Kollektivtrafik idag

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

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

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

## Parkering

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

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

## Gator

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

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

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



Bilden visar kollektivtrafikförsörjningen i området idag

## GRÖNSTUKTUR, REKREATION OCH ALLMÄN PLATS - IDAG

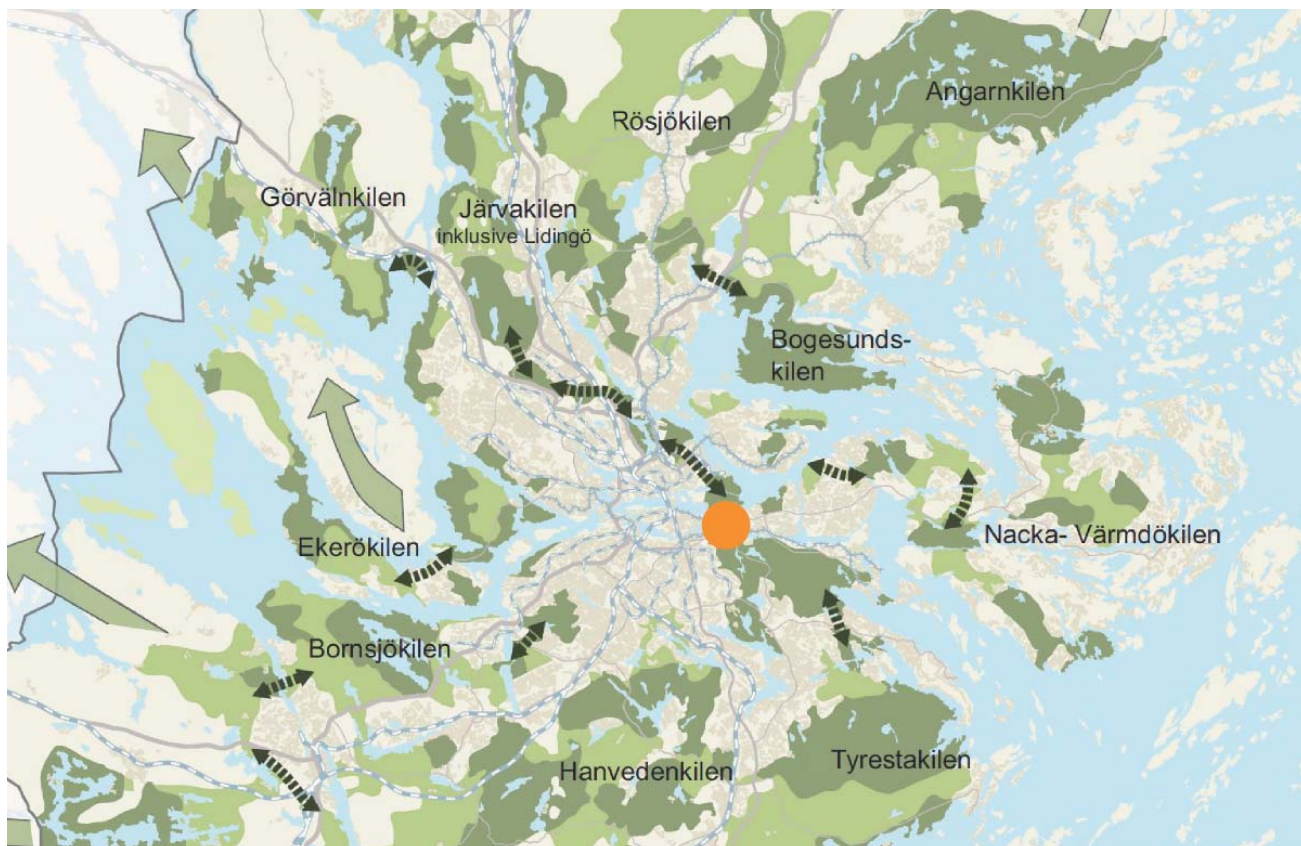
Programområdet ingår i en del av Nacka som sammanbinder grönkilen Erstavik/Tyresta med Nacka/Värmdökilen som är utpekad i den regionala utvecklingsplanen (RUF 2010). Sambanden är dock svaga och bör utvecklas och förstärkas.

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

### Lek och rekreation

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

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



Regionala grönsa strukturer. Planiaområdet är markerat i orange (bild från regional utvecklingsplan RUF 2010).



## Naturvärden

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

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

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

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

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

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

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



## OMRÅDESANALYS

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

### STYRKOR

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

### MÖJLIGHETER

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

### SVAGHETER

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

### HOT

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

# PROGRAMFÖRSLAGET

## PROJEKTETS MÅL OCH STRATEGIER

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

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

### En attraktiv och hållbar stadsmiljö

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

### En långsiktigt hållbar dagvattensituation

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

## Ett sammanhållet och stadsmässigt trafiknät

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

## Ett område för rekreation, lek och möten

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



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

## Bevara och stärk de ekologiska sambanden

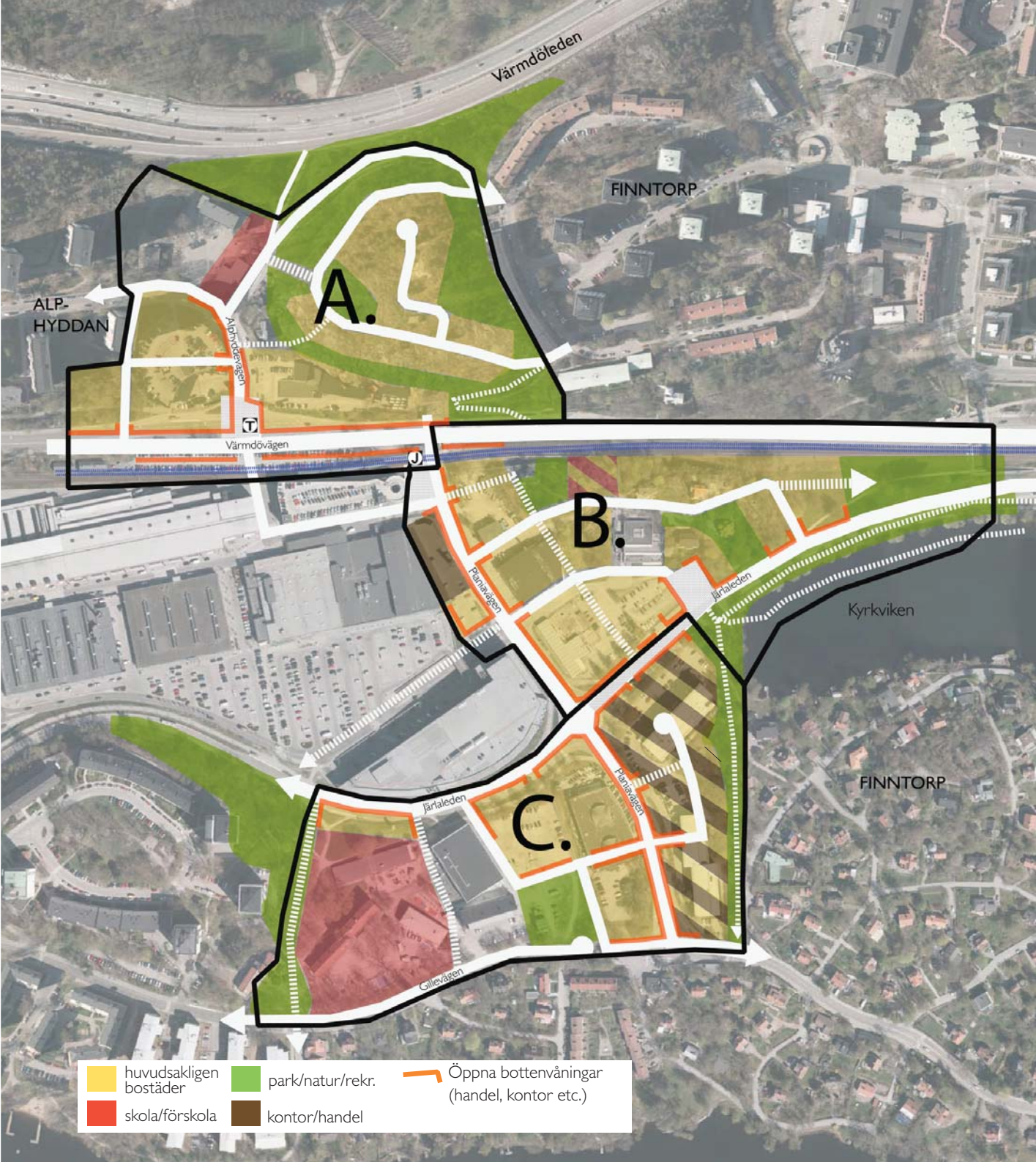
- En viktig faktor för att bygga tätt på ett fördelaktigt sätt är att i samklang med hus och gator också bygga in grönskan för trivsel, mikroklimat, estetiska värden och inte minst för de ekologiska sambanden. Strategin går därför ut på att ta tillvara på befintliga kopplingar, lämna gröna lungor på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

## Kulturbyggnader och andra kulturhistoriska spår blir en tillgång för området

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



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



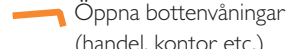
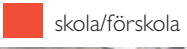



## ÖVERGRIPANDE PROGRAMKARTA NY BEBYGGELSE

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

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

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

- |  |  |  |
|--|--|--|
|  huvudsakligen bostäder |  park/natur/rekr. |  Öppna bottenvåningar (handel, kontor etc.) |
|  skola/förskola         |  kontor/handel    |  |

## DELOMRÅDEA – NORRA DELEN MELLANALPHYDDAN OCH FINNTORP

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

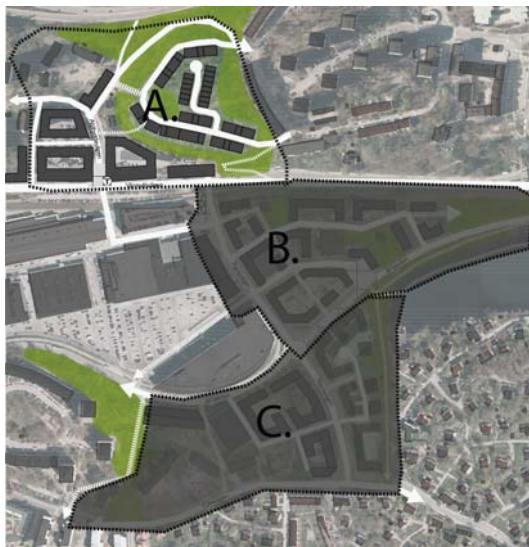
Det kuperade området mellan Finntorp och Alphyddan är idag obebyggt och ägs av kommunen. På grund av den kuperade terrängen är delar av området svårtillgängligt. Föreslagna byggnader och tillfarter måste därför både placeras och utformas med stor omsorg och hänsyn till topografi och naturförhållanden.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

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



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

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



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

## Mötet mot Värmdövägen

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

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



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

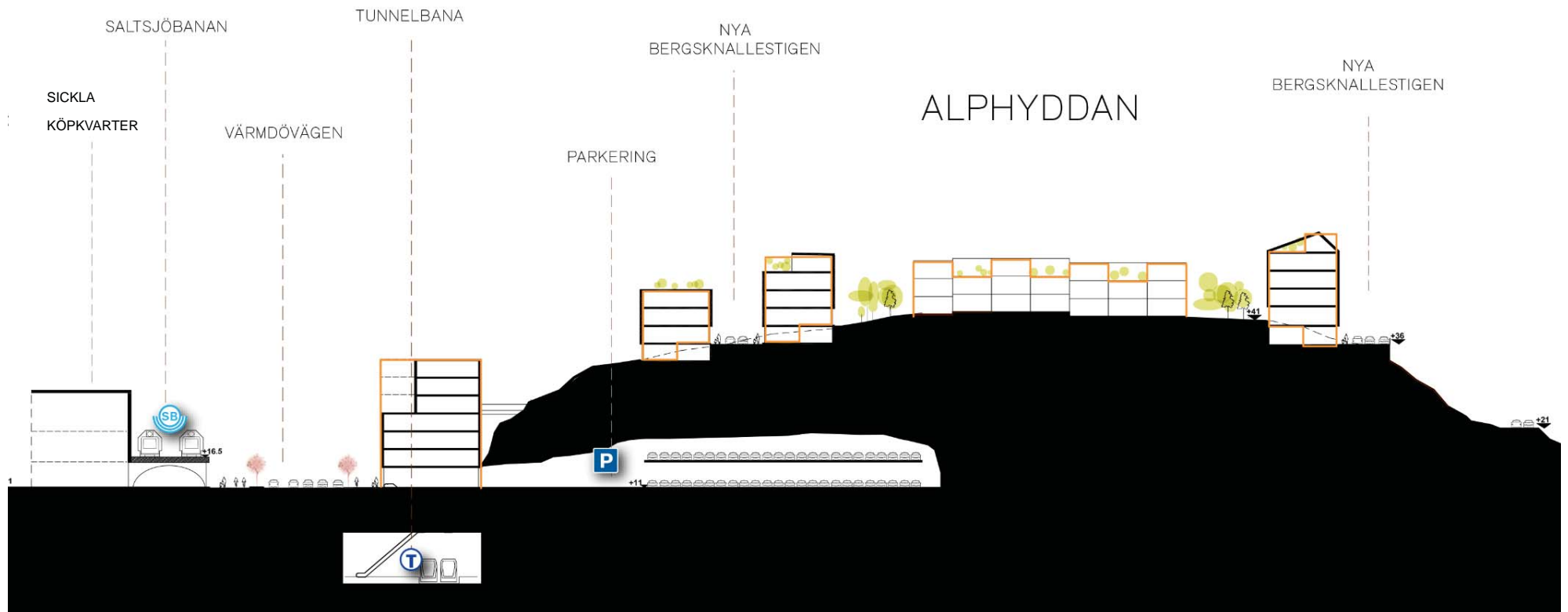


Inom delområde A möjliggörs för ca:

750 nya bostäder

10 000 kvm handel/kontor

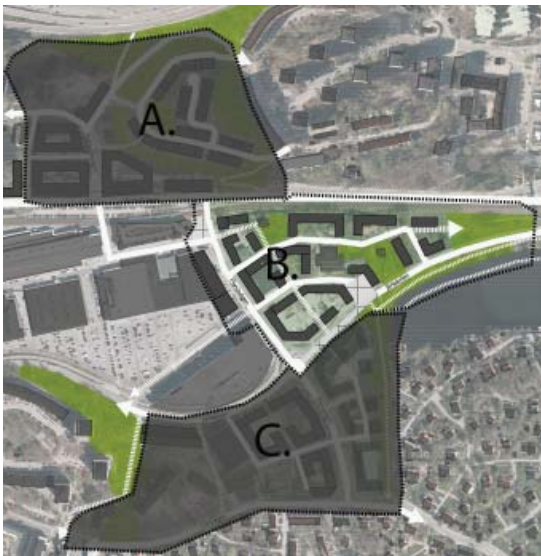
4000 kvm skola/förskola



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

## DELOMRÅDE B - MELLAN VÄRMDÖVÄGEN OCH JÄRLALEDEN SAMT MÖTET MED KYRKVIKEN

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



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



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

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

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

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

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

Inom delområde B möjliggörs för ca:

600 nya bostäder

3000 kvm handel/kontor

6 avdelningar förskola

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

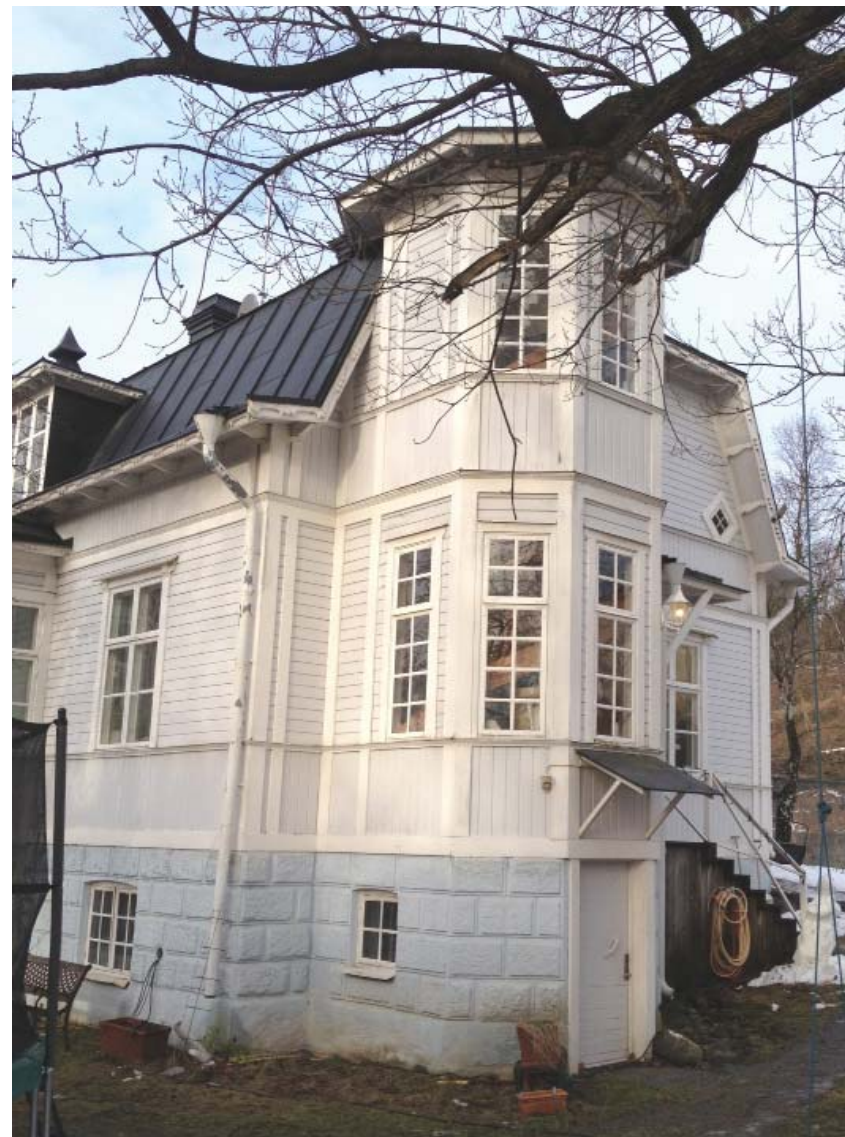


Perspektivet visar en möjlig utformning av ny strandpromenad längs Kyrkvikens norra sida. Viktigt är att utformningen sker med hänsyn till befintliga naturvärden samt med höga gestaltningsmässiga ambitioner. (Sweco)



Villa Tomtebo (foto: Johan Aspfors, Nacka kommun)

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

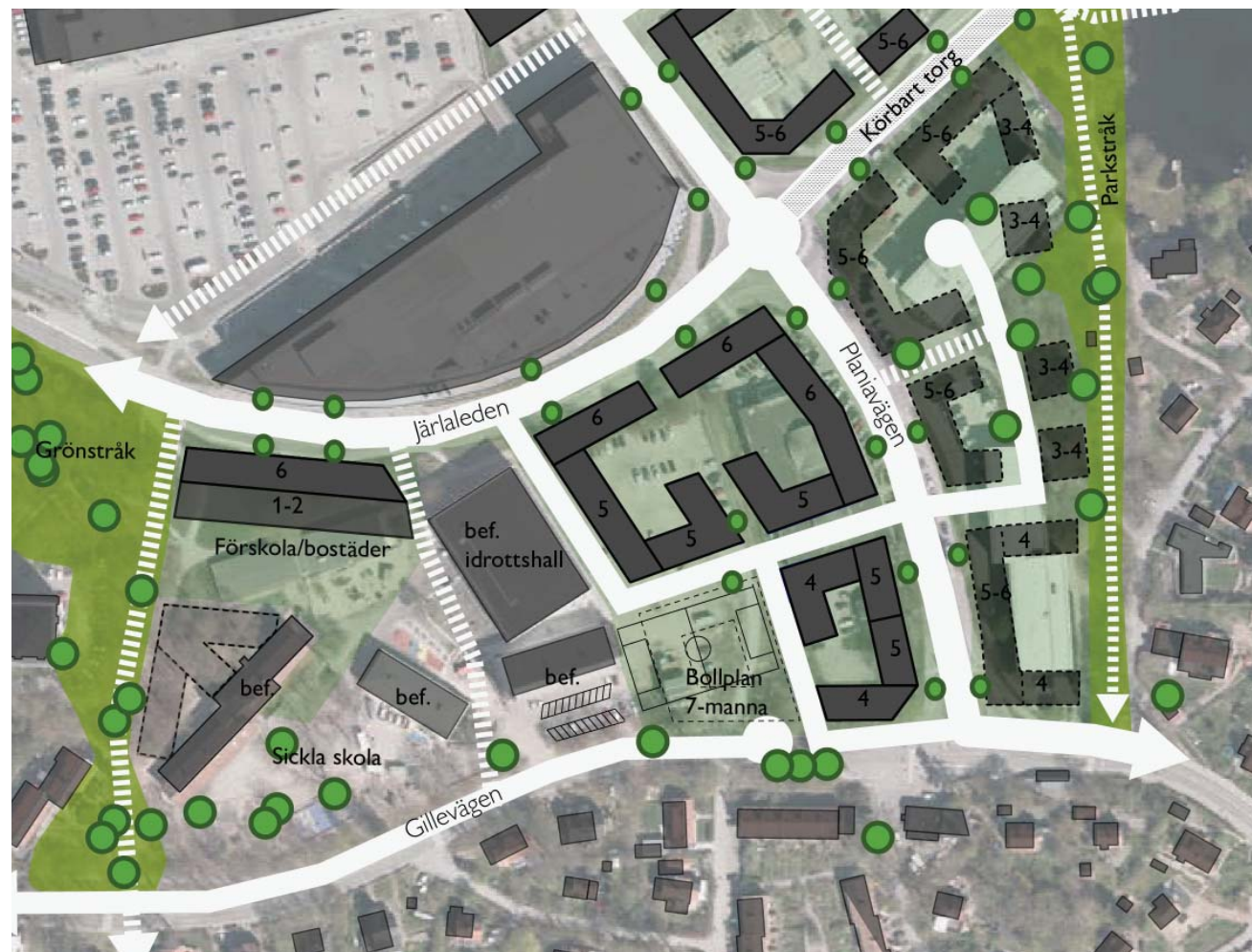


Stinsbostaden

## DELOMRÅDE C - OMRÅDET RUNT SICKLA SKOLA SAMT MÖTET MED KYRKVIKEN

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

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



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

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

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

Inom delområde C möjliggörs för ca:

500 nya bostäder

5000 kvm handel/kontor

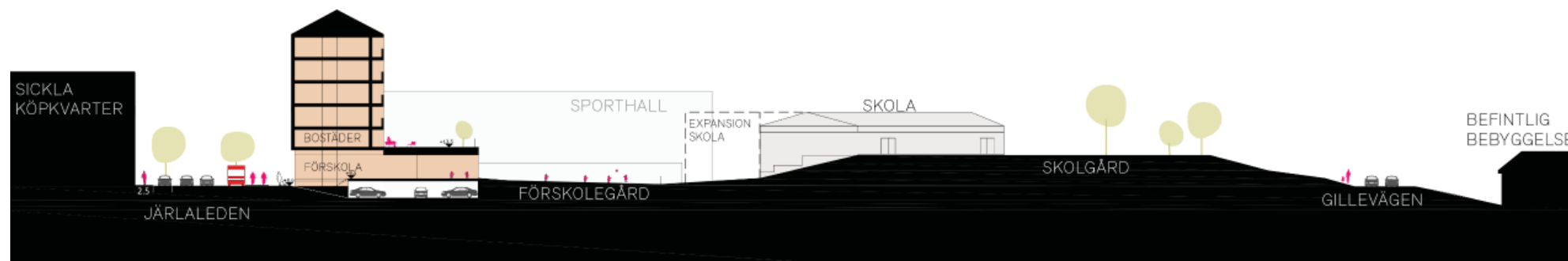
12 avdelningar förskola



Området mellan Sickla gymnastikhall och KKV-huset.

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

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



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



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





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

## GENERELLA GESTALTNINGS- PRINCIPER OCH RIKTLINJER FÖR NY BEBYGGELSE

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

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

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



Variationsrik arkitektur i Värsta Hamnen, Malmö



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

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



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

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



Terränganpassad bebyggelse i Annedal (Kjellander+Sjöberg)

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



Biblioteksgatan i Stockholm



## OFFENTLIGA RUM, GRÖNSTRUKTUR OCH REKREATION

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

### Grönstruktur och naturvärden

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

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

### Torg och parkmark

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

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



Stadsnära fotbollsplan i Hjorthagen/Norra Djurgårdsstaden



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



Allmän lekplats vid Liljeholmskajen

## Lek och rekreation

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

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

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

## Konst

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

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

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

## Topografi och geologi

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

## TRAFIK - FRAMTIDA FÖRÄNDRINGAR

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

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

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

### Gång- och cykel

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

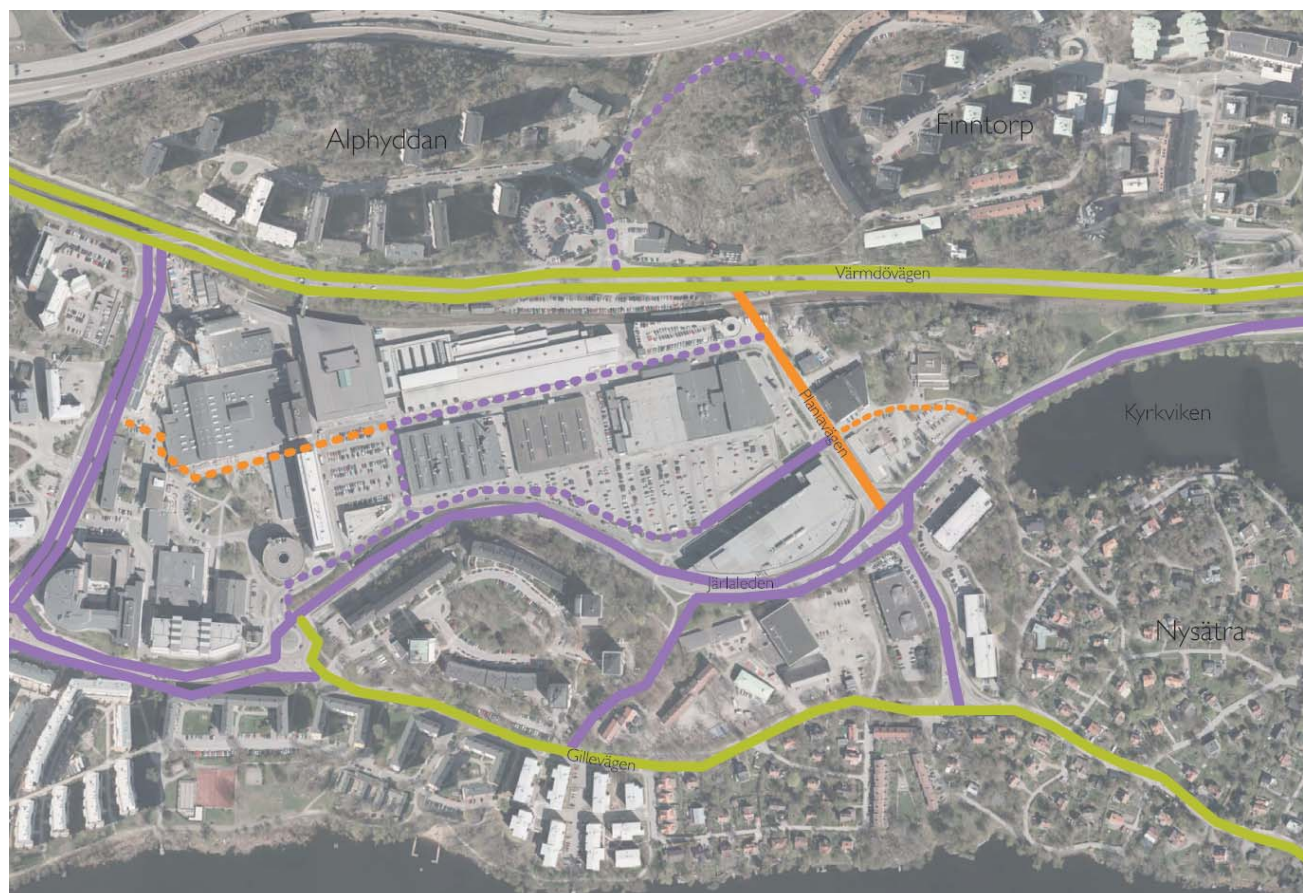
Då det helt saknas cykelparkering i anslutning till Nacka

station föreslås utrymme på torget avsättas för detta ändamål.

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

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

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



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

## Kollektivtrafik

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

## Busstrafik

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

## Tunnelbana

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

## Saltsjöbanan

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

## Tvärbana

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



Bilden visar framtida kollektivtrafik inom och i anslutning till Planlavägen.



Planiavägen idag



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

## Ny koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen

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

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

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

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

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

Men en ny koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen visar trafiksimuleringar att det kan vara möjlighet att ta bort, eller bygga om Järlaleden till en lokal gata.





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



Kantstensparkering – Hammarby Sjöstad



Högalidsgaraget - exempel på bergrumsgarage

## Parkering

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

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

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

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

## Bergrumsparkering

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

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

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

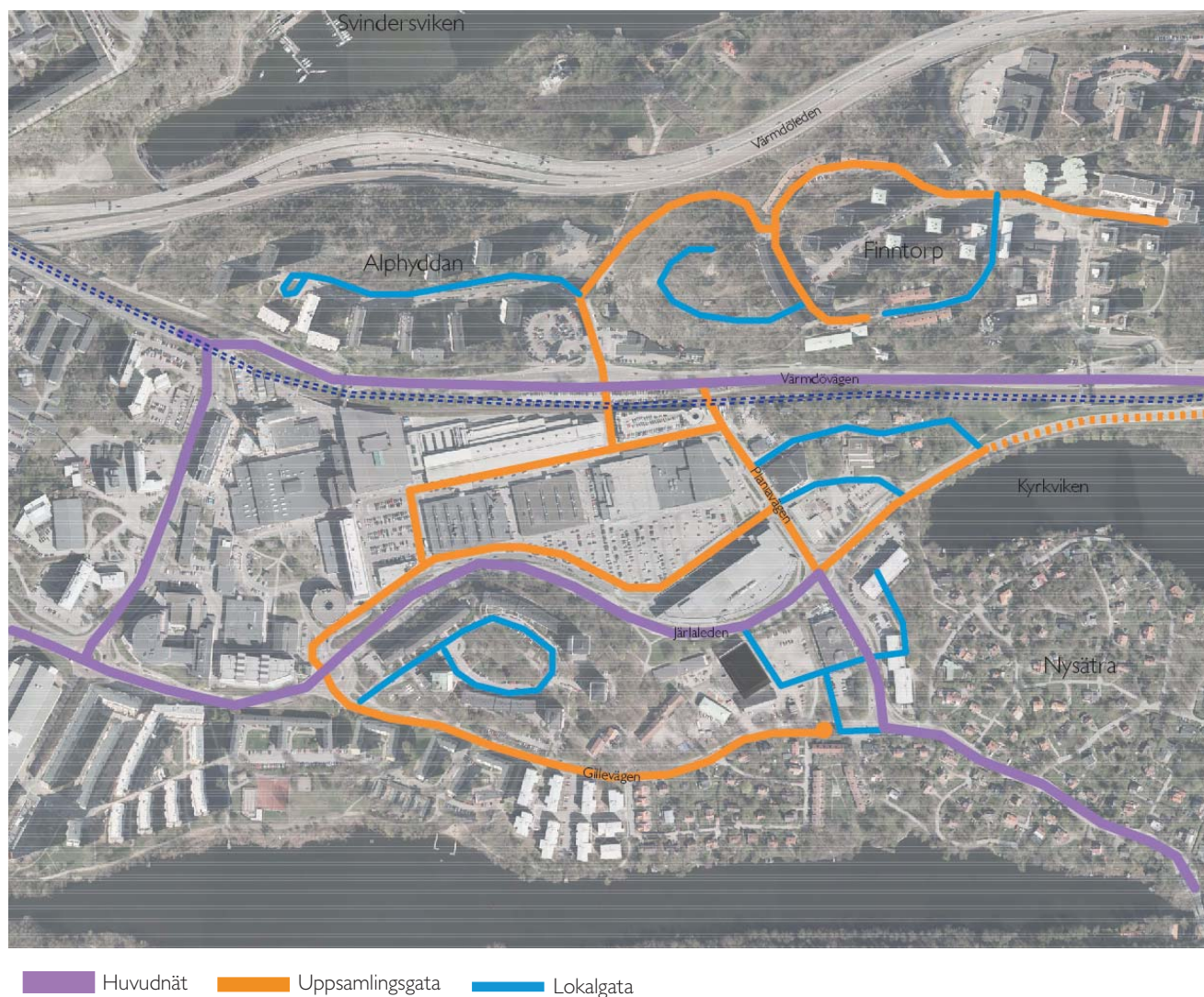
## Förslag motorfordon

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

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

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

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



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

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

## Planiavägen

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

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

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

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



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



Järtaleden idag



Möjlig utformning Planiavägen norra del.

## Järlaleden

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

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

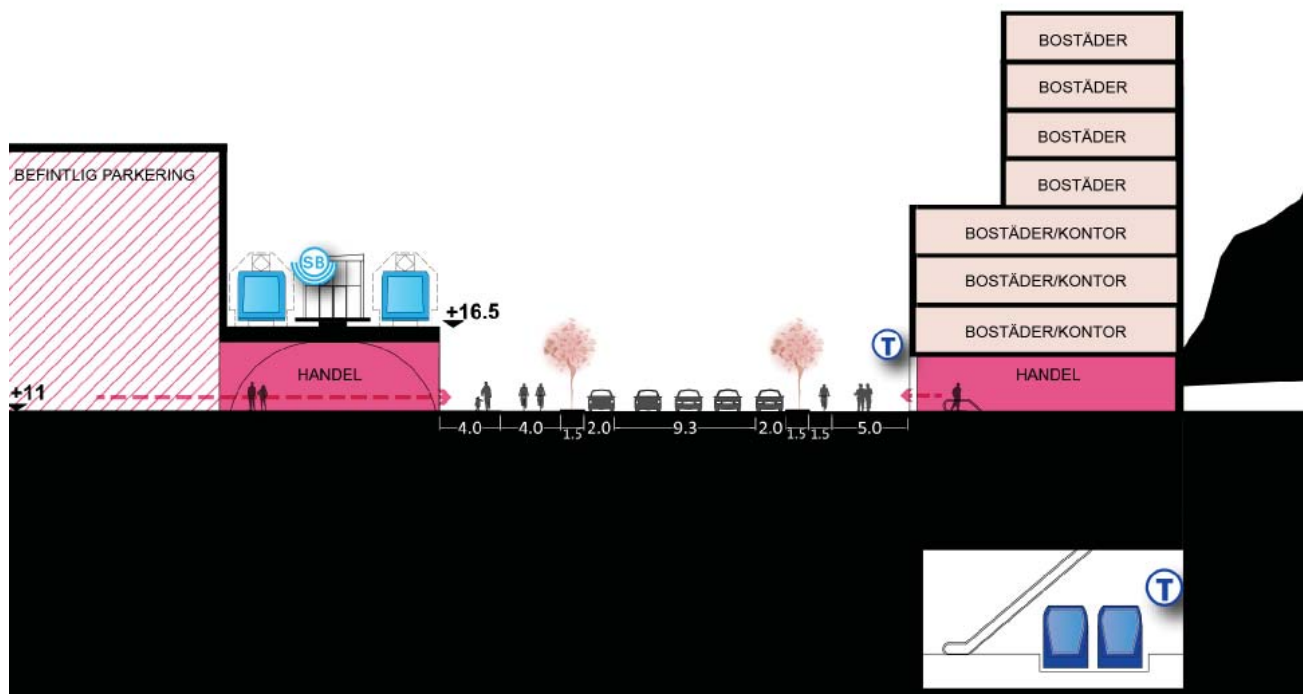
I ett framtida scenario där en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen blir verklighet bör frågan huruvida det är möjligt att helt ta bort Järlaleden åter tas upp. Järlaleden kommer dock alltid behövas som tillfartsgata till föreslagna bebyggelsen norr om Kyrkviken.

## Värmdövägen

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

## Gillevägen

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



Möjlig utformning av Värmdövägen (White Arkitekter)

## FÖRHÅLLNINGSSÄTT TILL BEFINTLIG BEBYGGELSE OCH KULTURMILJÖVÄRDEN

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

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

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

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

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

Stationsbyggnaden vid Nacka station speglar stationshusarkitekturen utmed Saltsjöbanan uppförd under slutet

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

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

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

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

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

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

höjdrygg omgiven av flera äldre ekar som bidrar till helhetsupplevelsen.

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

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





VILLA PÅ SJÖTORPSVÄGEN



ATLASHUSET



VILLA TOMTEBO



FINNTORP



FD. INDUSTRILOKAL VID PLANIAVÄGEN



STATIONSBYGGNAD



SICKLA KÖPKVARTER



VILLA AGNESHILL (STINSBOSTAD)



TORNVILLAN I ALPHYDDAN



SICKLA SKOLA



ALPHYDDAN



## SERVICE, SKOLA OCH FÖRSKOLA

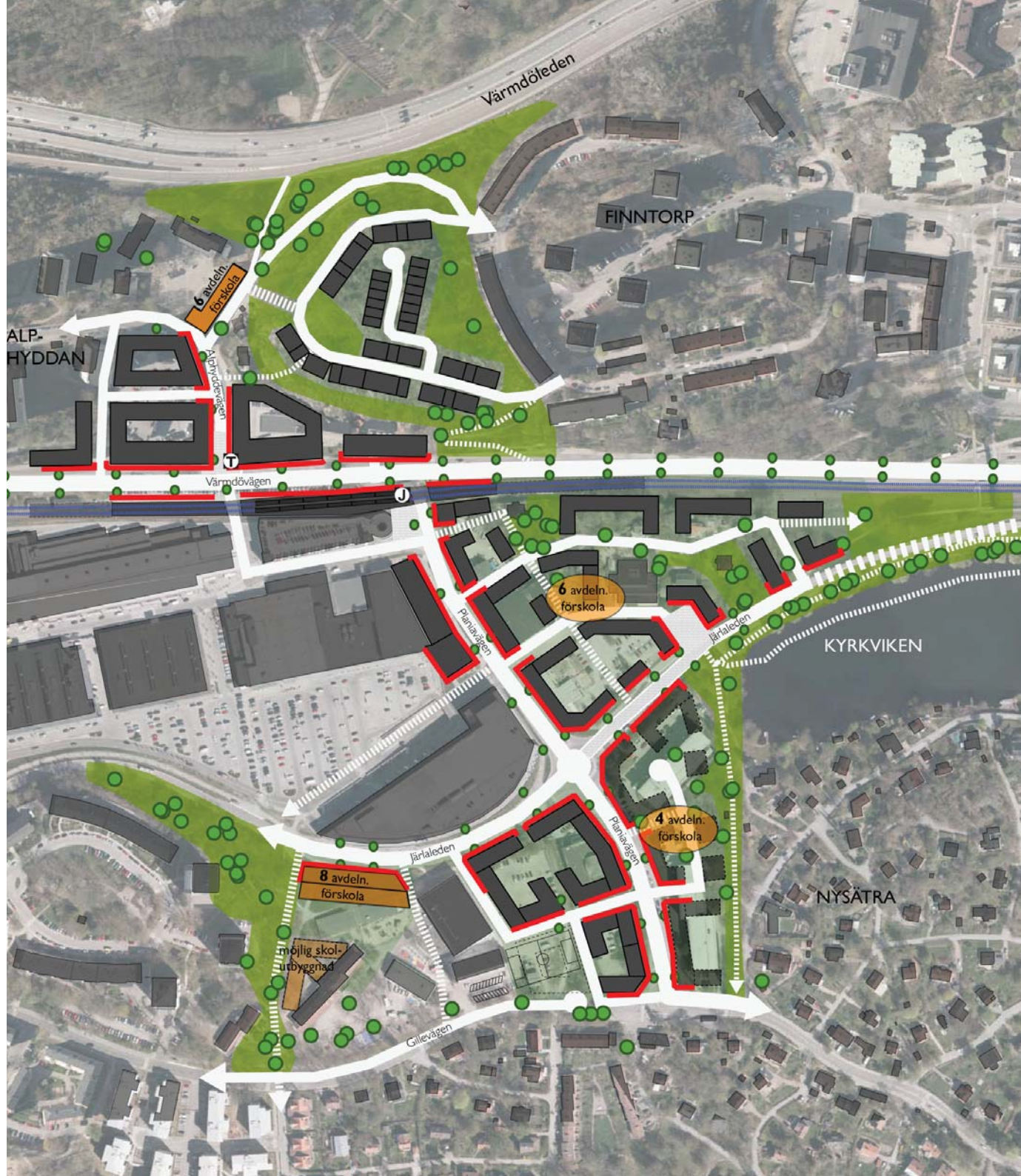
### Förskola

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

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

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

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



## Skola

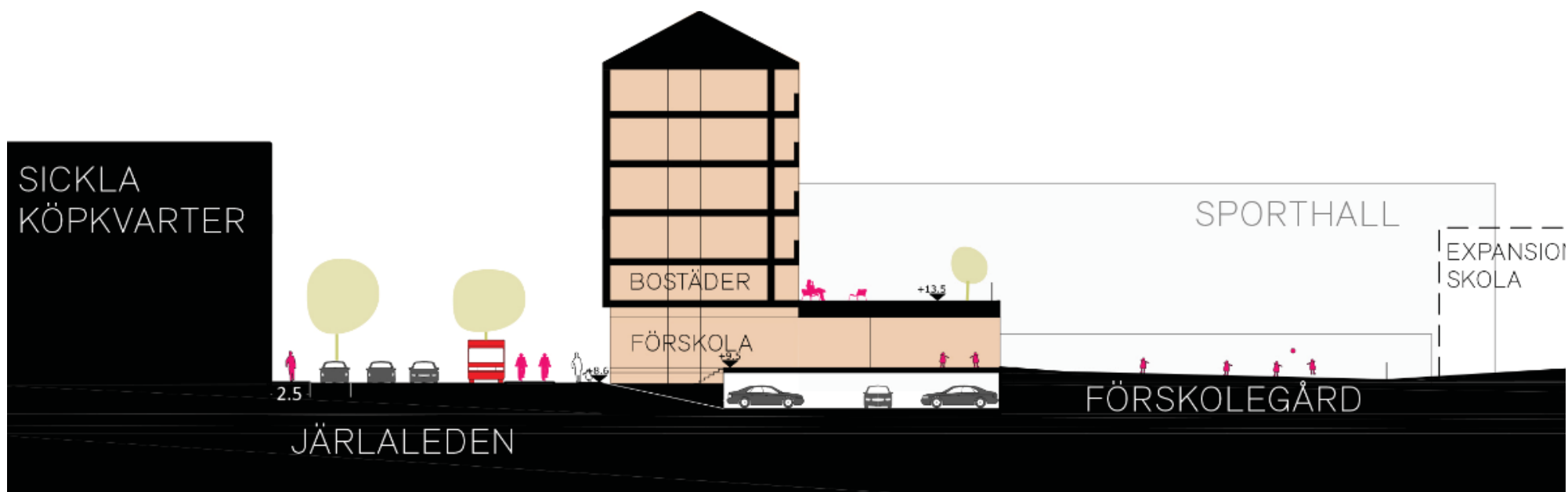
Sickla skola har uttrycket ett behov av en framtida expansion i och med den antagna befolkningsökningen på västra Sicklaön. I programmet har möjligheterna till expansion inom egen fastighet utretts och bedömningen är att det är möjligt att bygga ut skolan med ca 2000 kvm. Utbyggnaden föreslås som en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

## Handel och övrig service

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

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

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



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

# PROGRAMMETS KONSEKVENSER

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

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

## FARLIGT GODS

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

## RADON

Ny bebyggelse ska utföras radonskyddande. Radonhalten i bostäder ska inte överstiga 200 Bq/m<sup>3</sup>.

## BULLER

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

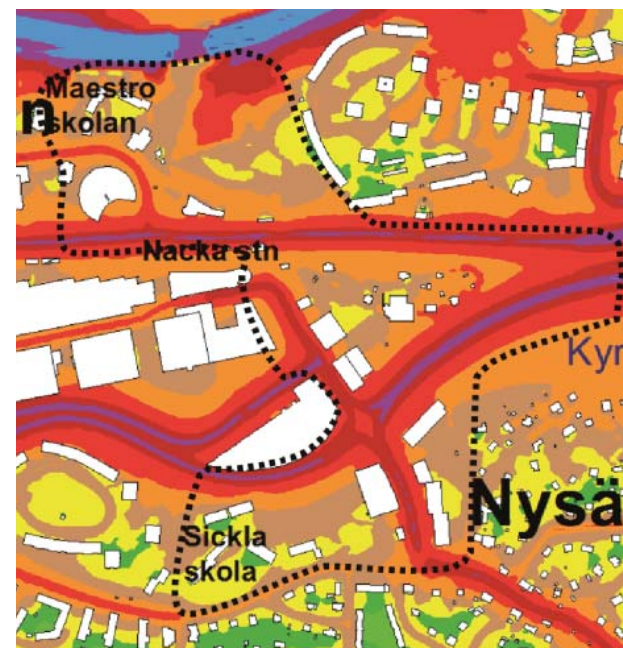
I Nacka kommuns översiktplan finns generella riktlinjer för buller. Vid byggande ska en så bra ljudnivå som möjligt alltid eftersträvas. Vid nyexploatering och förtätning tillämpas i första hand de riktvärden för buller från trafik som riksdagen beslutat.

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

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

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

Inom ramen för kommande detaljplanearbeten kommer bullerutredningar att tas fram.



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

## MILJÖKVALITETSNORMER FÖR LUFT

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

## DAGVATTEN OCH MILJÖKVALITETSNORMER FÖR VATTEN

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

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

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

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

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

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

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

förhållande till Järlasjöns normalvattenstånd, innebär att ledningsnätet är uppdammt och att Planriavägen svämmas över nästan årligen.

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



Bilden visar Sicklasjön

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

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



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



Gröna tak. (Bildkälla: Sweco)

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

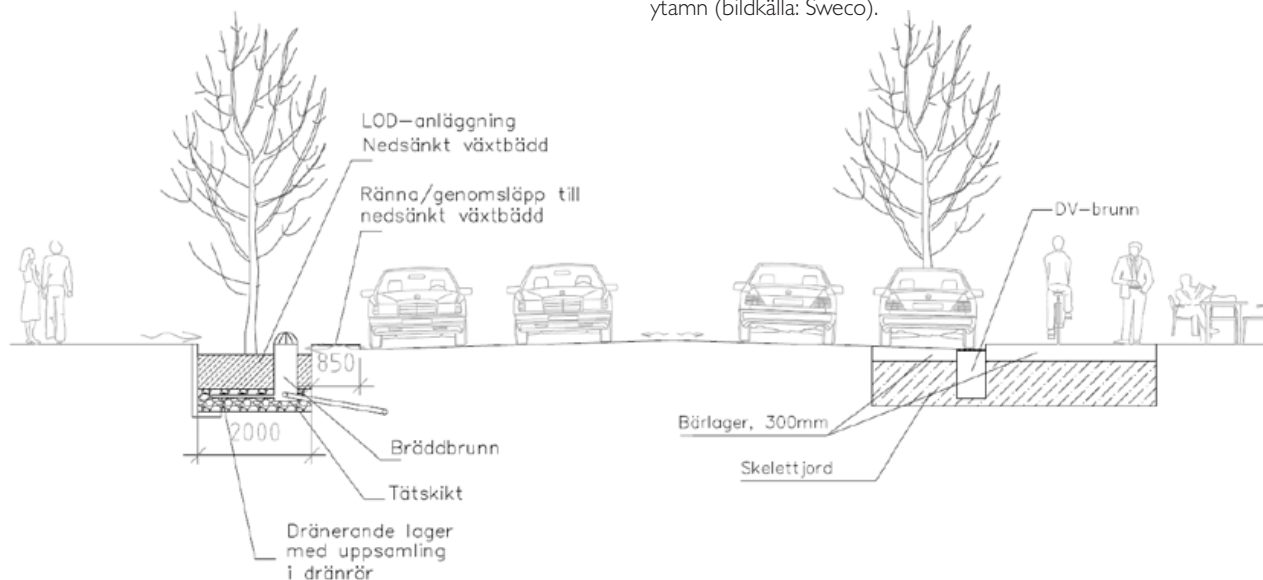
För att klara dagvattensituationen inom programområdet krävs en kombination av olika åtgärder i samband med nyexploateringar. Tabellen ovan listar olika lösningar som tillsammans skapar en hållbar helhetslösning. I samband med respektive detaljplaneprojekt ska listan följas upp så att respektive område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



Exempel på dagvattenkassetter i Stockholm (bildkälla Sweco).



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



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

## GRUNDVATTEN

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

## GRÖNSTRUKTUR OCH NATURVÄRDEN

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

## LEK OCH REKREATION

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

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

## TRYGGHET

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

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

## JÄMSTÄLLDHET

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



Exempel från Århus - kvällsaktiva verksamheter inger trygghet

## MARKFÖRORENINGAR

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

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

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

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



På flygbilden markeras förekomster av markföroreningar enligt MIFO-databasen.



# GENOMFÖRANDE

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

## Tidplan

En preliminär tidplan för programmet har tagits fram enligt nedan:

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

När programmet antagits kan detaljplanarbeten påbörjas.

## Huvudmannaskap

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

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

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

## Exploateringskostnader

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

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

## Fastighetsrättsliga frågor

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

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

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

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

## Avtal

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

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

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

## Etapper

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

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

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

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

## Medverkande i framtagandet av programmet

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

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

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

## Som underlag till programmet har följande utredningar tagits fram

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

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

## Produktion

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

Omslag:  
Jenny Nagenius

## Tryck

datum 2014-06-12

Program för Planiaområdet – på västra Sicklaön

Nacka kommun

Miljö och Stadbyggnad

DNR: KFKS 2012/640-214

Projektnummer: 9223

