

#NackaStad

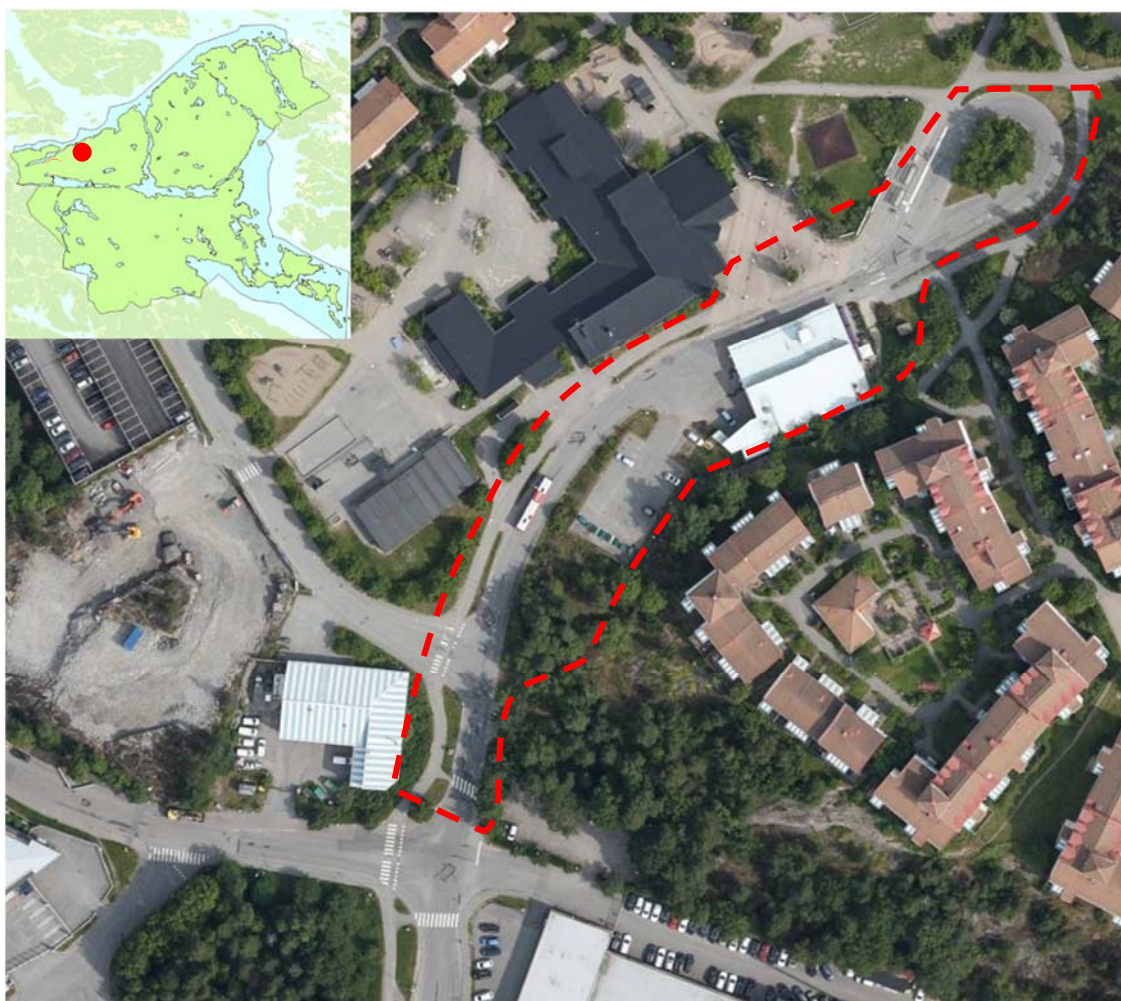
Ingår i tunnelbaneavtalet

Planbeskrivning
SAMRÅDSHANDLING
Upprättad november 2016
Standardförfarande

Dnr: KFKS 2015/19-214
Projekt: 9251

Jarlabergsvägen - Jarlaberg

Detaljplan för Jarlabergsvägen, Sicklaön 367:5 m.fl, Jarlaberg på västra Sicklaön, Nacka kommun



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

Planens syfte

Syftet med planen är att möjliggöra för nya bostäder och service och att utveckla stadsmiljö – bygga stad, i enlighet med översiktsplanens intentioner om förtätning på västra Sicklaön. Syftet är även att förbättra infrastrukturen och att skapa mer levande, trygga och säkra stråk, bland annat genom att omvandla Jarlabergsvägen till en stadsgata. Planförslaget ska ta hänsyn till befintlig bebyggelse och möjliggöra att befintlig service bibehålls och utvecklas samt bidra till att förstärka offentliga platser såsom torg och mötesplatser inom området.

Handlingar och innehåll

Kommunstyrelsen antog start-PM 2015-08-11 § 121. Planförslaget är därmed upprättad enligt plan- och bygglagen PBL (2010:900) enligt dess lydelse från 2015-01-01.

Detaljplaneförslaget omfattar följande planhandlingar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Gestaltungsprogram

Detaljplaneförslaget grundas på följande underlag:

- Miljöredovisning
- Trafikbullerutredning
- Dagvattenutredning
- Trafik- och parkeringsutredning
- Vindkomfortstudie
- PM Naturvärden
- Övergripande trädinventering
- Flyghinderanalys

Innehållsförteckning:

1. Sammanfattning	s. 3
2. Förutsättningar	s. 5
3. Planförslaget	s. 13
4. Konsekvenser av planen	s. 34
5. Så genomförs planen	s. 41
6. Medverkande i planarbetet	s. 48

I. Sammanfattning

Huvuddragen i förslaget

Nacka stad kallas det nya, täta och blandade området som skapas på västra Sicklaön där projektet ingår. Planområdet omfattar fastigheten Sicklaön 367:5 (ägs av Vissland fastigheter i Nacka AB och ska köpas av ALM Equity) och delar av fastigheten Sicklaön 14:1 (kommunägd) i Jarlaberg på västra Sicklaön. Planområdet inkluderar Jarlabergsvägen, från bussvändslingan i norr till korsningen Lokomobilvägen-Fyrspannsvägen i söder, samt ett område öster om gatan som innehåller en befintlig byggnad med matvarubutik, restaurang och frisör samt markparkering och återvinningsstation. Sammantaget har det aktuella området idag goda kollektivtrafikförbindelser och närhet till skola och service samt närhet till lekytor och sammanhängande naturområden. Området ingår i riksintresse för kulturmiljövården som omfattar farledsmiljön.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för nya bostäder och service och att utveckla stadsmiljö – bygga stad, i enlighet med översiktsplanens intentioner om förtätning på västra Sicklaön. Planförslaget möjliggör cirka 120 nya bostäder i form av fyra nya punkthus i 8-10 våningar med en sammankopplande sockelvåningsbyggnad mellan husen, utmed Jarlabergsvägen. Markanvändningen ska vara bostäder med centrumändamål i bottenvåningen och parkeringsgarage huvudsakligen under mark och delvis i souterräng. Inom planen möjliggörs också för offentliga ytor/allmän plats i form av torg, gata och park. Planförslaget ska bidra till att förstärka den centrumbildning och service som finns idag på platsen och till att skapa en attraktiv stadsmiljö. Den befintliga återvinningsstationen föreslås få ett nytt läge utanför planområdet. Avsikten är att säkerställa detta genom avtal.

Detaljplanens genomförande bedöms inte innebära en betydande miljöpåverkan. Planförslaget innebär ett effektivt utnyttjande av redan ianspråktagen mark. En utmaning är särskilt dagvattenhanteringen då naturlig infiltration inom kvartersmarken är begränsad, men med platsanpassade lösningar i kombination med tillskapad växtlighet och infiltrationsrika markytor kan positiva effekter uppnås. Planförslaget innebär fler boende och besökare i Jarlaberg och därmed delvis högre trafikflöden och transporter till området. Luftkvalitet bedöms inte påverkas negativt. Det kollektivtrafik- och servicenära läget, i kombination med främjande åtgärder för alternativa färdmedel än bilen, bör leda till ett generellt mindre bilberoende per person i området. Planförslaget innebär en lokal påverkan på stadsbilden och konsekvenser för de närmast boendes siktbarhet samt viss påverkan genom skuggning.

Planens genomförande innebär att Jarlabergsvägen kommer att byggas om till en mer stadsmässig gata och att det befintliga torget kommer att byggas om. Planen innebär fastighetsreglering mellan kommunal mark och privatägd mark. Detta ska regleras i exploateringsavtal.

Målområden för hållbart byggande

Nacka kommun har tagit fram riktlinjer för hållbart byggande som beslutades av miljö- och stadsbyggnadsnämnden i november 2012. Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggande och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden.

Denna detaljplan utgör en viktig grund för att prioriterade hållbarhetsfrågor beaktas, eftersom detaljplanen utgör ett delprojekt av ett större stadsbyggnadsprojekt som även innehåller utbyggnadsfasen. För detta stadsbyggnadsprojekt har följande målområden valts ut som prioriterade:

- Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser
- Dagvatten som renas och infiltreras
- En god ljudmiljö
- En hållbar avfallshantering

Det aktuella projektområdet utgör idag en mötesplats för närboende, med verksamheter såsom livsmedelsbutik och restaurang och busshållplats samt nära anslutning till park och skola. En utmaning i projektet är därför att ha kvar och utveckla dessa funktioner. På platsen för ny bebyggelse finns en viktig funktion i form av områdets återvinningsstation, varför en hållbar avfallshantering bedöms vara ett prioriterat målområde. Den långsmala tomten innebär en utmaning att anordna en tyst sida till de nya bostäderna vilket gör en god ljudmiljö till ett relevant målområde att prioritera. Slutligen innebär de topografiska förutsättningarna på platsen att en hållbar dagvattenhantering är viktigt att studera närmare.

2. Förutsättningar

Läge, areal & markägoförhållande

Planområdet, cirka 0,9 hektar, omfattar fastigheterna Sicklaön 367:5 samt del av fastigheten Sicklaön 14:1. Planområdet omfattar Jarlabergsvägen, från bussvändslungan i norr till korsningen Lokomobilvägen-Fyrspannsvägen i söder, samt ett område öster om gatan.



Detaljplanens ungefärliga avgränsning på ortofoto (2014) och primärkarta.

Sicklaön 367:5, ägs av Vissland fastigheter i Nacka AB. ALM Equity AB är exploatör i projektet. Fastigheten Sicklaön 367:5 finns på adressen Jarlabergsvägen 4 i Jarlaberg på Västra Sicklaön och avgränsas i öster av bostadsbebyggelsen i Jarlaberg och i sydöst av obebyggd naturmark inom kommunens fastighet Sicklaön 14:1. Planområdet omfattar även Jarlabergsvägen inom fastigheten Sicklaön 14:1, på sträckan norr om Lokomobilvägen.

Planområdet avgränsas vidare av Jarlabergsskolan i väst och av kommunal parkmark i nordöst.



Markgöförhållanden i området. Illustration: Sweco

Översiktlig planering

Projektet ingår i Nacka stad - det nya, täta och blandade området som skapas på västra Sicklaön. Nacka stad ska vara en nära och nyskapande del av Stockholmsregionen. Här ska det vara attraktivt att leva, vistas och verka. 14 000 nya bostäder och 10 000 nya arbetsplatser gör det möjligt att bygga tunnelbanan till Nacka.

Detaljplaneförslaget är förenligt med översiktsplanens intentioner för området. Översiktsplanen pekar ut området Nacka Strand-Jarlaberg som tät stadsbebyggelse där förtätning planeras. Området uppges till största delen innehålla kontor och flerbostadshus och det finns ett flertal bostadsnära grönytor och natur med rekreativa värden. I området kring Jarlaberg och Nacka Strand finns det enligt översiktsplanen svaga samband i grönstrukturen mellan de mer sammanhållna grönområdena Ryssbergen och Nyckelviken, vilket bör beaktas i planeringen. Inga framtida behov av service eller infrastruktur, såsom förskoleplatser, pekas ut.

I närområdet planeras det för stora förändringar, både i samband med planeringen av Centrala Nacka, men även i och med det program som har tagits fram för Nacka Strand. Jarlaberg har således ett strategiskt läge i den täta och blandade stad som översiktsplanen beskriver för västra Sicklaön. Den nya bebyggelsen kommer i framtiden att få cirka 200 meter till en tunnelbanestation.



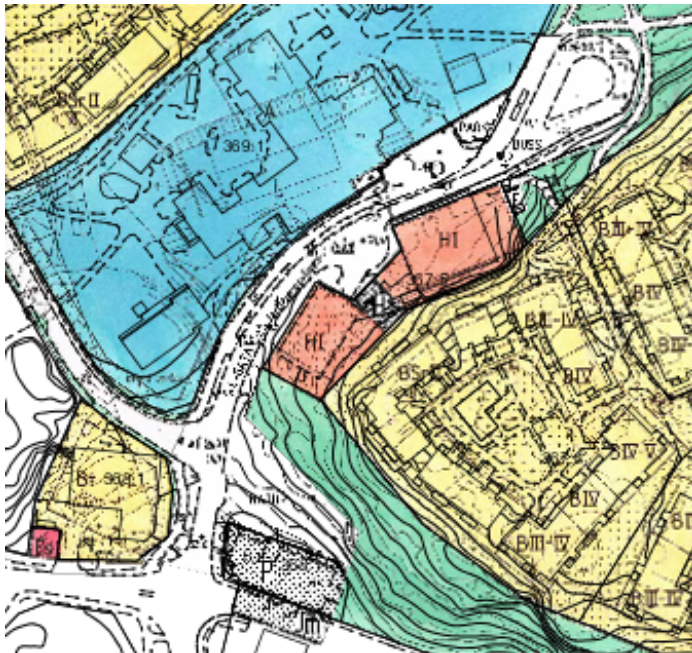
Pågående och nyligen genomförd utveckling i närområdet (ungefärliga gränser). Illustration: Sweco.

Detaljplaner

Projektområdet berörs av två gällande planer: Stadsplan 328 från 1982 och Detaljplan 107 från 1994.

Stadsplan 328 reglerar markanvändningen som handel i en våning. Bygggrätten är begränsad av punktprickad mark och det är endast den nordöstra delen, där livsmedelsbutiken idag ligger, som får bebyggas. Längst i söder på fastigheten löper ett stråk med VA-ledningar som betjänar bostäderna på Diligensvägen. Området är markerat med ett u i plankartan, vilket innebär att det inte är tillåtet att "vidta anordningar som hindrar framdragande och underhåll av underjordiska allmänna ledningar".

Planområdet omfattas också av en del av detaljplanen Dp 107 från 1994, vilken omfattar Jarlabergsvägen, planlagd som GATA och bussvändslingsan som är planlagd som BUSS vilket innebär att övrig fordonstrafik inte har tillträde till vändslingsan. I den detaljplanen har också bygggrätten för en transformatorstation, som tidigare låg mitt i fastigheten, ersatts med ett område för handelsändamål.



Planmosaik med gällande planer i projektområdet: stadsplan 328 och detaljplan 107. (Interngis, 2016)

Intressen enligt 3, 4 och 5 kap Miljöbalken

Området är beläget inom riksintresse för kulturmiljövården. Riksintresset omfattar farledsmiljön, norra kusten. Området berörs också av riksintressen för kommunikationer i form av befintlig farled och väg 222 (Värmdöleden). Riksintressena bedöms inte påverkas av denna detaljplan (se även vidare i kapitel 3 Planens konsekvenser).

Dagvatten från planområdet avrinner mot vattenförekomsten Strömmen som omfattas av miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten. Enligt Vatteninformationssystem Sverige (VISS) är recipienten Strömmens ekologiska status *otillfredsställande*. Detta på grund av statusen på bottenfaunan, växtplankton, halten av näringsämnen under sommaren och siktdjupet. Krav finns på att den ekologiska statusen ska nå *god ekologisk potential* år 2021, med undantag för morfologiska förändringar och övergödning eftersom dessa anses tekniskt omöjligt att uppnå till 2021. Den kemiska statusen för Strömmen är *uppnår ej god* på grund av förekomsten av olika föroreningsämnen. Krav fanns på att den kemiska statusen skulle ha god ytvattenstatus år 2015, men då detta inte har uppnåtts finns nu förslag på förlängning. Kvicksilverföreningar och bromerade difenyleter har fått mindre stränga krav då det anses tekniskt omöjligt att kunna sänka halterna till dess. Att få ner halterna av tributyltennföreningar, blyföroreningar samt antracen har fått förlängd tidsfrist till 2027 (VISS, 2016).

Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund har under 2015 utfört prognoser (haltberäkningar av partiklar) för luftkvaliteten i Nacka. Av prognoserna framgår att samtliga MKN för luft kommer att klaras inom hela kommunen där människor stadigvarande vistas.

Området idag

Bebyggelse

Inom fastigheten 367:5 finns en befintlig byggnad i en våning som idag inrymmer en livsmedelsaffär, en frisörsalong och en restaurang med uteservering. Den södra delen av fastigheten används för parkering och återvinningsstation. Strax norr om livsmedelsbutiken finns en transformatorstation på fastigheten Sicklaön 14:1.



Fotot till vänster: Befintlig butiksbyggnad på fastigheten 367:5 samt transformatorstation på fastigheten Sicklaön 367:5. Fotot till höger: befintlig parkeringsyta med återvinningsstation inom fastigheten 367:5. Foto: Sweco.



Fotot till vänster: Restaurangens uteservering i befintlig byggnad. Foto till höger: Angränsande Jarlabergsskolan med tillhörande skolgård och angränsande torgyta. Foto: Sweco.

Den befintliga intilliggande bebyggelsen på bergsplatån utgörs av ett bostadsområde från 1990-talet med en sammanhållen bebyggelse i postmodern stil med ett varierat och karaktäristiskt taklandskap där hissar och fläktrum utnyttjats till torn och tinnar. Arkitekten Ulf Gillberg var inspirerad av en toskansk by. Bebyggelsen är formad i storgårdskvarter med stora gröna gårdar och kantzoner av grönska runt om. Området är trafikseparerat med större enheter av parkeringsdäck och markparkeringar.



Flygbild mot söder, över den norra delen av planområdet, med fastigheten 367:5 centralt i bilden med befintlig butiksbyggnad och parkering. Foto: Blomweb.

Inom planområdet, i anslutning till skolan finns idag en befintlig platsbildning av både karaktären torg och bostadsgård med entré till skolan.



Överblick över det befintliga torget, med skolbyggnaden i fonden (öst) och matvarubutiken (väst). Foto: Liljewall arkitekter.

Mark och vegetation

Detaljplanområdet ligger på ett område där det är berg i norr och morän i södra området. Morän har en god infiltrationsförmåga.

Naturmarken söder om fastigheten utgörs av en skogbevuxen sydvästvänd sluttning, bestående av främst tallar. Enligt en översiktligt utförd naturvärdesinventering (Sweco 2016-03-04) har tallarna troligen en spridningsfunktion för tallskog men de har inga dokumenterade naturvärden.

Service

Förutom serviceutbudet inom planområdet (matvarubutik, restaurang och frisörsalong) finns inom gång- och cykelavstånd Nacka forum med ett stort serviceutbud. På andra sidan av Jarlabergsvägen i norr ligger Jarlabergsskolan. Det finns även en förskola i anslutning till grundskolan.

Friytor

I anslutning till området finns ett grönt parkstråk som mynnar ut i Nyckelvikens friluftsområde och naturreservat.



Parkstråket i anslutning till planområdet. Foto: Liljewall arkitekter

En bollplan och en kommunal lekplats finns i anslutning till skolområdet och parkstråket.

Gator och trafik

Jarlabergsvägen är en lätt krökt återvändsgata som i höjd med butiksbyggnaden inom planområdet endast är tillgänglig för busstrafik. En vändplats för bussen med busshållplatser finns i gatans norra ände. Ett provisoriskt uppsatt staket avgränsar den körbara ytan i höjd med matvarubutiken.

Jarlabergsvägen passeras dagligen av barn till och från den närliggande skolan och förskolan samt till den kommunala lekplatsen.

Gaturummet för Jarlabergsvägen är idag stort men innehåller få byggnader som vetter mot gatan. Parkering, inlastning och sopsortering dominerar gaturummet idag. Detta ger en miljö som särskilt nattetid kan upplevas som otrygg. Det är idag otydligt att gatan leder till Jarlabergs centrumbebyggelse och indirekt vidare mot Nyckelvikens naturreservat.



Fotot till vänster: Bussgatan vid Jarlabergsvägen, staket samt vändplatsen för buss. Foto: Sweco och Liljewall

Teknisk försörjning

Området är anslutet till kommunalt verksamhetsområde för vatten, spill- och dagvatten (VSD). VSD-ledningar är placerade i Jarlabergsvägens körbana. Ledningsnätets kapacitet för dagvatten är begränsad. VA-nätets kapacitet för centrala Nacka och för detta planområde ska utredas inför detaljplanens granskningsskede.

Fastigheten Sicklaön 367:5 är ansluten till det allmänna dagvattennätet och avleder viss andel av takvattnet dit. Resterande dagvatten från fastigheten avrinner ytligt inom planområdet. Längs Jarlabergsvägen finns rännstensbrunnar som avleder dagvattnet via dagvattenledningar till recipienten Strömmen. Angränsande fastigheter längs Diligensvägen har utkastare som leder takvattnet mot detaljplaneområdet.

Det befintliga dagvattenflödet vid ett 10-årsregn har beräknats till cirka 55 liter/sekund (Norconsult, 2016).

En fristående elnätstation finns inom planområdet på kommunens fastighet Sicklaön 14:1, strax norr om befintlig byggnad.

Inom planområdet, under befintlig gång- och cykelbana utmed Jarlabergsvägen, finns bland annat ledningar för sopsugsanläggning samt lokalt fjärrvärmenät som försörjer bebyggelsen i Jarlaberg. Ledningarna leder till en centralbyggnad inom fastigheten Sicklaön 368:2, vilken ägs av Jarlabergs samfällighetsförening. I samfälligheten ingår bostadsrättsföreningarna i Jarlaberg, vilka tillsammans äger och förvaltar gemensamhetsanläggningen Sicklaön GA:31 som i huvudsak omfattar parkeringsanläggningar, belysning, sopsug och centralantenn (kabel-tv-anläggning) inom Jarlaberg.

Den aktuella fastigheten för planläggning, Sicklaön 367:5, är inte delägare i gemensamhetsanläggningen men eventuellt finns ursprungliga ledningsavsättningar till fastigheten för sopsug.

3. Planförslaget

Nya byggnader

Planförslaget möjliggör att fyra punkthus med en sammankopplande sockelvåningsbyggnad mellan husen byggs längs med Jarlabergsvägen. Markanvändningen ska vara bostäder (B, B₁) med centrumändamål (C) i bottenvåningen och parkeringsgarage (P) huvudsakligen under mark och delvis i souterräng.



Illustrationsplan. Illustration: Varg arkitekter.

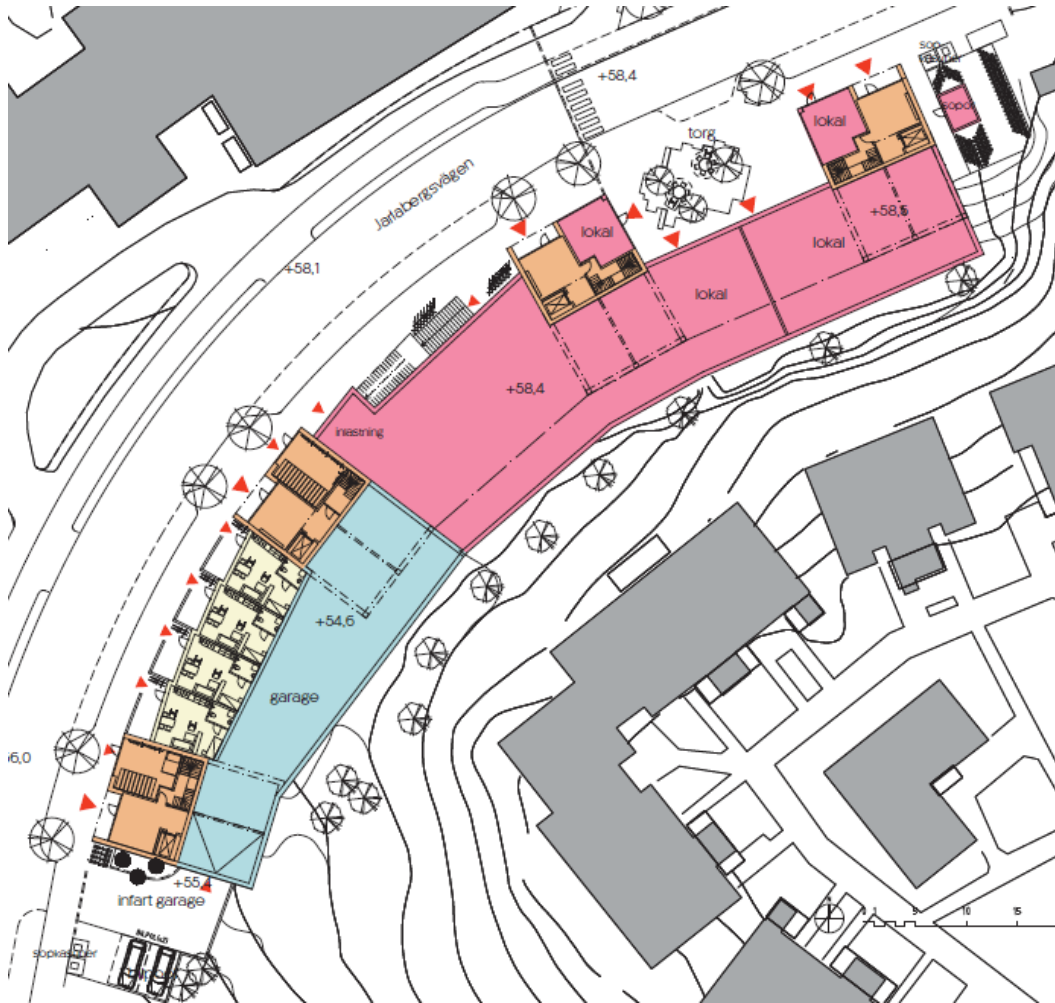


Perspektivbild över bebyggelseförslaget, vy från parken mot torget. Illustration: Varg arkitekter.

Inom planen möjliggörs för offentliga ytor/allmän plats i form av torg, gata och park. Den föreslagna markanvändningen tillsammans med befintlig markanvändning med butiker, busstation, torg, skola och bostäder, ska bidra till att förstärka den centrumbildning som finns idag på platsen och till att skapa en attraktiv stadsmiljö kring Jarlabergsvägen. Den befintliga servicen i området, med bland annat matvarubutik, kan genom planförslaget bibehållas och utvecklas.

Planbestämmelserna för markanvändningen möjliggör för en eventuell tredimensionell fastighetsbildning avseende torgyta mellan punkthusen, ovan parkeringsgaraget.

Totalt möjliggörs en exploatering om 9300 m² bruttoarea (BTA) varav minst 900 m² BTA lokaler/centrumändamål och maximalt 6800 m² BTA för bostäder (exklusive parkeringsgarage).

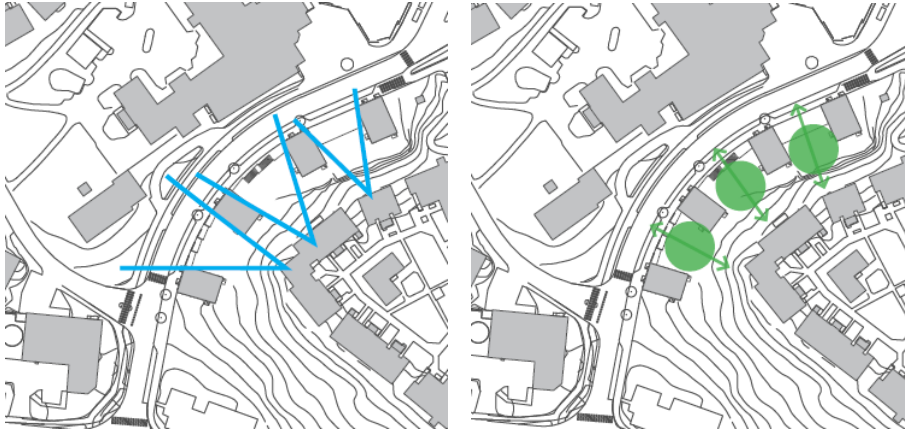


Bilden visar markanvändningen i bebyggelsens entréplan samt entrélägen. Blått=garage, Orange=trapphus och cykelförråd, Gul= bostäder, Rött: service/lokaler. Illustration: Varg arkitekter.

Lägenhetsstorlekar regleras inte i planen men exploitören avser att bygga smålägenheter. Punkthusen föreslås huvudsakligen inrymma ett- och tvåor, med fyra lägenheter per våningsplan. Uppskattningsvis möjliggörs med denna lägenhetsfördelning cirka 120 lägenheter beroende på faktorer som parkeringsbehov och bullerkrav. Föreslagen preliminär lägenhetsfördelning och antal lokaler är enligt tabellen nedan:

Lägenhetstyp:	Antal:
3:or	4 st
2:or	54 st
1:or	63 st
Lokaler	4 st

Punkthusen är placerade i en solfjädersform utmed Jarlabergsvägen. Placeringen skapar stora mellanrum med generösa öppna bostadsgårdar. Detta möjliggör också att utsikt delvis kan bevaras för de närmast boende i befintlig bebyggelse. De fyra föreslagna punkthusen ska vara så smäckra som möjligt, cirka 11x17 meter, vilket säkerställs med begränsade byggrätter för byggnaderna.



Bilderna visar översiktligt idén om bevarade siktbarheter och stora öppna grönskande gårdar. Illustration: Varg arkitekter.

Punkthusen placeras i gräns mot gatan och dess slanka volymer artikuleras i gaturummet genom att den anslutande sockelbyggnaden dras in en bit från gatan.

Byggnaderna följer terrängen och bildar tillsammans ett karaktärsfullt motiv för Jarlabergsvägen. Gatans funktion som ett viktigt stråk i området betonas. Entréer orienteras mot gatan. Butiker och verksamheter finns huvudsakligen i bebyggelsens entréplan och koncentreras till ett torg vilket innebär att det befintliga torget får en större yta, ramas in och vitaliseras (se vidare i avsnittet *Torget*).

Byggnaderna föreslås bli slanka och höga i förhållande till omgivningen. Byggnadernas höjder regleras med maximal nockhöjd över angivet nollplan vilket innebär att 8-10 våningar möjliggörs. Byggnadernas höjd artikulerar den befintliga terrängen. Från terrängens högsta punkt vid torget trappar byggnadsvolymer ned söderut längs med gatans sluttning.



Elevation. Illustration: Varg arkitekter.



Vy mot Jarlabergsvägen. Illustration: Varg arkitekter.

En händelserik gatumiljö

En kontinuerlig men varierad sockelvåning ger ett stadsrum med olika karaktärer: det lilla torget med butiker och verksamheter, den mellersta delen med trappa upp till gården, och i söder bostäder med egen entré från gatan. Gröna bostadsgårdar anläggs mellan huskropparna ovanpå sockelvåningen.

Vägens krökta form, husens varierade höjder, och sockelvåningens skiljande karaktär syftar till att ge en varierad upplevelse vid rörelse längs med gatan. De många entréerna och funktionerna i entréplan skapar en händelserik gatumiljö.

Den norra sockelvåningen, mellan hus 1 och hus 2, ges ett större indrag från gatan vilket möjliggör utökning av nuvarande platsbildning. Lokaler förläggs med entréer mot det blivande torget där utrymme finns för uteservering och/eller torghandel. Uppglasade och tydliga entrévåningar bidrar till att förstärka kontakten mellan inomhus och utomhus.



Den norra sockelvåningen, med anslutande torg och koncentration av verksamhetslokaler.

Den mellersta sockelväningen, mellan hus 2 och hus 3, inrymmer butikens inlastning, cykelparkering och planteringar. En generös trappa leder upp till bostadsgården.



Den mellersta sockelväningen med trappa, cykelparkering och inlastning till matvarubutik.

I sockelväningen mellan hus 3 och hus 4 föreslås bostäder av stadsradhuskaraktär som är indragna från gatan. Bostäderna får en egen tillgänglig entré och liten förgårdsmark med plats för cykel och uteplats som bidrar till variation och småskalighet längs gatan. Gränsen mellan uteplats och gata föreslås markeras av en låg mur samt med grönska.



Till höger: den södra sockelväningen.

Byggnadernas fasad- och takgestaltning

Byggnadernas gestaltning, såsom materialval, fasadgestaltning och takutformning regleras inte i detalj i detta skede. Se även mer angående föreslagen gestaltning i gestaltungsprogrammet.

Punkthusens fasader föreslås gestaltas med ett genomgående tema i form av ett rutnät, som bildas av fyllningar och fönsterpartier. Ramverket kan exempelvis utföras i betong, tegel eller puts eller andra gedigna material som åldras vackert. Illustrationerna i gestaltungsprogrammet visar punkthusens fasader i grått/sandfärgat tegel och betong. Bostadsfasaderna i bottenvåningen och sockelväningar mellan punkthusen illustreras i trä. Trä kan förekomma som ett element i punkthusens sockelväningar.

Gatuplanets fasad kan med fördel skilja sig från punkthusen vad gäller material och/eller kulör. Bottenvåningen ska gestaltas omsorgsfullt i material och detalj. Punkthusen föreslås få en generös sockelvåningshöjd och tydliga indragna entréer samt uppglasade cykelrum eller lokaler mot gatan. En planbestämmelse finns om att sockelvåning mot gata ska vara förhöjd och tydligt markerad samt utformas med särskild omsorg beträffande gestaltning och arkitektonisk kvalitet så att den bidrar till en varierad gatumiljö.

Bostäder med egen entré från gatan avgränsas med hjälp av till exempel växtlighet och låga murar. Fallskydd på trappa och bostadsgårdar bör vara genomsiktliga för att medge kontakt mellan gatan och gårdens grönska.

Utskjutande balkonger tillåts på punkthusen och bör ges ett lätt uttryck med genomsiktliga balkongfronter.

Husens översta våningsplan rymmer etagelägenheter med takterrass. Takutformningen regleras med en utformningsbestämmelse (f) om att den översta våningen ska vara indragen minst 1,9 meter från byggnadens fasadliv och att takbyggnaden ska utföras med tak och fasad i samma material och med delvis lutande tak- och väggytor. I bilderna illustreras översta våningens tak- och fasadmaterial i plåt.

Torget

Planområdet kan betraktas som Jarlabergs naturliga mittpunkt, en servicenod som innehåller viktiga målpunkter såsom buss, affär och skola. En viktig förutsättning har därför varit att utveckla stadskvaliteter på platsen. Det befintliga torget i anslutning till skolan föreslås förstärkas och utvecklas till ett levande stadsdelstorg. Den nya bebyggelsen ramar in torget och vitaliserar det med levande bottenvåningar och entrélägen mot torget.



Torget föreslås gestaltas på ett sätt som knyter an och bygger vidare på dagens utformning. Hårdgjorda ytor bör minskas för att kunna infiltrera dagvatten och torget får en grönare karaktär än idag med mer utrymmen för sittplatser och cykelparkering. Inför detaljplanens granskningsskede ska lösningar för dagvattenhantering inom torgytan redovisas. Gränsen mellan torg och angränsande park kan bli mer flytande. På så vis tydliggörs entrén mot parken och det blir lättare att hitta in till naturreservatet. Torgytorna på vardera sidan om Jarlabergsvägen, liksom dess körbana över torget föreslås ges en enhetlig gestaltning för att skapa ett sammanhängande torg och en trygg trafikmiljö.

En bit av den befintliga torgytan finns inom skolfastigheten Sicklaön 389:1. Denna yta ingår inte i detaljplaneområdet, men föreslås ingå i omgestaltningen av torget.

I syfte att skapa tydlighet mellan privata och offentliga ytor och säkerställa allmänhetens tillgänglighet till torget föreslås hela den tänkta torgytan inom planområdet få markanvändningsbestämmelsen TORG (allmän plats).



Förslag till situationsplan över torget. Illustration: Liljwall arkitekter.



Inzoomad vy mot torget. Illustration: Varg arkitekter

Mark, växtlighet och grönstruktur

Terränganpassning

Bebyggelsen ska förhålla sig till Jarlabergsvägens befintliga höjdprofil och ha tillgängliga entréer mot gatan.

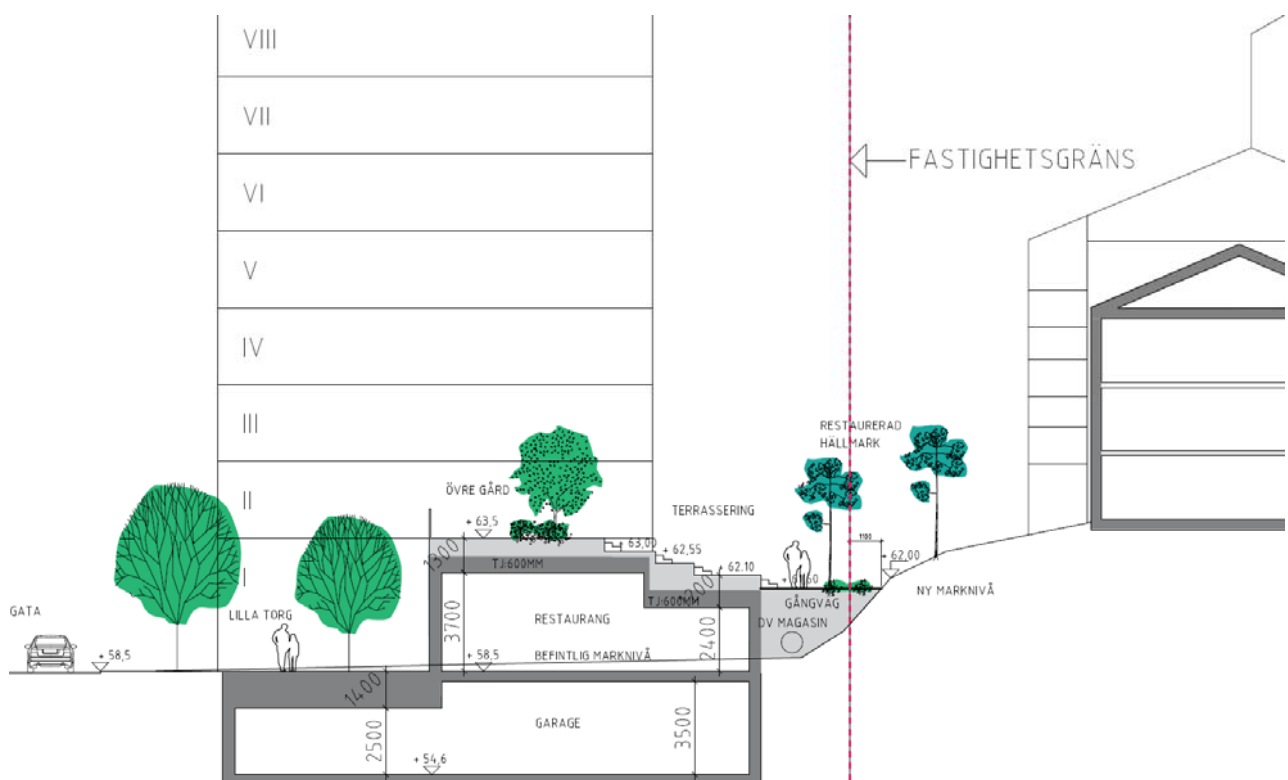
Byggnadernas volym accentuerar områdets topografi, med den högsta byggnaden på den högsta punkten och nedtrappning av volymer längs sluttningen söderut. Föreslagen bebyggelse innebär att topografien och karaktären av grönskande sluttning förändras. En terrasserad och grönskande övergång skapas mellan Jarlabergsvägens nya stadsrum, över bostadsgårdarna, mot den gröna slänten på Brf Fjäders fastighet Sicklaön 367:4. Parkeringsgarage ska vara dolt under mark. Bostadsgårdarnas terrassering är nödvändig för att tillgängliggöra naturmarken och anpassa till befintliga marknivåer. Därför finns en bestämmelse om att bostadsgårdarna ska terrasseras ner mot angränsande grönområde i sydöst och att en gångkoppling möjliggörs mellan gård och grönområdet, huvudsakligen i enlighet med gestaltningsprogrammet.

Nivåanpassning kan utgöras av trappor, sittgradänger och odlingsterrasser med potential att hantera dagvatten. Konkreta förslag till lösningar för dagvatten på odlingsterrasserna ska studeras vidare till detaljplanens granskningskede.



Situationsplan som visar idéerna om terrassering och gångstråk mellan de nya bostadsgårdarna och grannfastigheten. Illustration: Liljewall arkitekter.

Eftersom den nuvarande marknivån i fastighetsgränsen är bitvis låg i förhållande till de nya bostadsgårdarna föreslås att marken i fastighetsgränsen fylls upp inom fastigheten liksom på angränsande fastighet Sicklaön 367:4, tillhörande Brf Fjädern. Det bedöms inte vara nödvändigt att höja marknivån utanför planområdet men resultatet blir en delvis otillgänglig sänka. En motfyllning skapar en naturlig markanpassning och möjliggör att en gångstig kan anläggas inom planområdet parallellt med fastighetsgränsen. Överenskommelse mellan exploatören och fastighetsägaren Brf Fjädern gällande släntintrång och marknivåanpassning behövs för åtgärder utanför planområdet. Se även vidare angående bebyggelsens terränganpassning i gestaltningsprogrammet.



Sektionen visar byggnadens anpassning till terrängen och föreslagen markuppfyllnad på angränsande fastighet. (sektion vid det norra huset, hus A).

Grönstruktur och växtlighet

Inom området upplevs de offentliga ytorna idag som odefinierade och otydliga. En målsättning är att genom planförslaget tydliggöra de offentliga ytornas funktion. Grönska och gatuträd på Jarlabergsvägen ska bidra till att skapa en grön entré till Nyckelvikens naturreservat och förstärka de gröna sambanden mellan Nyckelviken och Ryssbergen. Jarlabergsvägen och parken utgör också ett viktigt rekreativt stråk från centrala Nacka mot Nyckelvikens naturreservat.

Planteringar på bostadsgårdarna ska ansluta till den intilliggande naturmarken. Bostadsgårdarna ska utgöra ett grönskande motiv som upplevs både från gatan och från de befintliga bostäderna i Brf Fjädern. Det nya terrassbjälklaget ovanpå sockelvåningen ska

möjliggöra hög växtlighet, vilket regleras med planbestämmelsen om att terrassbjälklag ska utföras planterbart och dimensioneras för att bära ett jorddjup om minst 60 cm. Detta jorddjup möjliggör för plantering av mindre träd och buskar.

Planförslaget innebär att cirka 10-15 träd, främst tallar, måste tas bort (läs mer i avsnittet *Konsekvenser – Natur*). Avverkade träd kan sparas som faunadepåer i den angränsande naturmarken.

Lek och utevistelse

Mellan punkthusen, en våning upp från gatan, skapas bostadsgårdar med plats för lek och vistelse som ansluter till befintlig naturmark. Gårdarna ska vara sammankopplade med tillgängliga gångvägar utomhus, varför nya gångstråk möjliggörs genom och längs med bebyggelsen. Gångvägar i området behålls intakta.

Gårdarna utformas med uteplatser som uppfyller gällande regelverk för buller.

Exempel på möjlig utformning av bostadsgårdarna framgår av gestaltungsprogrammet och i illustrationen nedan.



Bilden illustrerar hur informella "smitvägar" kan möjliggöras omkring bebyggelsen.



Situationsplan som visar möjlig utformning av bostadsgårdarna. Illustration: Liljewall arkitekter.

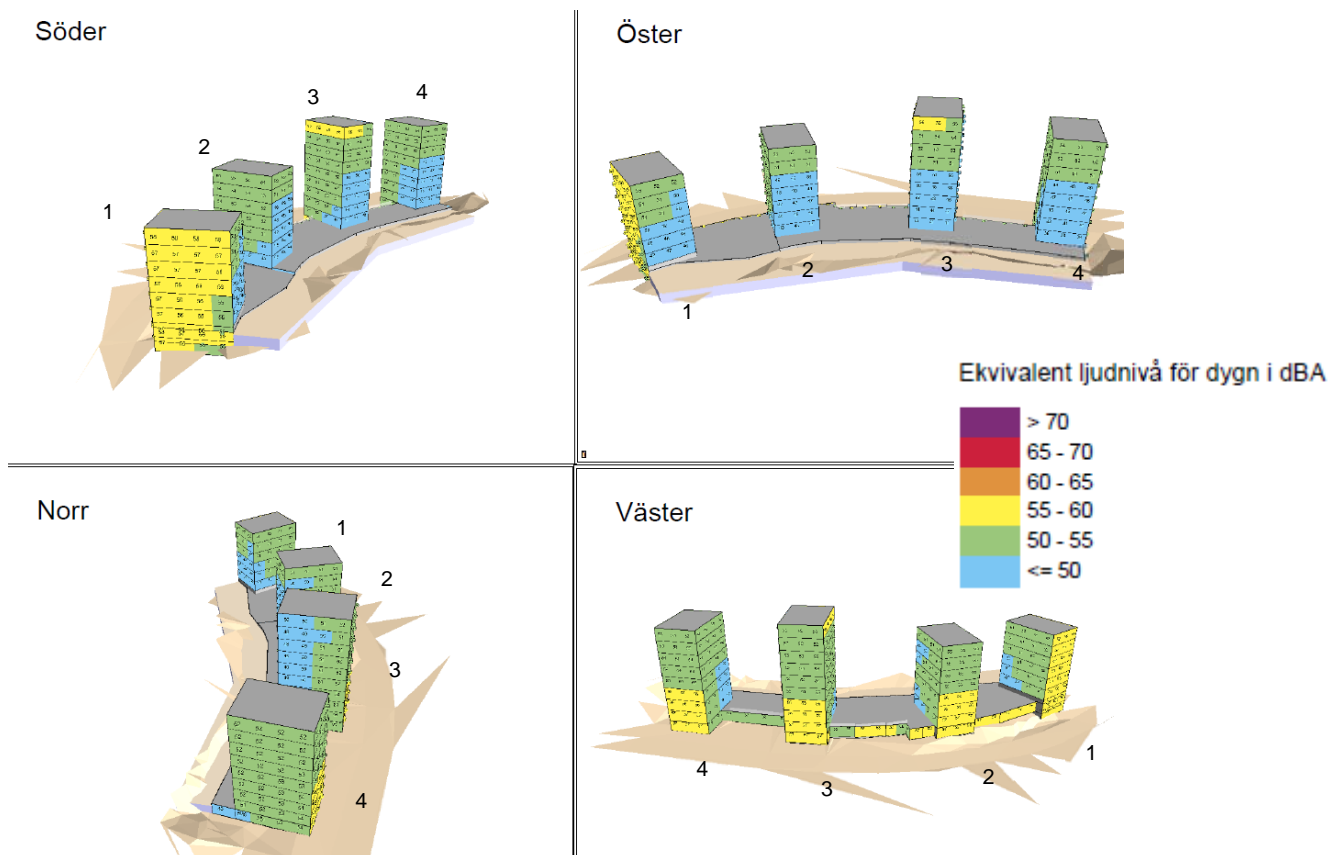
Buller

En bullerutredning har genomförts av Structor Akustik (2016-09-23). Av utredningen framgår att byggnaderna främst exponeras för trafikbuller från omgivande vägar samt för buller från en fläktanläggning som finns på den intilliggande skolans tak.

Trafikbuller, ljudnivåer vid fasad

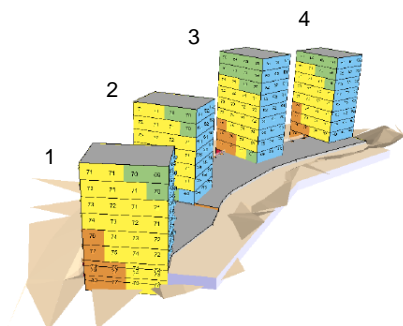
Beräkningar av trafikbuller visar att fasaderna mot Jarlabergsvägen samt fasaden längst söderut utsätts för ekvivalenta ljudnivåer över riktvärdet om 55 dBA men under 60 dBA (som mest 59 dBA). Riktvärdet för mindre lägenheter än 35 kvm, 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad, klaras för alla lägenheter i samtliga byggnader utan extra åtgärd.

Vid en blandning av lägenhetsstorlekar där lägenheter mot Jarlabergsvägen är mindre än 35 kvm och lägenheter mot grönytor är större än 35 kvm överskrider riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå för 9 lägenheter. För 8 av dessa lägenheter (belägna i hus 1, se illustration nedan) klaras undantaget i trafikbullerförordningen genom att hälften av bostadsrummen har tillgång till luddämpad sida om högst 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå nattetid. För en lägenhet (belägen i det högsta huset-hus 3, se illustration nedan) behövs skärmning på en hel och tät kortsida av balkongen för att få luddämpad sida för hälften av bostadsrummen. Bedömningen är att en god ljudmiljö för boende kan uppnås, men det krävs uppföljning i projekteringen för att säkerställa att ljudnivåerna enligt plankartan uppfylls.

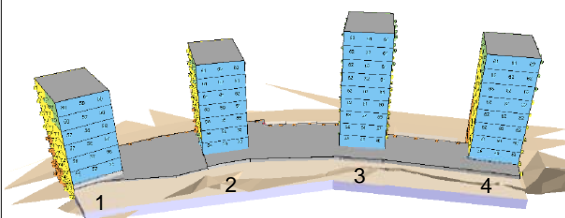


Högsta ekvivalenta ljudnivåer från trafikbuller vid fasad. Illustration: Structor Akustik AB.

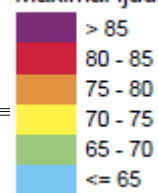
Söder



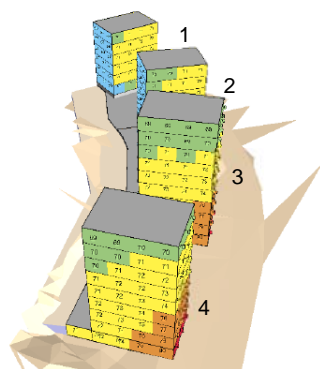
Öster



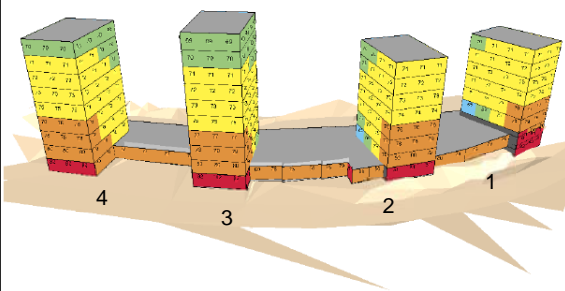
Maximal ljudnivå i dBA



Norr



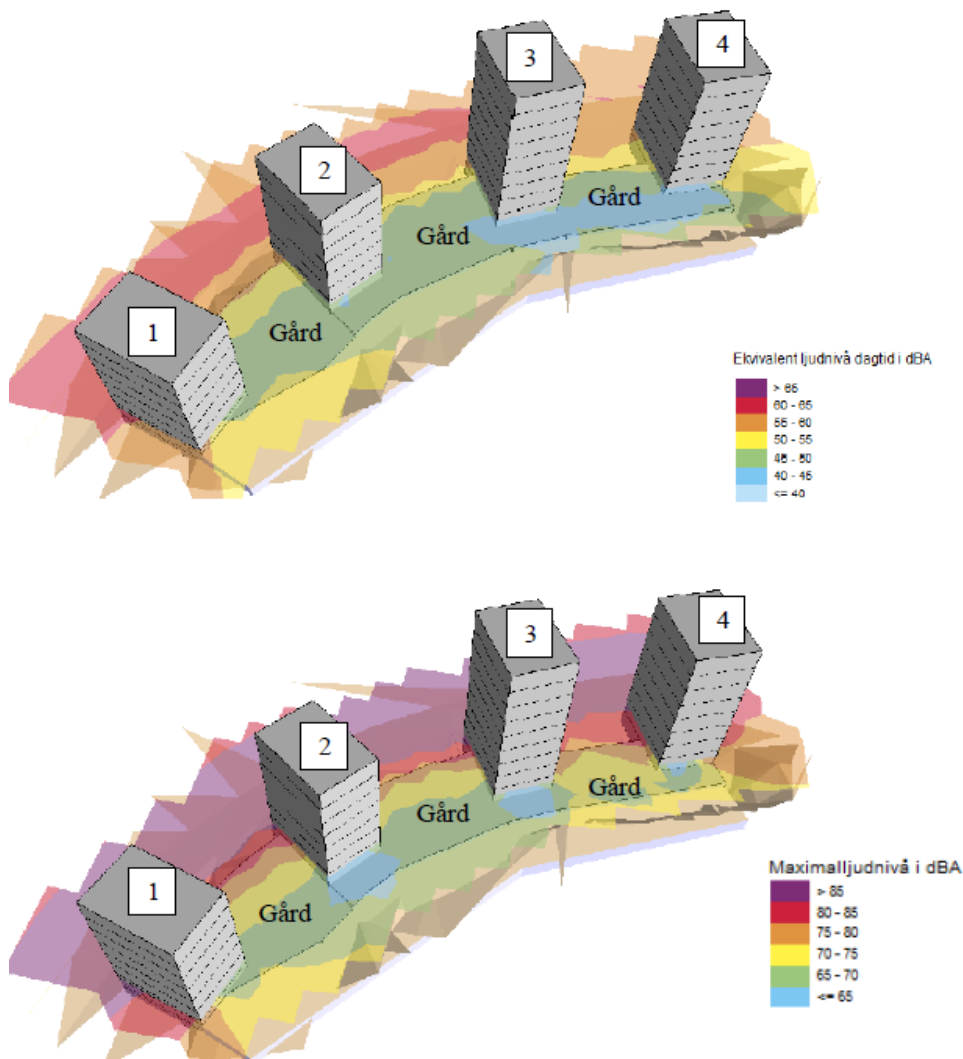
Väster



Högsta maximala ljudnivåer från trafikbuller vid fasad. Illustration: Structor Akustik AB.

Trafikbuller, ljudnivåer på uteplats

20 av totalt 144 lägenheter klarar riktvärdena 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå på sin enskilda balkong/uteplats. Om alla lägenheter ska få tillgång till en enskild uteplats som klarar riktvärdena behövs balkongskärmar på balkonger för de resterande 124 lägenheterna. Alternativt kan gemensam uteplats som klarar riktvärden anordnas på de gemensamma upphöjda gårdsytorna som planeras mellan punkthusen. Räckena som planeras mot gata ska utföras som 1,1 meter höga täta bullerskydd. Mellan de två södra husen samt på den mellersta gården klaras riktvärdena med 1,1 meter skärm på upphöjd gård mot Jarlabergsvägen. För gården mellan hus 3 och 4 innehålls riktvärdet för en mindre del av gårdsytan. För att klara riktvärden på större del av gård samt förbättra gårdsmiljön bör det täta räcknet på gård mellan hus 3 och 4 göras högre än 1,1 meter.



Ekvivalent och maximal ljudnivå 1,5 m över upphöjd gård. 1,1 meter högt räcke. Illustration: Structor Akustik AB.

Trafikbuller inomhus

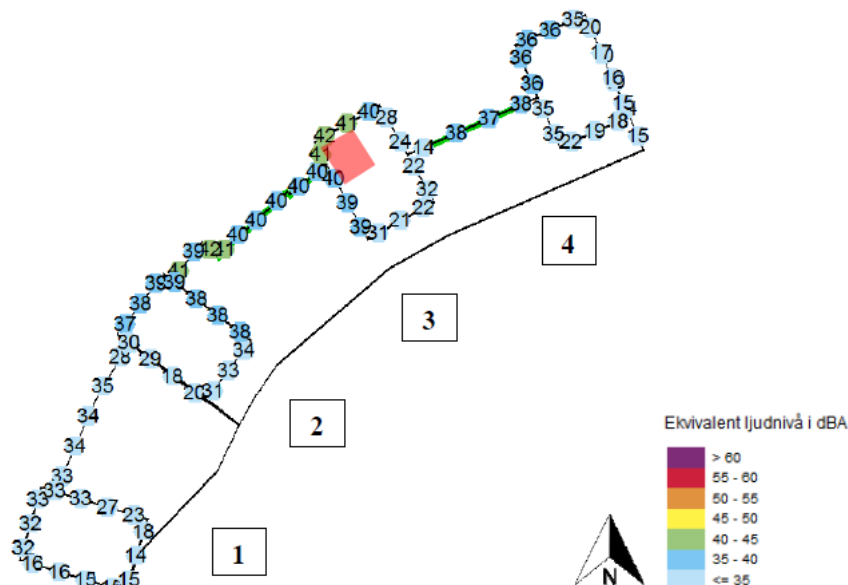
Målet för trafikbuller inomhus kan uppnås med lämpligt val av fönster, fasad och uteluftsdon. Fasadisoleringen måste studeras mer i detalj i projekteringen. Underlag till en sådan studie återfinns i bullerutredningens bilagor.

Verksamhetsbuller från fläktanläggningar

Ljudnivån från fläktarna på Jarlabergskolans tak uppgår till som mest 42 dBA dygnskvivalent ljudnivå (kontinuerlig drift) vid den planerade bebyggelsen. Riktvärden dag och kväll klaras för samtliga planerade lägenheter. Riktvärdet för nattperioden överskrids för 6 lägenheter (plan 2-7) i det högsta huset, hus 3 (se illustration nedan).

För att uppfylla riktvärdet enligt Zon A kan kanalen för fläktarna förses med ljuddämpare alternativt skärmas av med en ljudabsorberande skärm. Detaljerat åtgärdsförslag

behöver utredas vidare i den fortsatta projekteringen för att säkerställa att riktvärden för externt verksamhetsbuller inte överskrids vid planerade bostäder. Se även i kapitel 4 Så genomförs planen, avsnitt *Tekniska åtgärder-Buller*.



Högsta ekvivalenta ljudnivåer vid fasad för verksamhetsbuller. Illustration: Structor Akustik AB.

Planbestämmelser för buller

Med syftet att säkerställa att en god ljudmiljö kan uppnås för bostäderna finns planbestämmelser på plankartan:

Avseende trafikbuller ska bostäderna utformas så att:

- samtliga bostadsrum i en bostad får högst 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) vid bostadsbyggnads fasad. Då så inte är möjligt ska minst hälften av bostadsrummen i varje bostad få högst 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid fasad samt högst 70 dBA maximal ljudnivå vid fasad kl 22-06 (frifältsvärden)
- bostäder upp till 35 kvm får högst 60 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid fasad (frifältsvärde)
- ljudnivån på minst en uteplats i anslutning till bostäder inte överskrider 50 dBA dygnsekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå. Maximal ljudnivå får överskridas med högst 10 dBA fem gånger per timme kl. 06-22.

Avseende verksamhetsbuller ska bostäderna utformas så att:

- buller från yttre installationer inte överskrider 40 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnads fasad kl. 22 - 06.
- buller från verksamheter inte överskrider 50 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad kl. 06-18 samt 45 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad kl. 18-06 på vardagar. Från verksamheter får inte 45 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad överskridas under lördagar, söndagar och helgdagar.
- buller från verksamheter inte överskrider 55 dBA maximal ljudnivå vid fasad kl. 22.00 - 06.00.

Gator och trafik

Stråket Jarlabergsvägen blir en levande stadsgata

Jarlabergsvägen kommer även fortsättningsvis att försörja området med angöringstrafik och buss. Gatan föreslås utvecklas till en mer *levande stadsgata* med ett mer tydligt definierat gaturum. Systemhandlingar för Jarlabergsvägens nya utformning kommer att tas fram efter plansamrådet.

En förutsättning för en levande stadsgata är att olika typer av trafikslag (kollektivtrafik, bilar, cyklister, fotgängare) samsas om utrymmet och att trafikmiljön utformas med särskild hänsyn till de mjuka trafikslagen.

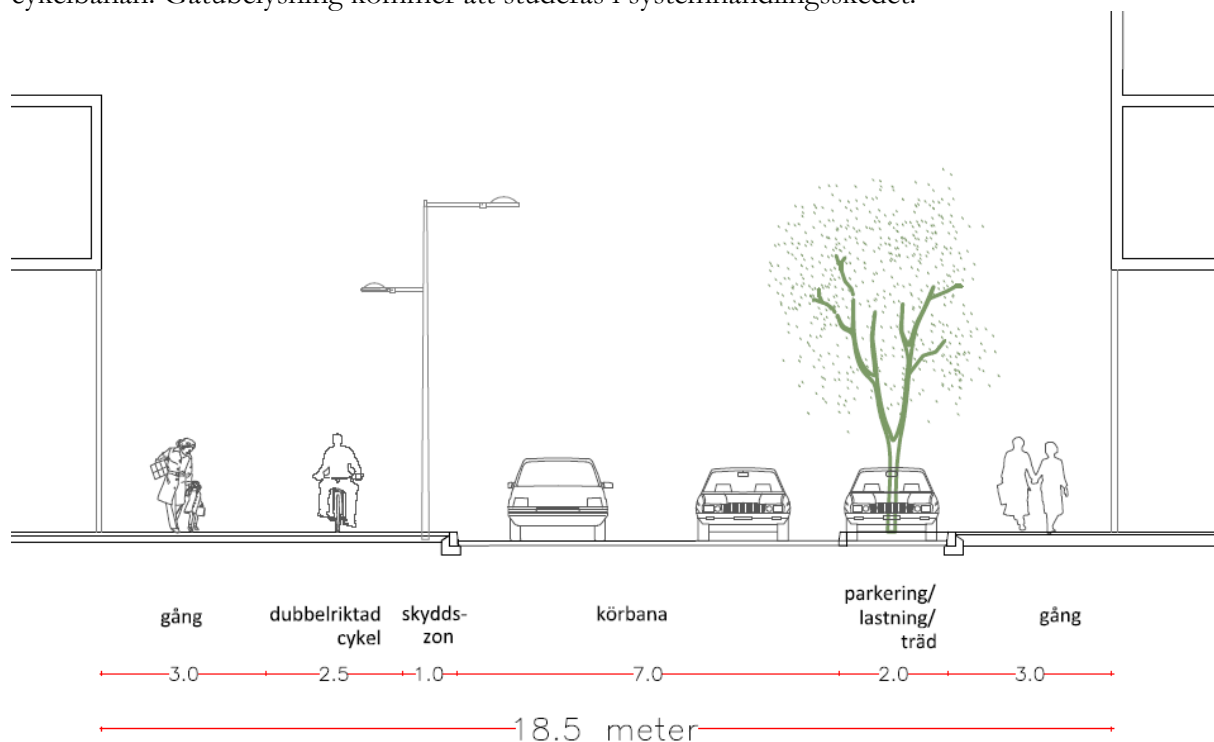


Situationsplan, med överblick av gatumiljön. Illustration: Liljewall arkitekter.

På Jarlabergsvägen ska busstrafik rymmas vilket innebär att körbanan föreslås bli 7 meter och bitvis 6,5 meter bred (se vidare nedan angående trafiklösning på torget). Kantstensparkering inklusive handikappplatser och zoner för lastning och angöring skapas

längs med gatans östra sida. Inom den 2-2,5 meter breda angöringszonen ges även plats för gatuträd. Planteringar har en fördröjande och infiltrerande effekt för dagvatten, vilket tekniskt kommer att studeras närmare under systemhandlingskedet.

Dubbelriktad cykelbana (2,5 meter bred) ges plats för utmed gatans västra sida, på samma sida som Jarlaberskolan som är en stor målpunkt för cyklister i området. Trottoarer för gående finns till en minsta bredd om 3 meter vilket uppfyller tillgänglighetskrav (2,5 meter). Lastzoner undviks vid avsnitten där punkthusen skjuter ut i gatan av utrymmesskäl. Ledningar föreslås liksom idag förläggas längs gatans västra sida under gång- och cykelbanan. Gatubelysning kommer att studeras i systemhandlingskedet.



Typektion för Jarlabergsvägen. Illustration: Sweco

Inga större förändringar av Jarlabergsvägen höjprofil planeras. En översiktlig förstudie för gatan har tagits fram (Sweco 2016-05-16) som underlag för kommande systemhandling (mer fördjupad projektering av gatan).

Blandtrafik, både privatfordon, lastningsfordon, sopbil och buss föreslås tillåtas på den befintliga bussvändlingen. Förslaget innebär att man kan begränsa de hårdgjorda ytorna inom området och att man kan utnyttja dessa mer effektivt. Körspårsanalys för bussvändlingen har utförts som visar att det finns tillräckliga utrymmen för blandtrafik på vändlingen och att bussar samtidigt ska kunna stå uppställda för tidreglering vid vändplatsen. Ytbehoven kommer att studeras mer noggrant i systemhandlingskedet.

Trafik över torget vid Jarlabergsvägen ska huvudsakligen vara på de gåendes villkor. Jarlabergsvägens körbana, i avsnittet som sträcker sig över torgytan, föreslås smalnars av till 6,5 meters bredd. Körbanan föreslås också höjas upp 5 centimeter och den omkringliggande torgytan föreslås höjas upp ytterligare 5 centimeter. Körytans

markbeläggning föreslås få en randning av smågatsten. Dessa åtgärder syftar till att ge hastighetsdämpande effekter. Den föreslagna utformningen syftar också till tydliggöra gränsen mellan köryta respektive gångyta. Detta är särskilt viktigt då många barn rör sig på platsen.

Den dubbelriktade cykelbanan som går längs med Jarlabergsvägens västra kant får en markerad yta över torget och leder vidare ut till Nyckelvikens naturreservat. Ytbehov och behov av skyddszoner ska detaljstuderas i systemhandlingskedet. Gång- och cykelkopplingar till naturreservatet ska studeras vidare hur den kan tydliggöras.



Planen visar föreslagen trafiklösning på torget. Illustration: Liljewall arkitekter.

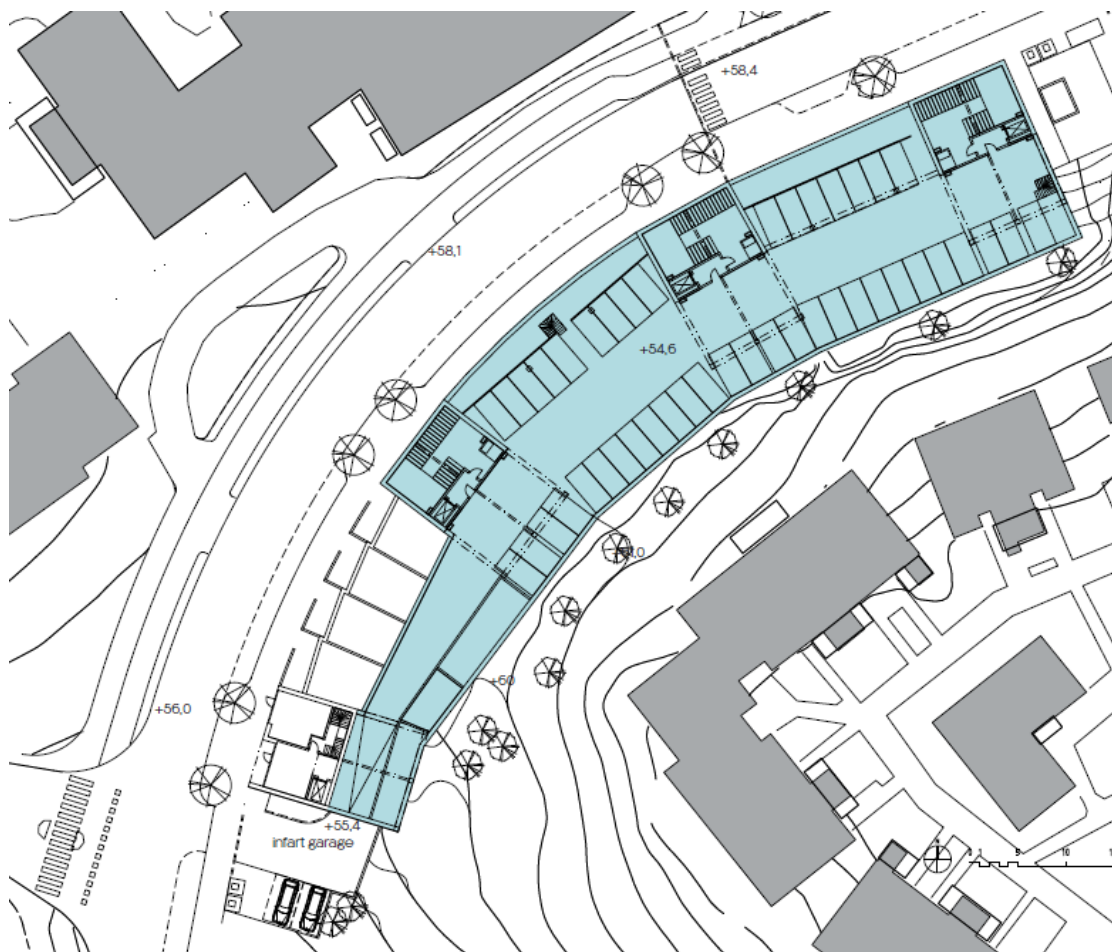
Övriga gångstråk

Befintliga övriga gångstråk i området bibehålls. Den nya bebyggelsen ger också möjligheter att ta sig över området på nya mer informella sätt. Stigar och trappförbindelser möjliggörs.

Parkering och angöring

Bostäderna försörjs av ett parkeringsgarage som huvudsakligen ligger under mark och delvis i souterräng i bakkant mot öst. Infart till garaget sker söderifrån, från en av områdets lägsta punkter. Garaget blir endast synligt i denna punkt och kan i övrigt döljas i terrängen och inom byggnaden.

Vid garagedfarten i söder ges också utrymme för två bilpoolplatser inom kvartersmark.



Bilden visar garagets utbredning och invändiga disponering.

Det aktuella planområdet ligger i zon A (enligt Nacka kommuns zonindelning), detta medför att utgångsläget för parkeringstalet enligt dokumentet *Rekommenderade parkeringstal i Nacka kommun* (2015) är 0,8 bilplatser/lägenhet för ett- och tvåor och 0,9 för större lägenheter än detta.

Då ett lägre parkeringstal än rekommendationerna förespråkas av exploatören har en parkeringsutredning tagits fram av Tyréns 2016-09-06. Utredningen pekar på ett gott kollektivtrafikläge och närhet till service samt en sannolik målgrupp med ett generellt lågt bilinnehav (singelhushåll med unga och äldre). Utifrån detta föreslås ett antal mobilitetsåtgärder som tillsammans ska motivera ett lägre parkeringstal. Mobilitetsåtgärderna som föreslås är bilpool, cykelpool med lastcyklar, lättillgänglig och kvalitativ cykelparkering, informationssatsningar och sponsring med SL-kort. Åtgärderna bedöms enligt utredningen ge ett rimligt parkeringstal om 0,45 parkeringsplatser per lägenhet.

Garagelösningen ska studeras mer i detalj efter samrådsskedet. Nuvarande förslag till parkeringsgarage i ett plan ger möjlighet till cirka 45 parkeringsplatser. Beroende på lägenhetsfördelning innebär det ett parkeringstal mellan 0,45-0,65 parkeringsplatser per lägenhet.

Utöver boendeparkering anordnas allmän besöksparkering och angörings-/lastningszoner längs med Jarlabergsvägens östra sida. Parkeringsbehovet för servicelokalerna bedöms vara lågt då de ska vara av karaktären närservice.

Cykelparkering för boende och besökare kan anordnas inom kvartersmarken som markparkering på ytorna söder och norr om den nya bebyggelsen. Allmän cykelparkering till exempelvis byten med buss kan anordnas på torgytan. Cykelparkering på allmän plats ska studeras närmare i systemhandlingskedet.

Minst 240 cykelparkeringsplatser bedöms kunna möjliggöras i enlighet med kommunens norm om 2 platser/lägenhet. Cykelparkering kan också inrymmas i de två södra punkthusens bottenvåning samt i det underjordiska parkeringsgaraget. Privata platser för cykel är också möjlig att inrymma på uteplatserna tillhörande bostäderna i markplan. Lådcykelpool kan inrymmas i garaget med en separat entré. Utrymmen för cykel ska studeras närmare till granskningsskedet.

Bil- och cykelparkeringarnas omfattning samt föreslagna mobilitetsåtgärder kommer att regleras i exploateringsavtalet.

Tillgänglighet

Bostädernas komplement i form av exempelvis parkeringsgarage, bostadsgårdar och balkonger är tillgänglighetsanpassade för människor med funktionsnedsättning. Detta genom att trapphus med hiss är kopplade till garagenivån och till nivån för bostadsgården. Bebyggelsen anpassas till gatan med tillgängliga entréer längs med hela gatan och torget, vilket regleras med en planbestämmelse. Gatorna är utformade i enlighet med tillgänglighetskrav. Tillgänglig besöksparkering för människor med funktionsnedsättning kan anordnas till entréerna från gatan. Tillgänglig boendeparkering kan anordnas i garaget.

Teknisk försörjning

För mer ingående beskrivning av föreslagna lösningar se kapitel 4, avsnittet *Tekniska åtgärder*.

Vatten, spill- och dagvatten

Området ansluts till kommunalt vatten-, spill- och dagvattennät i Jarlabergsvägen. Ledningsnätets kapacitet ska utredas efter samråd. Innan detaljplanens granskningsskede ska anläggningar redovisas så att förbindelsepunkt till ledningsnätet kan föreslås. Förbindelsepunkt för spillvatten, vatten respektive dagvatten kommer att upprättas. Befintliga förbindelsepunkter kommer att ersättas med nya.

Dagvatten ska fördröjas lokalt, inom kvartersmarken, så att flödet i det kommunala dagvattennätet inte ökar från idag (se vidare angående dagvattenhantering i avsnittet *Så genomförs planen - Tekniska åtgärder* samt i avsnittet *Konsekvenser av planen - Dagvatten*).

El och värme

Den nya bebyggelsen bedöms kunna anslutas till befintligt fjärrvärme- och elnät i Jarlabergsvägen.

Avfallshantering

Avfall för bostäderna föreslås hanteras genom bottentömmande avfallsbehållare på kvartersmark som placeras i den norra respektive södra delen av kvartersmarken (korsprickad mark). Avfallsbehållarna särskiljer restavfall och matavfall och töms med kranbil som angör på angöringszon längs Jarlabergsvägen och lyfter avfallet över gångbanan. Lösningar ska studeras mer noggrant till granskningsskedet så att gällande riktlinjer om avstånd från bostad uppfylls.

Avfall från restaurangen föreslås hanteras i miljörum som möjliggörs i den norra delen av planområdet, genom korsprickad mark – ”på marken får endast komplementbyggnad placeras om maximalt 25 kvadratmeter byggnadsarea”. Livsmedelsbutikens avfall hämtas vid butikens inlastning där den angränsande lastzonen kan nyttjas för angöring av sopbil.

Den befintliga återvinningsstationen inom planområdet föreslås få ett nytt läge i närområdet (utanför planområdet). Avsikten är att säkerställa detta genom avtal. Se vidare i kapitel 4, avsnittet *Tekniska åtgärder - Avfallshantering*.

Trygghet och säkerhet

Jarlabergsvägen har varit en viktig utgångspunkt för att skapa en tryggare och mer levande miljö i Jarlaberg under dygnets alla timmar. Gatan föreslås omvandlas till en levande stadsgata och får aktiva bottenvåningar med butiker, verksamheter och bostäder i entréplan. Entréer orienteras mot gatan. Torget föreslås utvecklas och levandegöras med bebyggelse som ramar in torget och utrymmen för exempelvis uteservering eller torghandel.

En särskilt viktig fråga är att hur en trygg och säker trafikmiljö för barn kan åstadkommas, med tanke på angränsande skola och andra viktiga målpunkter för barn i närområdet. Utgångspunkten är därför att skapa tydliga rörelsestråk och att arbeta med hastighetsdämpande åtgärder inom området. (Se mer angående trafiklösningar i avsnittet Gator och trafik). Angöring med bil till de nya bostädernas garage sker söderifrån, vilket begränsar biltrafik upp till skolan.

Hållbarhet

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

Hållbarhetsmålet *Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser*:

- Projektet kan öka tillgången till attraktiva mötesplatser och varierade utomhusmiljöer i närområdet.
- Projektet bidrar med fler funktioner i närområdet som t.ex. handel, bostäder, arbetsplatser, service och kulturella verksamheter och till att befintliga verksamheter kan utvecklas på sikt och fortsätta att vara livskraftiga.
- Projektet bidrar till en ökad mångfald i närområdet när det gäller byggnadernas utformning, storlek och upplåtelseform.
- Planen bidrar till marknadsmässigt goda villkor för företag att etablera sig i området.
- Offentlig konst och utsmyckning tillkommer eller finns redan i närområdet.
- Området är väl anpassat för barn, äldre och människor med funktionsnedsättningar.

- Projektet bidrar med flexibla byggnader som innehåller flera funktioner och som har möjlighet till verksamhet under dygnets alla timmar.
- Utemiljön och verksamheterna i projektet leder till en ökad säkerhet och trygghet i området genom t.ex. bra belysning, etablering av verksamheter som är öppna under fler timmar på dygnet och verksamheter som attraherar människor i flera åldrar.

Hållbarhetsmålet *Dagvatten som renas och infiltreras*:

- I området omhändertas dagvattnet lokalt (LOD) i så stor utsträckning som möjligt.
- Om förutsättningar genom infiltration eller perkolation saknas ska åtgärder vidtas för att utjämna dagvattenflöden.
- Dagvattenhanteringen utnyttjas som en positiv resurs i projektet, både vad gäller estetisk och ekologisk kvalitet.
- Förorenat dagvatten renas innan det rinner vidare till recipient eller infiltreras. Reningskraven för dagvattnet har utgått från recipientens känslighet.

Hållbarhetsmålet *En god ljudmiljö*:

- Riksdagens generella riktvärden för buller uppfylls. I de fall de inte kan uppfyllas tillämpas riksdagens vedertagna avstegsfall.
- På plankartan finns utformningsbestämmelser för att klara riktvärden för buller.

Hållbarhetsmålet *En hållbar avfallshantering*:

- Ett nytt läge för återvinningsstation behöver säkerställas genom avtal.
- Utrymme för avfallsbehållare för matavfall har förberetts i området.
- Transportvägar, vändplan och uppställningsplats är dimensionerade för sopbilar så att tömning av avfallsbehållare alltid kan ske på ett trafiksäkert sätt.
- Bygg- och rivningsavfall sorteras under byggskedet.

4. Konsekvenser av planen

Behovsbedömning

Planenheten gör bedömningen att detaljplanens genomförande inte innebär en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken behöver därför inte upprättas för planen. Se mer i dokumentet *Behovsbedömning*.

Sociala konsekvenser

Nya flerbostadshus med smålägenheter innebär en större variation av boendemöjligheter inom närområdet som idag till mestadels är bebyggt med större lägenheter. Lokaler i bottenvåning tillsammans med stärkta offentliga rum kan bidra till attraktivare mötesplatser och stadsliv. Planförslaget innebär en mer trafiksäker miljö vilket är positivt ur ett barnperspektiv och särskilt viktigt i och med närheten till skola och idrottsplats.

Bebyggelseförslagets bostadsgårdar kan med medveten utformning erbjuda en god miljö för barn. Inom gångavstånd finns ett gott utbud av både kollektivtrafik, service, rekreation och skola vilket innebär goda möjligheter att välja alternativ till bilen i vardagen. Detta är en

särskilt viktig livskvalitetsaspekt för exempelvis barn, unga och äldre som inte har möjlighet att äga eller köra bil.

Rekreation

Planförslaget medför att andelen tillgänglig grönyta i närområdet minskar något men tillgången till rekreation i form av naturvistelse, idrott och lekplats kommer även fortsättningsvis att vara god.

Tillgänglighet

Planen möjliggör en förbättrad tillgänglighet i form av ett tydligare och bättre utformat stadsrum. Tillgänglighetskraven för bostäderna kan uppfyllas.

Trafik

Planförslaget innebär en viss ökning av fordonsrörelser i området i form av angöringstrafik, lastning till lokalerna och renhållningsfordon. Infart till garaget är placerad i söder så att angöringstrafiken till ny bebyggelse inte trafikerar gatan förbi Jarlabergsskolan och torget. Ur ett större klimatperspektiv är det positivt att förtäta med bostäder i ett kollektivtrafik- och servicenära läge, vilket kan leda till mer hållbara resmönster.

Trygghet och säkerhet

Förutsättningarna för upplevd trygghet bedöms förbättras genom mer aktiva gångstråk, nya mötesplatser och ökad trafiksäkerhet.

Buller

Genom den föreslagna dispositionen av lägenheter i byggnaderna klaras gällande riktvärden för ekvivalent ljudnivå vid fasad för samtliga planerade lägenheter, avseende trafikbuller. För att klara riktvärdena för maximala ljudnivåer vid fasad krävs åtgärder alternativt genomgående lägenheter. En gemensam uteplats som klarar riktvärdena kan anordnas på byggnadernas baksida samt på delar av upphöjda gårdarna. Kravet för trafikbuller inomhus kan uppnås med åtgärder i form av lämpligt val av fönster, fasad och uteluftsdon. Genom åtgärder kan också riktvärden för verksamhetsbuller uppnås.

En god ljudmiljö säkerställs även genom planbestämmelser på plankartan, både vad gäller trafikbuller respektive verksamhetsbuller.

Samhällsekonomiska konsekvenser

Planförslaget ger förutsättningar för en attraktiv och tätare stadsmiljö och därmed ökade nyttor av mark, boende, företagande, kollektivtrafik och tillgång till kultur/service. För de närboende kan detta även leda till ökade bostadsvärden.

Ur ett kommunekonomiskt perspektiv är det kostnadseffektivt att utveckla redan befintlig ianspråktagen mark, inga större kommunala investeringar behövs. Jarlabergsvägen och torget ska byggas om till en mer stadsmässig gata i samband med planens genomförande. Utbyggnaden av allmän plats finansieras genom exploateringsbidrag och genom den ersättning som fås i samband med överlåtelse av kommunal mark (se mer angående kommunala investeringsbehov och finansiering i kapitel 4, avsnittet *Ekonomiska frågor*).

Kulturmiljö och landskapsbild

Detaljplanen bedöms inte innebära någon påverkan på riksintresset för kulturmiljövården som avser farledsmiljön. Föreslagen bebyggelse blir inte synlig från farleden. Det finns inga andra utpekade kulturhistoriska värden som påverkas.

Utbyggnadsförslaget innebär en lokal påverkan på stads- och landskapsbilden då den föreslagna bebyggelsen är markant högre än omgivningens bebyggelse och på så vis blir påtaglig/synlig i närmiljön. Det är viktigt att de nya husen förblir smala och att bostadsgårdarna mellan husen blir gröna/vegetationsrika samt att grönskan mot omgivande bebyggelse kan bevaras eller återskapas. Trots att de föreslagna byggnaderna är betydligt högre än omkringliggande hus bedöms utbyggnadsförslaget som helhet, med smala volymer och generösa släpp mellan, vara väl anpassat till sin omgivning.

Natur

Naturmark exploateras och omvandlas till bebyggelse. Ett flertal äldre tallar avverkas och ett tätortsnära naturvärdesobjekt minskar i sin storlek. För att kompensera för förlusten av naturvärden rekommenderas att använda avverkade tallar för att anlägga faunadepåer i angränsande naturmark.

Miljökvalitetsnormer för luft

Samtliga miljökvalitetsnormer för luft kommer att uppnås inom planområdet. Viss ökning av transporter sker i området men området ligger i ett kollektivtrafiknära läge som begränsar ökningen av trafik och utsläpp.

Dagvatten och miljökvalitetsnormer för vatten

De naturliga förutsättningarna för att använda lösningar för lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) är begränsade. Den fördröjningsvolym som krävs för att dels fördröja den egna fastighetens dagvatten och dels inkommande dagvatten från grannfastigheten går inte att skapa med LOD-lösning som till exempel makadammagasin eller växtbäddar/regngårdar. Rörmagasin i kombination med dagvattenkassetter och dränrännor förespråkas därför i genomförd dagvattenutredning (se vidare i kapitel 4, avsnittet *Tekniska åtgärder - Dagvatten*). Till detaljplanens granskningsskede ska föreslagna lösningar utredas vidare. Dimension av anläggningarna ska utredas och utrymmen inom kvartersmarken ska säkerställas.

För att uppnå miljökvalitetsnormerna är det viktigt att parkeringen förläggs under tak vilket förbättrar föroreningspåverkan av dagvattnet samt att de LOD-åtgärder som genomförs har en renande funktion av dagvattnet och inte enbart en fördröjande effekt.

Föroreningssituationen bedöms förbättras något efter exploatering jämfört med i dagsläget. Detta främst på grund av att parkeringsytorna ovan mark försvinner och ersätts med

underjordiskt garage där dagvattnet renas med hjälp av oljeavskiljare och sedan ansluts till spillvattenledning.

Hushållning med naturresurser /Hållbarhet

Planförslaget innebär ett effektivt utnyttjande av redan ianspråktagen mark. De definierade åtgärderna för att nå hållbarhetsmålen kan leda till positiva effekter ur ett hållbarhetsperspektiv. En stor utmaning är särskilt dagvattenhanteringen då naturlig infiltration inom kvartersmarken är begränsad, men med platsanpassade lösningar i kombination med tillskapad växtlighet och infiltrationsrika markytor kan positiva effekter uppnås. Planförslaget innebär fler boende och besökare i Jarlaberg och därmed delvis högre trafikflöden och transporter till området. Men det kollektivtrafik- och servicenära läget i kombination med främjande åtgärder för alternativa färdmedel än bilen bör leda till ett generellt mindre bilberoende per person i området.

Klimatpåverkan

Dagvattenutredning och skyfallsanalys visar att den nordöstra delen av området är i riskzonen för att få stående vatten vid ett skyfall. Det är möjligt genom höjdsättning att säkerställa att dagvattnet kan avledas från området på ett kontrollerat sätt. Höjdsättningen ska därför studeras närmare till granskningskedet så att detta säkerställs.

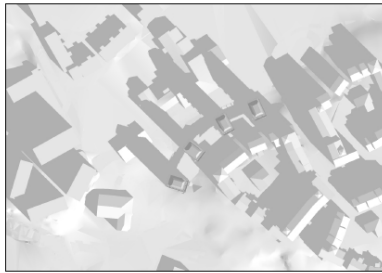
Förorenad mark

Inom planområdet finns inga kända markföroreningar registrerade i Länsstyrelsens MIFO-databas över förorenad mark. Sydost och väster om området finns potentiellt förorenade områden baserat på tidigare verksamheter. Områdena är inte klassade. Marksanering bedöms inte vara nödvändig. Om markföroreningar skulle påträffas ska sanering ske i samråd med tillsynsmyndighet.

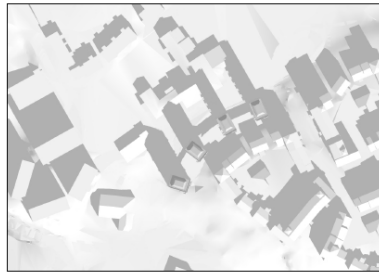
Lokalklimat

Sol- och skuggstudier

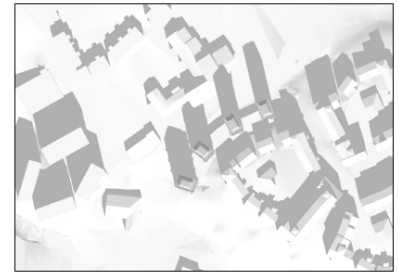
Utbyggnadsförslaget ligger som närmast 17 meter från befintlig bebyggelse. De smäckra volymerna med sin placering i ”solfjädersform” innebär att skuggan förflyttas snabbt, vilket ofta innebär tillfällig påverkan av skuggning. Solstudier från vår- och höstdagjämning visar att utbyggnadsförslaget påverkar befintlig bebyggelse i begränsad omfattning. Viss skugga finns över skolgården på morgonen och torget skuggas under förmiddagen. Solstudier från sommaren visar att befintliga bostäder delvis skuggas under sen eftermiddag/kväll. Klockan 15.00 såväl i under sommar, vår och höst skuggas de nya bostädernas bostadsgårdar.



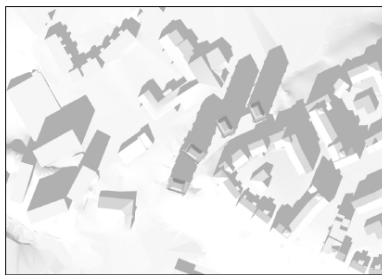
20 MARS 9.00



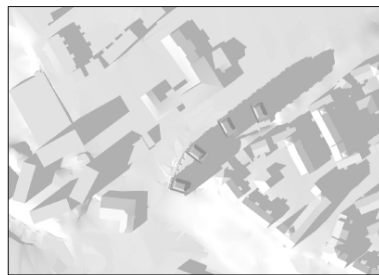
20 MARS 10.00



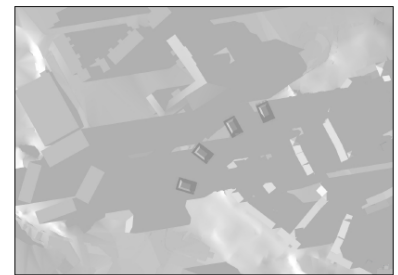
20 MARS 11.00



20 MARS 13.00

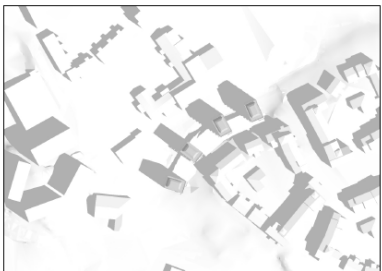


20 MARS 15.00

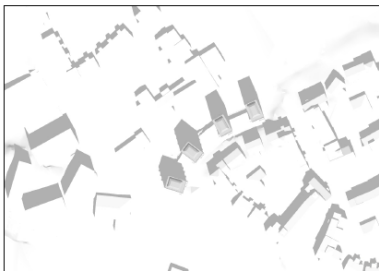


20 MARS 17.00

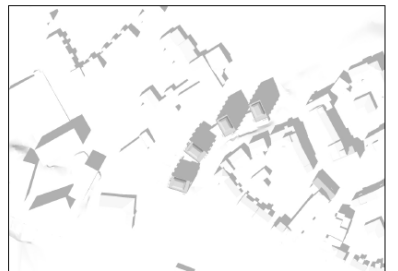
Sol- och skuggstudier. Vår- och höstdagjämning. Illustration: Varg arkitekter



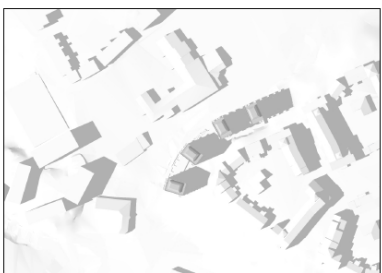
20 JUNI 9.00



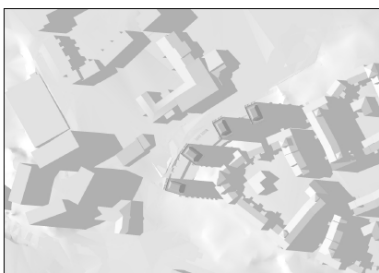
20 JUNI 11.00



20 JUNI 13.00



20 JUNI 15.00



20 JUNI 17.00



20 JUNI 18.30

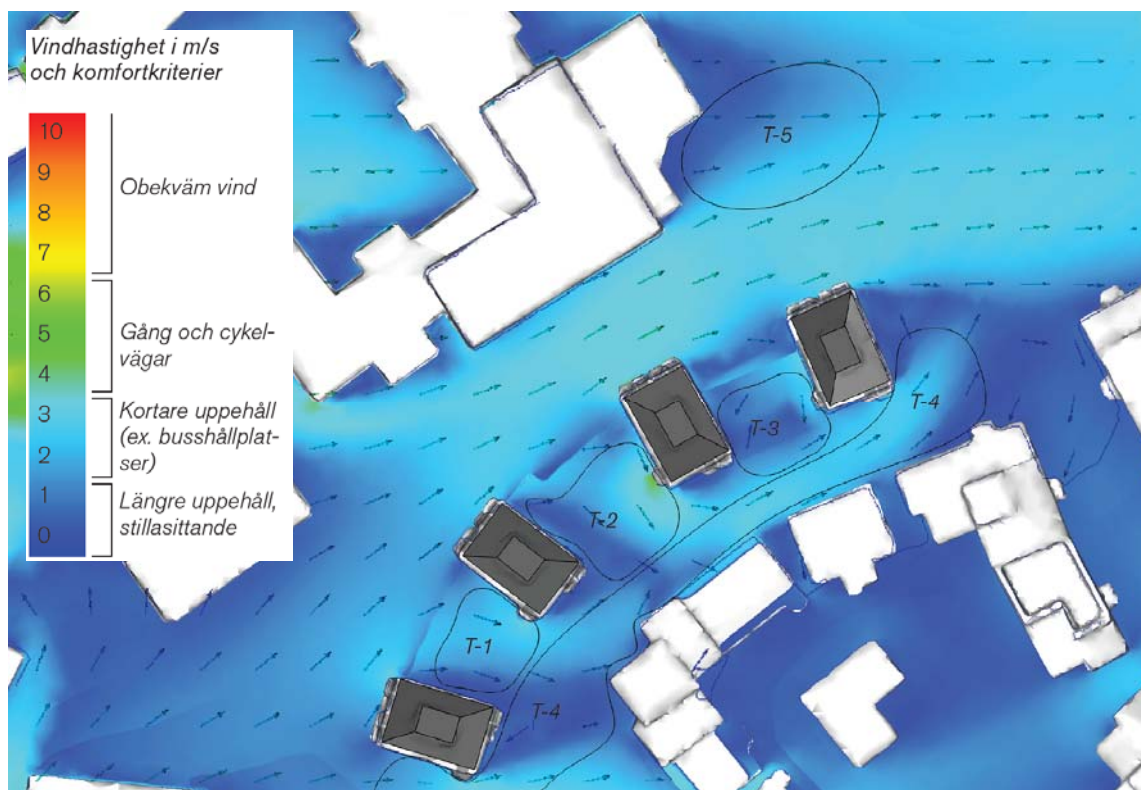
Solstudier. Vår- och höstdagjämning. Illustration: Varg arkitekter

Vindkomfortstudie

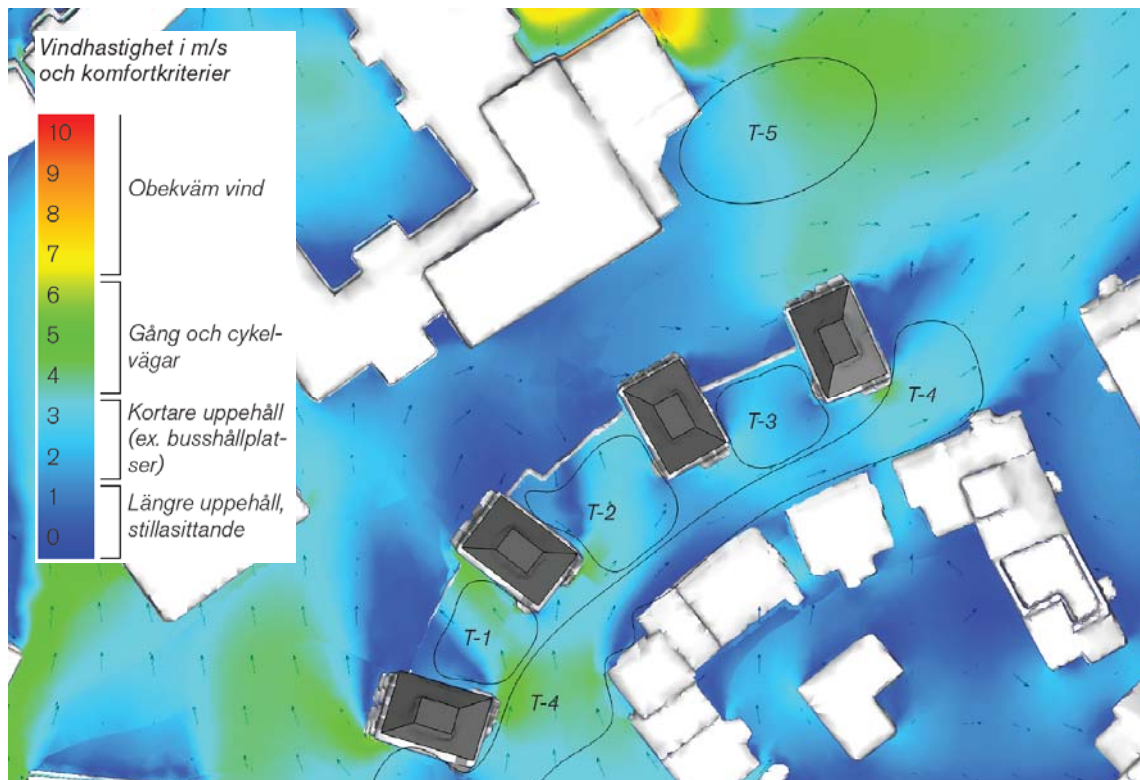
En vindkomfortstudie har tagits fram av White 2016-08-02 i syfte att ta reda på de nya byggnadernas påverkan på den omgivande miljön ur ett vindkomfortperspektiv. Majoriteten av det terrasserade bostadsgårdarna mellan byggnaderna (T-1, T-2 och T-3 i figurerna nedan) visar på låga vindhastigheter kring 0-3 meter per sekund vilket indikerar ett relativt gott skydd mot de förhärskande vindriktningarna i dessa områden. Området T-1 visar sig dock känsligare mot sydliga vindar vilket kan skapa obekväma vindsituationer vid stillasittande och kortare uppehållen. Detsamma gäller ett litet område på östra sidan av T-2 vid västliga vindar. I dessa zoner bör man om möjligt undvika att placera

sittplatser/trädgränsgrupper i alternativt skulle träd kunna placeras strategiskt för att skydda dessa ytor från den västliga respektive sydliga vinden. Gångstigen som går längs den sydöstra sidan av byggnaderna (område T-4) är ganska bra skyddad av de nya byggnaderna. Det är i södra delen av området som stigen exponeras av sydliga vindar.

Torgytan, T-5, visar låga vindhastigheter för västliga vind (0-2 m/s). Resultat för sydliga vindar på östra sidan av torget är något högre (4-5 meter per sekund) än vad som rekommenderas för kortare vistelser. Emellertid skyddar troligtvis träden, som inte ingick i simuleringen, mot sydliga vindar och minskar vindhastigheten till bekväma nivåer inom område. Sammanfattningsvis innebär inte de nya föreslagna byggnaderna att några platser i omgivningen utsätts för obekväma vind.



Vindhastigheten simulerad 1,5 meter från marken: vind från väst med hastigheten 5 meter per sekund. Färgskalan talar om hur vindhastigheten påverkar den termiska komforten på platsen. Illustration: White



Vindhastigheten simulerad 1,5 meter från marken: vind från syd med hastigheten 5 meter per sekund. Färgskalan talar om hur vindhastigheten påverkar den termiska komforten på platsen.

Konsekvenser för fastighetsägare

Eventuella anläggningsåtgärder såsom marknivåanpassning till följd av släntintrång inom kommunal mark liksom inom Brf Fjäders angränsande fastighet Sicklaön 367:4 ombesörjs och bekostas av exploitören.

Servisledning för spillvatten till Brf Fjäders fastighet Sicklaön 367:4 med placering inom u-område i befintlig detaljplan behöver läggas om i samband med genomförande av planförslaget. Ledningen ska flyttas med bibehållen funktion till u-området i plankartan och anslutas till anvisad förbindelsepunkt i Jarlabergsvägen. Ny dragning av spillvattenledningen och förbindelsepunkt ska redovisas till granskningskedet.

Dagvatten från Brf Fjäders angränsande fastighet Sicklaön 367:4 rinner idag till planområdet. Planerade åtgärder för hantering av dagvatten inom planområdet innebär inte någon investerings- eller driftkostnad för den angränsande fastigheten.

Planförslaget innebär vidare konsekvenser för de befintliga boendes siktmöjligheter. En viss påverkan finns även genom skuggning, (se vidare i avsnittet *Konsekvenser – lokalklimat*)



UTSIKTSBILD 1



UTSIKTSBILD 2



UTSIKTSBILD 3



UTSIKTSBILD 1 MED 3D-MODELL



UTSIKTSBILD 2 MED 3D-MODELL



UTSIKTSBILD 3 MED 3D-MODELL

Drönarbilder från tre olika utsikter från de bakomliggande bostäderna i Brf Fjädern. Bilderna visar att utsikten delvis kan bevaras i och med de smala huskropparna.

5. Så genomförs planen

Denna detaljplan ger rättigheter att använda marken för olika ändamål men är även en förberedelse för hur genomförandet ska organiseras. Under detta avsnitt beskrivs vilka tillstånd som behövs, vem som ansvarar för utbyggnad och skötsel samt vilka förändringar planen innebär fastighetsrättsligt, tekniskt och ekonomiskt.

Förslag till tidplan

Tidplanen nedan utgör ett förslag till tidplan för hur planen ska tas fram och genomföras.

Plansamråd	3:e kvartalet 2016
Utställning/Granskning	1:a kvartalet 2017
Kommunfullmäktiges antagande	2:a kvartalet 2017
Laga kraft	3:e kvartalet 2017

Utbyggnad enligt planförslaget kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Byggstart kan tidigast ske under 4:e kvartalet 2017 under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.

Tidplan för kommunens ombyggnad av Jarlabergsvägen ska samordnas med planens genomförande i övrigt, liksom med andra samtidigt pågående anläggningsarbeten gällande utbyggnad av ny infrastruktur inom Centrala Nacka.

Enskilt byggande, det vill säga ansökan om bygglov, kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Fastigheten kan anslutas till det kommunala VA-nätet efter det VA-utbyggnaden är klar och förbindelsepunkt är upprättad och slutbesiktigad.

Genomförandetid, garanterad tid då planen gäller

De rättigheter i form av angiven markanvändning, byggrätter med mera som detaljplanen ger upphov till är gällande tills detaljplanen upphävs eller ändras. Under en viss tid, den så kallade genomförandetiden, ska dock fastighetsägare och berörda kunna utgå från att deras rättighet enligt planen inte ändras. Genomförandetiden för denna detaljplan är 5 år från den tidpunkt då detaljplanen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning

Nacka kommun ska genom natur- och trafiknämnden vara huvudman för allmänna platser, det vill säga för all utbyggnad och skötsel av gatu-, torg- och parkmark inom planområdet. Kommunen ansvarar för utbyggnaden av allmänna gator och anläggningar.

Exploatören ska vara huvudman för kvartersmarken, det vill säga all utbyggnad och skötsel av områden för bostäder och lokaler. Nacka kommun genom natur- och trafiknämnden ska vara huvudman för utbyggnad och skötsel av det allmänna VA-nätet och Nacka Energi för utbyggnad och skötsel av för det allmänna elnätet.

Exploaterings-, avtals- och övriga genomförandefrågor handläggs av exploateringsenheten i Nacka kommun. Fastighetsbildningsåtgärder genomförs, efter ansökan, av lantmäterimyndigheten i Nacka kommun. Nybyggnadskarta upprättas, efter beställning, av lantmäterienheten i Nacka kommun. Ansökan om marklov, bygglov och bygganmälan handläggs av bygglovenheten i Nacka kommun.

Avtal

Ett detaljplaneavtal har upprättats mellan kommunen och exploatören, som reglerar hur planarbetet ska finansieras.

Ett exploateringsavtal ska träffas mellan kommunen och exploatören och godkännas av kommunfullmäktige innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige. Avtalet reglerar parternas ansvar för genomförandet av detaljplanen och kostnadsansvar.

I exploateringsavtalet för Jarlabergsvägen regleras överlåtelse mellan kommunal mark inom fastigheten Sicklaön 14:1 och kvartersmark inom fastigheten Sicklaön 367:5 genom fastighetsreglering (delar av befintlig kvartersmark överläts till allmän plats och delar av befintlig allmän platsmark överläts till kvartersmark). Exploateringsavtalet kommer huvudsakligen även att omfatta reglering av utbyggnad av allmän gata och torgytorg, omfattningen av speciallägenheter och lokaler i de nya byggnaderna, åtgärder för dagvattenhantering, flytt av VA-ledningar, skydd av mark och vegetation, säkerställande av garagets konstruktion under torget etcetera. Avtalet ger även en anvisning om tidplan för genomförandet, fastighetsbildning, avgifter för VA-anslutning och kontakten med olika myndigheter.

Övriga avtal som behöver träffas:

- Avtal avseende ny lokalisering av återvinningsstationen med eventuellt ny fastighetsägare och Svenska Förpacknings- & Tidningsinsamlingen AB (FTI)
- Avtal med Brf Fjädern avseende flytt av ledningar och eventuell uppfyllnad av mark inom Brf:ens fastighet.
- Avtal med Rikshem AB gällande fläktanordning på skolbyggnadens tak.

Se vidare i avsnittet *Tekniska åtgärder*.

Fastighetsrättsliga åtgärder

Detaljplanen ger möjlighet till överlåtelse av två markområden omfattande totalt cirka 900 kvadratmeter genom fastighetsreglering från kommunens fastighet Sicklaön 14:1 till exploatörens fastighet Sicklaön 367:5. Dessutom ger detaljplanen möjlighet till att fastighetens gräns mot Jarlabergsvägen justeras i enlighet med plankartan, vilket i huvudsak innebär att nuvarande kvartersmark överläts till allmän plats.

Torgytan mellan de norra husen i planförslaget föreslås vara allmän plats, vilket föranleder en tredimensionell fastighetsbildning för torget och del av det underliggande garaget tillhörande den blivande bostadsfastigheten. Kommunen ansöker om nödvändiga fastighetsbildningsåtgärder hos lantmäterimyndigheten.

Fastigheten Sicklaön 367:5 belastas av ledningsrätt för spillvattenledning, förlagd inom u-område i gällande detaljplan. Servisledningen är inskriven till förmån för Nacka kommun, men betjänar ledningsägaren Brf Fjädern. Ledningen behöver flyttas inför genomförandet av den nya detaljplanen. Den omförlagda ledningen från Brf Fjäderns fastighet Sicklaön 367:4 ska i lantmäteriförrättning säkras även fortsatt genom ny ledningsrätt inom markerat u-område på plankartan. Exploatören ombesörjer och bekostar omförläggning av ledningen samt lantmäteriförrättning.

Tekniska åtgärder

Trafikanläggningar

Jarlabergsvägen föreslås omgestaltas till att bli mer av en stadsgata med ett tydligare gaturum. Gatans höjdsättning behöver preliminärt inte förändras väsentligt.

Systemhandling för Jarlabergsvägen ska tas fram i vilken man från ett helhetsperspektiv (trafik, angöring, ledningsnät, växtlighet, ytlig dagvattenhantering etcetera) tar fram ett förslag för gatans utformning. Vid projekteringen av ny gata ska även lösningar för infarter/angöring till skolfastigheten på gatans västra sida studeras.

Gestaltningssprogrammet förtydligar och beskriver vidare detaljplanens intentioner vad gäller ombyggnad av Jarlabergsvägen och allmän plats inom planområdet.

Buller

Idag förekommer verksamhetsbuller från angränsande fastighets fläktanläggning på skolans tak, (se mer i kapitel 2 *Planförslaget*, avsnitt *Buller*). För att säkerställa en god ljudmiljö föreslås i första hand att fläktanläggningen åtgärdas, genom byte av fläktanordning eller avskärmning av fläktarna, vilket ska säkerställas genom avtal mellan fastighetsägaren Rikshem AB och exploatören. Detta ska följas upp i projektering.

Parkering

Parkeringsgarage anläggs under de nya husen med angöring söderifrån genom utvändigt ramp i höjd med korsningen Jarlabergsvägen-Fyrspannsvägen.

Del av garaget planeras att fastighetsbildas tredimensionellt och överbyggas med en offentlig torgyta, vilken kommunen äger och förvaltar. Fastighetsägaren ansvarar för att anlägga en konstruktion som uppfyller tekniska krav på täthet och beständighet, enligt kommunens anvisningar. Ovan bjälklaget ska ytan lämnas grovplanerad för kommunens finplanering som sker i samband med ombyggnad av Jarlabergsvägen.

Vatten och avlopp

Kommunen ser till att VA-ledningar finns framdragna till fastighetsgräns. Kommunen utreder och anvisar lämpliga förbindelsepunkter vid fastighetsgräns. Från fastighetsgräns ansvarar fastighetsägaren själv för utbyggnad och inkoppling.

Spillvattenledningen som betjänar Brf Fjärdern behöver flyttas i samband med detaljplanens utbyggnad. Exploatören bekostar flytten av spillvattenledningen i samband med detaljplanens utbyggnad.

En övergripande kapacitetsutredning för det befintliga ledningsnätet inom centrala Nacka ska göras till granskningsskedet, inklusive planområdet. Utgångspunkten är att befintligt ledningsnät i Jarlabergsvägen i huvudsak inte kommer att förändras.

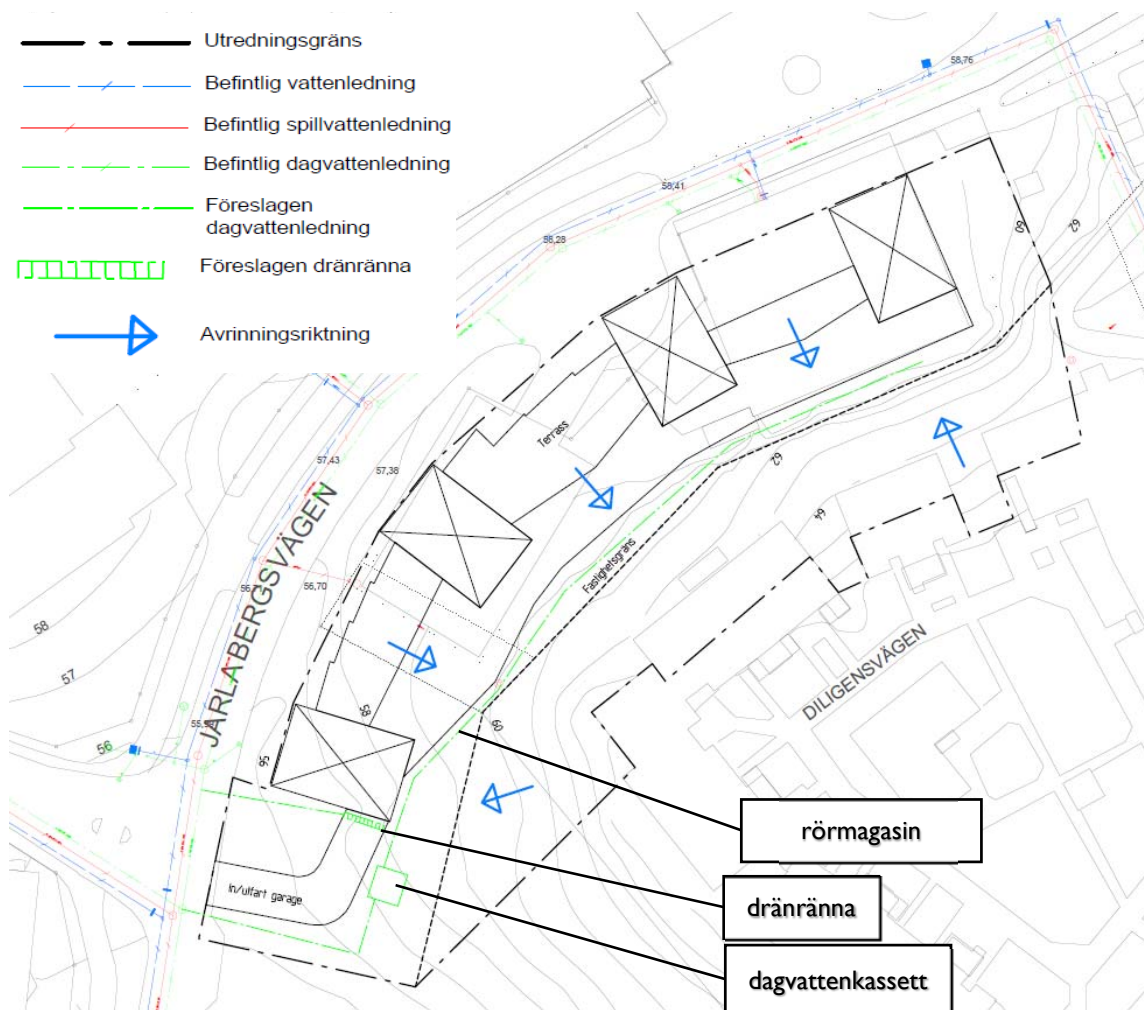
Dagvattenhantering

Kvartersmarkens dagvattenhantering

Det föreslagna dagvattensystemet är uppbyggt med dagvattenledningar som läggs horisontellt och fungerar som fördröjningsmagasin, beläget längs den planerade gångvägen bakom husen. Till denna ledning och magasin avrinner dagvatten från terrass- och takytan samt även från markytan som tillhör grannfastigheten. (Husen på angränsande fastighet har utkastare som leder takvatten mot detaljplaneområdet.) Ledningen ansluts sedan till det befintliga dagvattensystemet i Jarlabergsvägen.

Täta ledningar har valts i förslaget då området ligger i en sänka med dåliga infiltrationsegenskaper vilket gör att man inte vill riskera att få dagvatten ståendes där. Det underjordiska garaget försvårar dagvattenhanteringen då man vill förhindra att fukt och dagvatten tränger mot det. Den föreslagna dagvattenledningen bör förläggas med ett

skyddsavstånd från garaget vilket innebär att det i södra delen av området kan bli trångt om utrymme inom fastighetsgränsen. Garagets utbredning är dock inte studerat i detalj ännu. Kupolbrunnar föreslås anläggas i lågpunkt dit dagvatten kan avledas ytligt från västra och östra delen av utredningsområdet. Dessa kan även fungera som ett bränningsssystem vid större regn.



Bilden visar föreslagna lösningar för dagvatten och avrinningsriktningar i och med bebyggelseförslaget. Illustration: Norconsult.

Ledningen ansluts sedan till det befintliga dagvattensystemet i Jarlabergsvägen. Alternativt leds dagvattenledningen till dagvattenkassetter där fördröjning också sker. Infiltration kan eventuellt ske på denna plats men detta bör utredas vidare i en geoteknisk undersökning. Från kassetterna leds dränledningar till dagvattennätet i Jarlabergsvägen.

Vidare föreslås en dränränna vid garageinfarten för att undvika att vatten rinner in i garaget, dagvattnet leds sedan från rännan till dagvattennätet. Det bör utredas om även denna dränränna kan kopplas till dagvattenkassetten innan utsläpp till ledningsnätet.

Det rekommenderas att ytan mellan den planerade gång- och cykelvägen öster om Jarlabergsvägen och de föreslagna fastigheterna anläggs med så kallade genomsläpplig beläggning.

Till detaljplanens granskningskede ska lösningar för dagvatten utredas vidare. Dimensionering av anläggningarna ska undersökas och föreslagna anläggningars utrymmesbehov ska säkerställas i planen.

Dagvattenhantering inom allmän plats

Dagvatten från Jarlabergsvägen avleds genom befintligt ledningsnät i gatan. Vid projektering en av den nya gatan ska möjligheterna att anlägga infiltrationsstråk för dagvatten i anslutning till kantstensparkering och trädplanteringar utmed gatan utredas.

Avfallshantering

Avfall hanteras inom kvartersmark genom bottentömmande avfallsbehållare samt miljörum. Hämtning med sopbil sker från Jarlabergsvägen, utrymme för angöring ska säkerställas vid projektering av ny gata.

Idag finns en återvinningsstation inom planområdet tillhörande Svenska Förpacknings- & Tidningsinsamlingen AB (FTI), vilken inte kan finnas kvar på nuvarande plats när detaljplanen genomförs. Återvinningsstationen föreslås istället ges en annan placering i närområdet. Ett antal alternativ utreds, däribland befintlig markparkering vid korsningen Lokomobilvägen-Jarlabergsvägen samt invid panncentralen på Lokomobilvägen. Angöringslösning och angöringsbehov ska även utredas.



Möjliga alternativ till lokalisering av AVS.

Exploatören, kommunen och FTI ska genom att ta fram nödvändiga avtal och lov gemensamt verka för att flytta återvinningsstationen till annan lämplig plats.

Ekonomiska frågor

Exploatören bekostar all utbyggnad inom kvartersmark samt erlägger exploateringsbidrag med ett schablonbelopp för utbyggnad av allmänna anläggningar. Kostnadsansvar för planens genomförande regleras i detalj i exploateringsavtalet.

Medfinansiering av tunnelbana

En tunnelbanelinje ska byggas ut till Nacka. Kommunen har åtagit att själva eller genom annan markägare/bostadsexploatör uppföra cirka 14 000 bostäder på västra Sicklaön samt ett internt mål om att 10 000 nya arbetsplatser ska tillkomma på västra Sicklaön. Bebyggelsen ska vara färdigställd senast under år 2030. Kommunen ska bidra med 850 miljoner kronor i medfinansiering av utbyggnad av tunnelbana. Exploatörer och fastighetsägare på västra Sicklaön kommer att ta del av de fördelar som utbyggnaden av tunnelbanan medför såsom förbättrade kommunikationer, möjlighet att förtäta och bygga stad, ökade resurser från kommunen för mer effektiv detaljplaneläggning, ökade fastighetsvärden på västra Sicklaön och därtill ökade försäljningspriser av fastigheter. Samtliga exploatörer inom västra Sicklaön ska därför medfinansiera utbyggnaden av tunnelbanan. Beloppen fastställs i samband med tecknande av exploaterings- eller markanvisningsavtal.

Kommunala investeringar

Planförslaget innebär utbyggnad och ombyggnad av allmän plats (torget och Jarlabergsvägen). Utbyggnaden av allmän plats finansieras genom exploateringsbidrag och genom den ersättning som fås i samband med överlåtelse av kommunal mark. En kalkyl över investeringskostnaderna avseende allmänna anläggningar kommer att tas fram i senare skede efter genomförd projektering av systemhandlingar.

VA-anläggningsavgift

Vid anslutning till kommunens VA-nät tas anläggningsavgift ut enligt vid tidpunkten gällande VA-taxa. För åtgärder inom kvartersmark ansvarar exploatören för samtliga kostnader.

Bygglovsavgift

Kommunen tar ut avgifter för bygglov och bygganmälan enligt gällande taxa.

Fastighetsrättsliga avgifter

För eventuella fastighetsrättsliga åtgärder inom kvartersmark ansvarar fastighetsägaren själv. Lantmäterimyndigheten tar ut en avgift enligt taxa.

6. Medverkande i planarbetet

Nacka kommun:

Love Edenberg	projektledare/planarkitekt	planenheten
Jonas Carlsson	uppdragsansvarig	planenheten/ Sweco
Anna Härlin	planarkitekt	planenheten/ Sweco
Gunilla Stålfelt	projektledare/exploateringsingenjör	exploateringsenheten/Torkel Öste fastighetskonsulter
Fredrik Lindberg	exploateringsingenjör	exploateringsenheten/Sweco
Birgitta Head-Paulie	miljöutredare	miljöenheten
Sofia Sjölander	bullerexpert	miljöenheten
Elisabet Rosell	landskapsarkitekt	park- & naturenheten
Renée Klarberg	trafikplanerare	trafikenheten
Marie Svensson	vägingenjör	vägenheten
Maria Mårdskog	VA-ingenjör	VA- och avfallsenheten
Mats Eriksson	avfallshandläggare	VA- och avfallsenheten
Kerstin Starborg	bygglovhandläggare	bygglovenheten
Helena Joseph	kommunikatör	kommunikationsenheten
Frida Trimboli	koordinator	planenheten
Aino Virta	kartingenjör	planenheten
Roger Björk	planarkitekt	planenheten
Katarina Thulin	KLM-chef	lantmäterimyndigheten
Fredrik Josefsson	fastighetsutredare	lantmäterienheten
Kristina Edoff	mätningenjör	lantmäterienheten

Planenheten

Angela Jonasson
Biträdande planchef

Love Edenberg
Planarkitekt