

## GRANSKNINGSUTLÅTANDE

2019-11-22

Dnr: KFKS 2017/746

Projekt: 9544

Standardförfarande

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

## GRANSKNINGSUTLÅTANDE

### Detaljplan för Fisksätra entré, fastigheterna Erstavik 26:1, 26:109-118 med flera i Fisksätra, Nacka kommun

#### Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att förtäta Fisksättras lokala centrum med fler bostäder och verksamheter för att på ett mer hållbart sätt nyttja den mark som idag främst används för parkering. Syfte är även att skapa en mer attraktiv offentlig miljö som är tryggare och säkrare att vistas i och att ordna fler kopplingar mellan målpunkter i närområdet.

Planförslaget omfattar sju tillkommande kvarter för i huvudsak bostadsändamål. I ett av kvarteren möjliggörs för förskola med sex avdelningar samt ett vårdboende med cirka 70 lägenheter. Vid Fisksätra centrum ges möjlighet till utbyggnad av centrum- och kontorsverksamheten. Totalt bedöms området inrymma cirka 375 lägenheter. Fisksättravägen avses byggas om till en mer levande lokalgata med en gång- och cykelbana, kantstensparkering samt trädplantering. Vid centrum tillskapas ett entrétorg som ligger i anslutning till busshållplats och övergångsställe till Fisksätra station.

Granskningstiden varade mellan den 14 augusti 2019 och 11 september 2019. Den 26 augusti fanns representanter från Nacka kommun och Stena Fastigheter på plats i Stena Fastigheters dialoglounge i Fisksätra centrum för att svara på frågor. Nacka kommun fanns även på plats för att svara på frågor angående detaljplanen för Fisksätra entré då Region Stockholm hade öppet hus om järnvägsplanen för Fisksätra station den 28 augusti 2019.

Under granskningstiden har det främst kommit in synpunkter från myndigheter och remissinstanser, endast ett yttrande har kommit in en boende. Länsstyrelsen har inget att erinra. Lantmäterimyndigheten har redaktionella synpunkter på plankartan samt önskemål om kompletteringar i övriga handlingar. Trafikförvaltningen påpekar att bullerutredningen inte överensstämmer med bullerutredning för Fisksätra station. Efter granskningen har bullerutredningen för Fisksätra entré justerats i dialog med Trafikförvaltningen. Nacka Miljövårdsråd samt Nätverket för Fisksättras Framtid har inkommit med relativt

samstämmiga synpunkter, bland annat anser de att exploateringsgraden är för hög och att det är svårt att ta till sig en så omfattande planhandling. De har även frågor gällande Fisksätra station och Fisksätravägen, gång- och cykelstråk, parkering med mera. Deras synpunkter och frågor har kunnat bemötas utan åtgärder i planförslaget.

Detaljplanen var på samråd mellan den 22 februari 2018 och 8 april 2018. Under samrådstiden inkom många synpunkter från boende i Fisksätra, framför allt att förslaget hade en för hög exploatering och att den nya bebyggelsen påverkar utsikten. Länsstyrelsen påpekade att det var otydligt hur riskfrågor gällande panncentralen och Saltsjöbanan omhändertagits i planen, liksom även risk för översvämning. Riskfrågorna förtydligades inför granskningen. Vad gäller strukturen sänktes antalet våningar något inom flera kvarter inför granskningen, samtidigt som ett högre punkthus tillkom vid centrum. Inkomna synpunkter under samrådet har sammanfattats och bemötts i en samrådsredogörelse, upprättad den 5 maj 2019.

## Planförslagets syfte och innehåll

Syftet med detaljplanen är att förtäta Fisksättras lokala centrum med fler bostäder och verksamheter för att på ett mer hållbart sätt nyttja den mark som idag främst används för parkering. Syftet är även att skapa en mer attraktiv offentlig miljö som är tryggare och säkrare att vistas i och att ordna fler kopplingar mellan målpunkter i närområdet.

Planområdet för Fisksätra entré avgränsas i norr av Saltsjöbanan, i söder av Fisksätra allé, i öster av Fisksätra värmecentral samt i väster av Fisksätravägen. Marken ägs av Stena fastigheter och Nacka kommun och består idag framför allt av markparkering, Fisksätravägen, Fisksätra centrum, flerbostadshus, bostadsgårdar samt parkområden. Planförslaget följer planprogrammet från 2013.

Planförslaget omfattar sju tillkommande kvarter för i huvudsak bostadsändamål. I ett av kvarteren möjliggörs även för förskola med sex avdelningar samt ett vårdboende med cirka 70 lägenheter. Vid Fisksätra centrum ges möjlighet till utbyggnad av centrum- och kontorsverksamheten. Totalt bedöms området inrymma cirka 375 lägenheter utöver äldreboendet. Vid centrum tillskapas ett entrétorg som ligger i anslutning till busshållplats och övergångsställe till Fisksätra station.

I två av bostadskvarteren föreslås parkeringsgarage under de nya bostadsgårdarna, vilket gör att de nya gårdarna hamnar i samma nivå som befintliga gårdar. Ny bebyggelse placeras så att ett gårdsrum kan bildas som är gemensam med befintlig bebyggelse. Parkering till de tillkommande bostäderna kommer även att lösas i befintliga parkeringsgarage. På befintliga gårdar ges möjlighet till komplementbyggnader.

Befintliga byggnader har i planen planbestämmelser som motsvarar planbestämmelserna i nu gällande planer. Utöver dessa har byggnaderna fått varsamhetsbestämmelser som syftar till att säkerställa att de kulturhistoriska värdena inte förminskas vid eventuell ombyggnad.

Gående rör sig idag huvudsakligen längs den så kallade rampen, direkt norr om befintlig bebyggelse, som ligger upphöjd från parkeringen. Gena kopplingar saknas mellan centrum och stationsområdet. Likaså utgör Fisksätravägen och Saltsjöbanan idag en barriär. Möjligheten för gående att ta sig från den övre nivån, vid befintlig bebyggelse, till den nedre nivån

kommer att förbättras jämfört med idag. Ramp med vilplan kommer att finnas från den övre nivån, i nivå med Fisksätra torg, ner till marknivån där den nya bebyggelsen föreslås. Fisksätravägen kommer att gestaltas som en levande lokalgata, som är smalare än idag och ha trottoarer, cykelbana samt övergångsställen mot stationen, vilket förbättrar möjligheten att korsa Fisksätravägen.

Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

## Bakgrund

Beslut om att skicka ut förslaget på granskning fattades av miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 4 juni 2019. Granskningstiden varade mellan den 14 augusti 2019 och 11 september 2019, sammanlagt 4 veckor. Den 26 augusti fanns representanter från Nacka kommun och Stena Fastigheter på plats i Stena Fastigheters dialoglounge i Fisksätra centrum för att svara på frågor. Ett trettiotal boende och intresserade närvarade. Nacka kommun fanns även på plats för att svara på frågor angående detaljplanen för Fisksätra entré då Region Stockholm (Trafikförvaltningen) hade öppet hus om järnvägsplanen för Fisksätra station i Fisksätra bibliotek den 28 augusti 2019.

Detaljplanen var på samråd mellan den 22 februari 2018 och 8 april 2018, sammanlagt sex veckor. Under samrådet inkom många synpunkter från boende i Fisksätra, framför allt att förslaget hade en för hög exploatering och att den nya bebyggelsen påverkar utsikten. Många synpunkter från de boende gällde även drift och skötsel av befintlig bebyggelse, vilket inte är planfrågor. Länsstyrelsen påpekade att det var otydligt hur riskfrågor gällande panncentralen och Saltsjöbanan omhändertagits i planen, liksom även risk för översvämning. Riskfrågorna förtydligades inför granskningen. Vad gäller strukturen sänktes antalet våningar något inom flera kvarter inför granskningen, samtidigt som ett högre punkthus tillkom vid centrum. Inkomna synpunkter under samrådet har sammanfattats och bemötts i en samrådsredogörelse, upprättad den 5 maj 2019. För mer information kring samrådet hänvisas till samrådsredogörelsen.

## Yttranden under granskning

Följande remissinstanser har inga synpunkter på planförslaget

- Länsstyrelsen
- Svenska kyrkan
- Södertörns brandförsvarsförbund
- Trafikverket

Följande remissinstanser har synpunkter på planförslaget

- Lantmäterimyndigheten i Nacka
- Nacka Energi
- Nacka Miljövårdsråd
- Kulturnämnden
- Nacka Vatten och Avfall
- Nätverket för Fisksättras Framtid

- Saltsjöbadens socialdemokratiska förening
- Sikgatans lokala hyresgästförening
- Trafikförvaltningen

Synpunkter har även inkommit från en boende i närområdet.

## Inkomna synpunkter

Synpunkter i inkomna yttranden under granskningen redovisas nedan i sammanfattad och förkortad form med planenhetens kommentarer.

### Inkomna synpunkter från myndigheter och remissinstanser

1. **Länsstyrelsen** har inget att erinra mot planförslaget enligt 5 kap. 22 § PBL.
2. **Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun** föreslår nedanstående förtydliganden och ändringar av planhandlingarna:

#### *Planbestämmelser*

Lantmäterimyndighetens synpunkt om planbestämmelserna B och S kvarstår från samrådet. För det fall ett markområde vid genomförandet kan komma anses vara kvartersmark för annat än enskilt bebyggande kan särskilda inlösenregler komma att tillämpas. Även bestämmelsen E inom CKE-området bör avgränsas, då även detta område kan komma att anses vara kvartersmark för annat än enskilt bebyggande.

Lantmäterimyndigheten utgår från att avsikten är att ledningsrätt ska bildas för ledningar inom u-områdena. I plankartan binds u<sub>1</sub>-områden ihop av u<sub>3</sub>-områden. Bestämmelsen u<sub>3</sub> anger att överbyggnad av ledningarna ska ske så att de hålls åtkomliga för underhåll. För att ledningsrätt ska kunna bildas inom u<sub>3</sub>-områdena bör även u<sub>3</sub>-bestämmelsen ange att området ska vara tillgängligt för allmännyttiga ledningar. Vidare bör u-bestämmelserna avgränsas i höjddled när de passerar genom byggrätt, likaså t- och x-bestämmelserna.

I plankartan hänger inte x-området och t-området ihop. Med den planutformningen är det inte möjligt att bilda ett sammanhängande servitut för hela gång- och cykelvägsstråket.

Egenskapsbestämmelse saknas för egenskapsområde i södra delen av CK-området. Inom E-området i mitten av planområdet saknas u-bestämmelse.

Lantmäterimyndigheten vill upplysa om att det genom P-bestämmelsen är möjligt att bilda separata parkeringsfastigheter och därmed skilja parkeringarna från bostadsfastigheterna.

#### *Servitut för förskolegård*

I planbeskrivningen anges att förskolegården ska tryggas med servitut. Lantmäterimyndigheten bedömer att bildande av ett sådant servitut kan komma att strida mot

14 kap 1 § jordabalken och därmed inte vara genomförbart. Enligt 14 kap 1 § jordabalken får rätt upplåtas att i visst hänseende nyttja den tjänande fastigheten. Ett totalt ianspråktagande av marken för en förskolegård torde inte vara förenligt med detta.

#### *E-område*

I planbeskrivningen saknas uppgifter om hur E-området, beläget sydväst om P-området, är tänkt att genomföras. Planbeskrivningen bör kompletteras med detta.

Det kan diskuteras om det är lämpligare att planlägga E-området för sopsug som ett markreservat g istället.

#### *Ersättningsfrågor*

Det saknas redovisning av ersättningar som kan uppstå i samband med lantmäteriförrättning till exempel avseende gemensamhetsanläggningar och genomförande av E-områden. Komplettering av detta bör ske.

#### *Fastighetskonsekvensbeskrivning*

Fastigheter som påverkas av bildande av ledningsrätt saknas i fastighetskonsekvensbeskrivningen.

Erstavik 26:110 och 26:114 belastas av servitut för utfart. Det saknas information om hur dessa avtalsservitut hanteras vid genomförandet. Vidare saknas den härskande fastigheten i fastighetskonsekvensbeskrivningen.

#### *Plankarta*

Vissa bestämmelsegränser innehåller många brytpunkter och/eller bågar. För att underlätta dels kommande fastighetsbildning, dels framtida hantering av planytor, så bör bågar tas bort och antalet brytpunkter minimeras.

**Planenshetens kommentar.** Bestämmelsen B<sub>1</sub> och S<sub>1</sub> bör inte avgränsas i höjddled, detta eftersom detaljplanen då blir begränsande. Genom att inte avgränsa blir detaljplanen flexibel, och möjliggör även att ha endast äldreboende eller förskola. Avgränsas användningen äldreboende till att endast gälla från exempelvis plan 2 skulle planen inte bli genomförbar om ett äldreboende ska uppföras men ingen förskola.

Formuleringen av bestämmelsen u<sub>3</sub>, som efter justering blir u<sub>2</sub>, ändras så att det framgår att området ska vara tillgängligt för allmännyttiga ledningar.

Plankartan har justerats så att x- och t-områdena är sammankopplade. Plankartan kompletteras inte med avgränsningar i höjddled vad gäller x-, t- och u-bestämmelser. Det föreligger en viss risk att bestämma höjddleden eftersom man då binder sig till dessa exakta lägen. Exempelvis är det inte helt klart att x-området över Fisksätra torg ska ha just den sträckning som redovisas på plankartan, även om det är klart att det ska finnas ett x-område som kopplar ihop de allmänna ytorna. Idag vet vi inte exakta höjder på de utrymmen under befintliga byggnader där ledningar går.

Egenskapsbestämmelse för den södra delen av CK-området fanns, men det var ottydligt i plankartan. Detta har förtydligats.

En u-bestämmelse har lagts till inom den yta där den saknades.

I planbeskrivningen stryks texten om att förskolegården ska säkras med servitut.

E-området sydväst om P-området ska regleras över till den kommunala fastigheten Erstavik 26:1. E-området ska i sin helhet användas av Nacka Energi. Fastighetskonsekvensbeskrivningen kompletteras med detta.

E-området för sopsug kvarstår som E-område. Det hade varit lämpligt att ha det som ett g-område om det var helt säkert att sopsugen ska inrättas som en gemensamhetsanläggning. Om sopsugen däremot ska ägas och förvaltas i bolagsform är ett E-område den bästa lösningen. Ett E-område förhindrar inte att en gemensamhetsanläggning bildas.

Vad gäller ersättningar som kan uppstå i samband med lantmäteriförrättning kompletteras texten enligt följande: För gemensamhetsanläggningar med enbart av Stenakoncernen ägda fastigheter utgår ingen ersättning. För nybildade bostadsfastigheter träffas överenskommelse om innehåll och ersättning med respektive bostadsexploatör innan ansökan om bildande av gemensamhetsanläggning lämnas till Lantmäteriet. Samtliga E-områden ska regleras över till den kommunala fastigheten Erstavik 26:1 och ingen ersättning ska utgå.

I fastighetskonsekvensbeskrivningen kompletteras med vilka fastigheter som påverkas av bildande av ledningsrätt. Vad gäller information kring hur avtalsservitut för fastigheterna Erstavik 26:110 och 26:114 hanteras vid genomförandet står att det möjligen kan behöva bildas en gemensamhetsanläggning för den gemensamma infarten.

I plankartan finns inga linjer ritade med bågar. På de ställen där många brytpunkter finns har dessa minskats i antal.

3. **Nacka Energi** skriver att det totalt för elförsörjningen till planområdet krävs att Nacka Energi får tillgång till mark (10x10 meter) inom området för uppförande av tre transformatorstationer. Detta förutsatt att det värms med fjärrvärme och att laststyrning installeras för eventuella laddningspunkter. Förslag på E-områden finns i plankartan. Nacka Energi bifogar information om nätstationers mått och utseende. Med hänvisning till att Strålskyddsmyndigheten rekommenderar att myndigheter vidtar de försiktighetsmått som behövs om lågfrekventa och magnetiska fält vid samhällsplanering förordas att transformatorstationerna placeras utomhus. Vid eventuella hinder för placering utomhus kan stationen inhysas i en byggnad, förutsatt att det i stationens omedelbara närhet inte finns bostäder eller annan verksamhet där personer vistas stadigvarande.

Schakt för elkablar inom exploateringsområdet bekostas av exploatören, Nacka Energi bekostar kabeldragning och montering av eldistributionsanläggningar. Utanför exploateringsområdet ansvarar och ombesörjer Nacka Energi alla arbeten för sina delar.

Elkablar för matande elnät ska förläggas i mark, rör förläggs endast vid väggenomgång. Träd eller övrig byggnation får inte förekomma över eller intill ekabelstråk. Normalt tecknas genomförandeavtal och avtal om anslutningsavgifter med exploatören innan byggstart sker.

Om kabelfel uppstår i samband med ombyggnationen av Fisksätra station kommer skadeståndstrappa att tillämpas.

Flyttning eller ändring av befintliga anläggningar såsom transformatorstationer, kablar och tillfälliga anläggningar som byggström bekostas av exploatören. Beställning ska ske skriftligt i god tid.

**Planenhetens kommentar:** Informationen från Nacka Energi noteras. Alla tre transformatorstationer som föreslås i detaljplanen kommer att placeras friliggande.

4. **Trafikverket** skriver att de under samrådet lämnat synpunkter som har tillgodosetts under granskningsskedet. Trafikverket har ingen erinran mot förslaget.
5. **Region Stockholm (Trafikförvaltningen)** ser positivt på intentionerna i förslaget. Dock är det bekymrande att bullerutredningen fortsatt inte är komplett. Redovisas inte buller korrekt kan Trafikförvaltningen komma att överklaga ett eventuellt antagande av planen.

#### *Spårtrafikbuller*

I bullerutredningen framgår inte vilken tågtyp som används för beräkningar. Bullerutredningen visar även lägre maximal ljudnivå vid de planerade bostäderna än vad som framgår i den bullerutredning som Trafikförvaltningen tagit fram för planerandet av nytt mötesspår vid Fisksätra station. Denna diskrepans behöver utredas och förklaras. Bullerutredningen redovisar inte vilken metod eller vilket beräkningsverktyg som använts. Utredningen bör uppdateras så att den använder samma trafikuppgifter som i järnvägsplan för Saltsjöbanans dubbelspårstation.

Det framgår inte i bullerutredningen om det bullertillskott, på grund av de planerade växlarna, är medtagna i beräkningsresultatet. Detta behöver framgå. I järnvägsplanen anges att fastighetsnära bullerskydd ska ges, erbjudande om inglasning av balkong för två byggnader. I detaljplanen finns varsamhetsbestämmelser avseende byggnadernas fasader och balkonger. I detaljplanen bör förtydligas att inglasning inte förhindras av varsamhetsbestämmelser för dessa byggnader.

#### *Planbeskrivningen*

I planbeskrivningen behandlas endast ekvivalent ljudnivå. Det ska framgå vad beräknad maximal ljudnivå vid mest utsatta fasad blir.

Trafikförvaltningen saknar en beskrivning om att andra ljud från spåret samt från stationen än trafikljud kan förekomma. Det bör framkomma att regelbundna högtalarupprop från tågplattformar samt busshållplatser sker.



Spårunderhåll sker även nattetid. Detta kan vissa nätter orsaka höga ljudnivåer. Det går inte att uttala sig om vilken ljudnivå underhållsarbete ger eller under hur lång tid. Det ska dock beskrivas att bullrande högljudda arbeten kommer att ske nattetid såväl på spår som på stationsplattformen.

#### *Genomförande*

Vid samtliga vibrationsalstrande arbeten såsom sprängning, pålning, spontning inom 50 meter från spåranläggningen ska SSÄ TEB-0345 följas.

Vid samtliga typer av kranarbeten ska SSÄ SÄK-0464 följas. Enligt SSÄ-SÄK-0052 får inget arbete ske närmare än 2 meter från spänningsförande anläggningsdel utan elsäkerhetsplanering. Vid arbete med maskin gäller ett avstånd på 4 meter. Upplag får aldrig placeras närmare än 5 meter från spänningsförande del. Byggnaden ska utformas så att ingen elsäkerhetsplanering krävs vid underhåll av fastighetsägaren.

Exploatören ska ta fram redovisning för grundläggningsarbeten och hur dessa påverkar spåret.

**Planenhetens kommentar:** Efter granskningen har diskussion förts mellan Trafikförvaltningen och Stena Fastigheters bullerkonsult i syfte att få bullerutredningarna att stämma överens. Detta har resulterat i att bullerutredningen för Fisksätra entré förtydligats och reviderats, bland annat så att beräknade bullernivåer överensstämmer med den för Fisksätra station. Planbeskrivningen kompletteras med de maximala ljudnivåerna samt i enlighet med de revideringar som gjorts i bullerutredningen.

Detaljplanens k-bestämmelser förhindrar inte framtida inglasning av balkonger.

Planbeskrivningen och bullerutredningar för detaljplaner ska behandla det buller som är relevant och ofta förekommande så som trafikbuller, eventuellt industribuller och i detta fall högtalarupprop. För buller som förekommer sällan, exempelvis byggbuller från framtida byggprojekt eller renovering av vägar eller järnvägar ansvarar byggaktören eller verksamhetsutövaren, ett ansvar som det inte går att friskriva sig ifrån.

Under planens genomförande kompletteras med Trafikförvaltningens information.

6. **Södertörns brandförsvärsförbund** har inget ytterligare att tillägga eller kommentera utifrån tidigare samråd.
7. **Nacka Vatten och Avfall (NVOA)** har inga synpunkter vad gäller VA. Angående avfall är NVOA mycket positiva till planerna på stationär sopsug. Det är bra att även källsortering planeras in, det ligger i linje med de nya förordningarna om producentansvar för förpackningar och tidningar från 2018. Källsortering behöver placeras åtkomligt för sopbil medan inkast till sopsug kan placeras friare. Det är en fördel om de finns på samma platser så att det är enkelt att lämna alla fraktioner på samma plats. Det är önskvärt att även utrymmen för återbruk, farligt avfall, elavfall och textil planeras in. Detta kan göras samlat för ett större antal hushåll.



**Planenhetens kommentar.** I planförslaget finns idag inga särskilda utrymmen för återbruk med mera angivna. Planen hindrar inte att sådana utrymmen tillkommer.

8. **Nacka Miljövårdsråd** är positiv till byggande av bostäder på de norra parkeringarna men har under samrådet lämnat ett flertal synpunkter avseende omfattning och utformning av den föreslagna bebyggelsen. Tidigare synpunkter kvarstår.

*Exploateringen är för omfattande*

Vissa mindre förändringar har gjorts efter samrådet, några av dessa är positiva. Ingen tydlig redovisning av dessa förändringar och motiven bakom finns. Som helhet är det svårt att tyda planförslaget. Detta gäller kopplingen till annan pågående planering men också viktiga frågor om bebyggelsen och tillgängligheten inom planområdet. Den överordnade frågan hur station och bebyggelse samverkar till en väl avvägd helhet är inte färdigbehandlad. Det är trångt mellan expanderande järnvägsområde och den nya bebyggelsen med gång- och cykelvägar samt busshållplats.

En stor brist i förslaget är avsaknaden av framåtsyftande miljötekniska lösningar för dagvatten, solenergi, laddningsplatser, gröna tak etcetera.

Den alltför höga bebyggelsetätheten får negativa konsekvenser. Ändringar för att komma tillrätta med dessa behövs.

- Nyttillkommande bostadshus blir högre än den befintliga bebyggelsen.
- Karaktären på Fisksätra ändras alltför kraftigt med de nya branta sadeltaken.
- Nyttillkommande bostäder får dåliga ljusförhållanden.
- Befintliga bostäder får kraftigt försämrade utblickar. Endast någon enstaka av de karaktäristiska tegelgavlarna kommer att synas norrifrån.
- Nya byggnader placeras extremt nära befintliga hus, till exempel vid det nya äldreboendet.
- Kvarteret där förskolan ligger är speciellt hårdexploaterat. Det vore bättre att hitta annan lokalisering, kanske vid mindre enheter i lokaler vid Fisksätra allé.
- Gångfartsgatorna i de nya kvarteren är osäkra för barn. De är angöringsgator för samtliga parkeringar i norra delen av flerbostadshusområdet.
- För att få entrétorget säkert och inbjudande bör porten till garaget vid centrum flyttas västerut och trappor och ramp omstuderas.
- Det behövs en öppen ljus hiss mellan de olika nivåerna vid centrum. Det är viktigt att den är öppen hela dygnet.
- Påbyggnad av centrum ger mörka otrygga gaturum.
- Gångbron från Fisksätra allé mot centrum och stationen behöver säkras för rimlig tillgänglighet och trygga förflyttningar.
- Ekarna vid centrumentrén på Fisksätra torg bör få samma skyddsbestämmelser som eken på gård 3.
- Rampen ner från Fisksätravägen mot gångtunneln behöver få rimlig tillgänglighetsstandard.
- Trappa i gångtunneln som är ansluten till gångvägen mot Fisksätrahöjden bör finnas med i planen.
- Parkeringsfrågorna bör ses över igen. Speciellt gäller detta parkering för kunder till centrum.

- En funktionell taxiangöring behövs.
- Cykelparkering för angöring till centrum och busshållplatsen samt till södra perrongen behöver redovisas.
- Vindförhållandena vid punkthuset och entrétorget behöver studeras ytterligare. Hur kan skärmar utformas?
- De mindre byggnader som får uppföras på de gröna gårdarna bör få gröna tak.
- Gemensamma översiktliga programfrågor som gäller järnvägsbullen, dagvatten, förorenad mark samt trafikfrågorna för ett större område behöver uppdateras.

#### *Planerna behöver bli tydligare*

Vad planförslaget innebär är svårt att tyda för berörda som inte är experter. Varken kommunen eller Trafikförvaltningen visar kopplingarna mellan olika skeden och ärenden. Fisksätrabor och remissinstanser lämnade synpunkter på ett detaljplane-förslag som utgör starten på det som nu är ett förslag till järnvägsplan. Har en sammanställning av dessa synpunkter gjorts och använts i kommunens och Trafikförvaltningens planering?

Det är olyckligt att inte en detaljplan för stationsområdet arbetats fram tidigare och kunnat granskas parallellt med detaljplanen för Fisksätra entré. Samrådsredogörelserna hade då funnits tillgängliga samtidigt. Nu haltar planeringen.

Järnvägsplanen omfattar huvudsakligen spår och perronger och redovisar vagt åtgärder norr om stationen (cykelparkering) som måste regleras i detaljplan. Tidsmässigt ligger genomförandet av stationsombyggnaden närmare i tid och därför bör stationens koppling till olika delar av Fisksätra behandlas så snart som möjligt i ett brett perspektiv. Den snäva järnvägsplanen löser inte tillgängligheten och gestaltningen. En detaljplan för stationsområdet bör antas före ett beslut om detaljplan för Fisksätra entré. Detaljplanen för stationsområdet bör omfatta ett större planområde på norra sidan jämfört med järnvägsplanen.

Det finns viktiga skillnader mellan det tidigare samrådsförslaget och det nu aktuella granskningsförslaget. Detta framgår inte tydligt av handlingarna. Detta försvårar för berörda att förstå den komplicerade planprocessen och dess koppling till de samrådssynpunkter som förts fram och grunderna för planförfattarnas avvägningar.

#### *Oklart hur samrådssynpunkter används*

Det är anmärkningsvärt att planbeskrivningen inte listar samrådsredogörelsen bland dokumenten. Den finns dock med bland dokumenten på kommunens hemsida. Hur har genomslaget av alla synpunkterna varit? Vilket värde ger kommunen och Stena Fastigheter synpunkter från berörda?

När det gäller samrådssynpunkter finns ingen redovisning av de yttranden som inkom vid detaljplanesamrådet om mötesstationen 2015. Var finns dessa? Synpunkterna som då gavs har bäring på passagera i över Fisksätravägen och Saltsjöbanan etcetera.

För att själva idén med en lätt angöring till stationen över Fisksätravägen ska fungera räcker det inte med åtgärder på plats (som avsmalningar av vägen). Hela

Fisksätravägen och Fidravägen behöver förändras för att trafikrytmen ska bli lugnare. Först då kan den aktuella planens övergångsställen fungera.

*Den höga bebyggelsestätheten är negativ för bostads- och utemiljö*

Den nya bebyggelsen får begränsade gröna ytor i stadsrummet. I den centrala delen blir det mest hårdgjorda trafikytor av olika slag. Den nya bebyggelsen får dock kontakt med de befintliga gröna gårdarna.

Gångfartsgatorna har skapat oro hos fisksätrabor för barnens säkerhet. Detta gäller också de olika övergångsställena på Fisksätravägen. Det är längs den nya stadsgatan som gång- och cykeltrafiken ska röra sig och leds sedan in i området via gångfartsgatorna. Till gångfartsgatorna leds även boende in i de befintliga husen via trappor och ramper. Inslaget av biltrafik på dessa gator är omfattande. Jämförelse med liknande lösningar i bostadskvarter bör göras för att se vad som kan fungera.

Det nya entrétorget får inte en bra kontakt med det övre planet. Den trapplösning som tidigare föreslogs får inte plats. Porten till garaget anges fortsatt vara kvar på samma plats som idag. Centrumentrén kommer att domineras av garageinfarten.

Fisksätra torg får mörk trång passage när centrum byggs på till samma höjd som intilliggande bostadshus. Skillnader i bruttoarea för lokaler mot tidigare förslag beskrivs inte. Även på annat håll till exempel vid äldreboendekvarteret blir det ett mörkt extremt trångt schakt mellan husen.

*Trafiksäkerhet och tillgänglighet*

Trappa i gångtunneln mot Fiskarhöjden slopas i planförslaget, men detta framgår inte av texten. Trappan ligger på plangränsen där förslaget för Fisksätra entré tar vid. Den övre delen av trappan ligger i detaljplaneområdet, den norra delen i järnvägsplaneområdet. Varför redovisar varken kommunen eller trafikförvaltningen vilka överväganden som gjorts i detta fall?

En gångväg på Fisksätravägens norra sida leder mot den södra perrongen. Mot norra perrongen, centrum, idrottsområdet och skolan erbjuds längre vägar som omfattar övergångsställen, ramper etcetera. Att behålla en trappa som leder direkt ner i gångtunneln behövs. Denna planskildhet erbjuder säker passage för skolbarn med flera som annars tvingas passera Fisksätravägen i nya övergångsställen.

Den nya bebyggelsens kontaktvägar mot Braxenparken och Erstavik, via bland annat Grötfatsstigen bör nog analyseras. Detta gäller också Grötfatsstigens anslutning mot Fisksätravägen med sin gång- och cykelväg.

Öster om Hamnvägen krävs åtgärder för gång- och cykeltrafiken på båda sidor om Fisksätravägen. Befintliga och tillkommande verksamheter på båda sidor om vägen behöver beaktas i detta arbete.

*Det är positivt att planområdet utvidgats*

Det är bra att befintlig bebyggelse som angränsar till nybyggnadsområdet ingår i detaljplanen och behandlas tillsammans så att kulturmiljöfrågor och gestaltningen som helhet kan behandlas.

Det är bra att bron mellan stationen och allén längs övre planet på centrum finns med. Delen vid centrumhuset har dock en oklar status. Redovisningen av hela broförbindelsen i plankarta och text måste förtydligas. Är det så att planförslaget tillåter att bron blir kvar men att den inte på sikt kommer att kunna användas som idag? Planen bör inte antas förrän bron/passagen är säkrad i hela sin längd. Den ger bland annat en bra tillgänglighet till vårdcentralen från Fisksätra allé och Båthöjden med rullator och barnvagn, förutom kopplingen mot stationen. Bron bör fungera också för cykeltrafiken som planskilt kan nå skola, idrottsområdet och Fisksätra holme.

*Underlag har tillkommit och vissa har reviderats*

Det är svårt att tyda flera av de nya och reviderade utredningarna. När det gäller dagvatten behövs en samlad bedömning av de två utredningarna samt utredningen av dagvattnet för stationsområdet. Att nöja sig med att dagvattnet från planområdet inte innebär någon stor förändring för recipienten jämfört med nuvarande förhållanden är för låg ambitionsnivå. Dagens förhållanden innebär ju redan problem. Mycket dagvatten går ju i nuläget från Fisksätra utan större fördröjning ut i Skurusundets vattenförekomst via dagvattennätet. Någon form av anläggning för att fördröja och rena dagvattnet norr om järnvägen saknas.

Föroreningarna i marken bör behandlas ytterligare. Föroreningarna kan bland annat härröra från den tidigare järnvägsbanken och hållplatsen som låg längre söderut innan nuvarande stationen byggdes. Föroreningarna i marken bör studeras med detta i åtanke. Hur massorna från den tidigare järnvägsbanken hanterades när järnvägssträckningen rätades ut och Fisksätra byggdes är oklart.

De boende i Fisksätra är av olika skäl oroad för vad minskade parkeringsmöjligheter innebär. Parkeringsutredningen anses visa för lågt behov. Oro finns också för att möjligheterna att parkera i centrum inte räcker till och att detta skrämmer bort kunder utifrån. Vad är det för mobilitetsåtgärder som räknats in i bedömningarna?

Bullerfrågan som är en oerhört viktig hälsofråga behöver adresseras bättre av alla inblandande. Många i Fisksätra är berörda. Järnvägsbullret bör åtgärdas både med skydd längs spåret samt med åtgärder vid bostadsbebyggelsen. Alla aktörer har här ett ansvar.

*Nya förutsättningar poppar upp*

Samtidigt som stationen och bebyggelsen på parkeringen behandlas som planärenden framgår att kommunen och Stena Fastigheter planerar ett kulturhus/Fisksätra Folkets hus som avses ligga på parkeringen som omfattas av den aktuella planen. Kommunen går brett ut med denna information som är ny och inte redovisas i de underlag som bifogas planförslaget för Fisksätra entré. Detta påverkar tidsmässigt möjligheten att bygga bostäderna. Planerar Stena Fastigheter och kommunen ett

tillfälligt bygglov? Utbyggnadsetapper inom detaljplanen för Fisksätra entré bör redovisas i genomförandebeskrivningen.

Stena har ett stort ansvar som markägare både norr och söder om Fisksätravägen. Ett permanent läge för Folkets hus borde gå att hitta om Stena och kommunen samverkar. Just nu liknar behandlingen av Fisksätra det som sker i övriga delar av Nacka kommun där idrotts-, kultur- och välfärdsinstitutioner kommer i andra hand. Inget nytt permanent läge för Folkets hus har presenterats. Fisksätraborna har inte fått framföra synpunkter på hur Folkets hus på kort och lång sikt kan verka och bäst berika Fisksätra. Detaljplanen bör inte antas innan frågan om Folkets hus har klargjorts.

Det finns byggrätter i tidigare planer som gäller parkeringarna som inte genomförts. Det vore olyckligt om denna situation upprepas.

*Fisksätra kommer att vara en byggarbetsplats under många år*

Det börjar med en ombyggnad av skolan och byggandet av ett tillfälligt Folkets hus på halva centumparkeringen. Sedan kommer byggandet av dubbelspår och nya perronger. Saltsjöbanan stängs av och bussar ersätter. Därefter kanske någon eller några etapper av Fisksätra entréplanen kan byggas. Först efter flera år kan kanske ett entrétorg med ett eventuellt punkthus byggas när det tillfälliga Folkets hus rivits efter att nya lokaler ordnats.

Hur utdraget och hur kaosartat genomförandet av allt detta blir vet ingen men det innebär problem för de boende under många år. Hur centumparkeringen ska fungera över tid är ett delproblem i denna byggprocess. Kommunen och Stena Fastigheter behöver se över hur stegen i Fisksättras omvandling ska se ut och ska kommuniceras.

### ***Planenhetens kommentar:***

*Planerna behöver bli tydligare*

Under rubriken ”Fisksätra station” i planbeskrivningen förklaras kort vad som tidsmässigt gäller för järnvägsplan respektive detaljplan för Fisksätra station. Däremot förklaras inte hur de båda planerna hänger samman. Lagen om byggande av järnväg (1995:1649) anger när en järnvägsplan måste tas fram. När detaljplanen för Fisksätra station var på samråd menade planenheten och Trafikförvaltningen att en järnvägsplan inte behövdes, men Länsstyrelsen var av annan uppfattning. Därför tas nu även en järnvägsplan fram. Till skillnad mot en detaljplan anger en järnvägsplan det som ska genomföras. En detaljplan anger bara möjligheter att bygga, med det finns inget krav på att genomföra den. En järnvägsplan får inte strida mot gällande detaljplaner vilket innebär att även en detaljplan måste tas fram för Fisksätra station. Eftersom processen för en järnvägsplan liknar den som för detaljplanen, med samråd och sedan granskning, behövde järnvägsplanen för stationen komma ikapp detaljplanen för stationen. Detaljplanen för stationen var på samråd under 2015. Planenheten och trafikförvaltningen ansåg det vara lämpligt att samråda järnvägsplanen samtidigt som detaljplanen för Fisksätra entré var på granskning, detta för att lättare förmedla helheten. Järnvägsplan och detaljplan för Fisksätra station kommer gå ut på granskning samtidigt i januari 2020.

De synpunkter som inkom under samrådet av detaljplanen för Fisksätra station har legat till grund för omarbetning av stationen och Fisksätravägen, även om inte alla synpunkter kan tas hänsyn till. Samrådsredogörelsen för detaljplanen för Fisksätra station har sammanställs och kommer att redovisas i samband med granskningen.

I samrådsredogörelsen för Fisksätra entré redovisas de viktigaste av de ändringar som gjorts inför granskningen, föranledda av inkomna synpunkter. De övriga justeringar som gjorts i samband med bearbetningen av förslaget har inte sammanställts i punktform, vilket inte är något som brukar göras.

Cykelparkering norr om stationen kan anordnas inom nu gällande detaljplaner, varför detta område inte behöver tas med i detaljplanen för Fisksätra station. Både detaljplanen för Fisksätra entré och för Fisksätra station beräknas antas under kvartal 2 2020. Cykelparkering kommer även att finnas inom området för Fisksätra entré, även om dess exakta placeringar inte har redovisats i planhandlingarna.

#### *Oklart hur samrådsynpunkter används*

Hur genomslaget av synpunkterna har varit framkommer i samrådsredogörelsen. Både kommunen och Stena Fastigheter ser ett stort värde i de synpunkter som inkommer, och försöker att gå dem till mötes i den utsträckning det är möjligt. I ett stadsbyggnadsprojekt är det många faktorer som måste vägas samman vilket innebär att det inte är möjligt att tillgodose alla synpunkter utan avvägningar måste göras.

Fisksätravägens utformning har samordnats med både Fisksätra station och Fisksätra entré för att möjliggöra en väl fungerande helhet. Fisksätravägen kommer att bli smalare än idag och de fyra övergångsställen som föreslås inom detaljplanen för Fisksätra entré är upphöjda. Detta minskar hastigheten på vägen, vilket även en smalare körbana gör.

#### *Den höga bebyggelsen är negativ för bostads- och utemiljö*

I planen står att angöringsgator till kvarteren om möjligt utformas till gångfartsgator. Om det ska vara gångfartsgator måste de utformas på ett sätt så att det tydligt framkommer att biltrafik måste köra sakta, på de gåendes villkor. Gångfartsgator är vanligt förekommande och fungerar väl med rätt utformning.

Den trapplösning som i samrådsförslaget fanns från entrétorget upp till rampen togs bort framförallt eftersom den inte kunde placeras ovanför befintliga ledningar som finns under mark. Infarten till garaget är dessvärre inte möjlig att flytta.

Avståndet mellan befintliga byggnader och nya är som minst mellan föreslaget äldreboende och befintlig byggnad, cirka tre meter. Detta har bedömts som möjligt eftersom gaveln på befintlig byggnad inte har några fönster. Övriga nya byggnader står minst åtta meter från befintliga byggnader.

De föreslagna bostadshusen får goda ljusförhållanden och klarar kraven på dagsljusinstrålning.

En påbyggnad av centrum bedöms inte leda till mörka och otrygga gaturum. Med en mer transparent utformning av centrums fasader kommer gaturummen att upplevas som mer



trygga och ljusa. Vindförhållandena vid punkthuset och entrétorget har studerats. Utredningen som togs fram visar på problemen som kan uppstå och hur dessa kan lösas. Exakt utformning av skärmar är en bygglovsfråga.

Detaljplanen hindrar inte att byggnader ges gröna tak, varken mindre byggnader på gårdar eller större bostadshus.

#### *Trafiksäkerhet och tillgänglighet*

Trappan i gångtunneln under Fisksätravägen är inte möjlig att ha kvar på grund av utbyggnaden av stationen till mötesstation, vilket innebär nya växlar och ytterligare ett spår. För att förbättra tillgängligheten kommer en trottoar att finnas längs Fisksätravägens norra sida. Om denna ska rymmas kan inte nedgången till trappan finnas kvar. Detta förtydligas i planhandlingen. För att ta sig från Fiskarhöjden till skolan norr om spåren är det möjligt att gå längs trottoaren på norra sidan av Fisksätravägen, och sedan ta trappan upp på gångbron vid stationen. Då behöver Fisksätravägen inte korsas. Övergångsställena vid Fisksätravägen kommer vara upphöjda vilket ökar säkerheten.

Rampen ner från Fisksätravägen mot gångtunneln är något för brant för att vara helt tillgänglig för personer med nedsatt rörelseförmåga. Det är inte möjligt att anordna en fullt tillgänglig ramp utan att en av de föreslagna byggnaderna tas bort. Planenheten har gjort bedömningen att låta rampen vara något för brant dels eftersom den är så redan idag, dels eftersom det finns alternativa gångvägar som har tillgänglig lutning, även om det blir en längre sträcka att gå.

Fisksätravägens fortsatta utformning öster om Hamnvägen kommer att studeras i ett senare skede. Den nya utformningen av Fisksätravägen behöver få en fortsättning både öster- och västerut. Sträckan från Saltsjöbadsleden till Fisksätra entré är här prioriterad.

#### *Det är positivt att planområdet utvidgats*

Gångbron över Fisksätra torg och centrum kan enligt detaljplanen finnas kvar. I nu gällande detaljplaner är gångbron ett så kallat x-område vilket innebär att den ska vara tillgänglig för allmänt gångstråk. I den nya detaljplanen tas detta x-område bort och ersätts med ett nytt x-område på Fisksätra torg. Anledningen är att ett x-område genom/över centrumbyggnaden kan vara ett hinder vid utvecklingen av centrumbyggnaden. Stena Fastigheter håller på att studera centrum för att se hur det kan utvecklas till det bättre. Idag finns inga planer på att ta bort gångbron och passagen över centrumbyggnaden. Om denna koppling skulle försvinna säkras kommunen tillgängligheten mellan Fisksätra allé och Fisksätravägen genom x-område över torget samt ramp ner till nedre nivån (GC-väg i detaljplanen). Hela detta allmänna stråk är tillgängligt vad gäller lutningar. Även från torgnivån nås gångbron över Fisksätravägen vilket innebär att Fisksätravägen kan korsas planskilt.

#### *Underlag har tillkommit och vissa har reviderats*

Ett krav vad gäller dagvattenhantering är att ett genomförande av detaljplaner inte leder till ökade halter av föroreningar som når recipienten, i detta fall Skurusundet. De dagvattenutredningar som har tagits fram för Fisksätra entré och för Fisksätra station visar att detta klaras.



En miljöteknisk markundersökning har gjorts. Undersökningen tar bland annat upp den tidigare spårdragningen av Saltsjöbanan. Genomförda provtagningar visar att området är måttligt påverkat av föroreningar, och att detta inte är något problem för tillkommande bebyggelse. Om föroreningar ändå skulle påträffas under genomförandet måste detta anmälas till tillsynsmyndigheten.

Parkeringsituationen har analyserats ingående av Stena Fastigheter och dess trafik konsulter. Planenheten har ingen anledning att misstro det som parkeringsutredningen har kommit fram till. Vid framtida bygglov måste Stena kunna visa att de klarar att tillgodose parkeringsplatser enligt kommunens riktlinjer. I parkeringsutredningen på sidan 6 framkommer vilka mobilitetsåtgärder som Stena Fastigheter har för avsikt att genomföra. Antalet parkeringsplatser till centrum är enligt utredningen tillräcklig. Idag finns 74 platser ämnade för centrum. Beläggningsgraden på dessa överstiger inte 70 procent, vilket innebär ett egentligt behov på 51 platser. I förslaget finns 30 markparkeringsplatser samt 25 platser i befintligt garage närmast centrum.

Planenheten håller med om att bullerfrågan är mycket viktig, och de riktlinjer som finns vad gäller buller måste klaras. Den framtagna bullerutredningen visar att bullerriktlinjerna klaras för den tillkommande bebyggelsen. Planförslaget innebär att bullersituationen för befintlig bebyggelse söder om den tillkommande avsevärt kommer att förbättras.

#### *Nya förutsättningar poppar upp*

Placeringen av ett tillfälligt Folkets hus var inte känt då granskningshandlingarna för Fisksätra entré färdigställdes. Därför nämns ingenting om detta i planhandlingen. Stena Fastigheter har fått tillfälligt bygglov för Folkets hus, ärendenummer B 2019-000853. Det tidsbegränsade lovet gäller till och med den 11 juni 2029, och kan förlängas med högst fem år. Den tillfälliga placeringen påverkar inte tidplanen för utbyggnaden av den nya bebyggelsen. Såsom utbyggnadsordningen ser ut just nu påbörjas utbyggnaden i öster och väster, och området kring centrum kommer i en sista etapp. Utbyggnadsordningen är inte fastställd, samordningsarbete pågår mellan kommunen, Stena Fastigheter samt Trafikförvaltningen. Etappindelningen redovisas inte i planhandlingen eftersom den inte är klar, och kan komma att justeras flera gånger under processen. Fisksätraborna kommer att informeras kontinuerligt gällande all utbyggnad i området.

Den framtida lokaliseringen av Folkets hus är inte beslutad. En möjlighet skulle kunna vara att den flyttar tillbaka till skolbyggnaden som tidigare, en annan skulle kunna vara att ha verksamheten i Fisksätra centrum.

### **Inkomna synpunkter från kommunala nämnder**

9. **Kulturnämnden** framför att de synpunkter som framfördes under samrådet kvarstår. Nämnden framför här kompletterande synpunkter kring kulturlokaler. Fisksätra Folkets hus flyttar från nuvarande lokaler i före detta Fisksätra skola till temporära lokaler i det aktuella planområdet. En påbyggnad på befintlig centrumfastighet kan skapa möjlighet för nya lokaler för Fisksätra Folkets hus.

Kulturnämnden ser positivt på möjligheten att skapa verksamhetsanpassade lokaler för Fisksätra Folkets hus centralt belägna i Fisksätra centrum. Nämnden ser att

lokalerna ska vara anpassade för musik, dans, teater samt bild och form. Behov av en större möteslokal har sedan lång tid identifierats i Fisksätra och nämnden visar på ett behov att utreda möjligheter att bereda plats för detta i lokaler som ska tillskapas. Nämnden påpekar vikten av att planera för samnyttjande av lokaler mellan olika verksamheter, till exempel med Fisksätra bibliotek. Effektiv planering av lokaler är viktigt i det fortsatta arbetet. Förändringen skapar möjlighet för ett mer öppet bibliotek vilket kulturnämnden ser som positivt.

För att möta det utökade behovet av lokaler för musik- och kulturskola, som beräknas i och med det utökade kundvalet och den växande befolkningen, är det viktigt att olika fastighetsägare i det aktuella området blir informerade om hur Nacka kommuns kundval fungerar. Nämnden påpekar att ombyggnationen av skolfastigheten bör göras för att möjliggöra samnyttjande av skollokaler efter skoltid för olika anordnare och kulturskolor som erbjuder aktiviteter inom ramen för kundval kulturskola.

**Planenhetens kommentar.** Synpunkterna noteras. De frågor som kulturnämnden framför styrs inte av detaljplanen.

### **Inkomna synpunkter från föreningar**

10. **Socialdemokraterna i Saltsjöbaden** skriver att det i samrådsyttrandet konstaterades att det idag är ganska krångligt att byta mellan tåg och buss. Det är en relativt lång promenadväg mellan perrong och busshållplats. Den kortaste vägen innehåller dessutom två trappor.

Enligt planbeskrivningen ska en trappa upp till bron över Fisksätravägen byggas endast vid södra delen av torget, intill rampen. Socialdemokraterna anser att en trappa bör ligga så nära busshållplatsen som möjligt. Syftet är att trappan ska underlätta byte tåg-buss, när tåget kommer in vid norra perrongen.

Förutom större sannolikhet att missa bussen/tåget, befaras att ett nära fördubblat gångavstånd vid byte kan leda till spårspring vid Fisksätra station. Visserligen ansas att det blir ett staket mellan de båda spåren när Fisksätra blir mötesstation, men vissa ungdomar har en stor förmåga att ta sig över eller skapa öppningar i hinder.

Planenhetens kommentar till socialdemokraternas synpunkt var att ”trappan till den övre nivån föreslås placeras mot rampen i söder i syfte att få ett bra flöde från stationen och busshållplatserna upp mot centrum och Fisksätra torg”. Men den förklaringen är svår att förstå. En placering av trappan invid busshållplatsen borde inte ge någon nämnvärd skillnad i flödet, eftersom gångavståndet från buss och tåg till centrum eller Fisksätra torg då blir detsamma. Däremot påverkar trappans placering gångavståndet vid ett byte mellan busshållplatsen och tågstationens norra perrong.

Från planenheten har Socialdemokraterna erfarit att föreliggande version av plankarta visserligen gör det möjligt att bygga en trappa invid busshållplatsen upp mot rampen över Fisksätravägen. Men planbeskrivningen bör ha med en trappa där för att markera kommunens avsikt att bygga en sådan.

Det är beklagligt att kommunen inte lyckats samordna planarbetet för Fisksätra entré och Fisksätra station så pass att planbeskrivningen hade innehållit en samlad beskrivning av samtliga planerade gångmöjligheter inom och mellan området för tågstationen och busshållplatserna.

**Planenhetens kommentar:** För att ta sig från norra perrongen till busshållplatsen får man ta hiss eller trappa upp till gångbron, och sedan en trappa ner till södra perrongen och vidare över Fisksätravägen till hållplatsen. Detta är en relativt kort sträcka. För rörelsehindrade blir dock sträckan längre eftersom man då måste ta sig ner antingen via den tillgängliga rampen väster om centrum eller via hiss inne i centrum. Staket mellan spåren ska förhindra eventuella försök till spårspring. Trappan som leder från södra perrongen upp till gångbron uppfyller samma syfte som en trappa från gångbron ner till marknivån direkt söder om Fisksätravägen. Det blir lika lång sträcka att gå. Planenheten ser därför ingen anledning till att ha en trappa även i detta läge. Planhandlingen kompletteras med en tydligare karta som visar planerade gångmöjligheter.

11. **Nätverket för Fisksättras Framtid** skriver att det är svårt att jämföra samrådsförslag och granskningsförslag och reda ut vad som skiljer det nya förslaget från det tidigare. Någon tydlig redogörelse finns inte i planbeskrivningen. Det måste framhållas att det är mycket svårt och att det krävs en stor arbetsinsats för en lekman att sätta sig in i och tolka planförslaget. Emellertid kan konstateras att tidigare synpunkter i allt väsentligt gäller även för föreliggande förslag till detaljplan, och dessa synpunkter har endast beaktats på någon enstaka punkt.

#### *Exploatering*

Nätverket ansåg av flera skäl att samrådsförslaget med cirka 430 lägenheter innebar en alldeles för stor exploatering. I föreliggande förslag anges antalet lägenheter till cirka 375. Det låter ju som en kraftig minskning. Men sanningen är att byggnadsytan för bostäder till och med ökat något. Exploateringen är fortfarande alltför hög.

#### *Hushöjder och utblickar*

En viss omDispositionering av husens våningsantal har skett. Ett höghus föreslås i centrum och flera huskroppar i övriga kvarter får ett minskat antal våningar. Även här måste man granska planförslaget noga för att kunna bedöma konsekvenserna. Tolv huskroppar föreslås få sadeltak. Detta får till följd att åtta huskroppar med sadeltak får en taknockshöjd som överskrider de befintliga husens höjder – till skillnad mot samrådsförslaget där inget nytt hus var högre än befintliga.

I gestaltningsprogrammet visas hur byggnadsvolymer kan förskjutas så att ”utblickar och fina bostadslägen” kan skapas. Denna princip verkar inte ha kommit till tillämpning i förslaget. I stället kommer den nya bebyggelsen i hög grad att skymma den gamla.

#### *Husutformning*

Hushöjder och takutformning kommer att påverka upplevelsen av den nya bebyggelsen. I förslaget förs ett resonemang om att den nya bebyggelsen måste ta hänsyn

till den befintliga, som är ett fint exempel från miljonprogrammet. Men här har förslaget missat målet. Större hänsyn måste tas till karaktären på det befintliga området med sina parallellställda skivhus. Den befintliga strukturen bör framträda tydligare och kunna avläsas trots att ny bebyggelse uppförs på parkeringsplatserna.

Gestaltningprogrammet visar illustrationer med hus med olika plan- och volymformer, lamellhus och punkthus med olika takutformningar, platta tak och sadeltak. Det ser oroligt ut och avviker markant från befintliga hus. Nätverket anser att det behövs ett tydligare helhetsgrepp och en stramare utformning som tar större hänsyn till befintliga hus. Det finns ett stort utrymme i den fortsatta processen att åstadkomma ett bättre samspel mellan ny och befintlig bebyggelse.

#### *Buller*

Ökad trafik på Saltsjöbanan leder till ökat buller. Det är ett välkänt fenomen att människors hälsa påverkas negativt av buller. De kravnivåer som idag gäller för buller är inte tillräckliga, det är medicinsk expertis överens om. Det står varje byggherre fritt att bygga så att man uppnår bättre förhållanden. Nätverket förutsätter att Saltsjöbanan förses med bullerskydd. Det är många människor som kommer att vistas och röra sig utomhus i området mellan Saltsjöbanan och bebyggelsen.

#### *Handikappanpassning*

Det är mycket viktigt att ta hänsyn till behoven hos personer med funktionsnedsättning. Det är ett krav att det finns en allmän hiss som dygnet runt ger möjlighet att ta sig mellan de olika nivåerna i centrum.

#### *Barnperspektivet*

Hur barn ska kunna röra sig trafiksäkert och tryggt i området och hur lekmöjligheter tillgodoses framgår inte.

#### *Gångbron i centrum*

Gångbron över Fisksätra torg är en mycket viktig länk i Fisksättras gångvägssystem. Bron har avgörande betydelse för att alla ska kunna röra sig smidigt och enkelt i Fisksätra. Det är nödvändigt att bron över torget finns kvar, och att man kan passera centrumhuset dygnet runt. Förbindelsen måste säkerställas i detaljplanen.

Det alternativ som presenteras i planförslaget, i form av ett så kallat x-område på torgnivå utmed centrumhusets mörka ”baksida”, är inte bara olämpligt på grund av höjdskillnader utan också genom att det saknar trivselsvärden och är väsentligt otryggare efter mörkrets inbrott.

#### *Trafiksäkerhet*

Fisksätra station kommer att förses med en perrong på södra sidan av spåren. Det innebär att Fisksätravägen kommer att korsas i plan. Som hastighetsdämpande åtgärd vid stationen föreslås avsmalningar. Nätverket anser inte att detta räcker. Ytterligare trafikdämpande åtgärder, tex gupp, måste sättas in. Samma gäller för övriga planerade övergångsställen på Fisksätravägen. Övergångsstället i öster nära panncentralen bör flyttas en bit västerut så att det ansluter till Hamnvägen. I backarna i öster och väster ner mot centrum och stationen behövs fartsänkande åtgärder.

### *Angöringsgator*

Angöringsgatorna ska enligt planbeskrivningen vara multifunktionella, fungera för både vistelse och trafik. Stora krav ställs på planering och utformning om detta ska vara möjligt såväl ur trafiksäkerhetssynpunkt som med hänsyn till det skuggiga läget.

### *Entréplatsen*

Trappan från entréplatsen upp till övre torgnivån bör få samma breda fina utformning som i samrådsförslaget. Det ska kännas som trappan välkomnar och leder in i området. Infarten till parkeringsgaraget inkräktar på ett störande sätt på entréplatsen och gör den otrivsamt. En bättre lösning krävs för att man ska uppleva platsen som attraktiv.

### *Samlande gårdsrum*

De gröna, lugna gårdarna mellan de befintliga husen består av ursprunglig naturmark som man måste slå vakt om. Det är av största betydelse att de samlande gårdsrummen som uppstår som en följd av den nya bebyggelsen utformas och förändras i samverkan med de boende i de befintliga husen.

### *Gångväg runt Fisksätra*

Många människor rör sig idag utmed Fisksättravägen/Fidravägen, bland annat för att lättare nå busshållplatser och andra målpunkter. Gångbanor och hastighetsdämpande åtgärder utmed vägen runt Fisksätra är angelägna åtgärder. Ett resultat av fisksätradiologen 2010 var att det utlovades en gångväg runt hela Fisksätra.

### *Trappan till gångtunneln*

Det framgår inte av planbeskrivningen, men en konsekvens av planerna på dubbelspår vid Fisksätra station är att trappan, som förbinder gångvägen från Fiskarhöjden med gångtunneln under Saltsjöbanan, kommer att tas bort. Det innebär försämrade förhållanden, framför allt för boende på Fiskarhöjden, men även för kontakten för övriga Fisksätra till återvinningsstationen. Nätverket anser att planförslag och förslaget till järnvägsplan bör ändras så att trappan kan vara kvar, i befintligt läge eller nytt. Det finns stor risk att man annars får gångtrafik på bilvägen.

### *Saltsjöbanan*

När det blir dubbelspår vid Fisksätra station utgår Nätverket från att tåg mot Slussen går på det södra spåret. Det är på morgonen man har bråttom till tågen och det är då en fördel om man kan ta sig smidigt och enkelt upp på perrongen. Samma fördel gäller också för dem som kommer från Saltsjöbaden och ska byta till buss i Fisksätra.

### *Parkering*

I planbeskrivningen förs ett resonemang om tillgång och efterfrågan på parkeringsplatser, och ekvationen går ihop genom att platser i södra garaget tillgodoräknas. Men hela resonemanget vilar på bräcklig grund. I teorin går det ihop, men i praktiken?

I samrådsförslaget med samma bostadsyta uppskattades behovet till 268 platser efter att så kallade mobilitetsåtgärder vidtagits (vad det innebär framgår inte av planbe-

skrivningen). Det antalet har nu sänkts till 245 platser. Vi kan konstatera att det finns en mycket stor osäkerhet i bedömningen av parkeringsbehovet.

Behovet av platser för besökare till Fisksätra centrum finns inte angivet i planbeskrivningen, men det finns en illustration med 28 platser. Det verkar väldigt lite. I samrådsförslaget finns en siffra för behovet som är betydligt större, 51 platser. Att försämlra parkeringsförhållandena brukar vara en effektiv metod att få kunder att välja andra köpcentrum.

#### *Ekarna på torget*

Ekarna på torget finns inte markerade på plankartan vilket är en allvarlig miss. De bör således markeras och få samma skyddsbestämmelser som eken på gård 3.

#### *Förskolor*

När det gäller planerade förskoleavdelningar (6 avdelningar med 20 barn i varje) är de alldeles för stora. Man bör följa skolverkets norm. Det är heller inte lämpligt att samla så många barn på samma plats, särskilt inte intill ett äldreboende. Avdelningarna bör delas upp i färre och mindre grupper på flera ställen. Behovet av goda lekmöjligheter måste också tillgodoses.

Utmed Fisksätra allé finns gamla förskolelokaler. Det bör undersökas om inte någon eller några av dessa kan användas.

#### *Kontakt med Erstavik*

På sidan 11 i planbeskrivningen nämns att Erstaviksområdet nås via två gångvägar. Det är en sanning med stor modifikation. Den östra gångvägen, som nås från Gröna dalen, leder ner till Lundsjön men sen tar det stopp. Golfbanan ligger hindrande i vägen. Den västra gångvägen, som börjar vid bensinmacken, leder visserligen ut i Erstaviksområdet men påverkas också negativt av golfbanan. I närheten av pumphuset har man i härområdet anlagt en ny utslagspunkt som innebär att gående får se upp och huka sig när man vandrar mot Knipträsk.

**Planenhetens kommentar.** I samrådsredogörelsen för Fisksätra entré redovisas de viktigaste av de ändringar som gjorts inför granskningen, föranledda av inkomna synpunkter. De övriga justeringar som gjorts i samband med bearbetningen av förslaget har inte sammanställts i punktform, vilket inte är något som brukar göras.

#### *Exploatering*

Byggnadsarean, som redovisas i gestaltningsprogrammet, i granskningsförslaget motsvarar ungefär den som i samrådsförslaget (29 440 respektive 30 045 kvadratmeter). Hur många lägenheter detta kan innebära beror på fördelning av lägenhetsstorlek. Många små lägenheter innebär självfallet fler lägenheter. Detaljplanen styr inte lägenhetsstorleken utan detta bestämmer byggaktören. Faktorer som påverkar lägenhetsfördelningen avseende storlek är bland annat efterfrågan, men även bullersituationen.

#### *Hushöjder och utblickar*

Det stämmer att nockhöjden på sadeltaken överstiger höjden på befintlig bebyggelse något. Genom att takfotshöjden på husen med sadeltak håller sig i nivå med eller understiger



höjden på befintlig bebyggelse kommer de inte att upplevas som mycket högre. De nya byggnader som är placerade mitt för de stora befintliga bostadsgårdarna har antingen platta tak eller är någon våning lägre, detta för att minska påverkan på befintlig bebyggelse. Även om utsikten från befintliga lägenheter ändå påverkas blir det mindre påtagligt om de nya husen har platta tak.

#### *Husutformning*

Det finns olika sätt att förhålla sig till befintlig bebyggelse när ny ska placeras intill. En möjlig väg hade varit att helt anpassa volymer och gestaltning till befintlig genom att ha platta tak och liknande kulörer. Det förhållningssätt som valts för Fisksätra är att istället låta formspråket avvika för att på så sätt förstärka det befintliga. Det blir tydligt vad som är den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljön. De nya husens fasadmaterial och kulörer tar dock inspiration av befintlig bebyggelse.

#### *Buller*

Planenheten håller med om att bullerfrågan är mycket viktig, och de riktlinjer som finns vad gäller buller måste klaras. Den framtagna bullerutredningen visar att bullerriktlinjerna klaras för den tillkommande bebyggelsen. Planförslaget innebär att bullersituationen för befintlig bebyggelse söder om den tillkommande avsevärt kommer att förbättras. Bullerskydd längs Saltsjöbanan är inte en fråga inom detaljplanen för Fisksätra entré.

#### *Handikappanpassning*

Det föreslås inte någon hiss som är öppen dygnet runt. I Fisksätra centrum kommer hiss finnas under de tider som centrum är öppet. Väster om centrum kommer en tillgänglig ramp med vilplan att anordnas som möjliggör rörelse från Fisksätra torg till den nedre nivån vid entrétorget och Fisksätravägen.

#### *Barnperspektivet*

Barn kommer att kunna röra sig trafiksäkert längs gång- och cykelbanan vid Fisksätravägen. Fisksätravägen kommer att bli smalare vilket sänker hastigheten, och fyra övergångsställen som är förhöjda anordnas. Kring den nya bebyggelsen kommer gator ha trottoarer/gångbanor, även om de utformas som gångfartsgator. Lekmöjligheter kommer att kunna anordnas på vissa gårdar. Befintliga gårdar är också möjliga att utveckla ur detta hänseende, detta är en fråga för Stena Fastigheter.

#### *Gångbron i centrum*

Gångbron över Fisksätra torg och centrum kan enligt detaljplanen finnas kvar. I nu gällande detaljplaner är gångbron ett så kallat x-område vilket innebär att den ska vara tillgänglig för allmänt gångstråk. I den nya detaljplanen tas detta x-område bort och ersätts med ett nytt x-område på Fisksätra torg. Anledningen är att ett x-område genom/över centrumbyggnaden kan vara ett hinder vid utvecklingen av centrumbyggnaden. Stena Fastigheter håller på att studera centrum för att se hur det kan utvecklas till det bättre. Idag finns inga planer på att ta bort gångbron och passagen över centrumbyggnaden. Om denna koppling skulle försvinna säkrar kommunen tillgängligheten mellan Fisksätra allé och Fisksätravägen genom x-område över torget samt ramp ner till nedre nivån (GC-väg i detaljplanen). Hela detta allmänna stråk är tillgängligt vad gäller lutningar. Även från torgnivån nås gångbron över Fisksätravägen vilket innebär att Fisksätravägen kan korsas planskilt.



### *Trafiksäkerhet*

Fisksätravägen kommer att bli smalare än idag och de fyra övergångsställen som föreslås inom detaljplanen för Fisksätra entré är upphöjda. Detta minskar hastigheten på vägen, vilket även en smalare körbana gör. Planenheten håller med om att placeringen av övergångsstället öster om Hamnvägen behöver ses över. Det exakta läget låses inte i detaljplanen.

### *Angöringsgator*

Planenheten håller med om att planering och utformning av angöringsgatorna är mycket viktig om de ska fungera som gångfartsgator.

### *Entréplatsen*

Den trapplösning som i samrådsförslaget fanns från entrétorget upp till rampen togs bort framförallt eftersom den inte kunde placeras ovanför befintliga ledningar som finns under mark. Infarten till garaget är dessvärre inte möjlig att flytta. Entréplatsen kommer att upplevas som attraktiv trots entrén till garaget, detta bland annat genom att entrén till centrum i markplanet kommer att bli mer framträdande genom att nuvarande utbyggnad tas bort.

### *Samlande gårdsrum*

Stena Fastigheter har som ambition att utveckla de stora gårdsrummen i samverkan med de boende i Fisksätra.

### *Gångväg runt Fisksätra*

Kommunen tittar på frågan om gång- och cykelväg runt hela Fisksätra. Den del som ligger inom detaljplanen för Fisksätra entré kommer att byggas ut i samband med att Fisksätravägen byggs ut. För resterande del runt Fisksätra finns dock idag inga investeringspengar avsatta för utbyggnad.

### *Trappan till gångtunnel*

Trappan i gångtunneln under Fisksätravägen är inte möjlig att ha kvar på grund av utbyggnaden av stationen till mötesstation, vilket innebär nya växlar och ytterligare ett spår. För att förbättra tillgängligheten kommer en trottoar att finnas längs Fisksätravägens norra sida. Om denna ska rymmas kan inte nedgången till trappan finnas kvar. Detta förtydligas i planhandlingen. För att ta sig från Fiskarhöjden till norra perrongen är det bland annat möjligt att gå längs trottoaren på norra sidan av Fisksätravägen, och sedan ta trappan upp på gångbron vid stationen. Då behöver Fisksätravägen inte korsas. Övergångsställena vid Fisksätravägen kommer vara upphöjda vilket ökar säkerheten. Vilka möjliga gångvägar som kommer att finnas förtydligas.

### *Saltsjöbanan*

Detaljplanen för Fisksätra station styr inte om det ska vara höger- eller vänstertrafik på Saltsjöbanan. För att levandegöra entrétorget och Fisksätra centrum vore det dock positivt om tåg från Slussen angör det södra spåret.

### *Parkering*

Parkeringssituationen har analyserats ingående av Stena Fastigheter och dess trafik konsulter. Planenheten har ingen anledning att misstro det som parkeringsutredningen har kommit fram till. Vid framtida bygglov måste Stena kunna visa att de klarar att tillgodose parkeringsplatser enligt kommunens riktlinjer. I parkeringsutredningen på sidan 6 framkommer vilka

mobilitetsåtgärder som Stena Fastigheter har för avsikt att genomföra. Antalet parkeringsplatser till centrum är enligt utredningen tillräcklig. Idag finns 74 platser ämnade för centrum. Beläggningsgraden på dessa överstiger inte 70 procent, vilket innebär ett egentligt behov på 51 platser. I förslaget finns 30 markparkeringsplatser samt 25 platser i befintligt garage närmast centrum.

#### *Ekarna på torget*

Den stora eken på gården väster om centrum har skyddsbestämmelse eftersom den av länsstyrelsen är utpekad som ett så kallat jätteträd. Eftersom ekarna som står på torget inte är utpekade av länsstyrelsen har planenheten valt att inte sätta skyddsbestämmelse på dem.

#### *Förskolor*

I detaljplanen styrs inte storleken på förskolan, avseende antal avdelningar och hur många barn det ska vara per avdelning. Detaljplanen möjliggör endast att en förskola kan uppföras. Det finns idag många platser där äldreboende och förskola ligger tillsammans. Att kombinera dessa verksamheter kan leda till ökad social samvaro mellan äldre och barn, vilket är positivt ur flera aspekter. Dels kan unga och gamla mötas och lära av varandra, dels kan mötet med barn vara positivt ur ett hälsoperspektiv för de gamla.

12. **Sikgatans lokala hyresgästförening** skriver att det material som finns att lämna synpunkter på är ett mycket omfattande material. Bland annat har ju nu också äldre detaljplaner tagits upp. Det är bra med skyddsbestämmelser för värdefullt bevarande. Tyvärr står det en del felaktigheter när det gäller beslut om antal våningar och en del höjdangivelser. Det har tidigare gjorts remissförfarande om vissa ändringar i detaljplaner. Innebörden av dessa beslut har inte alltid förts in på detaljplanekartor. Exempelvis har en precisering gjorts om tillåtet antal våningar på Lakegatan efter remiss. Tillåtet antal våningar är sex. Detta framgår också av beskrivningen.

**Planenhetens kommentar:** De äldre planer som nu gäller inom detaljplaneområdet för Fisksätra entré kommer att upphöra att gälla när planen för Fisksätra entré vinner laga kraft. De bestämmelser som avser höjder som finns i nu gällande planer har förts över till den nya planen, fast översatt till det nya höjdsystemet som nu gäller.

### **Inkomna synpunkter från fastighetsägare utanför planområdet**

13. **Svenska kyrkan** ser positivt på planförslaget så som det uppfattas.

### **Övriga inkomna synpunkter**

14. **En boende på Fiskarhöjden** skriver att det finns behov av trottoar och cykelväg samt gångväg runt hela Fisksätra. Det är märkligt att Sveriges mest tätbefolkade område inte har en säker gångväg runt bostadsområdet. En gångväg har tidigare utlovats.

Entrén till Fisksätra från tåg och bussar har tidigare haft förslag på en välkomnande trappa mellan centrumhuset och tåget. Är det borttaget? Det skulle ge ett lyft till centrumområdet.

Gångbron som passerar Fisksätra Torg och går på centrumhuset bör vara kvar, tillgänglig dygnet runt som idag.

**Planenhetens kommentar.** Kommunen tittar på frågan om gång- och cykelväg runt hela Fisksätra. Den del som ligger inom detaljplanen för Fisksätra entré kommer att byggas ut i samband med att Fisksätravägen byggs ut. För resterande del runt Fisksätra finns dock idag inga investeringspengar avsatta för utbyggnad.

Den trapplösning som i samrådsförslaget fanns från entrétorget upp till rampen togs bort framförallt eftersom den inte kunde placeras ovanför befintliga ledningar som finns under mark.

Gångbron över Fisksätra torg och centrum kan enligt detaljplanen finnas kvar. I nu gällande detaljplaner är gångbron ett så kallat x-område vilket innebär att den ska vara tillgänglig för allmänt gångstråk. I den nya detaljplanen tas detta x-område bort och ersätts med ett nytt x-område på Fisksätra torg. Anledningen är att ett x-område genom/över centrumbyggnaden kan vara ett hinder vid utvecklingen av centrumbyggnaden. Stena Fastigheter håller på att studera centrum för att se hur det kan utvecklas till det bättre. Idag finns inga planer på att ta bort gångbron och passagen över centrumbyggnaden. Om denna koppling skulle försvinna säkras kommunen tillgängligheten mellan Fisksätra allé och Fisksätravägen genom x-område över torget samt ramp ner till nedre nivå (GC-väg i detaljplanen). Hela detta allmänna stråk är tillgängligt vad gäller lutningar. Även från torgnivån nås gångbron över Fisksätravägen vilket innebär att Fisksätravägen kan korsas planskilt.

## Justeringar efter granskning

Synpunkterna i granskningen har föranlett följande justeringar av planförslaget:

- Bullerutredningen har reviderats.
- Planbeskrivningen har reviderat i enlighet med bullerutredningen.
- Planbeskrivningen kompletteras under ”Planens genomförande” med information från Trafikförvaltningen.
- Fastighetskonsekvensbeskrivningen kompletteras med information kring E-området vid P-området.
- Fastighetskonsekvensbeskrivningen kompletteras med vilka fastigheter som påverkas av bildande av ledningsrätt.
- I planbeskrivningen stryks texten om att förskolegården ska säkras med servitut.
- Planbeskrivningen kompletteras med text gällande vilka ersättningar som kan uppstå i samband med lantmäteriförrättningar.
- Plankartan justeras så att x- och t-områdena är sammankopplade.
- I plankartan minskas antalet brytpunkter på vissa plangränser.
- I planbeskrivningen förtydligas att trappan ner till gångtunneln tas bort.

- Planhandlingen kompletteras med en karta, som bilaga, som tydligt visar planerade gångmöjligheter.

Följande justering har gjorts som inte föranletts av inkomna synpunkter:

- Under kvarter B har u-området tagits bort, det vill säga bestämmelsen  $u_2$ . Bestämmelsen  $u_2$  fanns endast under kvarter B. Detta innebär att bestämmelsen  $u_3$  justeras till att kallas  $u_2$ .

Planenheten

Angela Jonasson  
Biträdande planchef

Anna Ellare  
Planarkitekt

Per Jacobsson  
Planarkitekt