

Planbeskrivning  
GRANSKNINGSHANDLING  
Upprättad februari 2018  
Standardförfarande

Dnr: KFKS 2015/19-214  
Projekt: 9251

Nacka stad  
Ingår i tunnelbaneavtalet

## Jarlabergsvägen - Jarlaberg

Detaljplan för Jarlabergsvägen, Sicklaön 367:5 m.fl i Jarlaberg, västra  
Sicklaön, Nacka kommun



Flygbilden visar områdets preliminära avgränsning. Den lilla kartan visar var i Nacka kommun området ligger.

## Planens syfte

Syftet med planen är att möjliggöra för nya bostäder och service och att utveckla stadsmiljö – bygga stad, i enlighet med översiktsplanens intentioner om förtätning på västra Sicklaön. Syftet är även att förbättra infrastrukturen och att skapa mer levande, trygga och säkra stråk, bland annat genom att omvandla Jarlabergsvägen till en stadsgata. Planförslaget ska ta hänsyn till befintlig bebyggelse och möjliggöra att befintlig service bibehålls och utvecklas samt bidra till att förstärka offentliga platser såsom torg och mötesplatser inom området.

## Handlingar och innehåll

Kommunstyrelsen antog start-PM 2015-08-11 § 121. Planförslaget är därmed upprättat enligt plan- och bygglagen PBL (2010:900) enligt dess lydelse från 2015-01-01.

Detaljplaneförslaget omfattar följande planhandlingar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Gestaltungsprogram

Detaljplaneförslaget grundas på följande underlag:

- Miljöredovisning
- Samrådsredogörelse
- Trafikbullerutredning
- Dagvattenutredning
- Parkeringsutredning
- Vindkomfortstudie
- PM Naturvärden
- Övergripande trädinventering
- Flyghinderanalys

Innehållsförteckning:

1. Sammanfattning	s. 3
2. Förutsättningar	s. 5
3. Planförslaget	s. 13
4. Konsekvenser av planen	s. 35
5. Så genomförs planen	s. 42
6. Medverkande i planarbetet	s. 48

## I. Sammanfattning

### Huvuddragen i förslaget

Nacka stad kallas det nya, täta och blandade området som skapas på västra Sicklaön där projektet ingår. Planområdet är beläget i Jarlaberg på västra Sicklaön och omfattar fastigheten Sicklaön 367:5 (ägs av Brf H ALM Taket 37) samt delar av fastigheten Sicklaön 14:1 (kommunägd). Planområdet inkluderar Jarlabergsvägen, från bussvändslingan i norr till korsningen Lokomobilvägen-Fyrspannsvägen i söder och ett område öster om gatan som innehåller en befintlig byggnad med matvarubutik, restaurang och frisör samt markparkering och återvinningsstation samt en mindre del av torgytan framför skolfastigheten. Det aktuella området har idag goda kollektivtrafikförbindelser och närhet till skola och service samt närhet till lekytor och sammanhängande naturområden. Området ingår i riksintresse för kulturmiljövården som omfattar farledsmiljön.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för nya bostäder och service och att utveckla stadsmiljö – bygga stad, i enlighet med översiktsplanens intentioner om förtätning på västra Sicklaön. Planförslaget möjliggör cirka 110 nya bostäder i form av fyra nya punkthus i 8–9 våningar (med den översta våningen indragen). En sammankopplande sockelvåningsbyggnad följer Jarlabergsvägen. Markanvändningen ska vara bostäder med centrumändamål i bottenvåningen och parkeringsgarage huvudsakligen under mark och delvis i souterräng. Inom planen möjliggörs också för offentliga ytor/allmän plats i form av torg, gata och park. Planförslaget ska bidra till att förstärka den centrumbildning och service som finns idag på platsen och till att skapa en attraktiv stadsmiljö. Den befintliga återvinningsstationen föreslås få ett nytt läge utanför planområdet. Avsikten är att säkerställa detta genom avtal.

Detaljplanens genomförande bedöms inte innebära en betydande miljöpåverkan. Planförslaget innebär ett effektivt utnyttjande av redan ianspråktagen mark. En utmaning är särskilt dagvattenhanteringen då naturlig infiltration inom kvartersmarken är begränsad, men med platsanpassade lösningar i kombination med tillskapad växtlighet och infiltrationsrika markytor kan positiva effekter uppnås. Planförslaget innebär fler boende och besökare i Jarlaberg och därmed delvis högre trafikflöden och transporter till området. Luftkvalitet bedöms inte påverkas negativt. Det kollektivtrafik- och servicenära läget, i kombination med främjande åtgärder för alternativa färdmedel än bilen, bör leda till ett generellt mindre bilberoende per person i området. Planförslaget innebär en lokal påverkan på stadsbilden och konsekvenser för de närmast boendes siktbarhet samt viss påverkan genom skuggning.

Planens genomförande innebär att Jarlabergsvägen kommer att byggas om till en mer stadsmässig gata och att det befintliga torget kommer att byggas om. Planen innebär fastighetsreglering mellan kommunal mark och privatägd mark. Detta ska regleras i exploateringsavtal.

### Målområden för hållbart byggande

Nacka kommun har tagit fram riktlinjer för hållbart byggande som beslutades av miljö- och stadsbyggnadsnämnden i november 2012. Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggandet och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden.

Denna detaljplan utgör en viktig grund för att prioriterade hållbarhetsfrågor beaktas, eftersom detaljplanen utgör ett delprojekt av ett större stadsbyggnadsprojekt som även innehåller utbyggnadsfasen. För detta stadsbyggnadsprojekt har följande målområden valts ut som prioriterade:

- Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser
- Dagvatten som renas och infiltreras
- En god ljudmiljö
- En hållbar avfallshantering

Det aktuella projektområdet utgör idag en mötesplats för närboende, med verksamheter såsom livsmedelsbutik och restaurang och busshållplats samt nära anslutning till park och skola. En utmaning i projektet är därför att ha kvar och utveckla dessa funktioner. På platsen för ny bebyggelse finns en viktig funktion i form av områdets återvinningsstation, varför en hållbar avfallshantering bedöms vara ett prioriterat målområde. Den långsmala tomten innebär en utmaning att anordna en tyst sida till de nya bostäderna vilket gör en god ljudmiljö till ett relevant målområde att prioritera. Slutligen innebär de topografiska förutsättningarna på platsen att en hållbar dagvattenhantering är viktigt.

## 2. Förutsättningar

### Läge, areal & markägoförhållande

Planområdet, cirka 0,9 hektar, omfattar fastigheterna Sicklaön 367:5 och del av fastigheten Sicklaön 14:1. I planen ingår Jarlabergsvägen, från bussvändslungan i norr till korsningen Lokomobilvägen-Fyrspanssvägen, en del av torgytan framför skolan samt marken öster om Jarlabergsvägen.



Detaljplanens ungefärliga avgränsning på ortofoto (2014) och primärkarta.

Sicklaön 367:5 ägs av Brf H ALM Taket 37 och ALM Equity AB är exploatör i projektet. Fastigheten avgränsas i öster av bostadsbebyggelsen i Jarlaberg och i sydöst av obebyggd naturmark inom kommunens fastighet Sicklaön 14:1. Planområdet omfattar även Jarlabergsvägen inom fastigheten Sicklaön 14:1, på sträckan norr om Lokomobilvägen.

Planområdet avgränsas vidare av Jarlabergsskolan i väst och av kommunal parkmark i nordöst.



Markgöförhållanden i området. Illustration: Sweco

## Översiktlig planering

Projektet ingår i Nacka stad - det nya, täta och blandade området som skapas på västra Sicklaön. Nacka stad ska vara en nära och nyskapande del av Stockholmsregionen. Här ska det vara attraktivt att leva, vistas och verka. 14 000 nya bostäder och 10 000 nya arbetsplatser gör det möjligt att bygga tunnelbanan till Nacka.

Detaljplaneförslaget är förenligt med översiktsplanens intentioner för området. Översiktsplanen pekar ut området Nacka Strand-Jarlaberg som tät stadsbebyggelse där förtätning planeras. Området uppges till största delen innehålla kontor och flerbostadshus och det finns ett flertal bostadsnära grönytor och natur med rekreativa värden. I området kring Jarlaberg och Nacka Strand finns det enligt översiktsplanen svaga samband i grönstrukturen mellan de mer sammanhållna grönområdena Ryssbergen och Nyckelviken, vilket bör beaktas i planeringen. Inga framtida behov av service eller infrastruktur, såsom förskoleplatser, pekas ut.

I närområdet planeras det för stora förändringar, både i samband med planeringen av Centrala Nacka, men även i och med det program som har tagits fram för Nacka Strand. Jarlaberg har således ett strategiskt läge i den täta och blandade stad som översiktsplanen beskriver för västra Sicklaön. Den nya bebyggelsen kommer i framtiden att få cirka 200 meter till en tunnelbanestation.



Pågående och nyligen genomförd utveckling i närområdet (ungefärliga gränser). Illustration: Sweco.

### Detaljplaner

Projektområdet berörs av två gällande planer: Stadsplan 328 från 1982 och Detaljplan 107 från 1994.

Stadsplan 328 reglerar markanvändningen som handel i en våning. Byggrätten är begränsad av punktprickad mark och det är endast den nordöstra delen, där livsmedelsbutiken idag ligger, som får bebyggas. Längst i söder på fastigheten löper ett stråk med VA-ledningar som betjänar bostäderna på Diligensvägen. Området är markerat med ett u i plankartan, vilket innebär att det inte är tillåtet att "vidta anordningar som hindrar framdragande och underhåll av underjordiska allmänna ledningar".

Planområdet omfattas också av en del av detaljplanen Dp 107 från 1994, vilken omfattar Jarlabergsvägen, planlagd som GATA och bussvändslingan som är planlagd som BUSS vilket innebär att övrig fordonstrafik inte har tillträde till vändslingan. I den detaljplanen har också byggrätten för en transformatorstation, som tidigare låg mitt i fastigheten, ersatts med ett område för handelsändamål.



Planmosaik med gällande planer i projektområdet: stadsplan 328 till vänster och detaljplan 107 till höger. (Interngis, 2016)

### Intressen enligt 3, 4 och 5 kap Miljöbalken

Området är beläget inom riksintresse för kulturmiljövården. Riksintresset omfattar farledsmiljön, norra kusten. Området berörs också av riksintressen för kommunikationer i form av befintlig farled och väg 222 (Värmdöleden). Riksintressena bedöms inte påverkas av denna detaljplan (se även vidare i kapitel 3 Planens konsekvenser).

Dagvatten från planområdet avrinner mot vattenförekomsten Strömmen som omfattas av miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten. Enligt Vatteninformationssystem Sverige (VISS) är recipienten Strömmens ekologiska status *otillfredsställande*. Krav finns på att den ekologiska statusen ska nå *måttlig ekologisk status* år 2027. Den kemiska statusen för Strömmen är *uppnår ej god*. Kvalitetskravet för den kemiska statusen är god kemisk ytvattenstatus med undantag för mindre stränga krav för bromerade difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar samt undantag för antracen, bly och blyföreningar samt tributyltenn-föreningar som fått förlängd tidsfrist till år 2027 (VISS, 2018).

Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund har under 2015 utfört prognoser (haltberäkningar av partiklar) för luftkvaliteten i Nacka. Av prognoserna framgår att samtliga MKN för luft kommer att klaras inom hela kommunen där människor stadigvarande vistas.



## Området idag

### Bebyggelse

Inom fastigheten Sicklaön 367:5 finns en befintlig byggnad i en våning som idag inrymmer en livsmedelsaffär, en frisörsalong och en restaurang med uteservering. Den södra delen av fastigheten används för parkering och återvinningsstation. Strax norr om livsmedelsbutiken finns en transformatorstation på fastigheten Sicklaön 14:1.



Fotot till vänster: Befintlig butiksbyggnad på fastigheten Sicklaön 367:5 samt transformatorstation på fastigheten Sicklaön 14:1. Fotot till höger: befintlig parkeringsyta med återvinningsstation inom fastigheten Sicklaön 367:5. Foto: Sweco.



Fotot till vänster: Restaurangens uteservering i befintlig byggnad. Foto till höger: Angränsande Jarlabergsskolan med tillhörande skolgård och angränsande torgyta. Foto: Sweco.

Den befintliga intilliggande bebyggelsen på bergsplatån utgörs av ett bostadsområde från 1990-talet med en sammanhållen bebyggelse i postmodern stil med ett varierat och karaktäristiskt taklandskap där hissar och fläktrum utnyttjats till torn och tinnar. Arkitekten Ulf Gillberg var inspirerad av en toskansk by. Bebyggelsen är formad i storgårdskvarter med stora gröna gårdar och kantzoner av grönska runt om. Området är trafikseparerat med större enheter av parkeringsdäck och markparkeringar.



Flygbild mot söder, över den norra delen av planområdet, med fastigheten Sicklaön 367:5 centralt i bilden med befintlig butiksbyggnad och parkering. Foto: Blomweb.

Inom planområdet, i anslutning till skolan finns idag en befintlig platsbildning av både karaktären torg och bostadsgård med entré till skolan.



Överblick över det befintliga torget, med skolbyggnaden i fonden (öst) och matvarubutiken (väst). Foto: Liljewall arkitekter.

### **Mark och vegetation**

Detaljplaneområdet ligger på ett område där det är berg i norr och morän i södra området. Morän har en god infiltrationsförmåga.

Naturmarken söder om fastigheten utgörs av en skogbevuxen sydvästvänd sluttning, bestående av främst tallar. Skogsområdet sträcker sig vidare söderut kring en sydvänd sluttning som utgör ett grönt stråk mellan bostadsbebyggelsen på bergsplatån och industriområdet nedanför. Det sammanhängande skogsområdet har enligt utförd utredning Naturvärdesträd i Nacka strand (Pro Natura 2008) ett högt naturvärde klass 2 tack vare tillgång på solexponerade döda tallar och då området utgör en viktig spridningskorridor för

arter knutna till tall och barrskog. Enligt en översiktligt utförd naturvärdesinventering (Sweco 2016-03-04) har tallarna inom planområdet troligen en spridningsfunktion för tallskog men det finns inga dokumenterade naturvärden inom planområdet. Mer värdefull naturmark finns i de södra delarna av skogsområdet.

### Service

Förutom serviceutbudet inom planområdet (matvarubutik, restaurang och frisörsalong) finns inom gång- och cykelavstånd Nacka forum med ett stort serviceutbud. På andra sidan av Jarlabergsvägen i norr ligger Jarlabergsskolan. Det finns även en förskola i anslutning till grundskolan.

### Friytor

I anslutning till området finns ett grönt parkstråk som mynnar ut i Nyckelvikens friluftsområde och naturreservat.



Parkstråket i anslutning till planområdet. Foto: Liljewall arkitekter

En bollplan och en kommunal lekplats finns i anslutning till skolområdet och parkstråket.

### Gator och trafik

Jarlabergsvägen är en lätt krökt återvändsgata som i höjd med butiksbyggnaden inom planområdet endast är tillgänglig för busstrafik. En vändplats för bussen med busshållplatser finns i gatans norra ände. Ett provisoriskt uppsatt staket avgränsar den körbara ytan i höjd med matvarubutiken.

Jarlabergsvägen passeras dagligen av barn till och från den närliggande skolan och förskolan samt till den kommunala lekplatsen.

Gaturummet för Jarlabergsvägen är idag stort men innehåller få byggnader som vetter mot gatan. Parkering, inlastning och sopsortering dominerar gaturummet idag. Detta ger en miljö som kan upplevas som otrygg, särskilt nattetid. Det är idag otydligt att gatan leder till Jarlabergs centrumbebyggelse och indirekt vidare mot Nyckelvikens naturreservat.



Fotot till vänster: Bussgatan vid Jarlabergsvägen, staket samt vändplatsen för buss. Foto: Sweco och Liljewall

### Teknisk försörjning

Området är anslutet till kommunalt verksamhetsområde för vatten, spill- och dagvatten (VSD). VSD-ledningar är placerade i Jarlabergsvägens körbana. Ledningsnätets kapacitet för dagvatten är begränsad.

Fastigheten Sicklaön 367:5 är ansluten till det allmänna dagvattennätet och avleder viss andel av takvattnet dit. Resterande dagvatten från fastigheten avrinner ytligt inom planområdet. Längs Jarlabergsvägen finns rännstensbrunnar som avleder dagvattnet via dagvattenledningar till recipienten Strömmen. Angränsande fastigheter längs Diligensvägen har utkastare som leder takvattnet mot detaljplaneområdet.

Det befintliga dagvattenflödet vid ett 10-årsregn har beräknats till cirka 55 liter/sekund (Norconsult, 2016).

En fristående elnätstation finns inom planområdet på kommunens fastighet Sicklaön 14:1, strax norr om befintlig byggnad.

Inom planområdet, under befintlig gång- och cykelbana utmed Jarlabergsvägen, finns bland annat ledningar för sopsugsanläggning samt lokalt fjärrvärmenät som försörjer bebyggelsen i Jarlaberg. Ledningarna leder till en centralbyggnad inom fastigheten Sicklaön 368:2, vilken ägs av Jarlabergs samfällighetsförening. I samfälligheten ingår bostadsrättsföreningarna i Jarlaberg, vilka tillsammans äger och förvaltar gemensamhetsanläggningen Sicklaön GA:31 som i huvudsak omfattar parkeringsanläggningar, belysning, sopsug och centralantenn (kabel-tv-anläggning) inom Jarlaberg. Den aktuella fastigheten för planläggning, Sicklaön 367:5 är inte delägare i gemensamhetsanläggningen.

### 3. Planförslaget

#### Nya byggnader

Planförslaget möjliggör fyra punkthus med en sammankopplande sockelvåningsbyggnad längs med Jarlabergsvägen. Markanvändningen ska vara bostäder (B, B<sub>i</sub>) med centrumändamål (C) i bottenvåningen. Parkeringsgarage (P) möjliggörs under bebyggelsen.



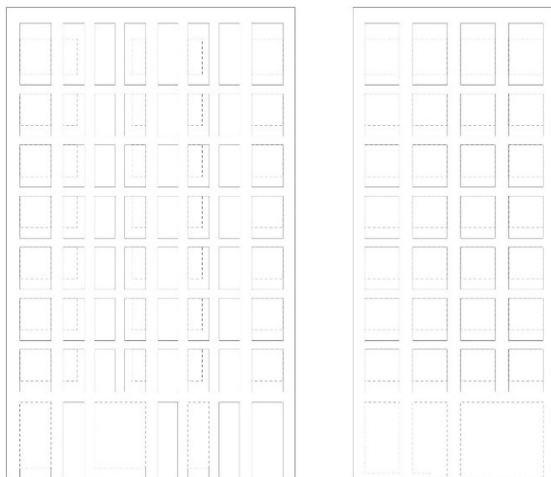
Situationsplan. Illustration: Varg arkitekter.

Inom planen möjliggörs allmän plats i form av torg, gata och park. Tillsammans med befintlig användning med butiker, busstation, torg, skola och bostäder ska förslaget bidra till att förstärka den centrumbildning som finns idag och till att skapa en attraktiv miljö kring Jarlabergsvägen. Den befintliga servicen i området, med bland annat matvarubutik, kan genom planförslaget bibehållas och utvecklas. Planbestämmelserna för markanvändningen möjliggör för tredimensionell fastighetsbildning avseende torgytan, ovan parkeringsgaraget.



Bilden visar markanvändningen i bebyggelsens entréplan samt entrélägen. Rött= service/lokaler, Orange=trapphus och cykelförråd, Gul= bostäder, Blått=garage. Illustration: Varg arkitekter.

Totalt möjliggörs en exploatering om ca 9300 m<sup>2</sup> bruttoarea (BTA) varav minst 900 m<sup>2</sup> BTA lokaler/centrumändamål och maximalt 6000 m<sup>2</sup> BTA för bostäder ovan mark (exklusive parkeringsgarage och verksamhetslokaler). Återstående yta består av garage, cykelparkering, förråd, teknikutrymmen, utrymme för lådcykelpool, eventuell ytterligare yta för verksamhetslokaler med mera. Lägenhetsstorlekar regleras inte i planen men exploatören avser att bygga smålägenheter. Punkthusen föreslås huvudsakligen inrymma ettor och tvåor, med fyra lägenheter per våningsplan. Uppskattningsvis möjliggörs cirka 110 lägenheter beroende på faktorer som parkeringsbehov och bullerkrav.



Fasader gestaltas med ramverk med fyllningar och fönsterpartier.

Principillustration på hur fasaderna på punkthusen ska utformas. Illustration: Varg arkitekter.



Perspektivbild över bebyggelseförslaget, vy från parken mot torget. Illustration: Varg arkitekter.

Punkthusen är placerade i en solfjädersform utmed Jarlabergsvägen. Placeringen skapar stora mellanrum med öppna bostadsgårdar mellan. Detta möjliggör att utsikt delvis kan bevaras för de närmast boende i befintlig bebyggelse. De fyra föreslagna punkthusen ska utformas höga och slanka vilket säkerställs med begränsade byggrätter för byggnaderna. De två punkthusen runt torget har en något mindre byggrätt för att respektera avståndet till bebyggelsen på fastighet Sicklaön 367:4 och de två södra punkthusen föreslås innehålla fler tvårumslägenheter. Punkthusen placeras i gräns mot gatan och dess slanka volymer artikuleras i gaturummet genom att den anslutande sockelbyggnaden dras in en bit från gatan.



Översiktlig idé om bevarande av siktbarhetsmöjligheter.

Illustration: Varg arkitekter

Byggnadernas höjd artikulerar den befintliga terrängen och bildar tillsammans ett karaktärsfullt motiv för Jarlabergsvägen. Gatans funktion som ett viktigt stråk i området betonas och entréer orienteras mot gatan. Butiker och verksamheter möjliggörs i bebyggelsens entréplan och koncentreras till torget vilket innebär att det befintliga torget får en större yta, ramas in och levandegörs (se vidare i avsnittet *Torget*).



Översiktlig idé om stora öppna grönskande gårdar.

Illustration: Varg arkitekter

Byggnadernas höjder regleras med maximal nockhöjd över angivet nollplan vilket innebär att 8–9 våningar (med den översta våningen indragen) möjliggörs. Från

terrängens högsta punkt vid torget trappar byggnadsvolymerne ned söderut längs med gatans sluttning.



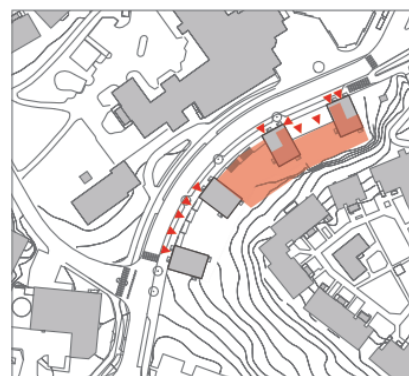
Elevation. Illustration: Varg arkitekter.



Vy mot Jarlabergsvägen. Illustration: Varg arkitekter.

### En händelserik gatumiljö

En kontinuerlig men varierad sockelväning ger ett stadsrum med olika karaktärer; det lilla torget med butiker och verksamheter, den mellersta delen med trappa upp till gården och i söder bostäder med egen entré från gatan. Gröna bostadsgårdar anläggs mellan huskropparna ovanpå sockelväningen. Vägens krökta form, husens varierade höjder, och sockelväningens skiljande karaktär syftar till att ge en varierad upplevelse vid rörelse längs med gatan. De många entréerna och funktionerna i entréplan skapar en händelserik gatumiljö.



Översiktlig idé om entréer mot gatan.

Illustration: Varg arkitekter

Den norra sockelväningen, mellan hus 1 och hus 2, ges ett större indrag från gatan vilket möjliggör utökning av nuvarande platsbildning. Lokaler förläggs med entréer mot det blivande torget där utrymme finns för uteservering och/eller



torghandel. Uppglasade och tydliga entréväningar bidrar till att förstärka kontakten mellan inomhus och utomhus.



Den norra sockelväningen, med anslutande torg och koncentration av verksamhetslokaler.

Den mellersta sockelväningen, mellan hus 2 och hus 3, inrymmer butikens inlastning, cykelparkering och planteringar. En generös trappa leder upp till bostadsgården.



Den mellersta sockelväningen med trappa, cykelparkering och inlastning till matvarubutik.

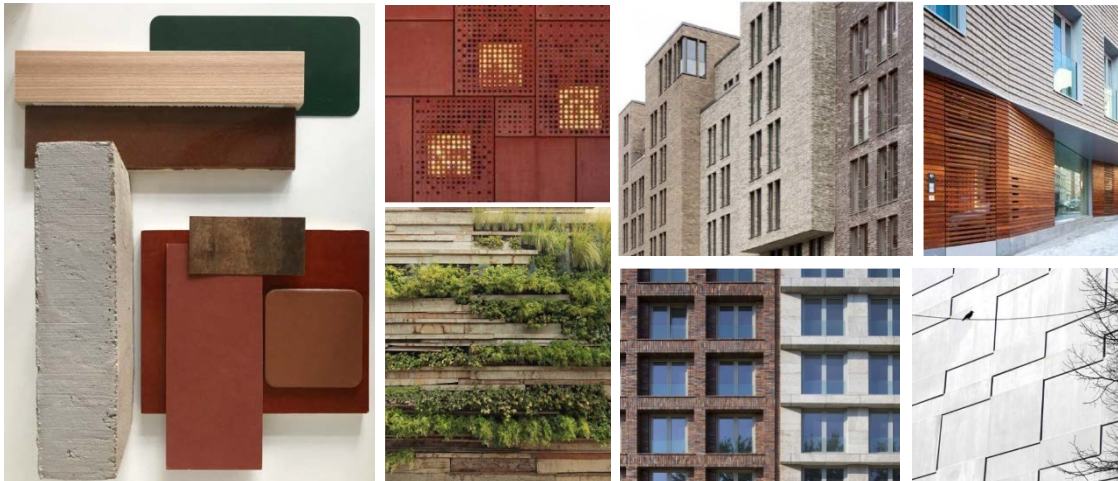
I sockelväningen mellan hus 3 och hus 4 föreslås två våningar med bostäder. Bostäderna i markplan har tillgängliga entréer och en liten förgårdsmark med plats för cykel och uteplats som bidrar till variation och småskalighet längs gatan. Gränsen mellan uteplats och gata föreslås markeras av en låg mur samt med grönska. Bostäderna på våning två har tillgängliga entréer från gårdsplan.



Den södra sockelväningen med två våningar bostäder. Bostäderna i markplan har entréer mot gatan. Bostäder på våning två har entréer från gårdsplan.

## Byggnadernas fasad- och takgestaltning

Fasader ska utföras i gedigna material som åldras vackert. Illustrationerna i gestaltningsprogrammet visar punkthusens fasader i beige-, grått- och brunfärgat tegel.



Ett urval av den materialpalett som redovisas i gestaltningsprogrammet.

Sockelvåningen mellan hus 1 och hus 2 illustreras i varm röd ton. Trä kan förekomma som ett element i punkthusens sockelvåningar.

Gatuplanets fasad kan med fördel skilja sig från punkthusen vad gäller material och/eller kulör. Punkthusen föreslås få en generös sockelvåningshöjd och tydliga indragna entréer samt uppglasade cykelrum eller lokaler mot gatan. En planbestämmelse finns om att sockelvåning mot gata ska vara förhöjd och tydligt markerad samt utformas med särskild omsorg beträffande gestaltning och arkitektonisk kvalitet så att den bidrar till en varierad gatumiljö. Byggnadernas gestaltning regleras genom planbestämmelse om att fasader ska utföras i hållbara material som tegel, trä eller plåt samt med hänvisning till illustration i planbeskrivningen.

Bostäder med egen entré från gatan avgränsas med hjälp av till exempel växtlighet och låga murar. Fallskydd på trappa och bostadsgårdar bör vara genomsiktliga för att medge kontakt mellan gatan och gårdens grönska.

Utskjutande balkonger tillåts på punkthusen och bör ges ett lätt uttryck med genomsiktliga balkongfronter. Balkonger tillåts inte glasas in. På de två husen vid torget är även balkonger placerade på sidan av husen för att respektera de befintliga bostadshusen.

Husens översta våningsplan rymmer etagelägenheter med takterrass. Takutformningen regleras med en utformningsbestämmelse ( $f_1$ ) om att den översta våningen ska vara indragen minst 1,5 meter från byggnadens fasadliv och att takbyggnaden ska utföras med tak och fasad i samma material. I bilderna illustreras översta våningens tak- och fasadmaterial i plåt.

## Torget

Planområdet kan betraktas som Jarlabergs naturliga mittpunkt, en servicenod som innehåller viktiga målpunkter såsom buss, affär och skola. En viktig förutsättning har därför varit att utveckla stadskvaliteter på platsen. Det befintliga torget i anslutning till skolan föreslås förstärkas och utvecklas till ett levande stadsdelstorg. Den nya bebyggelsen ramar in torget och vitaliserar det med levande bottenvåningar och entrélägen mot torget.



Torget aktiveras och stärks som områdets naturliga mittpunkt.

Torget föreslås gestaltas på ett sätt som knyter an och bygger vidare på dagens utformning. Hårdgjorda ytor bör minskas för att kunna infiltrera dagvatten och torget får en grönare karaktär än idag med mer utrymmen för sittplatser och cykelparkering. Gränsen mellan torg och angränsande park kan bli mer flytande. På så vis tydliggörs entrén mot parken och det blir lättare att hitta in till naturreservatet. Torgytorna på vardera sidan om Jarlabergsvägen, liksom dess körbana över torget föreslås ges en enhetlig gestaltning för att skapa ett sammanhängande torg och en trygg trafikmiljö.

I syfte att skapa tydlighet mellan privata och offentliga ytor och säkerställa allmänhetens tillgänglighet till torget föreslås hela den tänkta torgytan inom planområdet få markanvändningsbestämmelsen TORG (allmän plats).



Inzoomad vy mot torget. Illustration: Varg arkitekter



Förslag till situationsplan över torget. Illustration: Liljewall arkitekter.

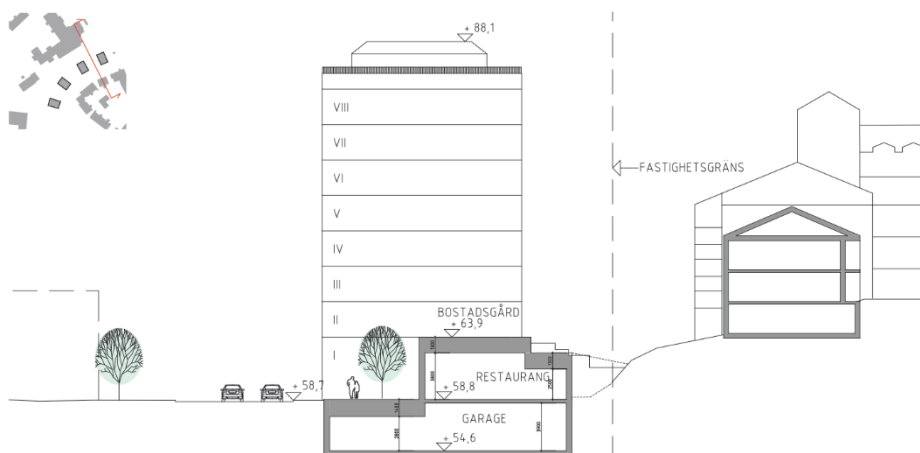
### Bostadsgårdarna

Bostadsgårdarna ska terrasseras för att tillgängliggöra naturmarken och anpassa till befintliga marknivåer. Därför finns en bestämmelse om att bostadsgårdarna ska terrasseras ner mot angränsande grönområde i sydöst och att en gångkoppling möjliggörs mellan gård och grönområdet. Nivåanpassning kan utgöras av trappor, sittgradänger och odlingsterrasser med potential att hantera dagvatten. Parkeringsgarage ska vara dolt under mark.



Situationsplan som visar idéerna om terrassering och gångstråk mellan de nya bostadsgårdarna och grannfastigheten. Den vänstra bilden är mellan hus 2 och 3 och den högra bilden mellan hus 3 och 4. Illustration: Liljewall arkitekter.

Eftersom den nuvarande marknivån i fastighetsgränsen är bitvis låg i förhållande till de nya bostadsgårdarna föreslås att marken i fastighetsgränsen fylls upp inom fastigheten liksom på angränsande fastighet Sicklaön 367:4, tillhörande Brf Fjädersn. Det bedöms inte vara nödvändigt att höja marknivån utanför planområdet men resultatet blir en delvis otillgänglig sänka. En motfyllning skapar en naturlig markanpassning och möjliggör att en gångstig kan anläggas inom planområdet parallellt med fastighetsgränsen, dock är det ej nödvändigt för planens genomförande. Överenskommelse mellan exploatören och fastighetsägaren Brf Fjädersn gällande släntintrång och marknivåanpassning behövs för åtgärder utanför planområdet. Ytterligare illustrationer finns i gestaltungsprogrammet.



Sektionen visar byggnadens anpassning till terrängen och föreslagen markuppfyllnad på angränsande fastighet. (sektion genom gård vid hus 1 och 2).

### Dagvattenlösning

Det finns två alternativa lösningar till hur dagvattnet ska tas om hand. Öppen lösning med en gestaltad övergång mellan fastigheterna (förslaget kräver en överenskommelse med Brf Fjädersn) eller ett system med ledningar under mark. I den öppna lösningen fördröjs dagvatten på många olika ställen innan den når recipienten. Tanken med lösningen är även att på ett pedagogiskt sätt demonstrera vattnets eviga kretslopp i form av synligt och rinnande vatten. Vatten är en viktig lekfaktor i barnens utveckling och vattenmiljöer är de mest artrika. Dagvatten från stuprören samlas i vattentunnor. Vid skyfall fångas så kallad 'first flush' i tunnorna. Varje vattentunna beräknas fånga regnvatten från ca 200 m<sup>2</sup> takyta. När tunnorna är överfulla rinner vattnet via bräddavlopp vidare till ett system av rännalrar till planteringar på gården. Rännalarna på gården leder vattnet till ett långsmalt dagvattenmagasin där det sker en kontrollerad översvämning. Magasinvolymer är konstruerad efter beräkningar i dagvattenutredningen. Vatten som inte tas upp av växter, jorden eller avdunstar leds via dagvattenrör till kommunens dagvattensystem. Vattnet bromsas upp med flera dämmen för att hindra erosion.

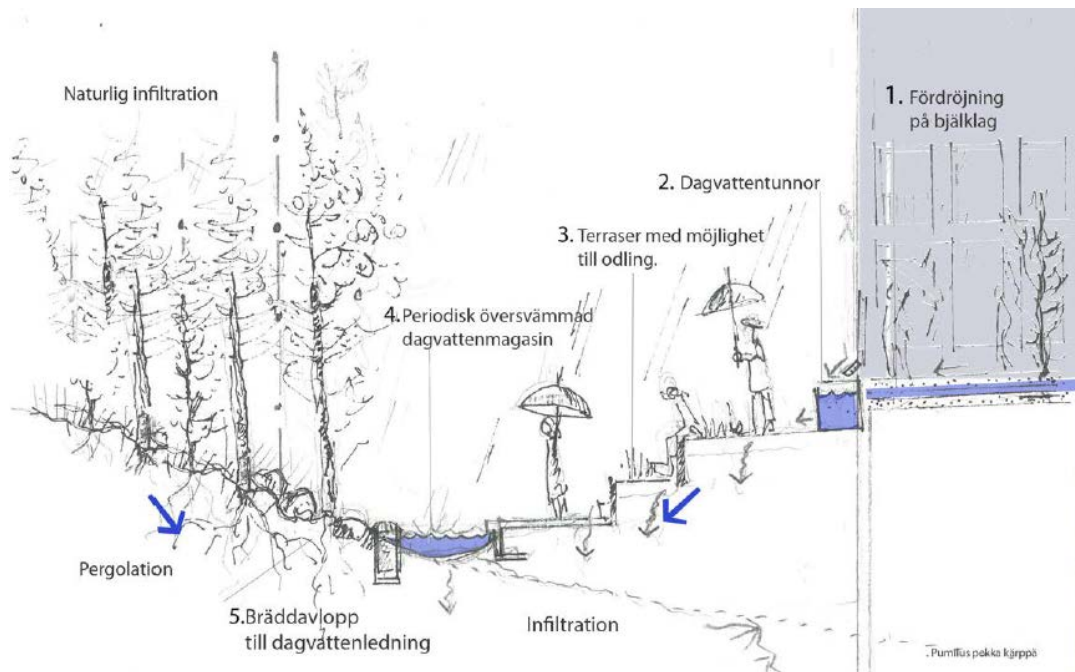


Illustration över dagvattenlösningen, alternativet öppen. Illustration: Pumilus



Principsektion över gränsen mellan befintlig naturmark och terrasser invid den nya bebyggelsen. Gångstig och dagvattenhantering möjliggörs. Alternativ öppen. Illustration: Pumilus



Illustration över mötet med grannfastigheten Brf Fjädern, alternativt öppen. Illustration: Pumilus

I det andra alternativet finns dagvattenlösning helt inom fastigheten och är då i huvudsak under mark. Längs tomtgränsen byggs ett system med dagvattenbrunnar och ledningar. Ledningarna dimensioneras så att de klarar kraven från dagvattenutredning. Fördröjning skall ske i underjordiska magasin i form av betongrör eller så kallade dagvattenbackar. Dagvatten från ny exploatering skall fördröjas via följande åtgärder. Dagvatten från stuprören samlas i vattentunnor. Vid skyfall fångas så kallad 'first flush' i tunnorna. Varje vattentunna vid stuprör beräknas fånga regnvatten från ca 200 m<sup>2</sup> takyta. När 'tunnorna' är överfulla rinner vattnet via bräddavlopp vidare till ett system av rännalar till planteringar på gården. På bostadsgårdarna kan en stor del av dagvatten fördröjas och magasineras i bjälklagsjorden. Huvudprincipen är att dagvatten fördröjs på många olika ställen innan den når recipienten. Huvudsakligen fördröjs dagvattnet inom Sicklaön 367:5 i underjordiska magasin.

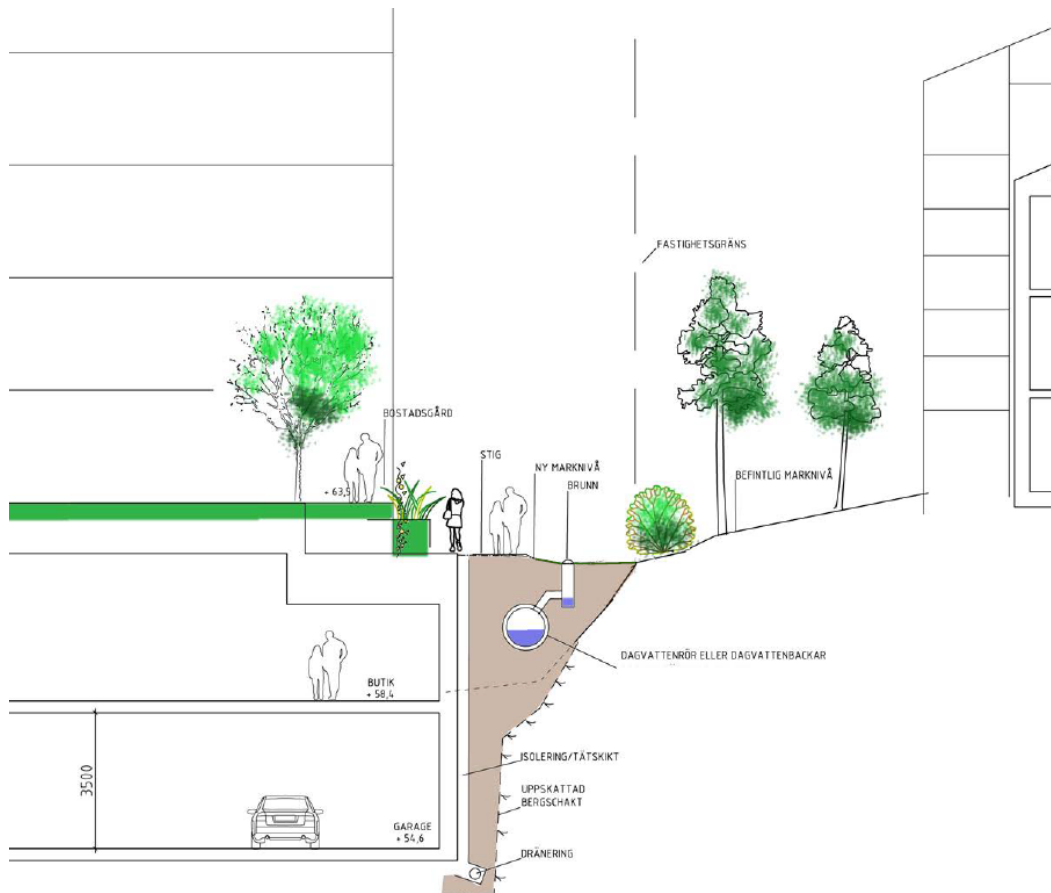


Illustration över dagvattenlösningen, alternativet ledning. Illustration: Pumilus



Illustration över mötet med grannfastigheten Brf Fjäders, alternativ ledning. Illustration: Pumilus



## Grönstruktur och växtlighet

Inom området upplevs de offentliga ytorna idag som hårdgjorda och otydliga. En målsättning är att genom planförslaget tydliggöra de offentliga ytornas funktion. Grönska och gatuträd på Jarlabergsvägen ska bidra till att skapa en grön entré till Nyckelvikens naturreservat och förstärka de gröna sambanden mellan Nyckelviken och Ryssbergen. Jarlabergsvägen och parken utgör också ett viktigt rekreativt stråk från centrala Nacka mot Nyckelvikens naturreservat.

Planteringar på bostadsgårdarna ska ansluta till den intilliggande naturmarken. Bostadsgårdarna ska utgöra ett grönskande motiv som upplevs både från gatan och från de befintliga bostäderna i Brf Fjädern. Det nya terrassbjälklaget ovanpå sockelvåningen ska möjliggöra hög växtlighet, vilket regleras med planbestämmelsen om att terrassbjälklag ska utföras planterbart och dimensioneras för att bära ett jorddjup om minst 60 cm. Detta jorddjup möjliggör för plantering av mindre träd och buskar.

Planförslaget innebär att cirka 10–15 träd, främst tallar, måste tas bort (läs mer i avsnittet *Konsekvenser – Natur*). Avverkade träd kan sparas som faunadepåer i den angränsande naturmarken.

## Lek och utevistelse

Mellan punkthusen, en våning upp från gatan, skapas bostadsgårdar med plats för lek och vistelse som ansluter till befintlig naturmark. Gårdarna ska vara sammankopplade med tillgängliga gångvägar utomhus, varför nya gångstråk möjliggörs genom och längs med bebyggelsen. Gångvägar i området behålls intakta.

Gårdarna utformas med uteplatser som uppfyller gällande regelverk för buller.



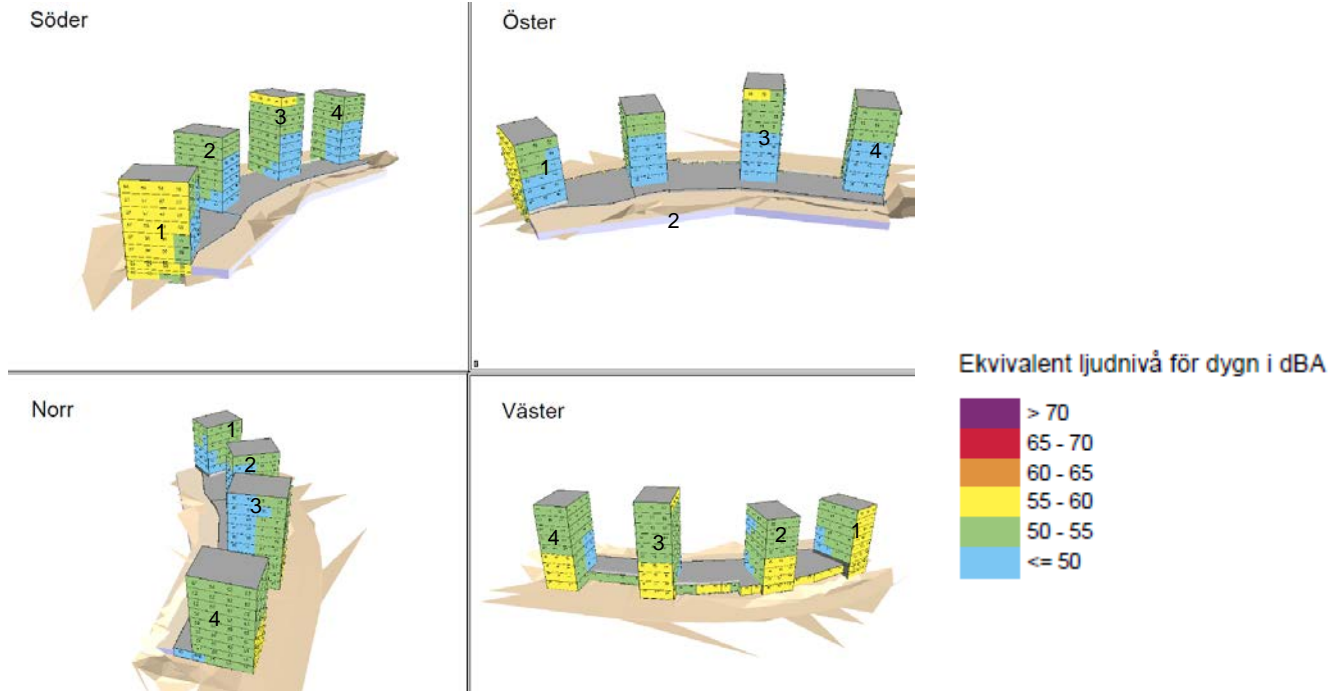
Bilden illustrerar hur informella "smitvägar" kan möjliggöras omkring bebyggelsen. Illustration: Varg arkitekter.

## Buller

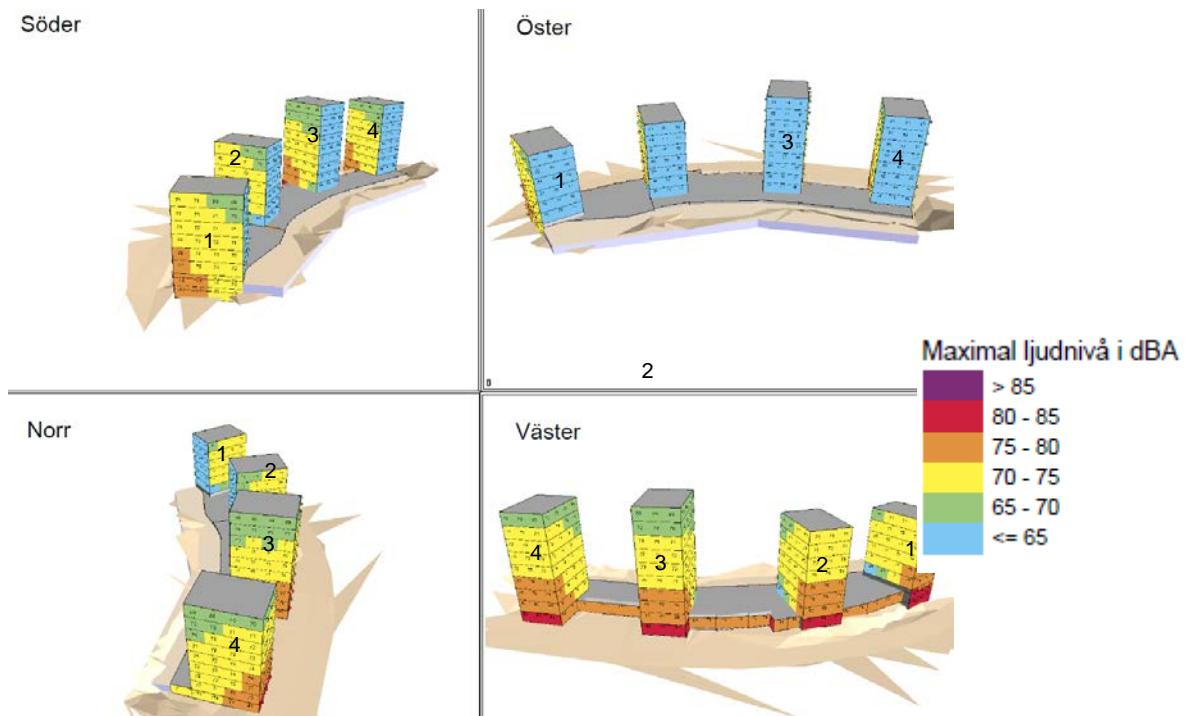
En bullerutredning har genomförts av Structor Akustik (maj 2017 och uppdaterad november 2017). Av utredningen framgår att byggnaderna främst exponeras för trafikbuller från omgivande vägar samt för buller från en fläktanläggning som finns på den intilliggande skolans tak.

## Trafikbuller, ljudnivåer vid fasad

Beräkningar av trafikbuller visar att fasaderna mot Jarlabergsvägen samt fasaden längst söderut klarar riktvärdet 60 dBA ekvivalent ljudnivå utan extra åtgärd. Bedömningen är att en god ljudmiljö för boende kan uppnås.



Högsta ekvivalenta ljudnivåer från trafikbuller vid fasad. Illustration: Structor Akustik AB.



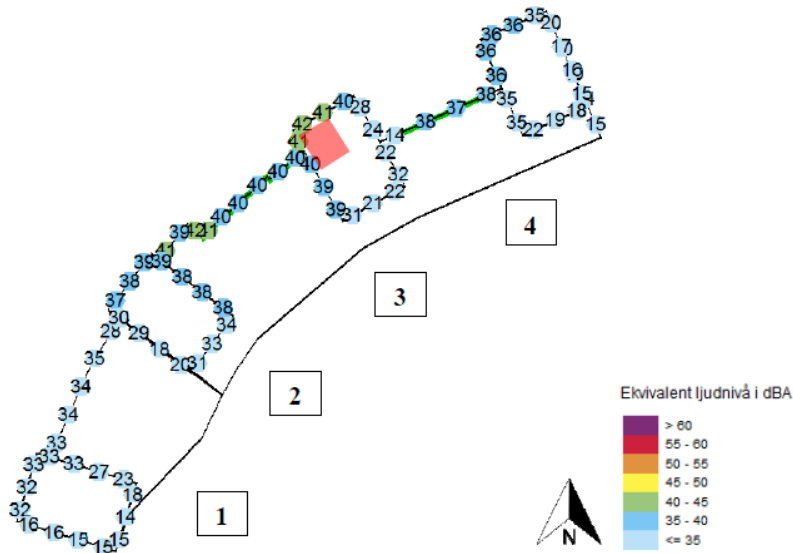
Högsta maximala ljudnivåer från trafikbuller vid fasad. Illustration: Structor Akustik AB.

### Trafikbuller, ljudnivåer på uteplats

Bullerdämpade uteplatser kan anläggas på de upphöjda gårdsytorna med hjälp av vissa bullerskyddsåtgärder såsom tätt räcke längs med Jarlabergsvägen. Alternativt kan alla lägenheterna få tillgång till en enskild uteplats på balkong som klarar riktvärdena med lokala bullerskydd på balkongerna för cirka 80 % av lägenheterna. För en del lägenheter kan avskärmad uteplats på gård skapas.

### Verksamhetsbuller från fläktanläggningar

Ljudnivån från fläktarna på Jarlabergskolans tak uppgår till som mest 42 dBA dygnsekvivalent ljudnivå (kontinuerlig drift) vid den planerade bebyggelsen. Riktvärden dag och kväll klaras för samtliga planerade lägenheter. Riktvärdet för nattperioden överskrids för 6 lägenheter (plan 2-7) i hus nummerat 3 i illustrationen nedan. För att uppfylla riktvärdet enligt Zon A ska kanalen för fläktarna förses med ljuddämpare alternativt kan källan skämmas av med en ljudabsorberande skärm. Se även i kapitel 4 Så genomförs planen, avsnitt *Tekniska åtgärder-Buller*.



Högsta ekvivalenta ljudnivåer vid fasad för verksamhetsbuller. Illustration: Structor Akustik AB.

### Planbestämmelser för buller

Med syftet att säkerställa att en god ljudmiljö kan uppnås för bostäderna finns planbestämmelser på plankartan:

Avseende trafikbuller ska bostäderna utformas så att:

- samtliga bostadsrum i en bostad får högst 60 dBA dygnsekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) vid bostadsbyggnads fasad. Då så inte är möjligt ska minst hälften av bostadsrummen i varje bostad få högst 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid fasad samt högst 70 dBA maximal ljudnivå vid fasad kl 22-06 (frifältsvärden)
- bostäder upp till 35 kvm får högst 65 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid fasad (frifältsvärde)
- ljudnivån på minst en uteplats i anslutning till bostäder inte överskrider 50 dBA dygnsekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå. Maximal ljudnivå får överskridas med högst 10 dBA fem gånger per timme kl. 06-22.

Avseende verksamhetsbuller ska bostäderna utformas så att:

- buller från yttre installationer inte överskrider 40 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnads fasad kl. 22 – 06 samt buller 45 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad kl. 06-22
- buller från verksamheter inte överskrider 50 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad kl. 06-18 samt 45 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad under lördagar, söndagar och helgdagar.
- buller från verksamheter inte överskrider 55 dBA maximal ljudnivå vid fasad kl. 22-06.

## Gator och trafik

### Stråket Jarlabergsvägen blir en levande stadsgata

Jarlabergsvägen kommer även fortsättningsvis att försörja området med angöringstrafik och buss. Gatan föreslås utvecklas till en mer *levande stadsgata* med ett mer tydligt definierat gaturum. Systemhandlingar för Jarlabergsvägens nya utformning är under framtagande.

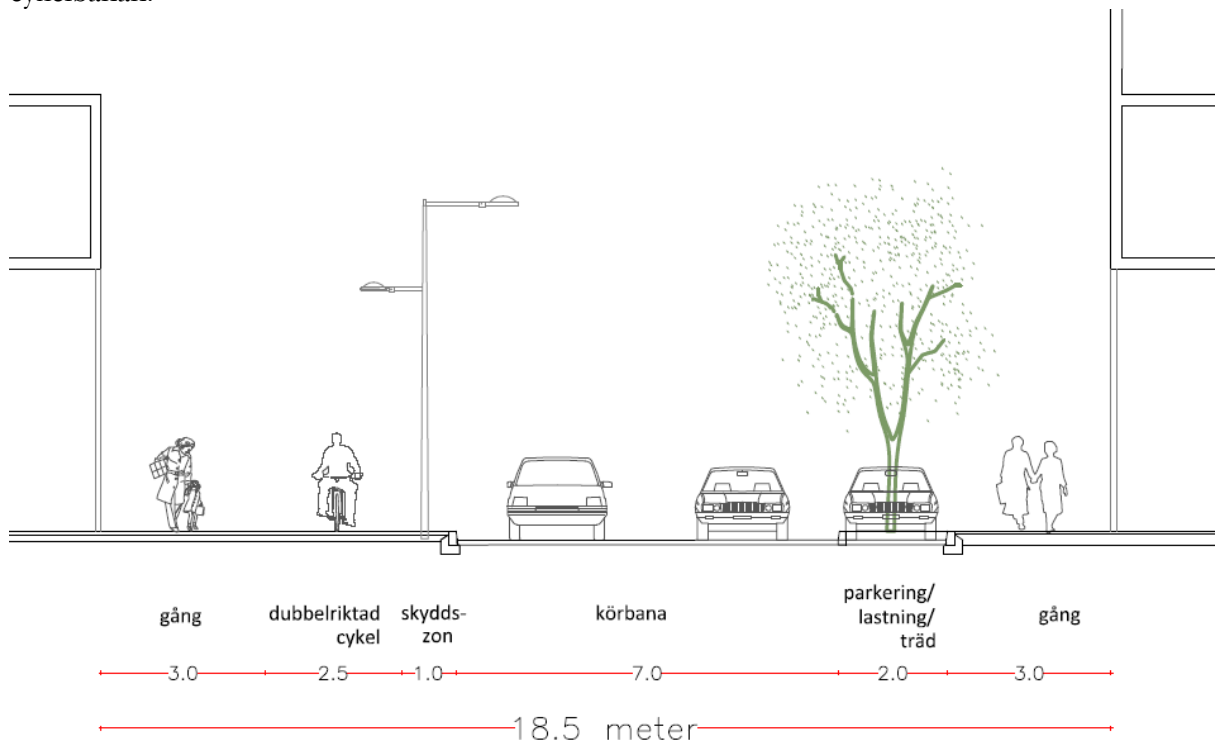
En förutsättning för en levande stadsgata är att olika typer av trafikslag (kollektivtrafik, bilar, cyklist, fotgängare) samsas om utrymmet och att trafikmiljön utformas med särskild hänsyn till de mjuka trafikslagen.



Situationsplan, med överblick av gatumiljön. Illustration: Liljewall arkitekter.

På Jarlabergsvägen ska busstrafik rymmas vilket innebär att körbanan föreslås bli 7 meter bred. Kantstensparkering inklusive handikapplatser och zoner för lastning och angöring skapas längs med gatans östra sida. Inom den 2–2,5 meter breda angöringszonen ges även plats för gatuträd. Planteringar har en fördröjande och infiltrerande effekt för dagvatten.

Dubbelriktad cykelbana (2,5 meter bred) ges plats för utmed gatans västra sida, på samma sida som Jarlabergskolan som är en stor målpunkt för cyklister i området. Trottoarer för gående finns till en minsta bredd om 3 meter vilket uppfyller tillgänglighetskrav (2,5 meter). Ledningar föreslås liksom idag förläggas längs gatans västra sida under gång- och cykelbanan.



Typsektion för Jarlabergsvägen. Illustration: Sweco

Blandtrafik, både privatfordon, lastningsfordon, sopbil och buss föreslås tillåtas på den befintliga bussvändlingen. Förslaget innebär att man kan begränsa de hårdgjorda ytorna inom området och att man kan utnyttja dessa mer effektivt. Vändlingen föreslås byggas om och utökas något för att bättre hantera bussarnas sväng rörelser. Det ska finnas tillräckliga utrymmen för blandtrafik på vändlingen och att bussar samtidigt ska kunna stå uppställda för tidreglering vid vändplatsen.

Trafik över torget vid Jarlabergsvägen ska huvudsakligen vara på de gåendes villkor. Jarlabergsvägens körbana, i avsnittet som sträcker sig över torgytan, föreslås smaltas av till 6,5 meters bredd. Körbanan föreslås också höjas upp 5 centimeter och den omkringliggande torgytan föreslås höjas upp ytterligare 5 centimeter. Körytans markbeläggning föreslås få en randning av smågatsten. Dessa åtgärder syftar till att ge hastighetsdämpande effekter. Den föreslagna utformningen syftar också till att tydliggöra gränsen mellan köryta respektive gångyta. Detta är särskilt viktigt då många barn rör sig på platsen.

Den dubbelriktade cykelbanan som går längs med Jarlabergsvägens västra kant får en markerad yta över torget och leder vidare ut till Nyckelvikens naturreservat.



Planen visar föreslagen trafiklösning på torget. Illustration: Liljewall arkitekter.

### Övriga gångstråk

Befintliga övriga gångstråk i området bibehålls. Den nya bebyggelsen ger också möjligheter att ta sig över området på nya mer informella sätt. Stigar och trappförbindelser möjliggörs.

### Parkering och angöring

Bostäderna försörjs av ett parkeringsgarage som huvudsakligen ligger under mark och delvis i souterräng i bakkant mot öst. Infart till garaget sker söderifrån, från en av områdets lägsta punkter. Garaget blir endast synligt i denna punkt och kan i övrigt döljas i terrängen och inom byggnaden.

Nackas modell för att beräkna parkeringstal är projektspecifikt utifrån läget samt vilken storlek på lägenheter som byggs. Antalet parkeringar som ska anordnas i samband med byggnation ska följa de rekommenderade parkeringstalen (*Rekommenderade parkeringstal i Nacka kommun* (2016)).



Bilden visar garagets utbredning och invändiga disponering. Den ljusare blå färgen redovisar garage. Den mörkare blå färgen redovisar teknikutrymmen och bostadskomplement.

Då ett lägre parkeringstal än rekommendationerna förespråkas av exploatören har en parkeringsutredning tagits fram av Tyréns 2016-09-06. Utredningen pekar på ett gott kollektivtrafikläge och närhet till service samt en sannolik målgrupp med ett generellt lågt bilinnehav (singelhushåll med unga och äldre). Utifrån detta föreslås ett antal mobilitetsåtgärder som tillsammans ska motivera ett lägre parkeringstal. Mobilitetsåtgärderna som föreslås är cykelpool med lastcyklar, lättillgänglig och kvalitativ cykelparkering, informationssatsningar och sponsring med SL-kort. Åtgärderna bedöms enligt utredningen ge ett rimligt parkeringstal om 0,45 parkeringsplatser per lägenhet. Nuvarande förslag till parkeringsgarage i ett plan ger möjlighet till cirka 47 parkeringsplatser. Beroende på lägenhetsfördelning innebär det ett parkeringstal mellan 0,45–0,65 parkeringsplatser per lägenhet.

Utöver boendeparkering anordnas allmän besöksparkering och angörings-/lastningszoner längs med Jarlabergsvägens östra sida. Parkeringsbehovet för servicelokalerna bedöms vara lågt då de ska vara av karaktären närservice.

Cykelparkering för boende och besökare kan anordnas inom kvartersmarken som markparkering på ytan norr om den nya bebyggelsen samt mellan hus 2 och 3. Allmän

cykelparkering till exempelvis byten med buss kan anordnas på torgytan. Cykelparkering studeras i systemhandlingen.

Minst 220 cykelparkeringsplatser bedöms kunna möjliggöras i enlighet med kommunens norm om 2 platser/lägenhet. Cykelparkering kan också inrymmas i de två södra punkthusens bottenvåning samt i det underjordiska parkeringsgaraget. Privata platser för cykel är också möjliga att inrymma på uteplatserna tillhörande bostäderna i markplan.

Bil- och cykelparkeringarnas omfattning samt föreslagna mobilitetsåtgärder kommer att regleras i exploateringsavtalet.

### **Tillgänglighet**

Bostädernas komplement i form av exempelvis parkeringsgarage, bostadsgårdar och balkonger är tillgänglighetsanpassade för människor med funktionsnedsättning. Detta genom att trapphus med hiss är kopplade till garagenivån och till nivån för bostadsgården. Bebyggelsen anpassas till gatan med tillgängliga entréer längs med hela gatan och torget, vilket regleras med en planbestämmelse. Gatorna är utformade i enlighet med tillgänglighetskrav. Tillgänglig besöksparkering för människor med funktionsnedsättning kan anordnas till entréerna från gatan. Tillgänglig boendeparkering kan anordnas i garaget.

### **Teknisk försörjning**

En ny transformatorstation möjliggörs i detaljplanens norra del, intill den befintliga stationen. Stationens placering medförde att planområdet har utökats efter samrådet. För mer ingående beskrivning av föreslagna lösningar se kapitel 5, avsnittet *Tekniska åtgärder*.

### **Vatten, spill- och dagvatten**

Området ansluts till kommunalt vatten-, spill- och dagvattennät i Jarlabergsvägen. Förbindelsepunkt för spillvatten, vatten respektive dagvatten kommer att upprättas. Befintliga förbindelsepunkter kommer att ersättas med nya.

Dagvatten ska fördröjas lokalt, inom kvartersmarken, så att flödet i det kommunala dagvattennätet inte ökar från idag (se vidare angående dagvattenhantering i avsnittet *Så genomförs planen - Tekniska åtgärder* samt i avsnittet *Konsekvenser av planen - Dagvatten*).

### **El och värme**

Den nya bebyggelsen bedöms kunna anslutas till befintligt fjärrvärmenät i Jarlabergsvägen.

### **Avfallshantering**

Avfall för huvuddelen av bostäderna föreslås hanteras genom bottentömmande avfallsbehållare på kvartersmark. Avfallsbehållarna särskiljer restavfall och matavfall och töms med kranbil som angör på angöringszon längs Jarlabergsvägen och lyfter avfallet över gångbanan. Det södra huset samt markbostäderna hanterar sitt avfall i ett miljörum i det södra huset och avfall från restaurangen hanteras i ett miljörum som möjliggörs i den norra delen av planområdet (korsprickad mark – ”på marken får endast komplementbyggnad placeras om maximalt 25 kvadratmeter byggnadsarea”). Livsmedelsbutikens avfall hämtas



vid butikens inlastning där den angränsande lastzonen kan nyttjas för angöring av sopbil. Lösningarna uppfyller kravet på avstånd för hämtning.

Den befintliga återvinningsstationen inom planområdet föreslås få ett nytt läge intill det södra huset. Avsikten är att säkerställa detta genom avtal. Se vidare i kapitel 5, avsnittet *Tekniska åtgärder - Avfallshantering*.



Förslag på ny placering av återvinningsstation.

### Trygghet och säkerhet

Jarlabergsvägen har varit en viktig utgångspunkt för att skapa en tryggare och mer levande miljö i Jarlaberg under dygnets alla timmar. Gatan föreslås omvandlas till en levande stadsgata och får aktiva bottenvåningar med butiker, verksamheter och bostäder i entréplan. Entréer orienteras mot gatan. Torget föreslås utvecklas och levandegöras med bebyggelse som ramar in torget och utrymmen för exempelvis uteservering eller torghandel.

En särskilt viktig fråga är hur en trygg och säker trafikmiljö för barn kan åstadkommas, med tanke på angränsande skola och andra viktiga målpunkter för barn i närområdet. Utgångspunkten är därför att skapa tydliga rörelsestråk och att arbeta med hastighetsdämpande åtgärder inom området. (Se mer angående trafiklösningar i avsnittet Gator och trafik). Angöring med bil till de nya bostädernas garage sker söderifrån, vilket begränsar biltrafik upp till skolan.

## Hållbarhet

De åtgärder/indikatorer som är aktuella för projektet är följande:

Hållbarhetsmålet *Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser*:

- Projektet kan öka tillgången till attraktiva mötesplatser och varierade utomhusmiljöer i närområdet.
- Projektet bidrar med fler funktioner i närområdet som t.ex. handel, bostäder, arbetsplatser och service och till att befintliga verksamheter kan utvecklas på sikt och fortsätta att vara livskraftiga.
- Projektet bidrar till en ökad mångfald i närområdet när det gäller byggnadernas utformning, storlek och upplåtelseform.
- Planen bidrar till marknadsmässigt goda villkor för företag att etablera sig i området.
- Offentlig konst och utsmyckning tillkommer eller finns redan i närområdet.
- Området är väl anpassat för barn, äldre och människor med funktionsnedsättningar.
- Projektet bidrar med flexibla byggnader som innehåller flera funktioner och som har möjlighet till verksamhet under dygnets alla timmar.
- Utemiljön och verksamheterna i projektet leder till en ökad säkerhet och trygghet i området genom t.ex. bra belysning, etablering av verksamheter som är öppna under fler timmar på dygnet och verksamheter som attraherar människor i flera åldrar.

Hållbarhetsmålet *Dagvatten som renas och infiltreras*:

- I området omhändertas dagvattnet lokalt (LOD) i så stor utsträckning som möjligt.
- Om förutsättningar genom infiltration eller perkolation saknas ska åtgärder vidtas för att utjämna dagvattenflöden.
- Dagvattenhanteringen utnyttjas som en positiv resurs i projektet, både vad gäller estetisk och ekologisk kvalitet.
- Förorenat dagvatten renas innan det rinner vidare till recipient eller infiltreras. Reningskraven för dagvattnet har utgått från recipientens känslighet.

Hållbarhetsmålet *En god ljudmiljö*:

- Riksdagens generella riktvärden för buller uppfylls. I de fall de inte kan uppfyllas tillämpas riksdagens vedertagna avstegsfall.
- På plankartan finns utformningsbestämmelser för att klara riktvärden för buller.

Hållbarhetsmålet *En hållbar avfallsbaktering*:

- Ett nytt läge för återvinningsstation behöver säkerställas genom avtal.
- Utrymme för avfallsbehållare för matavfall har förberetts i området.
- Transportvägar, vändplan och uppställningsplats är dimensionerade för sopbilar så att tömning av avfallsbehållare alltid kan ske på ett trafiksäkert sätt.
- Bygg- och rivningsavfall sorteras under byggskedet.

## 4. Konsekvenser av planen

### Behovsbedömning

Planenheten gör bedömningen att detaljplanens genomförande inte innebär en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken behöver därför inte upprättas för planen. Se mer i dokumentet *Behovsbedömning*.

### Sociala konsekvenser

Nya flerbostadshus med smålägenheter innebär en större variation av boendemöjligheter inom närområdet som idag till mestadels är bebyggt med större lägenheter. Lokaler i bottenvåning tillsammans med stärkta offentliga rum kan bidra till attraktivare mötesplatser och stadsliv. Planförslaget innebär en mer trafiksäker miljö vilket är positivt ur ett barnperspektiv och särskilt viktigt i och med närheten till skola och idrottsplats.

Bebyggelseförslagets bostadsgårdar kan med medveten utformning erbjuda en god miljö för barn. Inom gångavstånd finns ett gott utbud av både kollektivtrafik, service, rekreation och skola vilket innebär goda möjligheter att välja alternativ till bilen i vardagen. Detta är en särskilt viktig livskvalitetsaspekt för exempelvis barn, unga och äldre som inte har möjlighet att äga eller köra bil.

### Rekreation

Planförslaget medför att andelen tillgänglig grönyta i närområdet minskar något men tillgången till rekreation i form av naturvistelse, idrott och lekplats kommer även fortsättningsvis att vara god.

### Tillgänglighet

Planen möjliggör en förbättrad tillgänglighet i form av ett tydligare och bättre utformat stadsrum. Tillgänglighetskraven för bostäderna kan uppfyllas.

### Trafik

Planförslaget innebär en viss ökning av fordonsrörelser i området i form av angöringstrafik, lastning till lokalerna och renhållningsfordon. Infart till garaget är placerad i söder så att angöringstrafiken till ny bebyggelse inte trafikerar gatan förbi Jarlabergsskolan och torget. Ur ett större klimatperspektiv är det positivt att förtäta med bostäder i ett kollektivtrafik- och servicenära läge, vilket kan leda till mer hållbara resmönster.

### Flyg

Planförslaget har ingen påverkan på flygtrafiken.

### Trygghet och säkerhet

Förutsättningarna för upplevd trygghet bedöms förbättras genom mer aktiva gångstråk, nya mötesplatser och ökad trafiksäkerhet. Den aktiva sockelvåningen hjälper till att skapa en interaktion mellan utomhus- och inomhusmiljöerna. Planområdet kan även skapa

förutsättningar för fler rörelser i området genom tillskapandet av fler funktioner längs Jarlabergsvägen.

### **Buller**

Genom den föreslagna dispositionen av lägenheter i byggnaderna klaras gällande riktvärden för ekvivalent ljudnivå vid fasad för samtliga planerade lägenheter, avseende trafikbuller. En god boendemiljö kan uppnås, men uppföljning i projekteringen krävs för att säkerställa att ljudnivåerna enligt plankartan uppfylls. Bullerdämpade uteplatser kan anläggas på de upphöjda gårdarna med hjälp av vissa bullerskyddsåtgärder såsom tätt räcke längs med Jarlabergsvägen. Alternativt kan alla lägenheter få tillgång till uteplats på balkong med lokala bullerskydd. Kravet för trafikbuller inomhus kan uppnås med åtgärder i form av lämpligt val av fönster, fasad och uteluftsdon. Genom åtgärder kan också riktvärden för verksamhetsbuller uppnås.

En god ljudmiljö säkerställs även genom planbestämmelser på plankartan, både vad gäller trafikbuller respektive verksamhetsbuller.

### **Samhällsekonomiska konsekvenser**

Planförslaget ger förutsättningar för en attraktiv och tätare stadsmiljö och därmed ökade nyttor av mark, boende, företagande, kollektivtrafik och tillgång till kultur/service. För de närboende kan detta även leda till ökade bostadsvärden.

Ur ett kommunekonomiskt perspektiv är det kostnadseffektivt att utveckla redan befintlig ianspråktagen mark, inga större kommunala investeringar behövs. Jarlabergsvägen och torget ska byggas om till en mer stadsmässig gata i samband med planens genomförande. Utbyggnaden av allmän plats finansieras genom exploateringsersättning och genom den ersättning som fås i samband med överlåtelse av kommunal mark (se mer angående kommunala investeringsbehov och finansiering i kapitel 4, avsnittet *Ekonomiska frågor*).

### **Kulturmiljö och landskapsbild**

Detaljplanen bedöms inte innebära någon påverkan på riksintresset för kulturmiljövården som avser farledsmiljön. Föreslagen bebyggelse blir inte synlig från farleden. Det finns inga andra utpekade kulturhistoriska värden som påverkas.

Utbyggnadsförslaget innebär en lokal påverkan på stads- och landskapsbilden då den föreslagna bebyggelsen är högre än omgivningens bebyggelse och på så vis blir påtaglig/synlig i närmiljön. Det är viktigt att de nya husen förblir smala och att bostadsgårdarna mellan husen blir gröna/vegetationsrika samt att grönskan mot omgivande bebyggelse kan bevaras eller återskapas. Trots att de föreslagna byggnaderna är högre än omkringliggande hus bedöms utbyggnadsförslaget som helhet, med smala volymer och generösa släpp mellan husen, vara anpassat till sin omgivning.

### **Natur**

Naturmark exploateras och omvandlas till bebyggelse. Ett flertal äldre tallar avverkas och ett tätortsnära naturvärdesobjekt minskar i sin storlek. För att kompensera för förlusten av

naturvärden rekommenderas att använda avverkade tallar för att anlägga faunadepåer i angränsande naturmark.

### Miljö kvalitetsnormer för luft

Samtliga miljö kvalitetsnormer för luft kommer att uppnås inom planområdet. Viss ökning av transporter sker i området men området ligger i ett kollektivtrafiknära läge som begränsar ökningen av trafik och utsläpp.

### Dagvatten och miljö kvalitetsnormer för vatten

Det finns två alternativa lösningar till hur dagvattnet ska tas om hand. Öppen lösning med en gestaltad övergång mellan fastigheterna (förslaget kräver en överenskommelse med Brf Fjädersn) eller ett system med ledningar under mark. I den öppna lösningen fördröjs dagvatten på många olika ställen innan den når recipienten. Ränndalarna på gården leder vattnet till ett långsmalt dagvattenmagasin där det sker en kontrollerad översvämning. Magasinvolym är konstruerad efter beräkningar i dagvattenutredningen. Vatten som inte tas upp av växter, jorden eller avdunstar leds via dagvattenrör till kommunens dagvattensystem. För lösningen under mark läggs byggs ett system med dagvattenbrunnar och ledningar längs fastighetsgränsen. Ledningarna dimensioneras så att de klarar kraven från dagvattenutredning. Fördröjning skall ske i underjordiska magasin i form av betongrör eller så kallade dagvattenbackar. (se vidare i kapitel 4, avsnittet *Tekniska åtgärder - Dagvatten*).

För att uppnå miljö kvalitetsnormerna är det viktigt att parkeringen förläggs under tak vilket förbättrar föroreningspåverkan av dagvattnet samt att de LOD-åtgärder som genomförs har en renande funktion av dagvattnet och inte enbart en fördröjande effekt.

Föroreningssituationen bedöms förbättras något efter exploatering jämfört med i dagsläget. Detta främst på grund av att parkeringsytorna ovan mark försvinner och ersätts med underjordiskt garage där dagvattnet renas med hjälp av oljeavskiljare och sedan ansluts till spillvattenledning.

### Hushållning med naturresurser /Hållbarhet

Planförslaget innebär ett effektivt utnyttjande av redan ianspråktagen mark, men planen kommer dock innebära att en andel sammanhängande naturmark (tallar och hållmark) med utpekade naturvärden tas bort och ersätts av bebyggelse.

De i detaljplanen definierade åtgärderna för att nå hållbarhetsmålen kan leda till positiva effekter ur ett hållbarhetsperspektiv. En stor utmaning är särskilt dagvattenhanteringen då naturlig infiltration inom kvartersmarken är begränsad, men med platsanpassade lösningar i kombination med tillskapad växtlighet och materialval kan positiva effekter uppnås.

Planförslaget innebär fler boende och besökare i området och därmed delvis högre trafikflöden och transporter till området. Men det kollektivtrafik- och servicenära läget, den omedelbara närheten till framtida tunnelbanestation, i kombination med främjande åtgärder för alternativa färdmedel än bilen, bör leda till ett generellt mindre bilberoende per person i området.

### Klimatpåverkan

Dagvattenutredning och skyfallsanalys visar att den nordöstra delen av området är i riskzonen för att få stående vatten vid ett skyfall.

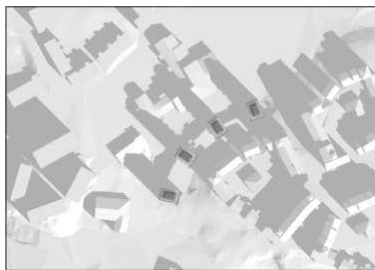
### Förorenad mark

Inom planområdet finns inga kända markföroreningar registrerade i Länsstyrelsens MIFO-databas över förorenad mark. Sydost och väster om området finns potentiellt förorenade områden baserat på tidigare verksamheter. Områdena är inte klassade. Marksanering bedöms inte vara nödvändig. Om markföroreningar skulle påträffas ska sanering ske i samråd med tillsynsmyndighet.

### Lokalklimat

#### Sol- och skuggstudier

Utbyggnadsförslaget ligger som närmast 16 meter från befintlig bebyggelse. De smäckra volymerna med sin placering i ”soljädersform” innebär att skuggan förflyttas snabbt, vilket ofta innebär tillfällig påverkan av skuggning. Solstudier från vårdagjämning visar att utbyggnadsförslaget påverkar befintlig bebyggelse i begränsad omfattning. Viss skugga finns över skolgården på morgonen och torget skuggas under förmiddagen. Solstudier från sommaren visar att befintliga bostäder delvis skuggas under sen eftermiddag/kväll. Klockan 15.00 under såväl sommar och vår skuggas de nya bostädernas bostadsgårdar.



20 MARS 9.00



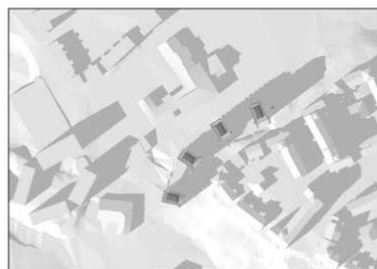
20 MARS 10.00



20 MARS 11.00



20 MARS 13.00

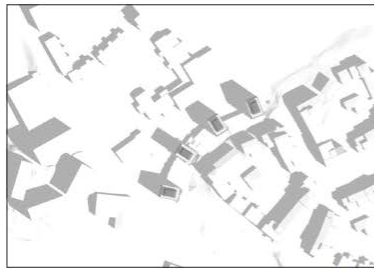


20 MARS 15.00

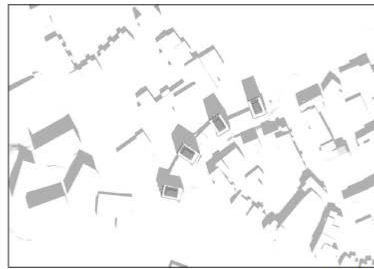


20 MARS 17.00

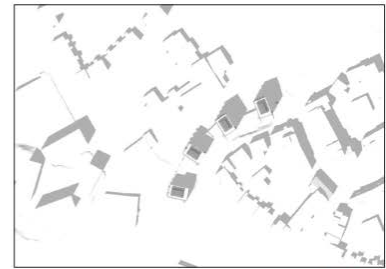
Solstudie. 20 mars. Illustration: Varg arkitekter.



20 JUNI 9.00



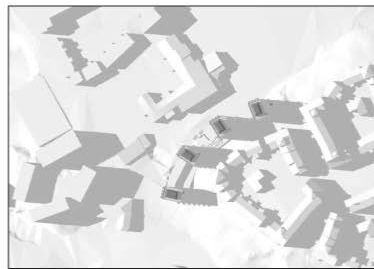
20 JUNI 11.00



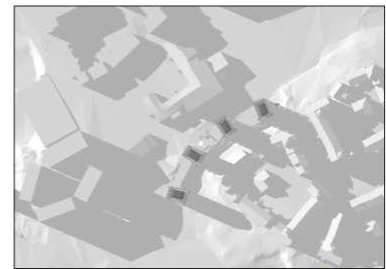
20 JUNI 13.00



20 JUNI 15.00



20 JUNI 17.00



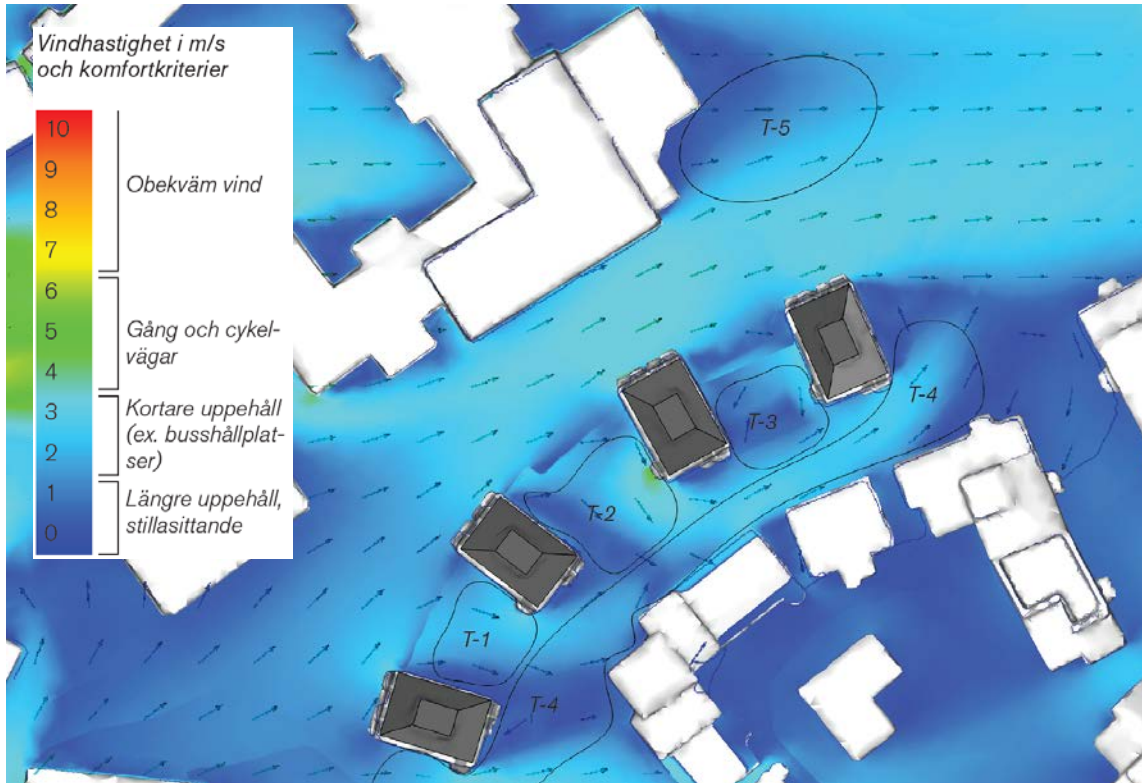
20 JUNI 18.30

Solstudie. 20 juni. Illustration: Varg arkitekter.

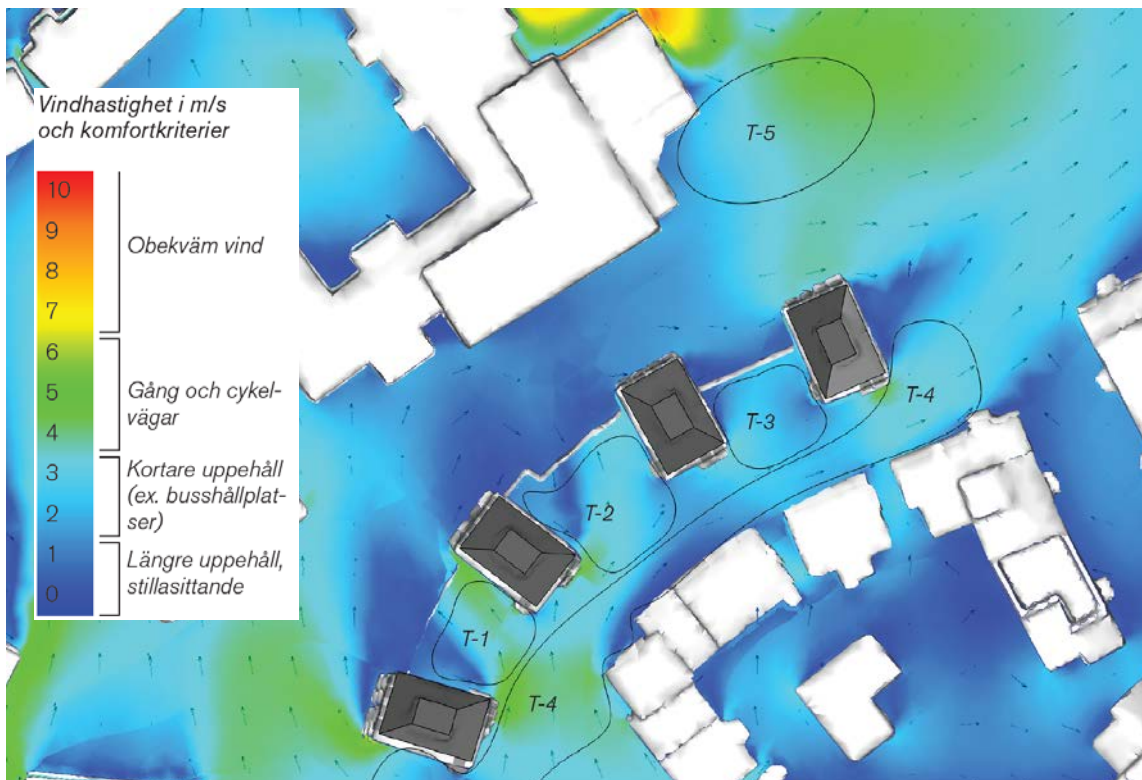
### Vindkomfortstudie

En vindkomfortstudie har tagits fram av White, 2016-08-02 och uppdaterad 2017-08-21, i syfte att utreda de nya byggnadernas påverkan på den omgivande miljön ur ett vindkomfortperspektiv. Majoriteten av de terrasserade bostadsgårdarna mellan byggnaderna (T-1, T-2 och T-3 i figurerna nedan) visar på låga vindhastigheter kring 0–3 meter per sekund vilket indikerar ett relativt gott skydd mot de förhärskande vindriktningarna i dessa områden. Området T-1 visar sig dock känsligare mot sydliga vindar vilket kan skapa obekväma vindsituationer vid stillasittande och kortare uppehållen. Detsamma gäller ett litet område på östra sidan av T-2 vid västliga vindar. I dessa zoner bör man om möjligt undvika att placera sittplatser/trädgränsgrupper alternativt skulle träd kunna placeras strategiskt för att skydda dessa ytor från den västliga respektive sydliga vinden. Gångstigen som går längs den sydöstra sidan av byggnaderna (område T-4) är ganska bra skyddad av de nya byggnaderna. Det är i södra delen av området som stigen exponeras för sydliga vindar.

Torgytan, T-5, visar låga vindhastigheter för västlig vind (0–2 m/s). Resultat för sydliga vindar på östra sidan av torget är något högre (4–5 meter per sekund) än vad som rekommenderas för kortare vistelser. Emellertid skyddar troligtvis träden, som inte ingick i simuleringen, mot sydliga vindar och minskar vindhastigheten till bekväma nivåer inom området. Den nu uppdaterade studien omfattar även bostadsgårdarna sydost om föreslagna bebyggelse. Studien visar att de ligger väl skyddade av bostäder på 2-3 våningar och att den nya bebyggelsen av erfarenhet inte har någon påverkan på vindsituationen. Sammanfattningsvis innebär inte de nya föreslagna byggnaderna att några platser i omgivningen utsätts för obekväma vind.



Vindhastigheten simulerad 1,5 meter från marken: vind från väst med hastigheten 5 meter per sekund. Färgskalan talar om hur vindhastigheten påverkar den termiska komforten på platsen. Illustration: White



Vindhastigheten simulerad 1,5 meter från marken: vind från syd med hastigheten 5 meter per sekund. Färgskalan talar om hur vindhastigheten påverkar den termiska komforten på platsen.



### Konsekvenser för fastighetsägare

Detaljplanen föranleder följande konsekvenser för Brf Fjädern, fastighet Sicklaön 367:4.

- Eventuella anläggningsåtgärder såsom marknivåanpassning till följd av släntintrång.
- Servisledning med placering inom u-område i befintlig detaljplan behöver läggas om i samband med genomförande av planförslaget.
- Planförslaget innebär konsekvenser för en del av de befintliga boendes siktbarheter. En viss påverkan finns även genom skuggning, (se vidare i avsnittet *Konsekvenser – lokalklimat*)
- Upprustningen av Jarlabergsvägen samt uppförandet av de nya bostadshusen innebär byggtrafik och buller under genomförandet.
- Dagvatten från Brf Fjäderns angränsande fastighet Sicklaön 367:4 rinner idag till planområdet. Planerade åtgärder för hantering av dagvatten inom planområdet innebär inte någon investerings- eller driftkostnad för den angränsande fastigheten.

Detaljplanen föranleder följande konsekvenser för Brf Tullen, fastighet Sicklaön 367:6.

- Planförslaget innebär konsekvenser för en del av de befintliga boendes siktbarheter.
- Upprustningen av Jarlabergsvägen samt uppförandet av de nya bostadshusen innebär byggtrafik och buller under genomförandet.

Detaljplanen föranleder följande konsekvenser för kommunens fastighet Sicklaön 14:1.

- ÅVS flyttas och anläggs längs med Jarlabergsvägen på Sicklaön 14:1.
- Eventuella anläggningsåtgärder såsom marknivåanpassning till följd av släntintrång.
- Servisledning med placering inom u-område i befintlig detaljplan behöver läggas om i samband med genomförande av planförslaget. Ledningen ska flyttas med bibehållen funktion till kommunens fastighet Sicklaön 14:1 och anslutas till anvisad förbindelsepunkt i Jarlabergsvägen.

Detaljplanen föranleder följande konsekvenser för Rikshem Skolfastigheter AB, fastighet Sicklaön 369:1.

- Upprustningen av Jarlabergsvägen samt uppförandet av de nya bostadshusen innebär byggtrafik och buller under genomförandet.
- Bullerdämpande åtgärd på fläktanordning.

## 5. Så genomförs planen

Denna detaljplan ger rättigheter att använda marken för olika ändamål men är även en förberedelse för hur genomförandet ska organiseras. Under detta avsnitt beskrivs vilka tillstånd som behövs, vem som ansvarar för utbyggnad och skötsel samt vilka förändringar planen innebär fastighetsrättsligt, tekniskt och ekonomiskt.

### Förslag till tidplan

Tidplanen nedan utgör ett förslag till tidplan för hur planen ska tas fram och genomföras.

Plansamråd	3:e kvartalet 2016
Granskning	1:a kvartalet 2018
Kommunfullmäktiges antagande	3:e kvartalet 2018
Laga kraft	4:e kvartalet 2018

Utbyggnad enligt planförslaget kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Byggstart kan tidigast ske under 2019 under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.

Tidplan för kommunens ombyggnad av Jarlabergsvägen ska samordnas med planens genomförande i övrigt, liksom med andra samtidigt pågående anläggningsarbeten gällande utbyggnad av ny infrastruktur inom Centrala Nacka.

Enskilt byggande, det vill säga ansökan om bygglov, kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Fastigheten kan anslutas till det kommunala VA-nätet efter det att VA-utbyggnaden är klar och förbindelsepunkt är upprättad och slutbesiktigad.

### Genomförandetid, garanterad tid då planen gäller

De rättigheter i form av angiven markanvändning, byggrätter med mera som detaljplanen ger upphov till är gällande tills detaljplanen upphävs eller ändras. Under en viss tid, den så kallade genomförandetiden, ska dock fastighetsägare och berörda kunna utgå från att deras rättighet enligt planen inte ändras. Genomförandetiden för denna detaljplan är 5 år från den tidpunkt då detaljplanen vinner laga kraft.

### Ansvarsfördelning

Nacka kommun ska genom natur- och trafiknämnden vara huvudman för allmänna platser, det vill säga för all utbyggnad och skötsel av gatu-, torg- och parkmark inom planområdet. Kommunen ansvarar för utbyggnaden av allmänna gator och anläggningar.

Exploatören ska vara huvudman för kvartersmarken, det vill säga all utbyggnad och skötsel av områden för bostäder och lokaler. Nacka vatten och avfall AB ska vara huvudman för utbyggnad och skötsel av det allmänna VA-nätet och Nacka Energi för utbyggnad och skötsel av det allmänna elnätet.

Exploaterings-, avtals- och övriga genomförandefrågor handläggs av exploateringsenheten i Nacka kommun. Fastighetsbildningsåtgärder genomförs, efter ansökan, av

lantmäterimyndigheten i Nacka kommun. Nybyggnadskarta upprättas, efter beställning, av lantmäterienheten i Nacka kommun. Ansökan om marklov, bygglov och anmälan handläggs av bygglovenheten i Nacka kommun.

### **Avtal**

Ett detaljplaneavtal har upprättats mellan kommunen och exploatören, som reglerar hur planarbetet ska finansieras.

Ett markanvisningsavtal och ett exploateringsavtal ska träffas mellan kommunen och exploatören och godkännas av kommunfullmäktige innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige. Avtalen reglerar parternas ansvar för genomförandet av detaljplanen och kostnadsansvar.

I exploateringsavtalet och markanvisningsavtalet för Jarlabergsvägen regleras överlåtelser mellan kommunal mark inom fastigheten Sicklaön 14:1 och kvartersmark inom fastigheten Sicklaön 367:5 genom fastighetsreglering (delar av befintlig kvartersmark överläts till allmän plats och delar av befintlig allmän platsmark överläts till kvartersmark). Exploateringsavtalet och markanvisningsavtalet kommer huvudsakligen även att omfatta reglering av utbyggnad av allmän gata och torgytor, reglering av 3D-utrymme, omfattningen av sociala bostäder i de nya byggnaderna, åtgärder för dagvattenhantering, flytt av VA-ledningar, skydd av mark och vegetation, säkerställande av garagets konstruktion under torget etcetera. Avtalen ger även en anvisning om tidplan för genomförandet, fastighetsbildning, avgifter för VA-anslutning och kontakten med olika myndigheter.

Övriga avtal som behöver träffas:

- Avtal avseende ny lokalisering av återvinningsstationen med Svenska Förpacknings- & Tidningsinsamlingen AB (FTI) på kommunens fastighet.
- Avtal mellan Exploatören, ledningsägaren Nacka vatten och avfall AB och fastighetsägaren Brf Fjädern avseende flytt av ledning inom ledningsrätt som servar bostadsrättsföreningens fastighet.
- Avtal mellan Exploatören och Rikshem AB gällande fläktanordning på skolbyggnadens tak.
- Eventuellt avtal mellan Exploatören och Brf Fjädern för uppfyllnad av mark inom Brf:ens fastighet.

Se vidare i avsnittet *Tekniska åtgärder*.

### **Fastighetsrättsliga åtgärder**

Detaljplanen ger möjlighet till överlåtelse av två markområden omfattande totalt cirka 900 kvadratmeter genom fastighetsreglering från kommunens fastighet Sicklaön 14:1 till exploatörens fastighet Sicklaön 367:5. En värdering kommer ligga till grund för det belopp exploatören ska erlagga kommunen för marken, vilket säkerställs genom exploateringsavtalet. Dessutom ger detaljplanen möjlighet till att fastighetens gräns mot Jarlabergsvägen justeras i enlighet med plankartan, vilket i huvudsak innebär att nuvarande

kvartersmark överläts till allmän plats. Ansökan om fastighetsförrättning hanteras av kommunen, exploatören står för förrättningskostnaderna.

Torgytan mellan de norra husen i planförslaget föreslås vara allmän plats, vilket föranleder en tredimensionell fastighetsbildning för del av det underliggande garaget tillhörande den blivande bostadsfastigheten. Kommunen ansöker om nödvändiga fastighetsbildningsåtgärder hos lantmäterimyndigheten, exploatören står för kostnaderna. Det tredimensionella fastighetsutrymmet kommer tillhöra fastigheten Sicklaön 367:5 och utgöra garagets konstruktion samt dess tät- och skyddsskikt.

Fastigheten Sicklaön 367:5 belastas av ledningsrätt för spillvattenledning, förlagd inom område i gällande detaljplan. Servisledningen är inskriven till förmån för Nacka kommun, men betjänar Brf Fjäders fastighet Sicklaön 367:4. Nacka vatten och avfall AB är ledningsägare. Ledningen behöver flyttas inför genomförandet av den nya detaljplanen. Den omförlagda ledningen från Brf Fjäders fastighet Sicklaön 367:4 ska i lantmäteriförrättning säkras även fortsatt genom ny ledningsrätt på kommunens fastighet Sicklaön 14:1. Exploatören ska upprätta ett avtal med Nacka vatten och avfall AB för flytt av ledningen. Exploatören ombesörjer och bekostar omförläggning av ledningen samt lantmäteriförrättning.

För nätstation inom planområdet ska egen fastighet bildas eller ledningsrätt upplåtas. Nacka Energi ska ansöka om fastighetsbildning eller bildande av ledningsrätt för att säkerställa sina rättigheter.

## **Tekniska åtgärder**

### **Trafikanläggningar**

Jarlabergsvägen föreslås omgestaltas till att bli mer av en stadsgata med ett tydligare gaturum. Gatans höjdsättning behöver preliminärt inte förändras väsentligt.

Systemhandling för Jarlabergsvägen håller på att tas fram i vilken man från ett helhetsperspektiv (trafik, angöring, ledningsnät, växtlighet, ytlig dagvattenhantering etcetera) tar fram ett förslag för gatans utformning. Vid projekteringen av ny gata ska även lösningar för infarter/angöring till skolfastigheten på gatans västra sida studeras.

Gestaltningssprogrammet förtydligar och beskriver vidare detaljplanens intentioner vad gäller ombyggnad av Jarlabergsvägen och allmän plats inom planområdet.

Samordning och tidplan för utbyggnaden av allmän plats och kvartersmark överenskommes i exploateringsavtalet.

## **Buller**

Idag förekommer verksamhetsbuller från angränsande fastighets fläktanläggning på skolans tak, (se mer i kapitel 2 *Planförslaget*, avsnitt *Buller*). För att säkerställa en god ljudmiljö föreslås i första hand att fläktanläggningen åtgärdas, genom byte av fläktanordning eller avskärmning av fläktarna, vilket ska säkerställas genom avtal mellan fastighetsägaren Rikshem AB och exploatören. Detta ska följas upp i projektering.

## **Parkering**

Parkeringsgarage anläggs under de nya husen med angöring söderifrån genom utvändigt ramp i höjd med korsningen Jarlabergsvägen-Fyrspannsvägen.

Del av garaget planeras att fastighetsbildas tredimensionellt och överbyggas med en offentlig torgyta. Torgytan kommer kommunen äga och förvalta. Fastighetsägaren ansvarar för att anlägga en konstruktion som uppfyller tekniska krav på täthet och beständighet, enligt kommunens anvisningar. En god samordning mellan Kommunen och Exploatören vid uppförandet av garage och torgyta säkerställs i exploateringsavtalet.

## **Vatten och avlopp**

Kommunen ser till att VA-ledningar finns framdragna till fastighetsgräns. Kommunen utreder och anvisar lämpliga förbindelsepunkter vid fastighetsgräns. Från fastighetsgräns ansvarar fastighetsägaren själv för utbyggnad och inkoppling. Bolaget ska erlägga VA-anläggningsavgift enligt vid varje tidpunkt gällande VA-taxa.

Spillvattenledningen som betjänar Brf Fjädersn behöver flyttas i samband med detaljplanens utbyggnad. Exploatören bekostar flytten av spillvattenledningen i samband med detaljplanens utbyggnad.

En övergripande kapacitetsutredning för det befintliga ledningsnätet inom centrala Nacka ska göras, inklusive planområdet. Utgångspunkten är att befintligt ledningsnät i Jarlabergsvägen i huvudsak inte kommer att förändras.

## **Dagvattenhantering**

### *Kvartersmarkens dagvattenhantering*

Det finns två alternativa lösningar till hur dagvattnet ska tas om hand. Öppen lösning med en gestaltad övergång mellan fastigheterna eller ett system med ledningar under mark. Förslaget med en öppen dagvattenlösning kräver en överenskommelse med fastighetsägaren till Sicklaön 367:4 i och med att viss del av Sicklaön 367:4 mark behöver utnyttjas.

Fastighetsägaren är huvudman för dagvattenhanteringen och exploateringsavtalet säkerställer att en skötselplan upprättas.

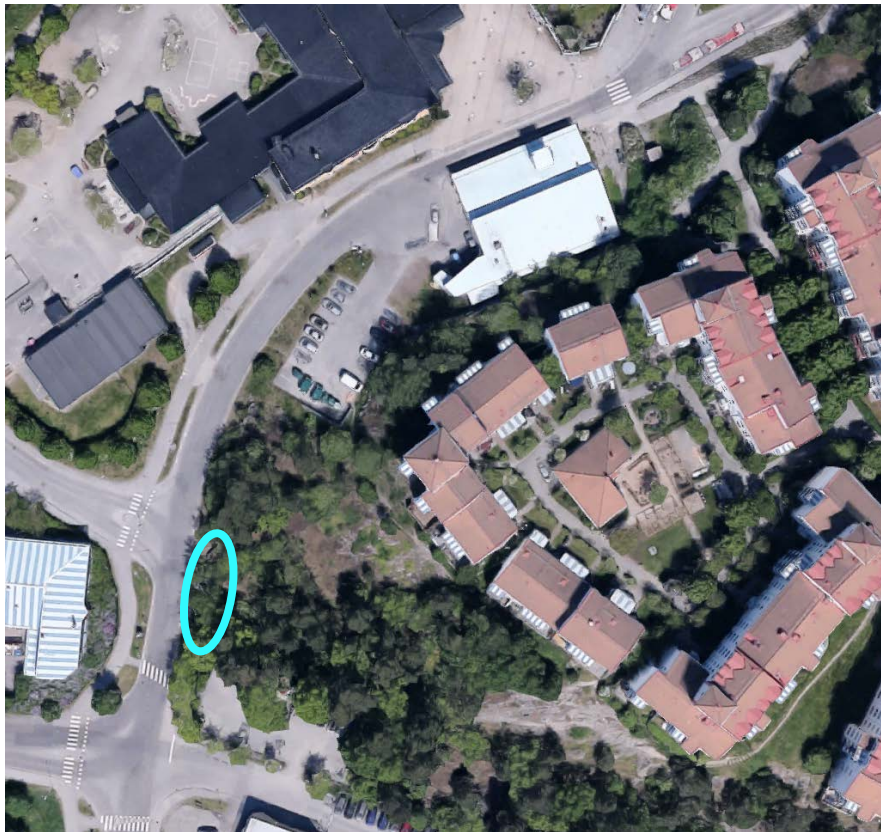
### *Dagvattenhantering inom allmän plats*

Dagvatten från Jarlabergsvägen avleds genom befintligt ledningsnät i gatan. I den tekniska systemhandlingen för gatuutformning redovisas fördröjning av dagvatten via skelettjordar och gatuträd.

### **Avfallshantering**

Avfall hanteras inom kvartersmark genom bottentömmande avfallsbehållare samt miljörum. Hämtning med sopbil sker från Jarlabergsvägen, utrymme för angöring ska säkerställas vid projektering av ny gata.

Idag finns en återvinningsstation inom planområdet tillhörande Svenska Förpacknings- & Tidningsinsamlingen AB (FTI), vilken inte kan finnas kvar på nuvarande plats när detaljplanen genomförs. Återvinningsstationen föreslås istället ges en ny placering längs med Jarlabergsvägen strax söder om planområdet inom fastigheten Sicklaön 14:1.



Ny placering av återvinningsstation.

Exploatören, kommunen och FTI ska genom att ta fram nödvändiga avtal och lov gemensamt verka för att flytta återvinningsstationen till annan lämplig plats.

### **Ekonomiska frågor**

Exploatören bekostar all utbyggnad inom kvartersmark samt erlägger exploateringsbidrag med ett schablonbelopp för utbyggnad av allmänna anläggningar. Kostnadsansvar för planens genomförande regleras i detalj i exploateringsavtalet.

### **Medfinansiering av tunnelbana**

En tunnelbanelinje ska byggas ut till Nacka. Kommunen har åtagit att själva eller genom annan markägare/bostadsexploatör uppföra cirka 14 000 bostäder på västra Sicklaön samt ett internt mål om att 10 000 nya arbetsplatser ska tillkomma på västra Sicklaön. Bebyggelsen ska vara färdigställd senast under år 2030. Kommunen ska bidra med 850 miljoner kronor i medfinansiering av utbyggnad av tunnelbana. Exploatörer och fastighetsägare på västra Sicklaön kommer att ta del av de fördelar som utbyggnaden av tunnelbanan medför såsom förbättrade kommunikationer, möjlighet att förtäta och bygga stad, ökade resurser från kommunen för mer effektiv detaljplaneläggning, ökade fastighetsvärden på västra Sicklaön och därtill ökade försäljningspriser av fastigheter. Samtliga exploatörer inom västra Sicklaön ska därför medfinansiera utbyggnaden av tunnelbanan. Beloppen fastställs i samband med tecknande av exploaterings- eller markanvisningsavtal.

### **Kommunala investeringar**

Planförslaget innebär utbyggnad och ombyggnad av allmän plats (torget och Jarlabergsvägen). Utbyggnaden av allmän plats finansieras genom exploateringsersättning. En kalkyl över investeringskostnaderna avseende allmänna anläggningar kommer att tas fram i senare skede efter genomförd projektering av systemhandlingar.

### **VA-anläggningsavgift**

Vid anslutning till kommunens VA-nät tas anläggningsavgift ut enligt vid tidpunkten gällande VA-taxa. För åtgärder inom kvartersmark ansvarar exploatören för samtliga kostnader.

### **Bygglovsavgift**

Kommunen tar ut avgifter för bygglov och anmälan enligt gällande taxa.

### **Fastighetsrättsliga avgifter**

För eventuella fastighetsrättsliga åtgärder inom kvartersmark ansvarar fastighetsägaren själv. Lantmäterimyndigheten tar ut en avgift enligt taxa.

## 6. Medverkande i planarbetet

Planarbetet har bedrivits av Love Edenberg på planenheten, Johan Björkman och Gunilla Stålfelt på exploateringsenheten/Torkel Öste Fastigheter, med stöd av Anna Härlin, Elenor Lennartsson och Robert Moberg på Sweco. Övriga medverkande i planarbetet är miljöenheten, park- och naturenheten, trafiknheten, vägenheten, bygglovenheten, Kommunikationsenheten, lantmäterienheten och Nacka vatten och avfall AB.

Planenheten

Angela Jonasson  
Biträdande planchef

Love Edenberg  
Planarkitekt