

KALLELSE**Natur- och trafiknämnden kallas till sammanträde**Dag **27 januari 2015**

Tid Kl. 16.00

Plats Orminge, plan -I, Nacka stadshus

Ordförande Gunilla Grudevall-Steen

Nämndsekreterare Heidi Swahn

Gruppmöte M, kd, fp, c samlas sammanträdesdagen klockan 15.00 i sammanträdeslokalen
 S, v, mp samlas sammanträdesdagen klockan 15.00 i Hasseludden,
 plan -I, Stadshuset

Föredragningslista

Nr	Ärende	Noteringar
	Upprop	
	Justering	
	Anmälan av extra ärenden/ övriga frågor	
	Uppläsning av inkomna handlingar och delegationsbeslut	
	UTBILDNING	
	Information nämndcykeln mm	
	BESLUT	
1	Val till Naturvårdsrådet	Dag Björklund
2	Utbyggnadspromemoria för Lännsbohöjden stadsbyggnadsprojekt 9531	Björn Bandman
3	Utbyggnadspromemoria för Munkkärrsvägen, område H, stadsbyggnadsprojekt 9531	Björn Bandman
	REMISSER	
10	Remiss gångplan för Stockholm stad	Emilie Lindberg



Nr	Ärende	Noteringar
11	Program Centrala Nacka	Omedelbar justering
12	Program Älta centrum	Omedelbar justering
13	Samråd DP Kil 1:5, fd Graninge stiftsgård	
	POLITIKERINITIATIV	
20	Politikerinitiativ – Spårtaxi till Nacka strand, Ingemar Sahlgren (C)	Mikael Ranhagen
21	Politikerinitiativ – Användning av QR-kod på informationsskyltar, Ingemar Sahlgren (C)	Mikael Ranhagen
	MEDBORGARFÖRSLAG	
30	Medborgarförslag - Utgym Krokhöjden Reviderade handlingar	Dag Björklund
31	UTGÅR	
	INFORMATION	
35	Information tidigt samråd tunnelbanan till Nacka	Frida Foley
36	Medborgarundersökning 2014	Nina Hammargren
37	Muntlig information - Styrdokument VA-policy	Dag Björklund
38	Muntlig information - Styrdokument VA-strategi	Dag Björklund
39	Delegationsbeslut	Heidi Swahn
40	Inkomna handlingar till Natur- och trafik nämnden	Heidi Swahn

Ärende 1

Natur- och trafiknämnden

Val av ledamöter till Naturvårdsrådet

Förslag till beslut

Natur och trafiknämnden följer ledamöter till naturvårdsrådet.

Ordförande: Björn Strehlenert.(C),
 1:e vice ordförande: Peter Zethreus (M),
 2:e vice ordförande: Maria Fridstierna (MP).

Ärendet

I samband med mål- och budgetärendet i november, beslutades att det inom natur- och trafiknämnden ska finnas ett naturvårdsråd med uppdrag att som en beredande funktion samråda och samarbeta med föreningar i Nacka om naturvård, sjörestaurering och skötsel av naturreservat, se sid. 125 i Mål- och budget 2015-2017 (http://www.nacka.se/web/politik_organisation/ekonomi/statistik/befolkning/Document/mal_budget_2015_2017.pdf).

Natur- och trafiknämnden ska bland de förtroendevalda ledamöterna utse ordförande, förste vice ordförande och andre vice ordförande. Val till utskottet ska ske på nämndens januarimöte. Enligt majoritetens samarbetsavtal så är det C som ska ha ordförandeposten och M ska ha 1:e vice ordf. Vad gäller 2:e vice ordf. så är det S eller MP som ska ha den. Nominerad är Björn Strehlenert.(C), Peter Zethreus (M), och Maria Fridstierna (MP).

Beslut i kommunfullmäktige 20141124

§ 3. Naturvårdsråd

Det ska inom natur- och trafiknämnden finnas ett naturvårdsråd med uppdrag att som en beredande funktion samråda och samarbeta med föreningar i Nacka om naturvård, sjörestaurering och skötsel av naturreservat.

Naturvårdsrådet består av förtroendevalda ledamöter från natur- och trafiknämnden och representanter för berörda föreningar i Nackasamhället. Natur- och trafiknämnden utser bland de förtroendevalda ledamöterna ordförande, förste vice ordförande och andre vice ordförande. Nämnden ska i en arbetsordning fastställa dels kriterier för föreningars representation i naturvårdsrådet, dels formerna för arbetet i rådet. Naturvårdsrådet

sammanträder på dag och tid som rådet bestämmer. Natur- och trafiknämnden ska ställa resurser till naturvårdsrådets förfogande för administration och omkostnader för att rådet ska kunna fullfölja sin verksamhet. Särskilda sammanträdesersättningar utgår inte till representanterna för Nackasamhället. Rådet kan dock stå för deltagande i seminarier, studieresor eller liknande samt för inköp av studiematerial, litteratur och dylikt om rådet så beslutar.

Vid rådets möten ska föras minnesanteckningar, som undertecknas av ordföranden och kontrasigneras av en representant för någon av de föreningar som har representant i rådet. Minnesanteckningarna ska redovisas till natur- och trafiknämnden.

Heidi Swahn
Nämndsekreterare
Teknik- och Stadsbyggnadsstaben

Ärende 2

Natur- och trafiknämnden

Utbyggnadspromemoria för Lännbohöden stadsbyggnadsprojekt 953 I

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden beslutar att tillstyrka förslaget till utbyggnads PM.

Sammanfattning

Plandområdet omfattar fastigheten Erstavik 26:19 samt en mindre del av fastigheten Erstavik 26:1 nära Fisksätra centrum i Saltsjöbaden. Fastigheten ägs av Nacka kommun och var tidigare bebyggd med en skola, Lännboskolan. Detaljplanen medger sex flerbostadshus i fyra våningar, som utgörs av 84 lägenheter fördelade på 2-4 rum och kök. Planen medför att Erstavik 26:19 behöver indelas i två fastigheter. Den ena har markanvändning park och är kvar i kommunal ägo. Den andra delen är kvartersmark för bostäder och har överlätts till exploateren.

De befintliga gångvägarna behålls. En gc-väg byggs längs Fidravägen för att personer med funktionshinder ska kunna nå Lännbohöden utan bil.

De allmänna anläggningarna beräknas bli tre mkr dyrare än beslutad budget. Eftersom exploateren bekostar de allmänna anläggningarna kommer också inkomster/intäkter att öka med tre miljoner kronor. Prognosens är samma som för gällande budget +22,9 mkr.

Bilagor

Bilaga 1 - Utbyggnadspromemoria

Bilaga 2 - Projektbudget

Mark- och exploateringsenheten

Ulf Crichton

Mark- och exploateringschef

Björn Bandmann

Projektledare

PM

Björn Bandmann

Natur- och trafiknämnden

Utbyggnadspromemoria för stadsbyggnadsprojekt 953 I Lännbohöjden

Innehåll

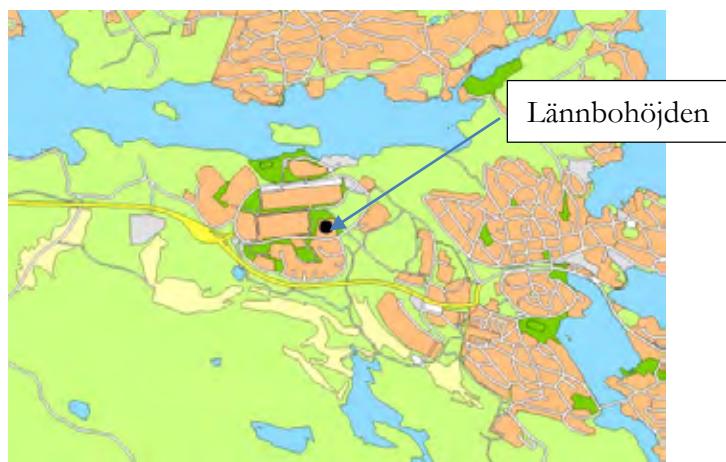
Sammanfattning.....	2
Status på projektet.....	3
Redovisning av status i förhållande till mål och avsatta resurser	4
Uppföljning av planer.....	5
Problem och möjligheter.....	5
Förslag till beslut.....	6

Sammanfattning

Bakgrund syfte och mål med projektet

Planområdet omfattar fastigheten Erstavik 26:19 samt en mindre del av fastigheten Erstavik 26:1 nära Fisksätra centrum i Saltsjöbaden. Fastigheten ägs av Nacka kommun och var tidigare bebyggd med en skola, Lännsboskolan. Planen syftar till att skapa förutsättningarna för ett bostadsområde med flerbostadshus i 4 våningar, som innehåller 84 lägenheter fördelade på 2-4 rum och kök. Exploatören (BoKlok) har föreslagit bostadsrätter som upplåtelseform. De sex bostadshusen, varav två är sammanbyggda, formar sig kring en höjd med naturmark och berghällar i fastighetens mitt. Bevarandet av hållmark på gården och marklov för fällning av större ekar och tallar, säkerställs genom planbestämmelse. Särskilda planbestämmelser anger vilka ljudnivåer som är acceptabla. Planen medför att Erstavik 26:19 behöver indelas i två fastigheter. Den ena har markanvändning park och är kvar i kommunal ägo. Kvartersmarken för bostäder har överläts till exploitören.

Befintlig parkmark och gångvägar till dalgångarna ska behållas för allmänheten. Gångvägen i den sydvästra delen av fastigheten, som via Lännsbohöjden förbinder Båthöjden med Fisksätra centrum, föreslås flyttas något så att den fortsatt blir allmäntillgänglig. En gc-väg byggs längs Fidravägen för att personer med funktionshinder ska kunna ta sig till Lännsbohöjden utan bil.





Status på projektet

Delprojekt 1, Detaljplan

Detaljplanen antogs av kommunfullmäktige 2014-02-03

Detaljplanen vann laga 2014-03-05

Delprojekt 2, Detaljplan, exploateringsavtal

Exploateringsavtalet godkändes av kommunfullmäktige 2014-02-03. Exploateringsavtalet

vann laga kraft 2014-03-05

Delprojekt 3, projektering

Projektering av allmänna anläggningar utförs av vägenheten och påbörjades i juni 2014 och beräknas vara färdig 1 december 2014.

Delprojekt 4, utbyggnad av allmänna anläggningar

Utbyggnaden av allmänna anläggningar ska ske innan byggnation av flerbostadshusen för att angränsande område ska kunna utnyttja gång- och cykelvägar i området. Enligt beräknad tidplan kan delar av den projekterade utbyggnaden påbörjas 1:a kvartalet 2015.

Delprojekt 5, rättsligt genomförande

En fastighetsreglering där kommunens mark överförs till BoKlok är avslutad. Ett köpebrev upprättas så snart köpeskillingen för köp av kommunens fastighet har kommit kommunen tillhanda.

Redovisning av status i förhållande till mål och avsatta resurser

Uppföljning gentemot start-PM

Syftet med detaljplanen var att ersätta det befintliga skolområdet uppe på höjden med en flerbostadshusbebyggelse medan övriga delar av befintlig naturmark, gångvägar och lekplatser i dalgången, samt gångvägen i den sydvästra delen av fastigheten skulle bibehållas för allmänheten.

Exploatören Skanska Nya Hem AB hade förslagit en bebyggelse i fyra våningar som innehöll 114 lägenheter.

I planarbetet skulle prövas hur en ny bebyggelse lämpligen kunde utformas och placeras med hänsyn till terräng, vegetation och omgivning. Vidare skulle prövas hur bostadsområdets angöring, parkering och övriga miljö skulle anordnas. Byggstart kunde ske tidigast 3:e kvartalet 2009.

På begäran från exploitören beslutade kommunen att vänta med att påbörja planarbetet till våren 2011 på grund av en omorganisation hos Skanska. Skanska påbörjade planarbetet tillsammans med kommunen och detaljplanen gick ut på samråd. Inför utställningen meddelade Skanska att man inte kunde räkna hem projektet och överlätt exploiteringen till Skanskas dotterbolag BoKlok. Kommunen godkände begäran från Skanska av partnerbyte från Skanska till BoKlok 2012. Planen som vann laga syftar till att skapa förutsättningarna för ett bostadsområde med sex flerbostadshus i 4 våningar och utgörs av 84 lägenheter fördelade på 2-4 rum och kök. Allmän plats med gångvägar, och parkmark bibehålls enligt start-PM. En ny gc-väg byggs längs Fidrvägen för att personer med funktionshinder ska kunna ta sig till Lännsbohöjden utan bil.

Utbyggnad av de allmänna anläggningarna beräknas påbörjas 1:a kvartalet 2015 och byggnationen av bostadshusen på kvartersmarken påbörjas sommaren 2015.

Uppföljning gentemot senare politiskt fattade beslut i projektet.

Kommunfullmäktige antog detaljplanen 3 februari 2014. Ingen sakágare överklagade. Detaljplanen vann laga kraft 5 mars 2014.

Uppföljning gentemot senast beslutade budget för projektet, ev ny prognos.

Kostanden förväntas öka med tre miljoner, då de allmänna anläggningarna förväntas bli tre miljoner dyrare än budget. Eftersom exploitören bekostar de allmänna anläggningarna kommer också inkomster/intäkterna också öka med tre miljoner. Prognosen är samma som för gällande budget + 22,9 mkr.

Kostnader för respektive part i genomförandeskedet

Exploatören bekostar projektering, utbyggnad och nedlagd tid i genomförandeskedet i samband med utförandet av de allmänna anläggningarna som trappa, GC-väg längs Fidravägen och nya VA-ledningar.

Exploatören bekostar utbyggnaden på kvartersmark och anslutningsavgift för vatten och avlopp.

Kommunens drift och underhållskostnader

Beräknade driftkostnader för Lännbohöjden uppgår till 66000 kronor på årsbasis för parkmark och 10000 kronor för VA och dagvatten.

Uppföljning och redovisning av målområden för hållbart byggande.

Riktlinjer för hållbart byggande antogs av Miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 21 november 2012, § 296. Riktlinjerna har inte använts som ett verktyg under arbetets gång eftersom projektet startat innan riktlinjerna togs fram. Målen har valts efter vad som kan anses vara påverkningsbart i detta läge och vad som kunde styras i detaljplanen. Följande mål ur ”Nackas riktlinjer för hållbart byggande” har eftersträvats i detta projekt:

- Hållbart resande
- Dagvatten av god kvalitet
- God ljudmiljö
- Effektiv mark- och resursanvändning

Lännbohöjden ligger nära både buss och tågtrafik. Dagvattnet får god kvalitet då dagvattenavrinningen förses med oljeavskiljare. En bullerutredning är utförd och vissa lägenheter i bostadshusen anpassas därefter. Marken har använts på ett effektivt sätt där en avvägning mellan byggbart mark och grönytor har gjorts på såväl kvartersmark som på allmän platsmark. Därmed har målen för hållbart byggande uppfyllts.

Uppföljning av planer

Uppföljning av tidigare beslutad tidplan

Detaljplanen vann laga kraft 5 mars 2014. Arbetet med projektering av allmänna anläggningar har pågått sedan 2:a kvartalet 2014 och avslutas 4:e kvartalet 2014. Upphandling av entreprenör kan ske i 4:e kv. 2014. Entreprenören kan då påbörja utbyggnaden 1:a kvartalet 2014.

Problem och möjligheter

Konsekvenser för fastighetsägare och boende

Under utbyggnadstiden kan omkringboende komma att påverkas av utbyggnaden med avseende på sprängningsarbeten, transporter av massor, berg m.m. samt vissa tillfälliga avstängningar av gata för att färdigställa utbyggnaden. De som bor i Båthöjden som ska gå till Fisksätra centrum går på bron över Fidravägen och sedan gångväg och trappa ner till centrum. Denna väg kommer att byggas först och vara klar då arbeten på kvartersmark startar. Detta för att vägen till centrum inte ska blockeras.

En gc-väg byggs längs Fidravägen för att personer med funktionshinder ska kunna tas sig till Lännsbohöjden.

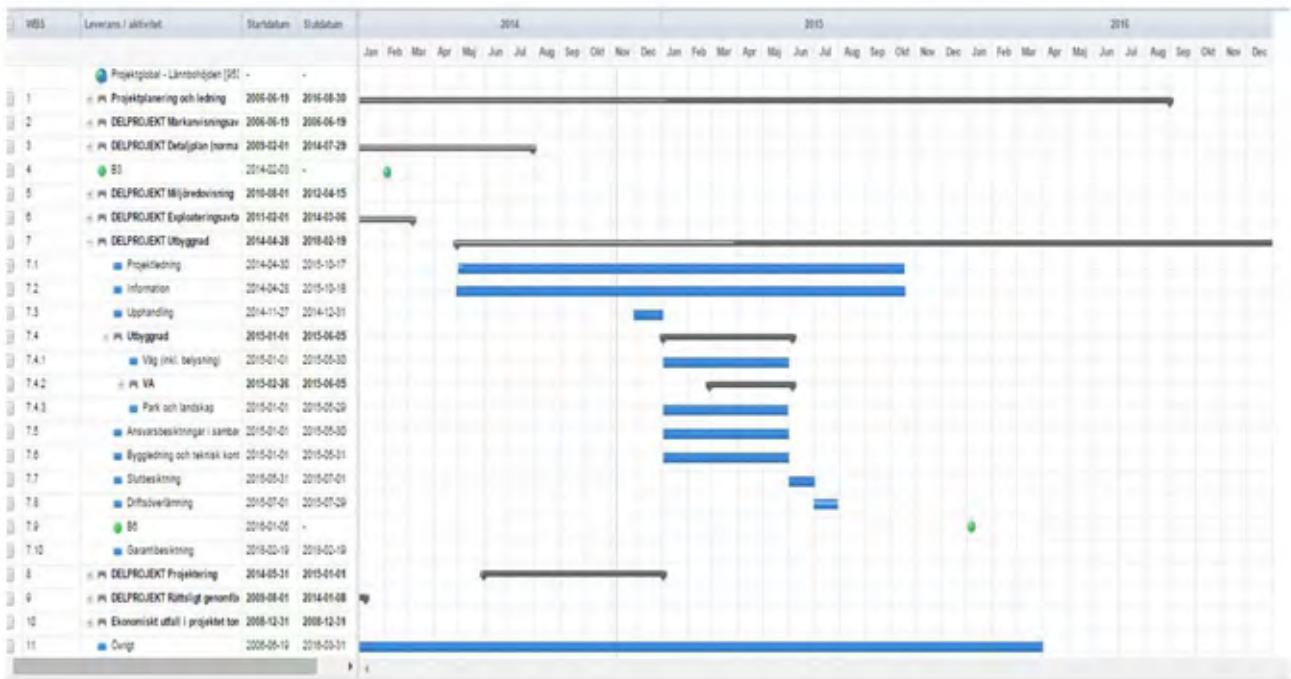
Analys av risker avseende tid, kostnader och resultat/mål.

Någon risk gällande tidsplaneringen och tidsförskjutning för allmänna anläggningar finns inte. Byggnationerna kan påbörjas efter årsskiftet 2014/2015 beroende på väder och om vi har en entreprenör som fått tilldelning av entreprenaden. Den risk som finns att exploaterens byggnationer på kvartersmark försenas är om inte tillräcklig många intressenter finns för projektet. Då förskjuts byggstarten.

Bilagor:

Bilaga 1 Projektekonomi (Port N)

Bilaga 2 Detaljerad tidsplan (Port N)



Projekttyp Byggherremedverkan
Projektledare Björn Bandmann, Exploateringsenheten
Pågående fas Projektering 

Beslut startPM 2008-02-11
Startbeslut projekt 2009-02-01
Detaljplan antagen 2014-02-03
Startbeslut genomförande 2014-08-28
Beslut utbyggnadsPM 2015-01-05
Driftöverlämning 2016-01-05
Beslut projektavslut 2016-08-31

Projektet övergick hösten 2007 till ett exploateringsprojekt. Syftet med projektet är att ersätta befintligt skolområde med en flerbostadsbebyggelse medan övriga delar av fastigheten bibehålls för allmänheten. Exploatören, Skanska nya hem AB, har föreslagit bebyggelse i 4 våningar, totalt 117 lgh. Markpriset bestäms i samband med exploateringsavtal och utgår från medgiven byggrätt samt pris per kvm BTA som exploatören erbjudit vid markanvisningstävlingen. Program och detaljplaneavtal med markanvisning finns, start PM godkändes februari 2008. Därefter har ett uppehåll i arbetet gjorts på initiativ från exploatören. Återupptagande av planarbete har påbörjats i mars 2011 och samråd hölls november 2011. Ny exploatör BoKlok har övertagit projektet. I projektet föreslås idagsläget ca 80 lägenheter. Utställningen pågick under juli och augusti 2013. Antagandehandlingar och exploateringsavtalet vann laga kraft 5 mars 2014. Projektering av allmänna anläggningar och planering av husbyggnationerna

Start-slut	2006-06-19 - 2018-02-19
Byggherre	BoKlok Housing AB
Kvadratmeter BTA	
Totalt antal lägenheter	84
Antal lägenheter per år (År:antal lgh)	2015:42 2016:42
Verksamheter - kvadratmeter BTA	
Tomtarea kvadratmeter	17000
Nyanlagd gata kvadratmeter	
Nyanlagd gata, löpmeter	
Gatukostnad andel 1,0:tkr	
Nyanlagd park, kvadratmeter	
Ny kommunal ledningsgrav, löpmeter	
Markförsäljning totalt	20900000
Markförsäljning (År: tkr)	2008: 2000 2014: 18900

Totalt (tkr)	Nettoinvesteringar (tkr)		
	Budget	Prognos	
Inkomster	24294	26294	Gata+park -138 -138
Intäkter	2200	3200	VA -68 -1068
Utgifter	-3595	-6595	Planläggning 458 458
Netto	22899	22899	Mark 20557 20557
			Övrigt -110 -110
			Summa 20699 19699

Lägesrapport 2014-08-20

Typ	Status	Orsak	Åtgärd
Tid	●	Exploatör BoKlok följer tidplanen och planerar att påbörja byggnationen av flerbostadshusen 1 juni 2015. Allmänna anläggningarna påbörjas 1 mars 2015.	Ingen åtgärd
Kostnad	●	Utbyggnaden av allmänna anläggningarna beräknas öka till 5 mkr. gentemot tidigare beslutad budget T1. Detta bekostas av BoKlok.	Detta påverkar inte nettobudgeten T2

Produkt

Lägesbeskrivning

Exploatören BoKlok helägt dotterbolag till Skanska har övertagit projektet. Antagande handlingar för projektet och exploateringsavtal beslutas av KF 5 mars 2014. Exploatören BoKlok har för avsikt att hålla tidplanen som tidigare exploatör utlovat. Byggnationen påbörjas dock något senare än beräknat då BoKlok måste ha sålt minst 40 % av lägenheterna innan projektet startar. Byggnationen av allmänna anläggningar påbörjas 1 mars 2015 och byggnation av flerbostadshusen påbörjas 1 juni 2015.

Ärende 3

Natur- och trafiknämnden

Utbyggnadspromemoria för Munkkärrsvägen, område H stadsbyggnadsprojekt 953 I

Förslag till beslut

Kommunens stadsutvecklingsutskott beslutar att anta förslaget till utbyggnads-PM under förutsättning att Natur- och trafiknämnden tillstyrker förslaget till utbyggnads PM.

Sammanfattning

Stadsbyggnadsprojektet 9316 Munkkärrsvägen (område H) är ett förnyelseområde i Eriksvik med åtta befintliga fastigheter och två tillkommande. Området saknar kommunalt vatten och avlopp. Området ligger söder om Värmdövägen i östra Boo och angränsar till naturreservatet Abborträsk. Detaljplanen blev antagen 8 december 2011. Syftet med detaljplanelläggningen var att möjliggöra en omvandling från fritidsboende till permanentboende, vilket innebär en ökad byggrätt för befintliga fastigheter och kommunala vatten- och avlopsledningar.

Eriksviks vägförening kommer att vara huvudman för allmän platsmark. Kommunens VA-utbyggnad ska samordnas med vägföreningens vägupprustning. Ingen utökad budget är planerad. Detta innebär att projektets netto i dagsläget uppgår till -2,0 miljoner kronor.

Bilagor

Bilaga 1 - Utbyggnadspromemoria

Bilaga 2 - Projektbudget

Mark- och exploateringsenheten

Ulf Crichton

Mark- och exploateringschef

Björn Bandmann

Projektledare

Natur- och trafiknämnden

Utbyggnadspromemoria för stadsbyggnadsprojekt nr 9319 Munkkärrsvägen (Område H)

Innehåll

Sammanfattning.....	2
Status på projektet.....	4
Redovisning av status i förhållande till mål och avsatta resurser	4
Uppföljning av tidplan.....	6
Problem och möjligheter.....	6
Förslag till beslut.....	7

Sammanfattning

Bakgrund, syfte och mål med projektet

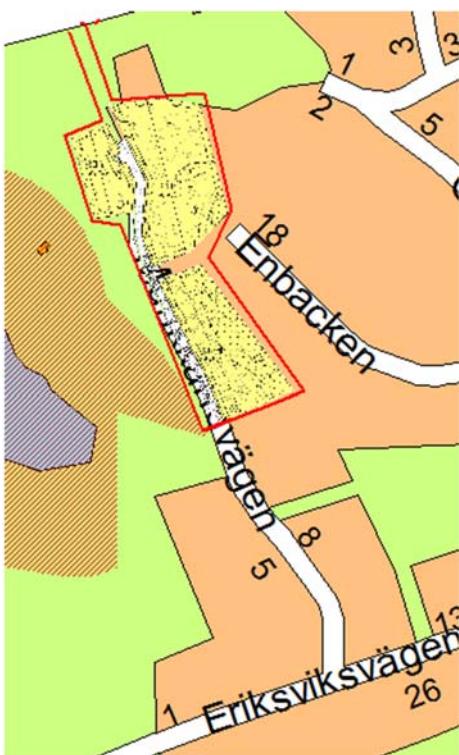
Stadsbyggnadsprojektet 9316 Munkkärrsvägen (område H) är ett förnyelseområde i Eriksvik med åtta befintliga fastigheter och två tillkommande utan kommunalt vatten och avlopp. Området ligger söder om Värmdövägen i östra Boo och angränsar till naturreservatet Abborträsk. Detaljplanen blev antagen 8 december 2011.

Syftet med detaljplaneläggningen var att möjliggöra en omvandling från fritidsboende till permanentboende, vilket innebär en ökad byggrätt för befintliga fastigheter och kommunala vatten- och avloppsledningar. Kvaliteterna i områdets landskapsbild och bebyggelsemiljö ska så långt som möjligt tillvaratas.

Eriksviks vägförening kommer även i fortsättningen vara huvudman för allmän platsmark. Kommunens VA-utbyggnad ska samordnas med vägföreningens vägupprustning. Ingen utökad budget är planerad. Detta innebär att projektets i dagsläget uppgår till -2,0 miljoner kronor.

Status på projektet





Projektoråde, Munkkärrsvägen (område H)

Status på projektet

Delprojekt	Information	Status
Projektledning	Samordningsarbete och styrning av projektet. Arbetet omfattar även slutredovisning av projektet.	Pågår
Detaljplan	Detaljplanen antogs av KF 2010-03-08 och vann laga kraft 2011-12-08.	Klart
Genomförandeavtal	Genomförandeavtal är undertecknat av Eriksviks vägförening 2009-12-03	Klart
Projektering av Vatten och avlopp	Ramböll har projekterat Vatten o avlopp på uppdrag av kommunen i enlighet med den antagna detaljplanen.	Klart
Utbyggnad, allmänna anläggningar	Kommunen bygger ut vatten och avloppsanläggningen i projektet enligt den antagna detaljplanen. En entreprenör kommer att upphandlas för genomförandet. Gatu- och ledningsarbeten samordnas mellan kommunen och vägföreningen och planeras vara klara till 1:a kvartalet 2016	Ej påbörjat
Rättsligt genomförande	Anläggningsförrättningen är utförd, ledningsrätt är klar, fastighetsbildning är utförd och sektionsbildning inom vägföreningen är bildad.	Klar

Redovisning av status i förhållande till mål och avsatta resurser

Uppföljning gentemot start-PM

Start-PM för detaljplan för område H Munkkärrsvägen godkändes av kommunstyrelsen 22 maj 2002. Projektets målsättning var att fastigheterna skulle anslutas till kommunalt VA och att vägarna inom områdets skulle förbättras samt en ökad byggrätt för fastigheterna. De allmänna anläggningar som ska utföras är kommunalt vatten och avlopp som ansluts mot Värmdövägen, tillfällig gång och cykelväg från Munkkärrsvägen till Värmdövägen, vägar inklusive avvattnning som utförs av vägföreningen samt eventuell belysning. Den antagna detaljplanen som nu föreslås genomföras uppfyller nämnda målsättning.

Uppföljning gentemot senare politiskt fattade beslut i projektet.

Kommunfullmäktige antog detaljplanen den 8 mars 2010 och vann laga kraft den 8 december 2011. På grund av förseningar med förrätningen och vägföreningens projektering har en entreprenör ännu inte upphandlats. Detta beräknas ske under första kvartalet 2015.

Uppföljning gentemot senast beslutade budget för projektet, ev ny prognos.

Ingen budgetförändring är planerat. En budgetjustering görs vid behov i samband upphandling av entreprenaden inför tertialbokslut 1 2015.

Total kostnad för kommunen är -5,5 mkr. Intäkter och inkomster för kommunen är 3,5 mkr. Detta innebär att kommunens netto totalt uppgår till -2,0 mkr. Inkomster från VA-anslutningsavgift kommer att öka i samband med beräkning av taxan 2015. Ytterligare kostnadsökningar kan bli aktuell i samband med att entreprenaden handlas upp.

Kostnader för de boende

Den mark som måste tas i anspråk för vägutbyggnaden (intrång och slänger) regleras i en anläggningsförrättning. För att täcka de utgifter som vägföreningen har för utbyggnad av vägen tar vägföreningen ut en avgift från fastighetsägarna.

Kostnaderna för VA tas ut av de boende i området i form av VA-anläggningsavgifter. För en vill med en tomt på 1500 kvm blir anläggningsavgiften ca 190000 kr. Varje fastighet som är anslutet till ett LTA får ett avdrag för installation av en avloppspump.

Kommunens drift och underhållskostnader

De underhållskostnader som uppstår i framtiden är renovering och byte av fastighetsägarnas pumpar. Byte av ventiler och spolposter kan förekomma.

Underhållskostnader och byte av ledningar kan uppstå. En kostnad för eluppvärmning av LTA-system är aktuell eftersom ledningarna är grundförlagd. Kostnader påförs VA-kollektivet. Projektets drift- och underhållskostnader beräknas belasta VA-kollektivet med 13000 kr/år.

Uppföljning och redovisning av målområden för hållbart byggande.

Riktlinjer för hållbart byggande antogs av Miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 21 november 2012, § 296. Riktlinjerna har inte använts som ett verktyg under arbetets gång eftersom projektet startat innan riktlinjerna togs fram. Målen har valts efter vad som kan anses vara påverkningsbart i detta läge.

Följande mål ur ”Nackas riktlinjer för hållbart byggande” har eftersträvats i detta projekt:

- Hållbart resande

- Effektiv mark- och resursanvändning.

Marken har använts på ett effektivt sätt där en avvägning mellan byggbar mark och grönytor har gjorts på såväl kvartersmark som på allmän platsmark. Boende har mycket nära till busshållplats. Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning har god tillgänglighet till närliggande naturreservatet Abborträsk. Därmed har målen för hållbart byggande i detta projekt uppfyllts.

Uppföljning av tidplan

En utbyggnad beräknas tidigast komma igång 1:a kvartalet 2015. Orsaken till att planen inte har kunnat genomföras tidigare är att sektionsbildningen inom vägföreningen har varit överklagad och att vägföreningen ännu inte är färdig med vägprojekteringen enligt genomförandeavtalet. Utbyggnaden beräknas vara klar första kvartalet 2016.

Problem och möjligheter

Upphandling av entreprenör

Upphandlingen ska utföras genom att kommunen handlar upp en VS- (vatten och spill) entreprenör med option för vägombyggnad. Detta innebär att vägföreningen kan utnyttja kommunens entreprenör för arbetet med vägarna utifrån den a-prislista som finns med i förfrågningsunderlaget.

Konsekvenser för fastighetsägare och boende

När en plan vunnit laga kraft med utökad byggrätt, standardhöjning av gator, samt anslutning till det kommunala VA-nätet leder detta till en ökning av fastigheternas värde.

Fastigheter som berörs av inlösen och/eller z-område erhåller ersättning för mark.

Ersättning kan också utgå för äldre VA-anläggningar inom tomtmark.

Genomförandet av detaljplanen innebär även kostnader för fastighetsägarna.

Sammanfattningsvis omfattar genomförandet följande kostnadsposter för fastighetsägarna.

- Avgifter för anläggning av väg
- VA-anläggningsavgift
- Servisledning för VA
- Fastighetsbildning, i förekommande fall
- Gemensamhetsanläggning, i förekommande fall
- Nybyggnadskarta
- Bygglovsavgift och planavgift

Förvandlingen från fritidshusbebyggelse till permanentboende ger ökad trafik till och från området.

Utbyggnaden av de allmänna anläggningarna i området kommer att innebära försämrad tillgänglighet till fastigheterna inom området under utbyggnadstiden. För att minska störningen under utbyggnadstiden kommer bl.a. den blivande entreprenaden att styras på så sätt att en provisorisk gångväg byggs för gående innan arbeten med väg och VA påbörjas med anslutning mot Värmdövägen. En tillfällig väg kommer att byggas för att transporter som måste köra in- och ut från Värmdövägen. Entreprenören kommer att behöva upprätta en trafikanordningsplan inom entreprenadområdet som ska godkännas av kommunen. Tillfälliga parkeringsplatser kommer att upprättas under entreprenadtiden.

Förslag till beslut

- Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att tillstyrka förslaget till utbyggnads PM
- Tekniska nämnden beslutar att tillstyrka förslaget till utbyggnads PM.

Bilagor:

1. Grunddatarapport
2. Detaljerad tidsplan för fortsättningen av projektet

Projekttyp	Förnyelseområde - Enskilt huvudmannaskap
Projektledare	Björn Bandmann, Exploateringsenheten
Pågående fas	Projektering
	
Beslut startPM	2002-06-05
Startbeslut projekt	2008-08-01
Detaljplan antagen	2010-11-01
Startbeslut genomförande	2010-11-02
Beslut utbyggnadsPM	2015-01-15
Driftöverlämning	2016-02-05
Beslut projektavslut	2018-02-05

Förnyelseområde med tio fastigheter i Eriksvik. Planarbetet syftar till att möjliggöra en friliggande villabebyggelse på befintliga tomter samt rusta upp befintlig väg och förse området med kommunalt VA. Planområdet omfattar tio fastigheter, varav två nya. Normalt planförfarande med enskilt huvudmannaskap för allmänna platser. Planantagandet villkoras av att genomförandeavtal med vägföreningen kommer till stånd. Avsiktsförklaring och genomförandeavtal har tecknats med vägföreningen. Förrättning är avslutat med avseende på inlösen av vägmark och ledningsrätt. Sektionsbildningen inom Eriksviks vägförening överklagats men nu vunnit laga kraft.

Utbyggnaden påbörjas andra kvartalet 2015

Start-slut	2002-06-05 - 2018-05-09
Byggherre	Enskilda fastighetsägare
Kvadratmeter BTA	1500
Totalt antal lägenheter	5
Antal lägenheter per år (År:antal lgh)	2015:2 2016:3
Verksamheter - kvadratmeter BTA	0
Tomtarea kvadratmeter	19510
Nyanlagd gata kvadratmeter	0
Nyanlagd gata, löpmeter	0
Gatukostnad andel 1,0:tkr	
Nyanlagd park, kvadratmeter	
Ny kommunal ledningsgrav, löpmeter	350
Markförsäljning totalt	2500000
Markförsäljning (År: tkr)	2015: 2433 2016: 66

Totalt (tkr)	Nettoinvesteringar (tkr)					
	Budget	Prognos	Verksamhet	Budget	Prognos	
Inkomster	3025	3025	Gata+park	-2	-2	
Intäkter	525	525	VA	-4210	-4210	
Utgifter	-5501	-5501	Planläggning	-300	-300	
Netto	-1951	-1951	Mark	2492	2492	
			Övrigt	-457	-457	
			Summa	-2476	-2476	

Lägesrapport 2014-12-22

Typ	Status	Orsak
Tid		●

Ätgärd

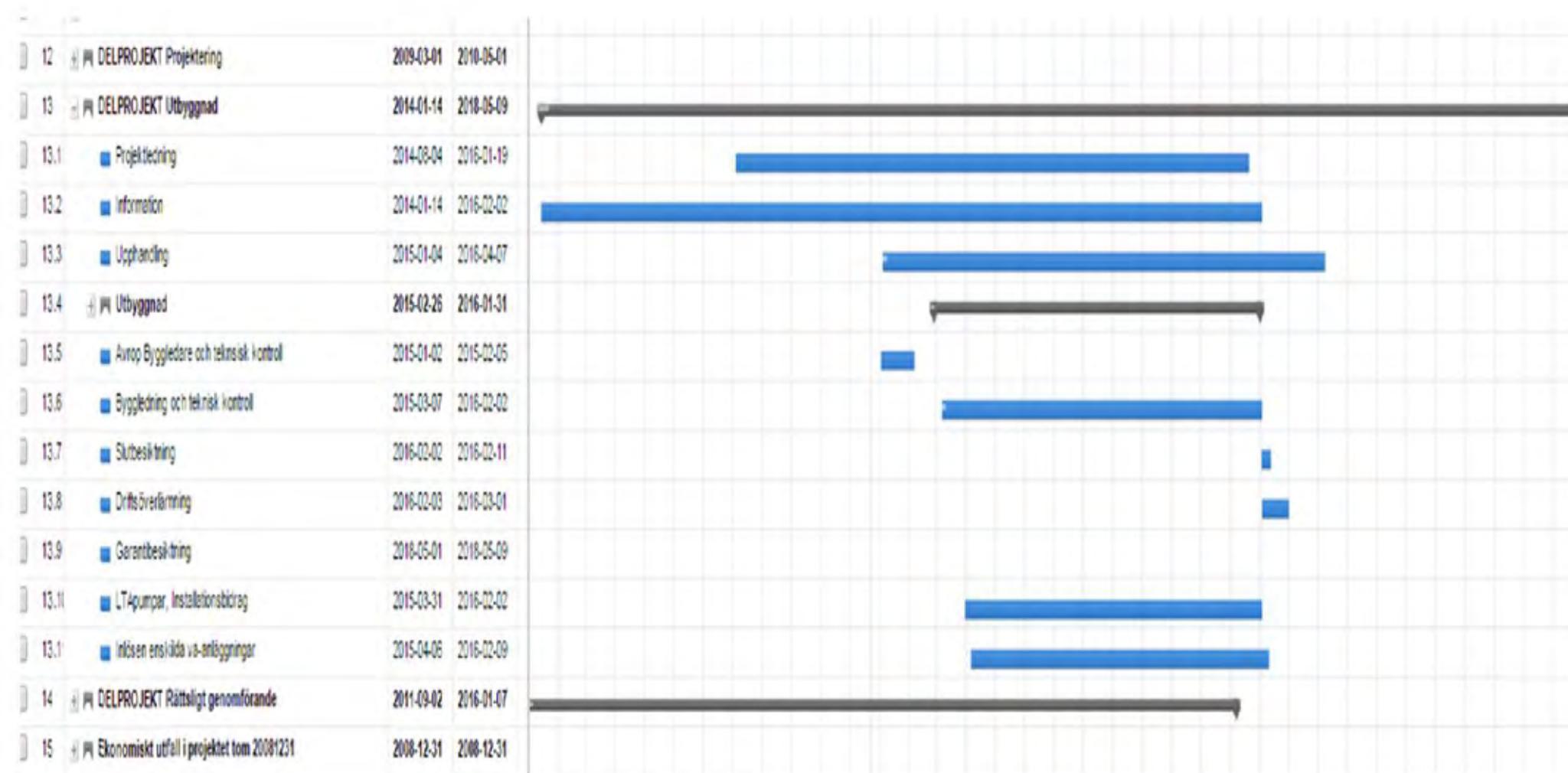
Tidplanen för utbyggnaden av VA förskjuts till 2:a kvartalet 2015.

Under våren 2012 har projektet bl.a. bytt projektledare samtidigt som vägföreningen inte har presenterat några ordentliga handlingar som kan synkroniseras med kommunens projektering.

Kommunen har hösten 2013 haft möte med vägföreningen och bett dem komplettera projekteringen av gata. Lantmäteriförrättning och projektering av gatorna pågår. Sektionsbildning har nu vunnit laga kraft vilket har medfört tidsförskjutning av projektet. Genomförandet påbörjas aug/sep.

Kostnad	●	Någon justering av budget har ej skett	Någon nettoförändring av tidigare budget T2 har inte skett
Produkt	●		
Lägesbeskrivning		2014-11-20	

Projektet har försenats p g a att sektion inom vägföreningen överklagats och projektering av vägarna inte är klara. Utbyggnads-PM ska upprättas och godkännas. Utbyggnads-PM förväntas bli godkänt under 1:a kvartalet 2015. Handlingar för upphandling av VA-entreprenör är klara. Vägföreningen måste presentera proffertonella handlingar för sin vägutbyggnad som kan synkroniseras med kommunens projektering. Kommunen handlar upp VA-entreprenör och vägföreningen kan nyttja kommunens entreprenör för att bygga vägen



Ärende 10

Natur- och trafiknämnden

Gångplan för Stockholm

Remiss från Trafikplanekontoret gällande Gångplan för Stockholm.

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden föreslår Kommunstyrelsen att anta föreslaget yttrande daterat 2015-01-15 över ”Gångplan för Stockholm”.

Ärende

Stockholm stad har tagit fram en gångplan som utgör en inriktning under Stockholms framkomlighetsstrategi som Nacka kommun har fått möjlighet att yttra sig över.

Gångplanen beskriver dagens situation för fotgängare i Stockholm, en målbild för arbetet med gångtrafik, samt en handlingsplan för åren 2015-2020. Målsättningen är att öka andelen lokala resor som sker till fots i staden. Inom innerstaden ska andelen resor till fots öka från 54 till 60 procent och inom söder- respektive västerort från 35-50 procent.

Att fler människor förflyttar sig till fots bidrar till ökad kapacitet i transportsystemet. Det kan också ge hälsovinster att fler människor använder så kallade aktiva transportsätt, till exempel gång och cykel. Goda förutsättningar för gångtrafiken är vitalt för att kollektivtrafiken ska fungera, eftersom dessa resor ofta inleds och avslutas med förflyttningar till fots.

Nacka kommun ser positivt på Stockholm stads arbete med att förbättra gångvänligheten med en gångplan. Även Nacka kommun planerar att arbeta fram en gångstrategi under året. I och med att gångstråk ofta sträcker sig över kommungränserna är det viktigt att gångplanernas åtgärder främjar ett kommunövergripande samarbete.

Bilagor

Yttrande över gångplan för Stockholm
Gångplan för Stockholm



Emilie Lindberg
Trafikplanerare
Trafikenheten

Mikael Ranhagen
Enhetschef för trafikenheten
Trafikenheten

Trafikkontoret
 Registraturet
 Box 8311
 104 20 Stockholm

Yttrande på remiss av Gångplan för Stockholm

Stockholm stad har tagit fram en gångplan, med handlingsplan som syftar till att förbättra gångvälvigheten i Stockholm. Det övergripande målet för gångplanen är att ge bättre förutsättningar för invånarna att kunna, vilja, veta och våga gå i det offentliga rummet. Målet är också att öka andelen fotgängare i trafiksystemet och att behålla andelen människor som upplever stadens gaturum som attraktiv. Både syftet och målet ska uppnås genom handlingsplanens åtgärder som ska förbättra gångvälvigheten fram till år 2020.

Nacka kommun ser positivt på Stockholm stad arbete att förbättra gångvälvigheten med en gångplan. Under året påbörjas även ett arbete med att ta fram en gångstrategi i Nacka kommun. I och med att gångstråk ofta sträcker sig över kommungränserna är det viktigt att gångplanernas åtgärder främjar ett kommunövergripande samarbete.

I flera av åtgärdsförslagen finns det vinster med att samarbeta över kommungränserna för att fotgängare ska få en gångvänligare miljö. Åtgärd 4 som handlar om att utveckla ett vägvisningssystem riktat till fotgängare och åtgärd 7 om att förbättra gatudrift och gatuunderhåll utifrån fotgängares behov är viktiga att samarbeta kring över kommungränserna. Där bör Nacka och Stockholm så snart som möjligt inleda ett strukturerat samarbete kring dessa frågor. Invånare rör sig över kommungränserna längs gångstråk för att nå målpunkter som kan ligga närmare i grannkommunen. Att ha kommunövergripande kunskap om målpunkter och gångstråk leder till bättre och mer användarvänliga system för fotgängarna både vad det gäller drift och underhåll och vägvisning.

Trygghet har också tagits upp som en viktig del i förbättringen av gångstråken. Även Stockholms cykelplan har behandlat trygghetsaspekten. Genom att bredda och separera gång- och cykelstråk kan tryggheten öka för både fotgängare och cyklister. Ett exempel på sträcka där konflikter uppstår på grund av att det är trångt, är längs det regionala cykelstråket mellan Henriksdal och Slussen, längs Stadsgårdssleden. Genom att bredda stråket förbättras förutsättningarna både för fotgängare och cyklister som även kan leda till att fler använder stråket. Liknande vinster för både fotgängare och cyklister kan även göras med drift- och underhållsåtgärder.



Mats Gerdau
Kommunstyrelsens ordförande

Dag Björklund
Natur- och trafikdirektör

KÄRNLÄMMADE
2014 -11- 25
Dnr
DPL

Remiss av Gångplan för Stockholm

Gångplan för Stockholm syftar till att beskriva förutsättningarna och dra upp riktlinjerna för stadens arbete med gångtrafikfrågor för perioden 2015–2020. Vi ser fram emot dina synpunkter på hela planens innehåll, men framför allt på handlingsplanen för de kommande fem åren.

Den 21 januari hålls en remisskonferens om förslaget.

Bakgrund

Stockholmsregionen växer i snabb takt. 2013 beslutade Kommunfullmäktige om en Framkomlighetsstrategi för Stockholms stad, som beskriver hur fler människor och mer gods ska kunna transportereras inom vårt existerande väg- och gatunät. Detta ska ske genom att fler använder kapacitetsstarka och energisnåla färdmedel, gång, cykel och kollektivtrafik, samt godsfordon med hög beläggning.

Gångplanen utgör en inriktningsplan under Framkomlighetsstrategin. Den beskriver dagens situation för fotgängare i Stockholm, en målbild för arbetet med gångtrafiken, samt en handlingsplan för åren 2015–2020. Målsättningen är att öka andelen lokala resor som sker till fots i staden. Inom innerstaden ska andelen resor till fots öka från 54 till 60 procent, och inom Söder- respektive Västerort från 35 till 50 procent.

Att fler människor förflyttar sig till fots bidrar till ökad kapacitet i transportsystemet. Det kan också ge hälsovinster att fler människor använder så kallade aktiva transportsätt, till exempel gång och cykel. Goda förutsättningar för gångtrafiken är vitalt för att kollektivtrafiken ska fungera, eftersom dessa resor ofta inleds och avslutas med förflyttning till fots.

Remisskonferens

Staden bjuder in till remisskonferens där förslaget till gångplan presenteras och kommenteras. Ulf Eriksson, doktor i ämnet hälsa och stadsbyggnad, kommer att berätta om vilka faktorer i stadens utformning som skapar goda förutsättningar för gång, och vilka hälsofördelar som ett ökat gående kan ge. Det kommer också att finnas möjlighet att lämna synpunkter och ställa frågor till stadens representanter.

Konferensen hålls i Hörsalen i Tekniska Nämdhuset, Fleminggatan 4, onsdagen den 21 januari mellan klockan 9 och 12. Anmälan skickas till sara.malm@stockholm.se.

Remissen

Den 20:e november 2014 beslutade trafiknämnden att förslaget till gångplan skulle skickas ut på remiss. Remissversionen av Gångplan för Stockholm sänds ut till berörda förvaltningar och myndigheter i Stockholms stad, övriga myndigheter och kommuner i Stockholms län, intresseorganisationer och samarbetsorgan samt till näringslivet.

Remissvar ska märkas med diarienummer **T2014-00917** och skickas, senast **fredag 27 februari 2015** till:

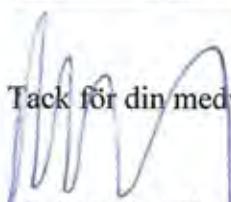
Trafikkontoret
Registraturet
Box 8311
104 20 Stockholm

eller
trafikkontoret@stockholm.se – ange **T2014-00917** i ämnesrutan.

Remissmaterialet finns även digitalt på:
www.stockholm.se/gangplan.

Efter remissperioden kommer de inkomna synpunkterna att sammanställas och presenteras i en rapport, och gångplanens innehåll kommer att bearbetas utifrån synpunkterna. En slutlig version av gångplanen fastställs i trafiknämnden.

Frågor om förslaget kan besvaras av Sara Malm
(sara.malm@stockholm.se), projektledare på Trafikkontoret.


Tack för din medverkan.

Med vänlig hälsning

Mattias Lundberg
Avdelningschef trafikplanering

Bilaga 1: Gångplan för Stockholm

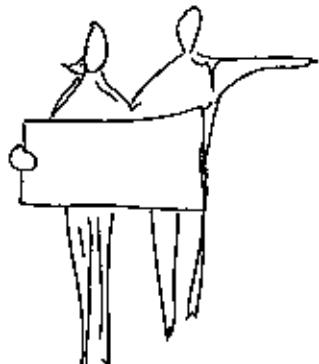
Gångplan för Stockholm

2014-10-20 Remisshandling



Stockholms
stad

Plats för tryckinformation



Innehåll

Inledning	4
Stockholm idag – nulägesbeskrivning	8
Vad är ett gångvänligt Stockholm?	16
Handlingsplan	22

1 Inledning



Det finns många fördelar med att fler människor väljer att gå, både för den enskilda personen och för samhället i stort. Gångplanen är en fördjupning av Stockholms stads Framkomlighetsstrategi och beskriver hur Stockholms stad ska arbeta och planera för att bli en mer gångvänlig stad.

Bra på många sätt

Att många människor väljer att gå gör en stad attraktiv. Den som går blir en del av stadslivet och bidrar genom sin närvaro till möten och till att göra utemiljön trygg och intressant för andra gående. En större andel fotgängare i trafiksystemet ger mindre påverkan på klimat och miljö. Både på individnivå och på samhällsnivå ger ett ökat gående också hälsovinster. Att andelen gående ökar kan frigöra kapacitet i trafiksystemet, eftersom en person som går tar mindre plats än exempelvis en person som kör bil.



Framkomlighetsstrategin beskriver
hur de kapacitetsstarka färdmedlen
gång, cykel och kollektivtrafik ska
prioriteras i stadens gatunät

Gångplanens sammanhang

Gångplanen utgår från Stockholms trafikstrategi, Framkomlighetsstrategin, som anger mål för trafiken i ett växande Stockholm. Framkomlighetsstrategin handlar till stor del om prioriteringar för att använda det tillgängliga gatutrymmet så effektivt som möjligt. De tre kapacitetsstarka färdmedlen kollektivtrafik, gång och cykel har en nyckelroll i stadens transportsystem.

Planer för ytvagnätets kollektivtrafik och för pendlingscykling är framtagna, liksom planer och strategier för bland annat parkering, leveranstrafik och trafiksäkerhet. Tillsammans ska planerna utgöra prioriteringshjälp vid både genomförande av förändringar inom den befintliga staden och vid det fortsatta byggandet av ett attraktivt och växande Stockholm. Eftersom gatutrymmet ofta är begränsat, både i den befintliga staden och vid byggandet av ny stad, blir den färdiga trafiklösningen en sammanvägning av olika trafikanter intressen och behov på den aktuella platsen. Kunskap måste därför finnas om alla trafikanter behov för att rätt avvägningar ska kunna göras i varje projekt.

Framkomlighetsstrategin är baserad på Stockholms översiktsplan, där utgångspunkten är att det ska vara möjligt att på ett tryggt sätt röra sig i staden till fots eller på cykel. Detta ska åstadkommas genom att fortsätta stärka och utvidga stadens centrala delar, satsa på förtätning i nio attraktiva tyngdpunkter som redan har god kollektivtrafiktillgång, koppla samman stadens delar med fokus på gång, cykel och kollektivtrafik, och främja en levande stadsmiljö i hela staden.



Syfte och mål

Syftet med gångplanen är att beskriva vad vi vet om den nuvarande situationen för Stockholms fotgängare, presentera en målbild för ökad gångvänlighet i Stockholm och en handlingsplan för stadens arbete med gångfrågor under åren 2015–2020.

Gångplanens övergripande mål är att stadens offentliga rum ska ge bättre förutsättningar för invånarna att kunna, vilja, veta och våga gå. Handlingsplanen innehåller nio åtgärder som bidrar till att uppfylla ett eller flera av dessa fyra nyckelord.

Två av målen i Framkomlighetsstrategin är viktiga ur ett gångperspektiv och används som indikatorer för arbetet med gångfrågor i Stockholm. Den första indikatorn är att andelen lokala resor (inom innerstaden respektive söder- eller västerort) som sker med gång ska vara minst 60 procent i innerstaden och 50 procent i ytterstaden år 2030. Idag är andelarna 54 respektive 35 procent.¹ Den andra indikatorn är att andelen människor som upplever stadens gaturum som attraktivt ska behållas på minst 85 procent år 2030, vilket är samma andel som 2013.² Indikatorerna och målnivån för gångtrafiken ska fastställas under 2014.

Vision 2030

En övergripande bild av hur Stockholm ska vara år 2030

Översiksplanen – Promenadstaden

En planeringsinriktning för att nå målen

Framkomlighetsstrategi

Stomnätsstrategi

Trafiksäkerhet

Cykelplan

Parkering

Godstrafik

Gångplan

Trafik & Miljö

2

Stockholm idag – nulägesbeskrivning



Stockholm växer snabbare än någonsin. Det ställer höga krav på hur staden utvecklas. En gångvänlig stad kan locka människor som åker bil eller kollektivt att gå istället. Stockholmare går redan idag mycket och långt men staden har goda förutsättningar för att ytterligare öka andelen gående.

Stockholm har goda förutsättningar för gång

38 procent av alla resor inom Stockholms stad görs till fots, vilket är en ganska hög andel jämfört med andra europeiska städer. Gångresorna är flest i de centrala delarna av staden. I innerstaden är andelen nästan 54 procent, medan den i ytterstaden är 35 procent.¹ Skälet till den ojämna fördelningen kan vara att innerstaden i Stockholm oftast är tätare bebyggd och mer funktionsblandad än ytterstaden. Eftersom det är närmare till de målpunkter man vill nå i innerstaden är sannolikheten större att man går där än i ytterstaden.

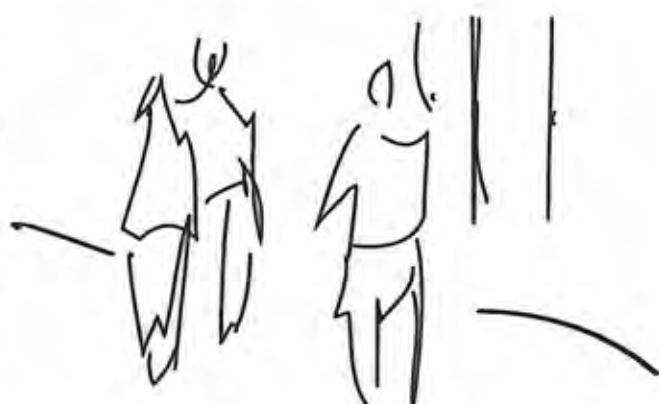
Stockholm växer näst snabbast i Västeuropa med en befolkningstillväxt på
2%

Att egenskaperna hos närområdet påverkar hur fysiskt aktiva de boende är har visats i en doktorsavhandling av Ulf Eriksson. Enligt avhandlingen har personer som bor i områden i Stockholm med goda möjligheter till gång en högre grad av fysisk aktivitet, med mer gående till vardags, än personer som bor i områden med sämre möjligheter till gång. Detta gäller oavsett individernas inkomst, kön, ålder och bilinnehav. Två faktorer i närområdets utformning – bebyggelsestet och funktionsblandning – visade sig spela roll för dess gångvänlighet. Detta gällde oavsett var i staden området låg.²

Stockholm växer både som stad och som tätortsregion näst snabbast i Västeuropa med 2 procents befolkningstillväxt.³ För att behålla en god framkomlighet måste gångandelen vara fortsatt stor, och helst växa, för att gatutrymmet ska räcka till när befolkningen ökar.



Andel resor som sker till fots i Innerstaden respektive ytterstaden

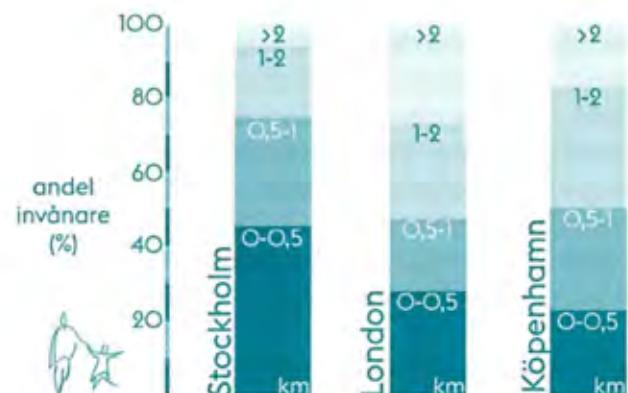


Gångresornas längd

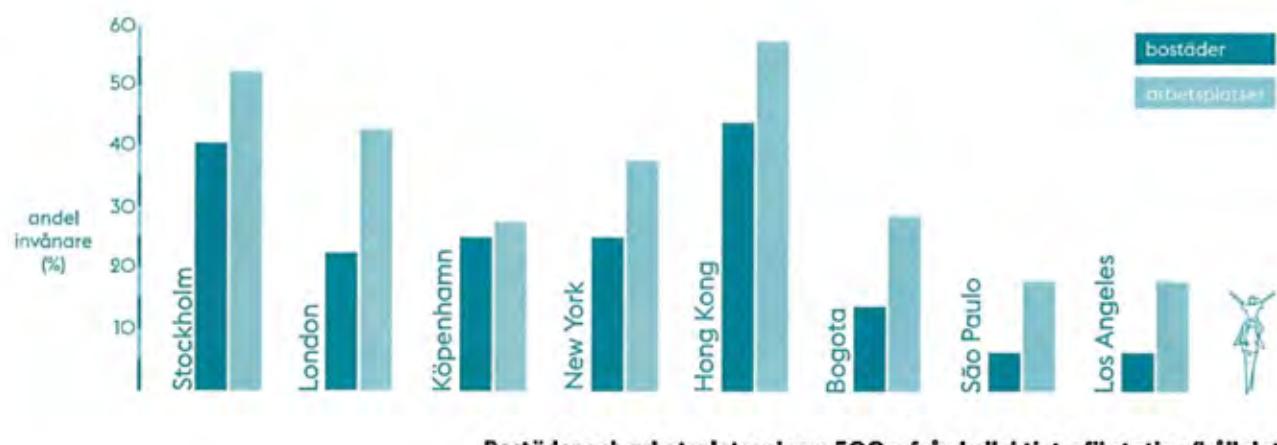
Stockholm är byggt så att invånarna har närmare till kollektivtrafiken än i många andra storstäder. Det gäller både avstånd från arbetsplats och från bostad.⁴ Det innebär att många reser kollektivt till och från arbetet. Därmed går de korta sträckor mellan kollektivtrafiken och målpunkten.

en gångresa är ungefär
1,6 km

I genomsnitt går en stockholmare 0,3 km till eller från kollektivtrafiken. Den höga kollektivtrafikandelen i Stockholm, andelen är 34 procent av vardagsresorna inom Stockholms stad, för alltså med sig mer gående än om invånarna till exempel hade kört bil.¹



Avstånd från bostad till spårbunden kollektivtrafikstation/hållplats⁴

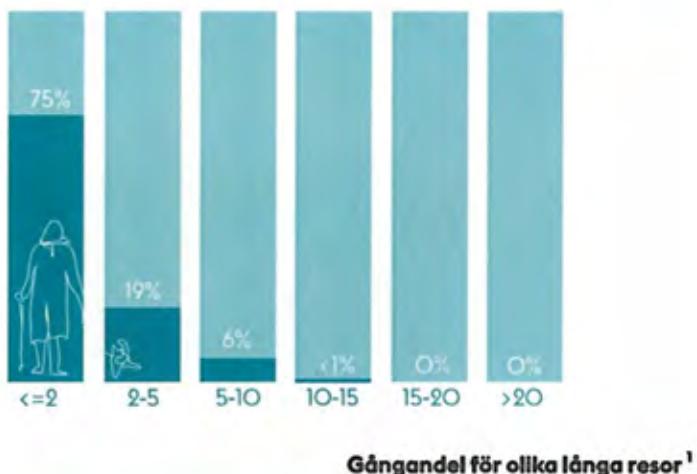


Bostäder och arbetsplatser inom 500m från kollektivtrafikstation/hållplats⁴

När hela resan sker till fots är medianlängden på resan ungefär 1,6 km. Reslängden skiljer sig nästan inte alls mellan innerstaden och ytterstaden. Kvinnor står för något större andel av gångresorna än männen, samtidigt som männen resor är något längre.¹

19 procent av alla vardagsresor i Stockholm under 2 km sker med kollektivtrafik och bil. För korta resor kan det alltså finnas en viss potential att öka andelen gångresor. Andelen minskar dock kraftigt för reslängder över 2–2,5 km.¹

Om det tar mer än
5 min
att gå sjunker andelen
som väljer att gå¹



Mycket av statistiken ovan är hämtad från RVU Sverige, som är en resvaneundersökning som omfattar slumpmässigt utvalda individer som bor i Sverige och är mellan 6 och 84 år gamla. RVU:n är ett komplext verktyg men fängar inte alla resor som görs till fots. Fokus ligger på resor mellan hemmet och studier eller arbete. Till exempel saknas utländska besökares resande i statistiken.



Rekreativ gång

Resor med samma start- och målpunkt räknas inte som huvudresor i RVU:n och försvisser därmed från en del av statistiken. Exempel på en typ av förflyttning som ofta har samma start- och målpunkt är löprundor och promenader. Ur ett gångperspektiv kan det vara intressant att ta reda på var människor väljer att springa eller promenera, eftersom det är vanligt att välja natursköna vägar eller vägar som är attraktiva på något annat sätt.



Kartor över offentliga data från promenader och löprundor gjorda med appen Runkeeper med startpunkt inom Stockholm. Till vänster promenader och till höger löprundor. De data som kartorna baserar sig på är inte ett representativt urval av hur befolkningen i Stockholm använder utedräner för rekreation. Kartorna ska därför endast ses som en illustration. Två observationer är att kajer och stränder verkar vara attraktiva miljöer för löpning och promenader, men att nästan hela gatunätet används för löpning och promenader i någon utsträckning.⁵

Gångflöden

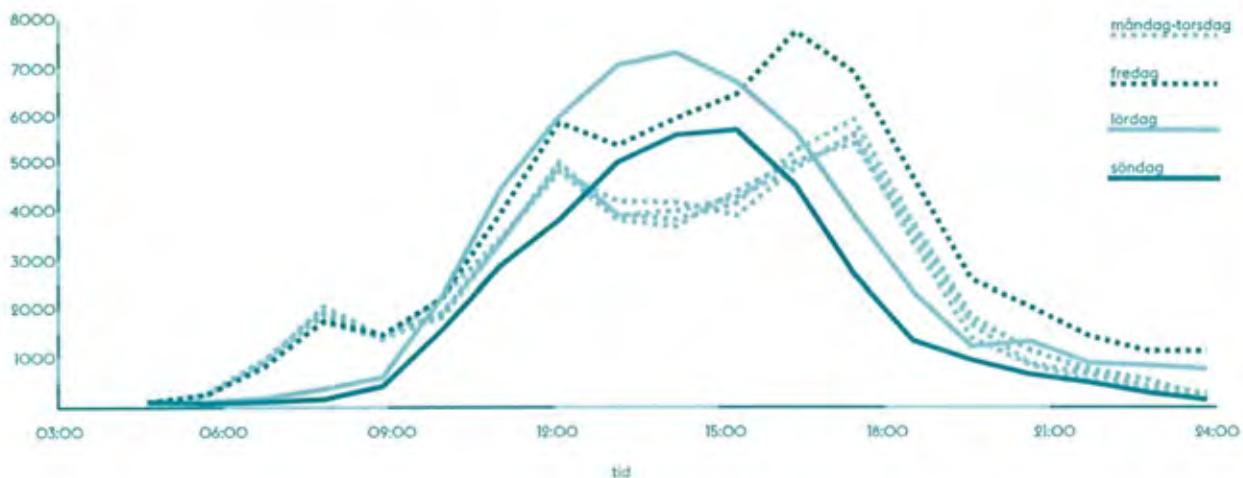
För att undersöka gångflödet på ett specifikt stråk behövs platsspecifika mätningar av gångtrafiken. Kontinuerlig mätning av gångtrafiken finns idag endast på en plats i Stockholm, Drottninggatan.

Drottninggatan (mätt i ett snitt i höjd med Bryggargatan) trafikeras av i genomsnitt 45 000 personer en vardag (måndag–torsdag), 60 000 personer en fredag, 50 000 personer en lördag och 35 000 personer en söndag. Som jämförelse trafikeras Sveavägen av cirka 26 000 motorfordon en vanlig vardag.

Maxtimmen på Drottninggatan infaller på fredag eftermiddag mellan 16 och 17, med cirka 7 700 personer. På helgen infaller maxtimmen på lördagen mellan 14 och 15, med 7 200 personer.⁶ Kurvan är ett exempel på en gata som används av mäniskor som shoppar och som trafikeras mest under de tider på dygnet då butiker och caféer har öppet. Antalet fotgängare sjunker brant när butikerna har stängt. Topparna på vardagarna under morgon, lunch och kväll visar att gatan även används av mäniskor på väg till och från arbetet.

45.000
promenerar på
Drottninggatan
en vardag (mån-tors)

På helgen (lördag) är de
50.000



Variation i gångflöde på Drottninggatan i centrala Stockholm⁶



Gångvanor

Det vanligaste ärendet för gångresor i Stockholm är att ta sig till arbetet eller skolan. Det är även ganska vanligt att ta sig till fots till handels- och centrumråden för att handla. Totalt 26 procent av alla som besöker ett handelsområde promenerar hela vägen. Handelsområden i innerstaden och handelsområden som ligger nära bostadsområden har högst andel besökare som tar sig dit till fots.⁷

2012 gjordes en undersökning bland boende i Stockholm inklusive grannkommuner. Där ställdes frågan varför man inte gick några längre sträckor till fots. De vanligaste svaren (39 respektive 36 procent) var att restiden eller sträckan var för lång för att gå. Det tredje vanligaste svaret var dåligt väder (12 procent), och det fjärde vanligaste var att det inte var tryggt att gå ensam/när det är mörkt ute (11 procent).⁸

68%
av Stockholmarna är ganska
eller mycket nöjda med sin
utomhusmiljö

Stockholms stads trygghetsenkät, som görs vart tredje år, visar att den uppledda tryggheten har ökat i Stockholm under de senaste åren. År 2008 var det 10 procent som var mycket oroliga för brott eller som inte gick ut på grund av oro för brott. 2011 hade siffran minskat till 8 procent. Stockholmare är också ganska nöjda med tillgången på gång- och cykelbanor samt kollektivtrafik i sin stadsdel. 68 procent av stockholmarna är ganska eller mycket nöjda med sin utomhusmiljö.⁹

Enligt en attitydundersökning utförd av Trafikkontoret upplever 64 procent av kvinnorna och 59 procent av männen otrygghet i trafiken. Många fotgängare upplever att särskilt cyklister visar dem mindre hänsyn i trafiken än vad de får av fotgängaren. Cyklister upplever i sin tur att både bilister, fotgängare och andra cyklister visar dem mindre hänsyn än vad de får.¹⁰

2011 genomfördes en intervjuundersökning om gångvanor i Liljeholmen. I undersökningen framkom önskemål och förslag för att förbättra för gående, bland annat:¹¹

- fler, genare och bredare gångförbindelser
- separering av gång- och cykeltrafik
- bättre belysning
- säkra, tydliga och fler övergångsställen
- fler sittplatser
- vägvisning
- mötesplatser och uteserveringar
- gågator och minskning av ytor för biltrafik
- tydliggöra vilka ytor som är för gående.

Olyckor

2013 var det 358 fotgängare i Stockholm som skadades i kollision med någon typ av fordon. Tre av dessa personer dog på grund av kollisionen. De flesta olyckor av denna typ sker i innerstaden, på grund av att det finns en större andel fotgängare där. Oftast sker denna typ av olycka på gator med stora flöden av fordon och människor.

Antalet gående som skadades i singelolyckor, alltså utan inblandning av andra trafikanter, var 1482 personer. 66 av dessa blev allvarligt skadade. En tredjedel av de skadade har halkat på grund av is och snö. Singelolyckorna sker i lika stor utsträckning i ytterstaden som i innerstaden.

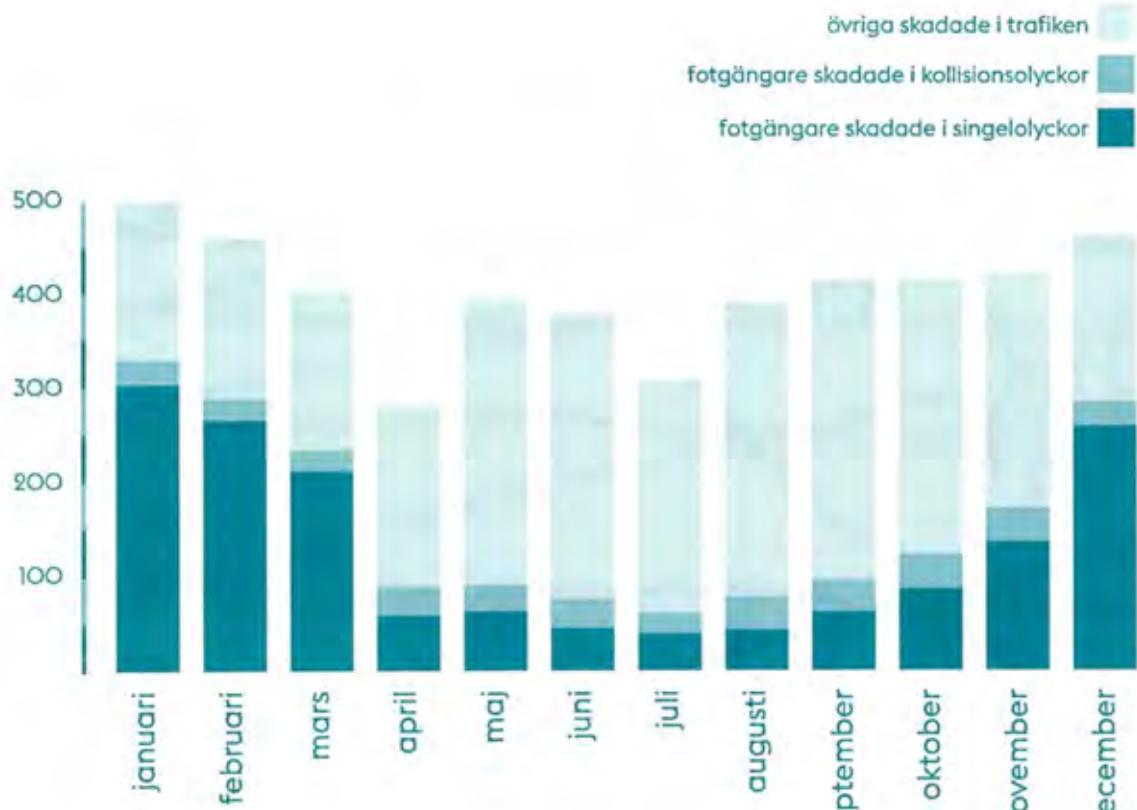
Två tredjedelar av de fotgängare som skadas i singelolyckor är kvinnor. Statistiken visar att en större andel av de oskyddade trafikanterna, alltså gående, cyklister, mopedister och motorcyklister, får svårare skador än de som åker i bil.¹²

För gruppen äldre kan en singelolycka som fotgängare ge allvarliga konsekvenser. Speciellt de äldre kvinnorna behöver ofta långa vårdtider för sina skador. De singelolyckor som fotgängare i Stockholm råkar ut för kostar samhället en halv miljard kronor årligen.¹³

57%
av alla kollisionsolyckor sker i
Innerstaden jämfört med

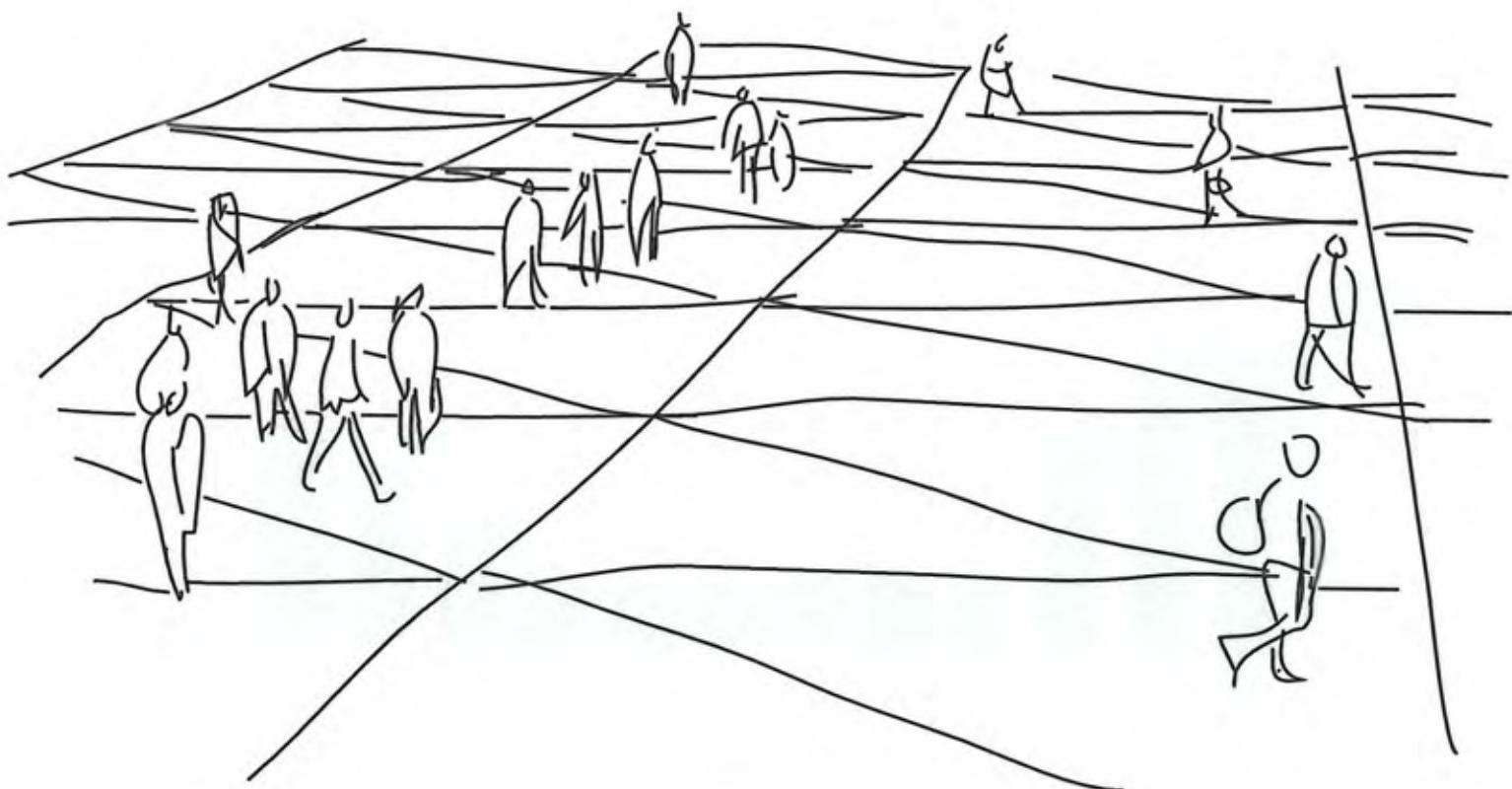
35%
i ytterstaden

8%
har okänd position



Samtliga dödade och skadade i olyckor inom Stockholm.
Redovisat i medeldärde för åren 2010-2013 uppdelade per månad.

3 Vad är ett gångvänligt Stockholm?



I ett gångvänligt Stockholm finns ett finmaskigt gångnät. Fler väljer att gå istället för att ta bilen. Det är lätt att hitta och medborgarna känner sig trygga. Platser och mötespunkter är väl omhändertagna och inbjuder till möten och vistelse. Stadens offentliga rum ger förutsättningar för att invånarna ska KUNNA, VILJA, VETA och VÅGA gå. Flera projekt i linje med gångplanens målbild har genomförts eller pågår idag inom staden. Det finns också arbetsområden som behöver utvecklas mer för att målbilden ska kunna uppnås i hela staden.

kunna
vilja
veta
våga
Gå!



Syfte och funktion

I detta kapitel presenteras en målbild för ett gångvänligt Stockholm, bestående av fyra nyckelord. Målbilden har flera syften:

- Sammanfatta Stockholms vision om den gångvänliga staden
- Utgöra en utgångspunkt för att inventera gångvänligheten på en befintlig plats jämfört med idealtillståndet
- Vara ett verktyg för att skapa goda förutsättningar för gång inom stadens stadsutvecklingsprojekt

Målbildens nyckelord: KUNNA, VILJA, VETA och VÅGA beskrivs nedan. Samtliga egenskaper hos varje nyckelord kommer sällan att kunna uppfyllas på en och samma plats. Målsättningen är att uppfylla så många egenskaper som möjligt. Är det få egenskaper som går att uppfylla måste dessa få extra god kvalitet. Som exempel kan ett gångstråk med dålig överblickbarhet från omgivningen behöva få extra god belysning för att människor ska våga gå där, särskilt under de tider på dygnet då gångflödet är litet.

Gångstråket ska finnas, vara tillräckligt brett och fysiskt möjligt att använda för alla. Gångnätet ska vara gent, innehålla alternativa vägar och vara utan barriärer som gör det svårt eller omöjligt att ta sig fram.

kunna

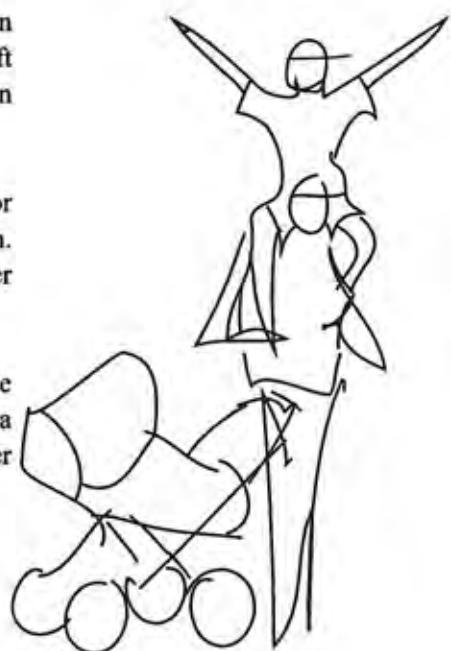
Gå!

Pågående arbete

- Stadens arbete med tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning har pågått under 15 år. Varje förvaltning har idag ansvar för tillgänglighetsfrågorna inom sitt verksamhetsområde. Inom Trafikkontoret har arbetet i den befintliga gatumiljön till stor del handlat om att ta bort så kallade enkelt avhjälpta hinder, till exempel hindrande kanter, bristande kontrastmarkeringar och ojämna beläggningsmaterial, och att bevakा att nya hinder inte tillkommer. Stadens handbok för god tillgänglighet används i stadsbyggnadsprojekt för att säkerställa att resultatet blir tillgängliga och användbara offentliga rum.
- Trafikkontoret arbetar på flera sätt med att öka kvaliteten på vinterväghållningen i staden. Bland annat utbildas entreprenörerna för att öka kunskapen om behoven hos de oskyddade trafikanterna, med särskilt fokus på äldre och personer med funktionsnedsättning. Nya upphandlingar har också gjorts med mer specificerade krav och en ökad kontroll av hur uppdraget utförs. Nya metoder för snöröjning testas och utvärderas för att uppnå ökad kvalitet och framkomlighet.

Utvecklingspotential

- Genom att ta reda på mer om var vi har många fotgängare i staden kan vi lägga mer resurser på de viktigaste sträken, till exempel på gatudrift och gatuunderhåll, samt kontroll av upplåtelser och annat som kan påverka fotgängares framkomlighet.
- När staden växer och nya invånare flyttar in blir trängsel på gångbanor vanligare nära viktiga målpunkter och i de centrala delarna av staden. Vi behöver ta reda på mer om var trängseln är värst och hur vi undviker en ohållbar trafiksituation för fotgängarna.
- I yttre staden är det ofta svårt att som fotgängare ta sig till närliggande stadsdelar på grund av barriärer, till exempel spår, större vägar, otrygga grönområden eller vattendrag. Vi behöver arbeta med att minska eller överbrygga isolerande barriärer för att skapa en mer integrerad stad.



Gångstråket är befolkat, innehållsrikt, har mötesplatser och är utformat med kvalitet. Gångnätets egenskaper motiverar valet att gå framför andra sätt att förflytta sig.

Pågående arbete

- Stockholms översiksplan tydliggör vikten av funktionsblandning vid planering av ny bebyggelse, för att skapa befolkade och innehållsrika offentliga rum med levande bottenvåningar. Planen beskriver en trafikhierarki där fotgängare, cyklister och kollektivtrafik är viktigast. Ambitionen att bygga tätt i stråk som kopplar samman stadens delar ger också förutsättningar för en befolkad och innehållsrik stadsmiljö.
- Handboken Gata Stockholm ska skapa goda förutsättningar för en enhetlig standard för indelningen av gator i ytor avsedda för olika trafikslag, trädplantering med mera, och utgöra ett stöd vid prioritering mellan olika funktioner. Handboken Kaj och Strand Stockholm är en vägledning för vattennära miljöer i centrala staden, som ofta utgör viktiga promenad- och vistelsestråk.
- Open Streets innebär i Stockholm att vanligtvis biltrafikerade gator tillfälligt görs bilfria, för att bli mer attraktiva för gångtrafikanter och ge utrymme för aktiviteter som vanligtvis inte rymts på gatan. Syftet är att skapa en attraktiv gång- och vistsemiljö, låta stockholmare och besökare uppleva gatan på ett nytt sätt, och att uppmuntra till fysisk aktivitet.

Utvecklingspotential

- Vi behöver identifiera platser och stråk som har potential att kunna bli gågator eller gångfartsområden. Hur gatan regleras är ett oerhört potent verktyg för att skapa levande gaturum. Omfördelning av gatuutrymmet kan vara antingen en tillfällig åtgärd, till exempel under sommarmånaderna, eller en permanent förändring som också kan följas av en gatuombyggnad för att ytterligare öka attraktiviteten.



Gångnätet är orienterbart, överblickbart och skyltat så att det är lätt att förstå var gångstråken leder och vilka målpunkter som finns längs vägen. Det är lätt att förstå vilka ytor som är till för gående och vilka som är till för andra trafikslag.

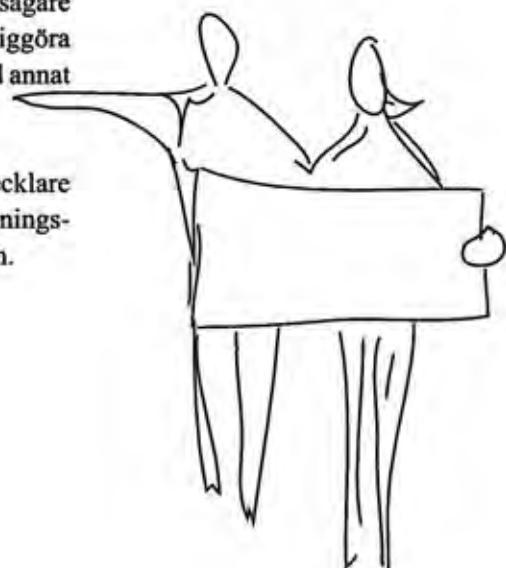
Gå!

Pågående arbete

- Stockholms gatu- och parkmiljöer har ett sammanhängande formspråk där samma beläggningssmaterial återkommer på gångytor i hela staden. Detta gör det enkelt att förstå vilka ytor som är till för gående. Det finns typritningar för till exempel övergångsställen, gångpassager och genomgående gångbanor som säkerställer att utformningen blir likadan i hela staden. Det hjälper invånarna att känna igen sig och förstå vilket beteende som förväntas av dem och övriga trafikanter.
- Ett arbete med ett skyltprogram för Stockholm har inletts. Syftet är att skapa enhetlig skyltning för fotgängare som svarar upp mot det behov av orienteringshjälp som stadens besökare och boende har. Ett pilotprojekt inom en del av staden planeras under 2016.
- Stockholms gångvägnät är digitaliserat sedan några år tillbaka inom ett projekt som ska underlättा orientering för personer med synnedsättning, eAdept.

Utvecklingspotential

- Ibland går den genaste vägen för fotgängare över fastighetsmark eller till och med inomhus, till exempel över en tomt med flerfamiljshus eller via en galleria. Vi bör arbeta tillsammans med fastighetsägare och andra aktörer, till exempel Trafikförvaltningen, för att synliggöra genvägar och möjliggöra för flera att använda dem, genom bland annat vägvisning.
- Det digitaliserade gångvägnätet bör göras tillgängligt för utvecklare via stadens satsning på öppna data. Syftet är att få fram vägvisnings tjänster och andra tjänster som kan vara till nytta för allmänheten.



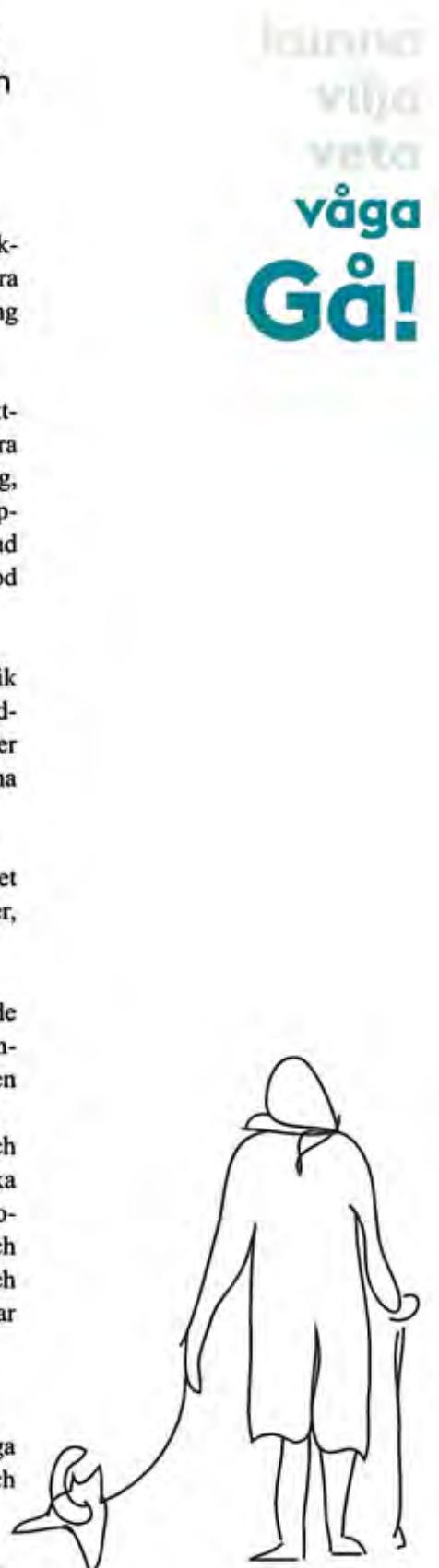
Gångstråket är trafiksäkert, befolkat, väl belyst, överblickbart från omgivningen och upplevs som tryggt.

Pågående arbete

- Staden ordnar lokala trygghetsvandringar med fokus på gång- och parkmiljöer. Syftet är att tillsammans med boende i ett område identifiera otrygga platser och förbättra dem, till exempel genom mer belysning och underhåll av vegetation.
- Trafiksäkerhetsprogrammet för Stockholms stad anger mål och inriktning för stadens trafiksäkerhetsarbete. Behoven hos dem som är extra utsatta i trafiken – barn, äldre, personer med funktionsnedsättning, gående och cyklister, ska särskilt beaktas. De mål som har direkt koppling till gångtrafikanternas säkerhet är att uppnå hastighetsefterlevnad hos fordonstrafiken, säkra huvudgator, säkra lokalgator, samt god standard på drift och underhåll.
- Att säkra punkter där gående och cyklister korsar motorfordonstrafik är en av de viktigaste åtgärderna för att förbättra säkerheten för oskyddade trafikanter. En översyn av övergångsställen där det finns två eller flera körfält i samma riktning har genomförts. Ett antal av platserna åtgärdas varje år för att skapa en säkrare trafikmiljö.
- Staden arbetar aktivt med att förbättra trafiksäkerheten runt skolor. Det görs genom säkring av gångpassager, hastighetsdämpande åtgärder, förbättringar av gång- och cykelnätet samt förbättrad belysning.
- Förskolor och skolor som har behov av att passera särskilt trafikerade gator kan ansöka hos Trafikkontoret om att få en utrustning i signalanläggningen som ger förlängd gröntid, med syfte att öka trafiksäkerheten
- I cykelplanen betonas att det är viktigt att separera fotgängare och cyklister och att ge mer utrymme till båda trafikslagen för att minska mängden otrygghet och konflikter. Just nu pågår ett forskningsprojekt som ska ta fram utformningsprinciper för platser där gång- och cykelflöden korsar varandra. Ett arbete med att hitta metoder och utformningar för att minska konflikter mellan gående och cyklister har inletts.

Utvecklingspotential

- Vi behöver undersöka om det finns kopplingar mellan hur många fotgängare som råkar ut för singelolyckor och gångytornas status och prioritet när det gäller gatudrift och gatuunderhåll.
- Vi behöver stärka vårt arbete med att skapa utomhusmiljöer som upplevs som trygga av fotgängare. Särskilt fokus bör ligga på platser där "inbyggda" trygghetsskapande kvaliteter som funktionsblandning och levande bottenvänningar saknas eller brister.



4 Handlingsplan till år 2020



Denna handlingsplan innehåller åtgärder för att förbättra Stockholms gångvänlighet fram till år 2020. Genom åtgärderna kommer gångvägnätet att förbättras. Staden får tillgång till bättre verktyg och metoder för att prioritera gångtrafikanternas behov, och en ökad kunskap om var, när och hur gående rör sig. Åtgärderna bidrar till att invånare och besökare i Stockholm kommer att kunna, vilja, veta och våga – Gå!

Syfte med handlingsplanens åtgärder

Åtgärderna som är föreslagna i handlingsplanen är tänkta att råda bot på problem för fotgängare i stadens utformning, och att prioritera fotgängare högre i stadens befintliga verksamhet och projekt. Detta ska ske genom ökad kunskap om Stockholms fotgängare och deras behov, nya verktyg och metoder, samt kunskap om vad som skapar en attraktiv gångmiljö.

I den växande staden ska de nya och gamla delarna länkas samman med goda gångmiljöer. Stadens nya och förtätade delar behöver goda gångförbindelser, både till kollektivtrafiken och till omgivande stadsdelar. I den befintliga staden finns platser och stråk där gatunätets kapacitet och attraktivitet kan ökas genom att gående prioriteras högre.

Inom redan existerande projekt och verksamheter i staden behövs utvecklingsarbete och nya rutiner och verktyg för att ge gångtrafiken rätt prioritet. Kunskapen om stadens fotgängare behöver öka, för att det ska vara möjligt att göra avvägningar mellan behoven hos olika trafikslag, och för att det ska finnas underlag som leder till genomblickta investeringar.

Kostnader

Vid varje åtgärd i handlingsplanen finns en uppskattad kostnad för genomförande. Både drift- och investeringsmedel kan ingå i summan. Vissa av åtgärderna har en årlig kostnad, medan kostnaden för andra åtgärder kommer att variera mellan åren beroende på vilken fas projektet är i. Totalsumman för alla åtgärder blir 180 miljoner, varav 60 miljoner kronor är investeringskostnader. Samtliga siffror är tidiga uppskattningar som kan behöva justeras i senare steg.

kunna
vilja
veta
våga
Gå!



Åtgärd 1 Förbättra gångvänligheten på ett antal sträck med hög potential

Åtgärden syftar till att förbättra ett antal strategiskt viktiga sträck. Sträken har potential att bli viktiga gångsträk i framtiden, eller är redan idag starka men kan bli ännu viktigare med rätt åtgärder. Några av sträken förbinder nya delar av innerstaden med de äldre delarna. Andra möjliggör tvärförflyttningar mellan olika kollektivtrafiklinjer, eller förbättrar tillgängligheten till kollektivtrafik med hög kapacitet. De centralt belägna delarna av sträken ger äldre delar av staden bättre förutsättningar för gång på längre sträckor och därmed bättre orienterbarhet och framkomlighet för fotgängare. De kan också ge en möjlighet till avlastning av kollektivtrafiken på de sträckor där den är högst belastad.

Sträken är generellt betydligt längre än vad en normal gångresa är i Stockholm. Syftet är att underlätta gångresor längs med hela sträckningen, oavsett om sträcket utnyttjas i några hundra meter eller i flera kilometer.

Förbättringarna av sträken kommer att ske etappvis, med fokus i första hand på de etapper som bäst behöver åtgärder, till exempel passager över tullsnittet eller förbi barriärer av olika slag. I andra hand ligger fokus på de platser där andra projekt planeras som kan inkludera förbättringar för fotgängare.

Ambitionen är att till 2020 genomföra tre pilotprojekt som omfattar delar av de sträck som beskrivs nedan.

Ansvarig förvaltning	Trafikkontoret, i de fall där förtäringar är planerade längs med samma sträck, tillsammans med Stadsbyggnadskontoret och Exploateringskontoret
Uppfyller nyckelorden	kunna vilja veta våga
Kostnad	26 miljoner kronor för tre pilotprojekt

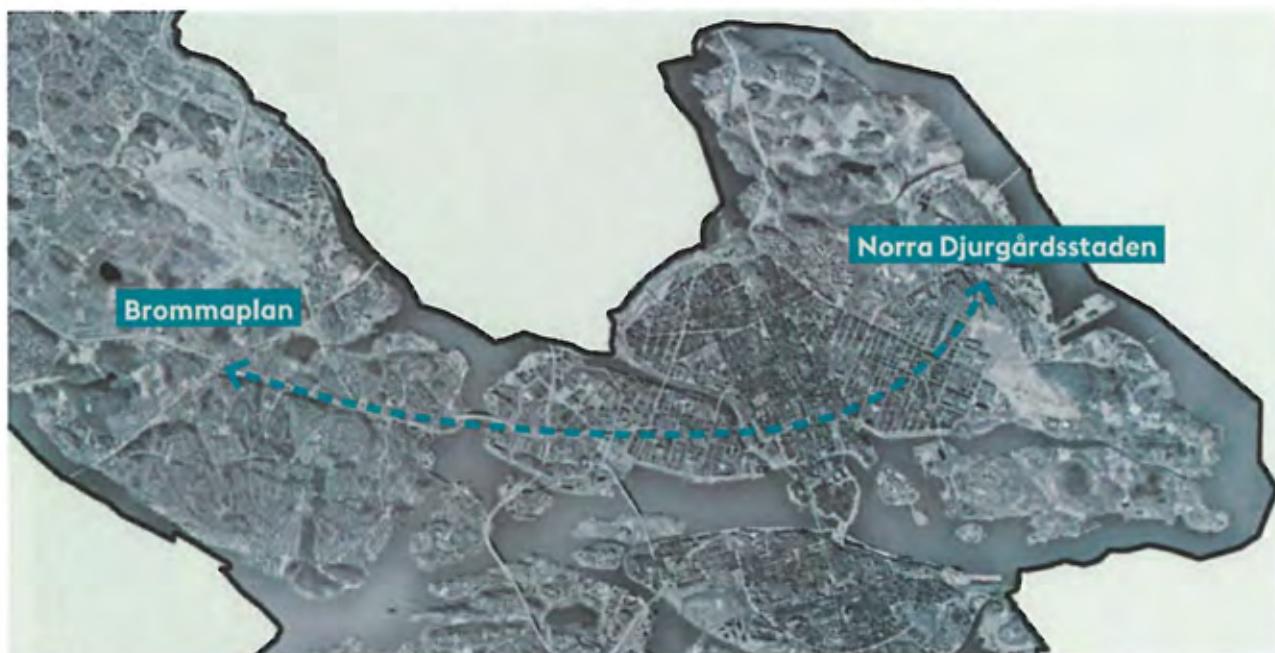
→ Spånga – Kista
– Helenelund

Sträckan Spånga – Kista – Helenelund ger en tvärförbindelse mellan pendeltågsstationerna i Spånga, som är en tyngdpunkt enligt översiktsplanen, och Helenelund (som ligger i Sollentuna). Förbindelsen går via Kista, som också är en tyngdpunkt enligt översiktsplanen och har stora målpunkter längs med sträckan, till exempel Kistamässan och Kista Centrum.



→ Norra Djurgårdsstaden
– Brommaplan

Sträckan Norra Djurgårdsstaden – Brommaplan är tänkt att utgöra en öst-västlig förbindelse för gångtrafikanter genom innerstaden, som förbinder de stora stadsutvecklingsområdena i Brommaplan, Alvik och Nordvästra Kungsholmen med city och Norra Djurgårdsstaden.



→ Fruängen – Älvsjö
– Hagsätra

Sträckan Fruängen – Älvsjö – Hagsätra ger en tvärförbindelse som kan öka omlandet till pendeltågsstationen i Älvsjö, som är en tyngdpunkt enligt översiktsplanen, och förbinda Älvsjö med tunnelbanestationerna i Fruängen (som också är en tyngdpunkt) och Hagsätra (vars kollektivtrafik är i behov av avlastning). Älvsjö har också en stark publik målpunkt genom Stockholmsmässan.



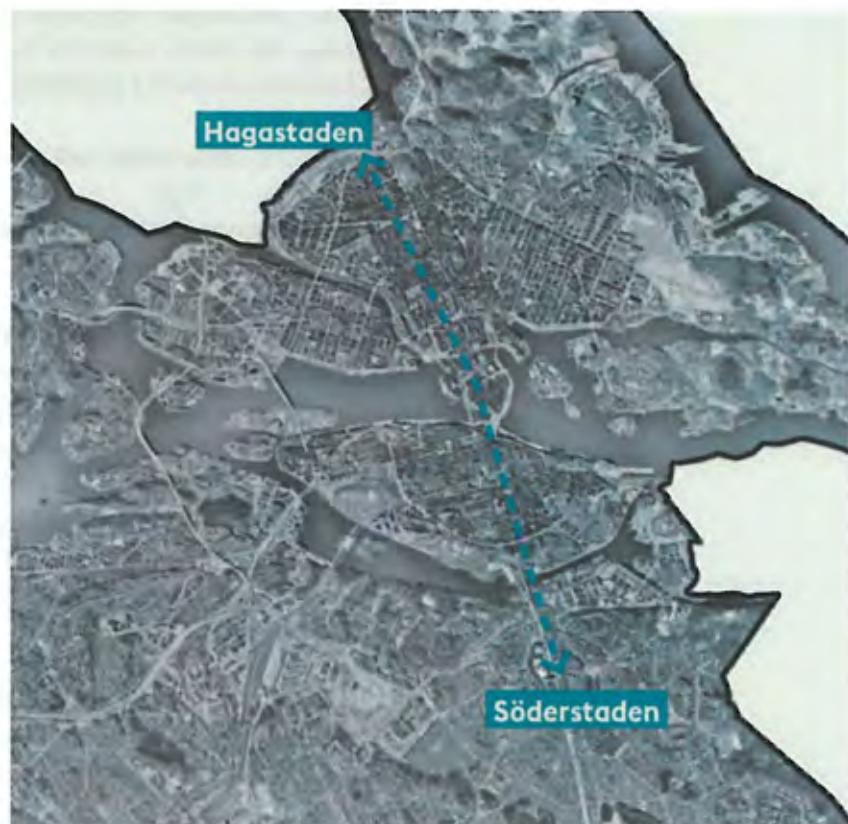
→ Hornstull – Telefonplan

Sträckan Hornstull – Telefonplan förbinder nybyggd tät stad i Liljeholmen med Södermalm, samt ökar tvärbanans omland i nord-sydlig riktning. Sträckan har hög potential eftersom avstånden är korta, bebyggelsen redan relativt tät och starka målpunkter finns redan idag.



→ **Hagastaden – Söderstaden**

Sträckan Hagastaden – Söderstaden förstärker och förlänger en existerande nord-sydlig förbindelse för fotgängare i innerstaden. Stråket går via gågatorna på Drottninggatan, Västerlånggatan och Götgatsbacken, och kopplar samman de stora stadsutvecklingsområdena Hagastaden och Söderstaden med innerstaden. Stråket är också tänkt att ge bättre gångförbindelser till Odenplans kommande pendeltågsstation.



Åtgärd 2

Förbättra rekreativstråk

Syftet är att inventera viktiga rekreativstråk för att få reda på deras brister. Exempel på brister kan vara att stråket är för smalt, terräng som gör delar av stråket otillgängligt, bristande belysning eller andra faktorer som minskar stråkens attraktivitet och användbarhet. Inventeringen ska resultera i investeringsprojekt för att öka stråkens attraktivitet och användbarhet. Genom att ta ett samlat grepp om stråk som till exempel går på gatumark längs med delar av sin sträckning, och parkmark längs andra delar, kan en attraktivare miljö utan fotgängarmässiga glapp och barriärer skapas.

Ambitionen är att fram till 2020 genomföra ett pilotprojekt på ett rekreativstråk.

Ansvarig förvaltning

Trafikkontoret i samarbete med [stadsdelsförvaltningarna](#), eventuellt i samverkan med [berörda grannkommuner](#) om stråken passerar kommungränser

Uppfyller nyckelorden

[kunna vilja](#) [veta](#) [våga](#)

Kostnad

11 miljoner kronor

Åtgärd 3**Genomföra kampanjen "Klara – Färdiga – Gå!"**

Syftar till att åtgärda lokala, ofta korta, men avgörande länkar som till exempel leriga stigar, enkla broar över vattendrag och diken eller spänger över våt mark. Åtgärderna ska avhjälpa lokala problem som hindrar män-niskor från att gå den kortaste, trevligaste vägen till en målpunkt och då medför att andra färdmedel väljs. De felande länkarna identifieras med hjälp av invånarna i staden genom en publik kampanj (Klara – Färdiga – Gå!) där medborgare uppmanas anmäla platser de känner till. En pott gångpengar ska finnas avsatt för åtgärderna, som väljs ut gemensamt av Trafikkontoret och berörd stadsdelsförvaltning.

Ansvarig förvaltning

Trafikkontoret tillsammans med stadsdelsförvaltningarna

Uppfyller nyckelorden

kunna vilja veta våga

Kostnad

16 miljoner kronor (uppdelat på sex år)

Åtgärd 4**Utveckla ett vägvisningssystem för fotgängare**

Ett vägvisningssystem riktat till fotgängare kan ge bättre möjligheter att hitta till viktiga målpunkter inom gångavstånd. Ett vägvisningssystem kan till exempel visa turister och tillfälliga besökare att avstånden i innerstaden är relativt korta, och därmed avlasta kollektivtrafiknätet på de sträckor där det behövs bäst. Det kan också göra genvägar och tvärförbindelser mellan stadsdelar mer kända och utnyttjade. Vägvisningssystemet kan antingen bestå av fristående kartor och hänvisningsskyltar eller integreras med cykelvägvisning eller reklamskyltar.

De platser där behoven av ett vägvisningssystem är störst bör först förses med vägvisning, men systemet bör planeras och utformas för att kunna omfatta alla delar av staden.

Ansvarig förvaltning

Trafikkontoret

Uppfyller nyckelorden

kunna vilja veta våga

Kostnad

7 miljoner kronor



Åtgärd 5 Skapa en "verktygslåda" för gånganalys

Syftet är att samla olika metoder för att inventera och utvärdera gångvänligheten inom ett avgränsat område eller stråk. Utvärderingen kan ge underlag till åtgärder för att förbättra för fotgängare, eller omprioriteringar inom existerande projekt. Tanken är att bättre möta behoven hos samtliga trafikanter utifrån deras prioritet i den aktuella situationen.

Verktygslådan kan användas både som en del av investeringsprojekt för att se till att fotgängarna får sina behov uppfyllda, och på egen hand för att framgångsrikt för ett område eller en plats. En liten del av verktygslådan föreslås bli obligatorisk i investeringsprojekt för att ge förutsättningar för rätt prioriteringar.

Gångvänligheten kan utvärderas på flera sätt:

- Inventering av faktorer i miljön som påverkar gångvänlighet, till exempel barriärer, målpunkter, upplevelseträthet, sittplatstälthet, saknade eller ogena länkar, träd och andra gröna inslag, bullriga stråk och platser, alternativa vägar och platser med trafiksäkerhetsproblem.
- Mätning av fotgängarförflyttningarna på en eller flera platser för att till exempel få reda på var det finns utrymmesbrist eller underutnyttjade länkar.
- Intervjuer med fotgängare om hur de upplever ett område, för att till exempel få reda på vilka platser som upplevs som trygga eller trevliga att vistas på, om vissa grupper av fotgängare uppskattar eller ogillar någon särskild plats, vilka "mentala barriärer" som existerar, eller om någon länk saknas eller upplevs som ogen.
- Användande av olika analysmetoder på det existerande gångvägnätet, som till exempel kan visa hur integrerade eller överblickbara olika stråk och platser är.

Åtgärderna kan vara av flera olika slag:

- Förändringar av förutsättningarna för andra trafikanter (trafikreglering eller hastighetsgränser, hastighetssäkring, mm)
- Ökad prioritet för gående i trafiksignaler
- Utökning eller förändringar av gångutrymmet
- Skapande av nya länkar för gångtrafiken
- Ökning av gångytans attraktivitet genom förändring av beläggning, belysning, möblering, grönska, med mera.

Inom verktygslådan kan det också finnas andra hjälpmedel: en manual för dimensionering av upplåtelser eller avståndningar som påverkar gångutrymmet på ett stråk eller en plats, rekommendationer för sittplatstälthet på olika typer av stråk med avseende på till exempel stråkets

	gångtrafikmängder, antal målpunkter och områdets bebyggelsestet och befolkningsstruktur.
Ansvarig förvaltning	Trafikkontoret i samverkan med Stadsbyggnadskontoret och Exploateringskontoret
Uppfyller nyckelorden	kunna vilja veta väga
Kostnad	1 miljon kronor

Åtgärd 6 Arbete med tillfälliga åtgärder

Åtgärden baseras på Riktlinjer för idéburen stadsutveckling, som antagits av kommunstyrelsen. Syftet är att klargöra förutsättningarna för olika typer av tillfälliga åtgärder, både internt inom staden och gentemot externa intressenter. Åtgärden ska också resultera i information riktad till stadens invånare, som beskriver vilka möjligheter det finns att påverka närmiljö, hur man ansöker och vilka krav som måste uppfyllas för att få tillstånd.

Att tillfälligt omfördela gatuutrymmet kan vara ett sätt att testa en gatas potential som gågata eller gångfartsområde. Genom att till exempel enbart skylta om gatan blir åtgärden enkel att genomföra, och olika typer av utrymmesfördelning kan testas och utvärderas innan utformningen eventuellt permanentas. En tillfällig omfördelning av gatuutrymmet kan också göras på platser där biltrafiken minskar under en avgränsad period, till exempel platser som sommartid inte är lika trafikerade eller där trafikflöden försvinner eller minskar i anslutning till ombyggnader.

Ett annat syfte med att tillåta tillfälliga åtgärder i gatumiljön kan vara att öka medborgarnas inflytande över hur deras närmiljö används, genom att överläta ansvaret för delar av gatumiljön, till exempel parkeringsytor, impediment eller tillfälligt använda ytor till organisationer, verksamheter eller individer som förbinder sig att ta hand om platsen under en period. Ytterligare en möjlig användning av tillfälliga åtgärder är att göra avstängningar under kortare tidsperioder, till exempel under en eller flera helger, när behovet av transportutrymme för bilar är mindre och antalet fotgängare är stort. Detta har redan testats under namnet Open Streets på Götgatsbacken och Medborgarplatsen, med start under sommaren 2013. Under 2014 utökades Open Streets till att omfatta hela Götgatan.

Ansvarig förvaltning	Trafikkontoret
Uppfyller nyckelorden	kunna vilja veta väga
Kostnad	24 miljoner kronor (uppdelat på sex år)

Åtgärd 7**Förbättra gatudrift och gatuunderhåll utifrån fotgängares behov**

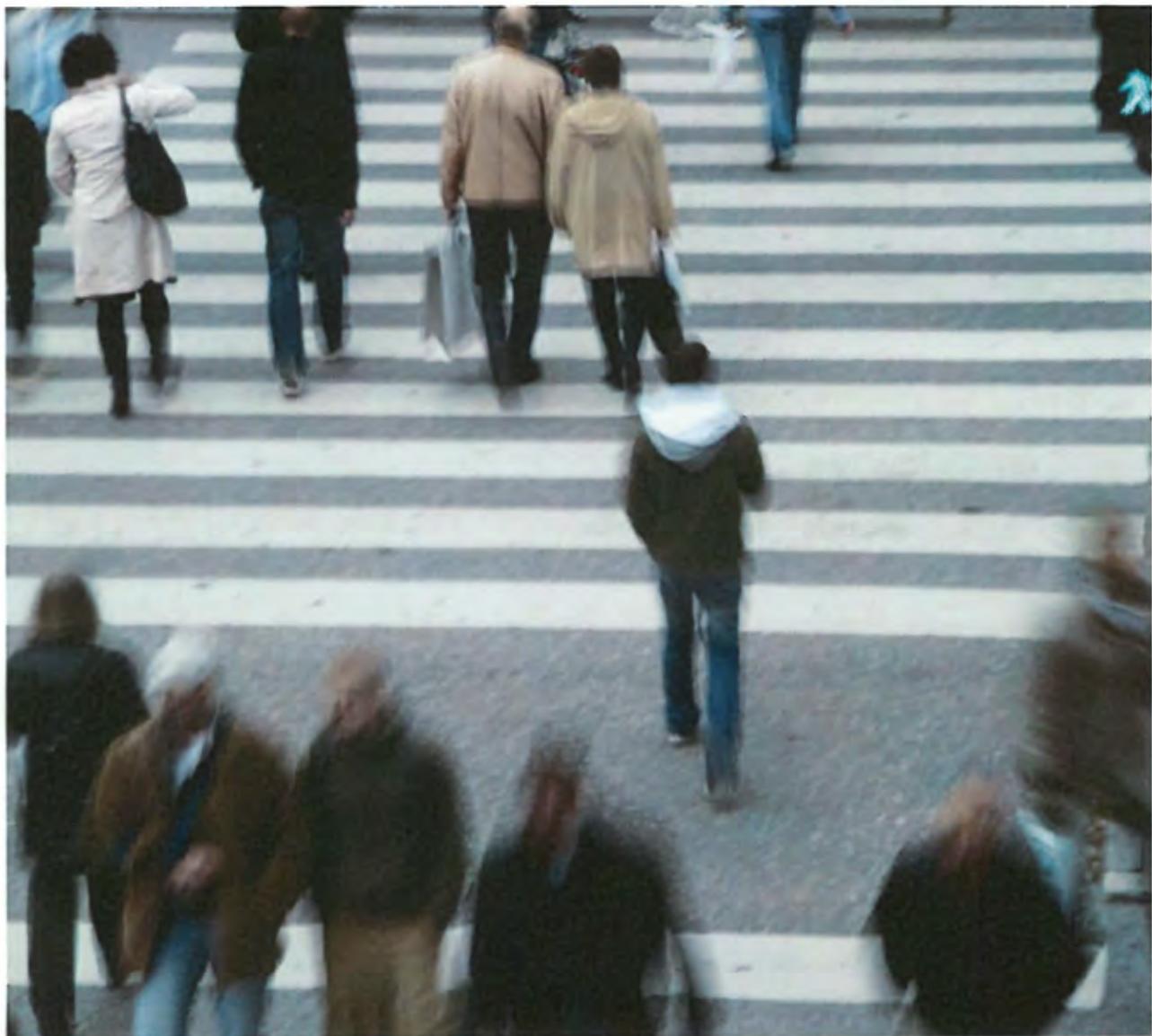
Syftet med åtgärden är att minska antalet och allvarlighetsgraden i singelolyckor för fotgängare, genom att se över metoder och prioriteringar inom gatudrift och gatuunderhåll. Genom mer kunskap om var fotgängares singelolyckor sker och vilka stråk och platser som används mest av fotgängare blir det lättare att göra prioriteringar av gatuunderhåll och vinterväghållning. Åtgärden bör involvera alla aktörer inom staden som beställer gatudrift och gatuunderhåll, för att skapa gemensamma riktlinjer för arbetet. Även tester av nya metoder för snöröjning av gångbanor bör inkluderas i arbetet.

Ansvarig förvaltning**Uppfyller nyckelorden****Kostnad**

Trafikkontoret

kunna **vilja veta våga**

90 miljoner kronor (uppdelat på sex år)



Åtgärd 8 Ta fram en metod för bedömning av trängsel på gångbanor

Gångsträk som används av många mäniskor är en tillgång för staden och upplevs ofta som trygga och attraktiva. Det finns dock en gräns när fotgängarflödet är så stort att trängsel uppstår. Trängsel minskar attraktiviteten på platser och sträck och kan i värsta fall leda till bristande tillgänglighet och trafiksäkerhet. I dagsläget saknas en stockholmsanpassad metod för att värdera trängsel i form av minskad framkomlighet, bekvämlighet och trivsel för fotgängare. Gångbanans utformning och bredd, liksom mängden fotgängare och dessa fotgängares preferenser, påverkar tillsammans framkomligheten.

Åtgärden bör omfatta en inventering av existerande metoder för att mäta trängsel, en studie av hur Stockholms fotgängare upplever trängsel, samt framtagande av en metod anpassad efter Stockholms förhållanden. Arbetet ska resultera i en metod som kan användas vid alla stadens projekt som innebär omfördelning av gatuutrymme, för att säkerställa att fotgängare får önskad framkomlighet.

Ansvarig förvaltning	Trafikkontoret
Uppfyller nyckelorden	kunna vilja
Kostnad	2 miljoner kronor

Åtgärd 9 Mäta gångtrafiken

Syftet är att börja samla in data om antal och andel gående på olika platser i Stockholm. Vilka mätmetoder som är lämpliga behöver utredas, och på vilka platser som mätningar bör göras. Data ska kunna användas som kunskapsunderlag för beslut som rör gångtrafik, men även för att undersöka förändringar i gåendet på utvalda platser över både längre och kortare tidsperioder. Data kan också utgöra underlag för analyser av gågnätet och fungera som referensmaterial för att förutsäga variationer över tid och vid olika väderförhållanden.

Ansvarig förvaltning	Trafikkontoret
Uppfyller nyckelorden	
Kostnad	3 miljoner kronor





Noter

- 1 Trafikanalys, RVU Sverige 2011 och 2012.
- 2 Ulf Eriksson: Neighborhood environment and physical activity, 2013
- 3 Stockholms handelskammare rapport 2013:3, ISSN 1654-1758, "Stockholm attraherar arbetskraften, Västeuropas snabbast växande storstadsregion till 2030".
- 4 LSECities, "Stockholm, Green Economy, Leader, Report. A report by the Economics of Green Cities Programme at the London School of Economics and Political Science", 2013.
- 5 Runkeeper, Hugo Ahlenius, Nordpil AB
- 6 City i samverkan
- 7 Stockholmarnas resvanor till handelsplatser, inköpsresor under maj 2013, WSP 2013
- 8 Resvanor och attityder till Stockholmstrafiken, Trivector 2012:26
- 9 Trygg i Stockholm? En stadsövergripande trygghetsmätning, Socialförvaltningen Stockholms stad, 2011
- 10 Attitydundersökning "Hänsyn i Stockholmstrafiken", Trafikkontoret, 2014
- 11 Intervjuundersökning om gångvanor och mätning av fotgångarflöden i Liljeholmen, Trafikkontoret, 2011
- 12 Olyckor som rör Stockholms stad inrapporterade av polis och akutsjukvård, 2013
- 13 De skadade i Stockholms stad trafik: Hur många är de egentligen? Hur mycket kostar deras skador? Rapport Trafikkontoret 2008



Stockholms
stad

ATKINS

Ärende 11

Natur- och trafiknämnden

Detaljplaneprogram för centrala Nacka på Sicklaön

KFKS 2002/269-212

Samråd,

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden antar förslag till yttrande enligt bilaga 1.

Ärendet

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

Programmet tar ett helhetsgrepp över den framtida stadsutvecklingen för att underlätta arbete med kommande detaljplanering. Ambitionen är att programmet ska redovisa planeringsförutsättningar för en attraktiv och hållbar stadsdel med riktlinjer för stadsstruktur, innehåll och karaktär samt trafik- och kollektivtrafiknät. Planeringen för att bygga ut tunnelbana till området är en viktig pusselbit.

I Programmet behandlas en central del av Nacka där det idag finns stora arbetsplatser och skolor och omfattar området kring stadshuset, Järlahöjdens skol- och idrottsområde, Birkaområdet, delar av Värmdövägen, Värmdöleden och Ryssbergen. Nacka kommun är den största markägaren i området.

Ett program leder inte till att marken får användas på ett nytt sätt. Nästa steg blir därför att utarbeta en eller flera nya detaljplaner som reglerar markanvändningen. Den planeringen innehåller samma faser, och samma möjligheter att ge synpunkter, som vanligt. Avsikten är att planeringen ska gå smidigare och leda till ett bättre samlat resultat genom att arbetet har programmet som grund.

Handlingarna finns på Nacka hemsida, klicka [HÄR](#)

Bilaga

- 1 Förslag till yttrande
- 2 Samrådshandlingar/ Granskningshandlingar

Heidi Swahn
Nämndsekreterare
Teknik och stadsbyggnadsstaben

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Detaljplaneprogram för centrala Nacka på Sicklaön

KFKS 2002/269-212

Samråd,

Natur- och trafiknämnden lämnar följande yttrande

Lek, rekreation och friluftsliv

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 för såväl människor som växt- och djurliv.

Med ökat befolkningstryck kommer behov av högre kapacitet i idrotts- och rekreationsanläggningar samt lekmiljöer. Den planerade stadsparken bör ha en storlek som gör att den kan fylla flera behov t.ex. mötesplats, lugn och vila, skönhet och aktivitet.

Biologisk mångfald och ekologiska spridningssamband

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, vilket är positivt (Se karta sid 17 i programmet.)

I arbetet med att ta fram en utvecklad strukturplan för Västra Sicklaön, har en nätverksanalys för biologiska samband tagits fram. En konsekvensbeskrivning av programförslaget har just färdigställts. Resultatet bör användas/inarbetas i nya detaljplaner för att inte bryta, utan stärka, betydelsefulla gröna samband. Exempel på åtgärder är att bevara och utveckla de ekologiska värdena i anslutning till Birkavägen och från Birkaområdet över till Lillängen. I Nacka strand bör området runt JW Svenssons torg studeras noga för att minska barriäreffekterna av planerad bebyggelse. Detta gäller även det

öst-västliga sambandet i Nacka strands sydligaste del, som riskerar att brytas helt om hela området på befintlig tunnel bebyggs.

Den regionala grönstrukturens funktion i de ”gröna kilarna” ska respekteras.

Mini-ÅVC

Mini-ÅVC;er ska placeras så tätt att de finns inom 500 m från boende. Detta innebär att det i Nacka stad ska planeras in minst 13 st. mini-ÅVC;er, varav 2 st. i centrala Nacka.

I övrigt tycker vi att texten ger en bra beskrivning av avfallshanteringen.

Pågående utredningar/ studier som bör inarbetas i fortsatt arbete

För närvarande pågår fler utredningar och studier inom programområde. Det är viktigt att resultaten av dessa studier inarbetas i kommande arbete med detaljplaner som bygger på programförslaget. Vissa studier och delar av andra kommer att arbetas in i den utvecklade strukturplan för Västra Sicklaön som beräknas vara klar i mars 2015. Andra delar kommer senare. De studier som genomförs är bl. a.

- Studie för överdäckning av Värmdöleden
- Studie angående tunnelbanan till Nacka
- Åtgärdsvalsstudie för Värmdöleden
- Framtagande av vägplan för Kvarnholmens trafikplats.
- Nätverksanalys för biologiska samband.
- Studier för hur bl.a. parkering och avfallsinsamling kan lösas i gemensamma anläggningar

Natur- och trafiknämnden

Gunilla Grudevall-Steen
Ordförande

Dag Björklund
Natur- och trafikdirektör

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 spännande 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

- 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.

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.

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.

STADSBYGGNADSPROCESSEN

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

Detaljplaneprogrammet 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

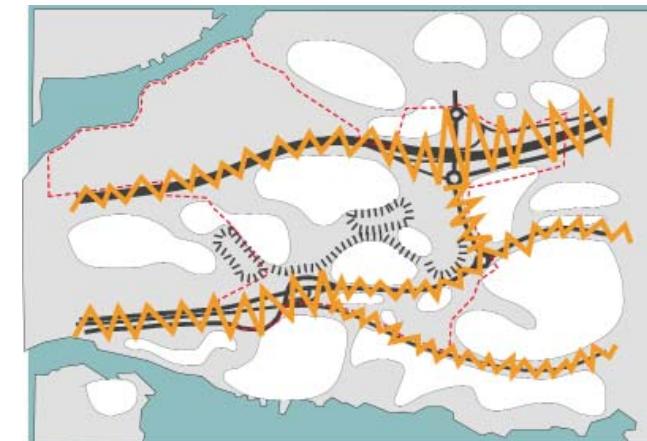
PROGRAMOMRÅDET

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 idrottscenrum 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 södervända 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.

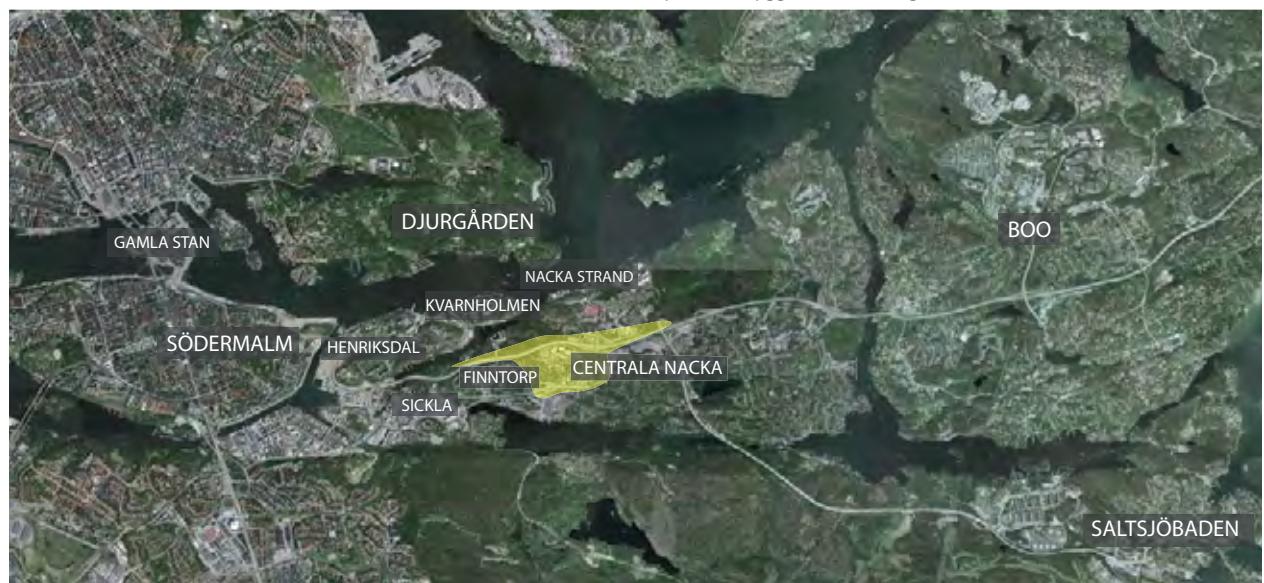
Centrala Nacka är idag relativt glest bebyggt. Inom programområdet bor det idag endast cirka 300 människor. Betydligt fler arbetar och studerar i området, besöker verksamheter eller sportanläggningar. Programområdet har idag bristfälliga lokala samband med sitt omland och det är svårt att orientera sig.

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:

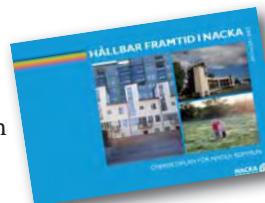
Många vill bo och arbeta här, och trots den höga tätheten finns det möjligheter att bygga nytt i dessa stadsdelar. Även den yttre delen av kärnan har en stor potential att förtätas med bostäder och verksamheter samt erbjuda service. Det gäller särskilt områden i anslutning till spårutbyggnader norrut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

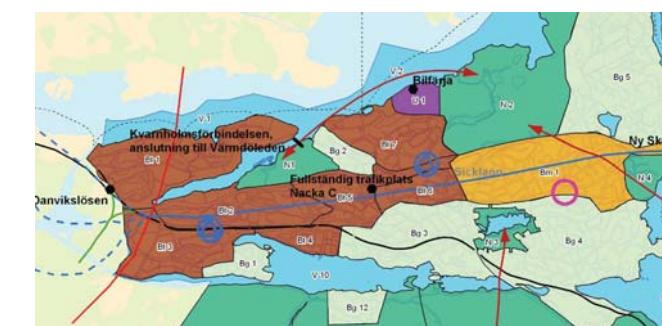
Området benämns tät stadsbebyggelse och markeras med brun färg på kartan till höger. I begreppet tät stadsbebyggelse inkluderas alla funktioner som är typiska för en blandad stad – bostäder, handel, kontor, skolor och förskolor, lokaler för kultur och vård och anläggningar för idrott och rekreation samt 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”.



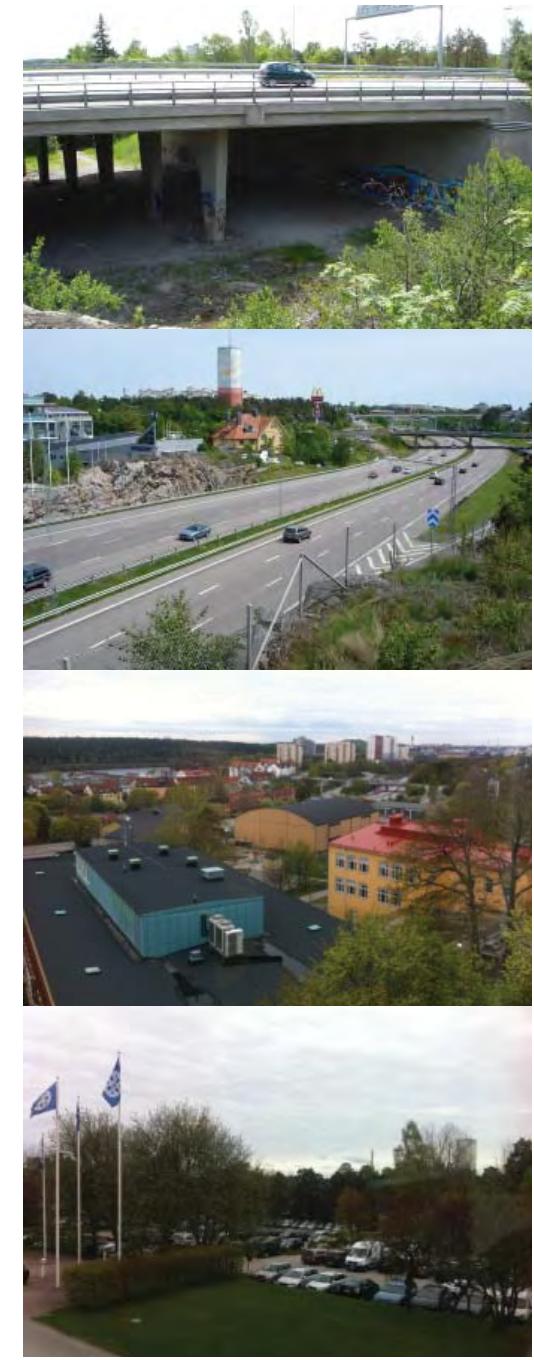
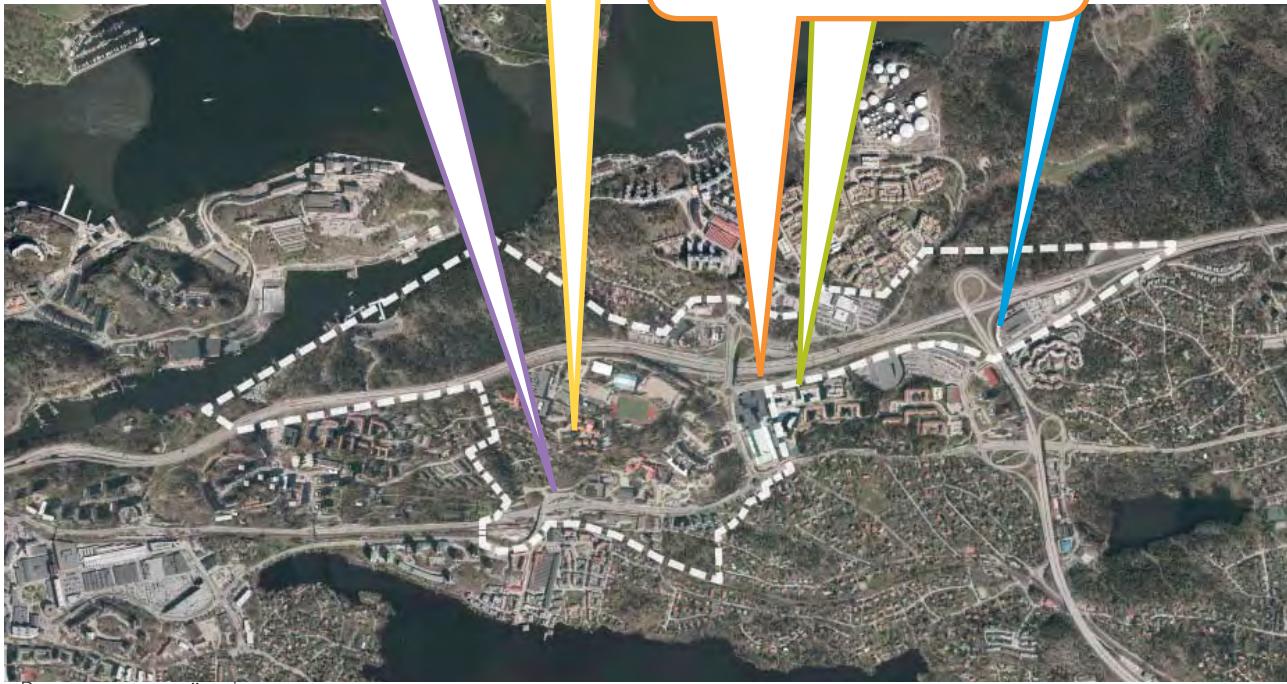
I den tätta staden finns goda förutsättningar för ”ett effektivt och klimatanpassat transportsystem”, då tät bebyggelse skapar förutsättningar för god kollektivtrafik och för att fler resor sker till fots eller med cykel. Där finns även möjlighet att skapa ”en attraktiv och hållbar byggd miljö” med resurssnålt 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 översiktsplan 2012. Det bruna området visar framtida tät stadsbebyggelse.



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, snickarglädje 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 variationsriksedom. 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 detaljplanerat.

MARKÄGOFÖRHÅLLANDE

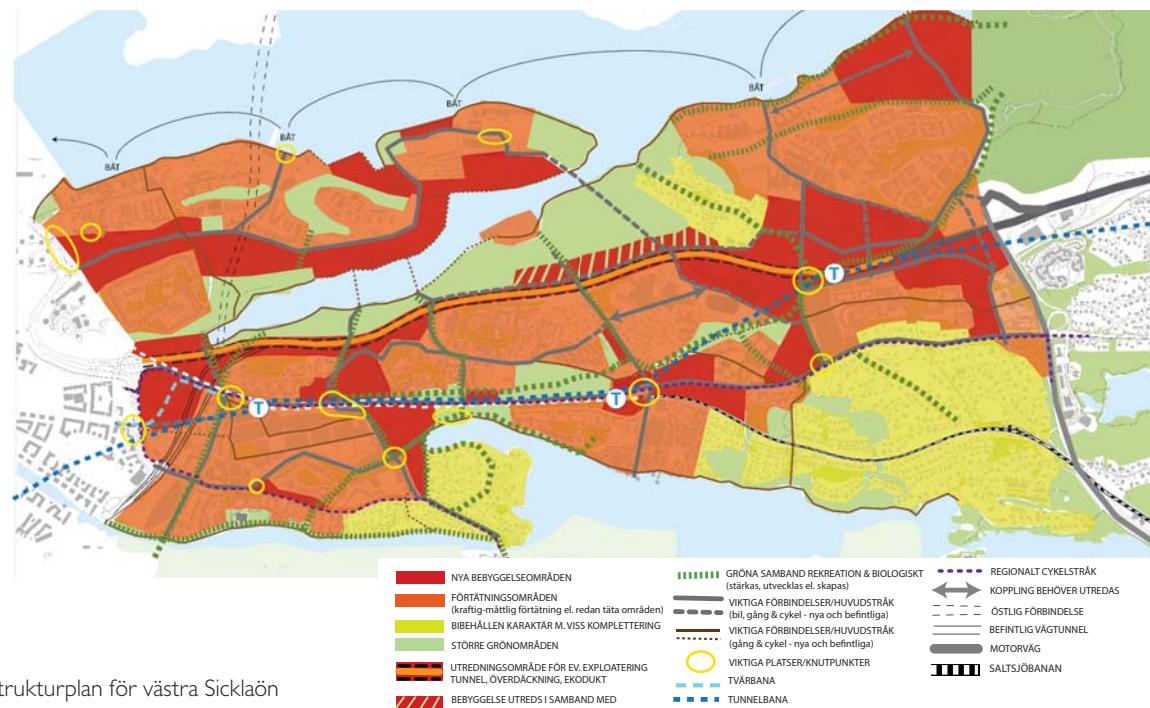
Nacka kommun är den största markägaren inom området. Kommunen äger hela Järlahöjden och stora delar av Järla. Trafikverket äger marken för Värmdöleden. Ryssbergen ägs av Nacka mark och exploatering KB som ägs av HSB och Skanska. I programområdet finns även ett antal fastigheter som ägs av bostadsrättsföreningar,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

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 upptagningssområde 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

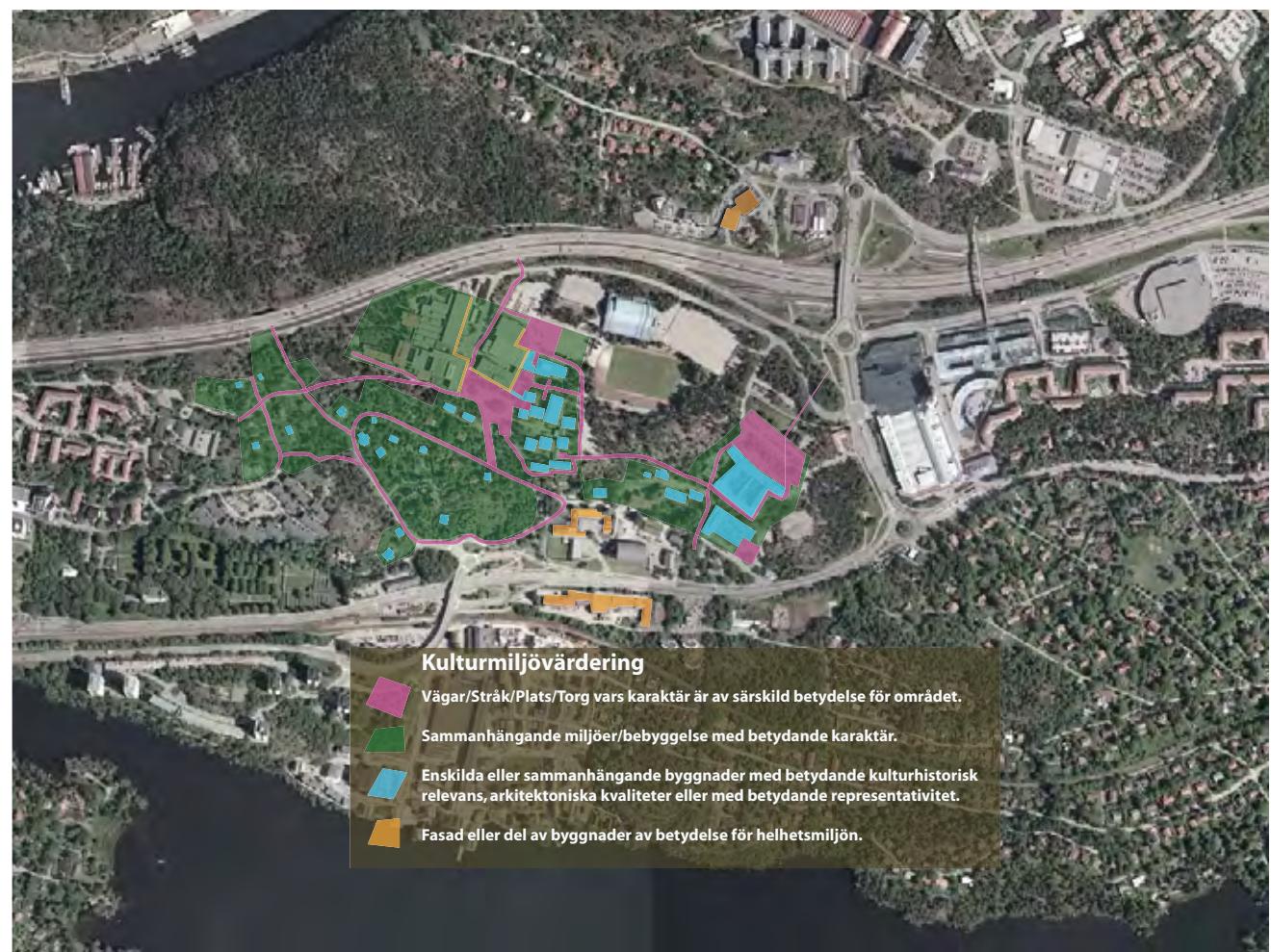
De kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljöerna/byggnaderna inom programområdet är i huvudsak koncentrerade till området kring Järla-Birka och Järlahöden. Den ursprungliga landsvägen mellan Stockholm och Värmdö gick förr genom området och delar av den gamla sträckan är ännu bevarade. Området behöll 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 karaktäristiska 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

Programrådet 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 vart som helst inom området på 10-15 min. Längs Värmdövägen går ett regionalt huvudstråk för cykel som används av cykelpendlare från hela kommunen.



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 översiktig 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. Förreningsberäkningarna visar att mängden föroreningar 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.



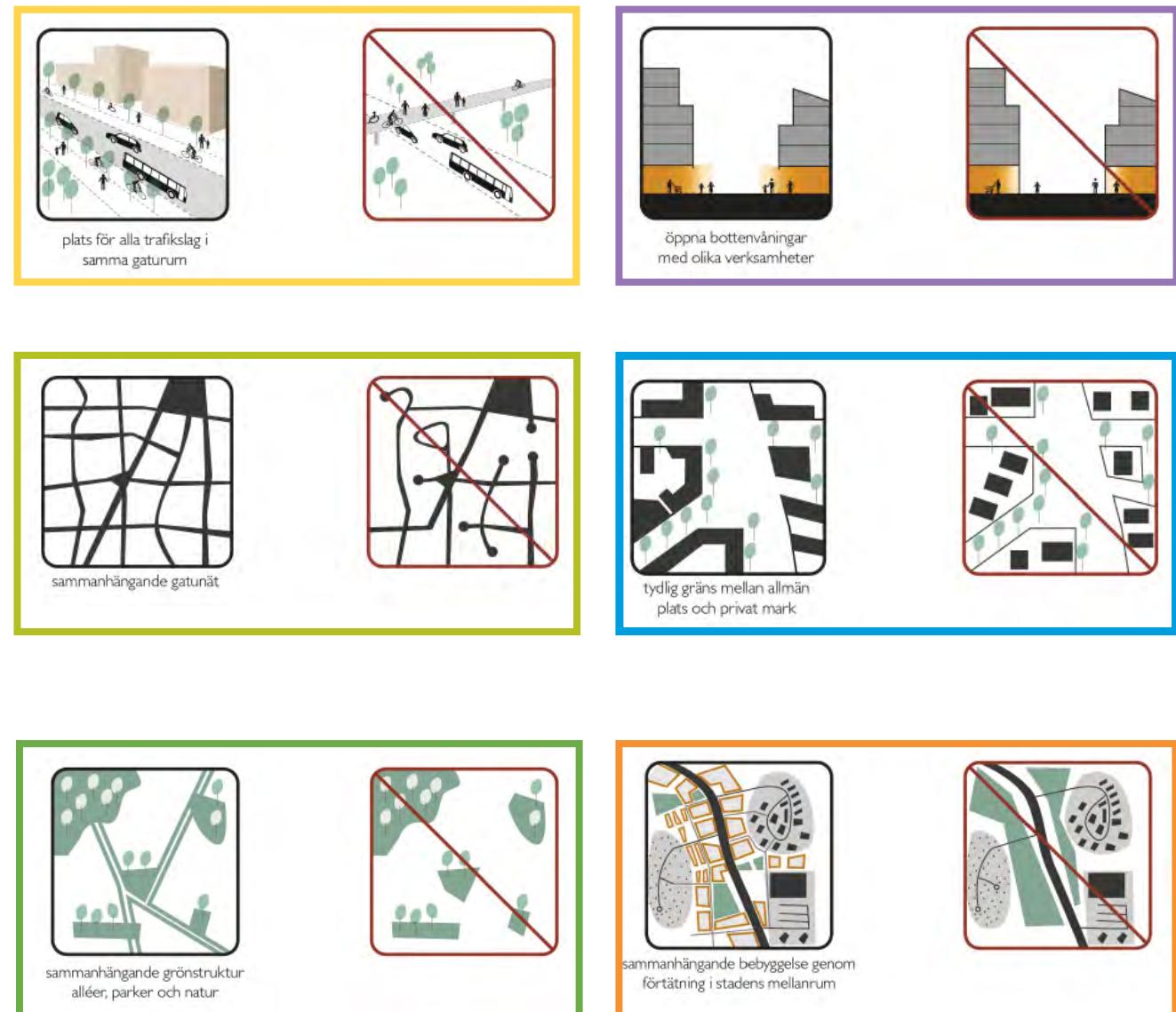
Volymskiss över centrala Nacka. Bild White.

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.

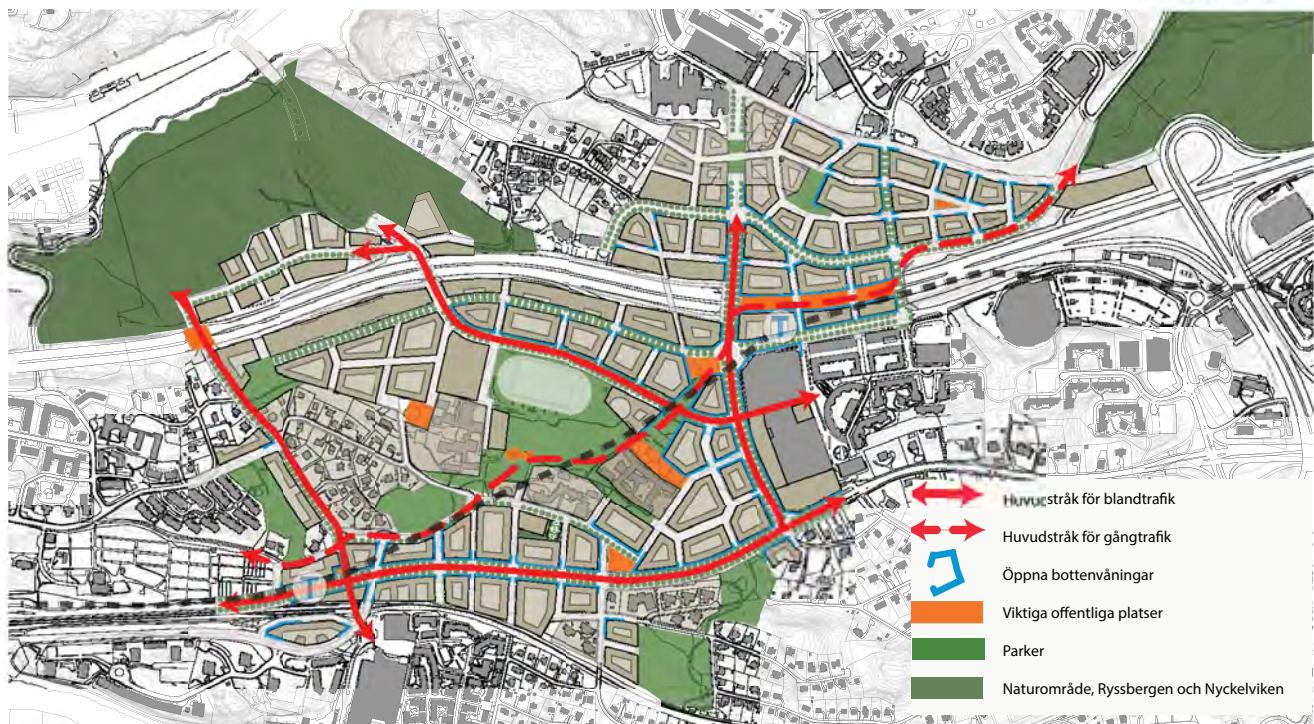
DET OFFENTLIGA RUMMET

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 människor 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 Griffelvägen 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 påmint 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 stadsdagens vardagsrum och en viktig mötesplats ryms 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 orienterbarhet 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, matsällen, 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.

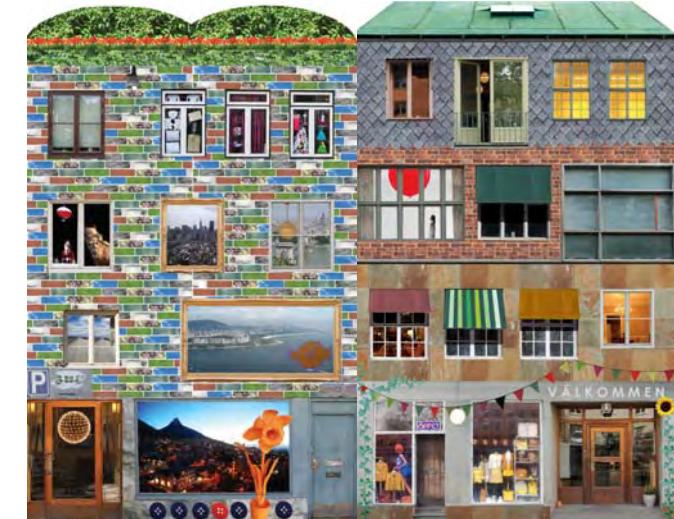
Konsten att skapa stad

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 HornUglla.

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 tunnellsöning. 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.

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.



Kartbild över de två alternativa dragningarna av tunneln.

Bild Ramböll.

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.

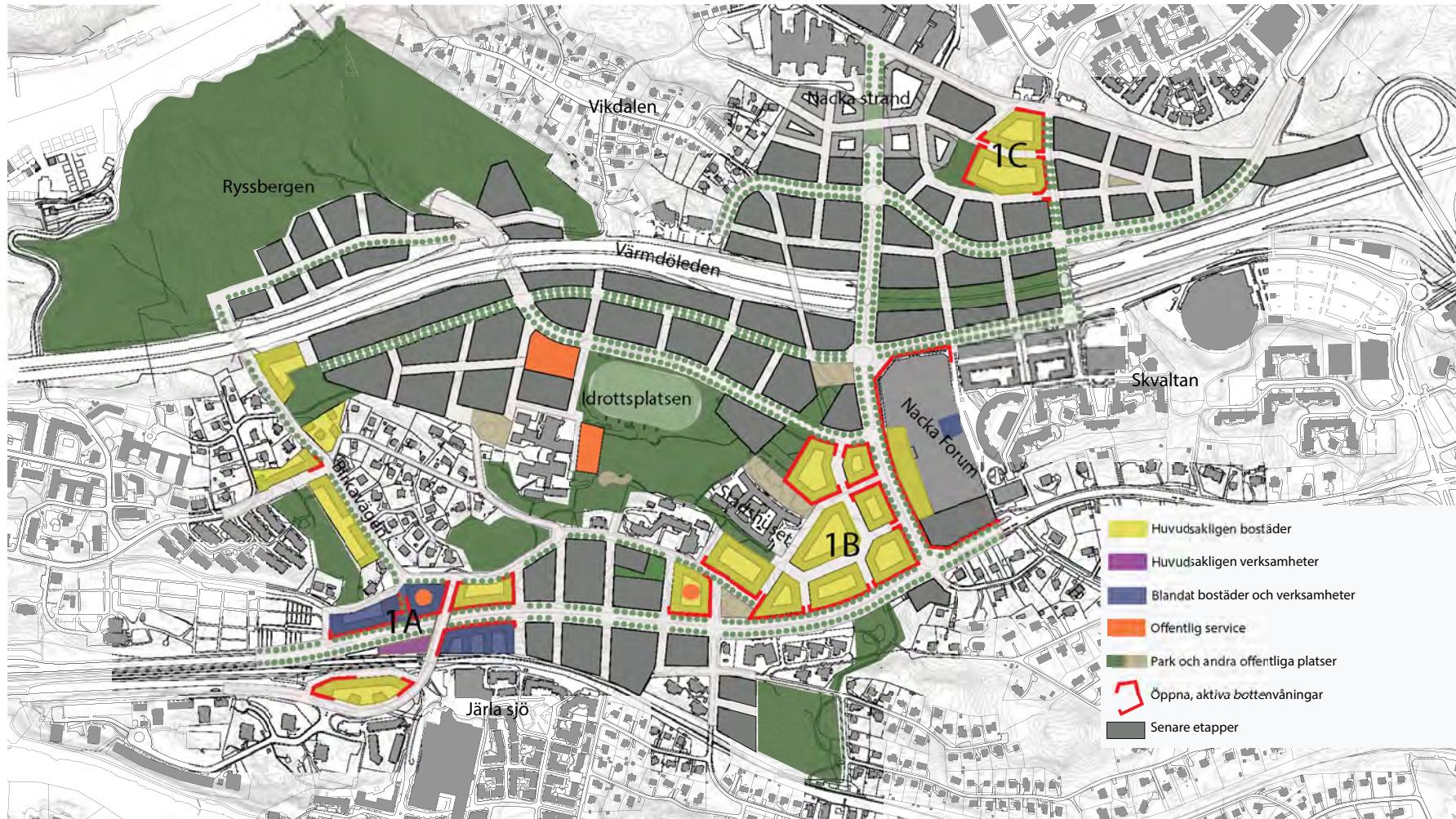
I naturvärdesinventeringen redovisas ett stort antal naturvärdesträd inom området, vilket klassats som naturvårdsklass 1. Vegetationen är dock relativt splittrad och området har inget större rekreativsärde. Intresset av att bebygga området med bostäder har bedömts som viktigare än att bevara det som 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 rekreativvärde. 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.

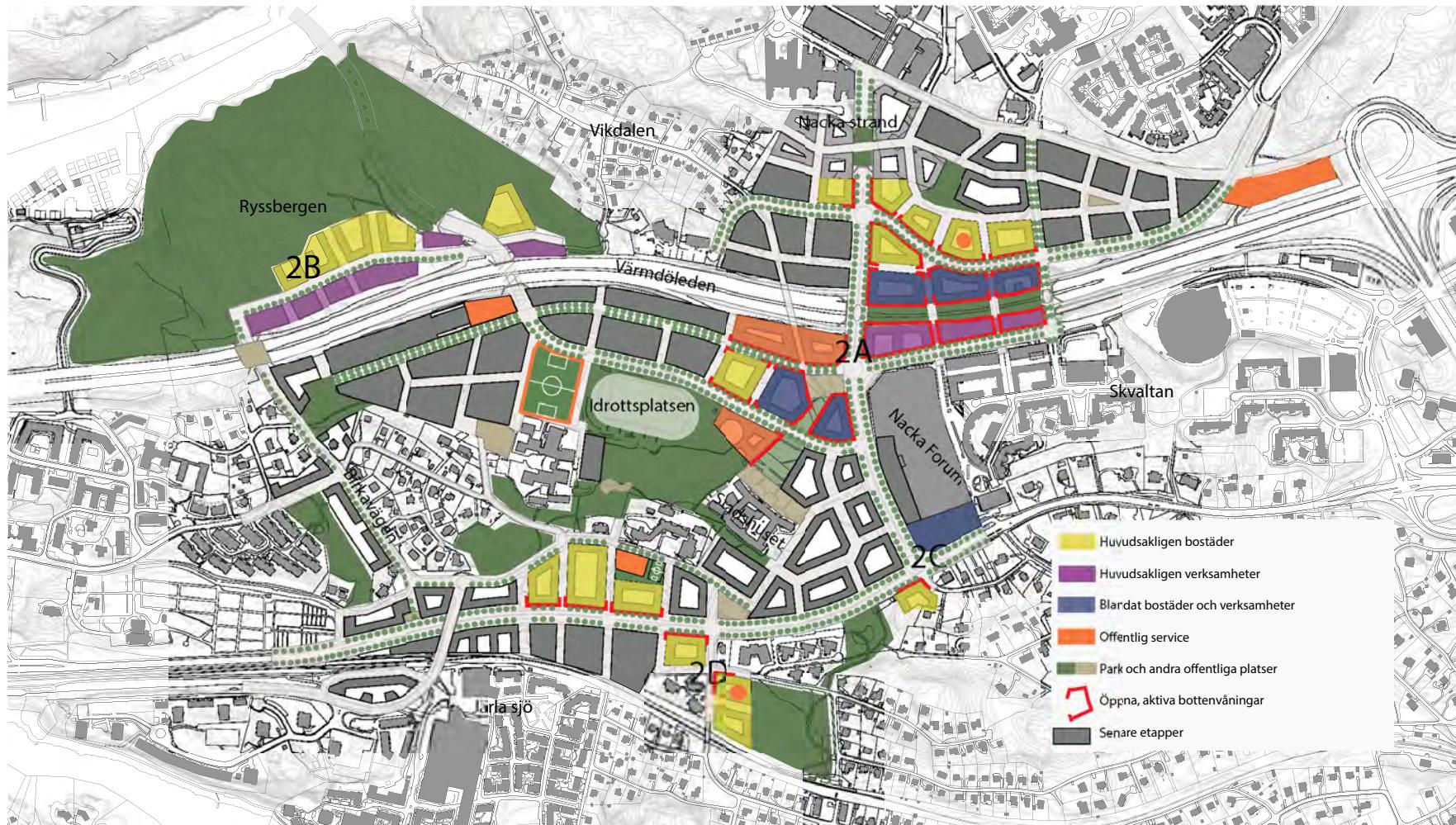
Utbyggnad av välfärdsfastigheter

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 Biliyas 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.

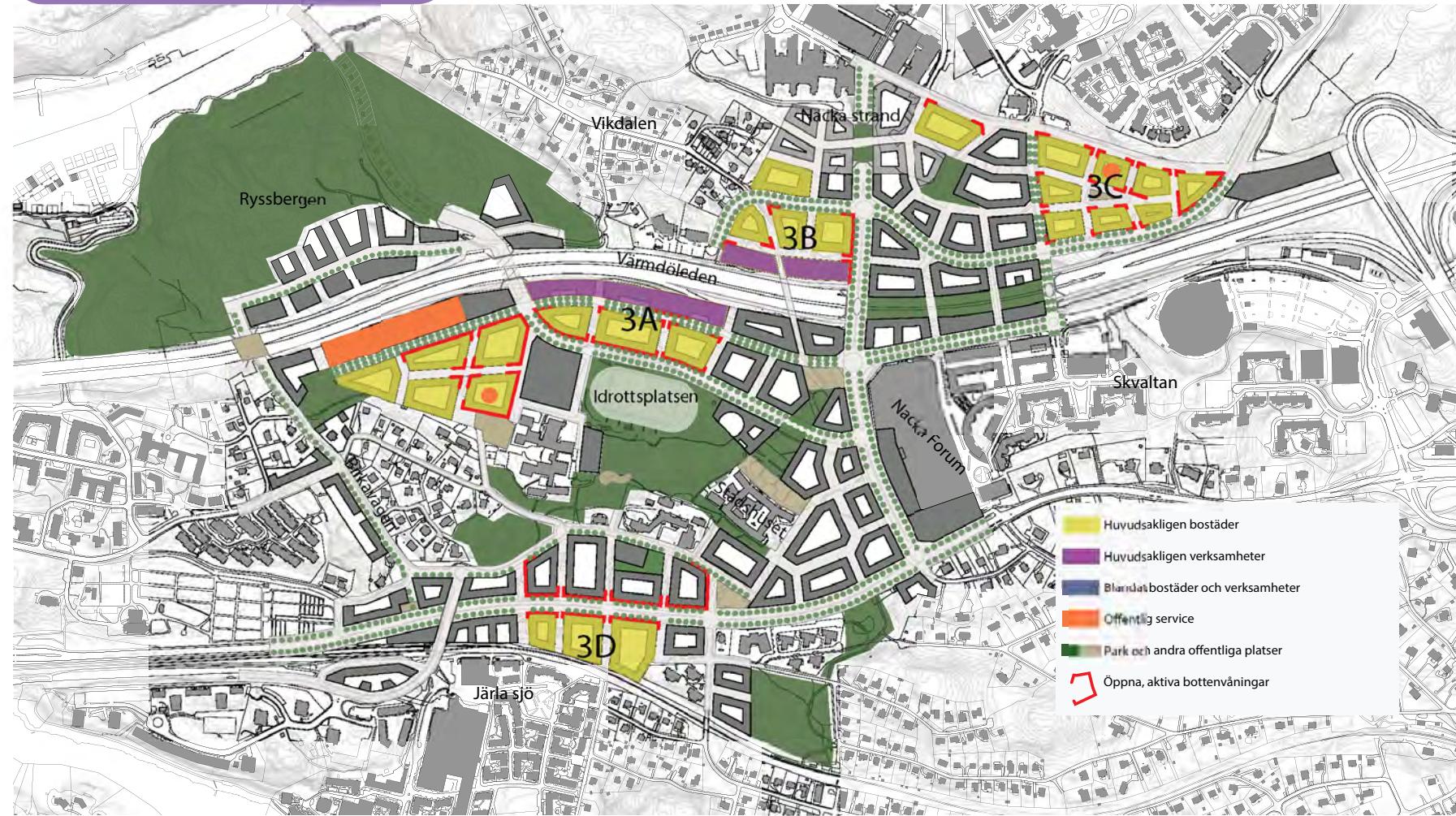
Utbyggnad av välfärdsfastigheter

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.

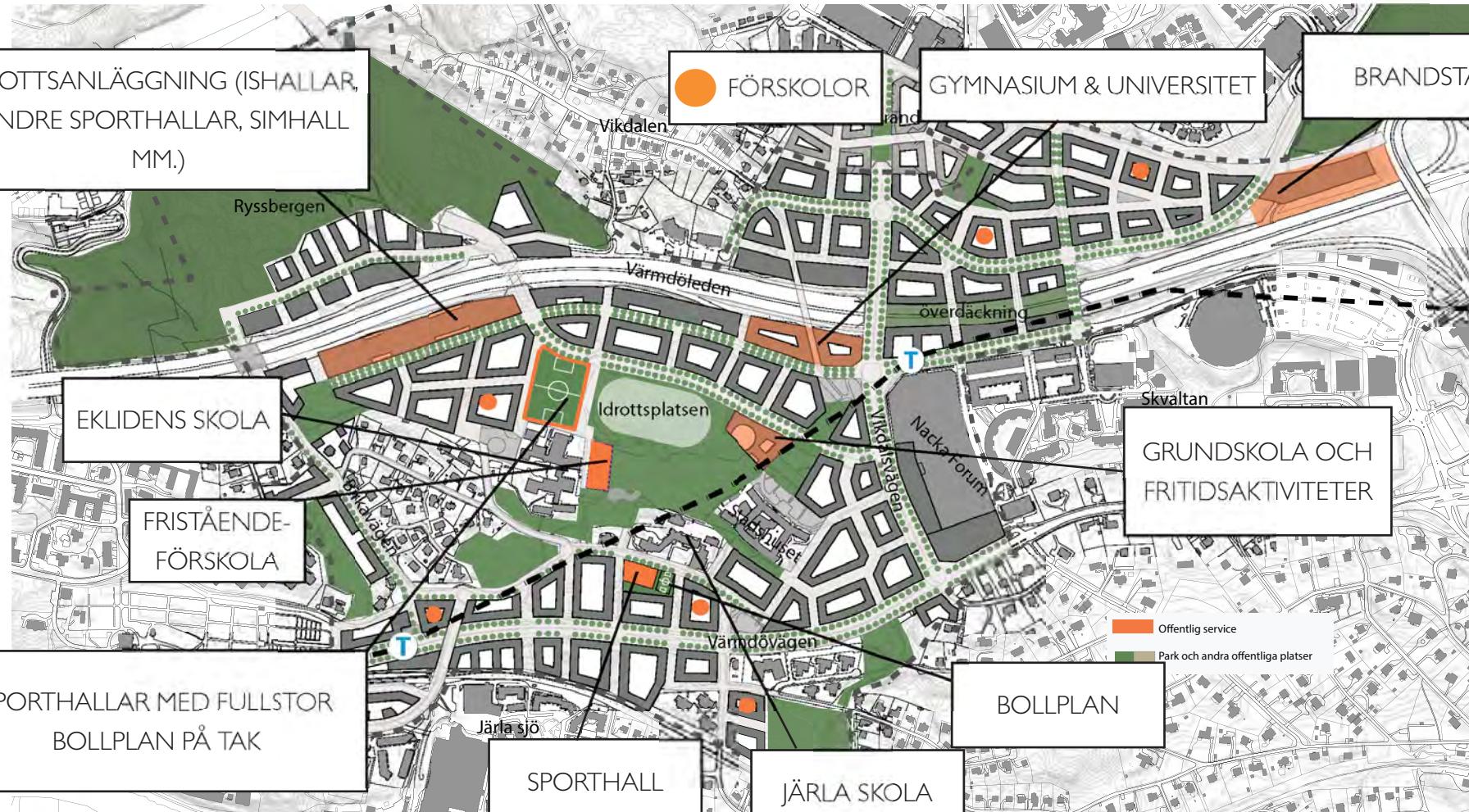
Etapp 3 utbyggnad till år 2030

Bostäder ca 1 600 st.

Arbetsplatser ca 2 500 st.



Karta över etapp 3.



Välfärdsfastigheter 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.

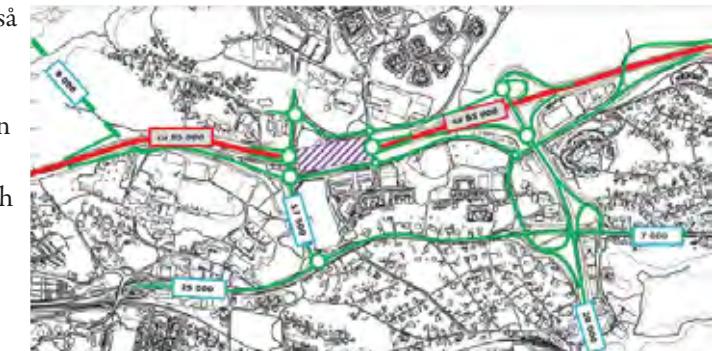
Trafiksystemet blir mer lättorienterat och flexibelt och fler kopplingar skapas till Värmdöleden. Nya och viktiga länkar är anslutningen mellan Centrala Nacka och Kvarnholmen, förlängningen av Jarlabergsvägen mot Skvaltans väg på överdäckningen över Värmdöleden samt Skönviksvägens koppling mot trafikplats 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

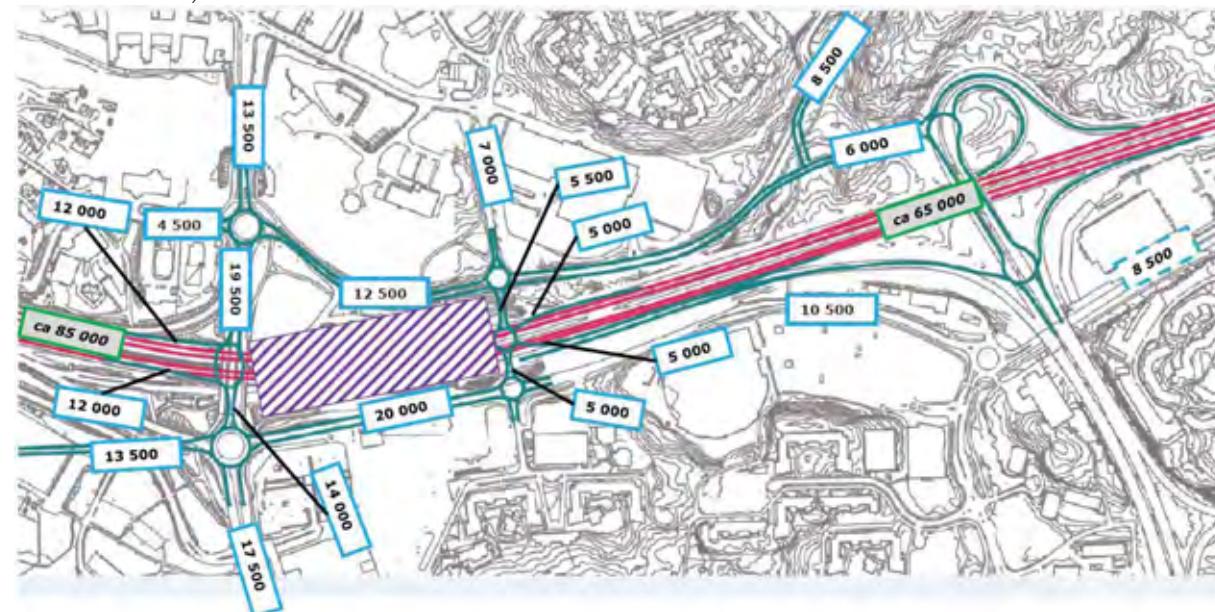
Flera trafikutredningar har gjorts för området bland annat av WSP, Sweco och ÅF. Ramböll fick hösten 2013 i uppdrag att sammanställa utredningsmaterialet, uppdatera trafikmängderna och föreslå en lösning. Det föreslagna alternativet innebär att ramperna mot Värmdöleden västerut ansluter till en cirkulationsplats 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 innebär 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.



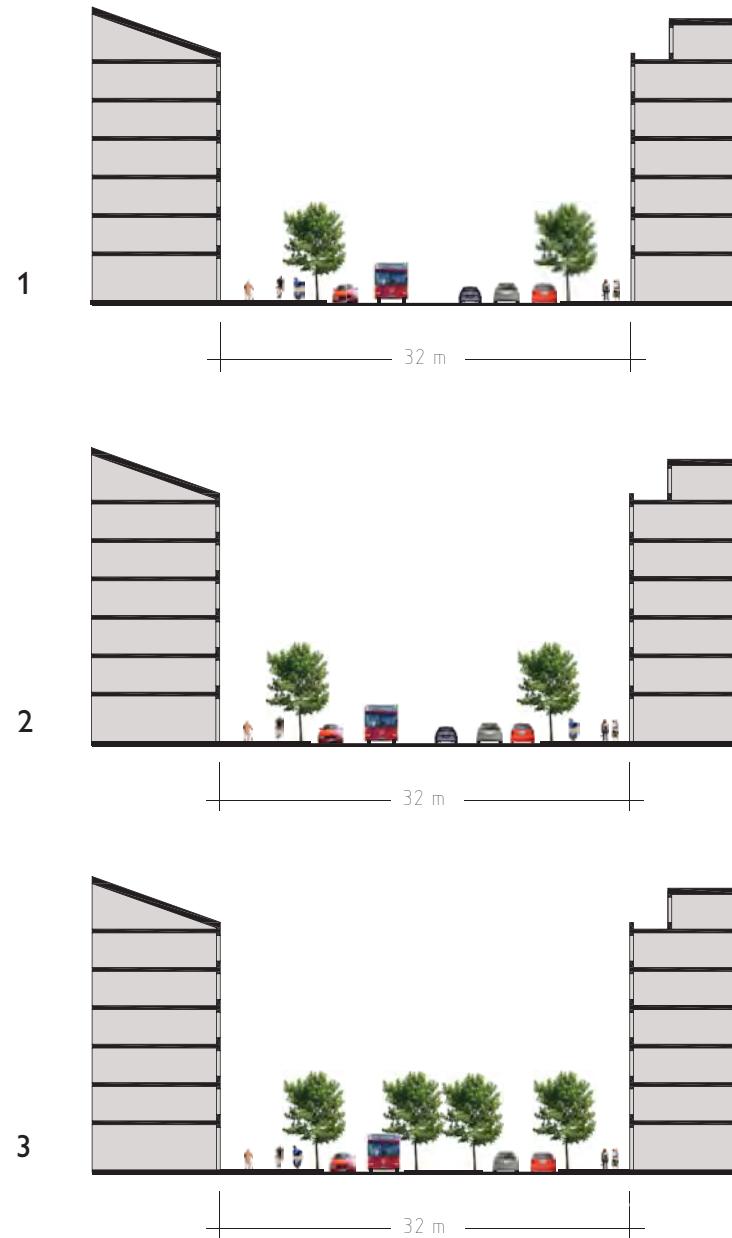
Trafikberäkningar, med utbyggt programförslag Ramböll.

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.

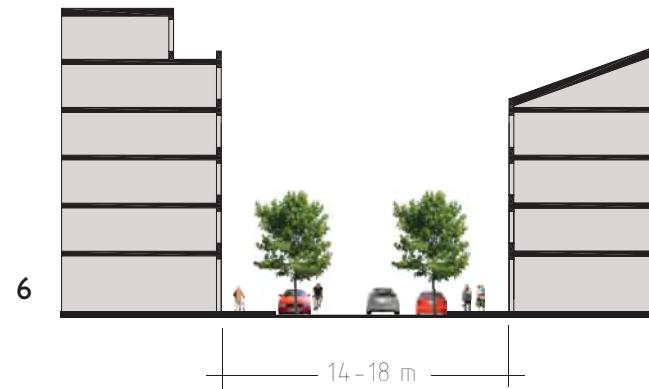
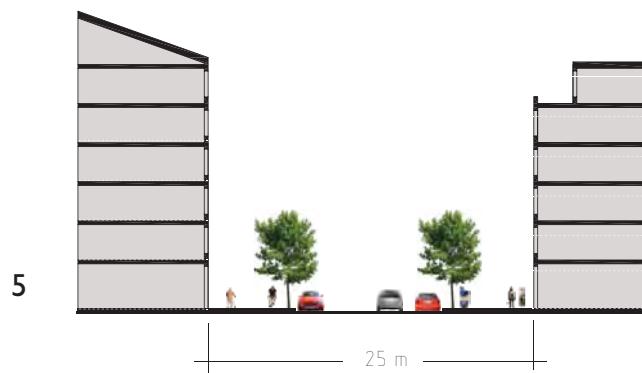
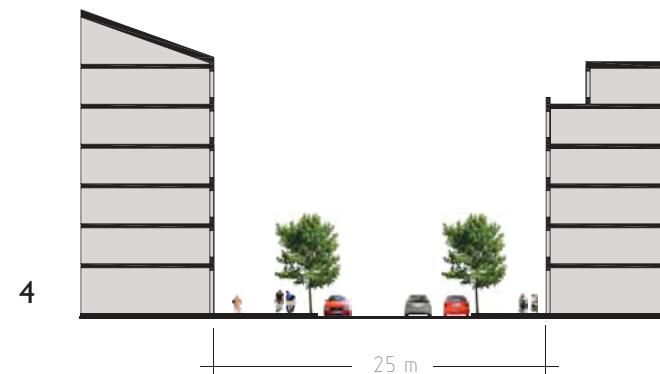
Griffelvägen, Skvaltans väg och Skönviks-vägen

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

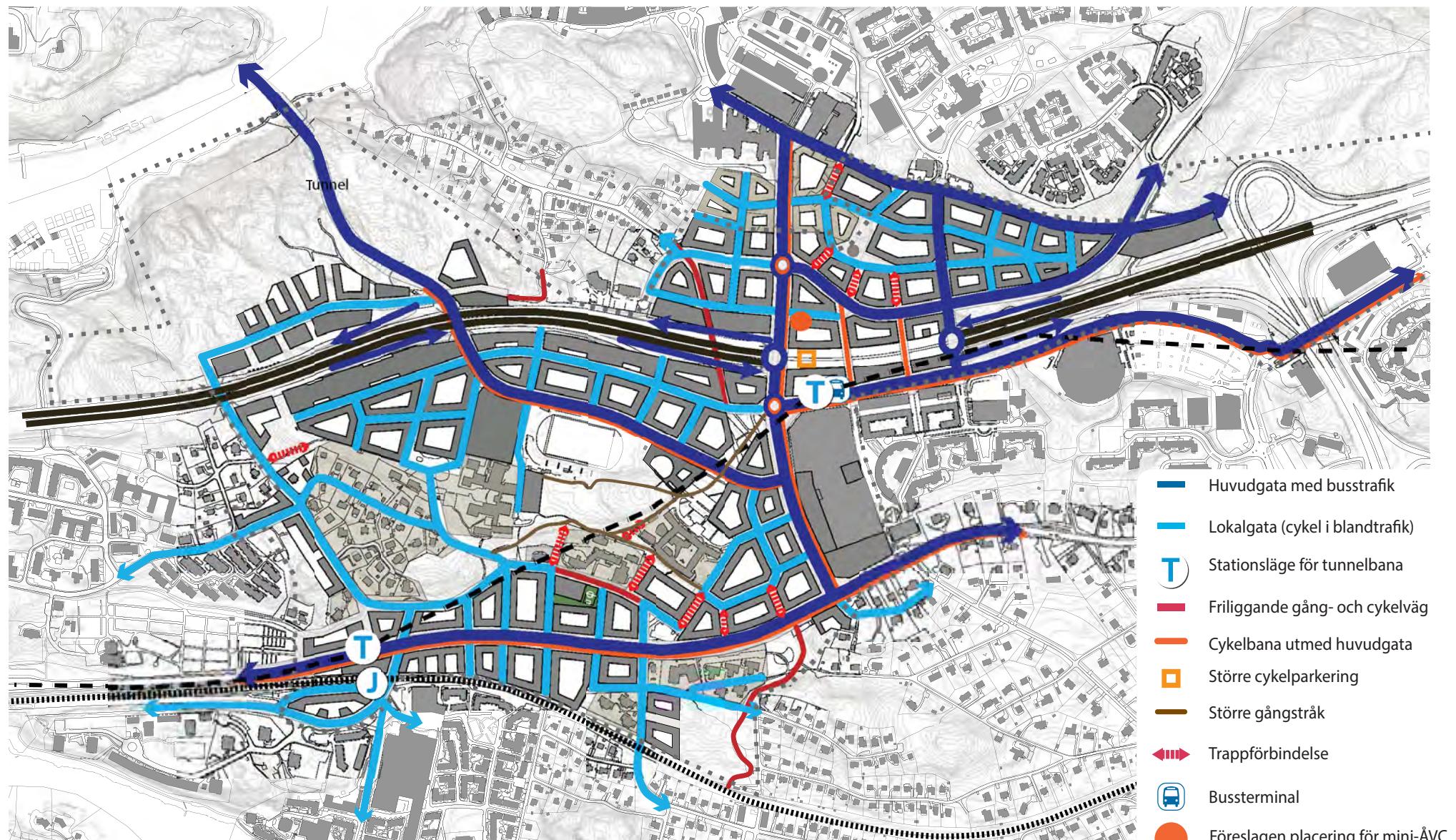
Nya lokalgator inom området utförs med ett körfält med begränsat mått i vardera riktningen. I vissa lägen kan även enkelriktade gator vara lämpliga. Kantstensparkering planeras på vägens båda sidor. Trädplantering utförs på gatans ena eller båda sidor mellan p-platserna. Gatan förses med trottoar medan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

Samtliga gatusektioner är framtagna av White Arkitekter.



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

Nr. 6 Utformningsförslag för lokalgator (14-18 m).



Karta över infrastruktur.

- Huvudgata med busstrafik
- Lokalgata (cykel i blandtrafik)
- Stationsläge för tunnelbana
- Friliggande gång- och cykelväg
- Cykelbana utmed huvudgata
- Större cykelparkering
- Större gångstråk
- ➡ Trappförbindelse
- Busstation
- Föreslagen placering för mini-ÅVC
- ➡ Ramper till Värmdöleden

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 innebära 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



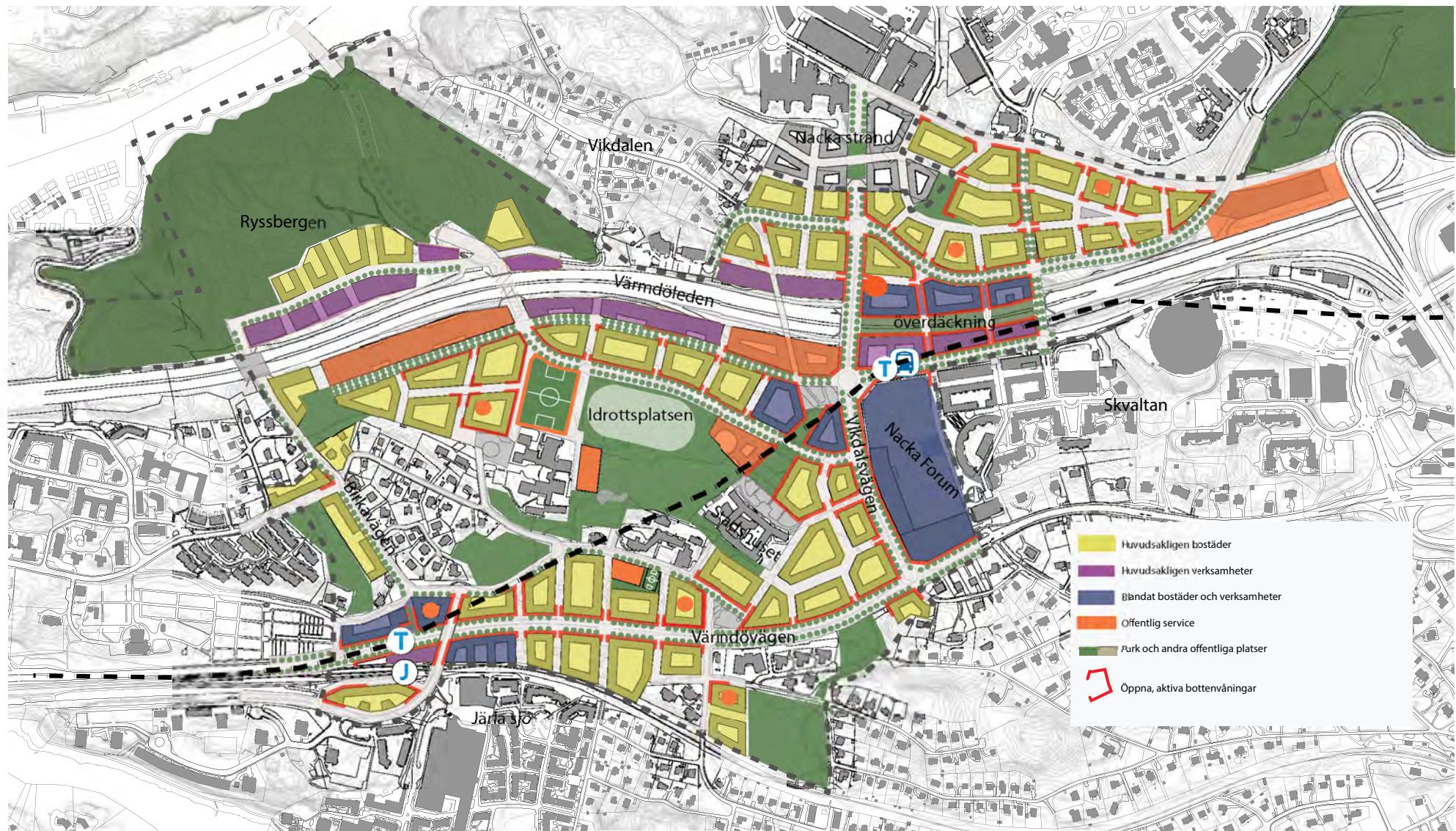
anläggningar då en hög exploatering planeras i området och vissa delar är mycket kuperade. Några platser där rening kan ske har dock identifierats; eventuellt kan en del av den befintliga våtmarken vid Vikdalens/Ryssbergen användas för en del av avrinningen och en dagvattenanläggning skulle kunna anläggas 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 låsas 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 Bovertets 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).



Avrinningsområden 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>

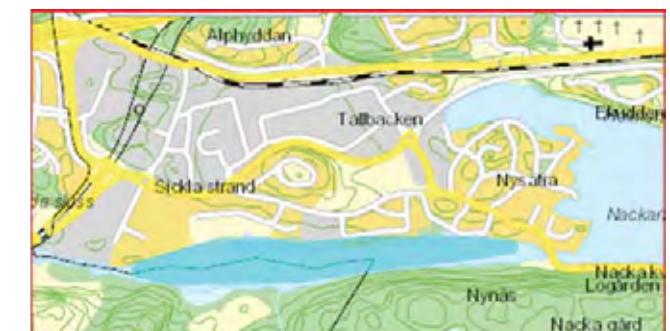
Strömmen utgör ett övergångsvatten som gränsar mot Stockholm och har klassificerats som ett kraftigt modifierat vatten på grund av den påverkan som följer av hamnverksamheten. Vattenforekomsten har miljöproblem i form av morfologiska förändringar, övergödning och miljögifter (tegnföreningar och kvicksilver).

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 vattenforekomsterna 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

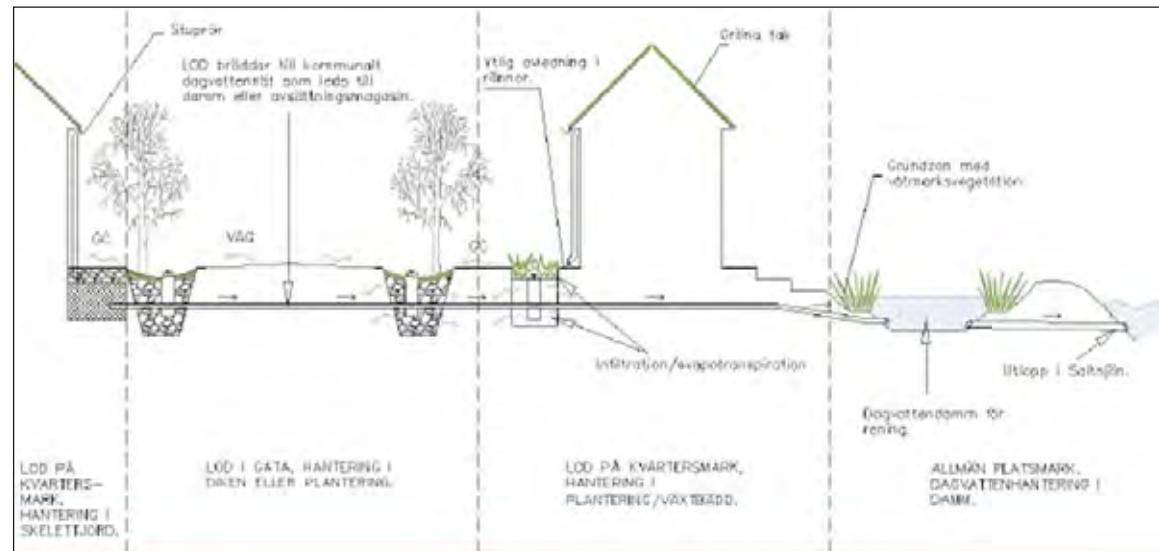
hjälp av gröna tak, stuprörsutkastare, rännor, permeabla beläggningar, växtbäddar, regngårdar, småskalig grön LOD (lokalt omhändertagande) och skelettjord (jordfylld makadambädd). Liknande lösningar kan tillämpas för gaturum och på allmän platsmark så som torg. För att nå de riktvärden som tillämpas 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 fördöjnings-/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 renin av dagvatten från detta programområde.

Dagvattenfrågan måste utredas vidare i det fortsatta planarbetet, markområden bör avsättas så att tillräcklig renin 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 trekanter) 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 dyrkade ekvivalenta 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:

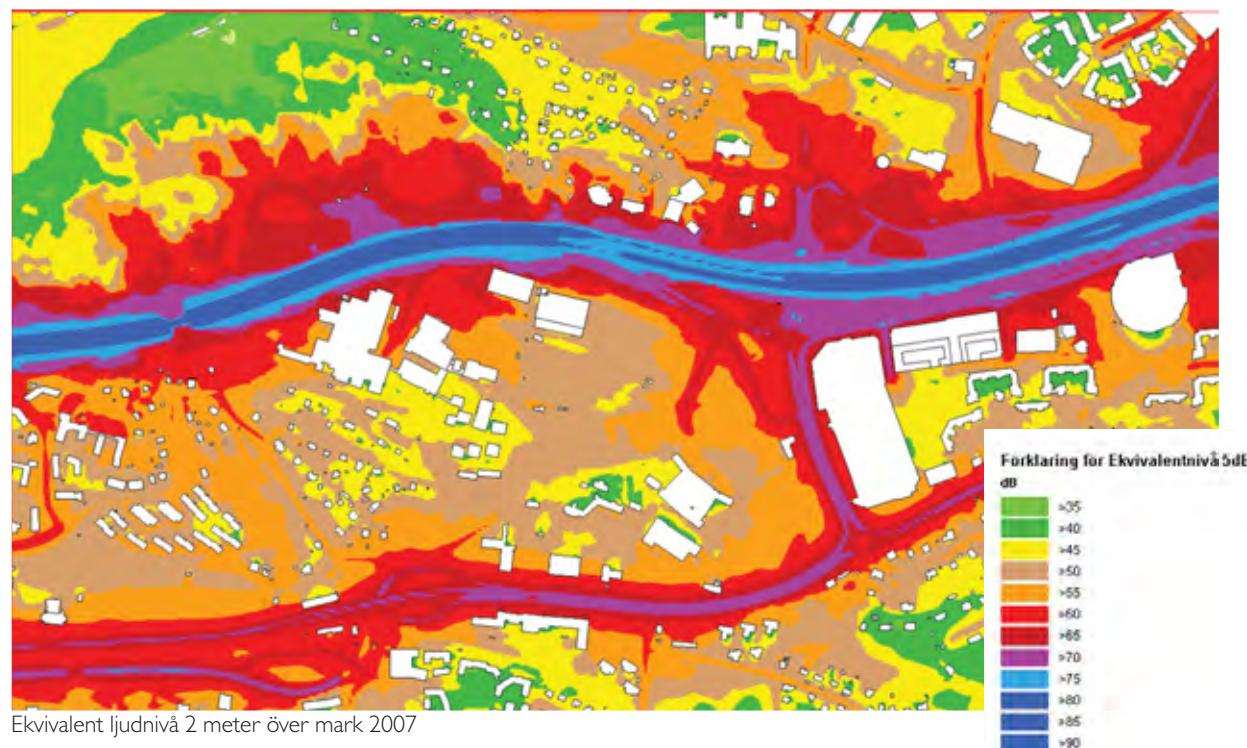
- Bullerutredningar ska tas fram under planarbetet i syfte att få en så god ljudmiljö som möjligt.

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.

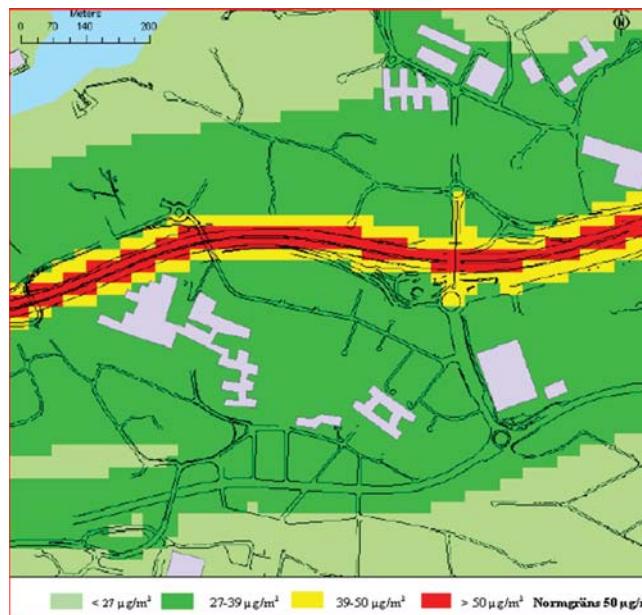
Halterna PM10 är högst utmed Värmdöleden. Halterna ligger närmast vägen över tröskelvärdena och fördjupade studier och beräkningar måste genomföras.

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 förorenad 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 mänsklig exponering 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 luftföroreningshalter 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 fördröja 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 flerfamiljssvillor. 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, grusytor 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 grönkilarna 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 grönkilarna.

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 kilarna” 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.

HÅLLBARHETSKVALITÉER, 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 turtätheten 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

Fastighetsrätsliga 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 fastighetsrätsliga 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 tomträtsavtal 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.

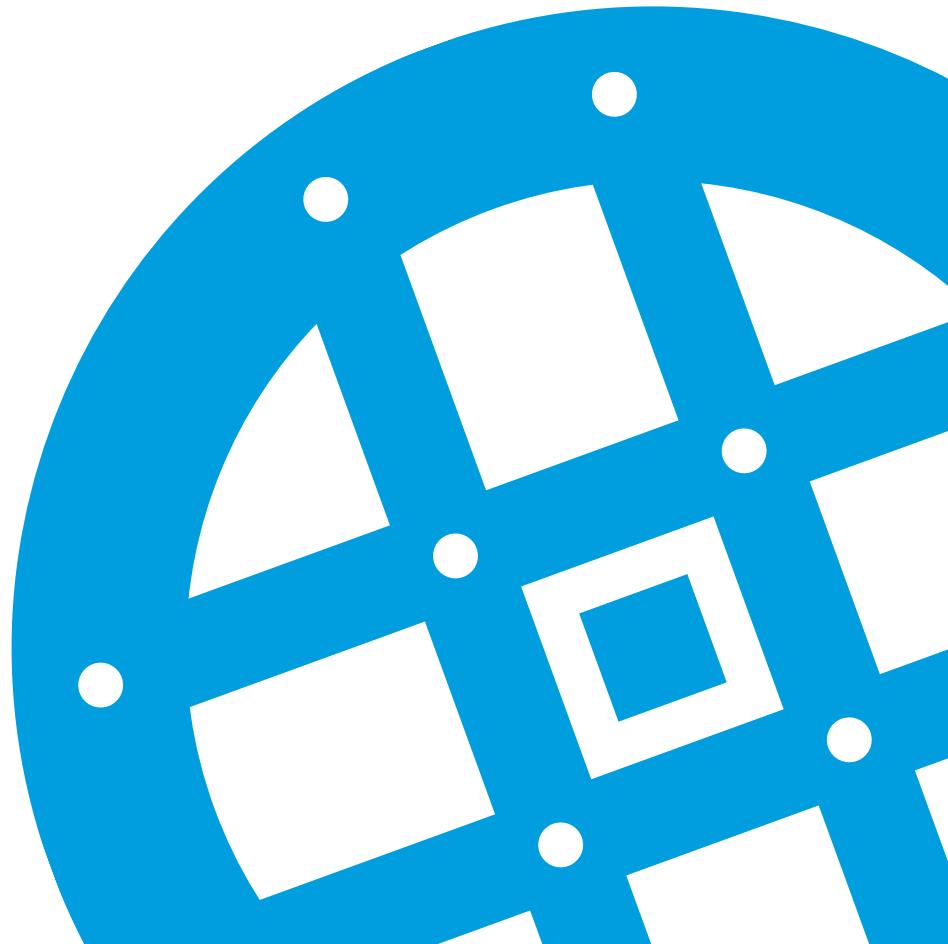
Tryck

Nacka kommun

Papper: Profimatt 250–170 g.

Detaljplaneprogram för centrala Nacka
Nacka kommun

Miljö- och Stadsbygnad
KFKS 2002/269-212



Ärende 12

Natur- och trafiknämnden

Detaljplan för Ältas nya centrum

KFKS 2012/696-214

Samråd,

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden antar förslag till yttrande enligt tjänsteskrivelsens bilaga 1.

Ärendet

Programmet föreslår ett nytt centrum, en förtätning med cirka 1400 nya bostäder samt en utveckling av den småstadskänsla som dagens Ältabor vill ha mer av. Den kommersiella delen av befintligt centrum flyttar till ett nytt läge som gränsar direkt mot stadsgatan Ältavägen. Befintlig centrumbyggnad fylls delvis med nya verksamheter som service, kultur och idrott.

Nya Ältas centrum förses med lokaler i gatuplan för bland annat handel. Lokalerna riktar sig utåt där människor befinner sig och skapar på så sätt ett attraktivt, levande och tryggt stadsrum. Där nya kvarter möter befintlig bebyggelsestruktur, bland annat de kulturhistoriskt intressanta skivhusen, är kvartersstrukturen delvis öppen. På så sätt vävs området som helhet samman.

Med den föreslagna förtätningen följer behov av förskolor och skolor. Såväl nybyggnad som påbyggnad av befintliga skolor och förskolor föreslås och kommer att utredas vidare i kommande detaljplanearbeten.

En begränsad mängd grönstruktur kommer behöva tas i anspråk samtidigt som ny grönstruktur kommer att tillföras.

Då Ältasjöns vattenbalans och dess kvalité är viktigt att bevaka har tidiga utredningar visat att den befintliga våtmarkens reningsfunktion bör förbättras. Dagvattendammar ska anläggas och lokalt omhändertagande av dagvattnet krävs.

Slutligen innebär programförslaget att befintlig huvudvattenledning till Nacka och Värmdö som idag passerar genom programområdet måste flyttas för att frigöra de ytor som föreslås bebyggas.

Bilaga

- 1 Förslag till yttrande
- 2 Samrådshandlingar/ Granskningshandlingar

Heidi Swahn
Nämndsekreterare

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Detaljplan för Ältas nya centrum

KFKS 2012/696-214

Natur- och trafiknämnden lämnar följande yttrande

Vägar

Bra att transporter och leveranser till verksamheter i centrum föreslås ske via garage. Detta är särskilt bra vid och runt Nya Älta torg där varutransporter och gående annars ska samsas på en gemensam yta. Det är dock viktigt att leveranser via garage utformas så väl att de i praktiken fungerar tillfredsställande. Om den nuvarande centrumbyggnaden delvis byggs om för att inrymma skolverksamhet ska gatorna runt utformas så att de blir trygga för barn att vistas på utan konflikt med varutransporter.

Möjlighet till multifunktionell, gestaltande, dagvattenhantering på Nya Älta torg, de nya stadsgatorna och längs den ombyggda Ältavägen bör studeras närmare.

Redan i programskedet bör förslag på val av system för avfallshantering göras då val av system påverkar utformning av allmänna ytor. Inför detaljplanläggning bör programmet kompletteras med sådan studie.

Oxelvägen/Almvägen bör inte etappindelas vid ombyggnad utan bör byggas om i sin helhet samtidigt. Gärna att gatan byggs om först och att övriga detaljplaner anpassas efter gatans utformning.

Under rubriken **Planeringsförutsättningar, markägoförhållanden** (sid 34), framgår det inte att Trafikverket är väghållare för Ältavägen vilket har stor betydelse vid genomförandet.

Konsekvenser

Om leveranser via garage inte kan uppnås på grund av dålig tillgänglighet eller dålig funktion där finns risker att leveranser istället sker från gatan till verksamheter i bottenvåningar vilket både hindrar övrig trafik samt utgöra en risk för gående, särskilt barn runt de centralt placerade förskolorna och skolorna.

Att inte redan i tidigt skede ha en strategi för avfallshantering leder till att avfallshämtning ur arbetsmiljösynpunkt och användarvänlighet riskerar att fungera dåligt. Strategi för avfallsinsamling bör tas fram innan fortsatt detaljplanearbete.

En risk med en uppdelad etapputbyggnad av Oxelvägen/Almvägen är att gatan får ett splittrat uttryck samt att etapperna inre blir samordnade vilket kan förlänga utbyggnadsfasen och öka den totala störningen under utbyggnaden.

Trafik

Detaljplaneprogrammet har behandlat trafikfrågorna på ett bra sätt. En viktig fråga är den regionala gång- och cykelvägen utmed Ältavägen vilket nämns i programmet. Det är viktigt att det i programmet framgår att utformningen av detta stråk sker enligt Trafikverkets riktskrift för regionala gång och cykelvägar.

I programmet ska det även redovisas att parkeringstal för verksamheter och cykel tillämpas enligt kommunens parkeringstal.

Park- och naturmark

Programförslaget är väl genomarbetat och ger möjligheter till en positiv förändring och utveckling av centrala Älta, vilket bl.a. ger underlag för bättre service och utökad kollektivtrafik. Förslaget innebär att centrala Älta tillförs bebyggelse i en ”mellanskala” vilket är positivt och kan skapa en efterfrågad småstadskänsla. Förslaget tar hänsyn till befintlig grönstruktur och kulturmiljö även om området förtätas.

Huvuddelen av tillkommande bebyggelse planeras på redan ianspråktagna ytor. De park- och naturytor som ändå bebyggs är områdena runt Älta Centrum, vid Strandparksskolan, väster om skivhusen vid Oxelvägen samt söder om Älta våtmark. Älta våtmarks ”våtmarksdel” bevaras i förslaget, vilket är positivt för såväl biologisk mångfald som dagvattenrenings och födröjning.

Konsekvenser

Arealen park- och naturmark kommer att minska inom programområdet. Många ytor är idag förhållandevis extensivt utnyttjade och tillkommande bebyggelse kan ge underlag för att utveckla resterande grönytor för att öka deras rekreativa, estetiska och biologiska värden, vilket skulle kunna innehålla en kvalitetshöjning av grönstrukturen och därmed totalt vara positivt för de gröna värdena.

Nya och upprustade allmänna platser

I programmet ingår bl.a. ett förslag till stadspark, omfattande plantering av gatuträd, ett nytt centralt torg och nya eller omgestaltade gång- och cykelvägar.

Konsekvenser

En stadspark innehåller en kvalitetshöjning för Ältaborna. Föreslagna trädplanteringar skapar attraktiva gaturum. Ett centralt torg som nås via ett välplanerat nät av gång- och cykelvägar ökar också attraktiviteten i det offentliga rummet.

I det fortsatta planarbetet

I det fortsatta planarbetet bör naturvärdena närmare studeras, den rekreativa strukturen utvecklas till exempel genom att förbättra tillgängligheten till närliggande större naturområden, tillgången till lek- och spontanidrottsytör bevakas samt, om behov finns, ytterligare stärka betydelsefulla biologiska samband. Placering och utformning av tillkommande dagvattendammar måste samordnas med behovet av friytor för lek och motion.

Avfallshantering och återvinning

Idag har Nacka kommun ingen garagehämtning av avfall i den mening att det finns s.k. garagefordon som är lägre än konventionella sopbilar. Detta innebär att man ska se över portarnas höjd eller titta på alternativa lösningar för avfallshämtningen från det föreslagna centrumkvartet.

Vid val av avfallssystem förordas maskinell hämtning exempelvis med bottentömmande behållare. Maskinell hämtning innebär att behållare med avfall inte behöver skjutas eller lyftas manuellt vid hämtning, utan töms direkt av hämtfordonet.

Nacka kommun har inlett en satsning på mindre återvinningscentraler (mini-ÅVC) som komplement till de stora återvinningscentralerna. En mini-ÅVC är bemannad under öppettiderna och kan exempelvis inhysas i en verksamhetslokal. I Älta kommer en mindre återvinningscentral att etableras i Ältabergs verksamhetsområde. Utöver denna så finns behov av en mini-ÅVC i Älta centrum.

Natur- och trafiknämnden

Gunilla Grudevall-Steen
Ordförande

Dag Björklund
Natur- och trafikdirektör



DETALJPLANEPROGRAM FÖR

ÄLTAS NYA CENTRUM

SAMRÅDSHANDLING, DECEMBER 2014

NACKA UTVECKLAR SINA LOKALA CENTRA

Vi vill se ett Nacka där alla får utrymme att växa. Varje människa ska komma till sin rätt och kunna förverkliga just sina idéer om hur man vill leva sitt liv i Nacka. Nya människor och företag ska välkomnas.

Älta centrum är ett av kommunens centrum som vi vill utveckla och förtäta. Fler bostäder och invånare kommer att ge underlag för bättre service, handel och därmed möjlighet till en utökad kollektivtrafik.

I Älta har vi genomfört ett flertal tidiga och uppskattade dialoger för att öka medborgarinflytandet. Det har resulterat i en vision, Ännu mera Älta 2025, som ligger till grund för programmet. Visionen handlar om att bygga vidare på alla de positiva egenskaper som Älta redan har och att utveckla service, stadsmiljö, skolverksamhet och mötesplatser.

I nya Älta centrum ska det finnas en blandning av bostäder med olika upplåtelseform. Vi vill åstadkomma en levande och trivsam miljö med olika typer av mötesplatser, för bland annat handel, kultur och idrott. Älta ska utvecklas varsamt med respekt för grönområden och stränder.



Mats Gerdau
Kommunstyrelsens ordförande

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING.....	4
INLEDNING OCH BAKGRUND.....	6
VISION OCH MÅL.....	8
PROGRAMFÖRSLAGET.....	10
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR.....	34
PROGRAMFÖRSLAGETS KONSEKVENSER	42
GENOMFÖRANDE.....	50

SAMMANFATTNING

ÄLTA

Älta är beläget i sydvästra delen av Nacka kommun, cirka 10 kilometer från Stockholms innerstad. Det ligger som en enklav mellan det stora grönområdet Erstavik och kommungränsen mot Stockholm och Tyresö.

Ältas centrumbyggnad invigdes 1968 och var då ett av Stockholms första inomhusköpcentrum.

Nu ska Älta centrum och dess omgivning utvecklas för att uppnå målet om ett starkt näringsliv, bra handelsutbud och mötesplatser, såväl kommersiella som kulturella.

För att Älta centrum ska fungera som en levande och komplett knutpunkt, krävs en utveckling mot en tätare stadsmiljö - med ökat utbud av boende och service samt en kvalitetshöjning framförallt gällande de offentliga miljöerna.

MEDBORGARDIALOG

I ett initialt skede av programarbetet har en omfattande och uppskattad medborgardialog genomförts. Dialogarbetet resulterade i visionen ”Ännu mera Älta 2025”.

Den 11 februari 2013 godkände kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott att inriktningen på det fortsatta programarbetet ska följa denna vision.

PROGRAMFÖRSLAGET

Programmet föreslår ett nytt centrum, en förtäring med cirka 1400 nya bostäder samt en utveckling av den småstadskänsla som dagens Ältabor vill ha mer av.

Den kommersiella delen av befintligt centrum flyttar till ett nytt läge som gränsar direkt mot stadsgatan Ältavägen.

Befintlig centrumbyggnad fylls delvis med nya verksamheter som service, kultur och idrott.

Nya Älta centrum förses med lokaler i gatuplan för bland annat handel. Lokalerna riktar sig utåt där människor befinner sig och skapar på så sätt ett attraktivt, levande och tryggt stadsrum.

Där nya kvarter möter befintlig bebyggelsestruktur, bland annat de kulturhistoriskt intressanta skivhusen, är kvartersstrukturen delvis öppen. På så sätt vävs området som helhet samman.

Ny bebyggelse utgör en mellanskala mellan 60-talets storskaliga flerfamiljshus och den omkringliggande lägre bebyggelsen. Arkitekturen får gärna vara nutida. Där nya byggnader möter befintliga skivhus får utformningen gärna referera till 1960-talsarkitekturen.

Med den föreslagna förtäringen följer behov av förskolor och skolor. Såväl nybyggnad som påbyggnad av befintliga skolor och förskolor föreslås och kommer att utredas vidare i kommande detaljplanearbeten.

En begränsad mängd grönstruktur kommer behöva tas i anspråk samtidigt som ny grönstruktur kommer att tillföras.



Då Ältasjöns vattenbalans och dess kvalité är viktigt att bevara har tidiga utredningar visat att den befintliga våtmarkens reningsfunktion bör förbättras. Dagvattendammar ska anläggas och lokalt omhändertagande av dagvattnet krävs.

Slutligen innebär programförslaget att befintlig huvudvattenledning till Nacka och Värmdö som idag passerar genom programområdet måste flyttas för att frigöra de ytor som föreslås bebyggas.

PROCESSEN

Programprocessen kommer via ett samrådsförfarande leda fram till ett antaget program.

Målet är att programmet blir antaget våren 2015. Där efter kommer det ligga till grund för kommande detaljplanearbeten.

GENOMFÖRANDET

Det är först när en detaljplan vunnit laga kraft som anläggning av infrastruktur, parker och torg samt uppförande av byggnader med mera kan påbörjas. Målet är att de första detaljplanerna ska vara antagna vid årskiftet 2017/2018.



Älta centrum, flygfoto från 1968, bildkälla okänd

INLEDNING OCH BAKGRUND

Älta är en kommundel i sydvästra Nacka, på gränsen mot Tyresö kommun och Stockholms stad, cirka 10 kilometer från Stockholms innerstad. Älta centrum och den kringliggande flerbostadsbebyggelsen växte fram under 1960-talet och under de senaste åren har viss kompletterade bebyggelse tillkommit. Det finns nu ett intresse av att utveckla området kring centrum bland annat för att stärka det lokala centrumet och möjliggöra ny bostadsbebyggelse. Utvecklingen ska även stärka och utveckla idrott, friluftsliv, kultur och service samt skapa nya mötesplatser och andra funktioner av betydelse för området. Även områdets samband med omgivningen ska stärkas. Detta program har tagits fram med utgångspunkt från de synpunkter och önskemål som framkommit under de dialogmöten och workshops som hållits med boende och verksamma i området. Planprogrammet överensstämmer med Nackas översiktplan Hållbar framtid i Nacka (2012) där en av strategierna är att ”Utveckla Nackas lokala centra och deras omgivning”.

VAD ÄR ETT PROGRAM?

Ett program ska ta ett helhetsgrepp över ett större område och visa kommunens övergripande vision för området. Programmet ska ange förutsättningar och mål för kommande detaljplanearbeten samt uttrycka kommunens vilja och avsikter gällande utvecklingen av området.

Syftet med programmet är att övergripande frågor om strukturen av bebyggelse, gator, torg, parker med mera ska belysas samt att kommunens beslutsunderlag i ett tidigt skede ska breddas med erfarenheter och synpunkter från fastighetsägare, boende och andra berörda. Arbetsgången för att detaljplanera ett område styrs av plan- och bygglagen. Ett detaljplaneprogram är ett dokument som tas fram innan arbetet med de juridiskt bindande detaljplanerna påbörjas. Innan programmet antas skickas det på samråd till myndigheter, boende och andra berörda som får möjlighet att lämna synpunkter på programförslaget. När programmet har antagits av kommunen ligger det till grund för de detaljplanearbeten som kommer att startas inom det aktuella området under de närmsta åren och på längre sikt. I varje detaljplaneprocess finns ytterligare

två tillfällen att lämna synpunkter, då på mer detaljerade planförslag. Det är först när en detaljplan börjar gälla (vunnit laga kraft) som det är möjligt att få bygglov för att till exempel bygga nya hus.

TIDIGARE BESLUT

År 2004 togs ett planprogram fram för Älta centrum och dess närområde i samarbete mellan kommunen och JM, som då ägde största delen av den privata marken i området. I programmet redovisades en komplettering med cirka 550 lägenheter. Utifrån det programmet har tre nya detaljplaner vunnit laga kraft, nämligen detaljplanerna för Stensövägen och Stensö udde samt detaljplanen för tre bostadshus i anslutning till den tidigare panncentralen



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

på Oxelvägen. Dessutom har en ändring av en detaljplan gjorts för att möjliggöra byggandet av Kulturknuten.

Detta förslag på hur området ska utvecklas skiljer sig så pass mycket från programmet från 2004 att detta nya planprogram har tagits fram i samarbete med Wallenstam, som har köpt JM:s bestånd och nu är den största privata markägaren i området.



Älta centrum, bild från väster



Flygfoto över delar av programområdet

VISION OCH MÅL

INLEDANDE DIALOGER

Nacka kommun ska utveckla sina lokala centrum. Genom att ge dem en stark identitet vill kommunen attrahera boende, handel och näringssliv. En vision för framtidens Älta, Ännu mera Älta 2025, har tagits fram tillsammans med politiker, boende, företagare, föreningar och fastighetsägaren Wallenstam. Det har varit viktigt i projektet att samspeла med boende genom tidiga dialoger och ta tillvara lokala erfarenheter och idéer.

Arbetet med visionen startade hösten 2011 och den 11 februari 2013 godkände kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott att inrikningen för det fortsatta programarbetet ska följa visionen "Ännu mera Älta 2025".

Visionen handlar om att bygga vidare på alla de positiva egenskaper som Älta redan har och att utveckla service, stadsmiljö och mötesplatser.

Syftet med visionsarbetet har varit att ta fram ett underlag för utformning av framtidens Älta och för programarbetet. Genom att ringa in vad som är specifikt och värdefullt i Älta och vad som bör utvecklas i framtiden skapas en röd tråd i kommande detaljplanering. Det har också varit viktigt att skapa förankring för projektet och säkra lokalt inflytande genom att ge en möjlighet till dialog om vad som kan bli ännu bättre.

Gemensamma värderingar som kommit fram under visionsarbetet är att idrott, friluftsliv och kultur är viktigt i Älta. Boende önskar också bättre mötesplatser och ett större handelsutbud. Man vill även att centrum ska känna som en naturlig del av Älta och inte avskilt som idag. Många som bor i Älta uppfattar sig vara del av en gemenskap som är kopplad till platsen. De pratar om en "småstadskänsla" trots att någon egentlig småstadskarakter inte går att återfinna i dagens bebyggelse. Det är positivt att Älta ligger lite för sig själv i skogen men ändå nära storstaden, det ökar känslan av social tillhörighet och den vill man bevara.



Foto från workshop, 5 oktober 2013

VISION

Visionen, som bygger på de bidrag som framför allt Älta-borna har lämnat, är formulerad så här:

- I Älta finns ett brett bostadsutbud.
- Älta är en småstad med naturliga mötesplatser kring idrott, friluftsliv, kultur, service och handel.
- Ältas tillväxt sker på ett sätt som är ekonomiskt, socialt, estetiskt och miljömässigt hållbart. Utvecklingen utgår från vad Ältas invånare behöver för att trivas och må bra.
- Området runt Älta centrum upplevs som en naturlig del av Älta och man rör sig enkelt till, från och inom området.

MÅL

Visionen har brutits ner i ett antal förtydligande delmål. Programförslaget utgår från dessa.

- Nya och bättre mötesplatser skapas centralt i Älta, nära idrott, kultur och service. Mötesplatserna utformas på ett sätt som stärker möjligheterna till socialt liv och möten.
- Området kompletteras med nya idrottsanläggningar med central roll och lokalisering.

- Kulturens roll i Älta stärks.
- Älta centrum får en bättre lokalisering och utformning för att stärka centrumets konkurrenskraft och därigenom Ältabornas tillgång till service.
- Förbindelserna mellan Ältas olika delar och med omvärlden förbättras. Det blir ännu lättare än idag att ta sig ut i naturen. Det skapas fler trygga och attraktiva gång- och cykelstråk.
- Bostadsutbudet blir större och bredare. Till exempel kan det finnas behov av boenden för studenter och seniorer.
- Nya byggnader gestaltas med ett eget starkt uttryck som framhäver kvaliteterna i den befintliga bebyggelsen.
- Framtiden ska präglas av tidsenliga tekniska lösningar med tydlig miljöprofil.
- Befolningen i Älta ska öka så att befolkningsunderlaget stödjer ett förstärkt utbud av nya och bättre mötesplatser och service.
- Naturen och grönkan ska vara närvarande överallt.

TEMATISKA DIALOGMÖTEN

Fem dialogmöten hölls i Älta hösten 2012 med närmare 100 boende och verksamma i Älta. Syftet var att呈现出 och få respons på förslaget av visionen ”Ännu mera Älta 2025” och att få in synpunkter på de olika teman

som utgick från visionen. Följande teman diskuterades: mötesplatser, idrott och friluftsliv, handel och service, kultur samt föräldrar och ungdomar. Dialogmötena gav ett mycket bra underlag för det fortsatta arbetet med att utforma framtidens Älta.

Ännu mera Älta

I Älta 2025 bor det unga, gamla och barnfamiljer. Centrum är trevligt med småstadskänsla och innehåller affärer och service för det dagliga livet. I Älta finns det gröna alltid runt knuten och det är nära till natur, vatten och bad. Här är lätt att mötas kring kultur, idrott och friluftsliv.

WORKSHOP

Under hösten 2013 bjöds medborgare, näroende och föreningar in till en workshop och diskussion kring utvecklingen av Älta med utgångspunkt i arkitektför-

slagen från Temagruppen Sverige, White Arkitekter och SWECO. Förslagen fanns utställda i Älta centrum under hösten. Cirka 70 personer deltog och lämnade synpunkter och bidrag till det fortsatta programarbetet. Synpunkterna var bland annat att flytta centrum närmare Ältavägen, utveckla området kring Stavsborgsskolan som skolområde, bygg på parkeringsytan och Strandparksskolans område, bevara grönområden, bygg inte för högt, bevara våtmarken öster om Ältavägen och förbättra gång- och cykelstråk samt kollektivtrafik.

DIALOG MED FRITIDSGÅRD OCH FÖRETAGARE

Projektet har även besökt Älta fritidsgård och träffat cirka 15 ungdomar mellan 12 till 15 år och Älta företagarförening med ett 10-tal företag representerade för att få synpunkter och önskemål i det fortsatta programarbetet.

PROGRAMFÖRSLAGET

Programförslaget som presenteras på följande sidor är ett svar på de kvalitativa mål och visioner som formulerats under arbetet med ”Ännu mera Älta 2025”.

STADSBYGGNADSIDÉ

Idén bakom programförslaget är att förstärka och utveckla en attraktiv stadsmiljö. Att hitta den småstadskänsla som dagens Ältabor känner igen och vill ha mer av. En viktig fråga blir då vad begreppet småstad egentligen innebär för ett område som det runt Älta centrum, som helt domineras av storskalig och föga småstadsmässig bebyggelse från 60- och 70-talen. Denna bebyggelse har åtminstone delvis höga kvaliteter och hänsyn måste tas till dessa. Tanken bakom programförslaget är att skapa en varierad stadsmiljö som har just den klassiska svenska småstaden som förebild, samtidigt som den i vissa detaljer tar upp motiv från den befintliga bebyggelsen. Där kvartären möter den befintliga bebyggelsestrukturen är kvarterstrukturen delvis öppen. På så sätt vävs området som helhet samman. De delar av förslaget som ligger utanför den centrala kärnan är mer anpassade till den befintliga bebyggelsen.

Följande fem punkter har varit centrala i arbetet med programförslaget och är en konkretisering av de mål och visioner som formulerats för Älta:

Det nya Älta bygger på förtätning

Med den förtätning som föreslås används marken mer effektivt, exempelvis kan mark som idag upptas av parkeringshus istället användas för bostäder och verksamheter. Förtätning ger fler människor möjlighet att bo i Älta, det ger en möjlighet att bredda bostadsutbudet och det skapar ett bättre underlag för service. Den nya bebyggelsen som förtätningen medför kommer utgöra tilltalande vägar till de offentliga rummen.

Ältas nya mittpunkt är torget – Nya Älta torg

Det torg som föreslås är en för Älta ny typ av stadsrum, med goda förutsättningar att bli Ältas nya mittpunkt. Torget är väl sammankopplat med sin omgivning, har god tillgång till kollektivtrafik och omges av handel, offentlig service, kultur och idrott.

Ältavägen ska bli Ältas nya stadsgata

Den nya utformningen av Ältavägen gör att vägen istället för att vara en barriär kan fungera förenande och göra Älta centrum mer tillgängligt för boende i omgivningen.

Gångstråk gör Älta centrum tillgängligt för många

Det nya gatunät som föreslås i anslutning till förtätningen utformas så att det hänger samman med gator och gångstråk i de omgivande delarna av Älta.

Naturen och grönskan ska vara närvanande överallt

Ältas gröna kvaliteter är uppskattade idag, och föreslås i programförslaget bevaras och utvecklas. Detta sker genom gatuträd, nya och upprustade stadsparkar och genom goda kopplingar till större närlägna naturområden.



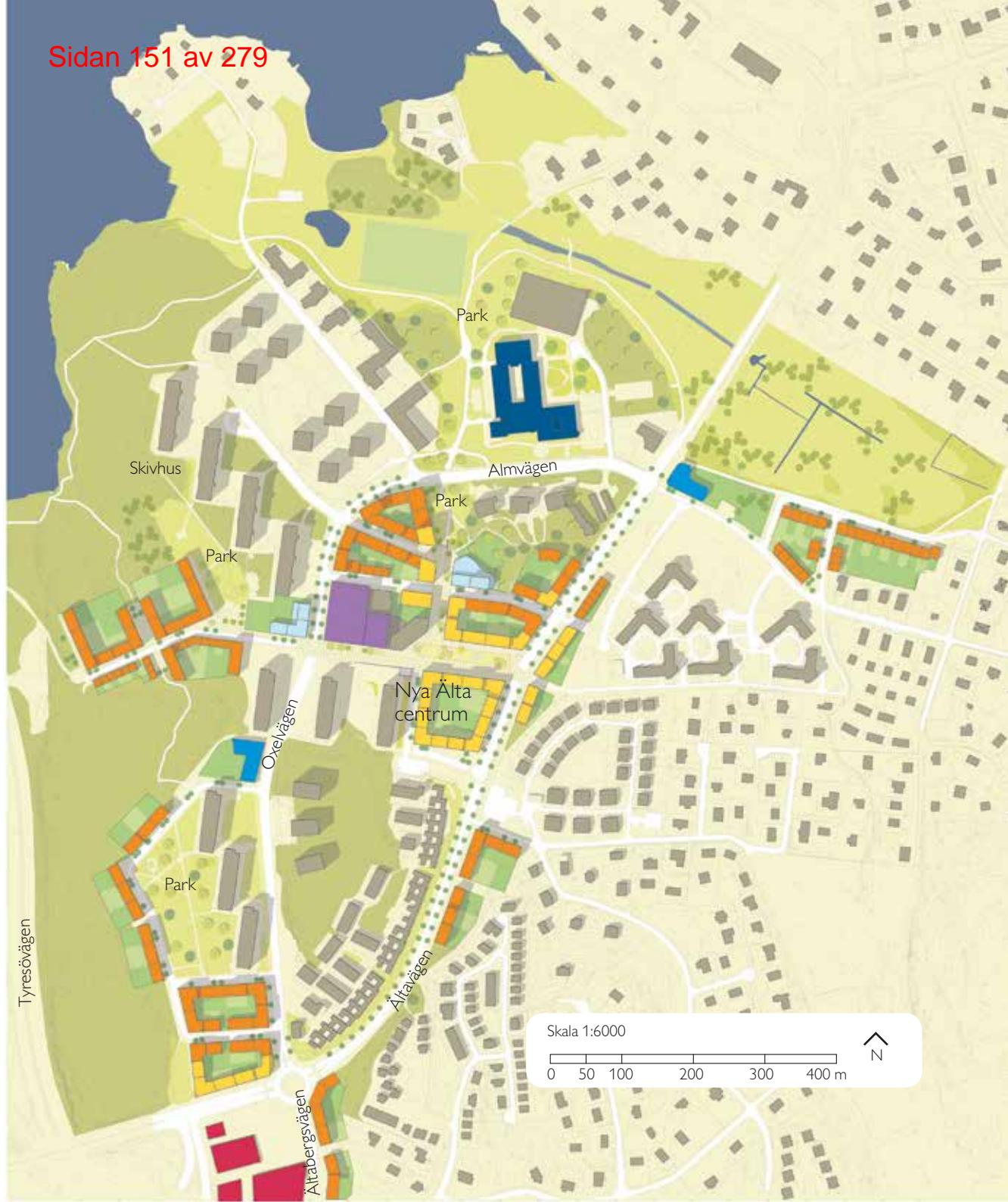
Flygbild från väster över Nya Älta centrum, i mitten av bilden syns befintlig centrumbyggnad. Centrum föreslås förtätas och få ett nytt nät av gator som kopplar ihop det med omgivande bebyggelse och grönområden. Ältavägen omvandlas till stadsgata och ett nytt torg med goda förutsättningar att bli Ältas nya mittpunkt skapas.

ÖVERGRIPANDE PROGRAMKARTA

Programkartan till höger visar den föreslagna nya bebyggelsen och vilken huvudsaklig användning som respektive byggnad föreslås få.

Teckenförklaring programkarta:

- Nya bostäder
- Nya bostäder med handel i gatuplan
- Läge för skol-, idrotts-, och kulturverksamhet
- Läge för skolverksamhet
- Lägen för nya förskolor
- Lägen för nya bostäder med förskola i bottenvåning
- Lägen för handel och bensinstation

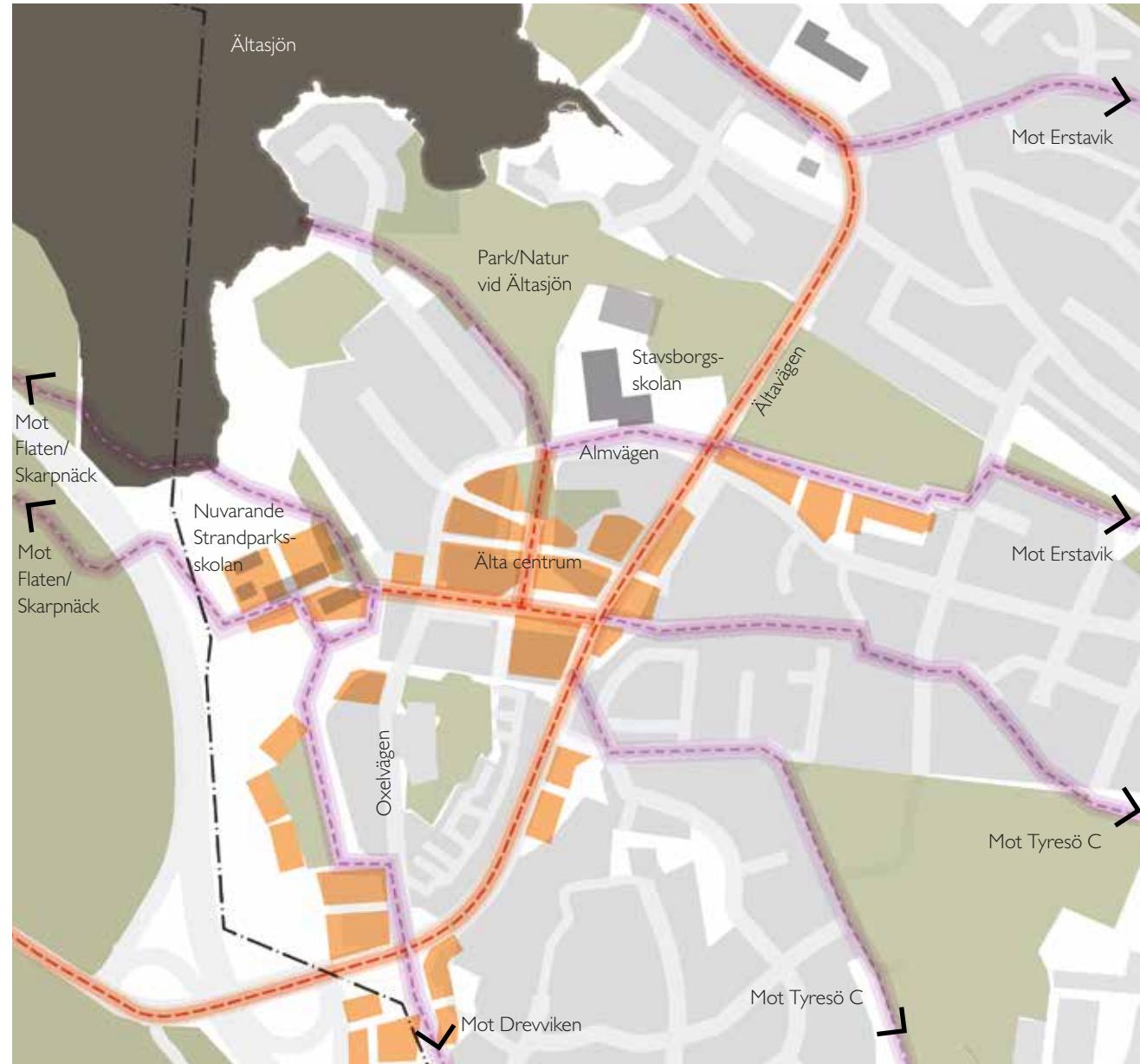


DET OFFENTLIGA RUMMET

Viktiga kopplingar och stråk

Öst-västligt stråk

Det nya gatunätet kopplar ihop Älta centrum med omgivande bebyggelse och grönområden. Förslaget utgår från en öst-västlig gata som förbinder nuvarande Strandparks-skolans område med dagens centrumbyggnad. Befintlig nivåskillnad mellan Oxelvägen och centumnivån tas bort genom markhöjningar, så att stråket korsar Oxelvägen i en plankorsning och inte som idag i en gångtunnel. Stråket förbinder också områdets två viktigaste gator, Oxelvägen och Ältavägen. Sammantaget ger stråkets utformning och lokalisering goda förutsättningar för att det ska kunna leva upp till de önskemål som Ältaborna har. Vid Älta centrums höghus (befintligt äldreboende) vidgar sig gatan till ett långsträckt torg som fortsätter fram till Ältavägen. Torget blir Ältas mittpunkt och en viktig mötesplats. Det öst-västliga stråket har prioriterats i förslaget på så sätt att flera viktiga funktioner har förlagts dit.



Det nya gatunätet kopplar ihop Älta centrum med omgivande bebyggelse och grönområden. Ältavägen och de två utpekade stråken i centrum är markerade i rött. Kopplingar till omgivningen är markerade i lila.

Nord-sydligt stråk

Ett nord-sydligt stråk utgår från den västra delen av torget och fortsätter som gata några kvarter. I de hus som vetter mot stråket ska butikslokaler ordnas i gatuplan i så stor utsträckning som möjligt. Därefter tar gatan slut och stråket övergår till stadspark. Här finns en nivåskillnad som hanteras med en trappa. En anslutande gång- och cykelväg kommer att göra det möjligt för cyklister och funktionshindrade att ta sig mellan gatan och parken. Stadsparken finns med i förslaget för att möta efterfrågan på ett grönt offentligt rum nära de centrala delarna. Stråket fortsätter vidare norrut från parken, genom vägporten under Almvägen, förbi Stavsborgsskolan och ner till det större natur-/parkområdet vid Ältasjön. Där finns det utöver parkytor även badplats, fotbollsplan med mera. Detta område är i sin tur kopplat till promenadstråken runt Ältasjön och mot Erstavik. På så sätt skapas en möjlighet att röra sig i natur och park ända in till de allra mest centrala delarna av Ältas centrum.

Ältavägen

Ytterligare ett viktigt stråk i förslaget är Ältavägen, som idag är utformad för en enda funktion nämligen fordonstrafik. I förslaget omvandlas Ältavägen till en stadsgata med gott om plats för gående och cyklister och med



Plan över Ältas nya centrum. Genomgående gator och torg kopplar centrumet till omgivande bebyggelse och grönområden.

mycket ny bebyggelse längs vägen. Liksom utmed de övriga viktiga sträken ska nya hus vid Ältavägen uppföras med butikslokaler i gatuplan så långt det är möjligt. Trafiken kommer att finnas kvar men den nya miljön och de nya funktionerna som tillförs gör att Ältavägen även fungerar som Ältas stadsgata, ett offentligt rum och mötesplats. Ältavägen utformas för busstrafikering med hållplatser i nära anslutning till torget. Torget, som ingår i det öst-västliga stråket, ansluter direkt mot Ältavägen och gör att detta möte blir en betydelsefull plats. En viktig tanke med den föreslagna omvandlingen av Ältavägen är att vägens så kallade barriäreffekt ska minska. Det innebär att vägen i framtiden inte ska dela Älta, utan tvärtom fungera förenande.



Perspektiv från Ältavägen som visar Nya Älta torgs möte med gatan.

Parker

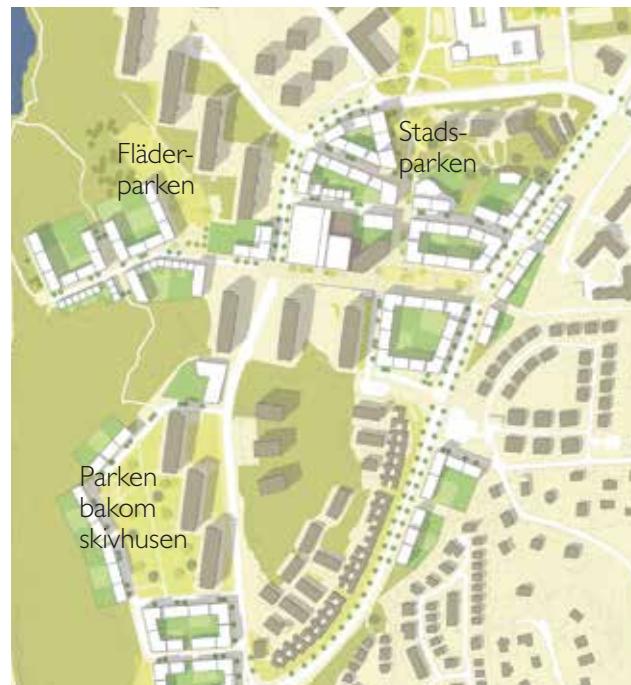
Förslaget innehåller flera nya eller upprustade allmänna platser.

Stadsparken

Stadsparken ligger direkt norr om centrumbebyggelsen. Det nord-sydliga stråket mellan centrum och Strandparken och vidare mot de större rekreationsområdena löper genom parken. Parken kommer att kantas av bebyggelse i form av bostäder, förskola och verksamheter. Parken kan utformas med inslag av träd och buskar samt en öppen dagvattenhantering. Här finns plats för aktiviteter som pulkaåkning, picnic och kulturella aktiviteter, kanske i form av en liten utomhusscen.

Övergången från den tät stadsmiljön i den södra delen av parken till det större landskapsrum som öppnar sig på andra sidan Almvägens viadukt kan tas upp i utformningen av parken. I kraft av sitt läge kan stadsparken utvecklas till ett samlande rum och en attraktiv mötesplats för många Ältabor och detta bör vara vägledande i dess utformning.

I närmheten av fotbollsplanen föreslås en dagvattendamm för hantering av flödena till Ältasjön. Exakt lokalisering, utformning och integration i närmiljön kommer att studeras vidare i det fortsatta detaljplanearbetet.



Översikt nya och upprustade parker.

Fläderparken

Fläderparken kommer framför allt att omges av bostäder. Detta och parkens närhet till den befintliga centrumbyggnaden, som föreslås få ett nytt innehåll med fokus på idrotts-, kultur- och skolverksamhet, bör beaktas vid gestaltningen av parken. Likt Stadsparken utgör även denna park en övergång mellan de tätbebyggda centrum-



Stadsparken. Parken ligger i direkt anslutning till centrum och kopplar till större grönområden vid Ältasjön.



Fläderparken. Parken omges av bostäder och en förskola.



Perspektiv som visar Stadsparken och den nya bebyggelsen i Älta centrum söder om parken.

kvarteren och naturen, i det här fallet Ältasjöns strand. I området finns en mindre bollplan som eventuellt kan ersättas inom den föreslagna parken.

Parken bakom skivhusen

Parken bakom Oxelvägens skivhus norr om Statoil har stora kvaliteter men är svår att hitta till. Här finns bland

annat en nyrenoverad lekplats och en tennisbana. Förslaget går ut på att en mindre del av parkens yta bebyggs med bostadshus och att parken i samband med detta utvecklas och rustas upp. Liksom Fläderparken har denna park en typiskt bostadsnära karaktär. I det fortsatta arbetet kommer parkens framtida innehåll att studeras vidare.



Parken bakom skivhusen vid Oxelvägen. Parken föreslås kantas av nya bostäder och rustas upp.

NY OCH OMVANLAD BEBYGGELSE

Programförslaget möjliggör cirka 1400 nya bostäder, främst lägenheter men även ett mindre antal radhus.

Delområde Ältas nya centrum

Några centralt belägna småstadskvarter utgör Ältas nya centrum. Mötesplatsen Nya Älta torg – alla ältabors nya vardagsrum – kantas av centrumkvarteret, kultur- och fritidskvarteret och mindre butiker, caféer och andra verksamheter. Här finns det möjlighet till dagligvaruhandel/saluhall, bibliotek, Älta kulturknut, utvecklat seniorboende, skola, ny idrottshall och ny förskola. I området föreslås också ett stort antal nya bostäder som kommer att få direkt tillgång till service och kollektivtrafik men även till park och natur.

Centrumkvarteret

Centrumkvarteret, med ny stor livsmedelsbutik och andra butiker i gatuplan, är en del av Nya Ältavägen och Nya Älta torg. Kvarteret etableras i ett tidigt skede som ett gott exempel och en strategi för att grunda nya rörelsemönster och livsstilsval: handla i Älta. De övre våningarna består av bostäder. Här är det särskilt viktigt att studera husens höjd. Solstudier visar att det går att bygga fyra-fem våningar med fortsatt goda solförhållanden på torget, medan man vid sex våningar passerar

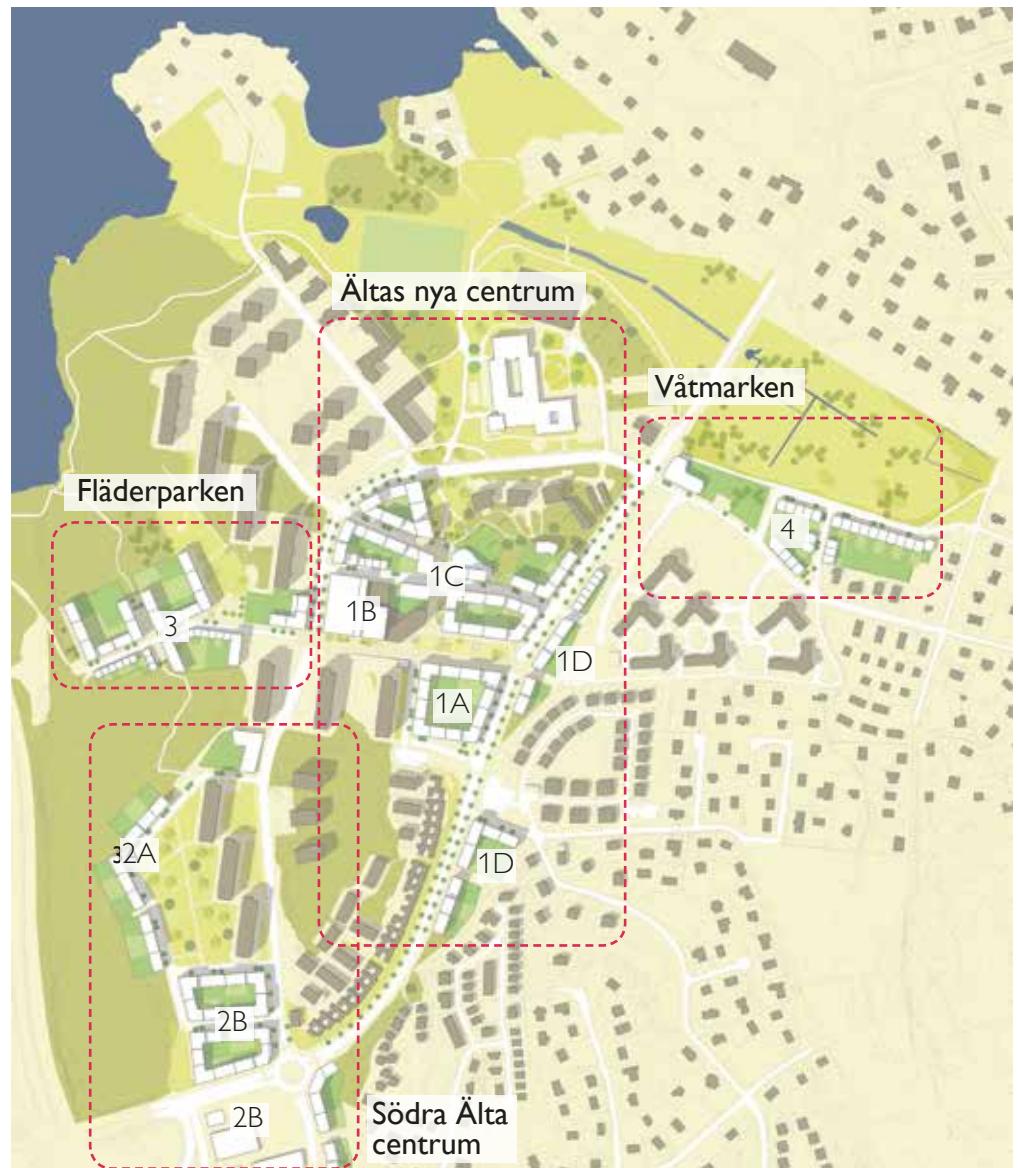
Översikt ny och omvandlad bebyggelse fördelad på delområden:

Ältas nya centrum
1A, Centrumkvarteret
1B, Kultur- och fritidskvarteret
(bef. centrumbyggnaden)
1C, Kvarter norr om Älta torg
1D, Bebyggelse längs Ältavägen

Södra Älta centrum
2A, Kvarter bakom skivhusen
2B, Kvarter vid södra Stensö

Fläderparken
3 Kvarter vid Fläderparken

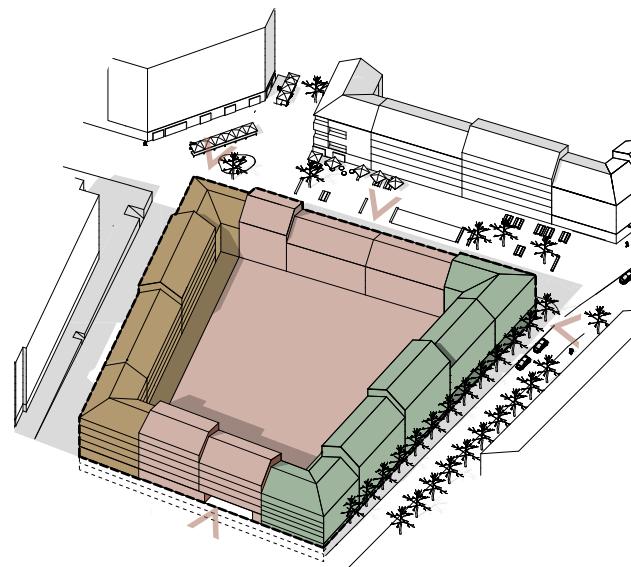
Våtmarken
4 Kvarter vid våtmarken



en gräns där torget blir alltför mörkt, vilket kommer att påverka attraktiviteten negativt. Handeln i kvarteret kommer att få en hög tillgänglighet både till fots, cykel, buss och bil. Fotgängare och cyklister kommer till affären från torget, med buss kommer man från busshållplatserna på Ältavägen och Oxelvägen. För de som kör bil kommer ett garage att ordnas under kvarteret. Tanken med att placera centrumkvarteret på denna plats, som idag är bebyggd med ett parkeringsdäck, är att ge handeln så goda förutsättningar som möjligt. Det nuvarande centrumet är svårt att hitta till och upplevs inåtvänt då alla lokaler nås från centrumets insida. Placeringen vid Oxelvägen gör det svårt för det nuvarande centrumet att locka till sig kunder bland de som passerar på Ältavägen. Syftet med den föreslagna placeringen är att råda bot på samtliga dessa problem. Fastighetsägaren Wallenstam hyr idag ut garageplatser både till sina egna hyresgäster och till boende i radhusområdet söder om Älta centrum. Kvarteret kommer därför att behöva underbyggas med ytterligare garageplan för att ersätta de parkeringsplatser som försvinner då parkeringsdäcket rivas.

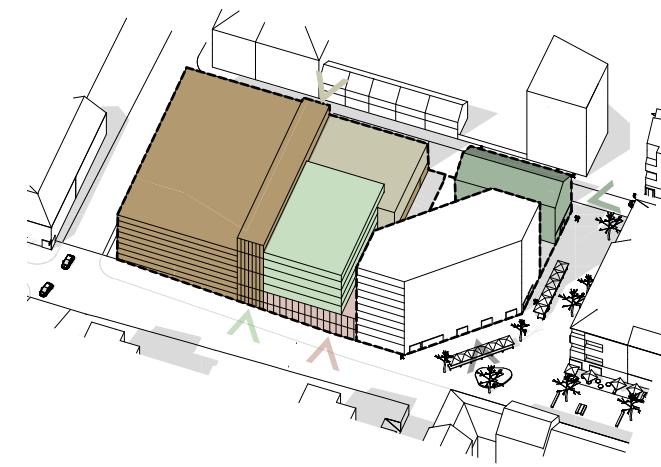
Kultur- och fritidskvarteret (befintlig centrumbyggnad)

Då butikslokalerna flyttar från den nuvarande centrumbyggnaden frigörs stora ytor där, även om flera funk-



Principskiss över centrumkvarteret. I bottenvåningen finns handel som vänder sig mot torget, och i de övre våningarna finns bostäder.

tioner finns kvar, som Kulturknuten och biblioteket. Centrumbyggnaden föreslås då byggas om så att den kan rymma skolverksamhet samt en ny idrottshall med plats för handbolls- och basketmatcher och en liten läktare. Kvarteret kommer alltså att fyllas med en blandning av funktioner och blir genom sitt centrala läge väl kopplat



Principskiss över kultur- och fritidskvarteret (befintlig centrumbyggnad). Kvarteret kan utvecklas med skol- och idrottslokaler i tillägg till vissa befintliga verksamheter. Verksamheterna har entréer från de omgivande gatorna och torget.

till såväl kollektivtrafik som gång- och cykelstråk. Kvarteret blir en viktig mötesplats och besöksmål som både berikas av och bidrar till småstadslivet i Älta.

Kvarter norr om Älta torg

Norr om Älta torg och kultur- och fritidskvarteret föreslås fem stadsråder med olika storlekar och innehåll. Dessa kvarter är samtliga en del av Ältas "stadskärna". Kvarter 1 ligger direkt vid Nya Älta torg och ska ha kommersiella lokaler i gatuplan mot torget. Läget är utmärkt för lokaler eftersom många kommer att passera förbi. Dessutom finns det fina förutsättningar för till exempel uteserveringar då denna sida av torget är den som kommer att få mest sol. Norr om detta kvarter föreslås en ny gata mellan Ältavägen och Oxelvägen. Längs med denna gata ligger tre nya kvarter. Det västligaste av dessa (Kvarter 2) byggs på platsen för det befintliga parkeringsdäcket norr om kultur- och fritidskvarteret (nuvarande centrumbyggnaden). Det mellersta kvarteret (Kvarter 3) är ett mindre kvarter som domineras av en förskola, eventuellt påbyggd med några våningar bostäder. Mellan förskolekvarteret och Ältavägen ligger ett stadsråder (Kvarter 4) som inte är helt kringbyggt utan öppnar sig mot det lilla naturområdet. I detta kvarter bör det vara möjligt att bygga kommersiella lokaler i gatuplanet mot Ältavägen.

Det femte kvarteret (Kvarter 5) ansluter både till gatunätet runt centrum, till Oxelvägen, och till den lägre liggande stadsparken. Även detta kvarter byggs på platsen för det befintliga parkeringsdäcket norr om nuvarande centrum.



Plan över Ältas nya centrum. Skala 1:3000

Det har fått sin form dels av Almvägens kurva dels av behovet att åstadkomma en bra förbindelse mellan bostäderna väster om Oxelvägen och Älta torg. Den del av de kvarter på parkeringsdäcket som ligger längs Almvägen utgör det nya centrumområdets möte med 60-talsbebyggelsen. För att få en fungerande övergång mellan de två karaktärerna har volymerna längs Almvägen grupperats på ett sätt som tar upp rytmen i 60-talsbebyggelsen samtidigt som bebyggelsen följer gatan.

Kvarter längs Ältavägen

Ältavägen föreslås förändras i grunden, från tgenomfartsled till stadsgata. Längs Ältavägen föreslås mellan fyra och sex våningar höga bostadshus på ett flertal platser, och vägen föreslås byggas om helt.

Vägens utformning gör att den effektivt skiljer området väster om vägen från det på den östra sidan. Förfallet syftar till att omvandla Ältavägen helt så att den blir en mångfunktionell stadsgata med bostäder, verksamheter, kollektivtrafik med mera. Nya bostadshus ska få entréer mot gatan, likaså verksamhetslokaler. Allt detta gör att det kommer att finnas fler anledningar att promenera och cykla längs Ältavägen än det gör idag. Vägen föreslås trädplanteras för att göra den offentliga miljön mer attraktiv.



Perspektiv norrut från nya Älta torg. Torget har plats för tillfälliga aktiviteter som marknader och uteserveringar. Till vänster i bild syns det befintliga höghuset med äldreboende.

Bullret från vägen kan hanteras genom att lägenheterna i de nya husen görs genomgående, vilket innebär att minst hälften av rummen avsedda för boende, i första hand sovrummen, i de nya husen kan läggas på den sida som vetter bort från vägen.

Ältavägen är inte klassad som transportväg för farligt gods. Idag sker dock transporter av bensin till en bensinstation längre norrut i Älta. I det fortsatta arbetet får det utredas vilka åtgärder som är nödvändiga för att hantera risker förknippade med dessa transporter.

Delområde Södra Älta centrum

Kvarter bakom skivhusen

Bakom de tre skivhusen vid Oxelvägen föreslås nya bostadshus byggas i kanten av parken. En ny gata dras fram för att möjliggöra angöring till de nya bostäderna. Tanken är att öka tryggheten i parken genom att omge den med bostäder, i stället för dagens situation då den ligger på en utpräglad baksida och är svår att hitta för andra än de som bor i de närmaste bostadshusen. En del av parkens yta tas i anspråk för de föreslagna bostäderna men den del av parken som finns kvar kan rustas upp och förändras. Även detta område är utsatt för visst buller från Tyresövägen vilket kommer att behöva hanteras.

Kvarter vid södra Stensö

Bensinstationen i korsningen Ältavägen/Oxelvägen föreslås flyttas till södra sidan av Ältavägen. Detta frigör mark för två nya bostadskvarter dels på ytan där bensinstationen ligger idag och dels på parkeringsplatsen norr om den. Bebyggelse föreslås också vid Ältavägen på östra sidan av Ältabergsvägen. Sammantaget kommer denna bebyggelse att fungera som Ältas port för de som kommer hit från Tyresövägen. Precis som på parkeringsdäcken som föreslås bebyggas vid Älta centrum så kommer



Perspektiv norrut längs Oxelvägen. Gatan kantas på ena sidan av bostadskvarter med möjlighet till butikslokaler i bottenvåningen.

exploatören att behöva ersätta de parkeringsplatser som försvinner här. En ny lokalisering för den infartsparkering som idag ligger söder om Ältavägen kommer att behöva sökas i närområdet, till exempel direkt söder om det föreslagna läget för bensinstationen. Delar av området söder om Ältavägen tillhör dock Stockholms stad. Fortsatt arbete måste ske i samråd med Stockholms stad.



Plan över delområde Södra Älta centrum. Skala 1:3000

Delområde Fläderparken

Kvarter vid Fläderparken

Strandparksskolan föreslås rivas och ersättas av två kvarter med bostäder. De får ett fint läge nära centrum och med utsikt över en skogsbacke och Ältasjön. Området är delvis utsatt för buller från Tyresövägen och i det fortsatta arbetet behöver det utredas vilka åtgärder, till exempel tyst sida eller bullerskydd vid vägen, som behövs för att skapa bra boendemiljöer. Närmast Oxelvägen föreslås en förskola som kan byggas på med bostäder.



Perspektiv västerut mot Fläderparken och föreslagen bebyggelse. Till höger syns föreslagen förskola med gård.



Plan över delområde Fläderparken. Skala 1:3000

Delområde Våtmarken

Kvarter vid våtmarken

Våtmarken öster om Ältavägen i norra delen av programområdet som har höga naturvärden och en mycket viktig funktion för dagvattnenhanteringen lämnas orörd. Eventuellt kan en spång byggas genom den för att göra den mer tillgänglig. Söder om våtmarken föreslås cirka 25 radhus samt en förskola.



Plan över delområde Våtmarken. Skala 1:3000

GESTALTNINGSPRINCIPER OCH RIKTLINJER FÖR NY BEBYGGELSE

Ett antal principer föreslås gälla för all ny bebyggelse i området:

Aktiva/öppna bottenvåningar

Alla byggnader ska ha sina entréer mot en gata eller ett torg. Lokaler i gatuplan ska innehålla butikslokaler/kontor eller där så inte bedöms möjligt eller lämpligt, lokaler som inte är känsliga för insyn. Strävan ska vara att hålla bottenvåningarna så öppna som möjligt och utnyttja den indirekta belysningen från butikerna. Syftet med detta är att göra stadsmiljön tilltalande och upplevelserik, trygg och säker samt att undvika att den nya bebyggelsen uppfattas som sluten.

Variation och form

Det är viktigt att eftersträva variation i den nya bebyggelsen. Detta gäller färg, material, skala, storlek, fönstersättning, taklandskap med mera. Gestaltung och formspråk kan med fördel vara nutida för att skapa en tydlig årsring. Arkitektoniska referenser till 1960-tals arkitekturen kan dock vara en fördel för att binda samman området.

Bebygelsens höjd

Generellt ska höden på ny bebyggelse vara mellan fyra och sex våningar, beroende på omgivningen. Vid de smalare gatorna är det lämpligt att tillämpa den lägre höden medan det vid parker och bredare gator kan vara möjligt att bygga högre. Hänsyn måste tas till ljusförhållanden och till de unika förutsättningarna på varje plats. I kommande detaljplanearbeten får det utredas om enstaka byggnader med fler än sex våningar kan vara lämpliga på väl utvalda platser inom programområdet.

Kulturhistoriska värden

I kommande detaljplaner ska behovet av lämpliga hänsyns-, varsamhets- och/eller skyddsbestämmelser utredas för att skydda de kulturhistoriskt intressanta skivhusen.

Parkering

Varje kvarters parkeringsbehov ska lösas på egen mark, vilket i de allra flesta fall innebär parkering i garage under bebyggelsen.



Vy från Nya Älta torg norrut mot stråket till Stadsparken. Till vänster syns det befintliga höghuset med äldreboende. Bebyggelsen har lokaler i gatuplan som öppnar upp mot omgivande gator och torg.

SERVICE OCH HANDEL

Förskolor och skolor

Förslaget innehåller cirka 1400 nya bostäder, vilket innebär ett behov av cirka 15 nya förskoleavdelningar. En del av bebyggelsen föreslås ske på mark där det idag ligger förskolor. Detta gäller Inspiras förskola, Strandparken, Almdungen och Sjöängen. De har sammanlagt cirka 16 avdelningar. När hela förslaget är genomfört finns alltså ett behov av att tillföra 31 förskoleavdelningar. För att täcka behovet ingår därför 4 förskolor om vardera cirka 8 avdelningar i förslaget.

De fyra platser där förskolor föreslås placeras är:

- Öster om Ältavägen, söder om våtmarken: Här finns goda möjligheter till en fin utedräkt. Läget är strategiskt vid Ältavägen. En gård som är skyddad från buller och andra miljöstörningar kan skapas öster om byggnaden om den läggs nära vägen.
- Vid Oxelvägen nära parken bakom skivhusen: Här finns fina möjligheter till en bra utedräkt med direkt tillgänglighet till natur och park, liksom till centrum och kollektivtrafik.

Översikt skolor och förskolor:

Skola

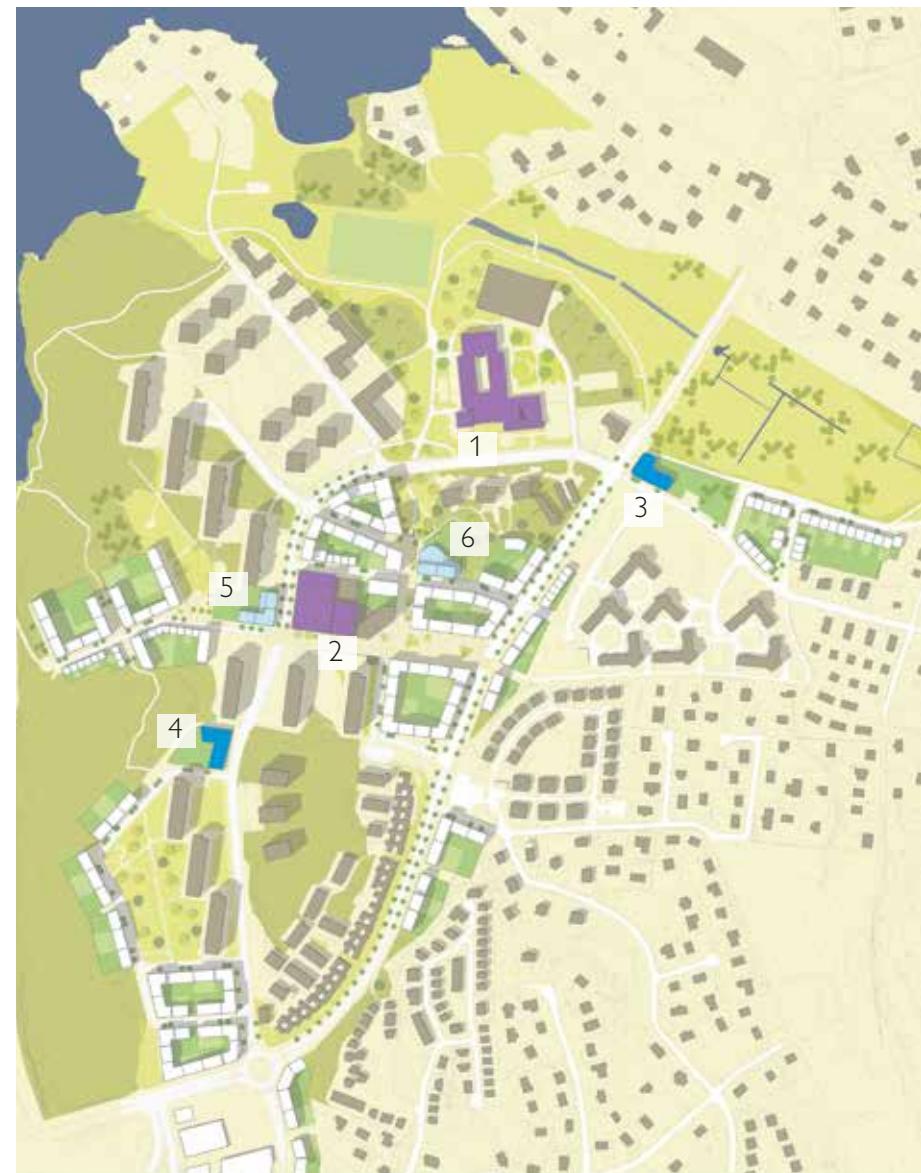
1. Stavsborgsskolan, möjlig att bygga ut
2. Nuvarande centrumbyggnaden, möjlig plats för skola

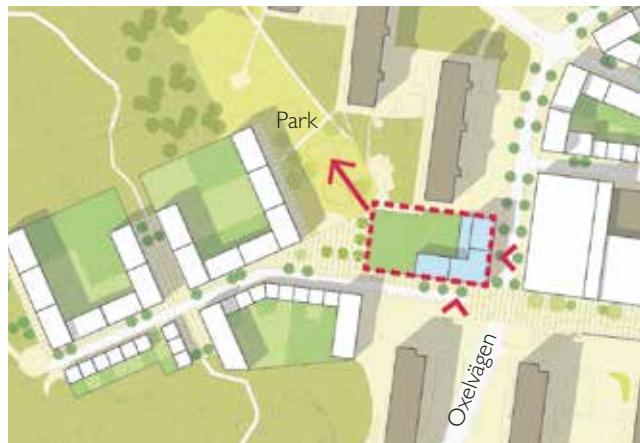
Förskola

3. Förskola öster om Ältavägen, söder om våtmarken
4. Förskola vid Oxelvägen nära parken bakom skivhusen

Bostäder med förskola i bv

5. Förskola vid Oxelvägen nära Ältas centrum
6. Förskola vid stadsparken i centrumområdet





Princip för placering av förskolor: Med entré från gata, med skyddad gård, och med närhet till park.

- Vid Oxelvägen nära Älta centrum: Här föreslås en förskola, som skulle kunna byggas på med några våningar bostäder. Även här finns fina möjligheter till en bra utemiljö med direkt tillgänglighet till natur och park, liksom till centrum och kollektivtrafik.
- Vid stadsparken i centrumområdet: Denna förskola skulle kunna byggas på med några våningar bostäder. Den kommer att få ett bra läge direkt vid parken, som delvis hägnas in och blir förskolegård. Boende i centrumområdet får ett kort gångavstånd till förskolan.

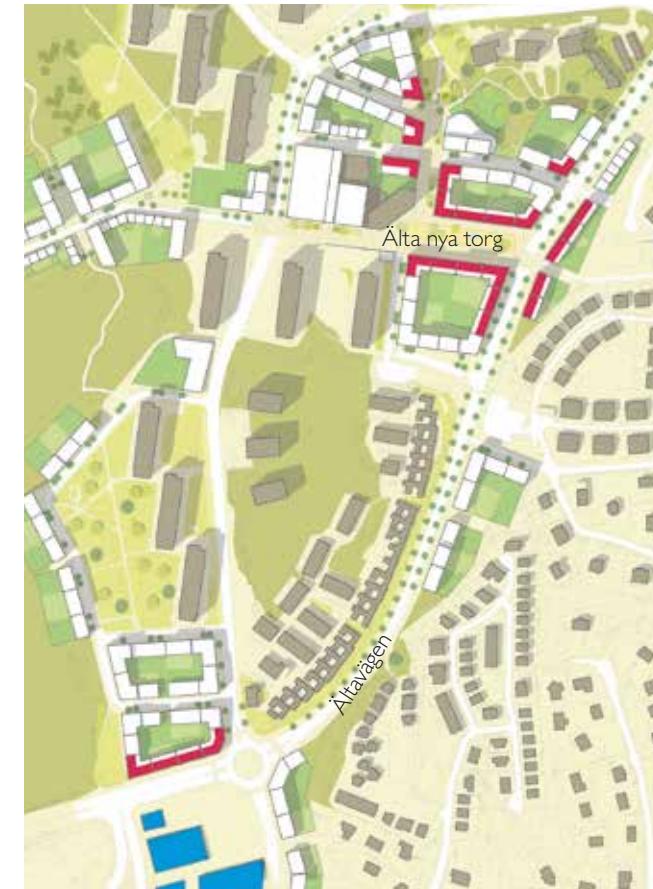
Utöver dessa fyra föreslagna förskolor kan ytterligare enheter behövas beroende på tillfälliga ”toppar” som

uppstår då speciellt många barn föds eller flyttar in vissa år. Detta kan hanteras genom att nya skollokaler i Stavsborgsskolan utformas flexibelt så att de under perioder kan fungera som förskola.

Den tillkommande bebyggelsen medför ett behov av cirka 600 nya grundskoleplatser. Förslaget bygger på en omflyttning av skolorna i området. Strandparksskolan föreslås rivas för att ta till vara de goda förutsättningarna att skapa en fin boendemiljö på platsen. Det är möjligt att skapa skolplatser i nuvarande centrumbyggnaden och att bygga ut Stavsborgsskolan.

HANDEL

Förslaget utgår ifrån antagandet att handeln i Älta centrum behöver omstruktureras för att kunna bli livskraftig. Butikslokalerna i förslaget har placerats så att de vänder sig utåt mot torget och ansluter till områdets huvudsakliga stråk för gående. Detta gör att det nya centrumet är fokuserat runt gatu- och torgmiljöer utomhus i stället för som idag, relativt introvert, och avsikten är att det ska upplevas som en central miljö i en småstad. En annan viktig utgångspunkt för handelns lokalisering har varit att den ska kunna dra nytta av trafikflödet på Ältavägen, Ältas stadsgata. Det föreslagna läget ligger därför i direkt anslutning till Ältavägen och centrumkvarteret blir enkelt nåbart även med bil.



Översikt handelslägen. Rött visar föreslagna lägen där butikentréer vänder sig mot gatan. Blått visar läge för bensinstation och handel.

Utöver centrumkvarteret så bör butikslokaler ordnas längs områdets huvudstråk där så bedöms möjligt.

Bensinstationen i områdets södra del föreslås flyttas till andra sidan Ältavägen, mellan Ältabergsvägen och Tyresövägen. Området mellan Ältabergsvägen och Tyresövägen söder om Ältavägen föreslås utvecklas för handel, dock ej livsmedel.

TRAFIK OCH TEKNIK

Gatustruktur

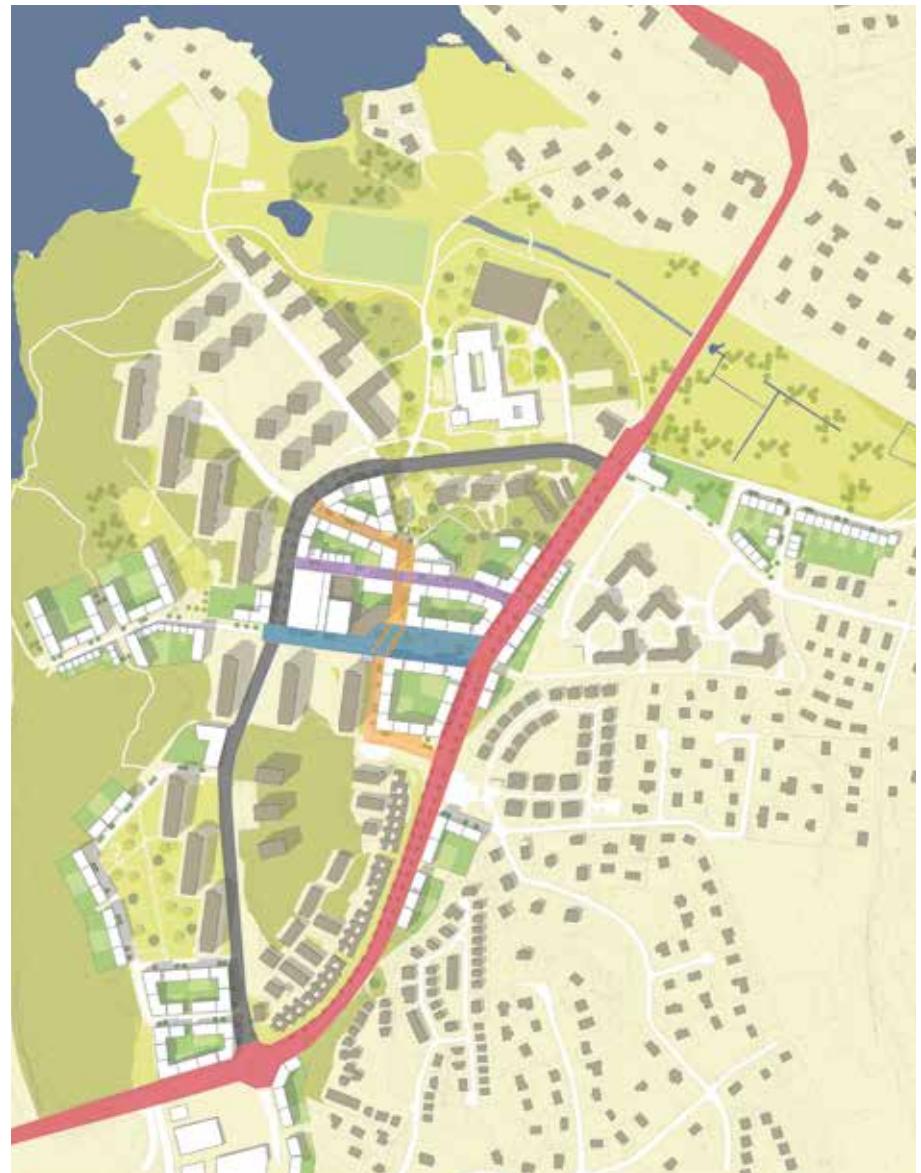
Förslaget utgår från en genomgripande förändring av trafiken i området. Idag finns i princip en huvudgata, Oxelvägen/Almvägen, från vilken det utgår några korta återvändsgator som skolor och bostäder angörs ifrån.

Ältavägen är en genomfartsled utan direktangöring till några fastigheter. Detta är helt i linje med de planeringsideal som var rådande på 60- och 70-talet men passar mindre bra in i en mer stadmässig miljö. Därför föreslås en komplettering med ett betydligt mer finmaskigt gatunät som inte bara är anpassat för biltrafik utan ger stort utrymme för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

För Ältavägen föreslås en radikal ombyggnad, som medför att vägen får en ny roll. Nya Ältavägen blir inte bara huvudväg, utan ska även fungera som sammanhållande stadsgata. Ett stråk som man inte bara passerar utan där man stannar till för att göra ett ärende eller för att komma hem till sin bostad. Trafiken kommer att gå kvar och Ältavägen kommer att behöva utformas så att den kan klara av relativt stora trafikströmmar samtidigt som den fyller de andra funktionerna på ett bra sätt. Trafikmängderna på Ältavägen är betydligt lägre än på många centrala gator i

Översikt gatustruktur:

- Ältavägen
- Oxelvägen/Almvägen
- Ny östvästlig torggata
- Ny östvästlig lokalgata
- Ny nord-sydlig lokalgata (delvis för angöring till centrumkvarteret)



svenska städer vilka lyckats förena dessa funktioner på ett bra sätt.

Längs delar av sträckningen flyttas Ältavägen några meter västerut för att få en rakare sträckning och för att ge bättre plats för bebyggelse på den östra sidan. Vägsektionen inrymmer på delar av sträckan tre körfält där det mittersta är ett fält för vänstersvängande trafik. Detta är nödvändigt för att få en bra framkomlighet. I sektionen ingår också en zon för parkering och trädplantering och trottoarer. Ältavägen, som även är ett regionalt cykelstråk, får en bred dubbelriktad cykelbana på östra sidan. Ombyggnaden av Ältavägen ska ske i samarbete med Trafikverket, som är väghållare för vägen.

Oxelvägen/Almvägen ska byggas om i hela sin sträckning. I princip ska gatan ha samma sektion längs hela sträckan. De lokala förutsättningarna och behoven är dock mycket olika beroende på om det finns bebyggelse direkt vid vägen eller om det finns ett obebyggt sidoområde. Behovet av en trädplantering kan till exempel vara större på de avsnitt där gatans närområde är bebyggt. Detta för att åstadkomma en mjukare och grönare miljö. Bebyggelsen kommer att genomföras i flera etapper och på samma sätt kan Oxelvägen/Almvägens ombyggnad behöva etappindelas. Som princip föreslås en sektion som inrymmer

en körbana som möjliggör busstrafik. Sektionen ska även inrymma gång- och cykelstråk samt zoner för parkering och trädplantering.

För det lokala gatunätet är förändringarna störst i centrumområdet, där ett antal nya och förändrade gator föreslås. Två nya öst-västliga gator föreslås mellan Oxelvägen och Ältavägen. De har olika karaktär. Den södra (blått stråk i bild på motstående sida) är en utveckling av det stråk som redan finns från Oxelvägens gångtunnel, förbi centrum, och fram till Ältavägen via centruminfarten. Idag är stråket bara körbart fram till vändplanen vid centrum. I förslaget byggs en gata hela vägen från Oxelvägen till Ältavägen. Gångtunneln tas bort och en korsning skapas vid Oxelvägen och den nya gatan, som därmed kommer att slutta neråt från Oxelvägen mot den befintliga infarten till centrum. Mellan nuvarande centrum och Ältavägen breddas gatan och övergår till ett torg, Nya Älta torg, där den största delen av ytan är till för fotgängare. Här kommer många att röra sig eftersom stråket samlar ihop många viktiga funktioner, till exempel bostäder, centrumhandel, idrottshall, skola och busshållplatser. Dessutom sammanstrålar många viktiga gångstråk här. I det fortsatta arbetet ska det utredas hur denna del av gatan kan utformas för att göra det möjligt för bil-, gång- och cykeltrafik att samexistera på ett bra sätt. Utformning

och material ska visa att det är gående som prioriteras och att fordon rör sig på de gåendes villkor. Delar av ytan ska kunna användas för tillfälliga ändamål, till exempel uteserveringar och marknader. Korsningen mellan torget och Ältavägen kommer att behöva byggas om.

Det andra öst-västliga stråket ligger norr om det nuvarande centrumet (lila stråk i bild på motstående sida). Detta stråk har en något mer lokal karaktär och ska främst fungera som angöring till bostäder och förskola. Sektionen inrymmer en smal dubbelriktad körbana, gångbanor och en zon för trädplantering och parkering.

Ytterligare en ny gata (orange stråk i bild på motstående sida), föreslås söder om centrumkvarteret, för att möjliggöra angöring och transporter till garaget. Den svänger 90 grader mellan befintliga skivhus och centrumkvarteret och fortsätter i nord-sydlig riktning över torget, där fotgängarna är den viktigaste trafikantgruppen. Vid trappan ner mot stadsparken svänger stråket igen, nu mot väster, och övergår i en gata med samma utformning och sektion som gatan norr om nuvarande centrumbyggnad.

Leveranser till centrumkvarteret föreslås i huvudsak ske via underliggande garage. Leveranser kommer även behöva ske via torggatan och anslutande lokalgator. I

kommande detaljplanearbeten ska detta studeras vidare utifrån tillgänglighet och trafiksäkerhet.

Gång och cykel

Vid ombyggnation av Ältavägen förbi Ältas centrum ska de krav och riktlinjer som nämns i den regionala cykelplanen och i Nackas cykelstrategi tillgodoses.

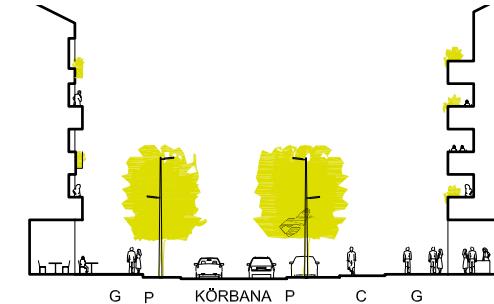
Ett syfte med programmet är att skapa underlag för ett mer stadsmässigt samhälle med ökad köptrohet och mer av lokala verksamheter. En del för att nå detta mål är att stärka stråken mot centrum. Det handlar om att från Älta som helhet på olika sätt tydliggöra riktningen mot Nya Älta torg på separata gång- och cykelvägar och längs gator. Fler skall uppfatta det som naturligt att gå och cykla till sitt centrum och att till exempel ta bussen därifrån.

Cykelvägen för pendling längs Ältavägen är ett regionalt anspråk. Dagens friliggande gång- och cykelbana på Ältavägens östra sida behålls i Ältavägens nya sektion. Utökad skolverksamhet vid Stavsborgsskolan, avvecklingen av Strandparksskolan samt möjligheten till skolverksamhet i befintlig centrumbyggnad förändrar skolvägar och passager av gator vilket ska beaktas i det fortsatta arbetet. Utrymme för cykeluppställning måste beaktas vid alla målpunkter.

Kollektivtrafik

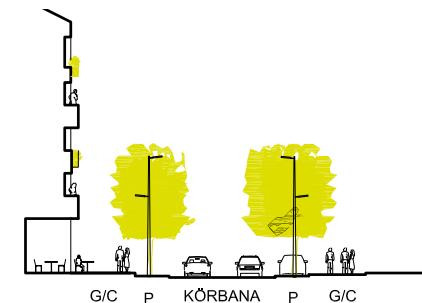
Idag går det bussar från Älta främst till Slussen och Gullmarsplan, men det finns även linjer mot till exempel centrala Nacka och Tyresö. Den nya tunnelbanelinje som planeras från Kungsträdgården till centrala Nacka kommer troligen att påverka busstrafiken på så sätt att trafiken mot Slussen, som ansluter till tunnelbanan vid Sickla, ökar i betydelse.

Lokalt i området går idag bussar bara på Oxelvägen/Almvägen. Det går inga busslinjer på Ältavägen söder om korsningen med Almvägen. Programmets fokus på utveckling och förändring av Ältavägen, med ett stort antal bostäder och även kommersiell service belägen vid eller mycket nära vägen, gör att det är motiverat att i framtiden trafikera Ältavägen med buss. Samtidigt bor det många mäniskor längs Oxelvägen/Almvägen som skulle få långt till hållplatserna om all trafik skulle flyttas till Ältavägen. Det finns flera tänkbara lösningar, som till exempel att Slussenbussarna kör Ältavägen och Gullmarsplansbussarna Oxelvägen/Almvägen eller tvärtom. Ytterligare en faktor är att om ytan sydost om korsningen Ältavägen/Ältabergsvägen, som idag används för vändning och tidsreglering för bussar, bebyggs försvinner en nödvändig vändmöjlighet för bussen. I framtiden skulle bussarna till exempel kunna vända i den planerade cirkulationsplatsen

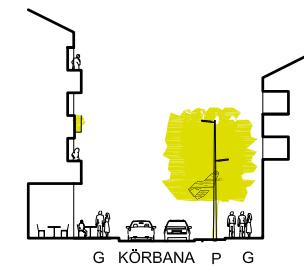


Gatusektion för Ältavägen.

G står för gångbana, C för cykelbana och P för parkering som kombineras med trädplantering.



Gatusektion för Oxelvägen.



Gatusektion för lokalgata.

vid korsningen Oxelvägen/Ältavägen (Ekstubben). I det fortsatta arbetet kommer lämpliga linjedragningar och övriga väsentliga frågor för kollektivtrafiken studeras i samarbete med Trafikförvaltningen.

Parkering

För nya bostäder i flerbostadshus i området föreslås, i linje med kommunens rekommendationer, ett parkeringstal på 0,9 bilplatser per lägenhet. Dessa parkeringsplatser ska byggas på egen mark, vilket i de allra flesta fall innebär i garage under husen. En mindre del av dessa, högst 0,1 bilplatser, är för besökare och föreslås placeras på gatumark.

Parkeringsanläggningarna i centrumkvarteret ska täcka in flera behov i både de nya och gamla centrumhusen. Bland dessa finns handel, idrottshall, skola, bibliotek, vårdcentral, kulturhus, kontor med mera. Det sammanlagda parkeringsbehovet för dessa verksamheter har beräknats till cirka 260 platser. Dessa ska främst ordnas under centrumkvarteret.

Den kanske största frågan vad gäller parkering är de platser som boende i området idag hyr av Wallenstam i/på de parkeringsdäck/markparkeringar som föreslås rivas och bebyggas med kvarter med blandat innehåll. Parkeringsfrågan ska studeras vidare i det fortsatta planarbetet. Den första åtgärden för att lösa denna fråga kommer att bli

att se över det egentliga behovet och att föra diskussioner med de bostadsrättföreningar och andra boende som hyr platserna. Vidare kan lösningar sökas närmare de aktuella bostäderna i mindre parkeringsanläggningar eller som en del av de bostadsprojekt som ingår i förslaget. Det skulle till exempel kunna handla om att bygga en extra garagevåning under ett bostadshus. Det återstående parkeringsbehovet kommer att behöva fyllas genom att ytterligare parkeringsplatser byggs i garage under de kvarter som ersätter parkeringsdäcken vid centrum.

Avfallshantering

Avfall från nya bostäder och verksamheter förutsätts i de flesta fall hämtas från omgivande gator. Ett undantag är det föreslagna centrumkvarteret, där lastning och lossning ska ske från garaget.

I kommande detaljplaner ska mark reserveras för ett antal återvinningsstationer. Lämpliga platser kan vara söder om centrum, vid infarten till garaget, eller i närheten av korsningen Oxelvägen/Ältavägen.

Teknisk försörjning

Programförslaget innebär flytt av befintlig huvudvattenledning till Nacka och Värmdö för att frigöra exploateringsytor. Huvudvattenledningen föreslås få en ny sträckning inom programområdet. Övrigt lokalt befintligt vatten- och spillvattennät inom programområdet nyttjas alternativt läggs om. Dagvatten tas omhand lokalt med fördröjning och rening innan det når recipienten.

Kanalisation för el och media kommer att behöva ses över i det fortsatta detaljplanarbetet. Ny bebyggelse föreslås anslutas till befintligt fjärrvärmennät.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

PROGRAMOMRÅDET

Programområdet begränsas i stort av Ältavägen, Tyresövägen, Ältasjön och bostadsbebyggelsen norr om det öst-västliga grönstråket i norr. För att kunna ta ett samlat grepp om miljön utmed Ältavägen ingår även obebyggda områden som angränsar till vägen i öster, bland annat fortsättningen österut av ovan nämnda grönstråk.

Som en följd av planprogrammet från 2004 har tre nya detaljplaner i området vunnit laga kraft, nämligen detaljplanerna för Stensövägen och Stensö udde samt detaljplanen för tre bostadshus i anslutning till den tidigare panncentralen på Oxelvägen. Dessa områden ingår i programområdet men inga förändringar föreslås inom dessa områden.

I mitten av programområdet ligger Älta centrum. Runt centrumbyggnaden finns bostäder i form av hyresrätter, bostadsrätter och radhus. Inom programområdet ligger även Stavsborgsskolan, före detta Strandparksskolan, ett antal förskolor, två kyrkor, Älta ishall, en bensinstation samt grönområden och stränder.

MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Största delen av marken inom programområdet ägs av Nacka kommun. Detta gäller bland annat grönområden,



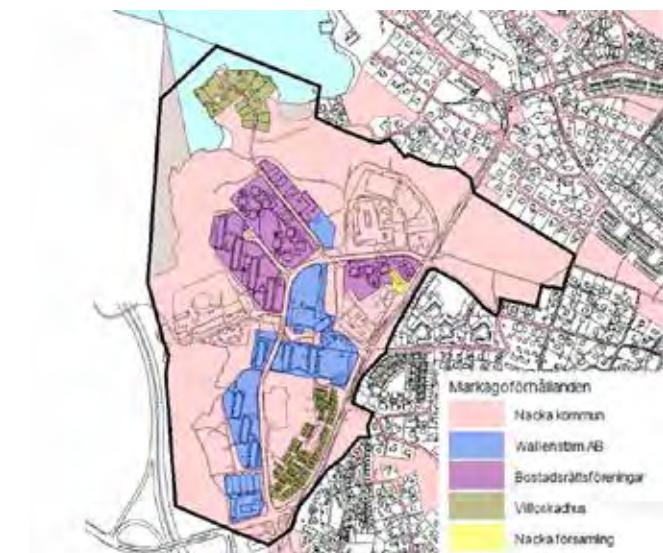
Programområdets avgränsning. Steckade linjer visar de detaljplaner som gjorts till följd av programmet från 2004.

skolområden samt vägar. Wallenstam äger centrumanläggningen inklusive höghuset samt parkeringsytorna. Wallenstam äger även tre skivhus i anslutning till Älta centrum, skivhusen i anslutning till bensinstationen och de nybyggda hyresrätterna vid Stensövägen. Tomten vid

den tidigare panncentralen ägs av Nacka kommun men upplåts med tomträtt till Wallenstam. Övriga flerbostadshus ägs av olika bostadsrättsföreningar. Andra markägare är Nacka församling samt enskilda fastighetsägare. Marken där Allianskyrkan ligger ägs av Nacka kommun men upplåts med tomträtt till Älta frikyrkoförsamling.

REGIONALT PERSPEKTIV

I Stockholmsregionens regionala utvecklingsplan, RUFS



Markägare inom programområdet.

2010, anges Älta som ”Övrig regional stadsbygd”, vilken har lägre tillgänglighet till kollektivtrafik. Bebyggelsen inom dessa områden bör få en täthet och omfattning som ger förutsättningar för kollektivtrafikförsörjning och effektiv energiförsörjning. Allmänhetens tillgång till stränder bör särskilt uppmärksamas.

NACKAS ÖVERSIKTSPLAN

Nackas översiksplan ”Hållbar framtid i Nacka” antogs i juni 2012. Programområdet omfattar det utvecklingsområde som i översiksplanen går under namnet Stensö – Älta centrum. Området betecknas som medeltät stadsbebyggelse, vilket karakteriseras av en relativt tät bebyggelse och en blandning av funktioner. Den huvudsakliga höjden för ny bebyggelse är mellan två och sex våningar, dock med möjlighet för högre höjd i vissa lägen.

I översiksplanen anges att befintlig bebyggelsestruktur i huvudsak bör behållas, men att förtätning är lämplig i flera delar. Ny bostadsbebyggelse och nya arbetsplatser medför behov av utbyggd service. Översiksplanen anger att nya förskoleplatser, fler grundskoleplatser, lekplatser och nya idrottsanläggningar bör planeras in. Möjligheten att utveckla strandpromenaderna längs sjön bör utredas och det bör tydliggöras vad som är allmän plats runt sjön.

En av fyra stadsbyggnadsstrategier i översiksplanen är att utveckla lokala centra och deras omgivning. För att ett lokalt centrum ska fungera som en levande knutpunkt behövs en tätare stadsmiljö med typisk blandning av bostäder, verksamheter och aktiviteter. I alla lokala centra ska därför åtgärder genomföras för att främja mötesplatser och för att komplettera med funktioner som saknas. Kommunen ska även verka för att lokala centra blir attraktiva för befintliga företag och nya arbetsplatsetableringar. För att genomföra strategin ska det ske en omvandling av Älta centrum. Programarbetet är ett första steg i denna omvandling.



GRÖNSTRUKTURPROGRAM

I kommunens grönstrukturprogram anges att grönstråket i programområdets norra del har rekreativa värden, vilka definieras som bostadsnära grönytor av betydelse. Vidare anges att Ältasjön har stort rekreativt värde, men att tillgängligheten skulle kunna förbättras med en strandpromenad och att det bör tydliggöras vad som är allmän plats runt sjön.

KULTURMILJÖ

I kommunens kulturmiljöprogram utpekas flerbostadsområdet Stensö som ett område av lokalt intresse för kulturmiljövården. Området, som uppfördes 1964-1967, består av tio åttavåningsskvihus, samt en intilliggande skola. Skivhusen har ritats av arkitekterna Fritz Jaenecke och Sten Samuelsson.

Skivhusen i Älta har ett högt kulturhistoriskt värde tack vare deras tidstypiska karaktärsegenskaper avseende arkitektur och stadsplaneideal. Typiskt för perioden är trafiksepareringen, den öppna planstrukturen, de mellanliggande grönytorna, den stora skalan och skivhus placerade i mindre grupper. Utgångspunkten för en utveckling av området är de värden, kvalitéer och strategier som är definierade i kulturmiljöprogrammet. Detta innebär att områdets grundstruktur med fristående

skivhus placerade i mindre grupper med mellanliggande grönytor behålls. Eventuella komplementbyggnader inordnas i denna struktur och anpassas i volym och utförande till bostadsbebyggelsens karaktär. Obebryggt mark mellan husen bör bevaras.

Bebyggelsemiljön saknar skydd i gällande detaljplan, men bör enligt kulturmiljöprogrammet förses med detta när nya detaljplaner tas fram. Planarbetet ska säkra att byggnadernas enhetliga arkitektur och tidstypiska drag respekteras, liksom att ändringar utförs varsamt och anpassas till befintlig byggnads karaktärsdrag. Eventuella tillägg samordnas och ges en enhetlig utformning.

Riksintressen och strandskydd

Väg 229 (Tyresövägen) väster om programområdet är av riksintresse för kommunikationer. Tyresövägen påverkar programmet genom buller och andra miljöfrågor. Programförslaget kan komma att beröra Tyresövägen beroende på vilka bullerskyddsåtgärder som blir aktuella.

Strandskydd gäller, med vissa undantag, 100 meter från Ältasjön både i vattnet och på land.

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 och Wallenstam har beslutat att under processen fokusera på följande fyra målområden med ambitionen att nå ett mer långsiktigt hållbart Älta. Dessa hållbarhetsmål har arbetats in i programmet och genomsyrar programmets mål och vision:

- **Skapa rum för verksamheter, bebyggelse och mötesplatser:** Programområdet med dess tillgång på service, utbildning, handel och kultur har en viktig funktion i Älta. För att området ska kunna fungera som en samlingsplats för hela Älta är det viktigt att denna blandning av funktioner utvecklas och att tillgången på attraktiva mötesplatser och utomhusmiljöer förbättras. Ett rikt och blandat utbud av bostäder är av stor betydelse för att få en sådan utveckling.
- **En levande kulturmiljö:** Delar av området är utpekat som kulturhistoriskt värdefullt. Kvaliteterna i den befintliga miljön ska respekteras samtidigt som området förtätas. Vid utformning av både ny bebyggelsestruktur och nya byggnader ska hänsyn tas till befintlig kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

- **Nära skola, fritid, idrott och kultur:** I programområdet finns för hela Älta viktiga verksamheter som rör idrott, fritid, kultur och skolor/förskolor. Det är av stor betydelse att dessa funktioner kan utvecklas i området, samt placeras och utformas så att synergierffekter kan uppstå mellan dem. Tillgängligheten och möjligheten att ta sig till verksamheterna på trygga och säkra vägar behöver också uppmärksammars.
- **Nära grön- och vattenområden:** Älta har stora värden kopplade till grön- och vattenområden. För både rekreation och naturvärden är det viktigt att ta hänsyn till och utveckla befintlig grönstruktur. Tillgången och tillgängligheten till grönområden och stränder ska särskilt prioriteras i programarbetet. Villkoren för djur- och växtliv ska också bevakas.

Dagvattenpolicy

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

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

GÄLLANDE PLANER

För området gäller ett femtontal olika detaljplaner från början av 1960-talet och framåt. Huvuddelen av områ-



Kartan visar en översikt över gällande detaljplaner. Streckade linjer visar de detaljplaner som gjorts till följd av programmet från 2004.

det är planlagt under 1960-talet. En tanke med planeringen var att skapa förutsättningar för ett mer utvecklat centrum, vilket motiverat en koncentration av bebyggelse i detta område. Tre nya detaljplaner med kompletterade bostadsbebyggelse har tagits fram i enlighet med planprogrammet från 2004.

PARALLELLA PROJEKT

Utbyggnaden av bostäder i Södra Hedvigslund, planeringen för nya bostäder i Ältadalen och utbyggnaden av Ältabergs verksamhetsområde påverkar programområdet bland annat med avseende på skolor, serviceunderlag och trafikalstring.

NATUR

Programområdet utgörs av ett typiskt sprickdalslandskap med tidigare uppodlade dalgångar kantade av moränslutningar med barr- och blandskog. De högst belägna delarna av området består av tallskogsbevuxna hällmarker med gammal skog. Vegetationen i området är starkt präglad av det senaste seklets mänskliga aktiviteter.

Området är välförsett med friytor med olika funktion och karaktär. Ungefär hälften av grönytorna utgörs av skog eller naturlika planteringar medan övrig mark består av mer öppna gräsytor samt olika park- och idrotts-

anläggningar. De större sammanhängande skogsområdena återfinns främst i programområdets västra del som gränsar mot Ältasjön och Tyresövägen. De norra områdena domineras av öppen mark i form av parkmark med både ängar och gräsmattor med diverse lövträd och fruktträd.

Ältasjön

Programområdet gränsar till Ältasjön som har stort rekreativs- och naturvärde. Sjön används bland annat för bad och fiske och är dessutom en bra fågelsjö med ett stort antal häckande och rastande arter. Vegetationen runt sjön är kraftig med bland annat vass och kaveldun.

Ältasjön är en del av ett system med flera sjöar där Söderbysjön och Dammtorpsjön ligger inom Natura 2000 område. Vattnet rinner slutligen ut i Strömmen via Järlasjön. På grund av låg kapacitet i vissa snitt nedströms är områdets möjligheter att hantera stora dagvattenflöden begränsat. Det är därför viktigt att säkerställa att programområdet, i samband med kraftiga regn i framtiden, kan klara de ökande vattenmängder som förväntas till följd av klimatförändringar, utan att sjön påverkas negativt.

Älta våtmark

Öster om Ältavägen ligger Älta våtmark. Våtmarken har en viktig funktion samt för den biologiska mångfalden

för renig och fördräjning av dagvatten innan det rinner ut i Ältasjön. Ingen detaljerad naturvärdesinventering har ännu gjorts, men bör göras i det fortsatta arbetet. Inventeringen bör göras under perioden maj-augusti, då den biologiska aktiviteten i våtmarken är som störst.

Kring våtmarken finns Älta gårds torrläggningsföretag från 1932. Inom kommande detaljplanearbete bör det utredas om torrläggningsföretaget fyller någon funktion med tanke på dagens situation. Om dikningsföretaget inte längre fyller någon funktion är det lämpligt att begära att länsstyrelsen upphäver torrläggningsföretaget.

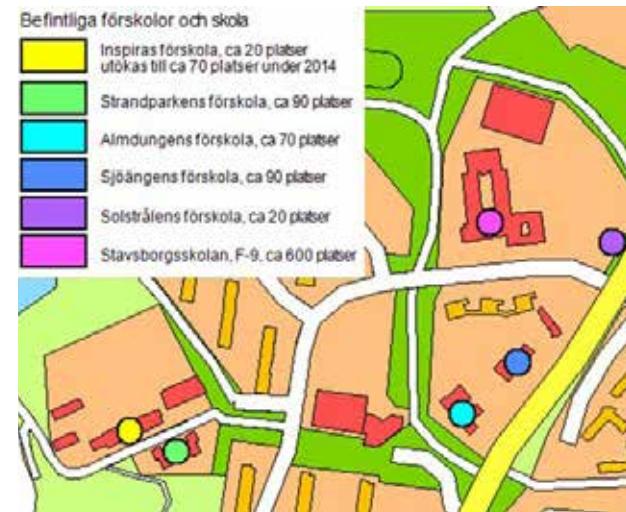
FRILUFTSLIV

Möjligheterna till ett aktivt friluftsliv är mycket goda för Ältaborna. Närheten till Ältasjön och dess stränder med både sommar- och vinteraktiviteter som bad, promenad slingor och skridskoåkning är en stor kvalité. Inom kort avstånd finns även flera naturreservat, friluftsområdet Hellasgården och det enskilt ägda Erstavik som ger goda möjligheter till motion och trevliga naturupplevelser. Stråken ut till dessa naturområden och även gångstråket runt Ältasjön kan dock förstärkas och tydliggöras.

Möjligheten till anordnad och spontan idrott är också god inom programområdet. I anslutning till Stavsborgs-

skolan ligger Älta ishall. Väster om ishallen ligger en ny konstgräsplan. Strax norr om programområdet ligger Älta IP med fotbollsplaner, bad och tennishall. Önskemål finns sedan länge om en idrottshall i området och detta önskemål har återkommit under de dialogmöten och workshops som hölls i programarbetets inledningsskede.

I anslutning till badplatsen och naturmarken i västra delen av programområdet ligger en större allmän lekplats. Lekplatser finns även i anslutning till flerbostadshusens och radhusens gårdar.



Kartan visar befintliga förskolor och skola inom programområdet

Idag saknas naturliga mötesplatser/träffpunkter i form av torg eller mer iordningställd parkmiljö.

SKOLA OCH FÖRSKOLA

Inom programområdet ligger Stavsborgsskolan som har cirka 600 elever från förskoleklass till årskurs 9. I området finns även fem förskolor, Almdungens förskola, Strandparkens förskola, Sjöängens förskola, Solsträlens förskola och Inspiras förskola. Totalt finns i dagsläget plats för drygt 300 förskolebarn.

SERVICE/HANDEL

Älta centrum, som byggdes i mitten av 1960-talet, är ett typiskt förortscentrum i två plan samt källare. Idag har centrumet stor konkurrens bland annat från Tyresö centrum, Sickla Köpkvarter och Nacka Forum. Centrumet, som byggdes om på 1970-talet, är utformat som ett inomhuscentrum med huvudentrén i det nedre planet i anslutning till en bilfri torgyta. En sekundär entré i det övre planet är den närmsta för dem som kommer med bil. Entrén ligger dock på ett annat plan än ICA-butiken och övrig handel som främst är lokaliseras till nedre planet. I anslutning till Älta centrum finns tillräckligt med parkeringsplatser, men flertalet platser är placerade för långt ifrån handeln eller i fel plan för att vara funktionella.

Förutom ovan nämnda ICA-butik, som är av typen ICA-nära, består utbudet i dagens centrum bland annat av bibliotek, vårdcentral, apotek, tobaksaffär, blomsteraffär, frisör, restauranger/café och en mäklarfirma. I centrumet finns även Älta fritidsgård, Älta kulturknut, ett gym och ett särskilt boende för äldre.

Från en kommersiell synpunkt är livsmedelshandeln viktigast i ett lokalt centrum. Ursprungligen fanns både en Konsumbutik och en ICA-butik i Älta centrum. Konsumbutiken har dock sedan länge flyttat till Älta gård, norr om programområdet, vilket minskat centrumets utbud. Vid Älta gård finns även en pizzeria samt ett gatukök med kioskdel. Det finns även ett visst dagligvaruutbud i Statoilmacken i programområdets södra del.

För att centrumet ska ges bättre möjligheter att leva vidare bedöms det vara nödvändigt att se över centrumets placering, utöka kundunderlaget och optimera tillgänglighet till centrumet för både gående, bussresenärer och besökare som kommer med bil.

Befintliga gång- och cykelvägar samt övergångsställen

KOMMUNIKATION OCH VÄGNÄT

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelvägnätet kan delas in i två huvudtyper, ett regionalt nät för att färdas till Sicklaön, Tyresö/Haninge och Stockholm samt ett gång- och cykelvägnät inom Älta. Gång- och cykelvägnätet är till stor del separerat från biltrafiken. Olika gångstråk förbinder även bebyggelsen med omkringliggande grönområden.



Vid centrum och Stavsborgsskolan korsar gång- och cykelstråken Oxelvägen i separata gång- och cykeltunnlar. I anslutning till radhusområdet finns ett signalreglerat övergångsställe för passage över Oxelvägen. Vid Älta centrum och Almvägen finns signalreglerade övergångsställen för passage över Ältavägen. För passage över Ältavägen vid Oxelvägen/Ältabergsvägen finns endast obevakade övergångsställen.

Programområdet är relativt välförsörjt med gång- och cykelvägar men stråken behöver ses över och stärkas bland annat runt Ältasjön och med kopplingar till områden utanför programområdet på östra sidan av Ältavägen. Den barriär som Ältavägen idag utgör medför att många inte går eller cyklar till centrumområdet, trots att avstånden till många omkringliggande områden medger det.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Älta består idag av busstrafik. Inom programområdet trafikeras Oxelvägen/Almvägen samt norra delen av Ältavägen av busstrafik. Bussarna stannar vid Älta centrum på Almvägen/Oxelvägen men inte på Ältavägen.

Hållplatsen Älta centrum trafikeras av både lokalbussar som går inom kommunen och motorvägsbussar som går direkt in till Stockholm. Bussarna går bland annat till Slussen (linje 401), Gullmarsplan (801, 811, 814, 816), Tyresö centrum (816, 821), Nacka Forum (821, 840), Tyresö strand (814), Handenterminalen (840) och natttrafik (491, 890). Turtätheten för linje 401 är hög under hela dagen medan övriga linjer främst är till för arbetsresor. I rusningstid är många bussar fulla, särskilt de som går till Slussen/Gullmarsplan.



Befintliga busslinjer, karta från slse

Gator

De större vägarna inom programområdet är Ältavägen och Oxelvägen/Almvägen. Ältavägen är genomfartsled med en maxhastighet på 50 km/h medan Almvägen/Oxelvägen är huvudgator med maxhastigheten 30 km/h. Övriga mindre gator har även de 30 km/h som max-hastighet.

Trafikverket är väghållare för Ältavägen (länsväg 260). Oxelvägen/Almvägen, Stensövägen och Flädervägen samt tillfartsvägarna till förskolorna och Stavsborgsskolan sköts av Nacka kommun.

Parkering

Programområdet har idag ett överskott av parkeringsplatser. Parkeringarna koncentreras i huvudsak till tre stora anläggningar som ägs av Wallenstam:

TVå anläggningar med garage och p-däck i anslutning till centrumanläggningen samt en markparkering i anslutning till bensinstationen Statoil.

Idag har de tre stora anläggningarna följande antal p-platser:

- Norr om centrumanläggningen: 216 platser + besöks- och arbetsplatsparkeringar till centrumet
- Sydöst om centrumanläggningen: 339 platser
- Statoilparkeringen: 170 platser

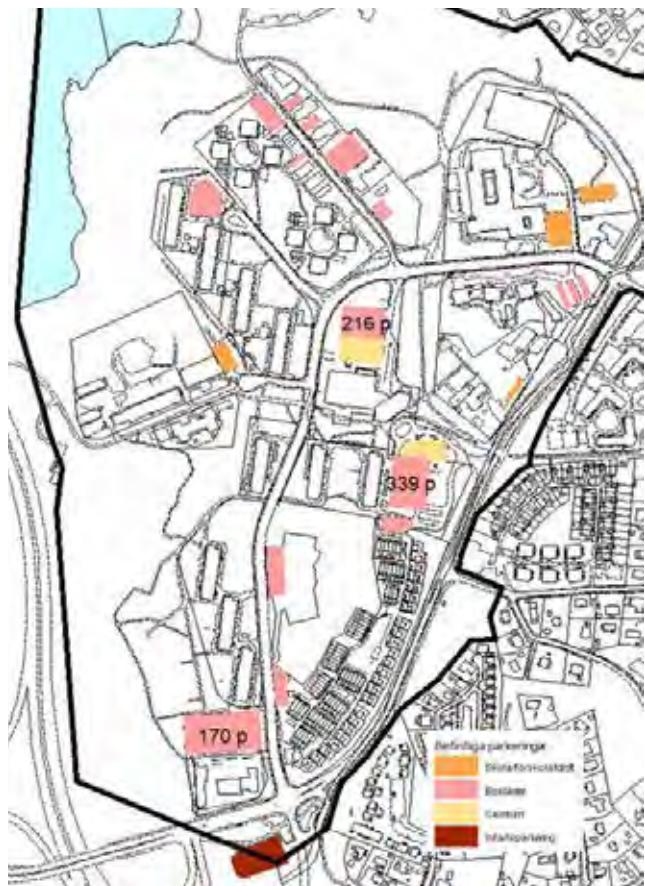
Totalt antal: 725 platser varav cirka 140 är outhynda i dagsläget.

Ovanstående anläggningar nyttjas dels av boende i Wallenstams hyresrädder och dels hyr Wallenstam ut parkeringsplatser till några av bostadsrätsföreningarna i programområdet. Utöver detta har bostadsrätsföreningarna markparkeringar och i vissa fall garage inom respektive fastighet. Småhusområdet i sydöstra delen av området har 48 egna p-platser och hyr dessutom drygt 90 platser av Wallenstam. Villafastigheterna i norra programområdet har sin parkering inom respektive fastighet.

Utöver ovanstående finns uppskattningsvis cirka 80 kantstensparkeringar inom allmän plats som i dagsläget är avgiftsfria. Dessutom finns kundparkeringar till centrumet samt parkeringar till skolan, förskolor och idrottsanläggningar. I programområdets södra del finns en infartsparkering.

Trafikbullen

Delar av programområdet är bullerstört. Bullret kommer dels från trafiken på Ältavägen och Oxelvägen men även trafiken från Tyresövägen påverkar programområdet. Ytterligare bullerstudier är nödvändiga vid planering av ny bebyggelse i dessa delar av programområdet.



Kartan visar befintliga parkeringar/garage inom programområdet. Utöver markerade parkeringar finns allmän parkering längs med gator i området.

Farligt gods

Tyresövägen, som gränsar till programområdet, är primärled för farligt gods. Avfarten till Älta söderifrån från Tyresövägen är en sekundär led för farligt gods.

Förorenad mark

På fastigheterna Älta 24:3 (Statoil Oxelvägen), Älta 10:1 (Emmabergs trädgårdsmästeri vid Stensövägen) och 14:97 (gammal industrieponi på Stavsborgsskolan) finns misstänkt förurenad mark, dessa områden är inte utredda. Förurenings situationen för ytorna öster om Stensövägen utreddes i samband med uppförandet av den nya bebyggelse i detta område.

TEKNISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

Vatten och spillvatten

Kommunala vatten- och spillvattenledningar finns utbyggda utbyggda i området.

En tryckstegringsstation för vatten finns i programområdets sydvästra del. En huvudvattenledning korsar programområdet från tryckstegringsstationen fram till Ältavägen och fortsätter sedan norrut utmed Ältavägen. Huvudvattenledningen är en strategisk del av huvudmatning till Nacka-Värmdö.

Dagvatten

Dagvatten inom området avleds mestadels i täta ledningar mot Ältasjön. I västra delen av centrum och Oxelvägen avrinner dagvattnet till ett födröjnings - och infiltrationsmagasin med bräddning mot Jolleviken i Ältasjön. Den lägre östra delen av centrum samt parkering och del av Ältavägen avrinner mot våtmarken i norra delen av programområdet. En liten del av sydöstra programområdet, Oxelvägen-Ältavägen – Ältabergsvägen samt infarts-parkeringen avrinner mot Flaten och Ältasjöns skärbassäng.

Befintlig våtmark i östra delen av programområdet har en viktig funktion för renig och födröjning av dagvattnet.

El- och värmeförsörjning

Elnätet är utbyggt i området och sköts av Nacka Energi. Fjärrvärme finns utbyggt i området.

Avfall

Återvinningsstationer för bland annat papper, metall och glas finns vid parkeringen i anslutning till Älta centrum samt vid infartsparkeringen söder om Ältavägen. Avfalls hanteringen sker inom respektive flerbostadshus. Radhusområdet har särskilda sophus medan villorna på Stensö udde har enskilda sopkärl.

PROGRAMFÖRSLAGETS KONSEKVENSER

Avsnittet beskriver olika konsekvenser som kan uppkomma då programmet genomförs.

MILJÖKONSEKVENSER

Nedan beskrivs de konsekvenser på miljön som ett genomförande av programmet kan innehåra. Viktiga miljöaspekter som bör beaktas i det fortsatta detaljplane-arbetet identifieras.

Miljöbedömning

Något lagkrav på miljöbedömning (upprättande av miljökonsekvensbeskrivning, MKB) för ett planprogram finns inte. En översiktig bedömning har ändå gjorts.

Projektet innehåller att området förtäts med bostäder och handel för att möjliggöra ett hållbart res- och konsumtionsmönster. Målet med projektet är att stärka lokal handel och verksamheter så att fler ärenden än idag kan göras lokalt i Älta och så att fler lokala resor kan göras till fots eller med cykel. Den föreslagna tätta bebyggelsestrukturen möjliggör ett högt utnyttjande av gemensam infrastruktur som till exempel fjärrvärme. Förslaget strider inte mot Nackas översiksplan.

Inga nya miljöfarliga verksamheter kommer att tillåtas. Där så är nödvändigt kommer förorenad mark att saneras.

Det finns ett antal miljöproblem som kommer att behöva hanteras, som till exempel buller, risk och Ältasjöns vattenkvalitet och dagvattenhantering. Planenheten bedömer dock att dessa är av lokal karaktär och möjliga att hantera och begränsa med hjälp av väl kända tekniker och metoder.

Planenheten gör bedömningen att en utbyggnad av området runt Älta centrum till en tät, varierad stadsdel enligt programförslaget är långsiktigt hållbar. En preliminär bedömning utifrån nuvarande kunskap är därför att genomförandet av programmet inte kommer att medföra en sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i plan- och bygglagen och miljöbalken. Slutliga behovsbedömningar kommer att göras för respektive detaljplan och om nya uppgifter då framkommit kan bedömningen att programmet inte innehåller betydande miljöpåverkan komma att ändras.

Landskapsbild

Områdets bebyggelse uppvisar idag tre vitt skilda karakterer. I de centrala delarna finns 60-talets exploatering Stensö, med massiva huskroppar, fritt placerade i terrängen utan slutna gårdar. I sydöst finns en tät exploatering av radhus och atriumhus och på Stensö udde i norr en gles bebyggelse bestående av mindre villor och fritidshus.

Mellan de olika bebyggelsedelarna finns relativt öppna parkrum, med bevarad naturmark på områdets höjder.

Den föreslagna kompletterande bebyggelsen kommer att utgöra en mellanskala mellan 60-talets storskaliga fler-familjshus och den omkringliggande lägre bebyggelsen. Den föreslagna bebyggelsen kommer att länka samman områdets olika delar och successivt trappa ner våningsantalet mellan den högre och den lägre bebyggelsen.

De öppna och breda gaturummen kommer genom tillskotten att slutas och upplevda bredder minskas. 60-talets stadsplaneideal, ofta med stora huskroppar som utropstecken i landskapet, kommer här genom kompletteringsbebyggelsen delvis förlora sin stringens. Då 60-talets planstruktur med tiden visat sig innehålla en hel del problem beträffande lokalklimat och avsaknaden av mellanskala bedöms fördelarna med den tillkommande bebyggelsen att överväga nackdelarna med landskapsbildsförändringen.

Natur och rekreation

Många ytor i centrala Älta är förhållandevis extensivt utnyttjade. Detta gäller även delar av grönytorna, som skulle kunna ha högre estetiska, rekreativa och biologiska värden. Särskilt värdefulla gröna miljöer är till exempel

våtmarken öster om Ältavägen (biologiskt), stränder och strandnära områden (biologiskt, rekreativt), bollplan och lekytor väster om Stavsborgsskolan (rekreativt), lek och bollplan väster om Oxelvägen-öster om Tyresövägen (rekrektion). Hela Ältasjön är dessutom en stor biologisk, estetisk och rekreativ resurs.

Programförslaget tar i begränsad omfattning i anspråk värdefulla natur- och rekreationsmiljöer. Huvuddelen av den föreslagna bebyggelsen har placerats på redan ianspråktagna mark eller extensivt utnyttjade grönytor. Programförslaget innebär att gröna värden tillförs centrala Älta främst i form av en mängd nya gatuträd men även med ytor med högre rekreativa och estetiska värden än vad som är fallet i dag.

I det fortsatta planarbetet bör naturvärdena närmare studeras, den rekreativa strukturen utvecklas till exempel genom att förbättra tillgängligheten till närliggande större naturområden, tillgången till lek- och spontanidrottsytor bevakas samt, om behov finns, ytterligare stärka betydelsefulla biologiska samband.

Lokalklimat

Jämfört med många andra delar av Nacka, har Älta ett förhållandevis gynnsamt lokalklimat. I det fortsatta

planarbetet bör dock solförhållandena studeras särskilt, utifrån befintlig bebyggelse, planerade mötesplatser och rekreationsytior. Även bebyggelsens påverkan på vindförhållanden bör uppmärksamas, så att inte ogynnsamma vindkorridorer bildas.

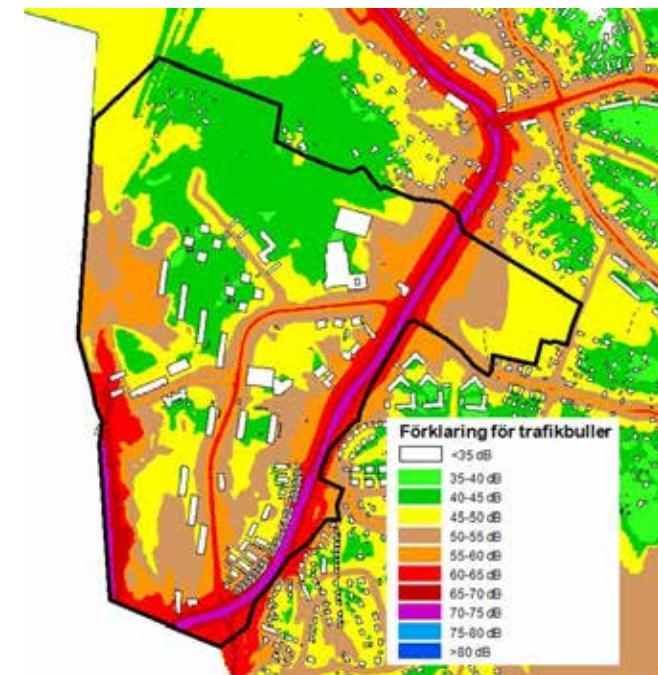
Buller

Området utsätts för trafikbuller huvudsakligen från Tyresövägen och Ältavägen. Kommunens bullerberäkningar visar att redan idag är flera fasader vid Stensö, Ältavägen samt bostäder mot Tyresövägen delvis utsatta för bullernivåer över 55 dB(A). Delar av den nya bebyggelsen som placeras närmare vägarna kommer även den att utsättas för bullernivåer över 55 dB(A) främst vid fasader mot väg.

I de kommande detaljplanearbetena ska bullerfrågan studeras vidare. Frågor som bland annat kommer att studeras är bostädernas placering och utformning med hänsyn till bullersituationen samt eventuell byggnation av bullerdämpande åtgärder såsom bullerskärmar.

Luft

Någon fördjupad studie av luftsituationen i området har i programskedet inte utförts. Med utgångspunkt från den översiktliga kartläggningen av kvävedioxid och partikel-



Ekvivalent bullernivå enligt Nacka kommunens trafikbullerkartering år 2007.

halter som Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund har tagit fram bedöms miljökvalitetsnormen (MKN) för dessa ämnen att klaras till följd av bra ventilationsförhållanden vid vägarna samt att programområdet ligger relativt långt från Tyresövägen. Även MKN för bensen bedöms klaras.

Dagvatten och ytvatten

Vattenmyndigheten för Norra Östersjöns vattendistrikt har beslutat om kvalitetskrav och åtgärder för alla så kallade vattenförekomster i distriket. Det innebär att det har fastställts miljökvalitetsnormer som ska uppnås till år 2015. Dagvatten från området avrinner till Ältasjön som via Söderbysjön, Dammtorpssjön, Järlasjön och Sicklasjön rinner ut i Hammarbysjö (del av vattenförekomsten Strömmen).

Strömmen utgör ett övergångsvatten som gränsar mot Stockholm och har klassificerats som ett kraftigt modifie-



Vattenförekomsten Strömmen, karta från viss.lansstyrelsen.se

rat vatten på grund av den påverkan som följer av hamnverksamheten. Vattenförekomsten har miljöproblem i form av både övergödning och miljögifter. Den ekologiska potentialen är måttlig och den kemiska statusen är satt till uppnår ej god kemisk ytvattenstatus.

Miljökvalitetsnormerna för Strömmen är:

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

Vattendelegationen föreslår att även Ältasjön och nedströms liggande sjöar ska bli vattenförekomst från 2016. Orsaken till att Ältasjön föreslås bli vattenförekomst är att sjön ligger uppströms ett Natura 2000 område. Ältasjön har idag måttlig ekologisk status på grund av övergödning samt uppnår ej kemisk status på grund av för höga halter av kvicksilver och polybromerade difenylestrar (så kallad PBDE som är ett flamskyddsmedel).

För att uppnå en god status i Ältasjön krävs att nuvarande belastning av näringssämnen till sjön reduceras samt att halterna av kvicksilver och PBDE minskar. Även fosforhalterna behöver minska och siktdjupet behöver öka för att nå god ekologisk status.



Ältasjön föreslås som vattenförekomst från 2015, karta från viss.lansstyrelsen.se

En förtäring av området innebär ökade mängder förorenat dagvatten och snabbare avrinning om inte åtgärder vidtas. Klimatförändringarna innebär dessutom att större nederbördsmänger kommer att komma under kortare perioder.

För Ältasjön finns en vattendom från 1979-12-20, där sjöns nivåer är reglerade. En snabbare tillrinning till sjön får inte innebära att de vattennivåer som anges i domen inte kan innehållas.

Dagvattenutredning

Med utgångspunkt från ovanstående förutsättningar har en dagvattenutredning tagits fram (Dagvattenutredning för planprogram Älta centrum, Sweco Environment AB, 2014-02-17). Målet med utredningen har varit att belysa vad som krävs för att bevara vattenbalansen till Ältasjön så att nivån i sjön inte påverkas samt att exploateringen inte påverkar sjöns vattenkvalité negativt. Utredningen har kommit fram till ett antal lösningar på hur dagvattnet kan hanteras utifrån Nacka kommuns dagvattenpolicy.

Dagvattenutredningen redovisar beräkningar av föroreningsbelastning samt flödesberäkningar före och efter exploateringen. Av utredningar framgår att för en del av programområdet, avrinningsområde 1, överskrider belastningen av vissa föroreningar redan idag de riktvärden som finns för utsläpp av dagvatten och att halterna ökar något efter exploateringen.

För att klara riktvärdena föreslås en lösning i form av renings i en, alternativt två, mindre dagvattendammar i området vid bollplanen vid Stavsborgsskolan. För avrinningsområde 2 visar beräkningarna att halterna klarar riktvärdena både före och efter exploatering. Beräkningarna visar också att den befintliga våtmarken har en god effekt på renings och fördräjning. Våtmarken bedöms kunna omhänderta en ökad belastning vid exploatering.



Avrinningsområdena som ingått i utredningen, bild från dagvattenutredningen

Genom att använda LOD (lokalt omhändertagande av dagvatten) minskar föroreningsbelastningen ytterligare på recipienten. I utredningen föreslås en rad LOD-lösningar av varierande karaktär som går att anpassa till de olika exploateringstyperna allmän platsmark, kvartersmark samt lokalgator och torg. För att säkerhetsställa att det som krävs för att uppnå maximal reningsverklingen görs kan det vara bra att ta fram ett åtgärdspaket med förslag till förbättringar i området. Det är även viktigt att ställa krav avseende renings och fördräjning av dagvatten lokalt i samband med nyexploatering. Dagvattendammen i parken behövs även om renings- och fördräjningsåtgärder genomförs lokalt.



Exempel på dagvattendammar med naturlig utformning i bostadsnära bebyggelse, bild från dagvattenutredningen

För att uppnå god vattenstatus i Ältasjön och förbättra möjligheterna för nedströms liggande sjöar har kommunen tagit fram en utredning som visar belastningen av näringssämnen på hela Ältasjön samt vilka åtgärder som behöver vidtas för att uppnå god ekologisk status. (Modellering av näringssbelastning och åtgärdsförslag för Ältasjön, Norconsult 2014-10-22). Utredningen föreslår bland annat att våtmarkens reningsfunktion bör utvecklas och förbättras, nya dagvattendammar bör anläggas samt att lokalt omhändertagande av dagvatten bör tillämpas vid nybyggnation.

I de kommande planarbetena för Älta centrum kommer dagvattenfrågan att utredas ytterligare, bland annat bör placeringen av bebyggelsen vid våtmarken samt hur våtmarkens reningsfunktion kan utvecklas studeras vidare.

Om de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen genomförs kommer belastningen av föroreningar till Ältasjön samt Strömmen att minska när detaljplaneprogrammet genomförs. Förutsättningarna att klara miljö-kvalitetsnormen för Strömmen samt att uppnå god status för Ältasjön ökar därmed.

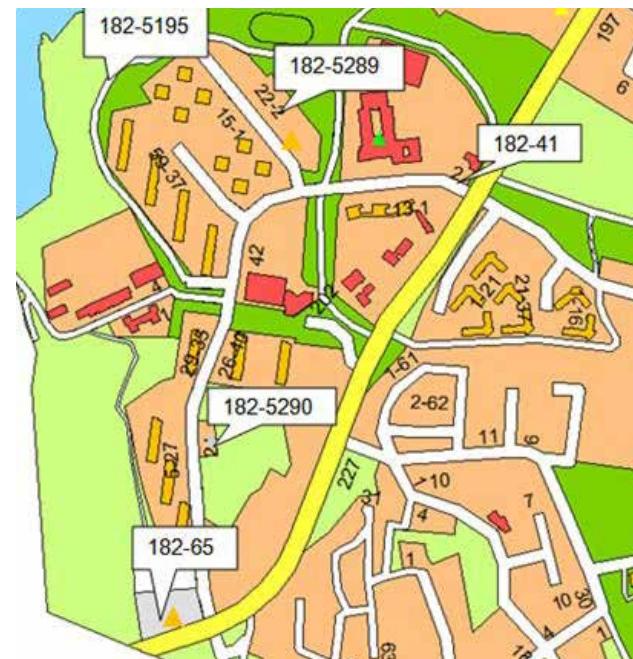
Markföroringar

Naturvårdsverket har tagit fram en metod för att inventera och riskklassa förorenad mark. Metoden kallas för MIFO-modellen. Enligt MIFO-modellens databas (nationell databas för markföroringar) finns fem ut-

pekade platser inom området där marken riskerar att vara förorenad. Orsaken till att marken kan vara förorenad är att det funnits verksamheter på platsen som i sig medfört spill och spridning av föroreningar. Vilken typ av förorening det är beror på vilken industriverksamhet som har bedrivits.

I samband med utbyggnad har markundersökningar utförts på några av de utpekade platserna. Det gäller marken där det gamla sågverket (182-5289) och panncentralen (182-5290) låg.

I samband med genomförande av kommande detaljplaner är det viktigt att vara observant på eventuella markföroringar och främmande gaser. Markundersökningar behöver göras för att uteda risken för föroreningar på resterande platser. Schaktning och andra åtgärder i potentiellt förorenad mark ska genomföras under kontroll från sakkunnig personal. Eventuella markföroringar ska saneras i samråd med tillsynsmyndigheten.



Misstänkta markföroringar enligt MIFO-databasen

KONSEKVENSER FÖR OMråDETS HANDEL

Förutsättningarna för handeln förbättras till följd av programmet. Lokaliseringen av centrumkvarteret i anslutning till Ältavägen innebär bättre förutsättningar för att attrahera förbipasserande på Ältavägen. I och med den nya kvartersstrukturen med lokaler i gatuplan som riktas utåt blir handeln mer tillgänglig och synlig.

Kompletteringen med nya bostäder i nära anslutning till centrumkvarteret innebär ett större kundunderlag. Även förbättrade kopplingar till omkringliggande området medför bättre förutsättningarn för ett ökat kundunderlag.

Programförslagets koncentration av olika funktioner så som skolverksamhet, idrottshall och kulturlokaler kring Nya Älta torg innehåller också ett ökat flöde av människor i centrumområdet, vilket är positivt för handeln.

KONSEKVENSER FÖR BARN OCH UNGDOMAR

Förslaget innebär att områden där det idag ligger förskolor föreslås bebyggas med bostäder. Detta medför att förskoleverksamheten kommer att behöva flytta till nya lokaler. Skolbyggnader kan komma att beröras av ombyggnation.

Nya lokaler ska vara iordningställda innan befintliga lokaler tas bort. Ombyggnation och flytt ska ske i nära samarbete med berörda verksamheter för att minska påverkan för de barn/ungdomar som berörs.

Programmet innebär att offentliga rum som parker och torgtytor rustas upp. Utformningen av dessa platser ska göras så att de blir attraktiva mötesplatser för bland annat barn och ungdomar.

Föreslagen ny idrottshall i nära anslutning till annan verksamheter, kollektivtrafik och gång- och cykelstråk är positiv för barn och ungdomar.

KONSEKVENSER FÖR BEFINTLIGA BOENDE

Merparten av föreslagen ny bebyggelse ligger förhållandevis avskilt från befintlig bebyggelse. Närmast kommer man befintlig bebyggelse längs med Ältavägen. Befintliga oende bedöms därmed påverkas i mindre omfattning av den nya bebyggelsen.

Översiktliga solstudier har gjorts, bland annat som underlag för att se hur den föreslagna bebyggelsen påverkar befintliga miljöer. I det fortsatta planarbetet kommer respektive bebyggelsekvarters att detaljstuderas, bland annat vad avser byggnadernas höjd. Vid behov bör ytterligare solstudier göras.

Den förtäring som föreslås i programmet medför ett bättre underlag för både kollektivtrafik och handel, vilket är positivt för de som redan bor i området. Även nya mötesplatser i form av torg och parker är ett postivt tillskott.

KONSEKVENSER FÖR KULTURMILJÖN

Den föreslagna kompletterande bebyggelsen kommer att utgöra en mellanskala mellan 60-talets storskaliga flerfamiljshus och den omkringliggande lägre bebyggelsen. De öppna och breda gaturummen kommer genom till-skotten att slutas och bredder minskas. 60-talets stadsplaneideal, ofta med stora huskroppar som utropstecken i landskapet, kommer i och med den kompletterande bebyggelsen delvis förlora sin stringens.

Förskola i mindre parkmark, belägen mellan två skivhusgrupper

Den luftiga och karaktäristiska bebyggelsebilden, med parkmark mellan husgrupperna, påverkas av den förskolebyggnad som föreslås mellan den södra och mellersta skivhusgruppen. Det rör sig dock om en lägre byggnad som kan integrera parkmarken med verksamheten. Byggnadens placering, utformning och roll i gatubilden, liksom återstående grönyta, bör studeras vidare i detalj-planskedet. Hällmarksterrängen i västra utkanten av parkmarken kräver särskild varsamhet.

Förtätning vid den stora parken intill södra skivhusgruppen

Föreslagen bebyggelse vid västra utkanten av den stora parken som ligger mellan Tyresövägen och södra skivhusgruppen är godtagbar om den får en slankhet som följer topografin och att en betydande del av grönområdet fortfarande kan kvarstå närmast skivhusen. Höjden på den nya bebyggelsen bör inte konkurrera med skivhusen. Formspråket kan med fördel vara nutida för att skapa en årsring i området, men gärna med referenser till 1960-talsarkitekturen.



Skivhus i parkmiljö

Skoltomten

Programmet föreslår ny bebyggelse på platsen där före detta Strandparksskolan (tidigare Stensö skola) står idag. Skolan tillkom samtidigt som områdets skivhusbebyggelse. Den utgör en betydelsefull del i den tidstypiska samhällsbildningen från 1960-talet, och kan ännu idag berätta om hur området planerades för olika funktioner. Byggnaden har både samhällshistoriskt och arkitektoniskt intresse. En rivning av hela skolan innebär negativa konsekvenser för förståelsen för kulturmiljön. Ett bevarande av åtminstone en av volymerna är eftersträvansvärt ur en kulturmiljövårdande synvinkel.

Mot skolområdet ansluter tallbevuxen hällmarkterräng som idag är en del av Ältasjöns strandbild. Nya byggnader i skolområdet måste ta hänsyn till omkringliggande natur i skala och utformning samt respektera mötet med strandzonens landskapsbild och den befintliga skivhusbebyggelsen.

Centrum

Centrumhuset tillhör inte den utpekade helhetsmiljön i kulturmiljöprogrammet, men är från tiden för skivhusområdets tillkomst. Byggnaden har dock inte haft de kvaliteter som kännetecknar bostadshusen. Hur man ska förhålla sig till den befintliga anläggningen får utredas vidare i detaljplaneskedet, samt hur en om- och tillbyggnad kompletterad med bostadsbebyggelse på parkeringsdäckets plats kan respektera skivhusbebyggelsen.

Förtätning vid gröna stråket mot parkområdet i norr

I centrumets nordöstra utkant finns en liten dalgång med en gång- och cykelväg som leder upp mot ett större parkområde i norr. Dalgången är en rest av ett äldre odlingsstråk nära Älta gård brukade marken. De äldre historiska spåren kring centrum är få och svaga, den lilla dalgången ingår inte i den utpekade kulturmiljön. Men på östra sidan finns en bryzon med trädinslag och topografi som minner om det äldre kulturlandskapet. Den mjukare framtoningen i dalgången är en kvalité som man bör förhålla sig till vid en förtätning.



Före detta Strandparksskolan (tidigare Stensö skola)



Befintliga skivhus

GENOMFÖRANDE

Genomförandet av programmet kommer att innebära komplexa frågeställningar där befintliga miljöer planeras om. Förändringarna kommer att behöva ske i flera etapper under en längre tidsperiod. Programförlaget innehåller flera exploateringsområden som är beroende av varandra, vilket får till följd att vissa områden måste planeras och byggas ut innan andra kan påbörjas. Genom programområdet går en huvudvattenledning som försörjer hela Älta med vatten och även stora delar av Boo och Orminge som behöver flyttas. En flytt av huvudvattenledningen är en förutsättning för att programmet ska gå att genomföra. En övergripande utredning har gjorts för att säkerställa att ledningen är möjlig att flytta (Utredning angående huvudledning för vatten i samband med planprogram för Älta C, COWI AB 2014-08-29). Programmet innehåller också att ytor som idag är bebyggda med förskola och parkeringsdäck kommer att bebyggas, vilket innebär att detaljplaneringen är beroende av tillfälliga parkeringslösningar och nya förskolor.

TIDPLAN

Förändringen av Älta centrum kommer att pågå under 15-20 år framöver och under förutsättning att detaljplaneprogrammet antas under 2015 kan detaljplaneringen påbörjas samma år. En detaljplan tar ungefär 2 år att ta fram men kan även ta längre tid beroende på planens

komplexitet och därefter kan detaljplanen överklagas. Det betyder att nya bostäder kan börja byggas i Älta centrum tidigast 2018.

HUVUDMANNASKAP

Nacka kommun kommer även fortsättningsvis vara huvudman för allmänna platser och för VA-nätet. Nacka Energi är huvudman för el-nätet och Skanova för telenätet. Inom programområdet finns även fjärrvärme som ägs av Vattenfall.

EXPLOATERINGSKOSTNADER

Programmet omfattar betydande ombyggnation av allmänna anläggningar. Exakt omfattning av dessa kommer att bestämmas i kommande detaljplaner. Anläggningar som behövs för genomförandet av en detaljplan bekostas av exploateren och anläggningar av övergripande karaktär som fler detaljplaneområden har nytta av ska finansieras genom uttag av exploateringsbidrag.

KOSTNADSFÖRDELNING FÖR ALLMÄNNA ANLÄGGNINGAR

Kostnader för övergripande allmänna anläggningar ska fördelas genom exploateringsbidrag på nya byggrätter. Exploateringsbidraget kommer att differentieras utifrån vilken upplåtelseform bostäderna får.

FASTIGHETS RÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsrättsliga frågor så som ledningsrätter, gemensamhetsanläggningar och liknande redovisas inte i detalj i detta detaljplaneprogram utan kommer att hanteras i kommande detaljplaneprocesser precis som fastighetsbildning, tomträtsupplåtelser och liknande.

AVTAL

Exploateringsavtal

För mark som inte ägs av kommunen kommer exploateringsavtal att tecknas i samband med att detaljplanen antas. Exploateringsavtalet kommer att reglera åtagande från kommunens och exploaterens sida samt samordna utbyggnad av allmänna anläggningar och bebyggelse på kvartersmark. Exploateringsavtalet kommer även att reglera exploateringsbidrag för allmänna anläggningar.

Markanvisningsavtal

Kommunen har tecknat en avsiktsförklaring med Wallenstam om att anvisa 50% av byggrätterna på kommunal mark till Wallenstam. Avtalet reglerar att minst 50% av de anvisade byggrätterna ska bli hyresräatter samt att anvisning sker efter marknadspris. Övrig kommunägd mark kommer att anvisas enligt kommunens markanvisningspolicy.

ETAPPER

Etapp A Centrumkvarteret och Älta torg

Föreslagen första etapp är nytt centrum, Älta torg och bebyggelse runt torget. Innan detaljplaneringen av etapp A påbörjas ska beslut om att flytta huvudvattenledningen vara taget och innan detaljplan antas ska alternativ lokal för förskolor vara ordnad, antingen genom ny förskola eller ersättningslokal. Under detaljplaneskedet måste också ersättningsparkering för befintliga p-däck ordnas. Marken inom etappen ägs av Wallenstam och Nacka kommun så det är lämpligt att ett ramavtal tecknas i samband med beslut om start-pm. Etappen omfattar cirka 300 lägenheter i 4-6 våningshus och bedöms ta minst 2 år. Etappen kan delas upp i två eller flera detaljplaner om det bedöms som fördelaktigt.

Etapp B Kultur- och fritidskvarteret

Genomförandet av etapp B kan påbörjas först då centrumkvarteret i etapp A är färdigställt. Detta då det annars saknas nya lokaler för centrumverksamhet och det blir svårt med parkeringssituationen. Därför är det lämpligt att påbörja detaljplaneringen av etapp B när etapp A har varit på granskning. Etappen omfattar cirka 175 lägenheter i hus i 4-6 våningar samt att användningen av befintligt centrums ändras. Parkområdet och del av

Oxelvägen och Almvägen bör ingå i planområdet så att stadspark och upprustning av gata genomförs i samband med bebyggelse på kvartersmark.

Etapp C Fläderparken (Fd Strandparksskolan)

Strandparksskolan ägs av Nacka kommun och etappen omfattar cirka 250 lägenheter i 4-6 våningshus samt ett mindre antal radhus. Det är lämpligt att påbörja planeringen av etappen när utbyggnad av etapp A påbörjas och planeringen av etapp B har kommit minst till samrådskedet. Det är viktigt att utformningen av Oxelvägen och stråket mot centrum är bestämt så att exploateringen kan anpassas efter detta. Etappen omfattar till största del bostäder men inrymmer också park och förskola.

Etapp D Parken bakom skivhusen

Marken inom området ägs av Nacka kommun och etappen omfattar cirka 75 lägenheter i 4-6 våningshus och innebär att en ny infart från Oxelvägen måste byggas. Det är viktigt att inte för många lägenheter kommer ut på marknaden samtidigt så etappen bör planeras så att detaljplanen antas efter det att byggnation har färdigställts åtminstone delvis inom etapp A-C.

Etapp E Våtmarken

Norr om Solvägen föreslår programmet att befintligt grönområde bebyggs med småhusbebyggelse och förskola närmast Ältavägen. Marken i området ägs av kommunen. Området är sankt och därför är det viktigt att geotekniska undersökningar görs tidigt i planprocessen för att säkerställa att exploateringen är möjlig. Etappen är inte direkt beroende av någon annan etapp i programmet.

Etapp F Ältavägen norra

Planprogrammet föreslår att markområdet öster om Ältavägen bebyggs med flerbostadshus. Etappen är beroende av att Ältavägen byggs om och kan därmed inte påbörjas innan beslut om ombyggnad av Ältavägen, som är Trafikverkets väg, är fattat. Beroende på exploateringens utformning kan både kommunal och privatägd mark beröras. Om privatägd mark berörs är det lämpligt att avtal tecknas i tidigt skede angående exploateringen. Totalt kan etappen innehålla drygt 75 lägenheter i 4-6 våningshus.

Etapp G Ältavägen södra

Etappen innehåller en förtäring på östra sidan Ältavägen på mark som ägs av Nacka kommun. Det är en fördel om beslut om ombyggnad av Ältavägen är fattat men det är möjligt att genomföra exploateringen även om vägen inte byggs om. Det bedöms möjligt att inrymma drygt 75 lägenheter inom etappen. Byggnader föreslås i 2-6 våningar.

Etapp H Södra Stensö

På platsen finns idag en bensinstation och mindre verksamhetslokaler samt en markparkering. Marken ägs av Wallenstam och för att det ska vara möjligt att exploatera området måste bensinmacken omlokaliseras. Etappen bedöms kunna innehålla cirka 250 lägenheter.

Etapp I Gränskvarter

Området ligger söder om Ältavägen och ligger till stor del i Stockholms kommun. Nacka och Stockholm har tidigare tagit fram ett planförslag för området som tillåter livsmedelshandel. Planförslaget var ute på samråd men har inte skickats på granskning. För att exploatera området krävs överenskommelse med Stockholm bland annat avseende en kommungränsjustering. Exploateringen bedöms kunna innehålla cirka 200 lägenheter.

Etapp J Stavsborgsskolan

Stavsborgsskolan är en äldre skolbyggnad till största delen i en våning och fastigheten ägs av kommunen. När programmet för Älta centrum genomförs kommer antalet invånare att öka och därmed även behovet av skolplatser. En ny detaljplan ska tas fram för att säkra att antalet skolplatser motsvarar efterfrågan. När detaljplanering ska påbörjas är därför svårt att säga men ska samrådas med skolan och övriga projekt i Älta.

Föreslagen etappindelning



MEDVERKANDE I FRAMTAGANDET AV PROGRAMMET

Programmet har bedrivits av en projektgrupp på Nacka kommun bestående av representanter från berörda enheter:

Åsa Dahlgren, projektledare - planenheten

Per Wilhelmsson, projektledare - planenheten

David Arvidsson, delprojektledare - mark- och exploateringsenheten

Therese Sjöberg, planarkitekt - planenheten

Mahmood Mohammadi, trafikplanerare - trafikenheten

Elisabeth Rosell, landskapsarkitekt - park och naturenheten

Birgitta Held Paulie, miljöstrateg - miljöenheten

Alice Ahoniemi, miljö- och hälsoskyddsinspektör - miljöenheten

Per Johnsson, VA-ingenjör - VA-enheten

Helena Joseph, kommunikatör - teknik- och stadsbygg-nadsstaben

Maria Legars, kommunantikvarie - planenheten

Johan Aspfors, kommunantikvarie - planenheten

Jerker Linnerborg, anlägningsutvecklare - idrotts- och fritidsenheten

Kristina Heuman, controller - utbildningsenheten

Programmet har tagits fram i samarbete med

Wallenstam AB och White Arkitekter.

Illustrationsmaterial har tagits fram av White arkitekter och Nacka kommun.

UNDERLAG/REFERENSER

- Sweco, Dagvattenutredning för planprogram Älta centrum, 2014-02-17
- PM Trafikutredning för planprogram Ännu mera Älta 2025, ÅF-Infrastructure
- Utredning angående huvudledning för vatten i samband med planprogram för Älta C, COWI AB, 2014-08-29
- Modellering av näringssbelastning och åtgärdsförslag för Ältasjön, Norconsult 2014-10-22
- Förslag till riktvärden för dagvattenutsläpp, Regionala dagvattennätverket i Stockholm län, Regionplane – och trafikkontoret, Stockholms läns landsting, februari 2008
- IVL Rapport B1538 (2003)
- <http://www.viss.lansstyrelsen.se>
- MIFO-databasen

PRODUKTION

Nacka kommun, planenheten och White arkitekter

FOTO

Omslag: Perspektiv, White arkitekter

Inlaga: Perspektiv/illustrationer: White arkitekter.

Övriga bilder: Om inget annat angivits är bildkällan Nacka kommun

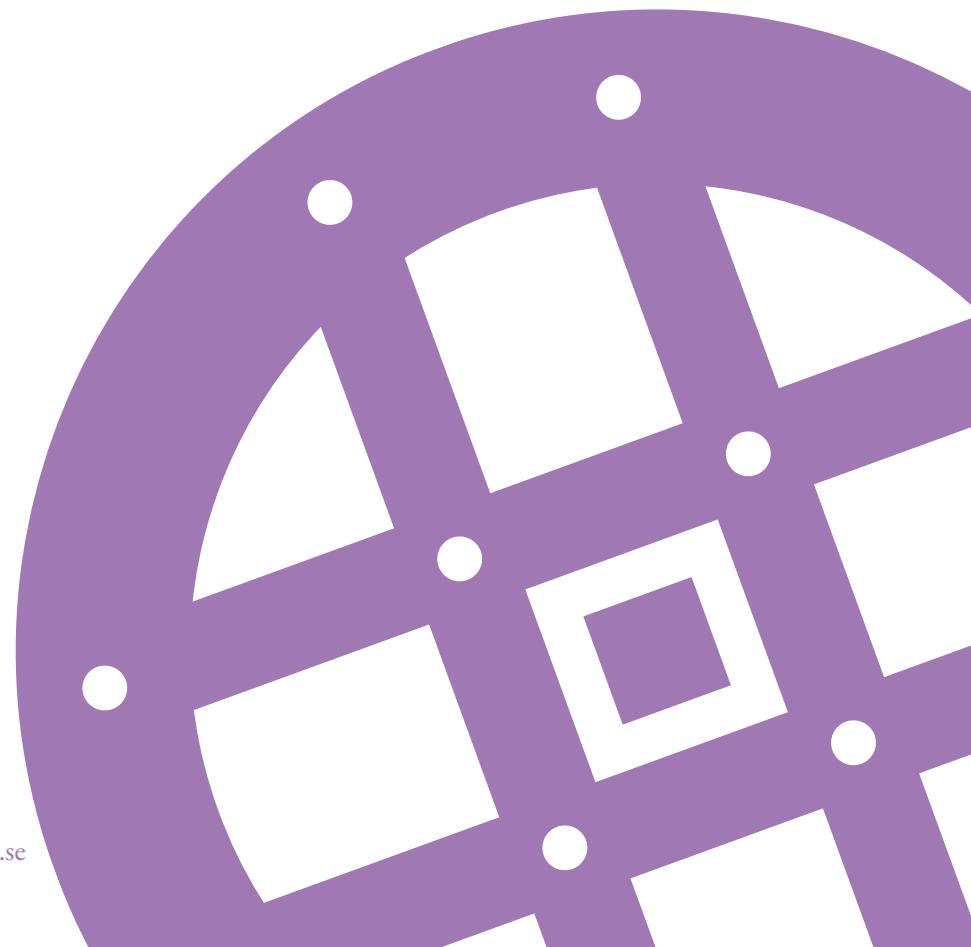
DETALJPLANEPROGRAM FÖR ÄLTAS CENTRUM

Nacka kommun

Planenheten

KFKS 2012/696-214

Projekt 9627



Ärende 13

Natur- och trafiknämnden

Detaljplan för Kil 1:5 före detta Graninge Stiftsgård i Boo

KFKS 2013/751-214

Samråd

Förslag till beslut

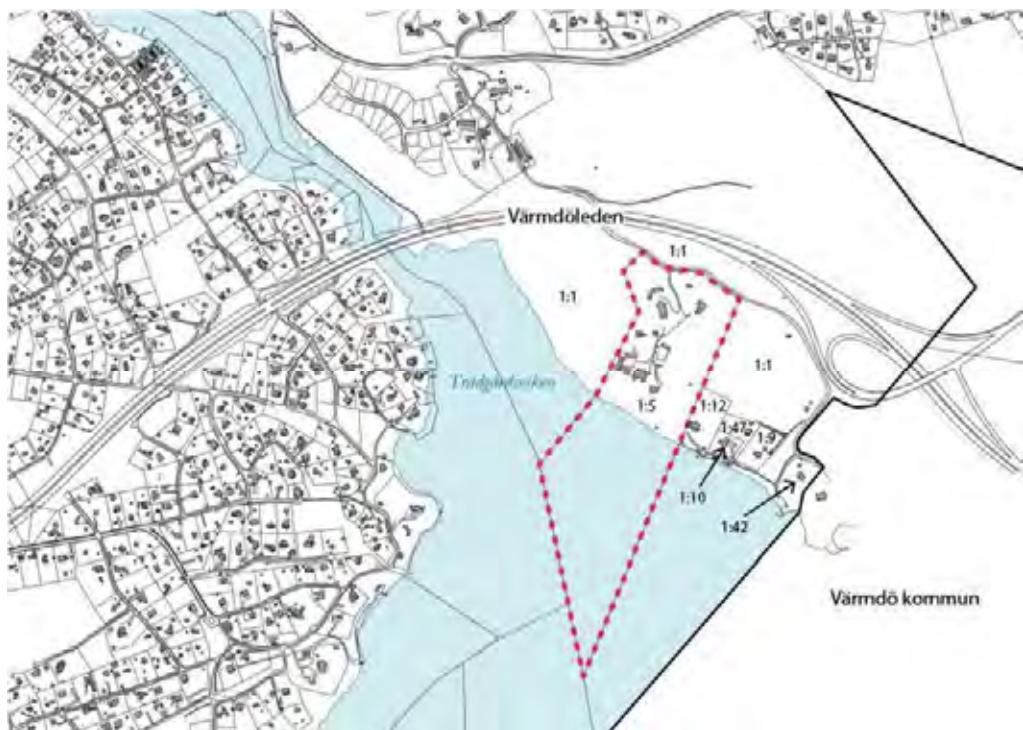
Natur- och trafiknämnden antar förslag till samrådsyttrande enligt tjänsteskrivelsens bilaga 1.

Sammanfattning

Det övergripande syftet med planarbetet är att pröva lämpligheten i att utveckla detta ur natur- och kulturhänseende intressanta område med mer bebyggelse. Det specifika syftet med planen är att pröva uppförandet av ett vård- och omsorgsboende liksom seniorbostäder, på fastigheten Kil 1:5 (tidigare Kil 1:43 samt Kil 1:5), där idag Graninge stiftsgård är belägen.

Syftet är också att öka allmänhetens tillgänglighet till naturen och det intilliggande naturreservatet. Exempel på frågeställningar som beaktats i sammanhanget är parkeringsmöjligheter för besökare och allmänhetens tillträde så att området känns öppet och välkommande.

Hela området har en känslig miljö med höga kulturvärden och beskrivs i kulturmiljöprogrammet som ett landmärke. Från vattnet ska miljön fortsatt ses som ett landmärke med dess utmärkande huvudbyggnad och gröna fot. Tillkommande kringliggande bebyggelse ska liksom tidigare ha en underordnad roll. Lämpliga skyddsbestämmelser ska därför införas.



Bilaga

- 1 Förslag till yttrande
- 2 Samrådshandlingar/ Granskningshandlingar

Heidi Swahn
Nämndsekreterare

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Detaljplan för Kil 1:5 före detta Graninge Stiftsgård i Boo

KFKS 2013/751-214

Natur- och trafiknämnden lämnar följande yttrande

Avfall

I den fortsatta planeringen ska bottentömmande behållare placeras så att träd inte riskerar att skadas vid tömning. Det innebär att behållarna ska placeras 2 m från kronans ytterkant där den är som yvigast, att det ska vara 1m fritt runt behållare på mark samt att det vid lyft finns ett säkerhetsavstånd på 2 m från omgivande hinder exempelvis lyktstolpar och liknande. Behållarna bör placeras så att avståndet mellan hämtfordon och behållare inte underskrider 2 m och inte överskrider 6 m mellan centrum behållare och kranbil.

Det framgår inte var lastplats för sopfordonet ska vara vid hämtning från soprummet. För att möjliggöra tömning från soprummet ska lastplats vara maximalt 10 m från soprummet.

Allmänna anläggningar

Bra att planen föreslår att allmänna anläggningar får enskilt huvudmannaskap då den idag omges av områden med enskilt huvudmannaskap.

Dagvattendammar som nämns i planbeskrivningen är inte utritad i planritningen.

Gatan är i planförslaget benämnd gångfartsgata men bedöms inte vara utformad som eller uppfylla kriterier för ett gångfartsområde. Gångfartsområde är lämpligt där ett begränsat antal fordon måste framföras på platser där många människor är i rörelse. Eftersom huvuddelen av de parkeringsplatser som finns i området ligger i garage med infart från gatan, eller längs med gatan så kommer de flesta fordon att behöva framföras på gatan. Trafikmätningen som gjorts visar på en trafikalstring på 430 fordon per dygn och flertalet kommer att köra på den nya gatan.

Konsekvenser

Gångfartsområdet riskerar att förlora sitt syfte med följd att den låga hastigheten inte efterlevs. Bättre att reglera med hastighetsbestämmelse och eventuellt farthinder samt att utforma gatumiljön så att det inbjuder till låga farter.



Rekreation och friluftsliv

Stora delar av fastigheten blir allmän plats, natur. Huvudmannaskapet för allmänna platser kommer att vara enskilt och en förening ska sköta och underhålla skogen och de allmänna gångstigarna.

Konsekvenser:

Allmänheten garanteras tillträde till naturmarken och det kommer att vara möjligt att parkera inom området och nå intilliggande naturreservat via stigar på höjden och vid vattnet. Att vara huvudman innebär dock ett ansvar för tillgänglighet, säkerhet och naturvård som kan vara både kostsamt och kräver specialkunskaper, vilket ställer höga krav på föreningen.

I det fortsatta planarbetet bör gångstigen som leder ner mot vattnet och vidare mot naturreservatet beskrivas och tänkt standard tydliggöras i planbeskrivningen och i plankartan. Särskilt de delar som riskerar att upplevas privata, t.ex. intill bryggorna bör studeras ytterligare. Eftersom huvudregeln i plan- och bygglagen är att kommunen skall vara huvudman skall beredskap finnas att i ett senare skede ta över drift och underhåll. Planen bör utformas med det i åtanke.

Natur- och trafiknämnden

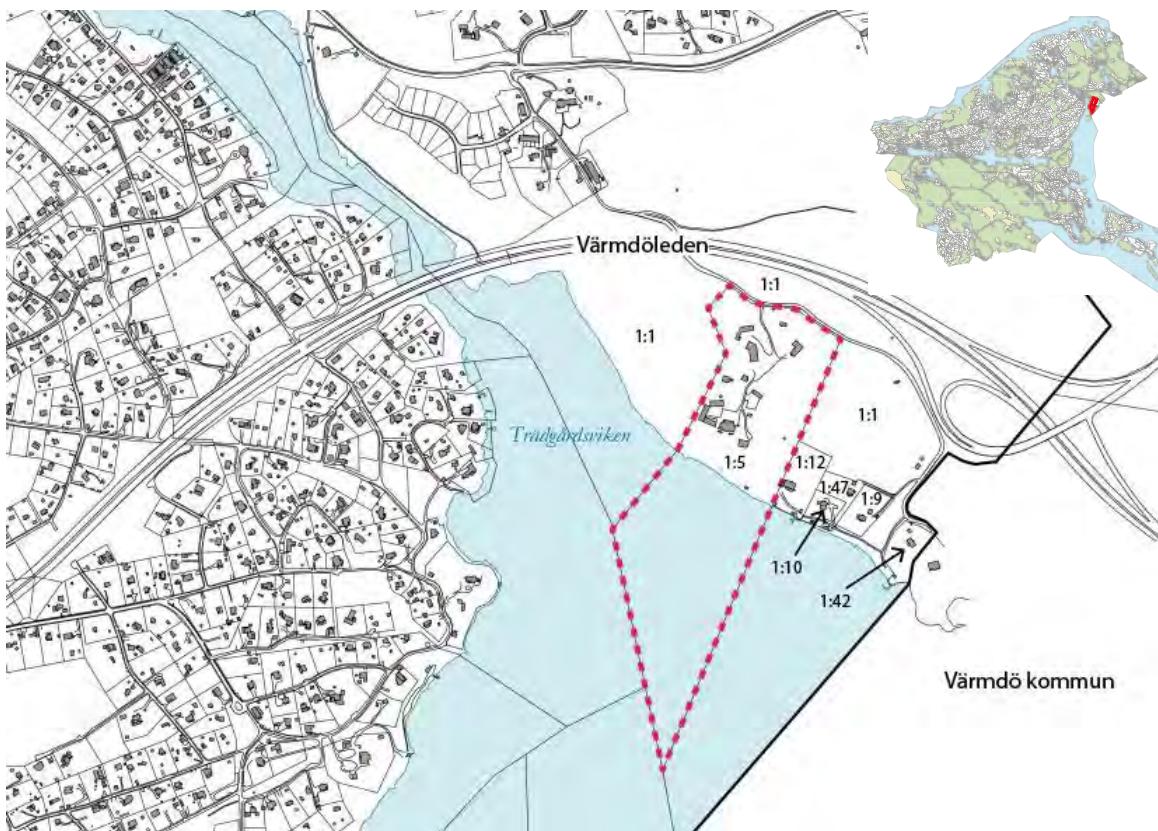
Gunilla Grudevall-Steen
Ordförande

Dag Björklund
Natur- och trafikdirektör

Planbeskrivning
SAMRÅDSHANDLING 2014-11-21
Upprättad Nov 2014

Dnr: KFKS 2013/751-214
Projekt: 9432

Detaljplan för Kil 1:5 före detta Graninge Stiftsgård i Boo, Nacka kommun



Planområdet omfattar del av fastigheten Kil 1:5 (tidigare Kil 1:43 samt Kil 1:5) som ligger i den östra delen av Nacka kommun.

Planens syfte

Graninge stiftsgård omfattar ett flertal byggnader varav huvudbyggnaden ritades 1909 av arkitekt Ferdinand Boberg. Flera av byggnaderna har under årens lopp byggts om men få byggnader har rivits. Bebyggelsen uppfördes ursprungligen som sommarhus men har under senare år använts som stiftsgård i Stockholms stift.

Det övergripande syftet med planarbetet är att pröva lämpligheten i att utveckla detta ur natur- och kulturhänseende intressanta område med mer bebyggelse. Det specifika syftet med planen är att pröva uppförandet av ett vård- och omsorgsboende liksom seniorbostäder, på fastigheten Kil 1:5 (tidigare Kil 1:43 samt Kil 1:5), där idag Graninge stiftsgård är belägen.

Syftet är också att öka allmänhetens tillgänglighet till naturen och det intilliggande naturreservatet. Exempel på frågeställningar som beaktats i sammanhanget är parkeringsmöjligheter för besökare och allmänhetens tillträde så att området känns öppet och välkomnande.

Hela området har en känslig miljö med höga kulturvärden och beskrivs i kulturmiljöprogrammet som ett landmärke. Från vattnet ska miljön fortsatt ses som ett landmärke med dess utmärkande huvudbyggnad och gröna fot. Tillkommande kringliggande bebyggelse ska liksom tidigare ha en underordnad roll. Lämpliga skyddsbestämmelser ska därför införas.

Handlingar och innehåll

Planförslaget är upprättat enligt plan- och bygglagen PBL (2010:900).

Detaljplaneförslaget omfattar följande planhandlingar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning inklusive genomförande- och konsekvensbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Gestaltningsprogram, Wåhlin Arkitekter, daterat 2014-11-21

Detaljplaneförslaget grundas på följande underlag:

- Naturmiljöutredning inför detaljplaneläggning av Graninge Stiftsgård, Nacka kommun, Ekologigruppen, granskningsversion daterad 2014-03-26
- Inventering av naturvärdesträd på Graninge stiftsgård juni 2014, Skogsstyrelsen
- Antikvarisk förundersökning Graninge Stiftsgård, Tyréns, daterad 2013-11-29
- Trafikalstrings- och parkeringstalssberäkningar, Lars Halling Trafikkonsult 2014-05-19.
- Trafikbulla beräkningar Graninge, ACAD (Acoustic Consulting and Design, daterad 2014-10-28)
- Åtgärd VA-anläggning Kil 1:43, Incoord, daterad 2014-10-30
- Miljöredovisning tillhörande Detaljplan för Kil 1:43 m.fl. Graninge stiftsgård i kommundelen Boo, Nacka kommun, daterad okt 2014
- Trädhandbok för Uppsala kommun (framtagen 2010)
- Behovsbedömning av detaljplan för Kil 1:5 före detta Graninge stiftsgård i kommundelen Boo, Nacka kommun, daterad okt 2014-10-14

Innehåll

Detaljplan för Kil 1:5 före detta Graninge Stiftsgård i Boo, Nacka kommun	1
Planens syfte	2
Handlingar och innehåll.....	2
1. Sammanfattning.....	5
Huvuddragen i förslaget.....	5
2. Förutsättningar	6
Läge, areal & markägoförhållande.....	6
Översiktlig planering	7
Detaljplaner.....	8
Intressen enligt 3, 4 och 5 kap Miljöbalken	8
Strandskydd.....	8
Mellankommunala intressen.....	9
Området idag.....	9
3. Planförslaget.....	22
Ny och bevarad bebyggelse.....	22
Ny bebyggelse – förhållande till terräng och gata.....	24
Vård- och omsorgsboende	25
Seniorbostäder.....	27
Användning av bevarad befintlig bebyggelse	28
Gator och trafik.....	30
Mark och växtlighet	31
Utevistelse och rekreation.....	32
Allmänna gångvägar och stigar	34
Tillgänglighet.....	34
Angöring med båt och badplats.....	36
Parkerings.....	36
Avfallshantering	38
Buller.....	39
Teknisk försörjning.....	41
Byggnadstekniskt brandskydd.....	44
Trygghet och säkerhet.....	44
Enskilt huvudmannaskap.....	44

Målområden för hållbart byggande:	45
4. Konsekvenser av planen	47
Behovsbedömning.....	47
Sammanfattning av till planen hörande miljöredovisning.....	47
Strandskydd.....	49
Sociala konsekvenser	51
Trafik.....	51
5. Så genomförs planen	52
Förslag till tidplan	52
Genomförandetid, garanterad tid då planen gäller	52
Ansvarsfördelning.....	52
Fastighetsrättsliga och ekonomiska åtgärder	53
Tekniska åtgärder.....	53
6. Medverkande i planarbetet.....	54

I. Sammanfattning

Huvuddragen i förslaget

De nya bostäderna föreslås på före detta Graninge stiftsgård som idag omfattar ett flertal befintliga byggnader för boende, samlingslokaler med mera. Huvudbyggnaden ligger på en höjd med en magnifik utsikt över Baggensfjärden medan andra byggnader grupperar sig efter terräng och vägsträckningar. Bebyggelsen har haft två huvudsakliga funktioner. Den första perioden som sommarnöje, först åt familjen Philipsson och senare åt familjen de Champs, och den senare perioden som Stiftsgård för Stockholms stift. Flera av byggnaderna har under årens lopp byggts om men få byggnader har rivits.

Förslaget innehåller bebyggelse för vård- och omsorgsboende där de boende har stort behov av hjälp och ständig tillsyn liksom seniorbostäder. Bostäderna inryms i såväl nya som i befintliga byggnader på fastigheten. Förslaget innehåller totalt 180 lägenheter varav 54 är vårdboende.

I struktur och volym anpassas bebyggelsen till terrängen och den befintliga bebyggelsen som bevaras. De nya byggnaderna placeras så att det finns generösa ytor kvar runt befintliga byggnader. Gestaltningen föreslås däremot kontrastera och avvika genom att tillkommande bebyggelse ges en karaktär tydligt kopplad till landskapet och skogen, en skogskaraktär. Detta bland annat för att framhäva de höga kvaliteterna i de befintliga byggnaderna som sparas.

Topografin med den timglasformade dalgången samt den värdefulla naturen utgör ryggraden i förslaget. Den ligger till grund för strukturen som helhet, men är också utgångspunkten för de enskilda byggnadernas förhållande till platsen. De nya byggnaderna läggs i huvudsak ut med en central gata. De förankras i terrängen genom att de är ”inkilade” i sluttringarna, i ”timglasets” sidor.

Planförslaget tar hänsyn till de höga naturvärdena genom att kvartersmarken för bostadsbebyggelsen har begränsats till att endast omfatta nödvändig markyta och genom att skyddsbestämmelser införs för skyddsvärda träd. En stor del av naturmarken inom planområdet föreslås vara allmän plats - natur.

Ett genomförande av detaljplanen förutsätter upphävande av strandskydd på en liten del av området.

Förutsättningar

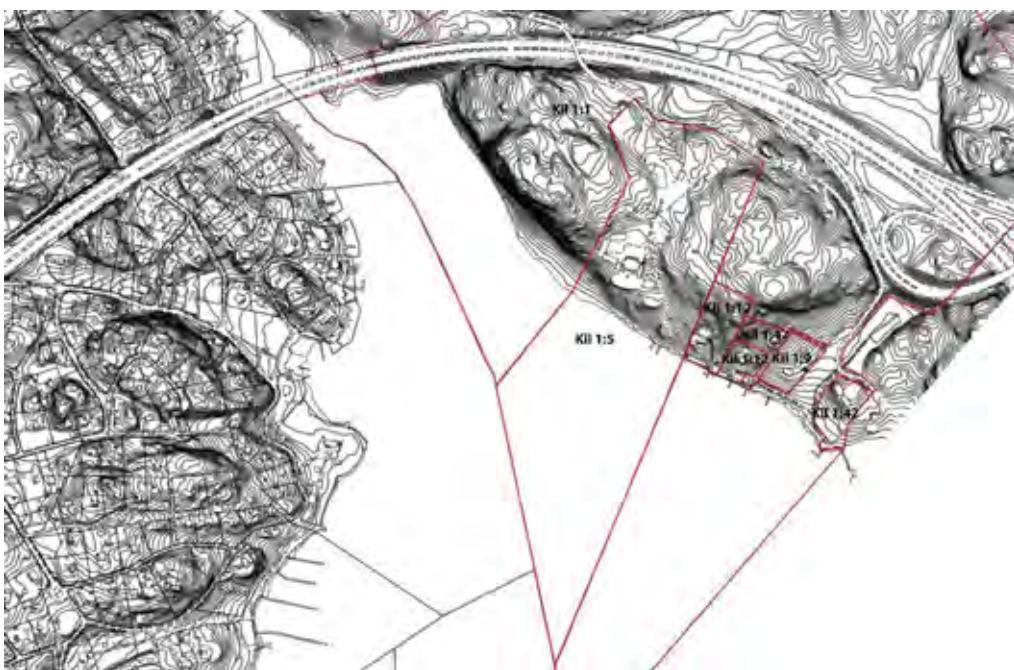
Läge, areal & markägoförhållande

Planområdet ligger i den östra delen av kommunen nära gränsen till Värmdö kommun. Området avgränsas av Grängevägen i norr och Baggensfjärden i söder samt Ekobergets naturreservat i väster och ett antal privata fastigheter samt ett höjdparti i öster. Endast den del av vattenområdet på fastigheten Kil 1:5 där åtgärder planeras omfattas av planen.



Planområdets läge i östra delen av kommunen på gränsen mot Värmdö kommun med Baggensfjärden i söder.

Fastigheten Kil 1:5 ägs av Brinova Silvergården AB och har en storlek på cirka 14,7 hektar (147 000 kvadratmeter) varav cirka 8,3 hektar (83 000 kvadratmeter) utgörs av vattenområde och 6,4 hektar (64 000 kvadratmeter) är land. De intilliggande fastigheterna Kil 1:12, Kil 1:10, Kil 1:9, Kil 1:42 och Kil 1:47 ägs av enskilda personer. Kil 1:1 ägs av LE Lundberg AB.



Fastigheten Kil 1:5 samt kringliggande fastigheter.

Översiktlig planering

I Översiksplanen för Nacka – Hållbar framtid i Nacka – som antogs och vann laga kraft 2012 är planområdet utpekat som ”Gles blandad bebyggelse”. För platsen står följande i översiksplanen: ”Inom området finns naturvärden klass 3 och natur med höga upplevelsevärden. Området berörs av riksintresse för kommunikationer i form av Värmdöleden. Strandskyddet är utökat till 300 meter utmed Kilsvennen. I området finns Graninge stiftsgård och några fritidshusfastigheter. Stiftsgårdens verksamhet bör få möjlighet att utvecklas men i övrigt bör inte ny bebyggelse tillkomma i området.”

Ekobergets Naturreservat är i översiksplanen utpekat som ”Natur och större rekreativt område”. För platsen står följande: ”Området är avsatt som naturreservat och enligt EU:s förordning Natura 2000. Det innehåller naturvärden klass 3 i form av barrskog och har höga upplevelsevärden. Strandskyddet är utökat till 300 meter på land. För naturreservatet finns reservatsbestämmelser och skötselplan. All verksamhet som kan påverka bevarandestatusen för Natura 2000-områdena är tillståndspliktig.”



Planområdet och det i översiksplanen redovisade verksamhetsområdet Kil norr om Värmdöleden.

Norr om Värmdöleden, vid kommungränsen mellan Nacka och Värmdö, ligger ett område som idag är naturmark, men som i översiksplanen är utpekat som ett arbetsplatsområde. Programarbete pågår och programmet tas fram gemensamt av Nacka och Värmdö kommuner. Syftet med programmet är att studera förutsättningarna för att utveckla verksamhetsområdena som innehåller mark för småindustriell verksamhet, infartsparkering, bussdepå - med SL som huvudman - samt en gemensam kretsloppscentral. Detaljplaneprogrammet bedöms gå ut på programsamråd under november-december 2014.

Nacka ser mycket positivt på ett tillskott av en annan typ av äldreboende i kommunen där individen får ett större medbestämmande i sin egen vård och omsorg, så som detta projekt är ett exempel på. Med anledning av verksamhetsinriktningen, vilken bedöms vara en utveckling av Graninges Stiftsgårds verksamhet och i linje med översiktsplanens intentioner, lämnade därför kommunen ett positivt planbesked. Den restriktiva hållningen i översiktsplanen mot ny bebyggelse i området bör dock noggrant beaktas så att inte kulturmiljön förvanskas.

Detaljplaner

Området och även kringliggande mark saknar detaljplan.

Intressen enligt 3, 4 och 5 kap Miljöbalken

Planområdet berörs av två riksintressen. Det ena är Värmdöleden som är av riksintresse för kommunikationer.

Det andra är Ekobergets naturreservat, av riksintresse enligt 4 kap 8 § Miljöbalken. Området är också ett så kallat natura 2000-område som ingår i EUs nätverk av områden med värdefull natur. Området är av gemenskapsintresse enligt habitatdirektivet och Länsstyrelsen är ansvarig myndighet. Här finns en 40 meter hög, brant sluttande klippa och vid dess fot en stenstrand. På bergets topp finns ett skogsområde med både stora barrträd liksom ek, björk, al, slån- och rosenbuskar.

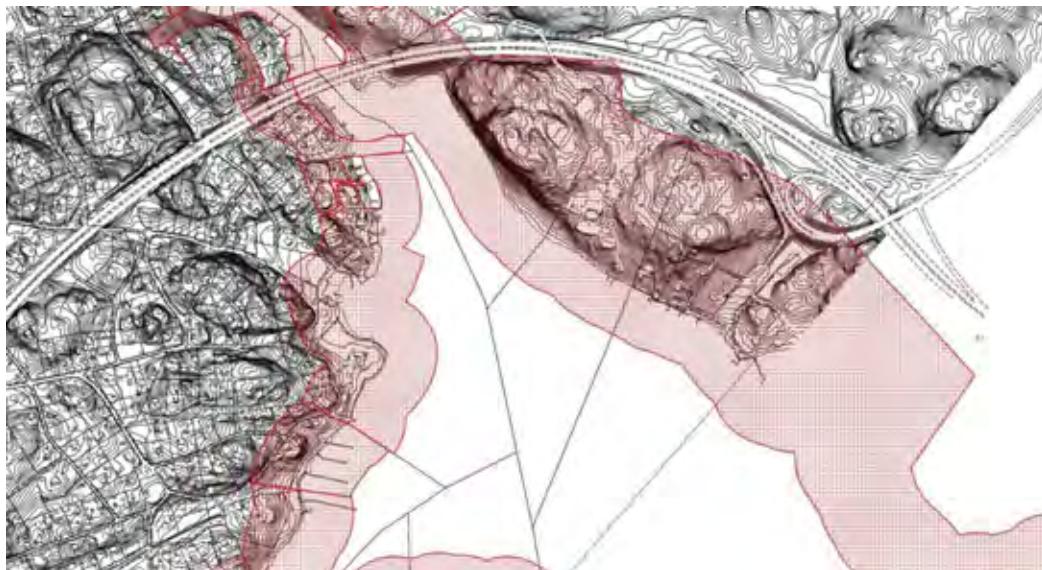


Riksintressena Värmdöleden och Ekobergets naturreservat (mörkgrönt) som också är ett Natura 2000område samt planområdets läge.

Strandskydd

Planområdet ligger inom strandskyddat område. Strandskyddet är 300 meter på land och sträcker sig även 100 meter ut i vattnet. Vid årsskiftet 2014/15 ändras strandskyddet för fastigheten och kommer då att omfatta 100 meter land närmast stranden. Den nordvästra delen av fastigheten kommer fortsatt att omfattas av det så kallade utökade strandskyddet om 300 meter. En process att

upphäva strandskyddet på lämpliga delar i planen startas i och med planarbetet. Se motivering under rubriken ”Konsekvenser av planen”.



Fastigheten omfattas av strandskydd (ljusröda områden) om 300 m på land och 100 m ut i vattenområde fram till årsskifte 2014/15.

Mellankommunala intressen

Det i översiktsplanen utpekade arbetsplatsområdet Kil gränsar till Värmdö kommun. Planeringen av området sker i samarbete med Värmdö kommun.

Värmdö kommun pekar i sin ”Översiktsplan 2012-2030” också ut området norr om Värmdöleden, som gränsar till Nacka kommun, som ett verksamhetsområde – Västra Ekedal/Kil. Från Värmdö ser man också verksamhetsområdet som en mellankommunal planeringsuppgift.

Området idag

Landskapsbild och bebyggelse

Planområdet ligger på en höjd söder om Värmdöleden. För att nå området måste man följa Värmdövägen och sedan vika av vid Kils gård och följa Grängevägen istället. Grängevägen var den tidigare landsvägen mot Värmdö. Vägen slingrar sig fram först över Kils gård och sedan över motorvägen på en bro. Direkt därefter ligger naturreservatet Ekoberget. Infarten till planområdet ligger i en liten svacka och en glänta mot motorvägen gör att denna både syns och hörs. Inne i området finns flera byggnader från olika tidsåldrar utspridda längs med en liten smal väg som leder fram till huvudbyggnaden. Direkt vid infarten ligger det före detta stallet och garaget. På andra sidan vägen en konferensanläggning från tiden då kyrkan ägde marken.

Området har skärgårdskarakter med höjder där stora berghällar med senvuxna tallar dominar. På den östra sidan står en förfallen klockstapel och längre in i skogen en lekstuga. Gränsen mot Ekobergets naturreservat går relativt nära bebyggelsen i väster. Reservatet sträcker sig vidare upp på höjden och ner mot vattnet. Ett par mindre bostadshus ligger mitt i planområdet. Här finns även en garagelänga för besökare. Nedanför huvudbyggnaden sluttar marken brant nedåt mot vattnet. Här

finns ingen bebyggelse förutom den lilla sjöboden vid bryggorna. För att ta hand om höjdskillnaderna har marken framför huvudbyggnaden terrasserats. En liten gångstig med en trappa förbinder byggnaderna med bryggan och vattnet. Från sjösidan upplevs området som grönt och huvudbyggnaden har fått manifestera sig i landskapet. Därav kulturmiljöprogrammets benämning på huvudbyggnaden som ett av Baggensfjärdens landmärken.

Öster om huvudbyggnaden finns ett kapell från 1960-talet. Byggnaden är ganska anonym och smälter väl in i omgivningen. På andra sidan huvudbyggnaden ligger några längor med bostadsrum för kyrkans konferensverksamhet. Även dessa inordnar sig väl i landskapet.

Kulturmiljö

Under arbetet med att ta fram ett förslag för ny bebyggelse i området gav byggherren Brinova i uppdrag åt Tyréns att ta fram en antikvarisk förundersökning. ”*Antikvarisk förundersökning Graninge Stiftsgård*”, som genomfördes under hösten 2013 och sammanfattas nedan.

Den före detta Graninge stiftsgård omfattar ett flertal byggnader. Huvudbyggnaden ligger på en höjd med en magnifik utsikt över Baggensfjärden medan andra byggnader grupperar sig efter terräng och vägsträckningar. Bebyggelsen har haft två huvudsakliga funktioner. Den första perioden som sommarnöje, först åt familjen Philipsson och senare åt familjen de Champs, och den senare perioden som Stiftsgård för Stockholms stift. Flera av byggnaderna har under årens lopp byggts om men få byggnader har rivits.

Utbyggnads- och ombyggnadsperioder för de båda funktionerna är åren 1909 till 1926 samt 1947 till 1995. I de flesta fall har namnkunniga arkitekter anlitats för dessa arbeten.

De kulturhistoriska värdena är knutna till de båda tidsperioderna. Den första perioden är typisk för Nacka/Värmdö där ett stort antal, ofta större, sommarnöjen uppfördes av välbeställda familjer från Stockholm. Även den andra perioden är typisk för denna typ av bebyggelse då de stora villorna under denna period ofta omvandlats till pensionat och kursgårdar.

Det mest betydelsefulla kulturhistoriska värdet är huvudbyggnadens utsikt mot Baggensfjärden och hur huvudbyggnaden upplevs från sjösidan. Den ursprungliga byggherren och arkitekten har medvetet valt denna placering och tillsammans med byggnadens klassicerande stil uppstår från sjösidan ett ”Akropolismotiv”.

Ett stort kulturhistoriskt värde ligger i att alla byggnader från den första perioden är bevarade, om än i olika skick efter olika ombyggnationer. Anläggningen som sommarnöje åt en välbärgad familj med stor huvudbyggnad, vaktmästarbostad, stall- och garagebyggnad samt lekstuga och sjöbod är komplett och avläsbar. Samtliga dessa har exteriöra värden. Huvudbyggnaden, stall- och garagebyggnaden och lekstugan har också interiöra värden.

Slutligen finns även ett visst kulturhistoriskt värde knutet till den period då anläggningen var stiftsgård. Stiftsgårdar inrättades med början år 1937. År 1953 hade alla stift åtminstone en

stiftsgård. De byggnader som tillkommit under stiftsgårdsperioden har i de flesta fall passats in på platsen dels genom sin placering i terrängen dels genom sin utformning och färgsättning. De är dock nyare och saknar den patina och den omsorgsfulla arkitektoniska utformningen som finns i de äldre byggnaderna.

Till huvudbyggnaden hör även en lekstuga uppförd 1916, ritad av arkitekt Olof Deas-Olsson samt ett stall med vagnslider uppfört 1918, ritat av arkitekterna Fritz & Ivar Gripe. Den första utbyggnadsperioden avslutas med att huvudbyggnaden 1926 byggdes till med en omfattande terrassanläggning ritad av arkitekt Ivar Tengbom.

1946 köpte Stockholms stift Graninge och då byggdes stall- och garagebyggnaden om efter ritningar av Per-Olof Olsson och strax därefter uppfördes klockstapeln. 1960 uppfördes kyrkan sydost om huvudbyggnaden efter ritningar av arkitekt Nils Tesch. Samtidigt som huvudbyggnaden byggdes om 1966 byggdes också gästhemmet väster om huvudbyggnaden efter ritningar av Nils Tesch. Gästhemmet och huvudbyggnaden kopplas samman med en förbindelsegång i souterrängplanet. 1975 uppfördes förläggningsbyggnaden Baggen efter ritningar av SektionsByggarna och den andra utbyggnadsperioden avslutades 1995 med att Kihlstugan uppfördes och Boostugan byggdes till med en sovsal, kök och hörsal.

2012 stängdes Graninge Stiftsgård och 2013 köptes den av Brinova.



Byggnaderna på fastigheten är:

1. Boostugan
2. Engelbrektsstugan
3. Kihlstugan
4. Stallet
5. Huvudbyggnad
6. Kyrka
7. Vaktmästarbostad
8. Personalbostad, nyare
9. Gästhemmet
10. Baggen
11. Carport
12. Miljöstation
13. Klockstapel
14. Lekstuga
15. Sjöbod



Graninge stiftsgård sedd från Baggensfjärden.



Huvudbyggnadens framsida och entré som också är byggnadens norrsida. (Byggnad nummer 5)



Del av terrasanläggningen. (Byggnad nummer 5)



I norr ligger stallbyggnaden och garaget. (Byggnad nummer 4)



Vaktmästarbostaden strax norr om huvudbyggnaden.
(Byggnad nummer 7)



Boostugan som ligger i den nordöstra delen av fastigheten.
(Byggnad nummer 1)



Lekstugan som ligger på höjden öster om huvudbyggnaden.
(Byggnad nummer 14)



Gästhemmet i väster närs från huvudbyggnaden via en förbindelsegång i suterrängplanet. (Byggnad nummer 9)



Kyrkan sydost om huvudbyggnaden. (Byggnad nummer 6)



Förläggningsbyggnaden norr om gästhemmet. (Byggnad nummer 10)



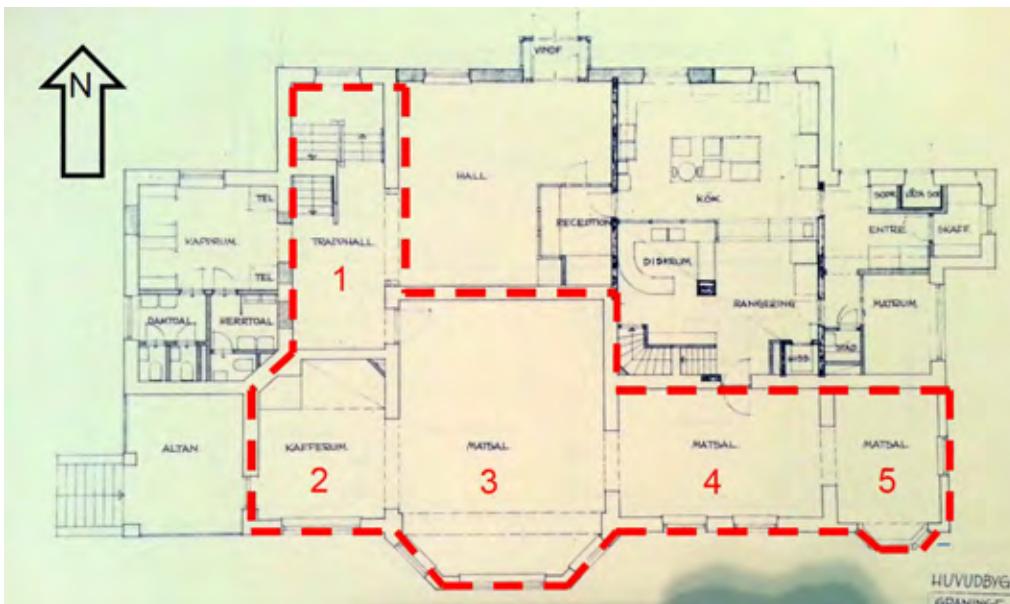
Kiblstugan som ligger mellan stallet och vaktmästarbostaden.
(Byggnad nummer 3)



Huvudbyggnadens sydsida som vetter mot Baggenfjärden. (Byggnad nummer 5)

Huvudbyggnadens kulturhistoriska värden – interiört

Det är främst de stora rumsvolymerna söder om hjärtväggen som är bevarade. Det är tydligt att sällskapsrummen lagts mot den magnifika utsikten i söder och det är också dessa rum på bottenvåningen som är bäst bevarade. Nedan följer en lista på välbevarade detaljer i bottenvåningen.



Planlösning för huvudbyggnaden med rumsnr tillhörande beskrivning nedan.

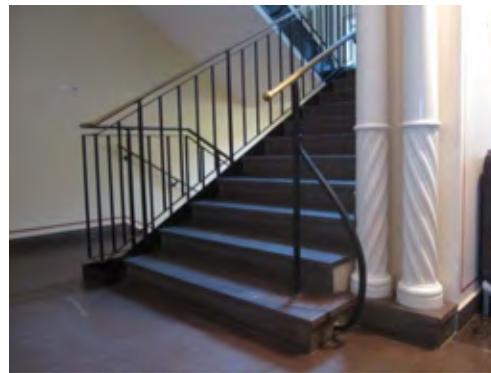
- Rum 1 Trapphall: Kalkstensgolv. Valv till trapphall som på båda sidor flankeras av dubbla kolonner med spiralstrumpor. Trappa med smidesräcke, mässingshandledare och plåtklädda vagnar.

- Rum 2 Kafferum: Fiskbensmönstrat parkettgolv Öppen spis med en kolonnet där ägarens (och hans hustrus?) initialer är inlagda med glas- och gulmosaik. Stucktak med hålkäl, rosett och listverk.
- Rum 3 Matsal: Fiskbensmönstrat parkettgolv. Stucktak med hålkäl, rosett och taklister. Profilerade golvsocklar och dörrfoder. Spegelskjutdörrar till rum 4. Smygpaneler i valv.
- Rum 4 Matsal: Fiskbensmönstrat parkettgolv. Stucktak med hålkäl, rosett och taklister. Profilerade golvsocklar och dörrfoder. Bröstpanel med ramverk och speglar. Väggmåleri med blomslingor, ej ursprunglig. Smygpaneler i valv.
- Rum 5 Matsal: Fiskbensmönstrat parkettgolv. Stucktak med hålkäl, rosett och taklister. Profilerade golvsocklar och dörrfoder. Bröstlist med målad bröstning. Väggmåleri med blomslingor retuscherad.

Utöver detta är de stora fönstren på bottenplanets sjösida bevarade, men med borttagna spröjsar. I bottenplanet finns några äldre dörrar med äggformade dörrvred i mässing. I hallen finns ett kalkstensgolv från 1960-talet. Kökstrappan upp till tornet är ursprunglig och här finns högst upp också några ursprungliga socklar, foder samt en dörr. Likaså är de ovala attikafönstren ursprungliga.



Hallen från entrén. Kalkstensgolv och senare tillkommen reception.



Valvet till trapphallen och trappan.



*Matsal, rum nr 4.**Matsal, rum nr 4, i fonden matsal, rum nr 5.*

Naturmiljö och vegetation

Inom ramen för planarbetet har också Ekologigruppen AB fått i uppdrag att göra en naturvärdesbedömning vid Graninge Stiftsgård. ”*Naturmiljöutredning inför detaljplanläggning av Graninge Stiftsgård, Nacka kommun*”. Utredningen genomfördes under december månad 2013 och mars månad 2014.

Under arbetet med att ta fram ett förslag för ny bebyggelse i området har Skogsstyrelsen på uppdrag av Nacka kommun genomfört en ”*Inventering av naturvärdesträd på Graninge Stiftsgård*”.



Det ungefärliga området som ingår i Ekologigruppen ABs naturvärdesbedömningen samt relationen mellan park- och naturmiljö. (Park i ljusgrön färg och natur i mörkgrön färg)

Enligt Ekologigruppen ABs utredning är naturvärdena i undersökningsområdet framförallt knutna till gamla tallskogar. Naturvärdena är knutna till såväl solexponerade gamla tallar som mer slutna tallbestånd. Tallbestånden inom undersökningsområdet bedöms ha starka ekologiska samband med intilliggande områden. Väster om undersökningsområdet ansluter ett naturreservat med höga naturvärden knutna till framförallt tall, men även till viss del ek. Öster om undersökningsområdet ligger liknande tallmiljöer med inslag av gammal tall. Det bedöms finnas stora ekologiska samband till områden både norr och öster om undersökningsområdet.

Delområden med naturvärden

Skogsstyrelsen har delat in området i 5 delområden med olika markförhållanden och skogstyper. Från hällmarksskogar på högt belägna partier till lövrika skogar med skikt av unga lövträd och gamla ekar.



Skogsstyrelsens indelning i 5 delområden med olika markförhållanden.

Delområde 1

Området bedöms vara mycket värdefullt med grova träd men även enstaka döda träd och lågor. Det finns en liten förekomst av tallticka och gnaghål av reliktbock i den östra delen.

Delområde 2

Tallarna är gamla och senvuxna och många av dem är angripna av talltickor. Enstaka träd har även gnaghål av reliktbock. Mycket värdefullt område som utgör värdekärna för tallticka. Det finns förutsättningar för ovanliga mykhorrizasvampar som är knutna till lång kontinuitet av tall. Det förekommer brandljud på några tallar som visar att området tidigare brunnit.

Delområde 3

Området har ett visst naturvärde då skogen är gammal och i detta område växer även gran med en större andel. Döda träd är värdefulla för insekter och utgör därmed en födodepå för bland annat hackspettar och andra fåglar som lever av insekter.

Delområde 4

Tallskogen är gammal och har inslag av talltickor. Ekarna i norra delen är spärrgreniga och har grov dimension.

Delområde 5

Flera ekar är grova och sannolikt gamla, men det växer även klenare ek i området. Vid parkeringen växer två mycket grova tallar som är en rest av en tidigare skogsgeneration.

Skogsstyrelsen avslutar rapporten med följande diskussion: ”Med 178 träd i klass 1 och 2, delvis i områden som är klassificerade med högre naturvärden i tidigare inventeringar, bör noggranna överväganden göras om de för naturvården mest värdefulla partierna ska exploateras. Det är främst hällmarksskogarna i delområde 1 och 2 som har de högsta naturvärdena kopplat till framförallt tall. De flesta träden med talltacka finns i dessa delområden.”

De gamla och grova ekarna samt lind och mycket grov tall som finns i området är mycket värdefulla i skärgårdslandskapet. De kan bli ett komplement till de stora ekbackarna i Velamsund och Farstaområdet i Värmdö kommun. De tjänstgör som spridningskorridor för arter knutna till ek och tall. De har också ett värde för kulturmiljön och upplevelsevärdena kring bebyggelsen då de växer i anslutning till byggnaderna.”

I Skogsstyrelsens inventering av naturvärdesträd kartläggs enskilda träd som har höga biologiska värden och det beskrivs vad de värdena består i. Det kan vara mycket gamla träd, men även grova träd, senvuxna träd eller ovanliga trädslag för området med mera. Signalarter och rödlistade arter knutna till de olika trädslagen fungerar som hjälpmittel för att bedöma om ett träd har ett högt biologiskt värde.

Enligt Skogsstyrelsens inventering har skogen här överlag mycket hög ålder i jämförelse med andra skogar i länet. Genomsnittsåldern för hela det inventerade området bedöms till åtminstone 120 år. På en del hällmarker bedöms skogen vara åtminstone 160 år eller äldre. I Stockholms län är cirka 8,5 procent av skogsarealen äldre än 120 år.

Naturvärdesträden kan delas in i delområden med följande klassificering:

- Mycket höga naturvärden eller klass 1 – träd vars egenskaper är så höga att området de växer i som regel bör undantas från exploatering.
- Höga naturvärden eller klass 2 – träd som har sådana egenskaper att de kan påverkas negativt vid exploatering om inte särskilda skyddsåtgärder vidtas.
- Måttliga naturvärden eller klass 3 – områden där naturvärdena är måttliga och där förstärkt hänsyn kan krävas.

Totalt noterades 178 träd i naturvärdesklass 1 och 2 fördelat på 41 (23 procent) träd i klass 1 och 137 (77 procent) träd i naturvärdesklass 2. Det helt dominerande trädslaget är tall men även något tiotal gran och ek. Enstaka asp och lind finns också. Tre träd noterades i klass 3 och de finns i parkmiljön vid bebyggelsen. Det är yngre och klenare träd som på sikt eventuellt skulle kunna bli ersättningsträd för de mer värdefulla ekarna. 32 träd noterades som grova, 81 träd som gamla, 6 träd som hålträd eller har håligheter. 26 träd med pansarbark och 11 torrträd med en diameter över 30 centimeter registrerades samt 8 tallågor med samma diameterkrav. Av rödlistade arter noterades talltacka på 17 tallar och spår av reliktbock på 8 träd.

Service

Till Gustavsbergs centrum är det 4,5 kilometer. Där finns dagligvaruhandel, blomsteraffär, apotek, systembolag, banker, restauranger, vårdcentral med mera. Här finns även en del kursverksamhet. Till Orminge centrum är det lite längre, cirka 5 kilometer. Även här finns ett stort utbud av butiker och service.

Närmaste buss hållplats är Kihls Gård som ligger vid Värmdövägen cirka 700 meter norr om planområdet, en promenad på cirka 10 minuter. Här trafikerar bussarna 422, 445 och 492. Buss 422 går med halvtimmestrafik mellan Slussen och Gustavsberg via både Ektorps centrum, Orminge centrum och Nacka Forum. Buss 445 är en motorvägsbuss mellan Slussen och Gustavsberg och går med halvtimmestrafik på vardagarna. Nattbussen 492 går mellan Centralen och Hemmesta vägskäl.

Gator och trafik

Graninge stiftsgård ligger nära Värmdöleden och trafikplats Insjön. Den närmsta vägen till Graninge stiftsgård är via Gamla Skärgårdsvägen och Värmdövägen och därefter via Graningevägen, en sträcka på cirka 4 kilometer.



Från Värmdöleden till Graninge stiftsgård är det cirka 4 kilometer med bil.

Den del av Graningevägen som ansluter till fastigheten Kil 1:5 har enskilt huvudmannaskap. Den ägs och förvaltas av vägföringen Västra Ekedal gemensamhetsanläggning. Den del av Graningevägen som ligger mellan Värmdöleden och Värmdövägen är däremot kommunal. In i området leder en asfalterad gata.

Friytor

I anslutning till huvudbyggnaden finns en öppen gräsyta med en enklare lekplats. Väster om stallen finns en fotbollsplan och en volleybollplan. Ingen av dessa har använts på senare tid och de håller på att växa igen.

Från huvudbyggnaden leder en stig ned till stranden mot Baggensfjärden. Stigen ner mot vattnet har sannolikt anlagts i samband med att huvudbyggnaden färdigställdes eller strax därefter. Stigen utmed vattnet kan vara en rest från tidigare användning, i kanten som vetter mot vattnet har den sidostöd i form av stora stenblock. Det finns även en stödmur intill sjöboden. Stigen utmed vattnet är mycket knölig och svår att gå på och sträckan upp mot huset är mycket brant. Stigen är inte tillgänglig för rörelsehindrade.



Stigen längs med Baggensfjärden och Trädgårdsviken.



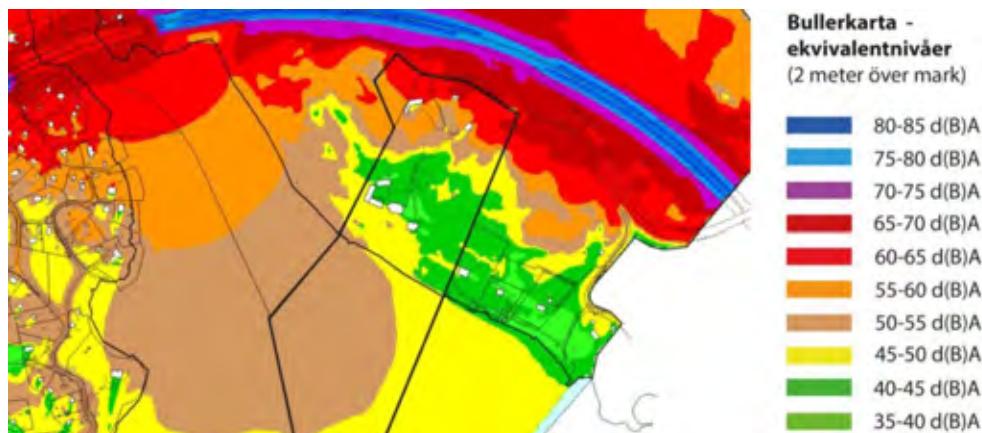
Bryggor i slutet av den asfalterade stigen.



Grillplats som ligger en bit upp från stranden längs med den asfalterade stigen.

Buller från Värmdöleden

Planområdet ligger nära Värmdöleden och utsätts därmed för buller från trafiken. I de delar av planområdet som ligger närmast Värmdöleden överstiger bullervärdena Naturvårdsverkets riktvärden för buller utomhus vid nybyggnation av bostäder. I tät bebyggelse finns möjlighet att göra avstegsfall från riktvärdena men i Graninge som utgörs av gles blandad bebyggelse enligt översiksplanen finns egentligen inte några sådana möjligheter.



Bullersituationen 2007 / 2008.

Teknisk försörjning

Fastigheten är ansluten till kommunens vatten- och avloppsnät via privata sjöledningar till en förbindelsepunkt i Eriksvik. Anslutningspunkten för tappvatten till fastigheten är placerad i en mätarbrunn i Liljevalchsvägen. (*Se Liljevalchsvägens läge i del 3, Planförslaget under rubriken Teknisk försörjning på sid 43.*) Från brunnen är en tryckledning förlagd i mark och vidare på Kilsvikens botten till fastigheten. Den totala ledningslängden från mätarbrunn till anslutningspunkt i fastigheten är cirka 1100 meter. Höjdskillnaden mellan anslutningspunkt och fastighetens dito är cirka - 4 meter.

Inom fastigheten Kil 1:5 pumpar en pumpstation spillvatten i en tryckledning förlagd på Kilsvikens botten till en släpppunkt på det kommunala nätet vid korsningen Gösta Ekmans väg/Liljevalchsvägen. (*Se Gösta Ekmans väg/Liljevalchsvägens läge i del 3, Planförslaget under rubriken Teknisk försörjning på sid 43.*) Den totala ledningslängden från pumpstationen till släppunkten är cirka 1200 meter. Höjdskillnaden mellan pumpstationen och släppunkten är cirka 5 meter.

Kapaciteten i förbindelsepunkterna är dimensionerade för den tidigare verksamheten i Graninge. Befintlig tappvattenledning bedöms kunna försörja cirka 150 lägenheter, cirka 50 vårdboende och en restaurang förutsatt att det tillgängliga vattentrycket vid kommunens anslutningspunkt inte underskrid cirka 6 bar. Om det förekommer större variationer i vattentrycket vid kommunens anslutningspunkt så har det stor inverkan på det dimensionerande flödet. Befintlig spillvattenledning bedöms kunna försörja cirka 200 lägenheter, cirka 50 vårdboende och en restaurang.

För en exploatering med vård- och omsorgsboende omfattande cirka 200 lägenheter bedöms det totala effektbehovet avseende el vara cirka 650 kW.

3. Planförslaget

Ny och bevarad bebyggelse

Förslaget innehåller seniorbostäder liksom bebyggelse för vård- och omsorgsboende där de boende har stort behov av hjälp och ständig tillsyn. Bostäderna inryms i såväl nya som i befintliga byggnader, vilka tidigare använts av Stockholms stift. Förslaget innehåller totalt 180 stycken lägenheter varav 54 stycken är vårdboende.

Förslaget har utvecklats utifrån den timglasform som landskapet bildar. På platåen ovanför timglasets södra brant ligger den befintliga och kulturhistoriskt intressanta huvudbyggnaden i det som tidigare var Graninge stiftsgård. Den norra gränsen utgörs också av en brant, en norrslutning, nedanför vilken Graningevägen går. Befintlig bebyggelse är lokaliserad till platser längs den nord-sydliga dalgången. I och med att befintlig bebyggelse ligger glest och byggnaderna är orienterade i olika riktningar är ”timglasformen” kanske inte ett så tydligt framträdande karaktärsdrag idag.

I struktur och volym anpassas bebyggelsen till terrängen och den befintliga bebyggelsen som bevaras. De nya byggnaderna placeras så att det finns generösa ytor kvar runt befintliga byggnader. Den nya bebyggelsens gestaltning föreslås däremot kontrastera och avvika genom en tydlig egen karaktär. Detta för att framhäva de höga kvaliteterna i de befintliga byggnaderna som sparas och för att tydligt visa på de olika utbyggnadsetapperna som präglat bebyggelsen även tidigare.

Topografin med den timglasformade dalgången samt den värdefulla naturen utgör ryggraden i förslaget. Den ligger till grund för strukturen som helhet, men är också utgångspunkten för de enskilda byggnadernas förhållande till platsen.

Av de befintliga byggnaderna sparas de som har stora kulturhistoriska värden, det vill säga stallen, huvudbyggnaden, kyrkan, vaktmästarbostaden och lekstugan. Det föreslås att övriga befintliga byggnader rivs för att ge plats åt ny bebyggelse. Detta regleras i planbestämmelserna.



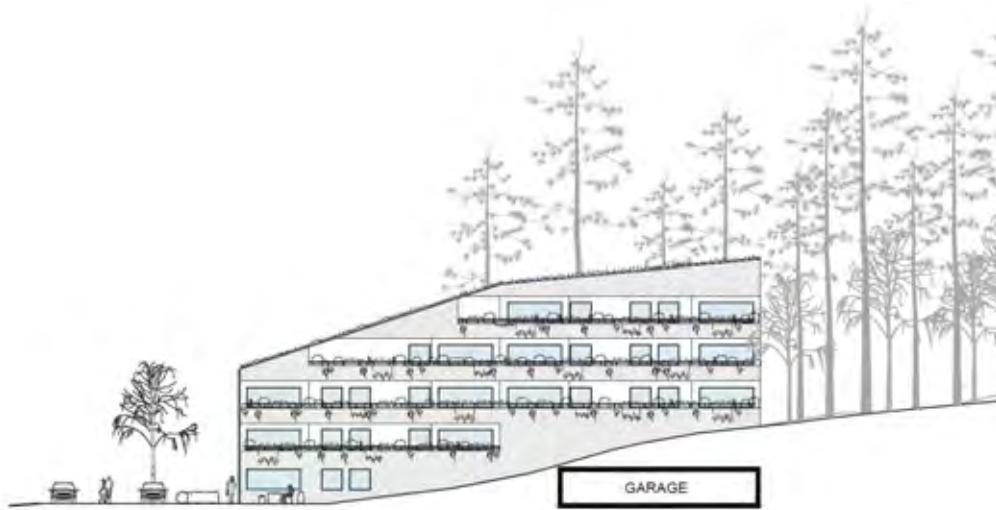
Platsens topografiska karaktärsdrag.



Situationsplan med föreslagen ny bebyggelse och befintlig bebyggelse som sparas.

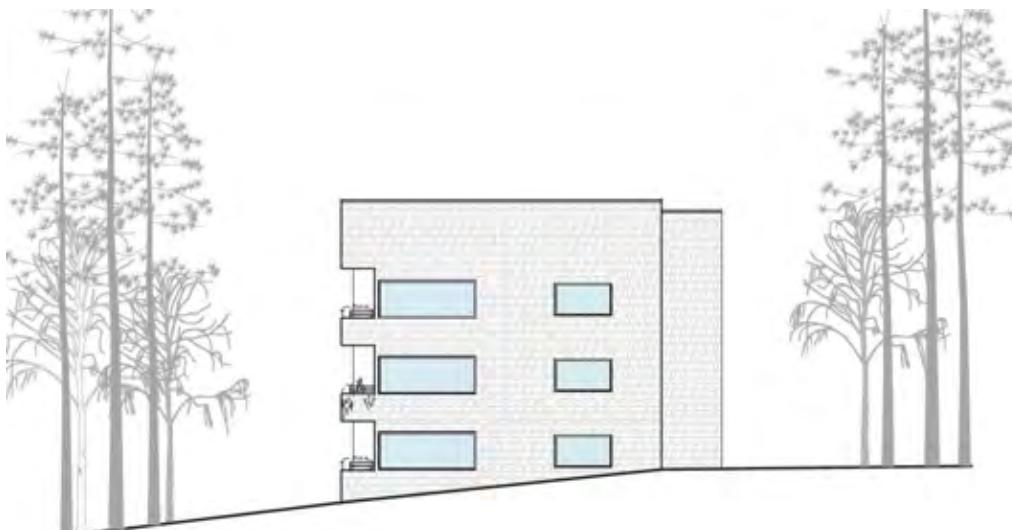
Ny bebyggelse – förhållande till terräng och gata

De nya byggnaderna läggs i huvudsak längs med gatan och placeras med gavlarna mot gatan. De förankras i terrängen genom att de är ”inkilade” i sluttningarna eller ”tinglasets” sidor. För att anpassa byggnaderna till platsen samt tydliggöra och framhäva terrängens karaktärsdrag har taken utformats så att de följer terrängen.



Principsektion som visar byggnadernas förhållande till terrängen.

I den norra delen ligger de föreslagna nya byggnaderna mer fristående, de ligger längs med höjdkurvorna och inte förankrade i terrängen på samma sätt som byggnaderna längs med gatan. Byggnaderna i norr bidrar till en tydlig avgränsning av området och tillsammans med den övriga bebyggelsen skapas ett större ”parkrum”.



Principfasad mot öst.



Principfasad mot lokalgata.

Vård- och omsorgsboende

I den södra delen föreslås det befintliga gästhemmet och byggnaden Baggen ersättas med en ny större byggnad placerad på samma ställe. Den nya byggnaden ska innehålla ett vård- och omsorgsboende. Byggnaden delar lokaler med huvudbyggnaden och föreslås, för att underlätta samnyttjandet, ha en underjordisk förbindelse med denna via en sockelbyggnad som löper längs med branten i tre våningar under gårdsplanen. Ovan mark är det två skilda volymer med olika karaktärsdrag. För att åstadkomma detta föreslås vårdbyggnaden placeras så långt västerut och norrut som byggnad och topografi möjliggör.

Huvudbyggnaden ska även i fortsättningen vara det som präglar upplevelsen vid angöring från norr liksom vid angöring från söder via Baggensfjärden. Placering och utformning av vårdbyggnaden skapar en offentlig plats framför huvudbyggnaden samt ett område som blir de boendes trädgård. Till skillnad från huvudbyggnadens ljusa, tunga putsade tegelmurar föreslås vård- och omsorgsbyggnaden vara en uppbruten volym med fasadmateriel i trä med mörk kulör, vilket regleras i planen med bestämmelse.



Huvudbyggnaden och vård- och omsorgsboendet med mellanliggande gård.



Huvudbyggnadens och vårdboendets fasad mot söder (Baggensfjärden).

Den nya vårdbyggnaden placeras på en sockel som föreslås bekläs med samma typ av sten som befintlig terrassanläggning men med ett modernare uttryck. Den nya sockeln är en fortsättning på befintlig terrassanläggning på vilken huvudbyggnaden vilar. Sockeln är tänkt att forma ett sammanhängande motiv mot havet. Sockeln föreslås inrymma seniorbostäder i 3 plan där det nedersta planet innehåller en gemensamhetslokal med terrass i marknivå. Seniorbostäderna är tänkta att vara skilda från vård- och omsorgsboendet, men de boende ska kunna nyttja gemensamma funktioner i huvudbyggnaden.

På huvudbyggnadens södra sida finns en terrass med utsikt mot Baggensfjärden. På terrassen skapas en av de viktigaste målpunkterna då den bästa utsikten över vattnet finns här. Terrassen ligger inom kvartersmark men avsikten är att den ska vara ett offentligt parkrum, möjlig att vistas på för såväl boende som besökare.

Vårdbyggnadens bredd är knappt 16 meter och utbredningen begränsas med en byggrätt 0,25 meter utanför fasad. Höjden på byggnaden regleras med en bestämmelse om högsta tillåtna nockhöjd. Takens utformning och fasadmaterialet regleras genom bestämmelser som anger att takmaterialet ska utgöras av sedumtak eller liknande och att fasadmaterialet ska utgöras av omålats trä. Gröna tak ger födröjning av dagvatten samt avdunstning. Taken kan till exempel anläggas med arter kopplade till den befintliga och värdefulla naturtypen hällmark för att också bidra till den biologiska mångfalden i närområdet.

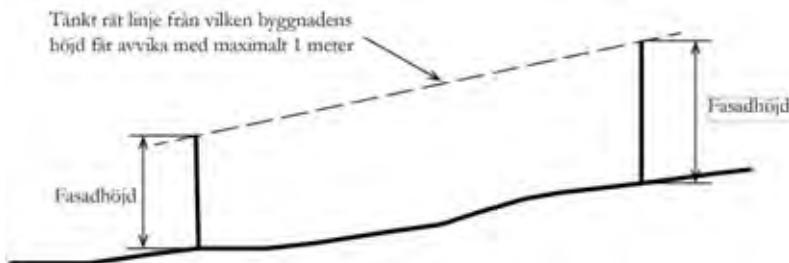


Seniorbostäder i sockeln mot vattnet, vy mot väster.

Seniorbostäder

De nya seniorbostäderna är i huvudsak lokaliseraade längs gatan som löper genom området. Husen placeras med gavlarna mot gatan. Entréer, balkonger, fönster och uteplatser i anslutning till gatan är tänkta att bidra till liv och variation i gatulummet. I lägenheterna vetter entréer och kök mot norr och boningsrum mot söder, den solbelysta och tysta sidan. Varje hus föreslås ha en lokal mot gatan som är tänkt att utgöra ett livgivande tillskott i gatumiljön. Dessa lokaler kan inrymma exempelvis övernattningslägenhet, föreningslokal eller tvättstuga. Entré till bostäder, lokal och garage sker på gavlarna mot gatan. Kommunikation från hiss och trappa till varje lägenhet sker genom loftgångar.

Husens utbredning begränsas med en på plankartan, för varje enskild byggnad, markerad byggrätt. Husen längs lokalgatan som innehåller seniorbostäder är cirka 12 meter breda mot gata och som princip har egenskapsgränsen för byggrätterna lagts 0,25 meter utanför fasad. Husens höjd begränsas i planen av högsta tillåtna fasadhöjd för husens gavlar. Takkonstruktionen får avvika maximalt 1 meter från en tänkt rät linje mellan höjdbestämmelserna för gavlarna för att möjliggöra ett lutande tak med en eller flera ”knäckar”. Takens utformning och fasadmaterialet regleras genom bestämmelser som anger att takmaterialet ska utgöras av sedumtak eller liknande och att fasadmaterialet ska utgöras av trä.



Princip för hur planbestämmelsen för byggnadshöjd är konstruerad.

Där terrängen medger tillåts garage under bostadshusen och under mark i anslutning till de nya bostadshusen. Utanför i planen angivna byggrätter får garagekonstruktionen, om den sträcker sig utanför byggrätten för bostad, inte bryta befintlig marknivå. Efter att garagekonstruktion har uppförts (om det är utanför byggrätt för bostäder) ska marken återställas till ursprunglig nivå och planteras. I de delar av den nya bebyggelsen som inrymmer garage ska det även finnas fönster för att levandegöra bottenvåningarna. Dessutom ska gemensamhetslokal finnas i entréplanet för att levandegöra gatumiljön.



Seniorboende hus 4.



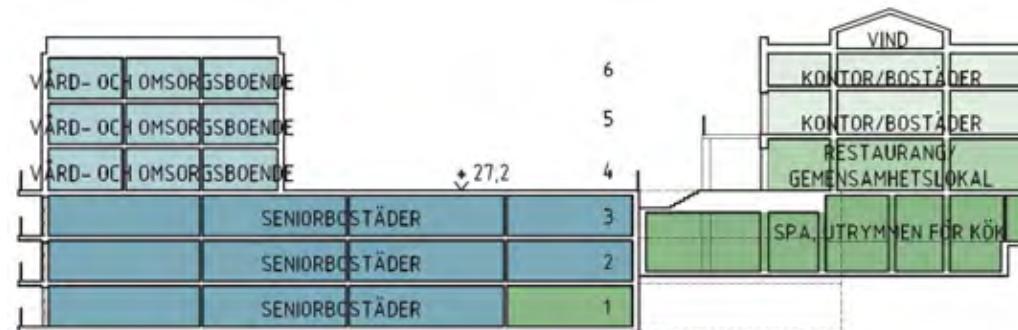
Uteplats vid seniorboende hus 4.

Användning av bevarad befintlig bebyggelse

Huvudbyggnadens offentliga karaktär säkerställs genom att en restaurang eller gemensamhetslokal föreslås i entréplanet. Förslaget innebär att huvudbyggnadens restaurang, reception och andra umgängesrum görs tillgängliga för boende, anhöriga, personal och restauranggäster. Hit ska även

andra utomstående vara välkomna. De ovanliggande våningarna kan inrymma kontor eller bostäder, som är den ursprungliga användningen.

Terrassanläggningen som rymmer de två planen under entréplanet förslås ge plats för restaurangkökets sekundärutrymmen och tekniska utrymmen. Det föreslås även att huvudbyggnaden i dessa delar kompletteras med en spaanläggning. En eventuell tillbyggnad av ett orangeri i anslutning till huvudbyggnadens terrass övervägs såvida den inte påverkar huvudbyggnadens kulturhistoriska värden.



Sektion genom huvudbyggnad och vårdbyggnad. Seniorbostäder i de 3 sockelvåningarna.

Förutsatt att bullerproblematiken går att lösa planeras Stallet att användas för bostäder, men byggnaden kan även användas till kontor. Sidoflygeln, som ursprungligen rymde funktioner med lägre klimatkrafter, lämpar sig för förvaring av maskiner och redskap för trädgårdsskötsel.

Vaktmästarbostaden är centralt belägen i området och hade ursprungligen en omsorgsfyllt utformad exteriör i nationalromantisk stil. Huset är byggt som bostad och dess användning planeras även framöver att vara bostadsändamål.

Lekstugan som ligger i skogen utanför det ianspråktagna området på fastigheten är omsorgsfyllt utformad men underhållet är eftersatt. Den nuvarande placeringen av lekstugan är delvis olycklig, med tanke på tillgängligheten till den och att den är ett viktigt tillskott i helhetsupplevelsen och förståelsen av området.

Kyrkan ligger i slänten ner mot Baggensfjärden öster om huvudbyggnaden. Den består av ett före detta kyrkorum (avkristnat), vindfang och sakristia. Läget med utsikt över fjärden är magnifikt vilket gör byggnaden attraktiv för boende. Ändrad användning kräver dock vissa ändringar av byggnaden, till exempel att nya fönster tas upp. Ändringar av byggnadens utformning skall ske med dess tidigare användning och ursprungliga utseende som utgångspunkt. Planen medger bostad eller kontor samt tillbyggnad som underordnar sig befintlig byggnad.

Bestämmelser utifrån bevarandevärdesperspektiv och annat i ovannämnd text regleras i planbestämmelserna.

I händelse av brand skall ny byggnad erhålla samma volym som äldre befintlig. Formspråket kan vara nutida men hämta karaktärsdrag från ursprungsvillans arkitektoniska egenskaper.

Kulörer och material beskrivs utförligare i gestaltningsprogrammet tillhörande detaljplanen. Se sid 26-29 i gestaltningsprogrammet.



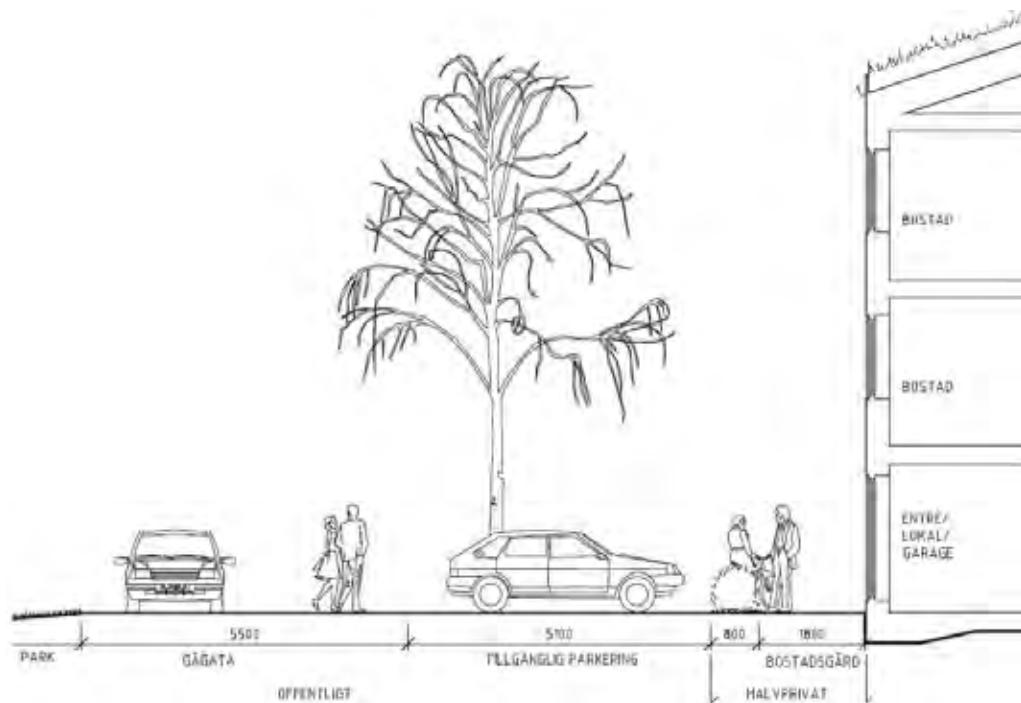
Huvudbyggnaden med vård- och omsorgsboende till vänster sedd från Baggensfjärden.

Gator och trafik

Från områdets entré vid Graningevägen genom området fram till huvudbyggnaden föreslås en gångfartsgata kring vilken byggnader och parker ansluter. Längs gatan som följer terrängen rör sig gående, cyklister och bilister i gånghastighet på de gåendes villkor. Att det är de gåendes villkor som styr tydliggörs genom markbeläggning och gatans utformning med en trädallé, parkerade bilar, intilliggande parker och genom att den är med häckar tydligt avgränsad från bostadsgårdarna.

Gatumarken inklusive parkeringsytan längs med gatan utgörs av allmän plats. Markmaterial på gatan regleras till grå betongmarksten eller liknande, se utförligare beskrivning på sid 30 i gestaltningsprogrammet tillhörande detaljplanen.

Korsningen Graningevägen och infarten till planområdet föreslås byggas om för att åstadkomma bättre lutningsförhållanden och för att skapa en bättre och säkrare korsning.



Principsektion genom gångfartsgata-trärställd parkering och förgårdsmark till bostadshus.

Mark och växtlighet

Planförslaget tar hänsyn till de höga naturvärderna genom att kvartersmarken för bostadsbebyggelse har begränsats till att endast omfatta nödvändig markyta för att möjliggöra uppförandet av föreslagen bebyggelse. En stor del av naturmarken inom planområdet föreslås vara allmän plats. Vidare har så mycket naturmark som möjligt inom kvartersmarken sparats runt byggnaderna genom att platserna där byggnader får uppföras har preciserats. Nya byggnader föreslås också anpassas till befintliga vegetationsförhållanden, genom att begränsa möjligheterna att ta ned tallar och ekar med en stamdiameter överstigande 0,3 meter 4 meter eller mer från fasad (n_2), förutom i en zon närmast gatan. Längs gatan ska plantering finnas (n_4).

Naturvärdesträd som markerats på plankartan ska sparas så långt som möjligt. Marklov krävs för beskärning av grenar, ingrepp i rotzonen och fällning. En planbestämmelse (n_1) har införts på allmän plats och kvartersmark för att skydda dessa träd. I de delar som inte avses bebyggas mellan seniorbostäderna krävs marklov för beskärning av grenar, ingrepp i rotzonen och fällning av tallar och ekar med en stamdiameter överstigande 0,3 meter mätt 1,3 meter över marken 4 meter eller längre från fasad.

Träden som skyddas har ett värde för landskapsbilden, för biologisk mångfald och för att bidra till ett ekologiskt hållbart område. Syftet med bestämmelserna är att bevara och utveckla de värden som finns. Det enda skälet till att marklov för trädfällning får ges är att ett träd utgör ett ”riskträd”. Ett riskträd är ett dött, skadat eller sjukt träd som utgör en säkerhetsrisk, till exempel fara för liv och egendom. Vid ansökan om marklov för att falla trädet görs en bedömning av trädets värde och

eventuella skaderisker. En avvägning mellan enskilt och allmänt intresse görs. Generellt bedöms träden efter kondition, storlek och relation till normal livslängd för aktuellt trädslag. Riktlinjer finns framtagna av Nacka kommun som stöd för bedömning av ansökan om marklov för trädfällning.

Det kan finnas skäl att ge marklov för ingrepp i rotzonen, till exempel för att kunna uppföra de planerade byggnaderna eller bygga ut och underhålla ledningar. Marklov för beskärning av grenar får ges om grenarna utgör en säkerhetsrisk eller om beskärning bedöms krävas för att uppnå en god vitalitet för trädet i övrigt. Bedömningar och beskärningar ska utföras av arborist.

Åtgärder i rotzonen ska ske med så kallad rotvänlig schakt, till exempel handgrävning eller vacuumsschakt samt beskärningsteknik och skydd av rötter enligt gängse standard (till exempel trädhandbok för Uppsala kommun 2010-12-30 eller motsvarande).

Vid eventuell fällning av riskträd ska ved från fällt träd placeras på av huvudmannen anvisad plats inom mark markerad Natur. Veden har ett värde för bland annat insekter. Även vid uppförandet av den nya bostadsbebyggelsen bör några av de träd som måste tas ned för att ge plats åt nya hus placeras ut området. Särskilt de naturvärdesträd som måste tas ned bedöms värdefulla att placera ut i omgivande naturmark. Veden ska placeras så att den inte utgör någon risk och så att den inte stör rekreativvärdet inom naturmarken.

Plantering av ekar ska ske inom det område som är markerat som (n_3). Syftet med bestämmelsen är att ersätta befintliga stora ekar som försvinner. Befintliga ekar bedöms vara naturvärdesträd med höga naturvärden.

Utevistelse och rekreation

Med hänsyn till platsens förutsättningar med mycket gammal skog och en del anlagda ytor med gamla och karaktärsskapande träd, finns det goda möjligheter att åstadkomma upplevelserik och spännande utevistelse. Att mycket av den gamla skogen inom planområdet sparas samt tillåts utgöra en stor del av tomtmarken, kommer att bidra till att naturen upplevas som nära, inte bara av de som vistas ute, utan även av de som vistas på balkonger eller gemensamma uteplatser.

I den norra delen föreslås att en park anläggas. Platsen är tänkt att kunna användas till en mängd olika aktiviteter, bland annat boule, fester och utegym. Ett ”utegym” föreslås bli parkens naturliga mötesplats. Tillgängligheten i aktivitetsparken ska vara hög genom att gångvägar anpassas till rullstolsburna och synskadade. Redskap i utegym och sittplatser ska också tillgänglighetsanpassade.

Även längs gatan och i zonen mellan gata och hus planeras det för ett omfattande grönt innehåll med träd och buskar. Även om omgivningsförutsättningarna är goda med gammal och värdefull skog nära in på bebyggelsen föreslås de anlagda ytorna ha upplevelsemässigt höga kvaliteter eftersom flera av de boende kommer att ha begränsade möjligheter att röra sig fritt i skog och mark.

Vid vårdboendet väster om huvudbyggnaden planeras för en trädgård med karaktär av klosterträdgård. Den ska fungera som ett rehabiliterande trädgårdsrum för boende på vårdboendet. Här ska man kunna röra sig utan hinder.



Tänkbar utformning på trädgården vid vårdboendet.

På platsen framför huvudbyggnaden skapas en mindre park, där tanken är att boende och besökare kan uppleva en rogovande blomsterprakt. Parken ingår i allmän plats.

På huvudbyggnadens södra sida finns en terrass mot Baggensfjärden. På terrassen skapas en av de viktigaste målpunkterna, då den bästa utsikten över vattnet finns här. Terrassen ligger inom kvartersmark men avsikten är att den ska vara ett offentligt parkrum, möjlig att vistas på för såväl boende som besökare.

Intill de planerade seniorbostäderna föreslås halvprivata bostadsgårdar med uteplats. Varje gård nyttjas av mellan 7 och 14 lägenheter. Gårdarna avgränsas mot de offentliga ytorna av en häck och en stödmur som tar upp eventuella höjdskillnader mot omgivande natur. Mellan murarna är det tänkt att det skapas ett gynnat mikroklimat. Bostadsgårdarna är helt tillgänglighetsanpassade.

Allmänna gångvägar och stigar

Allmän gångtrafik leds via gångfartsgatan mot målpunkter inom området och mot omgivande naturmark. På bägge sidor av gångfartsgatan föreslås ”släpp” i kvartersmarken där allmän plats – naturmark – tar sig ned till gatan. Via dessa släpp har allmänheten tillgång till omgivande naturmark.

Gångväg mot vattnet

I söder finns en gångväg inom naturmark som leder ned till stranden. Gångvägen är idag mycket brant på sina ställen och det bedöms inte som rimligt att göra denna gångstig allmänt tillgänglig då ingreppen i naturen skulle bli för stora. Däremot föreslås befintlig gångväg uppraderas och göras så tillgänglig som möjligt. Den föreslås bli 1,5 meter bred hela sträckan och beläggas med stenmjöl eller asfalt. Det föreslås att den kompletteras med handledare utmed de brantaste sträckorna och att parkbänkar placeras ut med cirka 30 meters mellanrum. Även trappor föreslås förses med handledare, på båda sidorna.

Gångstig mot reservatet

Från gångvägen föreslås en ny stig som leder västerut och ansluter mot reservatet. Gångstigen försłås bli cirka 1,5 meter bred och beläggas med stenmjöl eller barkflis. Beroende på sträckning krävs eventuellt komplettering med trappa.

Gångstig från parkeringen mot reservatet, på höjden

Från parkeringen leds besökare via en gångstig mot reservatets platå. Stigen föreslås bli en cirka 1 meter bred stig med stenmjöl eller barkflis.

Gångstig mot östra berget

Den befintliga stigen upp på berget ersätts med en ny. Stigen föreslås bli cirka 1 meter bred och beläggas med stenmjöl eller barkflis.

Tillgänglighet

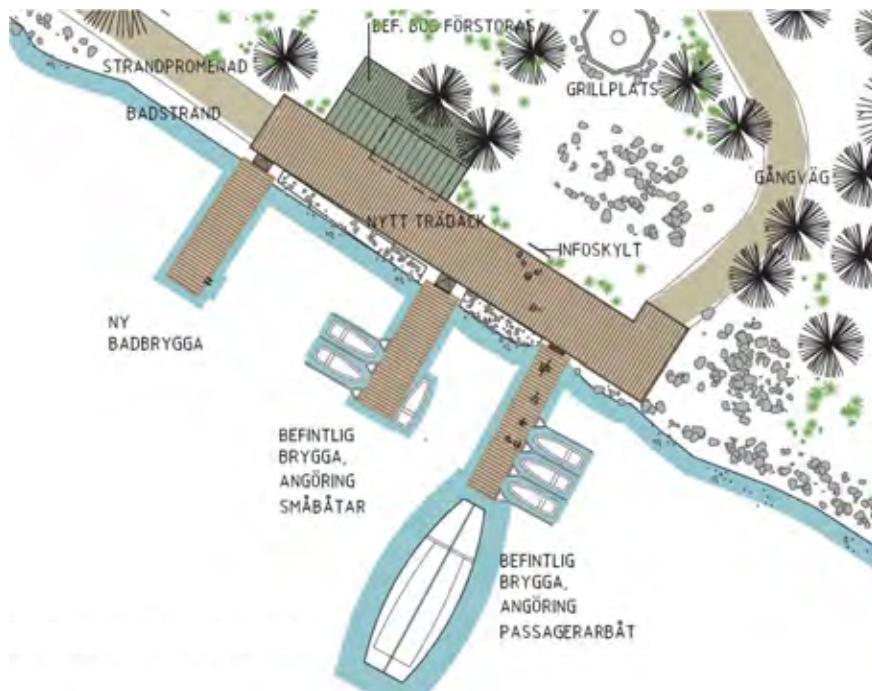
Eftersom boendet i området främst vänder sig till seniora personer behovet av god tillgänglighet extra stort. God tillgänglighet möjliggörs genom att gångbanorna ligger i den timglasformade dalen i området. Kyrkobyggnaden och parken söder om Gräninge Stiftsgård ligger flera meter ner från övriga gångbanor, men skall göras tillgängliga med en serie sluttande terrasser i anslutning till hus nio. För att ytterligare understödja framkomligheten i området ligger gångbanor och körbanor i samma nivå för att undvika svåröverkomliga kantstenar. Det bedöms inte som rimligt att göra gångstigen ned mot vattnet allmänt tillgänglig då ingreppen i naturen skulle bli för stora.



Bild som visar tillgängligheten inom planområdet med olika lutningar skrifferade i olika färger där mörkgrönt är minst lutning och orange är mest lutning.

Angöring med båt och badplats

De befintliga båtplatserna som ligger vid stranden till Baggensfjärden förslås ligga kvar och uppgraderas, vilket medges i planbestämmelser. Här kan privatpersoner angöra från vattensidan och boende och allmänhet bada. Det är även möjligt att angöra med större mer djupgående båtar. Syftet med bryggorna är bland annat att tillgängliggöra området även från vattnet, därför har planbestämmelserna gällande bryggorna preciserats med att dessa inte får stängtas in



Tänkbar utformning av båtplatser och brygor.

Parkeringsplatser

Behovet av bilparkering bedöms som högt då det kommer att saknas kollektivtrafik till området. Med 126 seniorbostäder och 111 parkeringsplatser avsedda för dessa bostäder uppnås ett parkeringstal på 0,88. De boende bedöms i stor utsträckning använda sig av bil för att ta sig till och från området. Utöver de boende är det personal på vård- och omsorgsboendet och restaurangen samt besökare till boende, naturreservatet och restaurangen som behöver erbjudas parkeringsmöjligheter. Totalt finns inom planområdet 166 parkeringsplatser omfattande, förutom boendeparkering, även besöksparkering till de boende i seniorbostäderna och vårdboendet, personalparkering, besöksparkering till naturreservatet och restaurang i huvudbyggnaden. De boende på vård- och omsorgsboendet använder inte egen bil utan kommer att nyttja taxi- och färdtjänst. Dessa fordon får möjlighet att angöra vid entrén till vård- och omsorgsboendet inne på gården.

Parkeringsplatserna är fördelade på parkeringsgarage i seniorbostädernas bottenvåningar, en parkeringsplats vid områdets entré vid Graningevägen samt i trädallén utmed gågatan. På parkeringen vid entrén är 7 parkeringsplatser reserverade för besökare till naturreservatet.



Fördelning av parkeringsplatser i området. Det finns 7 besöksparkeringar till naturreservatet lokaliseringar vid entrén till området.

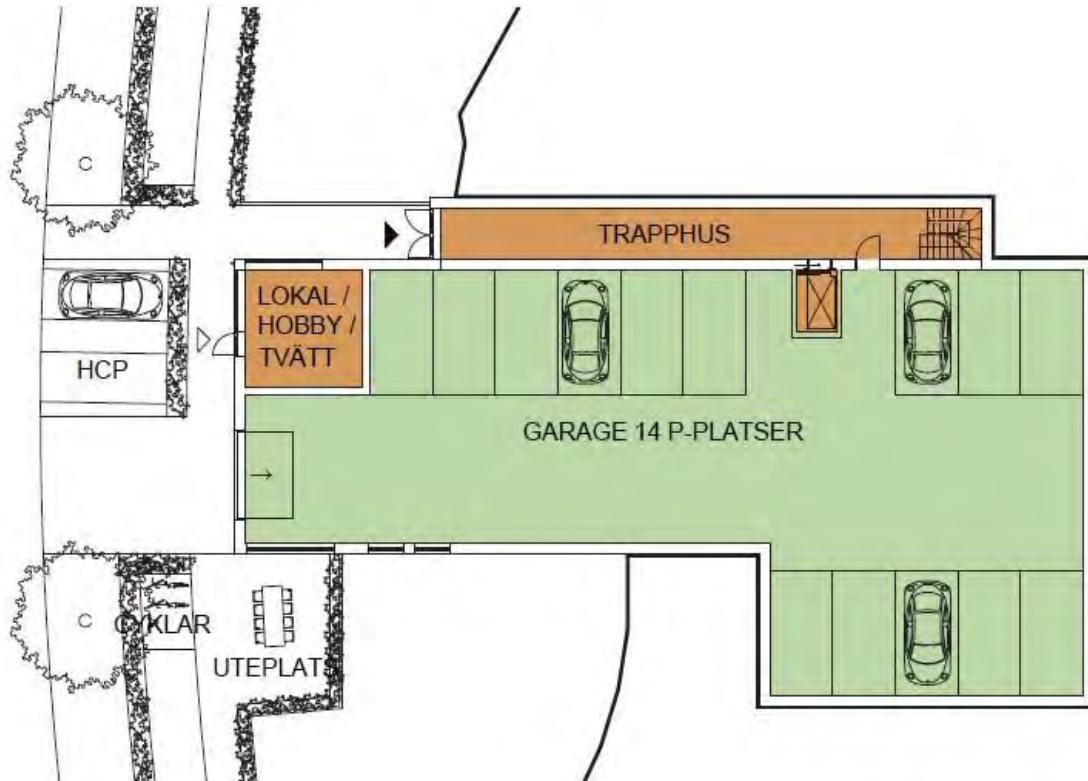
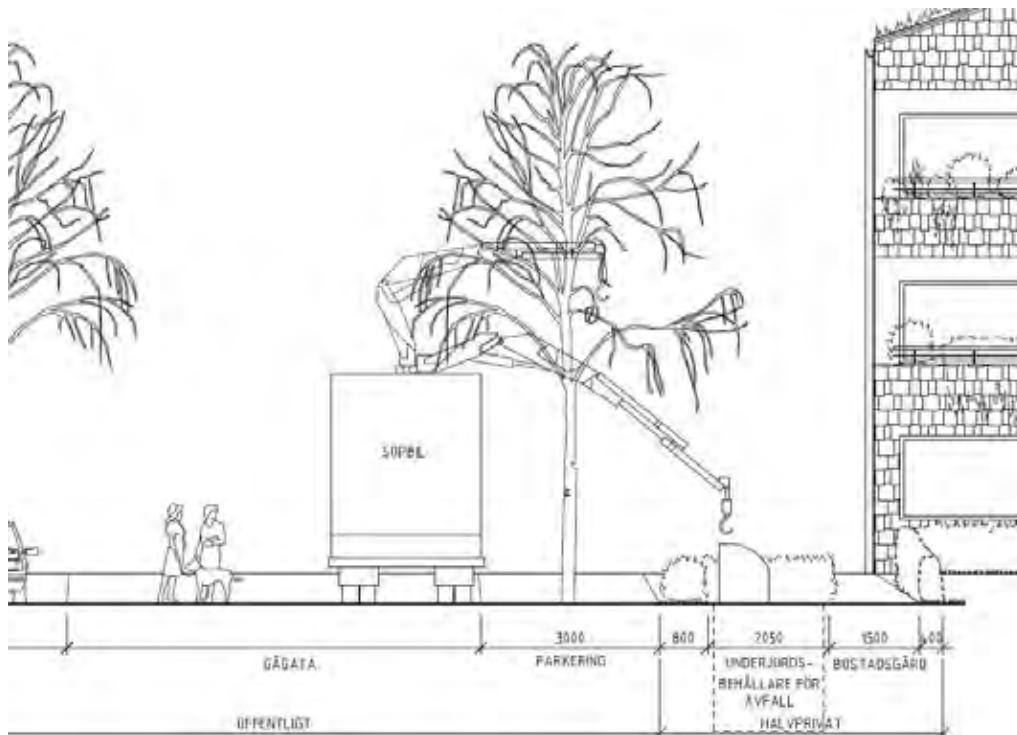


Bild som visar princip för parkeringslösning i garage och längs med gångfartsgatan.

Avfallshantering

Tanken är att avfallsfraktionerna matavfall, restavfall, plast, papper, tidningar, metall, ofärgat glas och färgat glas skall sorteras. Med källsortering följer krav på att sortera avfallet i flera behållare vilket kan bli utrymmeskrävande. Bebyggelsen ska göra ett så litet avtryck som möjligt i den omgivande naturen och källsorteringen föreslås därför ske med hjälp av självkomprimerande underjordsbehållare vilket minimerar markytan de behöver ta i anspråk. Denna lösning ger också en tätt försluten konstruktion som minimerar risken för dålig lukt med mera. Behållare för mat- och restavfall placeras ut i området så att inget hushåll har längre än 50 meter till avfallsbehållarna från sin entré och resterande fraktioner för de boende samlas vid vändplanen i norra delen av området. Behållarna är placerade på ett sådant sätt att inga gångvägar eller parkerade bilar skall befina sig mellan sopbilen och underjordbehållarna vid tömningen. I likhet med seniorbostäderna har restaurangen och vård- och omsorgsboendet underjordsbehållare för mat- och restavfall. Övriga fraktioner förvaras i soprum inomhus.



Principsektion som visar hur sophämtning i området planeras att gå till.

Buller

Riktvärdena för trafikbuller är inomhus 30 dBA ekvivalent ljudnivå och 45 dBA maximal ljudnivå (nattetid) samt utomhus vid fasad (frifältsvärdet) 55 dBA ekvivalent ljudnivå och vid balkong/uteplats (frifältsvärdet) 70 dBA maximal ljudnivå.

En så bra ljudnivå som möjligt ska alltid eftersträvas. Vid nyexploatering och förtätning tillämpas de riktvärden för buller från trafik som riksaven beslutat. Vid beteckningarna tät och medeltät stadsbebyggelse kan avstegsfall A tillämpas i goda kollektivtrafiklägen. Vid tät stadsbebyggelse kan även avstegsfall B tillämpas i syfte att uppnå ett hållbart stadsbyggande ur ett helhetsperspektiv.

Avsteg från kvalitetsmålen

Länsstyrelsen i Stockholms län har med Stockholms stadsbyggnadskontor, Stockholms miljöförvaltning och Ingemansson Technology AB tagit fram ett dokument angående trafikbuller. Dokumentet gäller primärt Stockholms stad, men kan ligga till grund även för andra kommuner. I dokumentet anges kvalitetsmål för trafikbuller samt två avstegsfall för bostäder. Avsteg kan accepteras i tätort och där det finns god kollektivtrafik.

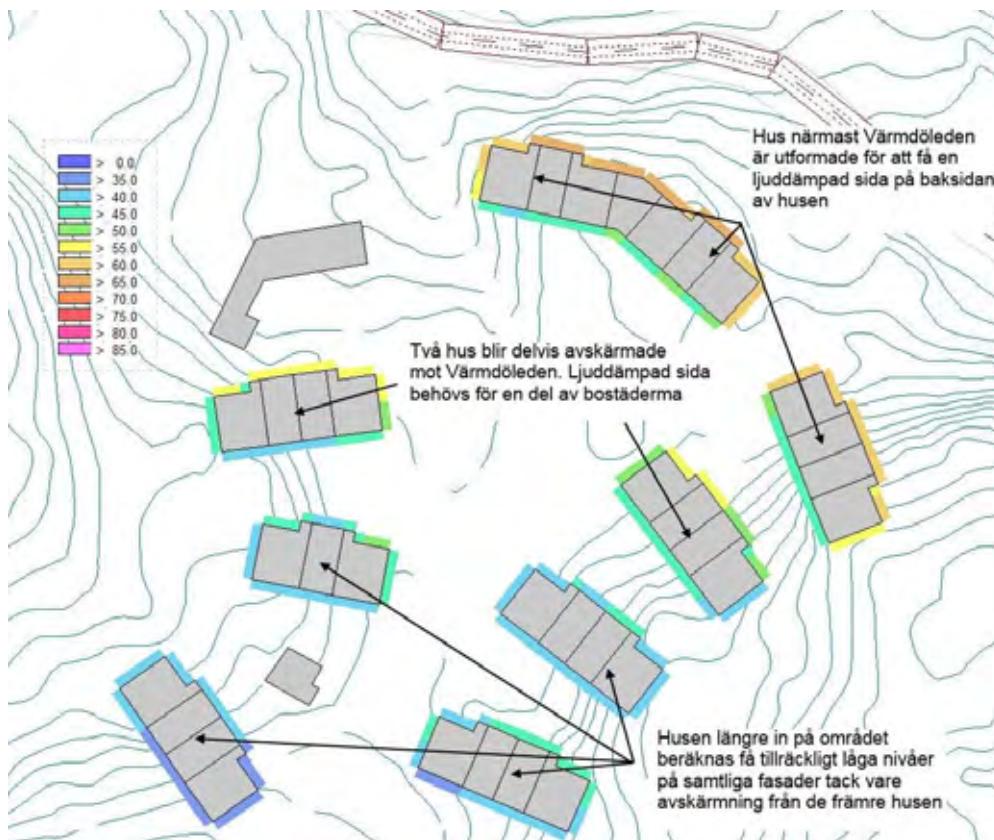
Den norra delen av området är utsatt för högt buller från Värmdöleden. De mest utsatta fasaderna för de tre lamellhusen närmast Värmdöleden beräknas få ekvivalenta ljudnivåer kring 65 dB(A). Bakomliggande hus kommer delvis bli avskärmade från buller tack vare husen närmast Värmdöleden. Vissa fasader beräknas dock fortfarande få högre ljudnivåer än 55 dB(A). Längre

söderut i området avtar Värmdöledens buller så pass att det nationella riktvärdet på 55 dB(A) kan uppfyllas på samtliga fasader för husen.

Genom att lamellhusen placeras längs Värmdöleden kommer alla husen få en bullerdämpad sida mot söder där högst 50 dB(A) kan uppfyllas. I ett par enstaka fall beräknas något högre ljudnivåer på den bullerdämpade sidan, dock inte högre än 52 dB(A).

De maximala ljudnivåerna från fordonstrafik på Värmdöleden är lika de ekvivalenta ljudnivåerna eftersom vägen ligger på så stort avstånd och trafikflödet är högt. Längre in på området kommer trafiken på de lokala gatorna dominera de maximala ljudnivåerna. Trafikflödet på lokalgatorna kommer sannolikt vara så lågt att de beräknade ljudnivåerna sällan kommer att höras. Kravet för maximal ljudnivå, högst 70 dB(A), kommer att uppfyllas på fasader och uteplatser i området.

Under planarbetet har åtgärder studerats för att minska ljudnivån inom området. Då Värmdöleden ligger lägre jämfört med planområdet ger effekterna av en skärm utmed Värmdöleden begränsade effekter. Även andra placeringar av skärmar har studerats men visat sig ge begränsade effekter (dämpar huvudsakligen ljudet för de lägre väningsplanen). Planförslagets nuvarande utformning då bebyggelsen närmast vägen begränsar ljudnivån för bakomliggande bebyggelse har visat sig vara ett bättre alternativ för att begränsa trafikbullret inom området.



Bilden visar ekvivalenta ljudnivåer vid fasad på föreslagen bebyggelse i den norra delen.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Den nya bebyggelsen kommer såsom befintlig bebyggelse redan är att vara ansluten till det kommunala VA-nätet, via privata sjöledningar i anslutningspunkt i Eriksvik. Den mängd spillvatten som kommunens nät kan ta emot från den nya exploateringen avser en exploateringsgrad om ca 180-185 lägenheter på fastigheten.

Anslutningspunkt för tappvatten till fastigheten är placerad i en mätarbrunn i Liljevalchsvägen (Eriksvik) och släppunkt för spillvatten till det kommunala nätet är vid korsningen Gösta Ekmans väg/Liljevalchsvägen (Eriksvik). Dimensionerande tappvattenflöde är 8,5 l/s och boendespinkler beräknas erfordra en minsta tappvattenservis dimension 110 alternativt en sprinklerbassäng. Dimensionerande spillvattenflöde är 10,5 l/s. En ny tappvattenledning med dimension 140/123, 4 PE SDR17 utförs i Kilsvenen från kommunens anslutningspunkt på Saltsjö-Boo sidan till befintlig tappvattenstation i byggnad intill hus 14. En tryckstegringsanläggning för tappvatten placeras här för att försörja lägenheter, vård- och omsorgsboende och restaurang med tappvatten. En tryckstegringsanläggning för sprinkervatten placeras här också för att försörja vård- och omsorgsboendet med vatten till sprinkler.



Ungefärlig anslutnings- och släpppunkt för tapp- respektive spillvatten vid Gösta Ekmans väg och Liljevalchsvägen i Eriksvik/Saltsjö-Boo samt planområdets ungefärliga läge. VA-ledningar till fastigheten ligger i Kilsviken.

Befintlig spillvattenledning dimension 125/102,2 PE SDR11 behålls i Kilsviken från strandkanten till kommunens anslutningspunkt. Befintlig spillvattenledning skarvas vid strandkanten och dras upp till hus 12 till nivå + 24,2 meter.

Befintlig pumpstation måste ersättas med en ny eftersom den ligger mycket otillgängligt till nedanför branten i söder och nära vattnet med risk för utsläpp av orenat spillvatten vid bräddning. En ny pumpanläggning för spillvatten placeras i hus 12 för att trycka spillvatten till kommunens

anslutningspunkt. Angöring sker via hus 12 men lucka i mark ska finnas så att pumpar kan lyftas upp direkt och inte behöver forslas via huvudbyggnadens entré.

Pumpalägningen utförs med dubbla pumpar för ökad driftsäkerhet. Bräddning av pumpstationen kan ske till befintlig bassäng för befintlig pumpstation nere vid strandkanten via självfallsledning S125/102,2 PE. Larm från pumpgröp ska vara kopplat till larmoperatör inte bara egen driftpersonal. Pumpstation för spillvatten får luckor mot körbar yta i anslutning till hus 12. Om bräddning har skett kan spillvatten pumpas tillbaka till pumpstationen via tryckledning ST50/44 PE. Spillvatten från lägenheter, vård- och omsorgsboende och restaurang leds så långt det är tekniskt möjligt med självfall till pumpaläggning i hus 12. Den befintliga pumpstationen kommer att behållas som reservaggregat.

Elförsörjning

Det totala effektbehovet avseende el bedöms vara cirka 650 kW. För att klara elförsörjningen krävs att befintlig elnätstation uppdateras. Befintlig elnätstation är placerad i den norra delen av området nära Graningevägen, området säkerställs i planen genom planbestämmelse (E).

Dagvattenhantering

Dagvattnet omhändertas lokalt med hänsyn tagen till Baggensfjärdens känslighet för organiska föroreningar och tungmetaller. Området är kuperat och koncentrerat till en dalgång. I dalgången finns en vattendelare som leder halva områdets vatten ner mot Baggefjärden och halva områdets vatten mot Graningevägen och väg 222, Värmdöleden. Utemiljön föreslås gestaltas så att dagvattnet bidrar till estetiska värden i utemiljön. En dagvattenutredning kommer att göras inför granskning.

Dagvatten föreslås ledas i delvis ytliga system för att ge ökade förutsättningar för renings, avdunstning och infiltration. Körytor utförs i material som kan infiltrera vatten utan att konkurrera med de funktionsnedsattas möjlighet till god framkomlighet. Körtorna ska ligga i nivå med omgivande ytor så att vattnet kan rinna av körtan utan att dagvattenbrunnar behöver anläggas.

Befintliga träd sparas i största möjliga utsträckning. De hjälper till att bibehålla grundvattennivån.

Dagvatten från de omgivande naturslänterna och takvatten leds under mark till parkeringsytorna. Dagvatten från parkeringarna leds till en dagvattendamm i den norra parken, till våtmarken bakom hus 1 och 2 samt till en dagvattendamm nedanför hus 11.



Principerna för dagvattenhantering inom planområdet.

Byggnadstekniskt brandskydd

Utför från gestaltningsprogram med status preliminär handling, daterad 2014-10-02, upprättad av Wåhlinarkitekter bedöms byggnaderna och deras lokalisering i området kunna uppfylla det krav på säkerhet i händelse av brand som anges i 8 kap. 4 § första stycket plan- och bygglagen (SFS 2010:900) respektive de egenskapskrav avseende säkerhet i händelse av brand enligt 3 kap 8 § i Plan- och byggförordning (SFS 2011:338). Detta innebär att byggnaderna bedöms kunna projekteras och utföras på ett sätt som innebär att:

1. byggnadens bärförmåga vid brand kan antas bestå under en bestämd tid,
2. utveckling och spridning av brand och rök inom byggnaden begränsas,
3. spridning av brand till närliggande byggnad begränsas,
4. personer som befinner sig i byggnaden vid brand kan lämna det eller räddas på annat sätt,
5. och att räddningsmanskaps säkerhet vid brand säkerställs.

Trygghet och säkerhet

God belysning är viktigt för bland annat orientering i mörker och av säkerhets- och trygghetsskäl. Mörkerseendet avtar med åldern varför det i Graninge är extra viktigt att belysningen ägnas stor omsorg. Det centrala stråket genom området ska vara väl ljussatt. Gångvägar kan blytas med pollare. Särskild omsorg läggs kring belysning av de äldre byggnaderna för att framhäva deras kvaliteter och betydelse för upplevelsen av området.

Enskilt huvudmannaskap

Före detta Graninge stiftsgård ligger på en plats som bedöms lämpa sig för seniorbostäder samt vård- och omsorgsboende. Dock ligger platsen avskilt och Graningevägen som leder fram till området förvaltas, efter att den passerat Värmdöleden, av en vägförening och inte av Nacka kommun. Vid kommunalt huvudmannaskap förväntas VA-ledningar placeras under kommunal väg. I aktuellt fall är VA-ledningarna istället placerade i privata sjöledningar. Med anledning av att planområdet inte ansluter till allmän gata och har privata VA-ledningar i vattnet bedöms det vara rimligt att gator, VA, parkeringsplatser och natur inom planområdet, som annars oftast utgör allmän plats, även fortsatt förvaltas av den enskilde fastighetsägaren eller en samfällighetsförening, det vill säga enskilt huvudmannaskap.

Förutsättningarna för att en samfällighetsförening ska kunna sköta dessa anläggningar har beaktats i planarbetet där bland annat pumpstation placeras tillgängligt uppe vid bebyggelsen och inte som befintlig placering i svårtillgänglig terräng i branten ner mot vattnet. Med anledning av att planområdet inte ansluter till allmän gata bedöms det vara rimligt att gator, parkeringsplatser och natur inom planområdet, som annars utgör allmän plats, även här förvaltas av den enskilde fastighetsägaren eller en samfällighetsförening, det vill säga enskilt huvudmannaskap.

Konsekvenserna av enskilt huvudmannaskap för allmän plats ska inte innebära att skötseln skiljer sig från andra allmänna platser i kommunen.

Målområden för hållbart byggande:

I november 2012 tog miljö- och stadsbyggnadsnämnden i Nacka beslut om riktlinjer för hållbart byggande. Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggandet och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden. För kommunens stadsbyggnadsprojekt valdes 12 målområden ut. Målområdena utgår både från ett socialt, ekonomiskt och ekologiskt perspektiv. Fyra av dessa målområden har valts ut i detta projekt och de har varit och kommer att vara i fokus under hela stadsbyggnadsprocessen. Detta för att på sikt nå ett mer långsiktigt hållbart Nacka. Varje mål följs av en kort motivering till varför just det området är extra relevant att arbeta med. Hållbarhetsmålen har stämts av med fastighetsägaren.

- **Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser**

En blandad stad innehåller en mix av bostäder, arbetsplatser, service och attraktiva mötesplatser. Här finns också en blandning av bebyggelsetyper och upplåtelseformer. Graninge ligger på gränsen mellan Nacka och Värmdö, relativt perifert och med mycket skog och vatten i kringlandet. Det är därför inte frågan om en del av en stadsutveckling i egentlig mening men i och med denna och andra projekt i närområdet kommer den här delen av Nacka att bli mer befolkad både av dag- och nattbefolkning. I närliggande Kil uppförs och planeras just nu för både bostäder och verksamheter. Vid Kils gård finns flera småhustomter till försäljning och ett programarbete för ett verksamhetsområde har också påbörjats. I Graninge är tanken att integrera verksamheter och bostäder med fokus på den äldre befolkningen. Tanken är även att försöka öka tillgängligheten för allmänheten att nyttja naturen och vattnet. Detta leder förhoppningsvis både till en ökad rörelse i området med bättre säkerhet men också ökad trygghet som följd, liksom till en större blandning av människor. Viktigt är här att skapa sådana förutsättningar att allmänheten känner sig välkommen. Det är också viktigt att, så långt som möjligt, få olika människor att vilja bosätta sig i området till exempel med hjälp av blandade upplåtelseformer.

Planförslaget bidrar till att uppfylla målet genom att tillföra Nacka kommun en typ av boende som det kommer att finnas ett ökat behov av i kommunen, regionen och landet, i och med en åldrande befolkning och att människor lever längre. Boendeformerna som planeras här kommer också innebära att arbetstillfällen skapas.

Planförslaget innehåller att naturreservatet, tillika Natura 2000-området väster om planområdet och stranden mot Baggensfjärden blir mer tillgängliga. Det här är en unik plats i kommunen och regionen som i större utsträckning kan attrahera besökare och fungera som en mötesplats om det vore mer tillgängligt.

- **En god ljudmiljö**

När Nacka växer riskerar andelen bullerutsatta bostäder och verksamheter att öka. Vid nyexploatering och förtätning tillämpas de riktvärden för buller från trafik som riksdagen beslutat. I tät bebyggelse finns möjlighet att göra avstegsfall från riktvärdarna men i Graninge som utgörs av gles blandad bebyggelse enligt översiktsplanen finns egentligen inte några sådana möjligheter.

Eftersom projektet gränsar till Värmdöleden kommer bullret från vägtrafiken att utgöra ett stort problem. Att uppnå en god ljudnivå i projektet blir därför en viktig utmaning.

Sammanfattningsvis kan en god ljudmiljö tillskapas i området. De flesta lägenheter får en tyst sida med 50 dB(A) vid den tysta sidan.

- **En levande kulturmiljö**

Att kunna få uppleva historien i vardagsmiljön är en kvalitet som varierar och berikar stads- och landskapsbilden, ger identitet och historisk förankring. Tanken har varit att tillvarata och levandegöra den kulturhistoriska miljön bland annat genom att låta fler få tillgång till den. Den restriktiva hållningen i översiksplanen mot ny bebyggelse i området beaktas med att en bestämmelse om maximalt antal bostäder införs på plankartan så att inte kulturmiljön förvanskas. En antikvarisk utredning har gjorts.

Kulturmiljön bedöms levandegöras genom planförslaget. Boende i de bostäder som planförslaget medger kommer i vardagsmiljön att kunna uppleva hur platsen har nyttjats sedan den togs i anspråk. De kulturhistoriska värdena är främst knutna till två utbyggnads- och ombyggnadssperioder som sträcker sig mellan åren 1909 och 1926 samt mellan 1947 och 1995. Den första perioden är typisk för Nacka/Värmdö där ett stort antal, ofta större, sommarnöjen uppfördes av välbeställda familjer från Stockholm. Även den andra perioden är typisk för denna typ av bebyggelse då de stora villorna under denna period ofta omvandlades till pensionat och kursgårdar. Då så mycket som möjligt av befintlig bebyggelse bevarats kommer dessa kulturhistoriska värden att vara tydligt avläsbara och en viktig del för områdets karaktär.

- **Nära till grön- och vattenområden av god kvalitet**

Natur- och vattenområden är nödvändiga för att skapa väl fungerande ekosystem med ett rikt växt- och djurliv. Detta skapar i sin tur uppskattade miljöer för människorna. Parker och natur har en viktig social och rekreativ funktion som mötesplats och vistelserum. På fastighetens östra del liksom på den intilliggande fastigheten finns en skogsbeklädd höjd med stora träd och höga naturvärden. På fastighetens västra sida finns ett litet naturreservat. En av tankarna med den nya exploateringen har varit att öka tillgängligheten till dessa naturområden och till vattnet. Att genomföra en exploatering vid sådan mark som är extra känslig och i direkt anslutning till ett värdefullt skogsområde medför stora krav. Om tanken samtidigt är att försöka öka tillgängligheten och behålla det rika växt- och djurlivet som råder blir uppgiften än svårare.

Genom planförslaget ökas tillgängligheten till dessa naturområden och till vattnet. Planförslaget bedöms bidra till att fler människor kan komma nära och vistas i dessa värdefulla naturområden samtidigt som värdena skyddas och bevaras.

4. Konsekvenser av planen

Behovsbedömning

Inför att förslag till detaljplan upprättas ska en bedömning göras om planen kommer att medföra betydande miljöpåverkan. Behovsbedömningen sker utifrån bedömningskriterierna i Bilaga 2 och 4 till förordningen om MKB 1998:905.

Som underlag för bedömningen har följande information funnits tillgänglig: riksintressen för farled, kulturmiljö och kust- och skärgård, strandskyddsområden, naturminnen, naturreservat, Natura 2000-områden, Skogsstyrelsens inventering av naturvärden, data från Östra Sveriges luftvårdsförbund samt data från Svealands kustvattenvårdsförbund.

Planenheten i Nacka kommun gör bedömningen att planens genomförande inte innehåller en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken behöver därför inte upprättas för planen.

Sammanfattning av till planen hörande miljöredovisning

Landskapsbild och kulturmiljö

Området förvandlas från stiftsgård till bostadsområde med vård och omsorgsboende. Tillkommande bebyggelse i tre våningar med tillhörande anläggningar innehåller en stor förändring av landskapet. De äldre byggnaderna kommer dock till största delen att behållas vilket gör att man kan läsa av områdets olika tidsepoker. De äldre byggnaderna blir viktiga landmärken att orientera sig efter. Husen har placerats i skogskanten vilket innehåller att naturmarken får ge plats åt bostadsgårdar och nya grönytor av parkkaraktär. Byggnaderna i den södra delen kommer att vara synliga mot vattnet, men den gamla huvudbyggnaden kommer att vara kvar som den mest dominerande byggnaden.

Naturvård, mark och vegetation

Stora delar av befintlig naturmark kommer att skyddas som naturmark i detaljplanen, samtidigt kommer naturmark med höga biologiska värden att försvinna. Den västra delen av delområde 2 (i skogsstyrelsens inventering) kommer att påverkas i stor omfattning. Området är en del av en värdekärna för tallticka. Delområde 5 påverkas också i stor utsträckning i och med att lövträd med höga naturvärden försvinner. De har bedömts vara värdefulla i skärgårdslandskapet och hade kunnat bli ett komplement till de stora ekbackarna i Velamsund och Farstaområdet i Värmdö kommun. Ett område där återplantering av ek ska göras har därför införts på plankartan. Värdefulla träd i anslutning till bebyggelsen har mäts in och skyddas med bestämmelser i detaljplanen.

Rekreation, friluftsliv och gång- och cykelstråk

Naturmarken på höjderna, vägarna inom området och stigen mot vattnet och vidare mot naturreservatet utgörs av allmän plats och ska vara öppna för allmänheten. Hur allmäntillgängligt området kommer att upplevas är beroende av utformningen av stråket samt hur marken sköts.

Boende i området kommer att erbjudas goda möjligheter till rekreation. De som inte kan ta sig ner till stranden eller upp på bergen kan istället använda vistelseytorna mellan husen som utformas som parkmiljöer. Den övre delen av området är relativt plan vilket innebär goda förutsättningar att skapa en tillgänglig miljö kring bostäderna och verksamheterna. Gångvägen mot vattnet kommer dock att bli mycket brant med inslag av trappor.

Dagvatten och ytvatten

En dagvattenutredning ska tas fram till granskningsskedet av detaljplanen. Åtgärder ska vidtas så att vattenstatusen i Baggensfjärden inte påverkas negativt.

Miljökvalitetsnormer för luft

Samtliga miljökvalitetsnormer för luft klaras inom planområdet.

Buller

Buller är det ljud som uppfattas som störande. Vad som uppfattas som buller varierar från person till person. Buller kan bland annat orsaka stressreaktioner, trötthet, irritation, blodtrycksförändringar, sömnstörningar och hörselskador. Särskilt störande är sådant ljud som man inte kan påverka, till exempel trafik.

Buller från spårtrafik och vägtrafik är av olika karaktär. För spårtrafik är det i allmänhet den maximala ljudnivån när tåget passerar som är av störst betydelse för störningsupplevelsen. Vägtrafik har en karaktär av brus, framförallt vid stora trafikmängder, därmed är den ekvivalenta ljudnivån oftast avgörande för störningsupplevelsen.

Riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder är:

<i>Utrymme</i>	<i>Högsta trafikbullernivå, dB(A)</i>	
	Ekvivalentnivå Maximalnivå	
Inomhus	30	45 (nattetid)
Utomhus (frifältsvärdens)		
Vid fasad	55	
På uteplats		70

Källa: Infrastrukturpropositionen 1996/97:53

Länsstyrelsen i Stockholms län har med Stockholms stadsbyggnadskontor, Stockholms miljöförvaltning och Ingemanssons Technology AB tagit fram ett dokument angående trafikbuller. Dokumentet gäller primärt Stockholms stad, men kan ligga till grund även för andra kommuner. I dokumentet anges kvalitetsmål för trafikbuller samt två avstegsfall för bostäder. Avsteg kan accepteras i tätort och där det finns god kollektivtrafik.

Avstegsfall A: Från riktvärden och kvalitetsmål får göras avsteg utomhus från 70 dBA maximal ljudnivå och 55 dBA ekvivalent ljudnivå. Samtliga lägenheter ska dock ha tillgång till mindre bullrig sida för minst hälften av boningsrummen med nivåer betydligt lägre än 55 dBA ekvivalent ljudnivå. För uteplats i anslutning till bostaden godtas högst 55 dBA ekvivalentnivå och högst 70 dBA maximalnivå.

Avstegsfall B: Utöver avstegen i fall A sänks kravet på ljudnivån utomhus på den mindre bullriga sidan och kravet på tyst uteplats kan frångås. Samtliga lägenheter ska dock ha tillgång till en mindre bullrig sida om högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå för minst hälften av boningsrummen.

För att i detaljplanen säkerställa en god ljudmiljö föreslås följande planbestämmelser:

Bostäder ska utformas så att minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet får högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå utanför minst ett fönster. För enstaka lägenheter kan dock högre ljudnivå accepteras på den bullerdämpande sidan, dock högst 55 dBA.

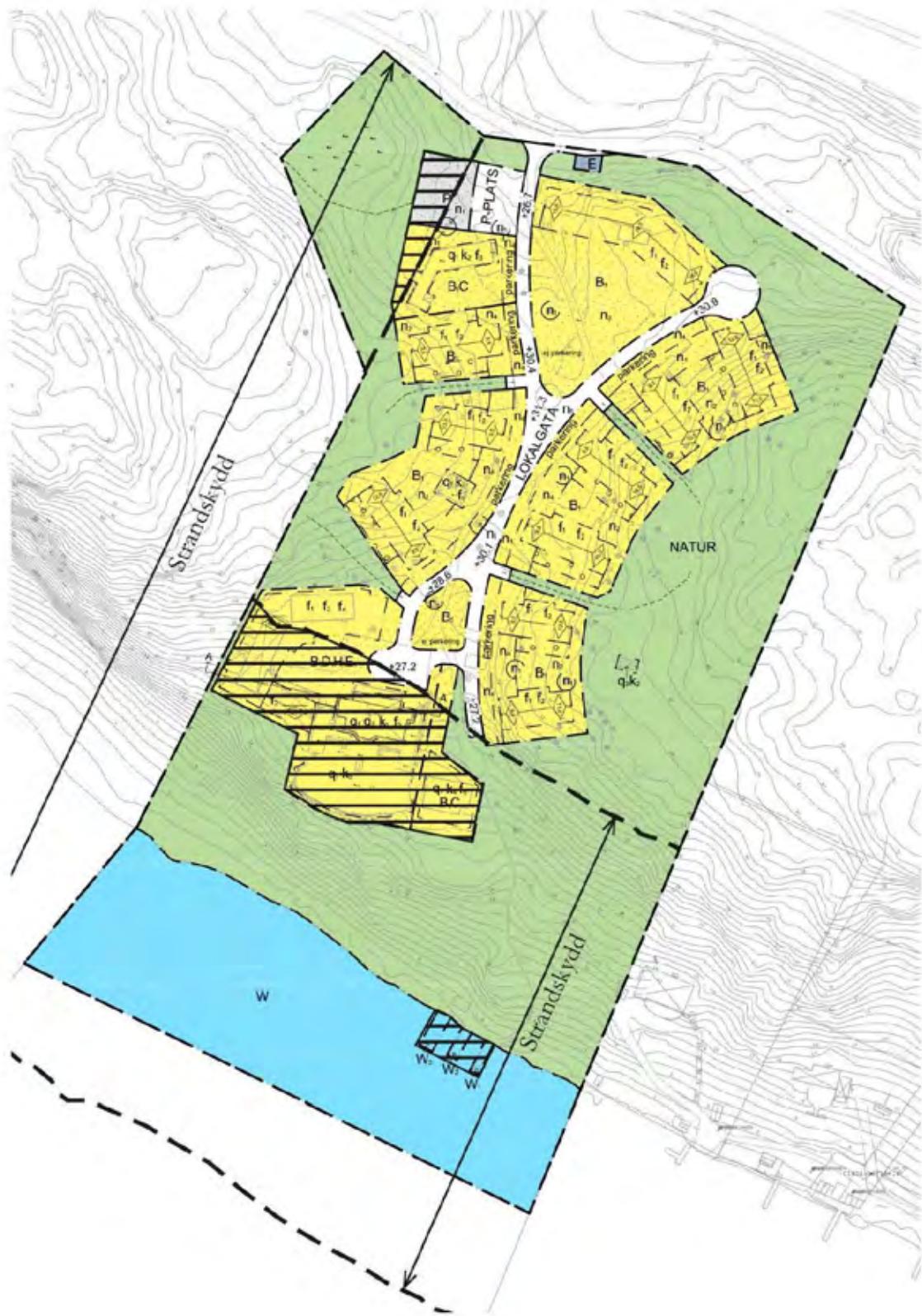
Varje lägenhet ska ha tillgång till en balkong/uteplats eller gemensam uteplats i anslutning till bostäderna med högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå.

Bostäder ska utformas så att ekvivalent ljudnivå i boningsrum inte överstiger 26 dBA och maximal ljudnivå inte överstiger 41 dBA mellan klockan 22.00 - 06.00.

Strandskydd

Strandskyddet föreslås upphävas inom kvartersmarken, mindre del naturmark och inom ett begränsat vattenområde. Dessa områden anges på plankartan med B₁D₁H₁E₁, B₁C, P samt W₁, W₂ och W och är skräffertat. Motiveringen är att området idag är ianspråktaget för bostadsändamål och senare som stiftsgård och befintliga bryggor. Strandskyddet för området som helhet har tidigare varit 300 meter men har i länsstyrelsens beslut 2014-01-24 föreslagits bli 100 meter. Naturmarken som föreslås upphävas ligger i områdets norra del och utgör en rest av det tidigare strandskyddet på 300 meter. Området kommer att nyttjas som parkering och öka tillgängligheten till intilliggande naturreservat. Strandskyddet bibehålls på allmän platsmark, större delen av natur, och gångvägar liksom inom ”W”-betecknade vattenområden. Som särskilt skäl åberopas MB 7 kap 18c§ punkt 1 att området ”redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften”.

Bild på sidan 50 visar var strandskyddet föreslås upphävas.



För skräffader ytor på bilden ovan föreslås strandskydd upphävas. I dagsläget gäller 300 meters strandskydd, men vid tidpunkten för planerat antagande har strandskyddet på land justerats till 100 meter på den södra delen av fastigheten och fortsatt utökat strandskydd om 300 meter på den norra delen av fastigheten, vilket är det som redovisas ovan.

Sociala konsekvenser

Planområdet ligger nära avfarten från Värmdöleden, men bilvägen dit är lång eftersom det krävs att man kör via samhället Insjön och därefter via Graningevägen, en sträcka på cirka 4 kilometer. Separata gång eller cykelvägar till planområdet finns inte. Ur den här aspekten kan planområdet sägas vara rumsligt segregerat från omgivningen. Det innebär att det är få mäniskor som inte bor eller besöker någon som bor här, som kommer att vistas i eller passera genom området. Boende i området kommer att möta mycket få andra mäniskor än de som bor här.

Ur kommunikationshänseende är platsen svår att ta sig till förutom med bil. Närmsta busshållplats ligger en knapp kilometer från planområdet. Vägen från planområdet till närmsta busshållplats saknar trottoar och belysningen är begränsad vilket gör platsen mer otillgänglig. Boende och besökare till de boende samt de som arbetar i området är till stor utsträckning hänvisade till bil då alternativen är mycket mer tidkrävande och ansträngande. Det bedöms som osannolikt att någon som bor, besöker eller arbetar här mer än någon enstaka gång använder sig av kollektivtrafik, går eller cyklar för att ta sig till och från platsen.

Tillgängligheten till naturreservatet ökar vilket är positivt.

Trafik

Enligt framtagen trafikberäkning kommer cirka 430 fordon per dygn att alstras av området, det vill säga 215 fordon till och 215 fordon från området. Det ska jämföras med cirka 50 fordon per dygn idag, det vill säga 25 till och 25 från området. Trafiken bedöms alltså öka cirka 8 gånger jämfört med idag.

Enligt nyligen gjorda trafikräckningar på Graningevägen uppgår trafiken här till cirka 80 fordon per dygn (40 fordon per dygn i vardera riktningen) i ett snitt väster om infartsvägen till före detta Graninge Stiftsgård och till cirka 50 fordon per dygn öster därom. När området är färdigbyggt och inflyttat bedöms dessa värden uppgå till totalt cirka 400 fordon per dygn i snittet väster om infartsvägen till före detta Graninge Stiftsgård och till cirka 100 fordon per dygn öster därom.

Under maxtimmen bedöms biltrafiken på Graningevägen uppgå till cirka 70 fordon/timme varav cirka 50 fordon per timme i mest belastad riktning. Antalet personer som kommer att ta sig till och från området med buss bedöms till ett 50-tal per dygn (25 i vardera riktningen) och antalet taxiresor (inklusive färdtjänst) bedöms uppgå till ett 70-tal per dygn (35 i vardera riktningen).

För att möta den ökade trafikalstringen för exploitören dialog med fastighetsägare längs Graningevägen om att tillskapa ett antal mötesfickor längs med vägen.

5. Så genomförs planen

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

Förslag till tidplan

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

Plansamråd	1:a kvartalet 2015
Granskning	2:a kvartalet 2015
KF antagande	3:e kvartalet 2015
Laga kraft	4:e kvartalet 2015
Byggstart	1:a kvartalet 2016

Utbyggnad enligt planförslaget kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Byggstart kan tidigast ske under första kvartalet 2016 under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.

Ansökan om bygglov inför byggstart kan ske först när detaljplanen vunnit laga kraft.

Genomförandetid, garanterad tid då planen gäller

De rättigheter i form av angiven markanvändning, byggrätter med mera som detaljplanen ger upphov till är gällande tills detaljplanen upphävs eller ändras. Under en viss tid, den så kallade genomförandetiden, ska dock fastighetsägare och berörda kunna utgå ifrån att deras rättighet enligt planen inte ändras. Genomförandetiden för denna detaljplan är 10 år från den tidpunkt då detaljplanen vinner laga kraft. Anledningen till att genomförandetiden inte är kortare än 10 år är för att säkerställa att området med planerad bostadsbebyggelse för senior, vård och omsorgsboende får möjlighet att etablera sig.

Ansvarsfördelning

Det åligger exploateren att iordningsställa alla anläggningar inom planområdet. Det är således också exploateren som ansvarar för att ombesörja att skötsel och underhåll av området sker.

Inom planområdet kommer således enskilt huvudmannaskap råda för alla allmänna anläggningar såsom vatten och avlopp, väg, stigar. En gemensamhetsanläggning för området kan bildas vilken kommer att ha ansvar för det enskilda huvudmannaskapet. Innan en avstyckning av fastigheten kan ske ska en gemensamhetsanläggning med ansvar för allmänna anläggningar ha bildats. Nacka Energi kommer att vara huvudman för det allmänna elnätet.

I övrigt handläggs mark, exploaterings och genomförandefrågor av mark- och exploateringsenheten i Nacka kommun. Fastighetsbildningsfrågor, inrättande av gemensamhetsanläggningar och andra fastighetsrättsliga frågor handläggs av lantmäterimyndigheten i Nacka kommun. Ansökan om marklov, bygglov och bygganmälan handläggs av bygglovenheten i Nacka kommun. Alla ansökningar för lov och fastighetsrättsliga åtgärder ansöks av exploatören.

Fastighetsrättsliga och ekonomiska åtgärder

Ett detaljplaneavtal har upprättats mellan kommunen och exploatören. Det reglerar bland annat att kostnaden för planarbetet bekostas av exploatören.

Ett exploateringsavtal mellan kommunen och exploatören upprättas och godkänns av kommunfullmäktige innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige. Avtalet reglerar parternas ansvar för genomförandet av detaljplanen och kostnadsansvar. För ett byggherreprojekt, såsom även i detta fall, står byggherren/exploatören för alla kostnader som härrör till planen.

Även andra rättsliga förfaranden såsom fastighetsbildningsåtgärder, fastighetsreglering, servitut/ledningsrättshantering med mera kan bli aktuella i ett skede längre fram.

Avsikten är att all allmän platsmark, inklusive naturmarken ska skötas enskilt, ansvaret ligger således på fastighetsägaren inom planområdet. I framtiden kan det uppstå ett behov för en gemensamhetsanläggning i och med en styckning av fastigheten.

En gemensamhetsanläggning, som ansöks av exploatören, kommer att bildas. Avsikten är att all allmän platsmark, inklusive naturmarken, ska skötas av denne.

Tekniska åtgärder

Eftersom både allmänna anläggningar inom planområdet samt VA och väg angränsande till fastigheten har enskilt huvudmannaskap kommer kommunen inte att utföra eller ansvara för några tekniska åtgärder inom projektet. Kommunen kommer däremot att följa och kontrollera byggnationen av allmän platsmark. I exploateringsavtalet kommer regleras att kommunens omfattningsbeskrivning innehållande eventuella generella standarder för tekniska anläggningar ska följas.

Hela utbyggnaden kommer att ske i privat regi och på privat mark. VA-försörjningen kommer fortsatt att ske via fastighetens privata sjöledningar som ansluts i Eriksvik till det kommunala nätet. Uppgradering av VA-anläggningen, liksom andra tekniska upprustningar i området, åligger exploatör att åtgärda och bekosta. Kommunen åtar sig att i anslutningspunkten i Eriksvik kunna ta emot spillovatten för beräknad exploateringsgrad om cirka 180 lägenheter. Ersättning för detta utgår med för varje tidpunkt gällande VA-taxa. Exploatören ansvarar för att befintlig maxkapacitet av spillovatten i kommunens anslutningspunkt inte överskrids.

6. Medverkande i planarbetet

Nacka kommun:

Lena Nordenlöw	planarkitekt	planenheten
Helena Fältén	projektledare	exploateringsenheten
Erik Isacsson	planeringsarkitekt	Tengbom (konsult)
Fredrik Legeby	planeringsarkitekt	Tengbom (konsult)
Per Sundin	bygglovarkitekt	bygglovenheten
Hannu Rauhala	trafikplanerare	trafik- och vägenheten
Anna Ek	landskapsarkitekt	park- och naturenheten
Birgitta Held Paulie	miljöstrateg	miljöenheten
Maria Legars	kommunantikvarie	planenheten
Per Johnsson	VA-ingenjör	teknik VA-planering
Victor Strömberg	lantmätare	Lantmäteriet

Övriga:

Henry Fors	VD	Brinova
Per Wählén	arkitekt	Wählén
Torbjörn Lundell	arkitekt	Wählén
Mats Sundbom	VD	Silver Life AB

Planenheten

Andreas Totschnig
Planchef

Lena Nordenlöw
Planarkitekt

Ärende 20

Natur- och trafiknämnden

Politikerinitiativ spårtaxi till Nacka strand

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden avslår politikerinitiativet

Ärendet

Ingmar Sahlgren har i ett politikerinitiativ föreslagit att kommunen ska anlägga en spårtaxi till Nacka strand från Nacka Forum. En spårtaxi skulle kunna fortsätta ner mot kajen och hållplatsen för Sjövägen till skillnad från dagens busstrafik. Sahlgren lyfter även fram att en spårtaxi skulle kunna användas vid också vid skolor så slapp föräldrar att skjutsa sina barn ända fram till skolan och barn skulle också kunna ta sig från skolan på ett trafiksäkert sätt.

Trafikenheten anser att de detaljplaneprogram som tagits fram både för centrala Nacka och för Nacka strand på ett detaljerat sätt studerat hur områdena på bästa sätt bör kollektivtrafikförsörjas. I detta ingår ingen spårbunden trafik på den aktuella sträckan. Nacka strand har idag bra busstrafik till bl.a. Slussen och även båttrafik via Sjövägen. I programmet för Nacka strand föreslås också en bättre koppling mellan busstorget och båttrafiken med en ny spårbunden ”bergbana”.

Ekonomiska konsekvenser

En utredning tar resurser i anspråk och frågan får redan vara utredd via pågående program- och planarbete. En utbyggnad av spårtaxi är kostsamt både vad gäller investering som drift och underhåll av anläggningen. Landstinget ansvarar idag för kollektivtrafiken i Stockholm län och i Nacka varför frågan i den bemärkelsen hamnar utanför den kommunala kompetensen.

Bilagor

Politikerinitiativ – spårtaxi till Nacka strand

Dag Björklund
Natur – och trafikdirektör

Mikael Ranhangen
Enhetschef Trafikenheten



§ 258

Övriga frågor

Ingemar Sahlgren (C)

Politikerinitiativ – Spårtaxi till Nacka strand

I en motion skrev jag 1 juni 2010, om en överdäckning av motorvägen, väg 222. Där förslog jag spårtaxi, den skulle kunna fortsätta ner mot det trånga Nacka strand och den Norra brant där man tänker bygga bostäder. Då skulle man få en fungerande kollektivtrafik för det var pga. av de dåliga kommunikationerna som drev bort företagen från Nacka strand. Spårtaxi skulle säkert kunna användas vid skolor också så slapp föräldrar att skjutsa sina barn ända fram till skolan och barn skulle också kunna ta sig från skolan på ett trafik säkert sätt. Då behövs bara uppsamlingsplats typ bussterminal vid Tunnelbanan station Nacka forum.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås jag att Natur- och trafiknämnden (NTN) undersöker möjligheten att bygga spårtaxi från Nacka forum ner mot Nacka strand.

Ingemar Sahlgren (C)

Användning av QR-kod på alla informationsskyltar

Mitt förslag är att vi i kommunen sätter QR-koder på alla informationsskyltar så att kommuninvånarna kan ladda hem skylten samtidigt som det underlättar att felanmäla en skylt.

Per Chrisander (MP)

Politikerinitiativ – Reinvesteringar i Kommunens VA-ledningsnät inlämnad

Dan Johansson (V), Per Chrisander (MP) samt Lena Rönnerstam (S) inkom med följande Politikerinitiativ 201411

”För att få en tydlig uppfattning av det framtida reinvesteringsbehovet i kommunens VA-ledningsnät så vill oppositionen ha en redovisning av standarden på det befintliga VA-ledningsnätet uppdelat på lämpliga områden eller kommundelar (så detaljerat det är möjligt) Vi vill dessutom att redovisningen kompletteras med en riskanalys och en uppskattning av de årliga kostnaderna vid olika ambitionsnivåer (kvalitet på näten) i dagens prisnivå.”

VA och avfallsenheten återkommer under 2015.

Ärende 21

Natur- och trafiknämnden

Politikerinitiativ användning av QR-kod på skyltar

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden anser initiativet tillgodosett med hänvisning till att användningen av QR-koder utreds redan i kommunens kommunikationsarbete.

Ärendet

Ingmar Sahlgren har i ett politikerinitiativ föreslagit att kommunen ska sätta QR-koder på alla informationsskyltar så att kommuninvånarna kan ladda hem skylten samtidigt som det underlättar att felanmäla en skylt.

Ett stort arbete pågår för att kommunicera och informera nackabor och besökande om vad som händer när Nacka bygger tät och blandad stad. Arbetet är tillämpligt vid utveckling i alla delar av kommunen. QR-koder är ett av de verktyg som prövas för att maximera tillgängligheten till informationen. Natur- och trafiknämnden noterar förhållandet och vidtar ingen ytterligare åtgärd med anledning av politikerförslaget.

Ekonomiska konsekvenser

Ekonomiska konsekvenser av framtida användning av QR-koder hanteras inom berörda stadsbyggnadsprojekt eller i de förvaltningsrutiner som kommer att tillämpa QR-koder i framtiden.

Bilagor

Politikerinitiativ – användning av QR-koder på skyltar.

Dag Björklund

Natur- och trafikdirektör

§ 258

Övriga frågor

Ingemar Sahlgren (C)

Politikerinitiativ – Spårtaxi till Nacka strand

I en motion skrev jag 1 juni 2010, om en överdäckning av motorvägen, väg 222. Där förslog jag spårtaxi, den skulle kunna fortsätta ner mot det trånga Nacka strand och den Norra brant där man tänker bygga bostäder. Då skulle man få en fungerande kollektivtrafik för det var pga. av de dåliga kommunikationerna som drev bort företagen från Nacka strand. Spårtaxi skulle säkert kunna användas vid skolor också så slapp föräldrar att skjutsa sina barn ända fram till skolan och barn skulle också kunna ta sig från skolan på ett trafik säkert sätt. Då behövs bara uppsamlingsplats typ bussterminal vid Tunnelbanan station Nacka forum.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås jag att Natur- och trafiknämnden (NTN) undersöker möjligheten att bygga spårtaxi från Nacka forum ner mot Nacka strand.

Ingemar Sahlgren (C)

Användning av QR-kod på alla informationsskyltar

Mitt förslag är att vi i kommunen sätter QR-koder på alla informationsskyltar så att kommuninvånarna kan ladda hem skylten samtidigt som det underlättar att felanmäla en skylt.

Per Chrisander (MP)

Politikerinitiativ – Reinvesteringar i Kommunens VA-ledningsnät inlämnad

Dan Johansson (V), Per Chrisander (MP) samt Lena Rönnerstam (S) inkom med följande Politikerinitiativ 201411

”För att få en tydlig uppfattning av det framtida reinvesteringsbehovet i kommunens VA-ledningsnät så vill oppositionen ha en redovisning av standarden på det befintliga VA-ledningsnätet uppdelat på lämpliga områden eller kommundelar (så detaljerat det är möjligt) Vi vill dessutom att redovisningen kompletteras med en riskanalys och en uppskattning av de årliga kostnaderna vid olika ambitionsnivåer (kvalitet på näten) i dagens prisnivå.”

VA och avfallsenheten återkommer under 2015.

Ärende 30

Natur och trafiknämnden

Medborgarförslag angående motionsslingan i Krokhöjden

Förslag till beslut

Natur och trafiknämnden anser medborgarförslaget är tillgodosett och hänvisar till ett nybyggt utegym vid motionsslingan i Krokhöjden.

Ärendet

Ett medborgarförslag angående att bygga om ett gammalt utegym vid motionsslingan i Krokhöjden har inkommit.

Det finns lite gamla träningsredskap längs motionsspåret vid Krokhöjden. Det som är trasigt har tagits bort, men några delar fungerar och används.

Härom året byggdes ett nytt utegym på en annan plats längs detta elljusspår. Det är ett större utegym med mer innehåll, som används mycket. Det gamla utegymmet fårstå kvar så länge som det fungerar, men vill man ha en mer komplett träningsmöjlighet så får man gå till det nybyggda utegymmet.

Bilaga

Medborgarförslag

Dag Björklund
Natur- och trafikdirektör

Ärende 35

Natur- och trafiknämnden

Information tidigt samråd tunnelbanan till Nacka

Förslag till beslut

Nämnden noterar informationen till protokollet.

Ärendet

Under 2013 och början av 2014 genomfördes en förstudie för en förlängning av tunnelbanan till Nacka. Landstingets förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) fortsätter nu arbetet genom att ta fram en järnvägsplan.

9 februari – 12 mars 2015 kommer FUT att genomföra ett tidigt samråd för järnvägsplanen. Syftet med samrådet är att informera om det sträckningsalternativ som ingår i tunnelbaneöverenskommelsen, samt redovisa hur långt utredningsarbetet kommit med stationslägen och inriktning på placering av stationsuppgångar. Syftet är inte att hitta exakta lägen, utan att ta in synpunkter tidigt i processen, även från kommunen.

Kommunens remissvar på samrådet kommer att behandlas i KSSU (10/2) och KS (2/3).

På nämndmötet ges en dragning av den information som FUT kommer att gå ut med i samrådet.

Frida Foley
Projektsamordnare tunnelbanan
Miljö och stadsbyggnad

Ärende 36

Natur- och trafiknämnden

Medborgarundersökning

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden noterar informationen till protokollet.

Ärendet

Statistiska centralbyrån (SCB) genomförde under hösten 2014 en medborgarundersökning på uppdrag av Nacka kommun. Undersökningen berörde medborgarnas uppfattning om att bo i kommunen, om verksamheterna och om inflytande i verksamheter och beslut.

Medborgarna gav Nacka kommun höga betyg. Nöjdheten med hur kommunen sköter sina verksamheter är mycket hög, i jämförelse med andra kommuner. Undersökningen genomfördes för sjunde året i rad och i jämförelse med tidigare år ligger resultaten på något högre nivåer.

Glädjande är att nöjdheten med hur kommunen sköter sina verksamheter har ökat i jämförelse med föregående år. I höstens undersökning fick Nacka kommun ett av de allra högsta värdena i landet. Positivt är också att fler är nöjda med kommunens insatser för att invånarna ska kunna leva miljövänligt.

Nacka kommun får genomgående höga värden i undersökningen. De områden där kommunen har de relativt högsta värdena, jämfört med andra kommuner, är grund- och gymnasieskolan. Kommunen ligger också mycket över snittet när det gäller gator och vägar, nöjdhet med stöd till utsatta personer och äldreomsorg. Med dessa områden har nöjdheten ökat under de år som Nacka genomfört undersökningen.

När det gäller hur invånarna ser på möjlighet till insyn och inflytande är nöjdheten lägre. Det handlar exempelvis om möjligheter att påverka politiska beslut och att kunna påverka inom de kommunala verksamheterna. Nöjdheten inom detta område är högre i Nacka än i genomsnittet för övriga kommuner men det är ändå ett viktigt utvecklingsområde. Medborgarnas nöjdhet med tillgång till återvinningscentraler är fortsatt under genomsnittet för medverkande kommuner.

Jämförelse över åren ger inte någon säkerställd förändring jämfört med 2013.

Utifrån de verksamheter som avser Natur- och trafiknämnden (Gång- och cykelvägar, Gator och vägar, Renhållning och sophämtning samt Vatten och Avlopp) har verksamheternas resultat sammanställts i relation till bästa kommunens resultat, samt Nacka kommunens rankning. Dessa parametrar är relaterade både till samtliga kommuner, men även jämfört med kommuner med 50 000 medborgare eller fler.

Resultatmässigt (Nackas poäng i relation till bästa kommunens resultat) ligger Nacka mycket bra till i jämförelse med övriga kommuner och likaså rankingmässigt återfinns Nacka bland de 10 % bästa kommunerna, både om man jämför med samtliga 129 kommuner i undersökningen eller om man ser till kommuner med fler än 50 000 invånare.

Inom Gator och vägar bibehåller Nacka första platsen och bästa resultatet. Även övriga delar, gång- och cykelvägar, renhållning och sophämtning samt vatten och avlopp förbättras resultaten och även rankingplatsen.

Nina Hammargren
Controller

Bilaga

Tabell och diagram (ppt)



Medborgarundersökning 2014



Sammanfattning

- Mycket hög nöjdhet med hur kommunen sköter sina verksamheter
- Nöjdheten har ökat
- Något lägre resultat vad gäller insyn och inflytande, men fortsatt jämförelsevis höga resultat
- Ingen säkerställd förändring sedan 2013
- Nyckeltal utifrån Natur- och trafiknämndens perspektiv. Resultat- och rankingmässigt i relation till bästa kommun

Samtliga kommuner i undersökningen	Nyckeltal:	Mål:	2014	2013	2012
	Snitt verksamheternas resultat i relation till bästa resultat	90%	96%	89%	89%
	% av bästa kommun rankingmässigt	80%	90%	75%	80%
	Nominell ranking i snitt	24	14	33	25

Kommuner med 50 000 inv eller fler	Nyckeltal:	Mål:	2014	2013	2012
	Snitt verksamheternas resultat i relation till bästa resultat	90%	96%	93%	93%
	% av bästa kommun rankingmässigt	80%	89%	73%	70%
	Nominell ranking i snitt	5	5	8	9

2013

Resultat alla kommuner i undersökningen	Högsta resultat	Nacka	Ranking nr	Relation till bästa resultat	Nacka är bland de % bästa (rankingordning)
NMI	67	61	11	91%	92%
Gång och cykelvägar	66	55	42	83%	69%
Gator och vägar	62	59	4	95%	98%
Renhållning och sophämtning	75	64	79	85%	40%
Vatten och avlopp	90	82	30	91%	78%
Snitt:			33,2	89%	75%

2014

Resultat alla kommuner i undersökningen	Högsta resultat	Nacka	Ranking nr	Relation till bästa resultat	Nacka är bland de % bästa (rankingordning)
NMI	68	66	3	97%	98%
Gång och cykelvägar	64	59	18	92%	87%
Gator och vägar	64	64	1	100%	100%
Renhållning och sophämtning	74	68	41	92%	69%
Vatten och avlopp	88	85	6	97%	96%
Snitt:			13,8	96%	90%

2013

Resultat kommuner med fler än 50' medborgare i undersökningen	Högsta resultat	Nacka	Ranking nr	Relation till bästa resultat	Nacka är bland de % bästa (rankingordning)
NMI	64	61	6	95%	79%
Gång och cykelvägar	62	55	8	89%	71%
Gator och vägar	59	59	1	100%	100%
Renhållning och sophämtning	74	64	15	86%	42%
Vatten och avlopp	87	82	8	94%	71%
Snitt:			7,6	93%	73%

2014

Resultat kommuner med fler än 50' medborgare i undersökningen	Högsta resultat	Nacka	Ranking nr	Relation till bästa resultat	Nacka är bland de % bästa (rankingordning)
NMI	68	66	2	97%	97%
Gång och cykelvägar	62	59	6	95%	85%
Gator och vägar	64	64	1	100%	100%
Renhållning och sophämtning	73	68	10	93%	74%
Vatten och avlopp	88	85	4	97%	91%
Snitt:			4,6	96%	89%

Länk till resultaten:

http://www.scb.se/sv_/Vara-tjanster/Insamling-och-undersokning/Medborgarundersokningen/Resultat-2014/

37

Muntlig information - Styrdokument VA-policy

38

Muntlig information - Styrdokument VA-strategi

Ärende 39

Natur- och trafiknämnden

Delegationsbeslut Natur- och trafiknämnden

Förslag till beslut

Nämnden noterar informationen till protokollet.

Ärendet

Följande beslut har tagits på delegation

Delegationsbeslut

R 207.2015

Yttrande över remiss om förslag till ny verksamhetsstrategi
2015- 2019 för Svenskt Vatten

Delegationsbeslut gällande Nacka kommunens lokala trafikföreskrifter

0182-2014-00087

Vändplats Korta vägen

R 8342.2014

Dispens för uppställning av mobilkran på Fyrspannsvägen
vändplan i Nacka

Delegationsbeslut gällande - Parkeringstillstånd för rörelsehindrad

2008 160, 474, 477, 494, 552, 544, 563,

2009 499, 627

2010 332

2012 266, 553, 596, 612, 624

2013 445

2014 172, 205, 447, 449, 467, 471, 476, 484, 489

Ärende 40

Natur- och trafiknämnden

Inkomna handlingar till Natur- och trafiknämnden

Förslag till beslut

Nämnden noterar informationen till protokollet.

Följande skrivelser har inkommit till nämnden för kännedom

- R 207.2015 Remissvar - Förslag till ny verksamhetsstrategi 2015-2019 för Svenskt Vatten
- M 2014-001284 Gustavsviksvägen, Klagomål på trafikbuller till Brf Unika Bo, Abborrvägen 2A-2G, Föreläggande om utredning av ljudnivå från trafik
- 2015-01-11 E-post - Brev Beträffande förestående fakturering av VA-anläggningsavgift i deletapp 3 av Detaljplan Älgö
- KFKS 2007/81 Vägplan för väg 222 Skurubron, Yttrande under utställning

Följande Kurser och konferenser har inkommit till Tekniska nämnden