



§ 273

Dnr KFKS 2013/231-219

Strukturplan för västra Sicklaön, information

Beslut

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden noterar informationen till protokollet.

Ärendet

Översiktsplanerare Sven Andersson informerade i ärendet.

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutade den 23 april 2013 att ge planenheten i uppdrag att gemensamt med exploateringsenheten och trafikenheten ta fram en strukturplan för västra Sicklaön. Strukturplanen ska beskriva:

- Bebyggelsestruktur (befintlig, ny och offentliga rum)
- Övergripande trafiksystem (flöden), vägar, kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik
- Viktiga rörelsestråk (befintliga och nya)
- Viktiga kopplingspunkter och noder (befintliga och nya)
- Övergripande grönstruktur

Arbetet med strukturplanen har hittills koncentrerats på att definiera de utgångspunkter som ska ligga till grund för planen. Dessa utgångspunkter redovisades i en presentation för nämnden.

Handlingar i ärendet

Planenhetens tjänsteskrivelse 2013-09-27

Beslutsgång

Nämnden tackade för informationen och noterade den till protokollet.

Anteckningar

Leif Holmberg (C) gjorde följande anteckning till protokollet:

”Arbetet med strukturplan är mycket viktigt för Nackasamhället. Att planera för att öka framkomligheten är mycket viktig. En väldigt viktig pusselbit i detta är parkeringsavgifterna, det är mycket troligt att när parkeringsavgifter införs brett i kommunen, men framförallt på västra sicklaön kommer människors beteende att förändras. På några års sikt blir det starkare incitament för enskilda att avstå från egen bil till förmån för bilpool, cykel och kollektivtrafik. Strukturplanen bör titta på möjligheten att antingen skapa en övergång mellan Planiavägen och Värmdövägen eller titta på möjligheten att sänka Saltsjöbanans spår någon meter eller två, för att möjliggöra en bro över. Vi inser att detta är mycket svårt, men dagens barriär som spåret utgör är ett stort problem. Järnleden vid kyrkviken bör antingen göras om till väldigt långsamtgående eller helt göras om till park. Kyrkvikens strand och området upp mot Värmdövägen har en stor potential bli en fantastisk stadspark.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Anders Tiger (KD) och Jack Sjölund (KD) gjorde följande anteckning till protokollet:
”I arbetet med Strukturplanen och med Detaljplaneprogrammet för Planiaområdet finns det en punkt som tydligare borde markeras, nämligen vikten av att koppla ihop Planiavägen med Värmdövägen. Både i strukturplanen för Västra Sicklaön och i detaljplaneprogrammet för Planiaområdet väjer man för de ekonomiska och tekniska svårigheterna med detta. Alla möjligheter är dock inte uttömda. Med den exploateringsgrad som är önskvärd på Västra Sicklaön är det fel att bygga in en så stor svaghet. Områdets centrala betydelse för den stadskaraktär som vi eftersträvar på Västra Sicklaön kräver en större satsning än den planerade. Om man börjar bygga Planiaområdet så som planerna presenteras så kommer möjligheten att åstadkomma denna koppling antagligen byggas bort för gott, både tekniskt, ekonomiskt och estetiskt. Det kommer vi Kristdemokrater ha svårt att stödja. Vi vill se ett alternativ där dessa vägar byggs ihop.”

Bjarne Hanson (FP) gjorde följande anteckning till protokollet:

”-Stadsmiljö och stadsbyggnadsfunktion

I den nya staden skall det vara lätt att förflytta sig med cykel eller till fots. Nuvarande trafikleder skall omvandlas till stadsgator, gärna med exempel hämtade från Hammarby sjöstad. Bebyggelsen i Sickla strand och Sickla allé utefter Järlaleden bör användas i planarbetet som varnande exempel. Våra ”Ö”-sambällen skall byggas ihop. De olika karaktärerna på samhällena bidrar till att skapa en spännande intressant stad att bo i. Nacka är inte Hammarby sjöstad!

-Tunnelbanan

Vi måste få till en tunnelbanestation i Järloområdet.

-Planiavägens koppling till Värmdövägen

Frågan avhandlas under punkt 7 Planiaområdet

-Östra Järlaleden

Östra Järlaleden måste bort, ifall vi skall få till en värdefull centralt belägen park mellan Sicklas nybyggelse och Järlo.

-Saltsjö-Järlo som koppling och knutpunkt

Tunnelbanestation är ett måste. Här har vi stora möjligheter att bygga ihop Järlo sjö och Ekudden med ny bebyggelse på norra sidan. Helst bör man undersöka möjligheterna att flytta brandstationen. Hela området har stora möjligheter att bli navet i den kommande staden.

-Värmdöleden – grad av överdäckning/nedgrävning

En överdäckning utan bostadsbebyggelse är det mest realistiska förslaget. Överdäckningen är en förutsättning för den kommande bebyggelsen kring Vikdalsvägen och Griffelvägen. Överdäckningen bör få bli en mötesplats för idrottsaktiviteter och park, möjligen också för kollektivtrafik. Utrymme för framtida bussterminal måste planeras in.

-Bebyggelse på Ryssbergen

Nej”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Kaj Nyman (S) och Ingela Birgersson (S) gjorde följande anteckning till protokollet:

”Det råder stor politisk enighet om att bygga tät och blandad stad på västra Sicklaön. En förutsättning för detta är givetvis att tunnelbanan byggs ut till Nacka (med fortsättning till Orminge). Därutöver finns det ett antal knäckfrågor som måste hitta sin lösning.

- Den viktigaste: Tunnelbana och övrig kollektivtrafik. Även om tunnelbanan är den viktigaste förutsättningen för att bygga ut västra Sicklaön till tät och blandad stad kommer vi att fortsatt vara beroende av ett bra bussnät. Och en fråga som då infinner sig är: vart tar alla bussar vägen om Värmdövägen blir en stadsgata? Som den för övrigt bör bli, med verksamheter i bottenvåningen.
- Saltsjöbanans barriäreffekt. Landstinget har nu bestämt sig för att behålla Saltsjöbanan. Barriären blir kvar. Hur kan den överbyggas? Det mest akuta exemplet är kopplingen mellan Planiavägen och Värmdövägen, men också sträckan mellan Nacka station och Järsla station behöver vi titta på. Särskilt om visionen om att stänga Järlaleden utmed Kyrkviken blir verklighet.
- Ett viktigt krav är att tunnelbanan får en station vid Järsla (nuvarande Järsla station). Det vore också önskvärt att tunnelbanan fick en sträckning förbi Henriksdal för att förbättra möjligheterna till en tätare bebyggelse i det området.
- Kopplingen mellan Hammarby sjöstad och Sickla. Sicklavägen är en av de barriärer som delar de olika delarna av den täta och blandade staden. Kan den krympas? Eller med andra ord, hur får man bort den tunga trafik som idag motiverar stora säkerhetsavstånd mellan byggnader och vägbana? Kan den flyttas över till motorvägen? Måste långtradarna landa med Finlandsfärjorna vid Stadsgården?
- Stadsmässigheten bör också gälla tillkommande bebyggelse (inte bara utmed Värmdövägen). Visst är topografin ett hinder, men det har man lyckats lösa i Stockholm (på Söder, t ex). Sammanlänkningen av Finntorp och Alphyddan kunde kanske utvecklas mer än i det planprogram för Planiavägen som nu är moget för samråd.
- Infrastrukturen är viktig, inte bara trafiken utan också till exempel skola/förskola och äldreomsorg. Vi måste bevaka att behovet av särskilda boenden för äldre tillgodoses.
- Det är också viktigt att behålla små gröna ytor när bebyggelsen växer. Vid sidan av Ryssbergen (se nedan) tänker vi också på den tänkta parken vid Kyrkviken, stranden vid Sickla strand (med kopplingen till Nackareservatet) och strandpromenaden utmed Svindersviken.
- Ryssbergen bör inte bebyggas. Det är den stora gröna lungan i området, som tillsammans med den blåa lungan (Svindersviken) ger luft åt området när det i övrigt blir mer tätbebyggt.
- Sickla köp kvarter. Ett glest utnyttjat område som alstrar väldigt mycket trafik. Vi bör inte tillåta mer handel där. Däremot kan man tänka sig bostäder (som, tror vi, ger ett annat trafikmönster).”

- - - - -

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande