

ÖVERGRIPANDE STRUKTURPLAN FÖR VÄSTRA SICKLAÖN

DECEMBER 2013



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



Medverkande

Den övergripande strukturplanen har tagits fram av planenheten i samarbete med mark- och exploateringsenheten, trafikenheten och natur/parkenheten samt kommunens stadsbyggnadsstrateg och stadsarkitekt.

Illustrationsmaterial har tagits fram av BSK Arkitekter och Sweco för program för Nacka strand och Planiaområdet och av Testbed studio, ÅWL Arkitekter samt Emma Färje Jones, Jerk Allvar och Daniel Sandberg, Nacka kommun.

Produktion

Nacka kommun, planenheten

Foto

Om inget annat angivits är bildkällan planenheten genom Sven Andersson, Per Wilhelmsson, Jenny Nagenius, Emma Färje Jones, Johan Aspfors eller exploateringsenheten Bastian Vreede, Nacka kommun

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING.....	4
INLEDNING OCH BAKGRUND.....	6
STRUKTURPLANENS UTGÅNGPUNKTER.....	8
STRUKTURPLANENS INNEHÅLL.....	18
UTVECKLAD STRUKTURPLAN..... OCH STADSBYGGNADSIDÉ	24

SAMMANFATTNING

Att skapa en tät och blandad stad på västra Sicklaön är en av översiktsplanens viktigaste strategier. Den täta staden erbjuder lösningar på flera av de utmaningar som Nacka står inför. Här skapas förutsättningar för god kollektivtrafik och för att fler resor sker till fots eller med cykel. Det finns stora möjligheter att skapa en attraktiv och hållbar byggd miljö med resurssnålt byggande och en blandning av funktioner. Enligt de senaste prognoserna skulle ca 13 500 nya bostäder och drygt 16 000 nya arbetsplatser kunna tillkomma i området fram till 2030.

På västra Sicklaön pågår arbetet med flera detaljplaneprogram. Samtidigt pågår en förstudie för tunnelbana till Nacka och ett planarbete för förlängning av tvärbanan till Sickla. Det finns ett stort behov av en helhetsbild, vilken bland annat skapas med hjälp av denna övergripande strukturplan. Strukturplaneringen på västra Sicklaön ska vara en levande process där underlag och planer hela tiden uppdateras och kompletteras. Detta dokument ska därför inte ses som en färdig plan utan som en utgångspunkt för den fortsatta stadsutvecklingen på västra Sicklaön.

Ett avsnitt behandlar strukturplanens utgångspunkter. Dels behöver vi svara på frågan om vad vi menar med en tät och blandad stad, dels måste vi definiera vilka kvalitéer som kan tas tillvara och vilka svårigheter som finns med att uppnå målet. Slutligen beskrivs ett antal principiella strategier och åtgärder för hur en tät och blandad stad kan skapas.

Den övergripande strukturplanen redovisar bebyggelsestruktur, övergripande trafiksystem och viktiga rörelsestråk, viktiga kopplingar och noder och den övergripande grönstrukturen. Frågor som rör tekniska system och offentlig service av olika slag behandlas i texten för att visa på behovet. Det har däremot inte bedömts meningsfullt att i dagsläget lägga in skolor eller återvinningscentraler på kartan.

I slutet av dokumentet redovisas ett antal frågor som måste utredas djupare för att planeringen av västra Sicklaön ska kunna gå vidare. När dessa frågor är utredda, höstens visionsarbete har sammanställts och arbetet med detaljplaneprogrammen har hunnit längre är det nödvändigt att gå ett steg längre i strukturplaneringen. Arbetet bör resultera i något som påminner om "gamla tiders stadsplan". Det innebär en redovisning av bebyggelsekvarter och allmänna platser samt en skiss av möjliga

bebyggelselägen. En sådan plan skulle ge en tydligare bild av vilken stad vi eftersträvar och den kan med fördel kompletteras med någon form av stadsbyggnadsidé med fokus på känslan i staden, gestaltningen och dess funktion. Med detta som grund är det lättare att på ett positivt sätt hantera olika typer av planeringsinitiativ och projektidéer.

INLEDNING OCH BAKGRUND

Kommunfullmäktige antog i juni 2012 en ny översiktsplan ”Hållbar framtid i Nacka”. Att skapa en tät och blandad stad på västra Sicklaön är en av översiktsplanens viktiga strategier. Nacka har trots sina drygt 93 000 invånare idag ingen riktig kärna med den blandning av funktioner och det urbana liv som kännetecknar en stad.

Den täta staden erbjuder lösningar på flera av de utmaningar som Nacka står inför. Här skapas förutsättningar för god kollektivtrafik och för att fler resor sker till fots eller med cykel. Det finns stora möjligheter att skapa en attraktiv och hållbar byggd miljö med resurssnålt byggande och en blandning av funktioner. Genom att förtäta redan bebyggd miljö kan vi också spara orörda grönområden i andra delar av kommunen trots ökad befolkning. En förtätning på Sicklaön stämmer även överens med regionplanens mål för västra Sicklaön som en del av den centrala regionkärnan. Enligt de senaste prognoserna skulle ca 13 500 nya bostäder och drygt 16 000 nya arbetsplatser kunna tillkomma i området fram till 2030.

På västra Sicklaön pågår ett stort antal projekt. Planering av Kvarnholmen sker fortlopande med ett antaget detaljplaneprogram som stöd.

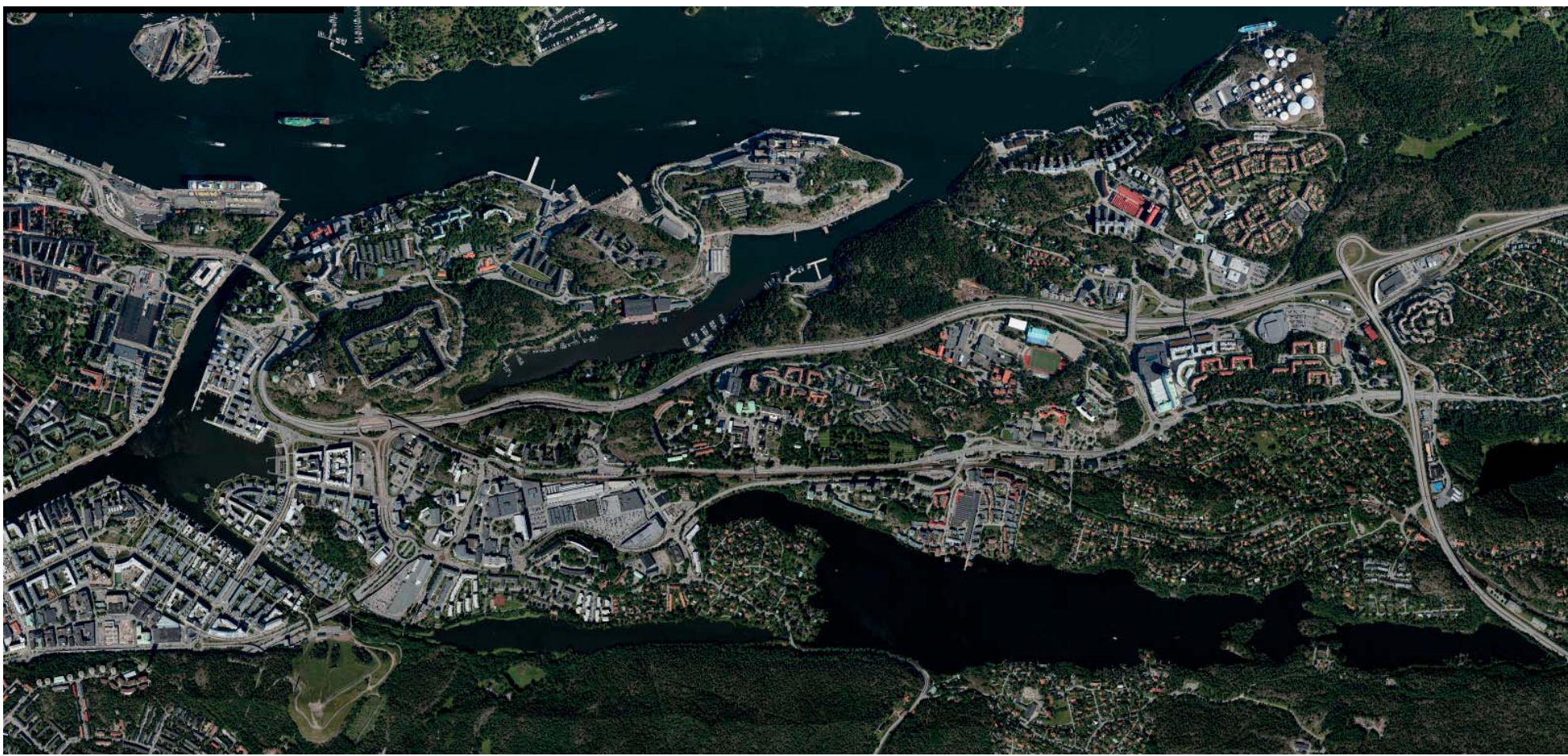
Detaljplaneprogram har påbörjats för Henriksdal, Planiaområdet, och Nacka Strand. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott har fattat beslut om att arbetet med fördjupad översiktsplan för centrala Nacka slutförs i form av ett detaljplaneprogram. Samtidigt pågår en förstudie för tunnelbana till Nacka och ett planarbete för förlängning av tvärbanan till Sickla.

I arbetet med varje enskilt projekt väcks frågor som berör västra Sicklaön i sin helhet och som därmed inte kan lösas i varje enskilt projekt. Gång på gång, inte minst i samband med den politiska hanteringen

av de pågående projekten, tydliggörs behovet av en övergripande struktur, en helhetsbild över västra Sicklaön. Helhetsbilden skapas bland annat med hjälp av denna övergripande strukturplan. Strukturplaneringen på västra Sicklaön ska vara en levande process där underlag och planer hela tiden uppdateras och kompletteras utifrån hur arbetet med detaljplaneprogram, detaljplaner och andra studier fortskrider. Detta dokument ska därför inte ses som en slutgiltig plan utan som en redovisning av läget för den övergripande planeringen och som en utgångspunkt för den fortsatta stadsutvecklingen på västra Sicklaön.

Pågående programarbeten





Ortofoto över västra Sicklaön.

STRUKTURPLANENS UTGÅNGSPUNKTER

VAD MENAR VI MED TÄT OCH BLANDAD STAD?

I enlighet med översiktplanens strategi ska vi bygga en tät och blandad stad på västra Sicklaön. Ett första steg är att definiera vad vi menar med en tät och blandad stad, för att sedan kunna diskutera hur vi ska gå till väga för att genomföra strategin. En tät och blandad stad kan ha miljoner invånare, men även många småstäder lever upp till detta begrepp. Många täta och blandade städer har en stor mängd höga hus, medan andra har nästan uteslutande låg och mycket tät bebyggelse. Vissa kriterier är ändå gemensamma för de städer som kan betraktas som täta och blandade och viktiga att ha med sig i en förtätningsprocess.

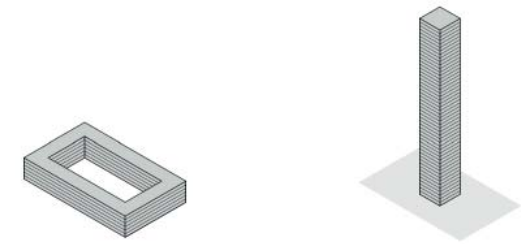


En attraktiv stadsmiljö

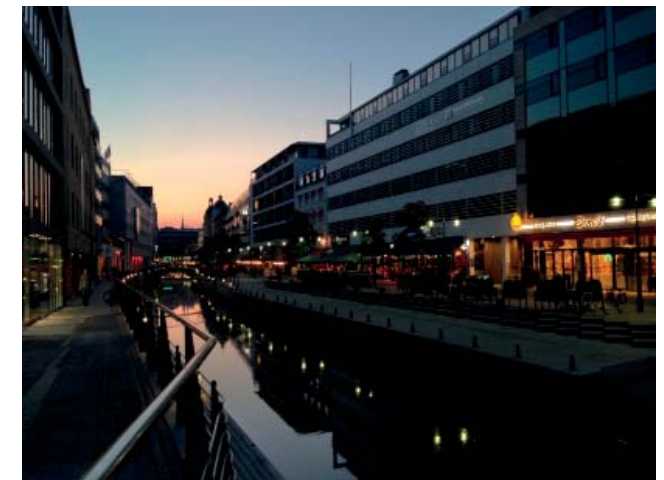
För att vi människor ska trivas i staden måste den upplevas som attraktiv. En del i detta är att arkitekturen och de offentliga platsernas utformning tilltalar oss samt att miljön känns trygg. En annan aspekt är en riklig tillgång på mötesplatser i form av torg, caféer, restauranger och parker samt möjligheter till handel och kultur av olika slag.

Hög exploatering

För att ge grunden till stadens varierade serviceutbud krävs att det vistas många människor på en relativt liten yta. Den nödvändiga tätheten skapas genom en hög exploatering. Det viktiga för tätheten är just exploateringsgraden, d v s inte bebyggelsens skala och utformning. Exploateringstal används ofta som ett begrepp och mått på hur välutnyttjat ett markområde är. Förenklat är talet relationen mellan den ianspråkstagna markytan och den byggda bruttoarean. Beroende på hur stor markyta man räknar med som ianspråkstagen blir talet olika och måttet bör därför hanteras med en viss försiktighet. Exploateringstalet säger heller inte något om andra mycket viktiga parametrar i en bra stadsmiljö så som hustyper, solförhållanden, funktioner eller storlek på fastigheten.



Slutet kvarter, 6 vån. 200 lgh. Punkthus, 50 vån, 200 lgh (Testbed).



Stadsmiljö i Århus, Danmark.

En mångfald av funktioner

En stad har ett levande stadsliv såväl dagtid som kvällstid. Detta förutsätter en blandning av bostäder, arbetsplatser, handel, kultur, nöjen och möjligheter till rekreation. Särskilt viktig är denna blandning längs stadens huvudstråk, knutpunkter för kollektivtrafiken och de allmänna platserna. En av de allra viktigaste aspekterna är att komplettera med funktioner, boendeformer och service som är underrepresenterade för att öka integrationen och berika stadslivet. 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. Nya, kreativa lösningar behövs som t.ex. samnyttjande av parker, nyttjande av tak mm.



En mindre gata i Sundbyberg med parkering, butiker, kontor och bostäder.



Hornsgatan i Stockholm har en tydlig rumslig struktur och blandade verksamheter och bostäder

En tydlig rumslig struktur - en förutsättning för livet mellan husen

I en väl fungerande stad är den rumsliga strukturen viktig. Kvarter, gator, torg och parker ska vara definierade så att de blir enkla att överblicka och därmed en tryggare miljö. Det ska vara tydligt vad som är offentliga, halvprivata och privata ytor. Den rumsliga strukturen har också betydelse för stadens orienterbarhet.

Sammanhängande stadsstruktur

En stad är inte ett antal bebyggelsegrupper som tillsammans innehåller en stor mängd människor, utan en sammanhängande struktur av byggnads-kvarter, gator, torg, platsbildningar och parker. I denna struktur är det gröna lika viktigt som bebyggelse och trafik. Det viktiga är att det upplevs som en sammanhållen helhet. För att erhålla en mer sammanhängande stad är förtätning som minskar barriärer av olika slag avgörande. Det kan innebära att trafikslag behöver integreras för bättre flöden, ödsliga områden fyllas med verksamheter för en tryggare miljö eller att storskaliga vägar byggs om till stadsgator eller överdäckas.

KVALITÉER ATT TA TILLVARA

När vi bygger en tät och blandad stad kommer givetvis mycket att förändras och stadsbilden kommer inte att vara densamma. Det är därför viktigt att identifiera de kvalitéer som finns på västra Sicklaön, för att dessa ska kunna tas tillvara i den framtida planeringen. Begreppet "ta till vara" innebär inte bara att bevara det som finns idag, utan framförallt att utveckla kvalitéerna för den framtida tätare stadens behov.

Vattenrummen

Västra Sicklaön är omgiven av vatten. I norr finns det stora vattenrum som utgör farleden in till Stockholm och Svindersviken som skär in i området. I söder ligger Sicklasjön och Järlasjön. De långa stränderna utgör en fantastisk tillgång med mycket stor utvecklingspotential i den framtida staden. Det är ett stort värde ur ett folkhälsoperspektiv att tillgängliggöra och tillvarata vattenrummen på ett bra sätt.

Kvalitéer i grönstrukturen

När vi bygger stad är det ofrånkomligt att vissa gröna ytor och trädbestånd försvinner. Det är därför extra viktigt att tillvara och utveckla de kvalitéer som finns. Det kan vara ordnande parker som Setterwallska parken eller Svindersvik, men även orörd natur i Ryssbergen eller område lämpade för ekosystemtjänster, exempelvis våtmarker för dagvattenrening. En tätare stad kan även innebära nya små grönområden och mer integrerad grönska då tidigare markparkeringar kan omvandlas till grönområden, gator får nya trädplanteringar och "pocketparks" kan skapas.

Kyrkviken



Setterwallska parken

Sicklaöns kulturhistoria

Västra Sicklaön har en lång industriell historia som resulterat i ett rikt utbud av gamla karaktärsskapande industribyggnader. Många av dessa har bevarats och fått ny användning. Ju mer nytt vi bygger desto större betydelse får dessa byggnader för upplevelsen av stadsmiljön. De berättar också om Nackas historia och ger karaktär och kontraster åt staden som helhet. Även variationen av bostadsbebyggelse från olika delar av 1900-talet utgör en del av mångfalden i den attraktiva staden.



Danvikens hospital vittnar om Nackas historia.

Närheten till den befintliga staden

När det gäller möjligheten att få till stånd en stadsmiljö så har närheten till Stockholms innerstad stor betydelse. Västra Sicklaön är en direkt förlängning av Södermalm och Hammarby sjöstad. Tunnelbanan till Nacka och förlängningen av tvärbanan kommer att göra denna koppling mycket tydligare.

Terrängens potential för en spännande stad

Terrängen på västra Sicklaön är starkt kuperad med många branta bergsidor, vilket har lett till en utspridd bebyggelsestruktur. Det finns dock många exempel på spännande stadsbebyggelse i kuperade områden och det gäller att se terrängen som en positiv utmaning och inte som ett hinder i den framtida utvecklingen. Terrängen ger t.ex. potential i form av fantastiska utblickar över stadslandskapet.

Exempel på bebyggelse i kuperad terräng, Monaco.



Utsikt från Alphyddans parkområde

SVÅRIGHETER MED ATT BYGGA EN TÄT OCH BLANDAD STAD PÅ VÄSTRA SICKLAÖN

Precis som vi måste definiera kvalitéerna, måste vi i ett tidigt skede klara ut vilka svårigheter som finns med att skapa den täta och blandade stad vi eftersträvar. Dessa svårigheter kan röra den fysiska strukturen i form av befintlig bebyggelse och infrastruktur, men kan även vara av social eller ekonomisk karaktär. Dessutom behöver vi kommunicera och förankra en långsiktig planering där inte minst ansvaret för kommande generationer blir tydligt.



Topografisk bild över västra Sicklaön.

Separerade bebyggelseöar

I Nacka finns ingen gammal stadskärna att utgå ifrån. Den kuperade terrängen har som tidigare nämnts skapat separerade öar av bebyggelse utan någon sammanhållen struktur. Att skapa en stad av dessa bebyggelseöar innebär en svårighet men även en utmaning med möjligheter till en spännande stad.



Bebyggelseöar på västra Sicklaön.



Barriärer av olika slag

Barriärer

På västra Sicklaön finns flera typer av barriärer som försvårar möjligheterna till ett finmaskigt gatunät med många rörelsemöjligheter. Värmdöleden och Saltsjöbanan är tydliga trafikbarriärer men även Värmdövägen, Sicklavägen, delar av Järlaleden har barriäreffekter i nuvarande utformningar. Svindersviken är trots sina stora kvalitéer en form av barriär, liksom de naturområden med bergsbranter som är så talrika på Sicklaön.

Förortstradition i stadsbyggandet

Det finns en tradition av förortsbyggande i Nacka som skapat miljöer utan samband mellan husen och det offentliga rummet. Även om sentida tillägg många gånger ligger utefter allmänna gator så har entréer vänts bort från gatan, smala oanvändbara gräsremsor tillkommit, och trafikseparering gjort att miljön ändå inte upplevs ha en stadskaraktär.



Smala gräsremsor i gatumiljön på Sickla Industriväg och entréer vända bort från den allmänna platsen på Järlaleden.



Lokal opinion

En stor anledning till att förtäta västra Sicklaön är att utnyttja redan ianspråktagen mark och befintlig infrastruktur. Detta innebär emellertid att de flesta nybyggen berör människor som redan bor i området och att det finns risk för negativa lokala opinioner när boendemiljöer och boendekvalitéer förändras.

Likviditeten

När vi bygger stad i Nacka innebär det stora kommunala investeringar i form av infrastruktur, skolor, förskolor, idrottsanläggningar och annat. Det kan därför uppstå svårigheter med den kommunala likviditeten om inte utbyggnaden planeras noggrant.

HUR SKA VI SKAPA EN TÄT OCH BLANDAD STAD?

Efter att ha definierat kriterier för en tät och blandad stad, inventerat befintliga kvalitéer och analyserat de svårigheter som finns, är det dags att klara ut vilka verktyg vi har för att förverkliga vår vision för staden på västra Sicklaön. De strategier och åtgärder som beskrivs här ger ingen heltäckande bild av den kommande planeringen, men redovisar några viktiga byggstenar i det framtida stadsbyggandet.

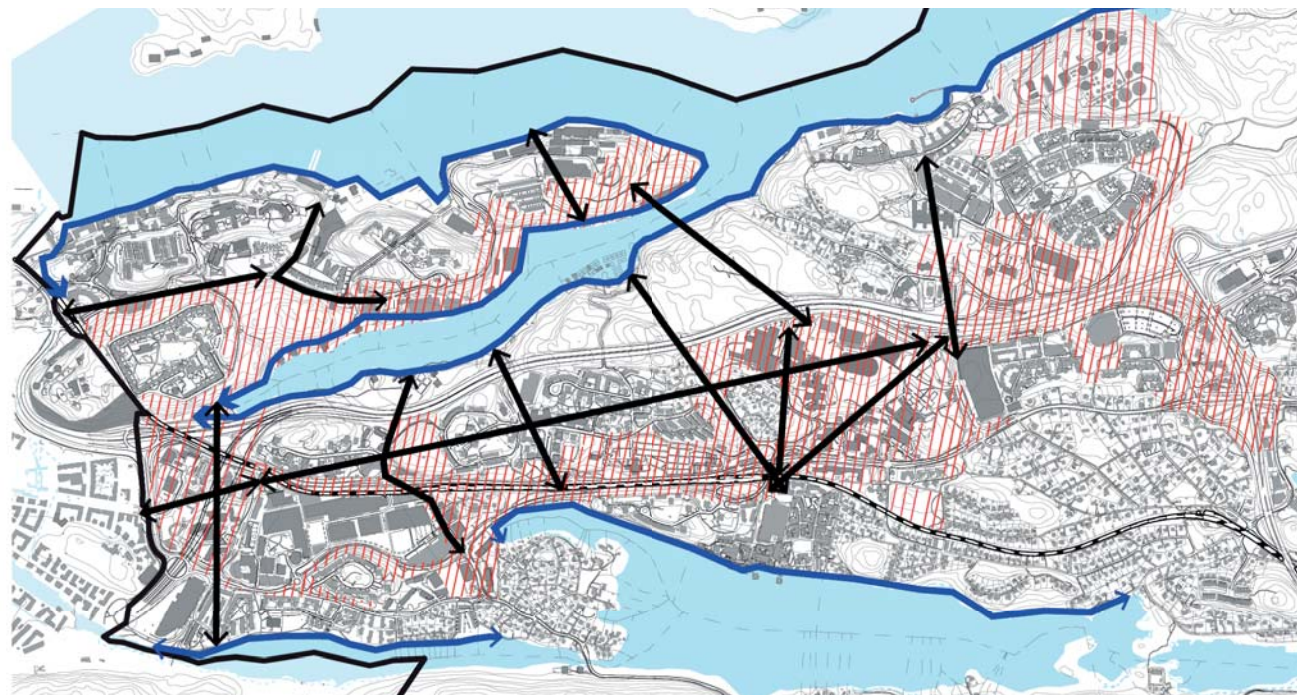
Skapa kopplingar och förstärka samband

I en stad ska det vara möjligt att enkelt röra sig i ett relativt finmaskigt och attraktivt gatunät. Det är därför viktigt att skapa nya kopplingar, ibland för blandtrafik, ibland för endast gående och cyklister. Det största behovet av nya kopplingar finns i nord-sydlig riktning. Även gröna samband, spridningskorridorer för djur och växter kan i flera fall behöva förstärkas. Ju fler kopplingar och möjligheter till rörelse vi kan skapa desto större är också förtätningspotentialen inom de olika områdena.

Förtäta och låta bebyggelseöarna växa ihop

En av de viktigaste delarna i stadsbyggandet är att förtätning läker samman de olika delarna till en helhet. Det innebär att vi i första hand ska bygga på ytor som finns mellan bebyggelse och gator eller mellan olika bebyggelseöar. Förtätningen måste också ske så att negativa effekter undviks.

Viktiga områden och kopplingar för att skapa en sammanhängande stad.



Gestalta staden utifrån det offentliga rummet

Utgångspunkten är att gestalta staden utifrån det offentliga rummet. Gator, torg och parker ska utgöra planens stomme och inte vara överblivna ytor. Nollis karta över Rom från 1700-talet är en bra illustration av detta tänkande. Det offentliga rummets olika enheter är redovisade, medan byggnadskvarteren endast är skrafferade. Kvalitéer i det offentliga rummet är en förutsättning för ett bra stadsliv. Staden blir på detta sätt allas egendom, även om byggnaderna är privatägda.



Nollis karta över Rom från 1700-talet.



Mariatoget, en omtyckt offentlig plats i Stockholm.

Skapa attraktiva platser, stråk och boendemiljöer

I en attraktiv stadsmiljö finns alltid speciella platser och stråk där kollektivtrafik, matställen, handel och kulturliv skapar ett livfullt och tryggt stadsliv. På västra Sicklaön gäller det att skapa förutsättningar för ett sådant stadsliv med en mångfald av funktioner som främjar integration och möten mellan människor men också attraktiva boendemiljöer. Ett bra mikroklimat med goda sol- och vindförhållanden är särskilt viktigt på dessa platser.

Bebyggelsekvarter delas i små exploateringsenheter

Den stenstad som växte fram under 1800-talet hade relativt små exploateringsenheter (tomter med ca 20 meters bredd), vilket skapade en naturlig variation av arkitektur och byggnader. Idag är ofta exploateringsenheterna ett eller flera kvarter. Det är därför viktigt att sträva efter mindre exploateringsenheter så att mångfald i utseende, men också i ägande- och upplåtelseformer får prägla staden i Nacka. Dessutom gynnar mindre enheter små och medelstora byggföretag och konkurrensen på byggmarknaden ökar.



Exempel på mindre exploateringsenheter i Malmö och Amsterdam.

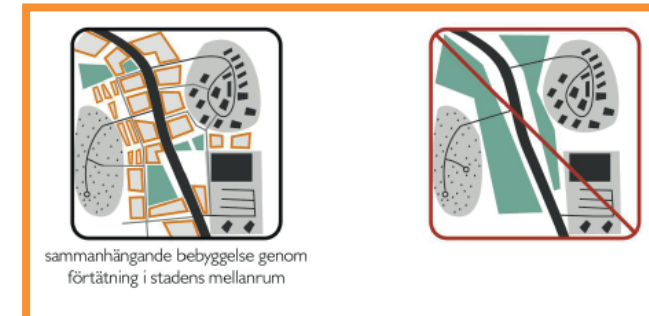
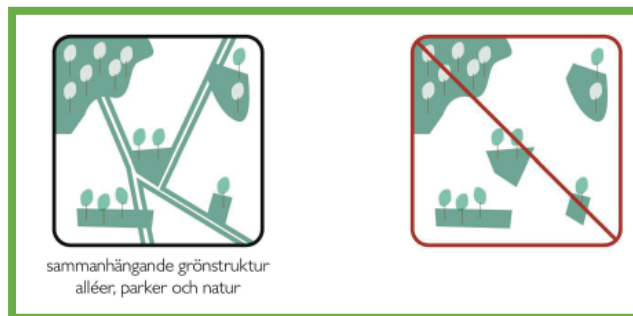
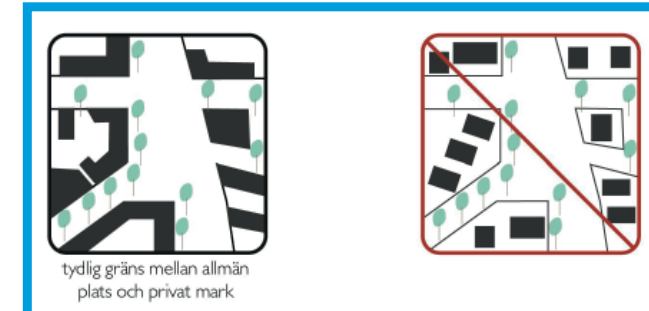
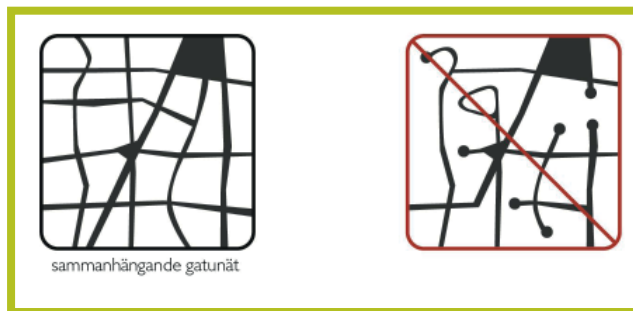
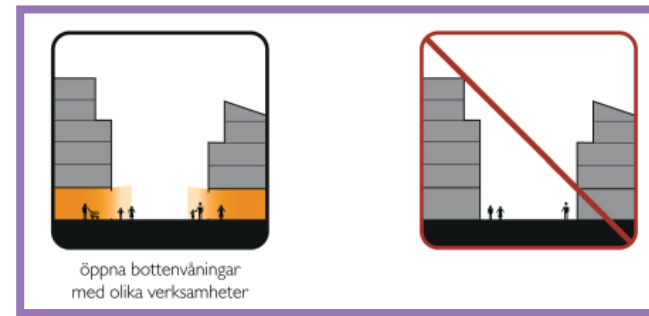
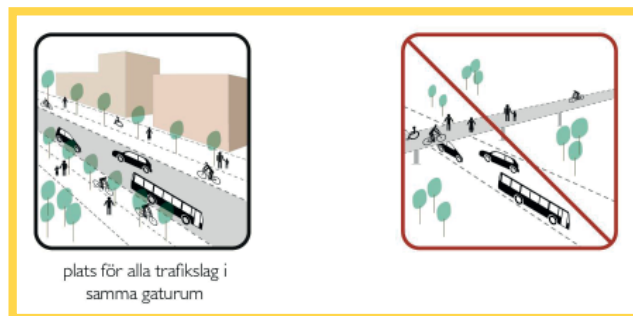


Värna helheten

Att hålla ihop helhetsbilden är inte enkelt. Stadsbyggande och planering innebär att olika intressen avvägs mot varandra för den bästa helhetslösningen. Dessa får inte pressas till att bli mindre bra kompromisser när tiden är knapp.

Kommunicera kvalitéerna, samhällsnyttan och den personliga nyttan

För att kunna bygga en tät och blandad stad på västra Sicklaön är det nödvändigt att på ett pedagogiskt sätt kommunicera fördelarna. Det gäller de stads-kvalitéer som uppnås, samhällsnyttan av bostadsbyggandet samt den personliga nyttan av bättre kollektivtrafik, större utbud av affärer och restauranger och en attraktivare stadsmiljö med fler mötesplatser.



Blandning av funktioner i alla bebyggelsekvarter

Mångfalden av funktioner och boendeformer är som tidigare nämnts avgörande för stadslivet. Detta är naturligtvis viktigast längs centrala stråk och platsbildningar, men i alla bebyggelsekvarter är det viktigt att eftersträva en blandning även om det bara resulterar i någon enstaka lokal i bottenvåningen.

Hållbara transporter

Tunnelbana till Nacka innebär en kraftig ökning av kollektivtrafikkapaciteten. Samtidigt måste vi fortsätta att utveckla andra trafikslag på ett hållbart sätt och vara tydliga i vår prioritering av de olika trafikslagen. Transportsystemet måste också utformas så att det är tillgängligt och enkelt att använda för alla.

Skapa yteffektiva lösningar

Innovativa lösningar krävs för att få plats med allt i staden. En flexibel och yteffektiv användning av marken är därför ett måste. Vi behöver hitta former för detta. Några exempel är samnyttjande av parker för allmänhet och förskola, trafikleder som blir stadsgator och frigör utrymme för exploatering samt effektiva parkeringslösningar på höjden och under jord.



En framtida Värmdöväg som stadsgata och sammanlänkande stråk kantad med blandade funktioner (ÅWL)
Till höger: Värmdövägen idag.



STRUKTURPLANENS INNEHÅLL

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott fattade 2013-04-23 beslut om att en strukturplan för västra Sicklaön skulle tas fram. Enligt tjänsteskrivelsen skulle strukturplanen innehålla följande punkter:

- Bebyggelsestruktur
- Övergripande trafiksystem, vägar, kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik
- Viktiga rörelsestråk
- Viktiga kopplingspunkter och noder
- Övergripande grönstruktur

Under arbetets gång har det också visats sig nödvändigt att behandla frågor om tekniska system samt behov av skolor, förskolor och anläggningar för idrott och fritid.

Bebyggelsestruktur

Förslaget till bebyggelsestruktur utgår från den tidigare nämnda principen att förtäta och låta bebyggelseöarna växa ihop. Eftersom målsättningen är att bygga stad med en mångfald av olika funktioner och boendeformer har plankartan ingen uppdelning i bostäder eller arbetsplatser. Största delen av västra Sicklaön är i översiktsplanen redovisad som tät stadsbebyggelse. Ryssbergen är markerade som naturområde, men riktlinjerna anger

att eventuell bebyggelse norr om Värmdöleden ska utredas i samband med naturreservatsbildningen. I strukturplanen är ett område närmast Värmdöleden betecknat som bebyggelseområde. Begreppet ”Nya bebyggelseområden” har använts för de områden som i huvudsak kommer att bebyggas med ny bebyggelse även om de också innehåller viss befintlig bebyggelse som kommer att finnas kvar. De ger även en bild av var det mest omfattande bebyggelsetillskottet kommer.

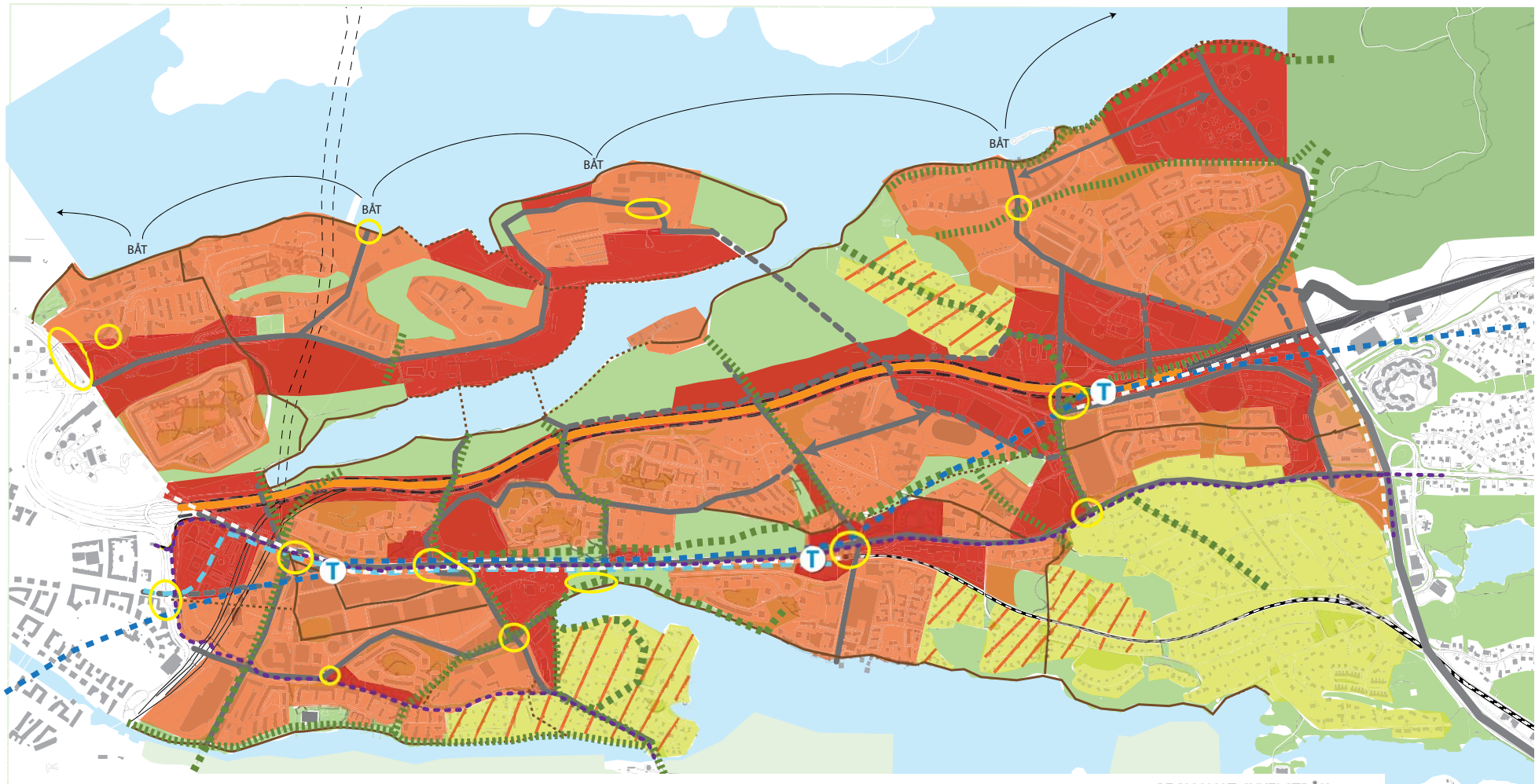
Beteckningen ”Förtättningsområden” används dels för områden som kommer att bli föremål för ganska omfattande förtätning t ex Nacka strand, dels för områden där en mer måttlig förtätning är aktuell, t ex Finntorp, men även för områden som kan upplevas som i det närmaste färdigbyggda, t ex Järla sjö. Anledningen till att använda samma beteckning är att områdena på sikt bör uppnå ungefär samma täthet och att denna redovisning därför ger en bild av den framtida strukturen.

Det är viktigt att komma ihåg att förtättningspotentialen i de olika områdena skiljer sig mycket åt beroende på den ursprungliga karaktären, byggnadsstrukturens nuvarande användning och läget.

De områden som i översiktsplanen är betecknade som gles blandad bebyggelse är här redovisade som ”Områden med viss förtätning”, då vissa kompletteringar kan vara aktuella. Trollebo-Nysätra, Vikdalen och Lillängen har fått tilläggsbetäckningen eventuella fövandlingsområden på lång sikt, då de i framtiden kommer bli mycket centralt belägna områden.

Övergripande trafiksystem och viktiga rörelsestråk

Strukturplanen redovisar tunnelbanan med sträckning och stationer enligt det förslag som överenskommit i Stockholmsförhandlingen 2013. En framtida förlängning mot Orminge illustreras också. Tvärbanan redovisas med den beslutade förlängningen från Hammarby Sjöstad till Sickla station och med en möjlig förlängning till Saltsjö-Järla station i det fall Saltsjöbanan i framtiden skulle komma att kortas. Saltsjöbanan redovisas med sin nuvarande sträckning, samtidigt som strukturplanen öppnar möjligheten till framtida alternativa lösningar som skulle kunna möjliggöra en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen:



- | | | | | | |
|---|---|--|---|---|---------------------------------|
|  | NYA BEBYGGELSEOMRÅDEN |  | GRÖNA SAMBAND REKREATION & BIOLOGISKT
(stärkas, utvecklas el. skapas) |  | REGIONALT CYKELSTRÅK |
|  | FÖRTÄTNINGSOMRÅDEN
(kraftig-mättlig förtätning el. redan täta områden) |  | VIKtiga FÖRBINDELSER/HUVUDSTRÅK
(bil, gång & cykel - nya och befintliga) |  | KOPPLING BEHÖVER UTREDAS |
|  | OMRÅDEN M. VISS FÖRTÄTNING |  | VIKtiga FÖRBINDELSER/HUVUDSTRÅK
(gång & cykel - nya och befintliga) |  | ÖSTLIG FÖRBINDELSE |
|  | STÖRRE GRÖNOMRÅDEN |  | VIKtiga FÖRBINDELSER/HUVUDSTRÅK
(gång & cykel - nya och befintliga) |  | BEFINTLIG VÄGTUNNEL |
|  | EV. FÖRVANDLINGSOMRÅDEN, LÄNGRE SIKT |  | VIKtiga PLATSER/KNUTPUNKTER |  | MOTORVÄG |
|  | UTREDNINGSOMRÅDE FÖR EV. EXPLOATERING
TUNNEL, ÖVERDÄCKNING, EKODUKT |  | TVÄRBANA |  | SALTSJÖBANAN,
TVÅ ALTERNATIV |
| | |  | TUNNELBANA | | |

- *Bytespunkt Järsla* - Saltsjöbanan, tunnelbanan och tvärbanan möts här. Saltsjöbanan har slutstation i Saltsjö-Järsla.
- *Bytespunkt Forum* - Saltsjöbanan dras om till Nacka Forum där byte till tunnelbana sker. Spårområdet genom västra Sicklaön, Lillängen och Storängen omvandlas till cykelstråk eller bebyggs.
- *Bytespunkt Sickla och Järsla* – Saltsjöbanan har slutstation i Saltsjö-Järsla. Tvrärbanan har slutstation i Sickla. Ledigt markområde längs Värmdövägen utnyttjas för exploatering.
- *Konverterad Saltsjöbana* – Saltsjöbanan konverteras till tvärbana och fortsätter gå in till Slussen. Plankorsning kan bli möjlig vid Planiavägen.
- *Upplyft Saltsjöbana* – Saltsjöbanan lyfts upp på bro vid Nacka station, vilket möjliggör planskild korsning med Planiavägen.

Tunnelbanan till Nacka kommer att innebära att en ny bussterminal byggs i anslutning till tunnelbanestationen vid Nacka centrum. Detta kommer att innebära att flera busslinjer kortas och inte går in till Slussen. Strukturplanen redovisar inte något förslag till busslinjesträckningar då detta inte är färdigutrett. Bussterminalen utreds i samband med detaljplane-programmet för centrala Nacka.

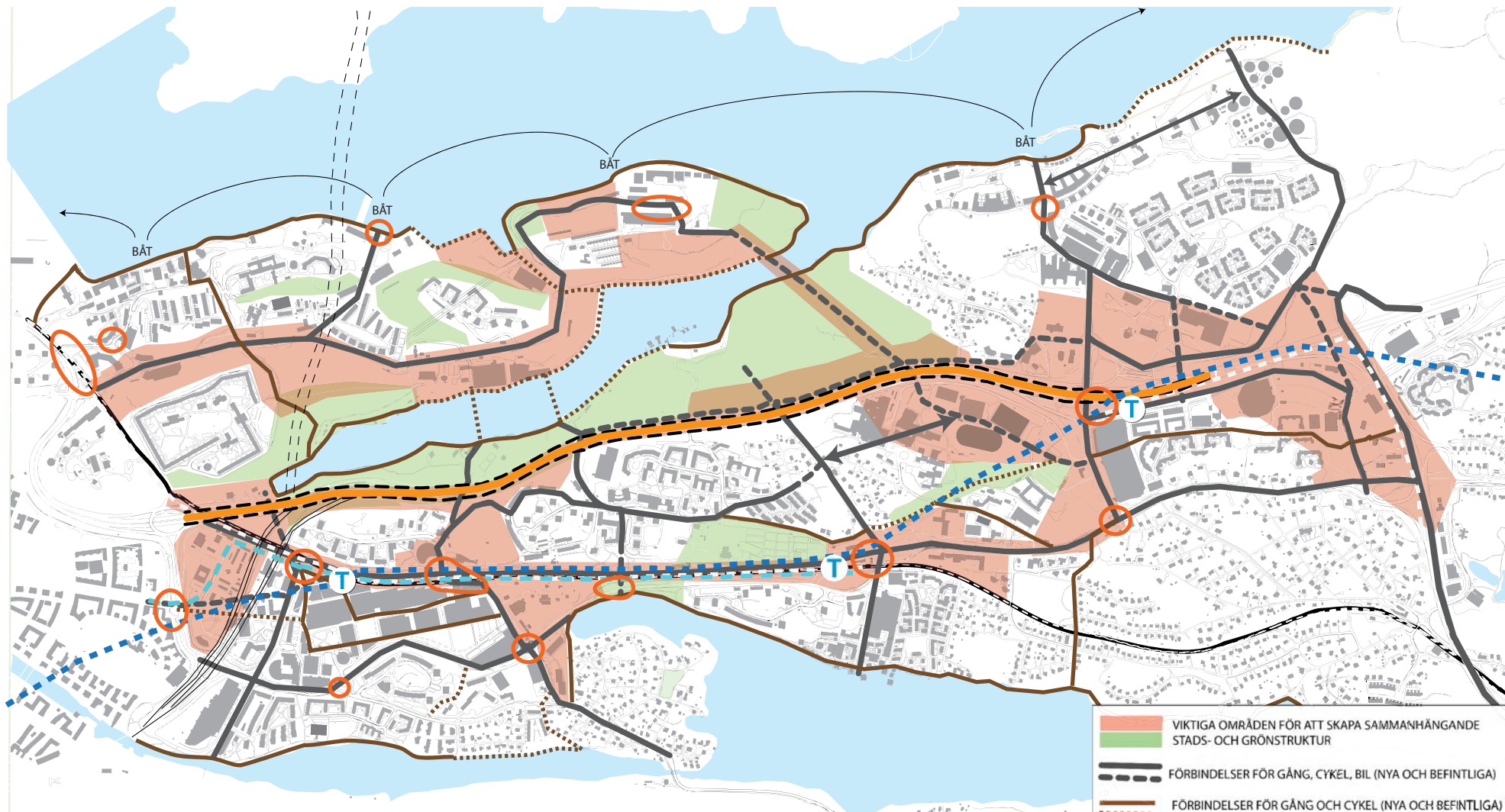
När det gäller gång- och cykeltrafik redovisas de viktigaste stråken. En ombyggnad av det regionala huvudcykelstråket längs Värmdövägen planeras. Det har stor betydelse för cykelpendling och påverkar också Värmdövägens sektion i stor utsträckning. Gående och cyklister ska prioriteras före bilen i de gemensamma gaturummen, men några viktiga stråk speciellt för gående och cyklister finns med i planen. Dessa stråk är framförallt lokaliserade längs med stränderna, men i vissa fall redovisas även andra stråk som är betydelsefulla och inte bör byggas bort. Två möjliga lägen för gångbroar över Svindersviken redovisas då en förbindelse är angelägen även om det finns svårigheter med att realisera detta.

Värmdöleden är och kommer att förbli den stora trafikleden genom Sicklaön. En stor fråga är hur det går att minska dess barriäreffekt. Olika lösningar som tunnel, överdäckningar och ekodukter måste analyseras mer, inte minst ekonomiskt. På denna övergripande nivå finns också en framtida sträckning av östlig förbindelse. Trafikverket har tagit fram en åtgärdsvalsstudie där det framkommit att denna är angelägen. De viktigaste stråken för blandtrafik, såväl befintliga som nya redovisas. Bland viktiga nya förbindelser kan nämnas kopplingen mellan Hammarby

Sjöstad och Sickla, kopplingar mellan Alphyddan-Finntorp-Birka, koppling mellan Skvaltans trafikplats och Jarlaberg samt den beslutade Kvarnholmsförbindelsen. Strukturplanen redovisar även en viktig koppling mellan Värmdövägen och Planiavägen även om denna ännu inte är löst. Dessa stråk ska inte ses som områdets huvudgator utan som en redovisning av viktiga befintliga och möjliga förbindelser som bör finnas. Järslaledens östra del är inte markerad eftersom det på sikt är tveksamt om det behövs två trafikstråk så nära varandra, även om den idag fyller en trafikteknisk funktion. Generellt bör dagens genomfartsvägar som Värmdövägen och Vikdalsvägen ändra karaktär till stadsgator. Detta kan vara ett alternativ också för Järslaleden.

Viktiga kopplingspunkter och noder

En viktig uppgift i arbetet med strukturplanen är att definiera befintliga och nya kopplingspunkter och noder som har särskild betydelse för stadslivet och det hållbara Nacka. Dessa noder uppstår naturligt där kollektivtrafik och rörelsestråk möter varandra. De kan därför vara bra lägen för mötesplatser, service, handel och arbetsplatser/verksamheter. I dessa punkter kan det också vara lämpligt med en något högre exploatering än i omgivande för att till fullo nyttja det kollektivtrafiknära läget och



- VIKTIGA OMRÅDEN FÖR ATT SKAPA SAMMANHÄNGANDE STADS- OCH GRÖNSTRUKTUR
- FÖRBINDELSER FÖR GÅNG, CYKEL, BIL (NYA OCH BEFINTLIGA)
- FÖRBINDELSER FÖR GÅNG OCH CYKEL (NYA OCH BEFINTLIGA)
- VIKTIGA PLATSER/OFFENTLIGA MILJÖER/KNUTPUNKTER
- TVÄRBANA (plus ev. förlängning)
- TUNNELBANA
- UTREDNINGSMRÅDE
- TUNNEL, ÖVERDÄCKNING, EKODUKT
- KOPPLING BEHÖVER UTREDAS
- ALTERNATIV FÖR SALTSJÖBANAN,

minska transportbehovet. Det är vid sådana noder det är extra viktigt att vi i stadsplaneringen skapar väl dimensionerade och attraktiva allmänna platser samt att särskild omsorg ägnas åt gestaltningen av dessa platser. Det är dock inte möjligt att i strukturplanens skala redovisa detaljerad utformning av dessa platsbildningar. Detta får ske i arbetet med planprogram och detaljplaner men dess betydelse behöver betonas på en övergripande nivå. Självklara lägen för denna typ av noder är givetvis lokaliseringen av de nya tunnelbane-stationerna, men även naturliga knutpunkter för buss eller båttrafik har möjlighet att utvecklas till noder i staden. I strukturplanen har dessa noder markerats med ringar, större ringar för de viktigaste och mindre för övriga. I vissa fall kan läget för en sådan nod vara svår att exakt definiera i detta läge och har därför markerats med en oval form.

Tekniska system

Huvudledning 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. Lokala dimensioneringsökningar av systemet kan bli aktuellt beroende på var bebyggelsen kommer att lokaliseras. Vatten- och avloppsledningarnas exakta läge har inte bedömts så viktiga för den övergripande strukturen

att de behöver redovisas i denna plan. Det är däremot viktigt att inventera det befintliga ledningsnätet för det fortsatta arbetet. Dagvattenhanteringen är en mycket stor fråga för exploateringen av västra Sicklaön. Det finns ingen överkapacitet i ledningarna. Vi behöver förbättra vattenkvaliteten i omgivande sjöar och hav samtidigt som belastningen ökar. Dagvattenhanteringen måste därför vara ett viktigt tema i alla planprogram och detaljplaner. Möjlighet till lokalt omhändertagande och utjämning av flöden måste alltid sökas. Större utjämningsmagasin som exempelvis parker kan vara en bra ekosystemtjänst. Inom detta område finns det potential för att Nacka ska kunna ligga i framkant.

Nacka kommun har inlett en satsning på mindre återvinningscentraler (mini-ÅVC) som komplement till de stora återvinningscentralerna. En mini-ÅVC kan ha personal och är inte en helt 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 vi räkna med minst tre mini-ÅVC:er, en på nordvästra Sicklaön, en i Sickla och en i centrala Nacka. En mini-ÅVC ersätter inte återvinningsstationer (ÅVS). Placeringen av både mini- ÅVC och ÅVS bör därför finnas med i ett tidigt skede för både planprogram och detaljplaner.



Förslag till dagvattenhantering i form av strandpromenad med sedimentationsmöjligheter i Kyrkviken och dagvattenpark i Nacka strand (Sweco).



Det kommer även att bli aktuellt att studera alternativa sätt för hämtning av hushållssopor, exempelvis sopsugsystem.

Övergripande grönstruktur

Större sammanhängande grönstruktur finns framförallt längs Svindersviken, men även i den södra delen av strukturplaneområdet har vissa befintliga park- och naturområden särskilt markerats. Förutom denna befintliga grönstruktur så redovisas ett antal gröna samband som ska utvecklas och stärkas för rekreation och biologisk spridning. I stor utsträckning rör det sig om nord-sydliga stråk, då dessa gröna samband idag är dåligt utvecklade.

De konkreta åtgärderna kan variera från bevarande av befintlig grönska till plantering av alléer längs gatorna. Åtgärder i varje enskilt fall måste utvecklas i de planprogram och detaljplaner som tas fram för området. Ett stort projekt om ekosystemtjänster pågår för närvarande i kommunen. Resultaten av detta projekt kommer att ha stor betydelse för utformningen av grönstrukturen på västra Sicklaön. I det fortsatta arbetet kan det vara viktigt att arbeta med grönytefaktor och formulera mål för avstånd till grönområde från bostäder.

Offentlig service

När vi bygger stad på västra Sicklaön tillkommer cirka 13 500 nya lägenheter. Detta innebär en stor ökning av befolkningen och ett betydande behov av ny offentlig service. Befolkningsökningen skapar ett behov av två till tre nya grundskolor. En ska byggas på Kvarnholmen enligt befintlig detaljplan. En bör rimligtvis tillkomma i centrala Nacka på grund av det stora bostadstillskott som tillkommer där. En tredje kan vara aktuell i anslutning till Bergs oljehamn när detta område bebyggs med bostäder. Behovet av nya förskolor kan översiktligt beräknas till en avdelning per 100 nya bostäder, vilket skulle betyda 135 nya förskoleavdelningar. Att försöka placera ut dessa i en strukturplan är inte meningsfullt, men det är synnerligen viktigt att planprogram och detaljplaner löser dessa behov.

I översiktsplanen redovisas två så kallade fritidskluster i Sickla och centrala Nacka. Båda dessa kluster ligger inom områden där arbete med detaljplanprogram pågår, Planiaområdet respektive centrala Nacka. De ökade behovet av anläggningar i fritidsklustren behandlas därför i planprogrammen och tas inte upp i strukturplanen. På Kvarnholmen kan en ny bollhall byggas enligt gällande plan och i Henriksdal kan ett behov av någon ytterligare



Skola i Hammarby sjöstad.

anläggning uppstå till följd av planerad exploatering. Lokalisering av denna sker i planprogrammet för Henriksdal.

Inom såväl skola och förskola som idrott och fritid kräver en tät och blandad stad en noggrann och framsynt planering med yteffektiva och innovativa lösningar för att kunna tillgodose kort- och långsiktiga behov.

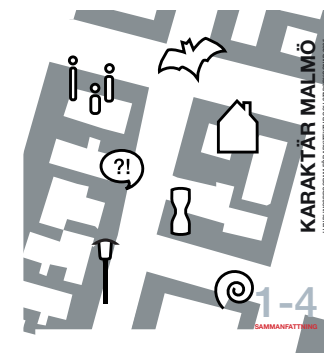
UTVECKLAD STRUKTURPLANERING OCH STADSBYGGNADSIDÉ

Den översiktliga strukturplanen redovisar större bebyggelseområden för nyexploatering och förtätning på ett relativt schematiskt sätt. Under våren 2014 kommer arbetet med detaljplanprogrammen för Henriksdal, Planiaområdet, Nacka strand och centrala Nacka hunnit betydligt längre. Då kan deras strukturer arbetas in i en utvecklad strukturplan. Även höstens visionsarbete har då sammanställts och de kompletterande utredningar som redovisas nedan bör också ha utförts. På grund av Sicklaöns topografi och befintliga bebyggelse är det nödvändigt att gå ett steg längre i strukturplaneringen och utarbeta något som påminner om "gamla tiders stadsplan". Det innebär en redovisning av bebyggelsekvarter och allmänna platser samt en skiss av möjliga bebyggelselagen.

En sådan plan skulle ge en tydligare bild av vilken stad vi eftersträvar och den kan med fördel kompletteras med någon form av stadsbyggnadsidé med fokus på känslan i staden, gestaltningen och stadens funktioner. Byggnader, strukturer och platser är viktiga, men ofta grundas vår uppfattning av en stad på något mer svärfångat än så, det vi kallar stadens själ eller stadskänslan. Under hösten 2013 har ett omfattande dialogarbete genomförts i syfte att ta fram en stadsbyggnadsvision för staden i Nacka.

Denna vision bör kunna utvecklas och tolkas i en stadsbyggnadsidé eller stadsbyggnadsstrategi som på ett övergripande plan kan innehålla riktlinjer och tydliga ställningstaganden för utformningen och innehållet i staden.

En *stadsbyggnadsidé* eller *strategi* innebär en gemensam tanke och bild om vår framtida stad vilket stärker oss i diskussioner om såväl nybyggnation som bevarandefrågor. En utvecklad strukturplan och en tydlig stadsbyggnadsidé gör det lättare att på ett positivt sätt hantera olika typer av planeringsinitiativ och projektidéer. För att nå ut till medborgare, fastighetsägare och exploitörer är det bra om en sådan stadsbyggnadsidé kan presenteras i en enkel och kortfattad form. Även i fortsättningen är det viktigt att strukturplaneringen på västra Sicklaön är en levande process där underlag och planer kan uppdateras och kompletteras. Men en genomtänkt stadsbyggnadsidé kan fungera som den röda tråd vilken ger stadga åt utvecklingen av staden i Nacka.



Exempel på andra städer som tagit fram stadsbyggnadsidéer i olika tappning och inriktning. (Göteborg, Köpenhamn, Malmö, Norrköping)



FRÅGOR SOM MÅSTE UTREDAS VIDARE

Stadsbyggnadsvisionen och detaljplaneprogrammen för Henriksdal, Planiaområdet, centrala Nacka och Nacka strand kommer till stor utsträckning ligga till grund för en utvecklad strukturplanering. Det finns emellertid vissa frågor som hamnar utanför dessa programområden, men som snarast kräver ytterligare utredning för att vi ska kunna gå vidare med att bygga stad i Nacka.

Sicklas koppling till Sjöstaden och Svindersviken

I Sickla pågår planarbete för tvärbanans förlängning till Sickla station och för bostäder på Nobelberget. Positivt planbesked är lämnat för en fastighet vid Sicklavägen. När tunnelbanan kommer blir området kring Sickla station en av de mest betydelsefulla knutpunkterna på västra Sicklaön och utformningen av det offentliga rummet kommer att bli mycket viktig. Idag saknas bra kopplingar till Hammarby sjöstad och till Svindersviken. Det är för sent att utarbeta ett planprogram för området, men en fördjupning av strukturplanen skulle kunna definiera allmänna platser och en övergripande idé för kvartersmarken samt redovisa förslag till hur kopplingarna till Sjöstaden och Svindersviken kan bli bättre.



Gångväg ner till Svindersviken idag.



Vy över Svindersviken

Värmdöleden

Värmdöleden är en kraftig barriär som skär igenom Sicklaön. Det finns flera olika sätt att minska barriäreffekterna. Idag skulle vi inte bygga en trafikled på detta sätt, utan istället sannolikt förlägga den helt i tunnel. En översiktlig kostnadsbedömning för en Värmdöled helt i tunnel bör därför göras.

Vid sidan av detta bör olika typer av överdäckningar samt lägen och kostnader för dessa studeras. Det kan röra sig om gedigna överdäckningar omgivna av bebyggelse, men även av enklare typer av ekodukter eller passager under leden. Samtidigt kan eventuella utbyggnadsmöjligheter för bostäder och verksamheter studeras. I utredningen bör även den samhällsekonomiska nyttan och folkhälso-perspektivet belysas.

Värmdövägen, Saltsjöbanan och Järlaleden

Värmdövägen och Saltsjöbanan utgör idag ett brett trafikområde och en barriär i strukturplaneområdets mitt. Detta område bör studeras i hela sin längd. Arbetet ska innehålla analys av konsekvenser och möjligheter i de alternativa lösningar som redovisats i avsnittet ”övergripande trafiksystem och viktiga rörelsestråk”. Det ska omfatta studier av kortad,

omlokaliserad, konverterad eller upplyft Saltsjöbanan. Studien ska analysera behovet av gatunät, möjligheterna att passera, samt hur området kan utformas och anpassas till kommande stadsstruktur. Den ska även undersöka möjligheten att i framtiden ta bort eller göra om Järlaleden till en stadsgata. I utredningen ska såväl trafikkapacitet, exploateringsmöjligheter som utformning belysas.

Genomförande och utbyggnadsordning

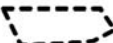
Vi står inför en utbyggnad av 13 500 bostäder och 16 000 arbetsplatser på västra Sicklaön fram till 2030. Samtidigt pågår flera infrastrukturprojekt som berör området. Det finns flera aspekter på utbyggnadsordningen. Å ena sidan är det naturligt att bygga från Stockholm och utåt, vilket förmodligen skulle leda till successivt ökade markpriser och således bättre exploateringsekonomi. Å andra sidan kan det av likviditetsskäl vara lämpligt att även i ett tidigt skede exploatera kommunal mark, som i stor utsträckning ligger längre österut på Sicklaön. Utbyggnadsordningen påverkas också av risken för trängsel i trafiken innan tunnelbanan finns på plats och de begränsade etableringsytorna som finns i redan bebyggd miljö. Det är därför viktigt med en övergripande genomförandeplan med preliminär

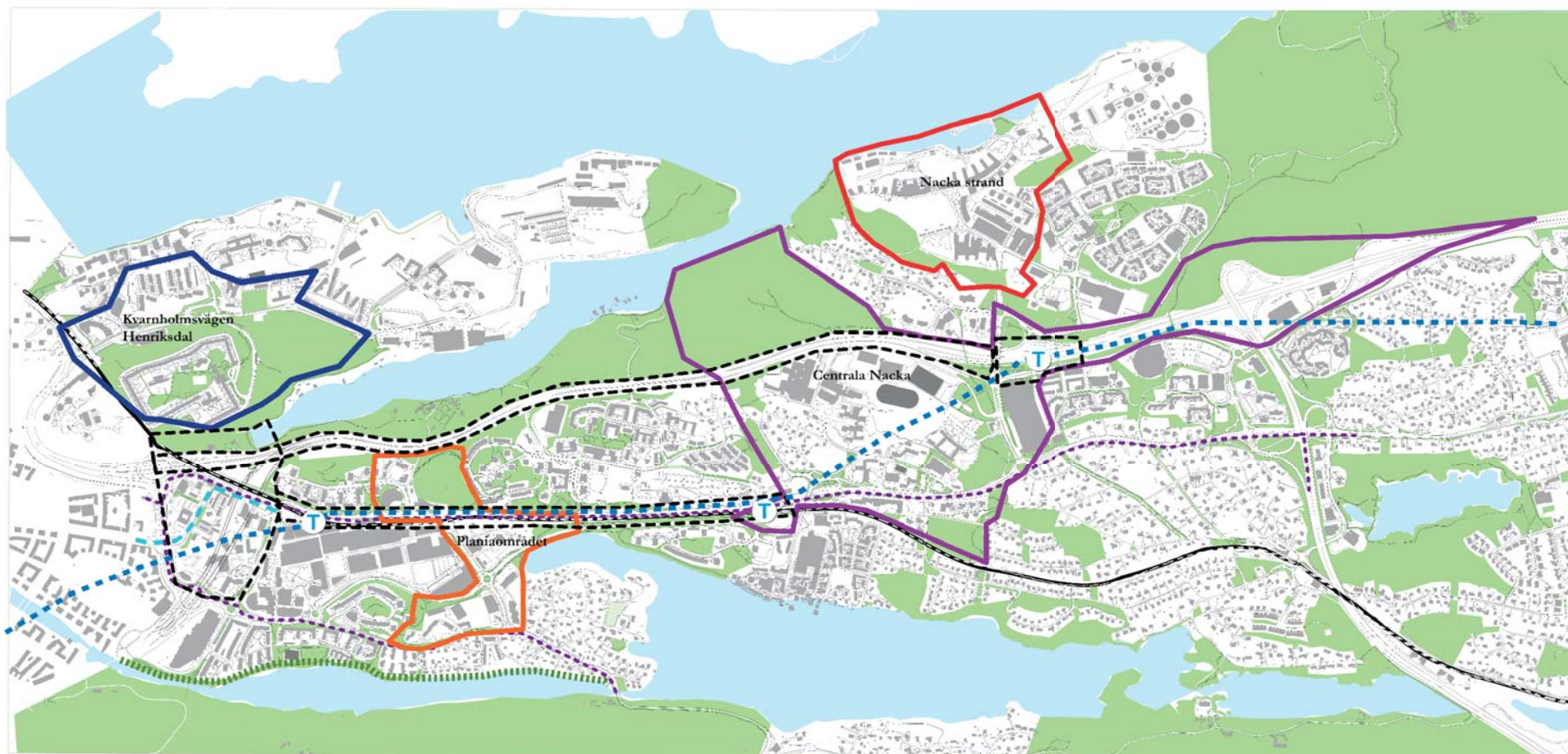
Kyrkogården, Värmdövägen och Saltsjöbanan idag.



etappindelning av olika byggnads- och infrastrukturprojekt. En plan för trafikstrukturen behöver tas fram för att kunna säkerställa tillgänglighet samt nödvändiga framkomlighets- och transportmöjligheter. På grund av områdets storlek och komplexitet bör nya arbetssätt övervägas och olika exploateringsmodeller utvecklas. De risker och svårigheter som finns måste också analyseras. Som underlag för en sådan genomförandeplan krävs bland annat en ordentlig inventering av befintlig teknisk infrastruktur.

PÅGÅENDE ÖVERGRIPANDE PLANERING OCH FÖRSLAG TILL KOMMANDE UTREDNINGSOMRÅDEN

 Områden i behov av ytterligare utredning



Övergripande strukturplan för västra Sicklaön

Nacka kommun

Miljö och Stadbyggnad

KFKS 2013/231-219

Projekt 9230

