

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplan för del av Kvarnholmen, Etapp 4 Södra Kvarnholmen, Nacka kommun

Upprättad på planenheten februari 2012

Bakgrund och sammanfattning

Planchefen beslutade den 1 juli 2011 i enlighet med delegationsordningen för Miljö- och stadsbyggnadsnämnden (MSN) punkt S30 att skicka planförslaget på samråd. Kommunens bedömning är att detaljplaneförslaget innebär en betydande miljöpåverkan inom planområdet avseende påverkan på landskapsbild och riksintresset för kulturmiljö.

Samråd pågick under tiden den 15 juli till den 16 september 2011. Ett samrådsmöte hölls i KUAB's (Kvarnholmen Utveckling AB) projektkontor på Kvarnholmen den 29 augusti 2011. Totalt deltog 11 st. privatpersoner samt representanter från markägaren, konsulter och kommunen. Mötesanteckningar från mötet finns upprättade (se bilaga).

Svar med synpunkter har inkommit från

Länsstyrelsen, Tekniska nämnden, Utbildningsnämnden, Fritidsnämnden, Kulturnämnden, Lantmäterimyndigheten, SL, Trafikverket, Sjöfartsverket, Södertörns brandförsvarsförbund (SBFF), Nacka Energi, TeliaSonera Skanova Access, Naturskyddsföreningen Nacka, Bostadsrättsföreningar i Finnboda (gem skrivelse), Nacka Hembygdsförening, Hyresgästföreningen Nacka, Värmdö och Nacka Miljövårdsråd.

Svar utan synpunkter på förslaget har inkommit från

Kommunstyrelsens arbetsutskott, Polismyndigheten i Stockholms län, Stockholms Stad och Vattenfall.

De viktigaste synpunkterna som inkommit berör buller, riskfrågor, badanläggning, småbåtshamn, besöksparkering, exploateringsgrad, avtalsfrågor, tekniska utredningar, gestaltning av bebyggelse och allmän plats.

Sammanfattning och bemötande av inkomna synpunkter

1. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen (LS) gör den samlade bedömningen att planens effekter kan accepteras utifrån dess inverkan på riksintressets kulturvärden.

Risker för skador på personer och anläggningar i händelse av påsegling behöver analyseras vidare. LS är i ett särskilt tilläggsyttrande tveksam till antaganden i riskanalysen angående fartygs möjlighet att signalera vid olycka samt badgästers uppmärksamhet på fartyg i kollisionkurs. Vidare behöver man utreda risken för påsegling av medelstora båtar och snabba fritidsbåtar. Riskreducerande åtgärder behöver utvecklas och ytterligare säkerhetshöjande åtgärdsförslag kan behövas.

Utifrån riskbedömningen anser Länsstyrelsen att det behöver inarbetas i planhandlingarna att den nya Sillkajen blir tillräckligt hållfast. Berörd byggnad på östra kajen inom s k ALARP-område bör dras in längre från kajkant.

Vidare anser LS att det är angeläget att det säkerställs att eventuella markföroreningar omhändertas innan marken bebyggs.

Kommunen bör tänka på att undvika infiltrering av vatten i de markområden som är förorenade p g a spridningsrisken av föroreningar till omgivningen.

LS anser att kommunen behöver redovisa planlösning tillsammans med beräknade bullervärden för att visa att avstegsfallet verkligen klaras för den övre bergbebyggelsen. Om bullerskärm ligger på prickmark bör planbestämmelse justeras så att detta medges.

Vidare påpekar Länsstyrelsen att samråd alltid ska ske med Försvarmakten när höga objekt och byggnadsverk planeras. Med höga objekt räknas byggnad med totalhöjd på 45 meter eller mer inom sammanhållen bebyggelse och 20 meter utanför. Samråd ska även ske med berörd flygplats och vid behov även med Trafikverket.

Slutligen anser LS att det bör framgå av planhandlingarna viken lag (PBL 1987:10 eller PBL 2010:900) som har tillämpats då gamla föreskrifter fortfarande ska tillämpas på ärenden som påbörjats före den 2 maj 2011.

Planenhetens kommentar:

Riskanalysen har kompletterats i samråd med Sjöfartsverket med hänsyn till framförda synpunkter. Riskreducerande åtgärder har föreslagits för ett eventuellt bad bl a genom en placering längre in från farleden och skyddande stålkonstruktion mot ev. påkörning av fritidsbåtar.

Den byggnad på östra kajen som i riskanalysen pekas ut inom ALARP- område att den behöver dras in från kajkant baseras på illustrationer från tidigare programförslag. I samrådsförslaget har byggnadens läge redan ändrats med hänsyn till detta. Riskanalysen har nu kompletterats med analys av rätt planförslag.

Bullerutredning har kompletterats med planlösningar för övre bergbebyggelsen. Efterfrågat bullerskydd om 25m i anslutning till brofästet, finns redan reglerat i angränsande detaljplan för förbindelsen mellan Kvarnholmen och Centrala Nacka och ligger på gatumark.

Ett genomförande av planen innebär att marken kommer att saneras. Saneringen genomförs i samråd med tillsynsmyndigheten, Nacka kommun. Avsikten är att saneringsåtgärder av förorenade områden ska ske så att föroreningshalterna är så låga så att människors hälsa och miljön inte kommer att påverkas. Risken för urlakning av föroreningar kommer därmed att minska eller undanröjas. Tillstånd enligt miljöbalken kommer att inlämnas i början av 2012 för dels avveckling av bensinbergrummen dels för byggande av kajkonstruktioner m.m. i vattnet. Innan detaljplanen antas i kommunfullmäktige ska beslut om miljödomen för bergrummen ha fattats

Samråd angående höga objekt har skett med försvarsmakten, LfV och Bromma flygplats. Bromma Stockholm airport konstaterar att planområdet ligger utanför flygplatsens influensområden, varpå flygplatsen inte har någonting att erinra gällande byggnaderna.

Planbeskrivningen har kompletterats med vilken lag som tillämpas i ärendet (PBL 1987:10)

2. Kommunstyrelsens arbetsutskott (KSAU) har inga synpunkter mot förslaget utifrån de aspekter som kommunstyrelsen har att bevaka under remissen: bostäder, arbetsplatser, kommunens mark och ekonomi.

3. Tekniska nämnden yttrar sig om följande:

Markförhållanden behöver redovisas för att påvisa att grundläggning fungerar konstruktionsmässigt för kaj och övriga grundläggningskonstruktioner i planen.

Dagvattnets omhändertagande behöver beskrivas tekniskt och funktionsmässigt. Plankartan bör kompletteras med bestämmelse om lokalt omhändertagande av dagvatten.

VA-enheten saknar beskrivning av VA-utformningen i sådan omfattning att det går att överblicka de långsiktiga konsekvenserna drift, ekonomi och juridik. De komplicerade lösningar man arbetar med i området ställer mycket högre krav på dokumentation. Planeringen för att lösa vatten och avloppsfrågan ska vara utredd

innan planen ställs ut. Innan granskning/utställning ska gränsdragning och ansvarsfördelning mellan huvudmän säkerställas.

Ansvaret för ägande och underhåll av konstruktioner under allmän plats och kvartersmark måste framgå.

Underlag saknas för att bedöma gångväg/pipelinepromenaden norr om bostadshusen

I detaljplanen behöver man ta fram en eller flera platser för snöupplag.

Med en förskola om 8 avdelningar, småbåtshamn, lokaler för verksamheter och ett bad som kan bli en attraktion med stor dragningskraft gör att tekniska nämnden anser att tillgänglig gatumarksparkering inte är tillräcklig besöksparkering för alla verksamheter i området.

Småbåtshamnens behov av i- och urlastning till båtarna bör tillgodoses med en lastplats längs södra vägen.

Plats för sopkassuner ska redovisas i gestaltningsprogram och förtydligande önskas över vilka fraktioner som avses med "samtliga avfallsfraktioner". Nuvarande dokumentation ger inte möjlighet att bedöma om området kan ges en fullt acceptabel lösning på hanteringen av avfall.

Det måste framgå av planhandlingarna hur strandpromenaden fortsätter utanför planområdet i väster.

Tekniska nämnden önskar att de tekniska lösningarna konkretiseras och säkerställs under perioden fram till utställning/granskningsskede.

Det är viktigt att det säkerställs att kommunen inte riskerar att kommunen kommer ta över ytterligare konstanläggningar, konstruktioner m m än vad som anges i liggande planförslag.

Tekniska nämnden anser att tillgängligheten för allmänheten inte säkerställs på marken mellan husen.

Planenhetens kommentar:

Inom ramen för planarbetet har berörda tjänstemän från kommunen tillsammans med KUAB och konsulter arbetat i särskilda arbetsgrupper för tekniska frågor angående bl a geoteknik, kajkonstruktioner, VA och dagvatten. Inför planens utställning har de studierna av de tekniska lösningarna fördjupats och bedöms nu uppfylla de krav som kan ställas för att visa att planen ska fungera. Dessa lösningar

(eller alternativa godtagbara lösningar) kommer att säkerställas i lämplig omfattning genom exploateringsavtal i samband med planens antagande.

Kvarnholmen kommer att vara en av Nackas mest tätbebyggda stadsdelar med relativt god kollektivtrafik. Stadsdelen är planerad så att man i möjligaste mån får bra tillgänglighet att röra sig till fots och med cykel. Planenheten bedömer att tillgängligheten för allmänheten i planförslaget är god. Det framgår av planprogrammet hur strandpromenaden är tänkt att fortsätta utanför planområdet. I utställningsförslagets gestaltungsprogram visas hur väg och Pipelinepromenad provisoriskt kan anslutas till befintligt vägnät. Detta kommer också att regleras i exploateringsavtalet.

I den planerade täta bebyggelsemiljön är fria plana ytor mycket begränsade. De plana ytor som finns måste huvudsakligen skapas med kostsamma konstruktioner. Planenheten anser att det är orimligt av både utrymmessäl och kostnadsskäl att planlägga och bygga särskilda ytor för snöuppläggning. Snöröjningen måste här fungera på liknande sätt som i andra tätbebyggda stadsdelar i centrala Stockholmsregionen, vilket innebär att man behöver transportera bort snön de dagar då stora snömängder kommer.

Den täta stadsmiljön i kuperad terräng medför dyra parkeringslösningar och verksamheter som kräver stor tillgänglighet med bil och många parkeringsplatser är därför mindre lämpliga. Inom planområdet planeras förskola för 4 avdelningar (inte 8) och båtplatserna för fritidsbåtar är avsedda för boende på Kvarnholmen. Tanken med den föreslagna badanläggningen är främst att erbjuda boende på Kvarnholmen möjlighet till badplats. Badet är ingen större anläggning och förutsätter med sitt läge att besökare utanför Kvarnholmen huvudsakligen reser dit med kollektivtrafik. Planenheten anser därför att det befarade behovet av besöksparkering till badet är något överdrivet.

Planområdet har dock utökats västerut med bl.a. fler besöksparkeringar. Planförslaget innehåller numera 66 parkeringsplatser för besökande till områdets verksamheter samt 8 provisoriska strax väster om planområdet, vilket bedöms vara acceptabelt med hänsyn till läget och planerad stadsmiljö.

Detaljplanen reglerar inte vilken avfallslösning som ska komma till. En möjlig lösning är konventionella soprum med kärl i husens bottenvåningar, vilket ryms i samrådsförslaget. Sopkassuner är en eventuellt möjlig lösning som har prövats. Utställningsförslaget har utformats så att en lösning med sopkassuner praktisk kan fungera. Exakt lösning och dess utformning bestäms vid senare projektering av gatumiljön.

Planenheten anser att tillgängligheten i området genom allmänna gångvägar är god. Ytterligare allmänna gångstråk kommer i konflikt med de boendes halvprivata

gårdar utan att någon större nytta erhålls för allmänheten i förhållande till de drift- och underhållskostnader detta medför.

- 4. Utbildningsnämnden** tillstyrker inte planförslaget då förskoleutbyggnaden inte är säkerställd. Nämnden föreslår att MSN i detaljplanen ska säkra förskoleutbyggnaden genom att villkora detta i exploateringsavtal.

***Planenhetens kommentar:** Planförslaget bygger på att våningsplan i den övre bergbebyggelsen ska kunna användas som förskola. Det är dock för tidigt att säkerställa detta redan i samrådsskedet och detta ska säkerställas i exploateringsavtal. Exploateringsavtalet upprättas senare i planprocessen till detaljplanens antagande. Innehåll i Exploateringsavtal är en fråga som beslutas av Kommunfullmäktige. Framtagande av fysiska lösningar och andra frågor i avtalsförhandlingar görs och kommer att göras i samråd med tjänstemän från Utbildningsenheten.*

- 5. Fritidsnämnden** påtalar att lektytor för både yngre och äldre barn ska finnas tillgängliga inom närområdet. Fritidsnämnden är positiv till den badanläggning som föreslås på Oceankajen i fråga om den möjlighet till rekreation för de boende som badet innebär. Nämnden har således inte tagit ställning till ev kommunalt stöd till drift eller annan finansiering.

***Planenhetens kommentar:** Lektytor anpassade för yngre och äldre barn kommer att finnas inom närområdet.*

- 6. Kulturnämnden** tillstyrker till stora delar av planförslaget, men emotsätter sig badanläggningen med då nämnden menar att den får alltför stor påverkan på riksintresset. Nämnden efterfrågar kulturlokaler och platser för tillfälliga konst- och kulturarrangemang i den fortsatta planeringen.

***Planenhetens kommentar:** I planarbetet för Kvarnholmen har mycket arbete lagts ner på att tolka riksintresset med Länsstyrelsen, annan antikvarisk expertis, arkitekter, landskapsarkitekter m fl. Planenheten delar inte nämndens uppfattning att påverkan på landskapsbilden och kulturmiljön inte går att acceptera. Länsstyrelsen, som avgör frågor om riksintresset, gör den samlade bedömningen att planens effekter kan accepteras utifrån dess inverkan på riksintressets kulturvärden.*

I tidigare detaljplaner finns flera möjliga kulturlokaler, bl a ett ev kulturhus. Inom planområdet finns det flera lokaler och paviljongbyggnader som är möjliga att använda som kulturlokaler. Tillfälliga konst- och kulturarrangemang lokaliseras lämpligen till någon av de mötesplatser som finns planerade.

- 7. Lantmäterimyndigheten** lämnar synpunkter rörande fastighetsrättsliga frågor i Plan- och genomförandebeskrivningen.

Planenhetens kommentar:

Plan- och genomförandebeskrivningen har justerats

- 8. Storstockholms lokaltrafik (SL)** SL ser positivt på att kommunen exploaterar områden i närheten av befintlig kollektivtrafik. Med den nya förbindelsen mellan Nacka C och Kvarnholmen förbättras möjligheterna att trafikera området med kollektivtrafik och öka tillgängligheten till service. Det är viktigt att det finns trygga och attraktiva gång- och cykelstråk mellan bebyggelse och hållplatser liksom trafiksäkra passager med vägen i anslutning till hållplatserna. SL anser att hållplatsernas planerade lägen och utformning är svåra att identifiera. SL vill att kommunen presenterar planerna för hållplatsernas placering och utformning, samt tillgängligheten till hållplatserna på ett bättre sätt och samråder med SL i ett tidigt skede.

Planenhetens kommentar:

Hållplatserna ligger utanför aktuellt planområde och därför inte illustrerats så tydligt. Detta har förtydligats i planillustrationen.

Hållplatserna ligger inom tidigare planområden för Etapp 2 (laga kraft sommar 2010) samt detaljplan för förbindelse mellan Kvarnholmen och Nacka C (antagen maj 2011 - överklagad). Kommunen har sedan programskedet 2003 kontinuerligt samrått med SL om kollektivtrafiken, både genom planprocessen och särskilda arbetsmöten. I nämnda planarbeten har kommunen och Kvarnholmen Utveckling AB haft kontakt med SL angående gatans och hållplatsernas detaljutformning. Här har man tagit hänsyn till områdets in- och utfart. Genomförandet av utbyggnaden av gator och hållplatser pågår delvis och förberedelser pågår för de delar där planen ännu inte vunnit laga kraft.

Kommunen har inför utställning återkopplat dessa frågor med SL.

- 9. Trafikverket** upplyser att planområdet ligger inom MSA(Minimum Sector Altitude)- yta för Bromma flygplats. Risk finns att bebyggelsen kan komma i konflikt med MSA-höjderna för Bromma flygplats och flygplatsen bör kontaktas för vidare utredning. Trafikverket informerar vidare att föremål inkl byggnader högre än 45 m över mark sak markeras enl Transportstyrelsens föreskrifter. Dessutom ska föremål och byggnader högre än 20 meter lokaliseringsprövas av berörda flygplatser samt LFV enligt blankett.

Planenhetens kommentar:

Se svar till länsstyrelsen.

10. Sjöfartsverket insisterar att relevant riskanalys för skador på personer och anläggningar i händelse av påsegling utförs för olika typer av fartyg som trafikerar planområdet. Risken för skador på personer och anläggningar i händelse av påsegling bör analyseras, eventuella säkerhetshöjande åtgärder utarbetas och aktuella slutsatser beaktas vid utformningen samt redovisas i detaljplanen. För att kunna ta ställning till problematiken önskar Sjöfartsverket få tillgång till aktuell dokumentation.

Vidare anser man att det bör övervägas om anpassning av bostäderna, som kommer att ligga mot farleden och i närheten av hamnen, så de inte störs av fartygstrafiken. Den planerade småbåtshamnens utbredning får inte påverka framkomligheten eller sjösäkerheten i Svindersviken. All belysning inom planområdet bör anordnas så att den ej påverkar sjöfarten och brygganläggningar görs synliga för båttrafiken nattetid.

Planenhetens kommentar:

Planenheten har i samråd med Sjöfartsverket kompletterat riskanalysen för badet, som nu föreslår riskreducerande åtgärder och bassängens placering har justerats därefter. Se svar till Länsstyrelsen. Utbredningen av bryggor för fritidsbåtar i Svindersviken har justerats i samråd med Sjöfartsverket. Belysning ska ordnas så att den ej påverkar sjöfarten negativt.

11. Polismyndigheten i Stockholms län har inga synpunkter.

12. Södertörns brandförsvarsförbund (SBFF) anser att tillgängligheten och huvudmannaskap för brandvatten inom planområdet bör preciseras i planförslaget. Vidare anser man att man i planförslaget bör belysa risk att personer eller fordon hamnar i vattnet och att man redovisar åtgärder för att minska risken för olyckor och åtgärder för att minska konsekvensen av identifierade olyckstyper. Det bör nämnas vem som ansvarar för skötsel och underhåll av räddningsutrustning.

Räddningstjänsten önskar möjlighet att vägsystemet utföres så att det är möjligt att kunna komma in/ut från två håll. Detta för att minska risken att t ex ambulansen blir instängd av senare tillkomna räddningsfordon. Det är också viktigt att tydligt utmärkta husnummer, dagtid och nattid, finns vid entréer.

Planenhetens kommentar:

Förutsättningarna och riskerna för att personer/fordon hamnar i vattnet är till stor del desamma som i andra vattennära områden. Detaljplanen reglerar inte utformningen av allmän plats i detalj eller specificerar vilken räddningsutrustning som ska användas. Kajer och strandpromenad kommer att utföras med i huvudsak samma standard som i nyligen byggda kajområden, med tex kant för att hindra barnvagn att rulla över kajkant, stegar i kajen med jämna mellanrum samt livbojar.

Strandpromenaden/parkvägen runt Kvarnholmens östra udde kommer att vara körbar för räddningsfordon. Södra kajen kommer därmed att kunna nås från två håll av räddningsfordon. Husens entréer vänder sig mot gatan. Angående risk för påsegling på badet hänvisar planenheten till svar till Länsstyrelsen och Sjöfartsverket.

13. Stockholms Stad har inga synpunkter mot förslaget

14. Nacka Energi påtalar att man behöver få tillgång till mark för ytterligare två transformatorstationer utöver den som redovisas i planförslaget. Nacka Energi bifogar ritning med måttuppgifter och exempel på utseende. Nacka energi menar att ett avvikande utseende ska bekostas av exploitören.

Planenhetens kommentar:

Detaljplanen har kompletterats med områden för tekniska anläggningar. Angående utseende av transformatorstation anser planenheten att gestaltningen måste anpassas till en mer ombonad och tätbebyggd stadsmiljö. Kostnader för miljöanpassning av nätstationerna kan regleras i exploateringsavtalet.

15. TeliaSonera Skanova Access har betydande befintliga teleanläggningar bestående av ett flertal sjökablar i planområdets nordöstra del. Skanova önskar behålla denna teleanläggning i detta läge och förutsätter att en eventuell flytt bekostas av den som initierar flytten.

Planenhetens kommentar:

De aktuella sjöledningarna bedöms inte påverkas av planförslaget.

16. Vattenfall har inga synpunkter mot planförslaget.

17. Naturskyddsföreningen Nacka är positiv till att gammal industrimark används för ny bebyggelse, men anser att planen behöver omarbetas och få ett lägre exploateringsstal. Den övre bergbebyggelsen bör utgå, detta så att hela naturområdet på Kvarnholmen kan bevaras.

Vidare anser naturskyddsföreningen att bullerproblematiken bör lösas genom att minska trafikmängderna. Detta bör göras genom att området planeras som ett bilfritt område med modern kollektivtrafik. Parkeringstalet bör sänkas till 0,3 och man bör planera för mer än 2 cyklar/lägenhet.

Naturskyddsföreningen saknar krav på ekologiskt byggande i planen. Man menar att det är rimligt att kommunen använder sitt planmonopol till att ställa tuffa krav på ny bebyggelse avseende energi, klimatpåverkan och transportbehov.

Planenhetens kommentar:

Planområdet ligger inom den regionala kärnan i stockholmsregionen och bör bebyggas tätt för att utnyttja det centrala läget. Den kuperade terrängen i söderläger dessutom möjlighet att bygga tätt med mycket goda bostadskvaliteter. Planområdet har en motsvarande exploatering som redovisas i planprogrammet.

Det finns idag endast mindre delar av planområdet som är naturmark. Söder om den nya vägen till Svindersviksbron kommer det inte att finnas mycket natur att bevara.

Planenheten håller i princip med om vikten att försöka minska bilresandet, men har också ansvar att planera för rådande och förväntade förutsättningar. Planenheten anser att av Naturskyddsföreningen föreslagna p-tal blir för låga, med hänsyn till planerad kollektivtrafik och den bilanvändning man kan se idag.

Nacka kommun har i dagsläget inga egna krav på energieffektivitet utöver statens krav. Kommunen arbetar dock med frågan i samarbete med byggherrar i kommunen och inom Kvarnholmenprojektet säger KUAB att "Byggnadernas specifika energianvändning för bostäder skall understiga Boverkets krav med minst 10%".

18. Bostadsrättsföreningar i Finnboda (Brf Finnboda Hamnkontor, Finnboda Port, Finnboda Hage, Finnboda Dunge och Finnboda Allé)

Bostadsrättsföreningarna saknar beräkning av trafik på Kvarnholmsvägen förbi Finnboda. Då miljökonsekvensbeskrivningen anger att 8200 fordon per dygn beräknas passera broförbindelsen när Kvarnholmen är fullt utbyggt enl program, menar man att en större trafikmängd bör åka förbi Finnboda och att detta bör redovisas.

Bostadsrättsföreningarna betonar vikten av att av- och tillfartsramper västerut på väg 222 från förbindelsen genomförs samtidigt med förbindelsen, så att Kvarnholmsvägen västerut inte överbelastas. Vidare vill man betona nödvändigheten av fortsatt kollektiv båttrafik.

Planenhetens kommentar:

Planområdet kommer att även trafikförsörjas från öster av den delvis nya Kvarnholmsvägen. Detta har förtydligats i planbeskrivning/genomförandebeskrivning. Utifrån de bedömningar som gjorts av hur trafiken kommer att fördela sig, kan man grovt se att ungefär 7000-8000 fordon per dygn passerar Finnboda när Kvarnholmen är fullt utbyggt. Uppgiften är dock inte av betydelse för att bedöma aktuellt planförslag och redovisas därför inte i miljökonsekvensbeskrivningen. Av- och påfartsramperna på väg 222 drivs i projektet för förbindelsen mellan Kvarnholmen och Nacka C, där kommunen arbetar för ett så tidigt genomförande som möjligt. Kommunens arbetar för att den kollektiva båttrafiken ska fortsätta och även utvecklas.

- 19. Nacka Hembygdsförening** anser att simbassängen bör flyttas in längre sydväst längs oceankajen. Hembygdsföreningen är också orolig för att naturområdena blir för smala för att fungera som stråk för djur och växter. I övrigt anser Hembygdsföreningen att planen är välskriven.

Planenhetens kommentar:

Planförslaget har justerats så att badet har flyttats in längre sydväst. Se svar till Länsstyrelsen.

- 20. Hyresgästföreningen Nacka - Värmdö** konstaterar att området är svårbebyggt med störningar av bl a buller. Man saknar en bebyggelse som kan ge området en egen karaktär och ansluta till tidigare användning. Man anser att arkitekturen är okänsligt fyrkantig och att man inte ägnat tillräcklig omsorg åt nyansering i fasadmaterialet. Hyresgästföreningen ser gärna att förslaget kraftigt omarbetas så att en större variation och mer nytänkande tillkommer.

Planenhetens kommentar

Planförslaget grundar sig på bearbetade skisser från planprogrammet 2006, där man redan då konstaterade att de kulturhistoriska värdena i industribebyggelsen inte var av samma dignitet på södra sidan av holmen som på den norra. Det förslag som illustreras i gestaltningsprogrammet har bearbetats något efter samråd vad gäller att få något mer varierad gestaltning med bl.a. variationer i fasadmaterialet. Detaljplanen reglerar dock endast gestaltningsprinciperna för ny bebyggelse och det är för tidigt i processen att bestämma hur byggnaderna ska se ut i detalj.

- 21. Nacka Miljövårdsråd** Främsta invändningen mot planförslaget är att exploateringsgraden är alldeles för hög. Man anser att det blir för många högexploaterade delområden på Kvarnholmen och att bullerproblem motiverar en lägre exploatering. Miljövårdsrådet anser att man bör sänka hushöjderna med några våningar så att man även säkerställer att husen ej exponeras från farleden. Man tycker också att man bör bevara det s k saltmagasinet. Vidare framför man synpunkter på att den fria vattenytan begränsas och olämplig placering av hus K i vattnet. Slutligen anser man att minst en idrottsplan ska anläggas i området för Etapp 4.

Planenhetens kommentar:

Angående motiv till att bygga tätt - se svar till Naturskyddsföreningen. Att bygga en stadsdel i den gamla oljehamnen innebär en påtaglig förändring av Svindersviken från dagens miljö. Planenheten anser inte att det är givet att en mindre exploatering skulle vara bättre med hänsyn till riksintresset. Planförslaget har utformats så att

dess effekter kan accepteras utifrån inverkan på riksintressets kulturvärden, vilket även Länsstyrelsen anser i sitt yttrande.

Planförslaget medför mindre utfyllnader i Svindersviken än vad som redovisades i planprogrammet. Planenheten vill framföra att det inte ryms någon större bollplan inom planområdet, då terrängen är starkt kuperad och plana ytor är mycket begränsade. En liten bollplan kan tänkas på gården vid Bergbebyggelsen, som har de största plana ytorna vilka skapas på parkeringsgaragets tak.

Planenheten

Andreas Totschnig
Planchef

Sven Andersson
Översiktsplanerare

Kristina Källqvist
Planarkitekt