

Till ledamöter i Stadsutvecklingsutskottet m.fl.

Enligt detaljplaneprogrammet ska *"Centrala Nacka ska utvecklas till en attraktiv och hållbar stadsdel som i både sin utformning och funktion uppfattas som Nackas centrum, ... vara en levande och öppen stadsdel med attraktiva offentliga stråk och platser, samt en mångfald i innehåll: bostäder, arbetsplatser, handel, parker, kultur mm."*

Sambanden med omgivande stadsdelar ska stärkas. Målet *"är en tät men också grön stad med ett centralt parkstråk ... stadsgator med trädplanteringar, bättre miljö och framkomlighet för fotgängare och cyklister"*.

Målen är ambitiösa men det är tveksamt om det aktuella förslagets inriktning och utformning uppfyller visionen *"en attraktiv och hållbar stadsdel... bättre miljö och framkomlighet för fotgängare och cyklister"* etc.

Planförslaget visar att tillgängligheten för bilen prioriteras, biltrafikytorna med cykel i blandtrafik dominerar och det saknas bilfria gång- och cykelstråk som binder ihop Centrala Nacka med omgivande stadsdelar. Det bilorienterade synsättet blir därigenom styrande för planeringen vilket leder till konflikt med målen och visionen.

Om planförslaget genomförs riskerar det att öka biltrafiken i Centrala Nacka, vilket är raka motsatsen till ambitionerna.

Under samråden har medborgarna möjlighet att lämna synpunkter på program och planförslag som vanligen redovisar ett synsätt (alternativ) på stadsutvecklingen - senast illustrerat i programmet för Centrala Nacka.

Men det är otillräckligt för beslut om en framtida stadsdel mellan den trafikintensiva Värmdöleden i norr, anslutningsvägen från Kvarnholmen, Värmdövägen i söder och Forum i öster. Däremot redovisas hur trafiken ska ordnas i tre alternativ med detaljerade beräkningar och osäkra antaganden.

Jag anser att det saknas ett alternativ som minskar biltrafikytorna och prioriterar bilfria gång- och cykelstråk i stadsdelen: ett stadsrum med promenadgator, öppna mötesplatser, torg, stadspark, nytt stadsbibliotek, butiker, caféer mm, utan störande biltrafik.

Med ett sådant alternativ kan målen *"en attraktiv och hållbar stadsdel... bättre miljö och framkomlighet för fotgängare och cyklister"* uppnås. En stadskärna där *"alla människor ges möjlighet att se varandra, mötas och interagera"* som det sägs i Fundamenta.

Kanske kan Siena och Florens fungera som inspirationskälla i stadsplanediskussionen och Köpenhamn är en utmärkt modell för cykelplaneringen, där 35 % av pendlarna cyklar och ca anförjed 20 % åker bil till arbetet.

Detaljplaneprogrammet för centrala Nacka omarbetas och angivna mål kompletteras med följande förslag:

När Nacka bygger stad bör planeringen inriktas på att ge företräde för gående och cyklister. De oskyddade trafikanterna ska betraktas som stadens huvudpersoner.

Planeringen av Centrala Nacka inriktas på att minska bilberoendet genom utbyggnad av sammanhängande cykelvägar och promenadstråk.

Framkomligheten för cyklister och fotgängare prioriteras och cykel i blandtrafik undviks. Ett nytt kulturhus med stadsbibliotek placeras i ett centralt läge nära T-bana.

För att motverka segregationen är det nödvändigt att 50 % av de nya lägenheterna upplåts som hyresrätter.

Enligt detaljplaneprogrammet ska "Centrala Nacka utvecklas till en attraktiv och hållbar stadsdel som i både sin utformning och funktion uppfattas som Nackas centrum, ... vara en levande och öppen stadsdel med attraktiva offentliga stråk och platser, samt en mångfald i innehåll: bostäder, arbetsplatser, handel, parker, kultur mm."

Sambanden med omgivande stadsdelar ska stärkas. Målet "är en tät men också grön stad med ett centralt parkstråk ... stadsgator med trädplanteringar, bättre miljö och framkomlighet för fotgängare och cyklister".

Målen är ambitiösa men det är tveksamt om det aktuella förslagets inriktning och utformning uppfyller visionen "en attraktiv och hållbar stadsdel... bättre miljö och framkomlighet för fotgängare och cyklister" etc.

Planförslaget visar att tillgängligheten för bilen prioriteras, biltrafikytorna med cykel i blandtrafik dominerar och det saknas bilfria centrala gång- och cykelstråk som binder ihop Centrala Nacka med omgivande stadsdelar. Det bilorienterade synsättet blir därigenom styrande för planeringen vilket leder till konflikt med målen och visionen.

Om planförslaget genomförs riskerar det att öka biltrafiken i Centrala Nacka, vilket är raka motsatsen till ambitionerna.

Under samråden har medborgarna möjlighet att lämna synpunkter på program och planförslag som vanligen redovisar ett synsätt (alternativ) på stadsutvecklingen - senast illustrerat i programmet för Centrala Nacka.

Men det är otillräckligt att redovisa endast ett alternativ för beslut om en framtida stadsdel mellan den trafikintensiva Värmdöleden i norr, anslutningsvägen från Kvarnholmen, Värmdövägen i söder och Forum i öster. Däremot presenteras hur trafiken ska ordnas i tre alternativ med detaljerade beräkningar och osäkra antaganden.

Jag anser att det saknas planalternativ som minskar biltrafikytorna och prioriterar bilfria gång- och cykelstråk i stadsdelen: ett stadsrum med promenadgator, öppna mötesplatser, torg, stadspark, nytt stadsbibliotek, butiker, caféer mm, utan störande biltrafik.

Med ett sådant alternativ kan målen "en attraktiv och hållbar stadsdel... bättre miljö och framkomlighet för fotgängare och cyklister" uppnås. En stadskärna där "alla människor ges möjlighet att se varandra, mötas och interagera" som det sägs i Fundamenta.

Kanske kan Siena och Florens fungera som inspirationskälla i stadsplanediskussionen och Köpenhamn är en utmärkt modell för cykelplaneringen, där 35 % av pendlarna cyklar och ca 20 % åker bil till arbetet.

Detaljplaneprogrammet för centrala Nacka bör omarbetas och angivna mål kompletteras med följande förslag:

När Nacka bygger stad bör planeringen inriktas på att ge företräde för gående och cyklister. De oskyddade trafikanterna ska betraktas som stadens huvudpersoner.

Planeringen av Centrala Nacka inriktas på att minska bilberoendet genom utbyggnad av sammanhängande cykelvägar och promenadstråk.

Framkomligheten för cyklister och fotgängare prioriteras och cykel i blandtrafik undviks.

Ett nytt kulturhus med stadsbibliotek placeras i ett centralt läge nära T-bana.

För att motverka segregationen är det nödvändigt att 50 % av de nya lägenheterna upplåts som hyresrätter.