



PROGRAM FÖR  
**PLANIAOMRÅDET**  
PÅ VÄSTRA SICKLAÖN

SAMRÅDSHANDLING 2013



## NACKA BYGGER STAD

Under de senaste decennierna har bebyggelsen mellan Stockholm och Nacka vuxit mer och mer samman. Många bostäder och arbetsplatser har kommit till och områden börjar växa ihop.

År 2030 är vi 40 000 fler nackabor och västra Sicklaön är en del av innerstaden. För att möta den ökande befolkningen planerar vi att bygga cirka 14 000 nya bostäder på västra Sicklaön den närmaste 20-årsperioden. En förutsättning för bostadsbyggandet är att tunnelbanan snabbt byggs ut till Nacka.

Många projekt pågår samtidigt - från omvandlingen av Kvarnholmen med tusentals nya bostäder och arbetsplatser till förtätning med enstaka hus. På några platser pågår byggandet för fullt, i andra områden kan du vara med att påverka hur ny bebyggelse, grönområden och trafiklösningar ska se ut.

Vi vill att västra Sicklaön ska utvecklas till en tät och levande stadsdel där det är attraktivt att vara, verka och bo. Självklart vill vi att du som bor eller verkar i Nacka ska vara aktiv och delaktig i det arbetet.

Vi hoppas att du ska känna stolthet och engagemang när vi bygger stad tillsammans.



Mats Gerda  
Kommunstyrelsens ordförande





## INLEDNING OCH BAKGRUND

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

### VAD ÄR ETT DETALJPLANEPROGRAM?

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

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

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

### STADSBYGGNADSPROCESSEN FÖR PLANIAOMRÅDET

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

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

Efter det att programmet är antaget i kommunstyrelsen kan arbetet med att ta fram detaljplaner inom området påbörjas. Det större programområdet delas då upp i mindre områden för att detaljplaneras i lämpliga etapper. Detaljplanernas syfte är att redovisa hur marken får användas och bebyggas.

Under programsamrådet finns det stora möjligheter att tycka till om programmet och dess innehåll. Information om programmet skickas ut till berörda inom och i anslutning till programområdet.



Pilen visar stadsbyggnadsprocessen och i vilket skede vi befinner oss nu

Förslaget kommer även att finnas tillgängligt i närområdet samt på biblioteken i Nacka. Möjligheter kommer att ges för alla intresserade att komma på öppet hus och ställa frågor och lämna synpunkter. Genom dialogarbete får boende och verkande möjlighet att vara delaktiga i planeringen. Förhoppningsvis leder det till ett växande och konstruktivt engagemang för närmiljön samt en förståelse och öppenhet kring de frågor som kommunen arbetar med vad gäller den fysiska planeringen av området. Efter programsamrådets slut kommer förslaget att bearbetas utifrån de synpunkter som inkommit innan programmet kan antas och fungera som riktlinjer inför kommande detaljplanarbeten. Då är det åter möjligt att bidra med kunskaper, åsikter och på olika sätt yttra sig om respektive detaljplaneförslag.

## TIDIGARE BESLUT

### Parallella arkitektuppdrag

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

### Planbesked

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

I oktober 2012 inkom AtriumLjungberg med en ansökan om planbesked på sin del av programområdet. I december 2012 gav miljö- och stadsbyggnadsnämnden ett positivt planbesked för området. I oktober 2012 inkom fastighetsägarna för fastigheten Sicklaön 88:1 (Alphyddan fastighetsförvaltning AB) med en ansökan om planbesked. I mars 2013 beslutade miljö- och stadsbyggnadsnämnden att det var lämpligt att pröva möjligheten att bygga nya bostäder och verksamheter på fastigheten Sicklaön 88:1 samt att fastigheten ska ingå i programområdet för Planiaområdet.

# VISION OCH MÅL FÖR PLANIAOMRÅDET

”Vi skapar en tätare och mer blandad stadsdel. Hit kommer människor inte bara för att jobba och shoppa, utan även för att bo och leva. Områdets rika kulturhistoria, natur och vatten är en viktig del som tillsammans med den varierade öppna bebyggelsen är stadsdelens själ.”

Nacka kommun är del av en storstadsregion som växer så det knakar. Allt fler människor och företag väljer att flytta hit med sina drömmar och idéer. Vi är många som vill ta del av den ökade mångfalden, det allt rikare utbudet och de nya möjligheter som den växande storstaden kan erbjuda. Samtidigt innebär tillväxten många utmaningar, där den kanske mest påtagliga är att bereda plats för alla som vill flytta hit, dvs. att bygga bostäder och lokaler för nya invånare, företag m.fl. Det är en stor utmaning och enormt viktig uppgift som alla Stockholmskommuner måste hjälpas åt att lösa.

I Nacka finns goda förutsättningar att bidra med fantastiska miljöer i en av regionens allra mest centrala delar. Alldeles i gränslandet till Stockholms innerstad ligger Sickla och det vi i detta program valt att kalla Planiaområdet. Denna del av Nacka kommun har histo-

riskt sett varit slutet och dominerats av industrier, medan bostäderna varit få. På senare tid har industrierna en efter en ersatts av handel och kontor. Med förändrade förutsättningar skapas nya möjligheter och nu står vi inför nästa steg i utvecklingen; att skapa nya stadsmiljöer dit människor inte bara kommer för att jobba och shoppa, utan där även bostäderna utgör en självklar del och där blandningen och helheten utgör en hållbar och attraktiv stadsdel.

Även om kvaliteterna och möjligheterna är många så görs denna förändring inte i en handvändning. Det finns många saker som kan förbättras, men också saker som kan gå fel. Det är därför av högsta vikt att hantera alla stora frågor, också de som inte riktigt går att besvara. Vi vet inte hur vi bor och arbetar om 50 eller 100 år. Vi vet inte heller hur vi kommer att resa eller exakt i vilken utsträckning klimatförändringarna kommer påverka oss framöver. Statistik, trendanalyser och forskning ger inga heltäckande underlag. Den lokalkunskap som dagens invånare sitter på berättar inte heller allt om hur framtidens befolkning vill att Sickla och Planiaområdet ska se ut och fungera. Men genom en kombination av gemensamma kunskapskällor, fantasi och kreativitet, och med flexibiliteten som ledord, så är vi väl utrustade för att påbörja arbetet.

Visionen för Planiaområdet tar avstamp i kommunens översiktsplan Hållbar framtid i Nacka (2012) och dess stadsbyggnadsstrategier. Programmet för Planiaområdet ska tillsammans med angränsande utvecklingsområden ses som ett viktigt steg mot att förändra västra Sicklaön från fragmenterad stadsbygd till en sammanhållen och tätare stad. Planiaområdet ska karaktäriseras av en blandning av bostäder med olika upplåtelseformer, arbetsplatser, verksamheter, service och offentliga platser, samtidigt som områdets blå och gröna värden lyfts fram och där områdets rika kulturhistoria förblir en viktig del av stadsdelens själ.

## MÅLOMRÅDEN

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

Givetvis ska hållbarheten vara ett ledord i planeringen. Ekologiska samband ska värnas och allehanda resurser utnyttjas på ett så effektivt sätt som möjligt. I Planiaområdet ska både innehåll, skala och arkitektonisk utformning på bebyggelsen präglas av variation. Husen ska byggas med entréer mot gaturummen för att bidra till öppenhet och trygghet. Rörelsemönster och trafik sprids ut i ett sammanlänkat gatunät istället för att samlas på barriärskapande leder. Tätheten och blandningen ska bidra till en god försörjning av kollektivtrafik, minskad bilism och god tillgänglighet till service och rekreation för alla befolkningsgrupper. Framtidens Sickla och Planiaområdet ska bli en naturlig förlängning av Stockholms innerstad, men samtidigt en egen stadsdel med en tydlig egen identitet där kommunens vision Öppenhet och mångfald är en självklarhet!

## RIKTLINJER FÖR HÅLLBART BYGGANDE

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

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

Dessa fyra hållbarhetsmål har arbetats in och ska genomföra målen och visionen för programmet som beskrivs i inledningen av programförslaget.

# SAMMANFATTNING

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

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

I syfte att hantera utmaningarna och styra utvecklingen i riktning mot målen har därför ett antal stadsbyggnadsstrategier utarbetats i översiktsplanen. De handlar om att komplettera transportsystemen med tunnelbana till Nacka, utveckla Nackas lokala centra och deras omgivning, samt om att förvalta och utveckla den gröna och den blå strukturen. De är alla viktiga parametrar i den kommande utvecklingen av Nacka. För Planiaområdet är det framförallt strategin ”Skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön” som är vägledande.

Inom programområdet föreslås lokalisering av ny bebyggelse utifrån platsens förutsättningar och utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv. Förslaget till ny bebyggelse redovisar även principer för den tillkommande bebyggelsens placering, höjd, och anpassning till befintliga förhållanden. Bland annat föreslås ny bebyggelse på det kuiperade området mellan Finntorp och Alphyddan, området närmast norr om Värmdövägen, i kilen mellan Kyrkviken och Värmdövägen samt i anslutning till området för Sickla skola och den nya sporthallen.

Kulturmiljövärdena i området består främst av ett antal äldre villor, stationsmiljön, spår av äldre odlingslandskap i form av ekar samt industribyggnader från 1900-talet.

De värden som i den för projektet framtagna antikvariska utredning betraktas som mest bevarandevärda, har också bevarats.

En inventering av naturvärdesträd har gjorts för att karlägga naturvärdena som finns i området. Tillkommande bebyggelse har placerats så att befintliga naturvärden kan bevaras i största möjliga mån. Samtidigt föreslås nya träd planteras i gatumiljön för att stärka de ekologiska sambanden i gaturummen.

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

Programområdet kommer troligen att påverkas av en framtida tunnelbanesträckning genom området. Det är troligt att sträckningens stationer kommer att hamna inom eller nära programområdet. En trafikanalys har tagits fram som visar att tillkommande trafikstring från den föreslagna bebyggelsen är relativt låg och endast ger lokala skillnader i trafikmängder.

Kapacitetsmässigt är det alltså inga problem att genomföra planerad exploatering. För att möjliggöra för åtkomst till föreslagen bebyggelse samt för att skapa ett mer flexibelt och robust trafiknät i området föreslås dock ett antal förändringar och kompletteringar i trafiknätet. Programförslaget förordar en koppling mellan Planriavägen och Värmdövägen. En fördjupad studie visar dock att Salt-sjöbanan, i dess nuvarande utformning, gör det svårt att skapa en stadsmässig koppling genom att tex. gå under i tunnel med en väg. I ett framtida scenario bör frågan om en koppling i detta läge åter tas upp, varför det är viktigt att inte bygga bort framtida möjligheter i detta läge. Planriavägen och Järlaleden föreslås byggas om till stads-gator genom området.

Området är utsatt för buller främst från Värmdöleden, Värmdövägen, Salt-sjöbanan och Järlaleden. En utgångs-punkt för kommande planarbeten är att avstegsfall B enligt Länsstyrelsens riktlinjer ska tillämpas.

Stora arealer med hårdgjorda ytor (vägar, byggnader, p-platser) i kombination med underdimensionerade led-ningar samt det faktum att området vid Planiarondellen ligger lågt i förhållande till Järlasjöns normalvattenstånd, innebär dagvattenproblem i området. En förtätning av området innebär ökade mängder förorenat dagvatten och snabbare avrinning om inga åtgärder vidtas. Klimat-förändringarna innebär dessutom att större nederbörds-mängder kommer att komma under kortare perioder. En dagvattenutredning har tagits fram som föreslår en kombination av olika LOD-lösningar (lokalt omhänder-tagande av dagvatten) inom programområdet, samt en strandpromenad med reningsfunktion längs norra sidan av Kyrkviken.

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

# PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

## PROGRAMOMRÅDET

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

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



Programområdets läge på västra Sicklaön



Programområdet. Kommunägd mark (samt även delar av Järlaleden och Planiavägen som är Trafikverkets) är markerad i lila





## REGIONALT PERSPEKTIV

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

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

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

## ÖVERSIKTSPLAN

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

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

## GRÖNSTRUKTURPROGRAM

I Grönstrukturprogram för Nacka kommun, antaget 2011, anges Kyrkviken som högt upplevelsevärde.

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

## DAGVATTENPOLICY

I Nacka kommuns dagvattenpolicy från 2010 anges bland annat att dagvattnet i ett så tidigt skede som möjligt ska återföras till det naturliga kretsloppet och i första hand omhändertas lokalt inom fastigheten.

Det står också att all fysisk planering som kan påverka dagvattnet ska ske långsiktigt och beakta förväntade klimatförändringar.

## KULTURMILJÖPROGRAM

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

I kulturmiljöprogrammet står bland annat att en kulturmiljö mår bäst av att få leva och brukas. Den ska ha plats för årsringar från vår tid, men förändringar ska göras med omsorg och med respekt för den historiska avläsbarheten.

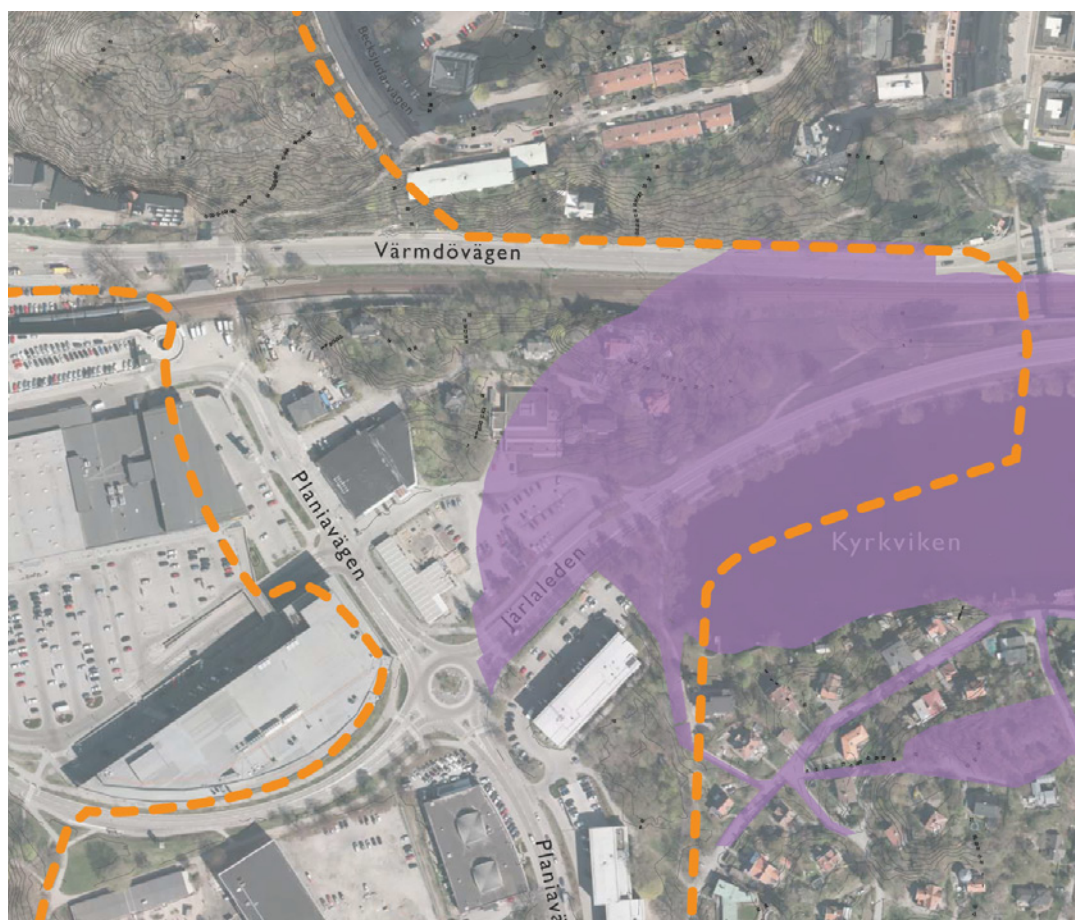
## RIKSINTRESSEN

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



## STRANDSKYDD

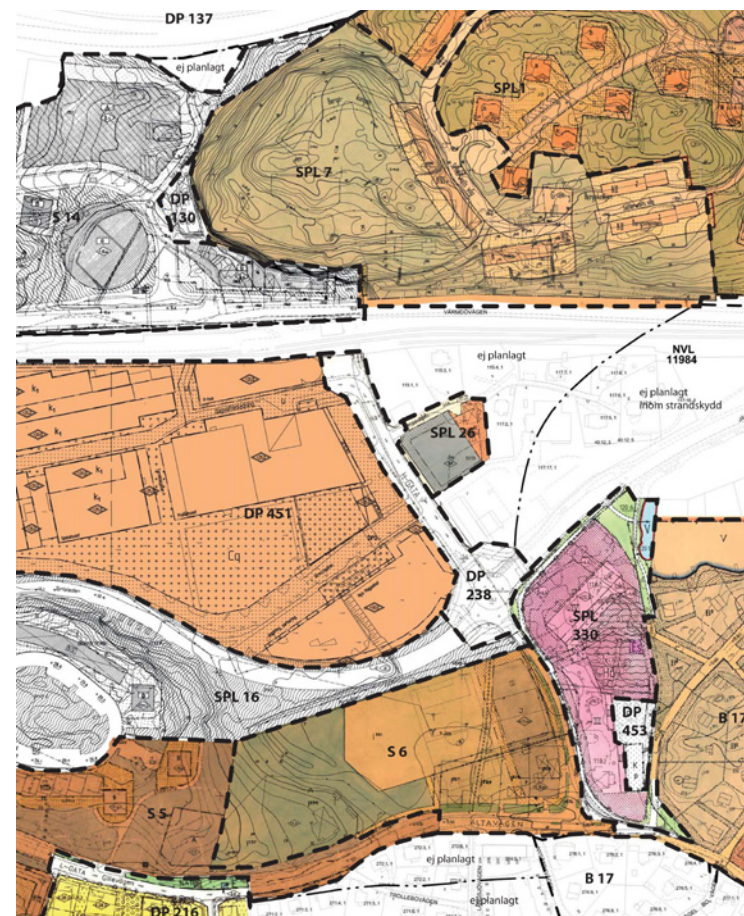
För områdena närmast norr om Kyrkviken gäller strandskydd 100 meter. I samband med framtagande av nya detaljplaner krävs en prövning om strandskyddets upphävande.



Inom markerat område gäller strandskydd

## GÄLLANDE DETALJPLANER

Större delen av programområdet är detaljplanlagt. Området närmast norr om Kyrkviken är dock inte planlagt.



Kartan visar en översikt över gällande detaljplaner inom programområdet

## PARALLELLA PROJEKT

### Tvärbanan till Nacka

I februari 2013 godkände kommunstyrelsen ett Start-PM för att påbörja planarbetet för en tvärbaneförbindelse mellan dagens ändhållplats Sickla Udde i Hammarby Sjöstad till Saltsjöbanans Sickla station i Nacka. Förlängningen avser att koppla samman Nacka med Hammarby sjöstad och övriga Stockholm med ett nytt attraktivt resealternativ, samt att avlasta Slussen under ombyggnationen.

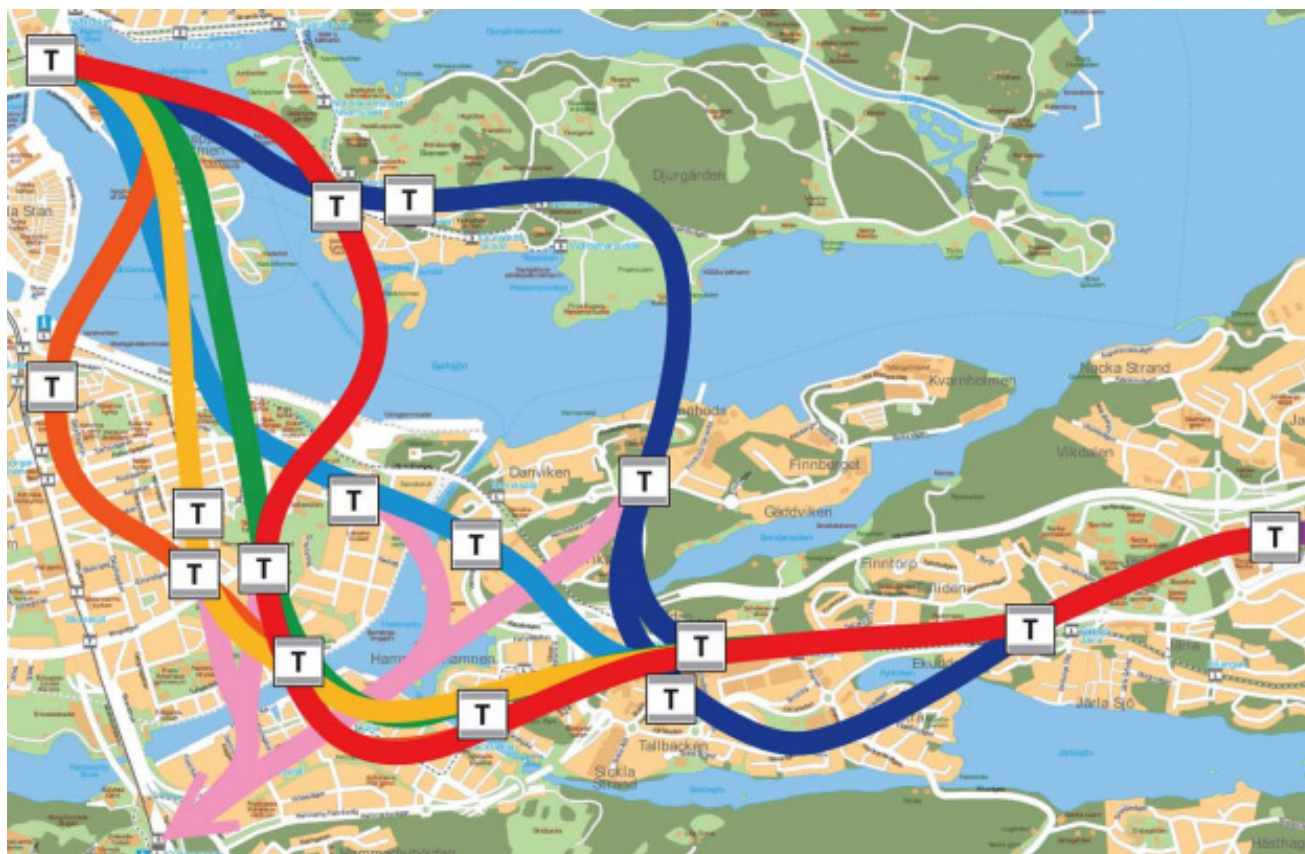
### Tunnelbana till Nacka

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

Ett antal linjesträckningar har tagits fram och analyserats. Under april och maj 2013 genomfördes samråd om de olika sträckningarna. När förstudiearbetet är färdigt kommer Trafiknämnden inom Landstinget fatta beslut om vilket alternativ som ska vara utgångspunkten i den fortsatta planeringen. Troligtvis kommer då en av hållplatserna förläggas till Sickla.

### Studentbostäder i Alphyddan

Ett StartPM har tagits fram i syfte att med en detaljplane-process utreda möjligheten att upprätta nya studentbostäder i Alphyddan. Exploateringen ska ske med hänsyn till kulturmiljövården och användandet av den bostadsnära naturen. Samråd planeras under första kvartalet 2014.



Bilden visar tunnbaneutredningens olika linjesträckningar (bild: Trafikförvaltningen)

## Centrala Nacka

2007 godkände kommunstyrelsen ett fortsatt planarbete med en fördjupad översiktsplan för centrala Nacka. 2013 beslutade kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott (KSSU) att arbetet med projektet ska återupptas i form av detaljplaneprogram.

Visionen är att centrala Nacka ska utvecklas till en attraktiv och långsiktigt hållbar stadsdel som kan uppfattas som kommunens centrum. En viktig målsättning är att förbättra sambanden mellan närliggande stadsdelar så att området ska kunna upplevas som en helhet.

## Program för Henriksdal

Arbete med att ta fram ett program för området mellan Henrikdals trafikplats och Finnboda park pågår. Programmet ska lyfta möjligheterna att bygga bostäder, kontor och handel för att skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön. Utbyggnaden ska ske med hänsyn till utpekade natur- och kulturvärden. Programmet ska ligga till grund för kommande detaljplanarbeten inom området.

## Parkeringsstrategi Nacka

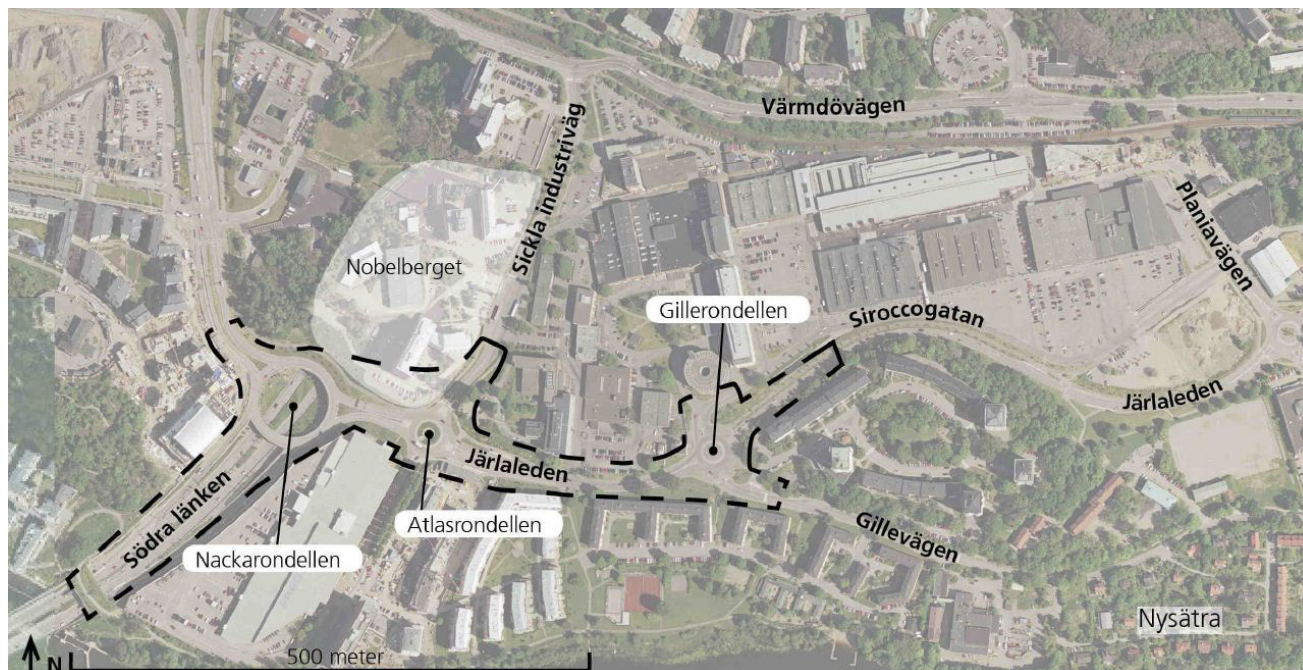
Trafikenheten på Nacka kommun har utarbetat ett förslag till parkeringsstrategi. Syftet är att strategin ska fungera som vägledning vid reglering av parkering på allmän plats, införande av parkeringsavgifter samt som riktlinjer för parkeringstal vid nybyggnation.

Inom ramen för parkeringsstrategin finns ett förslag till parkeringstal. Programområdet är i denna strategi en del av zon A (västra Sicklaön), där ett parkeringstal på ca 0,8 parkeringar per ny lägenhet är föreslaget.

## Ombyggnad av Järlaleden (Trafikverket)

Trafikverket har i samarbete med Nacka kommun i april 2010 tagit fram en förstudie för att minska olycksrisker och undvika köer mellan Södra länken och Sickla köp kvarter. En av åtgärderna som föreslås är att antalet körfält byggs ut mellan cirkulationsplatserna Atlas och Gille så att kapaciteten ökar. De mest kritiska punkterna är vid cirkulationsplatserna, Nacka och Atlas, där köerna är långa. Med anledning av detta föreslås även att cirkulationsplatserna på Järlaleden vid Sickla industriväg samt vid Gillevägen byggs om till signalreglerade korsningar.

Utbyggnaden väntas kunna starta någon gång under 2014-2015.

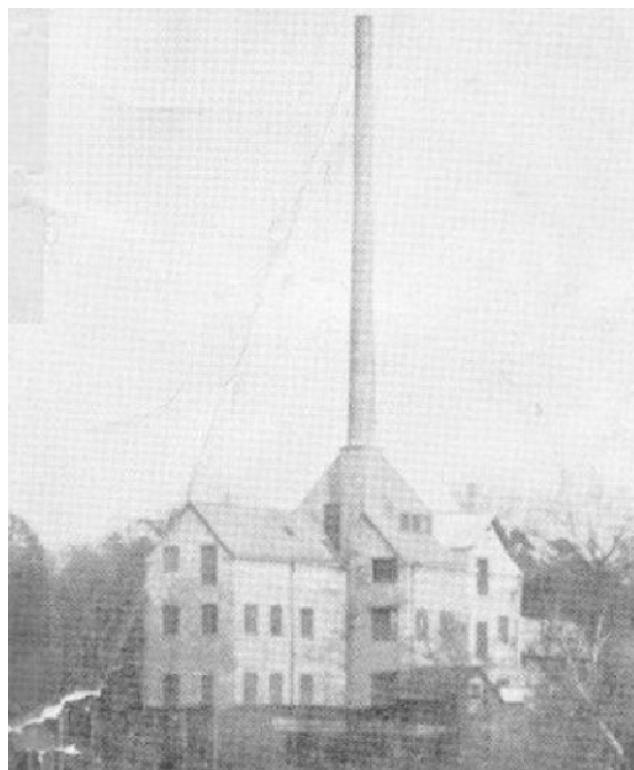


Illustrationen visar berört område för Trafikverkets förstudie





Till vänster: Värmdövägen och Saltsjöbanan nedanför Setterwallska parkens terrassmur i början av 1900-talet. Nacka kyrkas torn syns bortom murens slut. Längst till höger anar man hur banvallen sluttar ner mot Kyrkviken. Till höger: den rivna Planiafabriken med sin 43 meter höga skorsten. (Tekniska museets arkiv och Nacka kommuns lokalhistoriska bildarkiv)



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

Tillkomsten av villorna utmed Sjötorpsvägen och intilliggande industriella verksamheter hänger intimt ihop med tillblivelsen av bad- och villaorten Saltsjöbaden på 1890-talet. I planerna för detta samhälle ingick att orten skulle bindas ihop med huvudstaden med en järnvägsförbindelse. 1893 invigs Saltsjöbanan mellan Slussen och Saltsjöbaden. Försäljning av mark utmed banan var ett av sätten att finansiera järnvägen. Flera större trävillor uppförs i området kring Kyrkviken (många av dessa rivs under 1950- och 60-talet). Settwallska villan från 1986 hör till en av de mer exklusiva, samt Agneshill från 1898 på klippan söder om Saltsjöbanans spår närmast stationen – även kallad Stinsbostaden. Kyrkviken är en del av Järlasjön som tillsammans med Sicklasjön tillhörde en förhistorisk farled som sträckte sig österut via Lännerstaundet och Baggenstråket.

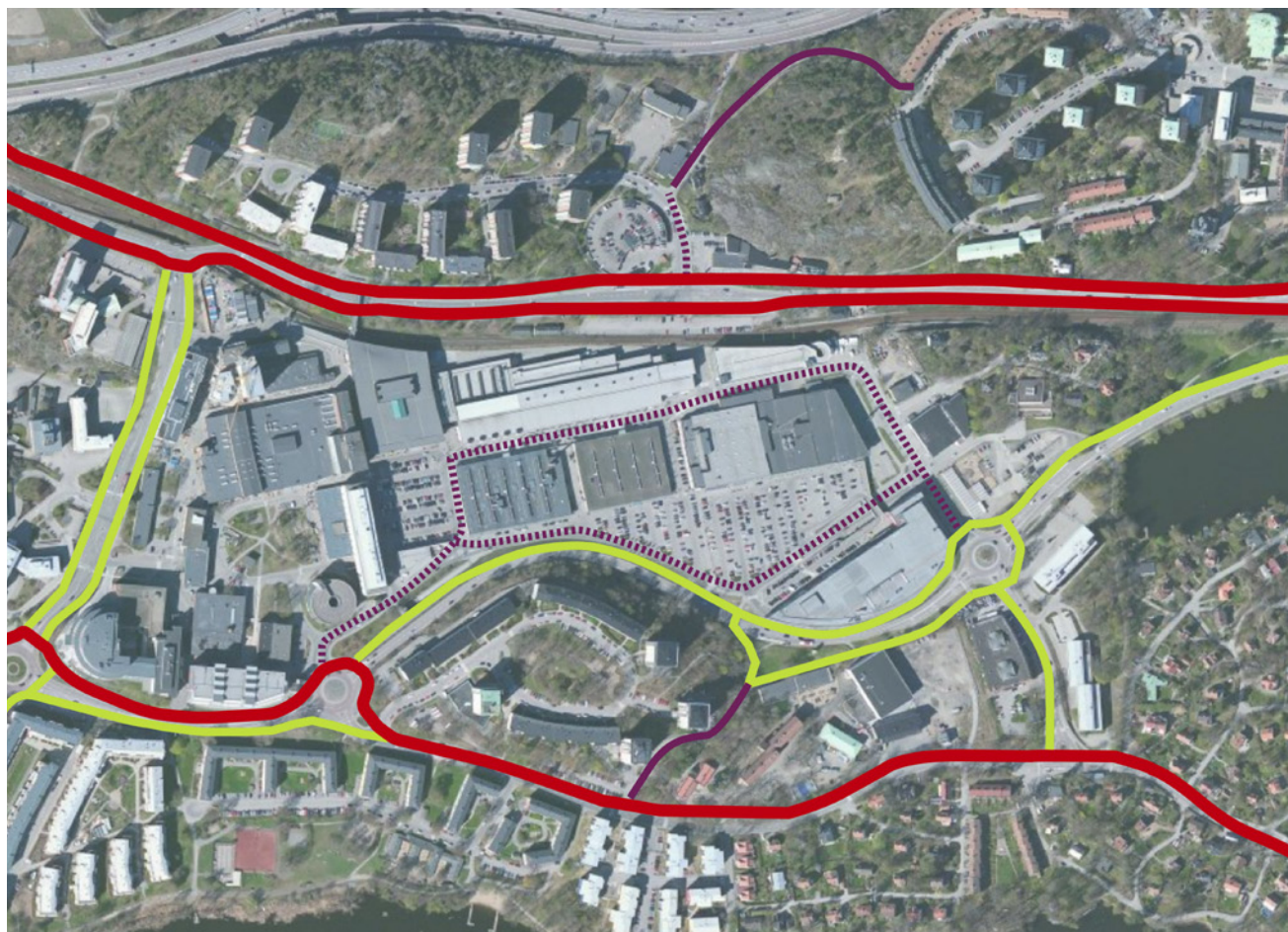
En inventering av kulturhistoriskt intressanta byggnader och miljöer i området har genomförts (Byggnader och miljöer av kulturhistoriskt intresse i Planiaområdet, Johan Aspfors, Nacka kommun, juni 2013). De objekt som påverkar programarbetet redovisas i programförslaget rubrik ”Förhållningssätt till befintlig bebyggelse och kulturmiljövården”.

## TRAFIKEN IDAG

### Gång- och cykel

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

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



Kartan visar cykelnätet idag

Regionalt cykelstråk

Huvudnät

Lokalnät

Cykel i blandtrafik



Kollektivtrafikförsörjningen i området är redan idag god

## Kollektivtrafik

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

## Parkering

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

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

## Motorfordon

Det kommunala huvudnätet består främst av huvudleder som binder samman kommunens olika delar. Nacka arbetar för att minimera antalet enskilda utfarter utmed huvudgator då framkomligheten på dem är av stor vikt. Värmdövägen och Järlaleden är två av dessa huvudgator.

Gillevägen och Siroccogatan är uppsamlingsgator i området. Uppsamlingsgator ska fungera som uppsamlande för alla trafikslag. Det innebär att oskyddade trafikanter ska kunna färdas trafiksäkert inom vägnätet.

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

## GRÖNSTURKTUR, REKREATION OCH ALLMÄN PLATS - IDAG

Programområdet ingår i en del av Nacka som sammanbinder grönkilen Erstavik/Tyresta med Nacka/Värmdökilen. Sambanden är dock svaga och bör utvecklas och förstärkas.

Den park- och naturmark som finns inom programområdet idag är bristfällig, begränsas av barriärer och kan uppfattas som otydlig. Några allmänna torg finns inte heller inom området idag. Delar av den park- och naturmark som finns är bullerutsatt och då främst från Värmdöleden, men även från Järlaleden, Värmdövägen och Saltsjöbanan.

### Lek och rekreation

Inom programområdet finns idag ingen allmän lekplats, ingen allmän bollek/bollplan eller någon yta för spontanidrott. En lekplats finns dock inom området för Sickla skola, men då den ligger inom skolans område är den inte att betrakta som allmän.

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



Järlaleden och Kyrkviken



## Naturvärden

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

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

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

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

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

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

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

## OMRÅDESANALYS

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

### STYRKOR

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

### MÖJLIGHETER

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

### SVAGHETER

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

### HOT

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

# PROGRAMFÖRSLAGET

## PROJEKTETS MÅL OCH STRATEGIER

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

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

### En attraktiv och hållbar stadsmiljö

- En tät och blandad stad innehåller en blandning av bostäder, arbetsplatser, service och allmänna platser. Blandning och täthet ger inte bara variation och rumsliga kvaliteter utan också bättre underlag för lokal service och kollektivtrafik. Det blir således lättare för befolkningen att röra sig till fots, på cykel eller kollektivt.
- Den täta staden skapar också förutsättningar för effektivare användning av gemensamma resurser; gator, grönytor, allehanda sorters infrastruktur och kommunal service. Strategin bygger således på att tidigt peka ut och arbeta in platser och noder för rekreation och möten. Den handlar också om att identifiera och utveckla dåligt utnyttjade områden samt länka samman mellanrummen. Strategin ämnar att genom blandning möjliggöra en flexibel markanvändning där bostadshus har lokaler för varierande verksamheter i bottenvåningen där det anses lämpligt och att tillgodose framtida behov av förskola, skola och annan kommunal service.

### En långsiktigt hållbar dagvattensituation

- Dagvattensituationen inom Kyrkvikens tillrinningsområde är idag problematisk avseende såväl flöden som föroreningar. För att få till en hållbar dagvattensituation för programområdet, kan det komma att krävas fördröjningsåtgärder för dagvattnet inom men även utanför programområdets avgränsning.
- Att området utvecklas med bebyggelse, befolkning och verksamheter ska inte leda till ytterligare ökade dagvattenflöden, utan tvärt om. För att möjliggöra en sådan utveckling bör marken inte hårdgöras mer än nödvändigt, dvs. att grönytefaktor genomgående i planområdets alla delar ska hållas så hög som möjligt.
- Dagvattenhanteringen ska lyftas fram i gestaltningen och hanteras som ett element som tillför kvaliteter till stadsmiljön till exempel i form av gröna bostadsgårdar, byggnadstak m.m. Delar av marken inom programområdet måste saneras, dels för att vara godtagbar för bostadsändamål, men även för att lokalt omhändertagande och naturlig infiltration av dagvatten ska vara möjligt.

## Ett sammanhållet och stadsmässigt trafiknät

- Ett sammanvävt gatunät blir mindre sårbart och barriärer för gående och cyklister hålls nere. Trafikflödena sprids ut för att undvika barriärskapande flöden på vissa gator. Strategin innebär också att ha den kommande tunnelbanan med i betänkande och då anpassa för framtida koppling till stationslägen. En fungerande trafiksituation betyder i detta program bland annat att ta tillvara på det centrala och kollektivtrafknära läget. Biltrafiken ska hållas på rimliga nivåer och gång-, cykel- och kollektivtrafiken kommer att prioriteras. Befintliga barriärer och outnyttjade platser blir en del av staden, antingen genom att bebyggas eller genom att utnyttjas för till exempel rekreation. Nya kopplingar skapas för att bryta barriärerna.

## Ett område för rekreation, lek och möten

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

## Bevara och stärk de ekologiska sambanden

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



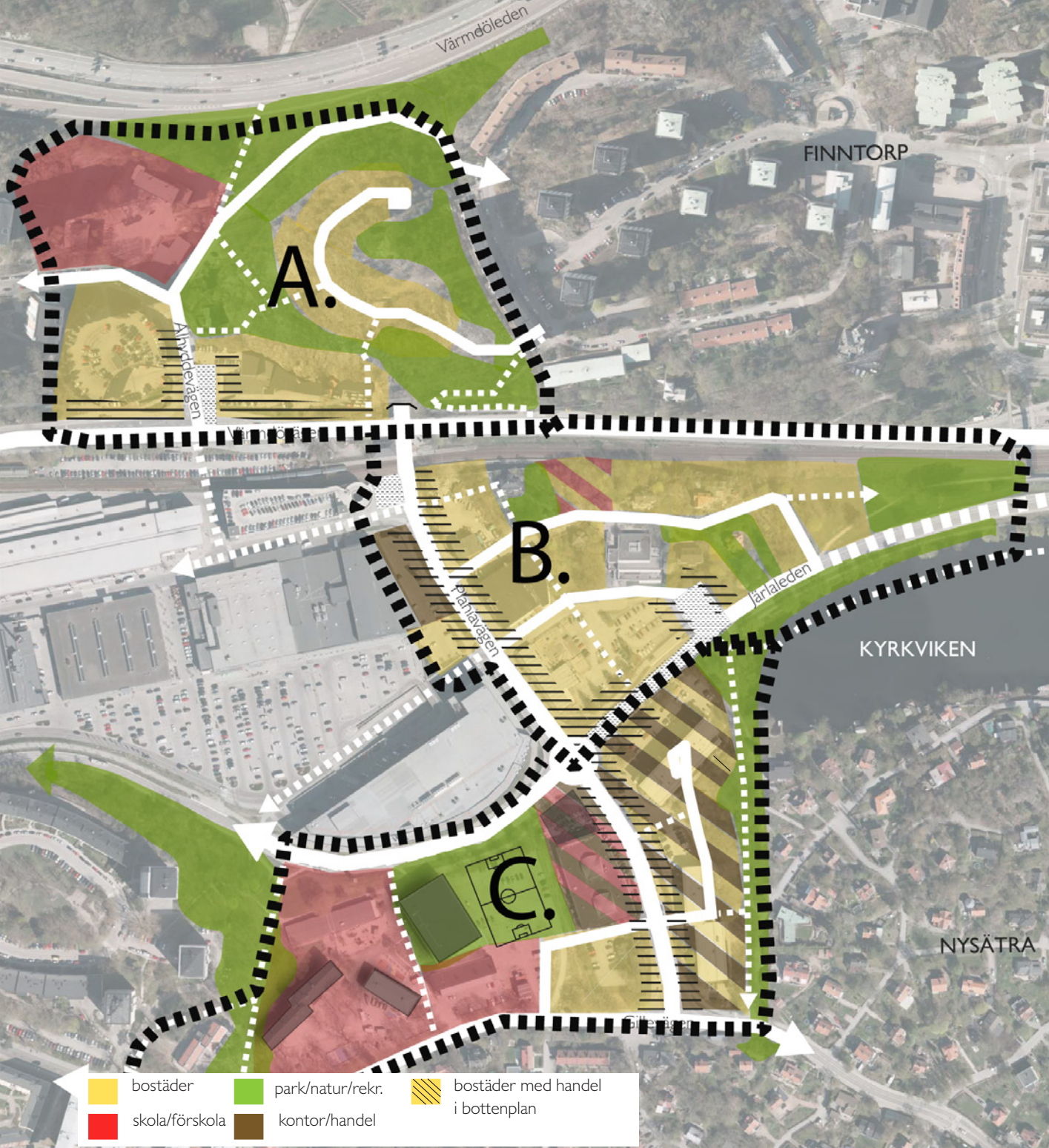
Hammarby Sjöstad - i en stad bör det finnas lugna och rekreativa platser (bildkälla ALMA arkitekter)

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

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



Järla Sjö - äldre byggnader har en viktig roll som kulturbärare



## ÖVERGRIPANDE PROGRAMKARTA NY BEBYGGELSE

I programkartan redovisas ett möjligt utbyggnadsförslag, där de olika platsernas användning anges och redovisas med olika färger. Platserna som anges är utsedda som lämpliga för lokalisering av ny bebyggelse utifrån platsens förutsättningar och utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv. I förslaget redovisas även principer för den tillkommande bebyggelsens placering, höjder, och anpassning till befintliga förhållanden.

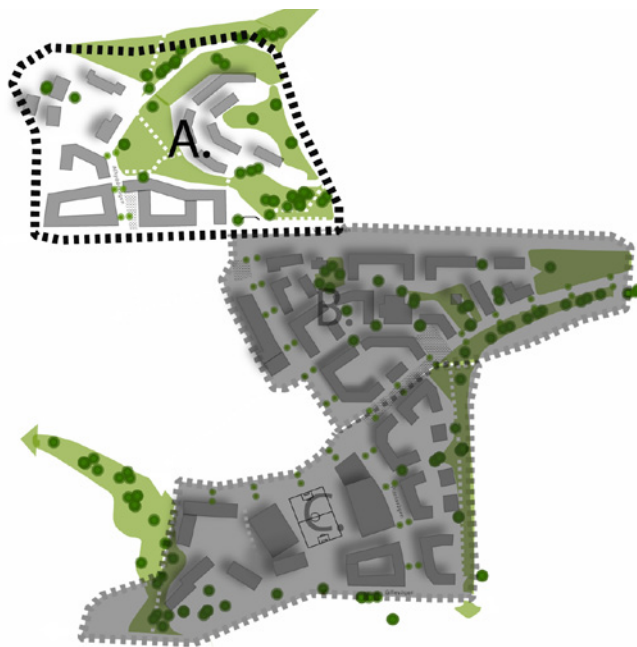
Under kommande stycke presenteras förslaget mer detaljerat uppdelat i tre delområden. Därefter anges och förklaras några av de gestaltungsprinciper som programförslaget i sin helhet bör utgå ifrån. I de olika detaljplanprocesserna för respektive plats, ska sedan lämplig placering, omfattning, höjd, funktion, innehåll och utformning av nya byggnader studeras i plats-specifikt och i detalj. Programkartan bör därför betraktas som ett av flera möjliga sätt att placera ny bebyggelse.

Övergripande programkarta – Inom ramen för respektive detaljplaneprojekt ska utformning och placering detaljutredas, varpå föreslagen programstruktur kan komma att justeras.

## DELOMRÅDEA – NORRA DELEN MELLANALPHYDDAN OCH FINNTORP

Området ligger mellan Alphyddan och Finntorp. Värmdövägen och Värmdöleden påverkar delar av området med trafikbuller. Ungefär i Värmdövägens läge kan tunnebanan sträcka sig. I programmet föreslås ny bebyggelse dels utmed Värmdövägen, dels inom det kuperade området mellan Finntorp och Alphyddan.

Området på höjden mellan Finntorp och Alphyddan ligger inom kommunens mark, är relativt kuperat och på sina platser även svårtillgängligt. Om ny bebyggelse ska kunna tillföras platen krävs att byggnader och tillfarter placeras med stor omsorg för områdets topografi och naturförhållanden.



Skiss delområde A: möjlig placering av gata och bebyggelse i förhållande till natur och befintlig bebyggelse. Möjligt antal våningar anges på respektive byggnad.

Inom ramen för kommande detaljplanearbete föreslås därför att en utredning görs för att se till möjligheten att utnyttja det bergrum som idag finns under området med infart från Värmdövägen. En sådan lösning skulle innebära både att tillfartsgatan uppe på höjden lättare kan anpassa till befintliga natur- och terrängförhållanden, men även att trafiken via Finntorp minimeras.

För att nå området föreslås en gårdsgata för att inge ett lugnt intryck samt för att visa att gående är prioriterade i gaturummet. Den enda trafik som bör trafikera denna gata är trafik som av någon anledning måste angöra bostadsentréerna (ex vid in- och utflyttning och färdtjänst samt utryckningstrafik).

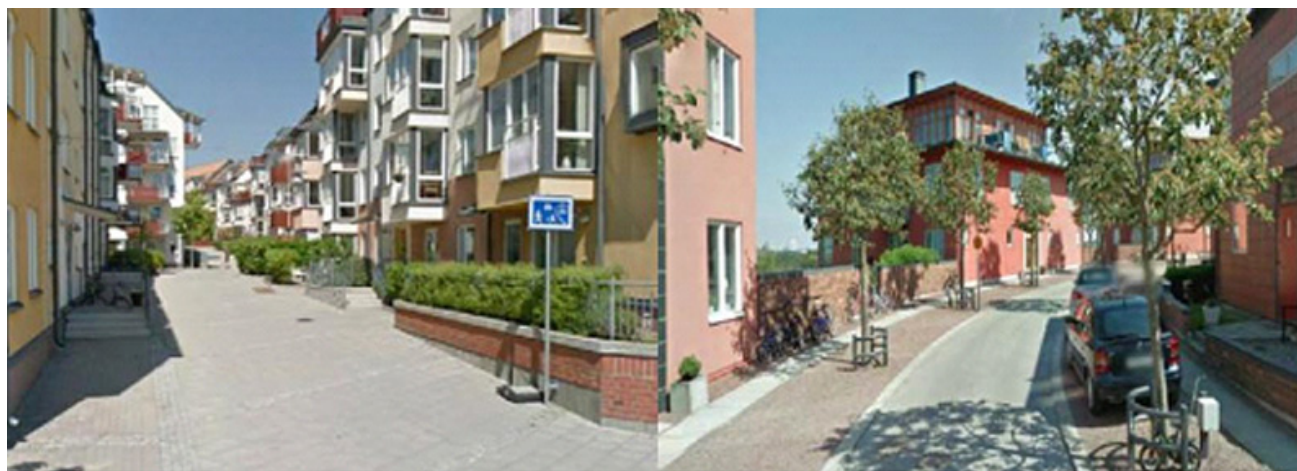
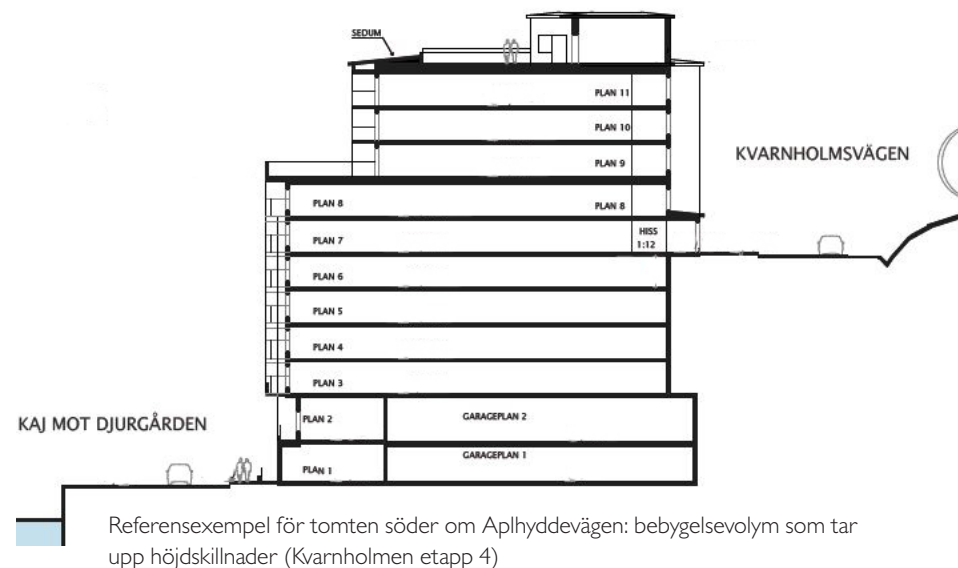
Eventuell bebyggelse ska uppföras i soutteräng där höjdskillnaderna är sådana att detta behövs. Byggnadshöjder ska anpassas till befintlig bebyggelse i Finntorp.

### Mötet mot Värmdövägen

För området närmast norr om Värmdövägen föreslås bebyggelse placeras med hänsyn till Värmdövägens utformning. Planering av ny bebyggelse bör avvakta till dess att utredningen om tunnelbanan kommit längre. Detta för att avsätta utrymme för en eventuell tunnelbaneupp gång inom eller i anslutning till Planiaområdet. Viktigt är att ta hänsyn trygghetsfaktorer, förslagsvis genom att verksamheter placeras i byggnadernas bottenplan längs med Värmdövägen.

Om ny bebyggelse tillkommer öster om Alphyddevägen, bör man i detaljplaneskedet utreda byggnadsvolymer som tar upp höjdskillnaderna upp mot berget. På så vis kan en koppling via en allmän hiss utgöra en länk mellan Värmdövägen och bebyggelse uppe på höjden. Bebyggelsen anpassas på så sätt till de naturliga höjdskillnaderna.

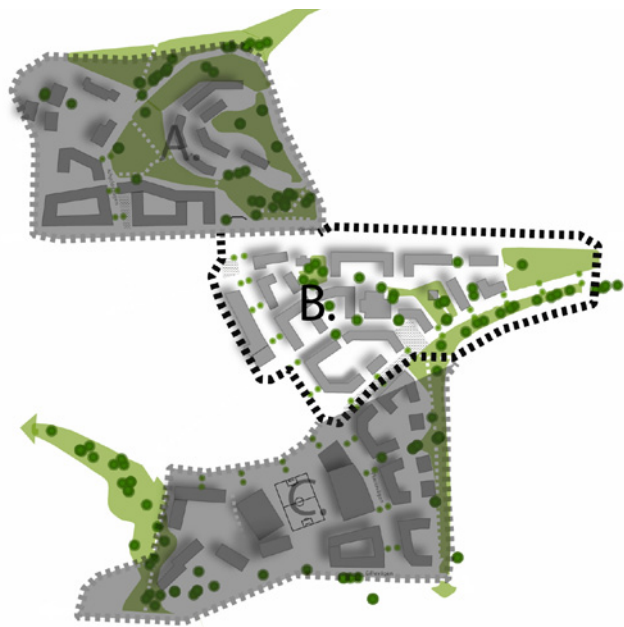
Svindersviksskolan föreslås vara kvar. Möjligheten att ersätta befintlig förskolepaviljong med en mer yteffektiv och permanent skolbyggnad bör utredas och möjligheten att utnyttja befintligt skolområde mer effektivt bör studeras i sammanhanget.



Exempel på gårdsgator – Järsla Sjö i Nacka och Nybodahöjden i Stockholm

## DELOMRÅDE B - MELLAN VÄRMDÖVÄGEN OCH JÄRLALEDEN SAMT MÖTET MED KYRQVIKEN

Området avgränsas av trafikbarriärer, där Värmdövägen med Saltsjöbanan i norr är dominerande. Även Järlaleden i söder utgör en barriär mot Kyrkviken. Marken ägs i huvudsak av Atrium Ljungberg AB. Området består av en kommunal grönyta av parkkaraktär mellan Värmdövägen/Saltsjöbanan och Järlaleden. På grund av dess läge mellan trafiklederna är därför platsen idag bullerutsatt och de rekreativa värdena begränsade.



Skiss delområde B: möjlig placering av gata och bebyggelse i förhållande till natur och befintlig bebyggelse. Möjligt antal våningar anges på respektive byggnad.



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

Bebyggelsen ska i huvudsak vara av uppbruten kvareterskaraktär för att anpassas till befintliga terrängförhållanden. Byggnadsvolymer inom området ska hålla ca 4-6 våningar, men enstaka lägen med högre volymer bör studeras mot Sickla köp kvarter där befintlig skala är större. Bebyggelsen anpassas till befintliga bevarandevärda träd och i möjligaste mån till rådande terrängförhållanden.

Sjötörpsvägen som sträcker sig genom området föreslås byggas om och förlängas och ett nytt torg föreslås i områdets södra del som vänder sig ner mot Järlaleden och Kyrkviken.

Planiavägen föreslås byggas om bland annat för att bättre ta hand om dagvatten, men även för att skapa utrymme för uteserveringar och stadsliv. Bebyggelse som vänder sig mot Planiavägen ska ha lokaler i byggnadernas bottenvåningar för att bidra till ett livfullt stadsliv.

Längs med norra sidan av Kyrkviken föreslås promenadstråket breddas och en ny brygganläggning anläggs. Promenaden ska inte enbart fungera som ett rekreationstråk utan även bidra till rening av dagvatten. Utformningen av promenadstråket ska ske med höga gestaltningsmässiga ambitioner och ske med stor hänsyn till befintliga naturvärden. (läs mer om detta under stycket ”Dagvatten” på sidan 54).



Perspektivet visar en möjlig utformning av ny strandpromenad längs Kyrkvikens norra sida. Viktigt är att utformningen sker med hänsyn till befintliga naturvärden samt med höga gestaltningsmässiga ambitioner. (Sweco)



Villa Tomtebo (foto: Johan Aspfors, Nacka kommun)

Två hus utmed Sjötorpsvägen pekas ut som särskilt bevarandevärda: Den så kallade "Stinsbostaden" och den röda villan (Villa Tomtebo) från tidigt 1900-tal (läs mer under stycket "Förhållningssätt till befintlig bebyggelse och kulturvården" på sidan 47-49), vilka ska bevaras.

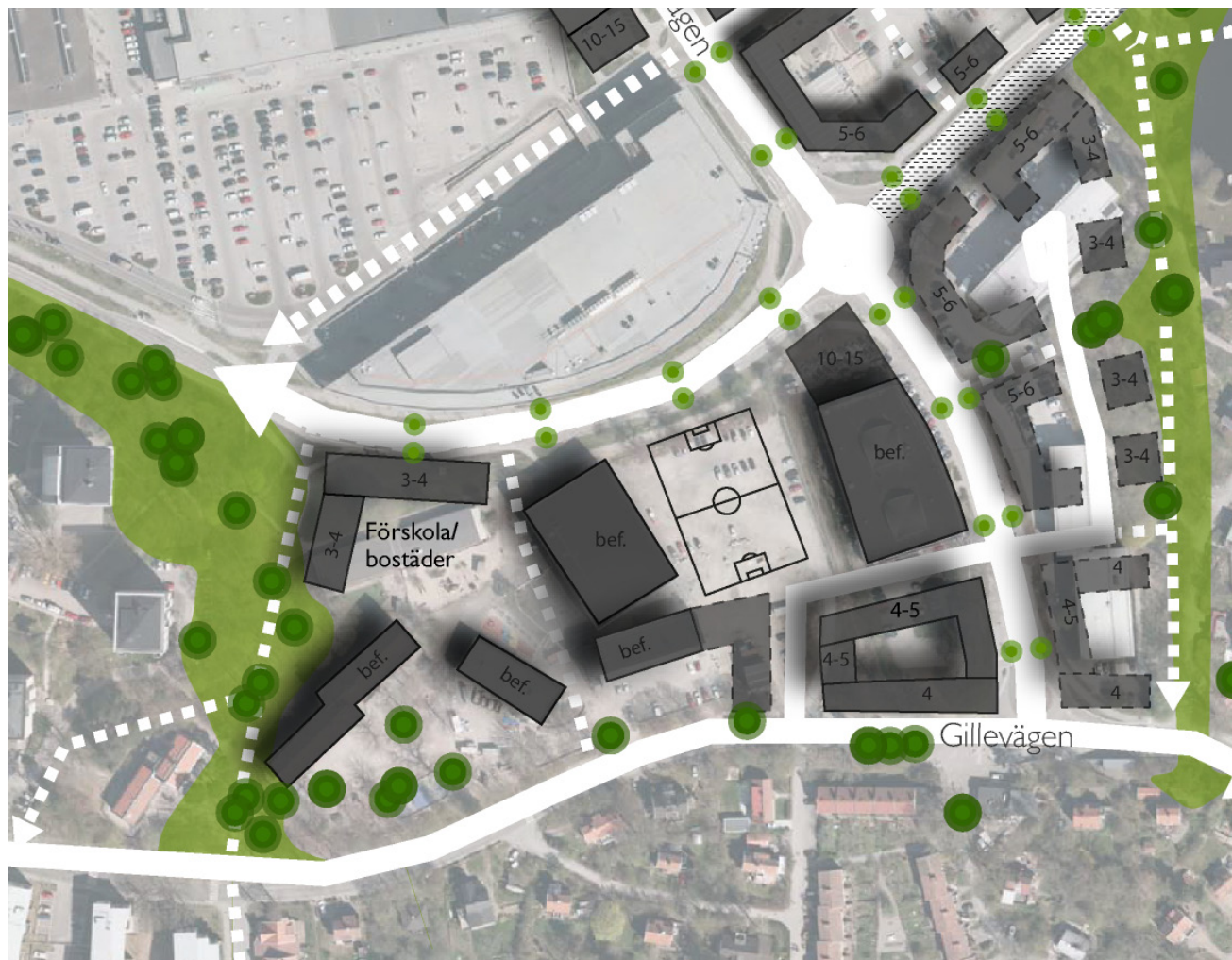
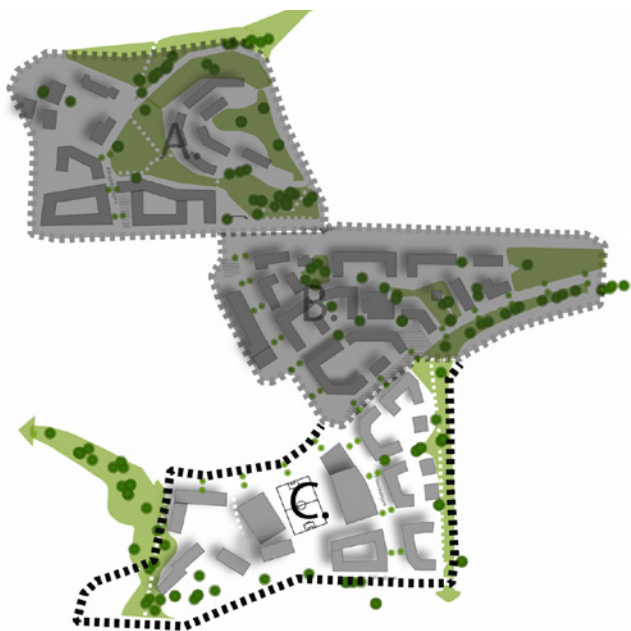


Stinsbostaden

## DELOMRÅDE C – OMRÅDET RUNT SICKLA SKOLA SAMT MÖTET MED KYRKVIKEN

Området omfattar bland annat Sickla Skola, en tillfällig förskolepaviljong samt en nybyggd sporthall. Inom området finns även en byggnad uppförd på 1950-talet som innehåller handel och kontor samt Konstnärernas kollektivverkstad (KKV). På motsatt sida Planiavägen står två kontorshus.

I anslutning till Järlaleden föreslås en ny förskola, med en tyst gårdssida skyddad från trafikbuller. För ett effektivt markutnyttjande, samt för att möta bebyggelsen på motsatt sida vägen, bör byggnaden uppföras i 3 - 4 våningar. För Sickla skola och skolgården föreslås inga förändringar.



Skiss delområde C: möjlig placering av gata och bebyggelse. Möjligt antal våningar anges på respektive byggnad. Strekat illustreras en möjligt utveckling av kontorsfastigheterna närmast Kyrkviken.

Söder om KKV-huset föreslås ny bostadsbebyggelse, förslagsvis i kvartersstruktur för att bostäderna ska ges en skyddad innergård. Byggnadernas volym bör mot Gillevägen inte överstiga fyra våningar, men medges ytterligare någon våning mot Planiavägen och mot norr.

KKV-huset föreslås bevaras, men en tillbyggnad mot cirkulationsplatsen föreslås studeras.

En ny bollplan föreslås mellan befintlig bollhall och KKV-huset. Bollplanen beläggs med konstgräs och ges de mått som motsvarar standard för en 7-mannaplan.

Öster om Planiavägen och närmast viken finns idag kontorsbebyggelse. Om det i framtiden finns önskemål om att omvandla fastigheten till något annat bedöms det möjligt att uppföra bostäder i kvartersstruktur på platsen. Inom området finns dock ett antal stora ekar. Ett eventuellt bebyggelseförslag ska utgå ifrån att de bevaras. Bebyggelse på denna plats bör placeras längs med gatorna så att skyddade innergårdar bildas. Närmast befintlig bebyggelse ska byggnader hålla en lägre skala (max 4 våningar), medan bebyggelse mot gatan lämpligen uppförs i 5-6 våningar. Närmast viken föreslås att gångstråket som finns idag utvecklas och breddas till ett parkstråk.

Inom delar av området är grundvattnet högt och marken är bitvis kraftigt förorenad. I samband med detaljplannearbete ska marken undersökas och vid behov saneras. Tillkommande bostadsbebyggelse ska uppföras med garage.



Området mellan Sickla gymnastikhall och KKV-huset idag. På platsen föreslås en konstgräsplan.

## GESTALTNINGSPRINCIPER OCH RIKTLINJER FÖR NY BEBYGGELSE

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

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

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



Variationsrik arkitektur i Värsta Hamnen, Malmö



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

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



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

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

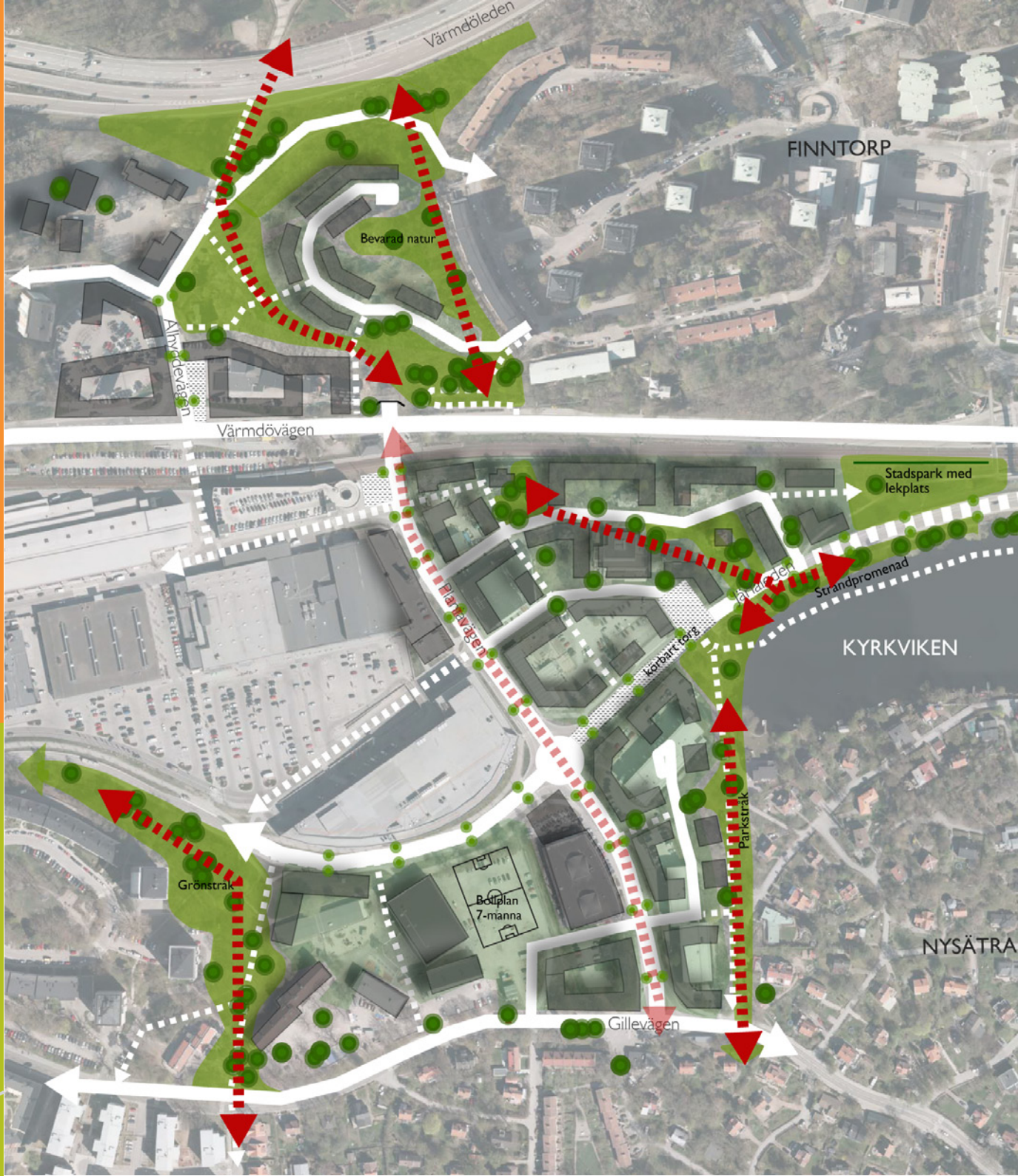


Terränganpassad bebyggelse i Annedal (Kjellander+Sjöberg)

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



Biblioteksgatan i Stockholm



## OFFENTLIGA RUM, GRÖNSTRUKTUR OCH REKREATION

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

### Grönstruktur och naturvärden

Illustrationen nedan visar programområdets övergripande sammanhängande grönstruktur. De träd som är inmätta enligt inventeringen av naturvärdesträd är markerade på programillustrationen. Längs de gator som föreslås byggas om planteras nya träd. Naturmark bevaras i norra delen av programområdet samt längs med Kyrkviken. Nya trädplanteringar i gaturum ger ett grönt intryck, och tillsammans med bevarad natur bidrar dessa även till att stärka den sammanhängande grönstrukturen på Sicklaön.

### Torg och parkmark

Tre nya torgplatser föreslås inom programområdet då det idag är brist på torg inom allmän plats inom hela västra Sicklaön. Parkmarken norr om Kyrkviken utvecklas till bullerskyddad plats för lek och rekreation.

Kartan visar huvuddragen i den föreslagna grön-strukturen samt de träd som enligt inventeringen bedöms biologiskt viktiga och möjliga att bevara. Röda pilar illustrerar möjliga spridningskorridorer.



Stadsnära fotbollsplan i Hjorthagen/Norra Djurgårdsstaden



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



Allmän lekplats vid Liljeholmskajen

## Lek och rekreation

Fler bostäder inom programområdet ställer höga krav på möjligheter till lek, idrott, motion och rekreation.

Inom alla tillkommande bostadsprojekt ska det anläggas lekplatser på bostadsgårdarna. För Sickla skola finns redan idag bra lekmöjligheter.

Parkområdet mellan Järlaleden och Saltsjöbanan föreslås utvecklas och en lekplats anläggs. Bullerskyddsåtgärder krävs mot järnvägen för att skapa en mindre bullrig miljö. Västra sidan om Kyrkviken breddas och förstärks för att skapa ett tydligare parkstråk. I anslutning till Sickla skola föreslås en permanent bollplan med konstgräs anläggas.

## Konst

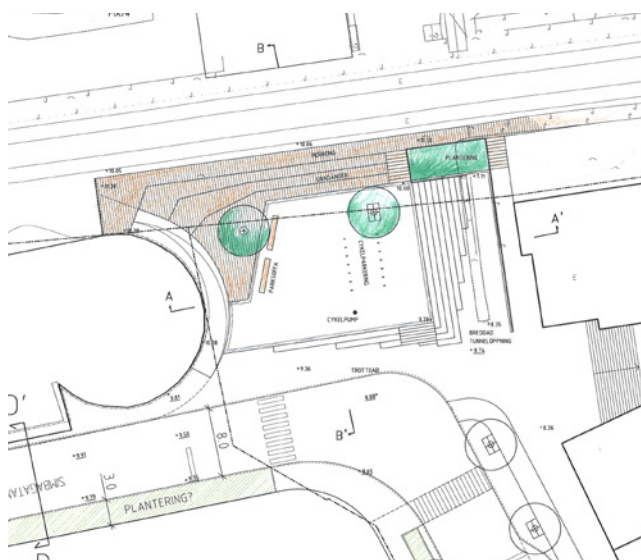
Konstnärlig gestaltning och utformning av det offentliga rummet har stor betydelse för platsens attraktivitet och människors välbefinnande. Behov av konstnärlig gestaltning är störst där människorna vistas, det vill säga i det offentliga rummet. Torg, parker, skolgårdar, lekplatser och gatumiljöer inom programområdet ska därför användas som arena för offentlig konsten.

## Topografi och geologi

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



Tunnelundergången under Saltsjöbanan idag

Möjlig utformning ny gångkoppling under Saltsjöbanan  
(Nyréns arkitektkontor)

## TRAFIK

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

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

Programområdet kommer troligen att påverkas av en framtida tunnelbanesträckning genom området. Det är troligt att en av sträckningens stationer kommer att hamna inom eller nära programområdet, vilket trafikutredningarna också har tagit hänsyn till.

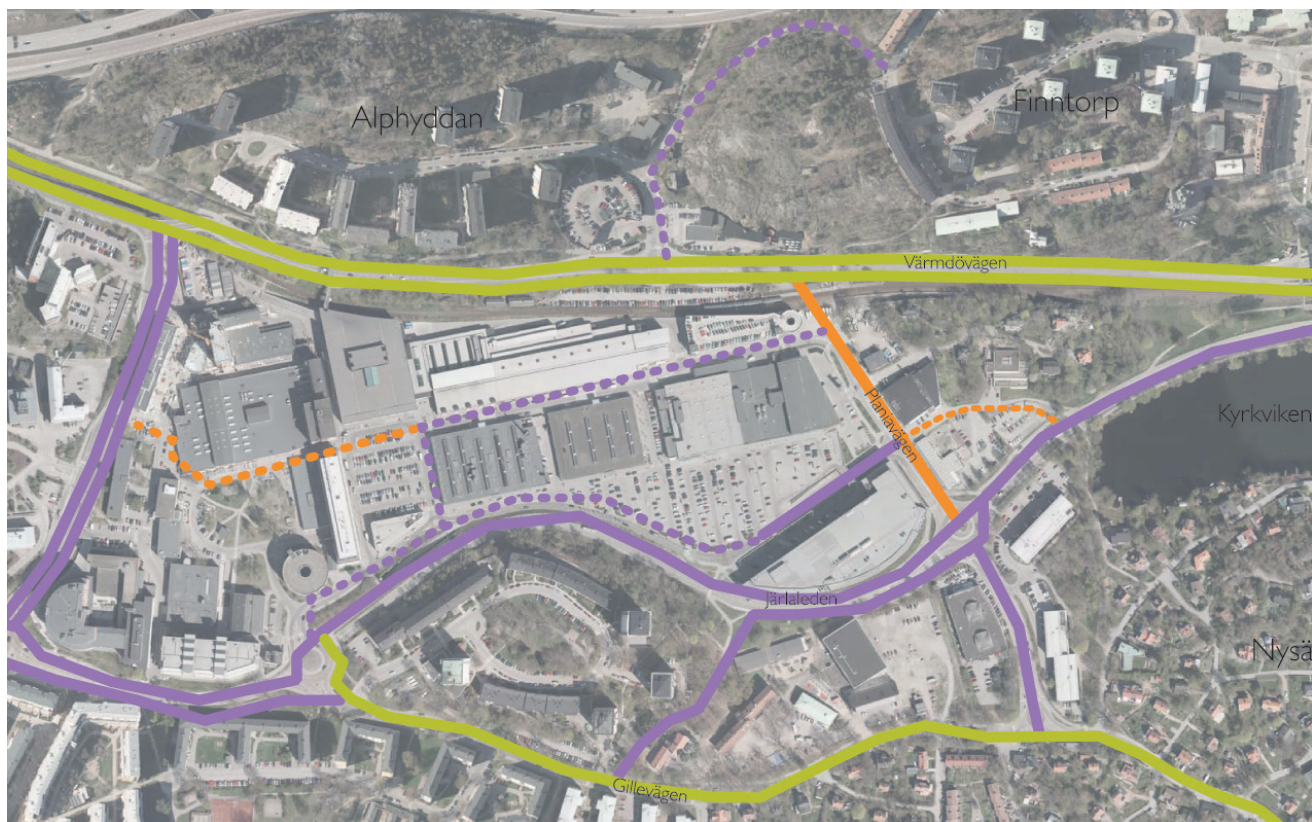
## Gång- och cykel

Exempel på identifierade brister i dagens gång- och cykelnät är bland annat svårigheten att korsa Värmdövägen och Saltsjöbanan. En koppling i plan mellan Värmdövägen och Planiavägen skulle, för gång- och cykeltrafikanter, medföra bättre förutsättningar för tillgänglighet mellan programområdets idag frånskilda norra och södra delar. Om en sådan koppling inte går att anordna föreslås att gångtunneln under Värmdövägen att rustas upp för att öka tryggheten och tillgängligheten för gående och cyklister.

Ett förslag på ny utformning av platsen mellan Planiavägens slut och Saltsjöbanan har tagits fram för att utveckla platsen till ett torg. På så vis finns möjlighet att bredda gångtunneln under Saltsjöbanan och därmed minska spårets barriäreffekt för gående och cyklister. Då det helt saknas cykelparkering i anslutning till Nacka station föreslås utrymme på torget avsättas för detta ändamål.

Nedan visas förslag på kompletteringar i det befintliga cykelnätet. Det är framförallt Planiavägen norr om Planiarondellen som föreslås få en separat cykelbana. Nätet inom köp kvarteret föreslås kopplas på huvudnätet längs Sickla Industriväg.

Vidare föreslås att det regionala cykelstråken inom området uppraderas till god standard, det vill säga 3,5 meter cykelbana och 1,8 meter gångbana.



Bilden visar föreslaget cykelvägnät - orange illustrerar kompletteringar, streckad linje illustrerar cykel i blandtrafik. De regionala cykelstråken visas gröna och föreslås uppgraderas.

## Kollektivtrafik

En tunnelbana med stationsläge i Sickla skulle ge området förstaklassig kollektivtrafikförsörjning. Ett rimligt gångavstånd till tunnelbana anses vara ca 800 meter. Inom det avståndet täcks hela programområdet in, vilket innebär att alla som vistas inom området kan få gångavstånd till tunnelbana.



Aspuddens tunnelbanestation



Kantstensparkering – Hammarby Sjöstad



Cykelparkering prioriteras – bild från Malmö



Högalidsgaraget - exempel på berggrums garage

## Parkering

För tillkommande bebyggelse ska parkering i första hand anordnas inom den egna fastigheten. Större parkeringar förläggs i garage under mark.

Förutom parkering inom kvarteretsmark är det av vikt att det finns ett mindre antal besöksparkeringar inom allmän platsmark, i anslutning till service, handel och bostäder. För att undvika att större markytor tas i anspråk för ytparkeringar placeras gästparkering lämpligtvis längs körbanan inom gatumarken, exempelvis som kanstensparkering.

Även parkering för bollplan, sporthall och skola löses i första hand inom egen fastighet.

Då skolverksamhet och sportevenemang oftast infaller vid olika tidpunkter är det lämpligt att samutnyttja parkeringen för dessa ändamål.

Nacka kommun håller på att ta fram en parkeringspolicy samt en parkeringsnorm. I dessa anges att det ska uppföras ca 0,8 parkeringsplatser per lägenhet vid nybyggnation på västra Sicklaön. För handel och arbetsplatser anges ca 15 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA (bruttoarea) besöksparkering inkluderat.

För skola och förskola anges 3-6 parkeringsplatser per 1000 kvm bruttorarea (BTA).

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

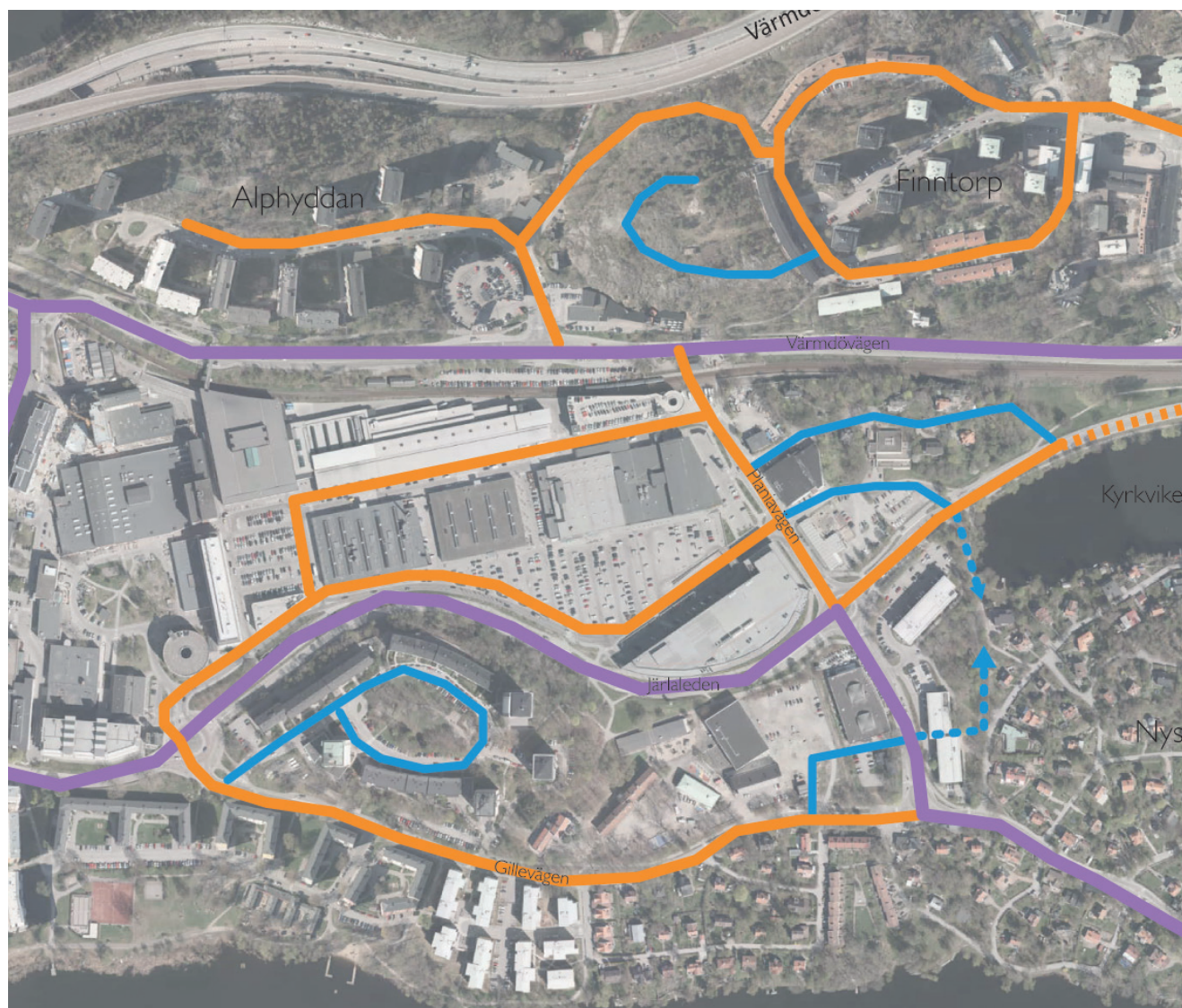
## Förslag motorfordon

Trafikanalysen visar att tillkommande trafikallsträng från den föreslagna bebyggelsen i programmet är relativt låg och ger endast lokala skillnader i trafikmängder. Kapacitetsmässigt är det alltså inga problem att genomföra planerad exploatering.

För att möjliggöra för åtkomst till föreslagen bebyggelse samt för att skapa ett mer flexibelt och robust trafiknät i området föreslås ett antal kompletteringar i trafiknätet:

I programområdets norra del föreslås en ny länk för biltrafik mellan Alphyddvägen och Becksjudarvägen. Den nya gatan kopplar ihop Alphyddan med Finntorp och bidrar till att skapa ett mer finmaskigt och robust gatunät där trafikflödet kan fördela sig. Trafikanalysen visar att gatan inte kommer att bli attraktiv för genomfarts trafik och därför endast får måttliga trafikflöden. I östra delen av Planiaområdet förlängs Sjötorpsvägen österut till Järlaleden. I ett nuläge när en koppling mellan Plania vägen och Värmdövägen inte finns, förordas att Järlaleden finns kvar, men att hastigheten sänks samtidigt som gaturummet smalnas av och ges en mer stadsmässig karaktär.

Trafikanalyserna visar att Järlaleden blir mindre attraktiv som genomfartsled när hastigheten sänks. Den barriär som vägen utgör idag kommer att minska betydligt och Järlaleden kommer att uppfattas som en gata i stället för som idag en belastad trafikled. I ett längre perspektiv - när och om en koppling mellan Värmdövägen och Plania vägen blir verklighet föreslås Järlaleden avslutas efter Sjötorpsvägen.



■ Huvudnät ■ Uppsamlingsgata ■ Lokalgata



Planiavägen idag

## Koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen?

En koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen har utretts ett flertal gånger genom åren med olika utformningar som alternativ. Med en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen finns möjlighet att skapa ett mer robust och flexibelt trafiksystem i området kring Sickla köp kvarter. Dessutom fördelas trafikflödena med ytterligare en länk och på så vis undviks onödiga omvägar. Att bryta Saltsjöbanans barriäreffekt och skapa en mer stadsmässig miljö är ännu en anledning till att verka för en koppling i detta läge.

I ett av de tidigare utredda alternativen förbinds Planiavägen med Värmdövägen genom att Saltsjöbanan passerar Planiavägen på bro. En sådan utformning innebär stora investeringar och ingreppen i stadsmiljön blir för stora för att uppnå målet att skapa stadsmässighet och att bygga stad på västra Sicklaön.

Ett andra alternativ har istället varit att skapa en planskild korsning där Planiavägen går i tunnel under Saltsjöbanan. Om Planiavägen förläggs i en tunnel under Saltsjöbanan måste tunneln förläggas ca 6,20 meter under räls. Det krävs då en sträcka på närmare 60 meter åt vardera håll för att ta upp höjdskillnaden till gatunivån. T.ex. kommer korsningen med Simbagatan söder om Saltsjöbanan att påverkas men troligen klaras korsningen med Sjötorpsvägen om den ligger kvar i befintligt läge. Även detta alternativ skulle innebära stora ingrepp i en framtida stadsmiljö.

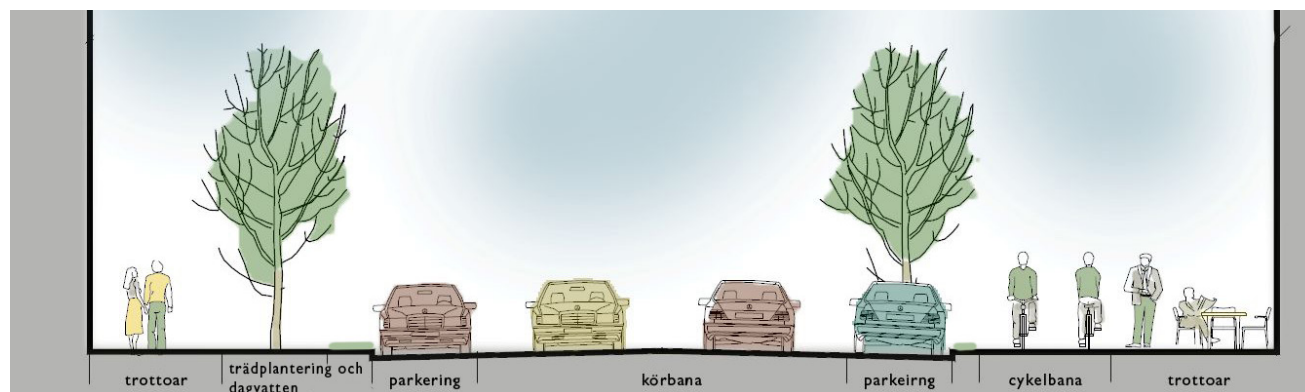
Ett alternativ med korsning i plan med Saltsjöbanan bedöms med dagens förutsättningar som svårgenomförbart utifrån trafiksäkerhetssynpunkt då Saltsjöbanan i dag är klassad som järnväg. Med en sänkning av hastigheten på Saltsjöbanan förbi denna punkt ökar dock möjligheten att få till en plankorsning. Om Saltsjöbanan i framtiden skulle omvandlas till spårväg, ökar också möjligheten till en plankorsning. Plankorsningar med exempelvis Tvärbanan finns på flera ställen redan idag.

Sammanfattningsvis innebär de två planskilda alternativen stora investeringar och negativ påverkan på en framtida stadsmiljö. Programmet föreslår därför att Planiavägen byggs om till en stadsgata i samband med att områdena runt omkring utvecklas. Först när beslut om Saltsjöbanans framtid fattats går det att ta ställning till hur vi på bästa sätt kopplar samman Planiavägen med Värmdövägen. Det viktiga i nuläget är därför att inte bygga bort framtida möjligheter!

Nedan beskrivs de gator inom programområdet som föreslås byggas om. Sektionerna beskriver möjliga lösningar för att skapa gator av stadsmässig karaktär med uppgraderade förutsättningar för gång- och cykeltrafikanter, kantstensparkering samt på vissa ställen omhändertagande av dagvatten. Utformningsförslagen är anpassade efter de simuleringar som gjorts för att säkerställa att kapaciteten för trafikflödena är tillräckliga utan att köbildningar skapas.

## Planiavägen

För Planiavägen föreslås en typsektion för sträckan norr om korsningen med Siroccogatan och en för den södra delen. I gatusektionen har det varit angeläget med breda gångbanor, utrymme för cykelbana, kantstensparkering samt plats för öppen dagvattenhantering. Utformningen av gatan är kapacitetsmässigt anpassad för en framtida sammankoppling med Värmdövägen. Trots att Planiavägen har ett relativt högt trafikflöde finns enligt trafikanalysen goda förutsättningar att utveckla gatan till en stadsgata.



Möjlig utformning Planiavägen norra del

Gångbanan på den västra sidan är något smalare än gångbanan på den östra sidan. Detta med motiveringen att den östra sidan ligger på solsidan och det därför finns bättre förutsättningar att ha uteserveringar där. Vidare föreslås öppen dagvattenhantering på västra sidan mellan gångbanan och kantstensparkeringen. För att vinna utrymme får parkering och grönska dela utrymmet på östra sidan i form av parkeringsfickor med träd emellan. Cykeltrafiken längs med Planiavägen hänvisas helt till vägens östra sida, där en dubbelriktad cykelbana går.

På nedre delen av Planiavägen är Trafikverket vägghälare. Här föreslås en dubbelriktad cykelbana på östra sidan av gatan och öppen dagvattenhantering på den västra. Planiavägen är idag indelad i fyra körfält men dessa reduceras till totalt tre med en saxning mitt på sträckan.



Exempel Hägerstensvägen: Breda trottoarer på södra sidan av gatan ger plats för uteserveringar



Dagvattenhantering i gatumiljön

## Järlaleden

Trafikverket är väghållare för Järlaleden väster om Planiarondellen och kommunen för sträckan öster om Planiarondellen. En trafikanalys som genomförts har studerat gatans sträcka öster om Planiarondellen utifrån två scenarier – ett där den byggs om till förmån för gång- och cykeltrafikanter och ett annat där den tas bort helt och hållet.

I ett nuläge, innan en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen finns, förordas att Järlaleden finns kvar öster om Planiarondellen, men byggs om till förmån för gång- och cykeltrafikanter. Oskyddade trafikanter prioriteras och hastigheten för biltrafiken begränsas till 30 eller 40 km/tim. Genom att ändra gaturummets karaktär på denna sträcka förbättras tillgängligheten och



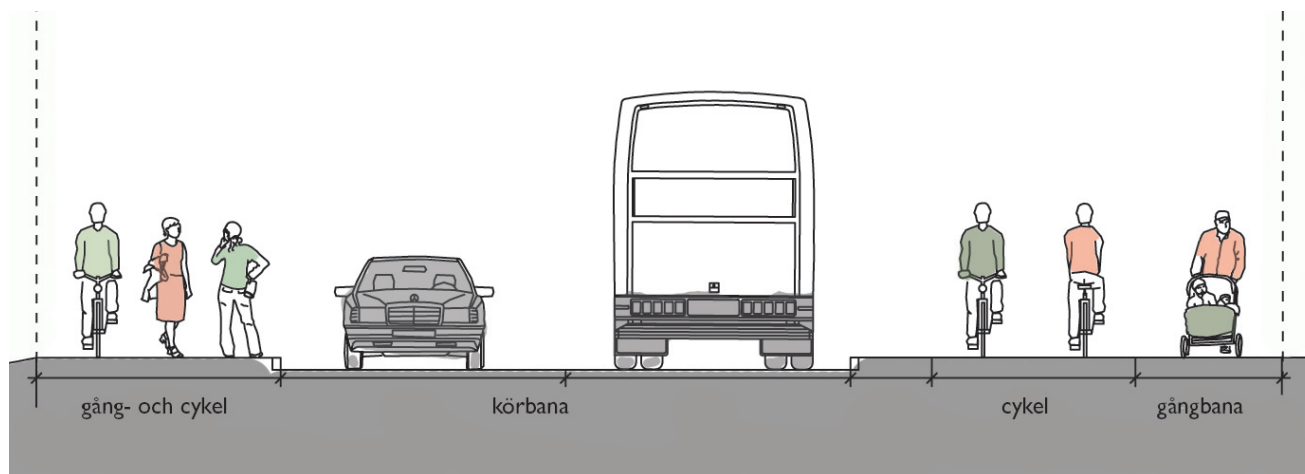
Järlaleden idag

sambandet mellan Kyrkviken och den nya exploateringen i programområdets östra del. Trafikanalyserna visar även att Järlaleden blir mindre attraktiv som genomfartsled om hastigheten sänks. Generellt minskas även Järlaledens barriäreffekt på denna sträcka vilket kommer boende och besökande i hela området till godo.

I ett framtida scenario om en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen blir verklighet bör frågan huruvida det är möjligt att helt ta bort Järlaleden åter tas upp. Järlaleden kommer dock alltid behövas som tillfartsgata till föreslagen bebyggelsen norr om Kyrkviken.

## Värmdövägen

Kommunens trafikenhet håller för närvarande på med att ta fram nya utformningsförslag för Värmdövägen förbi området i syfte att skapa bättre möjligheter för gång- och cykeltrafikanter, samt för att skapa en gata med stads-karaktär. En ny utformning av Värmdövägen innebär att körbanans bredd minskas, samtidigt som utrymmet för gång- och cykeltrafikanter breddas. Kommunens trafikenhet håller för närvarande på att ta fram ett sådant förslag.



Möjlig utformning av Värmdövägen

## FÖRHÅLLNINGSSÄTT TILL BEFINTLIG BEBYGGELSE OCH KULTURMILJÖVÄRDEN

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

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

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

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

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

Stationsbyggnaden vid Nacka station speglar stationshusarkitekturen utmed Saltsjöbanan uppförd under slutet av 1800-talet. Denna bedöms som särskilt värdefull enligt

PBL 8 kap, 13 §.

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

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

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

Före detta Precisionsverktygs industribyggnad i anslutning till Planiavägen är ritad av Backström & Reinius på 1950-talet. Byggnaden bör betraktas som särskilt värdefull enligt PBL 8 kap, 13§. Byggnadens krökta fasad mot Planiavägen samt takkupolerna håller höga miljöskapande och arkitektoniska värden.

Sickla skola uppfördes på 1950-talet i samband med att det uppfördes nya bostäder i området. Skolbyggnaderna håller hög arkitektonisk kvalitet, men har även samhälls- och socialhistoriska värden. Byggnaderna bör betraktas som särskilt värdefull enligt PBL 8 kap, 13§ och ska därför inte förvanskas. Skolan ligger vid foten av Tallbackens höjdrygg omgiven av flera äldre ekar som bidrar

till helhetsupplevelsen.

En av villorna i inventeringen med kulturhistoriska värden har i programförslaget ej valts att bevaras – en gul villa vid Sjötorpsvägen från sekelskiftet 1900. Villan representerar en enklare typ av villaarkitektur som har funnits i Finntorpsområdet. Den har en något lägre värdebild än intilliggande Villa Tomtebo som ligger bredvid men har ändå ett visst kulturhistoriskt bevarandebestånd. En avvägning har gjorts och lett till att av villabebyggelse längs Sjötorpsvägen är det Stinsbostaden och Villa Tomtebo som bevaras. Även tillhörande trädgårdsmiljöer behålls.

På kommande uppslag visas bevarandevärd bebyggelse och kulturmiljöer inom programområdet.



VILLA PÅ SJÖTORPSVÄGEN



ATLASHUSET



VILLA TOMTEBO



FINNTORP



FD. INDUSTRILOKAL VID PLANIAVÄGEN



STATIONSBYGGNAD



SICKLA KÖPKVARTER



VILLA AGNESHILL (STINSBOSTAD)



TORNVILLAN I ALPHYDDAN



SICKLA SKOLA



ALPHYDDAN

Illustrationen visar bebyggelse och miljöer som pekats ut som kulturhistoriskt bevarandevärda.



## SERVICE, SKOLA OCH FÖRSKOLA

Idag är behovet i närområdet uppfyllt vad gäller förskolor och skolor, men för att tillgodose planerad befolkningsökning krävs ca 12 nya förskoleavdelningar inom programområdet. Utöver behovet för nytillkomna invånare krävs även att de två förskolepaviljonger som finns inom området ersätts med permanenta lösningar.

Ett antal platser har identifierats inom programområdet där det bedömts lämpliga med utökning eller nybyggnation av nya förskolor:

- Inom eller i anslutning till Svindersvikskolan bör möjligheten till en ny permanent förskola utredas. Idag finns en paviljong i ett plan närmast väster om skolgården. Ca 4 avdelningar.
- Inom den mark som idag ägs av Atrium Ljungberg föreslås en förskola i bottenplan i en av de tillkommande byggnaderna i norr. Ca 4-6 avdelningar.
- Den paviljong som idag står norr om Sickla Skola, i anslutning till Järlaleden, föreslås ersättas med en permanent förskola. Genom att placera byggnaden i linje med Järlaleden kan området utnyttjas med effektivt. Byggnaden bör uppföras i 3-4 våningar för att skapa ett tydligare gaturum och en mer effektivt utnyttjad tomt. På så vis finns möjlighet att skapa en förskola om ca 8 avdelningar. På södra sidan om byggnaden skapas en gård skyddad mot buller (se förslag på möjlig placering under rubriken Delområde C – Området runt Sickla Skola samt mötet med Kyrkviken).

## Handel och övrig service

Tillkommande handel föreslås i bottenplanen på bostadshusen främst utmed Planiavägen, men även utmed Värmdövägen.

Atlashuset på Planiavägen 5 föreslås bevaras. Idag finns vårdcentral med närakut, en mindre simbassäng samt förskola i byggnaden.

På den övergripande programkartan på sidan 29 är områden avsedda för bebyggelse med handeln i bottenplan skrafferade.

## TEKNISK FÖRSÖRJNING

För att lösa översvämningsproblematiken vid Planiavägen och Järlaleden har en dagvattenutredning med en hydra-

lisk utredning gjorts. I utredningen föreslås att totalt fyra utjämningsmagasin anläggs inom området och inom Sickla Köp kvarter. Utöver utjämningsmagasinen måste ett antal dagvattenledningar läggas om för att kunna avleda vatten till magasinen samt att befintliga utloppsledningar måste rensas då kalibreringen av modellen tyder på delvis igensatta utloppsledningar som minskar dess kapacitet med 40 %.



Referensexempel: Vittra Frösunda, förskola och skola. Byggnaden är placerad i liv med gatan och är uppförd i tre våningar.

# PROGRAMMETS KONSEKVENSER

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

I detta avsnitt beskrivs vilka konsekvenser på miljön som ett genomförande av programmet skulle innebära. Viktiga miljöaspekter identifieras för att beaktas i det fortsatta detaljplanearbetet. Något lagkrav på behovsbedömning för ett planprogram finns inte.

## FARLIGT GODS

Värmdöleden är primärled för farligt gods. Enligt länsstyrelsens riktlinjer ska riskhanteringsprocessen beaktas i framtagandet av detaljplaner inom 150 meters avstånd från en led för farligt gods.

## RADON

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

## BULLER

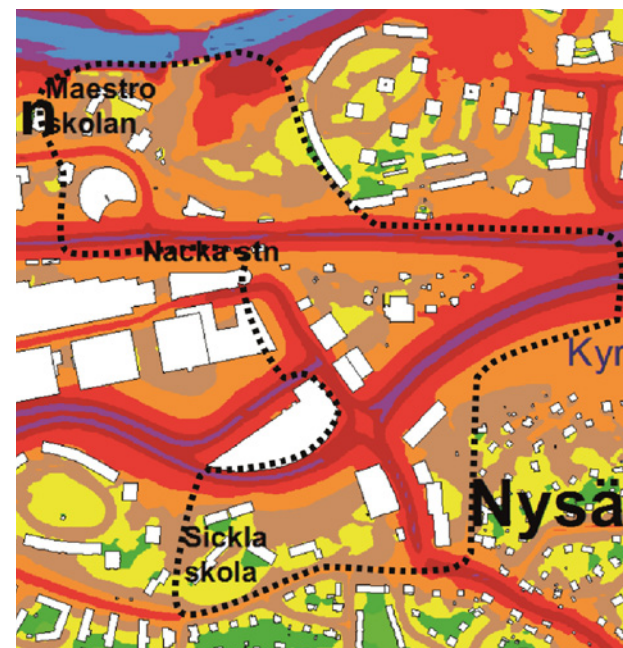
Området är utsatt för trafikbuller främst från Värmdö-leden, Värmdövägen, Saltsjöbanan samt Järlaleden.

I Nacka kommuns översiktplan finns generella riktlinjer för buller. Vid byggande ska en så bra ljudnivå som möjligt alltid eftersträvas. Vid nyexploatering och förtätning tillämpas i första hand de riktvärden för buller från trafik som riksdagen beslutat.

Vid tät stadsbebyggelse på västra Sicklaön kan Länsstyrelsens Avstegsfall A och B tillämpas i goda kollektivtrafiklägen. Skäl för att tillämpa avstegsfall B i området är att det ligger inom promenadavstånd (500 meter) till ett närcentrum med stort serviceutbud och att det är goda kollektivtrafikförhållanden. Båda kriterierna för att kunna tillämpa avstegsfallen uppfylls inom programområdet.

Avstegsfall B innebär att alla lägenheter ska utformas så att minst hälften av boningsrummen vänder sig mot en tyst sida (under 55 dBA ekvivalent). Byggnaderna ska uppföras så att inomhusnivån inte överstiger 30 dBA ekvivalent (Ljudklass C, Boverkets Byggregler). Detta gäller även för skolor och förskolor. På skolgårdar ska finnas områden med högst 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå.

En uteplats ska finnas iordningsställd på bostads- gården eller som egen balkong/uteplats, där den maximala ljudnivån inte får överstiga 70 dB(A). Den ekvivalenta ljudnivån bör inte heller överstiga 55 dB(A). I enskilda fall kan upp till 75 procent inglasning av balkong eller uteplats tillåtas som åtgärd för att begränsa bullret.



Ekvivalentnivåer i dB(A) ca 2 meter ovan markytan enligt kommunens översiktliga bullerkartläggning: lila > 70, mörkrött > 65, rött > 60, orange > 55, brunt > 50, gult > 45.

## MILJÖKVALITETSNORMER FÖR LUFT

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

## DAGVATTEN OCH MILJÖKVALITETSNORMER FÖR VATTEN

Vattenmyndigheten för Norra Östersjöns vattendistrikt har beslutat om kvalitetskrav och åtgärder för alla så kallade vattenförekomster i distriktet. Det innebär att det har fastställts miljö kvalitetsnormer som ska uppnås till år 2015. Dagvatten från området avrinner huvudsakligen till Järlasjön som rinner ut i Hammarbysjö (del av Strömmen).

Strömmen utgör ett övergångsvatten som gränsar mot Stockholm och har klassificerats som ett kraftigt modifierat vatten på grund av den påverkan som följer av hamnverksamheten. Vattenförekomsten har miljöproblem i form av både övergödning och miljögifter (tennföreningar och kvicksilver).

Den ekologiska potentialen är måttlig och den kemiska statusen uppnår ej god kemisk ytvattenstatus.

Miljö kvalitetsnormerna för Strömmen är:

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

Vattendelegationen föreslår att även Sicklasjön (del av Järlasjön) ska bli vattenförekomst från 2015. Orsaken till det är att det finns ett EU-bad i sjön. Sicklasjön har idag måttlig status på grund av övergödning. Det finns än så länge inget förslag till miljö kvalitetsnorm för Sicklasjön.

Enligt kommunens miljöövervakning är näringsnivån betydligt högre i Sicklasjön än i Järlasjön. För att uppnå en god status i Järlasjön och Sicklasjön krävs att nuvarande belastning av näringsämnen till sjön reduceras.

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

En förtätning av området innebär ökade mängder förorenat dagvatten och snabbare avrinning om inga åtgärder vidtas. Klimatförändringarna innebär dessutom att större nederbördsmängder kommer att komma under kortare perioder. Med utgångspunkt från ovanstående förutsättningar har en dagvattenutredning tagits fram (Dagvattenutredning för planprogram Sicklasjön, Sweco Environment AB, 2013-10-09). Syftet har varit att bedöma hur en framtida



Bilden visar Sicklasjön

exploatering kommer att påverka dagvattnets flöden och föroreningar. Utredningen har kommit fram till ett antal lösningar på hur dagvattnet kan hanteras utifrån Nacka kommuns dagvattenpolicy.

Dagvattenutredningen föreslår en kombination av olika LOD-lösningar (lokalt omhändertagande av dagvatten) som t.e.x. tradplanteringar i skelettjord och gröna tak, samt en strandpromenad med reningsfunktion längs norra sidan av Kyrkviken. Utformningen av strandpromenaden utmed Kyrkvikens norra strand måste ske med stor omsorg till befintlig strandzon med höga gestaltningsmässiga ambitioner för att bli en del av det föreslagna rekreativstråket utmed norra och västra sidan om Kyrkviken. Förutom dessa reningsåtgärder krävs fyra utjämningsmagasin (inom bland annat Sickla Köp kvarter) samt omläggning och rensning av befintliga ledningar för att utjämna vattenflödena.

	Kvartersmark	Lokalgator	Planiavägen	Järlaleden	Allmän platsmark
Stuprörsutkastare, rännor	x				
Permeabla beläggningar	x				x
Gröna tak	x				
Skelettjordar		x	x		
Växtbäddar, regngårdar	x	x	x		x
Svackdiken				x	
Sedimentering under promenadstråk					x
Fördröjningsmagasin	x				x
Filtermagasin (EcoVault)					x

För att klara dagvattensituationen inom programområdet krävs en kombination av olika åtgärder i samband med nyexploatering. Tabellen ovan listar olika lösningar som tillsammans skapar en hållbar helhetslösning. I samband med respektive detaljplaneprojekt ska listan följas upp så att respektive område uppfyller sin del av helheten.

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

## GRUNDVATTEN

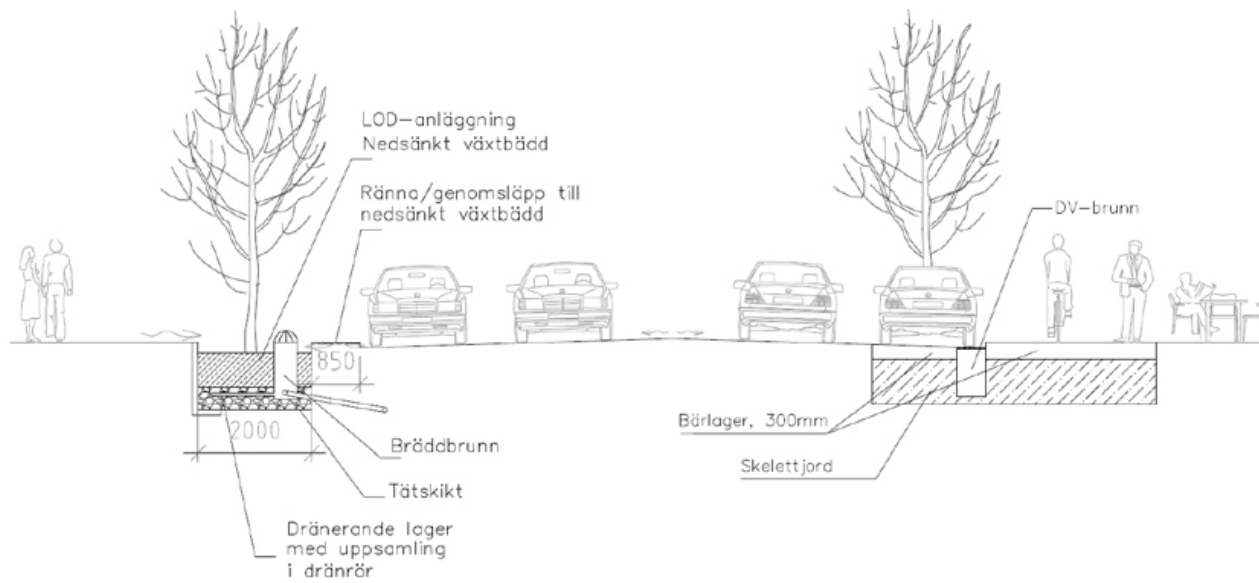
Grundvattnet ligger högt inom delar av programområdet. Inom de områden som föreslås för bostadsbebyggelse ska, om det visar sig nödvändigt, garage uppföras med vattentät konstruktion.



Ovan: Gröna tak. Nedan: Träd i gatumiljö som växer i skelettjord. (Bildkälla: Sweco)



Exempel på dagvattenkassetter i Stockholm Exempel på strandpromenad med dagvattenrening i Liljeholmen. (Bildkälla: Sweco)



Principskiss för Planriavägen – dagvattenhantering i nedsänkt växtbädd och trädplantering i skelettjord.

## GRÖNSTRUKTUR OCH NATURVÄRDEN

Programmets intentioner är att bevara stor del av befintliga naturvärdena och att på sina ställen även förstärka dem (med bland annat nya trädplanteringar längs gaturummen). Även rekreationsstrukturen förstärks bland annat genom att göra Kyrkviken mer tillgänglig, utveckla parkområdet i öster samt ett mer attraktivt gaturum.

## TRYGGHET

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

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



Exempel från Århus - kvällsaktiva verksamheter inger trygghet

## MARKFÖRORENINGAR

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

Saneringar har utförts i samband med tidigare byggnationer i området, den senaste i samband med byggnation av sporthallen vid Sickla skola och Magasinet inom Sickla köpkvarter. Provtagningar har konstaterat förekomster av bly, zink, kolväten och även cyanid.

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

Avrinning från området sker mot Kyrkviken. Framtida byggnadsåtgärder kommer att föregås av noggranna markundersökningar för att utreda risken för markföroreningar. All schaktning och andra markåtgärder ska genomföras under noggrann kontroll från sakkunnig personal. I samband med genomförande av kommande detaljplaner är det viktigt att vara observant på eventuella markföroreningar och främmande gaser. Eventuella markföroreningar ska saneras i samråd med tillsynsmyndigheten.



På flygbilden markeras förekomster av markföroreningar enligt MIFO-databasen.

# GENOMFÖRANDE

Planprogrammet upprättas av planenheten i Nacka kommun med stöd av konsulter. Planprogrammet innehåller ska klargöra vilken bebyggelseutveckling som ska ske och ange riktlinjer inför kommande detaljplane-etapper.

## Tidplan

En preliminär tidplan för programmet har tagits fram enligt nedan:

Samråd planprogram	hösten 2013
Tillstyrkan efter samråd av planprogram MSN	november 2013
Antagande av planprogram i kommunstyrelsen	kvartal 1 2014

När programmet antagits kan detaljplanarbeten påbörjas.

## Huvudmannaskap

Inom programområdet föreslås Nacka kommun vara huvudman för allmän platsmark. Med allmän platsmark omfattas huvudvägar, park- och naturmark, torg, förslag på strandpromenad samt gång- och cykelvägar. Under kommande planarbeten, inom de olika detaljplane-etapperna, kommer förslag till allmän platsmark och dess utformning att klargöras i detalj. Kommunen ansvarar för utbyggnad samt drift och underhåll av anläggningar

på allmän plats. Kommunens tekniska nämnd är huvudman för det allmänna VA-nätet och Nacka Energi för det allmänna elnätet.

Iordningsställande av anläggningar inom kvartersmark åligger respektive exploatör och det är exploatören, som svarar för drift och underhåll av sina respektive anläggningar.

## Exploateringskostnader

Samtliga infrastrukturåtgärder liksom övriga åtgärder avseende allmänna anläggningarna inom och i anslutning till programområdet, som har ett samband med genomförandet av planerna och som också är till nytta för exploateringen, skall bäras av tillkommande bebyggelse.

Kostnaderna för föreslagna åtgärder ska stå i proportion till exploateringarnas storlek och fördelas likvärdigt mellan dessa exploateringar. Kostnaderna för allmänna anläggningar ska fördelas mellan kommande exploateringar inom planområdet och ske i relation till exploateringsgrad. Programmet särskiljer inte utbyggnaden av bostäder eller kontor, lager etc. utan utgår från att respektive utbyggnad medför ett likvärdigt behov av åtgärder av allmänna anläggningar.

## Fastighetsrättsliga frågor

Servitut, ledningsrätt och fastighetsbildning utreds under planskedet för respektive detaljplane-etapp. Behov av servitutsavtal mellan Nacka kommun och exploatör eller upplåtandet av ledningsrätt för exempelvis allmänna dagvattenledningar regleras vidare i exploateringsavtal innan en detaljplan antas. Likaså klargörs eventuell fastighetsbildning samt reglering av förrättningskostnader i exploateringsavtalet.

Inom kvartersmark kommer det inom vissa detaljplane-etapper troligen finnas anläggningar som är gemensamma för flera fastigheter. Sådana gemensamhetsanläggningar kan t.ex. vara tillfartsväg till fastigheterna, ytor för rekreation etc. I enlighet med anläggningslagen ska exploatören eller exploatörerna inom en detaljplane-etapp i förekommande fall ansöka om lantmäteriförrättning för bildande av gemensamhetsanläggningar.

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

## Avtal

Innan kommunstyrelsen beslutar att anta programmet skall en principöverenskommelse träffas mellan fastighetsägaren Atrium Ljungberg AB och Nacka kommun om ekonomiska och praktiska förutsättningar för utbyggnad av allmänna anläggningar.

När sådan träffats och kommunstyrelsen beslutat att anta programmet kan detaljplanarbetet för den första etappen påbörjas. Innan planarbetet påbörjas skall det för varje etapp tecknas ett detaljplaneavtal mellan exploatör och Nacka kommun. Avtalet reglerar bland annat ansvar och kostnadsfördelningen under planarbetet.

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

## Etapper

Programområdet är stort och omfattar såväl oexploaterade områden som befintliga planerade miljöer. Detta innebär många olika problemlösningar varför detaljplanläggning och genomförande behöver ske i etapper och under en lång tidsperiod. Genomförandets tider och utbyggnadstakt påverkas även av faktorer såsom marknadssituation och konjunkturcykler, vägnätets kapacitet inom och utanför programområdet.

Programmets primära fokus är området mellan Kyrkviken och Värmdövägen (Atrium Ljungberg), och tros bli det första detaljplaneprojektet.

För samtliga föreslagna exploateringsområden ska kommunens parkeringspolicy, miljökrav etcetera samt övriga myndigheters krav och regler uppfyllas. Inom de områden som kommunen äger finns dock möjligheten att ställa hårdare krav än gällande lagar och byggnormer. Sådana krav kan t.ex. gälla upplåtelseform, energiförbrukning av tillkommande bebyggelse eller krav på parkeringsköp i samband med markförsäljning. Då kommunen innehar mark i programområdet kommer troligtvis markförsäljningar ske via anbudsförfarande. Detta förfarande tillsammans med ovan nämnda krav kan påverka tidsaspekten för genomförandet av detaljplaneetapper där kommunal mark ingår.

## Medverkande i framtagandet av programmet

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

Trafik: Mahmood Mohammadi

Kulturmiljö: Johan Aspfors,

Natur/Park: Elisabeth Rosell

Miljö: Birgitta Held Pauli

VA(vatten och avlopp): Thomas Fahlman.

Kommunikation: Helena Joseph

Projektledare är Jenny Nagenius på planenheten och delprojektledare är Richard Hallman på exploateringsenheten. Programmet har tagits fram i samarbete med AtriumLjungberg AB.

## Som underlag till programmet har följande utredningar tagits fram

- Trafikutredning (Sweco Infrastructure, Trafikutredning kring Planiaområdet, östra Sickla, Augusti 2013)
- Dagvattenutredning (Dagvattenutredning för planprogram Sicklaön, 2013-10-09, Sweco Environment).
- Inventering av naturvärdesträd (Naturvärdesträd Kyrkviken-Planiaområdet, Pro Natura, maj 2013)
- Inventering av byggnader och miljöer av kulturhistoriskt intresse (Byggnader och miljöer av kulturhistoriskt intresse, Nacka kommuns planenhet genom kommunantikvarie Johan Aspfors, Maj 2013)

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

## Produktion

Nacka kommun, Planenheten, Kommunikationsenheten  
Form: Jenny Nagenius, Ricardo Abarza

Omslag:  
Jenny Nagenius

## Tryck

datum 2013-10-23

Program för Planiaområdet – på Västra Sicklaön,  
Nacka kommun

Miljö och Stadbyggnad

DNR: KFKS 2012/640-214

Projektnummer: 9223

