



PROGRAM FÖR  
**PLANIAOMRÅDET**  
PÅ VÄSTRA SICKLAÖN

ANTAGANDEHANDLING 2016



## PLANIAOMRÅDET - EN STADSDEL I NACKA STAD

Vi vill se ett Nacka där alla får utrymme att växa och utvecklas. Varje människa ska komma till sin rätt och kunna förverkliga just sina idéer om hur man vill leva sitt liv i Nacka. Nya människor och företag ska välkomnas.

Planiaområdet är en del av Nacka stad som ska utvecklas till en tät och ännu mer levande stadsdel. Här ska finnas ett attraktivt stadsliv såväl dagtid som kvällstid. Det förutsätter en blandning av trivsamma bostäder med gröna gårdar, arbetsplatser, handel, kultur, skolor, förskolor, idrott, restauranger, nöjen och möjligheter till rekreation. Men också närhet till service och natur.

Förutsättningar skapas för ännu bättre kollektivtrafik med tunnelbana, Tvärbanan och modernare Saltsjöbana samt för att fler ska kunna gå eller cykla.

Vi vill att du som bor, verkar och investerar i Nacka ska vara aktiv och delaktig i det arbetet och hoppas att du ska känna stolthet och engagemang när vi bygger stad tillsammans.



Mats Gerdau  
Kommunstyrelsens ordförande

# INNEHÅLL

INLEDNING OCH BAKGRUND

5

VISION OCH MÅL FÖR PLANIAOMRÅDET

7

SAMMANFATTNING

9

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

11

PROGRAMFÖRSLAGET

25

PROGRAMMETS KONSEKVENSER

54



# INLEDNING OCH BAKGRUND

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

## VAD ÄR ETT DETALJPLANEPROGRAM?

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

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

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

## STADSBYGGNADSPROCESSEN FÖR PLANIAOMRÅDET

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

genom programarbetet arbeta fram utgångspunkter för kommande detaljplanarbeten inom området.

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

Programmet var på samråd under perioden 28 oktober - 6 december 2013. Två öppna hus hölls för allmänheten på Dieselverkstaden i Sickla. Under samrådet inkom ca 160 yttranden från boenden, myndigheter, remissinstanser med flera. Synpunkterna har sammanställts i en samrådsredogörelse.



Pilen visar stadsbyggnadsprocessen och i vilket skede vi befinner oss nu

Efter programsamrådets slut bearbetades förslaget utifrån de synpunkter som inkom. Den 11 juni 2014, § 153 tillstyrkte miljö- och stadsbyggnadsnämnden programmet och den 28 oktober 2014, § 291 antog kommunstyrelsens stadsbyggnadsutskott programmet. Den 17 november 2014, § 238 beslutade kommunstyrelsen att bordlägga programmet i avvaktan på att det kommer fram avtal kopplade till programmet. Efter borläggningen har programmet kompletterats med ett principbeslut från kommunstyrelsen kring att rening av dagvatten ska ske i kyrkviken (22 februari 2016, § 95). En uppdaterad trafikutredning och dagvattenutredning har tagits fram m.m.

Efter det att programmet är antaget i kommunstyrelsen kan arbetet med att ta fram detaljplaner inom området påbörjas. Det större programområdet delas då upp i mindre områden för att detaljplaneras i lämpliga etapper. Detaljplanernas syfte är att redovisa hur marken får användas och bebyggas. Då är det åter möjligt att bidra med kunskaper, åsikter och på olika sätt yttra sig om respektive detaljplaneförslag.

## TIDIGARE BESLUT

### Parallella arkitektuppdrag

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

### Planbesked

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

I oktober 2012 inkom AtriumLjungberg med en ansökan om planbesked på sin del av programområdet. I december

# VISION OCH MÅL FÖR PLANIAOMRÅDET

## VISION FÖR PLANIAOMRÅDET

Alldeles i gränslandet till Stockholms innerstad ligger Sickla och det vi i detta program valt att kalla Planiaområdet. Denna del av Nacka kommun har historiskt sett varit sluten och dominerats av industrier, medan bostäderna varit få. På senare tid har industrierna en efter en ersatts av handel och kontor. Med förändrade förutsättningar skapas nya möjligheter och nu står vi inför nästa steg i utvecklingen; att skapa nya stadsmiljöer dit människor inte bara kommer för jobb och handel, utan där även bostäderna utgör en självklar del och där blandningen och helheten utgör en hållbar och attraktiv stadsdel.

Programmet för Planiaområdet ska tillsammans med angränsande utvecklingsområden ses som ett viktigt steg mot att förändra västra Sicklaön från fragmenterad stadsbygd till en sammanhållen, tät och levande stad. Planiaområdet ska karaktäriseras av en blandning av bostäder med olika upplåtelseformer, arbetsplatser, verksamheter, service och offentliga platser, samtidigt som områdets blå och gröna värden lyfts fram och där områdets rika kulturhistoria förblir en viktig del av stadsdelens själ.

Hållbarhet ska vara ett ledord i planeringen. Ekologiska samband ska värnas och resurser utnyttjas på ett så effektivt sätt som möjligt. I Planiaområdet ska både innehåll, skala och arkitektonisk utformning på bebyggelsen präglas av variation. Husen ska byggas med entréer mot gaturummen för att bidra till öppenhet och trygghet. Rö-

relsemönster och trafik sprids ut i ett sammanlänkat gatunät istället för att samlas på barriärskapande leder. Tätheten och blandningen ska bidra till en god försörjning av kollektivtrafik, minskad bilism och god tillgänglighet till service och rekreation för alla befolkningsgrupper. Framtidens Sickla och Planiaområdet ska bli en naturlig förlängning av Stockholms innerstad, men samtidigt en egen stadsdel med egen identitet där kommunens vision Öppenhet och mångfald är en självklarhet.

## VISION FÖR NACKA STAD

Under 2013 genomförde Nacka kommun ett omfattande dialogarbete där 5000 i kommunens ”framtidswerkstad”. Ur alla de förslag som inkom formades sedan en vision för byggandet av hela Nacka stad - nära och nyskapande.

## VISION NÄRA OCH NYSKAPANDE

- Här är det nära till allt – mötesplatser, natur och kultur - stadens puls, lugna platser och varandra.
- Här är det enkelt att leva och arbeta – att gå, cykla och åka kollektivt.
- Här får du möta det oväntade – en mångfald av arkitektur, uttryck och människor – med ett aktivt liv mellan husen
- Här skapar vi en levande och hållbar stad för alla – där det kuperade landskapet, vattnet och platsens historia ger staden karaktär.
- Här utvecklar vi staden i samspel med andra – tänker nytt, långsiktigt och innovativt.

## MÅLOMRÅDEN FÖR PLANIAOMRÅDET

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

## FUNDAMENTA

Fundamenta är Nacka kommuns stadsbyggnadsstrategi för Nacka stad. Fundamenta ska stärka Nacka stads karaktär och komplettera den utvecklade strukturplanen. Dokumentet ska användas som ett verktyg för analys och vägledning i planeringen och byggande av Nacka stad.

Nacka stad har sju fundamenta:

- Sammanhang
- Stadsrum
- Stadsgator
- Stadsgrönska
- Kvartersformer
- Stadens objekt
- Karaktärsdrag



## RIKTLINJER FÖR HÅLLBART BYGGANDE

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

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

Dessa fyra hållbarhetsmål har arbetats in och ska genom-syra målen och visionen för programmet som beskrivs i inledningen av programförslaget. I kommande detalj-planeskeden ska dessa mål följas upp.



# SAMMANFATTNING

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

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

I syfte att hantera utmaningarna och styra utvecklingen i riktning mot målen, har ett antal stadsbyggnadsstrategier utarbetats i översiktsplanen. De handlar om att komplettera transportsystemen med tunnelbana till Nacka, utveckla Nackas lokala centrum och deras omgivning, samt om att förvalta och utveckla den gröna och den blå

strukturen. De är alla viktiga parametrar i den kommande utvecklingen av Nacka. För Planiaområdet är det framförallt strategin ”Skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön” som är vägledande.

Inom programområdet föreslås lokalisering av ny bebyggelse utifrån platsens förutsättningar och utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv. Sammantaget föreslås ca 2100 nya bostäder, nya förskolor, utökad skolverksamhet, handelslokaler och kontor. I förslaget till ny bebyggelse redovisas även principer för den tillkommande bebyggelsens placering, höjd, och anpassning till befintliga förhållanden. Bland annat föreslås ny bebyggelse på det kuperade området mellan Finntorp och Alphyddan (Svindersberg), området närmast norr om Värmdövägen, i kilen mellan Kyrkviken och Värmdövägen, samt inom och i anslutning till området för Sickla skola.

Kulturmiljövärdena i området består främst av ett antal äldre villor, stationsmiljön samt spår av äldre odlingslandskap i form av ekar samt industribyggnader från 1900-talet. En inventering av naturvärdesträd i området har gjorts. Tillkommande bebyggelse har placerats så att befintliga naturvärden kan bevaras i största möjliga mån. Samtidigt föreslås nya träd planteras i gatumiljön för att stärka de ekologiska sambanden i gaturummen. Nya parker och torg placeras in i stadsmiljön för att tillgodose behov av lek och rekreation. 28 nya förskoleavdelningar och utbyggnad av de båda skolorna (Sickla skola och Svinder-

sviksskolan) föreslås för att dels ersätta befintliga tillfälliga paviljongförskolor samt för att tillgodose förväntad befolkningsökning i närområdet.

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

En förlängning av tunnelbanans blå linje från Kungsträdgården kommer att passera genom området, med ett stationsläge med entréer i Sickla. En trafikanalys har tagits fram som visar att tillkommande trafikstring från den föreslagna bebyggelsen är relativt låg och främst ger lokala skillnader i trafikmängder.

För att möjliggöra åtkomst till föreslagen bebyggelse samt för att skapa ett mer flexibelt och robust trafiknät i området föreslås ett antal förändringar och kompletteringar i trafiknätet. Bland annat föreslås Planivägen och Värmdövägen kopplas samman genom att Saltsjöbanan lyfts upp på en bro för att möjliggöra för gång-, cykel och biltrafik under Nacka station. Planivägen föreslås byggas om till stadsgata, med smalare körbanor till förmån för gång- och cykeltrafikanter. Området är utsatt för buller främst från Värmdöleden, Värmdövägen, Saltsjöbanan och Järlaleden.

Delar av föreslagen bebyggelse inom programområdet

är utsatt för trafikbuller främst från Värmdöleden men även ifrån Värmdövägen, Saltsjöbanan samt Järlaleden. Regeringen har tagit fram en förordning till miljöbalken med bestämmelser om riktvärden för trafikbuller utomhus vid bostadsbyggnader. Inom ramen för respektive detaljplanarbeten ska reglerna i förordningen följas.

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

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



Nacka Station. Foto: Jan Johansson, Nacka kommun

# PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

## PROGRAMOMRÅDET

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

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



Programområdets läge



1.



2.



3.

foto: Jan Joh



4.



5.



6.



7.



8.

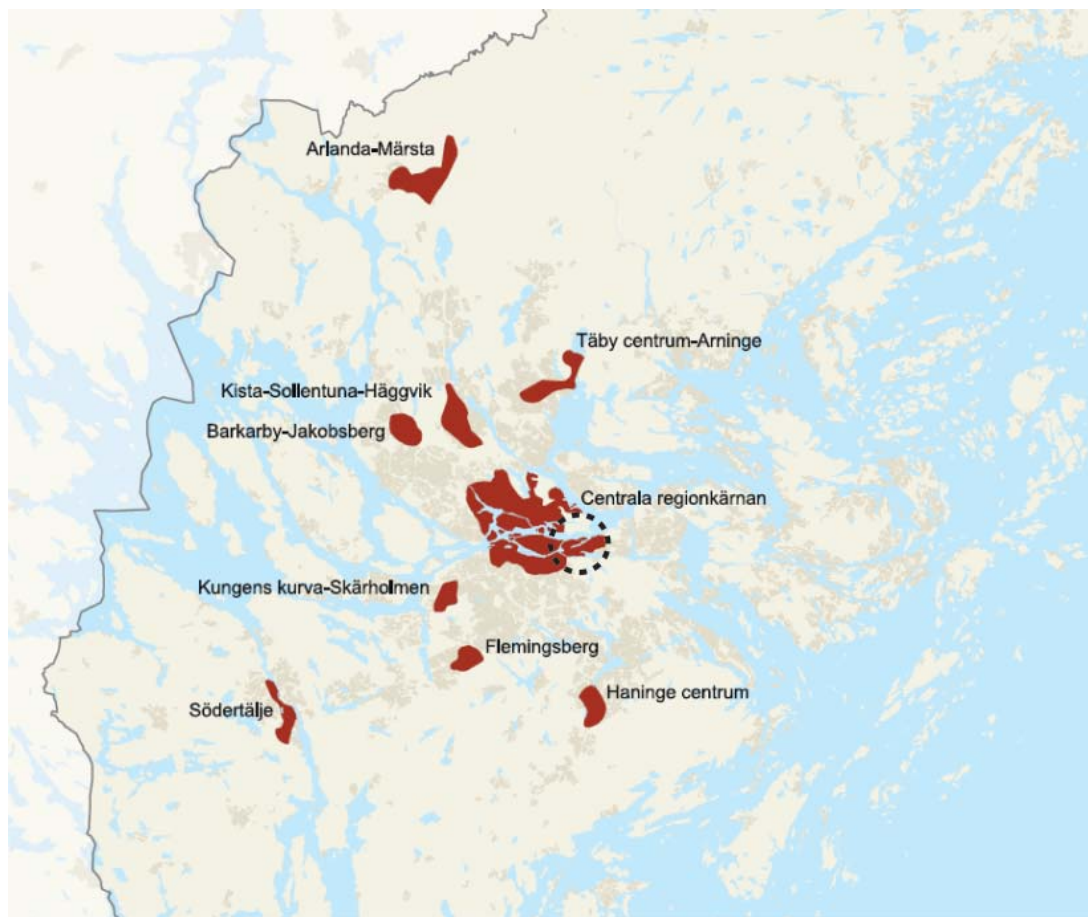


9.

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



Kommunägd mark



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

## REGIONALT PERSPEKTIV

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

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

## ÖVERSIKTSPLAN

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

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

## UTVECKLAD STRUKTURPLAN

Planiaområdet är en av pusselbitarna till den strukturplan för Nacka stad som antogs 2015. Strukturplanen utgår ifrån översiktsplanens strategi ”en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön” och för visionen för Nacka stad - ”nära och nyskapande”.

## KULTURMILJÖPROGRAM

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

I kulturmiljöprogrammet står bland annat att en kulturmiljö mår bäst av att få leva och brukas. Den ska ha

plats för årsringar från vår tid, men förändringar ska göras med omsorg och med respekt för den historiska avläsbarheten.

## RIKSINTRESSEN

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

## GRÖNSTRUKTURPROGRAM

I Grönstrukturprogram för Nacka kommun, antaget 2011, anges Kyrkviken som ett område med höga upplevelsevärden.

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

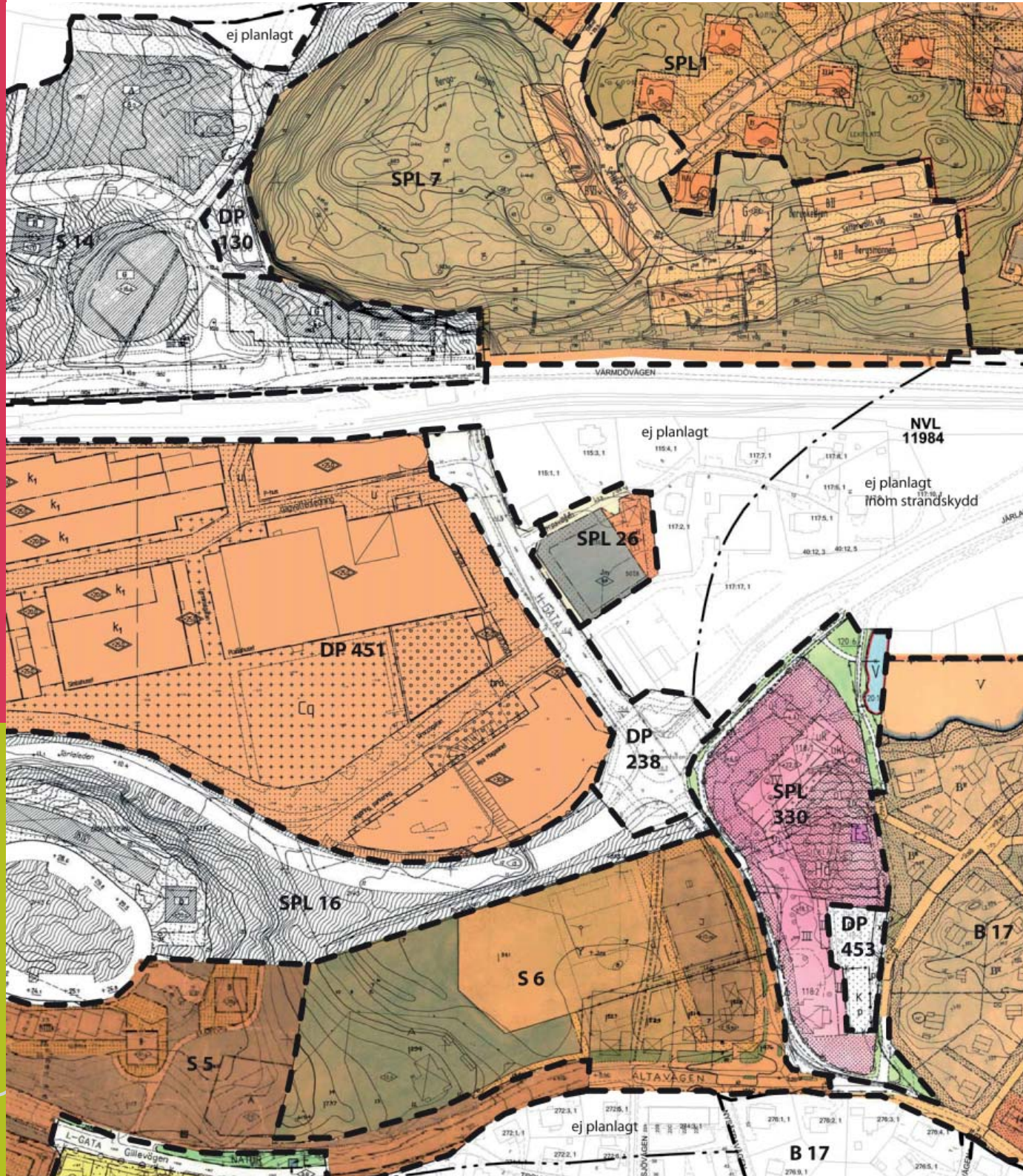
## STRANDSKYDD

För områdena närmast norr om Kyrkviken gäller strandskydd 100 meter. Kommunen kan upphäva strandskyddet för ett område i samband med att en ny detaljplan antas, om det finns särskilda skäl för det och om intresset av att detaljplanera området väger tyngre än strandskyddets syften.

Om strandskyddet har varit upphävt i en detaljplan och den upphör att gälla eller ersätts av en ny detaljplan, återinträder strandskyddet. Om man då vill upphäva skyddet eller få dispens måste det prövas på nytt mot de nu gällande reglerna.



Inom markerat område gäller strandskydd



## GÄLLANDE DETALJPLANER

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

I kartan till vänster har alla gällande detaljplaner inom området sammanställts i en mosaik. Alla detaljplanerna finns att läsa i sin helhet på kommunen.

Kartan visar en översikt över gällande detaljplaner inom programområdet.



## PARALLELLA PROJEKT

### Tvärbanan till Nacka

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

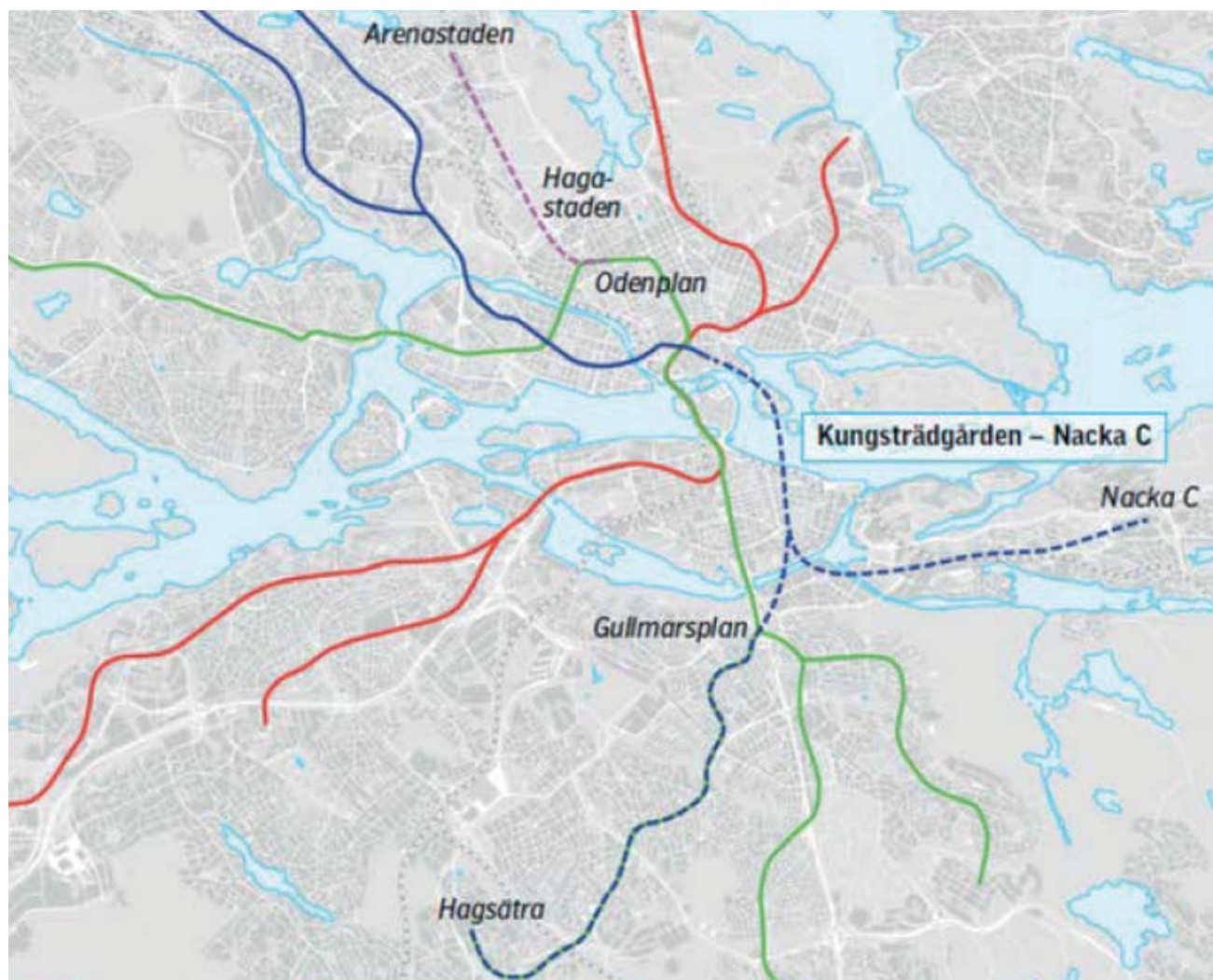
### Tunnelbana till Nacka

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

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

### Bostäder längs Gillevägen/Atlasvägen

I augusti 2015 antog kommunstyrelsen stadsutvecklingsutskott ett start-PM med syfte att komplettera området vid Gillevägen/Atlasvägen med ca 50-100 nya lägenheter med möjlighet till lokaler i bottenvåningarna mot Gillevägen.



Bilden visar den nya tunnelbanesträckningen från Kungsträdgården till Nacka som beräknas stå färdig år 2025.



En av de två byggnaderna med nya studentbostäder som ska byggas i Alphyddan (Sandell Sandeberg arkitekter)

## Studentbostäder i Alphyddan

Ca 230 studentbostäder kommer att byggas i Alphyddan. En ny detaljplan för detta vann laga kraft under våren 2016. Bostäderna är fördelade på två hus som varierar i höjd mellan 10 och 16 våningar. Bostäderna bedöms stå klara under slutet av 2018.

## Centrala Nacka

2013 beslutade kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott (KSSU) att ta fram ett detaljplaneprogram för centrala Nacka. Visionen är att centrala Nacka ska utvecklas till en attraktiv och långsiktigt hållbar stadsdel som kan uppfattas som kommunens centrum. En viktig målsättning är att förbättra sambanden mellan närliggande stadsdelar så att området ska kunna upplevas som en helhet. Detaljplaneprogrammet för Centrala Nacka antogs 2015.

## Detaljplan för bostäder på Nobelberget

Längs Sickla industriväg ligger Nobelberget. Här skapas en tät stadsbebyggelse med huvudsakligen nya bostadshus med plats för handel i delar av husens bottenplan. Inom området planeras även för en ny förskola. Några av de gamla industribyggnaderna ska bevaras. Detaljplanen bedöms kunna vinna laga kraft under 2017 och möjliggöra för ca 600 nya bostäder.

## Program för Henriksdal

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

## Detaljplan för Klinten (Klint Bernards färgfabrik)

Ett detaljplanearbete ska påbörjas för att möjliggöra för ny bebyggelse i form av bostäder, kontor och handel inom fastigheten som ligger i direkt anslutning till både Sickla köpvarter och Hammarby Sjästad.

## Upprustning av Saltsjöbanan

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

## Slussen

En ny detaljplan för Slussen i Stockholm har tagits fram. Genomförandet av ombyggnationerna planeras ske under perioden 2014-2025 vilket kan påverka resenärer från Nacka och Värmdö genom trafikomläggningar mm. under ombyggnadstiden. När Slussen är klart kommer det att bli en viktig knutpunkt för många resenärer och en attraktiv mötesplats med bland annat torg, kajer och park. Mer plats kommer att ges till gång- och cykeltrafikanter samt för kollektivtrafiken.

## HISTORIK

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

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

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

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

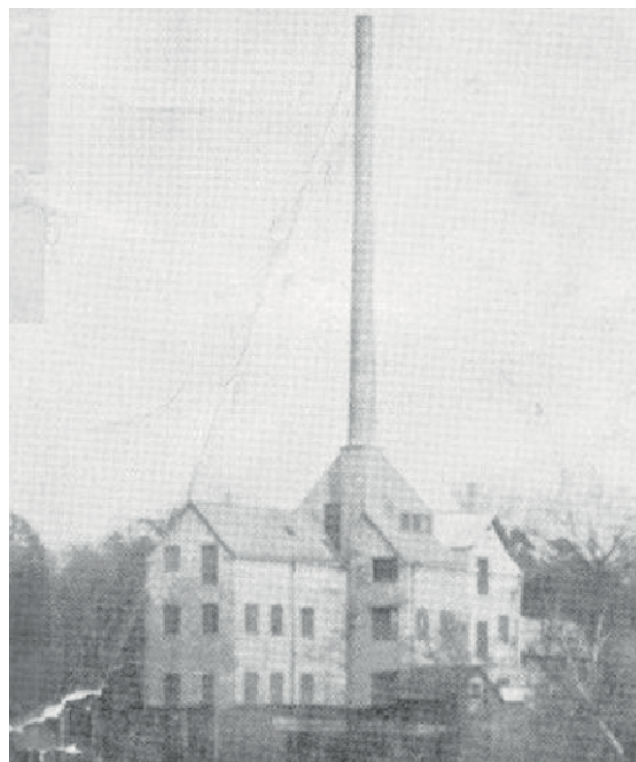
Under 1950-1970-talen byggs det bostäder på västra Sicklaön. Bland annat tillkommer bostadsområdena Finntorp och Alphyddan. Vid samma tid byggs även Värmdöleden, för att skapa bättre kontakt mellan staden och skärgården, men blir samtidigt en betydande barriär

mellan norra och södra Sicklaön.

Tillkomsten av villorna utmed Sjötorpsvägen och intilliggande industriella verksamheter hänger intimt ihop med tillblivelsen av bad- och villaorten Saltsjöbaden på 1890-talet. I planerna för detta samhälle ingick att orten skulle bindas ihop med huvudstaden med en järnvägsförbindelse. 1893 invigs Saltsjöbanan mellan Slussen och Saltsjöbaden. Försäljning av mark utmed banan var ett av sätten att finansiera järnvägen. Flera större trävillor uppförs i området kring Kyrkviken (många av dessa rivs under 1950- och 60-talet). Setterwallska villan från 1886 hör till en av de mer exklusiva, samt Agneshill från 1898 på klippan söder om Saltsjöbanans spår närmast stationen – även kallad Stinsbostaden. Kyrkviken är en del av Järlasjön som tillsammans med Sicklasjön tillhörde en förhistorisk farled som sträckte sig österut via Lännerstasundet och Baggensstråket.

En inventering av kulturhistoriskt intressanta byggnader och miljöer i området har genomförts (Byggnader och miljöer av kulturhistoriskt intresse i Planiaområdet, Johan Aspfors, Nacka kommun, juni 2013). De objekt som påverkas av programförslaget redovisas längre fram i programmet under stycket ”Förhållningssätt till befintlig bebyggelse och kulturmiljövärden”.

Bildtext ovan: Värmdövägen och Saltsjöbanan nedanför Setterwallska parken i början av 1900-talet. Nacka kyrkas torn syns bortom murens slut. Nedan: den nu rivna Planiafabriken med sin 43 meter höga skorsten (Tekniska museets arkiv och Nacka kommuns lokalhistoriska bildarkiv).

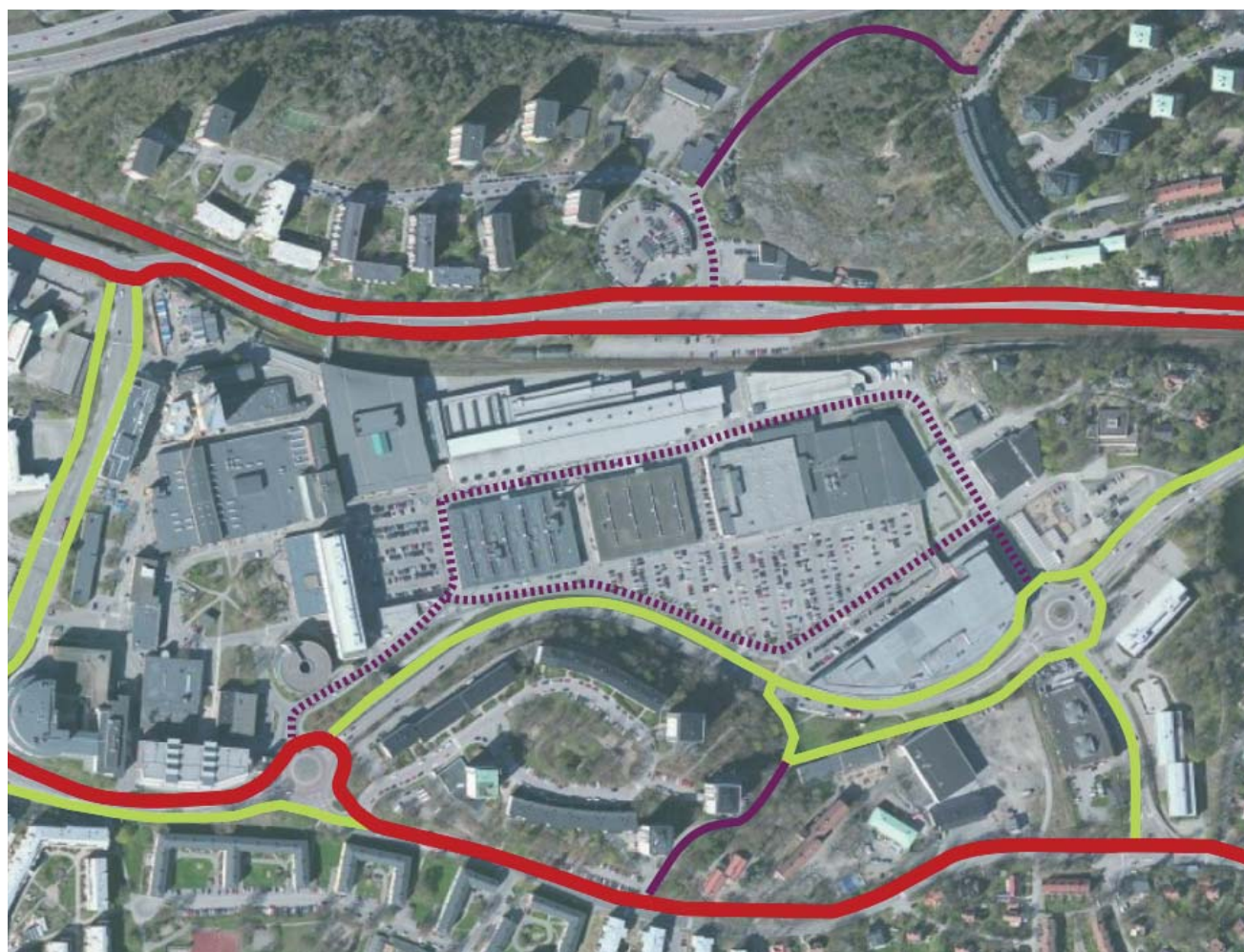


## TRAFIKEN IDAG

### Gång och cykel

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

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



Kartan visar cykelnätet idag

- |   |                      |   |                     |
|---|----------------------|---|---------------------|
|  | Regionalt cykelstråk |  | Lokalnät            |
|  | Huvudnät             |  | Cykel i blandtrafik |

## Kollektivtrafik idag

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

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

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



Bilden visar kollektivtrafikförsörjningen i området idag - B=buss, J=Saltsjöbanan

## Parkering

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

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

## Gator

Det kommunala huvudnätet består främst av huvudleder som binder samman kommunens olika delar. Värmdövägen och Järlaleden är två av dessa huvudgator.

Gillevägen och Siroccogatan är uppsamlingsgator i området. Uppsamlingsgator ska fungera uppsamlande för alla trafikslag.

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

En brist som har identifierats i området idag är saknaden av sammankopplande uppsamlings- och lokalgator (främst i nord-sydlig riktning) mellan de stora huvudgatornätet. Detta leder till ett sårbart trafiknät som lätt leder till bilköer om något händer på huvudgatorna. Dessutom leder fler kopplingar till genare resvägar och kortare resvägar.

## GRÖNSTURKTUR, REKREATION OCH ALLMÄN PLATS - NULÄGE

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

Den park- och naturmark som finns inom programområdet idag är bristfällig, begränsas av barriärer och kan uppfattas som otydlig. Några allmänna torg finns inte heller inom området idag.

### Lek och rekreation

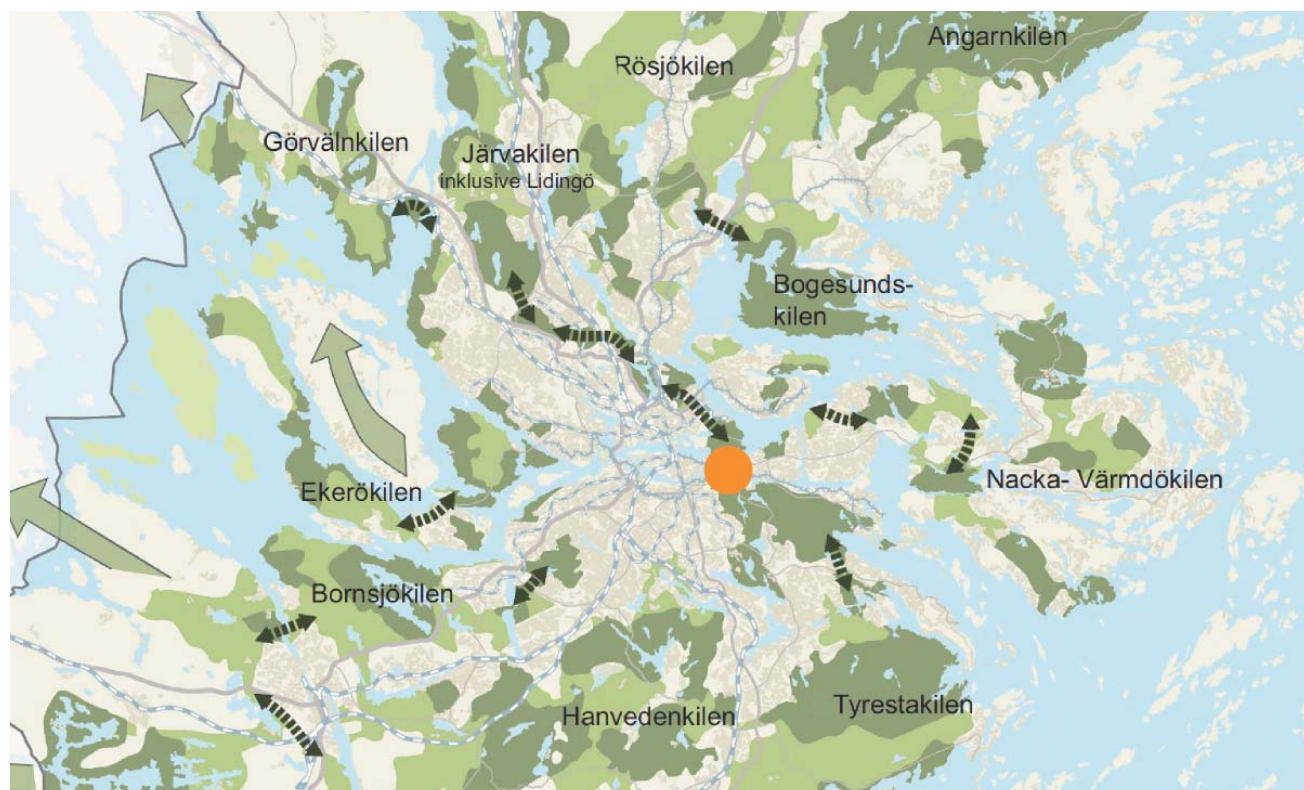
Inom programområdet finns idag inga allmänna lekplatser och inga områden för spontanidrott. Det finns idag en 7-manna konstgräsplan som uppfördes 2014. Denna ersatte den 11-manna grusplan som funnits på platsen fram till för några år sedan. En lekplats finns inom området för Sickla skola, men då den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

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

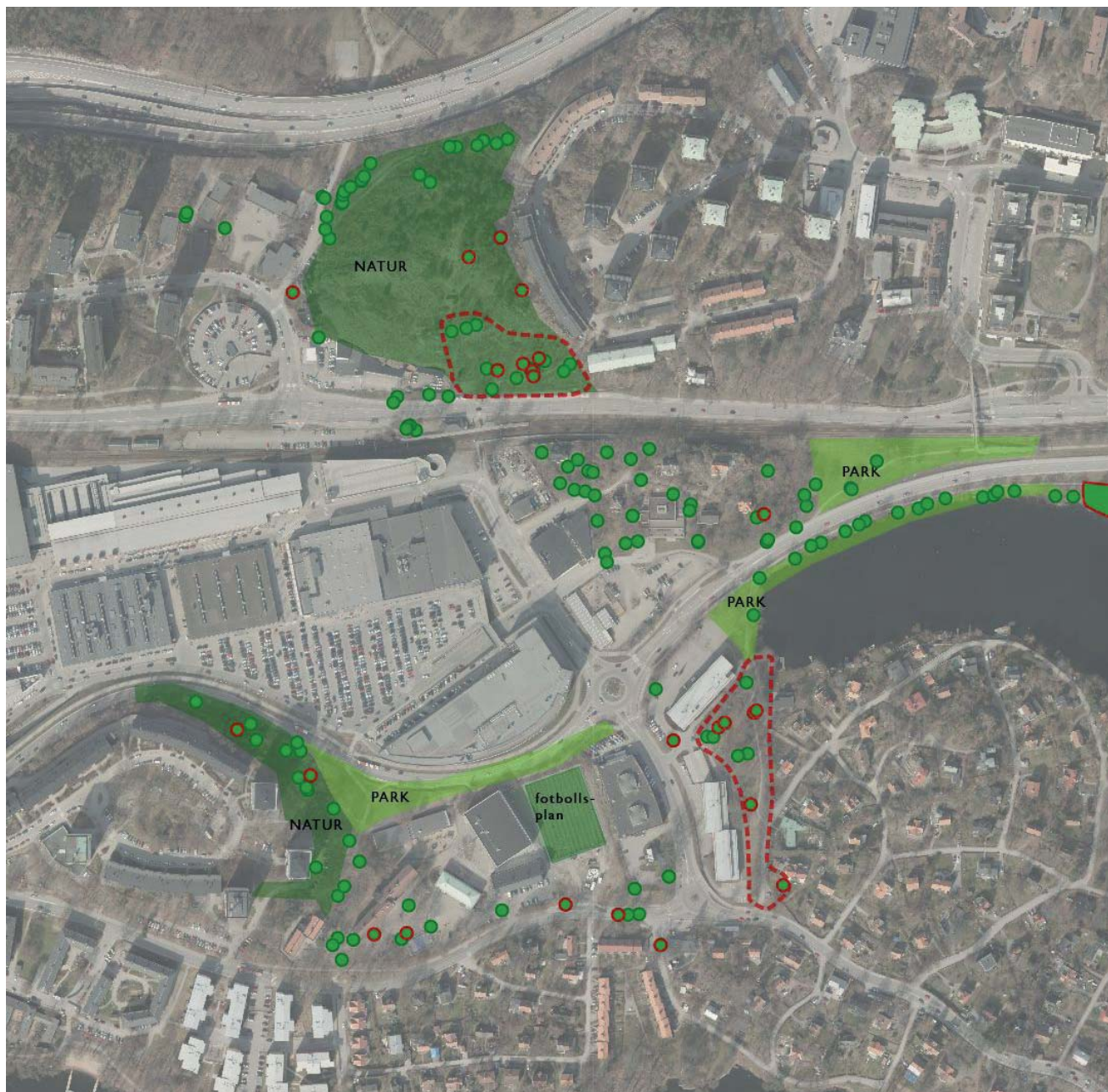
Sammanfattningsvis kan konstateras att det idag saknas mark som är iordningställd för lek och rekreation inom området.

### Park- och naturmark

På kartan på följande sida anges (förutom inventerade naturvärdesträd) mark som i gällande detaljplaner är planlagd som Natur eller Park. Mycket av denna mark är bullerutsatt (främst från Värmdöleden, men även från Järlaleden, Värmdövägen och Saltsjöbanan). Marken inom Svindersberg är bitvis svårtillgänglig på grund av höjdskillnader och snårig natur. Längs med Kyrkvikens norra strandkant består strandzonen av höga naturvärden i form av bland annat klibbal.



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



## Naturvärden idag

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

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

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

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

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

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

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

## OMRÅDESANALYS

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

### STYRKOR

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

### MÖJLIGHETER

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

### SVAGHETER

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

### HOT

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



# PROGRAMFÖRSLAGET

## PROJEKTETS MÅL OCH STRATEGIER

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

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

## En attraktiv och hållbar stadsmiljö, och hög arkitektonisk kvalitet

En tät och blandad stad innehåller en blandning av bostäder, arbetsplatser, service och allmänna platser. Blandning och täthet ger inte bara variation och rumsliga kvaliteter utan också bättre underlag för lokal service och kollektivtrafik. Det blir således lättare för befolkningen att röra sig till fots, på cykel eller kollektivt.

Den täta staden skapar också förutsättningar för effektivare användning av gemensamma resurser; gator, grönytor, allehanda sorters infrastruktur och kommunal service. Strategin bygger således på att tidigt peka ut och arbeta in platser och noder för rekreation och möten.

Den handlar också om att identifiera och utveckla dåligt utnyttjade områden samt länka samman mellanrummen. Strategin ämnar att genom blandning möjliggöra en flexibel markanvändning där bostadshus har lokaler för varierande verksamheter i bottenvåningen där det anses lämpligt och att tillgodose framtida behov av förskola, skola och annan kommunal service.

## En långsiktigt hållbar dagvattensituation

Dagvattensituationen inom Kyrkvikens tillrinningsområde är idag problematisk avseende såväl flöden som föroreningar. För att få till en hållbar dagvattensituation för programområdet, kan det komma att krävas fördröjningsåtgärder för dagvattnet inom men även utanför programområdets avgränsning.

Att området utvecklas med bebyggelse, befolkning och verksamheter ska inte leda till ytterligare ökade dagvattenflöden, utan tvärt om. För att möjliggöra en sådan utveckling bör marken inte hårdgöras mer än nödvändigt, det vill säga att andelen grönytor (parker, gröna tak, gröna gårdar etc.) och genomsläppliga material genomgående i programområdets alla delar ska hållas så hög som möjligt.

Dagvattenhanteringen ska lyftas fram i gestaltningen och hanteras som ett element som tillför kvaliteter till stadsmiljön till exempel i form av gröna bostadsgårdar, gröna tak med mera.

Delar av marken inom programområdet måste saneras, dels för att vara godtagbar för bostadsändamål, och dels för att lokalt omhändertagande och naturlig infiltration av dagvatten ska vara möjligt.

## Ett sammanhållet och stadsmässigt trafiknät

Ett sammanvävt gatunät blir mindre sårbart och barriärer för gående och cyklister hålls nere. Trafikflödena sprids ut för att undvika barriärskapande flöden på vissa gator.

Strategin innebär också att ha den kommande tunnelbanan med i betänkande och då anpassa för framtida koppling till stationslägen. En fungerande trafiksituation betyder i detta program bland annat att ta tillvara på det centrala och kollektivtrafiknära läget. Biltrafiken ska hållas på rimliga nivåer och gång-, cykel- och kollektivtrafiken kommer att prioriteras. Befintliga barriärer och outnyttjade platser blir en del av staden, antingen genom att bebyggas eller genom att utnyttjas för till exempel rekreation. Nya kopplingar skapas för att bryta barriärerna.

## Ett område för rekreation, lek och möten

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

## Bevara och stärk de ekologiska sambanden

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

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

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



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



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



- huvudsakligen bostäder
- park/natur/rekr.
- kontor/lokaler
- skola/förskola
- gata/torg

Övergripande programkarta som visar föreslagen huvudsaklig markanvändning inom programområdet. Området är indelat i tre delområden som presenteras detaljerat längre fram i dokumentet.

## ÖVERGRIPANDE PROGRAMKARTA NY BEBYGGELSE

I programkartan till vänster redovisas föreslagen huvudsaklig markanvändning inom programområdet samt de tre delområdena som området är indelat i. Platserna som anges är utsedda som lämpliga för lokalisering av ny bebyggelse utifrån platsens förutsättningar och utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv.

Under kommande stycke presenteras förslaget mer detaljerat uppdelat i tre delområden. Därefter anges och förklaras några av de gestaltungsprinciper som programförslaget i sin helhet bör utgå ifrån. I de kommande detaljplanprocesserna för respektive plats, ska sedan lämplig placering, omfattning, höjd, funktion, innehåll och utformning av nya byggnader studeras i detalj.

**Totalt inom Planiaområdet (alla delområden) möjliggörs för ca:**

**2100 nya bostäder**

**18 000 kvm handel/kontor**

**28 avdelningar förskola**

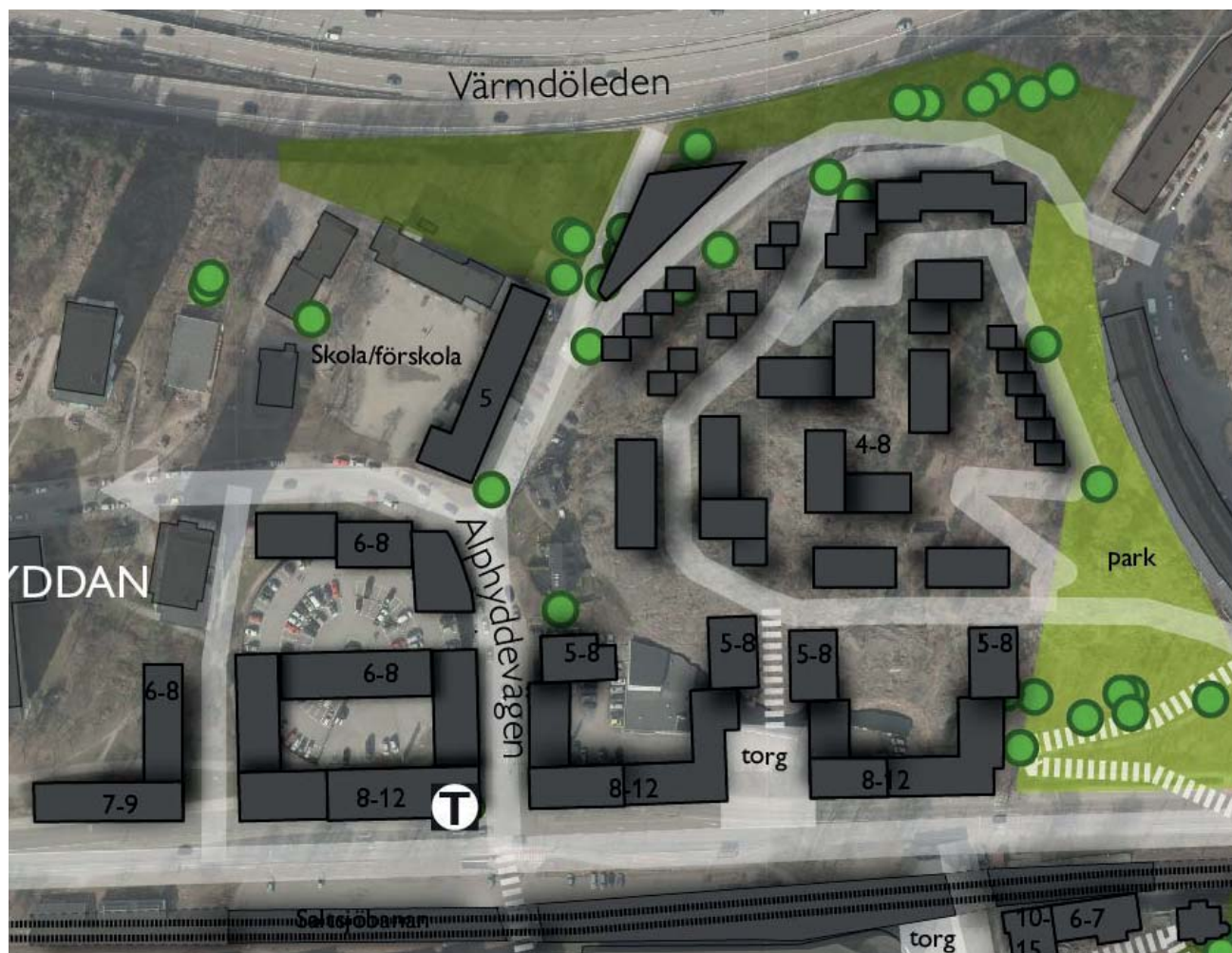
**Utökade skolverksamheter**

**Nya torg och parker**

## PLANIA NORRA – NORR OM VÄRMDÖVÄGEN

Området ligger mellan Alphyddan i väster, Värmdöleden i norr, Finntorp i öster och Värmdövägen i söder. I området finns goda förutsättningar att både utveckla gaturummet längs Värmdövägen och att hitta lämpliga lägen för bostäder och verksamheter. I korsningen Värmdövägen/Alphyddavägen är det tänkt att tunnelbanan får en av sina entréer. I programmet föreslås dels ny bebyggelse utmed Värmdövägen, och dels i det kuperade området mellan Alphyddan och Finntorp, som kallas för Svindersberg. Detta område är idag obebyggt och ägs av kommunen. På grund av den kuperade terrängen är delar av området svårtillgängligt. Föreslagna byggnader och tillfarter måste därför både placeras och utformas med stor omsorg och hänsyn till topografi och naturförhållanden. På de högst belägda delarna av höjden föreslås därför bebyggelse i lägre skala, medan bebyggelse kan öka i höjd och skala i de lägre belägda delarna av området. Stor vikt ska läggas på anpassning av gata och bebyggelse till terräng och natur. Där höjdskillnaderna kräver det utförs bebyggelsen i souteräng.

För att säkra tillgängligheten till bebyggelsen på höjden måste möjliga kopplingar till delområdets lägre delar studeras vidare i kommande detaljplanearbeten. Förslagsvis förses området både med gångvägar/trappor och med allmän hiss, antingen via berggrummet eller via bebyggelsen som reser sig mot branten närmast Värmdövägen.



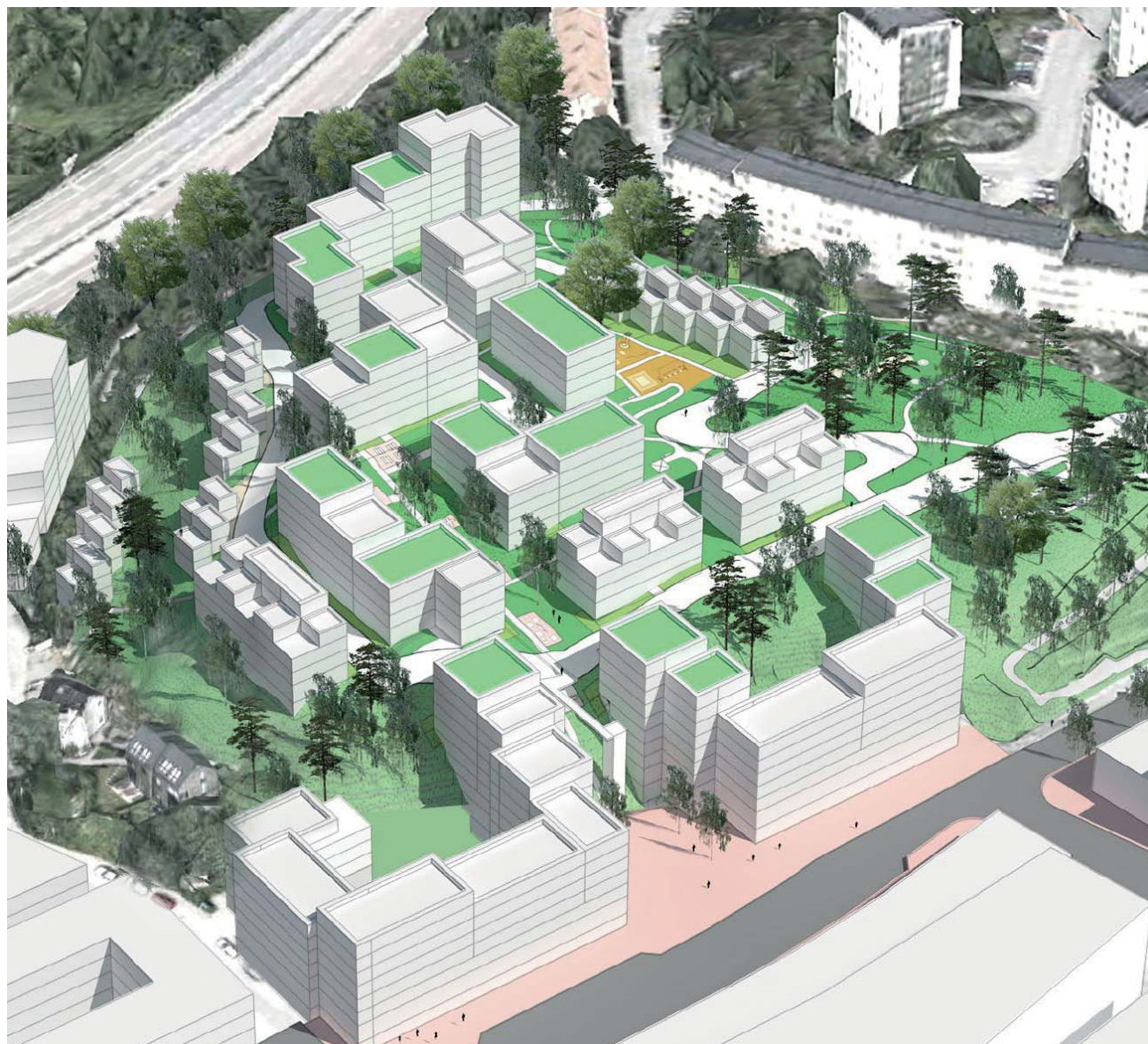
Plania Norra: Ny gatustruktur och placering av ny bebyggelse i förhållande till natur och befintlig bebyggelse. Möjligt antal våning anges på respektive byggnad/kvarter.

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

En ny park/naturplats föreslås anläggas som en koppling mellan Värmdövägen och höjden, mellan bebyggelsen i Finntorp och de nya husen i Svindersberg. Förutom att ett nytt parkområde tillgängliggörs så bevaras stora delar av de naturvärden som inventeras inom ramen för programarbetet och som redovisas på sidan 23.

Inom Plania norra möjliggörs för ca:

850 nya bostäder  
10 000 kvm handel/kontor  
5000 kvm skola/förskola



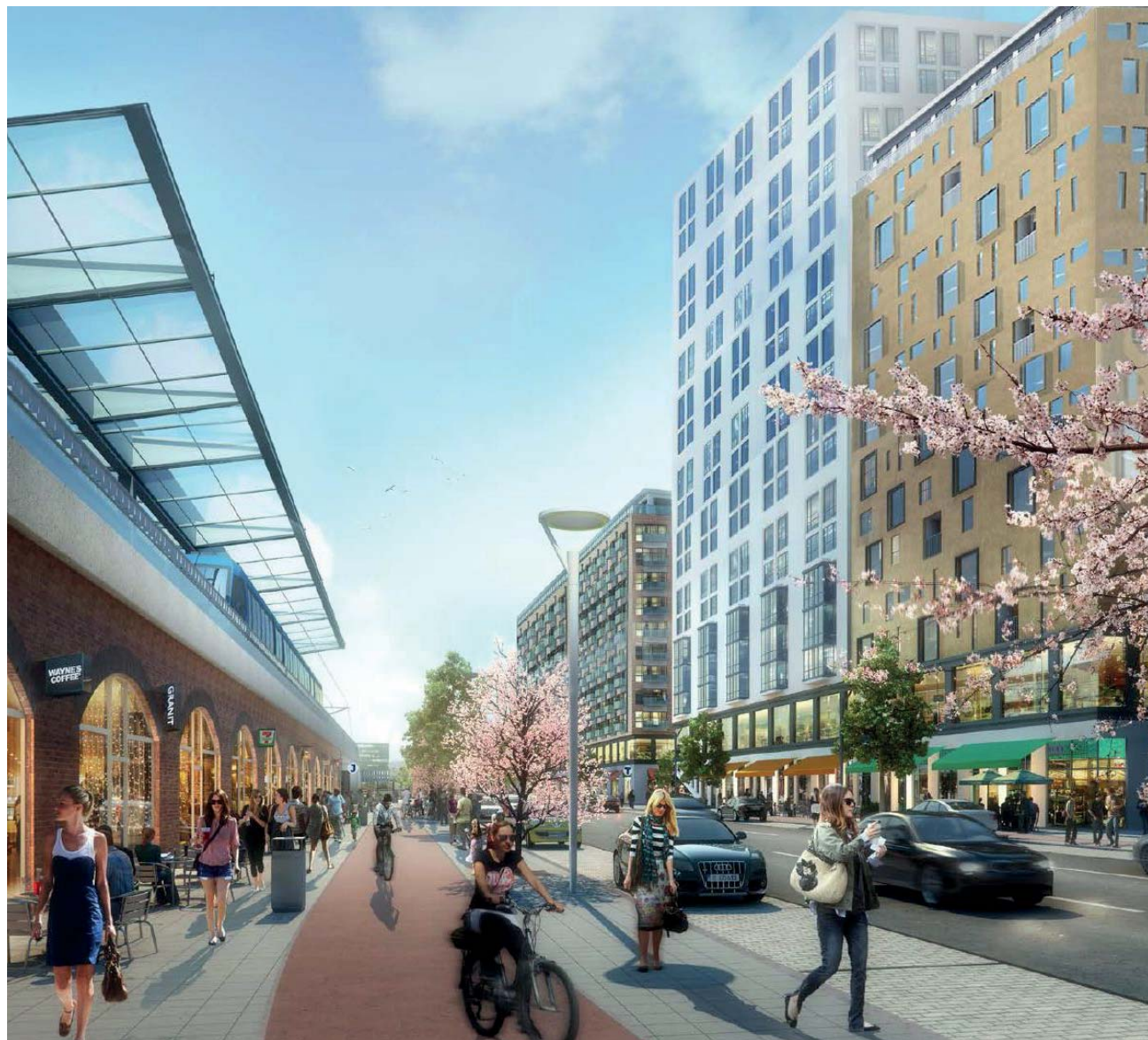
Volymstudie över Svindersberg har tagits fram för att studera bebyggelsens anpassning till befintliga förhållanden (Mandaworks AB)

## Mötet mot Värmdövägen

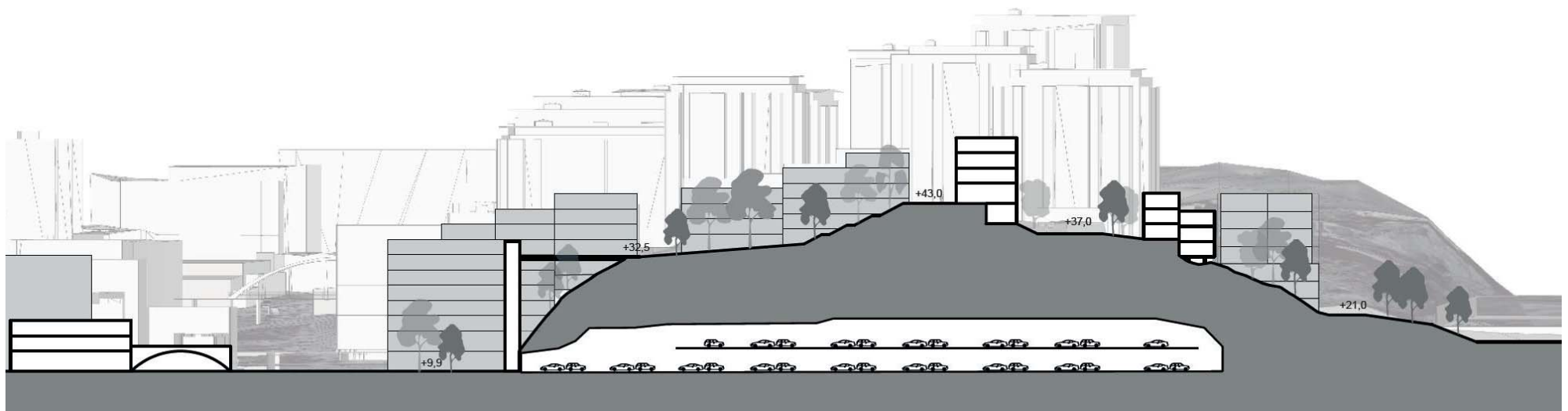
På de idag dåligt utnyttjade ytorna längs Värmdövägens norra sida föreslås bebyggelse i högre skala. Kvarteren kommer huvudsakligen att innehålla bostäder, men förutsättningar ska ges för verksamheter att bedrivas i de lägen det anses lämpligt, i synnerhet i bottenvåningar längs Värmdövägen. En av entréerna till den nya tunnelbanan planeras att förläggas i korsningen Värmdövägen/Alphyddevägen. Denna tunnelbaneuppgång kommer att utgöra en central mötesplats i området, med goda förutsättningar för kommersiella verksamheter. Utrymme för uppgången måste avsättas inom kommande detaljplanearbete.

Kvarteren bör byggas med avskilda tysta gårdar för de boende där det är möjligt då både Värmdövägen och Saltsjöbanan genererar buller. Byggnadernas entréer riktas mot gatan och Värmdövägen utformas till en stadsgata där gång- och cykeltrafik, serveringar och trädplantering får rikligt med plats. Skalan på bebyggelsen på norra sidan om vägen tål på mindre avsnitt högre våningsantal då sträckan genom området ligger relativt lågt. För att skapa variation föreslås att fasaderna bryts upp i mindre sektioner som varierar i utformning och höjd. En viktig förutsättning för områdets utveckling är att en eller flera kopplingar till områdena söder om Saltsjöbanan skapas. Mer om Saltsjöbanans upphöjning går att läsa om under avsnittet "Trafik-framtida förändringar".

Svindersviksskolan föreslås vara kvar på platsen, men är i behov av att byggas ut och renoveras. I kommande detaljplanearbete kommer skolans utbyggnad att utredas och en bedömning av bevarande av befintlig bebyggelse att göras.



Illustrationen visar en möjlig utformning av Värmdövägen, med ny bebyggelse, tunnelbaneentré vid korsningen Alphyddevägen samt en upphöjd Saltsjöbana (Atkins).



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

## PLANIA MELLAN - MELLAN VÄRMDÖVÄGEN OCH JÄRLALEDEN SAMT MÖTET MED KYRKVIKEN

Området avgränsas av trafikbarriärer, där Värmdövägen och Saltsjöbanan i norr är dominerande. Järlaleden i söder begränsar i sin tur kontakten med Kyrkviken.

Marken ägs i huvudsak av AtriumLjungberg, men området omfattas även av en kommunägd grönyta mellan Saltsjöbanan och Järlaleden i öster.

På grund av områdets läge mellan trafiklederna är denna plats idag bullerutsatt och de rekreativa värdena är idag begränsade. Inom området föreslås ca 700 nya bostäder, samt att grönområdet omgestaltas till parkmark med bättre kopplingar till Kyrkviken, genom att Järlaleden

byggs om till förmån för gång- och cykeltrafikaner.

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



Skiss Plania mellan som visar möjlig placering av gata och bebyggelse i förhållande till natur och befintlig bebyggelse. Ett s antal våningar anges på respektive byggnad.





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

Byggnadsvolymer inom området ska i huvudsak vara i 5-7 våningar. Mot Sickla köp kvarter och Värmdövägen, där skalan idag är högre, kan dock möjligheten till högre volymer studeras. Bebyggelsen anpassas om möjligt till bevarandevärda träd.

Sjötörpsvägen inom området byggs om till stadsgata och förlängs ner till Järlaleden. I områdets södra del föreslås ett torg som vänder sig mot Järlaleden och Kyrkviken.

Planiavägen och Järlaleden byggs om för att ge bättre utrymme för önskat stadsliv i den offentliga miljön med gångtrafik, parkmöbler, uteserveringar mm (läs mer om gotornas utformning på sidan 48). Bebyggelsen mot Planiavägen samt delar av Järlaleden ska ha lokaler i bottenvåningarna för att bidra till ett livfullt och tryggt gaturum.

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

**Inom Plania mellan möjliggörs för ca:**

**700 nya bostäder**

**4000 kvm lokaler**

**6 avdelningar förskola**

## PLANIA SÖDRA- SICKLA SKOLA, PLANIAVÄGEN SAMT MÖTET MED KYRKVIKEN

Området omfattas idag bland annat Sickla skola, en tillfällig förskolepaviljong, en gymnastikhall, en handels- och kontorsbyggnad från 1950-talet samt en bollplan. Området ligger i södra delen av programområdet och avgränsas i norr av Järaleden och i söder av Gillevägen och Ältavägen och ägs till största delen av kommunen. Öster om Planiavägen, närmast Kyrkviken finns kontorsbebyggelse som ägs privat.

Inom Plania södra möjliggörs för ca:

600 nya bostäder

5000 kvm lokaler

16 avdelningar förskola

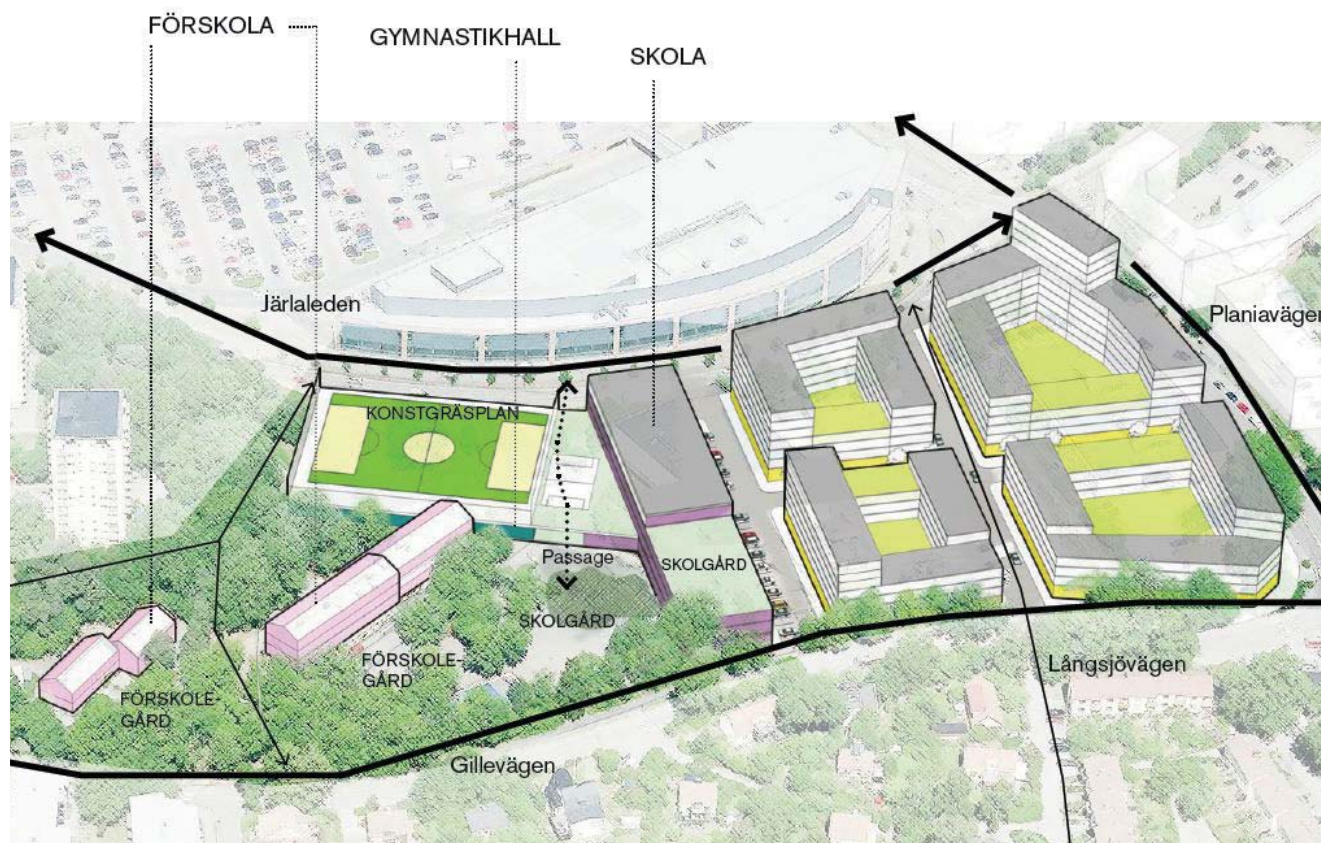


Skiss delområde C: Möjlig placering av gata och bebyggelse. Möjligt antal våningar anges på respektive byggnad.

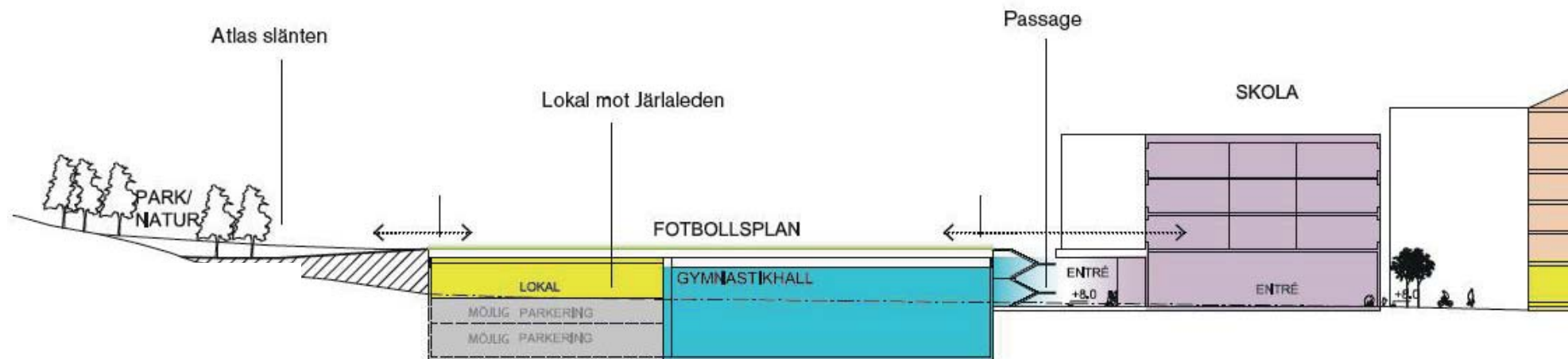
För att utnyttja marken effektivt, föreslås den befintliga fotbollsplanen flyttas till ett nytt läge ovanpå en ny gymnasikhall. Genom att placera gymnastikhallsbyggnaden i soutteräng skapas kopplingar till bollplanen via grönområdet väster om hallen och skolområdet. Bollplanen beläggs med konstgräs och ges mått motsvarande de för den befintliga 7-mannaplanen. För att säkerställa att en bollplan ska kunna vara i drift under hela byggtiden, föreslås att gymnastikhall, skola och bollplan byggs först så att befintlig bollplan kan nyttjas under tiden.

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

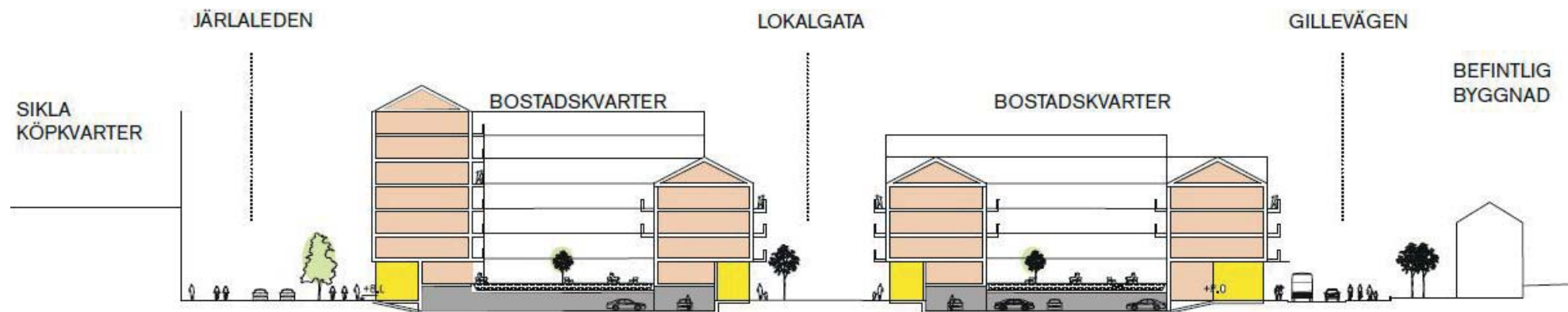
Inom fastigheterna öster om Planiavägen är förutsättningarna goda för att även här uppföra bostadsbebyggelse. Detta måste dock ske med stor hänsyn till ett antal värdefulla ekar och till småhusbebyggelsen i angränsande Nysätra. Bebyggelsen bör placeras utmed gatorna och få skyddade bostadsgårdar som vetter bort från trafiken. Närmast Kyrkviken utvecklas det befintliga gångstråket till ett parkstråk. Då delar av området ligger nära Kyrkviken återinträder strandskyddet (som är upphävt sedan tidigare) vid ny detaljplaneläggning och måste då åter prövas i samband med detta.



Volymstudien visar området i Sydvästra delarna av programområdet. En ny skola föreslås byggas de befintliga byggnaderna föreslås användas för förskola. Fyra nya bostadskvarter kan placeras i anslutning till Planiavägen, Järlaleden och Gillevägen.



Sektionen visar ny gymnastikhall och föreslagen skolbyggnad. Gymnastikhallen föreslås läggas i soutteräng så att fotbollplanen på taket kan nås i markplan från grönområdet väster om byggnaden (White arkitekter).



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

## GENERELLA GESTALTNINGS- PRINCIPER OCH RIKTLINJER FÖR NY BEBYGGELSE

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

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

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



Variationsrik arkitektur i Västra Hamnen, Malmö



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

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



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

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



Terränganpassad bebyggelse i Annedal (Kjellander+Sjöberg)

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



Biblioteksgatan i Stockholm



## OFFENTLIGA RUM, GRÖNSTRUKTUR OCH REKREATION

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

### Grönstruktur och naturvärden

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

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

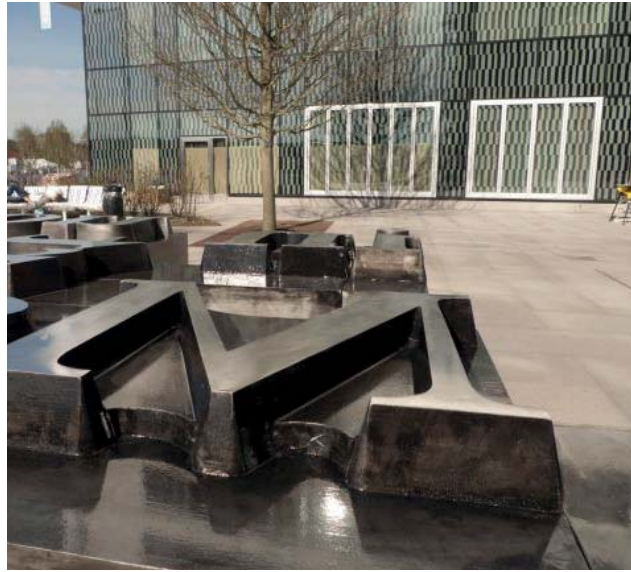
### Torg och parkmark

Tre nya torgplatser föreslås inom programområdet. Idag saknas torg inom allmän plats på hela västra Sicklaön. Parkmarken norr om Kyrkviken utvecklas till bullerskyddad plats för lek och rekreation. Norr om Värmdövägen föreslås ett parkstråk som sträcker sig upp mot berget som en koppling till det nya området Svindersberg och Finntorp.

Kartan visar huvuddragen i den föreslagna grönstrukturen, torg samt de träd som enligt inventeringen bedöms biologiskt viktiga och möjliga att bevara.



Stadsnära fotbollsplan i Hjorthagen/Norra Djurgårdsstaden



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

I anslutning till Sickla skola föreslås bollplanen med konstgräs få ett nytt läge men bibehåller sina mått.

## Konsten att skapa stad

Nacka kommun driver Konsten att skapa stad, ett arbete med konst, kultur, konstnärlig kompetens och medskapande som verktyg och resurser i stadsutvecklingens olika faser. Arbetet genomsyrar utvecklingen i hela kommunen. Olika aktiviteter och insatser, av varierande karaktär och tidsomfattning, bör uttryckas tidigt i utvecklingen av ett område. Aktiviteterna/insatserna kan syfta till att skapa attraktiva och innovativa platser, uppmärksamma platser eller händelser, utveckla identitet, aktivera en byggnad eller erbjuda oaser i byggkaos. Inom Sicklaområdet har det identifierats ett antal områden att jobba vidare med inom projektet konsten att skapa stad.

## Topografi och geologi

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



Allmän lekplats vid Liljeholmskajen

## Lek och rekreation

Idag saknas det helt allmänna lekplatser inom programområdet, varpå det är viktigt att detta byggs när nya parker anläggs. Det vill säga en i området mellan Finntorp och Svindersberg och en norr om Kyrkviken. Fler bostäder inom programområdet ställer höga krav på möjligheter till lek, idrott, motion och rekreation.

Inom alla tillkommande bostadsprojekt ska det anläggas lekplatser på bostadsgårdarna. För Sickla skola finns redan idag bra lekmöjligheter. Parkområdet mellan Järlaleden och Saltsjöbanan föreslås utvecklas och en lekplats anläggs. Bullerskyddsåtgärder kan behövas mot järnvägen för att skapa en mindre bullrig miljö. Grönområdet på västra sidan om Kyrkviken breddas och förstärks för att skapa ett tydligare parkstråk.



## TRAFIK - FRAMTIDA FÖRÄNDRINGAR

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

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

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

### Gång och cykel

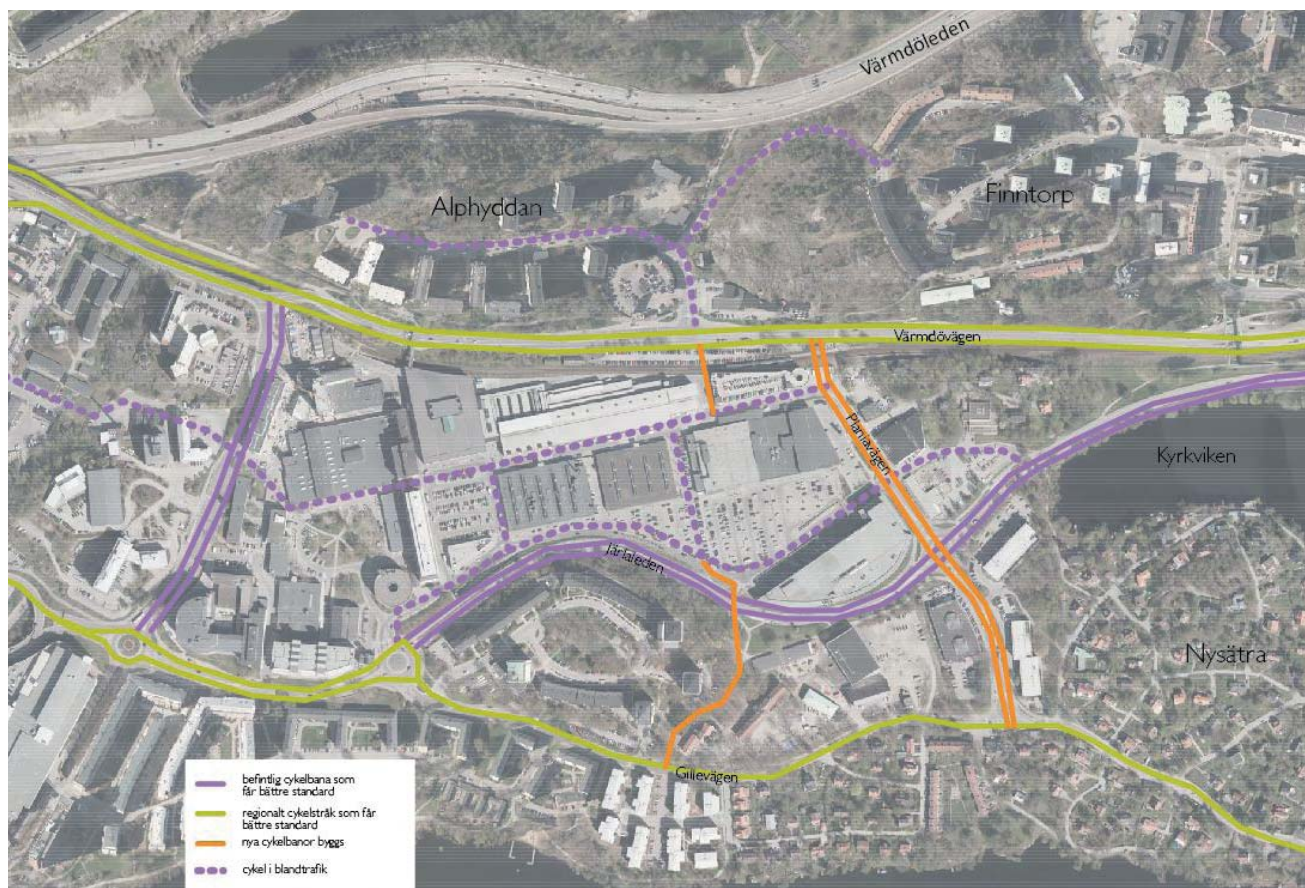
Exempel på identifierade brister i dagens gång- och cykelnät är bland annat svårigheten att korsa Värmdövägen och Saltsjöbanan samt bristfälliga kopplingar i nord-sydlig riktning. Två nya kopplingar i plan föreslås under Saltsjöbanans upphöjning (Läs mer om detta på sidorna 44-45), mellan Värmdövägen och Planiavägen, respektive Värmdövägen och Simbagatan. Detta medför bättre tillgänglighet mellan programområdets idag frångående norra och södra delar.

Det saknas idag bra möjligheter att parkera cykeln vid Nacka station. Med nya tunnelbanan kommer det att behövas många nya cykelparkeringsplatser. Detta föreslås i anslutning till t-banans entréer.

Planiavägen och Järaleden föreslås få separata cykelbanor på gatornas båda sidor. Idag saknar Planiavägen helt cykelbana och Järaleden på vissa sträckor.

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

Vidare föreslås att de regionala cykelstråken (Gillevägen och Värmdövägen) inom området uppgraderas till bättre standard.



På kartan syns föreslaget cykelvägnät

## Kollektivtrafik

I Sickla blir den framtida kollektivtrafikförsörjningen mycket god. Redan idag passerar flertalet lokala och regionala busslinjer genom området. Med en förlängd tvärbana och tunnelbana genom området blir denna del av Nacka ett av de bäst kollektivtrafikförsörjda områdena i kommunen.

## Busstrafik

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

## Tunnelbanan

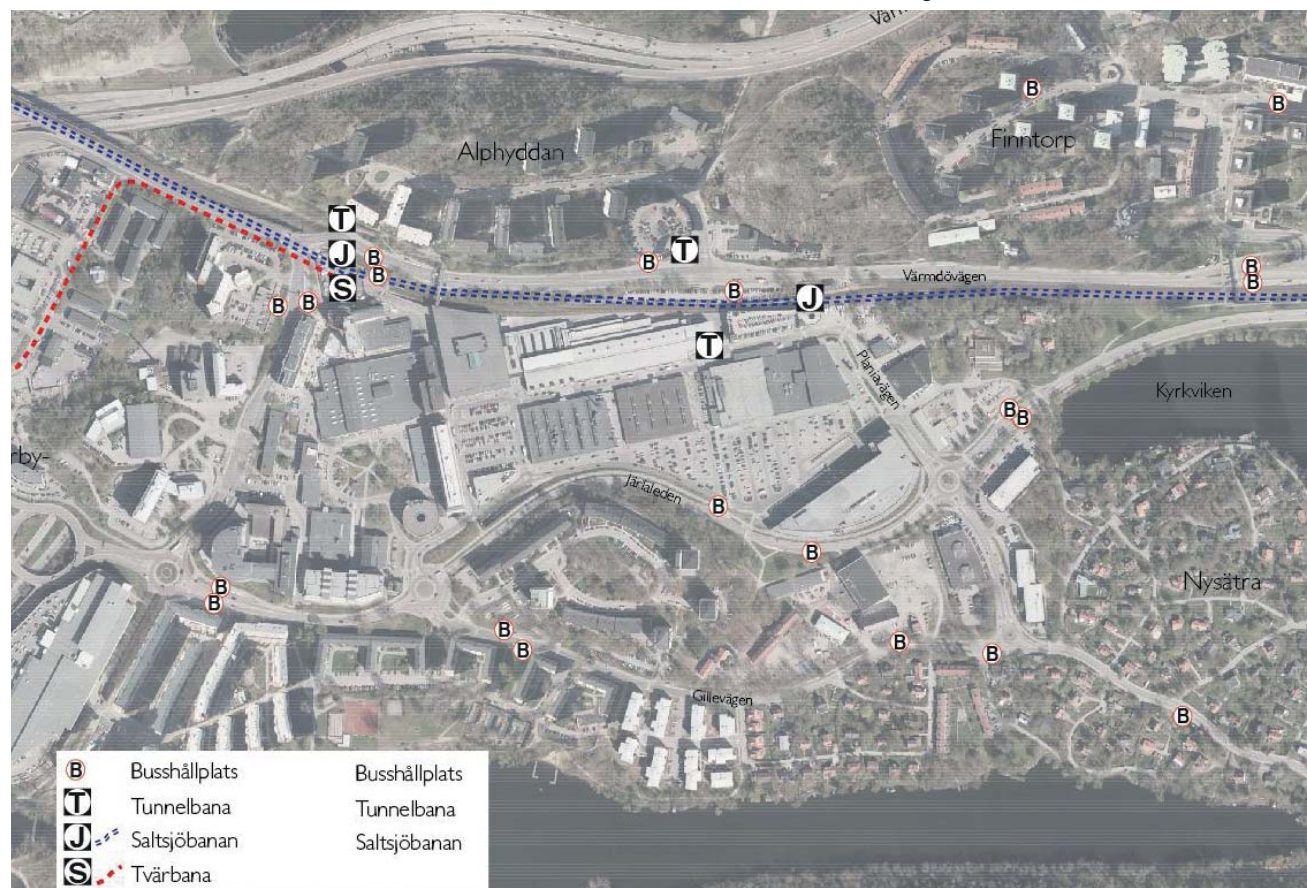
År 2025 planeras tunnelbanans blå linje från Kungsträdgården till Nacka stå färdig. Förlängningen kommer gå genom Sickla och programområdet, med ett stationsläge i Sickla. En av uppgångarna placeras i läge med korsningen Värmdövägen/Alphyddvägen och får entreér på vardera sidan om vägen och Saltsjöbanan.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

## Saltsjöbanan

Saltsjöbanans läge är oförändrat i programförslaget. Trafikförvaltningen (SL) utför för närvarande (klart 2017) upprustning av Saltsjöbanan, som innebär att tågen i framtiden ska kunna avgå med tätare avgångar jämfört med idag. I programmet föreslås en upphöjning av Saltsjöbanan i anslutning till Nacka station i syfte att koppla samman Planiavägen och Värmdövägen för biltrafik och Simbagatan och Värmdövägen för gång- och cykeltrafikanter. Mer om detta går att läsa om på kommande sida.

## Tvärbana

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



Bilden visar framtida kollektivtrafik inom och i anslutning till Planiaområdet.



Planiavägen idag



Tunnelundergången under Saltsjöbanan idag där förlängningen av Planiavägen planeras förläggas.

## Ny koppling mellan Planiavägen, Simbagatan och Värmdövägen

En koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen har utretts ett flertal gånger genom åren, som resulterat i ett flertal alternativ till lösningar. En koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen skulle ge ett mer robust och flexibelt trafiksystem i området runt Sickla och på hela västra Sicklaön. Med en ny nordsydlig länk fördelas trafiken jämnare och onödiga omvägar kan undvikas. Ytterligare skäl till sammankopplingen är att bryta den barriäreffekt som Saltsjöbanan idag har samtidigt som möjligheterna till en mer sammanhängande stadsmässig miljö möjliggörs.

I samband med programarbetet har därför olika alternativa lösningar analyserats och resulterat i ett förslag där Saltsjöbanan höjs på bro på en sträcka förbi Nacka station. På så sätt skapas bil-, gång- och cykelkopplingar i markplan under Saltsjöbanan mellan Värmdövägen och Planiavägen och en gång- och cykelkoppling mellan Värmdövägen och Simbagatan. Under delar av den upphöjda sträckan bedöms det möjligt att inrymma verksamhetslokaler för exempelvis handel. På så sätt skapas dubbelsidiga adresser och en mer stadsmässig miljö längs Värmdövägen.

Kommunstyrelsen fattade den 25 maj 2015 beslut §136 om att den fortsatta planeringen i området ska utgå ifrån att Saltsjöbanan höjs upp och att en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen skapas med utrymme för fordon, fotgängare och cyklister, med en utformning som stärker de stadsmässiga kvaliteterna i området.

Utformning och funktion utreds vidare i kommande

detaljplanearbete. Arbetet ska samordnas med utbyggnaden av tunnelbanan och då i synnerhet kopplingen till stationen Sickla och dess uppgångar i öster samt utformningen av Värmdövägen som stadsgata.

Utredning (Ramböll, januari 2015) visar att en plan-skild koppling mellan Värmdövägen och Planiavägen/Simbagatan kommer att medföra en jämnare fördelning av trafiken på vägarna både inom och i anslutning till programområdet. Med kopplingarna ökar trafiken mest på Värmdövägen, medan trafiken minskar på Järlaleden. Framkomligheten till bland annat Sickla köpkvarter förbättras därmed avsevärt.

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



Saltjöbanans upphöjning sedd från öster på Värmdövägens södra sida. (Atkins)



Ny gång- och cykelkoppling mellan Simbagatan och Värmdövägen sedd från söder. (Atkins)



Saltjöbanans upphöjning och Planiovägens möte med Värmdövägen sett från söder. (Atkins)



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



Kantstensparkering – Hammarby Sjöstad



Högalidsgaraget - exempel på bergrumsgarage

## Parkering

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

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

Nacka kommun har antagit en parkeringspolicy samt en parkeringsnorm för kommunen i syfte att fungera som riktlinjer i planeringsarbeten. I kommande detaljplanerarbeten ska i första hand dessa ligga till grund för parkeringstalen som föreslås.

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

## Bergrumsparkering

Inom programområdet föreslås ett nytt bergrumsgarage mellan Finntorp och Alphyddan för att, i första hand, tillskapa nya parkeringsplatser för tillkommande bebyggelse inom programområdet. Då det idag råder brist på parkeringsplatser i Finntorp och Alphyddan föreslås även att utreda möjligheten att tillskapa boendeparkering avsedd för befintlig bebyggelse i anläggningen.

Någon detaljstudie på bergrumsgaraget har ännu inte gjorts, vilket föreslås ske i samband med kommande detaljplanearbete för området Svindersberg. Först då kan det framgå mer detaljer kring utformning, omfattning, kostnader, genomförande med mera.

## Motortrafik och utformning av gator

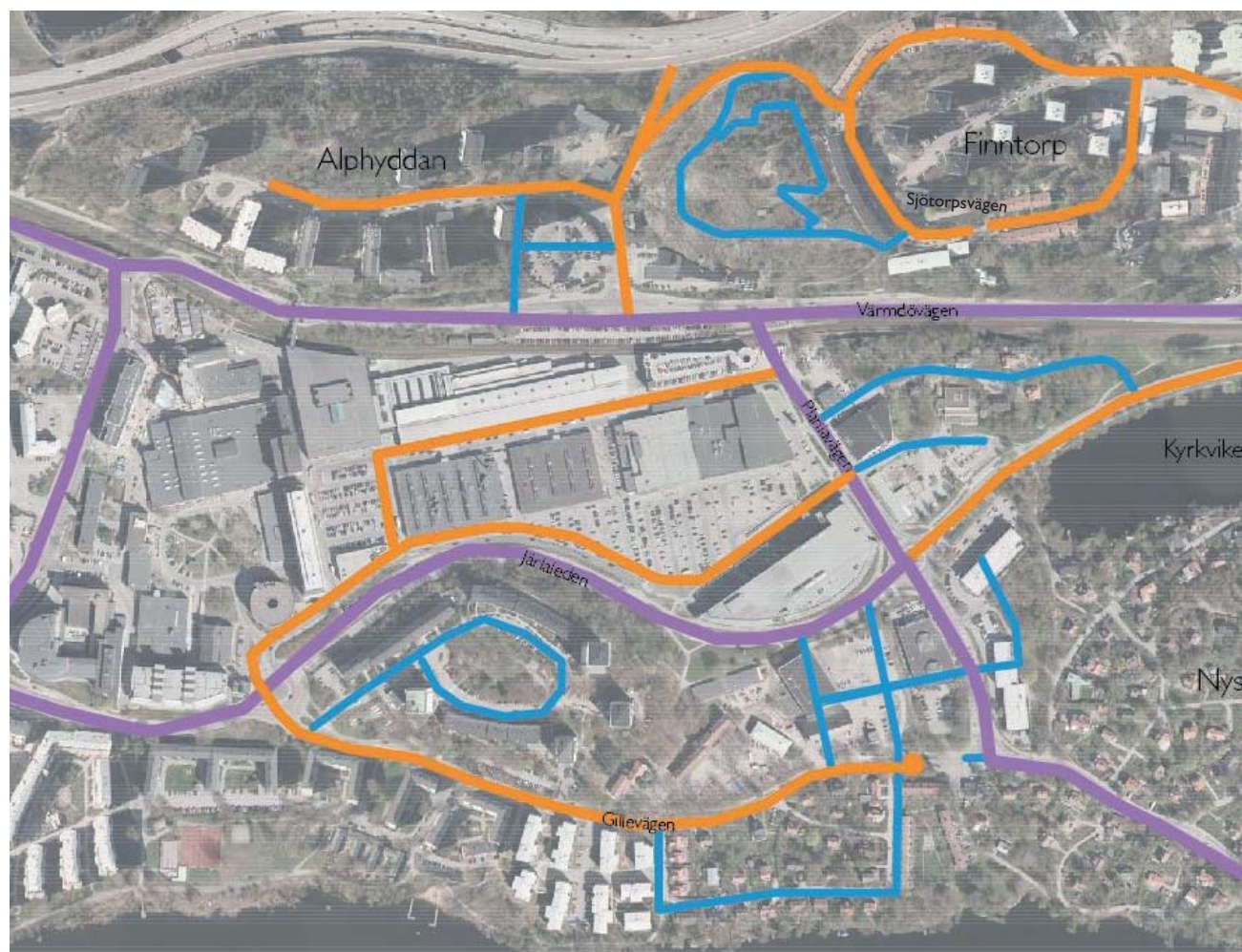
Trafikutredningar har tagits fram (Sweco Infrastructure, augusti 2013) och senare kompletterats (Ramböll, januari 2015). Utredningarna visar att tillkommande trafiklast från den föreslagna bebyggelsen är relativt låg och bedöms inte ha betydande påverkan på kapaciteten i vägnätet. Kapacitetsmässigt är det alltså inga problem att genomföra planerad exploatering. För att möjliggöra åtkomst till föreslagna bebyggelse, för att skapa ett mer flexibelt och robust trafiknät i området och för att anpassa, förenkla och göra gatunätet trivsammare för gång- och cykeltrafikanter, föreslås ett antal kompletteringar i trafiknätet som presenteras nedan.

### Koppla samman Alphyddan och Finntorp

I programområdets norra del föreslås en ny länk för biltrafik mellan Alphyddsvägen och Becksjudarvägen. Den nya gatan kopplar ihop Alphyddan med Finntorp och bidrar till att skapa ett mer finmaskigt och robust gatunät där trafikflödet kan fördela sig. Trafikanalysen visar att gatan inte kommer att bli attraktiv för genomfartstrafik och därför endast får måttliga trafikflöden.

### Sjötorsvägen förlängs

I östra delen av Planiaområdet förlängs Sjötorsvägen österut till Järlaleden för att fungera som lokalgata för planerad bebyggelse inom området.

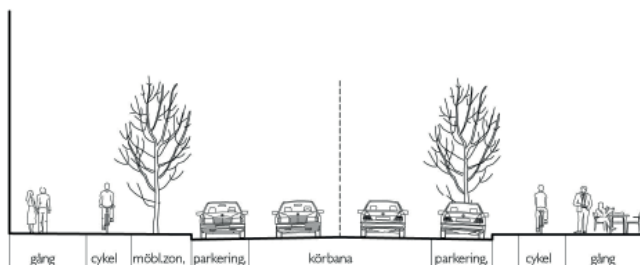


■ Huvudnät   ■ Uppsamlingsgata   ■ Lokalgata

## Planiavägen

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

Gångbanan på den västra sidan är något smalare än den på den östra. Detta motiveras med att den östra sidan ligger på solsidan och det därför finns bättre förutsättningar för uteserveringar. Vidare föreslås öppen dagvattenhantering på västra sidan mellan gångbanan och kantstensparkeringen. För att vinna utrymme får parkering och grönska dela utrymmet på östra sidan i form av parkeringsfickor med träd emellan.



Möjlig utformning av Planiavägen i framtiden.

## Järlaleden blir stadsgata

Trafikverket är väghållare för Järlaleden väster om och kommunen för sträckan öster om Planiarondellen. Den östra sträckan har studerats utifrån två scenarier – ett där den byggs om till stadsgata till förmån för gång- och cykeltrafikanter och ett annat där den tas bort helt och hållet på sträckan efter föreslagen bebyggelse norr om Kyrkviken.

Med den nya kopplingen mellan Planiavägen och Värmdövägen minskar Järlaledens betydelse som genomfartsled. Både med och utan en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen förordas att Järlaleden bör finnas kvar i någon form. Dock kommer gatans utformning, placering och betydelse för omgivningen att studeras vidare inom ramen för kommande detaljplanearbete för området norr om sträckan.

En viktig förutsättning när sträckan studeras vidare är att Kyrkviksparken ska ges mer plats för att utvecklas till en stadspark och kopplingarna mellan parken och vattnet förstärkas.



Rererbild för Järlaledens framtid utformning: Raoul Wallenbergs Torg. Torgets beläggning flyter ut i körbanan för att ge känslan av att bilisterna kör på de gåendes villkor.



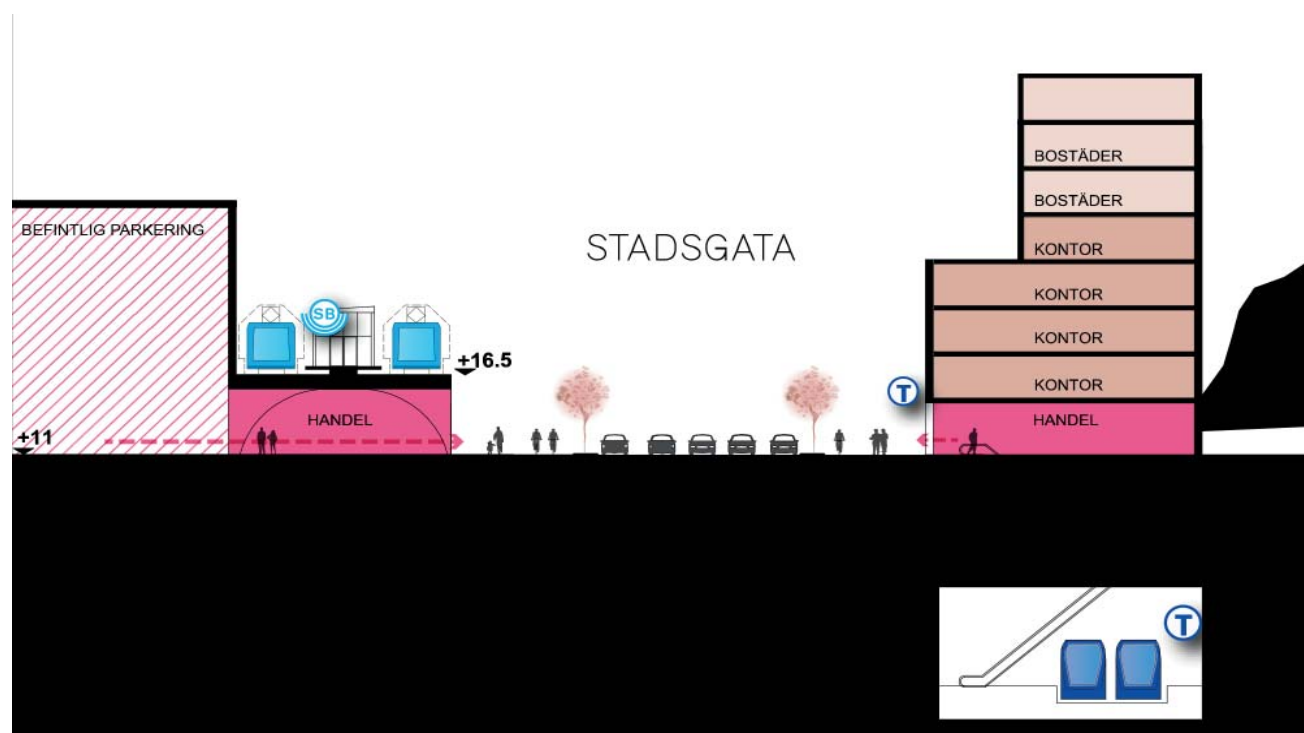
Järlaleden idag.

### Värmdövägen

Värmdövägen kommer även fortsättningsvis vara en viktig huvudgata på västra Sicklaön, men kommer att utvecklas till en stadsgata i samspel med planerad stadsutveckling. Sträckan genom programområdet blir ett av Värmdövägens mest intensiva avsnitt, med ny bebyggelse, verksamheter och viktiga målpunkter på båda sidorna. Gaturummet utvecklas med möbleringszoner för träd med mera, bättre framkomlighet för gång och cykeltrafikanter, samt kantstensparkering och angöringszoner där det fordras. Den nya utformningen av Värmdövägen innebär att körbanans bredd minskas, samtidigt som utrymmet för gång- och cykeltrafikanter breddas. Extra bred trottoar prioriteras i lägen med mest gynnsamma solförhållanden.

### Gillevägen

Gillevägen ska likt i dag förbli stängd för genomfartstrafik. I samband med att Sickla skola och området öster om denna utvecklas föreslås Gillevägen dock byggas om och rustas upp. Sträckan är i den regionala utvecklingsplanen (RUF 2010) utpekad som regionalt cykelstråk och gång- och cykelbanan föreslås därmed få bättre standard än idag. I samband med kommande detaljplanearbete kommer gatans utformning att detaljstuderas.



Möjlig utformning av Värmdövägen, typsektion sedd mot väster (White Arkitekter)



## FÖRHÅLLNINGSSÄTT TILL BEFINTLIG BEBYGGELSE OCH KULTURMILJÖVÄRDEN

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

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

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

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

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

Stationsbyggnaden vid Nacka station speglar stationshusarkitekturen utmed Saltsjöbanan uppförd under slutet av 1800-talet. Denna bedöms som särskilt värdefull enligt 8 kap, 13 § PBL. I programförslaget krockara stationshusets placering med den föreslagna upphöjningen av Saltsjöbanan. Detta innebär att stationshuset behöver flyttas.

Placering av huset avgörs i kommande planarbete.

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

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

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

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

Sickla skola uppfördes på 1950-talet i samband med ny bostadsbebyggelse i området. Skolbyggnaderna håller arkitektonisk kvalitet, och har vissa samhälls- och socialhistoriska värden. Skolan ligger vid foten av Tallbackens höjdrygg omgiven av flera äldre ekar som bidrar till helhetsupplevelsen. Skolverksamheten har idag växt ur sina lokaler som delvis är i dåligt skick. För att utnyttja marken effektivare och för att tillskapa, för dagens behov, mer ändamålsenliga lokaler föreslås att en ny skolbyggnad

ersätter delar av den befintliga bebyggelsen.

En av villorna i inventeringen med kulturhistoriska värden har i programmet inte bevarats – en gul villa vid Sjötorpsvägen från sekelskiftet 1900. Villan representerar en enklare typ av villaarkitektur som har funnits i Finntorpsområdet. Den har en något lägre värdebild än intilliggande Villa Tomtebo men har ändå ett visst kulturhistoriskt bevarandevärde. En avvägning har gjorts och lett till att av villabebyggelse längs Sjötorpsvägen är det Stinsbostaden och Villa Tomtebo som bevaras. Även tillhörande trädgårdsmiljöer behålls. Inom ramen för kommande detaljplanarbeten ska det göras kulturhistoriska inventeringar om förslaget involverar byggnader som i programmet pekas ut som intressanta.



VILLA PÅ SJÖTORPSVÄGEN



ATLASHUSET



VILLA TOMTEBO



FINNTORP



FD. INDUSTRILOKAL VID PLANIAVÄGEN



STATIONSBYGGNAD



SICKLA KÖPKVARTER



VILLA AGNESHILL (STINSBOSTAD)



TORNVILLAN I ALPHYDDAN



SICKLA SKOLA



ALPHYDDAN

## SERVICE, SKOLA OCH FÖRSKOLA

### Förskola

Kommande befolkningstillväxt medför att ytterligare omkring 17 nya förskoleavdelningar kommer att behövas inom programområdet (utöver de som finns idag). Av de förskoleavdelningar som finns i området idag är 11 avdelningar i tillfälliga paviljonger. Sammanfattningsvis innebär detta att det behövs 28 nya förskoleavdelningar inom programområdet för att ersätta paviljongbyggnaderna samt för att tillgodose det behov som uppstår på grund av befolkningstillväxt. Principen inom hela programområdet är att i första hand inrymma förskolorna i bottenplan på planerad bostadsbebyggelse (med undantag för de nya förskolor som inryms inom befintliga skolfastigheter). Planen för att lösa förskolebehovet inom Planiaområdet ser ut som följer:

- Sickla skolas befintliga byggnader byggs om till ca 12 förskoleavdelningar.
- Minst 4 avdelningar behöver byggas närmast Kyrkviken om dessa fastigheter utvecklas med bostadskvarter.
- Inom Plania mellan ska totalt 6 avdelningar fördelas i bottenvåningar i tillkommande bostadsbebyggelse.
- Inom Plania norra föreslås att delar av befintlig bebyggelse inom Svindersviksskolan rivs och ersätts med ny och mer yteffektiv skolbebyggelse. På denna plats ska 6 avdelningar förskola inrymmas.

Sammantaget bedöms det med denna modell vara möjligt att bygga 28 avdelningar förskola inom området vilket krävs för att klara framtida behov beräknat på befolkningsökning och för att ersätta idag tillfälliga paviljonger.



Bilden illustrerar nya lägen för förskola och nya ytor för skola. Rödmärkat på kartan anger lämpliga lägen för lokaler i bottenplan.

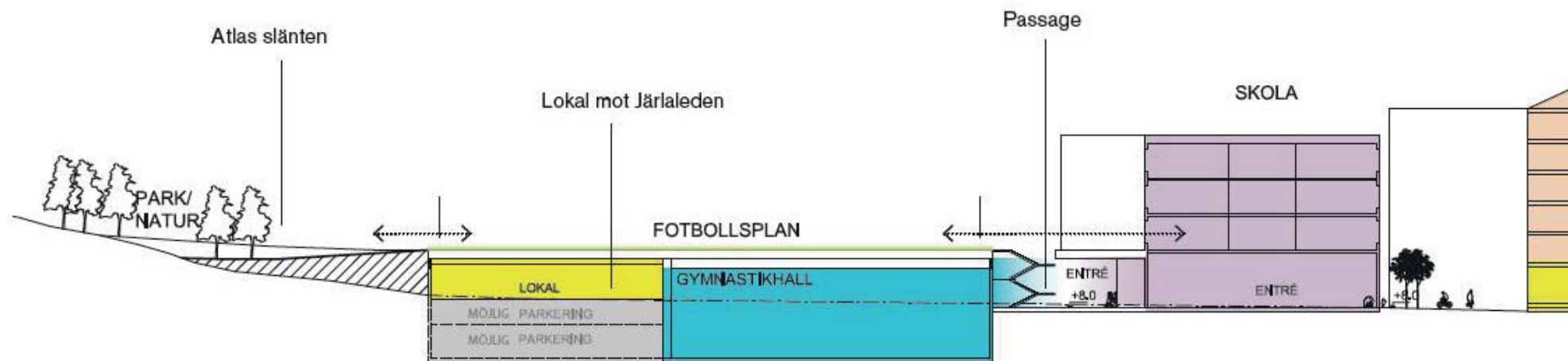
## Skola

Sickla skola har uttryckt ett behov av en framtida expansion i och med den antagna befolkningsökningen på västra Sicklaön. Flera olika alternativ har utretts under programarbetet, vilket har landat i ett förslag där det byggs en helt ny skola som ersätter den gamla. Volymstudien visar på att det är möjligt att få plats med en byggnad om ca 10 000 kvm inom Sickla skolaområdet, som sammanbyggs med ny gymnastikhall med bollplan på taket. Delar av de befintliga skolbyggnaderna bevaras och byggs om till förskola. Därutöver föreslås att det i en detaljplaneprocess ska prövas att inrymma mer skolverksamhet vid Svindersviksskolan.

## Handel och övrig service

Tillkommande handel föreslås i bottenplanen på bostadshusen främst utmed Planiavägen, delar av Järlaleden och Värmdövägen.

På kartan på föregående sida illustreras i vilka lägen det föreslås lokaler i byggnadernas bottenplan.



Principsektion som visar hur gymnastikhallen kan förläggas i soutterängplan och byggas samman med den nya skolbyggnaden. Gymnastikhallen föreslås förläggas ovanpå den nya bollplanen. (White Arkitekter).

# PROGRAMMETS KONSEKVENSER

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

I detta avsnitt beskrivs vilka konsekvenser på miljön som ett genomförande av programmet kan innebära. Viktiga miljöaspekter identifieras för att beaktas i kommande detaljplanearbete. Något lagkrav på behovs-bedömning för ett planprogram finns inte.

## FARLIGT GODS

Värmdöleden är primärled för farligt gods. Enligt länsstyrelsens riktlinjer ska riskhanteringsprocessen beaktas i framtagandet av detaljplaner inom 150 meters avstånd från en led för farligt gods. Områden inom Svindersberg och Svindersviksskolan är inom 150 meter från vägen, varför riskhanteringsfrågorna behöver beaktas i samband med dessa detaljplanearbeten.

## BULLER

Enligt PBL ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet, bland annat med hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt till möjligheterna att förebygga bullerstörningar.

Delar av föreslagen bebyggelse inom programområdet är utsatt för trafikbuller främst från Värmdöleden men även ifrån Värmdövägen, Saltsjöbanan samt Järlaleden. Regeringen har tagit fram en förordning till miljöbalken med bestämmelser om riktvärden för trafikbuller utomhus vid bostadsbyggnader. Inom ramen för respektive detaljplanearbeten ska reglerna i förordningen följas.

Förordningen trädde i kraft 1 juni 2015 och ska tillämpas vid bedömningen av om kravet på förebyggande av olägenhet för människors hälsa i 2 kap 6 a § PBL är uppfyllt vid planläggning samt i ärenden om bygglov och förhandsbesked. Förordningen anger också vilka kompensationsåtgärder som bör vidtas vid förhöjda bullervärden.

Om detaljplaneområdet är bullerutsatt ska bullerutredningar tas fram och beräknade bullervärden anges i planbeskrivning till detaljplanen om det handlar om bostadsbyggnader.

## RADON

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

## MILJÖKVALITETSNORMER FÖR LUFT

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

## DAGVATTEN OCH MILJÖKVALITETSNORMER FÖR VATTEN

Vattenmyndigheten för Norra Östersjöns vattendistrikt har beslutat om kvalitetskrav och åtgärder för alla så kallade vattenförekomster i distriktet. Det innebär att det har fastställts miljö kvalitetsnormer som ska uppnås till år 2015 såvida inte en förlängd tidsfrist har meddelats, vilket i detta fall innebär att kravet får uppnås vid senare tidpunkt. Dagvatten från området avrinner huvudsakligen till Järlasjön som rinner ut i Hammarby sjö (del av Strömmen).

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

Miljö kvalitetsnormerna för Strömmen är:

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

Vattendelegationen föreslår att även Sicklasjön (del av Järlasjön) ska klassas som vattenförekomst. Orsaken till det är att det finns ett EU-bad (offentligt bad där badvattnet regelbundet kontrolleras) i sjön. Statusen är idag måttlig på grund av övergödning. Det finns än så länge inget förslag till miljö kvalitetsnorm för Sicklasjön.

Enligt kommunens miljöövervakning är näringsnivån betydligt högre i Sicklasjön än i Järlasjön. För att uppnå en god status i Järlasjön och Sicklasjön krävs att nuvarande belastning av näringsämnen till sjön reduceras samt att mängder antracen, kadmium och bly i vattnet ska minska till 2027.

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

En förtätning av området innebär ytterligare mängder förorenat dagvatten och snabbare avrinning om inga åtgärder vidtas. Klimatförändringarna innebär dessutom att större nederbördsmängder kommer under kortare perioder. En dagvattenutredning har tagits fram (Sweco Environment AB, 2014-02-24, kompl. 2014-12-15) i syfte att bedöma hur framtida exploatering kommer att påverka både flödet och föroreningar av dagvattnets i området, samt föreslå lösningar på dagvattenhantering

utifrån Nacka kommuns dagvattenpolicy.

För att hantera dagvattensituationen inom och runt Kyrkviken fordras ett tydligt helhetsgrepp där lösningarna för programområdets alla delar ses tillsammans. För att hantera flödet av dagvatten och lösa översvämningssproblematiken vid Planiovägen och Järlaleden föreslås att totalt fem utjämningsmagasin anläggs inom programområdet och Sickla köpkvarter. Ett antal dagvattenledningar måste läggas om för att kunna avleda vatten till magasinerna. Befintliga utloppsledningar måste rensas eftersom utredningen tyder på att de delvis är igensatta vilket minskar dess kapacitet med cirka 40 %.

Den 22 februari 2016 § 95 tog kommunstyrelsen ett inriktningsbelut att dagvatten från Planioområdet ska renas i Kyrkviken och att arbetet med en tillgänglig och publik brygganläggning ska påbörjas. Detta föreslås ske genom en reningsbassäng med en yta om ca 2000 kvm. Bassängens anläggs genom att sjön avgränsas med läns eller tät duk under vattenytan som förankras mot sjöbotten. Ytan innanför länsen sedimenterar föroreningarna innan vattnet rinner vidare ut i sjön. Länsen kan täckas med trädäck för att inte synas och samtidigt fungera som promenadstråk. I detta fall ska utformningen ske med höga gestaltningsmässiga ambitioner och med hänsyn till befintlig strandzon. I kommande planarbete kommer anläggningen att gestaltas och en bedömning kommer att göras hurvida den ska täckas av brygga eller ej. I samband med detta arbete kommer kommunen att söka miljödom för anläggningen. Reningsbassängen föreslås kombineras med lokala lösningar i området, exempelvis trädplanteringar i skelettjord och gröna tak.

Med alla föreslagna åtgärder kommer belastningen av

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

## GRUNDVATTEN

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



Gröna tak (Bildkälla: Sweco)



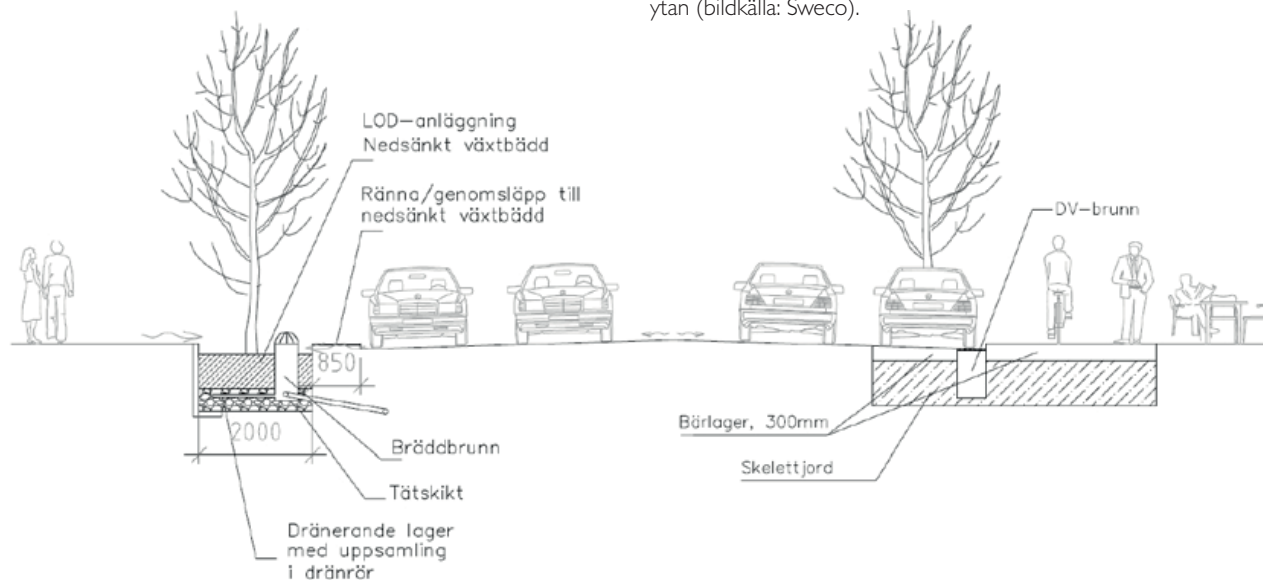
Kartan visar föreslagna dagvattenlösningar inom programområdet.



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



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



Principskiss för dagvattenhantering i Planiavägen – nedsänkta växtbäddar och trädplantering i skelettjord.

## GRÖNSTRUKTUR, NATUR OCH REKREATION

Programmets intentioner är att bevara en stor del av de befintliga naturvärdena och att på vissa ställen även förstärka dem (med bland annat nya trädplanteringar längs gaturummen). Även rekreationsstrukturen förstärks bland annat genom att göra Kyrkviken mer tillgänglig, utveckla parkområdet i öster samt ett mer attraktivt gaturum. Lek och rekreationsmöjligheterna ökar om programförslaget byggs ut då nya allmänna lekplatser föreslås. Även krav på enskilda lekplatser ska ställas i samband med att nya bostadsprojekt planeras.

## JÄMSTÄLLDHET

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



## TRYGGHET

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

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

Det ställs stora krav på utformningen av det parkeringsgarage som planeras i berget under Svindersberg för att motverka otrygghet då berggrummet saknar naturliga ljusinsläpp.



Exempel från Århus - kvällsaktiva verksamheter inger trygghet.

## MARKFÖRORENINGAR

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

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

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

Avrinning från området sker mot Kyrkviken. Framtida byggnadsåtgärder kommer att föregås av noggranna markundersökningar för att utreda risken för markföroreningar. Eventuella markföroreningar ska saneras i samråd med tillsynsmyndigheten. Exploatering av förorenad mark inom området kommer att innebära en avsevärd förbättring utifrån nuvarande situation. All schaktning och andra markåtgärder ska genomföras under noggrann kontroll från sakkunnig personal.



På flygbilden markeras förekomster av markföroreningar enligt MIFO-databasen.

# GENOMFÖRANDE

Planprogrammet ska vara vägledande i framtida stadsutveckling och ange riktlinjer för kommande detaljplaner. Genomförandet av programmet kommer att innebära komplexa frågeställningar där befintliga miljöer planeras om. Förändringarna kommer att behöva ske i flera etapper under en längre tidsperiod. Programförslaget innehåller flera exploateringsområden som är beroende av varandra och andra närliggande områden, vilket får till följd att vissa områden måste planeras och byggas ut innan andra kan påbörjas.

## Tidplan

Förändringen av Planiaområdet kommer att pågå de närmaste 10-15 åren. När planprogrammet har antagits kan detaljplanarbeten i området påbörjas. En detaljplan tar ungefär två år att ta fram, men kan ta längre tid beroende av planens komplexitet. Därtill kan detaljplanen överklagas, vilket ytterligare kan dra ut på tiden. Det betyder att den nya bebyggelsen som föreslås tidigast kan börja byggas år 2018-2019.

Samråd planprogram	nov - dec 2013
Tillstyrkan efter samråd av planprogram MSN	juni 2016
Antagande av planprogram i kommunstyrelsen	hösten 2016

## Huvudmannaskap

Inom programområdet ska Nacka kommun vara huvudman för allmän platsmark. Med allmän platsmark omfattas gator, park- och naturmark, torg, strandpromenad samt gång- och cykelvägar. Under kommande detaljplanarbeten, inom programområdet, kommer förslag till allmän platsmark och dess utformning att detaljstuderas. Det är viktigt med en medveten avgränsning mellan allmän platsmark och kvartersmark (privatägd som regel) för att säkerställa allmänhetens långsiktiga tillgång till det som anses allmänt.

Kommunen ansvarar som regel för utbyggnad, drift och underhåll samt reinvestering av anläggningar på allmän plats. Kommunens Natur- och trafiknämnd är huvudman för det allmänna VA-nätet (vatten och avlopp) och Nacka Energi för det allmänna elnätet. Iordningsställande av anläggningar inom kvartersmark åligger respektive exploatör och det är exploatören som svarar för drift och underhåll av sina respektive anläggningar.

## Exploateringskostnader

Programmet omfattar betydande ombyggnation av allmänna anläggningar, såsom gator, parker, torg med mera. Utöver de anläggningar som byggs inom de kommande detaljplaneområdena kommer till exempel Värmdövägen, Planiavägen, Järlaleden och Gillevägen att byggas om. Området öster om Sodafabriken, intill Kyrkviken, samt området mellan Finntorp och Svindersberg iordningsställs till parkmark och tre nya allmänna torg ska byggas inom programområdet. Nya gång- och cykelstråk kommer att skapas och likaså lösningar för dagvattenhantering. Exakt omfattning av allmänna anläggningar kom-

mer att bestämmas närmare i kommande detaljplaner.

Kostnader för allmänna anläggningar som är till nytta för exploatörer i området, dvs både inom och utanför detaljplaneområdet, kommer att fördelas på exploatörer genom ett exploateringsbidrag som grundar sig på nyttillkommande byggrätter (antal BTA).

Utöver exploateringsbidraget ska exploatörer i området medfinansiera tunnelbanan enligt beslut i kommunstyrelsen maj 2014 samt bidra till medfinansiering av den planerade upphöjningen av Saltsjöbanan. VA-anläggningsavgift ska även erläggas av exploatörer.

## Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsrättsliga frågor så som ledningsrätter, gemensamhetsanläggningar och liknande redovisas inte i detalj i detta detaljplaneprogram utan kommer att hanteras i kommande detaljplaneprocesser precis som fastighetsbildning, eventuella tomträttsupplåtelse och liknande.

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

## Avtal

En principöverenskommelse (ett ramavtal) ska träffas mellan Atrium Ljungberg AB och Nacka kommun om ekonomiska och praktiska förutsättningar för utbyggnad av allmänna anläggningar och bebyggelse på kvartersmark inom programområdet. Syftet är att synliggöra dessa förutsättningar i ett tidigt skede. Liknande principöverenskommelser ska även utarbetas mellan Nacka kommun och andra berörda fastighetsägare, bland annat fastighetsägare norr om Värmdövägen (Oscar Properties och Olofssons

bil).

När avtal har träffats och kommunstyrelsen beslutat att anta programmet kan detaljplanarbeten för de första etapperna påbörjas. Innan planarbetet påbörjas ska det för varje detaljplan tecknas ett detaljplaneavtal mellan exploatör/fastighetsägare och Nacka kommun. Avtalet reglerar bland annat ansvar- och kostnadsfördelningen under planarbetet.

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

## Markanvisningar

Den kommunala marken med tillkommande byggrätter inom programområdet kommer att markanvisas till exploatörer enligt kommunens Program för markanvändning. Den exploatör som får en markanvisning tecknar ett markanvisningsavtal med kommunen (en option) inför planarbetet och därefter ett markgenomförandeavtal och ett fastighetsöverlåtelseavtal inför detaljplanens antagande. Markgenomförandeavtalet reglerar bland annat ansvar- och kostnadsfördelning för det aktuella planområdet och medfinansiering till övergripande infrastrukturåtgärder. Detta förfarande kan påverka tidsaspekten för genomförandet av detaljplaneetapper där kommunal mark ingår.

## Etappindelning

Programområdet kommer att delas upp i flera detaljplaneområden, vilket betyder att planläggning och utbyggnad kommer att ske i etapper. Etappindelningen är preliminär och kan komma att ändras.

Programområdet omfattar såväl befintliga bebyggelsemiljöer som oexploaterade områden, framför allt berget norr om Värmdövägen. Om programförslaget byggs ut i sin helhet innebär detta att mycket kommer att byggas samtidigt på en relativt liten yta under begränsad tid. Därför behöver planering och genomförande ske i etapper. Samverkan är viktigt mellan närliggande utbyggnadsområden. Inom programområdet pågår redan planering av utbyggnad av tunnelbana samt planering för Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station. Planering av ny bebyggelse kommer att behöva ta hänsyn till och samverka kring dessa infrastrukturprojekt.

Programområdets detaljplaner prioriteras högt eftersom de ligger på västra Sicklaön och har nära till bra kommunikationer. Genomförandets tider och utbyggnadstakt kan påverkas av faktorer så som marknadssituation och konjunkturcykler.

### Etapp Plania norra

Inom etapp Plania norra möjliggörs för ca 850 nya bostäder samt kontor. Kommunen äger framför allt markområdet på berget. Områdena direkt norr om Värmdövägen ägs av privata fastighetsägare, liksom skoltomten. En markanvisning för de ca 230 bostäder uppe på berget kommer att genomföras av kommunen som ett första steg i utvecklingen inom etapp Plania norra. Parkering ska lösas i ett bergrumsgarage under bostadsbebyggelsen med infart från Värmdövägen

eller Alphyddevägen. Ytterligare markanvisning av planerade bostäder i slutningen ner mot Värmdövägen behöver ske samordnat med utvecklingen av den privata fastigheten (Olofssons bil) direkt norr om Värmdövägen. Vidare ska området väster om Alphyddevägen (Kaiser Cars) utvecklas för ca 250 bostäder. Det behöver ske samordnat med den intilliggande tunnelbaneuppgången som planeras. Svindersviksskolan ska byggas ut för att klara delar av behovet av skol- och förskoleplatser i området. En utbyggnad av skolan behöver ske tidigt i processen, före alla nya bostäder är på plats.

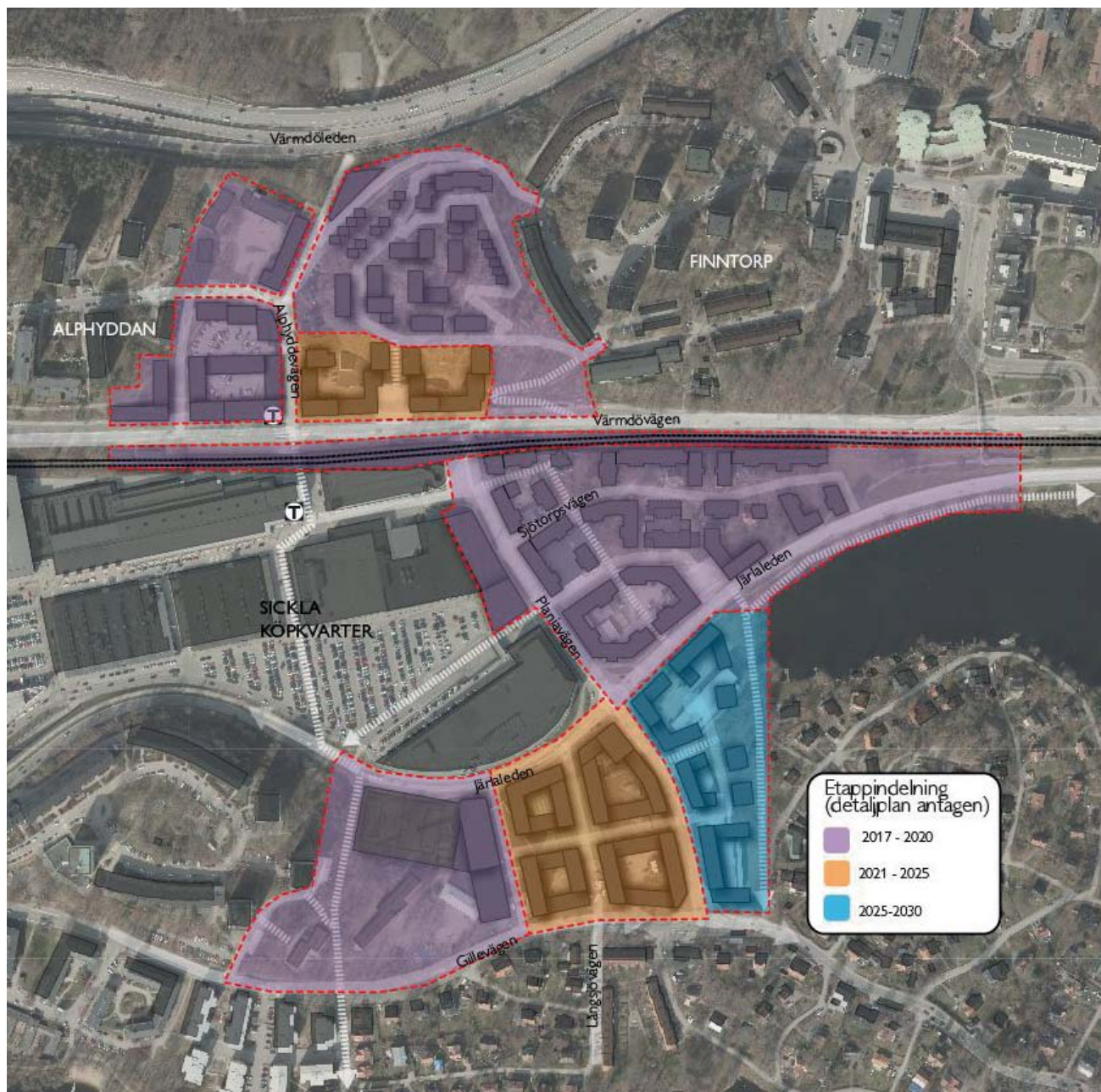
### Etapp Plania mellan

Öster om Planiavägen, mellan Värmdövägen och Järlaleden, möjliggörs för ca 700 nya bostäder inom programområdet i ett mycket kollektivnära läge. Ny tunnelbaneuppgång planeras i närheten. Marken inom denna etapp ägs huvudsakligen av fastighetsägaren Atrium Ljungberg AB. Ett mindre kommunalägt område finns i östra delen. Bostadsutvecklingen inom etapp Plania mellan behöver beakta planeringen av Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station som redan pågår. Bebyggelsen i denna etapp behöver likaså ta hänsyn till de kringliggande vägarna som Värmdövägen, Planiavägen och Järlaleden. Samtliga vägar kommer att byggas om. Järlaleden planeras att byggas om till en stadsgata till förmån för gång- och cykeltrafikanter.

### Etapp Plania södra

Inom etappen för Plania södra möjliggör planprogrammet ett effektivare nyttjande av området för skolverksamhet, idrottsändamål samt bostadsbebyggelse. Marken ägs

till största delen av kommunen. För att klara befintligt och tillkommande behov av skolplatser i närområdet behöver en ny skola byggas. Den befintliga skolbyggnaden kommer istället att inrymma förskoleavdelningar. Inför utbyggnad av ny skola ska befintlig förskola, gymnastikhall och bollplan i området först ersättas provisoriskt. Därefter kan utbyggnad av ny skola ske tillsammans med en ny gymnastikhall. Ovanpå gymnastikhallen byggs en permanent fotbollsplan. Utbyggnad av bostadskvarteren kan påbörjas först när nya Sickla skola är fullt utbyggd. Etappen innehåller ca 600 bostäder. Markanvisning kommer att ske av den kommunala marken inom området. Parallellt sker utbyggnaden av allmänna anläggningar i området, så som gata och park.



På flygbilden illustreras föreslagna detalplaner och när dessa bedöms kunna antas i kommunfullmäktige.



## Medverkande i framtagandet av programmet

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

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

Projektledare har varit Jenny Nagenius och Christian Rydberg Dahlin på planenheten och Petra Carleinarsson och Richard Hallman på exploateringsenheten. Programmet har tagits fram i samarbete med bland annat AtriumLjungberg AB.

## Som underlag till programmet har följande utredningar tagits fram

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

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

## Produktion

Nacka kommun, Planenheten och Kommunikationsenheten  
Form: Jenny Nagenius

Omslag:  
Form: Jenny Nagenius  
Visionsbilderna är framtagna av White arkitekter

Program för Planiaområdet – på västra Sicklaön

Nacka kommun

Miljö och Stadbyggnad

DNR: KFKS 2012/640-214

Projektnummer: 9223

