

TJÄNSTESKRIVELSE

Yttrande samråd

Dnr KFKS 2012/640-214

Projekt 9223

Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Detaljplaneprogram för Planiaområdet på Västra Sicklaön, Nacka kommun

Yttrande över samråd

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att ha följande synpunkter på förslaget till detaljplaneprogram för Planiaområdet på Västra Sicklaön:

- Miljö- och stadsbyggnadsnämnden ska pröva möjligheten till högre exploateringsgrad inom programområdet
- Inom delområde C ska möjligheten till förtätning med fler bostäder intill skolan prövas
- Behovet av en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen ska förtydligas

Detta beslut fattas med stöd av kommunstyrelsens delegationsordning punkt 33.

Sammanfattning

Syftet med föreslaget detaljplaneprogram är att ange förutsättningar för kommande detaljplanearbeten som medför att Planiaområdet utvecklas från en fragmenterad stadsbygd till en sammanhållen och tätare stadsdel.

Detaljplaneprogrammet är förenligt med kommunens gällande översiktsplan samt de intentioner om förtätning som RUF2010 satt upp för Västra Sicklaön.

Då programområdet omfattar såväl oexploaterade områden som befintliga planerade miljöer med många olika problemlösningar kommer framtagandet av detaljplaner och dess genomförande att behöva ske i etapper. Den första detaljplaneetappen sker troligtvis för området mellan Kyrkviken och Värmdövägen; i den kil som avgränsas av Saltsjöbanan i norr, Järnläden i söder och av Planiavägen i väster. Bortsett från en kommunal grönyta i kilens östra hörn ägs området av Atrium Ljungberg AB.



Innan kommunstyrelsens beslutar att anta programmet skall ett ramavtal träffas mellan fastighetsägaren Atrium Ljungberg och Nacka kommun om ekonomiska och praktiska förutsättningar för utbyggnad av allmänna anläggningar. Medan iordningställandet av anläggningar inom kvartersmark åligger respektive exploatör är det kommunen som ansvarar för utbygganden av anläggningar på allmän plats. Samtliga kostnader avseende allmänna anläggningar och övergripande infrastrukturåtgärder inom allmän plats skall bäras av tillkommande bebyggelse och fördelas i relation till exploateringsgrad.

Överenskommelsen att förlänga tunnelbanan ut till Nacka innebär förbättrade förutsättningar att förtäta inom Västra Sicklaön. För att säkerställa en stadsmässig bebyggelse bör därför miljö- och stadsbyggnadsnämnden också pröva möjligheterna att höja exploateringsgraden inom programområdet. Innan programförslaget går upp för ett politiskt antagande bör även behovet av en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen förtydligas.

Framtagandet av kommande detaljplaner samt dessas genomförande fordrar också att detaljplaneavtal samt exploateringsavtal tecknas mellan Nacka kommun och exploatörerna i området. Avsikten med dessa avtal är att kostnader i projektet inte ska belasta kommunens skattekollektiv utan enbart exploatörerna.

Ärendet

Chefen för Planenheten beslöt, med stöd av punkt S33 i Miljö- och stadsbyggnadsnämndens delegationsordning, 2013-10-22 att skicka förslaget till detaljplaneprogram för samråd. Programförslaget har varit ute på samråd mellan den 28 oktober 2013 och den 6 december 2013.

Programområdet återfinns 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 inom kontor, lättare industri och handel. Intill Kyrkviken och i programområdets norra delar återfinns större grönytor. Övrigt utmärkande för området är få bostäder samt dominerande trafikanläggningar där Saltsjöbanan, Värmdövägen samt Järlaleden särskilt är utgör barriärer i området.

Bortsett från området närmast norr om Kyrkviken är programområdet detaljplanelagt. Atrium Ljungberg har låtit Nyréns arkitektkontor och ALMA arkitekter ta fram förslag som delvis ligger till grund för programmet inom den del av programområdet som ägs av AtriumLjungberg. Detta område har likt fastigheten Sicklaön 88:1 erhållit ett positivt planbesked från miljö- och stadsbyggnadsnämnden.



Synpunkter och förslag

Översiktsplan

Programförslaget har utgått från de strategier om stadsbyggnad som kommunens gällande översiktsplan Hållbar framtid i Nacka (2012) förordar. Utöver anpassning till strategierna om att komplettera transportsystemen med tunnelbana till Nacka och utveckla den gröna och blå strukturen är det framförallt strategin att skapa en tätare och mer blandad stad på Västra Sicklaön som varit vägledande. Denna strategi följer även de intentioner om förtätning som RUF2010 satt upp för Västra Sicklaön som innebär att Västra Sicklaön blir en naturlig förlängning av Stockholms innerstad. Framtidens Sickla och Planiaområde ska utgöra en egen stadsdel med en tydlig egen identitet där kommunens vision om öppenhet och mångfald är en självklarhet.

Bostäder

Föreslaget detaljplaneprogram förespråkar en exploatering med stor variation avseende såväl utformning som innehåll. Med en bebyggelse från 3-4 våningar upp emot 10-15 våningar tillskapas en tät och blandad stad som kännetecknas av flexibla lösningar och med en variation av bostäder, arbetsplatser och allmänna platser som i sig också bidrar till ett effektivare resursutnyttjande samt förbättrat underlag för lokal service och kollektivtrafik. Även om förslaget innebär utvecklingen av en ny sammanhållen och tät stadsdel beaktar förslaget den befintliga kultur- och naturmiljön och bevarar de mest bevarandevärda byggnaderna och naturvärdesträden. Ny bebyggelse ska placeras utifrån platsens förutsättningar och fokuseringen kring de fyra hållbarhetsmålen om rening och infiltrering av dagvatten, effektiv mark- och resursanvändning, hållbart resande samt en levande kulturmiljö talar för att kommande exploateringar kommer att uppfylla programmets intentioner om tillskapandet av en attraktiv och hållbar stadsmiljö.

För att tillskapa en stadsmiljö fordras en betydligt högre exploateringsgrad mot vad kommunen i övrigt kännetecknas av. För att säkerställa detta bör därför miljö- och stadsbyggnadsnämnden pröva möjligheterna att höja exploateringsgraden inom programområdet. Inte minst torde en ökad exploateringsgrad kunna ske via förtätning. Inom programförslagets delområde C kan utrymme finnas för fler bostäder intill befintlig skola varför detta bör utredas ytterligare innan programförslaget tas upp för politiskt antagande.

Arbetsplatser

Då programområdet idag är ett särpräglad verksamhetsområde, omfattande kommunal service och mindre privata verksamheter inom kontor, lättare industri och handel, föreslås framförallt ny bostadsbebyggelse. Dock föreslås en flexibel markanvändning där bostadshus har lokaler för varierande verksamheter i bottenvåningen. Förslaget innebär att behovet av olika former av kommunal och privat service tillgodoses samt att det tillskapas ytterligare arbetstillfällen i området.



Skolor

Programförslaget konstaterar att kommande befolkningstillväxt, till följd av förslagets genomförande, medför att ytterligare omkring 12 nya förskoleavdelningar kommer att behövas inom programområdet. Förslaget om att utreda möjligheterna med att ersätta de två förskolepaviljongerna i anslutning till Järlaleden, norr om Sickla skola, samt väster om Svindersvikskolan med permanenta lösningar omfattande ca 8 respektive 4 avdelningar uppfattas som positivt. Tillsammans med förslaget om en ny förskola med ca 4-6 avdelningar, inom det område som idag ägs av Atrium Ljungberg, och programförslagets strategiska riktlinjer där bostadshus har lokaler för varierande verksamheter i bottenvåningen som kan tillgodose framtida behov av förskola, skola och annan kommunal service talar för en långsiktigt hållbar exploatering.

Kommunal mark

Programområdet omfattar mycket kommunal mark. I programområdets mellersta del, i den kil som avgränsas av Saltsjöbanan i norr, Järlaleden i söder och av Planiavägen i väster, återfinns en större kommunal grönyta som föreslås bli en ny stadspark med lekmöjligheter. Platsens bullerutsatta läge samt geologiska förhållanden där delar av området närmast Kyrkviken utgörs av gammal sjöbotten talar för förslaget. Givetvis ska krav på bullerskyddsåtgärder ställas i samband med utförandet av denna park.

I programområdets södra del, inom och i anslutning till Sickla skolområde, föreslås stärkt skolverksamhet i form av ny förskola samt ny bollplan. Utöver detta föreslås här även en förtätning med bostäder med varierande skala och byggnadshöjd. Dessa förslag förstärker stadsmiljön och intrycket av en tät och blandad stad.

I programområdets norra del, inom det kuperade området mellan Finntorp och Alphyddan, återfinns också kommunal mark. I detta relativt kuperade område föreslås ny bebyggelse i 4-6 våningar. Detta anses rimligt med tanke på den topografiska höjd området återfinns på.

För att skapa stadsmässighet bör exploateringsgraden vara hög. Programområdets topografiska skillnader medför svårigheter men för att uppfylla strategin om att skapa en tätare och mer blandad stad föreslås, innan programförslaget går upp för ett politiskt antagande, att möjligheterna att höja exploateringsgraden inom hela programområdet prövas ytterligare.

Kommunal ekonomi

Inför framtagandet av programförslaget för Planiaområdet tecknades ett programavtal mellan fastighetsägaren Atrium Ljungberg AB och Nacka kommun. Utöver att arbetsansvaret finns reglerat framgår av avtalet att samtliga kostnader förknippade med programarbetet skall fördelas lika mellan parterna. Även om det finns fler intressenter utgör de två aktörerna de två absolut största markägarna inom programområdet. Preliminär budget för programarbetet är beräknad till 1 700 000kr.



Innan kommunstyrelsens beslutar att anta programmet skall också ett ramavtal träffas mellan Atrium Ljungberg och Nacka kommun om ekonomiska och praktiska förutsättningar för utbyggnad av allmänna anläggningar. Medan iordningställandet av anläggningar inom kvartersmark åligger respektive exploatör är det kommunen som ansvarar för utbygganden av anläggningar på allmän plats. Samtliga kostnader avseende allmänna anläggningar och övergripande infrastrukturåtgärder inom allmän plats skall bäras av tillkommande bebyggelse och fördelas i relation till exploateringsgrad.

Framtagandet av kommande detaljplaner samt dessas genomförande fordrar också att detaljplaneavtal samt exploateringsavtal tecknas mellan berörda exploatörer och Nacka kommun. Medan ett detaljplaneavtal reglerar arbetsfördelning och kostnader för själva detaljplanarbetet reglerar exploateringsavtalet framförallt kostnader förknippade med detaljplanens genomförande. I kommande exploateringsavtal ska även ovannämnda kostnader avseende allmänna anläggningar och övergripande infrastrukturåtgärder inom allmän plats vara fastställt. Detta s.k. exploateringsbidrag ska belasta exploatören i proportion till exploateringsgraden inom området.

I exploateringsbidraget ingår även att finansiellt bidra till kommande utbyggnad av tunnelbanan. Överenskommelsen att förlänga tunnelbanans blå linje ut till Nacka grundar sig på Nacka kommuns åtagande om att bygga stad samt att delfinansiera utbyggnaden med 850 miljoner kronor (0,85 Mdkr). Utöver kommunen avses utbyggnaden finansieras av trängselskatter (3,35 Mdkr), staten (1,75 Mdkr), Stockholms stad (0,6 Mdkr) och landstinget (0,15 Mdkr). Kommunens beslut att bygga stad samt tunnelbanans tillkomst kommer att medföra ökade fastighetsvärden och därtill ökade försäljningspriser av fastigheter, vilka även kommer att tillfalla exploatörer inom Västra Sicklaön, där tre tunnelbanestationer kommer att anläggas. Samtliga exploatörer inom och i anslutning till tunnelbanans kommande sträckning ska på grund därav vara med och finansiera dess utbyggnad.

Avsikten med ovannämnda avtal är att kostnader inom projektet inte ska belasta kommunens skattekollektiv utan enbart exploatörerna. Då kommunen är en stor markägare inom programområdet kommer kommande markförsäljningar medföra ett positivt netto till kommunens projektbudget. Hur dessa försäljningar kommer att ske får kommande arbete utvisa; rimligtvis sker dock någon form av anbudsförfarande.

I de planer där extern exploatör bygger ut och äger mark som i kommande detaljplan ska övergå till att bli allmän platsmark ska marken överlåtas till kommunen utan ersättning. I programförslaget innebär detta bland annat att kommunen kommer att överta tre nya torgplatser. Vid färdigställandet av kommunala servicebyggnader såsom skolor, anläggandet av allmänna torgplatser samt allmänna lek- och rekreationsplatser kommer kommunen få driftkostnader för dessa byggnader och anläggningar.

Avgifter för vatten och avlopp debiteras enligt vid varje tidpunkt gällande taxa.



Genomförandefrågor

Genomförande

Under kommande planarbeten, inom de olika detaljplaneetapperna, kommer förslag till allmän platsmark och dess utformning att klargöras i detalj. Kommunen ansvarar för utbyggnad samt drift och underhåll av anläggningar på allmän plats. Kommunens tekniska nämnd är huvudman för det allmänna VA-nätet och Nacka Energi för det allmänna elnätet.

Trafikanläggningar

Även om programmet anger att biltrafiken ska hållas på rimliga nivåer och gång-, cykel- och kollektivtrafiken ska prioriteras innebär områdets målsättning om ett robust och sammanvävt gatunät med minskade barriärer för gående och cyklister omfattande investeringar i trafikanläggningar av olika slag. Särskilt problematisk och kostsamt kommer det att bli att minska barriäreffekterna hos de befintliga trafikanläggningarna Saltsjöbanan och Värmdövägen, som delar programområdet i en nordlig och en sydlig del, samt Järlaleden, som skär igenom området i öst-västlig riktning.

För att kunna skapa ett robust och flexibelt trafiksystem samt en stadsmässig miljö måste en koppling över Saltsjöbanan, som knyter samman programmets norra och södra del, tillkomma. Den trafikutredning som tagits fram inom programarbetet har undersökt möjligheterna att ordna en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen. Utredningen konstaterar dock att det enda ur stadsmiljösynpunkt rimliga förslaget till en sådan koppling är att tillskapa en korsning i plan med Saltsjöbanan. Alternativet anses dock utifrån trafiksäkerhetssynpunkt i dagsläget inte lämpligt att genomföra. Först när ett beslut tas om Saltsjöbanans framtid kan ställning tas till hur en koppling bäst kan ske mellan Planiavägen och Värmdövägen. Programmet föreslår fram till dess att ett sådant beslut tas att platsen mellan Planiavägens slut och Saltsjöbanan utvecklas till ett torg som medför att gångtunneln under Saltsjöbanan kan breddas och på så sätt minska spårets barriäreffekt samtidigt som tunneln förbättrar tillgängligheten och den upplevda tryggheten för gående och cyklister. Detta kan vara en korrekt slutsats dock upplevs en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen vara av sådan betydelse att programmet i detta avseende bör förtydligas. Behovet av en koppling samt dess följder för stadsmässighet samt ekonomi bör kunna klargöras ytterligare.

Programmet föreslår vidare att Planiavägen, liksom Värmdövägen och Järlaleden byggs om. Planiavägen föreslås utvecklas till en stadsgata med breda gångbanor, utrymme för dubbelriktad cykelbana, kantstensparkering samt plats för öppen dagvattenhantering. Utformningen innebär att vägens indelning i fyra körfält reduceras till totalt tre med en saxning mitt på sträckan. Järlaleden föreslås byggas om till förmån för gång- och cykeltrafikanter. Oskyddade trafikanter prioriteras och hastigheten för biltrafiken begränsas till 30 eller 40 km/tim samtidigt som gaturummet smalnas av och ger en mer stadsmässig karaktär. Detta medför att vägens barriäreffekt minskar och att tillgängligheten och sambandet mellan Kyrkviken och den nya exploateringen i programområdets östra del



förbättras samtidigt som Järlaleden uppfattas som en gata istället för som idag, en belastad trafikled. När det gäller ombyggnationen av Värmdövägen har kommunens trafikenhet redan ett sådant uppdrag. I uppdraget ingår att skapa en gata med stadskaraktär som också förbättrar möjligheterna för gång- och cykeltrafikanter.

Utöver ombyggnad av dessa tre vägar föreslås en ny länk för biltrafik mellan Alphyddevägen och Becksjudarvägen som kopplar ihop Alphyddan med Finntorp, Sjötorpsvägen i östra delen av Planiaområdet föreslås förlängas österut till Järlaleden och Gillevägen rekommenderas förbättringsarbeten som bland annat innebär en breddning av GC-stråket. Cykelnätet föreslås kompletteras, framförallt är det Planiaavägen norr om Planiarondellen som föreslås kopplas på huvudnätet längs Sickla Industriväg. Det regionala cykelstråken inom området uppgraderas till god standard, det vill säga 3,5 meter cykelbana och 1,8 meter gångbana.

Ett regeringsbeslut har nu fattats för en förlängning av tunnelbanans blå linje, från Kungsträdgården till Nacka, med bland annat ett stationsläge i Sickla. Programmet konstaterar att en tunnelbana med stationsläge i Sickla innebär att alla inom programområdet ges gångavstånd till tunnelbanan. Beslutet innebär således att strategin om att komplettera transportsystemen med tunnelbana till Nacka uppfylls. Beslutet underlättar också att strategin om att skapa en tät och mer blandad stad på Västra Sicklaön kan uppfyllas. För att än mer säkerställa möjligheterna att uppfylla denna strategi föreslås att miljö- och stadsbyggnadsnämnden ytterligare prövar möjligheterna att höja exploateringsgraden inom programområdet.

Ovannämnda förslag till nya trafiklösningar samt ombyggnad av befintliga trafikplaneringar bedöms nödvändiga för att skapa ett robust och flexibelt trafiksystem. I programförslaget har hänsyn tagits till eventuell placering av stationsläge samt tunnelbaneuppgångar i Sickla dock är det viktigt att frågan även fortsättningsvis, i kommande detaljplanarbeten, bevakas och följs upp.

Torg, park- och idrottsanläggningar

Då det på västra Sicklaön råder brist på torg inom allmän plats föreslår programmet tre nya torgplatser. Parkmarken norr om Kyrkviken benämns i programförslaget som en stadspark och utvecklas till en bullerskyddad plats för lek och rekreation. Sickla skola föreslås erhålla en ny bollplan belagd med konstgräs och given de mått som motsvarar standarden för en 7-mannaplan.

Parkering

Programmet anger att det är kommunens parkeringspolicy och parkeringsnorm som ska vara rådande för kommande detaljplaner. Programmet medger dock att kommunen kan komma att ställa hårdare krav inom de områden där kommunen äger mark. Exempel på sådant krav skulle då kunna vara krav på parkeringsköp i samband med markförsäljning.



I övrigt anges annars att för tillkommande bebyggelse ska parkeringar i första hand anordnas inom den egna fastigheten med ett angivet parkeringstal om 0,8 parkeringsplatser per lägenhet, större parkeringar ska förläggas i garage under mark och för handel och arbetsplatser är förslaget ca 15 parkeringsplatser per 1000kvm BTA (bruttoarea). Nödvändiga besöksparkeringar på allmän platsmark föreslås anordnas via till exempel kantstensparkering för att undvika att större markytor tas i anspråk.

Användandet av cykel skall prioriteras och programmet föreslår därför att utrymme ska avsättas för cyklar på torget vid Nacka station som idag helt saknar cykelparkering. Programmet anger vidare att cykelparkeringar bör finnas i anslutning till att offentliga platser såsom större busshållplatser, tågstationer, skolor, idrottsplatser och handel samt bostäder där cykelparkering bör placeras så nära entrén som möjligt.

För bebyggelsen på den kommunala marken i programområdets norra del, på höjden mellan Finntorp och Alphyddan, föreslår programmet att en utredning ska göras för att se till möjligheten att utnyttja det berggrum som idag finns under området med infart från Värmdövägen. Utöver ovannämnda förslag till samnyttjande av parkeringsplatser och ökade satsningar på cykel som transportmedel anses detta förslag som positivt och intressant för att tillmötesgå önskemålet om en hållbar tät och blandad stad.

Dagvatten

Inom programområdet fordras flertalet åtgärder av dagvattenhanteringen för att undvika utökade föroreningar och snabbare avrinning till följd av föreslagen nyexploatering och förtätning. Vid Planiavägen och Järlaleden finns översvämningsproblematik som med hjälp av framtagen dagvattenutredning kan lösas. För att säkerställa att programområdet uppnår en hållbar helhetslösning fordras dock en kombination av olika åtgärder. Utöver anläggandet av fyra utjämningsmagasin måste befintliga dagvattenledningar läggas om och rensas för att utjämna vattenflödena, en strandpromenad med reningsfunktion tillskapas längs norra strandzonen av Kyrkviken samt en kombination av olika LOD-lösningar (lokalt omhändertagande av dagvatten).

Geoteknik

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

Gemensamhetsanläggningar

Inom programområdet och inom kvartersmark kommer det finnas anläggningar som är gemensamma för flera fastigheter. Dessa gemensamhetsanläggningar utgörs exempelvis av tillfartsväg till fastigheterna, ytor för rekreation, kommunikation, parkeringar och gemensamhetslokaler. I enlighet med anläggningslagen ska exploitören eller exploitörerna inom en detaljplanetapp i förekommande fall ansöka om lantmäteriförrättning för bildande av gemensamhetsanläggningar.



Övriga genomförandefrågor såsom fastighetsrättsliga frågor rörandes t.ex. servitut, ledningsrätt och fastighetsbildning utreds under planskedet för respektive detaljplaneetapp.

Exploateringsenheten

Ulf Crichton
Exploateringschef

Richard Hallman
Exploateringsingenjör

Bilagor

- Bilaga 1: Ärendeöversikt
- Bilaga 2: Grunddata
- Bilaga 3: Kommunägd mark
- Bilaga 4: Programhandling inklusive bilagor