



Ny förbindelse

mellan Kvarnholmen
och Nacka Centrum

- program för detaljplan

Planenheten
KFKS 2007/12 214

juli 2008
Projekt 9214

tema:

MEDVERKANDE

Nacka kommun:

Projektledare:

Per Andersson, Exploateringsenheten

Planarkitekt och biträdande projektledare:

Magnus Bäckström, Planenheten

Planarkitekt:

Therese Martinsson, Planenheten

Miljösakkunnig:

Bigitta Held-Paulie, Miljöenheten

Sakkunnig landskap:

Elisabeth Rosell, Planenheten

Trafiksakkunnig:

Mahmood Mohammadi,

Trafik, natur och fritid

Tema planavdelning:

Uppdragsansvarig Planprogram:

Annika Forsgren

Handläggare Planprogram:

Stina Stenquist

Medverkande Planprogram:

Magnus Ericsson

SWECO:

Miljöbedömning inklusive MKB:

Ulrika Bernström

Maria Bergman

INNEHÅLL

1	SAMMANFATTNING				
2	INLEDNING				
2.1	Bakgrund				
2.2	Syfte och mål				
2.3	Planeringsprocessen				
3	FÖRUTSÄTTNINGAR				
3.1	Programområdet				
3.2	Avgränsning				
3.3	Markägförhållanden				
3.4	Gällande planer och kommunala beslut				
3.5	Angränsande projekt				
3.6	Riksintressen och strandskydd				
3.7	Vägnät, samt dess trafik				
3.8	Markanvändning				
3.9	Miljö				
4	PROGRAMFÖRSLAG				
4.1	Standardkrav				
4.2	Nollalternativet				
4.3	Förbindelsealternativ				
4.4	Bro				
4.5	Tunnelmynning, tunnel				
4.6	Geoteknik				
4.7	Gestaltning				
4.8	Kostnader				
4	5	KONSEKVENSER AV FÖRSLAGET			32
	5.1	Trafikmängd			33
4	5.2	Tillgänglighet trafik			34
4	5.3	Tillgänglighet kollektivtrafik			35
6	5.4	Tillgänglighet gång- och cykel			36
6					
7	6	MILJÖKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET			38
7	6.1	Kulturmiljö			38
7	6.2	Landskapsbild			38
7	6.3	Naturmiljö			38
8	6.4	Friluftsliv och rekreation			39
8	6.5	Buller och vibrationer			40
10	6.6	Luftkvalitet			41
12	6.7	Vatten			41
14	6.8	Förorenad mark			42
18	6.9	Risk och säkerhet			42
19	6.10	Byggskede			42
22	7	SAMLAD BEDÖMNING			43
22	7.1	Sammanfattning av den samlade bedömningen			46
22					
24	8	FORTSATT PLANARBETE			46
30	8.1	Fortsatt planarbete			46
30	8.2	Behov av tillstånd			46
30					
30	9	REFERENSER			48
31	10	BILAGOR			49

1 SAMMANFATTNING

Planerna för nordvästra Sicklaön inklusive Kvarnholmen förväntas medföra en så stor exploatering att en ny trafikförbindelse mellan Kvarnholmen och Nacka Centrum behövs för att inte Henriksdals trafikplats ska bli överbelastad. Målet är en ny förbindelse för bil, buss, cykel och fotgängare mellan Kvarnholmen och det allmänna vägnätet på Sicklaön via bro över Svindersviken.

Ny förbindelse mellan Kvarnholmen och Nacka Centrum är ett infrastrukturprojekt och kommer i sig inte att innehålla någon ny bebyggelse.

Brons höjd och huvudsakliga läge har processats fram i program för detaljplaner – Kvarnholmen –Hästhalmssundet – Östra Gäddviken. Höga krav på brons utformning och gestaltning krävs med hänsyn till riksintressena, men även med tanke på det signum större broar ofta blir för stadsdelar eller hela städer. Därför kommer ett flertal brotyper att studeras genom parallella uppdrag i detaljplaneskedet.

Tre alternativa sträckningar för tunnel respektive vägar har utretts, alternativ A, B och C. Alternativen skiljer sig främst åt genom hur de från bron över Svindersviken når det allmänna vägnätet. Alternativ A och B ansluter till Griffelvägen

på Järlahöjden och till Värmdöleden via en ny av- och påfart. Alternativ C ansluter till det allmänna vägnätet i Nacka Strand. I alternativ C nås Värmdöleden via befintliga av- och påfarter. Alternativ A och C går i tunnel medan alternativ B går i öppet schakt.

I alternativ A och B skapas en gen väg mellan bostadsområden på Kvarnholmen och kommunal service på Järlahöjden samt handel i Nacka Centrum. I alternativ C skapas istället en direkt förbindelse mellan bostadsområden på Kvarnholmen och arbetsplatser i Nacka Strand. I alla alternativ skapas acceptabla avstånd för gående och cyklister mellan Kvarnholmen och målpunkterna Nacka gymnasium, Forum Nacka och Nacka Strand. I alternativ B skapas en genare gång- och cykelväg till Nacka gymnasium och idrottscentrum. Denna gångväg kan dock upplevas som otrygg då den går i schaktet längs med bilvägen.

I samtliga alternativ sker ett visst intrång i riksintresset för kulturmiljövården. Landskapsbilden påverkas framförallt i alternativ B (öppet schakt) men även till mindre del i alternativ A, i de delar där vägen går i marknivå. Bron skapar även ett helt nytt landskapselement. Naturmiljön påverkas även den, framförallt i alternativ B. Viktiga nyckelbiotoper och hotade arter försvinner i detta alternativ

helt. Alternativ B innebär också ett stort intrång i det rörliga friluftslivet.

2 INLEDNING

Detta är ett planprogram för en ny förbindelse för bil, buss, cykel och fotgängare mellan Kvarnholmen och Nacka Centrum. Från Kvarnholmens östra udde planeras förbindelsen gå via bro över Svindersviken till det allmänna vägnätet på Sicklaön. I program för detaljplaner – Kvarnholmen –Hästhalmssundet – Östra Gäddviken har bland annat brons höjd och huvudsakliga läge processats fram. Förbindelsens mer översiktliga trafiksekvenser kommer att behandlas i kommande fördjupad översiktsplan för centrala Nacka.

Detaljplanen föregås av detta planprogram, då förbindelsen inte har stöd i översiktsplanen. Till planprogrammet hör även en miljökonsekvensbeskrivning samt ett trafikPM.

2.1 Bakgrund

Då Stockholm växer och innerstadens täta bebyggelse nu når kommungränsen ökar behovet och intresset av att förtäta de västra delarna av Nacka. Sicklaön kommer under kommande decennium bli Nackas viktigaste resursområde för nya bostäder. Sicklaön har även stora möjligheter för etablering av verksamheter och funktioner som traditionellt förknippas med Stockholms innerstad.

På nordvästra Sicklaön genomförs detaljplaner där de gamla industriområdena utvecklas till stadsdelar med en stor andel bostäder. På Kvarnholmen kommer en ny stadsdel skapas genom att utveckla nedlagda industriområden. Denna del av Nacka trafikförsörjs idag enbart ifrån Henriksdals trafikplats, vilket innebär att man måste passera Stockholms stad för att nå övriga Nacka. Planerna för nordvästra Sicklaön inklusive Kvarnholmen förväntas medföra en så stor exploatering att en ny trafikförbindelse mellan Kvarnholmen och Nacka Centrum behövs för att inte Henriksdals trafikplats ska bli överbelastad.

I planprogram för detaljplaner Kvarnholmen – Hästhalmssundet - östra Gäddviken (2005) konstateras att det krävs en ny broförbindelse österut mot Nacka Centrum för att delar av bebyggelsen enligt planprogrammet ska kunna uppföras. Som följd av planprogrammet har avtal träffats med KF-Fastigheter där kommunen åtagit sig att verka för en förbindelse från Kvarnholmen, över Svindersviken, till det allmänna vägnätet. Kvarnholmens planering och genomförande förutsätter ny detaljplan för bro, tunnel och/eller väg fram till befintligt vägnät.



Figur 1. Utredningsområdet för planprogrammet är här markerat i rött.

2.2 Syfte och mål

Syftet med projektet är att skapa en bättre trafikinfrastruktur för nordvästra Nacka och att skapa ett nödvändigt komplement till Henriksdals trafikplats. Syftet är också att skapa en förbindelse mellan Kvarnholmen och Nacka Centrum, två av de stadsdelar i Nacka som förväntas få den kraftigaste stadsbyggnadsutvecklingen i kommunen.

Projektets mål är: Ny förbindelse för bil, buss, cykel och fotgängare mellan Kvarnholmen och det allmänna vägnätet på Sicklaön via bro över Svindersviken och att verka för att förbindelsen är öppen för trafik senast 2011-12-31.



Figur 2. Vy över Svindersviken där bron planeras.

2.3 Planeringsprocessen

En detaljplan ska grundas på ett planprogram om det inte är onödigt. Om detaljplanen har stöd i aktuell översiktsplan behövs till exempel inget planprogram. Planprogrammet anger utgångspunkter och mål för planen.

När ett planprogram utarbetas ska ett programsamråd genomföras. Syftet med programsamrådet är att i ett tidigt skede bredda kommunens beslutsunderlag med de berördas erfarenheter och synpunkter. De berörda ges även möjligheter till insyn och påverkan.

Detta planprogram syftar till att utreda och redovisa förutsättningarna för tre alternativa vägsträckningar, med bedömning av deras konsekvenser och måloppfyllelse. Planprogrammet kommer att resultera i ett underlag för val av vägsträckning.

När en vägsträckning valts utarbetas ett förslag till detaljplan som skickas ut på samråd. I samrådsskedet ska kommunen samråda med olika intressenter. Efter samrådet upprättas en samrådsredogörelse där de synpunkter som framförts under samrådet redovisas.

Planförslaget justeras och kompletteras vid behov och ett utställningsförslag upprättas. Planen ställs sedan ut för granskning innan den antas.

Program

Programsamråd: juli - sep 2008
Beslut om program: dec 2008

Detaljplan

Samråd: feb - mar. 2009
Utställning: maj 2009
Antagande: okt 2009

Byggprocessen

Systemhandling: sep 2008 - feb 2009
Förfrågningsunderlag: jun 2009
Byggnation: okt 2009 - dec 2011

3 FÖRUTSÄTTNINGAR

3.1 Programområdet

Programområdet ligger i nordvästra delen av Nacka kommun, utmed Saltsjön och mitt emot Djurgården. Området är beläget nära både Stockholms innerstad och centrala Nacka.

Innan slutlig vägsträckning kan väljas omfattar projektet ett större utredningsområde: Kvarnholmens sydöstra del, norra delen av Svindersviken, norra delen av Ryssbergen, Vikdalen och del av Värmdöleden.

3.2 Avgränsning

Ny förbindelse mellan Kvarnholmen och Nacka Centrum är ett infrastrukturprojekt och kommer i sig inte att innehålla någon ny bebyggelse.

Planprogrammet fokuserar på förutsättningarna för kommande detaljplan. Vissa aspekter såsom trafik, luft, buller och landskapsbild kan inte begränsas endast till programområdet utan omfattar intilliggande områden samt närbelägna bostäder.

Planprogrammet kommer att ge förutsättningarna för det pågående arbetet med den fördjupade översiktsplanen för centrala Nacka. I den fördjupade översiktsplanen



Figur 3. Utredningsområdet för planprogrammet.

ska förbindelsens konsekvenser för huvudvägnätet analyseras. I planprogrammet, för förbindelsen mellan Kvarnholmen och Nacka Centrum, prövas om förbindelsens konsekvenser för huvudvägnätet går att lösa.



Figur 4. Markägoförhållanden inom programområdet.

Teckenförklaring

- Nacka kommun
- Staten, Vägverket
- Nyholmenkvarnen 2 AB
- Ryssbacken förvaltning HB
- Nacka Mark och Exploaterings KB
- Kvarnholmen utveckling AB
- Enskild fastighet
- Fastighetsbolag

3.3 Markägoförhållanden

Kvarnholmen ägs av Kvarnholmen utveckling AB genom bolaget Holmenkvarnen 5 AB. Kvarnholmen utveckling AB ägs av KF Fastigheter AB och JM AB.

Ryssbergens södra delar ägs av Nacka Mark och Exploatering KB, som ägs av Skanska och HSB. Ryssbergens strandområden ägs av Nyholmenkvarnen 2 AB, som hör till KF Fastigheter. Strandområdena norr om Vikdalen ägs av Nacka kommun.

Staten, Vägverket äger marken för Värmdöleden. Marken söder om Värmdöleden ägs till stora delar av Nacka kommun.

I anslutning till programområdet finns även en del privata tomter som kan komma att beröras.

3.4 Gällande planer och kommunala beslut

Regionala planer

I den regionala utvecklingsplanen från 2001, antagen 2002-05-14, konstateras att regionens snabba tillväxt ger ett behov av att utveckla regionala kärnor som kan fungera som komplement till city. Västra Nacka inkluderat centrala Nacka

anges i utvecklingsplanen som en del av en central regionkärna med särskilt god potential att fungera som komplement till Stockholms city.

Översiktsplan

I Nackas översiktsplan 2002, antagen 2002-10-14, föreslås en broförbindelse för busstrafik samt för gång- och cykeltrafik mellan Kvarnholmen och Nacka Strand. Man vill även att möjlighet ska finnas att betjäna Nacka Strand/ Kvarnholmen och Orminge med snabbspårväg. I översiktsplanen sägs dock att alternativa lösningar för den framtida vägförsörjningen av Henriksdal/ Kvarnholmen kan behöva diskuteras.

Ryssbergen redovisas i översiktsplanen som naturområde, och strandskyddet i området föreslås utvidgas från 100 m till 300 m.

Fördjupad översiktsplan Sickla

Enligt fördjupad översiktsplan för Sickla, antagen 1998-12-14 och 1999-06-14, är det under kommande decennium Sickla som är Nackas viktigaste resursområde för bostäder. Sickla har med sitt centrala läge och sina goda kommunikationer stora möjligheter att locka till sig verksamheter och funktioner som traditionellt förknippas med innerstaden. Den norra kusten har särskilda förutsättningar för verksamheter



Figur 5. Fördjupad översiktsplan för Sickla.

inom till exempel kultur, administration och utbildning. I den fördjupade översiktsplanen uppskattas att cirka 3000 nya bostäder och cirka 4000 nya arbetsplatser ska kunna tillkomma i Sickla.

Ryssbergen är enligt den fördjupade översiktsplanen ett bevarandeområde ur natur- och kultursynpunkt samt rekreativområde. Tillsammans med Svindersvikens vattenområde rekommenderas Ryssbergen utvecklas till ett centralt rekreativområde för Västra Sicklaön. Områdets värde ska även ökas genom bullerskydd mot Värmdöleden.

Kvarnholmen och de delar av Ryssberget där brofästet landar har undantagits från antagande i den fördjupade översiktsplanen för Sickla.

Väg 222 Värmdöleden

Länsväg 222, Värmdöleden, är en del av det statliga vägnätet. För frågorna kring Värmdöleden behöver lösningar tas fram i samråd med Vägverket.

Ryssbergen

Ryssbergen är inte detaljplanlagt område.



Figur 6. Program för detaljplan Kvarnholmen - Hästhalmssundet - östra Gäddviken.

Program för detaljplaner Kvarnholmen – Hästhalmssundet - östra Gäddviken

Planprogram för Kvarnholmen upprättades i maj 2005 och godkändes 2006-09-18. Planprogrammet omfattar ett större område, som etappvis kommer att utvecklas med flera detaljplaner.

På Kvarnholmen ska en ny stadsdel skapas genom att utveckla nedlagda industriområden. Stadsdelen uppskattas kunna innehålla drygt 2 000 lägenheter (cirka 4 500 boende) och cirka 3 000 arbetsplatser. Förslaget innebär att i huvudsak redan ianspråktagen mark

används för en tätare bebyggelse. För att minimera ingreppet i landskap och natur utnyttjas och utvecklas det befintliga vägnätet. I programmet reserveras mark för att möjliggöra en framtida spårbunden kollektivtrafik. Kollektivtrafiken kommer dock inom överskådlig framtid att utgöras av bussar och eventuellt även av en kollektiv färjeförbindelse. Längs hela områdets kajer och stränder planeras för en strandpromenad med gång- och cykelväg. Till övriga Nacka förslås en ny förbindelse österut med en högbro över Svindersvikens.

I planprogrammet konstateras att kapaciteten på det övergripande vägnätet måste ökas innan ny bebyggelse i större omfattning kan genomföras inom programområdet. Förutom utökad kapacitet vid Henriksdals trafikplats behövs även en ny broförbindelse österut mot Nacka Centrum och Värmdöleden. Detta innebär att man redan i inledningsskedet antingen måste bygga om trafikplatsen vid Henriksdal eller bygga en förbindelse österut med högbro över Svindersviken. För att hela bebyggelsen, enligt planprogrammet för Kvarnholmen, ska kunna uppföras måste båda åtgärderna genomföras.

I planprogrammet redovisas en förbindelse med högbro över Svindersviken och tunnel under Vikdalen till Nacka Strand för att sedan nå centrum via det befintliga vägnätet. I programmet står dock att även alternativ förbindelsemöjlighet österut till Nacka Centrum ska studeras vidare.

I planprogrammet processades bron höjd och huvudsakliga läge. Bron går från Kvarnholmens östra udde över Svindersviken till ett läge på Ryssbergen strax väster om Vikdalen. För att de flesta fritidssegelbåtar ska kunna angöra Svindersviken ska bron ha en segelfri höjd på minst 20 meter. Höga krav på brons utformning och gestaltning krävs

med hänsyn till riksintressena, men även med tanke på det signum större broar ofta blir för stadsdelar eller hela städer.

”Avtal rörande detaljplanering och exploatering av Kvarnholmen”

I ”Avtal rörande detaljplanering och exploatering av Kvarnholmen” som godkändes i kommunstyrelsen den 21 augusti 2006, § 141 har kommunen och KF fastigheter (som via dotterbolag äger marken på Kvarnholmen) kommit överens om restriktioner för detaljplanläggningen. Detta med hänsyn till behovet av en förstärkt övergripande trafikinfrastruktur. Den befintliga bebyggelsen kan planeras för ny användning och viss förändring utan att ny kapacitet i vägnätet kommer till. För nytillkommen bebyggelse krävs däremot bland annat lagakraftvunna detaljplaner och investeringsbeslut för den trafikinfrastruktur som måste förstärkas. Som motprestation förbinder sig kommunen i avtalet att verka för en förbindelse från Kvarnholmen till det allmänna vägnätet, via bro över Svindersviken. Förbindelsen ska vara öppen för trafik senast 2011-12-31.

Kommunstyrelsens beslut att genomföra projekt

2007-01-22 gav Kommunstyrelsen Exploateringsenheten i uppdrag att genomföra projekt ”Ny förbindelse mellan Kvarnholmen och Nacka Centrum”.

Kommunstyrelsen gav även Planenheten i uppdrag att påbörja arbete med planprogram och detaljplan för ”Ny förbindelse mellan Kvarnholmen och Nacka Centrum”.

Beslut om betydande miljöpåverkan

Kommunen måste så tidigt som möjligt i varje detaljplanarbete bedöma om det finns behov av att göra en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Frågan är om planens genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte. Här kunde man redan i programarbetets inledningsskede se att detaljplanen skulle komma att innebära en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning har därför upprättats parallellt med programmet som en del av beslutsunderlaget inför det fortsatta detaljplanarbetet. Frågor som särskilt uppmärksammas i miljökonsekvensbeskrivningen är riksintressen, strandskydd, kulturmiljö, landskapsbild, natur, rekreation, buller och luft.

3.5 Angränsande projekt

Detaljplan för infrastruktur inom Danvikslösen

Detaljplanen för Danvikslösen är uppdelad i fyra delplaner. Samråd för de fyra delplanerna pågick mellan 2005-06-10 och 2005-09-23. En gemensam utställning av samtliga delplaner kan tidigast ske under hösten 2008.

Då en fortsatt stor bebyggelseutveckling planeras inom Hammarby Sjöstad och nordvästra Sicklaön medför detta att Henriksdals trafikplats måste byggas om och få ökad kapacitet, för att inte överbelastas. Både en ombyggd Henriksdals trafikplats och en bro över Svindersviken beräknas behövas. Trafikplatsen planeras att byggas om i samband med projekt Danvikslösen. Danvikslösen är ett mellankommunalt infrastrukturprojekt för att möjliggöra stads- och bostadsutveckling inom närområdet Hammarby Sjöstad, Sickla, Lugnet, Henriksdalshamnen, och nordvästra Sicklaön.

I projektet planeras Tvärbanan länkas samman med Saltsjöbanan vid Lugnet. Saltsjöbanan moderniseras samtidigt till snabbspårväg. I projektet planeras ingen utbyggnad av spårtrafik till Kvarnholmen. Saltsjöbanan och Tvärbanan har inte kapacitet att ta emot mer trafik utan att

extra spår till Slussen byggs. Det finns i dagsläget inga planer på att bygga flera spår. Det är också mycket komplicerat att vid blivande Danvikstorg (Henriksdals trafikplats) åstadkomma en förgrening till Kvarnholmen.

Program för det fortsatta planarbetet med fördjupad översiktsplan för centrala Nacka

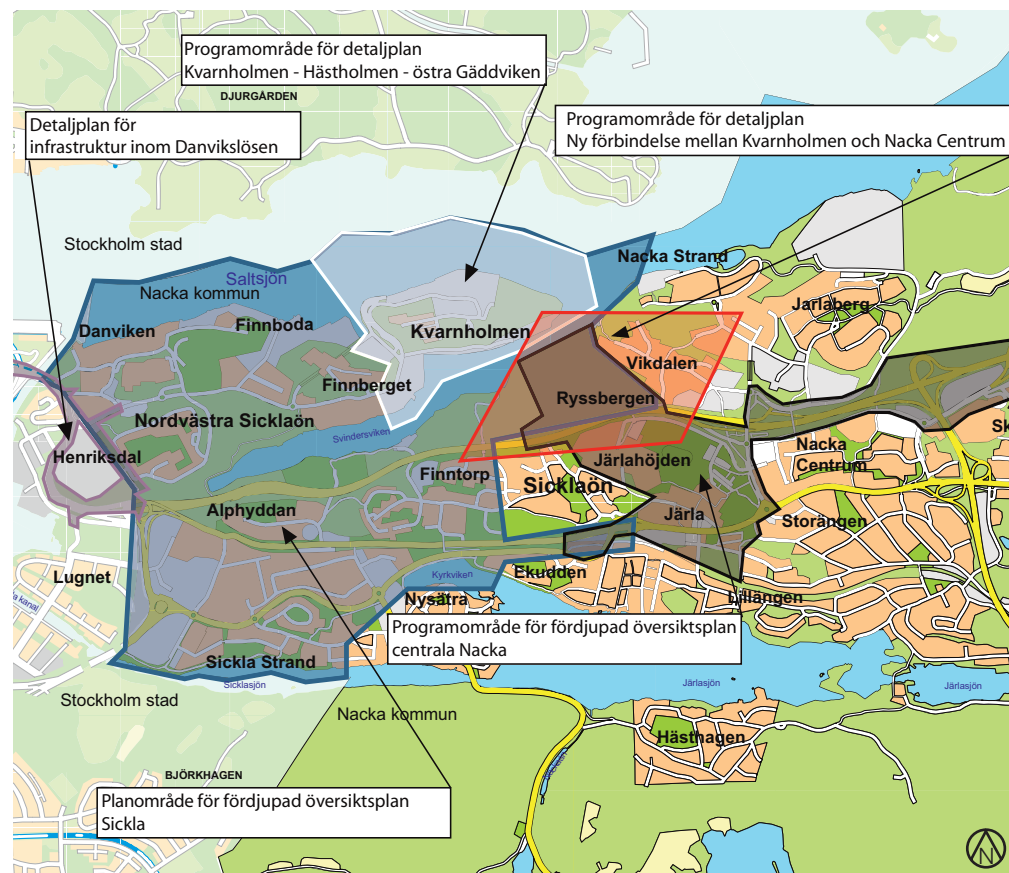
Det preliminära området för den fördjupade översiktsplanen omfattas av Järlehöjden (stadshusområdet samt skol- och idrottsområdet), Ryssbergen och Järsla med kringliggande vägar. Visionen och målsättningen med den fördjupade översiktsplanen är att ge förutsättningar för att utveckla centrala Nacka till en attraktiv och långsiktigt hållbar stadsdel som både visuellt och funktionellt kan uppfattas som Nackas centrum.

Centrala Nacka är idag ett strategiskt viktigt område vid en nod i Nackas trafiksystem och vid ett stort handelscentrum i Nacka Centrum. Nacka Centrum expanderar just nu kraftigt med både utökade handelslokaler och nya bostäder. I närområdet ligger flera attraktiva och tätbebyggda stadsdelar. Sambanden mellan centrum och omkringliggande stadsdelar behöver förbättras. Detta kan göras med ny bebyggelse och fler förbindelser som

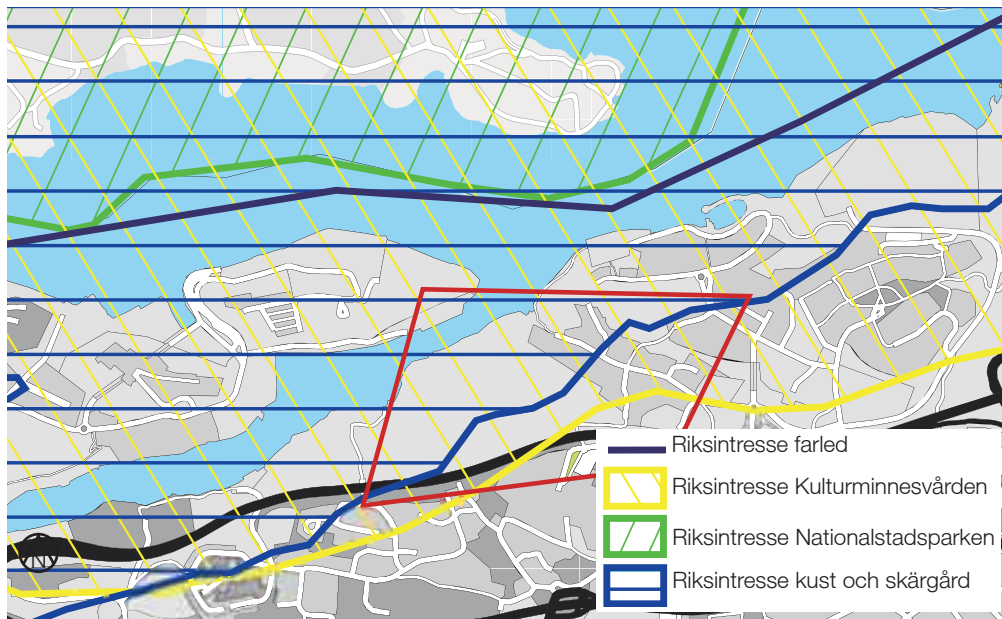
ger sammanhang och kommunikationer. Framför allt gång- och cykelvägnätet i området behöver utvecklas. Möjligheterna till att förbättra vägnätet ska också studeras.

Befintliga vägar i området är delvis utformade som trafikleder, vilket gör att de idag bildar barriärer mellan stadsdelarna. Vägarna bör där det är möjligt utformas som stadsgator med tydliga gaturum. Intentionen är att förbättra gatumiljöerna så att de blir trevligare och tryggare att röra sig utmed.

I den fördjupade översiktsplanen kommer en måttlig exploatering på Ryssbergen utredas. Eventuellt kan det vara intressant att lokalisera idrottsanläggningar i området.



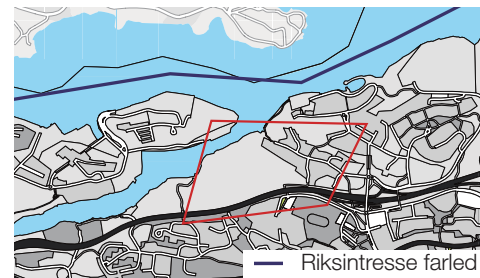
Figur 7. Angränsande planer och program, ungefärliga avgränsningar.



Figur 8. Riksstressen, ungefärlig avgränsning enligt ÖP 2002.



Figur 9. Till vänster ligger Kvarnholmen och till höger Djurgården som ingår i Nationalstadsparken.



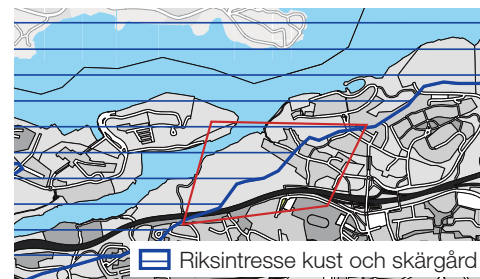
Figur 10. Förtydligande av figur 8.



Figur 11. Förtydligande av figur 8.



Figur 12. Förtydligande av figur 8.



Figur 13. Förtydligande av figur 8.

3.6 Riksstressen och strandkydd

Riksstress för farled Fjäderholmarna - Strömmen/ Hammarbyslussen - Stockholm

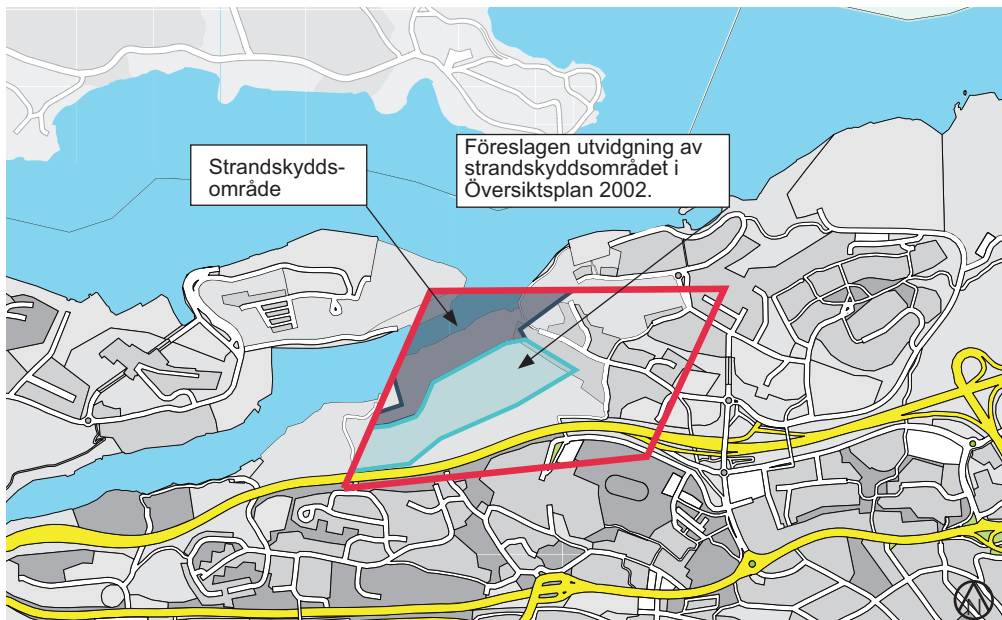
Svinderviken omfattas formellt av riksstress för farled. Riksstressen upptar hela vattenområdet in till strandlinjen som ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller användningen av farleden. Eftersom Svinderviken inte längre används som farled bör detta riksstress inte påverkas av planen.

Riksstress för kulturmnesvården: Nacka - Norra Boo - Vaxholm - Oxdjupet - Lindalssundet

Ryssbergen omfattas av riksstress för kulturmnesvården. Värdet i programområdet ligger i de i huvudsak obebyggda bergsslutningarna och den otillgängliga karaktären på farledens södra sida i kontrast till de mer låglänta landskapspartierna på farledens norra sida. Området gränsar till ett annat område av riksstress – Nationalstadsparken på Djurgårdssidan.

Riksstress: Nationalstadsparken

Norr om programområdet och Stockholms inlopp gränsar området visuellt till Djurgården som ingår i



Figur 14. Strandskydd, inom programområdet, ungefärlig avgränsning.



Figur 15 Ryssbergen

Nationalstadsparken och omfattas av riksintresse enligt 4 kap 7 § miljöbalken. Inom Nationalstadsparken får inte tillkommande anläggningar eller åtgärder skada det historiska landskapets natur- och kulturvärden.

Riksintresse för kust och skärgård

Programområdet omfattas även av riksintresse för kust och skärgård. Avgränsningen på fastlandet har i översiktsplanen normalt bedömts till 300m. Området ska med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns i sin helhet skyddas. Turismens

och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen ska särskilt beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön. Värde ligger i växelverkan mellan land och vatten samt det omväxlande kulturlandskapet. Intressena ska inte utgöra hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller det lokala näringslivet.

Strandskydd

Inom programområdet gäller strandskydd 100 m på land, från strandlinjen vid normalt medelvattenstånd. I

översiktsplanen från 2002 föreslås en utvidgning av strandskyddet till 300 m för naturområdet Ryssbergen. Frågan är dock inte aktuell för närvarande. För vattenområdena gäller strandskydd 100 m för alla strandkategorierna.

Syftet med strandskyddet är att trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv, samt att bevara goda livsmiljöer på land och i vatten för växt- och djurlivet.

Inom Nacka kommun ska allmänhetens tillgång till alla strandområden, som

inte utgörs av befintliga villatomter, tillförsäkras. Tillgången ska även underlättas bland annat genom utbyggnad av gång- och cykelstråk samt uppehållsplatser där behov finns, och där det inte strider mot de biologiska värdena.