

2014-01-07

## Huvudavtal

### Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling

#### Parter

1. Staten, genom 2013 års Stockholmsförhandling
2. Stockholms läns landsting
3. Stockholms stad
4. Nacka kommun
5. Solna stad
6. Järfälla kommun

Staten, genom 2013 års Stockholmsförhandling, Stockholms läns landsting, Stockholm stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun benämns nedan enskilt för "Part", och gemensamt för "Parterna". Stockholm, Nacka, Solna och Järfälla benämns nedan enskilt för "Kommun(en)", och gemensamt för "Kommunerna". Stockholms läns landsting benämns nedan enskilt för "Landstinget". Staten, genom 2013 års Stockholmsförhandling, benämns nedan enskilt för "Staten".

#### 1. Inledning

I Stockholmsregionen finns nästan en tredjedel av Sveriges arbetsmarknad och länet har en dryg femtedel av Sveriges befolkning på två procent av Sveriges yta. Befolkningen växer med drygt 35 000 personer per år och väntas nå 2,5 miljoner år 2022. Den höga befolkningstätheten möjliggör resurseffektiva lösningar och en effektiv arbetsmarknadsregion. Det regionala transportsystemets snabbhet och tillförlitlighet är av central betydelse för näringslivets möjlighet att utveckla sin internationella konkurrenskraft och därmed motivera sin verksamhet i landet. Tillväxten i regionen ställer således krav på utbyggnad av transportinfrastrukturen och effektiva kollektivtrafiktransporter.

Spårkapaciteten i tunnelbanan utnyttjas under högtrafik i stort sett maximalt redan idag. Tunnelbanan är det mest utnyttjade färdmedlet i Stockholm och är hårt belastad i de centrala delarna. Vid störningar uppstår lätt överbelastningar. Effekterna av att Stockholm växer syns också på bostadsmarknaden. I länet finns en brist på bostäder.

Att minska bostadsbristen och dimensionera bostadsmarknaden för framtida behov samt att bygga ut kollektivtrafiken i länet är sålunda en förutsättning för att Stockholmsregionen ska kunna fortsätta utvecklas på ett positivt sätt.

En förutsättning för att kunna bygga det stora antalet bostäder i regionen som behövs är att ha ett kollektivtrafiksystem som kan möta detta behov. Den spårbundna kollektivtrafiken är här central då det behövs en utbyggd kapacitetsstark kollektivtrafik.

Regeringen har den 28 februari 2013 beslutat om kommittédirektiv (2013:22, Utbyggnad av tunnelbana och ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län) som gett förhandlingsperson i uppdrag att genomföra en förhandling om Stockholms läns infrastruktur i syfte att åstadkomma en utbyggnad av tunnelbanan.

Med anledning av detta arbete har Parterna beslutat sig för att ingå detta Avtal inför det fortsatta arbetet med tunnelbanans utbyggnad.

En tunnelbaneutbyggnad i denna omfattning möjliggör en kraftigt utökad bostadsbebyggelse. Den ökade bostadsbebyggelsen sker inte bara längs utbyggda delar av tunnelbanan utan längs hela den kapacitetsförstärkta tunnelbanelinjen. Sammantaget innebär Avtalet att Kommunerna åtar sig att själva eller genom annan bostadsexploator uppföra 78 000 bostäder i berörd geografi. För precisering hänvisas till respektive Delprojektavtal.

Som en förutsättning för finansieringen av utbyggnaden av tunnelbanan finns även med förändrade och breddade trängselskatter som alla Parter står bakom. Intäkterna från trängselskatter är beräknade utifrån att trängselskatt införs på Essingeleden från och med 2016 (max-taxa 30 kronor) och att skatten på den nuvarande zonen höjs från och med 2016 (max-taxa 35 kronor). Maxtaxan per dygn höjs till 105 kronor.

Medel motsvarande intäkter från trängselskatt i Stockholms län, efter avdrag för system- och administrationskostnader, används till finansiering av infrastrukturinvesteringar i länet. Regeringen bereder förslag om trängselskatt i Stockholms län med regionen och andra berörda intressenter, myndigheter m.fl. Medel motsvarande trängselskatten i Stockholms län finansierar merparten av Förbifart Stockholm och också vissa regionala projekt i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen från 2009 som också förutsätter att trängselskatt tas ut på Essingeleden från och med 2022. Medel motsvarande de höjda och breddade intäkter, som innefattas av denna överenskommelse, innebär även att medel motsvarande trängselskatt i Stockholms län kommer att bidra till finansieringen av tunnelbanans utbyggnad.

Parterna finansierar utbyggnaden av tunnelbanan. Hela utbyggnaden av tunnelbanan genomförs till en investeringskostnad om 19 500 miljoner kronor. Därutöver finansierar Landstinget fordon och depåer till ett belopp om 6 200 miljoner kronor. Tillsammans med investeringen i utbyggnad av tunnelbanan uppgår de samlade investeringarna till 25 700 miljoner kronor.

## 2. Definitioner

2.1 I detta Avtal ska följande begrepp ha den innebörd som framgår nedan:

Avtalet:	avser Huvudavtalet, inklusive bilaga 1-3 samt tillhörande underbilagor
Huvudavtal:	avser texten i detta dokument, exklusive bilagor
Delprojektavtal:	avser avtal med bl.a. bilagor om finansiering och medfinansiering samt bostadsbyggande för respektive Delprojekt, som ska träffas av berörda Parter

- Genomförandeavtal: har den innebörd som framgår av texten i punkt 4.3
- Styrelsen: har den betydelsen som framgår av texten i punkt 11.2 i
- Delprojektstyrelse: har den innebörd som framgår av texten i punkt 11.2 ii
- Projektet: har den innebörd som framgår av texten i punkt 3.1
- Delprojekt: avser respektive utbyggnadsdel/sträcka som framgår av Punkten 3.2 i-iii
- Projektmedel: avser sådana medel som Parterna förbundit sig att enligt detta Avtal och Bilaga 1 till Delprojektavtalen tillskjuta för genomförande av Projektet respektive Delprojekt
- Rapporten: Underhandsrapporter från Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting till Statens förhandlingspersoner 2013-06-05 (SL-2013-00510)
- 2.2 När det i detta Avtal hänvisas till kostnader och intäkter, är sådana kostnader och intäkter angivna i 2013 års prisnivå (januari). Samtliga intäkter och kostnader ska räknas om med KPI.
- 2.3 Till detta Huvudavtal biläggs Delprojektavtalen, med följande likalydande underbilagor till respektive Delprojektavtal:
- Bilaga 1, Investering och finansieringsplan
  - Bilaga 2, Förskotteringsplan till avtal
  - Bilaga 3, Tidplan för utbyggnaden

Om det förekommer motstridigheter i de handlingar som tillsammans utgör Avtalet ska texten i Huvudavtalet äga företräde framför texten i Delprojektavtal. Vid eventuella motstridigheter mellan bilagorna till detta Huvudavtal och/eller mellan ovan nämnda underbilagor till Delprojektavtal gäller att om en specifik uppgift i visst dokument motsäger en generell uppgift i ett annat dokument ska den specifika uppgiften äga företräde.

### 3. Syfte och geografisk omfattning m.m.

- 3.1 Syftet med detta Avtal är att övergripande reglera förutsättningarna för tunnelbanans utbyggnad, fordon och depåer samt depåanslutningar, finansieringen av utbyggnaden, grundläggande förhållanden mellan Parterna vid genomförandet av tunnelbanans utbyggnad samt anslutningar till övriga trafikslag. ("Projektet").

Delprojekten för tunnelbanans utbyggnad kommer att planläggas antingen med detaljplan, enligt plan- och bygglagen, PBL, eller med både detaljplan och järnvägsplan enligt lagen om byggande av järnväg. Den slutliga linjedragningen av tunnelbanelinjer och stationsvalet ska göras i samråd med berörda Parter inom ramen för planläggningen.

Avtalet och respektive Delprojektavtal gäller från dess ikraftträdande och intill dess att samtliga Delprojekt genomförts respektive Parternas övriga åtaganden enligt Avtalet

och Delprojektavtal fullgjorts, såvida inte Avtalet eller Delprojektavtal upphör i förtid med stöd av vad som anges i Avtalet eller Delprojektavtal.

### 3.2 Projektet omfattar tre Delprojekt enligt nedan:

- i. Utbyggnad av tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort i enlighet med sträckningsalternativ nr 6 respektive 6c enligt Rapporten. Utbyggnaden av tunnelbana till Nacka sker med stationer vid Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla och Nacka Centrum. Utbyggnaden av tunnelbanan till Gullmarsplan/Söderort sker med en station vid Sofia samt en ny station i anslutning till nuvarande station Gullmarsplan. Söder om Gullmarsplan är inriktningen att bygga en ny station i Söderstaden/Slakthuset och ansluta de nya spåren till nuvarande Hagsätragrenen norr om station Sockenplan. Som ovan nämnts avgörs dock slutlig sträckning inom ramen för planlägningsarbetet som ska omfatta studier och samråd även av alternativa sträckningar, exempelvis med en ny station under nuvarande station Globen och en anslutning till Hagsätragrenen norr om station Enskede Gård. Delprojektet är uppdelat i tre etapper vilka redovisas närmare i Delprojektavtalet. Investeringskostnaden, exklusive fordon och depå, för Delprojektet uppgår till cirka 12,5 miljarder kronor. Av detta avser cirka 2,0 miljarder kronor sträckan Kungsträdgården – Sofia (etapp 1), ca 6,7 miljarder kronor sträckan från Sofia – Nacka Centrum (etapp 2) och 3,8 miljarder kronor sträckan Sofia – Gullmarsplan/Söderort (etapp 3)
- ii. Utbyggnad av tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden. Delsträckan till Hagastaden byggs ut med spårinfrastruktur i enlighet med alternativ A med en trespårslösning vid Odenplan, enligt Rapporten, med stationer vid Hagastaden och Arenastaden samt med förberedelse för en eventuell tredje station mellan dessa. Denna lösning kan medge såväl en ny linje från Arenastaden till Odenplan som genomgående trafik till/från Arenastaden, som inte negativt påverkar nuvarande Gröna linjen. Som ovan nämnts avgörs dock slutlig sträckning inom ramen för planlägningsarbetet, innefattande studier och samråd även av alternativa sträckningar. Investeringskostnaden, exklusive fordon och depå, för denna sträcka uppgår till cirka 4,1 miljarder kronor. Av detta avser cirka 2,1 miljarder kronor delsträckan Odenplan – Hagastaden, medan cirka 2,0 miljarder kronor avser delsträckan från Hagastaden – Arenastaden.
- iii. Utbyggnad av tunnelbanan från Akalla till Barkarby station, med stationer i Barkarbystaden och Barkarby station/Stockholm Väst enligt Rapporten. Som ovan nämnts avgörs dock slutlig sträckning inom ramen för planlägningsarbetet, innefattande studier och samråd även av alternativa sträckningar. Investeringskostnaden, exklusive fordon och depå, för denna sträcka uppgår till ca 2,9 miljarder kronor.

3.3 För vart och ett av Delprojekten har det upprättats ett särskilt Delprojektavtal, vilka biläggs detta Huvudavtal. Dessa Delprojektavtal reglerar närmare de berörda Parternas respektive åtaganden. Parterna är medvetna om att det återstår ett flertal detaljer vad gäller tunnelbanans utbyggnad och slutliga dragning samt att detta ska lösas inom respektive Delprojekt. Parternas är överens om att den slutliga tunnelbaneutbyggnaden ska uppnå den nytta som överenskommelsen i detta Avtal utgår ifrån.

3.4 Inom Projektet och inom ramen för Projektmedel, men vid sidan av Delprojekten ingår det ett ansvar för Landstinget att genomföra inköp av fordon och utbyggnad av depåer och depåanslutningar till ett totalt belopp om 6 200 miljoner kronor, vilket ingår i den totala investeringskostnaden om 25 700 miljoner kronor.

- 3.5 Vid sidan av Projektet och utanför Projektmedel, men inom ramen för Avtalet ingår Kommunernas respektive åtagande gällande bostadsbyggande, vilka närmare regleras i respektive Delprojektavtal.

#### 4. Genomförande

- 4.1 Parterna är medvetna om att det är för tidigt att i detalj reglera hur Projektet och de underliggande Delprojekten ska genomföras. Parterna är dock överens om att nedanstående principer ska gälla för genomförandet. Om inget annat anges i detta Avtal ska samtliga åtgärder i 4.1 i–ix bekostas av Projektmedel.
- i. Landstinget ansvarar för och planerar och genomför tunnelbanans utbyggnad.
  - ii. Landstinget ska planera för, projektera, upphandla och genomföra utbyggnaden av tunnelbanan till avsedd funktion. Detta inkluderar spåranläggning, stationer, biljetthallar, uppgångar till entré i gatuplan, hissar, rulltrappor med mera.
  - iii. Landstinget ska även svara för införskaffandet av fordon samt en utbyggnad av depåer och depåanslutningar till ett totalt belopp om 6 200 miljoner kronor.
  - iv. Landstinget ska i utbyggnaden säkerställa möjligheten till omstigning mellan spårbunden SL-trafik.
  - v. Landstinget svarar för att järnvägsplaner tas fram där så behövs vilka ska fastställas av Trafikverket.
  - vi. Landstinget ska ansvara för att erforderliga myndighetstillstånd, inklusive bygglov och miljö tillstånd, söks för utbyggnaden av tunnelbanan. För det fall tillståndsansökningar kräver medverkan från annan Part åtar sig denne att biträda ansökan på lämpligt sätt.
  - vii. Berörd(a) Kommun(er) och Landstinget ska gemensamt ansvara för och sinsemellan jämnt dela på kostnaden för att möjliggöra omstigning mellan vägburen SL-trafik och tunnelbanan.
  - viii. Berörd(a) Kommun(er) ska ansvara för och själv bekosta anslutning av gång- och cykelvägar.
  - ix. Berörd(a) Kommun(er) ska ta fram erforderliga detaljplaner i nära samarbete med Projektet för tunnelbanans dragningar samt nödvändiga depåer, inklusive eventuella markanslutningar till spåranläggningar, och berörda Parter förbinder sig att verka för att planerna antas och vinner laga kraft. Plats för erforderliga schakt- och ovanjordsanläggningar samt arbetstunnlar ska beaktas vid planläggning. Detaljplanerna bekostas av Projektmedel till den del det huvudsakligen påkallas av Projektets genomförande.
  - x. Respektive Kommuns åtagande gällande bostadsbyggande regleras närmare i respektive Delprojektavtal. Kommuns åtagande gällande bostadsbyggande ingår inte i Projektmedel.
- 4.2 Parterna ska i Delprojektavtalen närmare reglera konsekvenserna av Projektet på befintlig trafik, Parternas anläggningar samt temporära trafikomläggningar. Kostnaderna för sådana åtgärder ska bekostas med Projektmedel.

- 4.3 Ett Genomförandeavtal mellan Landstinget och berörda Kommuner inom respektive Delprojekt ska tas fram, så snart som det är möjligt för godkännande i respektive Parts beslutande organ.

Genomförandeavtalet ska behandla principerna för genomförandet och ska precisera tidplan, investeringskostnader, standard, kvalitetsnivåer, lokalisering av stationer och uppgångar etc.

## 5. Markåtkomst

- 5.1 Landstinget åtar sig att med Projektmedel svara för den markåtkomst som behövs för utbyggnaden av tunnelbanan, dels under byggtiden, dels under drifttiden, innefattande mark för depåer, arbetstunnlar, teknikutrymmen, spåranslutningar och etableringsytor. För mark som ägs av annan Part gäller förutsättningar närmare reglerade i Delprojektavtalen.

## 6. Ägande

Avsikten är att samtliga anläggningar som ingår i utbyggnaden av tunnelbanan ska ägas av Landstinget.

## 7. Finansiering

- 7.1 Investeringskostnaderna för Projektet i sin helhet, d.v.s. kostnaderna för utbyggnad av tunnelbanan samt kostnaderna för inköp av fordon samt utbyggnad av depåer och depåanslutningar, beräknas till 25 700 miljoner kronor. Parterna ska gemensamt bidra till finansieringen av utbyggnaden av tunnelbanan medan enbart Landstinget finansierar inköp av fordon och utbyggnad av depåer och depåanslutningar. Totalt för hela Projektet anges Parternas finansiering av Projektet enligt nedanstående fördelning (varvid noteras att Landstingets finansiering nedan inkluderar 6 200 miljoner kronor för fordon och depåer):

Part	Belopp (miljoner kronor)	Procent (avrundat)
Staten	13 650	53%
Landstinget	6 850	27%
Stockholm	2 950	11%
Nacka	850	3%
Solna	600	2%
Järfälla	800	3%

- 7.2 Parternas åtagande gällande finansiering och betalning regleras närmare i Delprojektavtal, bilagor 1 och 2.

## 8. Risk och fördyringar

- 8.1 Eventuella kostnadsökningar upp till ett tak på 2 925 miljoner kronor ska bäras av Parterna i respektive Delprojekt enligt vad som framgår av Delprojektavtalens bilaga 1, tabell 5.
- 8.2 Om kostnadsökningarna i förhållande till investeringsbeloppen i respektive Delprojekt understiger takbeloppen ska Staten, Landstinget och Stockholms stad omfördela sitt

åtagande till annat/andra Delprojekt där de är medfinansierare, där takbeloppet eventuellt överskrids.

Parterna ska, vid behov, se över och uppdatera bilaga 1 vid upprättande av Genomförandeavtalen, genomförd projektering samt i samband med upphandling av respektive Delprojekt.

- 8.3 Eventuell intäktsminskning från trängselskatten ska bäras av Staten.
- 8.4 Eventuella kostnadsminskningar i förhållande till investeringsbeloppen i respektive Delprojektavtal bilaga 1, ska tillgodoräknas de finansierande Parterna enligt vad som framgår av Delprojektavtalens bilaga 1.
- 8.5 Landstinget ansvarar för eventuella fördyringar som uppkommer genom fordon, depåer och depåanslutningar.

## 9. Tidplan

- 9.1 Första byggstart för Projektet bedöms kunna ske 2016, och sista färdigställande ca 2025. Preciserade tidpunkter anges i respektive Delprojektavtal. Tiden är exklusive tid för eventuella överklaganden.
- 9.2 Landstinget åtar sig att med Projektmedel upprätta ett förslag på huvudtidplan för Projektet och för varje Delprojekt upprätta en mer preciserad tidplan som fastställs i respektive Genomförandeavtal. Tidplanerna ska upprättas i samverkan med berörda Parter.
- 9.3 Parterna åtar sig att snarast ingå Genomförandeavtal för Delprojekten vilka ska godkännas genom beslut i respektive Parts beslutande organ, som senare vinner laga kraft.
- 9.4 Parterna ska hålla varandra informerade om omständigheter som kan komma att påverka tidplanerna.
- 9.5 Parterna är medvetna om att planprocesser, tillståndprocesser och övriga processer, som en eventuell tillåtlighetsprövning, kan komma att påverka tidplanen.

## 10. Drift och underhåll

Landstinget är huvudman för tunnelbanan och kommer att ansvara för all trafik och anläggningar. Landstinget ansvarar även för drift, underhåll och förnyelse av samtliga anläggningar och fordon som ingår i utbyggnaden av tunnelbanan. Vid behov åtar sig Landstinget att tillse att avtal som reglerar övergången till kommunala anläggningar så som trappor, gångvägar m.m. ingås med berörd Kommun.

## 11. Organisation och samverkan

### Allmänt

- 11.1 För att möjliggöra utbyggnaden av tunnelbanan i tid och till en överenskommen kostnad krävs att samtliga Parter bemannar sin organisation med resurser i den omfattning som krävs för att genomföra Projektet.

11.2 Parternas samverkan ska huvudsakligen ske på två nivåer:

- i. Ett partssammansatt samverkansorgan ("Styrelsen") för principiella frågor med överblick över samtliga Delprojekt och bostadsbyggande med representanter från samtliga Parter.
- ii. En styrelse för respektive Delprojekt ("Delprojektstyrelse"), med två representanter vardera från tjänstemannaorganisationen inom Landstinget och berörda Kommuner. Representanter från Staten medverkar vid behov. Respektive Delprojektstyrelse leds av Landstinget.

11.3 Landstinget ska tillsätta en partssammansatt styrgrupp för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden som stöd i arbetet. Landstinget leder denna styrgrupp och Kommunerna samt Staten utser tjänstemannarepresentanter som tillför kompetens som är viktig i genomförandet.

Kommunerna ansvarar för att driva den formella planläggningen genom att ta fram detaljplaner enligt PBL.

11.4 Styrelsen respektive Delprojektstyrelsen kan besluta att representanter från andra intressenter ska kallas till och får närvara vid ett eller flera möten då så bedöms nödvändigt och lämpligt.

Parterna ska gemensamt verka för att allmänheten får den information som behövs i samband med genomförandet av Projektet eller Delprojekt. Landstinget har dock huvudansvaret och ska upprätta en kommunikationsplan i samråd med övriga Parter.

*Styrelsen*

11.5 Styrelsen ska behandla frågor som rör Parternas gemensamma åtaganden och Projektet. Därutöver ska Styrelsen tillse att Projektets genomförande följer de åtaganden som finns i detta Avtal.

11.6 Styrelsen behandlar frågor som rör arbetena enligt detta Avtal, såsom:

- Projektets omfattning och avgränsning;
- huvudtidplan;
- budget och prognoser för Projektet, samt;
- andra frågor av stor vikt eller av väsentlig betydelse.

11.7 Inom ramen för Styrelsens arbete åligger det att följa respektive Delprojektstyrelse. Som princip ska varje Delprojektstyrelse ha ett långtgående mandat att fatta och verkställa beslut inom respektive Delprojekt, så länge sådant beslut eller verkställande inte står i strid med Projektet, detta Avtal eller de ekonomiska ramar som fastställts för Delprojektet.

11.8 De överenskommelser etc. som träffas inom Styrelsen kan komma att behöva godkännas av respektive Parts beslutande organ för att äga giltighet.

11.9 Under Statens ordförandeskap bildas en Styrelse som ska bestå av en ordinarie ledamot och ersättare per Part. Respektive Part utser sin ledamot och ersättare. Staten utser sekretariat för Styrelsen. Föredragande i Styrelsen är även ansvarig tjänsteman i Landstinget.

11.10 Parterna är överens om att staten ansvarar för uppföljning och årlig rapportering till regeringen av Avtalets genomförande. Uppföljningen innefattar Avtalet, eventuella ändringar och tilläggsavtal avseende såväl tunnelbanornas utbyggnad som ökat



bostadsbyggande och ekonomi i Projektet, finansiering, samhällsekonomisk nytta, samt trängselskattens utfall och effekter. Uppföljningen sker tertial- och årsvis baserat på av bland annat Kommunerna och Landstinget insänd redovisning.

- 11.11 Styrelsen kan, när så bedöms erforderligt, adjungera lämplig person med expertkompetens till Styrelsen för deltagande i en eller flera frågor.

#### *Delprojektstyrelse*

- 11.12 En Delprojektstyrelse ska utses för varje Delprojekt. Varje Delprojektstyrelse ska vara ansvarig för respektive Delprojekt, och rapporterar till Parterna och Styrelsen. Delprojektstyrelsens mandat ska utgå ifrån detta Avtal. Varje Delprojektstyrelse ansvarar för att, vid behov, enhälligt och utifrån Genomförandavtalen besluta om inriktningen för utbyggnaden.
- 11.13 Delprojektstyrelsen kan, när så bedöms erforderligt, adjungera lämplig person med expertkompetens till Delprojektstyrelsen för deltagande i en eller flera frågor.

## 12. Ändringar i Avtalet

Eventuella ändringar i och tillägg till detta Avtal ska vara skriftliga och godkända av samtliga Parters beslutande organ för att gälla.

## 13. Övrigt

Parts uttömmande ansvar enligt detta Avtal, inklusive bilagor, är begränsat till att tillskjuta Projektmedel enligt vad som anges i Avtalet och/eller ansvara för andra åtaganden som enligt Avtalet åvilar sådan Part.

## 14. Särskilt om detaljplaner

- 14.1 Parterna är medvetna om att respektive Kommuns beslutande organ beslutar om att anta detaljplan. Beslut om detaljplan ska föregås av samråd med dem som berörs av planen och andra beredningsåtgärder. Parterna är medvetna om att sakägare har rätt att överklaga beslut att anta detaljplan och att beslut om antagande av detaljplan kan prövas av länsstyrelsen och mark- och miljödomstolen, vilket kan påverka tidplaner.
- 14.2 Parterna är överens om att respektive Delprojektavtal inte är bindande för respektive Kommun vid prövning av förslag till detaljplan.

## 15. Villkor för Avtalets giltighet

- 15.1 Detta Avtal gäller under förutsättningarna:

dels att Stockholms kommunfullmäktige godkänner Avtalet genom ett beslut som vinner laga kraft,

dels att Nackas kommunfullmäktige godkänner Avtalet genom ett beslut som vinner laga kraft.

dels att Solnas kommunfullmäktige godkänner Avtalet genom ett beslut som vinner laga kraft.

dels att Järfällas kommunfullmäktige godkänner Avtalet genom ett beslut som vinner laga kraft, samt

dels att Stockholms landstingsfullmäktige godkänner Avtalet genom ett beslut som vinner laga kraft.

dels att Staten undertecknar detta Avtal, att riksdagen fattar beslut om ändring av trängselskattelagen och andra nödvändiga finansiella befogenheter samt att regeringen godkänner Avtalet.

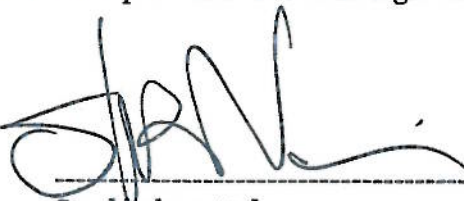
- 15.2 Om något villkor enligt 15.1 ovan inte uppfylls, något Delprojekt inte kan genomföras t.ex. på grund av att detaljplaner, järnvägsplaner, tillstånd eller liknande inte erhålls, kraftigt försenas eller erhålls med innehåll som i väsentlig mån avviker från vad som förutsattes vid detta Avtals ingående, ska Parterna i god anda diskutera hur detta ska påverka Avtalet, Delprojektavtal och förutsättningarna för dessas uppfyllande. Utgångspunkten för sådan diskussion ska vara att enas om sådana anpassningar av Avtalet och berört Delprojektavtal som krävs för att så långt som möjligt vidmakthålla de principer som legat till grund för ingående av detta Avtal och berört Delprojektavtal (dock med beaktande av de förhållanden/ändrade förutsättningar som föranlett sådan diskussion/justering). Vad som anges i denna punkt ska gälla Parterna emellan oberoende av om villkoren för ikraftträdande av Avtalet är uppfyllda.

-----  
Detta Avtal är upprättat i sex likalydande exemplar varav Parterna tagit var sitt.

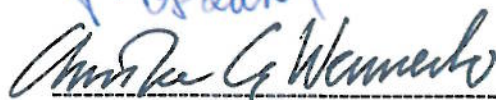
Stockholm den / 2014



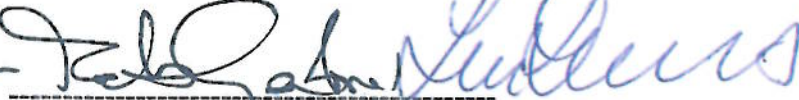
2013 års Stockholmsförhandling



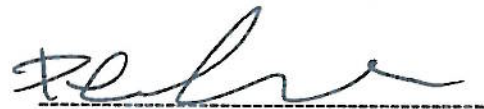
Stockholms stad



Stockholms läns landsting



Nacka kommun



Solna stad



Järfälla kommun

Bilaga 1: Delprojektavtal – tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort

Bilaga 2: Delprojektavtal – tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden

Bilaga 3: Delprojektavtal – tunnelbana till Järfälla/Barkarby

2014-01-07

## Delprojektavtal

Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling

### Tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort

#### Parter

1. Stockholms läns landsting ("Landstinget")
2. Staten, genom 2013 års Stockholmsförhandling
3. Nacka kommun
4. Stockholms stad

Parterna i punkten 1 – 4 benämns gemensamt för "Parterna" och enskilt för "Part".

#### 1. Inledning

- 1.1 Enligt kommittédirektiv (2013:22) för 2013 års Stockholmsförhandling ska förhandlingarna ta fram förslag till finansiering av tunnelbanans förlängning mellan Kungsträdgården och Nacka m.fl. sträckningar.
- 1.2 Det ingår i förhandlingarnas uppdrag att säkerställa ett snabbt genomförande av utbyggnaden med största möjliga samhällsekonomiska nytta.
- 1.3 Parterna har i Huvudavtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling ("Huvudavtalet") tillsammans med Solna stad och Järfälla kommun överenskommit om huvudprinciperna för utbyggnaden av tunnelbanan. Parterna kommer i detta avtal ("Delprojektavtalet"), vilket utgör en bilaga till Huvudavtalet, närmare precisera genomförandeansvar, bostadsbyggande, finansierings- och medfinansieringsfrågor såvitt avser utbyggnaden av tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort ("Delprojektet").
- 1.4 De definitioner som anges i Huvudavtalet ska äga motsvarande tillämpning i detta Delprojektavtal, såvitt inte annat är angivet i detta Delprojektavtal.

#### 2. Delprojektavtalets omfattning

- 2.1 Delprojektavtalet omfattar finansiering och medfinansiering samt genomförandeansvar för utbyggnaden av tunnelbana till Nacka i enlighet med sträckningsalternativ nr 6 enligt Rapporten, med förslag på stationer vid Sofia,

Hammarby kanal, Sickla, Järla och Nacka Centrum. Delprojektavtalet omfattar även finansiering och medfinansiering samt genomförandeansvar för utbyggnaden av tunnelbana till Gullmarsplan/Söderort i enlighet med sträckningsalternativ nr 6c enligt Rapporten, med stationer vid Sofia, och en ny station i anslutning till nuvarande station Gullmarsplan. Söder om Gullmarsplan är inriktningen att bygga en ny station i Söderstaden/Slakthuset och ansluta de nya spåren till Hagsätralinjen norr om station Sockenplan. Innan beslut fattas om sträckning ska det genomföras en planläggningsprocess som omfattar studier och samråd även av alternativa sträckningar, exempelvis med en ny station under nuvarande station Globen och en anslutning till Hagsätralinjen norr om station Enskede gård. Delprojektavtalet innefattar vidare Kommunernas åtagande att uppföra bostäder.

- 2.2 Delprojektet är uppdelat i tre etapper; Etapp 1 Kungsträdgården - Sofia, Etapp 2 från Sofia – Nacka Centrum, Etapp 3 från Sofia – Gullmarsplan/Söderort. Parternas del av risken avseende fördyringar inom Delprojektet fördelas i enlighet med vad som anges i Bilaga 1 tabell 5.
- 2.3 Delprojektet kommer att planläggas antingen med detaljplan enligt plan- och bygglagen, PBL, eller med både detaljplan och järnvägsplan enligt lagen om byggande av järnväg. Planläggningen är påbörjad för sträckan Kungsträdgården – Nacka Centrum där det bl.a. har genomförts ett omfattande samråd med allmänhet och organisationer. Det har även fattats beslut av Länsstyrelsen enligt 6 kap. 5 § miljöbalken att Delprojektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.
- 2.4 Investeringskostnaden, exklusive depå och fordon, för denna utbyggnad beräknas till totalt ca 12 500 miljoner kronor, uppdelat på 2 000 miljoner kronor för Etapp 1 (Kungsträdgården – Sofia), 6 700 miljoner kronor för Etapp 2 (från Sofia - Nacka Centrum) och 3 800 miljoner kronor för Etapp 3 (från Sofia - Gullmarsplan/Söderort).
- 2.5 Utbyggnaden av tunnelbana i detta Delprojektska bidra till ca 42 900 bostäder i Stockholms stad och ca 13 500 bostäder i Nacka kommun enligt åtagande i punkt 3 nedan.

### 3. Parternas åtaganden

#### 3.1 Parterna är överens om:

- att tunnelbaneutbyggnaden ska genomföras enligt åtagande i detta Delprojektavtal.
- att bostadsbyggandet ska genomföras enligt åtagande i detta Delprojektavtal.
- att finansiering ska ske enligt åtagande i detta Delprojektavtal.

- 3.2 Landstinget ansvarar för att driva den formella planläggningen genom att genomföra förstudier och fördjupade förstudier inom ramen för planläggning samt i förekommande fall ta fram järnvägsplan enligt lagen om byggande av järnväg och underlag inför tillståndsprövning av vattenverksamhet. Landstinget svarar vidare för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden samt att tillskjuta 250 miljoner kronor i enlighet med upprättad investerings- och finansieringsplan (bilaga 1).

För att få ett snabbt genomförande ska Genomförandeavtal vara påskrivna senast 2016-06-30. Avsikten är att byggstart kan ske senast 2018 med trafikstart ca 2025. Justering av tidplanen kan komma att ske till följd av processer i anslutning till besvär/överklagande i samband med plan- och tillståndsprocesser samt övriga rättsprocesser.

- 3.3 Staten ska tillskjuta 9 050 miljoner kronor i enlighet med upprättad investerings- och finansieringsplan (bilaga 1).
- 3.4 Stockholms stad åtar sig att själv eller genom annan markägare/bostadsexploator uppföra ca 42 900 bostäder i tunnelbanesträckningens influensområde fram till senast år 2030, med en genomsnittlig takt av ca 2 500 bostäder per år. Antalet gäller färdigställda bostäder vars detaljplaner antas från och med 2014. Stockholm stad åtar sig också att bidra med 2 350 miljoner kronor i medfinansiering i enlighet med upprättad investerings- och finansieringsplan (bilaga 1). Vidare ska Stockholm stad bidra till att utrymme för tunnelbanedepå kan skapas.
- 3.5 Nacka kommun åtar sig att själv eller genom annan markägare/bostadsexploator uppföra ca 13 500 bostäder på västra Sicklaön fram till senast år 2030, med en genomsnittlig takt av 800 bostäder per år. Antalet gäller färdigställda bostäder vars detaljplaner antas från och med 2014. Nacka kommun åtar sig också att bidra med 850 miljoner kronor i medfinansiering i enlighet med upprättad investerings- och finansieringsplan (bilaga 1). Vidare ska Nacka kommun bidra till att utrymme för tunnelbanedepå kan skapas.
- 3.6 Landstinget åtar sig att samråda med Stockholms stad och Nacka kommun avseende depåbehovet och depåanslutningar i syfte att gemensamt finna lämplig depåmark och underlätta etablering av erforderlig depå.
- 3.7 Stockholms stad och Nacka kommun ska verka för att nya detaljplaner, som möjliggör utbyggnad av tunnelbanan, antas och vinner laga kraft i enlighet med tidplan. Stockholms stad och Nacka kommun åtar sig att genomföra erforderligt planarbete enligt överenskommen tidplan (bilaga 3).

#### 4. Risk och fördyringar

Hantering av eventuella kostnadsökningar och eventuella kostnadsminskningar regleras i Huvudavtalet samt i bilaga 1, tabell 5 till detta Delprojektavtal.

#### 5. Särskilt om trängselskatt

Parterna ska vidta alla de åtgärder som krävs i förhållande till riksdag och regering, enligt gällande eller framtida lagstiftning, för att nå syftet om införandet av höjda och breddade trängselskatter för att styra trafiken och finansiera en utbyggnad av tunnelbanan i enlighet med Avtalet. 2013 års Stockholmsförhandling har gjort framställan till regeringen om upptagande av trängselskatt.

#### 6. Betalning

- 6.1 Kommunerna och Landstinget åtar sig att göra tidig inbetalning/förskottering av medel för tunnelbaneutbyggnaden enligt bifogad förskotteringsplan (bilaga 2). Återbetalning av dessa medel sker i enlighet med förskotteringsplanen.
- 6.2 Parterna ska utöver ovanstående till Landstinget erlægga belopp enligt investerings- och finansieringsplan (bilaga 1) senast 30 dagar efter att Landstinget anmodat Parterna att betala. Sådan faktura ska avse det belopp som anges för respektive kalenderår och sändas under samma kalenderår. Vid fakturering ska ovan angivna belopp justeras i förhållande till förändring i konsumentprisindex (KPI) från januari 2013 enligt bilagan.

- 6.3 Om Delprojektet senareläggs med mer än ett år jämfört med överenskommelsen i huvudtidplanen ska betalningsplanen revideras för att överensstämma med behov av medel (d.v.s. en prestationsbaserad betalplan).

## 7. Genomförandeformer

- 7.1 Delprojektet tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort inleds med formell planläggningsprocess under Landstingets ledning, innefattande förstudier, samråd, samt tillståndsprövning.
- 7.2 Landstinget är huvudman för tunnelbaneutbyggnaden och ska genomföra upphandlingar och vidta övriga relevanta åtgärder för att genomföra utbyggnaden.
- 7.3 Vissa arbeten, till exempel schaktningsarbeten vid stationer och tunnelmynningar, kommer att påverka trafiken på Kommunernas allmänna gator i större och mindre omfattning. Det åligger Landstinget att i samråd med respektive Kommun planera och minimera nödvändig trafikpåverkan. Eventuella inskränkningar i tunnelbanetrafiken ska kunna uppvägas genom till exempel förstärkning och komplettering av den ordinarie busstrafiken. Respektive Kommun ansvarar med Projektmedel för erforderlig ombyggnad och anpassning av gator för ökad busstrafik i befogad utsträckning. Parterna ska i Genomförandeavtal närmare reglera den för sträckningen relevanta trafikpåverkan, kostnaderna och lämpliga lösningar för denna.
- 7.4 Planeringen och genomförandet av Delprojektets anläggningar som berör eller på något sätt påverkar kommunala anläggningar som t.ex. markförlagda ledningar ska ske i nära samverkan med respektive Kommun och med följande av Kommunens ordinarie rutiner. Kommunerna ska ha rätt att fortlöpande kontrollera utförandet av arbetet i frågor som har väsentlig betydelse, på plats hos Landstinget. Landstinget ska på begäran av en Kommun även lämna information och svara på frågor om utförandet i Delprojekten. Kommunerna ska även äga rätt att delta i relevanta möten som äger rum för utförandet av Delprojekten.
- 7.5 Landstinget förbinder sig att följa respektive Kommuns anvisningar för byggtrafik. Parterna åtar sig att i varje Delprojekt överenskomma om lämpliga gatusträckningar för transporter. Detaljerade anvisningar redovisas i samband med slutliga ställningstaganden för respektive trafikordningsplan. Projektmedel ska bekosta befogade trafiksäkerhetshöjande åtgärder utefter de gator där byggtrafiken ska gå med utgångspunkt från kostnadseffektivitet. Respektive Kommun utför de trafiksäkerhetshöjande åtgärderna efter samråd med Landstinget.

## 8. Markåtkomst

- 8.1 Kommunerna och Landstinget ska komma överens om hur mark som Kommunerna äger/förfogar över ska överlåtas/upplåtas till Landstinget med Projektmedel för genomförande av detta Delprojekt och/eller Projektet. Parterna ska därvid i separata avtal antingen överenskomma om servitut, överlåtelse av 3D-utrymme eller upplåtelse av 3D-utrymme med tomträtt på marknadsmässiga villkor. Vid eventuella anslutningar till eller ändringar av annan Parts anläggning ska Landstinget träffa särskilda avtal om äganderättens gränsdragning.
- 8.2 I den mån fastighet som ägs av Kommun behövs för detta Delprojekt och/eller Projektet ska värdering av sådan fastighet ske gemensamt mellan Landstinget och

Kommunen utifrån förutsättningen att fastigheten ska användas för trafikändamål. Härvid noteras att erforderlig mark som ska användas för spårdrift eller etableringsyta ska upplåtas utan kostnad samt att marknadsvärdet för depåmark ska fastställas enligt gällande regler, motsvarande ett försiktigt industrimarksvärde.

- 8.3 Fastighet som ska utnyttjas under drifttiden ska i första hand utgöras av kvartersmark.
- 8.4 I det fall mark ägs av Kommun och har upplåtits med tomträtt ska Kommunen medverka till att Landstinget får utnyttja den rätt som Kommunen har enligt tomträttsavtalet i den mån det behövs för Projektets genomförande.

## 9. Organisation och arbetssätt

- 9.1 Detta Delprojekt ska organiseras utifrån vad som framgår av Huvudavtalet, punkt 11.
- 9.2 En Delprojektstyrelse ska utses med två representanter från vardera av tjänstemannaorganisationerna inom Landstinget, Nacka kommun och Stockholms stad. Vid genomförande av Delprojektets etapp 2 och 3 kan Parterna komma överens om att ersätta tidigare etablerad Delprojektstyrelse med två Delprojektstyrelser, en för vardera etapp.
- 9.3 Parterna ska fortlöpande informeras om hur Delprojektet framskrider.
- 9.4 För att Parternas åtagande enligt punkt 3 i Delprojektavtalet ska kunna genomföras är det nödvändigt att aktiv samverkan sker kopplat till de åtaganden som avtalats. Erfarenhets- och kompetensutbyte beträffande planarbetet, genomförandefrågor/regler samt upphandlingar och avtal etc. är viktiga frågor att samverka om för att nå framgång.

## 10. Uppföljning

Parterna är överens om att staten ansvarar för uppföljning och årlig rapportering till regeringen av Avtalets genomförande. Det närmare innehållet i denna uppföljning/utvärdering anges i punkt 11.10 i Huvudavtalet.

## 11. Extern information

Parterna ska samråda kring planering av och huvudsakligt innehåll i gemensam och väsentlig extern information avseende utbyggnad av tunnelbana. Ansvar för extern information åvilar enligt Avtalet Landsting.

## 12. Övrigt

Bestämmelserna i punkterna 12-16 i Huvudavtalet äger motsvarande tillämpning på detta Delprojektavtal, varvid referens till Huvudavtal eller Avtalet ska, när så erfordras, avse referens till detta Delprojektavtal.

---

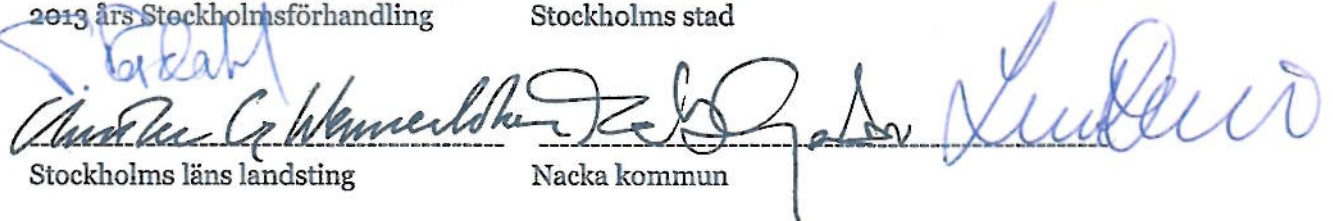
Detta Delprojektavtal har upprättats i fyra originalexemplar av vilka undertecknade Parter  
erhållit var sitt exemplar.

Stockholm den / 2014



2013 års Stockholmsförhandling

Stockholms stad



Stockholms läns landsting

Nacka kommun

- Bilaga 1: Parternas finansieringsandelar och fördelning av fördyringsrisker
- Bilaga 2: Utbetalnings- och förskotteringsplan
- Bilaga 3: Tidplan för utbyggnaden





## Bilaga 1, Investerings- och finansieringsplan

### Om finansiering och medfinansiering av spårsatsningar i Stockholmsregionen enligt 2013 års Stockholmsförhandling

Parternas finansiering av investeringarna i infrastrukturen för respektive utbyggnadsdel framgår av tabell 1. Beloppen är angivna i 2013 års prisnivå (januari). Beloppen ska räknas om med hänsyn till förändringen i KPI.

Av tabell 2 framgår den årliga investeringsplanen i 2013 års prisnivå (januari) i enlighet med tidplanen i bilaga 3. Av tabell 3 framgår Parternas årliga bidrag i 2013 års prisnivå (januari) exklusive medel motsvarande intäkter från trängselskatt i Stockholms län (trängselskatteintäkter efter avdrag för system- och administrationskostnader) som framgår av tabell 4 (löpande priser).

Kassaflödesanalysen i tabell 4 visar ett beräkningsexempel på årliga intäkts- och investeringskalkyler i löpande priser för utbyggnaden av tunnelbanan utifrån vissa antaganden, bland annat har såväl investeringskostnader (enligt tabell 2) som intäkter (enligt tabell 3) räknats om med en årlig KPI-förändring på 2 procent. I enlighet med tidigare principer antas staten ta upp lån i Riksgäldskontoret för den del som ska betalas med trängselskattemedel. Den nominella räntan på låneskulden i Riksgäldskontoret antas vara 4,5 procent per år. Kostnader för portaler och trängselskatternas system- och administrationskostnader betalas av Trafikverket med medel från anslaget *Trängselskatt i Stockholm*.

Av tabell 5 framgår respektive Parts ansvar för kostnadsökningar för investeringarna i tunnelbanor, utöver KPI-förändringen från januari 2013 och framåt, upp till ett tak på 2925 miljoner kronor. Den kostnadsökning som respektive Part svarar för beräknas utifrån den andel som gäller för Parts maximala kostnadsökningsansvar relativt det totala maximala kostnadsökningsansvaret enligt tabellen. Takbeloppet och respektive Parts ansvar för kostnadsökningar ska räknas om med KPI-förändringen från januari 2013 och framåt. Om kostnadsökningarna i förhållande till investeringsbeloppen i respektive Delprojekt understiger takbeloppet ska Staten, Landstinget och Stockholms stad omfördela sitt åtagande till annat/andra Delprojekt de är medfinansierare i, där takbeloppet eventuellt överskrids.

Eventuella kostnadsminskningar i förhållande till investeringsbeloppen i respektive Delprojekt, uppräknade med KPI-förändringen från januari 2013 och framåt ska tillgodoräknas de finansierande parterna enligt deras finansieringsandel.

Tabell 1: Finansiering av infrastruktur

Miljarder kronor i 2013 års prisnivå (januari).

Intäkter	Summa	Nacka och Gullmarsplan/ Söderort	Hagastaden/ Arenastaden	Järfälla/ Barkarby
<b>Utökade och breddade trängselskatter</b>	9,000	6,050	1,700	1,250
<b>Statlig medfinansiering (Trafikverket)</b>	3,825	3,000	0,125	0,700
<b>Statlig medfinansiering (Länsstyrelsen)</b>	0,825		0,825	
<b>Kommunal medfinansiering</b>	5,200	3,200	1,200	0,800
Stockholms stad	2,950	2,350	0,600	
Nacka kommun	0,850	0,850		
Solna stad	0,600		0,600	
Järfälla kommun	0,800			0,800
Stockholms läns landsting*	0,650	0,250	0,250	0,150
<b>Summa intäkter</b>	<b>19,500</b>			
<b>Summa finansiering</b>		12,500	4,100	2,900

\*Landstinget ansvarar därutöver för att anskaffa fordon och depåer till en kostnad om 6,2 miljarder kronor.

Tabell 2: Årliga investeringskostnader

Miljoner kronor i 2013 års prisnivå (januari). Avrundade siffror.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Tunnelbana till Nacka-Gullmarsplan	200	233	283	333	991	1341	1731	2091	1931	1631	1231	500
Tunnelbana till Hagastaden/Arenastaden	140	190	455	541	693	693	600	400	390	0	0	0
Barkarby	100	250	400	500	600	500	350	200	0	0	0	0
<b>Summa</b>	<b>440</b>	<b>673</b>	<b>1138</b>	<b>1374</b>	<b>2284</b>	<b>2534</b>	<b>2681</b>	<b>2691</b>	<b>2321</b>	<b>1631</b>	<b>1231</b>	<b>500</b>

Tabell 3: Parternas årliga bidrag (exklusive medel motsvarande intäkter från trängselskatt) till utbyggnaden av tunnelbanan

Miljoner kronor i 2013 års prisnivå (januari). Avrundade siffror.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Statlig medfinansiering	0	133	40	100	0	82	182	557	1300	1000	431	0
Statlig medfinansiering (länsstyrelsen)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	245	280	300
Stockholms stad	255	354	236	248	213	232	232	232	237	237	237	237
Nacka Kommun	0	0	40	40	70	100	110	115	115	115	115	30
Solna stad	0	0	40	110	133	140	80	60	37	0	0	0
Järfälla kommun	0	0	80	144	144	144	144	144	0	0	0	0
Stockholms läns landsting	157	163	36	36	36	36	36	30	30	30	30	30
<b>Summa</b>	<b>412</b>	<b>650</b>	<b>472</b>	<b>678</b>	<b>596</b>	<b>734</b>	<b>784</b>	<b>1138</b>	<b>1719</b>	<b>1627</b>	<b>1093</b>	<b>597</b>

Tabell 4: Intäkts- och investeringskalkylen  
Miljoner kronor (öppande priser).

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>Kassaflöde: ÖBSt Löpande priser</b>																	
Intäkt från trängselskatt (nettoökning)	0	0	620	645	671	698	727	745	349	358	367	376	385	395	405	415	425
<b>Övriga intäkter och kostnader:</b>																	
Statlig medfinansiering	0	138	42	108	0	92	209	653	1 554	1 219	536	0	0	0	0	0	0
Statlig medfinansiering länsstyrelsen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	299	348	380	0	0	0	0	0
Stockholms stad	260	368	250	268	235	261	266	272	283	289	295	301	0	0	0	0	0
Nacka Kommun	0	0	42	43	77	113	126	135	137	140	143	38	0	0	0	0	0
Solna stad	0	0	42	119	147	158	92	70	44	0	0	0	0	0	0	0	0
Järfälla kommun	0	0	85	156	159	162	165	169	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stockholms läns landsting	160	170	38	39	40	41	41	35	36	37	37	38	0	0	0	0	0
Förskottering Landstinget (länsstyrelsen)	29	40	97	118	154	157	139	94	94	-299	-348	-380	0	0	0	0	0
Förskottering Landstinget (länsstyrelsen)	0	0	0	0	1 049	1 182	0	0	0	0	0	-1 268	0	0	0	0	-1 400
Förskottering Stockholm	0	0	0	0	0	0	635	525	0	0	0	-635	0	0	0	0	-701
Förskottering Solna	0	0	0	0	0	0	230	156	0	0	0	-211	0	0	0	0	-233
Förskottering Nacka	0	0	0	0	0	0	230	156	0	0	0	-211	0	0	0	0	-233
Förskottering Järfälla	0	0	0	0	0	0	230	156	0	0	0	-211	0	0	0	0	-233
Administrationskostnader																	
Totala intäkter minus administrationskostnader	449	716	1 208	1 487	2 522	2 854	3 080	3 154	2 497	2 042	1 377	-1 784	385	395	405	415	-2 375
<b>Investeringar:</b>																	
Tunnelbana till Nacka-Gullmarsplan/Söderort	-204	-243	-301	-361	-1 095	-1 511	-1 989	-2 450	-2 308	-1 989	-1 531	-634	0	0	0	0	0
Tunnelbana till Hagastaden/Arenastaden	-143	-198	-482	-585	-765	-780	-689	-469	-466	0	0	0	0	0	0	0	0
Barkarby	-102	-260	-424	-541	-662	-563	-402	-234	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Portaler		-16															
Totala investeringskostnader	-449	-717	-1 207	-1 487	-2 522	-2 854	-3 080	-3 153	-2 774	-1 989	-1 531	-634	0	0	0	0	0
Ränta	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-12	-11	-18	-128	-116	-104	-90	-75
I kassan	0	0	0	0	0	0	0	0	-277	-236	-400	-2 837	-2 579	-2 300	-1 999	-1 674	-4 124
År då lånet blir återbetalt 2041																	

Tabell 5: Kostnadsansvar samt kostnadstak vid kostnadsökningar utöver KPI förändringen från 2013 års prisnivå (januari). Kostnadstaket som är 15 % av investeringskostnaden räknas upp med KPI-förändringen från 2013 års prisnivå (januari).

Miljoner kronor.

<i>Kostnadsansvar</i>	Kungsträdgård.- Sofia	Sofia- Nacka	Sofia- Gullmarsplan	Odenplan- Hagastaden	Hagastaden- Arenastaden	Akalla- Barkarby	<i>Summa</i>
Staten	165	552	313	155	147	222	1554
Kommuner							
Stockholm	29	128	111	68			336
Nacka	29	68					97
Solna					68		68
Järfälla						91	91
Landstinget	77	257	146	92	85	122	779
<b>Kostnadstak</b>	<b>300</b>	<b>1005</b>	<b>570</b>	<b>315</b>	<b>300</b>	<b>435</b>	<b>2925</b>
<i>Investeringskostnad</i>	2000	6700	3800	2100	2000	4100	

## Bilaga 2, Förskotteringsplan till avtal

### Om finansiering och medfinansiering av spårsatsningar i Stockholmsregionen enligt 2013 års Stockholmsförhandling

Landstinget, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun har i avtal om finansiering och medfinansiering av spårsatsningar i Stockholmsregionen åtagit sig att betala ut medel för tunnelbaneutbyggnaden som sedan återbetalas med statliga medel. Inbetalning och återbetalning av medel ska ske enligt tabell 1 och 2 i denna bilaga.

Förskotteringen består av två delar:

1. Länsstyrelsen (staten) har i länsplanen avsatt 825 miljoner kronor (2013 års prisnivå, januari) till utbyggnaden av tunnelbanan till Hagastaden/Arenastaden. Under byggnadstiden betalar Landstinget detta belopp till Projektet (se tabell 1 Inbetalning). Länsstyrelsens medel betalas till Landstinget 2023-2025 (se tabell 2 Återbetalning). Beloppen ska räknas om med hänsyn till förändringen i KPI från 2013 års prisnivå (januari).
2. En del av statens finansiering av Projektet (4 miljarder kronor) betalas ut först 2025 och 2030 och är villkorade av att övriga Parter uppfyller vissa åtaganden. Under byggnadstiden betalar Landstinget och Kommunerna detta belopp till Projektet (se tabell 1 Inbetalning). Åtagandena framgår av tabell 2 Återbetalning. De årliga beloppen som respektive Part ska betala till Projektet framgår av tabell 1. Beloppen ska räknas om med hänsyn till förändringen i KPI från 2013 års prisnivå (januari).

Staten betalar ut förskotterade medel till berörd Part med ena hälften 2025 (Se tabell 2 Återbetalning), om berörd Part uppfyllt sitt åtagande avseende bostadsbyggande (kommunerna) samt trafikstart (landstinget) enligt tabell 2 vid denna tidpunkt. Den andra hälften av förskotterade medel betalas ut av Staten till berörd Part senast 2030 om respektive Parts åtagande enligt tabell 2 uppfyllts vid denna tidpunkt (se tabell 2 Återbetalning). Om berörd Parts åtagande ej kunnat genomföras enligt Avtalet vid respektive angiven tidpunkt för återbetalning av förskotterade medel ska Statens betalning ske så snart respektive berörd Parts åtagande uppfyllts. Förskotterade medel betalas dock under alla omständigheter ut av Staten till berörd Part senast 2035. Beloppen ska räknas om med hänsyn till förändringen i KPI från 2013 års prisnivå (januari).

Tabell 1 Inbetalning

Miljoner kronor i 2013 års prisnivå (januari).

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Stockholms läns landsting (Länsplan)</b>	28	38	91	109	139	139	121	80	78
<b>Stockholms läns landsting</b>					950	1050			
<b>Stockholms stad</b>							553	448	
<b>Nacka kommun</b>							200	133	
<b>Solna stad</b>							200	133	
<b>Järfälla kommun</b>							200	133	

Tabell 2 Återbetalning

Miljoner kronor i 2013 års prisnivå (januari).

	2023	2024	2025	2030	Åtagande 2025	Totalt åtagande 2030
<b>Stockholms läns landsting (Länsplan)</b>	245	280	300			
<b>Stockholms läns landsting</b>			1 000	1 000	Trafikstart (år) Hagastaden: 2020 Barkarby: 2021 Arenastaden: 2022 Gullmarsplan: 2025 Nacka: 2025	
<b>Stockholms stad</b>			500,5	500,5	Bostadstillskott* (lägenheter)	Bostadstillskott* (lägenheter)
					32 400	45 900
<b>Nacka kommun</b>			166,5	166,5	8 200	13 500
<b>Solna stad</b>			166,5	166,5	3 200	4 500
<b>Järfälla kommun</b>			166,5	166,5	9 900**	14 000**

\*Bostadstillskott räknas som färdigställda bostäder, från 2014-01-01 till 2030-12-31, vars detaljplaner antas från och med 2014-01-01.

\*\*Förutsätter fastighetsöverlåtelse i enlighet med punkt 3.3 i Delprojektavtal för tunnelbana till Järfälla/Barkarby.

Bilaga 3, Tidplan för projekten i 2013 års Stockholmsförhandling  
(exklusive tid för eventuella överlaganden)

Tabell 1: Kungsträdgården – Gullmarsplan/Söderort och Kungsträdgården - Nacka

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Planering *	Start senast 2014											
Detaljplaner/Järnvägsplan												
Tillståndsprövn vattenverksamhet	Start senast 2018											
Upphandling/utbyggnad	Cirka 2025											
Trafikstart												

\* Avser t.ex. Förstudie, Fördjupad förstudie, Systemhandling och Bygghandling

Tabell 2: Odenplan – Hagastaden – Arenastaden

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Planering *	Start senast 2014											
Detaljplaner/Järnvägsplan												
Tillståndsprövn vattenverksamhet	Start senast 2016											
Upphandling/utbyggnad	Cirka 2020											
Trafikstart till Hagastaden	Cirka 2022											
Trafikstart till Arenastaden												

\* Avser t.ex. Förstudie, Fördjupad förstudie, Systemhandling och Bygghandling

Tabell 3: Akalla – Barkarby

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Planering *	Start senast 2014											
Detaljplaner/Järnvägsplan												
Tillståndsprövn vattenverksamhet	Start senast 2016											
Upphandling/utbyggnad	Cirka 2021											
Trafikstart												

\* Avser t.ex. Förstudie, Fördjupad förstudie, Systemhandling och Bygghandling



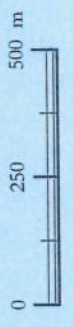


# Västra Sicklaön möjliga utbyggnadsetapper

Arbetsmaterial 2013-09-30

Avstämning med skiss 2030+ (2013-06-17), totalt 14650 bostäder

Etapp A	2014-2020	5350 bostäder	Etapp B	2021-2025	4700 bostäder	Etapp C	2026-2030	4600 bostäder	
1. Kvarnholmen DP1-DP4	1800 lgh	13. Kvarnholmen DP5-DP6	1200 lgh	20. Norr om Svindersvik	300 lgh	21. Planiaområdet	400 lgh	22. Ryssbergen (cN)	400 lgh
2. Finnboða	470 lgh	14. Planiaområdet	400 lgh	15. Henriksdal	800 lgh	23. Vid Värmdöleden (cN)	850 lgh	24. Vid Värmdövägen (cN)	650 lgh
3. Henriksdal	300 lgh	15. Henriksdal	400 lgh	16. Finntorp förätning	500 lgh	25. Bergs Oljehamn	2000 lgh		
4. Danvikshern	170 lgh	16. Finntorp förätning	500 lgh	17. Nacka strand	650 lgh				
5. Nobelberget	480 lgh	17. Nacka strand	650 lgh	18. Vid Griffelvägen	750 lgh				
6. Alphyddan	250 lgh	18. Vid Griffelvägen	750 lgh	19. Vid Värmdövägen (cN)					
7. Planiaområdet	400 lgh	19. Vid Värmdövägen (cN)							
8. Lokomobilvägen	130 lgh								
9. Ekudden-järta sjö	100 lgh								
10. Nacka strand	500 lgh								
11. Vid Vikdalsvägen (cN)	350 lgh								
12. Skvالتان	400 lgh								





2004-09-07

Dnr: KFKS 2004/236-550

Länsstyrelsen i Stockholms län  
Att: Carin Wanbo  
Box 22067  
104 22 Stockholm

## Riksintresset Stockholms Hamn

Nacka kommun har fått en beskrivning av riksintresset Stockholms Hamn på remiss. Länsstyrelsen vill genom remissen få synpunkter på om beskrivningen av riksintresset är korrekt.

Som Nacka kommun ser det verkar beskrivningen rimlig. Stockholms Hamn är av mycket stor betydelse för regionens försörjning. I dagsläget finns inget realistiskt alternativ. Läget är mycket gynnsamt då det finns bra kopplingar till det regionala och nationella vägnätet samt till stambanan. Kommunikationerna till Loudden, Containerterminalen, Frihamnen och Värtahamnen kommer att förbättras ytterligare genom Norra Länken samt, i ett längre perspektiv, genom byggandet av en ny östlig vägförbindelse.

precis som nämns i rapporten kommer sjöfartens betydelse att öka, vilket kan anses vetligt, inte minst från miljösynpunkt. Hamnkapaciteten bör således ökas. Ett realistiskt alternativ, eller komplement, till Stockholms hamn måste skapas.

Vid Bergs oljehamn på norra Sicklaön bedrivs en omfattande hantering av olja. Marken ägs av kommunen och arrenderas av Statoil. Arrendet löper ut år 2019. Enligt översiktsplanen för Nacka kommun föreslås området omvandlas till bostads- och verksamhetsområde. På sikt kommer oljehantering vid Bergs oljehamn sannolikt att behöva flyttas till en annan hamn.



Erik Langby  
Kommunstyrelsens ordförande



Andreas Totschnig  
Översiktsplanerare

Kommunstyrelsen

Postadress  
Nacka kommun  
131 81 Nacka

Besöksadress

Telefon  
Växel 08 718 8000  
Direkt 08 718 94 67  
mobil 070 431 9467  
Fax 08 718 94 54E-post  
andreas.totschnig@nacka.se  
www.nacka.se  
Organisationsnummer  
212000-0167



**Yttrande**

2009-11-02

Dnr KFKS 2007/622-211

 Stockholms läns landsting  
 Regionplanekontoret  
 Box 4414  
 102 69 Stockholm

## **Nacka kommuns yttrande över Regional utvecklingsplan för stockholmsregionen (RUFSS 2010) – utställningsförslag (RTN 2008-0372)**

**Sammanfattning**

Nacka kommun instämmer i den vision och de mål som formuleras i RUFSS 2010. Kommunen hade i sitt samrådsyttrande flera synpunkter på innehållet i de olika strategierna. Vi kan konstatera att många av de aspekter, som Nacka kommun saknade i samrådsversionen, nu är betydligt bättre belysta. Detta yttrande har därför koncentrerats på frågor som är av central betydelse för Nacka kommun och där RUFSS avviker från de planer eller behov som finns i Nacka. Detta rör framförallt befolkningsprognosen, plankartan och framtida utbyggnad av infrastruktur. Yttrandet innehåller även exempel på hur Nacka kommun kan leva upp till åtagandena i RUFSS 2010.

**Synpunkter på RUFSS 2010, Utställningsversionen**

Nacka kommun instämmer i den vision och de mål som formuleras i RUFSS 2010. Dokumentet är ett välgenomarbetat och viktigt verktyg för stockholmsregionens framtida utveckling. Nacka kommun har just inlett arbetet med en ny översiktsplan (ÖP2011) och RUFSS 2010 kommer att vara ett betydelsefullt underlag till den nya översiktsplanen.

**Förutsättningar, planeringsmål och åtaganden**

Nacka kommun hade i sitt samrådsyttrande flera synpunkter på innehållet i de olika strategierna. Vi kan konstatera att många av de aspekter, som Nacka kommun saknade i samrådsversionen, nu är betydligt bättre belysta. Bland annat har miljökonsekvensbeskrivningen blivit betydligt utförligare. I flera andra avsnitt som t ex näringslivsutveckling och utbildning kan man se avtryck från Nackas samrådsyttrande, vilket är positivt. Nacka kommun deltar därför gärna i de åtaganden som RUFSS 2010 sätter upp. Vi vill dock påpeka ett rent sakfel i åtagandet "Låta kreativitet och entreprenörskap prägla utbildningssystemet". Begreppet "högstadium" används trots att detta är avskaffat sedan flera år tillbaka.

**Postadress**  
Nacka kommun  
131 81 Nacka

**Besöksadress**

**Telefon**  
Växel  
Direkt  
Mobil  
Fax

**E-post**

[www.nacka.se](http://www.nacka.se)  
Organisationsnummer  
212000-0167

## Regional struktur

### *Befolkningsprognos*

Enligt den befolkningsprognos som redovisas i RUFSS skulle Nacka 2030 ha 91000 invånare i alternativ låg och 101000 invånare i alternativ hög. Nacka hade 85600 invånare 2008 och enligt Nacka kommuns befolkningsprognos kommer invånarantalet vara 107900 redan 2018. Denna skillnad är anmärkningsvärd och har mycket stor påverkan på Nackas behov av de infrastruktursatsningar som nämns nedan.

### *Bebyggelsestruktur*

I RUFSS är västra Sicklaön betecknad som en del av den centrala regionkärnan. Detta stämmer väl med den utveckling som pågår och de planer som finns i Nacka. Det är dock värt att nämna att detta är den enda sektor där den centrala regionkärnan saknar tunnelbana. Ett stråk längs Saltsjöbanan och ett område kring Orminge är betecknat som "regional stadsbygd med utvecklingspotential". Stråket längs Saltsjöbanan mellan Sågtorp och Drevinge är inte planerat för ny bebyggelse i Nackas gällande översiktsplan och kommunen har ingen tanke på att ändra detta, vilket gör att RUFSS bör justeras på denna punkt. Nacka kommun anser däremot att ett sammanhängande område från Ektorp på östra Sicklaön via Tollare och Björknäs till Orminge bör ha denna beteckning, vilket också var fallet i RUFSS samrådsversion. Detta område har till stor del redan nu tät bebyggelse och ett påtagligt bebyggelsestryck. Direkt felaktig är redovisningen av Tollareområdet, vilket betecknats som "landsbygd och skärgård". I Tollare planeras ca 800 bostäder och ett beslut om naturreservat har nyligen tagits för en del av området. Denna aktuella planering avviker dock från gällande översiktsplan.

### *Terminaler och anläggningar*

Bergs oljehamn är markerad på plankartan. I strategin "säkra värden för framtida behov" anges att anläggningen vid Berg bör behållas under planperioden till år 2030. Det är därför viktigt att påpeka att tomträttsavtalet för Bergs oljehamn går ut 2018 och att området är planerat för bostäder, vilket både framgår av Nacka kommuns gällande översiktsplan och i olika sammanhang då kommunen svarat på remisser om oljehantering.

### *Utveckling av kollektivtrafiksystemet*

I RUFSS planförslag finns ett spårreservat för tunnelbana Kungsträdgården - Forum Nacka med ett genomförande mellan 2020 och 2030 och en möjlig förlängning till Orminge efter 2030. Med tanke på Nackas kraftiga befolkningsutveckling och den redan idag ansträngda trafiksituationen är det angeläget att båda dessa investeringar kan tidigareläggas. Centrala Nacka kommer redan under den närmsta 10års-perioden behöva en kapacitetsstark kollektivtrafik och en ny Skurubro kommer inte vara tillräckligt för att lösa transportproblemen för Boo och Värmdö, då Värmdöleden kommer att nå sin kapacitetsgräns inom en inte allt för lång framtid.

### *Utveckling av vägsystemet*

För perioden fram till 2020 har RUFSS angett breddning av Danviksbron, ombyggnad av Lugnets trafikplats/Henriksdal inklusive tunnel, samt ny Skurubro. För hela ostsektorns del är det angeläget att dessa projekt kommer till genomförande så fort som möjligt. Östlig förbindelse/Österleden skulle enligt planen kunna genomföras under perioden 2020-2030. Eftersom behovet av att förbättra förbindelserna i Saltsjö - Mälarsnittet ofta nämns i RUFSS borde detta vara en mer angelägen fråga. Befolkningsökningen i både Nacka och Värmdö är också ett skäl att tidigarelägga Östlig förbindelse.

## **Genomförandet av RUFSS 2010**

### Handlingsprogram för trafikinfrastruktur

En utveckling av trafikinfrastrukturen är av central betydelse för regionen, vilket också påpekas på flera ställen i RUFSS 2010. Det vore därför lämpligt att ta fram någon form av regionalt handlingsprogram för trafikinfrastruktur. Ett sådant handlingsprogram skulle kunna stödja innovationer inom såväl det tekniska som ekonomiska området, och till viss del även kunna påverka transportbeteendet.

### Hur Nacka kan bidra till åtagandena i RUFSS

För att genomföra åtagandena i RUFSS 2010 vilar ansvaret på många aktörer. Staten, Landstinget, företag, universitet och organisationer har alla sina delar i genomförandet, men ett stort ansvar vilar på kommunerna som huvudmän för många av de utvecklingsfrågor som behandlas i RUFSS. Inom följande åtaganden bedömer vi att Nacka kommun kan göra särskilda insatser:

### *Säkra utbildning med hög kvalitet*

I Nacka pågår en ständig kvalitetsutveckling i förskola och skola i syfte att skapa Sveriges bästa skola. Vi samarbetar med flera andra kommuner i länet t. ex kring utvärdering samt forskning och utveckling för ökad måluppfyllelse. Nacka har också ett nära samarbete med flera lärosäten i regionen t.ex. Stockholms universitet, Mälardalens högskola och Södertörns högskola. Vi vill på olika sätt aktivt bidra till att säkra utbildning med hög kvalitet i hela regionen.

### *Understödja universitet och högskolor*

Nacka kommun har ett befintligt samarbete med Mälardalens högskola som i år har etablerat sig i Sickla. Diskussion pågår om en eventuell utbyggnad, för att göra det möjligt för studerande i Stockholmsområdet att studera vid Mälardalens högskola utan att resa till Västerås eller Eskilstuna, och att tillföra regionen ytterligare högskoleplatser. Nacka kommun och högskolan, t ex Mälardalens Högskola och Södertörns Högskola, samarbetar aktivt i att skapa nya attraktiva museiverksamheter där verksamheterna har tydlig forskningsanknytning. Vidare arbetar kommunen tillsammans med Mälardalens högskola och KTH i syfte att stärka det lokala näringslivets behov av generell kompetensutveckling och specifik forskningsanknuten teknikutveckling.

***Använda offentlig upphandling för att främja innovationer***

Behovet av nya tekniska lösningar (inte minst inom miljöområdet), nya typer av tjänster och service, innebär att Nacka i ökad utsträckning kommer att använda upphandlingsinstrumentet för att uppnå ökad effektivitet och större miljömedvetande i den kommunala verksamheten. Konkret kan detta, i vissa fall, innebära att fler innovativa företag får möjlighet att nå marknaden.

***Gör bebyggelsestrukturen tätare och mer variationsrik***

Den pågående planeringen av västra Sicklaön syftar bland annat till detta åtagande. En successiv förtätning pågår för denna självklara del av den centrala regionkärnan. De nuvarande bristerna i kollektivtrafiksystemen är dock ett hinder i utvecklingen.

***Skapa en attraktiv stadsmiljö med torg, parker och grönområden***

I den pågående fördjupningen av översiktsplanen för Centrala Nacka vill vi skapa en långsiktigt hållbar stadsdel med en attraktiv stadsmiljö i fokus. De idéskisser som tagits fram för Sickla strävar också mot detta åtagande. Kommunen kommer här skapa lätt tillgängliga och integrerade platser och stråk, inte minst för företag som har en lägre grad av lägeskänslighet. Detta bidrar till en mer varierad och händelserik stadsbygd, förbättrat underlag för mötesplatser som lunchrestauranger och service. Att ge plats för entreprenörer och företagare mer centralt bidrar till att Nackas företagsamhet görs mer synlig och uppfattas som mer närvarande i samhället. Nacka kommun har även tagit fram en vision och strategi för att utveckla arbetet med konsten i det offentliga rummet, något som också kommer att bidra till en mer attraktiv stadsmiljö.

***Bevara, utveckla och tillgängliggöra de gröna kilarna***

I Nacka kommun pågår arbete med att ta fram ett grönstrukturprogram, vilket bland annat innebär omfattande inventeringar som ska utgöra underlag för den kommande översiktsplanen. På flera håll skyddas områden i de gröna kilarna genom naturreservatsbildningar.

***Utveckla strändernas värden och tillgänglighet***


Det program för Nackas kust som för närvarande tas fram ligger i linje med detta åtagande. Projektet syftar till att ta fram program som ska ligga till grund för en långsiktigt hållbar utveckling i kustområdet med balans mellan ekologiska, sociala, kulturella och ekonomiska intressen. I samband med en ökad grad av bostadsbebyggelse i vattennära lägen undersöker Nacka kommun också möjligheten att hitta lösningar för ett regionalt utvecklat nyttjande av vattnet som en kollektivtrafikresurs. Särskilt tydligt är detta i planeringsarbetet för Kvarnholmen.

***Uppmuntra nytänkande i offentliga organisationer***


Nacka kommun har startat en utbildning i innovativt ledarskap för kommunens chefer i samarbete med Mälardalens högskola. Syftet är bl.a. att uppmuntra nytänkandet i den kommunala organisationen. Nacka kommun har tillsammans med Försäkringskassan, Arbetsförmedlingen och Landstinget tagit fram en arbetsmodell för att arbeta med personer med försörjningsstöd, personer som behöver kompetenshöjning och arbetsgivare. Projektet ska även underlätta att starta eget och bedriva innovationsrådgivning. Kommunen kommer även att införa ett kundvalssystem som komplement till de insatser som tillhandahålls av arbetsförmedling och försäkringskassa.



*Undanröja hinder för att alla människor tryggt ska kunna vistas och resa i regionen*  
Ett av Nacka kommun övergripande mål är "Trygg och säker kommun". Det innebär att trygghet och säkerhet skall genomsyra all kommunalt finansierad verksamhet. Som stöd till de kommunala verksamheterna har enheten "Trygg och säker" bildats på Stadsledningskontoret, för att säkra omvärldsbevakning, kunskapsåterföring och måluppfyllelse inom området. Eftersom trygghets- och säkerhetsfrågor inte följer kommungränserna finns ett utvecklat samarbete med grannkommunerna i dessa frågor.



Erik Langby  
Kommunstyrelsens ordförande



Anders Ekengren  
Stadsbyggnadsdirektör



## Andersson Sven

---

**Från:** Andersson Sven  
**Skickat:** den 4 november 2009 09:00  
**Till:** 'rtk@rtk.sll.se'  
**Bifogade filer:** RUFSt utställningsyttrande 091102.doc

Här är Nacka kommuns yttrande över RUFSt utställningsförslag i Wordformat. Originallet skickas med post idag 4/11 tillsammans med protokollsutdrag.

Med vänlig hälsning

### Sven Andersson

Oversiktsplanerare  
Nacka kommun  
Miljö & Stadsbyggnad  
Planenheten

---

**Tfn.vxl.** 08-718 80 00 (växel)

**Tfn.** 08-718 94 65

**Fax** 08-718 94 54

**Adress** Nacka kommun, 131 81 Nacka

**E-post** [sven.g.andersson@nacka.se](mailto:sven.g.andersson@nacka.se)

[www.nacka.se](http://www.nacka.se)



## **Nacka kommuns synpunkter på "Att hamna rätt" – förslag till hamnstrategi för Stockholm (augusti 2005)**

Nacka kommun har fått rubricerad utredning på remiss och vill framföra följande.

### **Området Bergs oljehamn framtida bostadsområde**

Nacka kommun avstyrker lösningar som innebär utökad hantering av oljeprodukter vid Bergs oljehamn, på grund av närliggande bebyggelse och naturreservat. Statoil har ett arrendeavtal avseende Bergs oljehamn med Nacka kommun och kan agera inom ramen för detta. En omlokalisering av volymer från Loudden till Berg skulle också medföra en ökad trafikbelastning med tankbilar nära bostadsbebyggelse och natur. Värmdöleden och den redan mycket ansträngda möjligheten att från Nacka passera över Saltsjö-Mälarsnittet belastas också ytterligare.

I Nackas översiktsplan är området Bergs oljehamn tänkt för bostadsbebyggelse när arrendet går ut (2019).

### **Långsiktig lösning är nödvändig**

Nacka kommun anser att det är nödvändigt att en långsiktig lösning för regionens oljeförsörjning står klar innan oljehantering vid Loudden avvecklas. Detta bedöms ligga inom Stockholms ansvar. Den planerade omvandlingen av Värtahamnen-Frihamnen-Loudden bör därför utgå ifrån att oljehantering vid Loudden kan komma att kvarstå även efter år 2011 och att en eventuell avveckling kan bli möjlig först på längre sikt.

De långsiktiga lösningar som presenteras i utredningen är svåra att genomföra och därmed är inte hållbara i nära framtid. Värtabanan behövs under **överskådlig framtid**. Ett förhållningssätt behövs till behovet av hamnkapacitet vid fortsatt omställning till fasta bränslen för energiproduktion. Regionen behöver även hamnkapacitet för containerhantering.

I en långsiktig lösning för regionens oljeförsörjning måste också beaktas att oljehantering i Bergs oljehamn kommer att upphöra år 2019.



Erik Långby  
Kommunstyrelsens ordförande

#### **Kommunstyrelsen**

**Postadress**  
Nacka kommun  
131 81 Nacka

**Besöksadress**  
Granityägen 15  
131 81 Nacka

**Telefon**  
Växel 08 718 8000  
Direkt 08 718 94 68  
Mobil 070 431 9468  
Fax 08 718 94 54

**E-post**  
Nacka.kommun@nacka.se  
**www.nacka.se**  
**Organisationsnummer**  
212000-0167
















































# NACKA ÖVERSIKTSPLAN 2002

Markanvändningskarta  
Antagen 2002-10-14

OBS! Markan visat endast relevant område

## Teckenförklaring

	Kommungräns		
	Antagen fördjupning av översiktsplanen för Sickla		
<b>Befintligt</b>		<b>Föreslaget</b>	
	Bef. huvudavloppsledning		Föreslagen avloppsledning
	Bef. huvudvattenledning		Föreslagen huvudvattenledning
	Bef. järnvägsstation		Föreslagen stn. för spårväg
	Handelscentra		Föreslaget handelscentra
	Bef. kraftledning		Föreslagen kraftledning
	Bef. fjärrvärme		
	Genomfartsväg		Genomfartsväg
	Huvudväg		Huvudväg
	Bef. järnväg		Spårväg
	Cykelväg		Cykelväg
	Planskild trafikplats		Planskild trafikplats
	IG, Gymnasieskola		IG, Gymnasieskola
	IS, Grundskola		IS, Grundskola
	BE, Enbostadshus		BE, Enbostadshus
	BF, Flerbostadshus		BF, Flerbostadshus
	BS, Fritidshus		
	CH, Handelsomr, centra, publika lokaler		CH, Handelsomr, centra, publika lokaler
	CK, Verksamheter, hög täthet		CK, Verksamheter, hög täthet
	CK, Verksamheter, låg täthet		CK, Verksamheter, låg täthet
	IÖ, Institution, övrig		IÖ, Institution, övrig
	E, Energianläggning		
	GA, Gårds-, park- och fritidsanläggning		
	GN, Natur		
	V, Insjöområde		
	W, Saltsjöområde		







**Nacka**  
**översiktsplan**  
**2002**



## Nacka översiktsplan 2002

Politisk huvudman för arbetet är Kommunstyrelsens arbetsutskott som består av följande personer:

Erik Langby (m)  
Catharina af Donner Ingman (m)  
Stefan Sätling (fp)  
Christina Ståldal (s)  
Lennart Ängeby (s)

Översiktsplanen antogs av Kommunfullmäktige  
2002-10-14.

Samrådsföreläget har utarbetats av Thomas Brundin och Annelie Macias, Miljö & Stadsbyggnad, i samråd med följande personer:

Kjell Ahlberg, Ekonomi  
Charlotte Eriksson, Folkhälso-  
Ulla Eriksson, Statistik/prognoser  
Roger Grönvall, Natur, fritid  
Birgitta Held-Paulic, Sjöar  
Per Höglund, Riskhantering  
Cortina Lange, Kultur  
Anders Lindh, Renhållning, VA  
Marianne Möller, Trafik  
Torsten Nilsson, Idrott  
Ann Philip, Sociala frågor  
Christer Rosensvöm, Miljö  
Jan Skoog, Väggar  
Lena Svensson, Skola, barnomsorg  
Gisela Tibblin, Kulturenhistoriska miljöer

Handlingen har bearbetats efter samrådet under ledning av Paul Ahlqvist, Miljö & Stadsbyggnad.

Översiktsplanen har utarbetats i tre dokument. Översiktsplanens program, som innehåller beskrivning av de olika planeringssektorerna, planeringsnormer, politiska mål samt utvecklingsalternativ.

Översiktsplanen, detta dokument som antogs av Kommunfullmäktige.

Översiktsplanens konsekvenser, som är en sammanställning av översiktsplanens effekter i några avseenden.

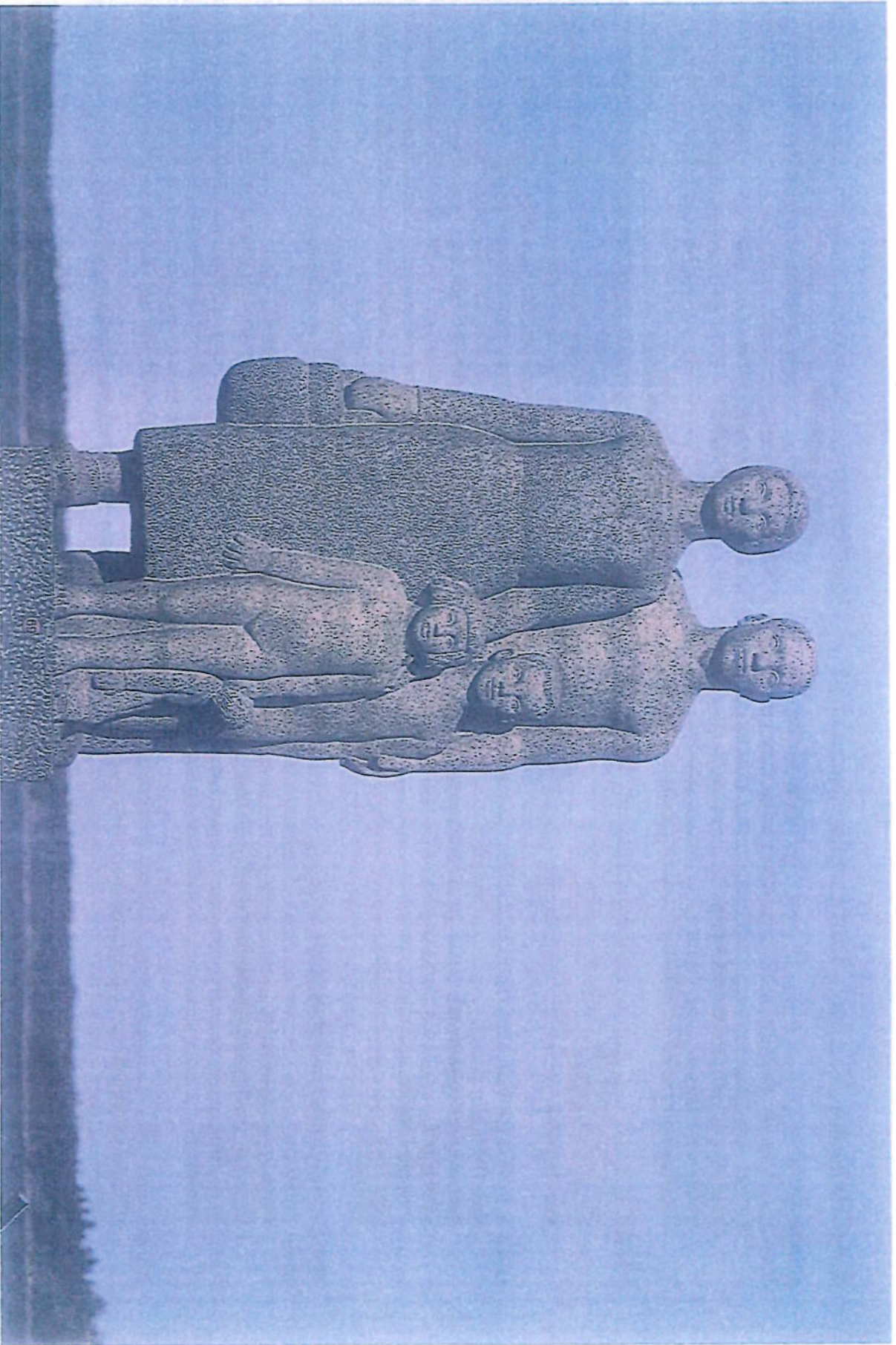
Produktion: Uppdragskontorets Informationsteam, Nacka kommun

Tryck: Sjuhäradshögskolans Tryckeri, april 2003

Foto: Bertil Nordahl

# Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>6</b>
<b>Introduktion</b> .....	<b>8</b>
Översiktsplanen allmänt .....	9
Syfte och användning .....	9
Översiktsplanens delar och deras behandling .....	9
Fördjupad översiktsplan .....	9
Översiktsplanens innehåll och inriktning .....	9
<b>Utvecklingsfrågor</b> .....	<b>10</b>
Landskap och bebyggelse .....	10
Bostäder och befolkning .....	10
Nacka i regionen .....	11
<b>Lagar och styrande mål</b> .....	<b>12</b>
Nackas vision .....	12
Kommunens övergripande mål .....	12
Sektorprogram .....	13
Nationella miljömål .....	13
Lagsiftning .....	13
Rikspolisstyrelsen .....	13
<b>Ämnesvisa rekommendationer</b> .....	<b>16</b>
<b>Kulturmiljövård</b> .....	<b>16</b>
Nackas insjöar och vattendrag .....	16
Naturvård, rekreation och ekologiskt särskilt känsliga områden .....	17
Natura 2000 .....	19
Vattenskydd .....	19
<b>Omgivningsmiljö</b> .....	<b>20</b>
Grönstruktur och natur .....	20
Stränder .....	20
Luft .....	21
Sjöar och dagvatten .....	22
Avloppslosgningar .....	23
Radon .....	24
Buller .....	24
Elanläggningar och elektromagnetiskt fält .....	24
<b>Samhällsmiljö</b> .....	<b>25</b>
Stadsbyggnadskvalité .....	25
Bebyggelse .....	26
Bostäder .....	26
Verksamheter, arbetsplatser .....	27
Skolor och förskolor .....	27
Rekreation .....	28
Service .....	28
Brottsförebyggande åtgärder .....	29
Skyddsrum .....	29
<b>Samhällsstruktur</b> .....	<b>30</b>
Trafik .....	30
Kollektivtrafik .....	31
Vägar .....	32
Färdigt gods .....	33
Övergripande gång- och cykelvägar .....	33
Farleder .....	34
Fjärrvärme .....	34
Naturgas .....	34
Kraftledning .....	35
Vatten- och avloppssystem .....	35
Renhållning .....	35
<b>Geografiska rekommendationer</b> .....	<b>37</b>
Friområden och vattenområden gemensamma för flera kommuner .....	37
Sicklaön .....	38
Boo .....	42
Fisksätra/Saltsjöbaden .....	48
Älta .....	50
<b>Bilaga: Länsstyrelsens Gränstingsstyrande</b> .....	<b>51</b>
<b>Kartbilagor: Markanvändning 2002</b> Rekommendationskarta Rikspolisstyrelsen, Natura 2000 & naturreservat	



Stenstatyn på Vår Gård. Mot framtiden (1950), Nils Sjögren.

# Sammanfattning

## Introduktion

Nackas utveckling och stadsbyggnadskvaliteter är starkt beroende av samspillet mellan det särpräglade landskapet och naturen samt byggandets med tiden skiftande förutsättningar beträffande stilepok och innehåll.

Bostadsbyggandet framöver kommer till en stor del att ske genom omvandling av de gamla industriområdena, genom permanenting av de gamla fritidshusområdena och genom punktför tätningar av befintliga områden. Befolkningen som år 2000 uppgick till ca 75 000 invånare kan inom 15-20 år ha stigit till ca 100 000 invånare.

Antalet arbetsplatser i kommunen som år 2000 var knappt 30 000 kan inom 15-20 år ha stigit till upp emot 50 000 arbetsplatser.

Det sammanhängande området i Nackas västra del utgör tillsammans med intilliggande områden i Stocholm ett utvecklingsområde av regional betydelse.

Möjligheterna till en gynnsam utveckling i Nacka är bl.a. i hög grad beroende på möjligheterna att förstärka de regionala förbindelserna för såväl kollektivtrafik och vägtrafik.

En balanserad utveckling av kommunen förutsätter utbyggnad av vägnätet och kollektivtrafikanordningar när bostäder, arbetsplatser och service växer till.

## Översiktsplanen

Enligt Plan- och bygglagen (PBL) ska varje kommun ha en aktuell översiktsplan. Den ska vara vägledande för beslut om användningen av mark- och vattenområden samt hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras.

I arbetet med översiktsplanen har tre publikationer sammanställts:

Översiktsplanens program

Översiktsplan (antagen)

Översiktsplanens konsekvenser

Översiktsplaneringen styrs bl.a. av lagstiftningen och av kommunala och nationella mål. De viktigaste lagarna utgörs av Plan- och bygglagen samt Miljöbalken. I Miljöbalken stadgas bl.a. om riksintressena som kommunerna har att beakta i planeringen.

På nationell nivå finns 15 miljömål och i Nacka finns 7 övergripande mål. I kommunen finns också mer kortsiktiga mål i form av Majoritetsprogram och Mål & Budget samt särskilda program inom olika sektorer.

I översiktsplanen finns rekommendationer beträffande planering och ärendeprovning.

De ämnesvisa rekommendationerna beskriver vilka åtgärder som föreslås i strukturer och system medan de geografiska rekommendationerna beskriver planeringsförutsättningarna inom olika områden.

## Ämnesvisa rekommendationer

### Omgivningsmiljö

Då det gäller omgivningsmiljön är, för Nackas del, de viktigaste frågorna luften och sjöarna.



Det huvudsakliga problemet för luften är de nuvarande drivmedlens klimatpåverkan. Med den tillväxt av bebyggelse som förutses kommer också trafiken att öka.

Trafikproblemen behöver åtgärdas inom alla fyra trafikområdena. Åtgärder som förbättrar miljön ska prioriteras.

Ett relativt stort antal permanent- och fritidshus är inre anslutna till kommunala avloppsanläggningar. Många av de enskilda avloppen är av dålig kvalitet vilket leder till övergödning av insjöar och hav. På flera håll har också problemen med grundvattnet ökat. Det kan uppstå vattenbrist och saltvatteninträngning genom för stora uttag och förorening av grundvattnet genom bristfälliga avlopp.

Det är viktigt att komma till rätta med vatten- och avloppsfrågorna med hänsyn till ett bevarande av den biologiska mångfalden i sjöar och hav. Möjligheter till ett val mellan anslutning till ett kommunalt system respektive enskilda ekologiska anläggningar eftersträvas, men de natur- och miljöförutsättningar som råder i Nacka begränsar ofta möjligheterna till anläggande av godtagbara enskilda lösningar.

## Samtällamål

Till de viktigaste utvecklingsfrågorna hör Nackas tillväxt, de behov som skapas för skolor och annan service samt kvalitetsfrågorna i stadsbyggandet.

Framförtliggande period kommer att innebära ett relativt stort tillskott av bostäder och arbetsplatser. Omvandlingen av de gamla industriområdena och permanentningen av de gamla fritidsbebyggelseområdena erbjuder markresurser för dessa ändamål. Utbyggnaden motsvarar också ett regionalt och kommunalt behov av bostäder samt ett ökat antal arbetsplatser inom Nacka.

Tillväxten ger ett ökat utbud av bostäder av olika typer, en jämnare åldersfördelning och tillkomsten av nya skolor och serviceverksamheter av olika slag. Tillkomsten av nya arbetsplatser skapar större möjligheter att kunna arbeta inom den egna kommunen. Det är viktigt att skapa förutsättningar för mångfald av verksamheter för såväl stora som små företag.

Stadsbyggandets och arkitekturens kvaliteter har betydelse för människors hälsa och välbefinnande. Det handlar om många faktorer som måste samverka för att man ska uppnå en god fysisk miljö, t.ex. anpassning till natur, landskap och kulturell tradition, användning av kulturn miljör och gemensamt bebyggelse samt en hög kvalitet i gestaltningen. Kommunens skiftande kulturn miljör ska tydliggöras och förstärkas genom en god anpassning av den nya bebyggelsen. De olika kommundelarna ska bebyggelsenässigt kunna utvecklas i olika riktningar beroende på sin historiska bakgrund och sina framtida förutsättningar.

## Samhällsstrukturen

Inom området samhällsstruktur kommer framkomlighet och tillgänglighet för trafiken att utgöra det viktigaste problemet att lösa.

Nackas största trafikproblem gäller trafiken in mot innerstaden och trafiken norrut över det s.k. Saltsjö-Mälarsnitret. Förutom de nu vanliga drivmedlens klimatpåverkan och negativa påverkan på hälsa och natur är det kapacitetsproblem som måste lösas inom och utanför kommunen. Med den tillväxt som förutses för Nacka-Värmdösektern kommer också resebehovet att öka.

Trafikproblemen måste åtgärdas inom alla fyra trafikområdena – kollektivtrafiken, biltrafiken, gång- och cykeltrafiken och färjetrafiken så att de bildar ett sammanhängande system med möjligheter till alternativa färdvägar.



# Introduktion

## Geografiska rekommendationer

### Sicklaön

De mest omfattande förändringarna av markanvändningen sker inom delen Sickla där en fördjupad översiktsplan redan antagits. Kvarnholmplanen är en resurs för bostäder och verksamheter.

Bebyggelsemöjligheter finns vidare främst kring Nacka Centrum i en framtida utveckling genom överbyggnad av Värmdöleden samt inom Bergs oljehamn när denna lokaliserats om. Bebyggelsemöjligheter finns på längre sikt utefter kommunikationsstråken med motorväg och bana utahför Nacka Centrum.

Sicklaön innehåller reservat för stora infrastrukturutbyggnader, t.ex. snabbspårväg/tunnelbana och vägreseptat för Österleden och en ny Skurubro samt om- och tillbyggnad av Värmdöleden inklusive Lugnets trafikplats och Henriksdals trafikplats. I samband med den växande bebyggelsen och de därmed behövliga trafikprojekten måste de ökande problemen med buller och luftföroreningar hanteras.

### Boo

De omfattande blandområdena, t.ex. Norra- och Södra Boo och Lilla Björknäs, VA-försörjs och permanentas. Större utbyggnadsresurser finns i Tollare bruk och Dalkarskäret om miljöfrågorna kan hanteras. Omvandlingen av dessa områden förutsätts genomföras med stöd av plandokumentet "Utvecklingsområden i Boo".

Om bussgaraget i framtiden kan flyttas erbjuds ett mycket centralt område för stadsutveckling i Björknäs.

Mark reserveras för nytt gymnasium och ny simhall i centrala Orminge.

Komposteringsanläggning för trädgårdsavfall föreslås lokaliseras till Tollareområdet.

För den framtida trafikförstärkningen reserveras mark för ny Skurubro, ny trafikplats på Värmdöleden och spårförbindelse (snabbspårväg/tunnelbana) mellan Nacka Centrum och Orminge Centrum.

### Fisksätra/Saltsjöbaden

Blandområdet Älgö regleras med ny detaljplan som ger möjlighet till permanent boende. Hotellviksområdet rymmer utbyggnadsresurser för bostäder och verksamheter.

Mark reserveras för ny Solsideväg som avlastning av Byvägen samt gång- och cykelförbindelse till Boo över Knapens häll.

Återvinningscentral är lokaliserad till Östervik. Saltsjöbanan konverteras till snabbspårväg. Läget för ändstationen i Saltsjöbaden utreds för närvarande.

### Älta

En stor utbyggnadsresurs för bostäder och verksamheter finns mellan Hedvigslund och Tyresöleden. Främst inom Ältdalen kan också inrymmas t.ex. gymnasium, servicefunktioner och ridanläggning.

Inom centrala Älta, norr om Stensö utvecklas ett område för publika lokaler som ishall och aktivitetshus.

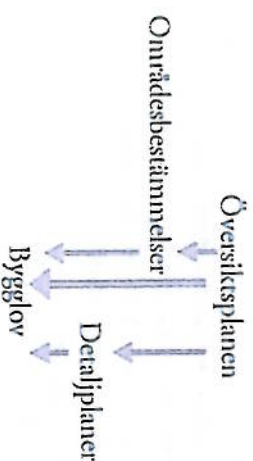


## Översiktsplanerna allmänt

### Syfte och användning

Enligt Plan- och bygglagen (PBL) ska varje kommun ha en aktuell översiktsplan. Den ska vara vägledande för beslut om användningen av mark- och vattenområden samt hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras. Kommunfullmäktige ska under varje mandatperiod ta ställning till översiktsplanens aktualitet.

Översiktsplanen utgör en informationskälla för kommuninvånarna och andra om kommunens avsikter bl.a. beträffande den tänkta bebyggelseutvecklingen och ett samordningsverktyg med olika parter inom och utanför kommunen. Översiktsplanen innehåller rekommendationer för efterföljande planering och ärendepretering men har inte några direkta rättsliga effekter.



### Översiktsplanens delar och deras behandling

I arbetet med översiktsplanen har tre publikationer sammanställts:

Översiktsplanens program

Översiktsplan (anlagen)

Översiktsplanens konsekvenser

*Översiktsplanens program* innehåller beskrivningar av nuläget inom olika planeringssektorer, planeringsnormer, politiska mål och utvecklingstendenser.

*Översiktsplanen* som utgörs av denna skrift avvisar lösningar på olika planeringsfågor samt innehåller rekommendationer för planeringen.

*Översiktsplanens konsekvenser* är en sammanställning av översiktsplanens bedömda effekter i några avscenden, t.ex. befolknings- och trafikutveckling, miljö och ekonomi.

Översiktsplanen har antagits 2002-10-14 av Kommunfullmäktige medan Program och Konsekvenser utgör ett underlag vid beslut om planen.

### Översiktsplanens innehåll och inriktning

Översiktsplanen består av beskrivning samt de tre kartorna Markanvändning 2002, Rekommendationskarta samt Riksintressen, Natura 2000 & naturreservat. Översiktsplanen innehåller rekommendationer för planeringen såväl ämnesvis som kopplade till delområden (geografiska rekommendationer). Rekommendationerna tar upp frågor som berör miljömässiga, sociala och ekonomiska förhållanden i de avscenden de bedöms påverkas av och styrs med den fysiska planeringen.

Översiktsplanen överblickar en tidsperiod fram till ca. år 2020.

### Fördjupad översiktsplan

En s.k. fördjupad översiktsplan har antagits 98/99 och gäller för områden Sickla och avses också gälla efter antagande av denna reviderade översiktsplan. Området har markerats på översiktsplanekartorna.



## Utvecklingsfrågor

Nackas utveckling och stadsbyggnadskvaliteter är starkt beroende av samspillet mellan det särpräglade landskapet och naturen samt byggandets, med tiden skiftande, förutsättningar beträffande stilepok och innehåll.

## Landskap och bebyggelse

I geologiskt hänseende utgörs Nacka av en urbergsplatå. Nacka är till stor del präglad av det varierade naturlandskapet med bergen, sprickdalarna, skogen och vattnet som grundläggande beståndsdelar. Gränserna mellan de olika elementen i landskapsbilden är tydliga, t.ex. mellan land och vatten ofta med stupande klippor.

Den tidiga bebyggelsen och kulturlandskapet är anpassat till naturförutsättningarna. I vissa bebyggelseområden från senare delen av 1900-talet är naturlandskapet förändrat och underordnat bebyggelsen. Inom den nordvästra delen av Nacka är bebyggelseområdena ofta koncentrerade och isolerade på höjdplatåer, med vertikalt markerade byggnader som dominerar landskapet. Bebyggelsen i östra och södra delen av Nacka är mera dold och omsluten av skog. Omkring två större dalformatio- ner i Erstaviksområdet finns gamla betes- och jordbruksmarker som bildar gläntor och större öppningar i landskapet.

## Bostäder och befolkning

Den senaste inlandsisen drog sig tillbaka ca. 8 000 f.Kr. I det landskap som snabbt höjde sig kan man från yngre stenåldern, 3 000 – 1 500 f.Kr., hitta de äldsta spåren av människor i Nacka. Fornlämningar finns relativt rikligt från bronsåldern. Med ledning av fynd från järnåldern, 500 f.Kr. – 1 100 e.Kr., kan man bedöma att antalet invånare vid periodens senare del kan ha utgjort ca. 100 – 120 invånare.

Från medeltiden och fram till senare delen av 1800-talet var Nacka relativt gles bebyggd med bostäder, i huvudsak torp, gårdar och säterier.

Med ångbåstrafikens framväxt från mitten av 1800-talet började sommarvillor uppföras utefter Nackas svårtillgängliga kuster. Nackas äldsta industribebyggelse kom till vid Nacka ström på 1550-talet. Vid Danviken och norra kusten tillkom under hand kvarnar och andra industrier. Den västra delen av Nacka har under tidernas lopp, förutom genom nyetableringar, också fått ta emot verksamheter från Stockholm särskilt under den industriella expansionen vid 1800-talets slut. Mot slutet av 1980-talet kom de omfattande industrinläggningarna och slutet på en månghundraårig epok.

Under 1990-talet har åter en tillväxt av arbetsplatser skett bl.a. inom den expansiva teleteknikbranschen.

Antalet arbetsplatser i kommunen som år 2000 var knappt 30 000 kan inom 15 – 20 år ha stigit



till upp emot 50 000 arbetsplatser. Saltsjöbanan som var färdig 1893 var förutsättningen för tillkomsten av Saltsjöbaden samt flera mindre villasamhällen utefter banan. Med bussstråkens framväxt på 1920-talet kom bl.a. Ormingelandet och Äla att byggas med fritidshus och permanenthus.

Med efterkrigstidens ökade byggande tillkom många flerfamiljshusområden som under 1960- och 1970-talet åtföljdes av de stora utbyggnadsområdena.

Byggandet framöver kommer till en stor del att ske genom omvandling av de gamla industriområdena, genom permanentning av de gamla fritidshusområdena och genom förtätningar av befintliga områden. Befolkningen som år 2000 uppgick till ca. 75 000 invånare kan inom 15–20 år ha stigit till ca. 100 000 invånare.

## Nacka i regionen

Nacka har historiskt haft en nära relation till staden i väster och skärgården i öster.

I Kungshamn hade ledungsflottan sin mötesplats under medeltiden för att snabbt kunna ta sig ut mot hotande invasioner. Genom stråket Baggensstråket–Järstasjön–Sicklasjön gick vintervägen från skärgården in till vinterrullen på Södermalm och i norr går segelleden från skärgården till innerstaden.

Då Gustav Vasa år 1551 lät flytta Stockholms hospital på Helgeandsholmen ut till Danvikens in-



Nacka är bl.a. i hög grad beroende av möjligheterna att förstärka de regionala förbindelserna för såväl kollektivtrafik och vägtrafik.

ledes en månghundraårig process med utflyttning av verksamheter till främst Nackas västra delar. Det har rört sig om skrymmande eller störande verksamheter som inte fått plats i den centrala staden. Tillgången på djuphamn var betydelsefull för flera företag, t.ex. kvarnverksamheten.

Genom industrinredläggelsen och stadens expansion utgör nu de tidigare halvcentrala områdena attraktiva etableringsområden för kontors- och handelsverksamhet bl.a. på grund av city-områdets höga hyror. I det nya Europa konkurrerar regioner snarare än stater. Det sammanhängande området i Nackas västra del utgör, tillsammans med intilliggande områden i Stockholm, ett utvecklingsområde av regional betydelse.

Under många decennier har Nacka producerat en ganska jämn, förhållandevis hög, nivå av bostadsbyggande. Kvarvarande mera centralt belägna friområden är i den växande kommunen allt mer värdefulla och svårare att använda för t.ex. bostäder. Friområdena "Nackareservatet"/Erstavik och Skarpnävs/Velamsund är av stort regionalt intresse för friluftslivet.

Genom att mark har frigjorts i de äldre industriområdena och de gamla fritidsbebyggelsesområdena successivt permanentas finns i Nacka en relativt stor byggnadspotential, vilket gör att kommunen kan spela en viktig roll för den regionala bostadsförsörjningen.

Möjligheterna till en gynnsam utveckling i

## Lagar och styrande mål

### Nackas vision

Kommunens visionsarbete innehåller ledorden Öppenhet och Mångfald.

### Kommunens övergripande mål

Kommunens övergripande mål (nya mål gäller fr.o.m. 2003-01-01) utgör också en utgångspunkt för planeringen:

- ◆ God kommunal service.
- ◆ Effektivt resursutnyttjande.
- ◆ Starkt medborgarinflytande.
- ◆ Stor valfrihet.
- ◆ Lägsta möjliga skatt.
- ◆ Kommunal ekonomi i balans.
- ◆ God livsmiljö och långsiktigt hållbar utveckling.
- ◆ Trygg och säker kommun.

På kort sikt finns också kommunala mål uppställda i bl.a. Majoritetsprogram och Mål & Budget.



## Sektorprogram

Sektorprogram kan ha betydelse för den fysiska miljös innehåll och utformning. Ett sådant är "Kulturpolitisk programförklaring för Nacka kommun" som bl.a. innehåller följande:

- ◆ En kreativ och god inre och yttre livsmiljö.
- ◆ Kulturarven.
- ◆ Samhällsplaneringen ska präglas av en helhetsyn där de kulturella resurserna och de estetiska aspekterna beaktas.
- ◆ Öppna arenor för dialog, debatt och kunskapsutbyte skapas såväl centralt som lokalt i kommunen.

## Nationella miljömål

På nationell nivå finns ett antal mål formulerade, bl.a. de av riksdagen uppställda 15 miljömålen.

- ◆ Frisk luft.
- ◆ Grundvattnen av god kvalitet.
- ◆ Levande sjöar och vattendrag.
- ◆ Myllrande våtmarker.
- ◆ Hav i balans samt levande kust och skärgård.
- ◆ Ingen övergödning.
- ◆ Bara naturlig försurning.
- ◆ Levande skogar.
- ◆ Ett rikt odlingslandskap.

- ◆ Storslagen fjällmiljö (ej tillämpligt i Stockholms län).
- ◆ God bygghed miljö.
- ◆ Giftfri miljö.
- ◆ Säker strålmiljö.
- ◆ Skyddande ozonskikt.
- ◆ Begränsad klimatpåverkan.

## Lagsättning

De viktigaste lagarna som styr den översiktliga planeringen är Plan- och bygglagen och Miljöbalken.

## Riksinressen

I miljöbalken stadgas bl.a. om riksinresserna. Riksinressen är områden av allmänt intresse som har betydelse även utanför kommunen och där staten har ett inflyrande över besluten. De riksinressen som Nacka ska ta hänsyn till redovisas nedan.

Riksinressen enligt 4 kap Miljöbalken (MB) är fastlagda av riksdagen och kan inte vägas mot riksinressen enligt 3 kap samma lag. Riksinressen enligt 4 kap MB har därmed ett starkare ställning än övriga riksinressen.

Riksinressen redovisas på särskild karta i bakre pärmen.



Riksinressen/Område	Värde	Åtgärd
<p>Nationalstadsparken (4 kap MB) (Nacka gränsar till denna)</p> <p>- Sicklaöns norra kust.</p> <p>Riksinträsse för kulturmiljö- vården (3 kap MB)</p> <p>- Norra kusten.</p>	<p>Färled utmed inloppet till Stockholm, via Vaxholm, som speglar slätgårdens betydelse för huvudstadens sjöfart, livsmedelsförsörjning, rekreativ, levnadsbetingelserna för innerstadsgrändens befolkning alltså medeltiden samt Stockholms utbyggnad mot öster. Här kan levnadsförhållanden för olika sociala skikt utläsas, liksom utvecklingen inom transportteknik och arkitektur.</p> <p>De i huvudsak obebyggda bergssluttningarna och den otillgängliga karaktären på färledens södra sida i kontrast till de mer låglänta landskapspartierna på färledens norra sida.</p> <p>Villasamhälle grundat 1904 som speglar det tidiga 1900-talets arkitekturideal i planering och utformning.</p> <p>Stora, lummiga tomter med individuellt utformade villor huvudsakligen från perioden 1900 till 1940-talet.</p> <p>Tidlig industriell miljö baserad på vattenkraften i Nacka ström, vilken speglar förutsättningarna för den äldsta industriella verksamheten i Stockholms-trakten.</p> <p>Nackas kapell från 1600-talet med kyrkogård och klockstapel.</p> <p>Herrgårdsmiljö i öppen, odlad dalgång vid en Östersjövik, med Erstaviks kapell, den franska parken, lusthus, båthus och bygga samt ekonomibyggnader, arbetarbostäder och torp, framförallt från 1800-talet. Prästboställe och klockarbostad samt Erstaviks skola. Det av godsdriften präglade öppna odlingslandskapet och vägnät som i huvudsak sammanfaller med 1700-talets landskap.</p> <p>Badort även kvart och segelsportort, anlades 1891 efter internationella förebilder. Planering och arkitektur som visar idealen vid tiden kring sekelskiftet 1900.</p> <p>Dominerande offentliga byggnader, bl.a. Grand Hotel och badortens olika byggnader.</p> <p>I området ingår även Stockholms observatorium och Uppenbarelsekyrkan.</p>	<p>Riksintrasset har för närvarande varierande skydd längs kusten. För vissa delar, Nyckelvik, Skarpnäs och Velamsund, finns skydd i form av naturreservat. För vissa delar finns aktuella detalplaner.</p> <p>För övriga delar, som idag inte har något skydd eller där en förändring av markanvändningen planeras, ska riksintrasset skyddas i kommande detalplaner.</p> <p>Området är skyddat med områdesbestämmelser.</p> <p>Förslag att upprätta kulturresevat enligt miljöbalken 7 kap 9 §.</p> <p>Förslag att upprätta kulturresevat/naturresevat enligt miljöbalken 7 kap 9 §.</p> <p>Riksintrasset har för närvarande inget skydd i gällande detalplaner. Riksintrasset ska skyddas i kommande detalplanändringar.</p>
<p>- Storängen.</p> <p>- Nacka Ström.</p> <p>- Erstavik.</p> <p>- Centrala Saltsjöbaden.</p>		

Riksintrussen/Område	Värde	Åtgärd
<p>Riksintrussen kustområdet och stiergården (4 kap. 1413)</p> <p>- Hela Nackas kust och skärgård. Avgränsningen på fastlandet har i övervakningsplanen normalt bestämts till 300 m.</p>	<p>Växleviken mellan land och vatten samt det omväxlande kulturlandskapet gör skärgården unikt. Av värde för turismen och friluftslivet. Intruserna ska inte utgöra hinder för utvecklingen av befintliga åttor eller det lokala näringslivet.</p>	<p>Kustområden som inte ingår i någon detaljplan har ett utökat strandskydd på 300 m vilket säkerställer friluftslivets intressen.</p> <p>Riksintrussen har för närvarande varierande skydd längs kusten. För vissa delar, Nyckelvikens, Skarpsås, Velansund och Skogås, finns skydd i form av naturreservat.</p> <p>För vissa delar finns aktuella detaljplaner.</p> <p>För övriga delar, som idag inte har något skydd, ska riksintrussen tillgodoseas i kommande detaljplaner.</p>
<p>Ellerintrussen för fritidsliv (3 kap. 1413)</p> <p>- Erstaviksområdet och det s.k. Nackareservatet.</p>	<p>Bildar ett stort sammanhängande, i huvudsak obebodda, område med omväxlande natur. I området finns en fritidsanläggning samt flera andra sportanläggningar. Området är välbesökt, främst som närsrövsområde, även som exkursions- och utflyktsområde för hela Storstockholmsregionen.</p>	<p>Riksintrussen föreslås säkerställas genom införande av naturreservat.</p>
<p>Naturva 2000-områden (4 kap. 1413)</p> <p>- Söderbynsjön - Dammtorpsjön</p> <p>- Ekoberget</p> <p>- Velansund</p>	<p>Naturliga cunroå sjöar med mare- eller dybladsväxter</p> <p>Natur av typen klippvegetation på siltekariga bergslutningar.</p> <p>Natur av typen borealnomot, äldre ädellövskogar av fennoskandisk typ med rik epifytflora.</p>	<p>All verksamhet som kan påverka bevarandestatusen för naturvårdens i objektet är fr.o.m. 1/7 2001 tillståndspliktig</p> <p>All verksamhet som kan påverka bevarandestatusen för naturvårdens i objektet är fr.o.m. 1/7 2001 tillståndspliktig</p> <p>All verksamhet som kan påverka bevarandestatusen för naturvårdens i objektet är fr.o.m. 1/7 2001 tillståndspliktig.</p>
<p>Riksintrussen vägar (3 kap. 1413)</p> <p>- Södra Länken.</p> <p>- Sammanbindning av Södra och Norra Länken (Österleden).</p>	<p>Av betydelse för regionaltrafik och förbinder kommunikationsanläggningar av nationellt eller regionalt intresse.</p> <p>Av betydelse för regionaltrafik och förbinder Södra Länken med den föreslagna Norra Länken.</p>	<p>Riksintrussen är säkerställt i aktuella detaljplaner.</p> <p>Riksintrussen är delvis säkerställt i aktuella detaljplaner och ska säkerställas i kommande detaljplaner.</p>
<p>Riksintrussen farleder (3 kap. 1413)</p> <p>- Lilla Värtan och Höggarnsfärden.</p> <p>- Baggensfärden.</p>	<p>Inseglsled till Stockholm.</p> <p>Farled för trafik mot södra skärgården.</p>	<p>Inga åtgärder för vidtas som väsentligt försvårar användningen av farleden.</p> <p>Inga åtgärder för vidtas som väsentligt försvårar användningen av farleden.</p>
<p>Riksintrussen för totalförsvaret (3 kap. 1413)</p>	<p>Ett mindre område in till Baggensfärden.</p>	<p>Samråd sker med Länsstyrelsen i arbetet med fördjupade övervakningsplaner och detaljplaner.</p>

# Ämnesvisa rekommendationer

## Kulturmiljövård

Nacka förknippas ofast med de vackra och utsirade sommarvillorna som likt ett pärlband följer kustlinjen. Men Nacka rymmer många andra kulturhistoriskt värdefulla områden och byggnader.

Inom Nacka kommun finns fem områden som klassats som riksintressen för kulturminnesvården (se Riksintressen).

I det 1987 antagna kulturminnesvårdsprogrammet "Nacka kommun; kulturhistoriska miljöer" redovisas de områden och byggnader kommunen beslutat värna. Syftet med programmet är att det ska vara ett underlag för den fysiska planeringen, till hjälp vid bedömning av byggnadslovsärenden samt en information till allmänheten om de rika kulturvården som finns i kommunen.

Uppfattningen om kulturhistoriska värden förändras dock ständigt och sedan kulturminnesvårdsprogrammet gjordes har kulturmiljövårdens intressen flyttats fram i tiden. Hit hör efterkrigstidens bebyggelseområden från 1940–50-talen, vilka idag är högt värderade i flera avseenden – god gestaltning – genuint hantverk – och en omsorg om närmiljön. Exempel på denna bebyggelse är Talliden, Västra Finntorp och Siekla Strand. Också 60-talets bostadsområden uppvisar prov på god arkitektur – hit hör exempelvis Alphyddan. Under de senaste åren har även miljonprogrammets områden börjat att omvärderas. I Nacka är det

"tågshuset" i Orminge, vilka idag åtnjuter ett högt kultur- och arkitekturhistoriskt anseende.

Till de bebyggelsemiljöer som idag anses ha betydande kulturvärden hör de gamla, nu nedlagda industriområdena och då framför allt de industrier som ligger utmed farleden och Stockholms inlopp. Denna del av Nacka ingår också i ett större område som är av riksintresse för kulturminnesvården. Kommunfullmäktige antog 1999 "Kvalitetsprogram för Nackas norra kust" där syftet varit att formulera riktlinjer för bevarande och utveckling av området inför detaljplanläggning.

Flera av de områden som i kulturminnesvårdsprogrammet klassats som kulturhistoriskt värdefulla omfattas av äldre planer med generösa byggrätter, vilket kan leda till icke önskvärda förändringar ur kulturmiljösynpunkt.

Den äldre bebyggelsen är värdefull på många sätt och ska därför ses som en resurs och inte som ett hinder i planeringen. Den berättar om en plats historia, om tidigare arkitektur- och stadsplanideal. Den är också betydelsefull för att åstadkomma en varierad och trivsamt miljö, där de olika årsringarna är avläsbara.

**Nackas insjöar och vattendrag**  
Nacka har ca. 40 insjöar. Dessa är viktiga inslag i vår naturmiljö och bidrar till präglningen av Nacka som "grön kommun". Många av sjöarna är belägna inom närområden till bebyggelsen och har ett stort rekreativvärde för sommar- och vinteraktiviteter. Runt många av sjöarna har de boende slagit sig samman i "sjögrupper" där man gemensamt inom "sin" sjös tillränningsområde aktivt, tillsammans med kommunen, arbetar med att förbättra sjöns vattenkvalitet och förutsättningar. Målsättningen för många sjögrupper är att sjön ska ha bra vatten med bra badmöjligheter. För att sjöarna ska vara lämpliga för bad, är det önskvärt med bl.a. en bra vattenkvalitet, lämpliga djupförhållanden, bra siktdjup samt en inte alltför utbredd vattenvegetation. Många gånger kan sjöns rekreativa värde stå i konflikt med att sjön även används för andra ändamål som t.ex. mottagare av dagvatten eller andra utsläpp som påverkar sjöns vattenkvalitet i negativ riktning. Förutom att sjöarna har ett stort rekreativvärde kan även andra faktorer utgöra betydelsefulla utgångspunkter för planeringen.

## Naturvård, rekreation och ekologiskt särskilt känsliga områden

Nackas natur är vacker och omväxlande med många och varierade naturtyper samt ett stort inslag av vatten.

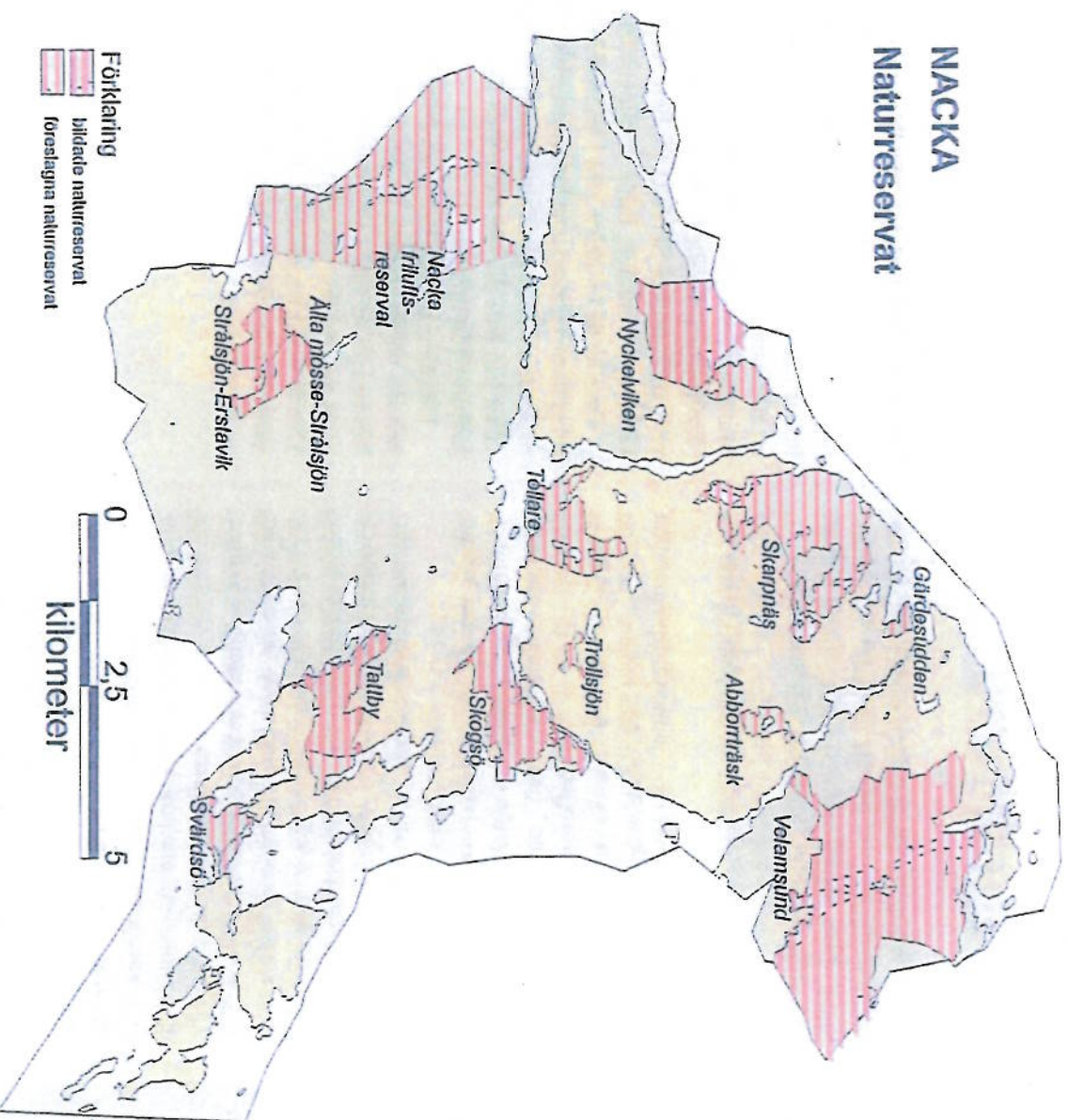
Inom Nacka kommun finns tre områden som av Naturvärdsverket klassats som riksintressanta. Det är dels två områden för friluftsliv, dels hela kust- och skärgårdsområdet (se Riksintressen).

Områden av särskilt intresse för naturvården, har redovisats av Länsstyrelsen i länets Naturvårdsprogram. Kommunfullmäktige i Nacka har i ett principbeslut, bestämt att pröva inrättande av naturreservat på i huvudsak kommunägd mark inom 10 namngivna områden. I februari 2002 hade 5 av dessa områden samt två av länsstyrelsen inrättade reservat vunnit laga kraft.

Nacka och Stockholm har kommit överens om att det s.k. Nacka friluftreservat ska inrättas som naturreservat (se karta).

I södra Boo, norr Kanapens häll, diskuteras inrättande av ytterligare ett naturreservat.

Regelbunden fysisk aktivitet ökar välbefinnandet och i kommunen finns många möjligheter till motion. Gång/promenader är den mest naturliga motionsform som finns och därför är utbyggnaden av gång-, cykel- och vandringsleder av stor betydelse. Bostadsnära anläggningar för lek, motion och rekreation ska säkerställas liksom områden för det rötliga friluftslivet. Till stor del sammanfaller





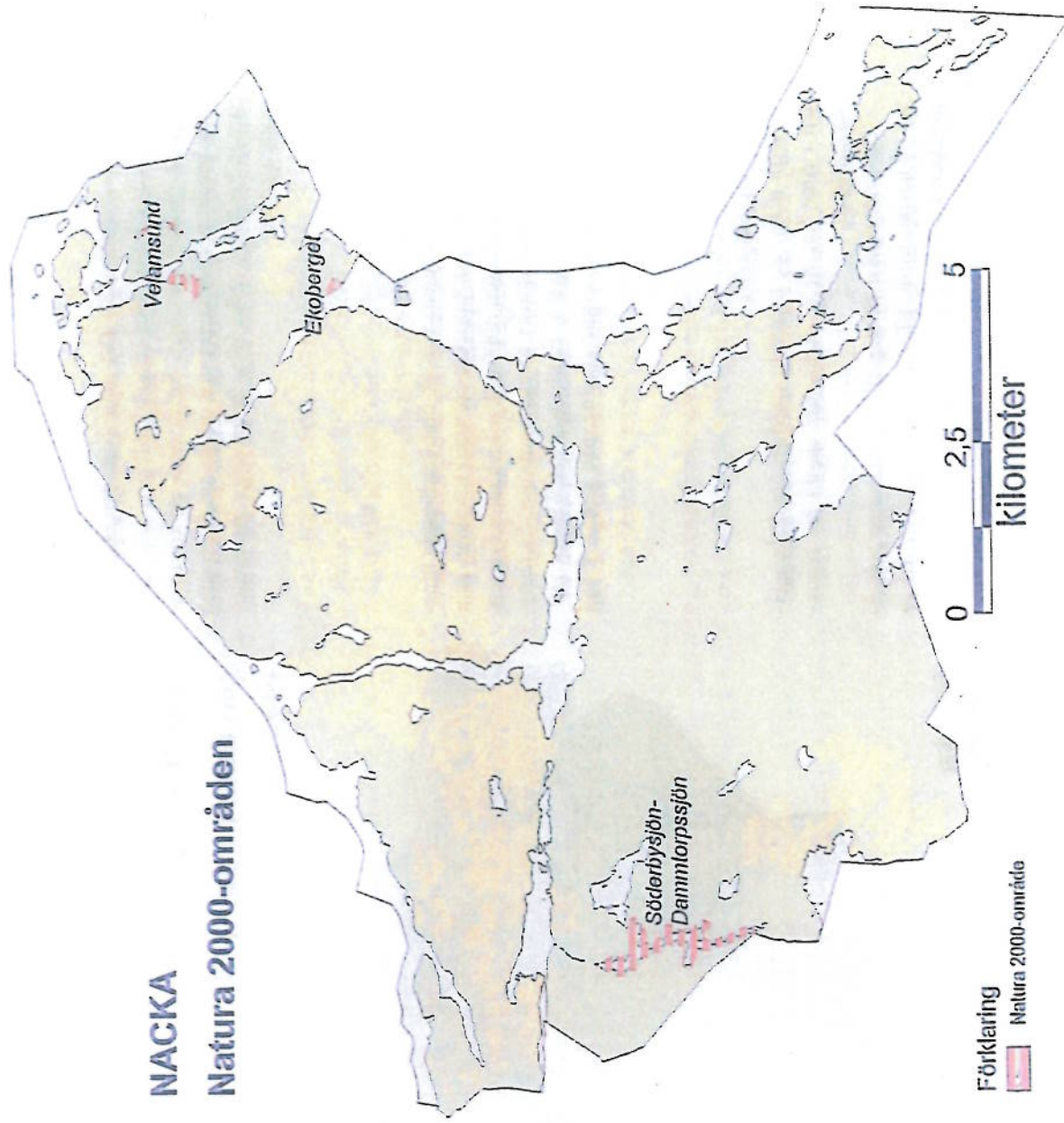
de ovannämnda naturvärdsintressena med intresset för rörligt friluftsliv och en samordning kan ske. Ekologiskt särskilt känsliga områden är de områden där även små ingrepp eller förändringar i förutsättningarna kan rubba den ekologiska balansen. Detta innebär att det naturliga jämviktsläget förändras och att vissa växt- och djurarter kan försvinna.

För Nackas del är det i nuläget fråga om följande områden:

- ◆ Begränsad klimatpåverkan.
- ◆ Områden med hotade växt- och djurarter t.ex. nyckelbiotoper.
- ◆ "Sjöar i riskzon" (inklusive avrinningsområden). Lundsjön-Dammsjön, Långsjön, Glasbrukssjön - Övre Glasbrukssjön, Rudträsk, Näckeljuvet, Töllare Träsk, och Ulvsjön.
- ◆ "Opåverkade sjöar" (inklusive avrinningsområden). Abborrträsk, Krokträskan, Skinnmossen, Trehörningen, Virtjärn, Rinnande vatten (äret om).
- ◆ Nacka ström, vattendraget Sandasjön-Erstaviken, vattendraget Sägsjön-Näckeljuvet-Lövbergaviken.
- ◆ Våtmarker och andra hydrologiskt känsliga biotoper (inklusive sumpskogar).
- ◆ Ängs- och hagmarker.
- ◆ Ädelövskogar.
- ◆ Biologiska kärnområden och spridningskorridorerna Velamsund och Erstavik.

## NACKA

### Natura 2000-områden



Utöver ovanstående, kan man även betrakta området med inget eller tunna jordlager, som ekologiskt särskilt känsliga. Stora dela av kommunen består av hållmarker och andra områden med tunna jordlager, vilka bl.a. är känsliga för försurande nedfall.

### Natura 2000

Europeiska Unionens Art- & Habitatdirektiv innebär att regeringen upppekat ett antal områden som skyddsvärda (Natura 2000 enligt Habitatdirektivet).

Tre områden finns i Nacka kommun; Söderby-sjön-Dammtorpsjön, Ekoberget och Velamsund. Dessa områden utgör riksintresse enligt 4 kap Miljöbalken.

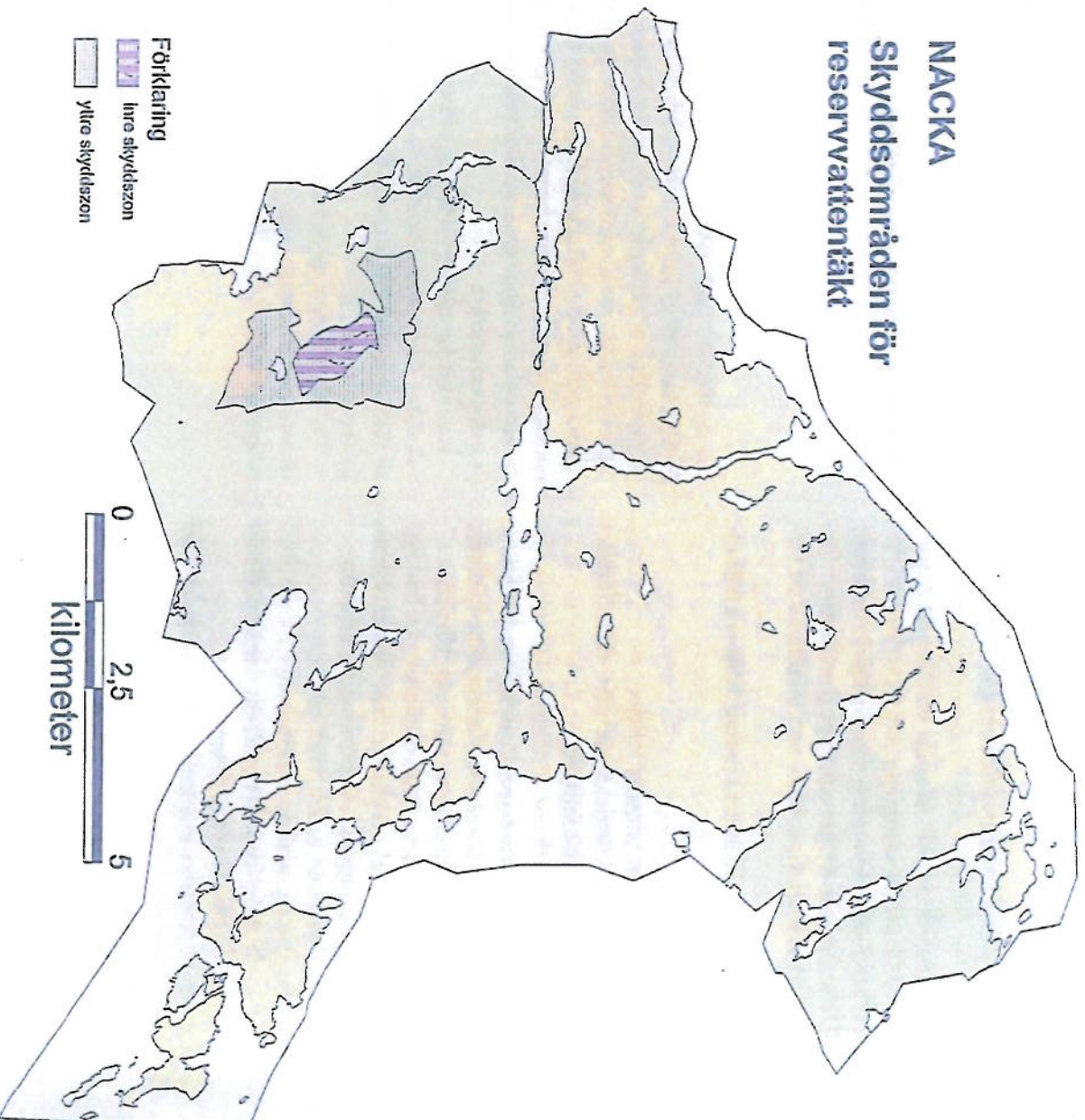
### Vattenskydd

I västra delen av Erstavik, nordöst om bebyggelsen i Älva, har fråga väckts om skydd för reservvattentäkt.

Ätt preliminärt förslag till skyddszoner redovisas på kartan in till. Kärnområdet utgörs av del av grusåsen i nordsydlig riktning.

## NACKA

### Skyddsområden för reservvattentäkt



## Omgivningsmiljö

Med omgivningsmiljö avses de traditionella miljöfrågorna som luft, vatten och natur.

Då det gäller omgivningsmiljön gäller för Nackas del de viktigaste frågorna luften och vattnet.

Det huvudsakliga problemet för luften är de nu vanliga drivmedlens klimatpåverkan. Med den tillväxt som förutses kommer också trafiken att öka.

Nuvarande och förväntade trafikproblem bör åtgärdas såväl för kollektivtrafiken som gång- och cykeltrafiken, färjetrafiken och biltrafiken - så att de bildar ett sammanhängande system med möjligheter till alternativa färd sätt. Åtgärder som förbättrar miljön ska prioriteras

Ett relativt stort antal permanent- och fritidshus är inte anslutna till kommunala avloppsreningsverk. Många av de enskilda avloppen är av dålig kvalitet vilket leder till övergödning av insjöar och hav. På flera håll har också problemen med grundvattnet ökat. Det kan uppstå vattenbrist och saltvatteninträngning genom för stora uttag och förorening av grundvattnet genom bristfälliga avlopp.

Det är viktigt att komma till rätta med vatten- och avloppsfrågorna med hänsyn till ett bevarande av den biologiska mångfalden i sjöar och hav. Möj-

lighet till ett val mellan anslutning till ett kommunalt system respektive enskilda ekologiska anläggningar eftersträvas, men de natur- och miljöförutsättningar som råder i Nacka begränsar ofta möjligheterna till anläggande av godtagbara enskilda lösningar.

## Grönstruktur och natur

Nackas karaktär av grön kommun bibehålls. Med grön struktur avses skydd av de gröna inslagen på olika nivåer, de stora sammanhängande grönområdena och sammanbindande korridorer, mindre rekreationsområden inom bebyggelsen, gröna gårdar samt planteringar i det offentliga rummet i form av gator och parker.

Inom bebyggelsesområdena ska sådana hustyper och sådan täthet samt placering på tomterna väljas att värdefulla naturpartier kan säkerställas och planteringar skapas.

Vid planeringen av områden med framför allt flerbostadshus ska behoven och lokaliseringen av odlingsområden behandlas.

## Stränder

Strandskyddsbestämmelserna finns i 7 kap 13-18 §§ Miljöbalken.

Inom Nacka är strandskyddet i huvudsak utlagt efter följande princip:

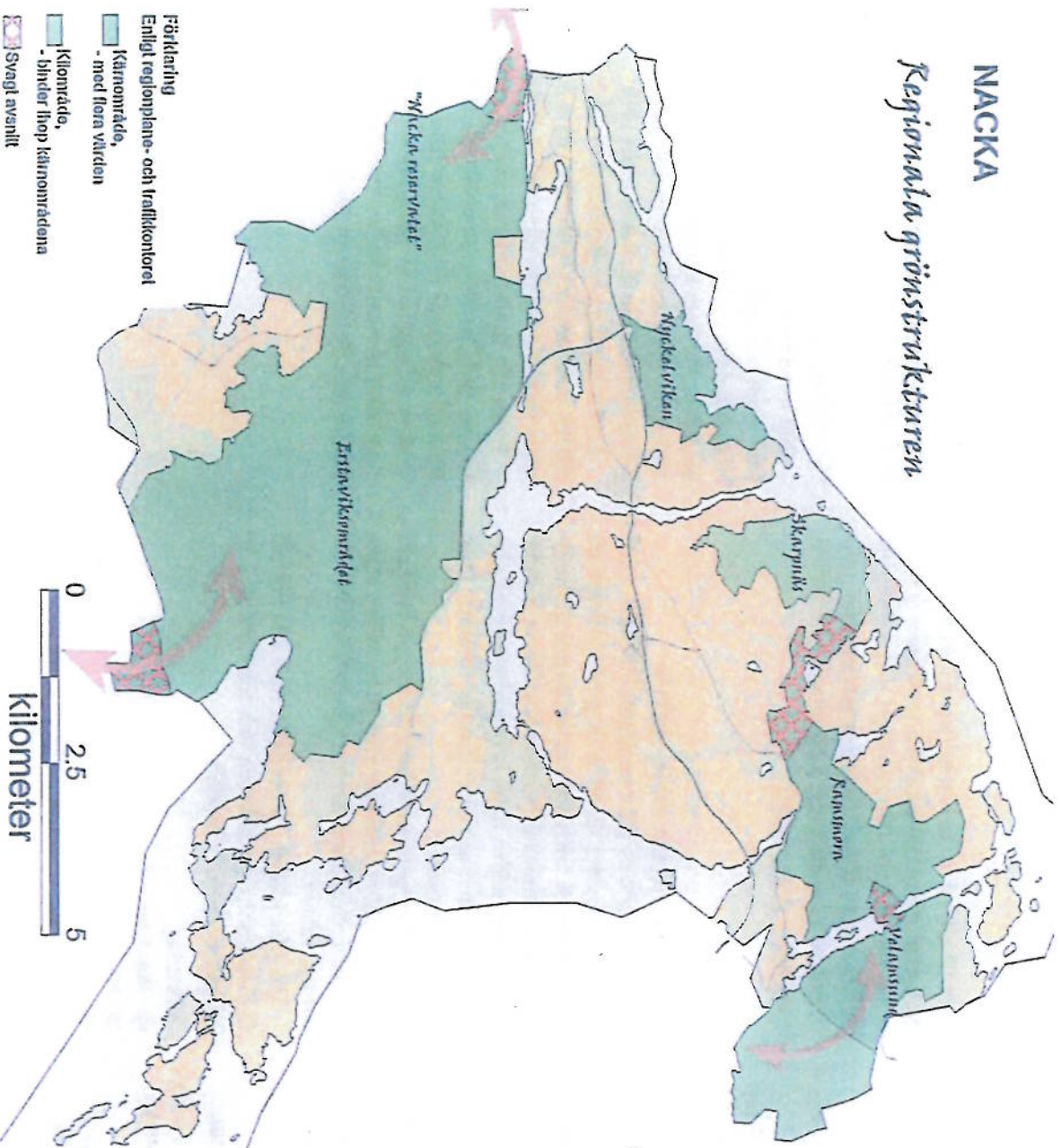
300 m på land inom naturområden, 100 m på land inom bebyggda områden utan detaljplan och strandskyddet på land upphävt inom planlagda områden. För vattenområdena gäller strandskydd 100 m för alla strandkategorier. För vissa detaljplanområden kan särskilda regler gälla.

En utvägning av strandskyddet till 300 m förslås för naturområdet Ryssbacken på Svindersvikens södra sida som för närvarande har 100 m.

Inom alla strandområden som ej utgörs av befintliga enskilda villatomter ska allmänhetens tillgång till stränderna tillförsäkras och underlättas bl a genom utbyggnad av gång- och cykelstråk och uppehållsplatser där behov finns och där det inte strider mot de biologiska värdena.

## NACKA

### Regionala gröNSTRIKTUREN



### Luft

Gränsvärdet för kvävedioxid, svaveldioxid och bly, som ska uppnås till år 2006, redovisas i miljökvalitetsnormen.

Tillförseln av koldioxid, kvävedioxid och andra skadliga ämnen ska minskas med stöd av fysisk planering genom minskade utsläpp från trafiken och uppvärmningen. Detta sker genom en markanvändningsplanering och trafikplanering som gynnar kollektivtrafik, ett väl utbyggt gång- och cykeltrafiknät samt vägutbyggnader som minskar risken för köbildning. Utformningen av bebyggelsen ska se till att gaturymmet får en god luftgenomströmning.

Det sker också genom en markanvändningsplanering som gynnar energisystem (fjärrvärme) som inte behöver utnyttja fossila bränslen.

Småskalig vedeldning är ett problem i vissa områden med ett bebyggelse och ogyggsamt lokalklimat vilket ska uppmärksammas vid planläggning och ärendetillämpning.

## Sjöar och dagvatten

Följande sjöar har ett stort socialt värde som kan äventyras på grund av att sjön även nyttjas för konkurrerande ändamål.

- ◆ Bagarsjön, Bastusjön, Insjön, Järlasjön, Karbosjön, Kvarnsjön, Kocktorpsjön-Kvarndamman, Långsjön, Mysjön, Sarvträsk, Sägsjön, Söderbysjön-Dammtorpsjön, Ulvsjön och Älvasjön.

För dessa sjöar är det speciellt viktigt att följa upp utvecklingen inom sjöns tillrinningsområde. Ytterligare belastning av näringsämnen eller andra miljökadliga ämnen kan innebära stora förändringar för sjöarnas vattenkvalitet och förutsättning för naturligt förekommande arter av växter och djur. Målsättningen för dessa sjöar är att öka deras rekreativa värde.

Tillförseln av vattenburet fosfor, kväve och föroreningar till vattenområdena ska minskas genom tillkomsten av anordningar för lokalt omhändertagande av dagvattnet.

Inom bebyggelseområdena ska hårdgjorda ytor minimeras och planterade ytor maximeras.

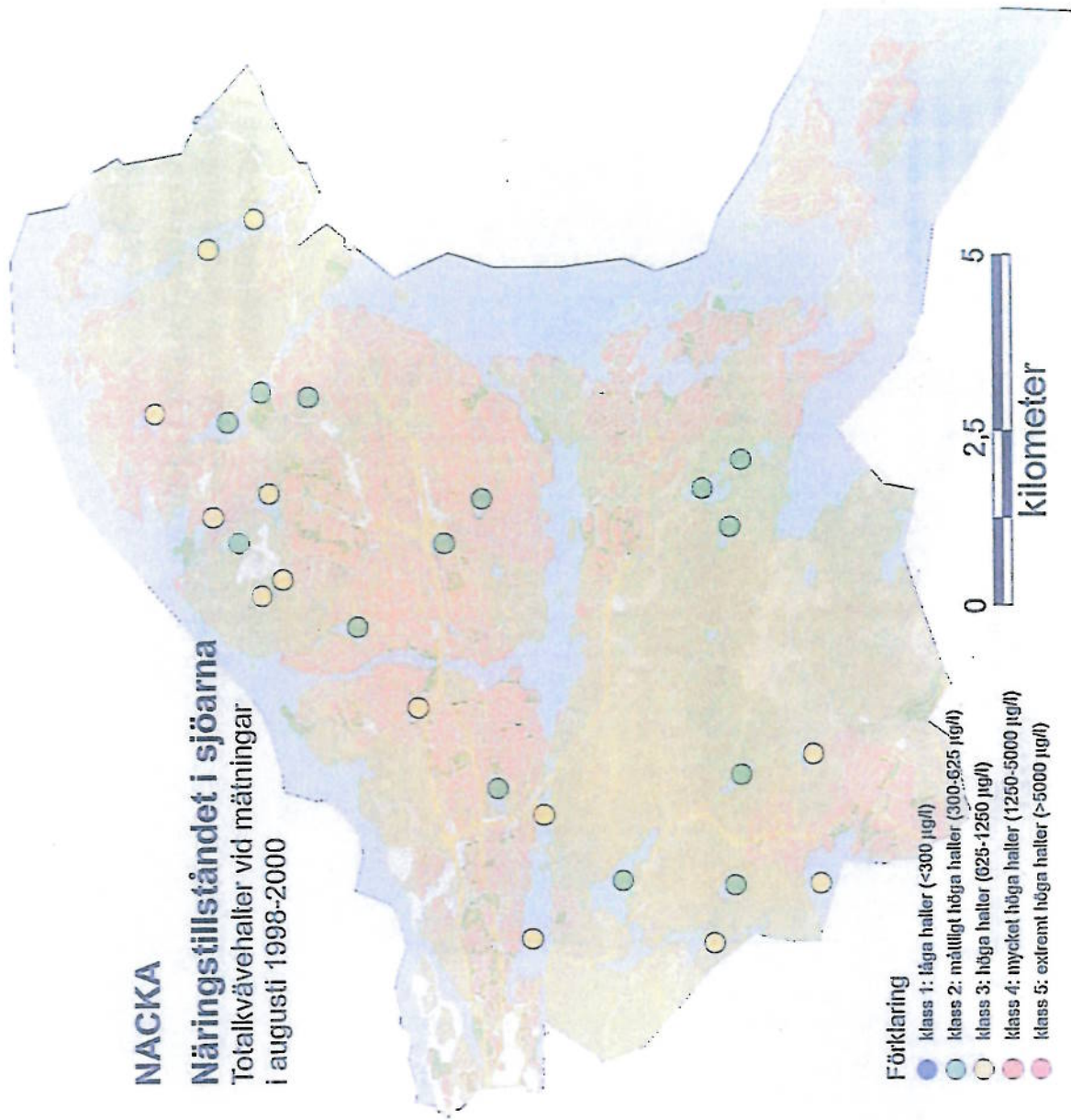
Dagvatten från hårt trafikerade vägar omhändertas och renas innan det förs vidare.

Vid om- och nybyggnad av hus ska material väljas som inte tillför dagvattnet ytterligare föroreningar.

## NACKA

### Näringsstillståndet i sjöarna

Totalkvävehalter vid mätningar i augusti 1998-2000

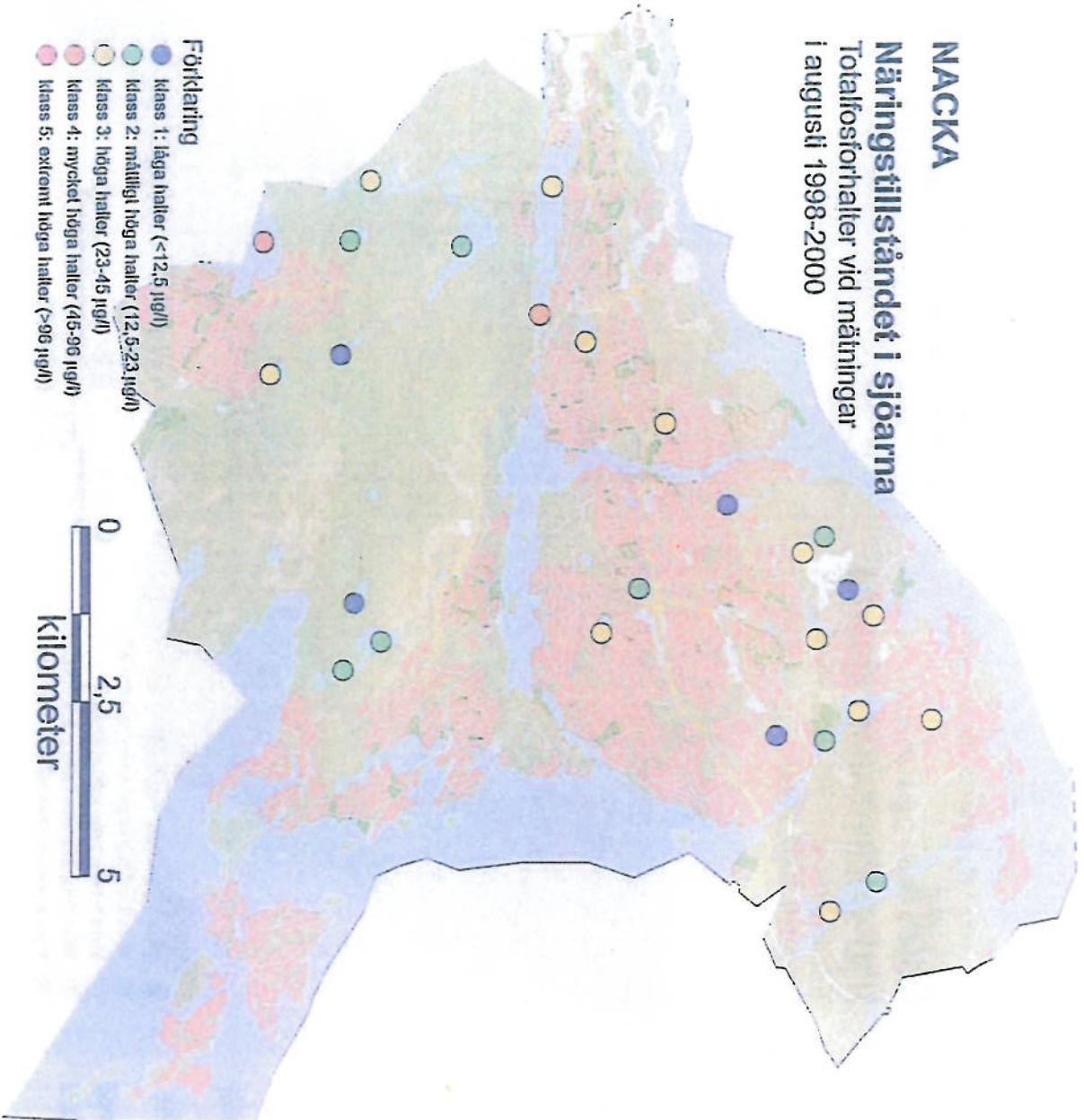


#### Förklaring

- klass 1: låga halter (<300 µg/l)
- klass 2: målligt höga halter (300-625 µg/l)
- klass 3: höga halter (625-1250 µg/l)
- klass 4: mycket höga halter (1250-5000 µg/l)
- klass 5: extremt höga halter (>5000 µg/l)

## NACKA

**Näringsstillståndet i sjöarna**  
 Totalfosforhalter vid mätningar  
 i augusti 1998-2000



- Förklaring**
- Klass 1: låga halter (<12,5 µg/l)
  - Klass 2: måttligt höga halter (12,5-23 µg/l)
  - Klass 3: höga halter (23-45 µg/l)
  - Klass 4: mycket höga halter (45-96 µg/l)
  - Klass 5: extremt höga halter (>96 µg/l)

### Avloppsösningar

Tillförseln av vattenburet fosfor och kväve till vattenområdena och grundvattnet ska minskas genom planläggning av de gamla fritidshusbyggeområdena med sikte på förbättrade avloppsösningar, i huvudsak genom anslutning till kommunala avloppsnet och tillkomsten av anordningar för lokalt omhändertagande av dagvattnet.

I vissa fall kan enskilda kretsloppsösningar för vatten och avlopp anordnas om området visas ha möjligheter för detta och anordningarna utförs enligt kommunens definition av kretsloppsanpassade avloppsösningar.

Sammanfattat innebär denna princip att alla näringsämnen ska tas till vara som resurs och att avloppsvattnet ska återföras till naturen efter rening. Kraven på avloppsteknik införs i detaljplanebestämmelserna och anpassas efter områdets lokala förutsättningar.

I en storstadsregion kan det vara svårt att anpassa avloppsösningen så att kretsloppen blir helt slutna, men strävan ska vara att komma det slutna kretsloppet så nära som möjligt. En kretsloppsösnings får aldrig komma till om risk finns att smittorisken ökar eller miljön i övrigt påverkas negativt.

Tidpunkten för detaljplanläggning och utbyggnad med vatten och avlopp bestäms av miljösituationen och fastighetsägarens intresse, inom ett planområde, att medverka till en förnyelse.

## Radon

Risken för radon från marken varierar i olika delar av kommunen. Med hänsyn till svårigheterna att bestämma radonrisken i enskilda fall bör en radonmätning alltid vidtas av mark och fyllnadsmassor innan byggnadsmetoden bestäms.

## Buller

Riksdagen antog 1997 riktvärdena för maximala bullernivåer för nybyggnation av bostäder eller trafikinfrastrukturen.

Tysta grönområden är där ekvivalenta ljudnivån inte överstiger 45 dB (A).

Erforderliga bullerskydd utreds i samband med detaljplaneringen av respektive område.

## Elanläggningar och elektromagnetiska fält

Vid uppförande och ändring av elektriska anläggningar bör försiktighetsprincipen tillämpas så att exponeringen med elektromagnetiska fält begränsas.

Starkströmsföreskrifterna ELSÄK - FS 1999 ska följas som restriktion.

Nya kraftledningar över 70 kV inom bebyggelseområden ska förläggas i kabel. Befintliga kraft-

ledningarna inom bebyggelseområden bör om möjligt förläggas i kabel.

Elanläggningar och byggnader bör utformas och placeras så att exponeringen av elektriska fält begränsas.

Riktlinjer för tillståndshandlingen av mastar för radiotelefoner (främst 3G-utbyggnaden) utarbetas för närvarande och beslut i denna fråga hanteras för närvarande i områdesnämnderna.



## Samhällsmiljö

Med samhällsmiljö avses "den av människan skapade" miljön i form av bl.a. byggande, befolkning, kultur, socialt liv och service.

Till de viktigaste utvecklingsfrågorna hör Nackas tillväxt, de behov som skapas för skolor och annan service samt kvalitetsfrågorna i stadsbyggandet.

Framför tillgande period kommer att innebära ett relativt stort tillskott av bostäder och arbetsplatser. Omvandlingen av de gamla industriområdena och permanenteringen av de gamla fritidsbelyggsområdena erbjuder markresurser för dessa ändamål. Utbyggnaden svarar också mot ett regionalt och kommunalt behov av bostäder samt ett ökat antal arbetsplatser inom Nacka.

Sett utifrån Nackas vision om öppenhet och mångfald ger tillväxten ett ökat utbud av bostäder av olika typer: en jämn åldersfördelning och tillkomsten av nya skolor och serviceverksamheter av olika slag. Tillkomsten av nya arbetsplatser skapar större möjligheter att kunna arbeta inom den egna kommunen. Det är viktigt att skapa förutsättningar för mångfald av verksamheter för såväl stora som små företag.

Stadsbyggandets och arkitekturens kvalitet har betydelse för människors hälsa och välbefinnande. Det handlar om många faktorer som måste samverka för att man ska uppnå en god fysisk miljö, tex. anpassning till natur, landskap och kulturell tradition,

användning av kulturmiljöer och gammal belyggelse samt en hög kvalitet i gestaltningen.

Kommunens ställande kulturmiljöer ska lyftas, göras och förstärkas genom en god anpassning av den nya belyggelsen. De olika kommundelarna ska belyggelsenässigt kunna utvecklas i olika riktningar beroende på sin historiska bakgrund och sina framtida förutsättningar.

## Stadsbyggnadskvalitet

Planeringen ska främja att landskapets struktur bevaras och att kulturmiljöerna skyddas. Förändringar av den fysiska miljön ska förstärka dess identitet och särprägel. Landskapsbilden ska alltid beaktas vid förändringar och ingå som en bedömningsgrund i miljökonsekvensanalyserna.

Lokalisering, planering och utformning av byggelsen ska ske mot bakgrund av platsens kultur och förstärka områdets karaktär. Äldre belyggelseniljöer och enskilda byggnader ska ses som resurser i stadsbyggandet.

Förutsättningar ska skapas för en kreativ miljö med levande platser och stråk för möten mellan människor.

För varje kommunindel utarbetas ett stadsbyggnadsprogram. För större projekt som förtämlar miljö ska en platsanalys tas fram som redovisar projektets relation till omgivningens struktur och historia.

Allt byggande, liksom utformning av de offentliga miljöerna, ska präglas av hög arkitektonisk och konstnärlig kvalitet.





## Bebyggelse

För bebyggelseområdena ska strävan vara att ha ett blandat innehåll med verksamheter och bostäder. Marken bör utnyttjas väl med hänsyn till Nackas centrala läge i regionen. Ett genomförande av dessa mål sker med stöd av detaljplaneringen och tillhörande avtal.

## Bostäder

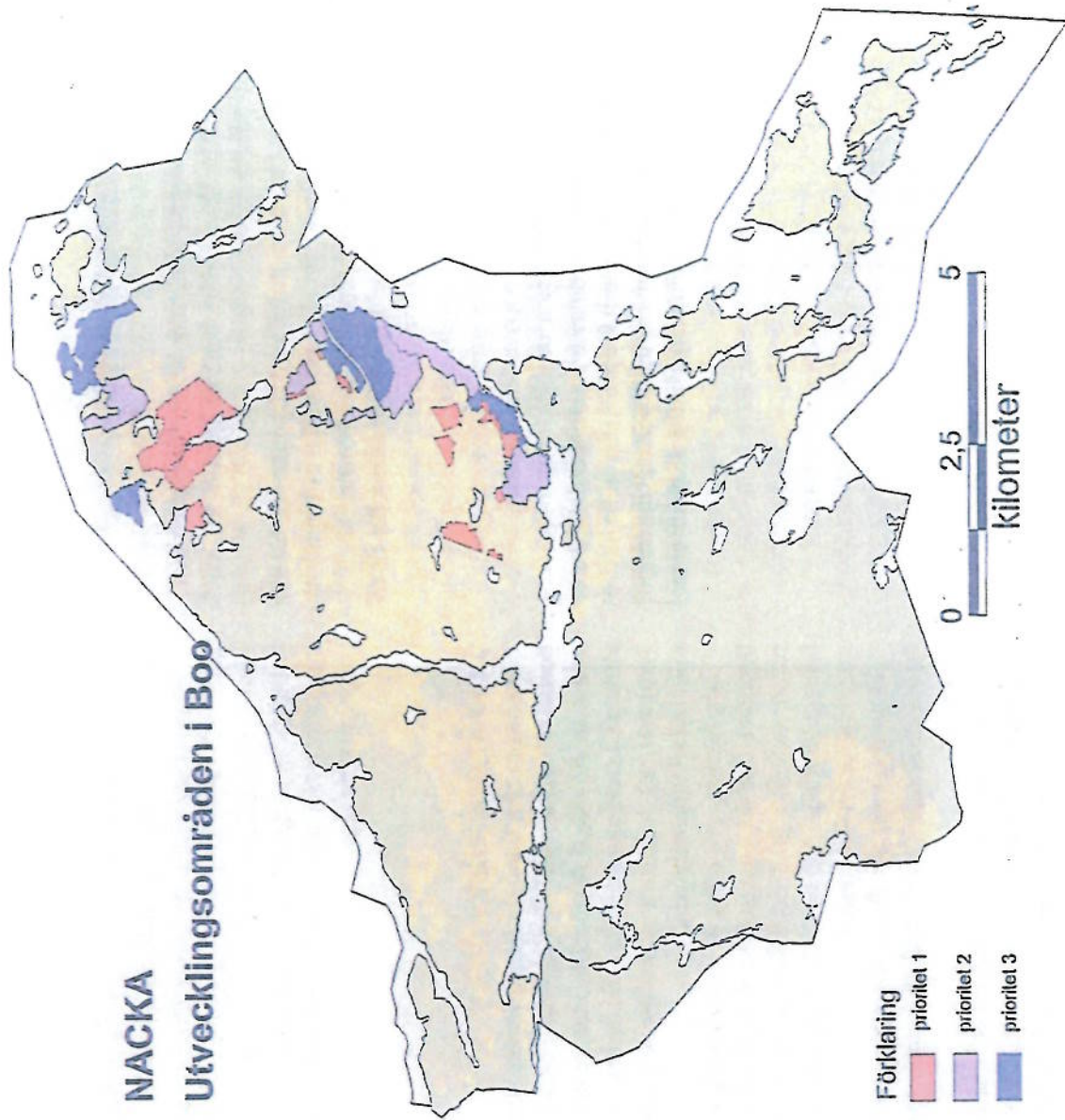
Inom bostadsområdena bör inrymmas en blandning av bostadstyper och upplåtelseformer.

Områden som särskilt lämpar sig för ett inslag med speciella bostäder för t.ex. äldre eller ungdomar redovisas.

För blandområdena i Boo där permanentningstrycket är starkt har ett principbeslut om prioritering av planeringen av dessa områden fattats. Omfattningen av dessa framgår av vidstående karta.

## NACKA

### Utvecklingsområden i Boo

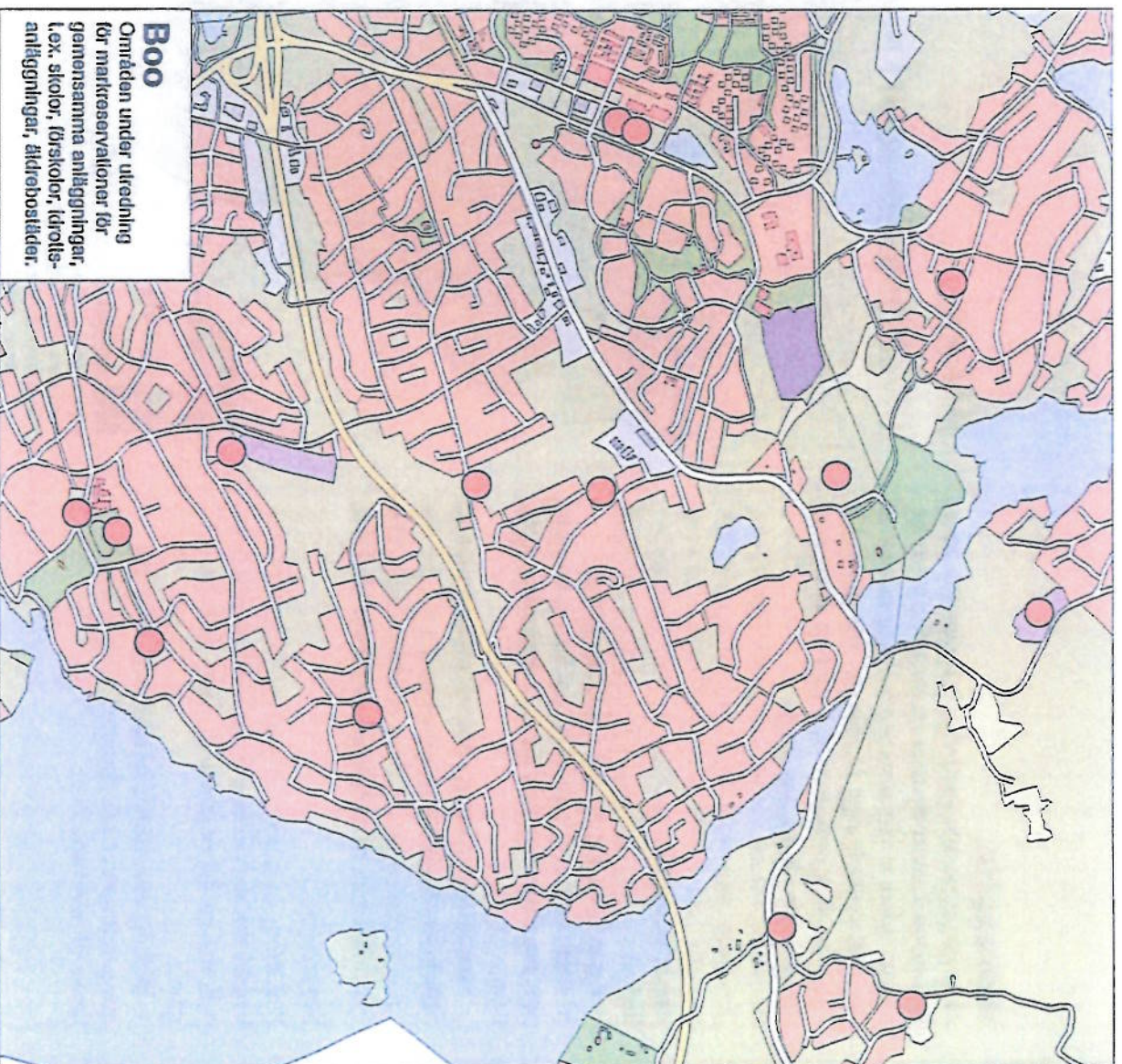


## Verksamheter, arbetsplatser

Behöver av mark för mindre företag av typ service- och verkstadsföretag, tjänsteföretag och entreprenörer ska särskilt beaktas genom att mark avsätts för sådana ändamål och genom att lämpliga lokaler, bl.a. äldre industrilokaler utan allt för hög standard, finns kvar efter förnyelsen av områdena. Möjligheter till placering av icke störande, småskaliga arbetsplatser i bostadsområdena ska tillvaratas.

## Skolor och förskolor

Översiktsplanen redovisar ett antal områden som reserveras för skolor och förskolor eller andra institutionella anläggningar. Utvecklingen och uppkomna behov får visa i vilken utsträckning de behövs tas i anspråk.



## Rekreation

Möjligheter till lek, motion och rörligt friluftsliv ska bevakas i planeringen för att öka välbefinnandet och stimulera till fysisk aktivitet. Anläggningarna ska vara lättillgängliga för alla åldersgrupper.

Idrottsanläggningar som kräver markreservationer i översiktsplanen är ny sporthall i Boo i anslutning till ny skoltomt norr om Ramsåsa. Ny sport- och simhall behövs också på västra Sicklaön, vid Finnboda-Kvarnholmen eller som samverkansprojekt med Stockholm vid Hammarbybacken.

Reservation för ny simhall i Boo görs mellan Mensättravägen och f.d. Boo sjukhus, alternativt norr om Sarvträsk, samt för ridanläggning i Ältadalen.

Sporthall/Allaktivitetshus föreslås norr om Stensö, liksom ishall.

## Service

Etablering av större anläggningar för dagligvaruhandel ska ske endast i goda kollektivtrafiklägen och med en del av kundunderlaget inom gångavstånd.

Utbudet av kulturverksamhet och annan allmän och privat service bör, för att förstärkas, samlokaliseras till servicepunkter.



## Älta

Områden under utredning för markreservationer för gemensamma anläggningar, t.ex. skolor, förskolor, idrottsanläggningar, äldreboende.

## Brottsförebyggande åtgärder

Vid nybyggnad, upprustning eller förnyelse av en byggnad ska den fysiska miljön utformas på ett sådant sätt att brott förhindras och att tryggheten och säkerheten ökar.

Tryggheten och säkerheten främjas av levande livsmiljöer och befolkade rum varför en strävan bör vara blandade byggnadsmiljöer med bostäder, arbetsplatser, kultur m.m. som är befolkade både på dag- och kvällstid. Rörelser mellan områden och inom områden bör koncentreras till ett gemensamt huvudstråk för gående, cyklar, bilar och andra fordon.

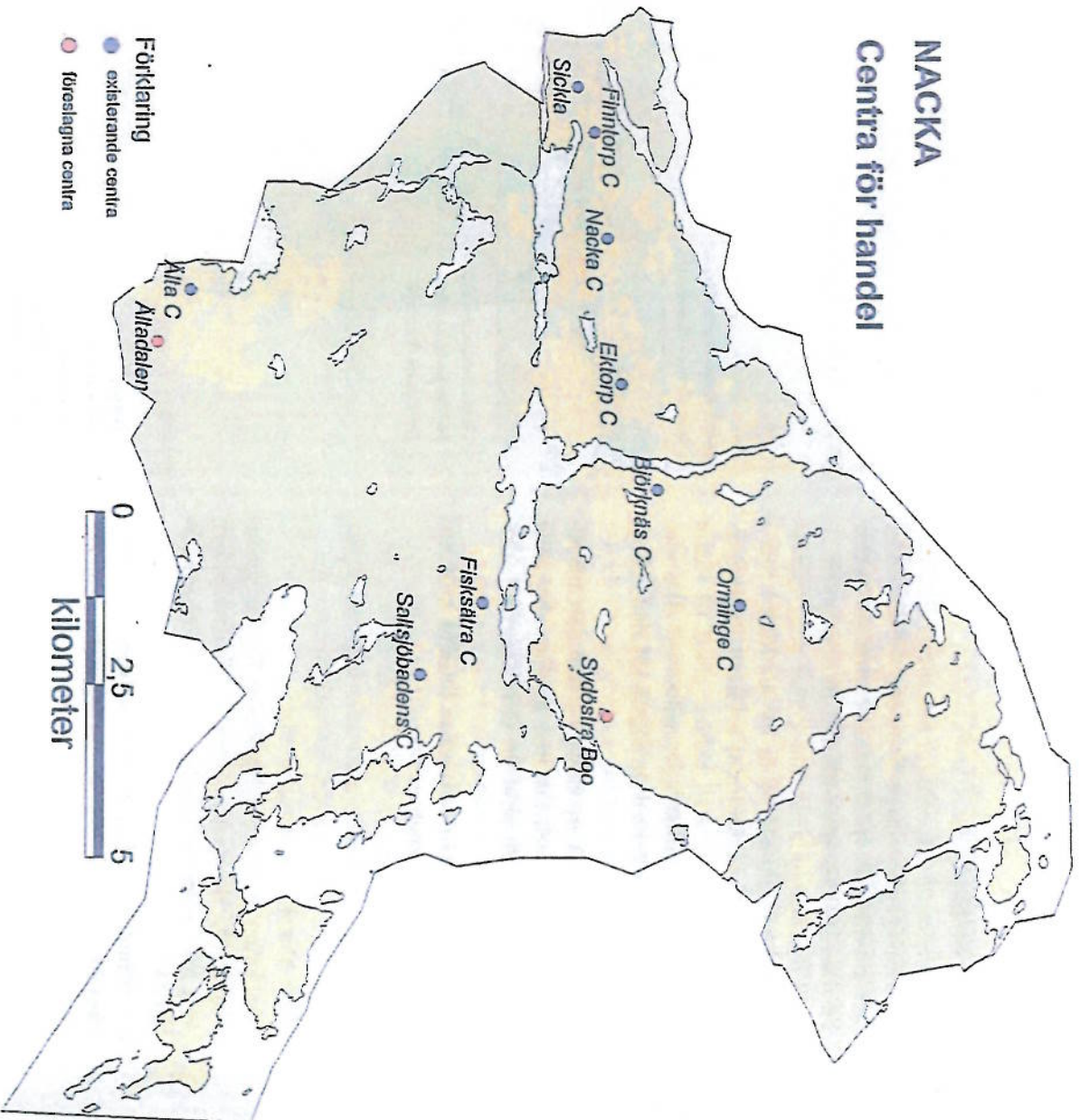
Överskådlighet och synlighet, där det senare förutsätter bl.a. god belysning, ska eftersträvas inom bebyggelseområdet. Detta är särskilt viktigt kring allmänna platser som torg, mötes- och hållplatser m.m. samt längs de stråk där människor rör sig dagligen.

I samband med detaljplanering ska en analys av brottsförebyggande åtgärder utföras, utifrån en av kommunen utarbetad handledning.

## Skyddsrum

För byggnad som är belägen inom 200 m avstånd från Danviksbron, Skarvbron och Nackamasterna ska anordnas skyddsrum.

## NACKA Centra för handel



## Samhällsstruktur

Med samhällsstruktur avses den, i huvudsak tekniska, struktur som håller samman och betjänar samhällsdelarna i form av kommunikationer och tekniska anläggningar.

Inom området samhällsstruktur kommer den ökande trafiken att utgöra det viktigaste problemet att lösa.

Nackas största trafikproblem gäller trafiken in mot innerstaden och trafiken norrut över det s.k. Saltsjö-Mälarsnittet. Det är, förutom de nu vanliga drivmedlens klimatpåverkan, kapacitetsproblem som måste lösas inom och utanför kommunen. Med den befolknings-tillväxt som förutses för Nacka-Värmdö-sektorn kommer resebehovet att öka markant.

Nackas vision om öppenhet och mångfald betyder för trafikproblemen att åtgärder behöver vidtas inom alla fyra trafikområdena – kollektivtrafiken, biltrafiken, gång- och cykeltrafiken och färjetrafiken så att de bildar ett sammanhängande system med möjligheter till alternativa färd sätt.

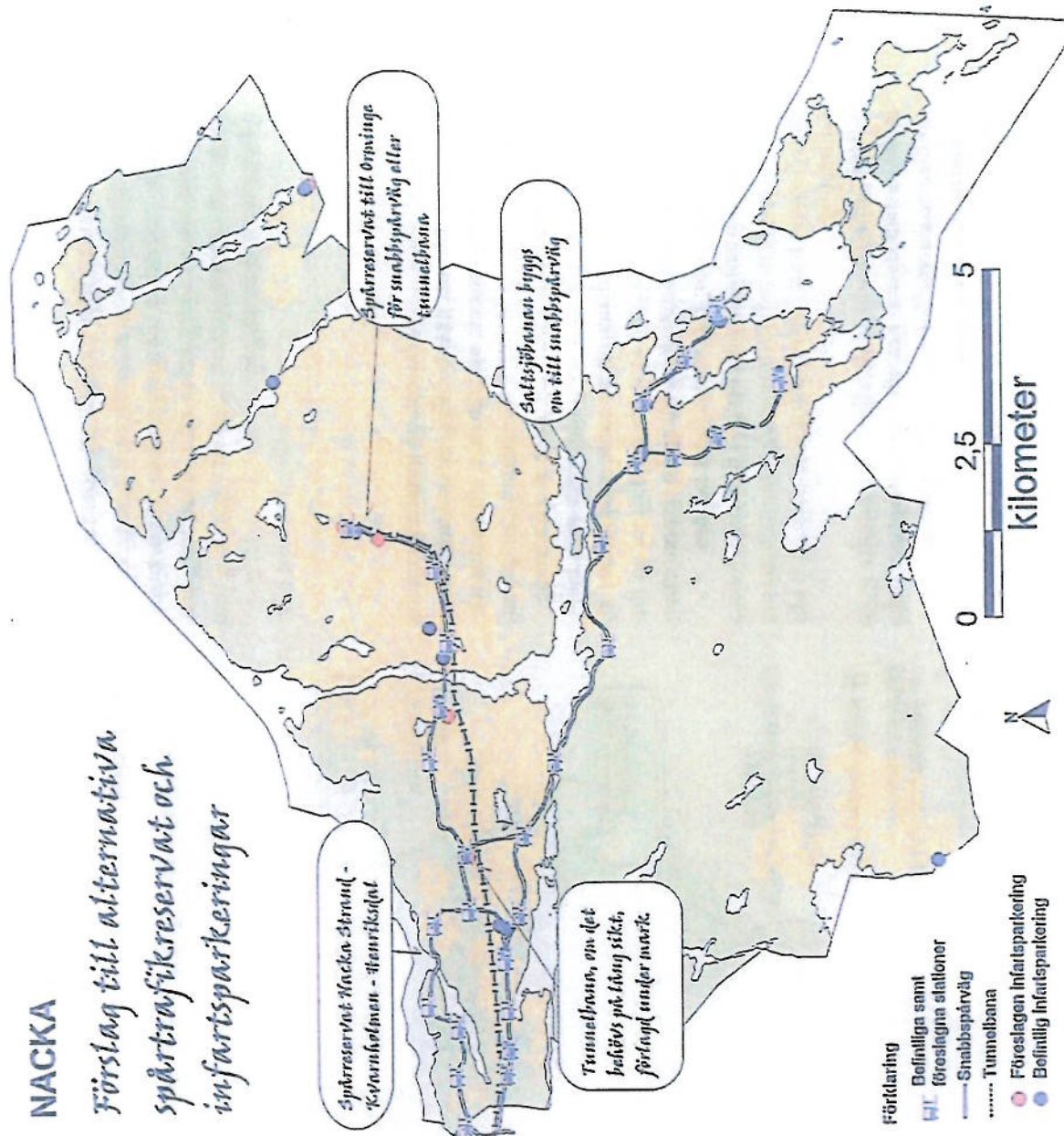
## Trafik

Behov finns att bygga ut trafiksystemen bl a mot bakgrund av tillkommande bebyggelse i Nacka-Värmdösektorn.

Tillförseln av koldioxid, kväve, svavel och andra

## NACKA

### Förslag till alternativa spårtrafikreservat och infartsparkeringar



stadliga ämnen från trafiken ska minskas genom en markanvändningsplanering som gynnar kollektivtrafik, medverkan till utbyggnad av ett bra kollektivtraffisystem, utbyggnad av ett sammanhängande gång- och cykelvägssystem samt ett vägsystem som minimerar köbildningar.

**Kollektivtrafik**

Kollektivtraffisystemet baseras på fortsatt busstrafik till innerstaden och på utveckling av snabbspårvägen samt konvertering av Salsjöbanan till snabbspårväg. Möjlighet ska finnas att betjäna Nacka Strand/Kvarnholmen och Orminge med snabbspårväg.

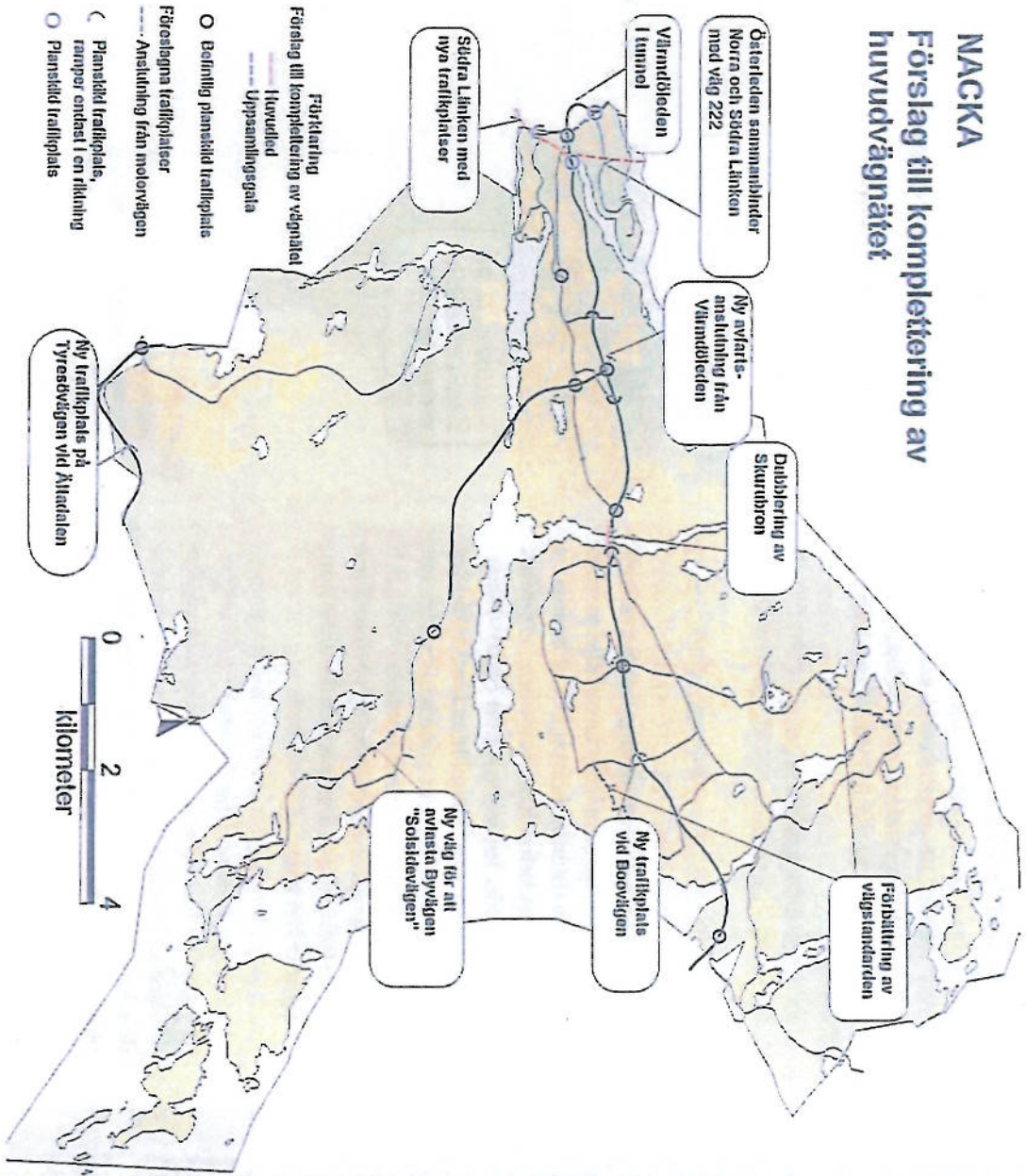
Slussen behålls som terminalpunkt för spårvägen och bussarna, men flera angöringspunkter för bussarna i innerstaden är önskvärta, liksom en förlängning av snabbspårvägen till Södra station. Ytterligare platser för infartsparkeringar behövs.

Markreserverationer görs för att i framtiden kunna betjäna Sicklaön och Orminge med tunnelbana om kapaciteten i buss- och snabbspårvägssystemet blir otillräcklig.

Vid upprättande av detaljplaner i mindre goda kollektivtraffiklägen – t.ex. vissa förryselseplaner – ska möjliga lägen för infartsparkering prövas.

Fritrafiken ska uppmärksammas som ett komplement till övrig kollektivtrafik. Vid detaljplaneringen av områdena utefter kusten ska behoven

**NACKA**  
**Förslag till komplettering av huvudvägnätet**



av angöring med färjor samt infartsparkering och/eller anordningar för kollektivtrafik vid angöringsplatserna prövas. Bergs oljehamn kan vara ett lämpligt läge för en sådan större anläggning då den omvandlas. I det vidare arbetet med föreljuden översichtsplan för Centrala Nacka ska reservatplan för en terminalpunkt göras.

## Vägar

Inom kommunen finns statliga vägar, kommunala vägar och enskilda vägar. Av befintliga statliga vägar är Södra Länken av riksintresse. För de statliga vägarna ska finnas bebyggelsefria zoner angivna av vägverket.

För att förstärka kapaciteten över Salsjö-Mälarsnittet finns mark reserverad för en nord-sydlig led som sammanbinder Norra och Södra länken (Österleden), vilken också är av riksintresse.

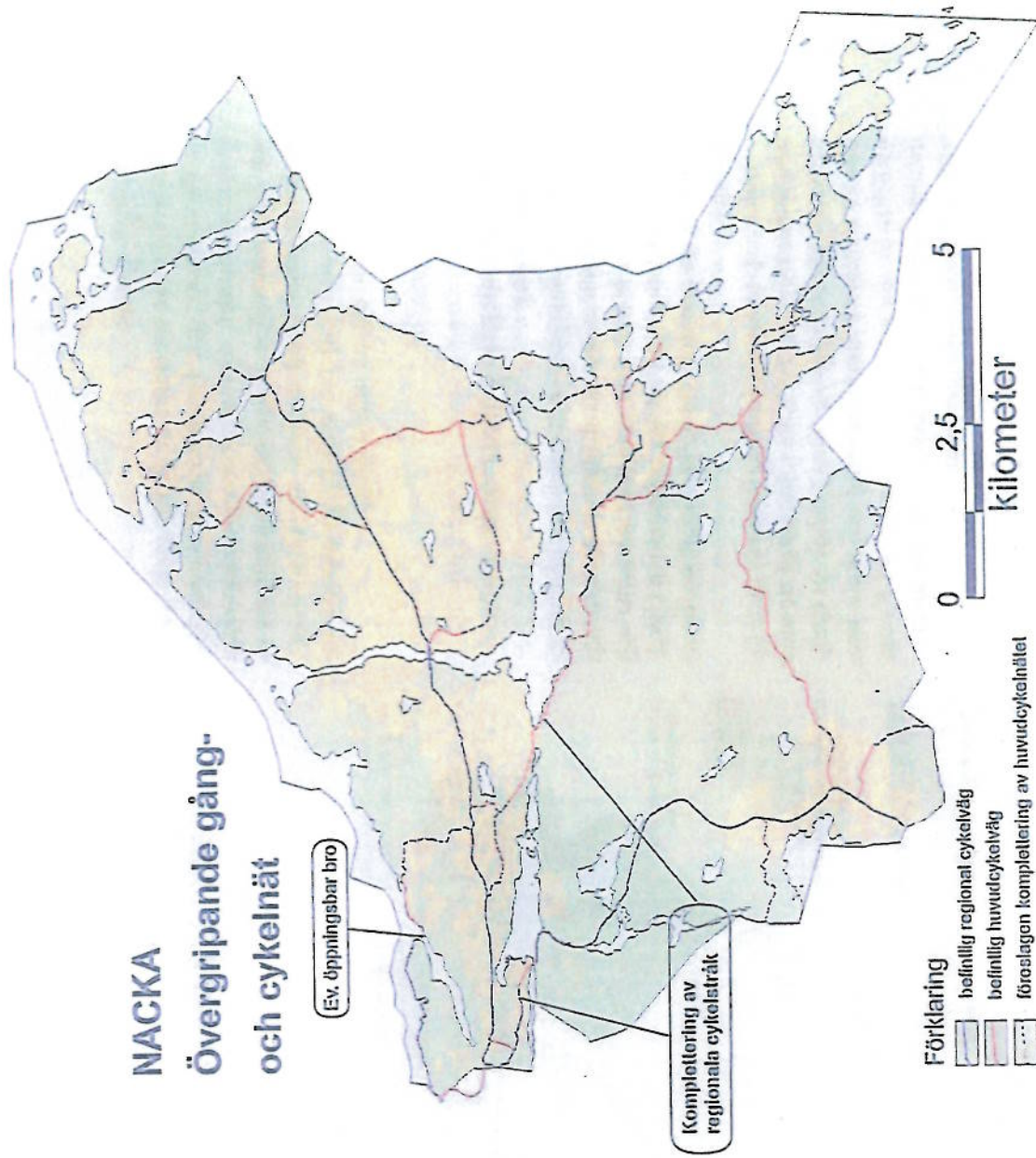
Mark reserveras för en dubblering av Skurubron samt en ny förbindelse i Salsjöbaden (Solsidevägen) som avlastar Byvägen.

Olika åtgärder ska prövas för att minska genomfartstrafiken och minska hastigheten på Ältavägen.

Alternativa lösningar för den framtida vägför-sörjningen av Henriksdal/Kvarnholmen kan behöva diskuteras. Om- och utbyggnad av Värmdöleden inklusive trafikplatserna Lugner och Henriksdal berör både Nacka och Stockholm. Vägsträckan planeras förläggas i tunnel.

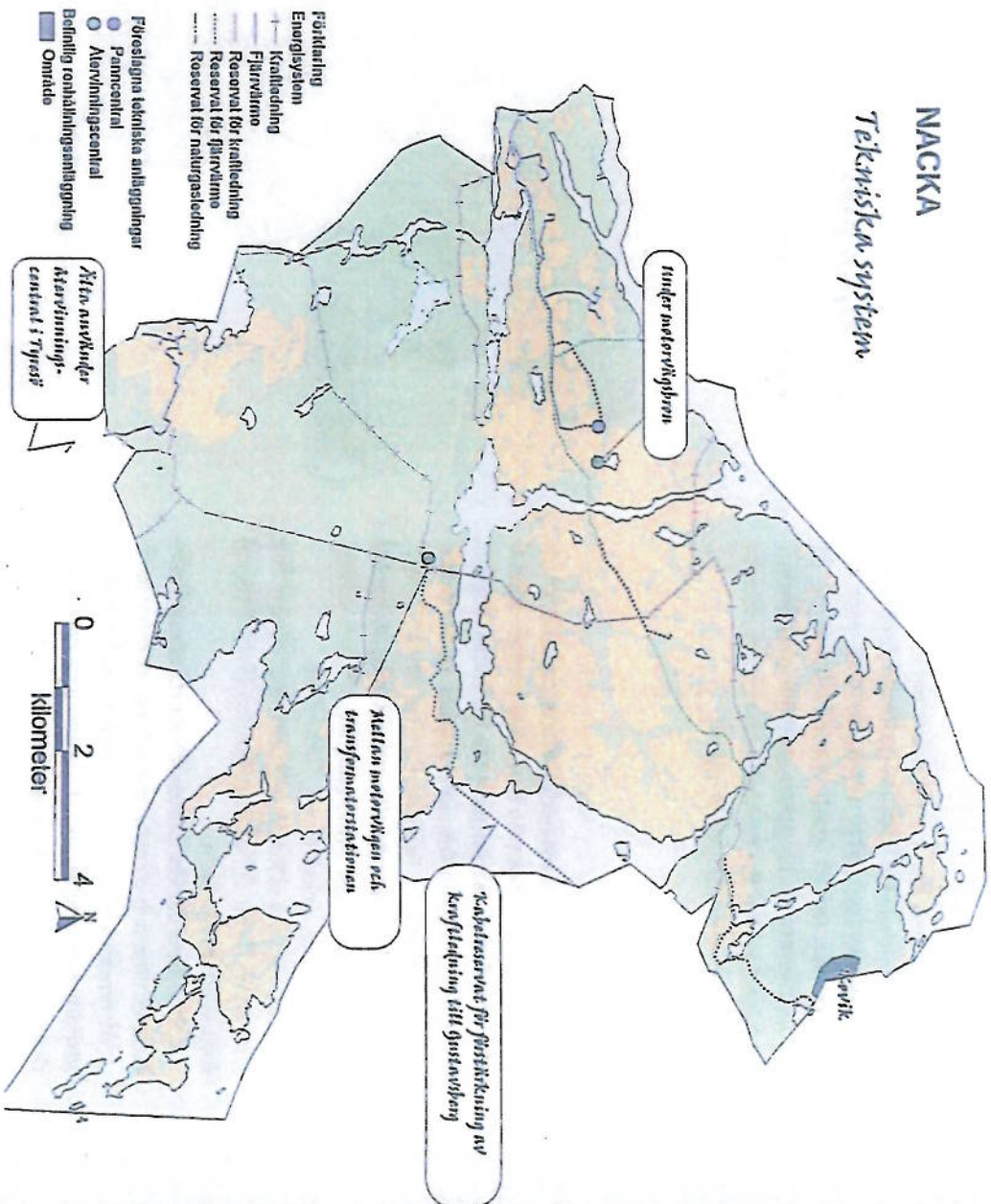
## NACKA

### Övergripande gång- och cykelnät



**NACKA**

*Tekniska system*



**Övergripande gång- och cykelvägar**

Det övergripande gång- och cykelnätet kompletteras så att det blir ett sammanhängande nät som binder samman Nacka med grannkommunerna och kommundelarna samt viktiga målpunkter. Cykel- och parkering ska anordnas vid kollektivtrafikens knutpunkter.

Inom varje kommundel finns behov av mer lokala förbättringar av GC-nätet, främst på de mest frekventerade skolvägarerna. Dessa behov får bedömas av respektive områdesnämnd och skola. Provenadsstråk ska genomföras Danvikstull-Kvarnholmen-Nacka strand och utefter södra Boostranden Tollare-Linnersta-Knapens håll.

**Fartigt gods**

Primärvägar för transport av fartyg gods utgörs av Värmdöleden och Tyresöleden. Sekundärvägar är Salsjöbäckleden, Ormingeleden/Mensstravägen och Stockholmsvägen. Vägar för fartyg gods ska ha en bebyggelsefri zon angiven av länssyrlesen. Zonens storlek varierar med byggnadernas användning och vägens utformning.



## Farleder

Farlederna i Lilla Värtan och Höggarnsfjärden samt i Baggensfjärden är av riksintresse. Farlederna upp- tar hela vattenområdet in till strandlinjen.

På Lilla Värtan och Höggarnsfjärden sker oljetransporter till f.n. Bergs oljehamn.

## Fjärrvärme

Markanvändningsplaneringen ska gynna energilösningar som inte utnyttjar fossila bränslen.

En satsning bör ske på färre anläggningar med avancerad teknik i sammankopplade system. Möjlighet ges till anslutning av en lokal kraft- och värmeproduktion.

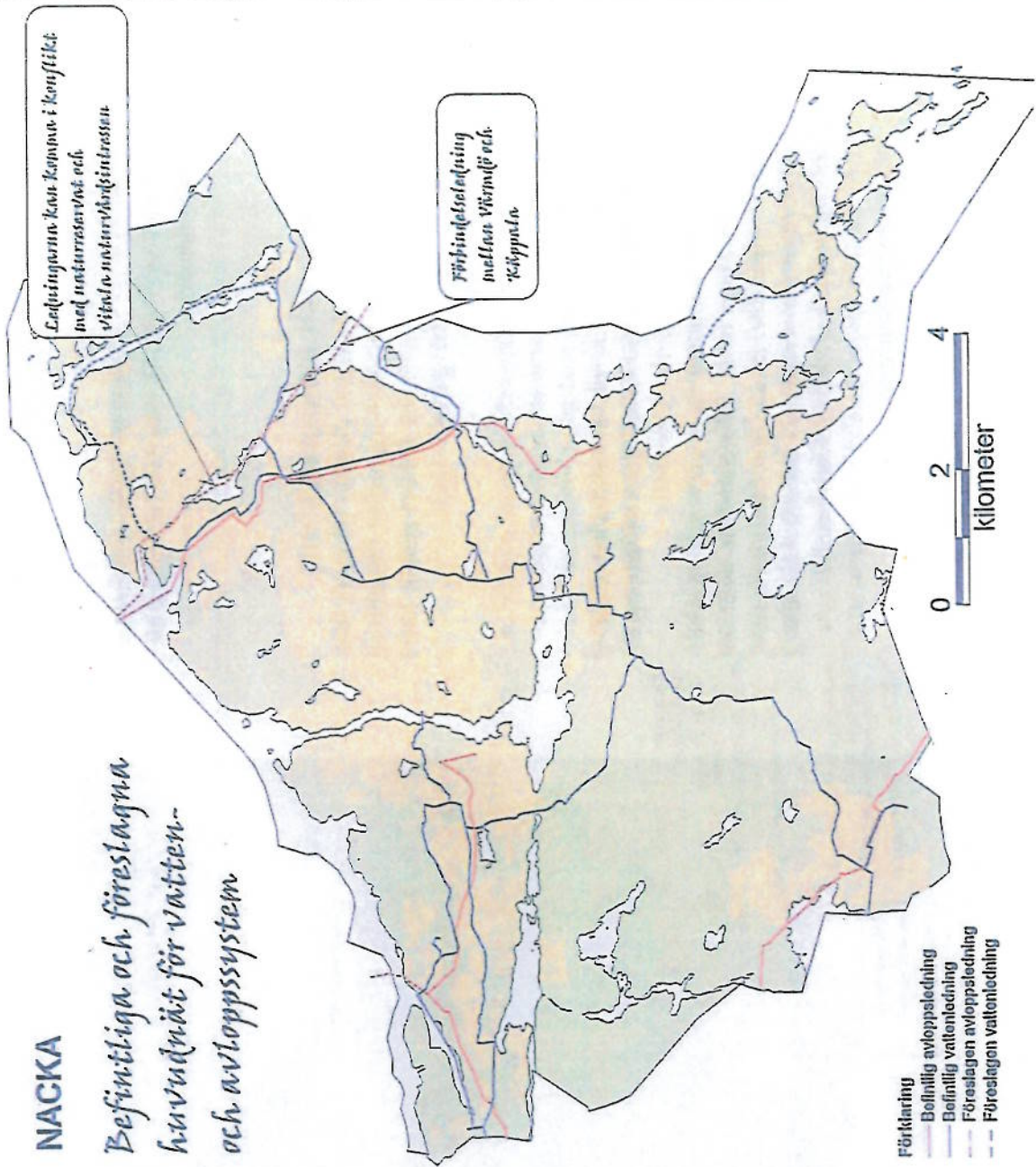
Markreservationer görs för nya ledningar, produktionsanläggningar och lager.

## Naturgas

Mark reserveras för en framtida möjlighet att försörja kommunen med naturgas genom ett öst-västligt stråk genom Nacka mellan Stockholm och Värmdö, anknäytning norrut mot Lidingö samt ett stråk i den södra delen med anknäytning till Älta.

## NACKA

### Befintliga och föreslagna huvudnät för vatten- och avloppssystem



## Kraftledning

Förstärkning av kraftledningen mellan Fisksätra och Gustavsberg 70-220 kV reserveras i sjöledning över Baggensfjärden.

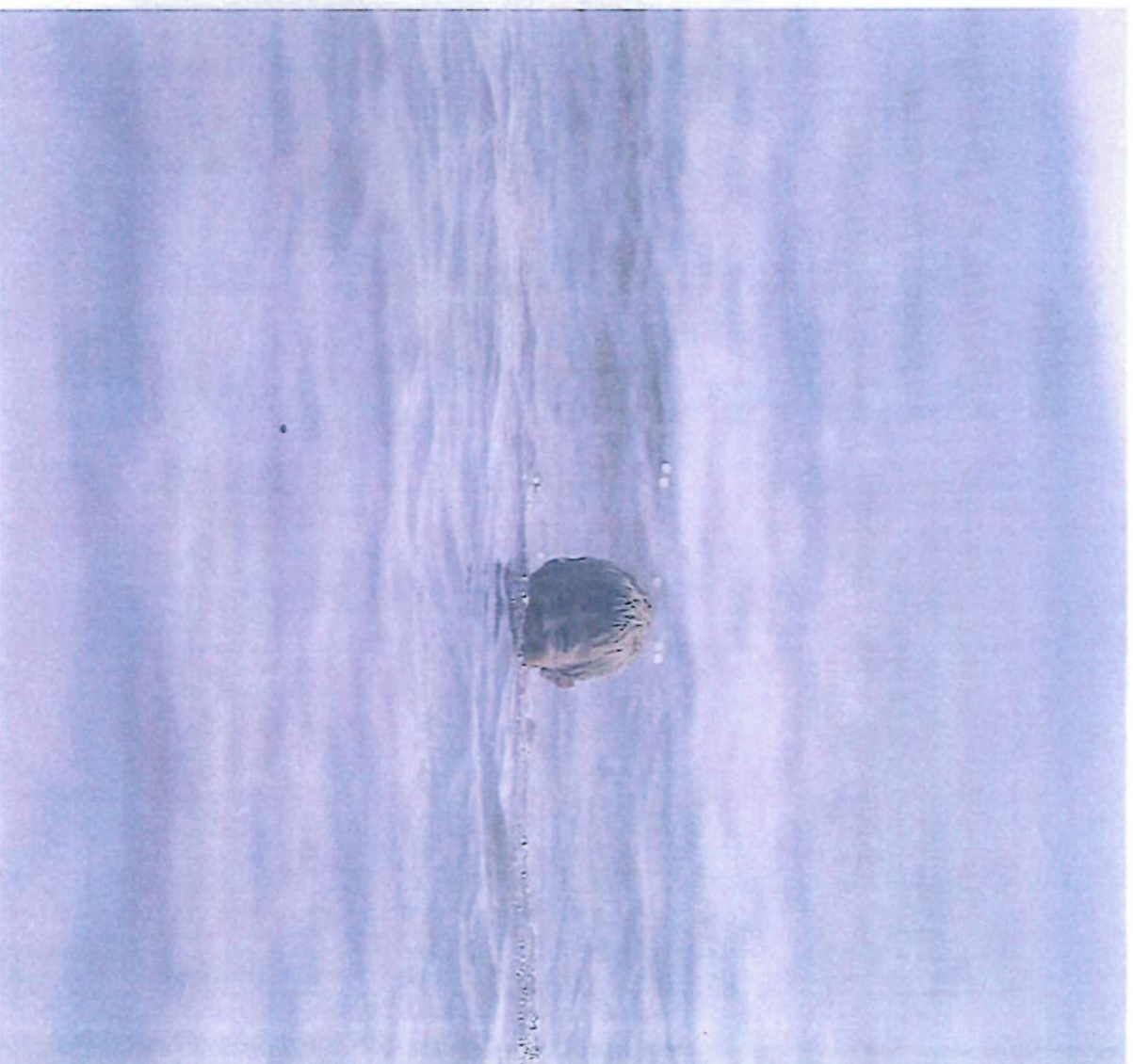
## Vatten- och avloppssystem

Fluvudledning för vatten planeras till norra Boo. Reserverat för en avloppsledning mellan Värmdö och Käppala på Lidingsölandet behövs genom norra Boo.

## Renhållning

Verksamheten vid Kovik kan behöva kompletteras med anläggningar för sortering och omlastning. En förbränningsanläggning diskuteras.

Plats för kompostering av park- och trädgårdsavfall reserveras inom Tollareområdet söder om Sockenvägen. Plats för återvinningscentraler reserveras under motorvägen vid Bastusjön (Sicklaön) och vid Östervik (Fisksätra-Saltsjöbaden).



## Geografiska rekommendationer



# Geografiska rekommendationer

(Rekommendationskartan finns i bakre pärmen)

## Frånträden och vattenområden

gemensamma för flera kommundelar

### 0.01 och 1.15

#### Erstavik – Nackareservatet

Område avsett för rekreation och friluftsliv samt areella näringar.

Delar av området ingår i kommunens kulturminnesprogram – ”Kulturhistoriska miljöer”.

Området är av riksintresse för rekreation och friluftsliv samt vissa delar även för kulturmiljövården, Erstavik och Nacela Ström.

Delarna mot Erstaviken innefattas av riksintresset kust- och skärgårdsområdet (se Riksintressen).

Området ingår i den regionala grönsraktionen som består av kärnområden med flera värden (natur, kultur och social) och klotområden som binder samman kärnområdena.

Östra delen, Tartyby, är skyddat med naturreservat som föreslås utvidgas ända fram till Neglingemararn.

I områdets västra del, Ålra mosse, finns förordnat två naturreservat.

Inom området finns ett stort antal ekologiskt känsliga områden som bör säkerställas och skyddas. Jordbruket har stor betydelse för att bibehålla det öppna landskapet. Jordbruket är också värdefullt från kulturmiljö- och kunskapsrympunkt.

Hela området bör skyddas genom införande av naturreservat respektive kulturreservat. Bland annat

bör öppenheten för allmänhet bevaras i Lindskär och Slummas. För delen i väster ”Nacela friluftreservat” har arbetet med inrättande av naturreservat påbörjats.

Söderbysjön – Dammtorpsjön ingår i Natura 2000, vilket innebär att all verksamhet som kan påverka bevarandestatusen för naturvärdena är tillståndspliktig. Skötselföreskrifter för sjösystemet bör upprättas i samband med införande av naturreservat för Nackareservatet.

Eventuell reservatvattenläkt i Sandasjön är under utredning.

Del av området kan beröras av dubbelspår på Salesjöbanan för ökad kapacitet och bättre turfärd i kollektivtrafiken.

Delar vid Lännerstasunden innefattas av riksintresset ”kust- och skärgårdsområdet”.

### 0.02

#### Lilla Värtan – Höggarnsfjärden och Skurusundet

Vattenområde avsett för rekreation och båttrafik.

Vattenområdet utgör en farled av riksintresse.

Broförbindelse för kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik föreslås mellan Nacela Strand och Kvarnholmen. Det är önskvärt att sundet mellan holmen och Finnböda återskapas.

Inga åtgärder får vidtas som väsentligt försämrar användningen av farleden.

Ingår i riksintresset för kulturmiljövården.

Området innefattas av riksintresset kust- och

skärgårdsområdet (se Riksintressen).

Delar av vattenområdet vid Nyckelvik, Skampnäs och Velansund omfattas även av naturreservat.

### 0.03

#### Baggensfjärden

Vattenområde avsett för rekreation och båttrafik.

Vattenområdet utgör en farled av riksintresse. Området innefattas av riksintresset kust- och skärgårdsområdet (se Riksintressen).

Inga åtgärder får vidtas som väsentligt försämrar användningen av farleden.

Sjöledning planeras för vatten och avlopp mellan Salesjöbaden och Älgö.

Sjöledning för avlopp mellan Tjustviken i Värmdö och Klisviken i Boo planeras.

Förutsättningar för sjökabel för el mellan Fisksätra och Värmdö bör möjliggöras.

### 0.04

#### Skurusundet – Lännerstasunden – Baggensstället

Vattenområde avsett för rekreation och båttrafik.

Området innefattas av riksintresset kust- och skärgårdsområdet (se Riksintressen).

### 0.05

#### Erstaviken

Vattenområde avsett för rekreation.

Området innefattas av riksintresset kust- och skärgårdsområdet (se Riksintressen).

## Sicklaön

De mest omfattande förändringarna av markanvändningen sker inom delen Sickla där en fördjupad översiktsplan redan antagits. Kvarnholmen som inte ingår i den fördjupade översiktsplanen är en resurs för bostäder och verksamheter. Bebyggelsemöjligheter finns vidare främst inom Nacka Centrum med en framtida utveckling genom överbyggnad av Värmdöleden samt inom Bergs-oljehamn när denna lokaliserar om. Samt stråken med banor och motorvägar utanför Nacka Centrum.

Sicklaön innehåller reservat för stora infrastrukturbyggnader, t.ex. snabbspårsväg/eventuell tunnelbana samt vägreseptat för Österleden och en ny Skurubro. I samband med den ökande trafiken måste problemen med buller och luftföroreningar hanteras i trafikprojekten. Mark reserveras för ny sport- och simhall vid Kvarnholmen.

## 1.01

### Västra Sicklaön

För området gäller fördjupad översiktsplan Sickla antagen 1998/99.

Området närmast Saltsjön är av riksintresse för kulturminnesvården och har behandlats i "Kvalitetsprogram för Nacka norra kust" antaget av kommunfullmäktige 1999-06-14. Syftet med programmet har främst varit att tolka samt formulera riktlinjer för bevarandet av riksintresset (se Riksintressen).

Delar av området ingår i kommunens kulturminnesvårdsprogram.

Ombyggnad av Värmdöleden, inklusive trafikplatserna Lugnet och Henriksdal, hanteras i särskild utredning (Danviksösen) i samarbete med Stockholms stad. Utredningsarbetet för tvärsparvägens sträckning mot Slussen och saltsjöbanans anknäring till tvärsparvägen pågår parallellt med denna studie.



## 1.02

### Kvarnholmen

Område avsett för bostadsändamål, verksamheter och institutioner, befintliga och nya.

Mark reserveras för snabbspårsväg och stationer mellan Nacka Strand och Henriksdal.

Broförbindelse för gång och cykel samt buss till Nacka Strand föreslås tillkomma.

Området mot Saltsjön är av riksintresse för kul-

turmiljövården. En stor del av bostäderna och industribyggnaderna är av stort kulturhistoriskt värde och finns redovisade i kommunens kulturminnesprogram – "Kulturhistoriska miljöer". Området innefattas även av riksintresset kust- och skärgårdsområdet (se Riksintressen).

Kvarnholmen ingår i riksintressområdet för kulturminnesvården samt omfattas även av riksintresset för kust- och skärgårdsområdet (se Riksintressen).

Riktlinjer för bevarande och utveckling av området finns redovisade i "Kvalitetsprogram för Nackas norra kust". Delar av området ingår i kommunens kulturminnesvårdsprogram.

## 1.03

### Finntorp

Område avsett för centrumändamål, bostadsändamål och verksamheter. Komplettering med nya bostäder, service- och trafikbetjäning bör studeras.

Delar av området ingår i kommunens kulturminnesvårdsprogram. Vid komplettering med ny bebyggelse bör också hänsyn tas till områdets kulturhistoriskt intressanta och välbevarade 1950-talsbebyggelse. För Finntorpsområdet pågår arbete med en fördjupad översiktsplan.

## 1.04

### Nysätra

Område avsett för bostadsändamål och verksam-

heter. Delar av området ingår i kommunens kulturminnesvårdsprogram.

Markanvändningen föreslås bibehållas. Komplettering av det regionala huvudnätet för gång och cykel föreslås genom området.

## 1.05

### Järlasjön

Vattnområdet avsett för rekreation och småbåtsträff. Färjeförbindelse mellan Järlasjön och Södermaln bör undersökas.

Ankringsförbud kan behöva införas utanför de gamla industriområdena med hänsyn till förorenade botten sediment.

## 1.06

### Hästhagen

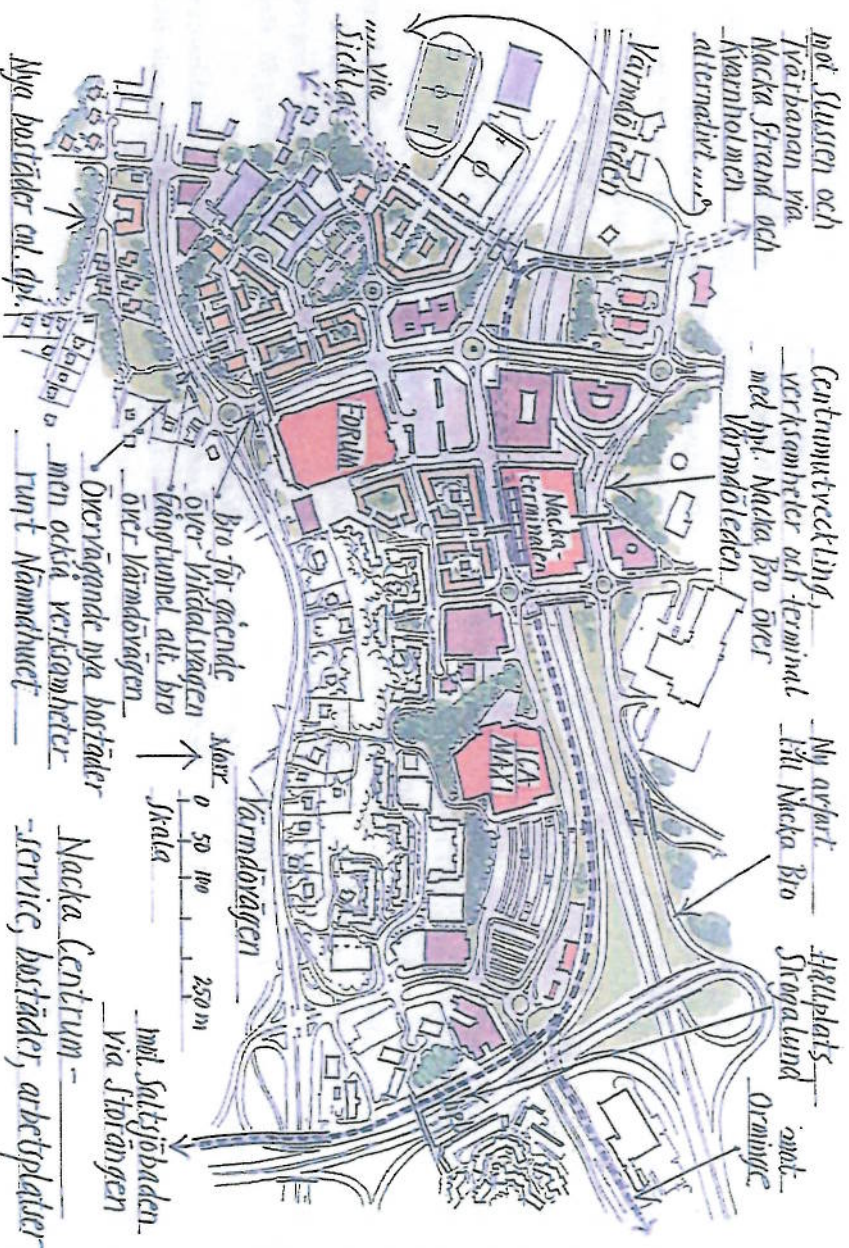
Område avsett för bostadsändamål och institution.

## 1.07

### Centrala Sicklaön

Område avsett för bostadsändamål och verksamheter. Delar av området rymmer värdefulla bebyggelseminnen och ingår i kommunens kulturminnesvårdsprogram. Hit hör Storängens villan, område, som också är av riksintresse för kulturminnesvärden (se Riksintressen – Storängen).

Markanvändningen föreslås bibehållas.



Teckning: Christer Hagman

Saltsjöbanan föreslås konverteras till snabbspårsväg. Mark reserveras för spårförbindelse med Nacka Centrum.

Värmdövägen bör stadsbyggnadsmässigt utföras i syfte att sammanlänka Nacka Centrum och centrala Sickla.

## 1.08

### Nacka Centrum

Område avsett för centrumändamål, bostadsändamål, verksamheter och institutioner.

Delar av området ingår i kommunens kulturminnesvårdsprogram.

En framtida överdäckning av Värmdöleden föreslås.

Mark reserveras för snabbspårsväg, stationer (omstigningsplatser) och motorväghållplats för bussar. Området avses kunna utvecklas till en terminalpunkt för kollektivtrafiken i sektorn.

En framtida betjäning med tunnelbana får inte omöjliggöras.

En fördjupad översiktsplan är under arbete för området.

## 1.09

### Jarlalager – Nacka Strand

Område avsett för bostadsändamål och verksamheter.

Delar av området ingår i kommunens kulturminnesvårdsprogram.

Mark reserveras för snabbspårsväg och stationer mellan Nacka Centrum och Kvarnholmen samt Nacka Centrum och Järla.

Broförbindelse för gång och cykel samt buss till Kvarnholmen föreslås tillkomma.

Området mot Saltsjön berörs av två riksintressen: riksintresset för kulturminnesvärden längs Norra kusten samt riksintresset kust-och skärgårdsområdet (se Riksintressen).

## 1.10

### Bergs oljehamn

Området föreslås omvandlas till bostads- och verksamhetsområde när arrendet löper ut år 2019.

Behovet av infartsparkering och anordningar för kollektivtrafik i samband med angöring för färjor ska prövas.

I samband med omvandlingen ska tillskapas ett promenadstråk mellan Nyckelvikens och Ryssbergen.

Området är av riksintresse för kulturmiljövården samt innefattas av riksintresset kust- och skärgårdsområdet.

## 1.11

### Nyckelvikens – Drottninghamnen

Område främst avsett för rekreation och friluftsliv.

Området ingår i den regionala grönsstrukturen som består av kärnområden med flera värden (na-



tur, kultur och social) och kilområden som binner samman kärnområdena.

Nyckelvikens är skyddat med naturreservat.

Drottninghamnen bör skyddas genom införande av naturreservat. Drottninghamnen ingår i principbeslutet om införande av naturreservat fattat av Kommunfullmäktige 85-04-22.

Delar av området ingår i kommunens kulturminnesvårdsprogram.

Området närmast Saltsjön omfattas av riksintresset för kulturminnesvärden - Norra kusten - samt av riksintresset kust- och skärgårdsområdet (se Riksintressen).

## 1.12

### Långsjön

Område avsett för rekreation.

I området finns en motions slinga.

Området är utlagt som parkmark i detaljplan, dock bör skötselplan upprättas.

## 1.13

### Östra Sickdaön

Område avsett för bostadsändamål, centrumanläggning och verksamheter:

Delar av området ingår i rapporten "Kulturhistoriska miljöer".

För bebyggelse inom 200 m från Skurubron ska anordnas skyddsrum.

Mark reserveras för komplettering av ny Skurubro söder om befintlig bro och ny trafikplats.

Mark reserveras för snabbspårväg och stationer mellan Slevatan och Skurubron.

Mark reserveras för en infartsparkering vid Sol-sunda.

Mark reserveras för en ny panncentral, ansluten till fjärrvärmenätet, söder om Värmdöleden, väster om Ektorpsvägen. För Skuruparken föreslås ingen förändring av markanvändningen.

Delar av området ingår i kommunens kulturminnesvårdsprogram. Hit hör villaområdet Salesjö-Duvnäs, som rymmer betydande kulturvärden och där restriktioner bör gälla för såväl till- som nybyggnader speciellt i området in till Duvnäs Övre och

Nedre gård. Delarna mot Lännerstansunden innefattas av riksintresset kust- och skärgårdsområdet.

## 1.14

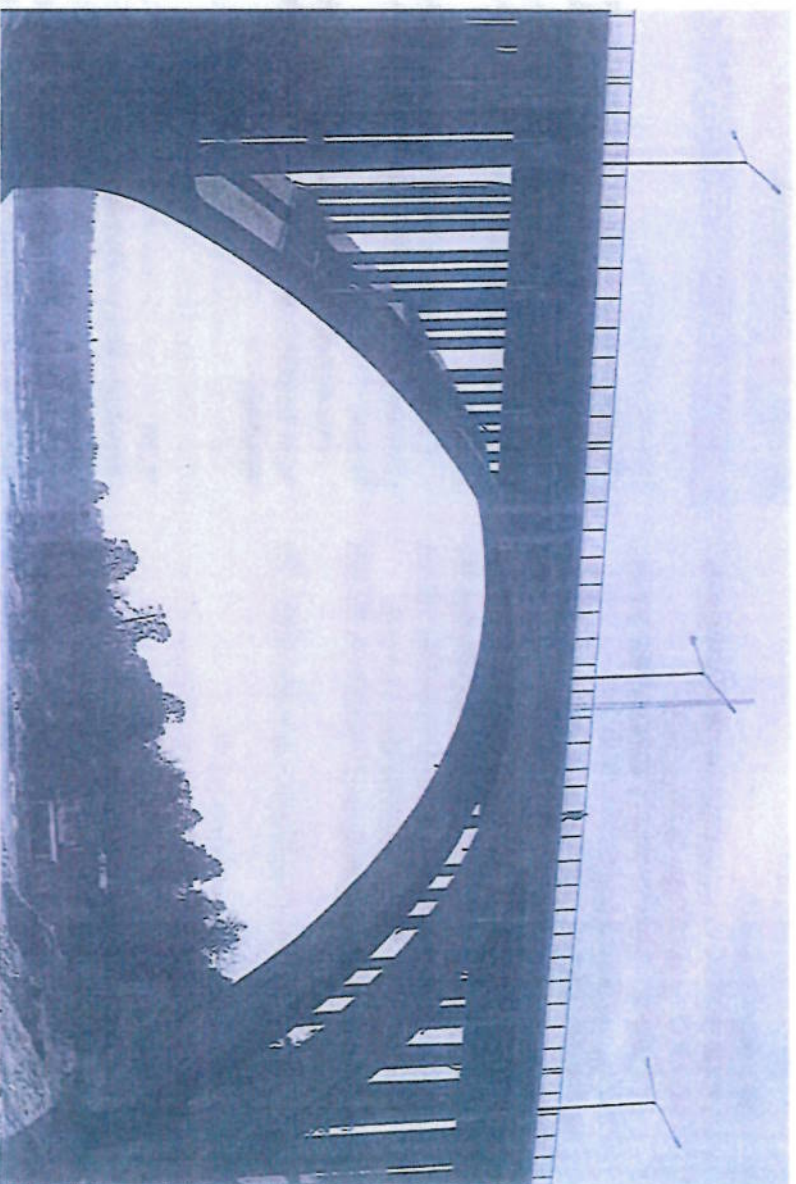
### Kungshamn

Blandområdet övergår till permanentbostäder i

takte med art VA-försörjningen byggs ut.

Delar av området mot Salesjön är av riksintresse för kulturmiljövärden.

Området in till Salesjön omfattas dels av riksintresset för kulturminnesvärden – Norra kusten samt dels av riksintresset kust- och skärgårdsområdet (se Riksintressen).





## Boo

De omfattande blandområdena, t.ex. Norra och Södra Boo samt Lilla Björknäs, VA-försojs och permanentas. Större utbyggnadsresurser finns i Tollare bruk och Dalkarlärrret om miljöfrågorna kan hanteras.

Om bussgaraget i framtiden kan flyttas erbjuds ett mycket centralt område för stadsutveckling i Björknäs.

Mark reserveras för nytt gymnasium och ny simhall i centrala Orminge.

För den framtida trafikförsörjningen reserveras mark för ny Skurubro, nya trafikplatser på Värmdöleden vid Björknäs och vid Boovägen samt spår förbindelse (snabbspår väg/tunnelbana) mellan Nacka Centrum och Orminge Centrum.

För bebyggelseutvecklingen och planeringen i kommundelens blandområden ska "Utvecklingsområden i Boo" vara vägledande.

## 2.01

### Lilla Björknäs

Område avsett för bostadsändamål.

Nuvarande blandområde övergår till permanentområde.

Delar av området ingår i kommunens kulturminnesvårdsprogram.

Området närmast Saltsjön är av riksintresse för kulturminnesvården – Norra kusten.



Området utmed Saltsjön och Skurusundet omfattas av riksintresset kust och skärgård (Se riksintressen).

## 2.02

### Elknäs – Björknäs – Orminge samt Mensättra

Område avsett för befintliga bostäder och centrum. För bebyggelse inom 200 m från Skurubron ska anordnas skyddsrum.

Delar av området ingår i kommunens kulturminnesvårdsprogram.

Delarna mot Skurusundet innefattas av riksintresset kust- och skärgårdsområdet (se Riksintressen).

Mark reserveras för snabbspår väg/tunnelbana med stationer mellan Skurubron och Orminge Centrum.

Mark reserveras för komplettering av ny Skurubro söder om befintlig bro.

Komplettering av huvudnätet för gång och cykel föreslås längs Sockenvägen.

## 2.03

### Centrala Orminge

Område avsett för centrumverksamhet, service och institutioner.

Mark reserveras för simhall mellan f.d. Boo sjulehus och Mensättravägen samt för gymnasium öster om Myrsjöskolan. Alternativ lokalisering kan vara till området vid nuvarande bussgaraget i Björknäs om det omlokaliseras. Simhallen kan alternativt lokaliseras norr om Sarvträsk.

Mark reserveras för snabbspår väg och slutstation i Orminge Centrum.

Trafiksituationen bör ses över, bl.a. med lämplig lokalisering av infartsparkeringar, korsning Värmdövägen – Ormingeleden.

## 2.04

### Bussgaraget i Björknäs

Området föreslås användas för verksamheter, service och institutioner under förutsättning att annan lokalisering för bussgaraget hittas t.ex. vid Kil eller i Charlottendal på Värmdö.

Området kan t.ex. vara en alternativ plats för gymnasium och simhall.

## 2.05

## Tollare

Område avsett för rekreation och friluftsliv.

Delarna mot Lännerstasunden innefattas av riksintresset kust- och skärgårdsområdet (se Riksintressen).

Tollare Träsk ingår i principbeslutet om införande av naturreservat antaget av Kommunfullmäktige 85-04-22.

## 2.06

## Tollare bruk

Det gamla bruksområdet föreslås omvandlas till ett område med nya bostäder och verksamheter. Innan området bebyggs måste fibersedimenten i intilliggande vattenområde åtgärdas.

Inom området finns en gammal tipp som kan behöva åtgärdas.

Området ingår i rapporten "Kulturhistoriska miljöer".

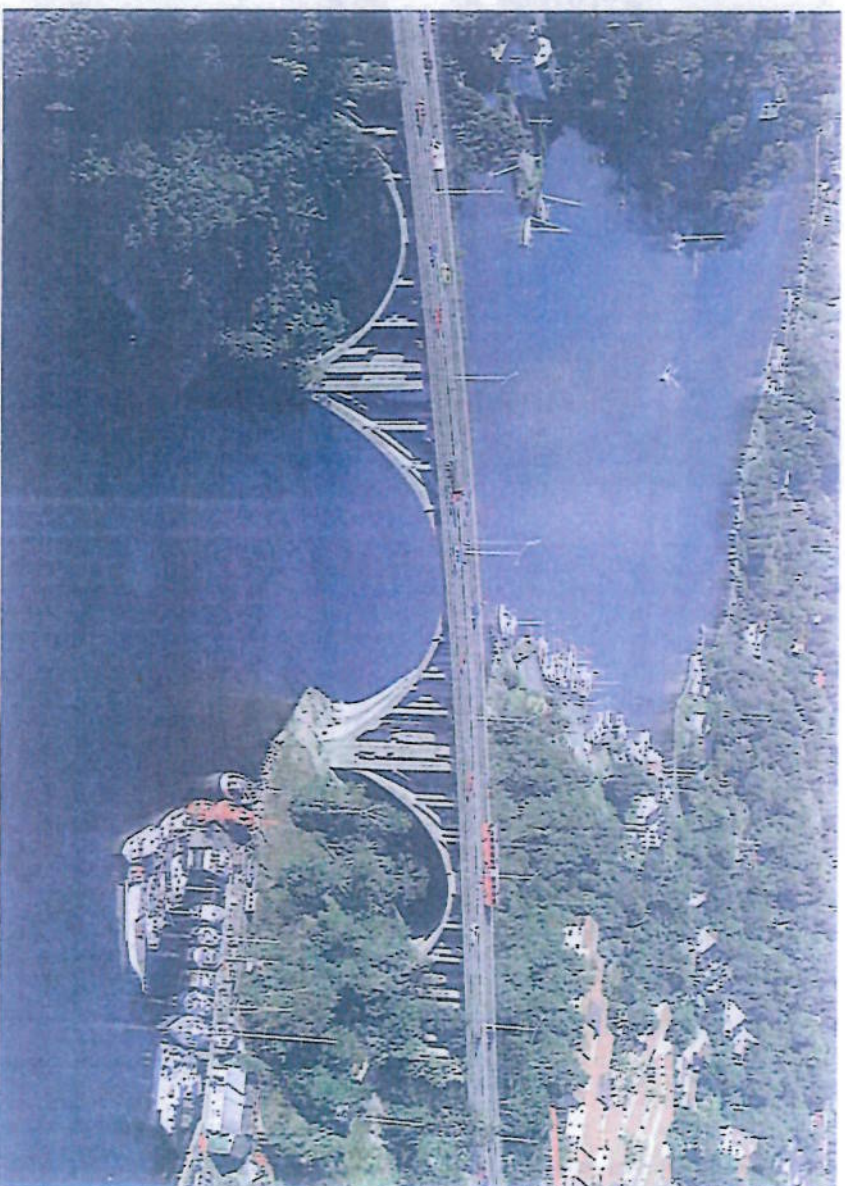
Området innefattas av riksintresset kust- och skärgårdsområdet (se Riksintressen).

## 2.07

## Dallarskärrret

Område avsett för nya verksamheter, rekreation, skola och förskola.

Delar av området söder om Värmdöleden som delvis är en gammal tipp föreslås, med hänsyn till de dåliga markförhållandena, temporärt an-



läggas som park för fritidsaktiviteter.

Ny trafikplats på Värmdöleden, med av-/påfart mot Stockholm, föreslås vid Boovägen.

Lokalt centrum föreslås lokaliseras, t.ex. i ladan vid Boo Gårds skola eller i Dalkarlstjärret

## 2.08

### Södra Boo

Område avsett för bostadsändamål med inslag av verksamheter.

De nordvästra delarna av området har permanentbebyggelse och utbyggt VA-nät.

De resterande delarna föreslås permanentas i takt med att VA-försörjningen byggs ut. Härvid skall "Utvecklingsområden i Boo" vara vägledande.

Vissa markområden reserveras för gemensamma behov, t.ex. förskolor/skolor (se karta sid 27).

Lokalt centrum föreslås lokaliseras, t.ex. i ladan vid Boo Gårds skola eller i Dalkarlstjärret.

Komplettering av huvudnätet för gång och cykel föreslås längs Sockenvägen.

Någon form av förbindelse för gång och cykel bör tillskapas över Knapens håll.

För ett område vid Trollsjön ska inrättas naturreservat. Ett område norr om Knapens håll har även föreslagits som naturreservat.

Delar av området ingår i kommunens kulturminnesvårdsprogram. Delarna mot Baggensfjärden och Lännerstasunden innefattas av riksintresset kust- och skärgårdsområdet (se Riksintressen).

En strandpromenad planeras genom området från Tollare österut utefter Lännerstasunden.



## 2.09

### Söder om Mensättra Gärde

Område avsett för rekreation.

I området finns en våtmark söder om Värmdövägen som är viktig för renande av dagvatten till Sägsjön.

Områdets tillgänglighet för rekreation bör ökas.

## 2.10

### Abborrträsk

Område avsett för rekreation.

För området bör upprättas naturreservat. Kon-  
takten med Mensättra bör säkerställas.

Ingår i principbeslut om införande av naturreservat antaget av Kommunfullmäktige 85-04-22.

## 2.11

### Sågtorp

Område avsett för befintlig skola.

Mark reserveras för utbyggnad av skolan.

## 2.12

### Kil-Graninge

Område avsett för rekreation.

I området ligger Kils gård och Graninge stiftsgård. Nordväst om Graninge stiftsgård, Ekoberget, som är skyddat genom naturreservat. Ekoberget är även ett Natura 2000-område och all verk-

samhet som kan påverka bevarandestatusen för naturvårderna är tillståndspflichtig.

Kils gård ingår i kommunens kulturminnesvårdsprogram som en synnerligen välbevarad herrgårdsanläggning med såväl huvudbyggnad som flyglar och ekonomibyggnader i behåll.

Delarna mot Baggensfjärden innefattas av riksintresset kust- och skärgårdsområdet (se Riksintressen).

## 2.13 Kll

Området föreslås användas för verksamheter. Dock under förbehåll att det skapas en buffertzon mot intilliggande bostadsområden så att eventuella buller- eller trafikstörningar minimeras.

Markreserveras för infartsparkeringar och alternativ lokalisering av Björknäs bussgarage.

Området bör samplaneras med Värmdö, kommungränsjustering kan bli aktuell.

## 2.14 Insjön

Område avsett för bostadsinblandning.

Nuvarande blandområde övergår till permanentområde.

Markreserveras för förskola längs Velamsundsvägen och i korsningen Velamsundsvägen/Värmdövägen.

Västra delen av området reserveras för ny bostadsbyggelse.

## 2.15

### Kovik

Område avsett för avfallsanläggning.

Södra delen av området reserveras för en utökning av avfallsanläggningen betingad av ökade sorteringskrav och krav på ökad återvinning av avfall och massor.

## 2.16

### Knarrnäs

Område för rekreation och fritidsbyggelse.

Markanvändningen avses bibehållas.

Delar av området ingår kommunens kulturminnesvårdsprogram.

Området omfattas såväl av riksintresset för kulturmiljövården, som av riksintresset kust- och skärgårdsområdet (se Riksintressen).

## 2.17

### Tegelön

Område avsett för fritidsboende.

Tegelön ingår i kommunens kulturminnesvårdsprogram som ett område som har en för kommunen värdefull struktur i behåll.

Området är av riksintresse för kulturminnesvården – Norra kusten samt omfattas även av riksintresset kust- och skärgårdsområdet (se Riksintressen).

Ingen förtätning bör ske.

## 2.18

### Velamsund – Skarpnäs

Område avsett för rekreation och friluftsliv.

Området ingår i den regionala grönsstrukturen som består av kärnområden med flera värden (natur, kultur och social) och kilområden som binder samman kärnområdena.

Naturreservat har bildats för Velamsund och för Skarpnäs pågår detta. Mellan dessa områden finns ett svagt kilområde, Rensättra, som bör skyddas genom införande av naturreservat. Inom detta område finns nyckelbiotoper som bör skyddas.

Den föreslagna dragningen av avloppsledning från Värmdö i Sagsjön kan påverka vitala naturvårdsintressen negativt och måste studeras noggrant. Alternativ dragning utefter vägar kan bli aktuell. Gäller även den föreslagna vattenledningen i Insjön.

Reservat för fjärrvärmelledning ska finnas i Värmdövägen – Norra Lagnövägen.

Delar av området ingår i rapporten "Kulturhistoriska miljöer".

Delarna mot Salsjön är av riksintresse för kulturmiljövården samt innefattas av riksintresset kust- och skärgårdsområden (se Riksintressen). Velamsund är även ett Natura 2000-område och all verksamhet som kan påverka bevarandestatusen för naturvårderna är tillståndspflichtig.

## 2.19

### Norra Boo

Område avsett för bostadsändamål med inslag av verksamheter.

De västra delarna av området har permanentbebyggelse och utbyggt VA-nät.

De resterande delarna föreslås permanentas i takt med att VA-försörjningen byggs ut. Härvid skall "Utvecklingsområden i Boo" vara vägledande.

Vissa markområden reserveras för gemensamma

behov, t.ex. förskolor/skolor.

Möjlighet för ny avloppsledning från Värmdö till Käppala reserveras i stråket Kilsviken – Sägsjön – Näckdjupet – Kummelhäsviken.

Delar av området ingår i kommunens kulturminnesvårdsprogram.

Delar av området mot Salsjön är av riksintresse för kulturmiljövården samt innefattas av riksintresset kust- och skärgårdsområdet (se Riksintressen).

## 2.20

### Grävlingsberg

Området används som besöksanläggning

Markanvändningen bör bibehållas och utvecklas.

Grävlingsberg har i kommunens kulturminnesvårdsprogram värderats som ett område som särskilt ingående belyser viktiga delar av kommunens historia.

Området är av riksintresse för kulturminnesvården – Norra kusten samt omfattas av riksintresset kust- och skärgårdsområdet (se Riksintressen).

## 2.21

### Gärdesudden

Område avsett för rekreation.

Området bör skyddas genom införande av naturreservat. Ingår i principbeslut om införande av naturreservat antaget av Kommunfullmäktige 85-04-22.

Området ingår i kommunens kulturminnesvårdsprogram.

Området är av riksintresse för kulturminnesvården – Norra kusten samt omfattas av riksintresset kust- och skärgårdsområdet (se Riksintressen).

## 2.22

### Porsmosseverket

Området föreslås omvandlas till bostadsändamål och verksamheter.



Delar av området ingår i kommunens kulturminnesvårdsprogram.

## 2.23

### Kummelberget

Område avsett för verksamheter:  
Markanvändningen föreslås bibehållas.

## 2.24

### Bergholmen

Halva ön är bebyggd, andra halvan är rekreationsområde som bör skyddas, dock är området något litet för att naturreservat ska bildas.

Delar av området ingår i kommunens kulturminnesvårdsprogram.

Ön omfattas av riksintresset kust- och skärgårdsområden (se Riksinressen).

## 2.25

### Telegrafberget

Området, som tidigare varit oljeterrinial, föreslås bebyggas med bostäder.

## 2.26

### Sydvästra Käll

Området föreslås bebyggas med enbostadshus.



## Fisksättra/Saltsjöbaden

Blandområdet ÄlgöVA-försörjs och permanentas. Hotellvårdsområdet rymmer utbyggnadsresurser för bostäder och verksamheter.

Markreserveras för ny Solstadväg som avlastning av Byvägen samt gång- och cykelförbindelse till Boo över Knapens håll.

Atervinningscentral är lokaliserad till Östervik. Saltsjöbanan föreslås konverteras till snabbspårsväg.

### 3.01

#### Östervik – Drevinge

Område för befintliga bostäder, rekreation samt befintlig transformatorstation.

I södra delen, mellan transformatorstationen och Saltsjöbadsleden, finns en återvinningscentral å 5 000 m<sup>2</sup>. Området kan betöras av dubbelspår på Saltsjöbanan för ökad kapacitet och bättre täthet i kollektivtrafiken.

Saltsjöbanan föreslås konverteras till snabbspårsväg. Delar av Lännerstasunden innefattas av riksintresset kust- och skärgårdsområdet (se Riksintressen).

### 3.02

#### Fisksättra

Område avsett för befintliga bostäder och centrum. Kompletteringsbebyggelse för bostäder och arbetsplatser föreslås inom den nordöstra delen av

området, Fisksättra varv. Möjlighet för markabel för el mellan Fisksättra transformatorstation och Värmdö via Baggensfjärden ska finnas.

Saltsjöbanan föreslås konverteras till snabbspårsväg. Delarna mot Lännerstasunden innefattas av riksintresset kust- och skärgårdsområdet (se Riksintressen).



### 3.03

#### Skogsö / del av Igelboda och Fisksättra

Område avsett för rekreation och friluftsliv. Delar av området ingår i kommunens kulturminnesvårdsprogram.

Delarna mot Baggenssträket och Baggensfjärden innefattas av riksintresset kust- och skärgårdsområdet (se Riksintressen).

Mellan Igelboda och Fisksättra planeras för en ny sport-/kulturhall.

Delar av området är skyddat genom naturreservat. Kontakten med Erstavik bör förstärkas, bl.a. med passage under Saltsjöbanan i samband med dess föreslagna konvertering till snabbspårsväg samt eventuell förstärkning av de befintliga promenadstråken.

Möjlighet för markabel för el mellan Fisksättra transformatorstation och Värmdö via Baggensfjärden ska finnas.

Kontakten med Boo bör underlättas för gående och cyklande, dock ej genom broförbindelse.

Inom området finns ett par gamla tippar som kan behöva åtgärdas.

### 3.04

#### Östra Skogsö (Bataljvägen – Moranvägen)

Bostadsområde blandat med fritidshus som föreslås permanentas.

Området innefattas av riksintresset kust- och skärgårdsområdet (se Riksintressen).

### 3.05

#### Saltsjöbaden

Område avsett för bostäder, verksamheter och centrum. Stora delar av Saltsjöbaden är av kulturhistoriskt intresse och restriktivitet bör gälla vid nybyggnation samt vid ändring av befintlig bebyggelse.

Flera äldre planer bör ses över med hänsyn till bl.a. kulturminnesvårdens intressen.

Stora delar av området ingår i kommunens kulturminnesvårdsprogram.

Centrala Saltsjöbaden är av riksintresse för kulturminnevården.

Delarna mot Baggensfjärden och Erstaviken

innehålls av riksintresset kust- och skärgårdsområdet (se Riksintressen).

Möjlighet för markabel för el mellan Fisksätra transformatorstation och Värmdö via Baggensfjärden ska finnas.

Saltsjöbanan föreslås konverteras till snabbspårväg. Reservat för en ny väg (Solsidevägen) föreslås för att avlasta Byvägen.

### 3.06

#### Svärdsö

Område avsett för rekreation.

Området bör skyddas genom införande av naturreservat. Svärdsö ingår i principbeslutet om införande av naturreservat antaget av Kommunfullmäktige 85-04-22.

Området innehålls av riksintresset kust- och skärgårdsområdet (se Riksintressen).

Älgövägen ska rustas upp och förses med gång- och cykelbana.

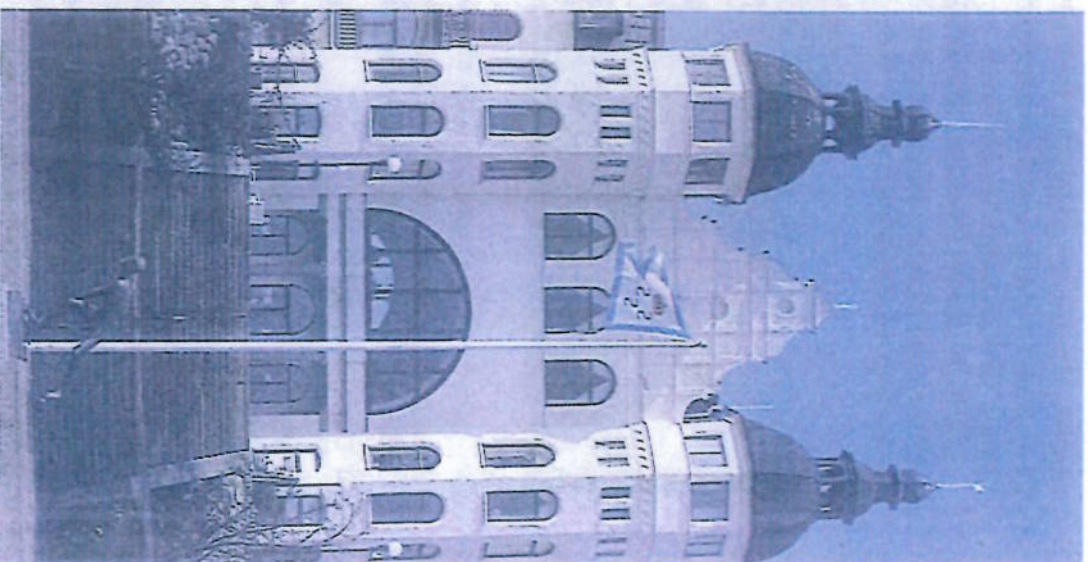
### 3.07

#### Älgö

Område avsett för bostadsändamål.

Nuvarande blandområde förväntas övergå till permanentområde i större utsträckning i samband med att godtagbara vatten- och avloppsöslningar tillskapas. Ingen förändring (nybildning av fastigheter) bör ske.

Planmässiga och byggnads tekniska åtgärder



bör vidtas med hänsyn till brandförsvarets längre insatsid för Älgö. Utredning om terminallågen för transittrafik till Gåsö m.fl. är pågående.

Området ingår i rapporten "Älgö och Gåsö, Bebyggelseinventering", som är en utvidgning av kommunens kulturminnesvårdsprogram.

Området innehålls av riksintresset kust- och skärgårdsområdet (se Riksintressen).

### 3.08

#### Gåsö med omnejd

Område avsett för fritidsboende.

Ingen förändring bör ske.

Området ingår i rapporten "Älgö och Gåsö, Bebyggelseinventering".

Området innehålls av riksintresset kust- och skärgårdsområdet (se Riksintressen).

### 3.09

#### Hotellviksområdet

Område avsett för bostäder och verksamheter.

I samband med en upprustning av området kring Grand Hotell föreslås kompletteringsbebyggelse med bostäder och verksamheter. En utredning som berör ändringslagen för Saltsjöbanan pågår.

Området ingår i kommunens kulturminnesvårdsprogram. Omfattas av riksintresset för kulturminnesvården samt riksintresset kust- och skärgårdsområdet (se Riksintressen).



## Älta

En stor utbyggnadsresurs för bostäder och verksamheter finns mellan Hedvigslund och Lysesöleden. I Ältadalen, kan också inrymmas Lex, gymnasium, centrumfunktioner och ridanläggning.

Inom centrala Älta, norr om Stensö och Älta IP, utvecklas ett område med publika lokaler av olika typer.

### 4.01

#### Norra – Östra Älta

Område avsett för befintliga bostäder och verksamheter. Delar av området ingår i kommunens kultur- minnesvårdsprogram.

### 4.02

#### Centrala Älta

Område avsett för befintliga bostäder, verksamheter och centrum.

Området norr om Stensö föreslås kompletteras med publika anläggningar. I södra delen av området, vid Ekstubben, föreslås lokaliseras ungdomsbostäder.

### 4.03

#### Södra Hedvigslund och Ältadalen

Område avsett för nya bostäder och verksamheter.

Inom området bör plats för gymnasium, ridanläggningar, inkl skyddavstånd centrum m.m. reserveras. Fördjupad översiktsplan eller utvecklingsplan behöver upprättas.



# Länsstyrelsens Granskningsyttrande

Länsstyrelsen i Stockholms Län  
Planenheten

19.9.2002

Dnr 1922-02-42633

## UTSTÄLLT FÖRSLAG TILL NACKA ÖVERSIKTSPLAN 2002

Nacka kommun har överlämnat ett förslag till översiktsplan i samband med utställning enligt 4 kap. 6 § plan- och bygglagen (PBL). Länsstyrelsen har den 30 november 2001 avgivit ett samrådsyttrande över en tidigare version av planförslaget.

Vid utställningen begränsar Länsstyrelsen granskningen till om förslaget inte tillgodoser riksintressen, om förslaget kan medverka till att en miljö- kvalitetsnorm överträds, om frågor som angår två eller flera kommuner inte samordnats på ett lämpligt sätt samt om bebyggelse blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller behovet av skydd mot olyckshändelser. Nedanstående frågor kan leda till att Länsstyrelsen enligt 12 kap.1 § PBL kommer att pröva kommunens beslut att anta detaljplaner eller områdesbestämmelser.

Granskningsyttrandet ska enligt 4 kap. 2 § PBL fogas till översiktsplanen.

Länsstyrelsen har under utställningstiden givit Vägverket Region Stockholm, Förvarsnaken, Svenska Kraftnät AB, Vattenfall Sveanät AB, Sjöfartsverket

Stockholms sjötrafikområde samt KSL (Stoscb) tillfälle att lämna synpunkter på förslaget.

### Övergripande synpunkter

Utöver de översiktplanelandningar som avses antas av kommunen, ingår även dokumenten Översiktsplanens program resp. Översiktsplanens konsekvenser i utställningshandlingarna. Den innehållsmässiga gränsdragningen mellan programhandlingen och översiktsplanen kan delvis vara svår att uppfatta. Programhandlingen har också redigerats och kompletterats sedan tidigare samrådsstede. Länsstyrelsen vill därför framhålla att det endast är det dokument som antas av kommunen som får status av översiktsplan enligt plan- och bygglagen. De övriga dokumenten och förekommande ändringar i dessa har därför inte granskats av Länsstyrelsen och omfattas inte av Länsstyrelsens granskningsyttrande.

Översiktsplanens rekommendationer är mycket svåra att relatera till kartan

den Norra kusten fram till kommungränsen i öster är en för det inre skärgårds-landskapet värdefull kuststräcka, som är känslig för förändringar.

#### **Nationalstadsparken, (4 kap MBL)**

Översiktsplanen behöver förtydligas när det gäller Nationalstadsparken Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården som visserligen ligger inom Stockholm och Lidingö kommuner men gränsar till kommunen. Nationalstadsparkens utsträckning bör framgå av översiktsplanen liksom hur riksintresset ska beaktas, vilket innebär att ny bebyggelse och nya anläggningar får komma till stånd och andra åtgärder vidtas endast om det kan ske utan att det historiska landskapets natur- och kulturvärden skadas.

#### **Totalförsvaret, (3 kap MBL)**

I Nacka kommun finns ett mindre område intill Baggensfjärden som är av riksintresse för totalförsvaret. I översiktsplanen måste området framgå och totalförsvarets intressen beaktas. Karra med områdesavgränsning har underhand överlämnats till kommunen. Länsstyrelsen avser att utfärda ett förordnande enligt 12 kap 4 § PBL, vilket innebär att bygglov inom området kan komma prövas av Länsstyrelsen.

### **Mellankommunala intressen**

#### **Kollektivtrafik**

I planförslaget illustreras kommunens förslag till utveckling av snabbpärsväg m.m. inom Nacka. Länsstyrelsen vill framhålla att innan järnvägsplaner kan upprättas måste ytterligare studier göras för att ta ställning till om, och hur, spårsystemets olika delar kan genomföras.

som visar framtida markanvändning och kartorna över allmänna intressen. Rekommendationerna är övergripande och allmänt hållna. Det är därför svårt att bedöma närmare innebörd och utfall av översiktsplanens förslag rörande bebyggelse och infrastruktur. Tex. kan kulturmiljö eller grönsstruktur av regionalt intresse, strandskydd eller hälsofrågor komma att påverkas. Länsstyrelsens närmare ställningstagande i sådana hänseenden får därför avvaktas fortsatt planering.

Översiktsplaneförslaget innehåller förslag och reservat för väggårdar och kollektivtrafik. Länsstyrelsen får allmänt framhålla att prövning också kan erfordras enligt gällande sektortagstiftning, järnvägs- resp. arbetsplan. Översiktsplancinstitutet kan vara ett värdefullt underlag vid sådan prövning, men det utesluter inte att andra alternativ än de som anges i översiktsplanen kan komma att aktualiseras.

#### **Riksintressen**

##### **Kulturmiljö, (3 kap. MBL)**

I förslaget till översiktsplan föreslås att områden Telegrafberget (2.25) byggs med bostäder. Det finns risk att en utbyggnad kan komma att skada riksintresset för kulturmiljön. Utgångspunkten för den fortsatta planeringen skall vara att inte riksintresset påtagligt skadas.

##### **Kustområdet och skärgården, (4 kap. MBL)**

Kustområdets avgränsning har i planförslaget angetts till 300 meter - Älgö och Öarna ingår dock i sin helhet. Då underlaget för denna bedömning inte är tydligt preciserat kan det även utanför detta område finnas områden som med hänsyn till de samlade natur- och kulturvärden är av riksintresse. Bl.a.

Med beaktande av utvecklingen i Värmdö bör Nackas översiktsplan även redovisa möjlighet till kollektiva trafikförbindelser från till kommungränsen mot Värmdö. Detta bör ske i samordning mellan berörda kommuner och regionala myndigheter.

#### Bostäder

I det utställda planförslaget har Gungyriken redovisats föreslaget som ett utredningsområde istället för ett område för bostadsutbyggnad. Det angeläget att ta till vara från kollektivtrafiksynpunkt välbelägna områden för att minska miljöbelastningen. För att stärka resandunderlaget för Salsjöbanan bör områden reserveras för bostäder. Risken för bullerstörningar och närheten till trafik med färdigt gods, m.m. måste dock beaktas i fortsatt planläggning.

#### Sjöfart

Länssyrelsen bedömer att en gång- och cykelförbindelse över Knappens håll (Baggenssticket) kan vara värdelfull, men det är viktigt att färledsintresset inte motverkas. Fortsatta studier får visa att om det går att förena dessa intressen och Länssyrelsens slutliga ställningstagande får avvaka fortsatt utredning.

Stöfartsverket framför att det finns risk att förslaget om en ny gång- och cykelväg över Baggenssticket kan påverka framkomligheten på färleden. Färleden är inte riksintresse men förbinder två färleder av riksintresse, och är av stor betydelse för södra skärgårdens sjöförbindelse med Stockholm.

#### Vägar m.m.

I översiktsplanen föreslås ett antal väggårdar som berör vägar av mellan-kommunalt intresse. Om dessa är möjliga att genomföra samt hur, går inte att ta ställning till på nuvarande underlag. Detta gäller bland annat över-

däckning och tunnelfrläggning av Värmdöleden, ny ramp från Värmdöleden till Nacka centrum (Nacka bro) och ny trafikplats vid Boovägen.

Det är vidare nödvändigt att utvecklingen inom området kring kommungränserna mellan Nacka, Tyresö och Stockholm, bl.a. frågan om ny trafikplats vid Älardalen, blir föremål för ett mellankommunalt samarbete.

#### Kraftledningar

Behovligt reserverat för en framtida 70 alternativt 220 kV kraftledning Fisksåtra-Gustavsberg bör bibehållas. Det föreslagna reserveratet via Baggensfjärdan ger ett alternativ, men även andra alternativ kan komma ifråga.

#### Miljö kvalitetsnormer (5 kap. MB)

I översiktsplanen informeras om miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid, svaveloxid och bly. Sedan den 19 juli 2001 gäller även miljö kvalitetsnormer för luftpartiklar PM 10. Andra miljö kvalitetsnormer kommer att träda ikraft i framtiden till exempel för bensen, ozon och vattenkvalitet.

Regeringen har beslutat att ett förslag till åtgärdsprogram enligt miljöbalken skall upprättas av Länssyrelsen med syfte att klara miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid år 2006 i Stockholmsregionen. Arbetet med programmet skall vara klart den 1 juni 2003 och kommer sannolikt att innefatta en mängd olika åtgärder där vissa även kan komma att få konsekvenser för Nacka kommun. När ett åtgärdsprogram är upprättat blir detta en förutsättning för kommunens fysiska planering.

### Hälsa och säkerhet

I förslaget till översiktsplan redovisas olika miljö- och riskfrågor som är viktiga att uppmärksamma i den efterföljande planläggningen och tillståndsprövningen. Planens översiktliga karaktär och ofullständig kartredovisning för dessa frågor gör dock att konsekvenserna fullt ut inte kan förutses.

Länsstyrelsen förutsätter att störningar och risker beaktas i detaljplanering och tillståndsbeslut så att bebyggelsen inte blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller till behovet av skydd mot olyckshändelser.

Beslut i detta ärende har fattats av Länsstyrelsens styrelse. I beslutet deltog landshövdlingen Mats Hellström, ordförande, ledamöterna Sten Nordin, Ralph Lédel, Elwe Nilsson, Berit Assarson, Helena Höj, Ingela Nylund Watz, Vanja Edvinsson, Carina Moberg och Jan Strömdahl, samt tjänstgörande suppleanterna Peter Carpelan, Åsa Stenberg och Håkan Jonsson.

Vid styrelsens behandling av ärendet var härutöver personalföreträdarna Anne-Jeanette Johansson och Birgitta Brehmer närvarande.

I den slutliga handläggningen deltog även miljö- och planeringsdirektör Lars Nyberg och arkitekt Carin Ancker föredragande.

Mats Hellström Carin Ancker

Länsstyrelsen i Stockholms Län

Postadress Besöksadress

Box 22067 Hantverkargatan 29

104 22 STOCKHOLM

telefon 08-785 40 00

telex 08-651 28 75

E-post

lms@ab.lst.se

Internet

www.ab.lst.se



Information regarding the use of this document is available at [www.nacka.se](http://www.nacka.se)

