



Miljö- och stadsbyggnadsnämnden
KFKS 2012/640-214
Planenheten
Nacka kommun
131 81 Nacka

2013-12-06

Yttrande över program för Planiaområdet.

Inledning

Nacka kommun vill skapa en tät och blandad stadsbebyggelse på Västra Sicklaön. Det nu aktuella programförslaget är ett led i detta arbete. Naturskyddsföreningen i Nacka ser positivt på att förtäta Västra Sicklaön och vi tror att det kan göras samtidigt som ekologiska värden värnas. I Vision och mål för Planiaområdet sägs att hållbarhet ska vara ett ledord i planeringen och att *"Ekologiska samband ska värnas och allehanda resurser utnyttjas på ett så effektivt sätt som möjligt."* Vi hoppas att dessa ambitioner verkligen fullföljs i den fortsatta planeringen.

Avgränsning av programområde

Vi skulle gärna se att även östra delen av Sickla köpmarknad ingick i programområdet. Här finns möjligheter att utnyttja marken på ett bättre sätt än att ha en gigantisk bilparkering t.ex. Att låta en så stor yta användas för bilparkering under några timmar varje dygn är inte att utnyttja resurser så effektivt som möjligt, för att knyta an till vad som sägs i Vision och mål för Planiaområdet.

Planeringsförutsättningar – Naturvärden

Om ekologiska samband ska värnas är det förstås viktigt att man vet hur dessa samband ser ut idag och vilka ekologiska värden som finns i området. En trädinventering har gjorts som underlag till programmet och vi har inget att tillföra till den då den är väl utförd och har fångat in de värdefulla träd och trädbestånd som finns i området. Att Sicklaön har många värdefulla träd, framförallt ekar, är inget nytt men de finns fortfarande behov av ytterligare inventeringar så att en mer heltäckande bild kan ges och inte minst viktigt hur de ekologiska sambanden ser ut, var finns det svaga länkar som kan förstärkas t.ex. Att en trädinventering har gjorts är mycket bra men det vore önskvärt, och om programmet mål om att värna ekologiska samband ska uppnås, att ytterligare inventeringar görs. Detta rekommenderas också i trädinventeringen: *"Andra naturvärden bör också omfattas av en kompletterande studie under barmarkssäsongen. Den kala bergknallen mellan Finntorp och Svindersviks skola erbjuder inte bara möjligheter till klättring och andra uteaktiviteter för barn utan har en hel del att berätta om senaste istiden."* Vidare står att *"För att få en komplett bild av de biologiska naturvärdena i området bör även andra årstider än vintern utnyttjas i kartläggningen."*

Alltför ofta ser vi att biologiska inventeringar görs vintertid vilket av naturliga skäl inte är optimalt. Det vore önskvärt att beställningar av framtida inventeringar i Nacka kommun görs så att de kan utföras under vår, sommar eller tidig höst.

De rekommendationer om kompletterande inventeringar som görs i trädinventeringen bör följas.

Inför all planering bör ekosystemtjänstanalyser utföras för att kartlägga vilka ekosystemtjänster som finns inom området så att planeringen sedan kan utgå från dessa. Detta för att vi inte ska bygga bort viktiga ekosystemtjänster som reglering av vattenflöden, pollinering, klimatutjämning, rening av luft m.m. Med ekosystemtjänstanalyser kan planeringen istället bidra med att förstärka ekosystemtjänsterna. En beskrivning av ett områdes naturvärden ger inte en heltäckande bild över ett grönområdes betydelse. Ett grönområde kan ha stor betydelse för t.ex. vattenreglering eller klimatutjämning utan att för den skull hysa några rödlistade arter.

Delområde A- Norra delen mellan Alphyddan och Finntorp

Vi avstyrker bebyggelse på Finntorpsberget medan man däremot gärna kan bygga på de föreslagna områdena nedanför berget där ingen naturmark tas i anspråk. Viktigt att Finntorpsbergets sluttningar inte exploateras då det enligt trädinventeringen områdena har höga naturvärden. Även om den föreslagna bebyggelsen på berget inte ser ut att behöva ta dessa mest värdefulla områden i anspråk har berget i sig värden för landskapsbilden och som nämns i trädinventeringen erbjuder berget möjligheter till klättring och andra uteaktiviteter och har geovetenskapliga värden som borde beskrivas i programmet.

Delområde B – Mellan Värmdövägen och Järlaleden samt mötet med Kyrkviken

Viktigt i detta område är att de två hus som pekats ut som särskilt bevarandevärde också verkligen kan bevaras. Även viktigt spara så många av träden som möjligt i det gamla villaområdet vid Sjötorpsvägen. De östligaste husen vid Sjötorpsvägen bör utgå ur planen så att en större park kan fås vid Kyrkviken, i synnerhet om inte Järlaleden kan stängas av för trafik.

Vi är mycket tveksamma till den föreslagna brygganläggningen och strandpromenaden. Vi finner det märkligt att man tycks utgå från att en reningsdamm behövs innan man vet resultatet av det försök som nu pågår med filter i dagvattenbrunnarna.

Viktigt här är att inte omöjliggöra att Planiavägen kopplas ihop med Värmdövägen. Att koppla ihop Planiavägen med Värmdövägen skulle möjliggöra att Järlaleden stängs av och marken kan utnyttjas för att utöka parken vid Kyrkviken. Nuvarande förslag ser dessvärre ut att försvåra, om inte omöjliggöra, en sådan framtida ihopkoppling.

Delområde C- Området runt Sickla skola samt mötet med Kyrkviken

Här finns ett mycket värdefullt ekbestånd av nyckelbiotopsklass som dessutom pekas ut som ett grönstråk på kartan på sid 40. Ändå föreslås bebyggelse i detta grönstråk. Det sägs att eventuell bebyggelse ska utgå ifrån att de stora ekarna bevaras. Vi ifrågasätter om det är möjligt att kombinera bebyggelse här med ett bevarande av ekarna och deras värden. Ekar behöver utrymme, både för sin krona och rotsystem, och ska de dessutom fungera som bärare av biologisk mångfald är det nödvändigt att de står öppet i landskapet och inte blir inträngda bland hus.

Denna del borde utgå från programmet. Övriga förslag i denna del har vi inga invändningar emot.

Trafik och parkering

Vi ser gärna att Planlavägen kopplas ihop med Värmdövägen. Då kan Järlaleden stängas av och parken vid Kyrkviken kan utvidgas på det som nu är asfalterad väg. Längre österut kan marken som frigörs användas för att bygga på.

Programmet tycks ha en tveksam inställning till att åstadkomma en sådan koppling vilket är olyckligt då det finns stora fördelar att uppnå.

I programmet nämns att Saltsjöbanan i framtiden kan omvandlas till spårväg. Detta gäller även den trafikutredning som gjorts inför programmet. Det är anmärkningsvärt att sådana formuleringar förekommer nu då landstinget nyligen beslutat att rusta upp Saltsjöbanan med bibehållen tågstandard. I trafikutredningen sägs:

En fråga som bör studeras vidare är vilken roll Saltsjöbanan kommer att få i en framtid då Sickla får en tunnelbanestation. En möjlighet är att Saltsjöbanan spelat ut sin roll som spårtrafik mellan Sickla och Stockholms innerstad när området försörjs via tunnelbana. Saltsjöbanan skulle då eventuellt kunna förkortas och en attraktiv bytespunkt mellan Saltsjöbanan, Tvärbanan, Tunnelbanan och busstrafik tillskapas i Sickla, se figur 24 på nästa sida. Fördelen med detta alternativ är att den barriär som Saltsjöbanan utgör idag inom programområdet försvinner och det skapas bättre möjligheter för en plankorsning mellan Planlavägen och Värmdövägen.

Vi vänder oss kraftigt emot att Saltsjöbanan skulle avkortas till Sickla station utan det är av största vikt att den även i framtiden fortsätter in till Slussen. Det är dessutom ett obegripligt resonemang om att en avkortning av Saltsjöbanan till Sickla skulle underlätta en hopkoppling av Planlavägen och Värmdövägen då Sickla station ligger väster om planområdet.

Att koppla ihop Planlavägen och Värmdövägen är mycket viktigt men det får inte gå ut över Saltsjöbanans standard.

I programmet nämns att ett parkeringstal på 0,8 är föreslaget för programområdet. Detta är alldeles för högt och rimmar illa med ambitionerna att bygga stad på Västra Sicklaön. Vi måste minska biltrafiken kraftigt av flera skäl. Vi har enormt stora utmaningar framför oss för att undvika en skenande klimatförändring. Den fysiska planeringen är en avgörande komponent för ett framgångsrikt klimatarbete. Samhället måste planeras för kraftigt minskade utsläpp och minskad biltrafik. Biltrafiken är oerhört utrymmeskrävande, stora markarealer asfalteras och naturområden hotas av en ständigt ökande biltrafik och bullret ökar i bebyggda områden med hälsorisker som följd.

Vi vill här påpeka att i den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2010, sägs att koldioxidutsläppen från trafiken ska minska med 30% till 2030. Detta ställer stora krav på planeringen. Planeringen måste styra bort från biltrafik till kollektivtrafik och gång/cykel. Det är mycket märkligt att man fortsätter planera för höga parkeringstal i det som ska bli Nacka stad.

Ronny Fors

Ordförande Naturskyddsföreningen i Nacka