

DETALJPLANEPROGRAM FÖR CENTRALA NACKA

SAMRÅDSHANDLING NOVEMBER 2014



NACKA BYGGER STAD

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

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

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

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

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

Mats Gerdau
Kommunstyrelsens ordförande



INNEHÅLL

SAMMANFATTNING.....	4
INLEDNING OCH BAKGRUND.....	6
VISION OCH MÅL FÖR CENTRALA NACKA.....	8
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR.....	10
PROGRAMFÖRSLAGET.....	20
PROGRAMFÖRSLAGETS MILJÖKONSEKvenser	46
GENOMFÖRANDE.....	54

SAMMANFATTNING

Syftet med detaljplaneprogrammet är att skapa en levande och attraktiv stadsärna i Nackas centrala delar. Arbetet utgår från visionen ”nära och nyskapande”. Planprogrammet är också en del i genomförandet av översiksplanens strategi ”en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön”. Det tar ett helhetsgrepp för den framtida stadsutvecklingen och underlättar för kommande detaljplaner.

- Centrala Nacka ska utvecklas till en attraktiv och hållbar stadsdel som i både sin utformning och funktion uppfattas som Nackas centrum.
- Centrala Nacka ska vara en levande och öppen stadsdel med attraktiva offentliga stråk och platser, samt en mångfald i innehåll: bostäder, arbetsplatser, handel, parker, kultur, service, skola och idrott.

Stockholmsregionen växer och alla tecken tyder på att denna utveckling kommer att fortsätta. Fler människor vill komma till regionen och ta del av det stora utbudet av arbete, nöjen samt spänningande och vackra miljöer. Närhet till Stockholm city, vatten, kommunikationer och service är faktorer som är efterfrågade. Centrala Nacka kan erbjuda allt detta och mycket mer.

I januari 2014 träffades ett avtal om utbyggnad av tunnelbanan mellan staten, Stockholms läns landsting och kommunerna Järfälla, Nacka, Solna och Stockholm. För Nackas del innebär avtalet att tunnelbanans blå linje

förlängs från Kungsträdgården till centrala Nacka. Avtalet innebär även ett åtagande för kommunen att bygga 13 500 bostäder inom västra Sicklaön till år 2030. Två av den nya tunnelbanelinjens stationer, Järla och Nacka centrum hamnar inom programområdet centrala Nacka.

Under 2013 genomförde Nacka kommun en omfattande dialog där ca 5000 nackabor involverades genom kommunens ”framtidsverkstad”. Ur alla de förslag som inkommit formades sedan en vision för byggandet av hela Nacka stad - nära och nyskapande. En övergripande strukturplan har tagits fram för västra Sicklaön. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutade i januari 2014 att strukturplanen ska vara utgångspunkt för den fortsatta stadsutvecklingen. I det fortsatta strukturplanearbeteet för hela västra Sicklaön studeras möjligheten av att förlägga Värmdöleden i bergtunnel på en längre sträcka. En översiktlig studie i denna fråga beskrivs i avsnittet ”Kan Värmdöleden förläggas i tunnel? (sid 30-31). I programförslaget redovisas Värmdöleden ändemot i sitt nuvarande läge.

Programförslaget utgår från de övergripande målen och visar hur centrala Nacka kan förvandlas till en levande stadsmiljö. Strukturen är en följd av landskapets förutsättningar och befintlig infrastruktur. Den nya tunnelbanan med två stationer i programområdet är av central betydelse för utvecklingen av staden i Nacka. För att ge

grundens till stadsens varierade serviceutbud behöver många människor vistas på en relativt liten yta. Den föreslagna tätheten är därför en förutsättning för ett verkligt stadsliv. Om hela området exploateras med relativt hög exploatering skulle det kunna rymma upp emot 5000 bostäder. Området innehåller emellertid många osäkerheter kring topografiska förhållanden, exploateringen av Ryssbergen, närheten till Värmdöleden och bebyggelse på mark som inte är kommunal. Därför redovisar programförslaget ca 4600 bostäder och ca 7000 arbetsplatser.

Utgångspunkten är att gestalta staden utifrån det offentliga rummet. Gator, torg och parker ska utgöra stommen och inte vara överblivna ytor. Inom centrala Nacka finns förutsättningar för en mångfald av offentliga platser. Mötet mellan det gamla och det nya kan tillsammans skapa stadsdelen och ge en extra dimension. Kvalitéer i det offentliga rummet är en förutsättning för ett bra stadsliv. Staden blir på detta sätt allas egendom, även om byggnaderna är privatägda.

Programförslaget strävar efter att stärka sambanden med omgivande stadsdelar, bland annat genom att däcka över Värmdöleden mellan Nacka Forum och Nacka strand. Målsättningen är en tät men också grön stad med ett centralt parkstråk och byggnader med gröna tak. Dagens huvudgator omvandlas till stadsgator med trädplanteringar

UPPDRAG OCH MÅL

samt bättre miljö och framkomlighet för fotgängare och cyklister. En mångfald av funktioner, mötesplatser och boendeformer är nödvändigt för den sociala hållbarheten. Det innebär att centrala Nacka ska innehålla en blandning av bostadstyper och upplåtelseformer, arbetsplatser, handel, kultur, idrott, skolor och förskolor samt goda möjligheter till rekreation. En grundtanke är också variation och flexibilitet, vilket innebär mindre exploateringsenheter som leder till större arkitektonisk variation samt en generell struktur som medger en etappvis utbyggnad och olika behov över tiden. Centrala Nacka ska också vara en förebild för hållbart byggande. Hanteringen av dagvatten är en central fråga som kräver bra lösningar för att klara av programförslagets exploateringsnivåer. Energieffektivitet, miljövänlig teknik, sunda materia och bulerdämpning är också ledord i den fortsatta planeringen.

Programområdet centrala Nacka är stort och kommer att byggas ut under lång tid. Förslaget redovisar därför en etappindelning med tre etapper. Etapp 1 innehåller mark som kan bebyggas i närtid, oberoende av förändringar i den övergripande infrastrukturen. Etapp 2 innehåller ett område kring Värmdöleden som är helt beroende av tunnelbanan, en ny bussterminal och kopplingar till Värmdöleden. Etappen innehåller också bebyggelse på Ryssbergen. Etapp 3 innehåller kommunal mark som inte kan tas i anspråk förrän befintliga verksamheter flyttats och privatägd mark som används för befintliga verksamheter, men som i framtiden skulle kunna utnyttjas mer effektivt.

- Programområdet ska ha ett effektivt markutnyttjande. Det beräknas kunna inrymma ca 4600 bostäder, ca 7000 arbetsplatser och ska ha plats för en vacker och livfull stadspark.
- En kollektivtrafiknod med tunnelbanestation och bra omstigningsmöjligheter till all busstrafik och generellt god tillgänglighet ska finnas i programområdet.
- Centrala Nacka ska integreras med omgivande stadsdelar, med hjälp av bebyggelse, grönstruktur och stråk för olika trafikslag.
- Idrottscentrum och skolorna ska finnas kvar inom området och få möjlighet att utvecklas. Såväl nya som befintliga anläggningar ska integreras i stadsstrukturen.
- En innovativ stadsutveckling ska ske där projektet "Konsten att bygga stad" lägger grunden.
- Miljöbelastningen på angränsande vattenområden ska minska när detaljplanerna genomförs.
- Centrala Nacka ska vara en förebild vad gäller hållbart byggande. Projektet ska även utreda möjligheterna att minimera buller och luftföroreningar som genereras av trafiken.
- Trafikplatserna längs Värmdöleden ska vara utformade med tanke på trafiktekniskt kapacitet, effektivt markutnyttjande och vara estetiskt tilltalande.
- Detaljplaneprogrammet ska innehålla en överräckning av Värmdöleden. De ekonomiska och tekniska konsekvenserna av en överräckning ska utredas i projektet.
- En mättlig exploatering av Ryssbergen ska utredas i samband med att en avgränsning av det framtida naturreservatet görs.
- Detaljplaneprogrammet ska redovisa en etappindelning för kommande detaljplaner.

INLEDNING OCH BAKGRUND

Stockholmsregionen växer och alla tecken tyder på att denna utveckling kommer att fortsätta. Fler mäniskor vill komma till regionen och ta del av det stora utbudet av arbete, nöjen samt spännande och vackra miljöer. Närhet till Stockholm, vatten, kommunikationer och service är faktorer som är efterfrågade. Centrala Nacka kan erbjuda allt detta och mycket mer.

Att genom stadsutveckling stärka regionens kapacitet och attraktivitet i konkurrens med andra regioner är idag en mycket viktig fråga. I det sammanhanget utgör området i Nackas västra del tillsammans med intilliggande områden i Stockholm ett utvecklingsområde av regional betydelse. I den regionala utvecklingsplanen RUFS 2010 är västra Sicklaön en del av den centrala regionkärnan och i Nackas översiktsplan, antagen 2012, är området markerat som tät stadsbebyggelse.

I januari 2014 träffades ett avtal om utbyggnad av tunnelbanan mellan staten, Stockholms läns landsting och kommunerna Järfälla, Nacka, Solna och Stockholm. För Nackas del innebär avtalet att tunnelbanans blå linje förlängs från Kungsträdgården till centrala Nacka. Avtalet innebär även ett åtagande för kommunen att bygga 13 500 bostäder inom västra Sicklaön till år 2030. Två av den nya tunnelbanelinjens stationer, Järla och Nacka centrum hamnar inom programområdet centrala Nacka.

Framtidens centrala Nacka är inte bara viktigt för kommunens invånare utan är också betydelsefullt i ett större geografiskt perspektiv. Centrala Nacka är ett strategiskt viktigt område och utgör inte bara en viktig nod i Nackas trafiksysteem utan även för hela sydöstra Stockholmsregionen. Möjligheter till en gynnsam utveckling är därför beroende av kapacitetsförstärkningar av de regionala förbindelserna för såväl kollektivtrafik som vägtrafik.

VAD ÄR ETT DETALJPLANE-PROGRAM?

Ett detaljplaneprogram är ett dokument som tas fram innan arbetet med de juridiskt bindande detaljplanerna påbörjas. Programmet ska ange förutsättningar och mål för planarbetet och uttrycka kommunens vilja och avsikter för området. Tanken är att övergripande frågor om strukturen av bebyggelse, gator, torg, parker med mera ska belysas i ett tidigt skede. När programmet har antagits av kommunen ligger det till grund för de detaljplanearbeten som kommer att sättas igång inom det aktuella området under de närmsta åren och på sikt. I varje detaljplaneprocess kommer ytterligare tillfällen att lämna synpunkter att ges, då på ett mer detaljerat planförslag.

Tidplan

Samråd planprogram	nov. 2014 - jan. 2015
Tillstyrkan efter samråd av planprogram MSN	1a kvartalet 2015
Godkännande av planprogram KS	1a kvartalet 2015



Programområdets avgränsning.

STADSBYGGNADSPROSSESEN

Arbetet med detaljplaneprogrammet för centrala Nacka påbörjades formellt år 2007 i form av en fördjupad översiktsplan. Arbetet avbröts 2009 i väntan på den kommuntäckande översiktsplanen. Planeringen av centrala Nacka återupptogs sedan 2013 men då i form av ett planprogram. Kommunstyrelsen beslutade detta 2013-03-26, § 54. Därmed fick planenheten uppdraget att påbörja arbetet med ett program för området.

I uppdraget ingår att ta fram utgångspunkter för kommande detaljplanearbeten. Programmet ska visa hur en attraktiv och hållbar stadsdel kan skapas utifrån översiktsplanens övergripande mål och strategier för kommunen och det aktuella programområdet, samt i ett tidigt skede hämta in synpunkter och kunskaper

hos fastighetsägare, remissinstanser, boende och andra berörda. Efter det att programmet är antaget i kommunstyrelsen kan arbetet med att ta fram detaljplaner inom området påbörjas. Programområdet delas då upp i mindre områden för att detaljplaneras i lämpliga etapper. Detaljplanernas syfte är att reglera hur marken får användas och bebyggas.

Samråd

Under samrådet, som pågår november 2014 till januari 2015, kommer flera aktiviteter att ske. Förslaget kommer finnas utställd i Nacka stadshus och även i Nacka Forum där många Nackabor passerar varje dag. Öppet hus kommer att hållas, då kommunens tjänstemän besvarar frågor från allmänheten. Det kommer även finnas en hemsida med programförslaget uppbyggt i 3D. För att gestalta staden i Nacka på ett lekfullt och intresseväckande sätt kommer även en kulissgata att växa fram i hörnet Värmdövägen/Vikdalsvägen.



Bild ur 3D-modellen.



Pilen visar stadsbyggndprocessen och i vilket skede vi befinner oss nu.

VISION OCH MÅL FÖR CENTRALA NACKA

VISION FÖR NACKA STAD

Under 2013 genomförde Nacka kommun en omfattande dialog där ca 5000 nackabor involverades genom kommunens "framtidssverkstad". Ur alla de förslag som inkommit formades sedan en vision för byggandet av hela Nacka stad - nära och nyskapande.

SYFTE

Detaljplanepprogrammet för centrala Nacka är en del av genomförandet av översiktsplanens strategi "En tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön". Det ska ta ett helhetsgrepp för den framtida stadsutvecklingen och underlätta för kommande detaljplaner.



Visionsbild av Christian Rydberg, planenheten.

Övergripande mål

- Centrala Nacka ska utvecklas till en attraktiv och hållbar stadsdel som i både sin utformning och funktion uppfattas som Nackas centrum.
- Centrala Nacka ska vara en levande och öppen stadsdel med attraktiva offentliga stråk och platser, samt en mångfald i innehåll: bostäder, arbetsplatser, handel, parker, kultur, service, skola och idrott.

Nära och nyskapande

- Här är det nära till allt – mötesplatser, natur och kultur, stadens puls, lugna platser och varandra
- Här är det enkelt att leva och arbeta - att gå, cykla och åka kollektivt
- Här får du möta det oväntade – en mångfald av arkitektur, uttryck och människor med ett aktivt liv mellan husen
- Här skapar vi en levande och hållbar stad för alla där det kuperade landskapet, vattnet och platsens historia ger staden karaktär
- Här utvecklar vi staden i samspel med andra, tänker nytt, långsiktigt och innovativt

UPPDRAG OCH MÅL

- Programområdet ska ha ett effektivt markutnyttjande. Det beräknas kunna inrymma 4600 bostäder, ca 7000 arbetsplatser och ska ha plats för en vacker och livfull stadspark.
- En kollektivtrafiknod med tunnelbanestation och bra omstigningsmöjligheter till all busstrafik och generellt god tillgänglighet ska finnas i programområdet.
- Centrala Nacka ska integreras med omgivande stadsdelar, med hjälp av bebyggelse, grönstruktur och stråk för olika trafikslag.
- Idrottscentrum och skolorna ska finnas kvar inom området och få möjlighet att utvecklas. Såväl nya som befintliga anläggningar ska integreras i stadsstrukturen.
- En innovativ stadsutveckling ska ske där projektet "Konsten att bygga stad" lägger grunden.
- Miljöbelastningen på angränsande vattenområden ska minska när detaljplanerna genomförs.
- Centrala Nacka ska vara en förebild vad gäller hållbart byggande. Projektet ska även utreda möjligheterna att minimera buller och luftförningar som genereras av trafiken.
- Trafikplatserna längs Värmdöleden ska vara utformade med tanke på trafiktekniskt kapacitet, effektivt markutnyttjande och vara estetiskt tilltalande.
- Detaljplaneprogrammet ska innehålla en överräckning av Värmdöleden. De ekonomiska och tekniska konsekvenserna av en överräckning ska utredas i projektet.
- En måttlig exploatering av Ryssbergen ska utredas i samband med att en avgränsning av det framtida naturreservatet görs.
- Detaljplaneprogrammet ska redovisa en etappindelning för kommande detaljplaner.

RIKTLINJER FÖR HÅLLBART BYGGANDE

Nacka kommun har tagit fram riktlinjer för hållbart byggande (beslutade i miljö- och stadsbyggnadsnämnden 2012-11-21). Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggnadsprojekten samt underlätta uppföljning av prioriterade hållbarhetsområden. Nacka kommun har som den största fastighetsägaren i området beslutat att under programskedet fokusera på samtliga målområden med ambitionen att nå ett mer långsiktigt hållbart centrala Nacka. I varje detaljplan väljs sedan de mest prioriterade områdena för det aktuella området ut.

- Hållbart resande
- Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser
- Anpassning till framtida klimat
- Dagvatten som renas och infiltreras
- Energieffektivt och sunt byggande
- En god ljudmiljö
- En levande kulturmiljö
- En hållbar avfallshantering
- Effektiv mark- och resursanvändning
- Nära till kultur, skola, fritid och idrott
- Nära till grön- & vattenområden av god kvalitet
- Använda och utveckla gröna tjänster

Dessa hållbarhetsmål ska genomsyra arbetet med programmet.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

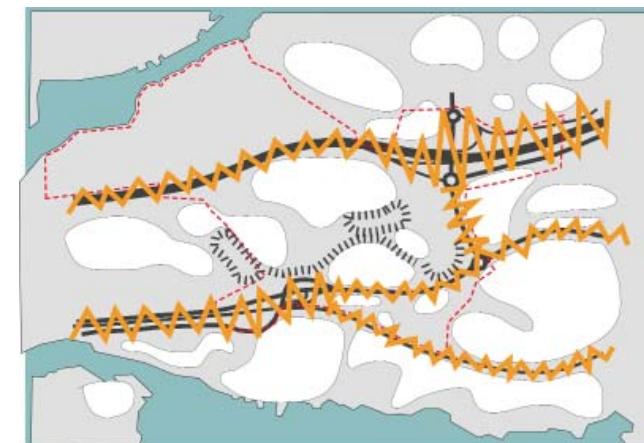
PROGRAMOMRÅDET

Centrala Nacka består idag av utspridd bebyggelse. På Järlahöjden och i Järlaområdet ligger offentliga institutioner som stadshuset, Nacka gymnasium och andra skolor, brandstation, förskola och kommunens idrottscentrum med bollplaner och idrottshallar, ishallar och simhall. Lite längre österut ligger köpcentrumet Nacka Forum. Längs Värmdövägen finns i huvudsak lokaler för arbetsplatser men även brandstation och lokaler för idrott och förskola. Mellan byggnaderna finns områden som i flera fall kan uppfattas som överbliven mark. De öst-västliga skogsklädda höjdsträckningarna med sina södvända branter är värdefulla natur- och landskapslement men skapar samtidigt barriärer genom förkastningsbranterna som begränsar kontakterna mellan områdets södra och norra delar. Både Värmdöleden och Värmdövägen/Saltsjöbanan är dessutom starka barriärer, både fysiskt och visuellt och de försvårar kontakterna med omgivande områden som Järla sjö i söder och Jarlaberg och Nacka Strand i norr.

Centrala Nacka är idag relativt glest bebyggt. Inom programområdet bor det idag endast cirka 300 människor. Betydligt fler arbetar och studerar i området, besöker verksamheter eller sportanläggningar. Programområdet har idag bristfälliga lokala samband med sitt omland och det är svårt att orientera sig.

Skolmiljöerna är dåligt integrerade i området. Det saknas också välfungerande offentliga rum och mötesplatser. Resultatet av detta kombinerat med gles bebyggelse är att centrala Nacka idag inte är en levande stadsmiljö.

Vägtrafiken, i och framförallt förbi området, ger en negativ påverkan på luftkvalitet och bullernivåer. Kollektivtrafiken består av en tät busstrafik. Gång- och cykelvägar är utbyggda men nätet har brister och lider av barriärerna i området.



Utspridd bebyggelse och många barriärer. Bild White.



Programområdets placering

REGIONALT PERSPEKTIV

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2010) har som vision att Stockholmsregionen ska vara den mest attraktiva storstadsregionen i Europa. Regionen ska vara bra att bo och leva i, och den ska vara lockande att besöka och investera i. Här ska finnas gynnsamma förutsättningar för olika slags verksamheter. Enligt RUFS ligger centrala Nacka i utkanten av den centrala kärnan. RUFS 2010 pekar även ut den gröna kilen Nacka-Värmdö som berör programområdet.

I RUFS 2010 anges ett antal planeringsprinciper för den rumsliga planeringen:

- En sammanhållen och vidgad region
- En resurseffektiv bebyggelsestruktur som är tillgänglig med kollektivtrafik
- En tät och upplevelserik stadsmiljö med parker och grönområden
- En sammanhängande grönstruktur och tvärförbindelser i transportsystemet
- En robust vattenmiljö i en växande region

För den regionala kärnan anges att:

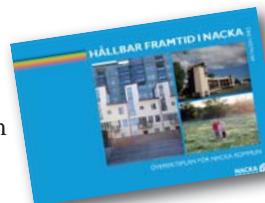
Många vill bo och arbeta här, och trots den höga tätheten finns det möjligheter att bygga nytt i dessa stadsdelar. Även den yttre delen av kärnan har en stor potential att förtätas med bostäder och verksamheter samt erbjuda service. Det gäller särskilt områden i anslutning till spårutbyggnader norrut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



ÖVERSIKTSPLAN

I gällande översiktsplan, Hållbar framtid i Nacka, antagen 2012, pekas västra Sicklaön ut som lämpligt att förtätas.

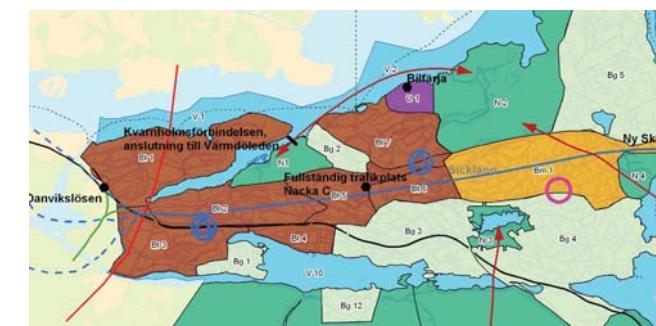
Området benämns tät stadsbebyggelse och markeras med brun färg på kartan till höger. I begreppet tät stadsbebyggelse inkluderas alla funktioner som är typiska för en blandad stad – bostäder, handel, kontor, skolor och förskolor, lokaler för kultur och vård och anläggningar för idrott och rekreation samt andra verksamheter som inte innebär betydande störning. I översiktsplanen lyfts ett antal strategier fram för att nå ett långsiktigt hållbart Nacka. En av dessa är att ”skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön”.



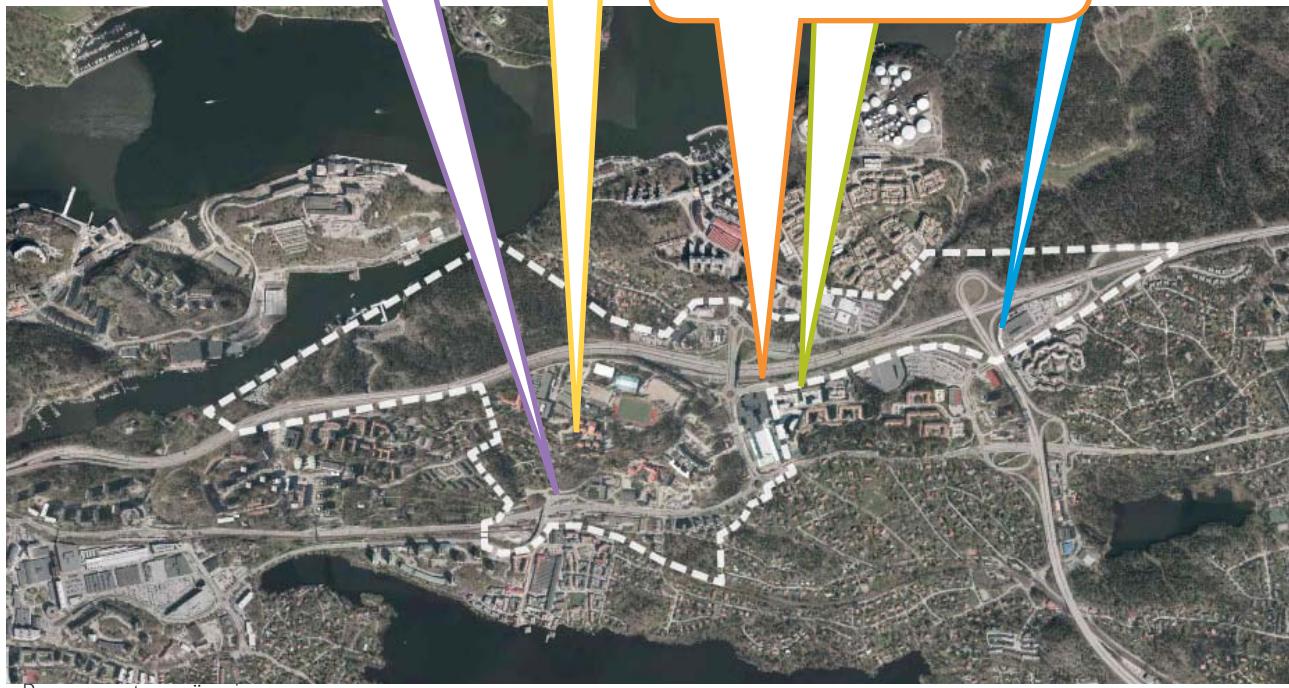
I den tätta staden finns goda förutsättningar för ”Ett effektivt och klimatanpassat transportsystem”, då tät bebyggelse skapar förutsättningar för god kollektivtrafik och för att fler resor sker till fots eller med cykel. Där finns även möjlighet att skapa ”En attraktiv och hållbar byggd miljö” med resurssnålt byggande och en blandning av funktioner. Genom att förtäta redan bebyggd miljö kan vi ”Värna natur och vatten för rekreation och biologisk mångfald” trots ökad befolkning.

Hållbar framtid i Nacka – översiktsplan 2012

En utveckling och förtäring av centrala Nacka ligger således i linje med översiktsplanens intentioner.



Karta ur översiktsplanen 2012. Det bruna området visar framtida tät stadsbebyggelse.



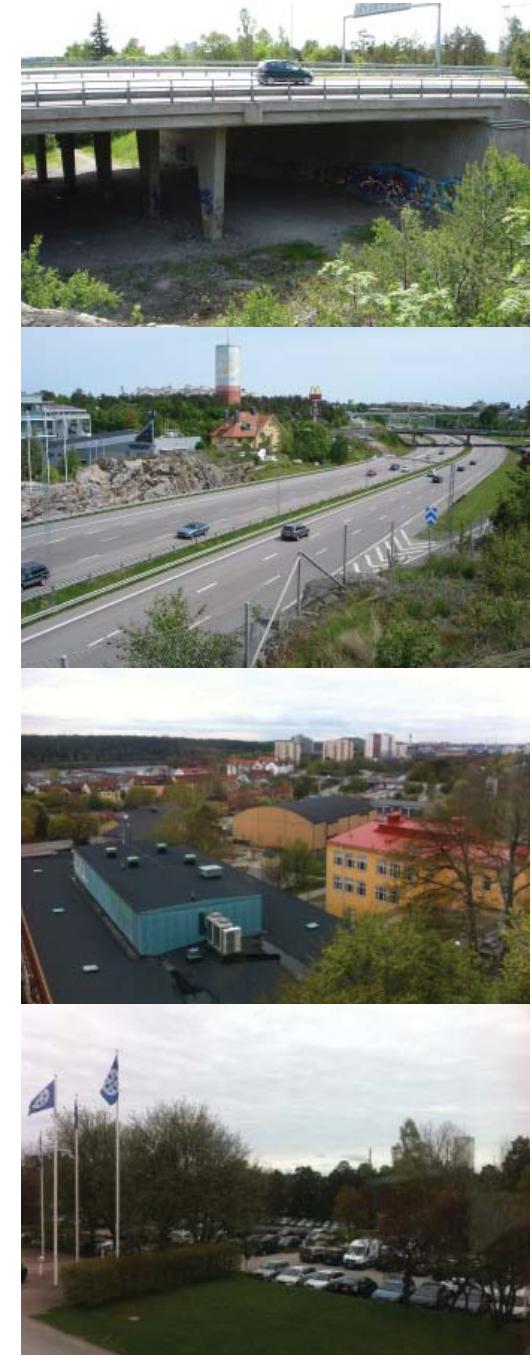
Idag ett dramatiskt landskap med värdefull natur men med dåliga samband.
I framtiden en livskraftig och sammanhängande grönstruktur.

Idag en plats med få bostäder och bristfälliga samband.
I framtiden en levande stad med mötesplatser och varierat bostadsutbud.

Idag en splittrad bebyggelse i ö-struktur och stora barriärer.
I framtiden en sammanhängande stad med goda kopplingar till omgivningen.

Idag ett funktionsuppdelat område med stora arbetsplatser.
I framtiden ett starkt centrum för ett varierat näring

Idag en plats med gles bebyggelse och stor påverkan från omgivningen.
I framtiden en resurseffektiv och klimatanpassad stad.



Bilder från området

KULTURMILJÖ-, GRÖNSTRUKTUR-, OCH KUSTPROGRAM

Under 2011 antogs kulturmiljöprogrammet, grönstrukturprogrammet och kustprogrammet.

Programmen ska utgöra ett vägledande kunskapsunderlag för beslut inom den fysiska planeringen.



Området Storängen, söder om Nacka Forum, är riksintresse för kulturmiljövården. Programområdet berör en liten del av Storängen, intill rondellen vid Värmdövägen och Vikdalsvägen. Kulturmiljöprogrammet pekar även ut Järla Birka-området och Vikdalens skola inom programområdet som lokalt intresse för kulturmiljövården. Järla - Birka villaområde beläget mellan Värmdöleden och Värmdövägen består av äldre flerfamiljsvillor och samt modernare villor av egnahemskaraktär.



Bebygelse på Birkavägen. Bild ur kulturmiljöprogrammet.

Den äldsta bebyggelsen som uppfördes i samband med de stora industrietableringarna under 1890-talet och 1900-talets början består av stora flerfamiljsvillor oftast i tre våningar, de flesta med panelfodring, snickargläde och verandor. De senare villorna byggda ca 1920 – 1940 är alla enfamiljshus i tidstypisk egnahemsstil dvs. an-språkslöst utformade trähus av olika byggnadsstilar, bl.a. nyklassicism och funktionalism.

Grönstrukturprogrammet är inom programområdet starkt koncentrerat till Ryssbergen, där stora delar redovisas som regionalt intresse ur naturvårdssynpunkt och som en inre del av Nacka-Värmdökilen. Området är även betecknat som en rekreativ värdekärna med flera upplevelsevärden som orördhet, skogskänsla, utblickar och variationsriedom. Några områden i anslutning till Järlahöjden, Birkavägen och Lillängen är redovisade som bostadsnära natur/rörelsestråk.

Kustprogrammet behandlar inte centrala Nacka i någon större utsträckning, då den största delen av programområdet är beläget mitt på Sicklaön. Ryssbergen behandlas dock även i kustprogrammet och utpekas som nytt naturreservat.

RIKSINTRESSEN OCH STRANDSKYDD

Ryssbergen omfattas av riksintresse för kulturminnesvården. Som uttryck för riksintresset betecknas skärgårdskaraktären som går ända fram till Stockholms centrala vattenrum, de i huvudsak obebyggda bergsslutningarna och den otillgängliga karaktären på farledens södra sida. Ryssbergen omfattas även av riksintresse för kust och skärgård. Riksintresset innebär att turismen och friluftslivets intressen särskilt ska beaktas enligt miljöbalken vid bedömningen av möjlig exploatering eller andra ingrepp i miljön. Värmdöleden är en del av det statliga vägnätet och riksintresse för kommunikation. En liten del av riksintresset Storängen finns med i programområdet. Ryssbergen omfattas av strandskydd 100 m från stranden.



Utsikt från Ryssbergen över Svindersviken

GÄLLANDE DETALJPLANER

Området omfattas idag av ett antal mindre detaljplaner och äldre stadsplaner. Planerna har tillkommit efterhand för att främst styra byggandet av verksamheter som skola, idrottsplatsen, Nacka Forum och de stora trafiklederna. Ett omfattande område är ej detaljplanlagt.

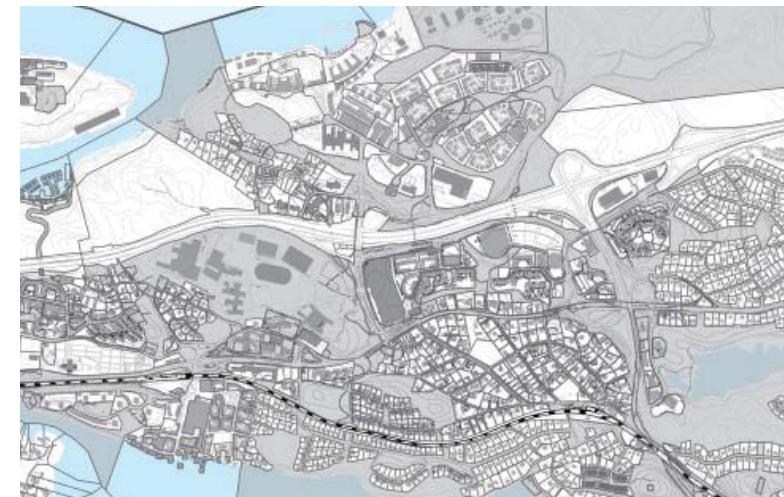
MARKÄGOFÖRHÅLLANDE

Nacka kommun är den största markägaren inom området. Kommunen äger hela Järlahöjden och stora delar av Järla. Trafikverket äger marken för Värmdöleden. Ryssbergen ägs av Nacka mark och exploatering KB som ägs av HSB och Skanska. I programområdet finns även ett antal fastigheter som ägs av bostadsrättsföreningar, privatpersoner och andra privata aktörer.

PARALLELLA PROJEKT

En övergripande strukturplan har tagits fram för västra Sicklaön. Kommunstyrelsen beslutade i januari 2014 att strukturplanen ska vara utgångspunkt för den fortsatta stadsutvecklingen. Den ska dock inte ses som en färdig plan. Strukturplaneringen på västra Sicklaön ska vara en levande process där underlag och planer hela tiden uppdateras och kompletteras. Den övergripande strukturplanen kommer att utvecklas med bebyggelsekvarter och allmänna platser och kompletteras med principer för stadsbyggandet i Nacka stad. Inom västra Sicklaön utarbetas förutom programmet för centrala Nacka, även planprogram för Nacka strand, Planiaområdet och Henriksdal samt detaljplaner för Skvaltanområdet, Nobelberget och Klint Bernhardts färgfabrik.

Gråmarkerade områden är kommunalt markinnehav.
Även vägar är markerade.



Övergripande strukturplan för västra Sicklaön

- | | | |
|---|---|---|
| ■ NYA BEBYGGELSEOMRÅDEN | ■■■■■ GRÖNA SAMBAND REKREATION & BIOLOGISK (starks, utvecklas el. skapas) | — REGIONALT CYKLSTRÅK |
| ■ FÖRTÄNINGSOMRÅDEN
(kraftigt-mättigt förtäring el. redan tätta områden) | — VIKTIGA FÖRBINDELSER/HUVUDSTRÅK (bil, gång & cykel - nya och befintliga) | — KOPPLING BEHÖVER UTREDAS |
| ■ BIBEHÄLLN KARÄTTR M. VISS KOMPLETTERING | — VIKTIGA FÖRBINDELSER/HUVUDSTRÅK (gång & cykel - nya och befintliga) | — ÖSTLIG FÖRBIDELSE |
| ■ STORRE GRÖNOMRÅDEN | — BEFINTLIG VÄGTUNNEL | — BEFINTLIG VÄGTUNNEL |
| ■■ UTREDNINGSSMÅRÅDE FÖR EV. EXPLÖATERING TUNNEL, ÖVERDACKNING, EKODUKT | — MOTORVÄG | — MOTORVÄG |
| ■■■ BEBYGGELSE UTBEDRS I SAMBAND MED BILDANDE AV NATURRESERVAT | — SALTSJÖBANAN | — SALTSJÖBANAN |

Tunnelbana till Nacka

Stockholms läns landsting, trafikförvaltningen har genomfört en förstudie om tunnelbana till Nacka och avtal har träffats mellan staten, landstinget och berörda kommuner. Under 2014 utförs en fördjupad förstudie av den valda sträckningen i avsikt att exakt fastställa linjesträckning, stationslägen och uppgångar. Eftersom två stationer hamnar inom programområdet är samordning av största vikt.



Tunnelbanans nya sträckningar.

Naturreservatsbildning Ryssbergen och ekosystemtjänster

Beslut finns om bildande av naturreservat i Ryssbergen. Enligt Nackas översiksplan ska eventuell bebyggelse norr om Värmdöleden utredas i samband med bildandet av naturreservatet. Naturreservatsbildandet samordnas med planprogrammet för centrala Nacka. Projektet "Ekosystemtjänster i Nacka" genomförs under perioden 2013-2014. Syftet är att säkerställa en strategiskt planerad grön- och blåstruktur i staden i Nacka i förhållande till den fortsatta förtätningen på västra Sicklaön ur ett ekosystemtjänstperspektiv.

Upprustning av Saltsjöbanan

Trafiknämnden inom Stockholms läns landsting har beslutat om upprustning av Saltsjöbanan. Upprustningen innebär att nya dubbelspår och likriktarstationer byggs på vissa platser samt att ett nytt signalsystem införs. Upprustningen kan även innebära förändringar vad gäller planskilda korsningar. Saltsjöbanan kommer ligga kvar i nuvarande läge och trafikeras med befintlig vagnspark. Upprustningen har, förutom en likriktarstation vid Järla, marginell påverkan på planprogrammet för centrala Nacka.

Kvarnholmsförbindelsen och trafikplats Kvarnholmen

Kvarnholmsförbindelsen utgörs av en bro över Svindersviken och en tunnel genom Ryssbergen och innebär att Kvarnholmen förbinds med centrala Nacka. Detaljplanen vann laga kraft i juni 2013 och genomförandet pågår. Där Kvarnholmsförbindelsen korsar Värmdöleden planeras påfarts- och avfartsramp västerut, Kvarnholmens trafikplats. Trafikverket har genomfört en förstudie och har påbörjat arbetet med en vägplan för trafikplatsen.

BEBYGGELSEOMRÅDEN

Idrott och skola

I Nacka sportcentrum finns två stora bollhallar varav en med läktare, två mindre bollhallar, ett litet gym, en liten judohall samt en simhall. Vidare finns även en ishall och en isrink i ett provisoriskt tält samt en skatepark. Dessutom finns en mindre, modern friidrottsanläggning

för skolidrott och tre fotbollsplaner. Dagtid är anläggningarna en tillgång för skolorna. Ett stort antal besökare kommer till idrottsplatsen och så gott som alla lokaler är fullbelagda. Järlahöjdens idrottsområde har ett stort upptagningsområde och försörjer i första hand boende på Sicklaön, men även boende i andra delar av kommunen. I dag utgör skol- och idrottsområdet en viktig plats för såväl unga som vuxna. Den direkta närheten mellan skolor, kultur och idrottslokaler har resulterat i att skolornas undervisning till viss del har inriktats mot kultur och musik respektive idrott. Hela skol- och idrottsområdet inklusive konferenscenter och aulan är orienterade mot söder där huvudentrén till området en gång fanns. Idag ligger dock huvudentrén på den norra sidan. Detta har resulterat i att besökare ofta har svårt att hitta och orientera sig kring byggnaderna. På Sicklaön finns idag få andra ytor som kan utvecklas för idrottsändamål, varför Järlahöjdens framtid är betydelsefull för idrotten. Vid Värmdövägen finns även Järla bollhall.

Bebyggnadens historia

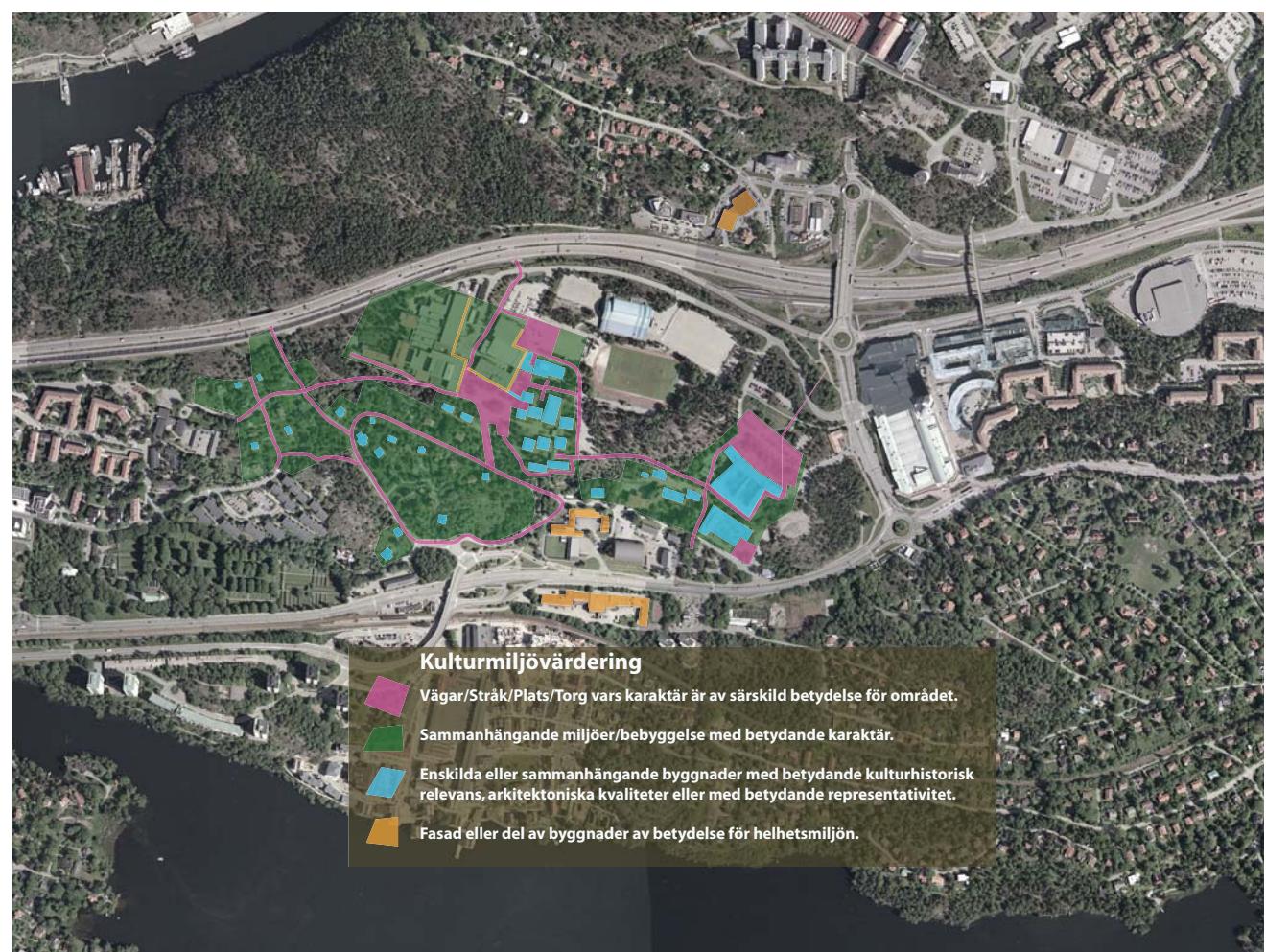
De kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljöerna/byggnaderna inom programområdet är i huvudsak koncentrerade till området kring Järla-Birka och Järlahöden. Den ursprungliga landsvägen mellan Stockholm och Värmdö gick förr genom området och delar av den gamla sträckan är ännu bevarade. Området behöll sin lantliga prägel fram till slutet av 1800-talet. Till den tidiga bebyggelsen inom området hör Järla skolas första byggnad, som uppfördes på 1870-talet. I övrigt, med undantag för enstaka byggnader, förblev dock området obebyggt fram till den omfattande industriella

etableringen inom Järla och Sickla som inleddes på 1890-talet, med bla de Lavals verkstäder söder om Värmdövägen. De stora arbetsplatserna skapade då ett behov av närliggande personalbostäder. Järla-Birkas villaområde, som i en första etapp anlades samtidigt som industrierna, är ett tidigt exempel på denna typ av bebyggelse. 1960-och 70-talen blev det offentliga byggandets storhetstid i landet. I många städer och kommuner uppfördes skolor, bibliotek, stadshus och andra byggnader för invånarnas gemensamma bruk. De präglades av omsorgsfull utformning med en väl genomarbetad arkitektur och noggrant utarbetade detaljer. I Nacka kom Järlahöjden med omnejd till största delen att exploateras för uppförandet av offentliga byggnader och anläggningar som skolor och förvaltningsbyggnader.

Skolmiljöerna och stadshuset

Bebyggelsen speglar skolväsendets utveckling genom årtiondena samt byggnadskonstens ideal under olika perioder. Järla skola, byggd 1877 blev den första i raden av skolbyggnader som senare så tydligt har kommit att präglat hela området. Utbyggnadsetapperna mellan 1890- och 1920-talen var starkt förenade med den industriella expansionen i området. Skolan har efter detta utvecklats vidare med ytterligare byggnader. Medan Järla skola kompletterats och tillbyggts har andra skolor tillkommit. Hit hör Eklidens skola (fd. Birkaskolan) samt Nacka gymnasium. De karakteristiska skolbyggnaderna, som i betydande omfattning växt samman, tar i anspråk större delen av Järlaområdet i norr och söder. Bebyggelsen speglar skolväsendets utveckling genom årtionden

samt byggnadskonstens ideal vid olika perioder. Järlahöjden blev även säte för kommunens styrning och administration då Nacka stadshus invigdes 1961.



Kulturmiljövärdering av områdets bebyggelse i nuvarande bebyggelsestruktur.

Övrig bebyggelse

Till de kommunala verksamheterna som förlades till Järla hör brandstationen, belägen strax väster om Järla skola och i anslutning till Värmdövägen. Huvudbyggnaden, som uppfördes 1963-1965 efter ritningar av arkitekt Albin Hamrin, är representativ för likande anläggningar som uppfördes under perioden. Rotorfabriken har som en tidstypisk exponent för 1960-talets sobra och i detaljer omsorgsfulla industriarkitektur kulturhistoriskt värde.

LANDSKAP OCH NATURMILJÖ

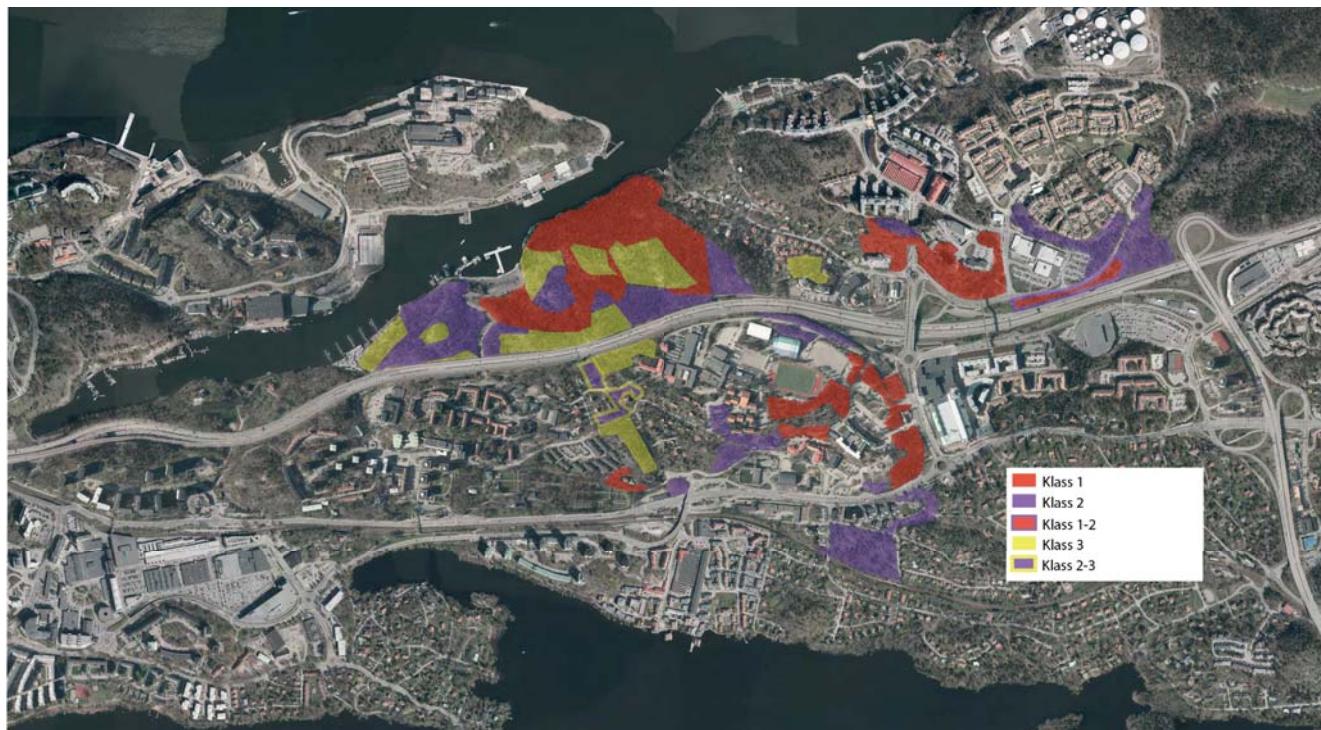
Programområdet har ett topografiskt varierat landskap med höjder och sänkor. Vegetationen inom området präglas av topografin, med hållmarker och hållmarkskog på höjderna och lövskog i sprickdalarna. De stora höjdskillnaderna ger branta och otillgängliga sluttningar som till stora delar lämnats i fred och där vegetationen fått utvecklas fritt. På Ryssbergen har detta inneburit stabila biotoper och höga naturvärden med nyckelbiotop-klassificerad barrnaturskog.

Från Stockholms omgivningar sträcker sig tio grönkilar, sammanhängande grönområden, in till staden. Dessa kilar är viktiga för både människor och djur. Nacka-Värmdökilen sträcker sig från Björnö i Värmdö in till Jarlaberg. Nyckelviken med sina ekbestånd, hållmarksskogar och varierade natur är en värdekärna i kilen. Sammanhängande grönstrukturer som innehåller artrika och väl fungerande ekosystem är en förutsättning för en hållbar stad, inte minst med hänsyn till framtida klimatförändringar. Biologiskt livskraftiga gröna miljöer

har större förutsättningar att klara de snabba klimatförändringar som väntas.

Naturvärdesträdinventeringar har genomförts av Pro Natura för del av Ryssbergen, Järlahöjden och området norr om Värmdöleden (ingår i inventering för Nacka strand). Biologiskt värdefulla träd har kartlagts utifrån i stort sett de kriterier som används i det åtgärdsprogram inriktat på lövträd i odlingslandskapet som genomförs av Naturvårdsverket. De egenskaper hos nyckelelementen som antecknats är, förutom position och trädslag, omkrets, vitalitet, förekomst av

hålligheter med eller utan innehåll av mulm, död ved och eventuella arter av intresse. De särskilda arter som antecknats är signalarter som indikerar höga naturvärden och rödlistade arter (hotade eller nära riskzonen). Delområdenas naturvärdesklassning har skett utifrån trädbestånden men också med stöd av förekommande markflora och buskskikt. Klass 1 motsvarar nyckelbiotopsklass, klass 2 ett naturvärdesobjekt. Klass 3 är potentiella, biologiska värdekärnor (klass 1 och 2), på lite sikt.



Karta över naturvärdesklasser.

REKREATION

Grönstrukturen kring skolorna och idrottsplatsen är splittrad och svårorienterad. Längs Järlahöjdens branta sluttningar finns en del naturområden som nyttjas av skolorna. Dessa utgör värdefulla miljöer för fri lek och motion men är hårt nedslitna. Inom Järlaområdet finns parkmiljöer kring Eklidens skola, Järla skola och framför stadshuset.

Tillgängligheten till omgivande naturområden är bristfällig då Värmdöleden utgör en stark barriär mellan Järlahöjden, Ryssbergen och Nyckelviken. De passager som finns under Värmdöleden är otydliga och otrevliga. De västra delarna av Ryssbergen används av förskolor mfl. De östra delarna är mindre nyttjade och mer vilda. Nyckelvikens naturreservat utgör centrala Nackas närmaste större strövområde med bl.a. bondgård, trädgårdar, motionsspår och badplats. Där erbjuds också många kulturella aktiviteter kring Nyckelvikens gård med hembygdsmuseum, julmarknad, midsommarfirande mm.

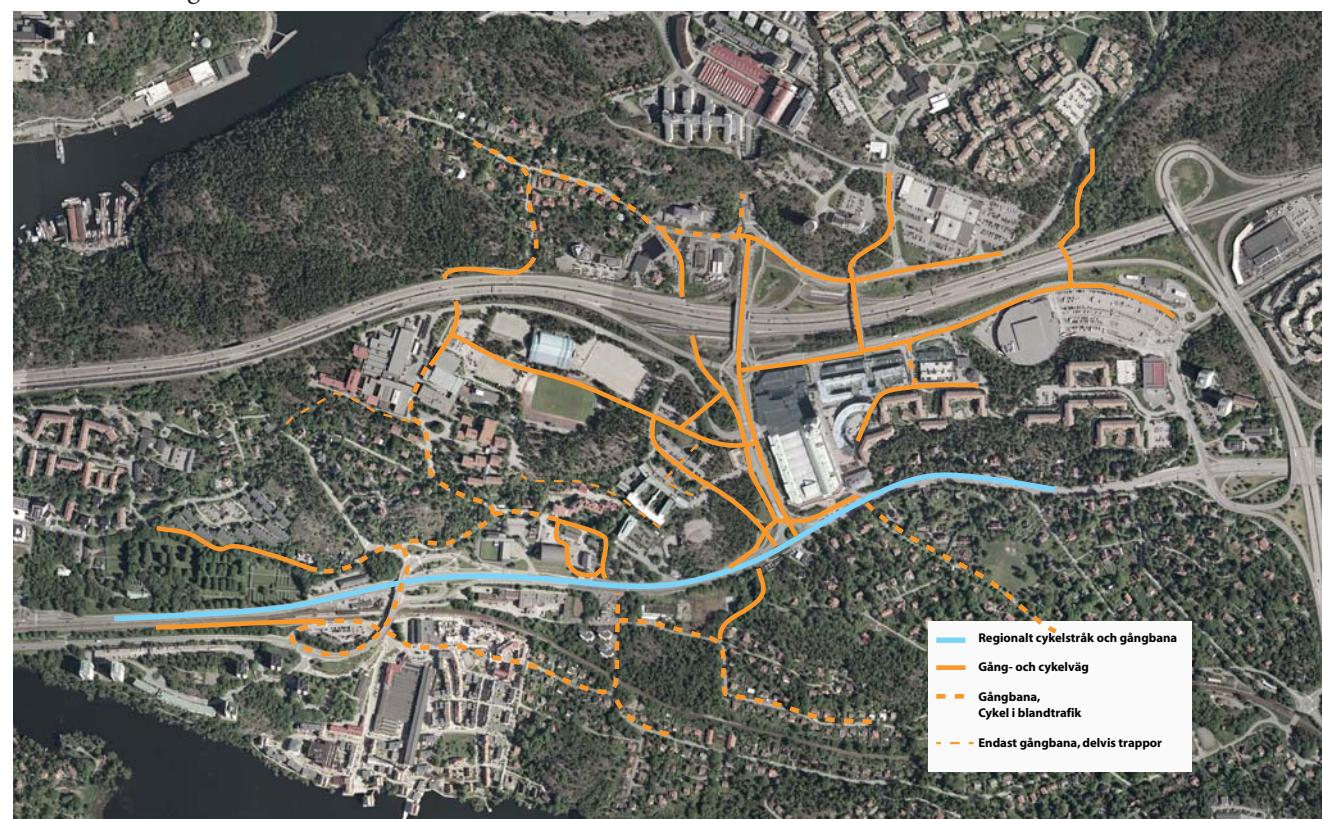
Centrala Nacka är beläget mellan två olika vattenrum, Svindersviken och Saltsjön i norr och Järlasjön i söder. Längs Svindersviken till Nacka strand finns nu en sammanhängande strandpromenad. Utsikterna är värdefulla inslag i grönstrukturen och beaktas i fortsatt planering.

KOMMUNIKATION OCH VÄGNÄT

Biltrafik

Genom sitt läge i anslutning till Värmdöleden har centrala Nacka goda vägförbindelser med övriga regionen. Trafikstrukturen i Nacka är uppbyggd av öst-västliga kommunikationsleder där Värmdöleden (väg 222) och Värmdövägen bildar stommen i vägnätet på Sicklaön. De två huvudvägarna trafikmatar större delen av Stock-

holms östra region. Redan idag trafikeras Värmdöleden av ca 65 000 fordon/dygn på sträckan mellan Henriksdal och Nacka Forum. Den befintliga trafikplats Nacka saknar ramper mot öst. Det innebär att trafiken mellan exempelvis Nacka strand och Värmdö får ta sig fram via Skvaltans väg och trafikplats Skoglund. På grund av den ”halva” trafikplatsen försvaras därmed orienteringen inom området. Avfarten till Saltsjöbaden lite längre österut är överdimensionerad och utnyttjas inte till fullo.



Befintligt gång- och cykelnät. Karta White.

Huvudgatorna i centrala Nacka är utformade som yt-krävande vägar, huvudsakligen på fordonstrafikens villkor, omgivna av bullerstörda impediment. Både Värmdövägen och Vikdalsvägen kännetecknas delvis av höga hastigheter, med få och otydliga passager för oskyddade trafikanter.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Nacka kommun är uppbyggd på busstrafik och Saltsjöbanan som binder ihop Nacka med Södermalm. Större delen av busstrafiken går på Värmdövägen. Nuvarande busslinjenät samlas kring centrum genom flera hållplatser längs med Vikdalsvägen och Skvaltans väg samt Värmdövägen. Flest busslinjer samlas vid den större hållplatsen söder om Nacka Forum. Detta fungerar med dagens linjetrafikering, tar begränsad yta i anspråk och gör att alla har nära till någon hållplats. Däremot är det svårt att veta vilken busslinje som går från respektive hållplats. Orienterbarheten och omstigningen försvåras när busslinjerna inte samlas i en punkt.

Gång- och cykelvägar

Idag finns ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät i centrala Nacka. Det finns dock en del brister och barriärer i vägnätet såväl inom området som till angränsande områden. Barriärerna består framförallt av trafikerade vägar och kuperad terräng. Avstånden inom centrala Nacka är korta vilket innebär att man kan gå och cykla var och helst inom området på 10-15 min. Längs Värmdövägen går ett regionalt huvudstråk för cykel som används av cykelpendlare från hela kommunen.

Befintliga trafikflöden. Karta Ramböll.



TEKNISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

Befintliga ledningssystem

Huvudledningar för vatten och avlopp har generellt bra kapacitet. En stor avloppstunnel går i öst-västlig riktning och passerar centrala Nacka, Ryssbergen och Sickla på väg mot Henriksdals reningsverk. Befintliga ledningar för fjärrvärme/fjärrkyla finns i stora delar av programområdet.

Dagvattenutredning

Dagvattenhanteringen är en mycket stor fråga för exploateringen av västra Sicklaön. Det finns ingen överkapacitet i ledningarna i nuläge. Vattenkvalitén behöver förbättras i omgivande sjöar och hav samtidigt som belastningen ökar, vilket innebär behov av åtgärder i dagvattensystemet.

Sweco har genomfört en översiktlig dagvattenutredning för programområdet. Syftet med utredningen är att redovisa förslag till principlösningar för

dagvattenhantering inom hela programområdet med målet att de slutgiltiga lösningarna inom respektive detaljplan blir sammanhängande. Området är indelat i tre avrinningsområden. Avrinningsområde 1 och 2 avrinner till Saltsjön, där område 1 består av skogsområdet Ryssbergen och område 2 sträcker sig från Skvaltans trafikplats i öster till Ryssbergen i väster. Avrinningsområde 3 ligger söderut och avrinner till Järlasjön. Förureningsberäkningarna visar att mängden förureningar minskar om lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) tillämpas. Beräkningarna visar också att alla halter minskar eller förblir oförändrade efter exploatering med LOD, dock överskrids ca hälften av ämnena vid jämförelse med de föreslagna riktvärdena. Beräkningarna i rapporten visar alltså att ytterligare rening krävs för att klara de föreslagna riktvärdena för dagvattenutsläpp i recipienterna Saltsjön och Järlasjön. Förslagen i utredningen redovisas under rubriken programförslaget.

Avfall

Nacka kommun har inlett en satsning på mindre återvinningscentraler (mini-ÅVC) som komplement till de stora återvinningscentralerna. En mini-ÅVC är alltid bemannad och är inte en öppen anläggning. De kan t.ex. inhysas i gamla bensinstationer eller andra byggnader som gör att de bättre kan smälta in i en stadsmiljö. På västra Sicklaön bör minst tre mini-ÅVC:er planeras in, varav en i centrala Nacka.

PROGRAMFÖRSLAGET

EN NY STADSDEL

Programförslaget utgår från de övergripande målen och visar hur centrala Nacka kan förvandlas till en levande stadsmiljö. Strukturen är en följd av landskapets förutsättningar och befintlig infrastruktur. Den nya tunnelbanan med två stationer i programområdet är av central betydelse för utvecklingen av staden i Nacka. För att ge grunden till stadens varierade serviceutbud behöver många människor vistas på en relativt liten yta. Den föreslagna tätheten är därför en förutsättning för ett verkligt stadsliv.

Utgångspunkten är att gestalta staden utifrån det offentliga rummet. Gator, torg och parker ska utgöra stommen och inte vara överblivna ytor. Inom centrala Nacka finns förutsättningar för en mångfald av offentliga platser där mötet mellan det gamla och det nya som tillsammans skapar stadsdelen kan ge en extra dimension. Kvalitéer i det offentliga rummet är en förutsättning för ett bra stadsliv. Staden blir på detta sätt allas egendom, även om byggnaderna är privatägda. Det offentliga rummet har därför fått ett eget kapitel i programmet.

Bättre samband och tydlig struktur

Möjligheter att stärka sambanden med omkringliggande stadsdelar finns främst genom att utveckla gång- och cykelstråk mot omgivningen samt bygga utmed områdets

huvudgator: Värmdövägen, Vikdalsvägen och Griffelvägen. En överdäckning av Värmdöleden mellan centrum och Nacka strand får stor betydelse för att stärka sambanden med stadsdelarna norr om Värmdöleden.

Den rumsliga strukturen är viktig. Viktiga stadsrum och platser inom området ska knytas samman. Kvarter, gator, torg och parker är väl definierade och placerade så att de blir enkla att överblicka och därmed skapas en tryggare miljö. Det ska vara tydligt vad som är offentliga, halvpri-vata och privata ytor och kvarterens storlek ska varieras.

En tät och grön stad

En relativt tät stad med ett levande stadsliv ska växa fram i centrala Nacka. En blandad bebyggelse med såväl bostäder som arbetsplatser föreslås i hela programområdet. I programförslaget redovisas i huvudsak slutna kvarter, vilket ger möjlighet att bygga bostadshus med en tyst sida även i bullriga miljöer. Bebyggelsen måste i den kommande detaljplanläggningen anpassas till terräng, befintlig grönska, solförhållanden och utsikt. En varierad bebyggelse är eftersträvansvärd och bebyggelsen bör i genomsnitt vara i 5-6 våningar med högre byggnader i strategiska lägen. Befintlig natur med höga värden bevaras på den centrala delen av Järlahöjden och utvecklas som ytor för rekreation. En sammanhängande grönstruktur och aktiva mötespunkter skapas. Mellan stadshuset och

Vikdalsvägen utformas en anlagd park med inslag av befrintlig natur som även kan fylla en funktion för dagvattenhanteringen. Den största delen av Ryssbergen blir ett nytt naturreservat i direkt anslutning till den tätta staden. Stora naturvärden har i inventeringen även redovisats öster om Vikdalsvägen och norr om Skönviksvägen. I dessa centrala delar har behovet av bostäder i goda kollektivtrafiklägen bedöms som viktigare än bevarandet av vegetationen.

Nya gator med stadsliv

Dagens huvudgator omformas till stadsgator med bättre miljö för fotgängare och cyklister och med en balanserad framkomlighet för de olika trafikslagen. Värmdövägen, Vikdalsvägen och Griffelvägen förändras till stadsgator med kantstensparkering, cykelbanor, alléplanteringar och rejala trottoarer. Trädplanteringarnas grönska i gatorna bidrar till trivseln, renar luften, dämpar trafikrytmén och skiljer visuellt/rumsligt oskyddade trafikanter från den snabbare bil- och busstrafiken. Ny bebyggelse kommer att ha entréer direkt ut mot gatornas gångbanor och lokaler i bottenvåningarna. Den tätare strukturen innebär att dagens öppna parkeringsytor i stor utsträckning tas i anspråk för bebyggelse eller grönska. Parkering får i huvudsak ske i garage under mark eller i parkeringshus samt längs gator. Besöksparkering kan ske som kantstensparkering utmed områdets gator.



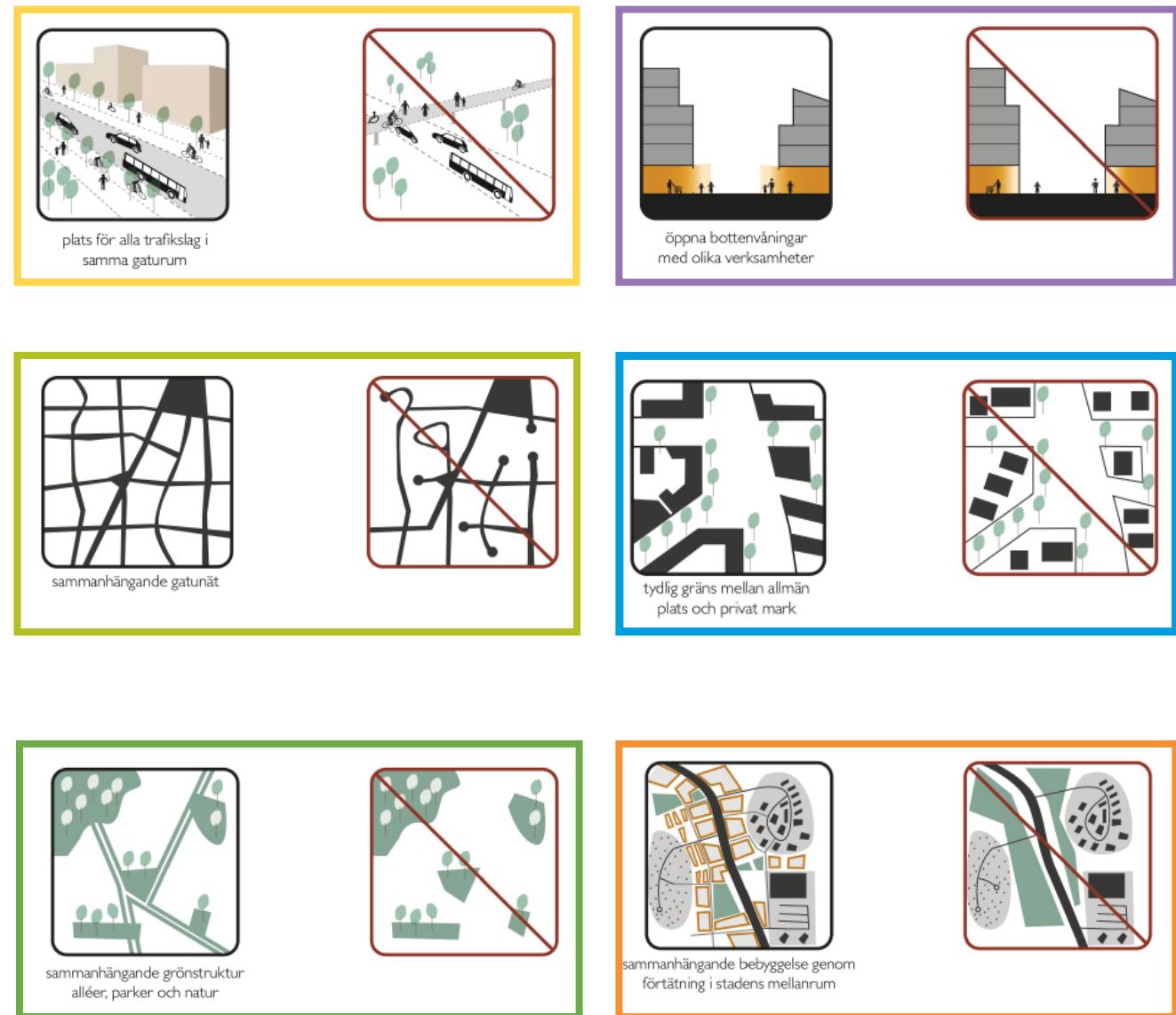
Volymskiss över centrala Nacka. Bild White.

En mångfald av funktioner och boendeformer

Mångfalden är viktig för den sociala hållbarheten. Centrala Nacka ska ha ett levande stadsliv såväl dagtid som kvällstid. Detta förutsätter en blandning av bostäder, arbetsplatser, handel, kultur, skolor, förskolor, nöjen och möjligheter till rekreation. Möjligheter till samutnyttjande bör också undersökas. Särskilt viktig är denna blandning längs områdets huvudstråk, knutpunkter för kollektivtrafiken och de allmänna platserna. En av de allra viktigaste aspekterna är att komplettera med funktioner, boendeformer och service som idag är underrepresenterade för att öka integrationen och berika stadslivet. Ett varierat utbud av bostadstyper, storlekar och upplåtelseformer ökar mångfalden, den enskildes valmöjligheter och kan även underlätta för hushåll att bo kvar i området och behålla sitt sociala nätverk trots ändrade boendeförutsättningar. I detta sammanhang är det viktigt att få till stånd särskilda boenden för äldre, student- och ungdomsboenden, grupp- och servicebostäder samt ett betydande antal hyresrätter. Tillgänglighet är viktigt att säkerställa särskilt för äldre och funktionsnedsatta. I en tät stad är det också extra betydelsefullt med ett fokus på barnperspektivet i all vidare planering.

Variation och flexibilitet

Den stenstad som växte fram under 1800-talet hade relativt små exploateringsenheter, vilket skapade en naturlig variation av arkitekturen och innehållet i byggnaderna. Idag är ofta exploateringsenheterna ett eller flera kvarter. Det är därför viktigt att sträva



Principer för utformningen av centrala Nacka

efter mindre exploateringsenheter så att mångfald i utseende, men också i upplåtelseformer får präglä centrala Nacka. I en småskalig fastighetsstruktur finns en större möjlighet att utveckla en stark lokal ekonomi. Dessutom gynnar mindre enheter små och medelstora byggföretag och konkurrensen på byggmarknaden ökar. Den nya stadsstrukturen ska även vara så generell att den kan passa olika behov över tiden. Det ska vara möjligt att ändra användning allt eftersom nya behov uppkommer. Förnyelsen ska kunna genomföras successivt. Etappindelningen är gjord utifrån att rationella och väl utformade delar efter hand bildar en helhet. Olika typer av markanvändning ställer skilda krav på trafikinfrastruktur och gatorna bör därför kunna anpassas för olika trafiksituationer.

Skolor och idrott integreras i staden

Skolor och idrottsverksamhet har en självklar roll i centrala Nacka. De ska i framtiden vara integrerade i stadsdelen och Nacka stad men samtidigt vara lätt att nå för övriga kommuninvånare. En ny gymnasieskola, som kan samordnas med ett universitet, föreslås vid Vikdalsvägen i anslutning till tunnelbanestationen. Där gymnasiet står idag byggs bostäder och längs med Värmdöleden placeras en ny idrottsanläggning med ishallar, simhall och mindre sporthallar samt besöksparkering som bullerskydd mot vägen. En ny 11-mannaplan placeras på taket på tre sporthallar som byggs delvis under jord intill den befintliga idrottsplatsen. Det stora antalet tillkommande bostäder i centrala Nacka skapar behov av en ny grundskola och cirka 5-8 nya förskolor. En ny grundskola placeras i näheten av

stadsparken med anslutning till naturparksområdet och kan med fördel kombineras med kultur- och fritidsverksamheter. På så vis kan gymnasium, grundskola och fritidsverksamheter inlämmas i kvartersstrukturen och bli mer yteffektiva samtidigt som en tydlig koppling mellan grönområden, skola, kultur, fritid och idrott bibehålls. Besöksparkering till anläggningarna och skolor ska ske inom fastigheterna i parkeringsgarage för en eller flera av verksamheterna så att ett samnyttjande blir möjligt. Utbyggnad av grundskolan vid Jarlaberg är också en framtidsmöjlighet men ligger utanför detta programområde.

Även i framtiden ska skola och kultur kunna dra nytta av varandra. Nacka aula är i detta sammanhang en stor tillgång och bevaras i befintligt läge intill Eklidens skola. Nacka idrottsplats ligger också kvar i sitt centrala läge och blir en del av en större helhet med nya och upprustade parkmiljöer. Skolor och förskolor samt annan allmän service är funktioner som kräver extra mycket uppmärksamhet för att en god standard och anpassning ska kunna garanteras i den tätta staden. En karta över offentlig service finns på sidan 38.



Visionsbild för idrottsplatsen med nya sporthallar och bollplan. Bild White.

Hållbart byggande

Miljövänlig teknik och sunda material används i byggandet. Nacka kommun stöder användandet av vedertagna certifieringssystem både för byggnader och stadsdelar, och välkomnar ett samarbete med exploater kring detta. Energianvändningen är långt större i produktionen av byggnader än i driftsskedet, därför bör energisnåla material som t.ex. trä användas i byggandet av stadsdelen. Hanteringen av dagvatten kommer att vara en viktig fråga i området. Gröna tjänster i form av gröna tak och väggar, dagvattendammar mm. ska vara ett synligt inslag i bebyggelsen.

Bebyggelsen vid vägar och stadsgator med mycket trafik utformas så att byggnaderna i sig blir ett skydd mot bullerspridning. Vistelseytor och bostadsgårdar ska vara tysta och lugna miljöer. Vid Värmdöleden är även luftkvaliteten dålig varför bebyggelsen och grönska måste utformas som en skärm. Byggnaderna utformas efter miljön och kan behöva bullerdämpande fasader och ventilation från trafikfri sida. Förstärkt fasad kan krävas med tanke på att Värmdöleden är transportväg för farligt gods.

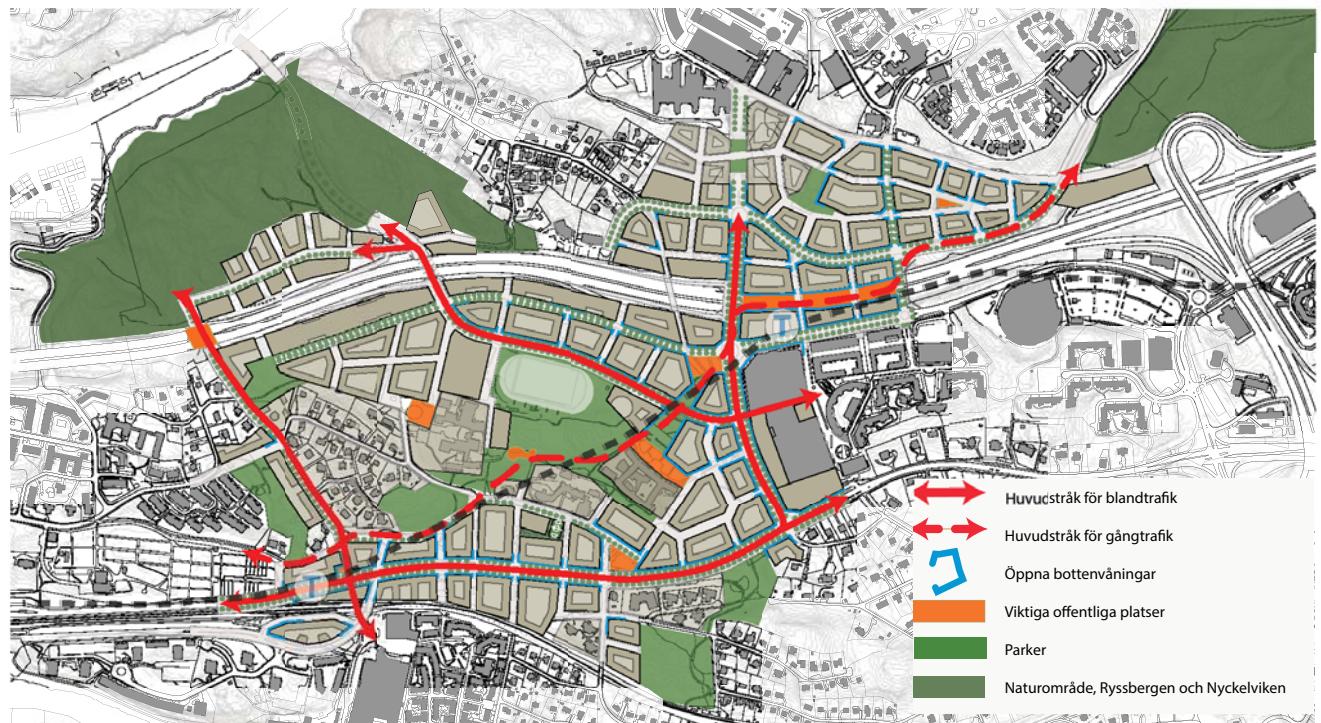
DET OFFENTLIGA RUMMET

Det offentliga rummet är ett begrepp för platser eller utrymmen, såväl inomhus som utomhus, dit allmänheten enkelt har tillträde, alla på samma villkor. Det som främst avses är gator, torg, parker och grönområden och deras funktion som formella eller informella mötesplatser. De offentliga rummen i staden har lika stor betydelse för stadslivet, upplevelser och vardagliga möten som demokrati, integration och samhällsutveckling. De offentliga rummen definierar tillsammans med stadslandskapet och byggnadernas arkitektur en stads karaktär. De ska vara attraktiva mötesplatser för alla där möjlighet till

att se och höra andra, möta andra och interagera med varandra ska kunna ges. Den fysiska utformningen av det offentliga rummet påverkar livet i det på flera sätt; hur många mäniskor och aktiviteter som uppehåller sig där, hur länge de är där och vilka typer av aktiviteter som är möjliga.

En sammanhängande struktur av parker, stråk och platser

Stråk och kopplingar används för att beskriva hur man kan röra sig i staden och hur olika stadsdelar och platser länkar samman med varandra. I centrala Nacka



Viktiga stråk, platser och grönstruktur samt gator med aktiva, öppna bottenvåningar. Det centrala parkstråket markeras med röd streckad linje.

skapas tydliga rumsliga stråk för att koppla ihop olika målpunkter, både befintliga och nya. Längs huvudstråken, det så kallade parkstråket (endast gångtrafik), Värmdövägen, Vikdalsvägen, Birkavägen och Griffelyvägen kopplas bland annat naturreservatet på Ryssbergen till stadsdelen och ett antal viktiga platser för möten och vistelse samman, t.ex. stadsparken, ett torg vid tunnelbanan och en mötesplats längs Värmdövägen.



Visionsbild för stadspark i centrala Nacka. Stadshuset skymtar i bakgrunden. Bild White.

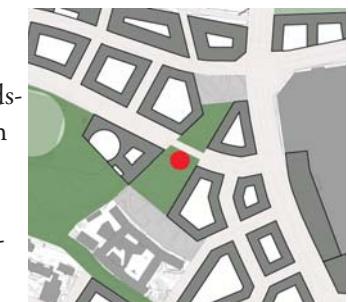
Det centrala parkstråket

Ett centralt parkstråk för gång och delvis cykel kan fungera som en social arena där konst, kultur, idrott och rekreation binds samman i området. Stråket sträcker sig från Setterwalls park, via kyrkogårdens norra sida och Järla station i nordostlig riktning mot Nacka strand och Nyckelviken. Inom programområdet börjar stråket med park av mer naturlig karaktär där Nackas kuperade landskap gör sig påmått med slingrande, ibland branta

gångvägar och på sina ställen trappor genom parken. Stråket går vidare i den södra delen av idrotts- och skolområdet, norr om Järla skola och kommer fram till stadshusets sydvästra hörn. Framför stadshuset fortsätter stråket ner mot korsningen Skvaltans väg och Vikdalsvägen via en ny stadspark som avslutas vid en framtida tunnelbaneuppgång där en viktig plats för många i centrala Nacka bildas. Stråket går sedan vidare över överdäckningen mot Nyckelviken. Stråket behöver ges en tydlighet genom en sammanhållen gestaltning, planteringar och belysning. Stråket kan aktiveras på olika sätt; genom utsiktsplatser, serveringar, lekplatser och öppna ytor för spontanidrott och motion samtidigt som området kan användas av de omkringliggande skol- och förskoleverksamheterna.

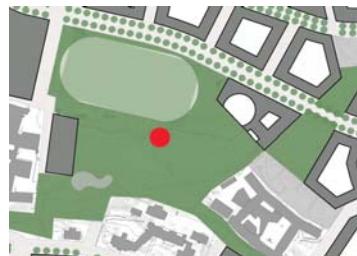
Stadspark

Som en del i det centrala parkstråket anläggs en stadspark mellan stadshuset och korsningen Skvaltans väg och Vikdalsvägen. Inom stadsparken som blir stadsdelens vardagsrum och en viktig mötesplats rymms t.ex. blomsterträdgårdar, terrasser och sittplatser, vattenkonst med dagvattenhantering och cafépaviljong men också gräsmattor att vistas på.



Parken vid idrottsplatsen

Bergshöjderna och sluttningen vid Eklidens skola används idag av skolor och förskolor för lek och motion och markvegetationen är mycket sliten. En omvandling av centrala Nacka ställer nya krav på natur- och parkmark där de ska kunna användas och uppskattas av många människor. I det här området behöver marken rustas upp för att tåla ytterligare slitage och samtidigt upplevas som en välvärdad och attraktiv grönryta. Trädvegetation ska bevaras liksom delar med idag mer opåverkad ur naturvärdepunkt värdefull vegetation.



Delar av idrottsområdet rustas upp och ges mer av parkkaraktär med god gestaltning och hög kvalitet på kringliggande grönytor. Befintliga tallar bevaras där så är möjligt och kompletteras med ny växtlighet. Trädalléer och häckar kan bidra till stads- och parkmiljön. Idrotten får gärna spilla över i parken i form av utomhusgym eller parklek, och på så sätt inbjuda till spontan lek och idrott för alla som vistas i området.

Knutpunkter och torg

Där stadsparken möter Vikdalsvägen och Skvaltans väg bildas en naturlig samlingspunkt genom det centrala läget mellan Nacka Forum och stadshuset. En tunnelbaneuppgång här är önskvärt och platsen kan bidra till god orienteringar i korsningspunkten mellan olika rörelsestråk mot



stadshuset, idrotts- och skolområdet och Nacka Forum. Programmet har som ambition att levandegöra torget vid Vikdalsvägen under större delar av dygnet och att ha en generöst tilltagen torgyta så att gående enkelt kan röra sig och komma vidare mot nästa målpunkt samtidigt som det finns plats för vistelse, uteserveringar, grönska mm. Även vid Järla station, vid Värmdövägen kan en viktig plats bildas med access till tunnelbanan. Lite längre österut på Värmdövägen finns ännu ett lämpligt område i sydvästsluttning med stora ekar där ett mindre torg är lämpligt.



Visionsbild för torget vid Vikdalsvägen och stadsparken. Bild White.

Stadsgator

Bland alla aktiviteter som förekommer i det offentliga rummet är att ta sig från ett ställe till ett annat den allra vanligaste. Om bilar och gående har olika vägar som är åtskilda så betyder det en stor spridning av människor och aktiviteter. För att skapa en sammanhållen stadsdel som är lätt att orientera sig i och som känns nära behöver de olika trafikslagen där det är möjligt integreras i ett och samma offentliga rum, stadsgatan. Huvudgatorna kommer att utgöra stommen i gatunätet och vara de mest trafikerade sträken inom och till centrala Nacka. Längs dessa gator är det mycket viktigt med öppna, aktiva bottenvåningar och platsbildningar längs med trottoarerna. Förbättrade förutsättningar för samtliga trafikslag föreslås i programmet men åtgärder för gående, cyklister och kollektivtrafikanter ska prioriteras för att stärka ett hållbart resande. Flera kopplingar föreslås tillkomma så att alternativa resvägar skapas och ett mer robust trafiksystem skapas inom och till området.



Inspirationsbild för en framtida Värmdövägen. Bild White.



Inspirationsbild för en framtida Griffelvägen. Bild White.



Inspirationsbild för en framtida Vikdalsvägen som stadsgata. Bild White.

Överdäckningen ska vara en attraktiv offentlig plats

En överdäckning av Värmdöleden är önskvärd för att knyta samman centrala Nacka med Nacka Strand, Jarlaberg och Nyckelviken. Överdäckningen skulle kunna bli en viktig offentlig plats med mycket stadsgrönska.

En ny busterminal bör placeras i anslutning till överdäckningen. Bussterminalen ska kopplas till tunnelbanan och även till Nacka Forum med handel och parkering. Överdäckningen medför även att flera gator kopplar samman stadsdelarna för alla trafikslag. Ändarna på överdäckningen behöver gestaltas med omsorg för att minimera buller från Värmdöleden och skapa en trivsam miljö över hela överdäckningen. Om möjligt kan ändarna gestaltas med gröna väggar eller skyddas från buller med genomsiktliga skärmar för bibeihållen utsikt.

Tillgänglighet och trygghet

I en trygg miljö ska det vara lätt att hitta och få överblick. Orienterbarhet skapas med tydlig gatustruktur och bra skyltning. Många människor är också en trygghet och en säkerhet mot brott. Därför är det bra om butiker, matställen, kontor, bostäder mm blandas så att en miljö skapas där människor vistas under en stor del av dygnet. Det är även bra om offentliga platser överblickas av bostadsfönster och att hållplatser finns nära öppna verksamheter. Entréer till bostäder och lokaler placeras utefter gator med rörelse.

KONST OCH KULTUR

Kulturutbudet har stor betydelse för att skapa en levande och attraktiv centrummiljö. I centrala Nacka behövs fler publika anläggningar och aktiviteter för att stadsdelen ska bli mer attraktiv för stadsdelens och kommunens invånare. Det skulle kunna vara kulturhus, universitet, biografer, teater, lokaler för spontan aktivitet eller utställningshallar. Nacka aula med sin unika akustik och goda arkitektur bör bevaras och kan kompletteras med exempelvis verksamheter med kulturell inriktning. Kulturen och konsten är en viktig ingrediens för att skapa såväl rumslig som social hållbarhet.

Konstnärlig gestaltning i det offentliga rummet kan förstärka samband och knyta samman stadsdelen och samtidigt skapa trygghet, engagemang och delaktighet. Målpunkter och mötesplatser så som tunnelbanestationer, kollektivtrafikknutpunkter och torg har alla potential att utvecklas till konstnärliga gestaltningsplatser. Stadsparken kan utvecklas till ett konstcentrum och berikas med t.ex. scen, temporära konstutställningar och skulpturstråk.



Öppna konsten

Öppna konsten är en vision och strategi som togs fram i kommunen år 2008 som handlar om att Nacka ska vara som ett konstverk i sig och verka för möten mellan människor. Behov av konstnärliga gestaltningar på mötesplatser betonas och att konsten bör finnas där människor vistas. Prioriterade platser för konst är i nämnd ordning; torg, kollektivtrafik, äldreboenden, skolgårdar, parker, förskolegårdar, lekplatser, gator, busshållplatser, vandringsstråk/promenadvägar. Viktiga värdeord som lyfts fram i hela dialogprocessen kring öppna konsten är bl.a. beröring, variation, inbjudande, utmanande, kittlande, oväntat, förundran, provokation, harmoni, hemkänsla, stimulans, djup och ögats fröjd.

Konsten att skapa stad

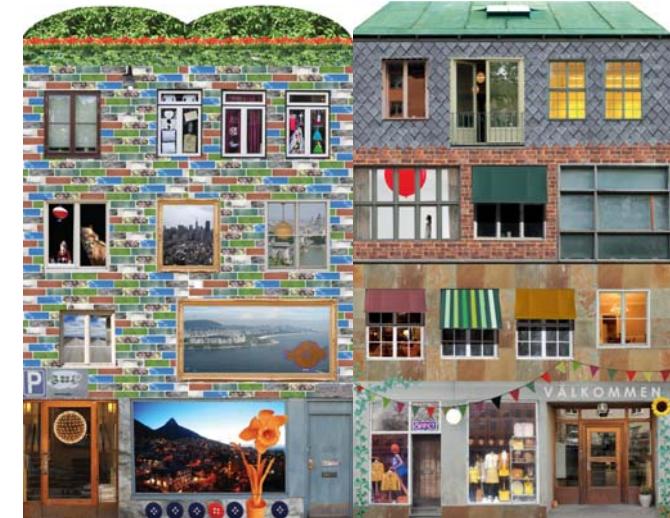
För att utmana sättet att tänka och därigenom pröva nya metoder och modeller att fortsätta bygga stad har projektet ”Konsten att skapa stad” startats i Nacka. Det övergripande målet är att få fram, visa på och sprida kunskap om var, hur och när konst, kultur och kreativ kompetens kan spela en roll i stadsutvecklingsprocessen. Projektet innehåller en mängd olika aktiviteter och några har redan startats inom centrala Nacka.

Bland annat har en kulissgata påbörjats där hus i staden formges av anställda i kommunen och kommuninvånare för att skapa samtal om gestaltning och arkitektur. Ett annat projekt är ”Parken ur besökarens synvinkel” som fokuserar på stadshuset som mötesplats och där det på platsen framför stadshuset, med inspiration från medborgare som passerar området, kommer att skapas ett

objekt som inbjuder till möten samtidigt som tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter ska förbättras.

I Skvaltan har ett projekt med en dansare, en skulptör och en ljuskonstnär som gestaltat det s.k. Skvaltanstråket genomförts och i Sickla har pensionärer, hundägare och naturälskare bjudits in till dialog.

En annan del i detta projekt handlar om hur hela Nacka ska kunna vara en trivsam plats när det byggs mycket. Nacka står inför ett omfattande stadsbyggnadsprojekt med om- och nybyggnationer, buller och transporter. Varje dag kommer att vara olik den andra. Det kommer att sprängas för tunnelbanan, kommer nya gropar, nya vägar, nya hus, nya mötesplatser, trafik dirigeras om, träd tas bort och nya planteras osv. Platser och arenor för reflektion, inspiration, delaktighet och dialog blir i sammanhanget viktiga att erbjuda medborgare och besökare.



De två första husen på Kulissgatan.



Inbjudan dialog i Sickla.
Bilder HornUggla.

KAN VÄRMDÖLEDEN FÖRLÄÄGGAS I TUNNEL?

Under arbetet med planprogrammet för centrala Nacka har frågan om möjligheten att förlägga Värmdöleden i bergtunnel aktualiseras. En sådan lösning skulle ge en bättre miljö i området och skapa större möjligheter till exploatering. För att ta ställning till denna fråga krävs omfattande ekonomiska och trafiktekniska utredningar, men i dagsläget är det viktigt att planprogrammet för centrala Nacka inte förhindrar en framtida tunnellösning. Ramböll har därför fått i uppdrag att mycket översiktligt studera de tekniska förutsättningarna för en bergtunnel. De tunnelalternativ som redovisas nedan är möjliga att genomföra i ett senare skede även om de idag inte ingår i planprogrammets förslag.



Kartbild över de två alternativa dragningarna av tunneln.
Bild Ramböll.

Två alternativa dragningar

Två alternativa tunneldragningar har studerats. Den ena ansluter till Nacka trafikplats (Vikdalsvägen) och den andra till Saltsjöbadsleden. Båda förslagen innebär att tunneln börjar vid Kaffebacken för att minimera påverkan på trafikplatsen där Östlig förbindelse skall anslutas. Längre österut passerar båda tunnelalternativen under Kvarnholmsförbindelsen. I samband med projekteringen av Östlig förbindelse bör man studera möjligheten att dra en tunnel ännu längre västerut, men i dagsläget förefaller det alltför komplicerat. Tunnelmynningen bör placeras i mitten av ”Kaffebacken” med ramper på ömse sidor som ansluter till befintliga Värmdöleden. Befintliga Värmdöleden kan då byggas om till en lokal huvudgata med bebyggelse på båda sidor. Kopplingen till Södra Länken och en framtida trafikplats för Östlig förbindelse behöver emellertid studeras vidare.

Tunnel till Nacka trafikplats

Den kortare tunneln har sin mynning väster om korsningen med Vikdalsvägen. Två korta alternativ har studerats. Det något sydligare alternativet är förmodligen lättare att bygga under pågående trafik och en ytterligare fördel är att tunnelmynningen hamnar närmare Vikdalsvägen. Genom att det går att bygga ovanpå en bergtunnel så ökar den exploateringsbara ytan. Det område som ligger mellan bergtunnelns mynning och Vikdalsvägen bör lämpligen däckas över i det korta tunnelalternativet.

Nacka trafikplats utformas så att all trafik till och från Stockholm kan åka ned i tunneln. Det innebär att tunneln får ungefär samma trafikmängd som Värmdöleden skulle fått utan en tunnel.

Kvarnholmsförbindelsen kopplas till den nya huvudgatan (Värmdöledens nuvarande sträckning) och trafiken på Kvarnholmsförbindelsen blir därmed i princip densamma som med en trafikplats Kvarnholmen. Skillnaden är att i stället för att kopplas till Värmdöleden, kopplas trafiken till en lokal huvudgata som ansluter till Värmdöleden i Kaffebacken.

Tunnel till Saltsjöbadsleden

Det längre alternativet innebär att tunneln dras fram till Skvaltans trafikplats. Möjligheten att bygga stad med en sammanhållen bebyggelse ökar om Värmdöleden förläggs i bergtunnel hela vägen till Saltsjöbadsleden. Nackdelen med denna dragning är att den inte har en anslutning mot Nacka trafikplats. En stor del av trafiken från Nacka centrum och Nacka strand mm. kommer att nyttja Värmdövägen och den nya lokala huvudgatan (dagens Värmdöled) för färd väster ut. Det är också svårt för den genomgående busstrafiken att få en bra anslutning till tunnelbanan utan att gå upp på den lokala huvudgatan genom området.

Om tunneln dras ända till Saltsjöbadsleden blir trafikmängden i tunneln lägre, eftersom trafiken från Nacka centrum då väljer att ta den lokala huvudgatan ned till Kaffebacken. Beroende på framkomligheten på den nya huvudgatan kan det också bli ökad trafik på Värmdövägen. Slutsatsen kan bli att det krävs ytterligare en anslutning till tunneln väster om Nacka trafikplats i detta alternativ. Detta har dock inte studerats tekniskt.



Tunnel till Nacka trafikplats. Tunneln markeras med grönt. Lila områden är områden med eventuell tillkommande bebyggelse och lokalgata.



Tunnel till Saltsjöbadsleden. Tunneln markeras med gult. Lila områden är områden med eventuell tillkommande bebyggelse och lokalgata.

NY BEBYGGELSE

Programområdet centrala Nacka är stort och kommer att byggas ut under lång tid. Detta förslag till etappindelning är gjort utifrån en bedömning av vilka områden som skulle kunna byggas ut relativt tidigt och för vilka delar en planering och utbyggnad är mer komplex.

Etapp 1 innehåller dels kommunalägd mark, dels privatägd mark där fastighetsägaren antingen fått planbesked eller på annat sätt visat intresse för exploatering. Gemensamt för dessa områden är att de kan bebyggas oberoende av förändringar i den övergripande infrastrukturen. Etapp 2 innehåller området kring Värmdöleden som är helt beroende av kopplingen till tunnelbanan, en ny bussterminal och kopplingar till Värmdöleden och överdäckning. Denna etapp innehåller även eventuell bebyggelse på Ryssbergen som är beroende av Kvarnholmens trafikplats. Etapp 3 innehåller bl. a. kommunalägd mark som inte kan tas i anspråk förrän befintliga verksamheter flyttats, vilket kräver investeringar. I denna etapp finns även mark som är privatägd och används för befintliga verksamheter, men som i framtiden skulle kunna utnyttjas mer effektivt.

För att få ett grepp om tidsaspekten har årtalen 2020, 2025 och 2030 använts för de tre etapperna, men utbyggnaden är inte exakt kopplad till dessa årtal. Vissa delområden kan även komma att flyttas mellan etapperna. Delområdesbenämningarna A, B, C osv. är bara ett sätt att skilja områdena åt och anger ingen prioriteringsordning.

Etapp 1 – utbyggnad till 2020

1A Järla station och Birkavägen

Nya möjligheter till exploatering på båda sidor av Värmdövägen skapas då Järla trafikplats byggs om så att den södra rampen försvinner. All trafik rundar ett nytt kvarter i norr och ansluter till Värmdövägen i en vanlig korsning. Söder om Saltsjöbanan finns också en tomt som kan bebyggas. Tunnelbanestationen Järla placeras i detta område. Det exakta läget för uppgångarna får utredas i detaljplanearbetet, men det är naturligt med en uppgång i anslutning till Järla station. Tunnelbanestationens närområde är lämpligt för en blandning av bostäder och verksamheter. Området har idag begränsad framkomlighet för cyklister, vilket ska ses över i en ny detaljplan. Någonstans i området är det lämpligt att anlägga reningsmagasin för dagvatten då detta är en lägpunkt i programområdet. Längs Birkavägen kan radhus och små flerfamiljshus byggas. Denna typ av bebyggelse kan även komma till stånd på en ny föreslagen förbindelse mellan Blomstervägen och Birkavägen.

1B Område mellan stadshuset, Värmdövägen och Vikdalsvägen

Området omfattar marken mellan Nacka stadshus och Vikdalsvägen från Griffelvägens befintliga anslutning till Vikdalsvägen och söder ut till Värmdövägen, samt området norr om Värmdövägen cirka 400 meter åt väster. En påbyggnad med bostäder på Nacka Forums västra sida ingår också i detta delområde. Bebyggelsen kommer till största delen bestå av bostäder, men det är viktigt att bottenvåningarna mot Vikdalsvägen och Värmdövägen

utgörs av lokaler. Bullersituationen kan också göra att bostäder är olämpligt i vissa lägen. Området är kuperat och bebyggelsen kan delvis komma att utformas på ett annat sätt än programmets illustration, men det är en målsättning att åstadkomma slutna gaturum.

I naturvärdesinventeringen redovisas ett stort antal naturvärdesträd inom området, vilket klassats som naturvårdsklass 1. Vegetationen är dock relativt splittrad och området har inget större rekreativsärde. Intresset av att bebygga området med bostäder har bedömts som viktigare än att bevara det som naturmark. Möjligheten att bevara enskilda träd eller trädbestånd ska emellertid studeras i detaljplanearbetet. Området gränsar till den planerade stadsparken som till största delen bör anläggas i denna etapp.

1C Område vid vattentornet

Området utgörs av två kvarter i privat ägo i anslutning till vattentornet. Ett positivt planbesked för bostäder finns för det ena kvarteret. Det andra kvarteret är bebyggt med en kontorbyggnad som skulle kunna ersättas med bostäder.

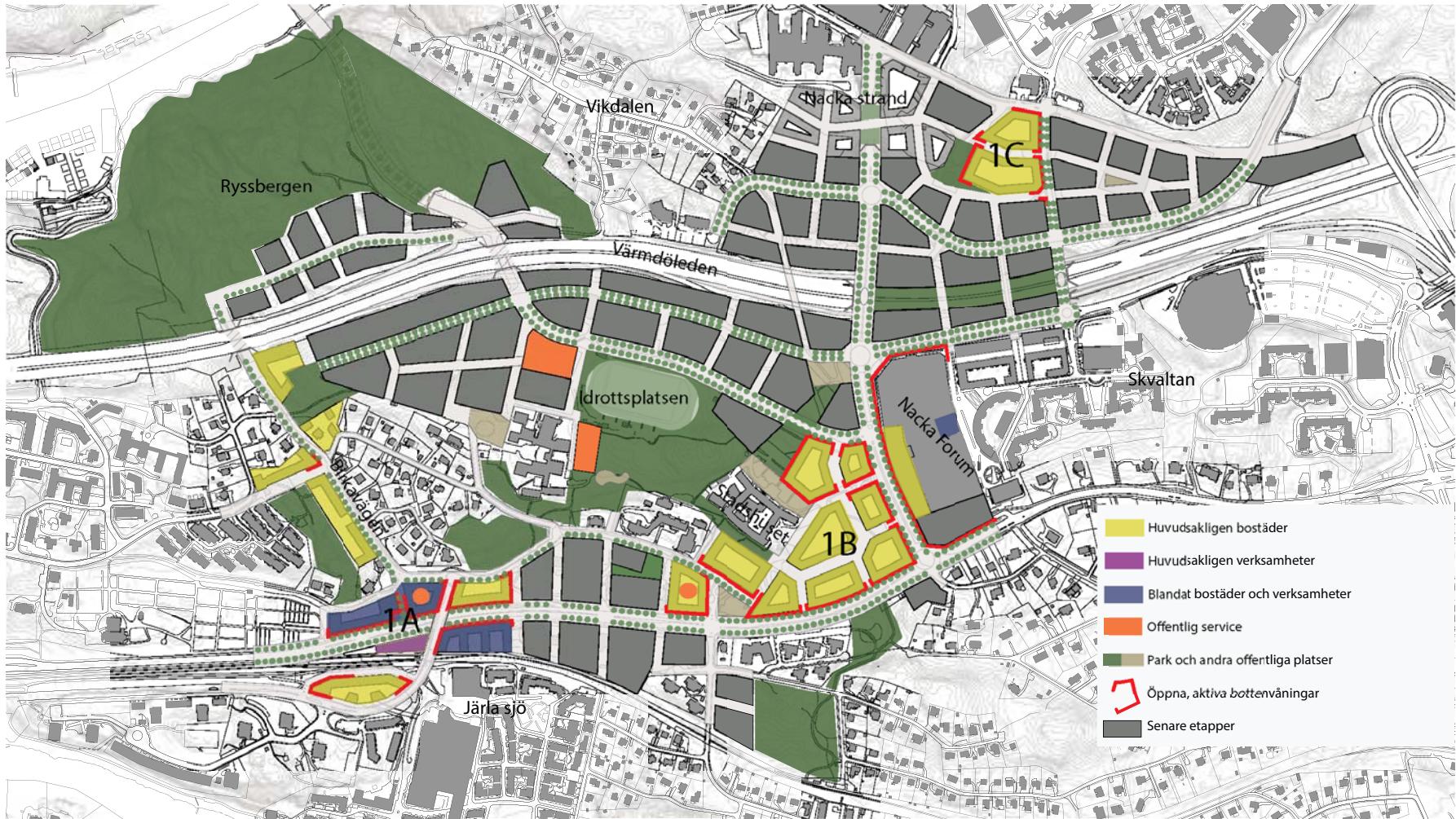
Utbyggnad av välfärdsfastigheter

Etapp 1 innehåller utbyggnad av en ny förskola på Järlahöjden, en vid Järla station och en vid Järla skola som ersätter byggnaden för Kristallens förskola. Etappen innehåller även byggnation av första delen i en ny sporthall på Järlahöjden samt utbyggnad av idrottsparken mitt i centrala Nacka där ytor för spontanidrott, utegym mm kan rymmas.

Etapp 1, utbyggnad till år 2020

Bostäder - ca 1 500 st.

Arbetsplatser - ca 1 500 st.



Karta över etapp 1.

Etapp 2 – utbyggnad till 2025

Etapp 2 innehåller bebyggelse som är kopplad till en överdäckning och utformningen av Nacka trafikplats (2A), bebyggelse på Ryssbergen, beroende av Kvarnholmens trafikplats (2B) och två mindre områden i söder (2C och 2D).

2A Norr och söder om Värmdöleden

Området är stort och beroende av tunnelbanestationens placering, utformningen av ny bussterminal och hur en framtida Värmdöled kommer att se ut. I den centrala delen redovisas en överdäckning av Värmdöleden norr om Nacka Forum. Själva överdäckningen bebyggs inte, men det är angeläget att bebygga marken i direkt anslutning till överdäckningen. En bussterminal kan placeras på eller i anslutning till överdäckningen, placeringar under Skvaltans väg och ny bebyggelse har studerats. Bebyggelsen kring överdäckningen bör utgöra en blandning av bostäder och verksamheter beroende på bullersituationen i läget. En mini-ÅVC bör kunna inrymmas i kvarter mot Vikdalsvägen eller Skönviksvägen. Om Värmdöleden skulle förläggas i bergtunnel bör en överdäckning ändå komma till stånd i ett relativt tidigt skede för att binda samman centrala Nacka och Nacka strand.

Norr om Skönviksvägen innehåller denna etapp fem möjliga kvarter för i huvudsak bostäder. Skönviksvägen bör som övriga huvudgator ha lokaler i bottenvåningen. Naturvärdesinventeringen redovisar ett stort antal naturvärdesträd inom området, vilket klassats som naturvårdsklass 1. Området har dock inget större rekreativsärde. Intresset av att bebygga området med bostäder, särskilt i

denna goda kollektivtrafikläge har bedömts som viktigare än att bevara naturmarken. Möjligheten att bevara enskilda träd eller trädbestånd ska emellertid studeras i detaljplanearbetet. Nio av etappens föreslagna kvarter ligger söder om Värmdöleden. Några av dess beskrivs under rubriken utbyggnad av välfärdsfastigheter. Hur stor yta dessa verksamheter behöver måste utredas vidare och flera kvarter redovisas som en blandning av verksamheter och bostäder. Som i övriga delar bör lokaler komma till stånd längs huvudgatorna Griffelvägen och Vikdalsvägen. Viktiga komponenter i området är också stadsparkens norra del och det torg som föreslås i anslutning till tunnelbaneuppgången.

2B Ryssbergen

Ryssbergens dramatiska sluttningar med vidsträckt utsikt och tallurskogen med mossiga stenblock erbjuder unika rekreativa upplevelsevärden så nära stadskärnan. Ett naturreservat ska bildas på Ryssbergen och enligt översiktsplanen ska eventuell ny bebyggelse utredas i samband med naturreservatsbildningen. Programmet för centrala Nacka samordnas med bildandet av naturreservat och i detta förslag redovisas bebyggelse på de delar som inte innehåller lika stora naturvärden som resten av området samt är bullerstörda. Närmast Värmdöleden förlås verksamheter som bullerskydd och innanför en lokalgata placeras bostäder i ett bullerskyddat läge. Området kan angöras både från Kvarnholmsförbindelsen och från Birkavägens förlängning. Om Värmdöleden skulle förläggas i bergtunnel under Ryssbergen förändras förutsättningarna, då den nuvarande körbanan blir möjlig att bebygga och inga lägen blir bullerstörda.

2C Söder om Nacka Forum

När en ny bussterminal byggs i anslutning till tunnelbanestationen blir marken för befintlig buss-terminal vid Värmdövägen tillgänglig för annat ändamål. En komplettering med såväl bostäder som lokaler är möjlig. På andra sidan Värmdövägen skulle nya bostäder med lokaler i bottenvåningen kunna byggas på den mark som idag bland annat är bensinstation.

2D Lillängsvägen och norr om Värmdövägen

I korsningen Värmdövägen/Lillängsvägen finns en parkeringsplats som tillhör befintliga bostäder. Marken skulle kunna utnyttjas mer effektivt om området bebyggdes. En förutsättning är givetvis att parkeringsbehovet för befintliga bostäder kan lösas. Längre söderut längs Lillängsvägen finns ett befintligt parkområde på östra sidan. Närmast Lillängsvägen saknar området större naturvärden och denna del skulle därför kunna bebyggas med bostäder. Etappen innehåller även bostäder norr om Värmdövägen med verksamheter mot gatan. Bostäderna är beroende av att brandstationen flyttas och att Järla bollhall omlokaliseras, se avsnitt om välfärdsfastigheter.

Utbyggnad av välfärdsfastigheter

Etapp 2 innehåller nybyggnad av gymnasium och universitet i ett läge nära tunnelbanan samt ny simhall och fortsatt utbyggnad av två sporthallar som byggs ihop med den som byggdes i etapp 1. Ovanpå de tre sporthallarna ska en fullstor fotbollsplan placeras. I etappen ingår även flytt av brandstationen till ett läge närmare Saltsjöbadsleden och

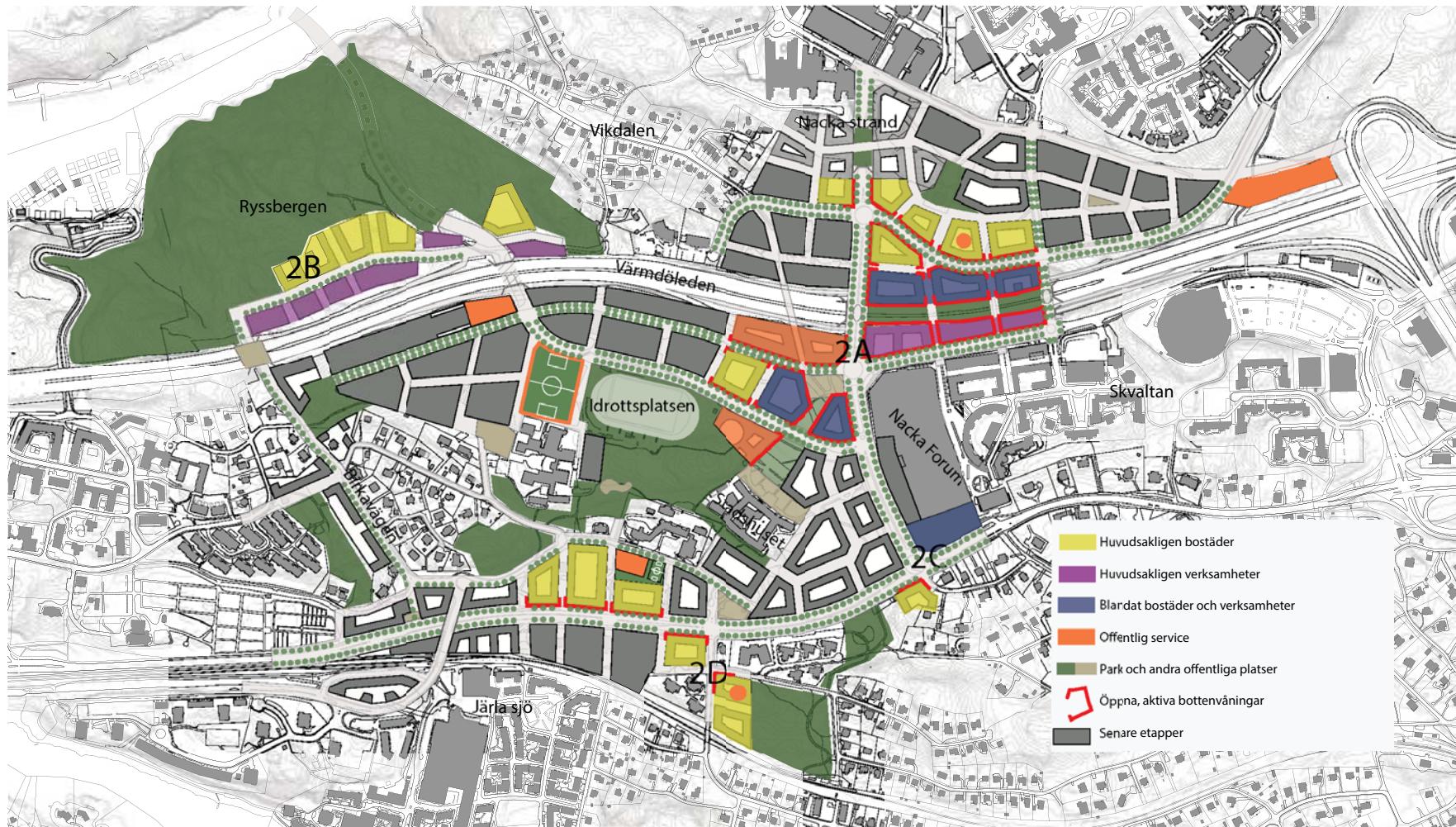
Etapp 2 - utbyggnad till år 2025

Bostäder ca 1 500 st.

Arbetsplatser ca 3 000 st.

Värmdöleden och en ny grundskola som även innehåller lokaler för fritids- och kulturverksamheter intill den nya stadsparken. Vid Järla skola byggs en ny sporthall närmare skolan och beroende på utformning kan en bollplan

eller liknande förläggas på taket eller brevid hallen. Ny förskola inryms vid Lillängsvägen i anslutning till parken, eventuellt vid bostäderna på Ryssbergen och norr om Värmdöleden i bostadskvarteren.



Karta över etapp 2.

Etapp 3– utbyggnad till 2030

Etapp 3 utgörs av mark med kommunala anläggningar som måste flyttas, 3A samt av privatägd mark där intresset av exploatering är oklart (3B, 3C, 3D).

3A Söder om Värmdöleden

Området sträcker sig från Järlahöjden och Nacka idrottsplats västerut längs Värmdöleden. En exploatering av bostäder på Järlahöjden förutsätter att befintliga ishallar flyttats (se avsnitt om välfärdsfastigheter) och att idrottsområdet utnyttjas mer effektivt genom de nya sporthallarna med bollplan på taket samt att ett nytt gymnasium redan är byggt. En annan anledning till att området bör ligga sent i utbyggnaden är att en arbetstunnel till tunnelbanebygget kan få sin mynning i området, vilket innebär mycket tunga transporter under en period. Längs Värmdöleden kan verksamheter placeras, i den västra delen redovisas nya ishallar och parkering. Längs Griffelvägen innehåller denna etapp tre bostadskvarter.

3B Östra Vikdalen

Området består av privatägd mark och är relativt glest bebyggt. Tunnelbanan skulle kunna göra området attraktivt för en tätare exploatering, men det bygger på att det finns ett intresse från fastighetsägarna. Programförslaget innehåller verksamheter längs Värmdöleden och bostäder utefter Vikdalsvägen.

3C Södra Jarlaberg

Området upptas av befintliga verksamheter på privat mark, i huvudsak Bilias anläggning. Här råder samma förhållande som för östra Vikdalen; tunnelbanan kan göra området attraktivt för nyexploatering, men det bygger på fastighetsägarna eventuella intresse. Programförslaget redovisar främst en möjlig bostadsexploatering på denna mark.

3D Söder om Värmdövägen

Söder om Värmdövägen finns idag en industrifastighet som också skulle kunna bebyggas med bostäder, men som i tidigare nämnda exempel förutsätter detta ett intresse hos fastighetsägaren. Bottenvåningarna mot Värmdövägen bör liksom i tidigare etapper utgöras av lokaler för olika verksamheter.

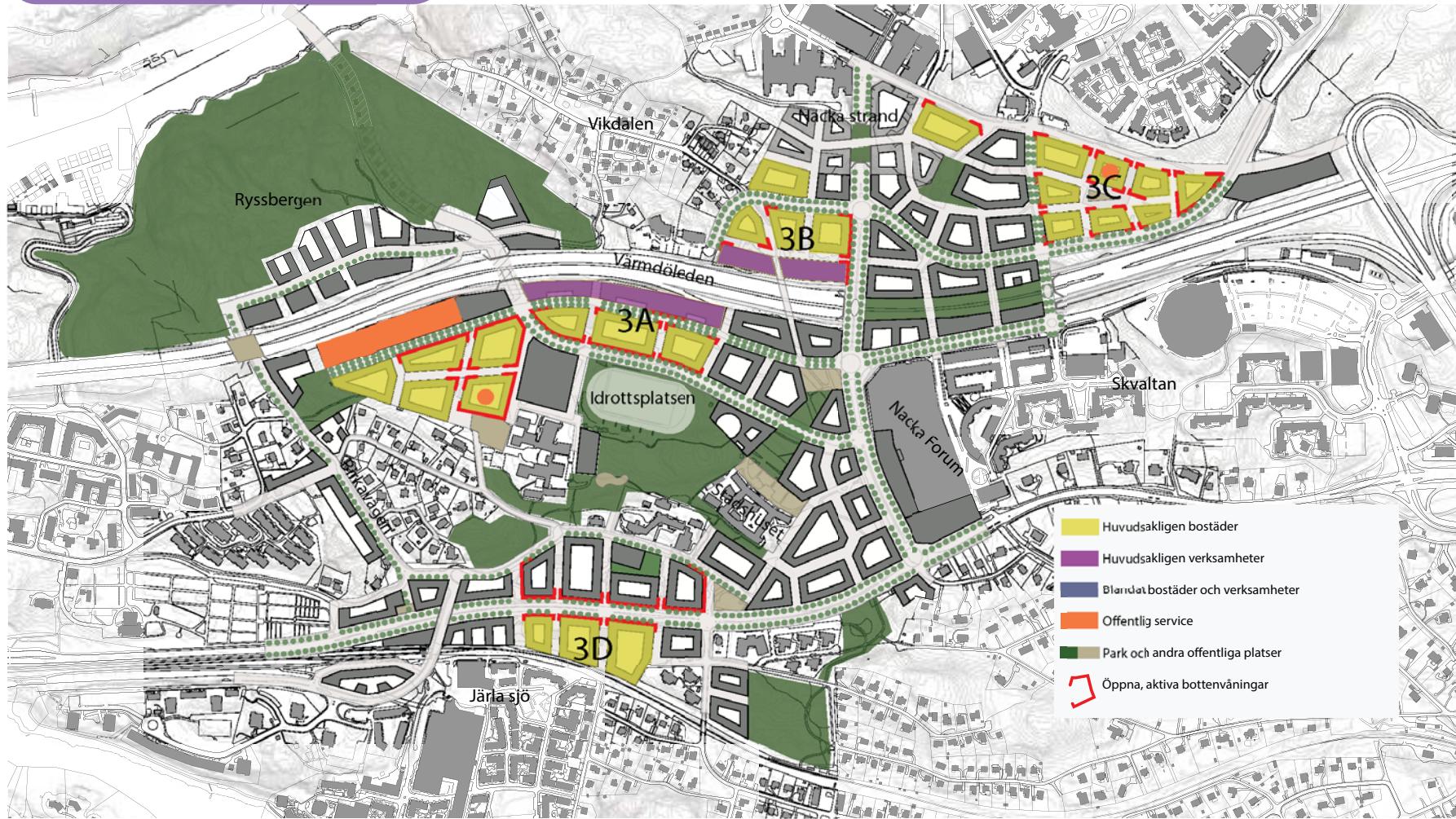
Utbyggnad av välfärdsfastigheter

Etapp 3 innehåller fortsatt utbyggnad av idrottsanläggningen med två ishallar, mindre hallar för olika typer av idrotts- och fritidsaktiviteter och parkeringsgarage eller parkeringshus som då även kan fungera som bullerskydd mot Värmdöleden. Förskola byggs ut i södra Jarlaberg och bland bostäderna på Järlahöjden.

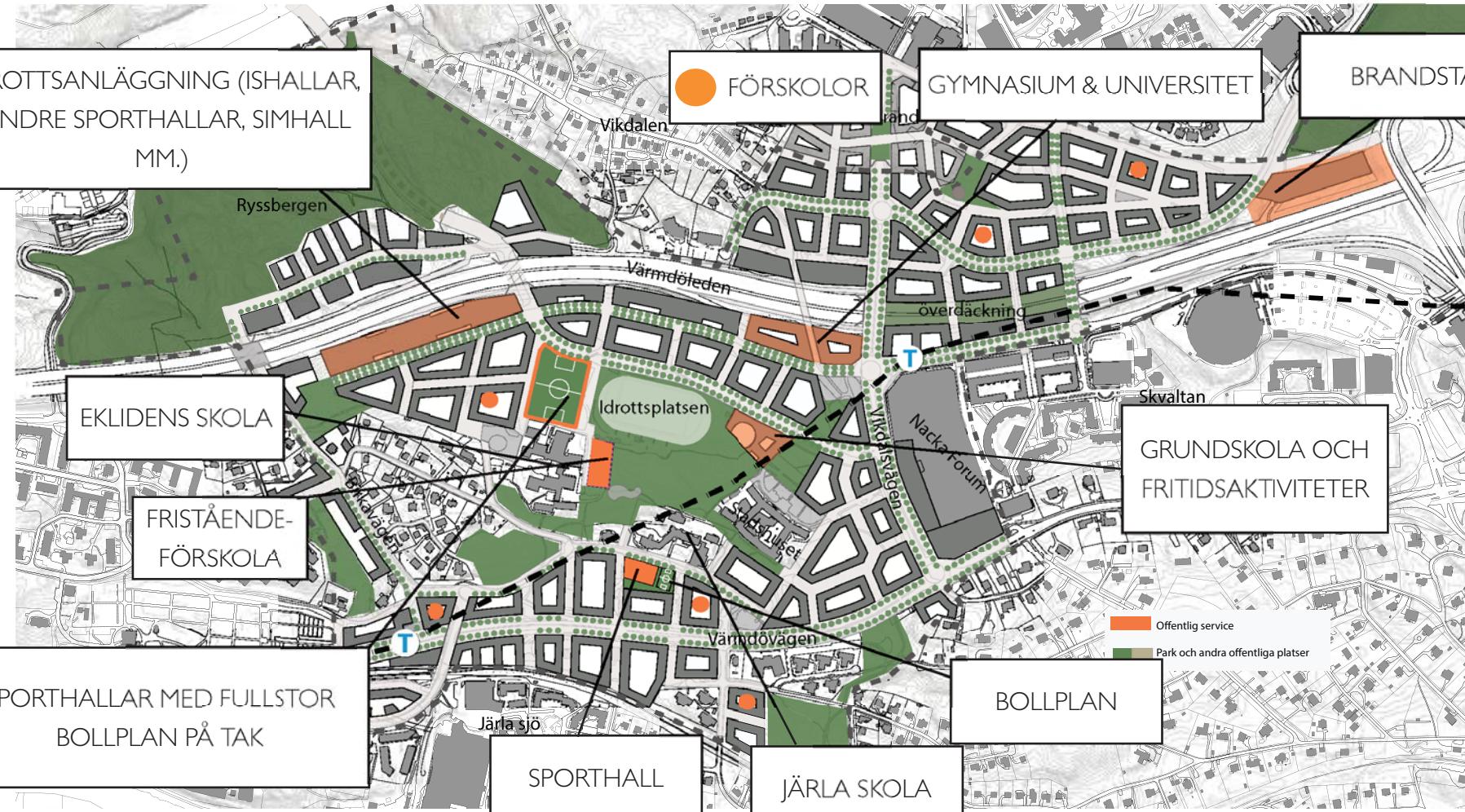
Etapp 3 utbyggnad till år 2030

Bostäder ca 1 600 st.

Arbetsplatser ca 2 500 st.



Karta över etapp 3.



Välvärdtsfastigheter i centrala Nacka

TRAFIK OCH TEKNIK

Gatustruktur

Gatustrukturen bygger till stor del på de befintliga huvudsträken. Programmets förändringar i trafikstrukturen ligger främst i att fler förbindelser skapas, främst i nord-sydlig riktning samt att trafikplatserna i Järla, Nacka centrum och Skvaltan byggs om.

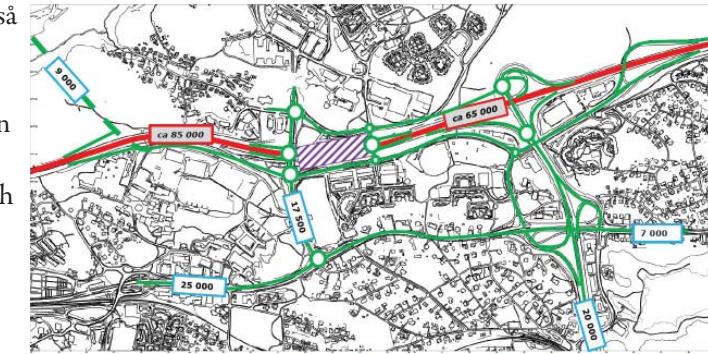
Trafiksystemet blir mer lättorienterat och flexibelt och fler kopplingar skapas till Värmdöleden. Nya och viktiga länkar är anslutningen mellan Centrala Nacka och Kvarnholmen, förlängningen av Jarlabergsvägen mot Skvaltans väg på överdäckningen över Värmdöleden samt Skönviksvägens koppling mot trafikplats Skvaltan. I det fortsatta strukturplanearbetet för hela västra Sicklaön studeras möjligheten av att förlägga Värmdöleden i bergtunnel på en längre sträcka. En översiktiglig studie i denna fråga beskrivs i avsnittet "Kan Värmdöleden förläggas i tunnel?" (sid 30-31). I programförslaget redovisas Värmdöleden ändemot i sitt nuvarande läge.

Trafikutredning

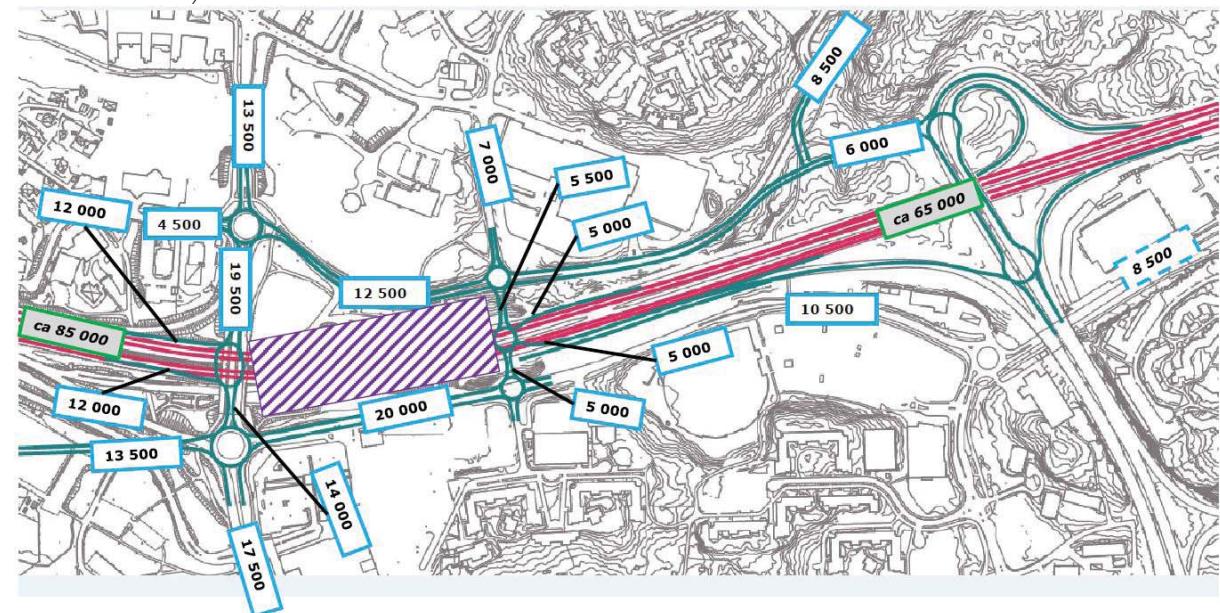
Flera trafikutredningar har gjorts för området bland annat av WSP, Sweco och ÅF. Ramböll fick hösten 2013 i uppdrag att sammanställa utredningsmaterialet, uppdatera trafikmängderna och föreslå en lösning. Det föreslagna alternativet innebär att ramperna mot Värmdöleden västerut ansluter till en cirkulationsplats på Vikdalsvägen, medan ramperna mot Värmdöleden österut ansluter till en cirkulationsplats på Jarlabergsvägen. Befintliga ramper kan avvecklas, vilket ger förutsättningar för en enklare överdäckning och maximala möjligheter till exploatering

på båda sidor om Värmdöleden. Förslaget innebar också en ombyggnad av trafikplats Skvaltan, med en ny koppling mot Skönviksvägen. Den södra rampen i trafikplats Järla tas bort och en korsning i plan, troligen en signalkorsning, byggs istället. På det sättet försvinner en del av de barriärer som finns vid trafikplatsen och bättre möjligheter skapas för att binda ihop områdena söder och norr om Värmdövägen.

För närvarande pågår genomförandet av en ny förbindelse mellan Kvarnholmen och Centrala Nacka genom en förlängning av Griffelvägen. I programförslaget redovisas även en anslutning till Värmdöleden till och från Stockholm, vilket leder till ett mer flexibelt trafiksystem med fler alternativa vägar och anslutningar. Trafikverket har inlett en vägplan för denna anslutning (trafikplats Kvarnholmen).



Trafikberäkningar, med utbyggt programförslag Ramböll.

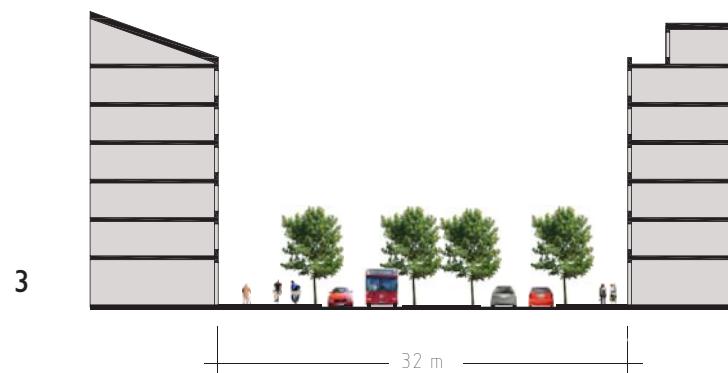
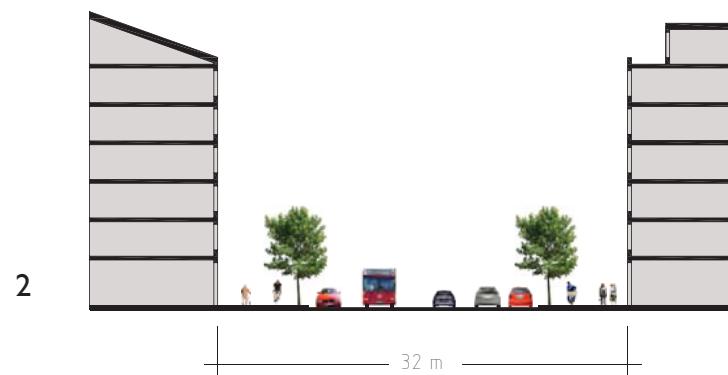
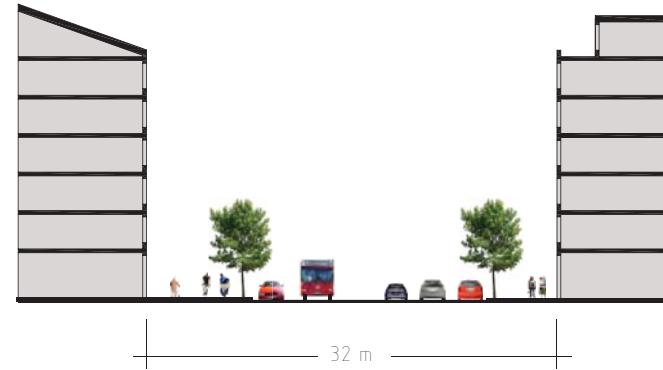


Utformning av gator

Förutom Värmdöleden, som även i framtiden kommer att vara motorväg, omformas huvudgatorna till stads-gator med större trivsel och trygghet för fotgängare och cyklister och med balanserad framkomlighet för de olika trafikslagen. De nya stadsgatornas breddmått begränsas och med mer utåtriktade lokaler i anslutning till gatorna, finns möjlighet att skapa en mer trivsam och trygg miljö. Gatorna förses med trädplanteringar, de större gatorna på båda sidor och mindre lokalgator på antingen båda eller endera sidan. Trädplanteringarnas grönska bidrar till trivseln, dämpar trafikrytmen och skiljer visuellt och rumsligt oskyddade trafikanter från den snabbare bil- och busstrafiken. I stor utsträckning planeras gatorna för kantstensparkering och angöring. Sådan parkering och angöring är en förutsättning för såväl bostäder som butiker och andra lokaler vid gatorna. Kantstensparkeringen bidrar också till en dämpad trafikrytm.

Värmdövägen och Vikdalsvägen

Värmdövägen och Vikdalsvägen har i programförslaget sektioner på 32 meter, vilket möjliggör två körfält i vardera riktningen och trädplantering i mitten eller på gatornas sidor. Gatans sidor ordnas så att kantstens-parkering och busshållplatser ryms. Cykelbana kan ordnas antingen dubbelriktad på ena sidan eller enkelriktade på båda sidor. Rejälå gångbanor ryms på gatornas båda sidor. Bebyggelsen längs gatorna bör i framtiden ansluta med lokaler i bottenvåning direkt mot gångbanorna. Detta gäller även Vikdalsvägens östra sida där påbyggnad av Nacka Forum med bostäder och lokaler planeras.



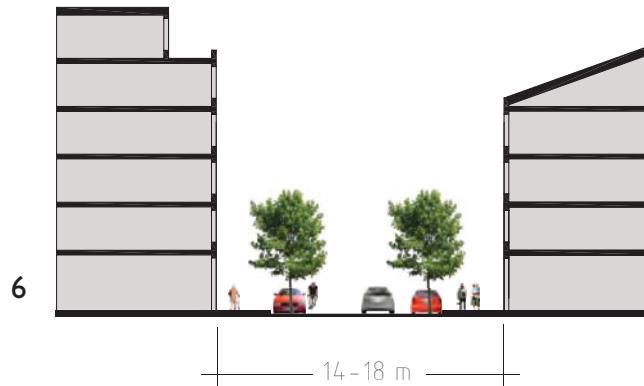
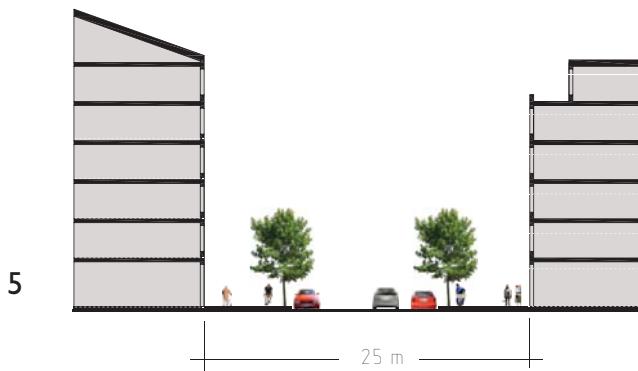
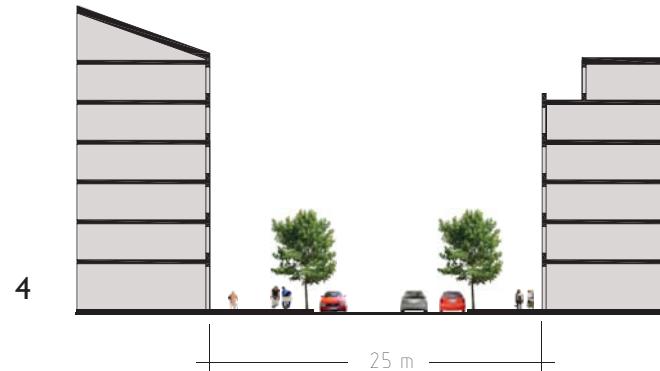
Nr. 1-3 Alternativa utformningar av Värmdövägen och Vikdalsvägen.

Griffelvägen, Skvaltans väg och Skönviks-vägen

Den nya Griffelvägen, som ansluter till Kvarnholmsförbindelsen, föreslås få ett körfält i vardera riktning, tillräckligt breda för busstrafik. Gatans sidor ordnas så att kantstensparkering, busshållplatser och trädplantering rymms. Cykelbana kan ordnas antingen dubbelriktad på ena sidan eller enkelriktade på båda sidor. Rejälå gångbanor rymmer på gatornas båda sidor. Samma sektion är lämplig för Skvaltans väg och Skönviksvägen.

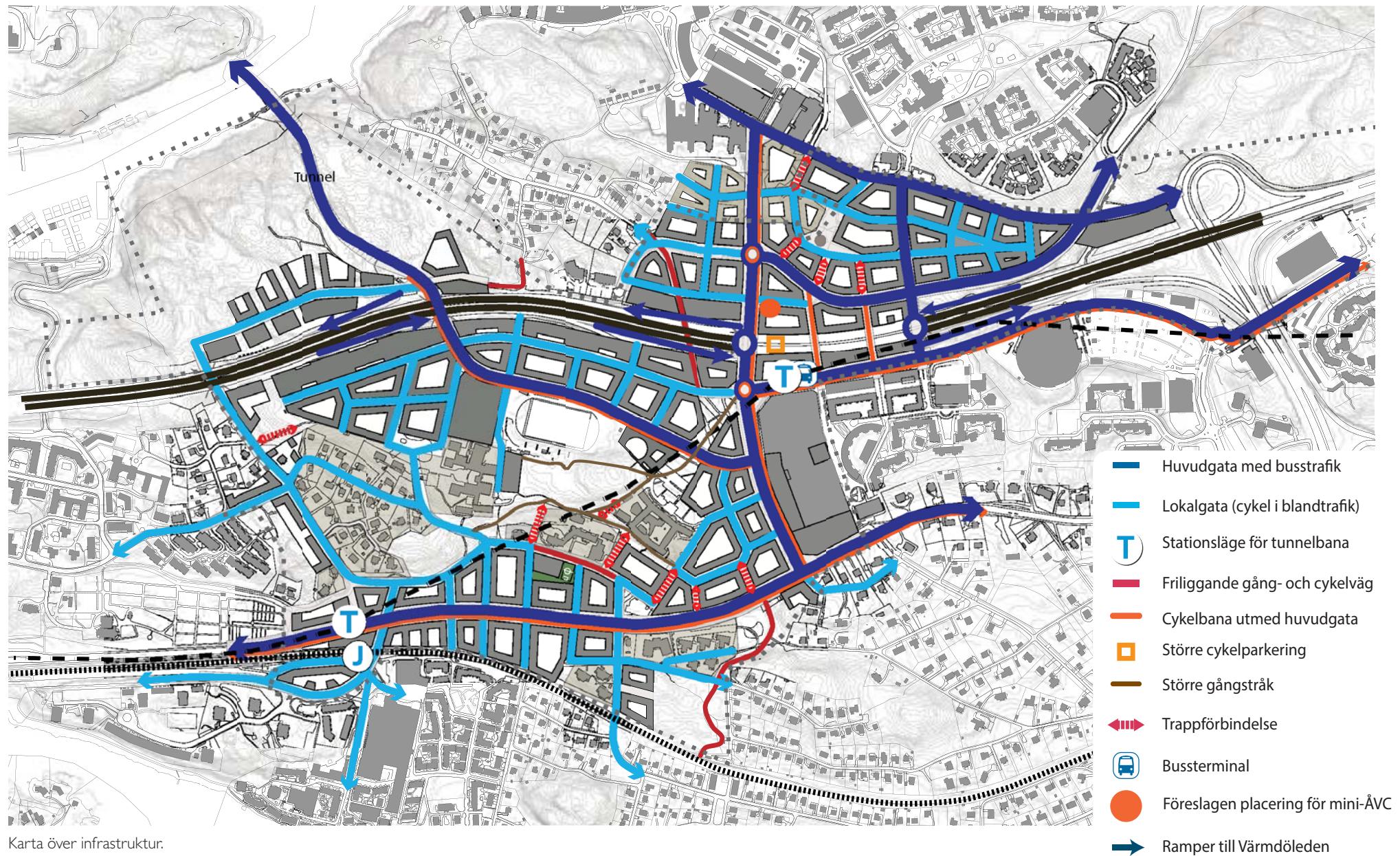
Lokalgator

Nya lokalgator inom området utförs med ett körfält med begränsat mått i vardera riktningen. I vissa lägen kan även enkelriktade gator vara lämpliga. Kantstensparkering planeras på vägens båda sidor. Trädplantering utförs på gatans ena eller båda sidor mellan p-platserna. Gatan förses med trottoar medan cykeltrafiken sker i blandtrafik.



Nr. 4-5 Alternativa utformningar av Griffelvägen, Skvaltans väg och Skönviksvägen. (25 m).

Samtliga gatusektioner är framtagna av White Arkitekter.



Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken har överlägsna miljöegenskaper i förhållande till biltrafiken - mindre växthuseffekt per resenär, och lägre utsläpp av andra miljöskadliga ämnen. Dessutom bidrar kollektivtrafiken ofta till att avlasta vägnätet vilket kan ge ett effektivare markutnyttjande vilket i sin tur ger möjlighet att lokalisera fler arbetsplatser och bostäder vid kollektivtrafikknutpunkter.

Tunnelbanan

Tunnelbanans blå linje byggs ut från Kungsträdgården till Nacka och bildar stommen i kollektivtrafiksystemet. Inom programområdet planeras tunnelbanestationer i Järla och i Nacka centrum. Stationernas preliminära lägen redovisas i programmet, men definitiva placeringar av perronger och uppgångar måste utredas vidare och samordnas med projekteringen av tunnelbanan. Den fortsatta planeringen av tunnelbanan skulle kunna innebära att en depå i Nacka blir nödvändig. Den skulle i så fall placeras under Järlahöjden med en mindre del ovan jord närmast Värmdöleden. Programförslaget redovisar inte denna depå då frågan inte är färdigutredd och Nacka kommun helst ser en annan lösning på depåfrågan.

Ny bussterminal

En bussterminal för Nackabussarna planeras i anslutning till tunnelbanestationen i Nacka centrum. Det exakta läget och utformningen av terminalen utreds för närvarande. Lägen under Skvaltans väg och ny bebyggelse samt placeringar helt eller delvis på en överdäckning av Värmdöleden studeras.

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykeltrafik har i planeringssammanhang ofta behandlats gemensamt trots att gående och cyklister ofta har skilda behov i det gemensamma gatrummet. Detta har blivit extra tydligt när pendlingscyklandet (ofta i relativt hög hastighet) har vuxit dramatiskt. Gemensamt är dock att stråken för både gående och cyklister ska ges sådan utformning och gestaltning att de blir trivsamma och attraktiva att använda under dygnets alla timmar. Belysningen ska anpassas till de oskyddade trafikanterna. Det är en del av visionen att utforma stadsdelen på ett sätt som inte förutsätter bilen.

I en stad rör sig gående framförallt längs gatorna. Det är därför viktigt att trottoarerna blir tillräckligt breda. På huvudgatorna bör dessa vara 3,5 - 4 meter breda. Butiker och utåtriktade lokaler längs trottoarerna bidrar till trivsel och trygghet.

Längs Värmdövägen finns ett regionalt cykelstråk som ska förbättras i enlighet med den cykelplan som tagits fram. Cykelstråket kommer att bli dubbelriktat och förläggas på Värmdövägens södra sida. Vid Järla är situationen för cyklister otillfredsställande och en lösning kommer att studeras i detaljplanläggningen i samband med en ombyggnad av trafikplatsen. Separata cykelstråk planeras också längs med områdets övriga huvudgator, Vikdalsvägen, Griffelvägen, Skönviksvägen och Skvaltans väg. Huvudlinriktningen är att dessa stråk utformas som enkelriktade cykelbanor på bågge sidor om körbanan, men det kan även här bli fråga om dubbelriktade stråk om detta visar sig lämpligare.

I vissa fall är det emellertid aktuellt med förbindelser endast för gående och cyklister, eftersom den nya strukturen ska ge god tillgänglighet inom centrala Nacka men även knyta ihop intilliggande områden.

- Från Järla till Stadshuset skapas ett attraktivt gångstråk genom den gröna kullen som ligger norr om Järla skola. Detta måste ske med stor varsamhet på grund av befintliga naturvärden.
- Från stadshusets östra sida planeras ett gångstråk med trappor ned mot Värmdövägen. Detta stråk har en koppling till Lillängsvägen på andra sidan Värmdövägen. Trappor skulle även kunna anläggas väster om Järla skola och i framtiden kopplas till ett stråk med en ny tunnel under Saltsjöbanan.
- Befintlig gångbro över Värmdöleden behålls även vid en överdäckning.
- Befintlig gång- och cykelväg under Värmdöleden väster om Vikdalsvägen är kvar i programförslaget. Behovet av denna förbindelse och de tekniska förutsättningarna för att behålla den utreds vidare i detaljplanearbetet.

VA-systemet

Lokala insatser som dimensioneringsökningar av VA-systemet mm. är beroende på var bebyggelsen kommer att lokaliseras. Det är viktigt att ytterligare utreda det befintliga ledningsnätet och dess kapacitet inför det fortsatta arbetet.

Dagvatten

Vatten utgör en ekologisk resurs som bidrar till livskvalitet i staden, ökat biologiskt liv i parker och grönområden och svalka sommartid. Den klimatförändring som förväntas kommer att innehåra mer extremt väder, häftigare regn och varmare somrar. Dagvattenhanteringen måste beakta detta och samverka med grönstrukturen. Generellt gäller att dagvatten från området hanteras så att förenat dagvatten renas och övrigt dagvatten på lämpligt sätt nyttjas för gatornas trädplanteringar och för olika anläggningar i parker, på gårdar och i offentliga stadsrum. När nya vattenmiljöer skapas ökar de biologiska kvaliteterna ytterligare.

I Swecos dagvattenutredning finns förslag som syftar till att klara de föreslagna riktvärdena för dagvattenutsläpp. För att nå så stor reningseffekt som möjligt bör reningsanläggningar ligga så nära utsläppspunkterna som det går. Det är svårt att hitta platser för anläggande av större



Dagvattenhantering med dagvattendamm, Sweco, dagvattengruppen



Dagvattenhantering med växtbäddar och regngårdar, Sweco, dagvattengruppen



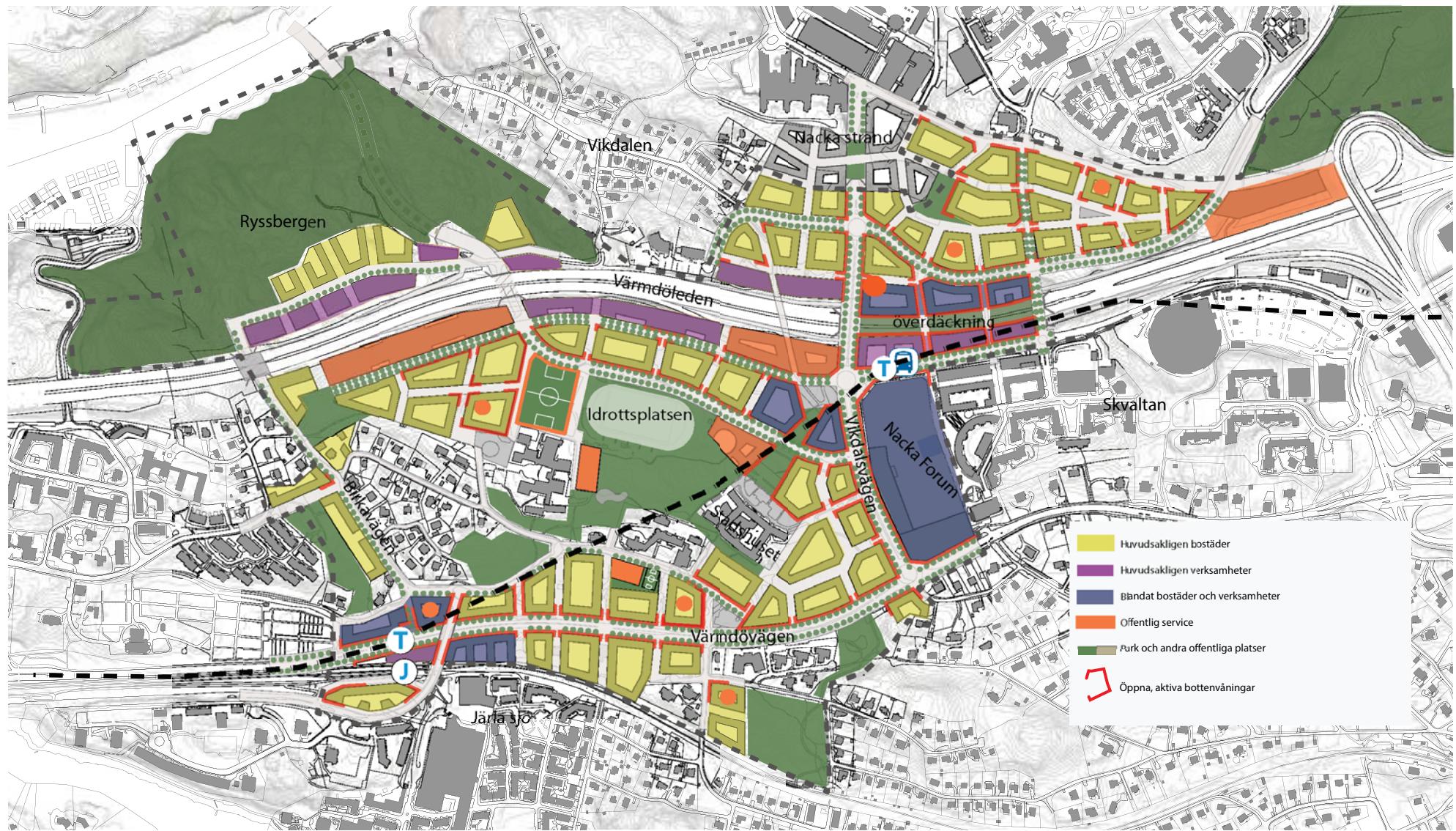
anläggningar då en hög exploatering planeras i området och vissa delar är mycket kuperade. Några platser där rening kan ske har dock identifierats; eventuellt kan en del av den befintliga våtmarken vid Vikdalens/Ryssbergen användas för en del av avrinningen och en dagvattenanläggning skulle kunna anläggas under en lekplats i Vikdalen. Vidare bör det vidare utredas om någon plats vid Järla station kan vara användbar, då detta är en lågpunkt i området. Utredningen redovisar principlösningar för dagvattenhantering på både kvartersmark och inom allmän plats som gator, torg och parker. Speciellt intressanta för dagvattenlösningar är den föreslagna stadsparken och de breda huvudgatorna.

Avfallshantering och återvinning

En mindre återvinningscentral s.k. mini-ÅVC, har i programförfärlaget placerats vid Vikdalsvägen, norr om Värmdöleden. I en mini-ÅVC ingår återvinningsstation. En mini-ÅVC ersätter inte behovet av fler återvinningsstationer. Behov och placering av återvinningsstationer ska därför finnas med i ett tidigt skede av detaljplanerna. Eftersom det ska vara lätt att återvinna avfall i området bör återvinningsutrymmen planeras även i bostäderna, åtminstone för de vanligaste avfallsfraktionerna. En tät stadsbebyggelse är inte helt enkel att kombinera med de typer av avfallsinsamling som idag används i Nacka. Det kommer därför bli aktuellt att studera alternativa sätt för hämtning av hushållssopor, exempelvis bottentömmande behållare med flera avfallsfraktioner eller sopsugsystem.

Energiförsörjning

I områdets tätta bebyggelse är det lämpligt att bygga ut fjärrvärme. Med tanke på klimatanpassning och en snabb teknikutveckling ska områdets energiförsörjning inte låtas till vissa energikällor. Det är önskvärt att områdets energibärare (ledningsnät mm) relativt enkelt kan ställas om till andra lösningar. Flera olika former av parallella energilösningar kan bli aktuella. I linje med Bobergets och EU:s kommande krav bör möjlighet till egenproducerad energi tas tillvara. Byggnadernas behov av kyla vid varmare utomhusklimat bör genom arkitektonisk och installationsteknisk utformning kunna minimeras. Kvarvarande kylbehov kan ske via fjärrkyla till området.



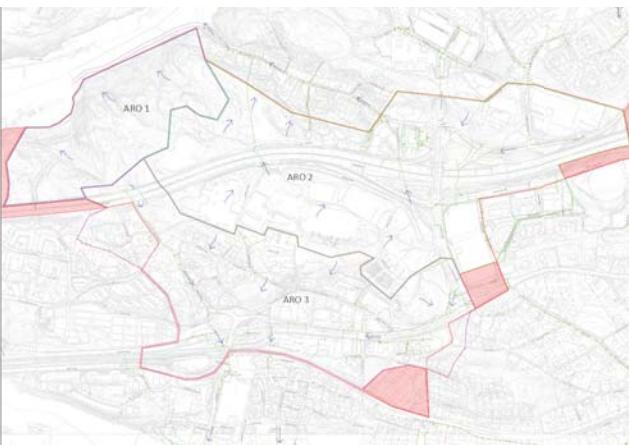
Programförslaget i sin helhet.

PROGRAMFÖRSLAGETS MILJÖKONSEKVENSER

Den preliminära miljöredovisningen beskriver konsekvenser på miljön om programmet genomförs samt identifierar vilka viktiga miljöaspekter som bör beaktas i det fortsatta detaljplanearbetet. Det finns inte något lagkrav på miljöbedömning (upprättande av miljökonsekvensbeskrivning, MKB) för ett planprogram. Programmet för Centrala Nacka följer intentionerna och Nackas översiksplan, Hållbar framtid i Nacka, som vann laga kraft 2012.

DAGVATTEN OCH YTVATTEN

Dagvatten från området avrinner dels direkt till vattenforekomsten Strömmen och dels till Järlasjön som rinner ut i Hammarbysjö (även denna en del av vattenforekomsten Strömmen).



Avrinningsområdena inom centrala Nacka, Sweco.

Vattenmyndigheten för Norra Östersjöns vattendistrikt har beslutat om kvalitetskrav och åtgärder för alla så kallade vattenforekomster i distrikten. Det innebär att det har fastställts miljökvalitetsnormer som ska uppnås till år 2015 eller 2021.



Vattenforekomsten Strömmen, <http://www.viss.lansstyrelsen.se>

Strömmen utgör ett övergångsvatten som gränsar mot Stockholm och har klassificerats som ett kraftigt modifierat vatten på grund av den påverkan som följer av hamnverksamheten. Vattenforekomsten har miljöproblem i form av morfologiska förändringar, övergödning och miljögifter (tegnföreningar och kvicksilver).

Den ekologiska potentialen bedömdes 2009 till måttlig och den kemiska statusen till uppnår ej god kemisk yt-vattenstatus. Vid klassning 2012 bedömdes den ekologiska statusen till otillfredsställande.

Miljökvalitetsnormerna för Strömmen är:

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

Vattendelegationen föreslår att även Sicklasjön (del av Järlasjön) ska bli vattenforekomst från 2016. Orsaken till att Sicklasjön föreslås bli vattenforekomst är att det finns ett EU-bad i sjön. Sicklasjön har idag måttlig ekologisk status pga. övergödning samt uppnår ej god kemisk status pga för höga halter av kvicksilver, kadmium, bly, polybromrade difenylestrar (PBDE) och antracen. Det finns än så



Föreslagen vattenforekomst från 2016, Sicklasjön (del av Järlasjön), <http://www.viss.lansstyrelsen.se>

länge inga förslag till miljökvalitetsnormer för Sicklasjön. Enligt kommunens miljöövervakning är näringssnivån betydligt högre i Sicklasjön än i övriga delar av Järlasjön.

För att uppnå god status måste belastningen av näringssämnen på vattenförekomsterna minska samt att orsaken till att god kemisk status inte kan uppnås måste utredas vidare. Det är en utmaning att förbättra vattenkvaliteten i vattenområden samtidigt som regionen växer och därmed även risk för ökad belastning på vattenområdena. Det är därför angeläget att vid nyexploatering utreda förutsättningarna noga för att minska belastningen på vattenområdena även från befintlig bebyggelse inom programområdet och planera så att ny bebyggelse inte innebär en ökad belastning av föroreningar.

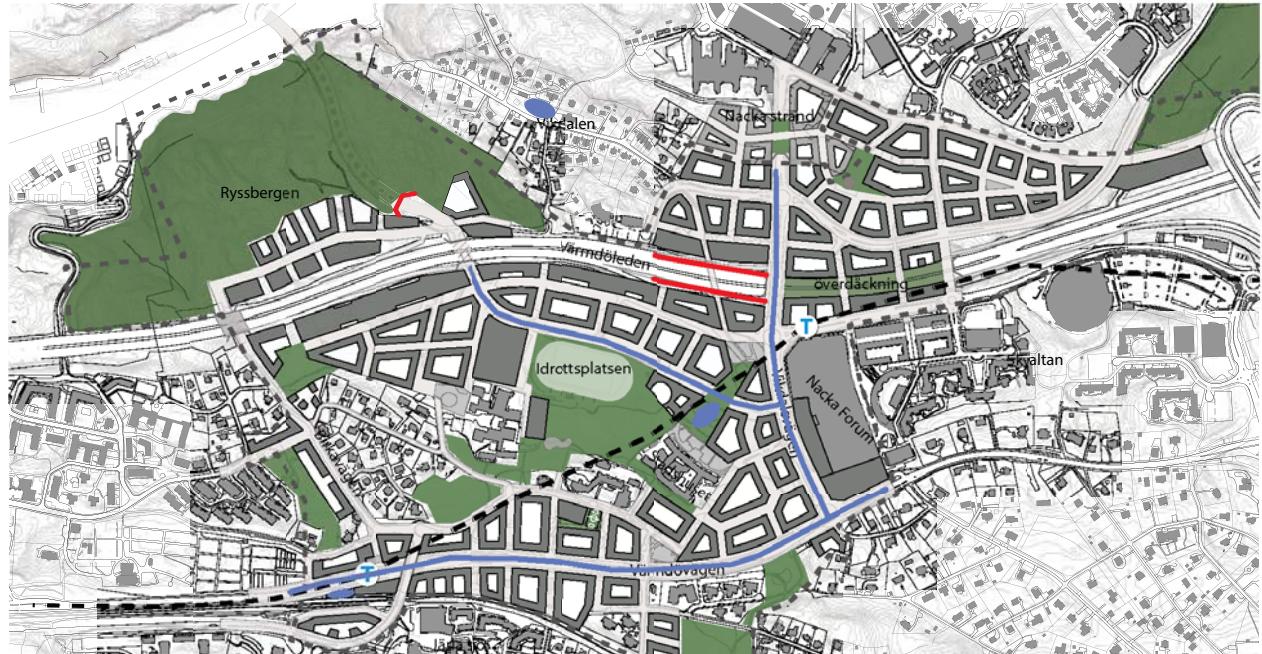
Stora delar av programområdet utgörs idag av berg i dagen och de bebyggda områdena utgörs av hårdgjorda ytor såsom vägar och byggnader. En förtäning av centrala Nacka innebär ökade mängder förorenat dagvatten och snabbare avrinning om inte åtgärder vidtas. Klimatförändringarna innebär större nederbördsmängder under kortare perioder.

En dagvattenutredning (Dagvattenutredning för planprogram – Centrala Nacka, Sweco 2014-03-20, rev 2014-04-16) har tagits fram som redovisar möjligheter att rena och fördöja dagvattnet så att belastningen av föroreningar till Strömmen och Järlasjön från området kan minskas när detaljplaneprogrammet genomförs.

Utredningen redovisar principförslag för att lösa dagvattenhanteringen. Förslagen innebär att dagvattnet från kvartersmark inklusive lokalgata kan omhändertas med

hjälp av gröna tak, stuprörsutkastare, rännor, permeabla beläggningar, växtbäddar, regngårdar, småskalig grön LOD (lokalt omhändertagande) och skelettjord (jordfylld makadambädd). Liknande lösningar kan tillämpas för gaturum och på allmän platsmark så som torg.

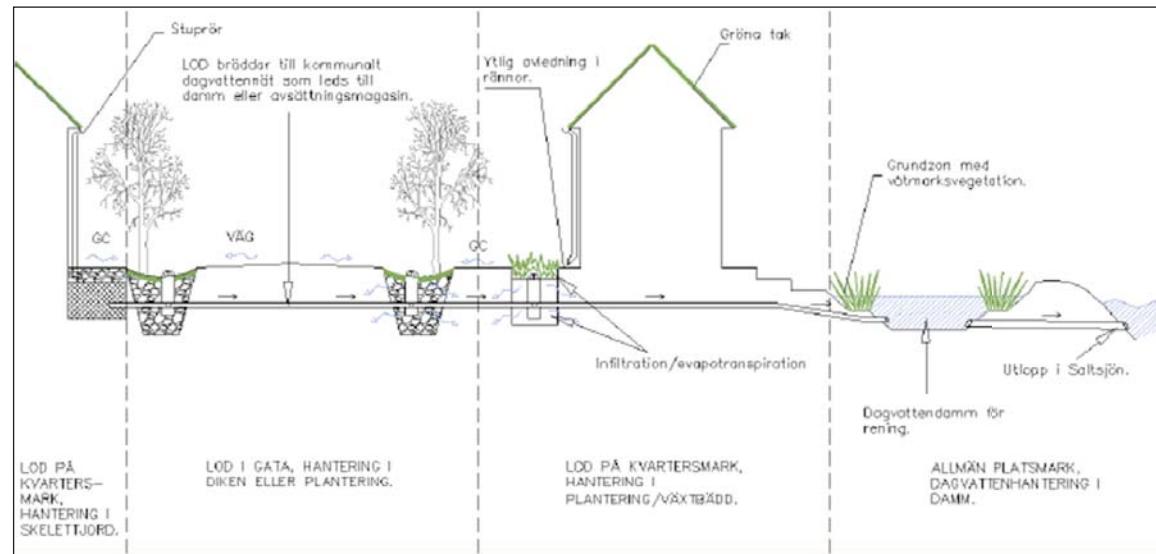
För att nå de riktvärden som tillämpas på acceptabla föroreningshalter i dagvatten samt skapa förutsättningar så att vattenkvaliteten i Strömmen och Järlasjön förbättras krävs dock ytterligare åtgärder. Exempel på dessa



Blå markeringar är förslag på fördjnings-/reningsanläggning och utredningsområden för dagvatten, röd markering visar på kvarter som kan utsättas för höga halter av luftföroreningar med risk för överskridande av miljökvalitetsnormer för PM10.

lösningar är våtmarker, underjordiska avsättningsmagasin och eventuellt skärbassänger. Skärbassänger tar i anspråk en del av ett vattenområde och bör endast tillämpas i nädfall om andra åtgärder av någon anledning inte kan tillämpas. Skärbassänger bedöms inte aktuellt som lösning för rening av dagvatten från detta programområde.

Dagvattenfrågan måste utredas vidare i det fortsatta planarbetet, markområden bör avsättas så att tillräcklig rening av dagvattnet kan uppnås. Dagvattenlösningarna ska samordnas med övrig planering och utnyttjas som en resurs för planteringar och övrig grönstruktur.



Principlösning för dagvattenhantering. Sweco.

MARKFÖRORENINGAR

Naturvårdsverket har arbetat fram en metodik för inventering och riskklassning av förorenad mark. Metoden kallas för MIFO-modellen som står för metod för inventering av förorenade områden. Enligt MIFO-databasen (nationell databas för markföroreningar) finns inom programområdet utpekat ca 6 objekt. De markerade objekten kan innebära att det finns markföroreningar. Exempel på objekt är bensinstationer, plasttillverkning, brandstation och transformatorstation.

I samband med genomförande av kommande detaljplaner är det viktigt att vara observant på eventuella markföroreningar och främmande gaser. Eventuella markföroreningar ska saneras i samråd med tillsynsmyndigheten.

BULLER

Området utsätts huvudsakligen för buller från Värmdöleden men även från det lokala vägnätet främst Vikdalsvägen, Skönviksvägen och Värmdövägen. Trafikprognoserna pekar mot ökade trafikmängder. På vissa håll, Ryssbergen, är ljudnivån 65dB(A) ca 120 meter från Värmdöleden. På ca 60 meters avstånd från Värmdövägen och Vikdalsvägen är ljudnivån ca 60dB(A). Det innebär att ljudnivån i stora delar av programområdet redan idag ligger över riksdagens riktväde på en ekvivalent ljudnivå på 55dB(A).

Buller kan orsaka stress och i långa loppet hjärt- och kärlsjukdomar. Det är därför viktigt att de nya bostäderna i området får en så god ljudmiljö som möjligt. I Nacka kommunens översiktplan finns generella riktlinjer för planering och byggande, och även för buller:

Markföreningar (gula trekanten) enligt MIFO-databasen.



Vid byggande ska en så bra ljudnivå som möjligt alltid eftersträvas. Vid nyexploatering och förtätning tillämpas i första hand riksdagens riktvärden för buller, dvs ekivalent ljudnivå på 55 dB(A) utomhus och maxnivå på 70 dB(A).

Vid tät stadsbebyggelse på Sicklaön kan enligt översiktsplanen även avstegsfall från riksdagens riktvärden accepteras. Skäl för att tillämpa avstegsfallen i området är att det ligger inom promenadavstånd (500 m) till ett närcentrum med stort serviceutbud och att det är goda kollektivtrafikförhållanden. Föreslagen bebyggelse uppfyller dessa kriterier, avståndet till närmaste köpcentra är ca 500 meter eller kortare och området har god tillgång till både buss och tåg. I framtiden kommer tillgång även finnas till tunnelbana.

I det fortsatta planarbetet är det viktigt att utformning av bebyggelsen utgår från bl.a. bullersituationen så att bästa ljudmiljö skapas. En överdäckning av Värmdöleden är mycket positivt ur bullersynpunkt.

Avstegsfallen från riksdagens bullerriktvärden innebär att nya bostäder i vissa fall kan medges där den dyrnsekviva ljudnivån vid fasad uppgår till 55-65 dBA.

Detta innebär i regel att bebyggelsen bör utformas som sluten gårdsbebyggelse, alternativt lamellhus, eller hus med mellanliggande skärmor. När bullret kommer från flera håll är en mer eller mindre sluten gårdsbebyggelse den lösning som ger bäst ljudmiljöer. Trots höga bullernivåer på "utsidan" av kvarteret kan låga nivåer erhållas på gärdssidan. Lamellhus parallellt med trafikleden ger bra

förutsättningar för lägenheter med god ljudmiljö.

Följande bör beaktas i det fortsatta planarbetet:

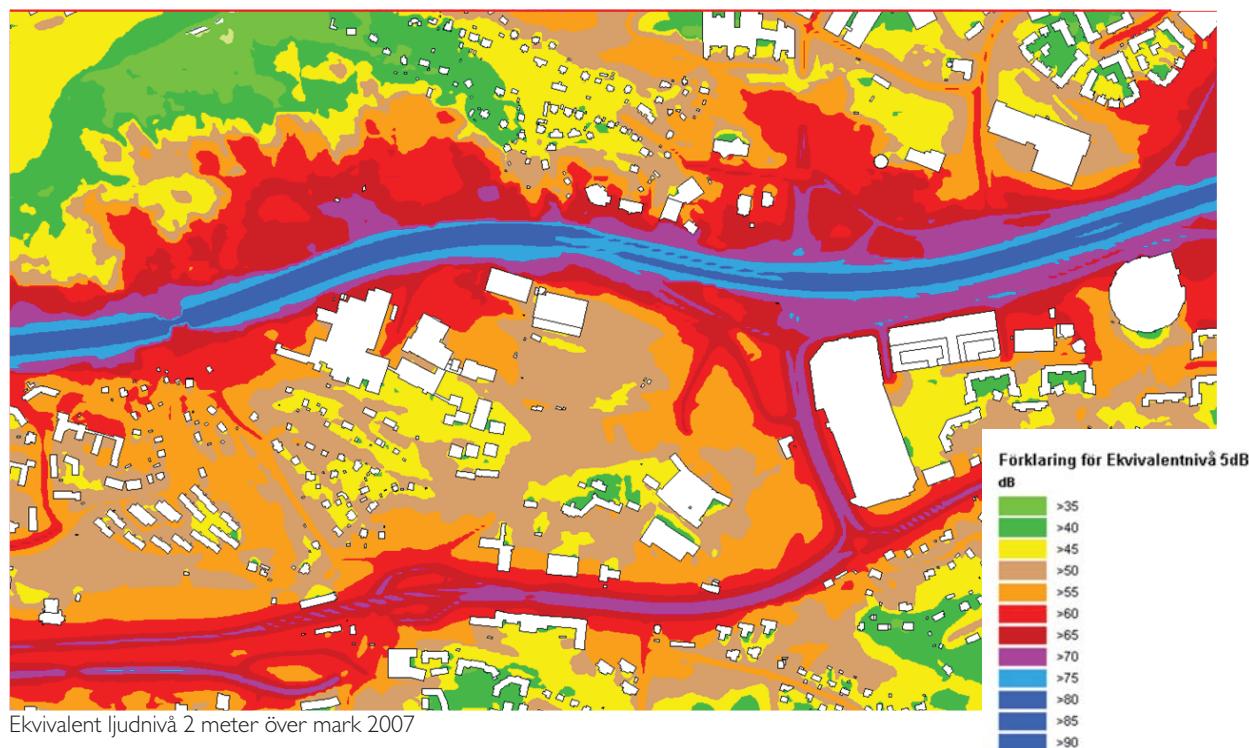
- Bullerutredningar ska tas fram under planarbetet i syfte att få en så god ljudmiljö som möjligt.

LUFTFÖRORENINGAR

Trafiken på Värmdöleden är den största utsläppskällan av luftföroreningar inom programområdet men även Skönviksvägen och Värmdövägen bidrar till förhöjda halter. I samband med arbetet med en fördjupad översiktsplan för området 2009, så utfördes fördjupad studie av luftsituationen i området.

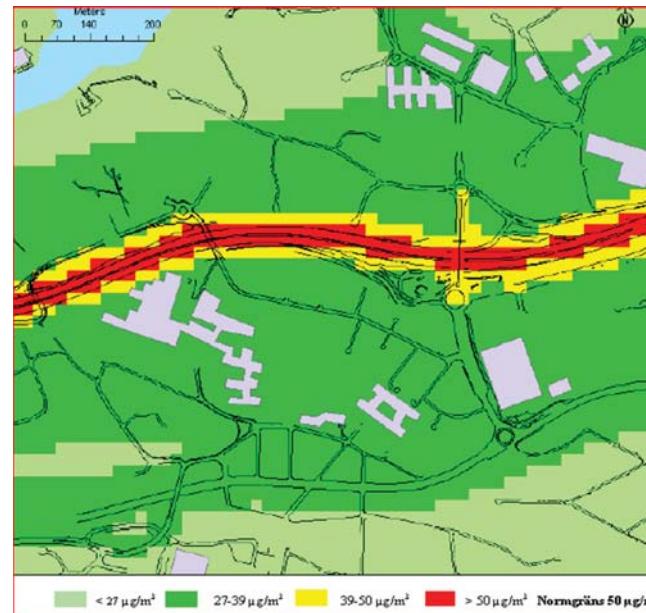
Halterna PM10 är högst utmed Värmdöleden. Halterna ligger närmast vägen över tröskelvärdena och fördjupade studier och beräkningar måste genomföras.

Det finns tydliga samband mellan luftföroreningar och effekter på människors hälsa. Att bo vid en väg eller gata med väldigt mycket trafik ökar risken för sjukdomar. Hur man påverkas är individuellt och beror främst på årliga förutsättningar och i vilken grad man exponeras. Barn är mer känsliga än vuxna eftersom deras lungor inte är färdigutvecklade.



Man kan i viss mån skydda sig mot exponering för höga luftföroreningshalter från trafiken. Ett sätt är att undvika vistelse längs starkt trafikerade gator och infartsleder. Detta gäller främst under rusningstrafik och under perioder med torra vägbanor under vinter och tidig vår. Att gå, cykla och motionera på mindre trafikerade lokalgator och undvika vistelse nära infartsleder minskar exponeringen. Även luften inomhus påverkas av föroreningar. Tilluftens till en bostad som tas in via taknivå eller innergård är betydligt mindre förenad än luft som tas in via en fasad som vetter mot trafiken. Ventilationssystemets utformning är också betydelsefull där framför allt de grova partiklarna kan fångas upp med filter.

I det fortsatta planarbetet bör åtgärder studeras för att anpassa huskroppar invid vägen så att luftföroreningar minimeras, t.ex. slutna kvarter mot gatumiljön. Eftersom det inte finns någon tröskelnivå under vilken inga hälsoeffekter uppkommer är det viktigt med låga halter där folk vistas. För att undvika att mänsklor exponeras för höga PM10-halter kan ett område på minst 50 m från tunnelmynningen vid den nya vägen mot Kvarnholmen behöva undantas från bebyggelse och i övrigt inte göras tillgängliga för vistelse. Placeringen av bytespunkt för bussar är angeläget att placera så att platsen blir lämplig ur luftkvalitetssynpunkt. Även intill mynningarna vid överdäckning av Värmdöleden kan halterna bli förhöjda. Mer detaljerade utredningar av luft föroreningssituationen krävs i arbetet med de olika detaljplanerna.



Nollalternativet år 2030, PM10-halter i $\mu\text{g}/\text{m}^3$, 90-percen-til av dygnsmedelvärdet. Slb-analys.

Följande bör beaktas i det fortsatta planarbetet:

- Utredning om luftföreningshalter som belyser konsekvenserna av planförslagen ska tas fram under planskedet.

KLIMATANPASSNING

Programförslaget innebär att fler bostäder och arbetsplatser föreslås byggas inom centrala Nacka. Området har redan idag en bra kollektivtrafikförsörjning och kommer i och med tunnelbanan få ännu bättre kommunikationer. Förutsättningarna för att bo och arbeta inom området utan att vara bilberoende är därmed goda och utsläppen av växthusgaser bör därmed kunna bli förhållandevis låga. Inom området finns idag fjärrvärme och sannolikt kommer den kommande bebyggelsen anslutas till fjärrvärmennätet. Beroende på vilken mix fjärrvärmens framställs av kan även detta bidra till begränsning av utsläpp av växthusgaser.

I takt med att nya byggnader blir allt mer energisnåla står materialtillverkningen för en ökande andel av miljö-påverkan vid byggnation. Detta är en fråga som får allt större betydelse och som måste beaktas i det fortsatta planarbetet.

Klimatfrågan behöver vägas in i planeringen av centrala Nacka. Regionen förväntas få ökad och mer intensiv nederbörd, förhöjd havsnivå samt flera värmeböljor och längre vegetationsperiod. Området är kuperat och de naturliga förutsättningarna för att fördöja dagvattnet är begränsade då det är relativt mycket berg i dagen. Planeringen måste ta hänsyn till att stora flöden av dagvatten kan uppkomma. Vegetationsytor, särskilt tillsammans med vatten, har visat sig kunna ha en klimatutjämnande förmåga genom skuggande och svallande effekter.

Följande bör beaktas i det fortsatta planarbetet:

- Kommande detaljplaner ska beakta och förebygga konsekvenser av ett förändrat klimat.

KULTURMILJÖ OCH LANDSKAPSBIKD

Stockholms läns museum tog 2007 fram utredningen ”Kulturmiljöplan för området Järla-Birka”. I utredningen urskiljs i stort tre olika bebyggelsemiljöer.

1. Järla-Birkas egnahemsområde utgörs av en sammanhängande, relativt homogen miljö med tidstypiska flerfamiljsvillor. Karaktäristiskt är de gröna villakvarteren, gatunät och tomtindelning liksom byggnadernas placering. Området bevarar idag egnahemsvillor från olika byggnadsetapper mellan 1890-1940-talet. Den rika panelarkitekturen och de inglasade verandorna vittnar om områdets äldre historia och etablering.

2. I centrala Nacka ligger skolmiljöerna Järla och Eklidens skolor samt Nacka gymnasium. Järla skola speglar utvecklingen av skolmiljöer och skolbyggnader från tiden kring sekelskiftet 1900 till idag. Eklidens skola uppvisar bevarade skolbyggnader från 1960-talet. Skolmiljöerna bevarar både miljömässiga, historiska och arkitektoniska värden.

3. Den tredje sammanhängande byggnadsmiljön utgörs av stadshusområdet med stadshuset och det närlägna Elverkshuset. Den befintliga byggnadsmiljön utnyttjar effektivt de stora nivåskillnaderna i terrängen. De båda byggnaderna är utformade med omsorg i en represen-

tativ och tidstypisk tegelarkitektur som avser att spegla byggnadernas funktion och ställning. Detta förhållande avspeglas särskilt beträffande stadshusets monumentala huvudfasad och placering.

WSP tog 2009 fram en ”Landskapsanalys för Centrala Nacka”. Analysen framhåller bland annat trädens och den befintliga bebyggelsens betydelse för att bryta ned storskaligheten så att en mänsklig skala bibehålls och på så sätt berikar centrala Nacka. Vidare framhålls riktningar och stråk som kan utvecklas för att skapa en tydligare struktur och orienterbarhet, höjdläget samt utblickar som bör tas till vara och utvecklas med utgångspunkt i den befintliga miljön. Programförslaget innebär en tydlig förändring av kulturmiljö och landskapsbild. De intressanta kulturmiljöerna föreslås dock bevaras och delvis utvecklas. Ny bebyggelse föreslås få en skala som gör att områdets silhuett – på håll, inte kommer att påverkas drastiskt.

Följande bör beaktas i det fortsatta planarbetet:

- Järla – Birkaområdets silhuett - södra delen av Järla-Birkaområdet och dess sluttande del vänder sig till största del mot Vämdövägen och Järla industriområde. Byggnader och vegetation tecknar sig som en kuliss i norr. Det offentliga rummet i området bör utredas vidare med avseende på dess betydelse i stadsbilden.
- Skolområdet - byggnadernas och skolområdets kulturhistoriska och arkitektoniska kvalitéer bör bevaras och utvecklas.
- Stadshusområdet - de representativa fasaderna med sina dekorativa detaljer som tegelförband och balkonger. Byggnadens placering, ”hus i park” bör beaktas och

byggnadens monumentalala fasad mot söder bör framhävas.

- Gatunätet i kvarteren nedanför gamla församlingshemmet vid Järla skola bör utformas så att den karaktärsfulla byggnaden tas tillvara, och framhålls i den nya stadsmiljön. Byggnadens arkitekturhistoriska värden bör bevaras och tillvaratas.
- Värdet av de enskilda objekten Vikdalens skola och f.d arbetarbostaden vid Lillängsvägen bör utredas.

REKREATION OCH FRILUFTSLIV

I ”Landskapsanalys för Centrala Nacka”, WSP 2009, beskrivs grönstrukturen i dag som fragmenterad. Den lummiga miljön inom Järla-Birkas egnahemsområde bedöms ha stora kvalitéer som grönstråk och den breda vägporten vid Birkavägen fungerar idag som en ”ekoport” mot Ryssbergen i norr.

Den småskaliga miljön med byggnader i park/skog kring de äldre skolorna känns gestaltad och omhändertagen. Övriga idrottsytör i norr med byggnader, grusytör och parkeringar ger ett splittrat intryck och utgör en baksida till skolområdet.

Inom området finns idag goda möjligheter till anläggningsanknuten rekreation med idrottshallar, bollplaner, simhall, ishallar mm. I skogen mellan stadshuset och idrottsplatsen går en löpslinga som används flitigt. Befintliga rekreationsanläggningar inom programområdet föreslås till övervägande del finnas kvar och utvecklas.

Följande bör beaktas i det fortsatta planarbetet:

- Grönstrukturen bör kompletteras så att attraktiva rekreationsstråk och gröna korridorer kopplar samman Ryssbergen med Nyckelvikens naturreservat och med grönområden längs Järla sjö och vidare söderut mot Nackareservatet.
- En överdäckning av Värmdöleden bör innehålla en ”grön korridor” (ekodukt) som kan överbrygga barriären Värmdöleden.
- Med ökat befolkningstryck kommer ytterligare krav på högre kapacitet i idrotts- och rekreationsanläggningar.

NATURVÅRD OCH VEGETATION, BARRIÄREFFEKTER

Inför programarbetet har områdets naturmark inventerats avseende naturvården och naturvärdesträd. Järlahöjden, Inventering av naturvärdesträd Centrala Sicklaön, Nacka kommun, ProNatura 2013. Ryssbergens naturvärdesträd, detaljerad naturinventering 2008, ProNatura. Nyckelbiotopkarta – ”Skogens pärlor” Skogsstyrelsens hemsida. Se karta sid 17.

Inventeringen visar att det förekommer oväntat höga naturvården, med tanke på det centrala läget och den mänskliga påverkan på naturen här. De största naturvärdena är i princip knutna till äldre tallbestånd samt till äldre ekar.

Centrala Nacka ligger centralt i förhållande till de stora regionala grönkilaerna Nacka – Värmdökilen (norr om centrala Nacka) samt Tyrestakilen (söder om centrala Nacka). Trots biologiska barriärer i form av t.ex. Värmdö-

leden och Järlasjön, bidrar centrala Nacka till att vara en nord – sydlig biologisk korridor mellan de stora grönkilaerna.

I Nacka är det oftast de nord-sydliga biologiska sambanden som är svagast – framförallt på Sicklaön. För att få mer kunskap om dessa samband, har med anledning av utvecklingen av Nacka Stad och den fördjupade strukturplanen en utredning påbörjats för att kartlägga de ”gröna nätverken” på västra Sicklaön. Utredningsområdet omfattar även centrala Nacka.

Metoden för att analysera ”gröna nätverk” är förhållandevis ny men projekt genomförda i bl.a. Stockholms, visar att metoden kan vara till stor nytta när det gäller kunskap om hur grönstrukturen bör sparas, kompletteras och sammanlänkas – för att bevara och även förbättra de gröna sambanden i en bebyggd miljö.

Det nu presenterade programförslaget för centrala Nacka innebär att delar av värdefull natur bebyggs. Det gäller framförallt området mellan stadshuset och Vikdalsvägen, utmed Värmdövägen samt norr om Värmdöleden (del av Ryssbergen). Andra delar med höga naturvärden föreslås sparas som natur-/grönområden. Detta gäller framförallt den betydelsefulla naturen i anslutning till skol- och idrottsområdet. Se karta sid 17.

Följande bör beaktas i det fortsatta planarbetet:

- Resultatet av den kommande nätverksanalysen ska användas/inarbetas i nya detaljplaner för att inte bryta utan stärka betydelsefulla gröna samband.

- Den regionala grönstrukturens funktion i de ”gröna kilaerna” ska respekteras.

TRYGG OCH SÄKER

Värmdöleden är primärled för farligt gods. Vid planering av bebyggelse måste risken för olyckor beaktas. Länsstyrelsen i Stockholms län har rekommendationer kring minsta avstånd mellan bebyggelse och vägar med transporter av farligt gods.

Om det ändå finns starka intressen att uppföra ny bebyggelse nära en transportled för farligt gods krävs att en detaljerad riskanalys tas fram och ligger till grund både för beslut om lämpligheten av bebyggelsen och vilka åtgärder som behövs för att risknivån ska vara acceptabel.

Riskhanteringsprocessen bör generellt ske löpande genom hela planprocessen, risk- och säkerhetsaspekter ska beaktas redan i tidiga planeringsskeden. I det fortsatta planarbetet bör en riskbedömning tas fram.

Riskbedömningar används som beslutsunderlag avseende var bebyggelse kan lokaliseras, vilken markanvändning som är lämplig samt vilka eventuella säkerhetsåtgärder som krävs. Att införa säkerhetsåtgärder, exempelvis mur eller plank, förstärkning av stomme och ej öppningsbara fönster, kan vara ett sätt att möjliggöra bebyggelse där det annars inte vore lämpligt ur risksynpunkt.

Saltsjöbanan passerar genom programområdet. Risk för tågurspårning, kabelnedfall och användning av bekämpningsmedel bör belysas i det fortsatta planarbetet. Eventuellt kan skyddsavstånd bli aktuellt.

Följande bör beaktas i det fortsatta planarbetet:

- En riskutredning ska tas fram som belyser åtgärder som bör vidtas pga. att Värmdöleden är primärled för farligt gods samt ev. konsekvenser av bebyggelse utmed Saltsjöbanan.

ÅHLLBARHETSKVALITÉER, HUSHÅLLNING MED RESURSER

Planerad bebyggelse föreslås huvudsakligen inom mark som till stor del redan är ianspråktagen. Programområdet är relativt centralt beläget i Stockholmsregionen vilket möjliggör jämförelsevis korta resor och god kollektivtrafikförsörjning.

Från energiförsörjningssynpunkt ligger området nära till befintligt fjärrvärmennät. Mycket av infrastrukturen såsom vägar, vatten och avloppsledningar, fjärrvärme finns utbyggt i eller i nära anslutning till programområdet.

Föroringen i mark kommer att omhändertas i samband med exploatering, vilket innebär att diffus spridning till vatten och mark förhindras.

Belastningen av föroringen till Strömmen och Järlasjön (Sicklasjön) kan minskas när programmet genomförs.

Följande bör beaktas i det fortsatta planarbetet:

- Hushållningsaspekterna, t.ex. avseende energihushållning och materialval.
- Möjligheter att öka kollektivtrafiken och turtäheten till området.

GENOMFÖRANDE

Processen för planprogrammet innehåller i sig inget genomförandeskede. Programmet ska klargöra vilken bebyggelseutveckling som ska ske och ange riktlinjer inför kommande detaljplaneetapper.

TIDPLAN

En preliminär tidplan för programmet har tagits fram enligt nedan:

Samråd planprogram	nov. 2014 - jan.2015
Tillstyrkan efter samråd av planprogram MSN	1a kvartalet 2015
Godkännande av planprogram KS	1a kvartalet 2015
Etapp 1	klart år 2020
Etapp 2	klart år 2025
Etapp 3	klart år 2030

Efter att programmet antagits kan detaljplanearbeten påbörjas.

HUVUDMANNASKAP

Kommunen föreslås vara huvudman för allmän platsmark. Som allmän platsmark föreslås redovisade vägar, all park- och naturmark samt gång- och cykelvägar inom området. Trafikverket föreslås fortsätta vara huvudman för väg 222 (Värmdöleden). Kommunen föreslås även vara huvudman för vatten- och avloppsledningar. Under kommande detaljplanearbeten kommer förslag till allmän platsmark och dess utformning att preciseras. Kommande exploateringar ska bekosta åtgärder inom det som planläggs som allmän platsmark.

EXPLOATERINGSKOSTNADER

Principen inom programområdet är att kostnader för samtliga för programmet nödvändiga infrastruktur-åtgärder samt andra åtgärder avseende allmänna anläggningar inom och i anslutning till programområdet ska finansieras av tillkommande bebyggelse och intäkter från markförsäljning av kommunal mark.

De övergripande exploateringskalkyler som studerats visar på att principen för programområdet är gångbar. Programmet medför stora exploateringskostnader för anläggningar som är av vikt för utvecklingen av hela centrala Nacka. Den eventuella överdäckningen av Värmdöleden samt bussterminalen som planeras i samband med

tunnelbaneutbyggnaden (den del av kostnaden som skall bäras av Nacka kommun) bekostas via markförsäljning av kommunal mark.

KOSTNADSFÖRDELNING FÖR ALLMÄNNA ANLÄGGNINGAR

Kostnaderna för allmänna anläggningar ska fördelas jämnt mellan kommande exploateringar inom programområdet och ske i relation till exploateringsgrad. Programmet särskiljer inte på olika typer av bebyggelse när det gäller behov utan utgår från att varje utbyggnad medför ett likvärdigt behov av åtgärder avseende allmänna anläggningar.

Kostnaden för den bussterminal som ska skapas i anslutning till tunnelbanan kommer att bäras av Nacka kommun tillsammans med Trafikförvaltningen. Kostnaden för den framtida överdäckningen belastar Nacka kommun.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsrättsliga frågor såsom servitut, ledningsrätt och fastighetsbildning utreds under planskedet för respektive detaljplaneetapp. Behov av servitutsavtal eller liknande mellan Nacka kommun och fastighetsägare regleras i avtal innan detaljplanen för det aktuella området kan antas. Likaså fastställs behovet av eventuell fastighetsbildning samt reglering av kostnader för detta i avtal innan detaljplan kan antas.

Värmdöleden ägs av Trafikverket och en framtid överläckning måste ske i samförstånd. Förslaget är att en framtid överläckning skapas som en egen 3D-fastighet. Fastighetsbildningsåtgärder, inrättande av gemensamhetsanläggningar och övriga fastighetsrättsliga frågor handläggs av Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun.

AVTAL

Innan detaljplanearbete startas ska det finnas ramavtal med de fastighetsägare som avser att exploatera sin mark inom området. Det ska även tecknas ett planavtal mellan exploater och Nacka kommun. Avtalet reglerar bland annat ansvars- och kostnadsfördelningen under planarbetet.

Överläckningen av Värmdöleden regleras i avtal med Trafikverket. Byggandet av bussterminalen regleras i avtal med Trafikförvaltningen.

Innan en detaljplan antas av kommunfullmäktige ska exploateringsavtal upprättas mellan Nacka kommun och exploater. Avtalet reglerar bland annat utbyggnaden av allmänna anläggningar, ansvars- och kostnadsfördelning för genomförandet samt eventuella marköverlåtelser och rättighetsupplåtelser. För den exploatering som avses ske på mark som idag ägs av kommunen ska markanvisnings- eller tomträttsavtal slutas i samband med försäljning eller upplåtelse. De markanvisningsavtal som ska slutas ska följa Nacka kommuns riktlinjer för markanvisning.

YTTERLIGARE UTREDNINGAR

Etapp 1

Inom detta etappområde kommer mer detaljerade studier tas fram som belyser hur buller och luftföroreningar ska beaktas i planarbetet. Även en riskanalys för farligt gods ska tas fram. Även fortsatta utredningar om dagvattenhanteringen och belastning på närliggande vattenområden ska göras samt att frågor om klimatanpassning och resurshushållning ska beaktas i samtliga områden. Eventuellt kan det bli aktuellt att ta fram en riskanalys som beskriver urspårning eller annat tillbud vid Saltsjöbanan.

Etapp 2

Inom detta etappområde kommer mer detaljerade studier tas fram som belyser hur buller, en god ljudmiljö och luftföroreningar ska beaktas i planarbetet. Även en riskanalys för farligt gods ska tas fram. Vid bensinstationer kommer markundersökningar behöva göras och troligen saneringar. Även fortsatta utredningar om dagvattenhanteringen och belastning på närliggande vattenområden ska göras samt att frågor om klimatanpassning och resurshushållning ska beaktas i samtliga områden. Vid den nuvarande brandstationen kommer markundersökningar behöva göras och eventuellt kan saneringar bli aktuella.

Etapp 3

Inom detta etappområde kommer mer detaljerade studier tas fram som belyser hur buller, luftföroreningar samt hur bra ljudmiljö kan uppnås beaktas i planarbetet. Även en riskanalys för farligt gods ska tas fram. Fortsatta utredningar om dagvattenhanteringen och belastning på närliggande vattenområden ska göras samt att frågor om klimatanpassning och resurshushållning ska beaktas i samtliga områden.

Medverkande i framtagandet av programmet

Programarbetet har bedrivits av en projektgrupp på Nacka kommun bestående av följande tjänstemän

Sven Andersson, projektledare, planenheten
Bastian Vreede, delprojektledare, mark- och exploateringsenheten
Emma Färje Jones, planarkitekt, planenheten
Therese Rosberg, exploateringsingenjör, mark- & exploatering
Jerk Allvar, planarkitekt, planenheten
Maria Legars, kommunantikvarie, planenheten
Elisabet Rosell, landskapsarkitekt, park- och naturenheten
Birgitta Held Paulie, miljöstrateg, miljöenheten
Marilou Forsberg-Hamilton, VA-ingenjör, VA-enheten
Mahmood Mohammadi, trafikplanerare, trafikenheten
Elisabeth Klingmark, kommunikatör, stadsledningskontoret
Anna Green, miljöchef, miljöenheten
Kristina Heuman, förskola&skolfrågor, utbildningsenheten
Jerker Linnerborg, idrott- och fritidsfrågor, byggenheten
Nina Mautner Granath, planering/utveckling, socialtjänsten
Lotta Nordqvist, planering/utveckling, socialtjänsten
Carsten Jensen, kommunala fastigheter, lokal enheten
Jonas Nylander, markgruppen, mark- & exploatering.

Illustrationer och kartmaterial

Illustrationsmaterial har främst tagits fram av White arkitekter och Emma Färje Jones, Jerk Allvar, Miriam Helleday, Nacka kommun, planenheten.

Underlag till programmet

- Inventering av naturvärdesträd i centrala Nacka (2014), Nacka strand (2013) och del av Ryssbergen (2008), Pro Natura.
- Trafikutredning, centrala Nacka, 2014-10-22, Ramböll även sammanfattning av tidigare genomförda trafikutredningar av Sweco, WSP, ÅF.
- Dagvattenutredning för planprogram - centrala Nacka. 2014-10-21, Sweco Environment AB, Dagvattengruppen.
- Bussterminal - utredning ej avslutad, Ramböll.
- Förslag till riktvärden för dagvattenutsläpp, Regionala dagvattennätverket i Stockholm län, Regionplane – och trafikkontoret, Stockholms läns landsting, februari 2008
- MIFO-databasen
- Nacka kommuns översiktliga bullerkartläggning från 2007
- Spridningsberäkningar av halter inhandningsbara partiklar (PM10) år 2030, SLB-analys, oktober 2009
- <http://www.viss.lansstyrelsen.se>

Äldre underlag, framtaget till förslag för fördjupad översiktsplan 2009

- Natur- och kulturvärdesutredning, Ryssbergen, 2007, Ekologigruppen.
- Landskapsanalys för centrala Nacka, WSP 2009.
Trafikutredningar, se ovan.

Produktion, programhandling

Nacka kommun, planenheten.

Omslag

Illustrationer av White arkitekter 2014.

Foto

Inlaga: Om inget annat angivits är bildkällan Nacka kommun.

Tryck

Nacka kommun

Papper: Profimatt 250–170 g.

Detaljplaneprogram för centrala Nacka
Nacka kommun

Miljö- och Stadsbygnad
KFKS 2002/269-212

