

DETALJPLANEPROGRAM FÖR CENTRALA NACKA

ANTAGET APRIL 2015



INNEHÅLL

SAMMANFATTNING.....	4
INLEDNING OCH BAKGRUND.....	6
VISION OCH MÅL FÖR CENTRALA NACKA.....	8
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR.....	10
PROGRAMFÖRSLAGET.....	20
PROGRAMFÖRSLAGETS MILJÖKONSEKVENSER	50
GENOMFÖRANDE.....	58

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 bullerdämpning är också ledord i den fortsatta planeringen.

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

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, bra omstigningsmöjligheter till all busstrafik och generellt god tillgänglighet ska finnas i programområdet.
- Centrala Nacka ska integreras med omgivande stadsdelar, med hjälp av bebyggelse, grönsstruktur och stråk för olika trafikslag.
- Idrottscentrum och skolorna ska finnas kvar och utvecklas inom området. Såväl nya som befintliga anläggningar ska integreras i stadsstrukturen.
- En innovativ stadsutveckling ska ske där "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 hög trafikteknisk kapacitet och effektivt markutnyttjande och de ska vara estetiskt tilltalande.
- Detaljplaneprogrammet ska innehålla en överdäckning av Värmdöleden. De ekonomiska och tekniska konsekvenserna av en överdäckning ska utredas i projektet.
- En försiktig exploatering av Ryssbergen ska utredas i samband med att en avgränsning av det framtida naturreservatet görs.
- Detaljplaneprogrammet ska redovisa en etappindelning för kommande detaljplaner.

STADSBYGGNADSPROCESSEN

2007 inleddes arbetet med en fördjupad strukturplan för centrala Nacka. Arbetet avbröts 2009 i väntan på den kommuntäckande översiktsplanen. 2013 beslutade kommunstyrelsen att arbetet skulle fortsätta, men nu 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. I ett tidigt skede hämtas synpunkter och kunskaper in från fastighetsägare, remissinstanser, boende och andra

berörda. När programmet är antaget i **kommunstyrelsen** börjar arbetet med att ta fram detaljplaner inom området. Programområdet delas upp i mindre områden för att detaljplaneras i lämpliga etapper i stadsbyggnadsprojekt. Detaljplanernas syfte är att reglera hur marken får användas och bebyggas. Programområdet har delats upp i mindre områden för att detaljplaneras i lämpliga etapper som stadsbyggnadsprojekt.

Samråd

Samråd om programmet pågick från november 2014 till januari 2015. Samrådsförslaget fanns utställt i Nacka stadshus och även i Nacka Forum där många Nackabor passerar varje dag. Öppet hus hölls i Nacka forum och i stadshuset, cirka 150 besökare kom och kommunens tjänstemän besvarade frågor från allmänheten. På webbplatsen fanns också en 3D-modell av programförslaget som hade ca 1600 unika besökare. För att gestalta staden i Nacka på ett lekfullt och **intresseväckande** sätt kommer även en kulissgata - Nya gatan - som bygger på medborgares idéer, att växa fram i hörnet Värmdövägen/Vikdalsvägen.



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



Bild ur 3D-modellen.

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, bra omstigningsmöjligheter till all busstrafik och generellt god tillgänglighet ska finnas i programområdet.
- Centrala Nacka ska integreras med omgivande stadsdelar, med hjälp av bebyggelse, grönsstruktur och stråk för olika trafikslag.
- Idrottscentrum och skolorna ska finnas kvar och utvecklas inom området. Såväl nya som befintliga anläggningar ska integreras i stadsstrukturen.
- En innovativ stadsutveckling ska ske där "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 hög trafikteknisk kapacitet och effektivt markutnyttjande och de ska vara estetiskt tilltalande.
- Detaljplaneprogrammet ska innehålla en överdäckning av Värmdöleden. De ekonomiska och tekniska konsekvenserna av en överdäckning ska utredas i projektet.
- En försiktig 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

2012 beslutade MSN (miljö- och stadsbyggnadsnämnden) om riktlinjer för hållbart byggande i Nacka kommun. 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 projektet 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 gröns- & vattenområden av god kvalitet
- Använda och utveckla gröna tjänster

Dessa hållbarhetsmål ska genomsyra arbetet med programmet.

REGIONALT PERSPEKTIV

Visionen för den regionala utvecklingsplanen (RUFSS 2010) är 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 RUFSS ligger centrala Nacka i utkanten av den centrala kärnan. RUFSS 2010 pekar även ut den gröna kilen Nacka-Värmdö som berör programområdet.

Principer för den rumsliga planeringen i RUFSS 2010:

- 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 böga 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.

RUFSS 2010



Mörkröd färg markerar den regionala kärnan, karta ur RUFSS 2010.

ÖVERSIKTSPLAN

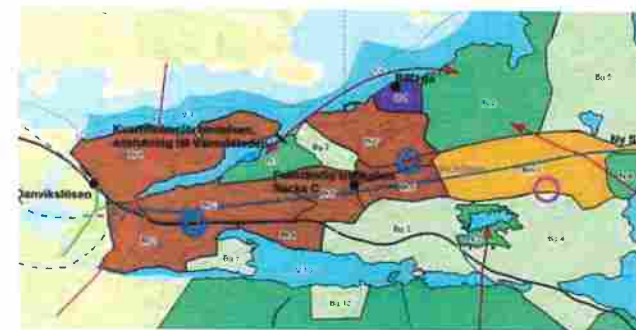
Kommunens översiktsplan, *Hållbar framtid i Nacka*, antogs 2012. I den pekas västra Sicklaön ut som lämpligt att förtätas. Området benämns tät stadsbebyggelse och markeras med brun färg på kartan till höger. I begreppet tät stadsbebyggelse ingår alla typiska funktioner för en blandad stad – bostäder, 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 täta 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 resursnått byggande och en blandning av funktioner. Genom att förtäta redan byggd miljö kan vi "Värna natur och vatten för rekreation och biologisk mångfald" trots ökad befolkning.

Hållbar framtid i Nacka – översiktsplan 2012

En utveckling och förtätning 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 flerfamiljshus och modernare villor av egnahemskaraktär.



Bebyggelse på Birkavägen. Bild ur kulturmiljöprogrammet.

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

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

Kustprogrammet behandlar inte centrala Nacka i någon större utsträckning. Ryssbergen behandlas dock även i kustprogrammet och utpekas som nytt naturreservat.

RIKSINTRESSEN OCH STRANDSKYDD

Ryssbergen är av riksintresse för kulturminnesvården. Det handlar här om skärgårdskaraktären som går ända fram till Stockholms centrala vattenrum, de i huvudsak obebyggda bergssluttningarna och den otillgängliga karaktären på farledens södra sida. Ryssbergen är också ett riksintresse för kust och skärgård. Det innebär att turism och friluftsliv 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. Även Saltsjöbanan är 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

Tunnelbana till Nacka

En förstudie om tunnelbana till Nacka har genomförts och avtal om utbyggnad har träffats mellan staten, landstinget och berörda kommuner. Stockholms läns landsting, förvaltningen för **utbyggd** tunnelbana tar fram en järnvägsplan för den valda sträckningen där linjestreckning, stationslägen och uppgångar fastställs. Parallellt tar Nacka kommun fram en detaljplan för tunnelbanan. Eftersom två stationer hamnar inom programområdet är samordning av största vikt.



Tunnelbanans nya sträckningar.

Naturresevatbildning Ryssbergen och ekosystemtjänster

Beslut finns om bildande av naturreservat i Ryssbergen. Enligt Nackas översiktsplan ska eventuell bebyggelse norr om Värmdöleden utredas i samband med bildandet av naturreservatet. Naturresevatbildandet samordnas också 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. Nya dubbelspår och likriktarstationer byggs på vissa platser och ett nytt signalsystem införs. Saltsjöbanan kommer att ligga kvar i nuvarande läge och trafikeras med befintlig vagnspark. Upprustningen kan medföra förändringar vad gäller planskilda korsningar, men har annars, förutom en likriktarstation vid Järla, marginell påverkan på planprogrammet för centrala Nacka.

Kvarnholmsförbindelsen och trafikplats Kvarnholmen

Med en ny bro över Svindersvikens och en tunnel genom Ryssberget kommer Kvarnholmen att förbindas med centrala Nacka. Detaljplanen vann laga kraft i juni 2013 och genomförandet pågår. Där Kvarnholmsförbindelsen ska korsa Värmdöleden planeras påfarts- och avfartsramp västerut, Kvarnholmens trafikplats. Trafikverket har genomfört en förstudie och tagit fram en vägplan för trafikplatsen.

BEBYGGELSEOMRÅDEN

Idrott och skola

I Nacka sportcentrum finns två stora bollhallar varav en med läktare, två mindre bollhallar, ett litet gym, en liten judohall samt en simhall. Vidare finns även en ishall och en isrink i ett provisoriskt tält samt en skatepark. Dessutom finns en mindre, modern friidrottsanläggning för skolidrott och tre fotbollsplaner. Dagtid är anläggningarna en tillgång för skolorna. Ett stort antal

besökare kommer till idrottsplatsen och så gott som alla lokaler är fullbelagda. Järlahöjdens idrottsområde har ett stort upptagningsområde och försörjer i första hand boende på Sicklaön, men även boende i andra delar av kommunen. I dag utgör skol- och idrottsområdet en viktig plats för såväl unga som vuxna. Närheten mellan skolor, kultur och idrottslokaler har medfört 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. Det innebär att besökare ofta har svårt att hitta rätt. På Sicklaön finns idag få andra ytor som kan utvecklas för idrottsändamål. Därför är Järlahöjdens framtid är betydelsefull för idrotten. Vid Värmdövägen finns även Järla bollhall.

Bebyggelsens historia

De kulturhistoriskt värdefulla **bebyggelsemiljöerna** och byggnaderna inom programområdet finns främst kring Järla-Birka och Järlahöjden. 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 hör Järla skolas första byggnad, som uppfördes på 1870-talet. I övrigt byggdes inte mycket här före den omfattande industriella etableringen inom Järla och Sickla som inleddes på 1890-talet, med bla de Lavals verkstäder söder om Värmdövägen. De stora arbetsplatserna behövde också personalbostäder. Järla-Birkas villaområde, som i en första etapp anlades samtidigt som industrierna, är

LANDSKAP OCH NATURMILJÖ

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

Från Stockholms omgivning 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.

På delar av Ryssbergen, Järlehöjden och området norr om Värmdöleden har naturvärdesträdinventeringar genomförts. Biologiskt värdefulla träd har kartlagts utifrån i Naturvårdsverkets kriterier för lövträd i **odlingslandskapet**. De egenskaper som antecknats är, förutom position och trädslag, omkrets, vitalitet, förekomst av håligheter med eller utan innehåll av mulm, död ved och eventuella arter av intresse. Signalarter som

indikerar höga naturvärden och rödlistade arter (hotade eller nära riskzonen) har antecknats. Delområdenas naturvärdesklassning har skett utifrån trädbestånden men också med stöd av förekommande markflora och buskskikt. Klass 1 motsvarar nyckelbiotopklass, klass 2 ett naturvärdesobjekt. Klass 3 är potentiella, biologiska värdekärnor (klass 1 och 2), på lite sikt.



Karta över naturvärdesklasser.

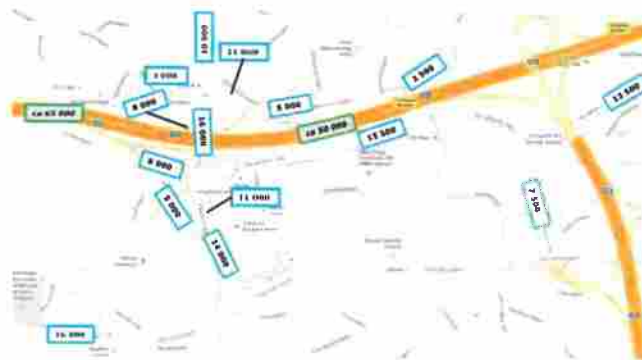
Huvudgatorna i centrala Nacka är ytkrävande vägar, huvudsakligen på fordonstrafikens villkor, omgivna av bullerstörda impediment. Både Värmdövägen och Vikdalsvägen kännetecknas delvis av höga hastigheter, med få och otydliga passager för oskyddade trafikanter.

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. Det blir svårare att hitta och att byta buss när busslinjerna inte samlas i en punkt.

Gång- och cykelvägar

Idag finns ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät i och kring centrala Nacka. Det finns dock en del brister och barriärer i vägnätet, framförallt 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.



Befintliga trafikflöden. Karta Ramböll.

TEKNISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

Befintliga ledningssystem

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

Dagvattenutredning

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

Sweco har genomfört en översiktlig dagvattenutredning för programområdet med förslag till principlösningar. Målet är 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. Föroreningsberäkningarna 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 överskrider cirka hälften av ämnena vid jämförelse med de föreslagna riktvärdena. Ytterligare rening krävs alltså för att klara de föreslagna riktvärdena för dagvattenutsläpp i Saltsjön och Järlasjön. Läs mer om dagvattenhantering under rubriken Programförslaget på sidan 46.

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 verksamhetslokaler eller andra byggnader som gör att de bättre kan smälta in i en stadsmiljö. På västra Sicklaön bör minst tretton mini-ÅVC:er planeras in, varav två i centrala Nacka.



Volymkiss över centrala Nacka. Bild White.

efter mindre exploateringsenheter så att mångfald i utseende, men också i upplåtelseformer får prägla 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

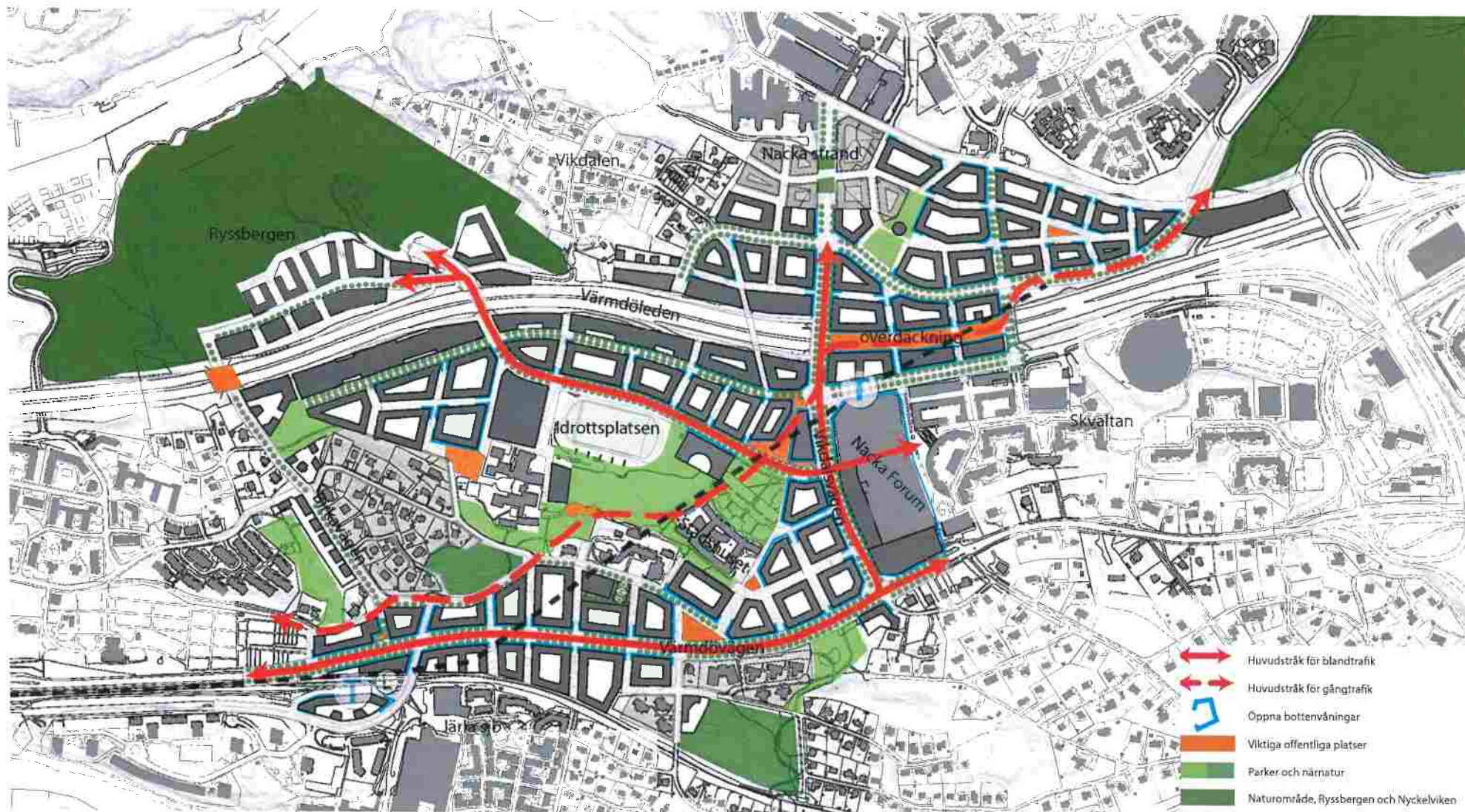
Skolor och idrottsverksamhet har en självklar roll i centrala Nacka. De ska i framtiden vara integrerade i stadsdelen och Nacka stad men samtidigt vara lätta att nå för övriga kommuninvånare. En ny gymnasieskola, som kan samordnas med ett universitet, föreslås vid Vikdalsvägen i anslutning till tunnelbanestationen. 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 närheten 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 framtida möjlighet 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 täta staden. En karta över offentlig service finns på sidan 41.



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



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

beroende på vilket behov som finns. En vattenspegel som är trevlig att sitta vid ger svalka sommartid och blir en skridskoöyta på vintern. Höjdskillnaderna kan bli roliga pulkabackar. En dynamisk park kan också utvecklas successivt samt vara något av en fristad och en inspirationsplats under tiden Nacka bygger stad.

Naturreseptatet Ryssbergen

Ryssbergen ska bli en naturlig målpunkt för utflykter och rekreation när Nacka stad växer fram. Ryssbergen ska erbjuda såväl lugna som varierande naturupplevelser. Området ska vara spännande och lockande för alla åldrar året om och det ska planeras så att besökare kan välkomnas utan att dess naturvärden minskas. I Ryssbergen finns möjlighet att göra något nytt. Att betona och uttrycka stadens närhet till naturen. Att låta staden med ett modernt anslag möta naturen. Med lätthet och med stor hänsyn kan spänger, utsiktspunkter, trappor mm, infogas i naturen utan att denna får stora sår. Ryssbergen ska erbjuda såväl lugn som aktivitet.

Lugnet i området kan hittas i möter med naturen. Landskapet i Ryssbergen ger fina möjligheter till avskilda rum där höjder och utsikter ställs mot täta raviner. Platsens egen karaktär ska vara vägledande och dess terräng ska ge förutsättningarna. Karaktären och närheten till staden kan förstärkas genom att framhäva de ekologiska värdena, t ex biotopen tallskog och dess ekosystemtjänster, i designen av sittplatser, gångar osv.

En utsiktsp plats i området bör övervägas. Dess placering måste utgå från platsen och landskapet, möjligheterna

till utblickar och tillgänglighet. Aktivitet kan även vara i fysisk form. Då strandpromenaden utmed vattnet och den nya Kvarnholmsbron är färdig finns en fantastisk möjlighet att gå eller springa runt Svindersviken. Strandpromenaden och den viktiga vattenkontakten utvecklas vidare med t.ex. bryggor som har sittplatser och som kanske kan vara mål för en kanottur.

Byggnation längs med Värmdöleden ger bullerskydd men kan också hjälpa besökare att hitta entréer till reservatet. Möjligheten till bra angoringar utvecklas och besökare ska uppmuntras att komma till fots eller med cykel eller kollektivtrafik. Likaså ska de entréer som redan idag finns i form av tunnlar och vägar utvecklas och tillgängliggöras.

Naturreseptatets utveckling samordnas med angränsande och närliggande stadsbyggnadsprojekt. Förslaget kommer också att utvecklas i samverkan med företrädare för markägare, närboende, föreningsliv, skola, förskola m.fl.



Exempel på träspång.



Exempel på byggnad för pedagogisk verksamhet. Bild: Artau Architectures, Ottignes Belgien.

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 stråken 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.

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 i sig en trygghet och en säkerhet mot brott. Därför är det bra om butiker, matställen, kontor, bostäder mm blandas så att en miljö skapas där människor vistas under en stor del av dygnet. Det är även bra om offentliga platser överblickas av bostadsfönster och att **hållplatser** finns nära **öppna verksamheter**. Entréer till bostäder och lokaler placeras utefter gator med rörelse.



Inspirationsbild för den framtida Värmdövägen. Bild White.



Inspirationsbild för den framtida Griffelvägen. Bild White.



Inspirationsbild för den framtida Vikdalsvägen som stadsgata. Bild White.

och under våren 2015 får Nackaborna att rösta fram sin favorit. De fem vinnande bidragen kommer att monteras upp i Vikdalsrondellen.

Boende utvecklar offentliga platser

Under hösten 2014 bjöds alla boende på Kvarnholmen in till sju workshops som syftade till att ta fram konkreta förslag på hur två offentliga platser på Kvarnholmen skulle utformas. 60 kvarnholmsbor mellan 3-80 år deltog i processen som leddes av konstnärer och stadsplanerare. Förslagen ska förverkligas med start sommaren 2015 och planeras vara klara sommaren 2016.

Oaser i byggkaos

Mitt i byggdammet förvandlades Kvarnholmen sommaren 2014 till en arena för kultur, mat och underhållning. Nacka kommun och Kvarnholmen Utveckling har i en gemensam satsning öppnat upp lokaler och platser som annars skulle stått tomma under byggtiden. I Magiska trädgården har barn kunnat prova på urban odling. Två dagar i augusti lockade sommarfestivalen YARD 7 000 danssugna besökare. Den gamla Makaronifabriken har fått ett nytt innehåll med konstnärsateljéer, artshop och galleri, öppet för allmänheten. Aktiviteterna på Kvarnholmen har fått mycket uppmärksamhet i media och har hittills lockat över 20 000 besökare.

Rekommendationer

Vi föreslår att exploatörer och entreprenörer anammar Nackas ambition att levandegöra Nacka stad på ett nyskapande sätt, och driver en utvecklingsprocess som inkluderar medborgare, konst, kultur och konstnärlig kompetens från början av utvecklingen av aktuellt område.

Sammanfattande principer för det offentliga rummet

- Centrala Nackas delar ska sammanlänkas genom sammanbindande stråk och siktlinjer, både långa och korta.
- Omsorg och hög kvalitet ska känneteckna utformningen av de offentliga rummen i centrala Nacka.
- Tillgänglighet – det offentliga rummet ska vara till för alla.
- Valfrihet, mångfald och variationsrikedom ska bidra till dynamiska och attraktiva platser.
- Trygghetstänk genom ökad medvetenhet, god överblickbarhet och genomtänkt belysning ska tillämpas.
- Gator och torg ska utformas på de gåendes villkor och god orienterbarhet ska eftersträvas.
- Gator och platsers utblickar är viktiga att ta tillvara.
- Vatten och grönska ska utgöra en positiv resurs samt integreras i gestaltningen av gatumiljöer och de offentliga rummen.
- Utformningen av det offentliga rummet ska underlätta för resande och byte mellan kollektiva färdmedel.
- Kulturvårderna och de olika historiska skikten i den fysiska miljön ska utvecklas och förvaltas.
- Medskapande och dialog ska prägla utvecklingen genom projektet Konsten att skapa stad.

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.



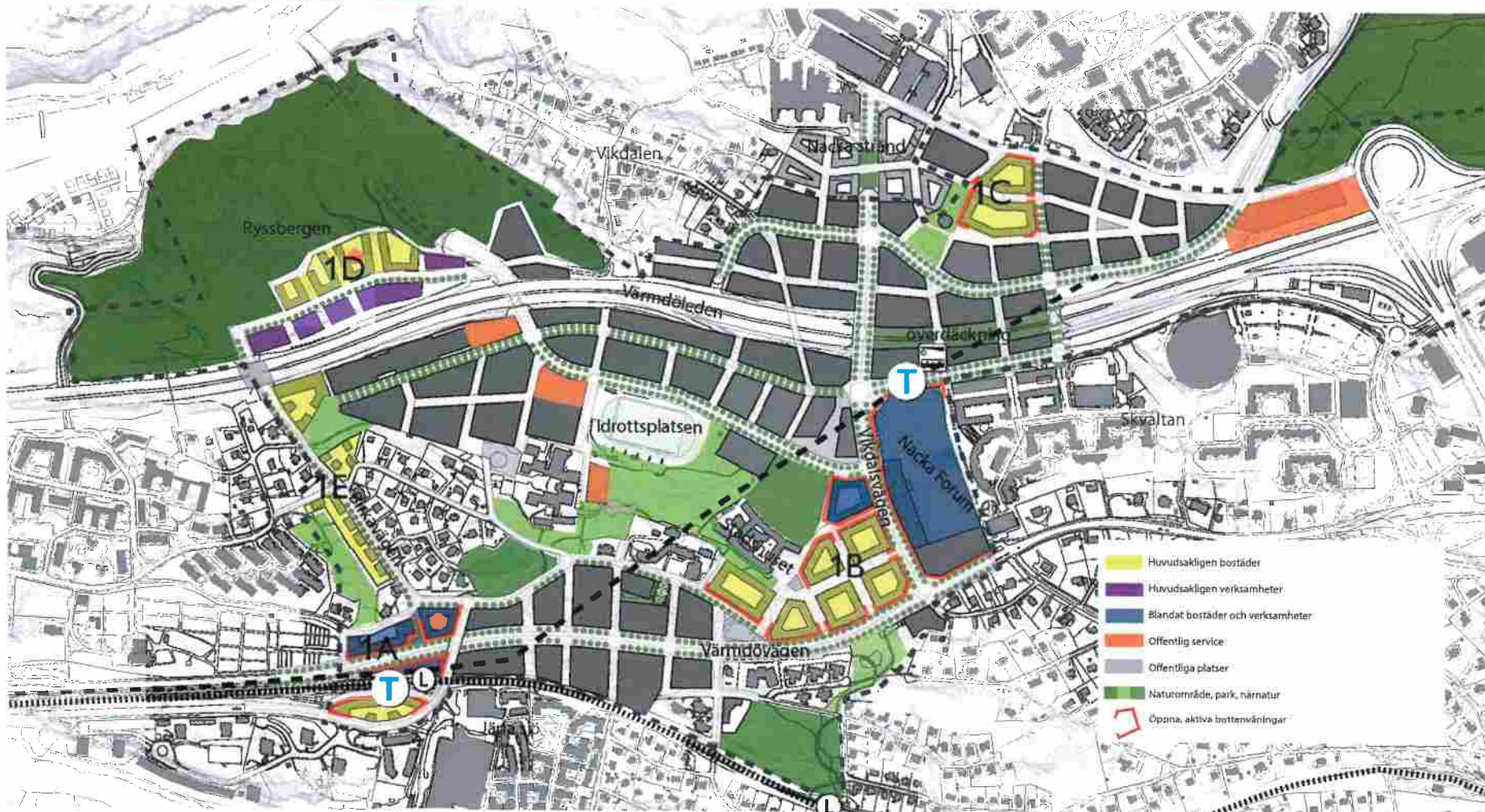
Tunnel till Nacka trafikplats. Tunneln markeras med grönt. Lila områden är områden med eventuell tillkommande bebyggelse och lokalgata.



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

Etapp 1, utbyggnad till år 2020

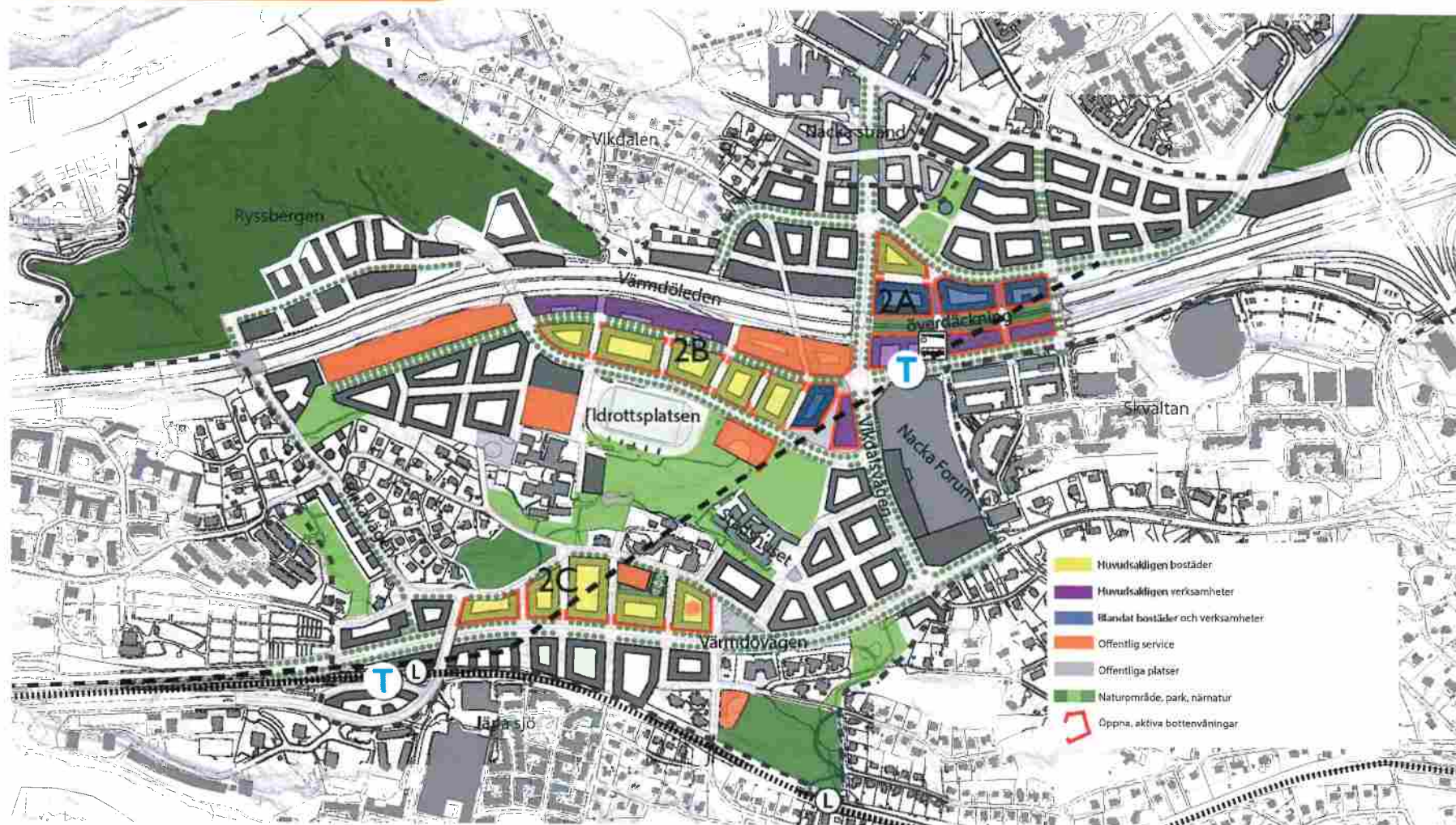
Bostäder - ca 1 600 st.
Arbetsplatser - ca 1 500 st.



Karta över etapp 1.

Etapp 2 - utbyggnad till år 2025

Bostäder ca 1 400 st.
Arbetsplatser ca 3 000 st.

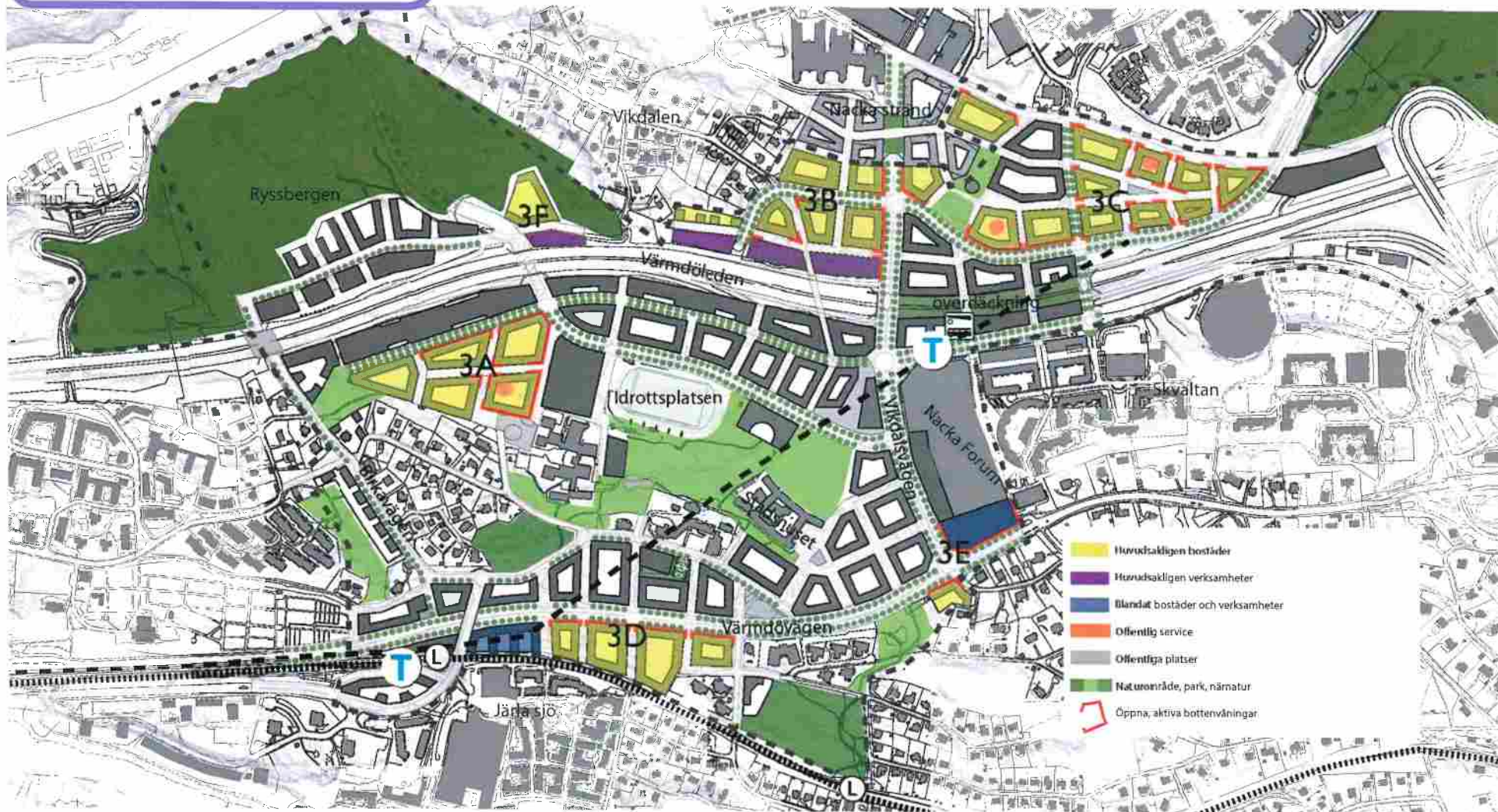


Karta över etapp 2.

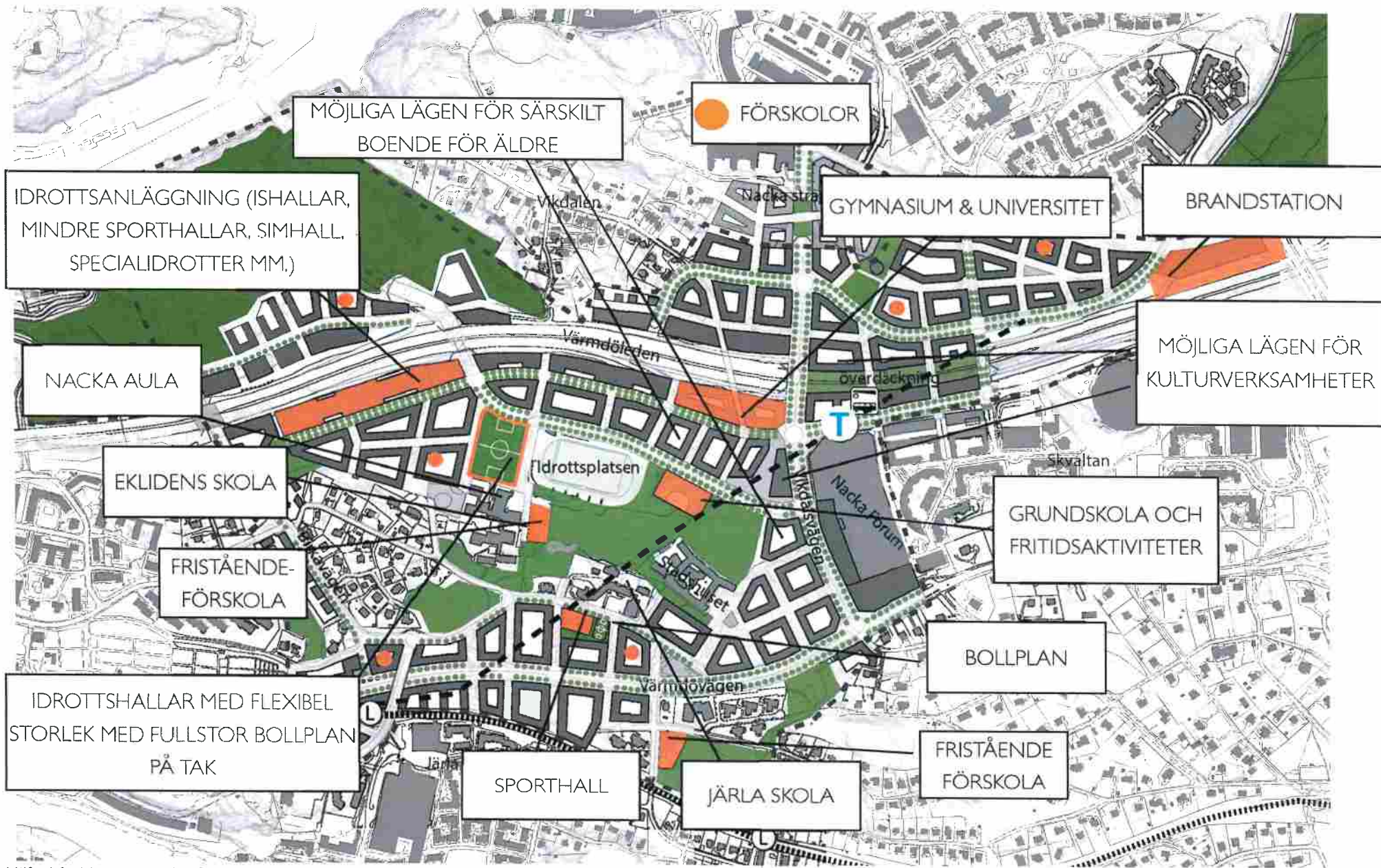
Etapp 3 utbyggnad till år 2030

Bostäder ca 1 600 st.

Arbetsplatser ca 2 500 st.



Karta över etapp 3.



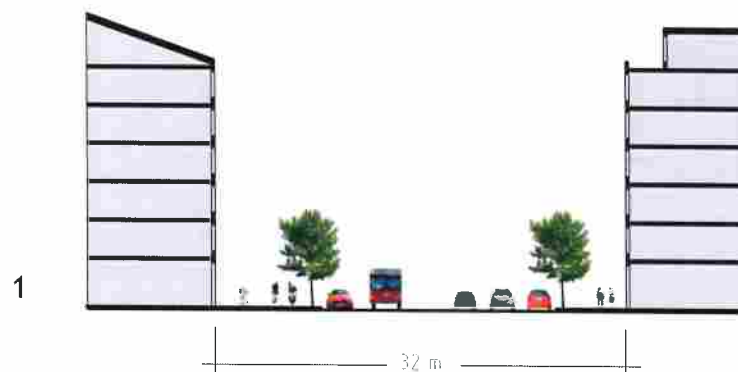
Välfärdsfastigheter och kultur i centrala Nacka

Utformning av gator

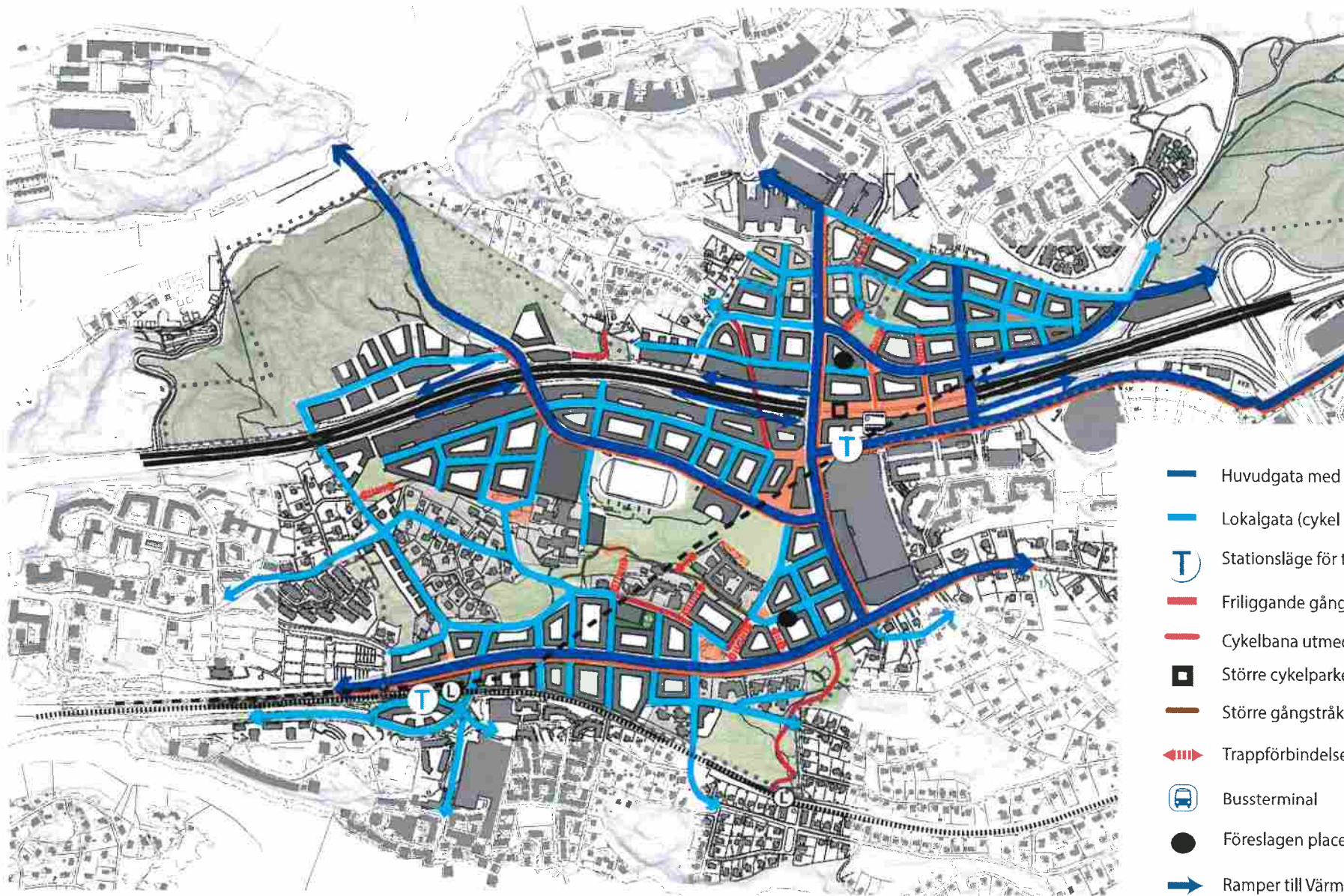
Förutom Värmdöleden, som även i framtiden kommer att vara motorväg, omformas huvudgatorna till stadsgator med större trivsel och trygghet för fotgängare och cyklister och med balanserad framkomlighet för de olika trafikslagen. De nya stadsgatornas breddmått begränsas och med mer utåtriktade lokaler i 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 kantstensparkerings 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 gatans sidor. Gatans sidor ordnas så att kantstensparkerings och busshållplatser ryms. Cykelbana kan ordnas antingen dubbelriktad på ena sidan eller enkelriktad på båda sidor. Rejala gångbanor ryms på gatans 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.



Karta över infrastruktur.

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



Dagvattenhantering med växtbäddar och regngårdar, Sweco, dagvattengruppen



häftigare regn och varmare somrar. Dagvattenhanteringen måste beakta detta och samverka med grönstrukturen. Generellt gäller att dagvatten från området hanteras så att förorenat 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 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 ett mindre område vid Vikdalen/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 Järta 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

Två stycken mindre återvinningscentraler s.k mini-ÅVC, har placerats ut i programförslaget. Den ena har placerats vid Vikdalsvägen, norr om Värmdöleden och den andra i etappområde 1B. En mini-ÅVC kan komma att inkludera även förpackningar och tidningar. Om det inte går så behöver det kompletteras med insamling av förpackningar och tidningar antingen via fastighetsnära lösning eller via



Dagvattenhantering med dagvattendamm, Sweco, dagvattengruppen

återvinningsstationer för att området ska få tillgång till sorteringsmöjligheten. Behov och placering av återvinningsstationer ska då finnas med i ett tidigt skede av detaljplanerna. För insamlingssystem för mat- och restavfall ska i första hand maskinella system såsom botten tömmande behållare och stationär sopsug prioriteras framför manuella system som soprumslösningar.

Energiförsörjning

I områdets täta 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 Boverkets 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.



Inspirationsbild för det centrala torget i Nacka centrum. Bilden visar även hörnet på universitet och gymnasium och stadsparken som sträcker sig upp mot stadshuset. Bild Nyréns.

Det finns än så länge inga förslag till miljö kvalitetsnormer för Sicklasjön. Enligt kommunens miljöövervakning är näringsnivån betydligt högre i Sicklasjön än i övriga delar av Järlasjön.

För att uppnå god status måste belastningen av näringsämnen på vattenförekomsterna minska och orsaken till att god kemisk status inte kan uppnås utredas vidare. Det är en utmaning att förbättra vattenkvaliteten i vattenområden samtidigt som regionen växer, liksom risken 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 förtätning av centrala Nacka innebär ökade mängder förorenat dagvatten och snabbare avrinning om inte åtgärder vidtas. Klimatförändringarna innebär dessutom större nederbörds mängder 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 fördröja 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 kvarterersmark inklusive lokalgata kan omhändertas med

hjälp av gröna tak, stuprörsutkastare, rännor, permeabla beläggningar, växtbäddar, regngårdar, småskalig grön LOD (lokalt omhändertagande) och skelettjord (jordfyllt 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



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

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.

Vid byggande ska en så bra ljudnivå som möjligt alltid eftersträvas. Vid nyexploatering och förtätning tillämpas i första hand riksdagens riktvärden för buller, dvs ekvivalent 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. Ett 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.

Avstegsfallen från riksdagens bullerriktvärden innebär att nya bostäder i vissa fall kan medges där den dygnsekvivalenta 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 skärmar. 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

gårdssidan. Lamellhus parallellt med trafikleden ger bra förutsättningar för lägenheter med god ljudmiljö.

Följande bör beaktas i det fortsatta planarbetet:

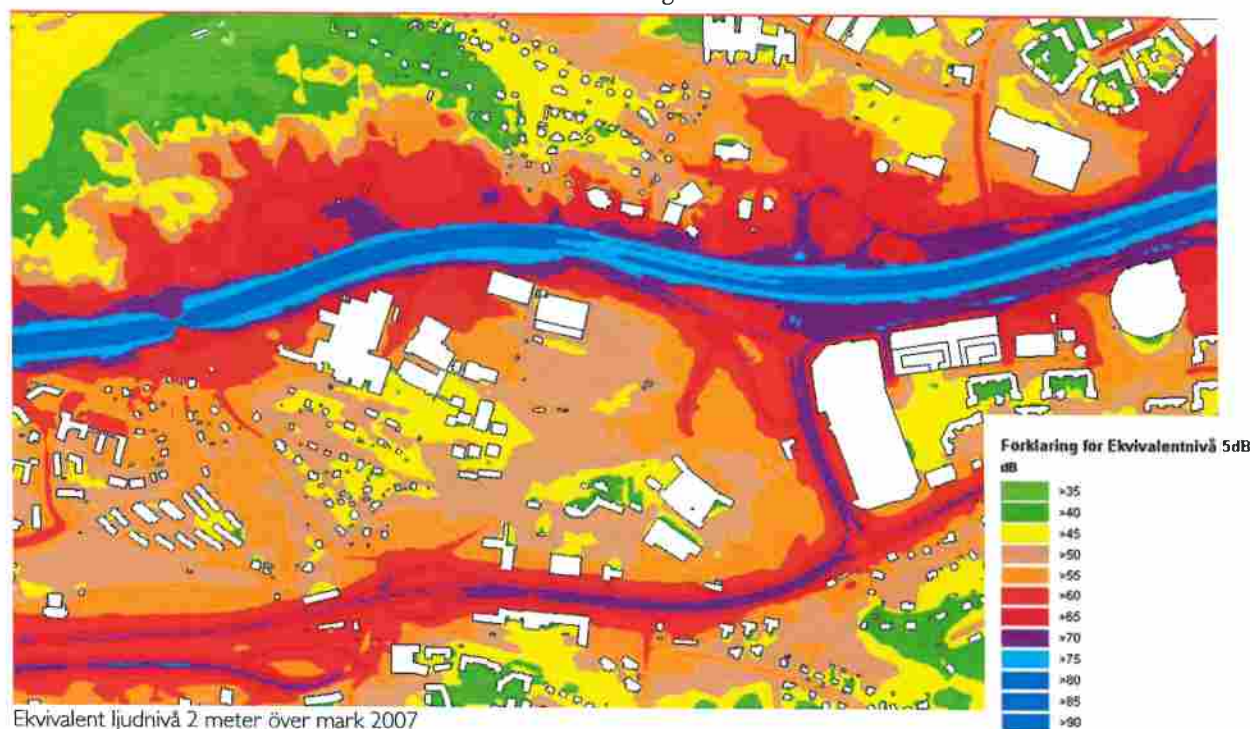
- Bullerutredningar ska tas fram under planarbetet i syfte att få en så god ljudmiljö som möjligt.

LUFTFÖRORENINGAR

Trafiken på Värmdöleden är den största utsläppskällan av luftföroreningar inom programområdet men även Skönviksvägen och Värmdövägen bidrar till förhöjda halter. Enligt *Östra Sveriges luftvårdsförbund* uppgår hal-

terna i omedelbar närhet av väg 222 till 36-48 mikrogram kvävedioxid per kubikmeter luft. Motsvarande värde för partiklar 35-50 mikrogram kvävedioxid per kubikmeter båda värdena är dygnsmedelvärden. Värdena understiger miljö kvalitetsnormerna.

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 ärftliga förutsättningar och i vilken grad man exponeras. Barn är mer känsliga än vuxna eftersom deras lungor inte är färdigutvecklade.



Följande bör beaktas i det fortsatta planarbetet:

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

KULTURMILJÖ OCH LANDSKAPSBILD

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

1. Järla-Birkas egnahemsområde utgörs av en sammanhängande, relativt homogen miljö med tidstypiska flerfamiljsvillor. Karaktäristiskt är de gröna villakvarteren, gatunätet och tomtindelningen 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 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 har både miljömässiga, historiska och arkitektoniska värden.

3. Den tredje **sammanhängande** byggnadsmiljön utgörs av stadshusområdet med stadshuset och det närbelägna 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 Vändövägen 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 monumentala fasad mot söder bör framhåvas.

- 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 före detta 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 och skog kring de äldre skolorna känns gestaltad och omhändertagen. Övriga idrottsytor i norr med byggnader, grusytor och **parker** 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:

- 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 fjärrvärmenät. Mycket av infrastrukturen såsom vägar, vatten och avloppsledningar, fjärrvärme finns utbyggt i eller i nära anslutning till programområdet.

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

Belastningen av föroreningar 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.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

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

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

AVTAL

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

Överdäckningen 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 exploatörer. Avtalet reglerar bland annat utbyggnaden av allmänna anläggningar, ansvars- och kostnadsfördelning för genomförandet samt eventuella marköverlåtelse och rättighetsupplåtelse. För den exploatering som avses ske på mark som idag ägs av kommunen ska markanvisnings- eller tomträttsavtal slutas i samband med försäljning eller upplåtelse. De markanvisningsavtal som ska slutas ska följa Nacka kommuns riktlinjer för markanvisning.

YTTERLIGARE UTREDNINGAR

Etapp 1

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

Etapp 2

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

Etapp 3

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

