

Program för detaljplaner Finntorp

"Kompletteringsalternativet"



Maj 2006

Innehållsförteckning

INLEDNING	2
Finntorps utveckling	2
Syftet med programmet	3
Avgränsning	3
Programremiss	3
Utvecklingsscenarier	3
Inriktningsbeslut	4
Sammanfattning av programförslag	5
BAKGRUND	6
Finntorps årsringar	6
Ärendets hantering	7
PROGRAMFÖRSLAG	13
Kompletterande bebyggelse	13
Förbättringar av trafikstruktur/trafiksäkerhet	16
Skydd mot trafikbuller	25
Åtgärder på allmänna anläggningar	26
Ekonomi/genomförande	28
Riktlinjer för delområden	30
Översiktlig miljöredovisning	33

REFERENSMATERIAL

Samrådsunderlag, Finntorps framtid, 2002
Sammanställning av inkomna synpunkter, 2003 och 2005
Beräkning inandningsbara partiklar, SLB-analys mars 2004
Trafikbullerutredning, Ingemansson reviderad feb. 2006
Trafiknätsanalys, Ramböll augusti 2004
Nacka översiktsplan 2002
Fördjupad översiktsplan för Sickla 2000

Vad är ett detaljplaneprogram?

I Plan- och Bygglagen regleras att detaljplaner ska grundas på ett program om det inte är onödigt.

Ett program ska ange förutsättningarna för planarbetet och uttrycka kommunens vilja och avsikter med en viss planeringsuppgift. Syftet med ett detaljplaneprogram är att kommunens beslutsunderlag ska breddas med de berörda erfarenheter och synpunkter. De berörda ska ges möjlighet till insyn och påverkan innan kommunens ställningstaganden är låsta.

När programmet godkänts av kommunen ligger det till grund för kommande detaljplanearbeten.

INLEDNING

Finntorps utveckling

Förutsättningar idag

Finntorpsområdet kan beskrivas som en stadsdel i Nacka som rymmer många kvaliteter. Här finns en blandning av bostäder och arbetsplatser från olika tidsepoker, likaså kulturhistorisk bebyggelse och rekreationsmöjligheter. Området är vidare centralt beläget och har goda kommunikationer till omvärlden. Till svagheter hör att områdets service försämrats under senare år och boende har synpunkter på underhåll av gator och parker.

I Finntorpsområdet bor det 2262 personer enligt befolkningsstatistik 2005-06-30. Området har en lägre andel barn och ungdomar, och en högre andel äldre över 65 år, än genomsnittet i riket och i Nacka. Det är framför allt lägenheter med 2 och 3 rum och kök som är de dominerande. Antalet arbetsplatser har uppskattats till ca 1500, under 2005.

Behov och möjligheter

Finntorpsområdet står inte inför någon omvälvande förändring i dagsläget utan det handlar snarare om behov av förbättringar och möjligheter till kompletteringar av en befintlig stadsdel. Vad som behövs inom Finntorp är ett ökat underhåll och en upprustning av den yttre miljön, de allmänna platserna, parkerna och gatorna mellan husen. Ett utökat serviceutbud är också ett önskemål, men något som är svårt att styra med planering. Serviceunderlaget är ett resultat av efterfrågan och befolkningsunderlag. Befolkningsunderlaget kan dock förbättras om kompletteringar tillåts.

Inför skrivandet av detta program har en genomgång gjorts av vilka möjligheter till kompletterande bebyggelse som finns inom området. Enligt genomgången uppskattas möjligheten till kompletteringar till totalt ca 280 nya arbetsplatser och ca 320 nya bostäder. Av dessa har Kommunfullmäktige under 2004-2005 antagit detaljplan för "Område vid Tallidens skola", "Helgesons väg" samt "Svinderviken – husbåtar", (totalt 108 bostäder och ca 30 arbetsplatser). De två första detaljplanerna har vunnit laga kraft.



Finntorp från söder

De samlade kompletteringarna innebär en betydligt lägre exploateringsgrad än vad som tidigare diskuterats i samrådsunderlaget från 2002 (se "Samrådsunderlag" nedan). Minskningen beror på att AB Sofieberg minskat sina utbyggnadsplaner på Ryssviksvägen (se "Programförslag").

Kompletteringar och förbättringar i framtiden

Kommunen är positivt inställd till de kompletteringar som föreslås av fastighetsägare eftersom de bidrar till att vitalisera och bibehålla Finntorp befolkat. Programmet beskriver dels ett antal kompletteringsområden där det finns en potential för ny bebyggelse, dels områden som är i behov av förbättringar eller bevarande.

Initiativet till en komplettering ligger hos fastighetsägaren, som mot bakgrund av detta program kan ansöka om detaljpaneläggning. Kommunen äger en mindre del av den mark som föreslås kompletteras. På kommunen åvilar framför allt att ta initiativ till förbättringar inom park- och gatumark men även planering av områden som saknar detaljplan och kan behöva ett starkare bevarandeskydd.

Syftet med programmet

Programmet ska fungera som underlag för fortsatt detaljplanering och utveckling/bevarande av delområden inom Finntorpsområdet. Programmet har tagit sikte på utvecklingen fram till år 2015.

Programmet har fokuserat på några strategiskt viktiga frågor som är en förutsättning för Finntorps utveckling:

- Kompletterande bebyggelse
- Förbättringar av trafikstruktur/trafiksäkerhet
- Skydd mot trafikbuller
- Åtgärder på allmänna anläggningar
- Ekonomi/genomförande

Programmet ger även riktlinjer för nya detaljplaneområden. För delområden där riktlinjer saknas hänvisas till pågående markanvändning, gällande detaljplan och översiktsplan. Programmet beskriver även trafikkonsekvenser och översiktligt konsekvenser för miljön.

Avgränsning

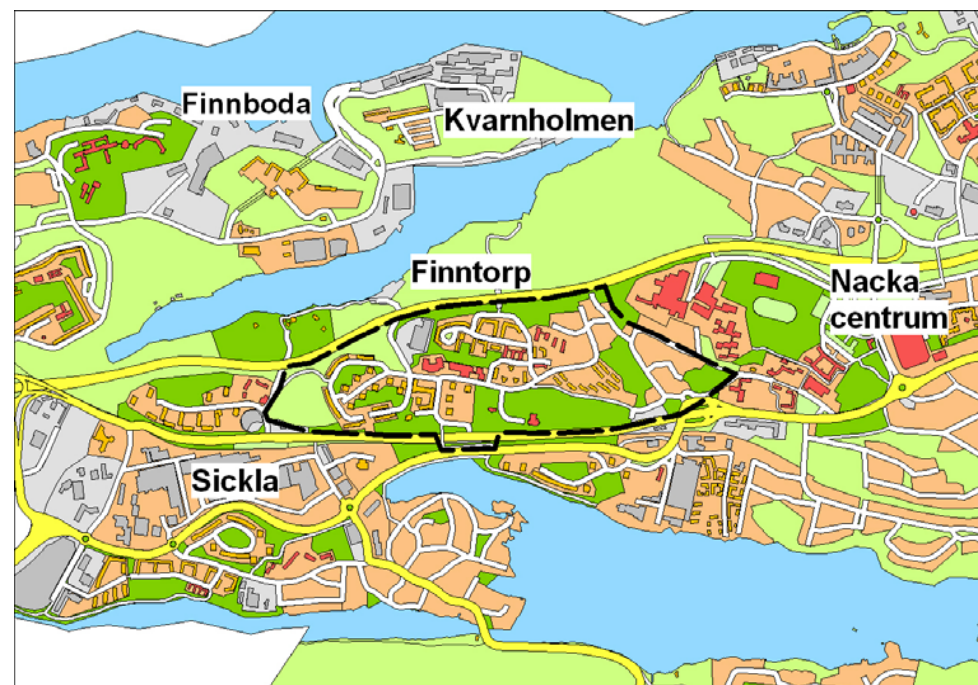
Programområdet avgränsas av Värmdöleden i norr och Värmdövägen i söder. I väster gränsar området till Alphyddan och i öster till skol- och idrottsområdet inom Centrala Nacka.

Programremiss

Områdesnämnden informerades i januari 2005 om ett programupplägg. I mars 2005 tillstyrkte Områdesnämnden ett utkast till program. Under april-juni 2005 bjöds fastighetsägare och boende in till en information och diskussion med möjlighet att lämna synpunkter. Områdesnämnden informerades om inkomna synpunkter i oktober 2005. Under remissen framkom att de boende vill se en varsam utbyggnad. Ett flertal boende och föreningar är emot en ny uppsamlingsgata mellan Blomstervägen och Birkavägen samt att intilliggande natur- och rekreationsytor på det östra berget tas i anspråk för bebyggelse.

Utvecklingsscenarier

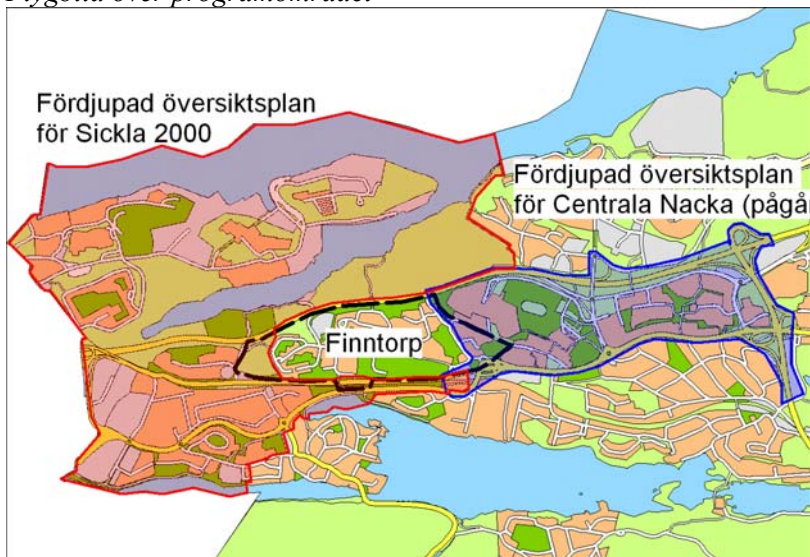
Enligt det ursprungliga uppdraget skulle samrådsunderlagets scenario ”Måttlig utveckling” (från 2002), prövas. Denna utveckling innebär i motsats till namnet en relativt kraftig exploatering. I dagsläget motsvaras inte detta scenario av faktiska anspråk på utbyggnad utan dessa är betydligt lägre. Programmet har därför tagit fasta på de lägre anspråk på kompletteringar som fanns 2005, dvs. ett ”Kompletteringsalternativ”. Om en exploatering enligt ”Måttlig utveckling” blir aktuell i framtiden, finns behov av att ompröva detta program, när det gäller trafikstrukturen. Samrådsunderlagets scenarier beskrivs under avsnittet nedan med samma namn.



Finntorpsområdets läge i Nacka



Flygbild över programområdet



Gällande och pågående arbete med fördjupad översiktsplan*)

Inriktningsbeslut

Genom ett beslut i Kommunstyrelsens arbetsutskott (§ 282) i december 2003 fick Planenheten i uppdrag att färdigställa arbetet med ett program för detaljplaner med följande inriktning:

- Programområdet begränsas till Finntorpsområdet.
- Översiktsplanefrågor som trafikleder och allmänna kommunikationsstråk, utanför Finntorpsområdet, behandlas inom den översiktliga planeringen.
- Utgångspunkten för fortsatt arbete ska vara en ”Måttlig utveckling” (se nedan under rubriken ”Samrådsunderlag”).
- Ny lokalbro över Värmdövägen utgår.
- Gång- och cykelförbindelse samt bussgata mot Centrala Nacka bör prövas i programmet.
- Gång- och cykelbron över Värmdövägen behandlas i programmet.
- Underhållsåtgärder behandlas inom ramen för Områdesnämndens budget. Viss upprustning bör även kunna finansieras i samband med exploateringar.
- Luft- och bullersituationen kring Finntorps centrum bör utredas.

Områdesnämnden Sicklaön tillstyrkte denna inriktning i oktober 2003. I april 2004 informerades Områdesnämnden om resultaten av luft- och trafikbullerutredningar som genomförts i början av 2004. Med anledning av de höga trafikbullervärden som redovisades för Finntorps centrum kunde Områdesnämndens presidium (juni 2004) framhålla:

- En fördubbling av trafiken genom Finntorps centrum, enligt en ”Måttlig utveckling”, kan inte tillåtas utan en utvecklad trafikstruktur och/eller åtgärder till skydd mot trafikbuller.

*) Kvarnholmen har undantagits från fördjupad översiktsplan Sickla 2000

Sammanfattning av programförslag

Finntorpsområdet föreslås kompletteras och förbättras genom ny bebyggelse och investeringar i ett antal allmänna anläggningar. Programmet tar sikte på utvecklingen fram till år 2015.

Området kan kompletteras med ny bebyggelse, sammanlagt ca 280 nya arbetsplatser och ca 320 nya bostäder på de platser som anges som kompletteringsområden. Inom befintlig bebyggelse kan ändrad användning prövas i mindre omfattning, om det överensstämmer med översiktsplan och program. Kulturhistorisk värdefulla miljöer ska bevaras, som Setterwallska villan med parkmiljön, Nacka kyrka med kyrkogård, f.d. arbetarvillor från sekelskiftet, egnahemshus från perioden 1920-1940 och tidstypisk 1950-talsbebyggelse.

Trafikstrukturen och trafiksäkerheten ska förbättras genom ny uppsamlingsgata mellan Birkavägen och Blomstervägen, ny gång- och cykelväg till gymnasie- och idrottsområdet, åtgärder i gatumiljön kring Finntorps centrum, vid huvudinfarten till Finntorp och på Ryssviksvägen. Dessutom ska gång- och cykelbron över Värmdövägen/järnvägen förbättras.

Markerat utredningsområde kring Birkavägen innebär att föreslagna förändringar i programmet måste samordnas med pågående översiktlig planering av Centrala Nacka. I samband med planeringen av Centrala Nacka ska en bussgata från Finntorpsområdets östra delar till gymnasie- och idrottsområdet prövas. I den kommuntäckande översiktliga planeringen ska framtida stationslägen för spårtrafik prövas.

Setterwallska parken ska rustas upp till en ”stadspark” och åtgärder genomförs kring Finntorps centrum och vid huvudentrén i syfte att få en tillgänglig, tilltalande, trygg och säker yttre miljö.

De negativa effekterna av trafikbuller ska minimeras genom en medveten planering av ny bebyggelse. Tillkommande bebyggelse kan skyddas mot

trafikbuller genom avskärmning, skyddande fasad och fönsterkonstruktion, genomgående lägenheter med ”tyst” sida eller farddämpande åtgärder.

Kostnader för investeringar i allmänna anläggningar som föreslås i programmet: ny uppsamlingsgata, nytt gång- och cykelstråk, åtgärder i gatumiljön kring Finntorps centrum, vid huvudentrén till Finntorp och på Ryssviksvägen, förbättringar av Setterwallska parken och gång- och cykelbron ska fördelas mellan exploateringar i proportion till exploateringsgraden. Dessutom ska exploateringar bidra med en andel för utbyggnaden av strandpromenaden längs Svindersviken.

En grov kostnadsuppskattning har gjorts av de totala kostnaderna för allmänna anläggningar. Kostnaden uppgår till ca 20 miljoner, varav 5,5 miljoner utgör kostnader för andel av utbyggnaden av strandpromenaden längs Svindersviken. Kostnader för normalt underhåll och reinvesteringar av befintliga anläggningar bekostas inte av exploateringar.

Utbyggnader ska föregås av en planering/projektering enligt en föreslagen planeringsordning. Åtgärder i gatumiljön kring Finntorps centrum är en förutsättning för kompletteringar. Angivna riktlinjer för detaljplanering och projektering ska beaktas.



BAKGRUND

Finntorps årsringar

Stadsdelen Finntorp, som ligger dold mellan de båda trafikstråken Värmdövägen och Värmdöleden, rymmer betydande kultur- och miljövärden. Namnet har sitt ursprung i torpet Finntorp som en gång lydde under Stora Sickla gård. År 1871 förvärvades torpet av grosshandlare Jacob Setterwall, som efter att några år senare förvärvat ytterligare markområden och här skapade sig ett exklusivt sommarboställe. Finntorp blev också platsen för Nacka kyrka, som uppfördes 1892 efter ritningar av arkitekten Gustav Wickman.

Den industriella expansionen under 1800-talets slut innebar att flera stora industrier etablerade sig i Sickla och med detta följde behovet av bostäder för de anställda. I Finntorp byggdes flerfamiljsvillor främst kring området kring Birkavägen men också i det område som idag är Finntorps centrum. Några årtionden senare och som en följd av de statliga egnahemslånen tillkomst uppfördes under perioden 1920-1940 ett flertal egnahemshus främst utmed Järneksvägen.

Finntorp som stadsdel i modern bemärkelse växte dock fram först med den år 1949 antagna stadsplanen, som förutom bostadsområden även innehöll en mindre centrumbildning. Ett drygt decennium senare togs ytterligare en stadsplan, nu för området ”Östra Finntorp” som bl.a. innebar ett än mer välrustat centrum och fyra åtta våningars punkthus. Annan tillkommen bebyggelse vid denna tid var det på Finntorpshöjden 1959 uppförda industrihuset för Esselte (ägs idag av AB Sofieberg), ritad av arkitekten Sven Trädgårdh. Under 1970-talet uppfördes ett bostadsområde nordost om kyrkan utmed Blomstervägen och under 1980-talet påbörjades uppförandet av servicehuset Biet. Ett fåtal villor har också tillkommit sedan 1960-talet. Två delområden saknar än idag detaljplan, området vid Blomstervägen/Borgvägen samt området vid Birkavägen/Järneksvägen. Båda dessa områden innehåller bebyggelse av kulturhistoriskt värde.

Finntorp har haft en relativt långsam framväxt vilket också avspeglar sig i bebyggelsens tydligt avläsbara årsringar där varje årsring har sitt kulturhistoriska värde. Den årsring som kanske främst satt sin prägel på Finntorp är 1950-talet, vars stadsplanetänkande utmärks av omsorgsfullt planerade och terränganpassade bebyggelseenklaver, trivsamma och lummiga gårdar samt smalhus och punkthus luftigt grupperade i grannskapsenheter. På senare år har man på många håll genom tilläggsisolering och andra ovarsamma åtgärder förvanskats mycket av efterkrigstidens bebyggelse. Finntorps 1950-talsbebyggelse är ovanligt väl bevarad och det är därför av stor vikt att man i kommande planering slår vakt om dess värden.

Andra årsringar och områden av stort kulturhistoriskt värde är parkmiljön med den Zetterwallska villan – idag byggnadsminne - liksom kyrkan med park och kyrkogård. Skyddsvärda är också f.d. arbetarvillorna från sekelskiftet liksom de tidstypiska egnahemshus från 1920-1940-talen.



Exempel på 1950-talsbebyggelse

Ärendets hantering

Önskemål om planering

Finntorps framtid har diskuterats under ett antal år. Politikerna i Områdesnämnden Sicklaön inledde år 2000 en diskussion med boende- och företagargrupp kring Finntorps centrum. Områdesnämnden anordnade även ett öppet hus samma år i biblioteket i Finntorp. Diskussionen var öppen för alla boende, föreningar och företag i Finntorp. En allmän uppfattning som framkom vid dessa diskussioner var att serviceutbudet bör upprätthållas eller förbättras och att Finntorp har ett eftersatt underhåll på gator, trottoarer och parkmark.

Under senare år har ett antal markägare inom Finntorpsområdet kommit in med önskemål om exploateringar. Företaget Sofieberg AB (ägare av företagshuset på Ryssviksvägen) inkom 2001 och 2003 med förslag på mycket omfattande utbyggnader av nya kontorshus i anslutning till det befintliga. I ett maximalt alternativ föreslogs ca 2500 nya arbetsplatser och ca 40 nya lägenheter. Politikerna bedömde att exploateringen var så omfattande att förslaget måste ställas i relation till hela Finntorps utveckling och trafikförsörjning. Påbörjat detaljplanearbete för arbetsområdet vid Ryssviksvägen har därmed fått ligga vilande i avvaktan på detta programförslag.

Andra markägare och intressenter har under senare år lämnat önskemål om att bygga bostäder i mindre omfattning. Politikerna har varit positiva till mindre kompletteringar av bostäder. Detaljplanearbeten har därmed kunnat genomföras för område vid Tallidens skola, Helgesons väg och Svindersviken husbåtar (den sistnämnda ligger i anslutning till Finntorp). Utbyggnad av området vid Tallidens skola och Helgesons väg har genomförts. Mer omfattande kompletteringar eller förändringar har föreslagits, t.ex. vid Ryssviksvägen och inom Finntorps centrum. Dessa projekt, med flera andra, blir möjliga att genomföra med stöd av detta program.



Samrådsunderlag

I maj 2001 godkände Kommunstyrelsen en startpromemoria för Finntorpsområdet och uppdrog åt Områdesnämnden att utarbeta en fördjupad översiktsplan/program för Finntorp. Ett samrådsunderlag utarbetades av J&W (numera WSP Group) i september 2002. Miljö & Stadsbyggnad deltog i framtagandet av en del underlagsmaterial.

Samrådsunderlaget, benämnt "Finntorps framtid", utarbetades i syfte att fungera dels som fördjupad översiktsplan/program för kommande detaljplaner, dels som ett åtgärdsprogram för upprustning av Finntorps gator och parker. Det var ett omfattande underlag som syftade till att diskutera hela Finntorps utveckling. Underlaget behandlade även ett större geografiskt område än det som avgränsats i startpromemoria och i detta program. I diskussionen ingick även områden söder om Värmdöleden.

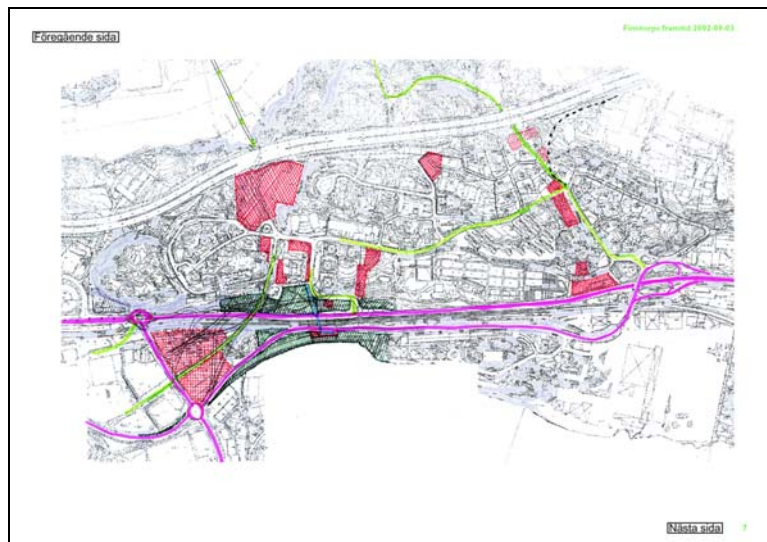
Program för Finntorp

Samrådsunderlaget redovisade tre olika utvecklingsscenarier och vilka konsekvenser dessa skulle få på trafiksituationen. De tre scenarierna var:

1. ”Bevarande”, i huvudsak ett bibehållande av dagens struktur.
2. ”Måttlig utveckling”, ca 250 nya bostäder och ca 1400 nya arbetsplatser i Finntorp. Arbetsplatserna var koncentrerade till AB Sofieberg vid Ryssviksvägen.
3. ”Kraftig utveckling”, ca 250 nya bostäder och 2500 nya arbetsplatser i Finntorp. Utöver förslaget ”Måttlig utveckling” innehöll förslaget dessutom en ny lokalbro över Värmdövägen och ytterligare bebyggelse söder om Värmdövägen.

Trafikkonsekvenserna av förslagen uppskattades enligt följande:

Ett ”Bevarande” innebär ingen större skillnad vad gäller trafiken. En ”Måttlig utveckling” skulle innebära en fördubbling från ca 4000 fordon/dygn idag till ca 7600 f/d vid infarten till Gamla Värmdövägen 2015. En ”Kraftig utveckling” skulle innebära att trafiken på Gamla Värmdövägen mer än fördubblades till 9100 f/d.



Förslag till exploatering i Samrådsunderlaget



Modellfoto över förslag till utbyggnad av Sofieberg vid Ryssviksvägen dec 2001

Samrådsunderlaget skickades ut på remiss mellan juni och november 2002. Av samrådet framgick att myndigheter och kommunala instanser ställde sig allmänt positiva till en vitalisering av Finntorp. Kommunstyrelsens arbetsutskott (KSAU) förordade scenariot ”Måttlig utveckling” och ansåg att scenariot ”Kraftig utveckling” skulle utgå. Föreningar och boende var dock negativa till den kraftiga utbyggnaden vid Ryssviksvägen och till en ny lokalbro genom Setterwallska parken. De var däremot positiva till en varsam utbyggnad av nya bostäder och arbetsplatser. Flera av föreningarna ansåg att scenariot ”Måttlig utveckling” innebar för hög exploatering. Framför allt framfördes en oro med anledning av trafikökningen i Finntorps centrum.

Inriktning 2003

KSAU fattade beslut om nytt upplägg för projektet i december 2003. Uppdraget innebar att ett program för detaljplaner för Finntorp skulle upprättas och att det begränsades i förhållande till tidigare omfattning. I uppdraget ingick inte att upprätta fördjupad översiktsplan, inte att hantera området söder om Värmdövägen, inte förbättringsåtgärder som rör Områdesnämndens allmänna underhåll av gator och parker (även om det omnämns i programmet). Ansvarig för uppdraget har Planenheten varit i samarbete med övriga enheter inom Miljö & Stadsbyggnad.

En viktig programfråga som lyftes fram i uppdraget var att hitta ett tak för vilken trafikökning Finntorps centrum tål, samtidigt med att godtagbara gränsvärden för luft och buller uppnås. Samrådsunderlaget behövde därmed kompletteras med utredningar av luft- och bullersituationen idag och i framtiden.

Samrådsunderlagets status

Samrådsunderlaget från september 2002 innehåller olika delar; en inledande del, en förslagsdel, en nulägesbeskrivning och ett antal bilagor. Följande avsnitt i samrådsunderlaget har utgjort underlag även till detta program:

- Nulägesbeskrivning
- Bilaga 1 Bebyggelsekaraktär - beskrivning
- Bilaga 2 Finntorps grönytor

Samrådsunderlagets förslagsdel och konsekvenserna av förslaget har omarbetats i detta program. Samrådsunderlagets Bilaga 4 Åtgärdsprogram för Finntorp redovisar bl.a. förbättringar av grönytor och trafikmiljöer. Åtgärdsprogrammet är användbart i kommande detaljplanarbeten men även när det gäller Områdesnämndens allmänna ansvar för drift och skötsel av gator och parkmark.



Bilaga 1 Bebyggelsekaraktär – beskrivning



Bilaga 2 Finntorps grönytor

Luft- och bullerutredningar

I uppdraget att diskutera Finntorps utveckling ingick att studera luft- och bullersituationen kring Finntorps centrum idag och i framtiden. Luft- och bullerutredningar genomfördes under våren 2004 för att uppskatta konsekvenserna av tidigare samrådsunderlagets alternativ ”Bevarande” och ”Måttlig utveckling”. Till följd av att bland annat utbyggnadsgraden sänkts i programmet genomfördes en reviderad trafikbullerutredning i enlighet med programförslagets ”Kompletteringsalternativ” i februari 2006.

Som underlag till utredningarna har uppskattningar av trafikmängder gjorts. Trafikmängder för dagens situation och framtida situation redovisas under avsnittet om trafikkonsekvenser längre fram i programmet.

Luftutredning

SLB-analys utförde i mars 2004 spridningsberäkningar av halter inandningsbara partiklar för två olika scenarier år 2010, ”Bevarande” och ”Måttlig utveckling”. Syftet med utredningen var att jämföra resultaten av beräkningarna med gällande miljökvalitetsnormer. Enligt normerna bör dygnsmedelvärdet inte överstiga 50 ug/m³.

Beräkningarna visar att i alternativet ”Måttlig utveckling” överskrider inte miljökvalitetsnormens dygnsmedelvärde 50 ug/m³ någonstans i området förutom närmast Värmdöleden (uppgår som mest till 70 ug/m³).

I alternativet ”Bevarande” beräknas partikelhalten på Gamla Värmdövägen bli 35-36 ug/m³ och vid alternativet ”Måttlig utveckling” bli 39-41 ug/m³ år 2010. Det innebär att dygnsmedelvärdet längs Gamla Värmdövägen ligger under normen i de båda scenarierna.

Eftersom programförslagets ”Kompletteringsalternativ” innebär en mindre utbyggnad än vid en ”Måttlig utveckling” innebär det att normen för halter inandningsbara partiklar klaras enligt detta programförslag.

Trafikbullerutredningar

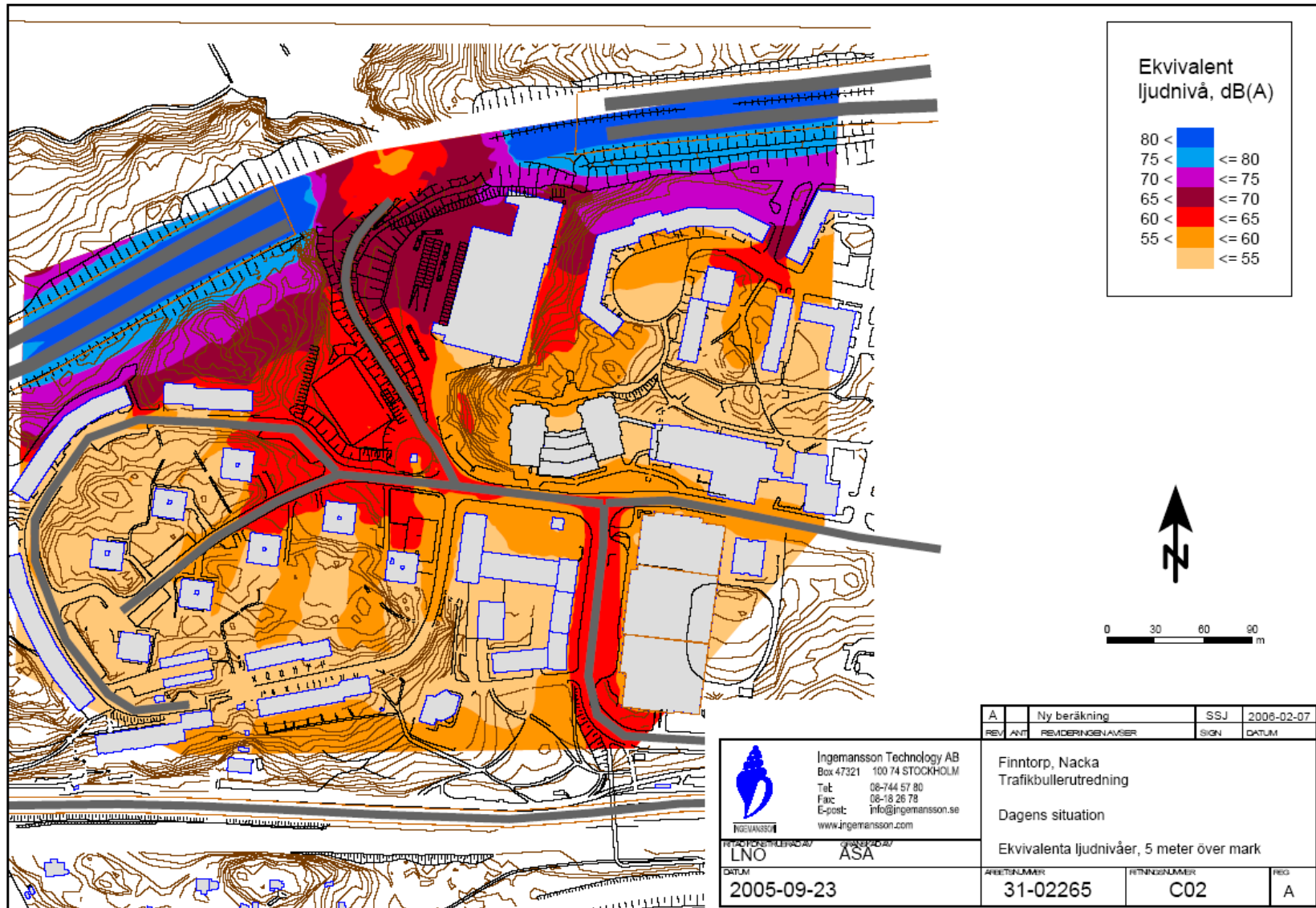
Konsultföretaget Ingemansson gjorde under 2004 en översiktlig beräkning av trafikbullret kring Finntorps centrum för två olika trafikscenarier, ”Bevarande” år 2001 och ”Måttlig utveckling” år 2015. Syftet var att redovisa konsekvenserna av tidigare ”samrådsunderlag”. Det kunde konstateras att det rekommenderade gränsvärdet 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå redan överskreds år 2001 utomhus vid fasader till bostäder i Finntorps centrum. Situationen skulle ytterligare förvärras år 2015 vid en ”Måttlig utbyggnad”. Den ekvivalenta ljudnivån utomhus uppskattades i beräkningarna öka från 55-60 dB(A) till 60-65 dB(A).

Trafikbullerberäkningen har därefter reviderats, dels för att anpassas till den lägre utbyggnadsgraden enligt detta program, dels på grund av behov av justeringar av de trafiksiffror som legat till grund för beräkningarna. I reviderad trafikbullerrapport från februari 2006 redovisas trafikbullernivåer för dagens situation år 2005 och en framtida situation år 2015.

Enligt dagens situation överskrider gränsvärdet för ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasader längs med gaturummet på Gamla Värmdövägen i Finntorps centrum. Den ekvivalenta ljudnivån i fasader uppgår idag till 55-60 dB(A). Vid värst utsatt fasad väster om Gamla Värmdövägen uppgår den ekvivalenta ljudnivån till 59 dB(A) idag. Vid föreslagna bostäder väster om Ryssviksvägen uppgår den ekvivalenta ljudnivån i fasad idag till 60-65 dB(A).

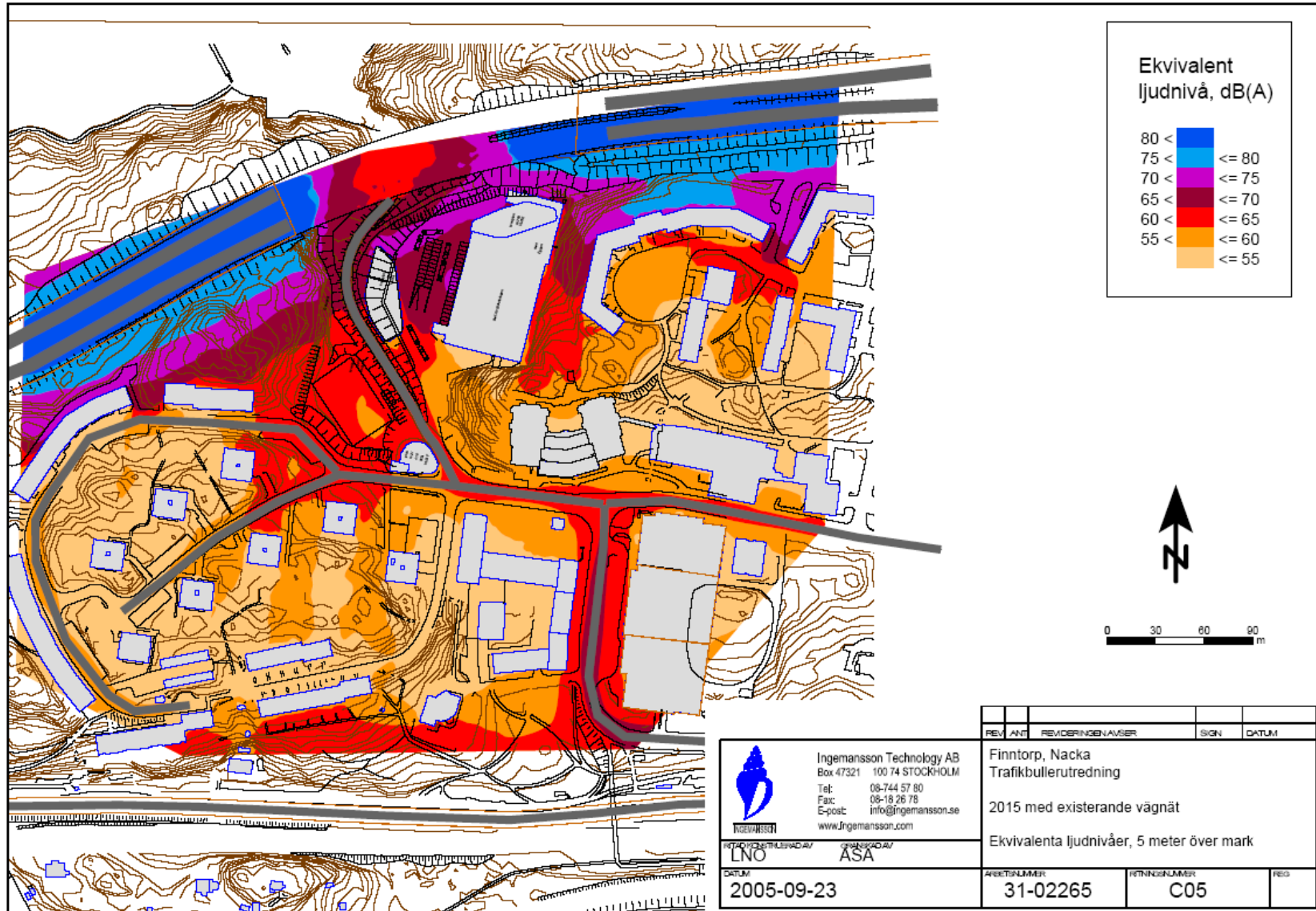
Enligt den framtida situationen kommer den ekvivalenta ljudnivå vid fasader längs Gamla Värmdövägen i Finntorps centrum att öka med 1-2 decibel beroende på bostadens läge. För föreslagna bostäder väster om Ryssviksvägen blir den ekvivalenta ljudnivån något lägre än idag, dock minst 55-60 dB(A) som ändå ligger över gränsvärdet. Detta beror på den skärmeffekt som uppstår om ett nytt kontorshus uppförs längs Ryssviksvägen. Beräkningar av dagens situation och framtida situation för programförslagets ”Kompletteringsalternativ” redovisas på följande två sidor för nivåer 5 meter över mark.

Program för Finntorp



Trafikbuller för dagens situation 5 meter över mark

Program för Finntorp



Trafikbuller för framtida situation (2015) enligt programförslag 5 meter över mark

PROGRAMFÖRSLAG

Kompletterande bebyggelse

Kompletterande bebyggelse tillåts enligt detta program inom de delområden som anges i sammanställningen här bredvid och på tillhörande karta på nästa sida. I detaljplan prövas områdenas utformning och omfattning mer i detalj. I avsnittet som beskriver riktlinjer för delområden anges vilka aspekter som ska beaktas speciellt vid planläggningen.

Generellt för alla kompletteringsområden gäller att ny bebyggelse ska utformas och placeras med hänsyn tagen till befintlig arkitektur, kulturmiljö, landskapsbild och vegetation m.m. Strävan bör vara att uppnå en blandning av bostäder och arbetsplatser för att få ett levande samhälle både dag- och kvällstid. Den fysiska miljön ska utformas för att förhindra brott och främja trygghet och säkerhet. Parkering ska kunna anordnas inom fastigheten/detaljplaneområdet och föreslagna parkeringsnormer följas. Bostäder och arbetsplatser ska utformas och placeras i syfte att uppnå en hållbar utveckling, god livsmiljö och hälsa. Framförallt ska trafikbuller beaktas.

Sammanställning över kompletteringsområden

I följande sammanställning över kompletteringsområden anges möjligt antal nya arbetsplatser och bostäder inom delområden. Angivna siffror ska ses som uppskattningar och deras lämplighet ska prövas närmare under detaljplaneskedet. Enstaka arbetsplatser kan skapas i anslutning till ny bostadsbebyggelse. Dessa har uppskattats till totalt ca 20 arbetsplatser, utspridda på olika delområden (i tabellen angivet med x).

Kompletteringsområden	ca antal nya arbetsplatser	ca antal nya bostäder
1. Fredrik Jahns gränd	x	10
2. Setterwalls v/Finntorpsv	x	30
3. Ryssviksv	180	
4. Becksjudarv/Finntorpsv	x	80
5. Väster om prästgården	x	50
6. Värmdöv/Kyrkstigen*)	50	10
7. Blomsterv/Birkav*)	x	20
Summa utspridda arbetsplatser (x)	20	
Delsumma	250	200
Detaljplanelagda områden		
8. Område vid Tallidens skola		50
9. Helgesons väg		8
10. Svindersviken - husbåtar	30	60
Delsumma	30	118
Totalsumma avrundat	280	(318)320

*)Kompletteringsområdet berörs av ett utredningsområde som berör Birkavägen och trafikplatsen vid Järlaleden/Värmdövägen. Birkavägens trafikfunktion diskuteras inom ramen för arbetet med en fördjupad översiktsplan/program för Centrala Nacka. Se nedan under avsnittet ”Förbättringar av trafikstruktur/trafiksäkerhet” under rubriken Pågående programarbete för Centrala Nacka - Utredningsområde på sidan 20.

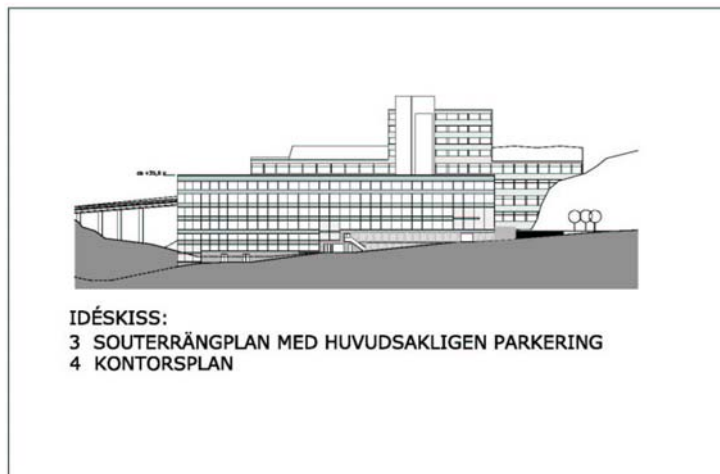


Kompletteringsområden

Utbyggnadsplaner på Ryssviksvägen

AB Sofieberg, fastighetsägare till företagshuset vid Ryssviksvägen, har tidigare redovisat planer på mycket omfattande exploateringar. I dagsläget är efterfrågan på kontorslokaler något osäker. Sofieberg anser därför att en större utbyggnad av kontor är förenat med ett för stort risktagande. En exploatering enligt samrådsunderlagets ”Måttlig utveckling” kan inte heller accepteras av Områdesnämnden utan åtgärder. Vid en sådan exploatering, som innebär att trafiken fördubblas, anser Områdesnämnden att en ny tillfart till Ryssviksvägen ska prövas.

Istället för tidigare ”Måttlig utveckling” då Sofieberg hade önskemål om att bygga ca 1200 nya arbetsplatser, är Sofiebergs ambition idag ca 180 nya arbetsplatser eller ca 11 000 kvm BTA (bruttoarea) ny lokalyta. På kort sikt vill de bygga ca 1 800 kvm BTA lokalyta i anslutning till befintligt företagshus, vilket motsvarar ca 30 arbetsplatser. På längre sikt vill de bygga ca 9 300 kvm BTA lokalyta med parkeringsgarage, vilket motsvarar ca 150 nya arbetsplatser öster om Ryssviksvägen (se vy från väster och situationsplan). Reviderad startpromemoria godkändes av Kommunstyrelsen i september 2005, med denna inriktning.



Vy från väster som redovisar fasad av ny kontors- och garagebyggnad



NYTT KONTORSHUS VID RYSSVIKSVÄGEN - FINNTORP

Situationsplan som redovisar föreslaget område för ny kontors- och garagebyggnad längs Ryssviksvägen (skrafferat område).

Förbättringar av trafikstruktur/trafiksäkerhet

Kollektivtrafik

Finntorpsområdet är väl försörjt när det gäller kollektivtrafik. Längs Värmdövägen trafikerar busslinjer med hög turtäthet in till Slussen samt mot andra delar av Nacka. En kvarterslinje (buss 469) trafikerar dagligen de inre delarna av Finntorpsområdet och ökar tillgängligheten för boende på Becksjudarvägen, i Talliden och på Blomstervägen/Birkavägen. Närmaste station på Saltsjöbanan är, för de östra delarna Saltsjö-Järla station och, för de västra delarna Nacka station.

Enligt ”Trafiknätsanalys” (Ramböll, augusti 2004) är framkomligheten för kollektivtrafiken god. Likaså bedöms tillgängligheten till kollektivtrafiken som god. Dock kan tillgängligheten till kollektivtrafiken på Värmdövägen uppfattas som mindre god för de som har långt avstånd eller har nedsatt rörelseförmåga, eftersom området innehåller stora höjdskillnader.

Det har i samrådsunderlaget framförts att tvära kollektivtrafikförbindelser mellan Finntorpsområdet och intilliggande delområden saknas, t.ex. förbindelser till Nacka gymnasium och områden söder om Värmdövägen. I dagsläget saknas tillräckligt med reseunderlag för tvärförbindelser mot gymnasieområdet. Det kan dock bli aktuellt i framtiden om de Centrala delarna av Nacka utvecklas (se nedan om programarbete för detta område).

Förslag

Busslinje 469 som idag trafikerar Blomstervägen – Borgvägen – Birkavägen föreslås få en ny sträckning genom att ny uppsamlingsgata byggs mellan Blomstervägen och Birkavägen. Se flygbild som redovisar området för föreslagen ny uppsamlingsgata, som ska fungera både för kollektiv-, gatu-, gång- och cykeltrafik.

Möjligheten till att anordna en ny bussgata mellan östra Finntorpsområdet och gymnasie- och idrottsområdet bör bevakas i samband med programarbetet/översiktsplaneringen för Centrala Nacka. Programmet för

Finntorp tar inte ställning till bussgatan läge, bara att en förbindelse bör reserveras. Åtgärden kan inte ses som en förutsättning för föreslagna kompletteringar inom Finntorp.

Likaså bör framtida stationslägen vid en konvertering av Saltsjöbanan till snabbspårväg bevakas inom den översiktliga planeringen. Diskussioner pågår även kring möjligheten att dra ut tunnelbana till Nacka ifrån Stockholm. Framtida stationer bör förläggas optimalt för att fånga upp mesta möjliga folkmängd. Förslag till kollektivtrafikstruktur redovisas på karta på nästa sida.



Flygbild som redovisar läge för ny uppsamlingsgata



Kollektivtrafikstruktur

Program för Finntorp

Gatutrafik (bilar, gång- och cykeltrafik)

Gatustrukturen i området har huvudsakligen tillkommit under 1950-talet. Från början fungerade Gamla Värmdövägen och Kyrkstigen som genomgående huvudgata men de ersattes senare av den moderna Värmdövägen. Kyrkstigen är idag avstängd för biltrafik och har byggts om till gång- och cykelväg. Även Blomstervägen är avstängd för genomfart av biltrafik. Det innebär att de östligaste delarna av området endast nås med bil från Birkavägen medan huvuddelen av området nås med bil via infarten längs Gamla Värmdövägen.

Dagens trafikstruktur, med huvudinfart via Gamla Värmdövägen, innebär en trafikkoncentration i Finntorps centrum i jämförelse med övriga delar. Vid infarten till Finntorp passerar idag i genomsnitt 4000 fordon/dygn. (Se karta som redovisar uppskattningar av dagens trafikmängder längre fram.) Trafikmängderna är dock inte så höga att det begränsar framkomligheten för bilarna. Däremot innebär trafiken vissa miljöstörningar för de bostäder, arbetsplatser och centrumfunktioner som gränsar till Gamla Värmdövägen.

Nacka kyrka är väl synlig från och gränsar till Värmdövägen. En nackdel är att man måste köra genom Finntorps centrum för att nå kyrkan och dess parkering om man kommer med bil.

Gång- och cykelvägnätet är av varierande standard. Dels finns helt trafikseparerade gångvägar och trottoarer längs med gatorna. Dels finns vissa gator som saknar trottoar. På vissa sträckor finns helt separerade cykelförbindelser, men i huvudsak cyklar man på gatan. Längs med Värmdövägen går ett regionalt cykelstråk med trafikseparerade banor längs båda sidor.

Enligt ”Trafiknätsanalys” (Ramböll, augusti 2004) bedöms gångvägarna längs uppsamlingsgator dvs. längs Finntorpsvägen, Gamla Värmdövägen och Blomstervägen, som god. Däremot bedöms cykelvägen som mindre god längs Finntorpsvägen och Gamla Värmdövägen, eftersom cykeltrafiken måste köra ute på gatan tillsammans med bilarna.

Förslag

Finntorp föreslås få en jämnare spridning av biltrafiken. Det kan åstadkommas om området får fler infarter och genomfartstrafik tillåts mellan den östra och västra delen.

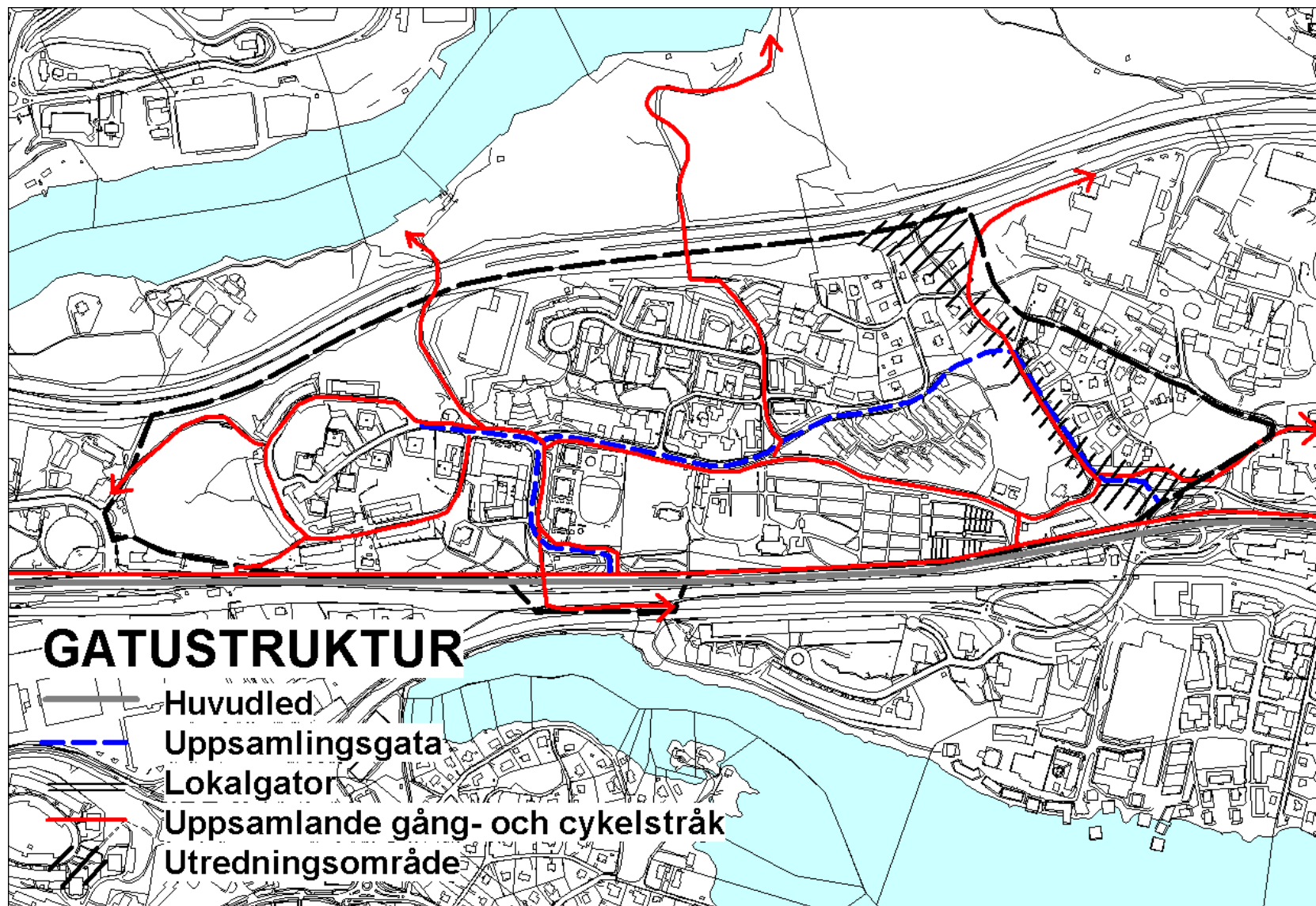
Ny uppsamlingsgata byggs för kollektiv-, gatu-, gång- och cykeltrafik mellan Blomstervägen och Birkavägen, så som redovisats under avsnittet om kollektivtrafik. Därmed får området två infarter som tillsammans försörjer hela området. Ny gång- och cykelväg ska byggas från områdets östra delar till Nacka Gymnasium och Nacka Sporthall.

Befintliga uppsamlingsgator kring Finntorps centrum med tillhörande gångbanor behöver förbättras. Likaså behöver gång- och cykelbron över Värmdövägen/järnvägen förbättras. Områdets gatustruktur med uppsamlingsgator, gång- och cykelstråk redovisas på karta över gatustruktur på nästa sida.

Trafiksituationen kring Finntorps centrum och vid huvudinfarten ska åtgärdas för att nå en trafiksäker, trygg och tilltalade miljö som motsvarar moderna krav. Framför allt ska trafikmiljön utformas i högre grad med hänsyn tagen till oskyddade trafikanter. Åtgärderna i gatumiljön kring Finntorps centrum är inte enbart en fråga om trafikmiljö utan handlar även om tillgänglighet, trivsel, överskådlighet och trygghet på allmänna ytor. Om möjligt ska torget, som inte utgör allmän platsmark utan ägs av en bostadsrättsförening, involveras i förbättringen. Åtgärderna kring Finntorps centrum är en förutsättning för att kompletteringar av Finntorp ska kunna komma till stånd.

Det bör även prövas om det skulle vara lämpligt med en ny tillfart till Nacka kyrka från Gamla Värmdövägen. Frågan bör prövas i samband med detaljplan för området ”Väster om prästgården”.

Om en utbyggnad enligt det ”Måttliga alternativet” skulle bli aktuellt i framtiden ska ny tillfart till Ryssviksvägen prövas, t.ex. via tunnel under Finntorps östra berg eller via infarten till Alphyddan från Värmdövägen.



Gatustruktur

Utredningsområde – Programarbete för Centrala Nacka

Ett programarbete för en fördjupning av översiktsplanen för Centrala Nacka påbörjades 2002 i syfte att ge riktlinjer för kommande detaljplanering av området. En preliminär avgränsning av Centrala Nacka redovisas på sidan 4.

Efter att arbetet varit vilande återupptogs arbetet under hösten 2004. Ett antal idéverkstäder och seminarier har genomförts, där både tjänstemän och politiker har deltagit. Syftet med verkstäderna har främst varit att diskutera stadshusområdets utveckling men även Ryssbergen och Kvarnholmen har berörts. Det har bland annat diskuterats olika förslag på en utvecklad trafikstruktur som inte bara berör Centrala Nacka utan involverar angränsande områden och då även den östra delen av Finntorp (Birkavägen).

I arbetet med att utveckla Centrala Nacka finns ett alternativ med nya vägförbindelser i Birkavägens förlängning för att komma upp på motorvägen och under motorvägen till Ryssbergen. Några politiska beslut för att gå vidare finns dock inte. Innan det är möjligt att gå vidare med någon av de trafiklösningar som föreslås ska konsekvenserna av de olika förslagen beskrivas och bedömas.

Under 2006 kommer en aktualitetsprövning av den kommundäckande översiktsplanen att påbörjas. I det arbetet kommer det bli aktuellt med en översyn av kommunens totala trafikinfrastruktur, där de Centrala delarna av Nacka är särskilt viktiga.

För att markera att diskussioner pågår som berör Birkavägens framtida funktion har området utmed Birkavägen angivits som **utredningsområde** i programmet för Finntorp. Det innebär att innan detaljplaner kan genomföras för de delar som berörs av utredningsområdet måste en samordning ske med annan övergripande planering som berör de Centrala delarna av Nacka.

Trafikkonsekvenser

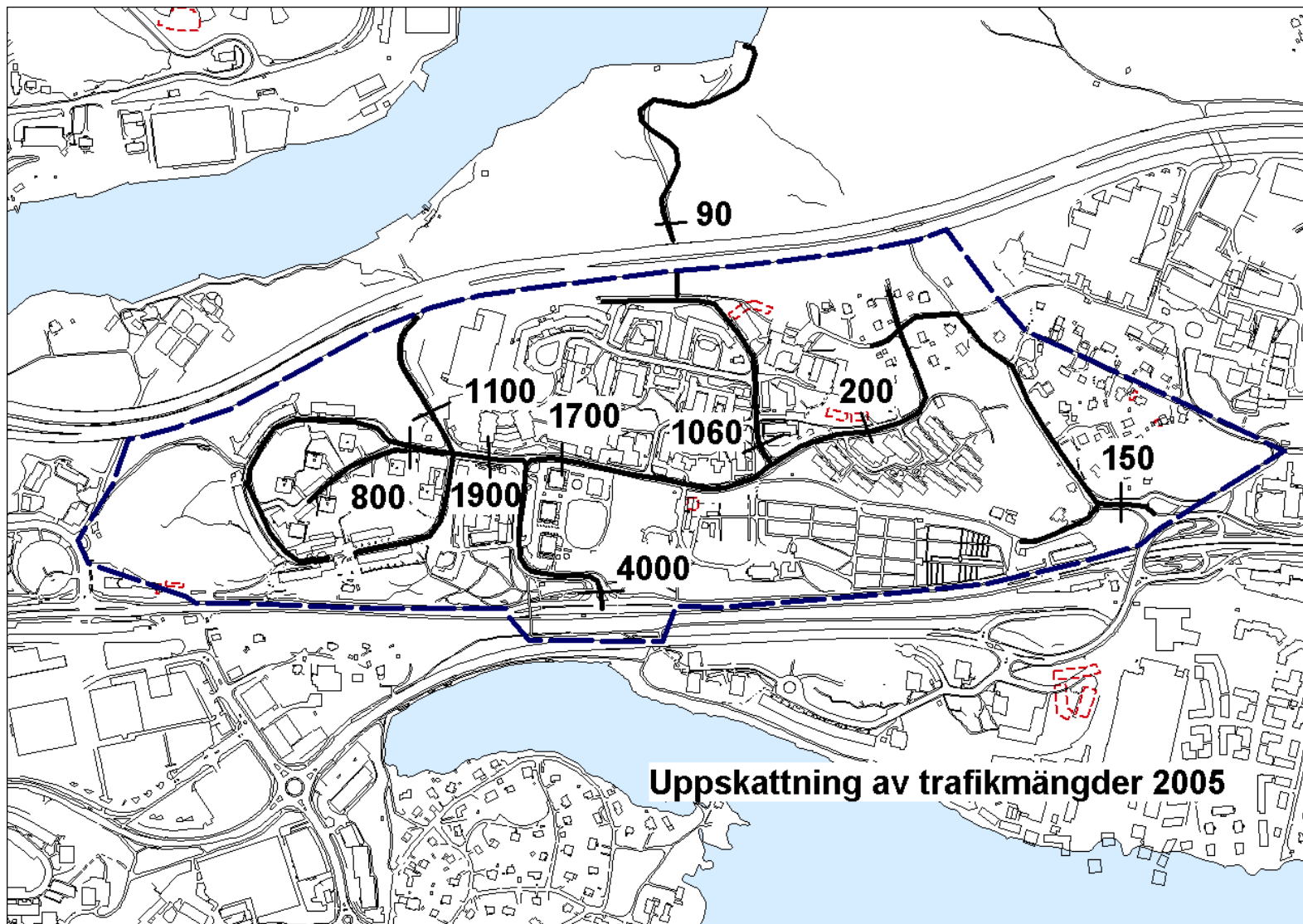
En uppskattning av dagens trafikmängder (2005) i området redovisades på karta på nästa sida. Vid huvudinfarten passerar idag ca 4000 fordon/dygn, på Helgeson väg drygt 1000 f/d och på Birkavägen ca 150 f/d.

En uppskattning har gjorts av hur mycket trafiken kan komma att öka om föreslagna kompletteringar genomförs. På karta på nästa sida redovisas uppskattade trafikmängder år 2015, med dagens trafikstruktur. På nästföljande karta redovisas uppskattade trafikmängder 2015 om ny uppsamlingsgata skulle byggas och genomfartstrafik tillåtas. Angivna siffror bygger på antagande om hur resmönstret troligen kommer att förändras, vilket således är förenat med viss osäkerhet. Skillnaden mellan att bibehålla dagens trafikstruktur och att öppna ny gata blir i räkneexemplet 5300 f/d mot 4600 f/d vid infarten på Gamla Värmdövägen till Finntorp. Det visar att trafikökningen till följd av kompletteringar kan mildras något i Finntorps centrum om ny uppsamlingsgata öppnas för biltrafik.

Konsekvenserna av att låta öppna en uppsamlingsgata mellan Blomstervägen och Birkavägen ger framför allt en ökad möjlighet att med fordon ta sig mellan delområden och minska belastningen på infarten vid Finntorps centrum. Om Birkavägen, till följd av planeringen av Centrala Nacka, skulle få en annan funktion än vad den har idag blir en ny uppsamlingsgata troligen ännu viktigare.

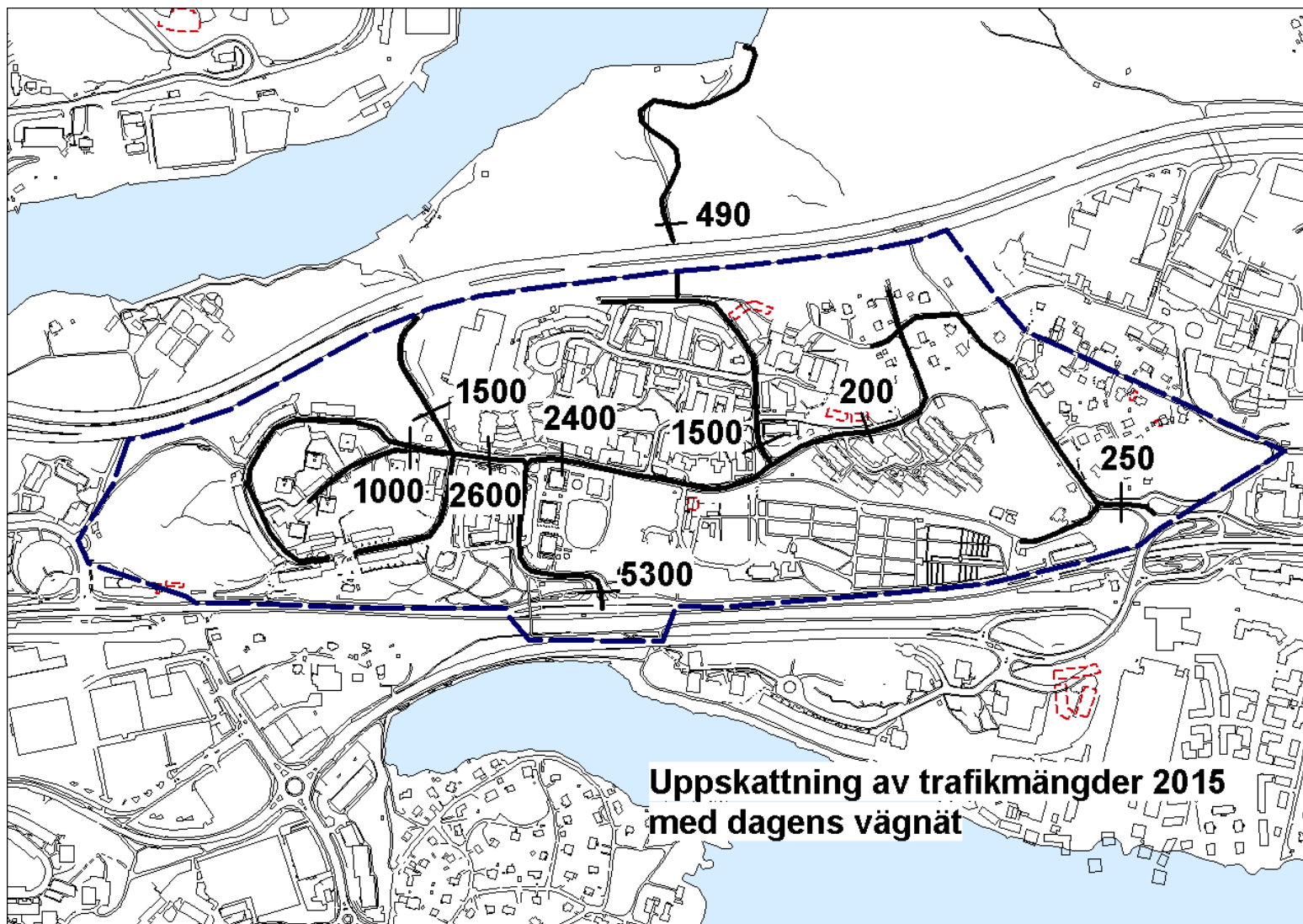
Trafiksäkerhet och tillgänglighet

Vid alla utbyggnader och förbättringar av gatumiljön ska trafiksäkerhetsaspekterna beaktas särskilt. Framför allt ska fordonstrafiken föras fram med hänsyn tagen till de gående. Övergångsställen och korsningspunkter mellan fordon och cyklister eller gående ska utformas för bästa tydlighet, överskådlighet och säkerhet. Med tanke på att en stor andel Finntorpsbor är äldre ska även tillgänglighetsaspekterna för äldre och handikappade beaktas särskilt.

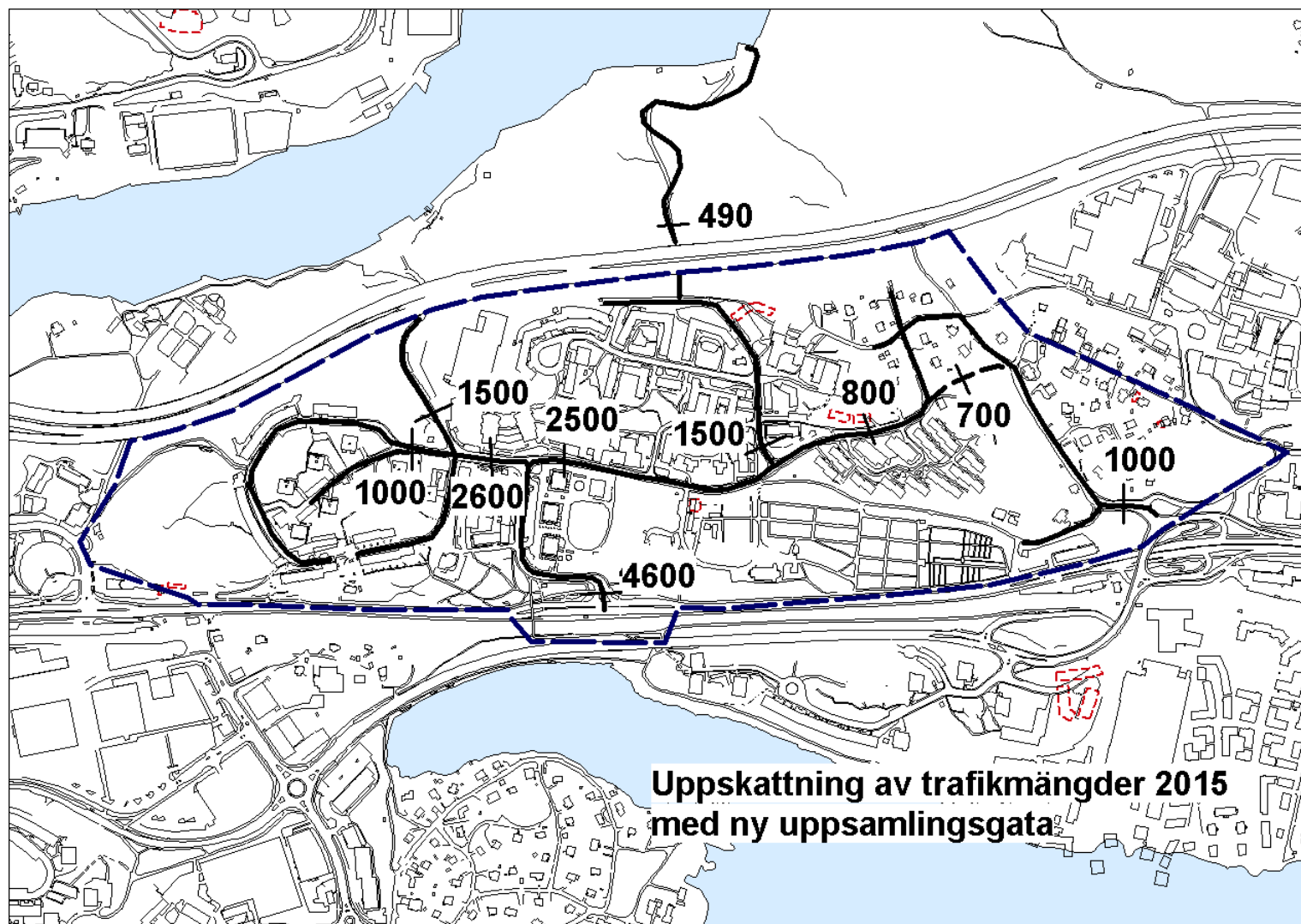


Uppskattning av trafikmängder 2005

Uppskattning av trafikmängder 2005



Uppskattning av trafikmängder 2015 med dagens vägnät



**Uppskattning av trafikmängder 2015
med ny uppsamlingsgata**

Uppskattning av trafikmängder 2015 med ny uppsamlingsgata

Parkering

Idag sker parkering dels på kommunal gatumark (s.k. allmän platsmark) dels inom kvartersmark som är enskilt ägd. Inom gatumark finns ca 560 parkeringsplatser för bostadsändamål och närmare 50 parkeringsplatser för handelsändamål (belägna i Finntorps centrum). Uppgifter om antal parkeringsplatser inom enskilt ägd kvartersmark saknas. Hur många parkeringsplatser som finns i Finntorpsområdet totalt i förhållande till antalet bostäder uppskattades i samrådsunderlaget till 0,7 p-platser/lägenhet.

Parkering på gatumark

Flera bostadshus, som är byggda under t.ex. 1950-talet har inte tillgång till garage, varför parkering huvudsakligen sker på gatumark. Parkeringen i anslutning till bostaden är i dessa områden begränsad till de parkeringsplatser som finns på gatumark. Ny mark för allmän parkering på gator är svår att tillskapa då ytor saknas.

Parkering för bostadsändamål på gatumark är kostnadsfri. Det gör att många boende av kostnadsskäl föredrar gatuparkering framför garage, som är avgiftsbelagd.

Parkering på gatumark i anslutning till Finntorps centrum har varit föremål för diskussioner sedan många år tillbaka. Det beror på att det funnits för få parkeringsplatser att tillgå för handelsändamål. Antalet besöksplatser har angetts som ett hinder för Finntorps centrums utveckling. Kommunen har genomfört vissa förändringar under åren för att förbättra situationen. Dels har nya parkeringsplatser tillskapats, dels har olika typer av tidsbegränsningar och parkeringsförbud införts.

Önskemål har framförts från bostadsrättsförening Bergängen (Finntorpsvägen bl.a.) att skapa fler parkeringsplatser i anslutning till torget, vilket ägs av föreningen. När gatumiljön kring Finntorps centrum ska åtgärdas bör prövas om ytterligare några parkeringsplatser för allmän parkering är möjligt att tillskapa.

Parkering inom kvartersmark

Inom kvartersmark, ansvarar fastighetsägaren för upprätthållande av parkeringsplatser. Vissa bostadsområden har tillgång till parkering i garage under mark. De fastighetsägare som har ett överskott av garageplatser bör hyra ut dessa till bostadsrättsföreningar och företag som efterfrågar parkering.

När nya kompletteringsområden byggs ut, ska parkering anordnas inom den egna fastigheten på kvartersmark. Vilken parkeringsnorm som ska användas beror av användningen. Följande parkeringsnormer är lämpliga:

Bostad	1,0 p-plats/lägenhet
Bostad för äldre/ungdom	0,8 p-plats/lgh
Bostad för vård	0,5 p-plats/lgh
Arbetsplatser kontor	15 p-platser/1000 kvm BTA (bruttoarea)

Parkeringsnormen ska redovisas och motiveras i detaljplan och exploateringsgraden vara anpassad så att parkeringen ryms inom kvartersmark.



Gamla Värmdövägen i Finntorps centrum

Skydd mot trafikbuller

Slutsatser av trafikbullerutredning

Genomförda trafikbullerutredningar visar att det redan idag är mycket höga bullernivåer närmast Värmdöleden och förhöjda bullernivåer för bostäder närmast Gamla Värmdövägen i Finntorps centrum. De första trafikbullerutredningarna visade även vilka trafikbullernivåer som skulle bli följden av en ”Måttlig utbyggnad”.

Den ”Måttliga utbyggnaden” skulle innebära att trafiken fördubblas genom Finntorps centrum och trafikbullret öka till 60-65 dBA vid fasader. Genom åtgärder på utsatta fasader skulle gränsvärden för inomhusbuller kunna klaras och nivåer för utomhusbuller kunna motiveras med avstegsfall, trots att det skulle innebära kraftigt försämrade utomhusmiljö. Sammantaget leder detta förslag inte bara till en försämrade utomhusmiljö på grund av trafikbuller utan även till en rad andra negativa konsekvenser, t.ex. försämrade trafiksäkerhet, parkeringsmöjlighet och trivsel kring torget. Slutsatsen är att en exploatering enligt ”Måttlig utbyggnad” innebär att gränsen för vad Finntorp tål har överskridits och inte bör tillåtas.

En exploatering enligt ”Måttlig utbyggnad”, måste innebära att en ny angöring till Ryssviksvägen anordnas. En angöring kan ske från Värmdövägen via tunnel eller ny tillfart från Alphyddan längs med Värmdöleden. Angöringen bör bekostas av exploatören.

En lägre utbyggnad enligt kompletteringsalternativet som föreslås i detta program leder till en liten ökning av trafiken och därmed även trafikbullret. Med en medveten planering kan man dock minska de negativa effekterna av trafikbuller. Följande åtgärder bör användas för att skydda befintlig och kommande bebyggelse mot trafikbuller:

- Avskärmning av buller (byggnad, skärm eller vall)
- Fasad och/eller fönsterkonstruktion
- Genomgående lägenheter med ”tyst sida”
- Sänkta hastigheter, fordon förs fram på gåendes villkor

Trafikbuller från Värmdöleden

För de bostäder närmast Värmdöleden som utsätts för mycket höga bullernivåer genomförde Vägverket under 1980-talet åtgärder på fasader. Målsättningen var att bullernivåerna utanför fasader inte skulle överstiga 65 dBA. Nacka kommun har påbörjat en kommunövergripande utredning i syfte att kartlägga vilka bostäder som har förhöjda trafikbullernivåer. Detta program behandlar inte och föreslår inga åtgärder för de befintliga bostäder som idag utsätts för trafikbuller från Värmdöleden.

Däremot ska ny kontorsbyggnad på Ryssviksvägen placeras på bästa sätt för att skärma av trafikbuller från Värmdöleden, för befintliga och eventuellt nya bostäder.

Trafikbuller i Finntorps centrum

I de bostäder där gränsvärden för ekvivalent trafikbuller redan idag överskrids i Finntorps centrum bör åtgärder sättas in för att uppnå rekommenderade gränsvärden för inomhusbuller, t.ex. byte av fönster. Det har redan genomförts av bostadsrättsföreningar för vissa bostäder kring centrum. Den ekvivalenta ljudnivån inomhus ska inte överstiga 30 dBA och den maximala ljudnivån inomhus ska inte överstiga 45 dBA.

Befintliga bostäder i Finntorps centrum har god kollektivtrafikförsörjning vilket gör det möjligt att hänvisa till avstegsfall A för utomhusbuller, enligt Miljöförvaltningens modell i Stockholms stad. Det innebär att man kan acceptera en något bullrigare utomhusmiljö vid fasad än rekommenderat om man har tillgång till en ”tyst sida”. Det finns dock ett antal enkelsidiga lägenheter i Finntorps centrum. För dessa lägenheter gäller avstegsfall B. Avstegsfall B kan bara motiveras för ny bebyggelse i mycket centrala lägen med goda kollektivtrafikförbindelser.

Åtgärder på allmänna anläggningar

Nedan redovisas vilka åtgärder på allmänna anläggningar som föreslås till följd av detta program. På karta på nästföljande sida visas inom vilket område åtgärderna föreslås. Åtgärderna utgörs endast av nya anläggningar eller förbättringar inom gatu- och parkmark som kan motiveras till följd av en förtätning av Finntorp. Normalt underhåll av befintliga miljöer ingår därför inte i redovisningen.

1. Ny gatu- och torgmiljö kring Finntorps centrum

Syftet med åtgärderna är att skapa en trafiksäker, tillgänglig och tilltalade gatu- och torgmiljö kring Finntorps centrum. Om det finns intresse hos bostadsrättsföreningen som äger centrum bör det även involveras i omvandlingen. Om möjligt bör fler parkeringsplatser skapas. I samrådsunderlaget från 2002 redovisas förslag till lösningar av hur gatumiljön längs Gamla Värmdövägen kan förändras. Bland annat föreslås en smalare körbana och utökade torgytor samt för parkering.

2. Förbättrad infart och entré till Finntorps centrum

Syftet med åtgärderna är att skapa en trafiksäker och tillgänglig infart och entré till Finntorps centrum. Korsningen vid huvudinfarten för fordon samt korsningen mellan infarten och cykelbanan behöver förbättras. Gång- och cykelbron över Värmdövägen/järnvägen som utgör entré till Finntorp behöver förbättras. Gestaltungsfrågor bör särskilt beaktas vid förändring av fasader och murar som har ”skyltläge” mot Värmdövägen.

3. Förbättringar av Ryssviksvägen

Ryssviksvägens standard och funktion behöver förbättras för att fungera som lokalgata för bland annat det nya kontors- och parkeringshuset som planeras öster om vägen. Längs Ryssviksvägen bör gångbana och allmän parkering anordnas. Gatuutrymmet under motorvägen bör ställas i ordning i syfte att skapa en trygg och brottsförebyggande passage ner till Svindersviken.

4. Ny stadspark kring Setterwallska villan

Setterwallska parken behöver ställas i ordning för att bättre fylla funktionen som ”uterum” och stadspark för boende och arbetande i Finntorp. Den gamla lekplatsen är dimensionerad och planerad för den förskoleverksamhet som tidigare låg på Fredrik Jahns gränd. Lekplatsen kan koncentreras och bättre integreras i parkmiljön för att inte dominera. Flera av parkträden är i dålig kondition och behöver ersättas. För att parken ska bli attraktivare behöver fler sittplatser anordnas. Parken kan även utvecklas med blomsterplanteringar, en vacker belysning/ljussättning och tillgängligheten förbättras. Gångvägen mellan Setterwalls väg och Fredrik Jahns gränd bör om möjligt ges bättre lutningsförhållanden.

5. Ny uppsamlingsgata mellan Blomstervägen och Birkavägen

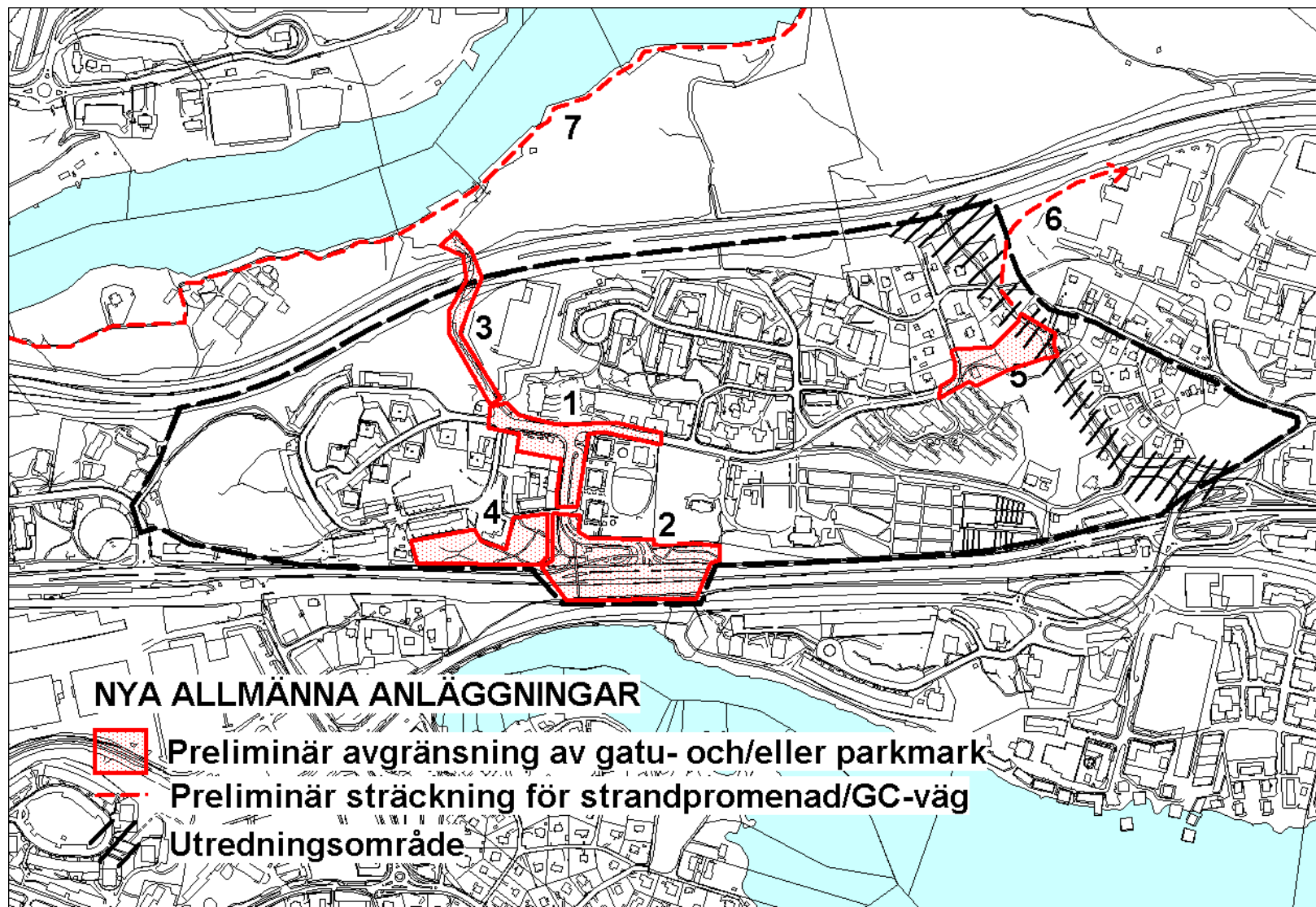
Ny uppsamlingsgata behöver anläggas mellan Blomstervägen och Birkavägen. Gatan ska ges en standard som är lämplig för både buss- och fordonstrafik med en separerad gångbana. Trafikplatsen/korsningen där uppsamlingsgatan möter Birkavägen bör särskilt studeras. I samband med att en ny uppsamlingsgata anläggs kan detta leda till vissa behov av åtgärder längs Birkavägen och vid infarten till Birkavägen från Järla skolväg. Den nya uppsamlingsgatan berörs av ett utredningsområde, se beskrivning sidan 20.

6. Ny gång- och cykelväg till Nacka gymnasium/idrottsområdet

Ny gång- och cykelväg från områdets östra delar till gymnasie- och idrottsområdet ska anläggas i syfte att främja tvärförbindelser mellan delområden. Gång- och cykelvägens sträckning och målpunkter ska samordnas med planeringen av Centrala Nacka.

7. Andel av strandpromenaden i Svindersviken

Enligt fördjupad översiktsplan för Sickla 2000 ska en sammanhängande strandpromenad anläggas utmed Svindersvikens stränder. Delar av strandpromenaden är idag utbyggd eller är planerad att byggas ut. Den nya bebyggelsen i Finntorp ska bidra med en andel för utbyggnad av de återstående delarna. För Finntorp bör prioriteras sträckan mellan detaljplanelagt område för husbåtar och Vikdalen. Från Vikdalen finns en strandpromenad till Nacka Strand.



Nya allmänna anläggningar

Ekonomi/genomförande

Kostnader för nya allmänna anläggningar

Kostnaderna för föreslagna åtgärder på allmänna anläggningar ska fördelas mellan exploateringar. Fördelningen av kostnaderna ska stå i proportion till exploateringsgraden och den trafik exploateringen genererar.

Kostnaderna och genomförandet preciseras i exploateringsavtal som upprättas mellan exploatör och kommun i samband med detaljplanering.

En grov kostnadsuppskattning av åtgärderna redovisas i tabellen nedan. Kostnadsuppskattningar gjordes redan under samrådsskedet (J&W management 2002), när det gäller punkten 1 och 5. Dessa har skrivits upp till dagens nivåer. För punkten 2-4, 6-7 har Miljö & Stadsbyggnad gjort en grov uppskattning under programarbetet. Den totala kostnaden för allmänna anläggningar enligt programmet uppskattas i maj 2006 till 20 miljoner, varav 5,5 miljoner utgör andel av utbyggnad av strandpromenaden i Svindersviken.

1.	Ny gatu- och torgmiljö kring Finntorps centrum	7,0 milj.
2.	Förbättrad infart och entré till Finntorps centrum	2,0 milj.
3.	Förbättringar av Ryssviksvägen	1,5 milj.
4.	Ny stadspark kring Setterwallska villan	1,0 milj.
5.	Ny uppsamlingsgata mellan Blomsterv - Birkav	2,0 milj.
6.	Ny gång- och cykelväg till skol- och idrottsområdet	1,0 milj.
7.	Andel av strandpromenaden i Svindersviken	5,5 milj.
	Summa:	20 milj.

Kostnadsfördelning

Kostnaderna ska fördelas mellan de exploateringar som angivits som kompletteringsområden. Undantagna är de områden där exploateringsavtal träffats tidigare utan överenskommelse om att bidra till allmänna anläggningar. Det innebär att Område vid Tallidens skola och Helgesons väg, där detaljplaner redan antagits av kommunen, inte berörs av dessa kostnader. Utanför Finntorpsområdet ligger Ekudden, ett område där

detaljplanearbete pågår i syfte att bygga nya bostäder. Enligt programmet för Ekudden ska denna exploatering bidra med en andel för att förbättra gång- och cykelbron över järnvägen, utöver det som angivits i tabellen.

Kostnaderna ska fördelas i relation till exploateringsgraden och vilken trafik en exploatering alstrar. Fördelningen bygger på antagandet att varje arbetsplats av typen kontor, service, lager m.m. genererar i genomsnitt 2 resor/dygn och varje bostad i genomsnitt 3 resor/dygn.

Ingen skillnad görs avseende arbetsplatsens eller bostadens storlek, om det kan anses normalt. Eftersom ingen skillnad görs avseende bostadens storlek kommer detta gynna exploateringar med stora lägenheter, vilket det råder brist på i Finntorp. Följande faktor ska användas för att beräkna andelarna:

Ny arbetsplats, per anställd:	1,0
Ny bostad, per lägenhet:	1,5

Enligt detta program ska kostnaderna fördelas på 280 nya arbetsplatser och 260 nya bostäder vilket ger följande andelar. Kostnaderna ska indexuppräknas.

$280 \times 1,0 =$	280
$260 \times 1,5 =$	390
Summa:	670 andelar

$\frac{20 \text{ miljoner}}{670} =$ ca 29 850 kr per andel enligt kostnadsläge maj 2006

Det innebär en kostnad på,	
per arbetsplats:	ca 29 850 kr
per bostad:	ca 44 780 kr

Program för Finntorp

Utbyggnadsordning

Utbyggnadstakten i Finntorp är beroende av vilket intresse markägarna har att bygga ut. Genomförandet av åtgärderna inom allmän platsmark ska lämpligen detaljplanläggas och genomföras i samband de kompletteringar som är närmast kopplade till exploateringen.

När det gäller åtgärderna kring gatumiljön i Finntorps centrum är dessa en förutsättning för att Finntorp ska kunna kompletteras över huvudtaget. Planering av gatu- och torgmiljön kring Finntorps centrum bör prioriteras först och initieras av kommunen direkt efter att programmet antagits. Det förhindrar dock inte att detaljplanearbete sker parallellt för andra delområden.

Följande geografiska samband finns mellan komplettering och allmän anläggning. Alla allmänna anläggningar som föreslås i programmet har dock betydelse för att Finntorp ska fungera som stadsdel när området kompletteras.

Komplettering (sid 14-15)	Allmän anläggning (sid 27-28)
10. Svindersviken husbåtar	7. Andel av strandpromenaden
3. Ryssviksv	1. Ny gatu- och torgmiljö Finntorps C 3. Förbättringar av Ryssviksv
4. Becksjudarv/Finntorpsv 1. Fredrik Jahns gränd 2. Setterwalls v/Finntorpsv	1. Ny gatu- och torgmiljö Finntorps C 4. Ny stadspark
5. Väster om prästgården	1. Ny gatu- och torgmiljö Finntorps C 2. Förbättrad infart till Finntorps C
6. Värmdöv/Kyrkstigen 7. Blomsterv/Birkav	5. Ny uppsamlingsgata Blomsterv-Birkav 6. Ny GC-väg till skolområdet

Allmänt underhåll och reinvesteringar

Kostnader för allmänt underhåll och reinvesteringar styrs inte av detta program men har ändå tagits upp, som en viktig åtgärd som diskuterats under samrådsskedet. Behovet av ett allmänt underhåll har kunnat konstateras. Underhåll avser alla de nödvändiga åtgärder på gator och parker som inte är nyinvesteringar i allmänna anläggningar. Det handlar framför allt om skötsel och underhåll av, på sina håll, en förfallen eller sliten yttre miljö. Det kan t.ex. vara trasiga murar, trasiga kantstenar, dåliga räcken. På grund av ett eftersatt underhåll krävs i vissa fall reinvesteringar av anläggningar som låtits förfalla ännu mer.

En inbjudande och tilltalande yttre miljö är positiv ur många aspekter sett. Det är brottsförebyggande, hälsofrämjande och leder till fler sociala kontakter osv. Områdesnämnden bör ta initiativ till och budgetera för ett utökat underhåll och reinvesteringar av förfallna anläggningar.

Under programarbetet har plangruppen kunnat konstatera att trappleden mellan Becksjudarvägen och Värmdöleden är i behov av en reinvestering. Åtgärden var tidigare upptagen på listan över allmänna anläggningar som ska åtgärdas. Då detta inte är en nyinvestering är det inte motiverat att låta exploateringar bekosta denna åtgärd. Någon heltäckande genomgång av behovet av reinvesteringar har inte gjorts i programarbetet.

Riktlinjer för delområden

Detaljplanering för olika ändamål

Med detta program som grund ska ett antal detaljplaner kunna genomföras. De områden som idag bedöms lämpliga för vidare detaljplanering eller projektering redovisas på karta på sidan 33. Det är områden som kan bli aktuella för komplettering/nyexploatering, områden som är i behov av nya anläggningar/förbättringar eller områden som är i behov av ett starkare bevarandeskydd.

Förändringar inom befintlig bebyggelse utanför de angivna delområdena kan prövas om de är förenliga med gällande översiktsplan och programmets intentioner. Extra uppmärksamhet ska riktas mot att söka bevara tidstypisk bebyggelse.

Avgränsningar

Områden aktuella för detaljplanering eller projektering har avgränsats preliminärt, dvs. gränserna kan komma att justeras i samband med detaljplanearbetet. Flera av områdena är lämpliga att behandla samtidigt eller i samma detaljplan i syfte att nå goda helhetslösningar. För vissa områden, där förbättringar på allmänna anläggningar föreslås, kan prövas om befintlig detaljplan är tillräcklig som grund för genomförandet.

Riktlinjer för delområden:

A. Strandpromenaden längs Svindersviken

Användning: Allmän plats

Ny anläggning: En sammanhängande strandpromenad ska enligt översiktsplan anordnas längs med Svindersvikens södra strand mellan vikens inre och Nacka strand längs de delar som ännu inte är utbyggda.

B. Gatu- och torgmiljön kring Finntorps centrum

Användning: Allmän plats och enskilt ägt torg

Ny anläggning: Trafiksäker, tillgänglig och tilltalande gatu- och torgmiljö ska anläggas kring Finntorps centrum. Trafiken ska i högre grad än idag föras fram på de gändes villkor. Fler parkeringsplatser bör anordnas.

Övrigt: Eventuellt bör det enskilt ägda torget involveras i planeringen. Eventuella åtgärder längs de östra delarna av Gamla Värmdövägen och på Blomstervägen bör identifieras och behandlas samtidigt.

C. Infarten och entrén till Finntorp

Användning: Allmän plats

Ny anläggning/förbättring: Trafiksäker och tillgänglig gatumiljö ska ordnas kring infarten till Finntorp. Korsning mellan gata och cykelväg ska särskilt beaktas. Parkytor ska rustas upp och Finntorp annonseras tydligare. Gång- och cykelbron över Värmdövägen/järnvägen ska förbättras. Övrigt: Ny tillfart till kompletteringsområdet ”Väster om prästgården” och/eller till Nacka kyrka kan prövas från Gamla Värmdövägen.

D. Ryssviksvägen

Användning: Arbetsplatser och allmän plats

Komplettering: Nya arbetsplatser kan prövas.

Ny anläggning/förbättring: Ryssviksvägens standard och funktion som lokalgata förbättras för att fungera som tillfart till arbetsplatsområdet. Gångbana och allmän parkering anläggs utmed Ryssviksvägen.

Övrigt: Trafikbuller bör särskilt beaktas. Passagen under motorvägen bör särskilt beaktas i syfte att skapa en trygg och säker miljö.

E. Becksjudarvägen/Finntorpsvägen

Användning: Bostäder och arbetsplatser.

Komplettering: Nya bostäder och arbetsplatser kan prövas. Den nya bebyggelsen ska anpassas till befintlig på Becksjudarvägen.

Övrigt: Trafikbuller bör särskilt beaktas. Eventuellt behov av ny förskola ska beaktas.

F. Setterwallska parken

Användning: Allmän plats

Ny anläggning/förbättring: En stadspark anläggs kring Setterwallska villan. Stadsparken ska innehålla både lek- och rekreativsmöjligheter och vara anpassad för olika åldersgrupper/önskemål.

Övrigt: Det kulturhistoriska värdet av Setterwallska villan med kringliggande park ska särskilt beaktas. Aspekter som syftar till att skapa en trygg och säker miljö ska även beaktas.

G. Fredrik Jahns gränd

Användning: Bostäder och arbetsplatser.

Komplettering: Nya bostäder kan prövas i det sydvästra hörnet av kvarteret. Arbetsplatser kan prövas företrädesvis i gatuplanet.

Övrigt: Den nya bebyggelsen ska anpassas till befintlig inom kvarteret. Åtgärder kan behövas på befintlig gångväg mellan Settewalls väg och Fredrik Jahns gränd.

H. Setterwalls väg/Finntorpsvägen

Användning: Bostäder och arbetsplatser.

Komplettering: Nya bostäder kan prövas på den plats där parkering och lokaler ligger på Setterwalls väg. Arbetsplatser kan prövas företrädesvis i gatuplanet.

Övrigt: Den nya bebyggelsen ska anpassas till befintlig på Setterwalls väg. Åtgärder kan behövas på Setterwalls väg.

I. Väster om prästgården

Användning: Bostäder och arbetsplatser.

Komplettering: Nya bostäder kan prövas, dels i norr mot Gamla Värmdövägen, dels i söder i anslutning till befintlig bebyggelse som ägs av BRF Bergåsen. Arbetsplatser kan prövas företrädesvis i gatuplanet.

Övrigt: Ny bebyggelse bör utformas med hänsyn till prästgården. Trafikbuller bör särskilt beaktas. Ny tillfart till kyrkan kan prövas från Gamla Värmdövägen. Eventuellt behov av ny förskola ska beaktas.

J. Värmdövägen/Kyrkstigen

Användning: Bostäder och arbetsplatser.

Komplettering: Nya arbetsplatser kan prövas närmast Värmdövägen. Bostäder kan endast prövas i skydd av arbetsplatser eller där rekommenderade gränsvärden för trafikbuller uppnås.

Övrigt: Trafikbuller ska särskilt beaktas.

Utredningsområde: Samordning ska ske med pågående översiktlig planering och programarbete för Centrala Nacka.

K. Blomstervägen/Birkavägen

Användning: Bostäder, arbetsplatser och rekreation.

Komplettering: Nya bostäder och arbetsplatser kan prövas.

Ny anläggning: Ny uppsamlingsgata med gångbana ska byggas mellan Blomstervägen och Birkavägen. Den nya gatans anslutning till befintliga gator och gatukorsningar ska särskilt beaktas.

Övrigt: Kulturhistorisk värdefull bebyggelse ska skyddas genom planbestämmelse. Lekplatsen och berget ska bibehållas och skyddas genom planbestämmelse. Eventuellt behov av ny förskola ska beaktas.

Utredningsområde: Samordning ska ske med pågående översiktlig planering och programarbete för Centrala Nacka.

L. Blomstervägen/Borgvägen

Användning: Bostäder

Bevarande: Kulturhistorisk värdefull bebyggelse ska skyddas genom planbestämmelse i detaljplan alternativt områdesbestämmelser.

Utredningsområde: Samordning ska ske med pågående översiktlig planering och programarbete för Centrala Nacka

M. Birkavägen/Järneksvägen

Användning: Bostäder

Bevarande: Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse ska skyddas genom planbestämmelse i detaljplan alternativt områdesbestämmelser.

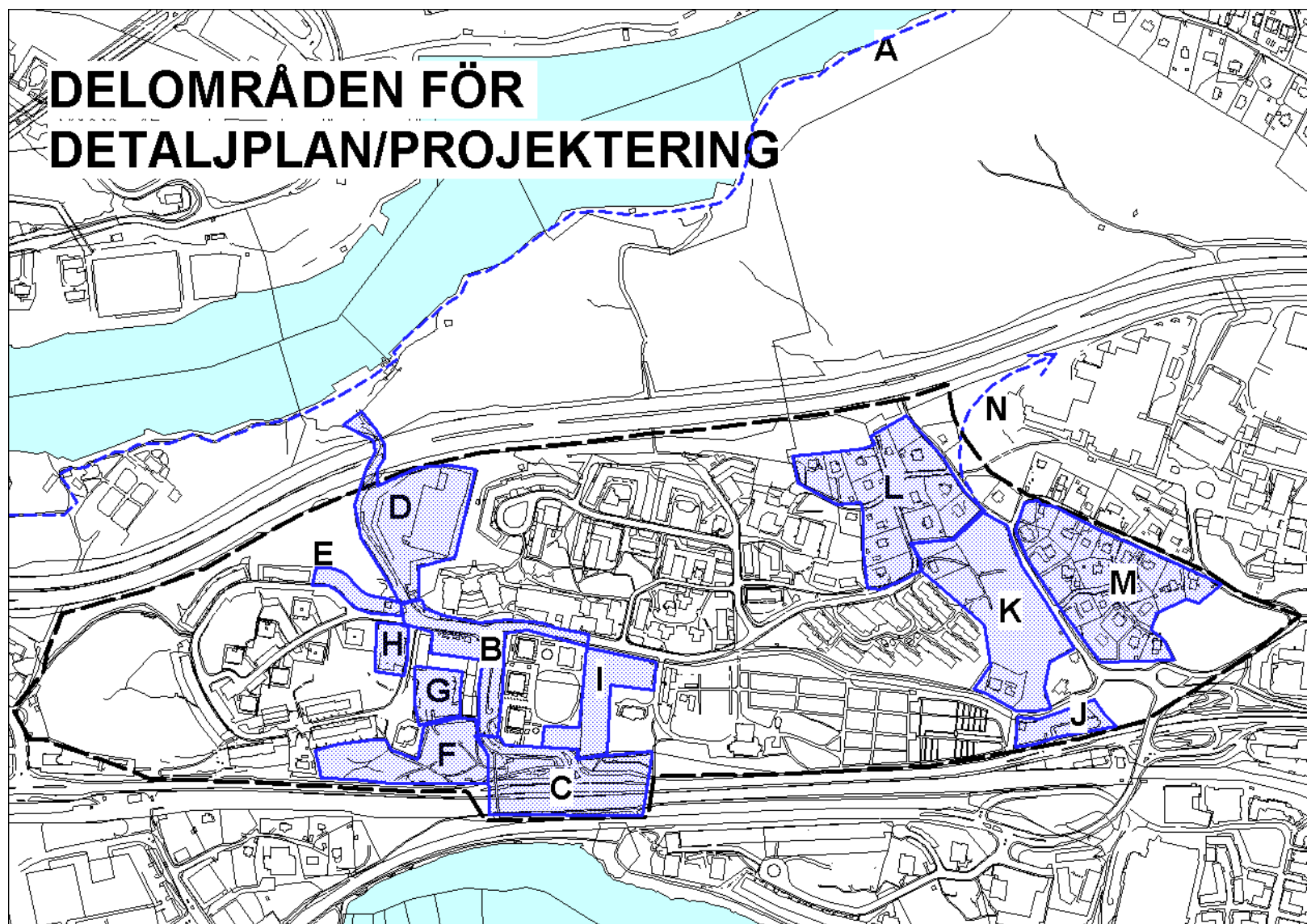
Utredningsområde: Samordning ska ske med pågående översiktlig planering och programarbete för Centrala Nacka.

N. Gång- och cykelväg till skol- och idrottsområdet

Användning: Allmän plats

Ny anläggning: Ny gång- och cykelväg ska anläggas mellan Finntorp och skol- och idrottsområdet. Gång- och cykelvägens läge ska studeras.

Utredningsområde: Samordning ska ske med pågående översiktlig planering och programarbete för Centrala Nacka.



DELOMRÅDEN FÖR DETALJPLAN/PROJEKTERING

Delområden för detaljplan/projektering

Översiktlig miljöredovisning

Förord

Från den 21 juli 2004 gäller nya regler i miljöbalkens (MB) 6 kap om miljöbedömning av de planer och program, som krävs i lag eller annan författning. En ändring i 4 resp. 5 kap. plan- och bygglagen (PBL) innebär att reglerna är tillämpliga även vid upprättande av översiktsplan och detaljplan om planen medför en betydande miljöpåverkan.

Program för detaljplaner krävs enligt plan- och bygglagen om det är nödvändigt och översiktplanen inte är tillräcklig. Formellt krävs det ingen miljöbedömning enligt PBL eller MB. Den översiktliga miljöredovisning som är framtagen för Finntorp är därmed inte upprättad enligt plan- och bygglagens formella krav enl. 5 kap.18§. Den följer ett beslut som Nacka kommunfullmäktige fattat 1990 om att miljökonsekvenser ska tas fram vid planläggning.

I det fortsatta planarbetet med framtagande av detaljplaner för Finntorp, ska kommunen göra en bedömning om detaljplanerna innebär en betydande miljöpåverkan.

Den översiktliga miljöredovisningen ska:

1. På en övergripande nivå beskriva viktiga miljöförutsättningar i området.
2. Preliminärt bedöma konsekvenser för miljön av ett programgenomförande.
3. Identifiera vilka viktiga miljöaspekter som ska beaktas i det fortsatta detaljplanarbetet.

Buller

I uppdraget att ta fram ett program för Finntorp ingick bl.a. att studera bullersituationen kring Finntorps centrum idag och i framtiden.

Riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder.

<i>Utrymme</i>	<i>Högsta trafikbullernivå, dB(A)</i>	
	<i>Ekvivalentnivå</i>	<i>Maximalnivå</i>
Inomhus	30	45 (nattetid)
Utomhus (frifältsvärden)		
Vid fasad	55	
På uteplats		70

Konsultföretaget Ingemansson gjorde under 2004 en översiktlig beräkning av trafikbullret kring Finntorps centrum för två olika trafikscenarier, "Bevarande" år 2001 och "Måttlig utveckling" år 2015. Syftet var att redovisa konsekvenserna av tidigare "samrådsunderlag". Det kunde konstateras att det rekommenderade gränsvärdet 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå redan överskreds år 2001 utomhus vid fasader till bostäder i Finntorps centrum. Situationen skulle ytterligare förvärras år 2015 vid en "Måttlig utbyggnad". Den ekvivalenta ljudnivån utomhus uppskattades i beräkningarna öka från 55-60 dB(A) till 60-65 dB(A).

Trafikbullerberäkningen har därefter reviderats, dels för att anpassas till den lägre utbyggnadsgraden enligt detta program, dels på grund av behov av justeringar av de trafiksiffror som legat till grund för beräkningarna. I reviderad trafikbullerberäkning från september 2005 redovisas trafikbullernivåer för dagens situation år 2005 och en framtida situation år 2015.

Enligt dagens situation överskrids gränsvärdet för ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasader längs med gaturummet på Gamla Värmdövägen i

Program för Finntorp

Finntorps centrum. Den ekvivalenta ljudnivån i fasader uppgår idag till 55-60 dB(A). Vid värst utsatt fasad väster om Gamla Värmdövägen uppgår den ekvivalenta ljudnivån till 59 dB(A) idag. Vid föreslagna bostäder väster om Ryssviksvägen uppgår den ekvivalenta ljudnivån i fasad idag till 60-65 dB(A).

Enligt den framtida situationen kommer den ekvivalenta ljudnivån vid fasader längs Gamla Värmdövägen i Finntorps centrum att öka med 1-2 decibel beroende på bostadens läge. För föreslagna bostäder väster om Ryssviksvägen blir den ekvivalenta ljudnivån något lägre än idag, dock minst 55-60 dB(A) som ändå ligger över gränsvärdet. Detta beror på den skärmeffekt som uppstår om ett nytt kontorshus uppförs längs Ryssviksvägen.

Luftföroreningar

SLB-analys utförde i mars 2004 spridningsberäkningar av halter inandningsbara partiklar för två olika scenarier år 2010, ”Bevarande” och ”Måttlig utveckling”. Syftet med utredningen var att jämföra resultaten av beräkningarna med gällande miljö kvalitetsnormer. Enligt normerna bör dygnsmedelvärdet inte överstiga 50 ug/m³.

Beräkningarna visar att i alternativet ”Måttlig utveckling” överskrider inte miljö kvalitetsnormens dygnsmedelvärde 50 ug/m³ någonstans i området förutom närmast Värmdöleden (uppgår som mest till 70 ug/m³).

I alternativet ”Bevarande” beräknas partikelhalten på Gamla Värmdövägen bli 35-36 ug/m³ och vid alternativet ”Måttlig utveckling” bli 39-41 ug/m³ år 2010. Det innebär att dygnsmedelvärdet längs Gamla Värmdövägen ligger under normen i de båda scenarierna.

Eftersom programförslagets ”Kompletteringsalternativ” innebär en mindre utbyggnad än vid en ”Måttlig utveckling” innebär det att normen för halter inandningsbara partiklar klaras enligt detta programförslag.

Trygghet, hälsa och säkerhet

Då Finntorp sedan lång tid tillbaka är mycket uppskattat av äldre, är det särskilt betydelsefullt att utveckla Finntorp ur såväl de äldres perspektiv som ur de yngres. I stort sammanfaller samtliga gruppers krav på åtgärder som främjar trygghet, hälsa och säkerhet men i Finntorp finns skäl att ytterligare förbättra framförallt tillgängligheten ur ett äldre perspektiv. Detta som en konsekvens av ökande trafik och ev. ombyggnad av gator och centrumfunktioner.

Kulturmiljö och landskapsbild

Den påverkan på kulturmiljö och landskapsbild som programförslaget förväntas ge upphov till, bedöms inte vara av negativ betydelse. Den föreslagna kompletteringsbebyggelsen är inte av den omfattning, att den riskerar att påverka landskapsbild och kulturmiljö mer än lokalt. Finntorps ”egna” karaktär bedöms kunna finnas kvar även efter föreslagna kompletteringar. Stor omsorg måste läggas vid utformningen av tillkommande bebyggelse och anläggningar i detaljplaneskedet. Den största påverkan på kulturmiljö och landskapsbild bedöms förmedlas av den nya vägsträckningen och planerad bostadsbebyggelse på berget i östra delen av programområdet. En positiv effekt av planläggning av de områden som saknar detaljplan är att det är möjligt att införa skyddsbestämmelser för kulturhistorisk bebyggelse.

Natur och rekreation

Programförslagets största påverkan på naturen i området utgörs av att bebyggelse föreslås på delar av berget i öster. Därmed minskar ytorna för närrekreation i området. Som en följd av att många boende haft synpunkter på detta får befintlig lekplats och de högst belägna delarna av berget inte bebyggas. I gällande stadsplan är hela området utlagt som parkmark med lek. Om befintlig bollplan väster om Ryssviksvägen tas i anspråk för bebyggelse, måste en ersättningsplan eller motsvarande anordnas.

Medverkande från Miljö & Stadsbyggnad

Angela Jonasson	Planenheten
Elisabeth Rosell	Planenheten
Gisela Tibblin	Planenheten
Birgitta Held Paulie	Miljöenheten
Mahmood Mohammadi	Infrastrukturenheten
Ivan Ericson	Infrastrukturenheten
Per Johnsson	Exploateringsenheten
Anna Kuling	Exploateringsenheten
Ulf Sundell, konsult Torkel Öste AB	Exploateringsenheten