



**KVARNHOLMEN**  
HÄSTHOLMSSUNDET  
ÖSTRA GÄDDVIKEN

**PROGRAM**  
FÖR DETALJPLANER

Planenheten  
KFKS 141/ 2002 214

maj 2005  
Projekt 9151





## Innehåll

Sammanfattning	2
Medverkande	2
Bakgrund	3
Syfte	3

### Nuvarande Förutsättningar

Programområdet	4
Markägoförhållanden	4
Gällande planer och kommunala beslut	4
Riksintressen och Strandskydd	5
Landskap, natur, rekreation m m	5
Områdets historia och befintlig bebyggelse	8
Nuvarande markanvändning	11
Trafik	12
Tekniska anläggningar	13
Miljö, risk och säkerhet	13
Service	13

### Programmet

Övergripande förutsättningar och mål	14
Landskap	16
Trafik	18
Service	21
Bebyggelse	22
Markutnyttjande	31
Preliminär miljö- och riskbedömning	31
Genomförande	32
Fortsatt planarbete	33
Utredningar	33

## Sammanfattning

Kvarnholmen, Hästhalmssundet och Gäddviken är Nackas kanske största och mest attraktiva utvecklingsområde. Kvarnholmen utgör en unik industri- och kulturhistorisk miljö och ingår i ett större område som är klassat som riksintresse för kulturminnesvärden, farled samt kust och skärgård. Programmet omfattar ett större område, som etappvis kommer att utvecklas med flera detaljplaner. Programmet bör därför ses som en ram inom vilken övergripande förutsättningar och mål behandlas.

Programförslaget grundas på riktlinjerna för bevarande och utveckling av området som redovisas i "Kvalitetsprogram för Nackas norra kust" samt fastighetsägarens (KF Fastigheter AB) målsättning för området. Visionen är att området omvandlas till en stadsdel med stark egen identitet, präglad av sitt industriella arv och unika bebyggelse. En stadsdel med skärgårdskänsla som tillfredsställer stadsmänniskans krav på variationsrik miljö och boendekvalitet samt tjänstesektorns krav på en representativ och inspirerande miljö.

Programförslaget innebär att en ny stadsdel skapas genom att utveckla nedlagda industriområden. Därmed ges förutsättningar för bevarande och återanvändning av kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer. Förslaget medför att i huvudsak redan ianspråktagen mark används för en tätare bebyggelse. Landskapet och naturmiljön bevaras genom att värna om och utveckla befintliga naturområden. Det befintliga vägnätet utnyttjas och utvecklas för att minimera ingreppen i landskap och natur. En strandpromenad med gång- och cykelväg byggs ut längs hela områdets kajer och stränder. En ny förbindelse till övriga Nacka föreslås med en högbro över Svindersviken. Kvarnholmen föreslås åter bli en holme genom att Hästhalmssundet återskapas.

En blandning av bostäder och arbetsplatser/verksamheter eftersträvas inom varje delområde, vilket skulle ge en balans mellan dag- respektive nattbefolkning. En övervägande del bostäder förväntas dock finnas inom områdets södra del, medan tyngdpunkten beträffande arbetsplatser och centrumfunktioner lokaliseras till kvarnområdet i norr. Stadsdelen uppskattas kunna innehålla drygt 2 000 lägenheter (ca 4 500 boende) och ca 3 000 arbetsplatser. Stadsdelen föreslås innehålla grundskola för ca 700 elever samt idrottsanläggning och simhall.

Stadsdelen planeras för goda kollektiva kommunikationer. Mark reserveras för att möjliggöra en framtida spårbunden kollektivtrafik. Kollektivtrafiken kommer dock inom överskådlig framtid att utgöras av bussar och eventuellt även av en kollektiv färjeförbindelse.

Programmet ska ligga till grund för kommande detaljplaner.

## Medverkande

Programförslaget har utarbetats och sammanställts av Planenheten i samarbete med KF Fastigheter AB och deras konsulter.

### Medverkande från Nacka kommun:

Micaela Lavonius	Planchef
Magnus Bäckström	Planarkitekt, projektledare
Per Andersson	Exploateringsingenjör
Birgitta Held Paulie	Miljöbevakare
Mahmood Mohammadi	Trafikplanerare
Nils Olof Persson	Exploateringsingenjör
Elisabeth Rosell	Landskapsarkitekt
Jan Skoog	Trafikplanerare
Gisela Tibblin	Kommunantikvarie

### Medverkande från KF Fastigheter AB och konsulter

Cecilia Nilsson	Projektledare	KF Fastigheter AB
Elisabeth Attebrant	Projektledare	Temaplan
Anna R Gärtner	Projektledare	— ” —
Peter Erséus	Arkitekt	Erséus Arkitekter AB
Fredric Scherman	— ” —	— ” —
Johan Nyrén	— ” —	Nyréns Arkitektkontor AB
Jörgen Åström	— ” —	— ” —
Dag Lindberg	— ” —	LindbergStenberg Arkitekter AB
Anette Lindberg	— ” —	— ” —
Gert Wingårdh	— ” —	Wingårdhs
Jonas Edblad	— ” —	— ” —
Urban Nilsson	Antikvariskt sakkunnig	Nyréns Arkitektkontor AB
Anna Sterner	— ” —	— ” —
Thomas Andersson	Landskapsarkitekt	Andersson&Jönsson Landskapsarkitekter AB
Jarl Ericzén	Trafikkonsult	SWECO VBB VIAK
Jessica Fellers	— ” —	— ” —
Ulrika Bernström	Miljökonsult	SWECO VBB VIAK
Andreas Philipson	Rådgivare	Temaplan

### Medverkande i tidigare skeden

<i>Kristina Allpere</i>	<i>Antikvarisk konsult</i>	<i>Allpere Arkitektkontor</i>
<i>Lars Qvarfordt</i>	<i>VA Konsult</i>	<i>Tyréns Infrakonsult AB</i>
<i>Ulf Mangefors</i>	<i>Arkitekt</i>	<i>BSK Arkitekter AB</i>
<i>Svante Bergman</i>	— ” —	— ” —
<i>Stina Ljungkvist</i>	— ” —	— ” —





## Bakgrund

Kvarnholmen har varit i Kooperativa Förbundets ägo sedan 1920-talet och har under en stor del av 1900-talet spelat en viktig industriell roll i livsmedelsproduktionen i Stockholm. Kvarnholmen har också varit ett viktigt fäste för den svenska konsumentkooperationen. Verksamheten i KF:s regi präglades alltsedan starten av moderna metoder och nytänkande.

En omfattande expansion och byggande pågick till och med 1970-talet. Bebyggelsen utformades genom KF:s eget arkitektkontor, som drevs med stor framgång under denna tid.

I början av 1990-talet lades verksamheten ner och sedan dess har olika utvecklingsmöjligheter för Kvarnholmen diskuterats och utretts. KF Fastigheter AB har som underlag för en planläggning genomfört parallella arkitektuppdrag i egen regi under våren och hösten 2002, där området förutsätts omvandlas till en citynära stadsdel med stark egen identitet och en mångfald av verksamheter. Ett programförslag har sedan tagits fram av Planenheten i samarbete med KF Fastigheter AB. Programförslaget har varit föremål för samråd och remiss under tiden 18 juni t.o.m. 15 september 2003. Programförslaget har därefter justerats och bearbetats till detta program.

Målet är att skapa en stadsdel som tillfredsställer stadsmänniskans krav på variationsrik miljö och boendekvalitet, samt tjänstesektorns krav på en representativ och inspirerande miljö. Kvarnholmen utgör en unik industri- och kulturhistorisk miljö och ingår i ett större område som är klassat som riksintresse för kulturminnesvården, farled samt kust och skärgård.

## Syfte

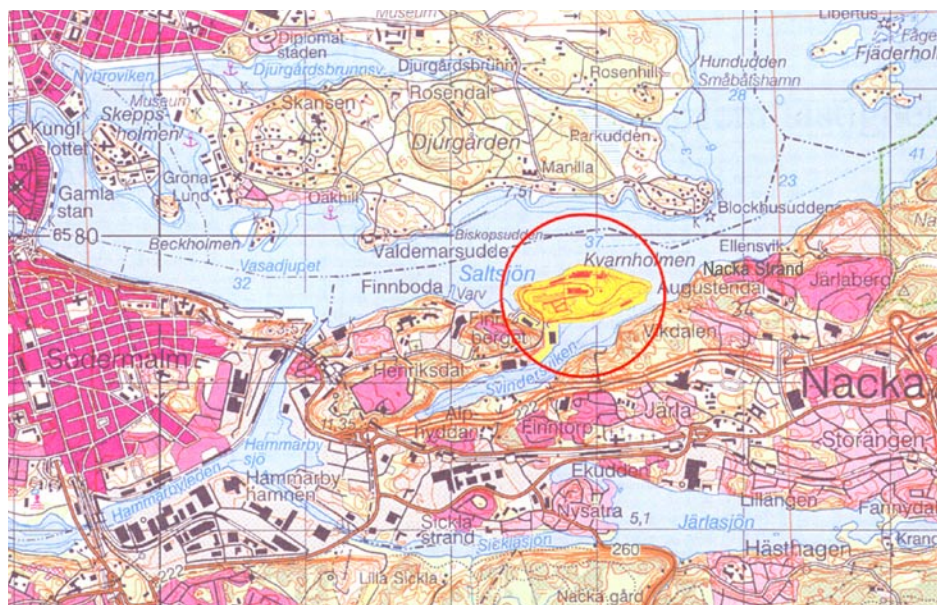
Syftet med detta planprogram är att redovisa områdets potential och begränsningar inför en framtida utveckling.

Programmet redovisar förslag till huvudsaklig markanvändning, struktur, exploatering, försörjningssystem och utvecklingsstrategi för området med hänsyn tagen till olika intressen. Programmet omfattar ett stort område, som kommer att utvecklas etappvis under en lång tid genom flera detaljplaner. Programmet bör därför ses som en ram inom vilken övergripande förutsättningar och mål behandlas för att möjliggöra och underlätta en utbyggnad. Programmet kommer att ligga till grund för kommande detaljplaner.

Till programförslaget hör även en översiktlig miljöbedömning som redovisas i särskild handling.



## Nuvarande förutsättningar



### Programområdet

Programområdet ligger i östra delen av det område som brukar kallas för Nackas norra kust, beläget utmed Saltsjön mitt emot Djurgården. Området ligger nära Stockholms innerstad och fågelvägen även nära centrala Nacka. Det är ca 1,5 km till Danvikstull, ca 3,5 km till Slussen och ca 1 km till Nacka Centrum. Svindersviken skiljer emellertid Nackas norra kust från övriga Nacka varför transportavståndet är drygt 5 km till Nacka centrum. Man måste passera Stockholms stads kommungräns i Danvikstull för att nå övriga Nacka.

Programområdet omfattar hela Kvarnholmen (fastigheterna Sicklaön 38:1, 38:2 och 38:3) samt fastigheterna Sicklaön 37:40 och 37:43 vid Gäddviken och Hästholmssundet. Programområdet har en areal på ca 70 ha varav ca 31,5 ha utgörs av landområde. Därutöver berörs ett område över Svindersviken av förslag till ny broförbindelse österut.

### Markägoförhållanden

All mark inom området ägs av KF Fastigheter AB genom helägda aktiebolag.

### Gällande planer och kommunala beslut

Programområdet är idag inte detaljplanlagt.

## Översiktsplan 2002

I Nackas översiktsplan 2002 rekommenderas att Kvarnholmen inom tidigare ianspråktagen mark används för flerbostadshus, verksamheter med hög täthet och gymnasium /eftergymnasial skola. Hästholmssundet föreslås användas för flerbostadshus och verksamheter med hög täthet. Gäddviken föreslås användas för verksamheter med hög täthet.

Markreservat föreslås för snabbspårväg och stationer mellan Nacka Strand och Henriksdal. Broförbindelse för gång- och cykeltrafik samt för busstrafik till Nacka Strand föreslås.

I översiktsplanen anges också att kommunens skiftande kulturmiljöer ska tydliggöras och förstärkas genom en god anpassning av den nya bebyggelsen. Beträffande riktlinjer för bevarande och utveckling av området hänvisas till "Kvalitetsprogram för Nackas norra kust".

## Fördjupad översiktsplan

En fördjupad översiktsplan för Sickla antogs 1999. I denna har dock Kvarnholmen undantagits från antagandebeslutet.

## Majoritetsprogram

Moderata Samlingspartiet, Folkpartiet Liberalerna och Kristdemokraterna i Nacka kommun har enats om samverkan under mandatperioden 2002-2006. Ett majoritetsprogram sammanfattar den politik, som man enats om att föra under mandatperioden.

I frågor som särskilt berör programområdet nämns:

- "Nacka ska ytterligare utvecklas som en bra kommun att bo i. Den gröna karaktären ska bibehållas liksom variationen och de olika områdenas särart. Nya bostäder skall i första hand byggas i tidigare industriområden."
- "Bygandet skall ske med kvalitet och mångfald både vad gäller storlek och upplåtelseform. Både äganderätt, bostadsrätt och hyresrätter skall finnas i nyproduktionen."
- "Saltsjöbanan konverteras till snabbspårväg och kopplas vid Lugnet ihop med Tvärbanan in till Slussen. Kommunen skall verka för att spårsystemen byggs ut till Nacka Centrum och sedan vidare österut, från Slussen mot City respektive över Kvarnholmen."





## Riksintressen och strandskydd

### Riksintresse för kulturminnesvården

Kvarnholmen ingår som en del i ett större område som är av riksintresse för kulturminnesvården enligt Riksantikvarieämbetets beslut 1989. *Motiveringen* till riksintresset är enligt Riksantikvarieämbetet och Statens historiska museer: "Farledsmiljö utmed inloppet till Stockholm, som speglar skärgårdens betydelse för huvudstadens sjöfart, livsmedelsförsörjning och rekreativt liv, som speglar levnadsvillkoren för innerskärgårdens befolkning alltsedan medeltiden och som speglar Stockholms utbyggnad mot öster. Här kan levnadsvillkoren för olika sociala skikt utläsas, liksom utvecklingen inom transportteknik och arkitektur."

Som *uttryck* för riksintresset betecknas skärgårdskaraktären som går ända fram till Stockholms centrala vattenrum, de i huvudsak obebyggda bergssluttningarna och den otillgängliga karaktären på farledens södra sida. Det är vidare bebyggelse som visar hur områdena närmast Stockholm från 1500-talet tagits i anspråk för sociala inrättningar och industriella anläggningar. Här finns spår efter tidiga industrier men framför allt präglas denna del av riksintresseområdet av idag nedlagda storskaliga industrianläggningar som Saltsjöqvarn, Finnboda och inte minst Kvarnholmen med tillhörande hamnanläggningar och bebyggelse.

### Riksintresse kust och skärgård

Turismen och friluftslivets intressen ska särskilt beaktas enligt miljöbalken vid bedömningen av möjlig exploatering eller andra ingrepp i miljön.

### Riksintresse farled

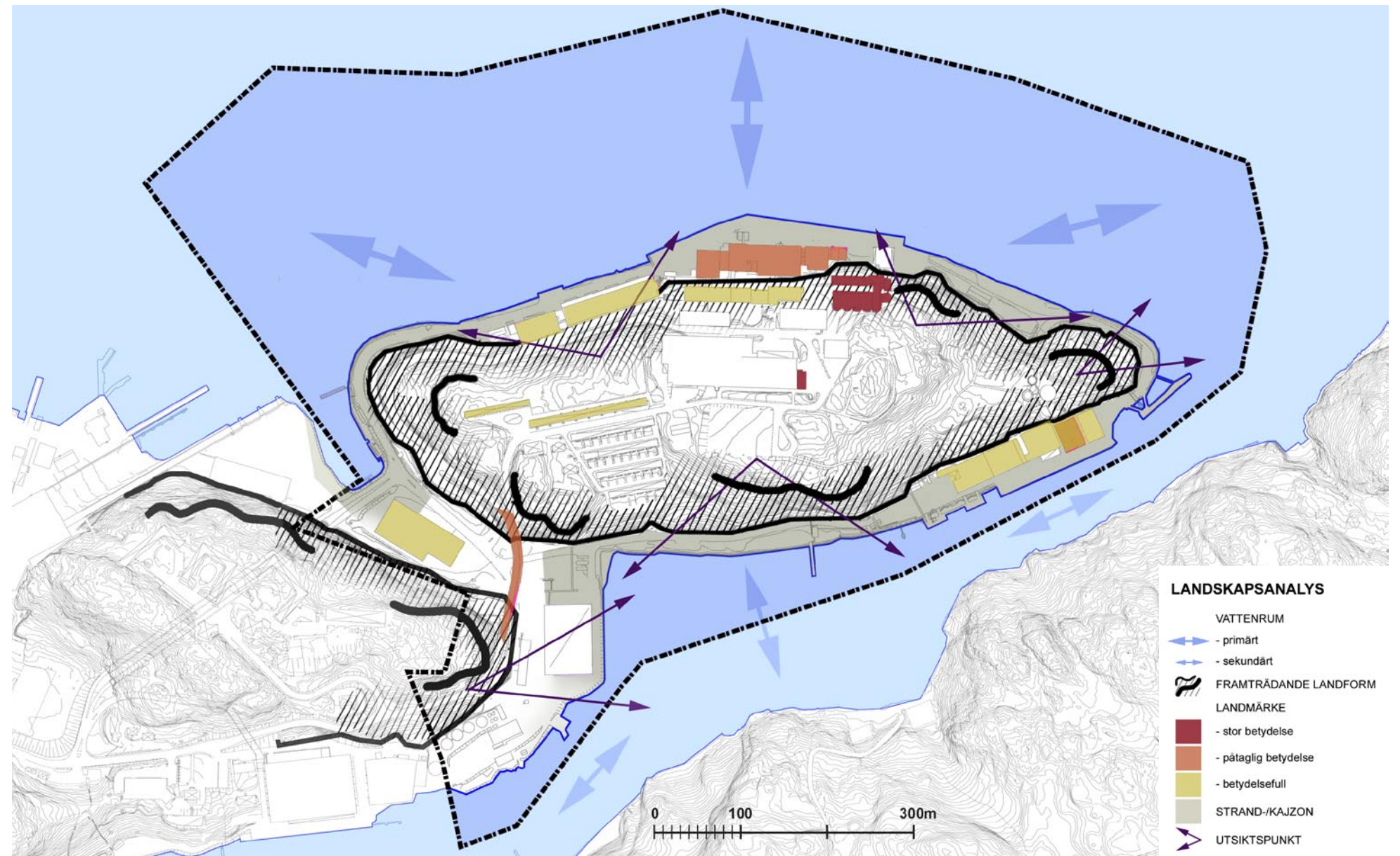
Farleden för sjöfart till Stockholm ska enligt miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra sjöfarten.

## Nationalstadsparken

Norr om programområdet och Stockholms inlopp gränsar Djurgården, som ingår i Nationalstadsparken och omfattas av riksintresse enligt miljöbalken. Inom Nationalstadsparken får inte tillkommande anläggningar eller åtgärder skada det historiska landskapets natur- och kulturvärden.

## Strandskydd

Strandskydd gäller i vattnet och 100 m från strandkanten på land inom hela programområdet. Detta innebär att programområdet med undantag av ett område uppe på Kvarnholmens plåt omfattas av strandskydd.



## Landskap, natur, rekreation, m m

### Landskapsbild

Kvarnholmen är starkt präglad av det dramatiska naturlandskapet med sin förkastningsbrant och sina sprickdalar. Berget, vattnet och den karaktärsfulla skärgårdsvegetationen är tillsammans med holmens kraftfulla industribebyggelse de grundläggande landskapselementen. Dessa bildar tillsammans en variationsrik och särpräglad helhet, som påverkar stora delar av Stockholms inlopp och som även kan upplevas från norra Sicklaön.

Kvarnholmens norra och södra sida har helt skilda karaktärer. Den norra sidan är storskalig, karg och starkt påverkad av den tunga industribebyggelsen. Utblickarna är långa, vattenrummet stort och präglat av den omfattande båttrafiken. Den södra sidan vetter mot ett mycket trängre vattenrum - Svindersviken. Här finns ett fåtal större byggnader, atmosfären är ljusare och varmare. Utblickarna är mestadels kortare och från Sillkajen tornar sig Ryssbergen upp som en brant grön vägg i söder. Det är ett mäktigt landskap.

I Nacka finns några landmärken, som blivit identitetsskapande för kommunen. Kvarnen Tre Kronor med sina omgivande industribyggnader är ett av dem. För dem som färdas på vattnet mot Stockholm markerar kvarnen närheten till staden.

I den varierande topografin finns flera punkter med magnifik utsikt mot i stort sett alla väderstreck. Här öppnar sig vyer med långa siktlinjer utmed framförallt Stockholms inlopp och mot Djurgården.

Bebyggelsen ligger främst på den övre centrala plåtån och längs den norra förkastningsbranten. Detta är ganska ovanligt för Nacka, där bebyggelsen traditionellt placerats på höjderna respektive i strandnivå. (Mer om bebyggelsens karaktärer finns att läsa under rubriken "kulturmiljö"). Bergssluttningarna är på vissa ställen så branta, att det knappt går att ta sig fram mellan höjdplåtån och strandnivån. Kvarnholmen är åtskild från Finnberget genom en tydlig dalgång, där branta sluttningar och bergväggar utgör gränsen mellan "fastland" och tidigare holme.



## Geologi

Berggrunden i området består i stort av gnejsgranit med inslag av ett smalt stråk av yngre granit. Som på många andra platser i Nacka är inslaget av i det närmaste kalt berg stort och de lösa jordlagren starkt begränsade. På Kvarnholmen utgörs de lösa jordlagren av morän med inslag av block samt av svallgrus i ett mindre område i nordväst. I Nacka brukar moränens tjocklek sällan överstiga 0,5 m. Utöver detta förekommer större partier med fyllnadsmassor samt inslag av trädgårdsjord, som finns inom de anlagda delarna av holmen.

Geomorfologiskt präglas planområdet av den mycket kraftiga förkastningsbranten, som idag utgör Stockholms inlopp samt av det lokala sprickdalssystemet.

Kvarnholmen bär spår av den senaste istiden, i form av isräfflor i nord-sydlig riktning samt även av jättegrytor. Jättegrytorna uppstod genom att förkastningsbranten tvingade isälven att här ändra riktning och därmed öka hastigheten på vattenflödet. Grytorna bildades genom att stenar med hjälp av det strömmande vattnet svarvade ur berggrunden.

På Kvarnholmen har några av stockholmstraktens vackrast utbildade och mest lättillgängliga jättegrytor funnits. Grytorna förstördes då man under perioden 1938-41 anlade sex oljecisterner här. Det kan finnas ytterligare jättegrytor, som ligger dolda av moränen, kvar på Kvarnholmen.

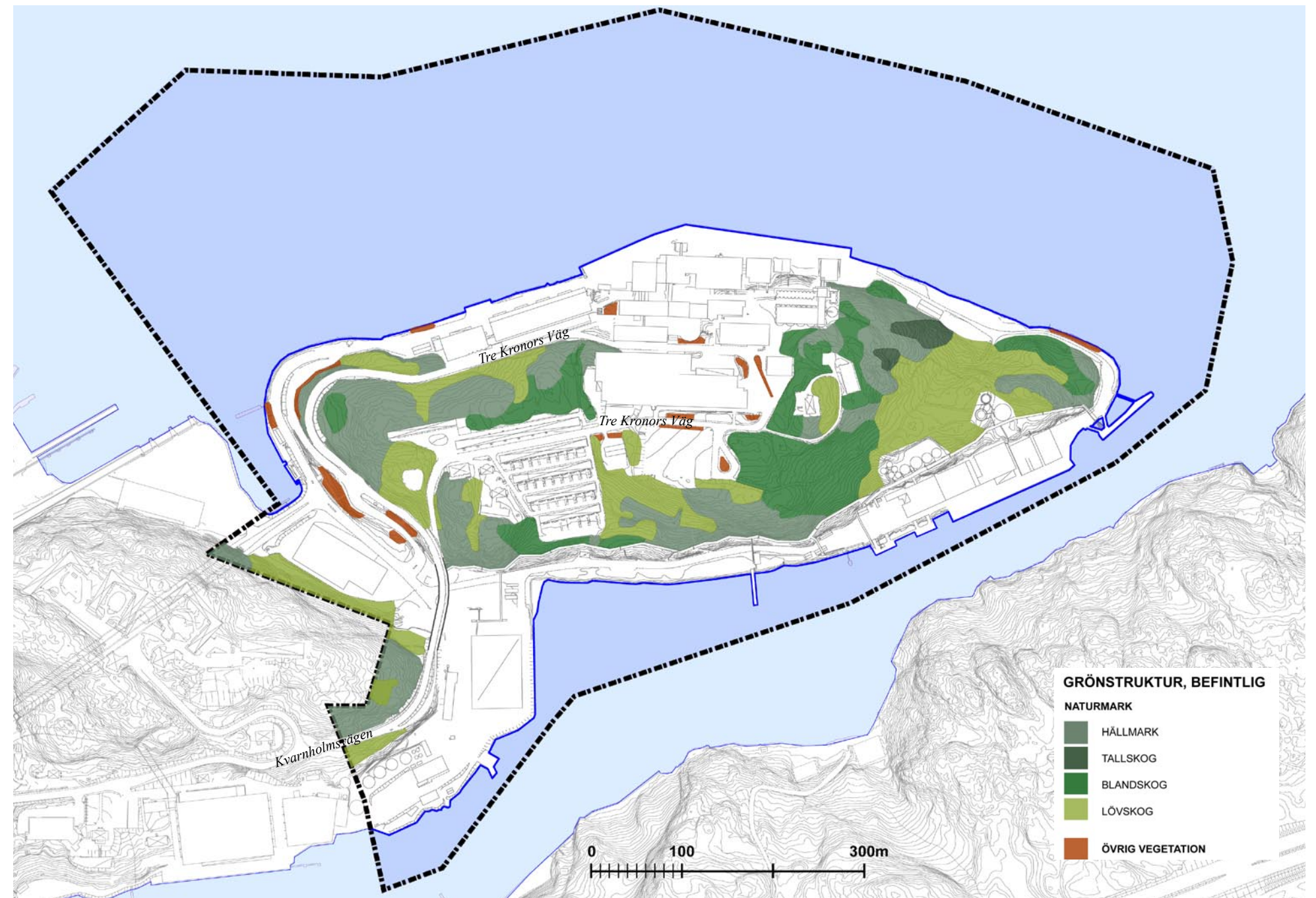
## Klimat

Hela programområdet har ett s.k. dämpat sjölägesklimat med mindre dygns- och årstidsvariationer än normalt.

Södra Kvarnholmen har en solinstrålning som överstiger motsvarande solinfall på en horisontell icke skymd yta. Vintertid skuggas dock delar de lägst belägna delarna av södra Kvarnholmen och Gäddviken av höjdpartierna på andra sidan Svindersviken

Den branta slutningszonen på norra Kvarnholmen ligger i ett uttalat skuggläge. Även norra hamnplanet är skuggigt liksom västra delen av Hästhalmssundet, dit solen når endast på förmiddagarna.

Hela planområdet är ett starkvindsområde, d v s vindhastigheten förväntas överstiga vindhastigheten i regionen i sin helhet. Området är särskilt exponerat för nordliga och nordostliga vindar. Lokalt förekommer vindskyddade lägen.



## Vegetation

Kvarnholmens flora är ett känt begrepp i botanistkretsar. Kvarnindustrin har med sina transporter och sin spannmålshantering medfört att många intressanta växter kommit till platsen. Flertalet av de arter som beskrivits på Kvarnholmen tillhör den s.k. ruderatfloran.

Ruderatmarkerna, eller skräpmark som de också kallas, är ofta tillfälliga miljöer, som försvinner när markanvändningen ändras. Det kan röra sig om upplag av schaktmassor, jordhögar, eller områden i hamnar, kring industrier och byggplatser. Alla arter som betecknas som ogräs påträffas på ruderatmarker, men också en rad arter som är tillfälliga "invandrare" i vårt land.

Även om nästan alla "kvarnväxter" idag är försvunna, finns här ett av Nackas mest intressanta och skyddsvärda vegetationspartier med inhemska växter. Vanligt förekommande arter är här fåltmalört, backlök, bergör, blodnäva, blåmunkar, tjärblomster, hållveronika och förvildat kaukasiskt fetblad.



På holmens östra udde, där lokalklimatet är speciellt gynnsamt, finns inslag av vackra skärgårdstallar. Längst ut i sydost står några knotiga gamla ekar, varav en som har med skärgårdsmått mätt imponerande stamomfång. Här låg Fredriksberg, som sägs ha varit en krog på 1600-talet. Senare låg här också några trähus som användes som sommarbostad av familjen, som ägde holmen från ca 1880-1916. Här fanns då en påkostad trädgårdsanläggning, som sköttes av en egen trädgårdsmästare. Odling förekom här långt in på 1900-talet. Rester av trädgårdsanläggningar och växter finns fortfarande kvar.

I dag finns den mest intressanta floran på sydbranten nedanför platån och på östra och framförallt sydöstra udden. I en karg miljö som denna, har alla träd ett värde, då det är svårt att etablera högre vegetation. Delar av holmen är naturligt nästan kala/hällmarker medan andra delar, som ovan nämnts, innehåller bestånd av värdefulla tallar, ekar och andra lövträd.



Flygfoto 1995: Östra Kvarnholmen



Kvarnholmens sydöstra udde

### Rekreation

På Kvarnholmen har många människor bott och arbetat. Här finns lekmöjligheter och en liten grusplan i anslutning till bostadshusen samt inbjudande berg att klättra i. En igenväxande tennisbana och en liten grusyta för spel ligger strax intill Disponentvillan. På holmen finns också smala och bitvis mycket branta stigar, som gör det möjligt att röra sig i stora delar av terrängen.

För den båtintresserade finns fritidsbåtshamnen i dalgången mellan Västra udden och Finnboda. Man kan även få sjökontakt genom att promenera en bit på norra kajen - om grinden är öppen. Höga staket markerar att området egentligen inte är öppet för allmänheten.

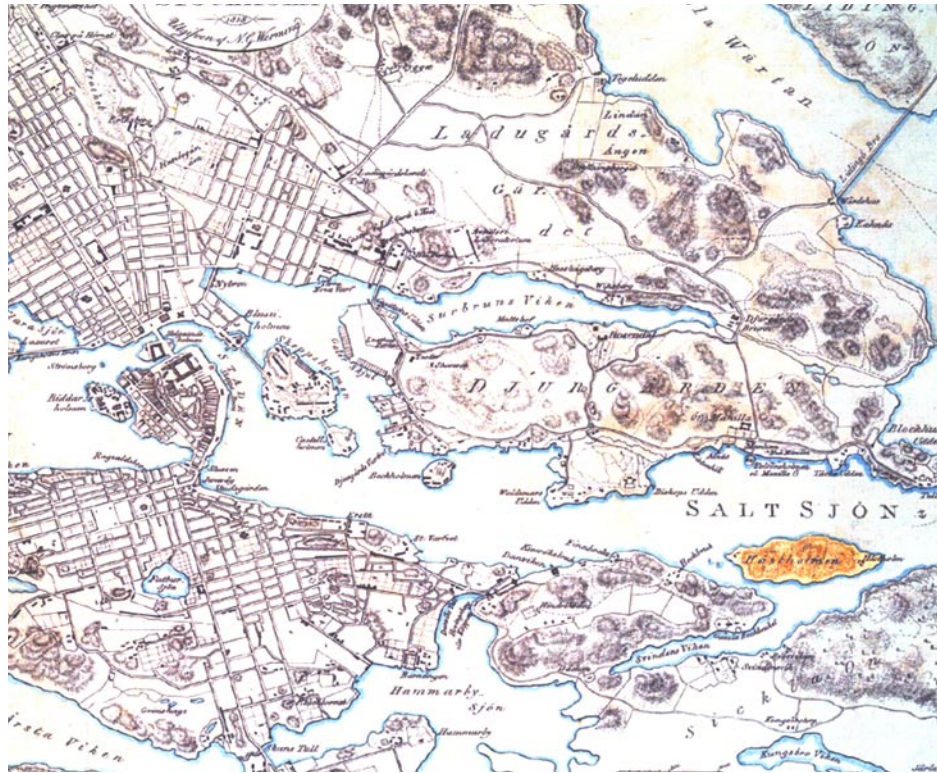
Gäddviken och södra kajen är idag för allmänheten helt stängda områden.

Andra målpunkter för utevistelse är utsiktsplatserna, varifrån man kan se både solens uppgång i öster som dess nedgång i väster. Den östra udden är med sin utsiktsplats och sina promenadmöjligheter en mycket uppskattad tillgång av de boende i området.

Närmsta större bollplan finns vid Vilans skola, nedanför Danvikshem. Cykelvägar och strandpromenader saknas i stort sett och industrimiljön sätter fortfarande sin prägel på utemiljön.



## Områdets historia och befintlig bebyggelse



Historisk karta över Stockholm år 1818

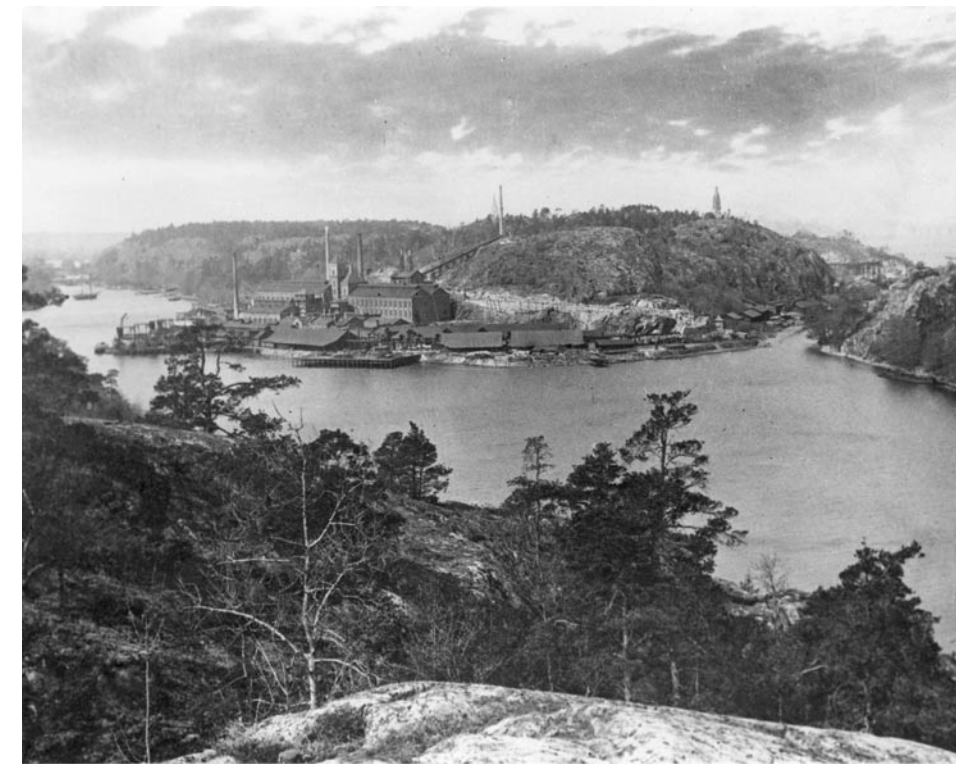
### Historik

Kvarnholmen, som ursprungligen hette Hästholmen, var med undantag av ett brännvinsbränneri och en krog i stort obebyggd fram till slutet på 1700-talet, då några välbärgade Stockholmare lät uppföra sommarvillor på öns östra sida.

Nackakusten utmed Saltsjöstranden och Svindersviken har tack vare läget intill inseglingsleden och närheten till Stockholm under århundraden varit ett attraktivt område för etablering av en rad olika verksamheter. År 1897 förvärvade Qvarnaktiebolaget Tre Kronor ett markområde på Kvarnholmens norra sida och redan året därpå var den stora kvarnbyggnaden färdig att tas i bruk. Bygget hade föregåtts av omfattande sprängningsarbeten där 14000 kubikmeter av den höga förkastningsbranten förvandlades till sprängmassor som sedan användes till att utöka strandlinjen. På berget, söder om kvarnen, lät bolaget uppföra två byggnader för sina anställda. De flesta anställda bodde dock på annat håll vilket innebar problem då ön saknade landförbindelse. Till ön fick man ta sig antingen med egen båt eller med den ångslup som även trafikerade andra industriområden utmed kusten.

Med Kooperativa Förbundets förvärv av Kvarnholmen 1922 inleddes en omfattande modernisering och utbyggnad av hela verksamheten, vilket skulle fortsätta ända till 1992 då driften lades ner. KF:s nystartade arkitektkontor fick 1924 i uppdrag att under ledning av arkitekten Eskil Sundahl utarbeta en utbyggnadsplan som några år senare skulle resultera i en helt ny typ av industriområde - såväl innehållsmässigt som planmässigt och arkitektoniskt. För en folkrörelse som Kooperativa Förbundet handlade det emellertid inte enbart om att bygga upp en modern och rationell industrianläggning utan även om att skapa en god livsmiljö för sina anställda. Det blev KF-arkitekten Olof Thunström som 1928 kom att rita bostadsområdet på Kvarnholmen - ett bostadsområde som helt skulle genomsyras av den begynnande funktionalismens arkitektoniska och bostadssociala idéer.

KF startade med att bygga en bro över Hästholmssundet och några år senare - 1932 - tillkom även en övre brobana, vilken anslöt till det nya bostadsområdet. Den övre brobanan revs dock 1985. I syfte att skapa en effektiv och säker transportväg till industrin på Kvarnholmen fyllde man på 1970-talet också igen sundet och sprängde tunnlar genom Finnberget. (Redan på 50-talet lades en bank i den södra delen av sundet)



Vy över Svindersviken ca år 1920



Bostadsområdet 1960

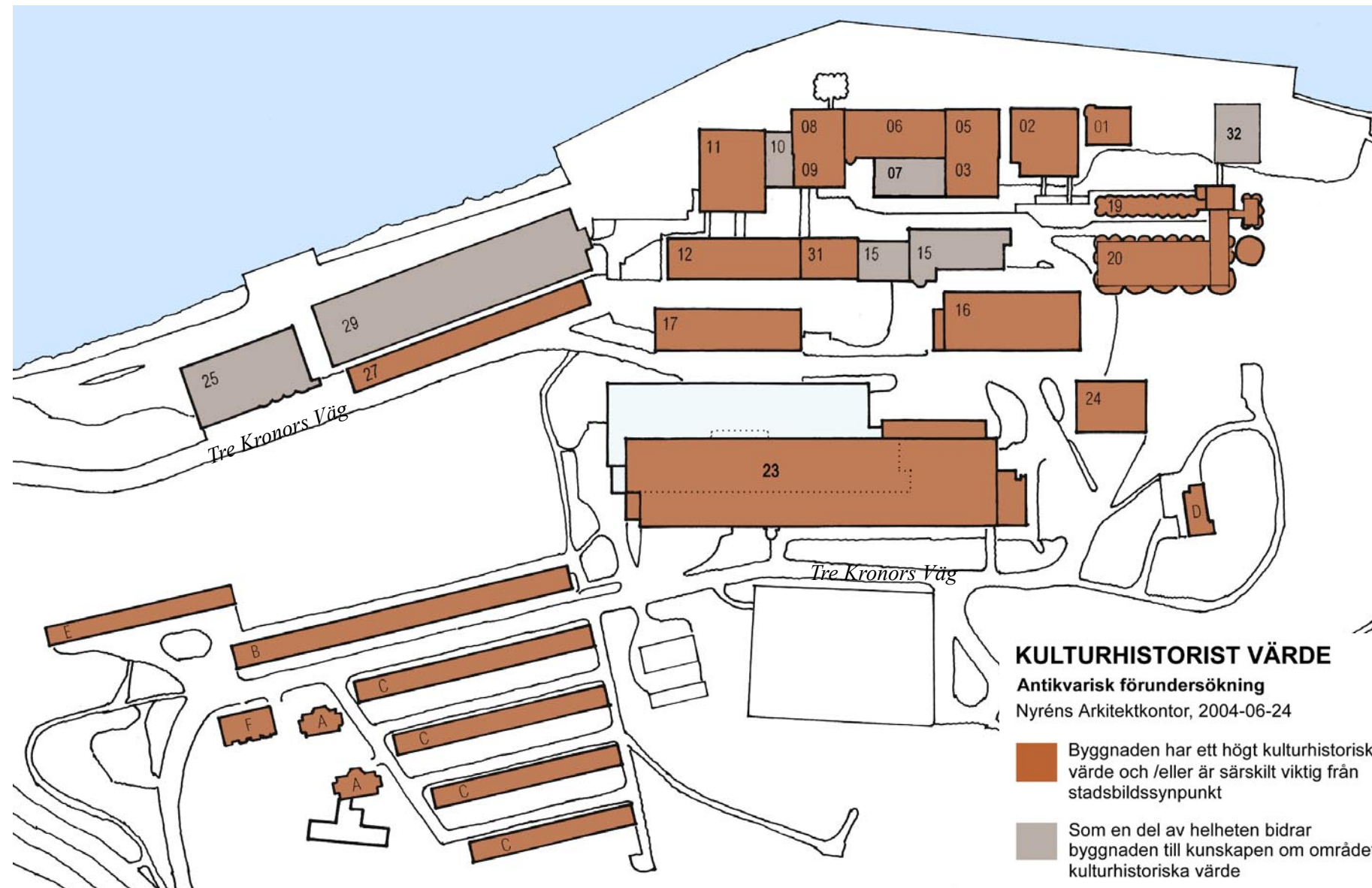
I Gäddviken (Svindersviken) låg ett beckbruk, som var i drift mellan 1671 och 1825. Beckbruket drevs under hela 1700-talet tillsammans med ett äldre beckbruk i Finnboda.

År 1871 etablerade sig Stockholms Superfosfat Fabriks Aktiebolag i området. Superfosfat användes främst som konstgödsel och fabriken i Gäddviken var den första i sitt slag i landet. Bolaget växte på kort tid till en storindustri, varför man i början på 1900-talet lät uppföra bostäder till sina anställda. Bostäderna, som låg på den södra och norra sidan om Kvarnholmsvägen fick en för sin tid mycket hög standard. Husen på den södra sidan om vägen är rivna medan de på den norra sidan är bevarade.

Superfosfatfabriken såldes till KF 1929, som drev den till 1966 då den fick lämna plats för KF:s kafferosteri (utanför programområdet) och OK:s oljedepå. Oljeverksamheten utvecklades med anläggningar på Kvarnholmens södra sida med bl. a oljehamn vid Svindersvikens inlopp. Området som tidigare använts av bl.a. oljebolaget Prem rymmer ett antal anläggningar och byggnader som oljecisterner, skärmtak för påfyllningsstation, driftsbyggnad, byggnad för smörjoljelager - alla uppförda mellan 1959 och 1965. Verksamheten är nu avvecklad och flyttad till Stora Värtan. Förberedelser för sanering av området pågår.



## Befintlig bebyggelse och kulturhistoriska värden



### BEFINTLIGA BYGGNADER

01 Kontors- och bostadshus	15 Nya kvarnen	A Trävillorna
02 Silo 3	16 Makaronifabrik	B Stora stenhuset
03 Korngrynskvarn	17 Havregrynskvarn	C Radhusen
05 Silo- och rensverksbyggnad	19 Spannmålssilo 4	D Disponentvilla
06 Kvarn	20 Spannmålssilo 5	E Nya stenhuset
07 Värmecentral	23 Spisbrödsfabrik	F Butikshuset
08 Magasin 1	24 Verkstad	
09 Magasin 2	25 Foderfabrik	
10 Mjölpackning	27 Nya kontoret	
11 Magasin 3	29 Magasin 5	
12 Magasin 4	32 Spannmålsmottagning	

*En utförlig genomgång av områdets bebyggelse finns i: "Kvarnholmens – Antikvarisk förundersökning". Nyréns Arkitektkontor 2004-06-24.*

### Kvarnholmens industriområde

Industriområdet är unikt bland svenska industrianläggningar och rymmer såväl kultur-, arkitektur- och industri- som socialhistoriska värden. Utmärkande för Kvarnholmen är hur den gamla kvarnanläggningen på kajen länkats samman med de funktionalistiskt strama industribyggnaderna på berget ovanför förkastningsbranten.

Det centrala industriområdet är utformat efter en plan om fyra parallella öst-västliga block med trappade husvolym. Bebyggelsen domineras av stora och enkla volymer, i huvudsak i tegel. Byggnaderna är på sina håll förbundna med varandra med plåtinklädda gångar, som till synes hänger fritt i luften. Detta ger intryck av något lekfullt och lättsamt, vilket står i kontrast till den mäktiga förkastningsbranten.

Området har en övre och en nedre nivå med en höjdskillnad på upp till 30 meter. På den nedre nivån invid sjöfronten ligger den äldre industrianläggningen, vars artikulerade tegelfasader står i kontrast till funkisfasaderna på den övre nivån.

Det finns också två kommunikationsstråk i området. Ett nedre leder till kajnivån och ett övre leder upp och förbi de stora industribyggnaderna upp till platån och bostadsområdet.

Det är en tät industrimiljö som samtidigt bjuder på en variation av vyer i form av öppningar, genomblickar och rum. Gatunätets huvudriktning erbjuder utblickar mot Stockholms karaktärsbyggnader. Tvärs "långgatorna" får man andra utblickar - längre över landskapet och kortare genom gränderna.



Vy mot Djurgården





*Kvarnen Tre Kronor*

Övervägande del av befintlig bebyggelse är av stort kulturhistoriskt värde. Bland byggnaderna kan nämnas: de till den ursprungliga kvarnanläggningen Tre Kronor hörande byggnaderna vid sjöfronten, KF-arkitekterna Eskil Sundahls och Olof Thunströms karaktäristiska funkissilor som på långt håll annonserar Kvarnholmen från farleden, arkitekten Artur von Schmalensees sparsmakade och ljusa havrekvarn (byggd 1927-28) som är helt autentisk med bevarad interiör samt en rad andra byggnader och tillbyggnader.



*Norra Kvarnholmen från öster*



*Norra Kvarnholmen från väster*

Av stor betydelse för miljön är den breda hårdgjorda kajen liksom det för Kvarnholmen mycket speciella gatunätet med dess olika nivåer och muromgärdade terrasseringar. Det finns även rumssekvenser och siktlinjer som har betydelse för upplevelsen av området.

#### **Platån**

Tre Kronors Väg passerar industriområdets övre nivå och når vid den höga tegelsilon platån med bostadsområdet. Silon med sin vidhängande långa tegelfasad på den norra sidan av vägen är en viktig rumsbildande volym som samtidigt bildar en tydlig gräns mellan det tunga och täta industriområdet och det lätta, öppna bostadsområdet.

På den södra sidan om vägen är området obebyggt och här finns idag en vändplan för buss samt en stor parkeringsyta. Vägen fortsätter ner genom bostadsområdet med lamellhusen på den norra sidan och radhusen på den södra.

I öster och söder gränsar området till naturmark med stort inslag av berg i dagen. I sluttningssoner och i skrevor finns en typisk skärgårdsvegetation. Området präglas också av utblickarna mot Svindersvikens branter och vattenspegel.

På Kvarnholmen har genom arkitekten Olof Thunström, tidens bostadssociala och arkitektoniska idéer kommit att manifesteras. Bostadsområdet är förlagt till en sydsluttning, med överst ett lamellhus i tre våningar samt 30 radhus i fyra parallella rader. Här lanserades radhuset som den moderna folkbostaden. Radhusen har en kubisk form och är försedda med svagt sluttande sadeltak, vilka snarare ger intryck av att vara plana. Lägenheterna är ljusa och består av två rum och kök med



*“Funkisområdet”, Tre Kronors Väg*

direkt utgång till en liten trädgård i sluttningen. Ett brett fönster som går över hörn ger vardagsrummet mot söder ett rikligt ljus. Ingången till husen ligger mot norr och gatan. Lamellhuset är ett av de första s. k. smalhusen, endast 9,2 m brett, vilket ger genomgående och ljusa lägenheter. Några år senare tillkom ytterligare ett lamellhus, nu efter ritningar av KF-arkitekten Artur von Schmalensee. Bebyggelsens ursprungligen vita och slätputsade fasaderna har senare ersatts av en grov spritputs avfärgad i gult på lamellhusen och i en brunbeige ton på radhusen.

I området finns också en före detta Konsumbutik, byggd 1934. Den är ett tvåvånings sluttningshus, som enligt gängse KF-mönster planerats med personallägenheter i våningen ovanför butiken.

Till KF:s verksamhetstid hör också en tidigare disponentbostad, uppförd 1931 efter ritningar av Olof Thunström. Det är en röd tegelbyggnad i två våningar som, likt radhusen, har ett svagt sluttande sadeltak. Inom området finns även två äldre, välbevarade trävillor, vilka ursprungligen tjänade som arbetarbostäder för den stora superfosfatfabriken vid Gäddviken.

Kvarnholmens bostadsområde har kommit att vinna internationell uppmärksamhet. Dess värden ligger i bebyggelsen med dess rad- och lamellhus, men också i det öppna parallellställda planmönstret med husen varsamt infogade i naturen.

Disponentvillan och Konsumbutiken är nära förknippade med KF:s verksamhet på Kvarnholmen. Disponentvillan har därtill arkitektoniska kvaliteter. I kulturmiljön ingår också de båda äldre trävillorna.





Bagerisilon

### Hästhalmssundet

Av stor betydelse för miljön är vägsystemet på Kvarnholmssidan med dess olika nivåer omgärdade av vackra stenmurar. Den funktionalistiska bron över Hästhalmssundet har förändrats genom att den övre brobanan rivits och den nedre brobanan lyfts och sprutats med betong. Trots vidtagna förändringar har bron fortfarande ett kulturhistoriskt värde.

### Gäddviken och Södra kajen

Inom området, som ingår i riksintresset kring Svindersviken, finns varken bebyggelse eller lämningar av större kulturhistoriskt intresse. Områdets värden ligger i landskapsbilden.

## Nuvarande markanvändning

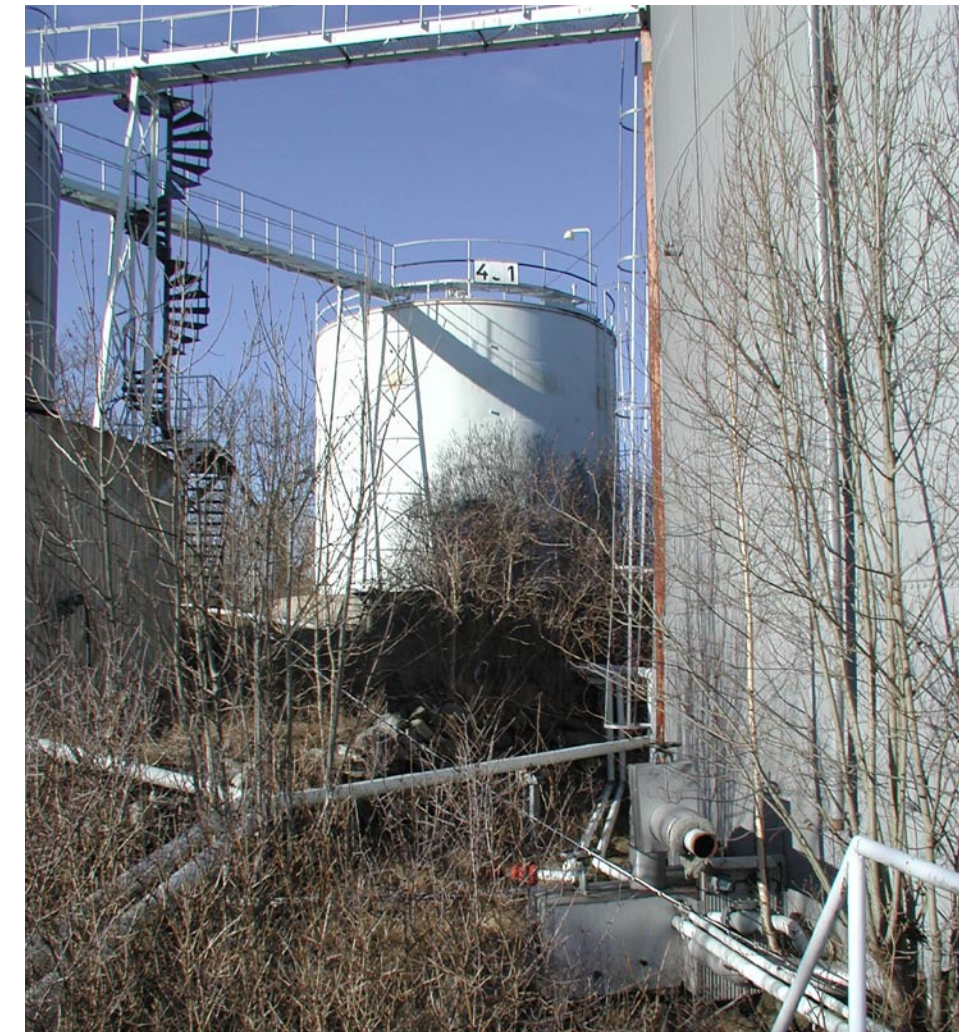
Programområdet innehåller idag två industriområden samt ett mindre bostadsområde. De två industriområdena utgörs dels av Kvarnområdet med KFs gamla livsmedelsindustri på Kvarnholmens norra sida och plåtå, dels av oljehamnen vid Svindersviken på Kvarnholmens södra kaj och i Gäddviken. Delar av Kvarnholmens östra udde används idag som båtuppläggningsplats.

I Kvarnområdet upphörde all livsmedelsproduktion 1992. Idag står många byggnader oanvända, medan andra utnyttjas för lager och skola (Cybergymnasiet och Nackademin). Delar av området är avspärrade.

Oljehamnsverksamheten vid Svindersviken är nyligen avvecklad och även detta område står oanvänt och inhägnat i väntan på sanering. På södra kajen finns enklare industribebyggelse efter den nedlagda oljehamnen. Även i Hästhalmssundet finns industribebyggelse av enklare karaktär.

På Kvarnholmens plåtå ligger ett bostadsområde från 30-talet med 140 hyresrätter i smalhus och radhus. Här finns även en barnstuga.

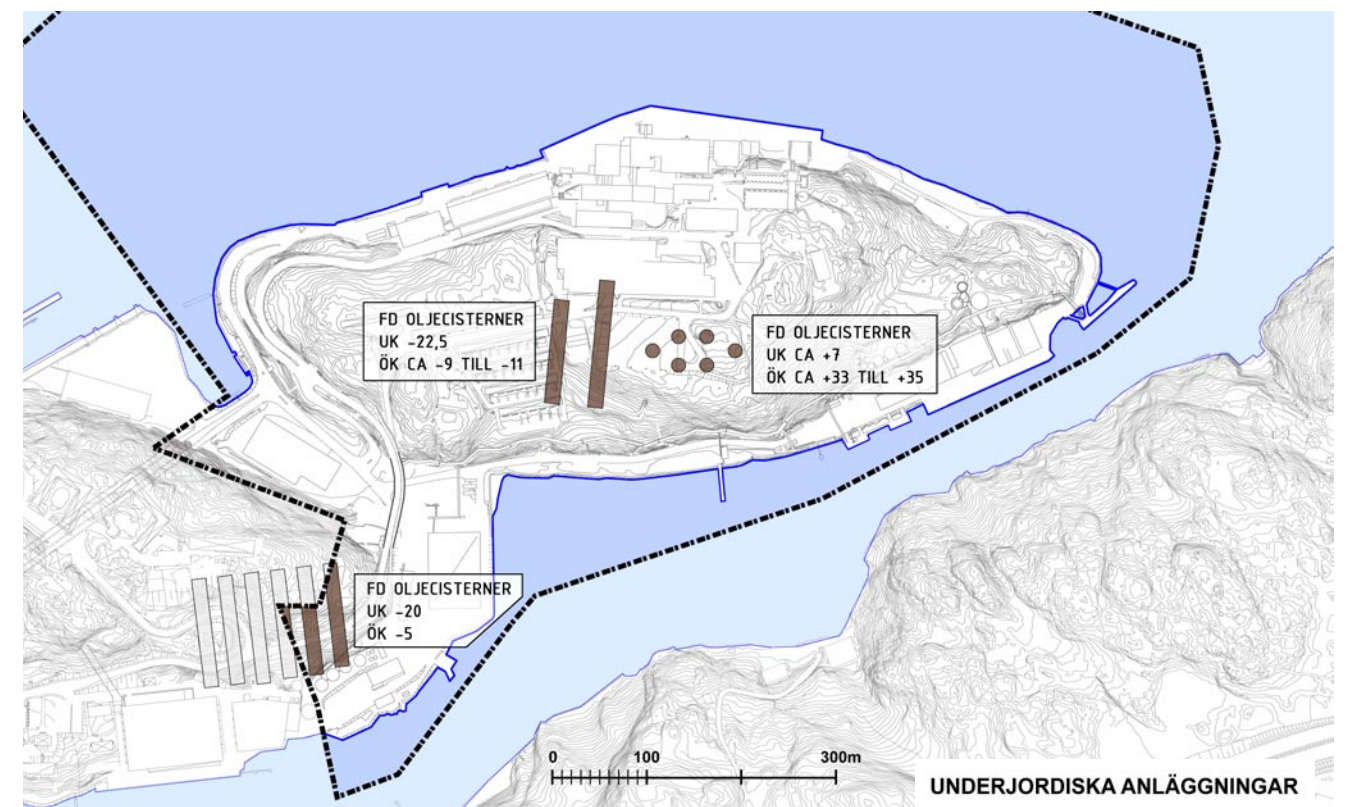
De områden på holmen som är påverkade av verksamheter d.v.s. byggnader, anläggningar, sidoytor och vägar, utgör ca 55 – 60 % av landarealen.



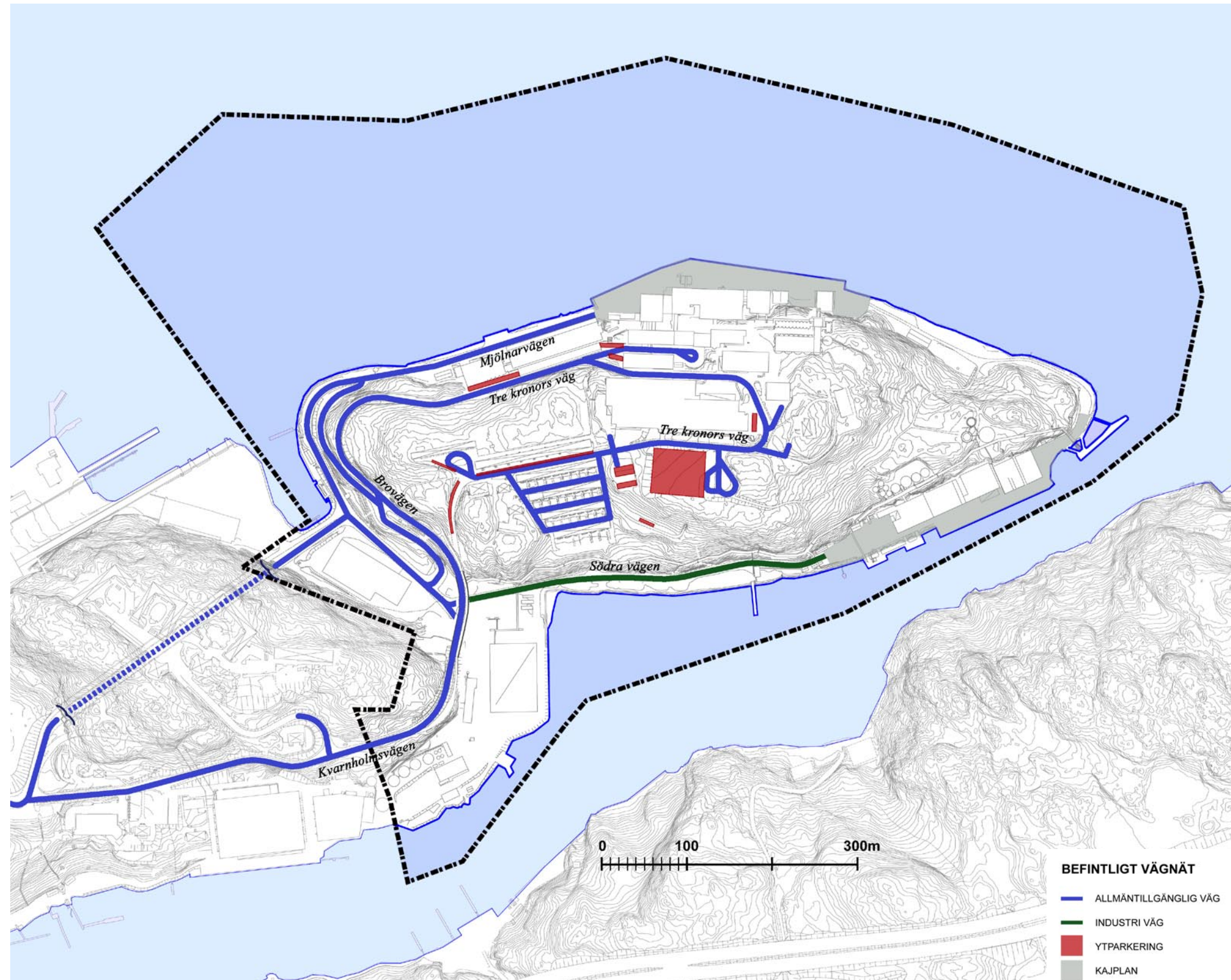
Oljecisterer på Kvarnholmens östra udde

### Bergrum

Inom Finnberget och Kvarnholmen finns ett antal bergrum som använts för olje- och bensinförvaring. På Kvarnholmen finns sex äldre ”torra” bergrum, med idag tomma plåtcisterner för olja, belägna ovan grundvattenytan. Härutöver finns oinklädda bergrum belägna under havsnivån inom Finnberget och Kvarnholmen. I dag är bergrummen till övervägande del vattenfyllda.







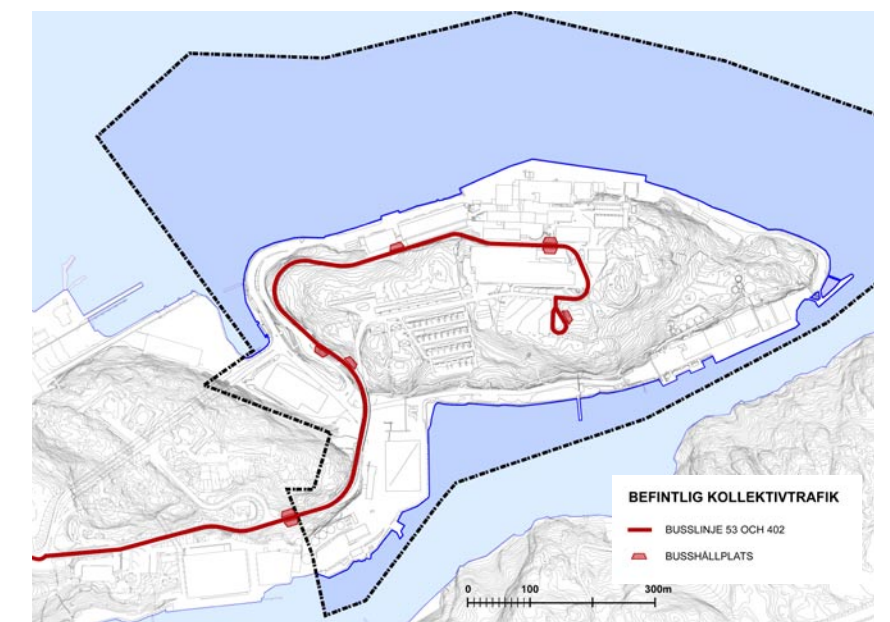
**Biltrafik**

Kvarnholmen nås idag från Henriksdals trafikplats via Kvarnholmsvägen. Området har två alternativa tillfartsvägar, dels via Finnbergstunneln under Finnberget, dels via bron över Hästhalmssundet. Tunneln utgör den naturliga tillfarten till kajplanet medan bron lämpar sig bäst om målet är Kvarnholmens plåtå. Finnbergstunneln är ca 300 m lång och består av två tunnelrör med begränsad fri höjd. Tunneln ansluter till Kvarnholmsområdet på kajnivå.

Det befintliga vägnätet på Kvarnholmen karakteriseras av flera markant branta vägavsnitt med dålig sikt och låg standard.

**Kollektivtrafik**

Kvarnholmens kollektivtrafikförsörjning har nyligen försämrats då busslinje 53 inte längre trafikerar programområdet. Kollektivtrafiken till Kvarnholmen sker med busslinjerna 402 och 469. Buss 402 trafikerar mellan Slussen och Kvarnholmen. Linje 402 trafikeras på både vardagar och helgdagar med två turer i timmen. Buss 469, som trafikerar mellan Kvarnholmen och Nacka sjukhus, går endast på vardagar med en tur i timmen dagtid. Hållplatser finns både i korsningen Finnbergsvägen/ Kvarnholmsvägen och uppe på plåtån, där båda linjerna har sina ändhållplatser.





## Gång- och cykelvägnät

Idag saknas ett utbyggt gång- och cykelvägnät i området. Gående, cyklisterna och biltrafik blandas på körytorna.

## Tekniska anläggningar

Inom planområdet finns ett privatägt VA-nät, som är utbyggt på 40-talet samt till viss del på 70-talet. Ledningsnätet bedöms inte ha sådan kapacitet att det kan användas vid en framtida utbyggnad.

## Miljö, risk och säkerhet

### Föroreningar

#### Mark och bottensediment

På östra och södra Kvarnholmen liksom inom Gäddviken och Hästhalmssundet finns områden med markföroreningar från tidigare verksamheter. Dessutom är Svindersvikens bottensediment förorenat. Provtagning och analys visar förhöjda halter av olika föroreningar i form av tungmetaller på östra Kvarnholmen, oljeföroreningar på södra Kvarnholmen samt av främst arsenik men också tungmetallerna kadmium, koppar, bly, zink mm i Gäddviken och i Hästhalmssundet. Gäddviken är till största delen att betrakta som sanerad avseende oljeföroreningar. På södra Kvarnholmen har oljesanering delvis ägt rum.

#### Bergrum

Vid Preems nedlagda depå Finnberget har bensin och olja lagrats i bergrum. Bensin har lagrats i underjordiska bergrum, belägna i Kvarnberget. Bergrummen har tömts på bensin men en mindre mängd som ligger i fickor och sprickor kommer att tas omhand när det ”blöder fram” i bergrummet. Avvecklingsplan finns för dessa bergrum. För bergrummen som utnyttjas för lagring av oljeprodukter har ingen avvecklingsplan tagits fram.

#### Byggnader

Befintliga byggnader på norra Kvarnholmen bedöms generellt innehålla föroreningar i ledningar, kablar och armaturer. Aktuella föroreningar är asbest, PCB, kvicksilver, bly och olja. Ett undantag är Makaronifabriken (byggnad 16), som byggdes om år 2000.

## Buller och vibrationer

Norra och östligaste delen av Kvarnholmen har idag en relativt tyst



Sillkajen

miljö där beräknade bullervärden understiger 45 dBA ekvivalent nivå. Övriga Kvarnholmen liksom Gäddviken påverkas av trafikbuller från Värmdöleden. På västra delen av södra Kvarnholmen ligger de ekvivalenta bullernivåerna på mellan 50 och 55 dBA inom två meter över marknivån. På nivån 9 meter över marknivån ligger här ekvivalenta bullernivån på mellan 55 och 60 dBA, d v s över gränsvärdet på 55 dBA för bostäder.

### Luftföroreningar

För Nacka kommun är utsläpp till luft från vägtrafiken ett problem, som ökar i takt med att befolkningen och antalet verksamheter i kommunen växer. Biltrafiken är en viktig lokal källa till utsläpp av kväve, koldioxid och partiklar.

Den trafik som alstras av Nacka och Värmdö belastar via Värmdöleden Stockholms vägsystem, där man har problem med att uppfylla miljö kvalitetsnormerna.

Vid Danvikstull, där Kvarnholmsvägen ansluter till Värmdöleden, ligger de beräknade medelvärdena för kvävedioxid och partiklar i dagsläget på nivåer som tangerar miljö kvalitetsnormerna.

Utredningsarbete pågår inom projektet Danvikslösen för en ombyggnad av Värmdöleden inklusive trafikplatserna Lugnet och Henriksdal. Med en ombyggnad av trafikplatsen vid Henriksdal skapas förutsättningar

för att trafiken från exploateringsområdena Saltsjöqvarn, Finnboda, Danvikshem och Kvarnholmen skall kunna ansluta till Värmdöleden. Vidare kan luftkvaliteten vid Danvikstull komma att förbättras.

Kvarnholmen har idag jämförelsevis låga bakgrundshalter av luftföroreningar. Halten av kvävedioxid och partiklar understiger med god marginal gränsvärdet i miljö kvalitetsnormerna.

## Hållbarhetskvalitéer - hushållning med resurser

Kvarnholmen utgör en till stora delar redan ianspråktagen miljö. På holmens norra sida finns en tät struktur av byggnader för industriell verksamhet vilka idag delvis står tomma. Härutöver finns en grupp bostäder centralt på holmen. De låglänta delarna vid Gäddviken och Hästhalmssundet utgörs av utfylld mark med inslag av byggnader och vägar m m. Stränderna omges till stora delar av kajer. Nedsprängda i berget på Kvarnholmen respektive Finnberget norr om Gäddviken finns flera bergrum. Kvarnholmens branta sluttningar i nordväst, nordost och söder utgörs av obebyggda hällmarker och skogspartier.

Kvarnholmen har en mycket kraftfull topografi, vilket skapar komplicerade förutsättningar för anläggning av vägar respektive gång- och cykelvägar, såväl inom Kvarnholmen som till omgivningen. Henriksdals trafikplats, där Kvarnholmsvägen ansluter till Värmdöleden, är idag hårt belastad.

## Service

Området innehåller idag två enskilda skolor, Cybergymnasiet samt Nackademin (eftergymnasial utbildning), med totalt ca 1500 utbildningsplatser. I övrigt finns det ingen ytterligare kommersiell eller offentlig service.



## Programmet

Programmet grundas på markägarens (KF Fastigheter AB) vision tillsammans med riktlinjerna för bevarande och utveckling av området som redovisas i ”Kvalitetsprogram för Nackas norra kust”. Riktlinjerna redovisas särskilt under respektive rubrik i programmet.

Programmet har utarbetats av Planenheten i samarbete med berörda kommunala enheter samt med markägaren KF Fastigheter AB och deras konsulter.

### Övergripande förutsättningar och mål

Kvarnholmen och Gäddviken är Nackas kanske största och mest attraktiva utvecklingsområde. De idag nedlagda industriområdena utgör en unik resurs som kan tas om hand och ges ett nytt sammanhang.

De övergripande målsättningarna är

- Att skapa en ny stadsdel genom att utveckla nedlagda industriområden och därmed ge förutsättningar för bevarande och återanvändning av kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer.
- Att i huvudsak utnyttja redan ianspråktagen mark för en tät bebyggelse samt att bevara landskapet genom att värna och utveckla befintliga naturområden.
- Att befintligt vägnät utnyttjas och utvecklas för att minimera ingreppen i landskap och natur samt att strandpromenad med gång- och cykelväg byggas ut längs hela områdets kajer och stränder.
- Att områdets kontakt med Nacka österut/Nacka Centrum förbättras med en broförbindelse över Svindersviken.

KF Fastigheter AB har en vision om att området omvandlas till en stadsdel med stark egen identitet, präglad av sitt industriella arv och unika bebyggelse. En stadsdel med skärgårdskänsla som tillfredsställer stadsmänniskans krav på variationsrik miljö och boendekvalitet samt tjänstesektorns krav på representativ och inspirerande miljö. Kvarnholmen föreslås bli en holme igen, genom att Hästhalmssundet återskapas.

Programmets ambition är att åstadkomma en stadsdel med mångfald, en blandning av bostäder och arbetsplatser inom varje delområde, vilket skulle ge en balans mellan dag- respektive nattbefolkning. Stadsdelen uppskattas kunna innehålla drygt 2 000 lägenheter (ca 4 500 boende) och ca 3000 arbetsplatser. En övervägande del av bostäderna förväntas finnas inom områdets södra del, medan tyngdpunkten beträffande arbetsplatser och centrumfunktioner lokaliseras till kvarnområdet i norr. Stadsdelen föreslås även innehålla grundskola för ca 700 elever samt idrottsanläggning och simhall.

Stadsdelen ska ha goda kollektiva kommunikationer. Mark ska reserveras för att möjliggöra spårbunden kollektivtrafik. Kollektivtrafiken kommer dock inom överskådlig framtid att utgöras av bussar samt eventuellt en kollektiv färjeförbindelse utmed kuststräckan in mot Slussen.

Kvarnholmen förbinds med Nacka Centrum via en högbro över Svindersviken. Trafiken har i programutredningen föreslagits nå Nacka Strand genom tunnel under Vikdalen, för att därefter angöra Nacka Centrum med offentlig och kommersiell service. En alternativ förbindelsemöjlighet till Nacka Centrum via Ryssbergen och stadshusområdet kommer att studeras vidare i samband med pågående översiktligt planarbete för Stadshusområdet.

Programmet förutsätter åtgärder som inte regleras av kommande detaljplaner för området. För att Kvarnholmen ska kunna utvecklas med detaljplaner enligt programmet krävs följande:

- Strandskydd måste upphävas för de delar som planläggs för annat än natur/park.
- Trafikanläggningar utanför programområdet måste planläggas och genomförandet säkerställas. Henriksdals trafikplats behöver byggas om och en ny förbindelse med Nacka österut över Svindersviken behöver byggas.
- Bergrum för lagring av bensin och oljeprodukter ska saneras. En avvecklingsplan för bergrummen där oljeprodukter har lagrats ska tas fram. Avvecklingen är sannolikt tillståndspliktig enligt miljöbalken.
- Saneringar av mark, främst inom Östra Gäddviken, Södra Kajen och Sillkajen ska genomföras till av kommunen fastställda platsspecifika riktvärden.
- Åtgärder ska vidtas för att förhindra spridning av föroreningar från sediment.

### Miljömål för programområdet

- Skönhetsvärden, kultur- och miljövärden i stads- och landskapsbildningen skall bevaras och utvecklas samtidigt som den biologiska mångfalden värnas.
- Kvarnholmen skall bli en god och hälsosam livsmiljö för boende och arbetande i alla åldrar. Miljöprofilen är ett led i denna utveckling.
- Gamla föroreningar skall saneras och spridning av nya förhindras.
- Resurshushållning och slutna kretslopp skall eftersträvas.

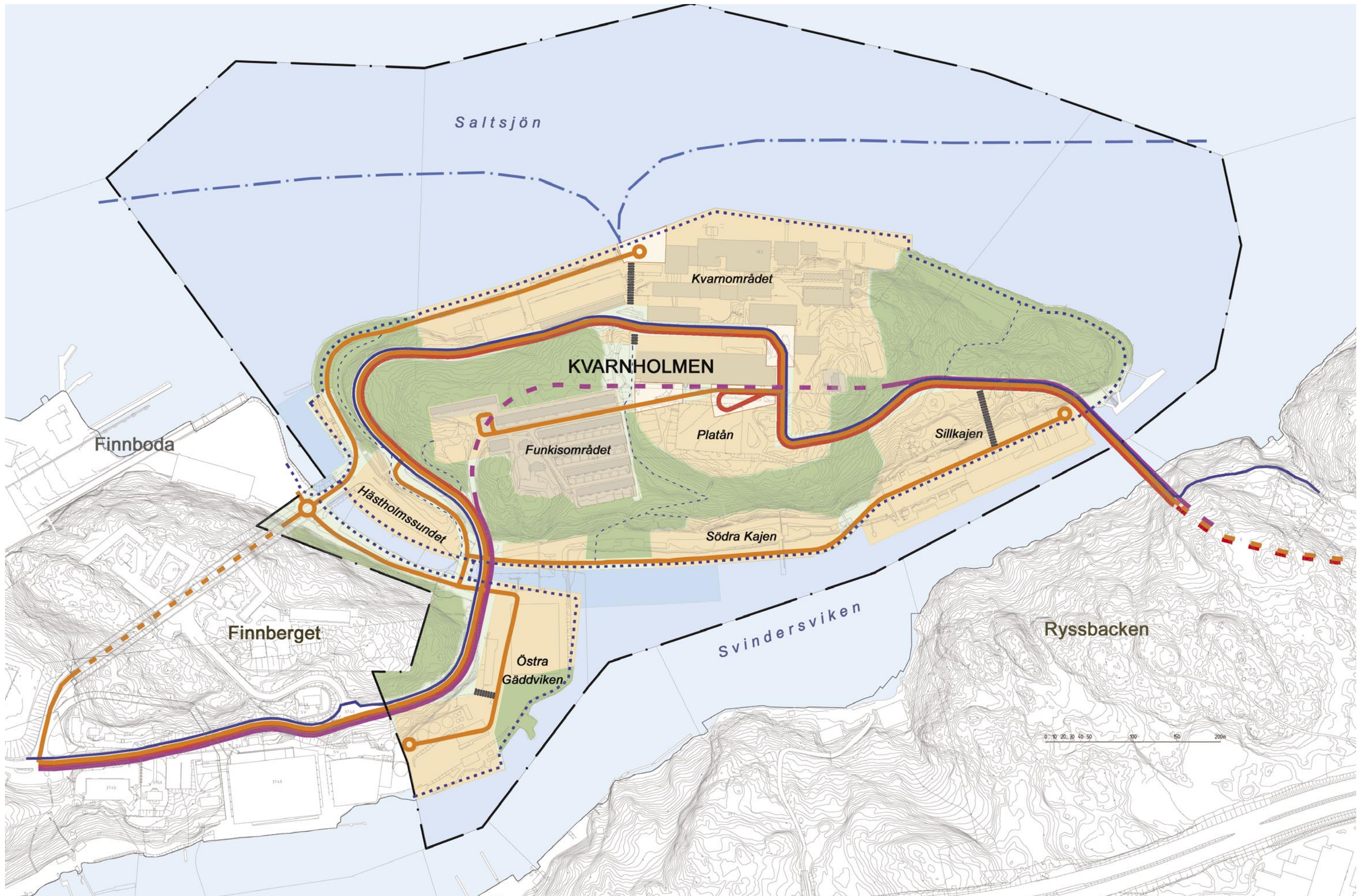
### PROGRAMKARTA

	Bebyggelseområde
	Offentlig plats
	Natur / Park
	Småbåtshamn
	Huvudgata
	Busstrafik
	Spårreservat
	Färjeförbindelse
	Övergripande GC-stråk
	Strandpromenad
	Vertikalförbindelse

- Energianvändningen och dess miljöpåverkan skall minskas liksom avfallens mängd och farlighet.
- Material och metoder som ger minskad miljöbelastning och medför en god inomhus- och arbetsmiljö skall tillämpas. Massor och material orsakade av bl.a. saneringar av mark och sediment samt utgrävning av Hästhalmssundet kan med fördel transporteras bort med båt.
- Byggnader och anläggningar med sina material skall ses ur ett helt livscykelperspektiv där minsta möjliga miljöpåverkan, minsta möjliga hälsopåverkan och största möjliga resurssnålhet är grunderna.

Miljöprofilen ska vara en del i arbetet med att skapa en hög kvalitet för de framtida boende och verksamma i stadsdelen.







### Rekommendationer från Kvalitetsprogram

Bevara och utveckla de grönområden som finns, för de bidrar till variation i landskapsbilden och är betydelsefulla för områdets skärgårdskaraktär och biologiska mångfald. Det är den fria otuktade naturen som är signifikativ för området och behöver tillräckligt utrymme för att bestå. Exempel: Västra delen av Saltsjöqvarn, "Gröna foten" nedanför Danvikshem, sluttningarna nedanför Henriksdalsberget, Danvikshem och Finnbergets södra del, delar av Kvarnholmen, Hästhalmssundet. Grönytor och vegetation i bostadsområdena.

Bevara orörda bergsbranter, för de är karakteristiska landskapselement som är synliga på långt håll. Exempel: Berget nedanför Henriksdalsberget, Henriksborg, Danvikshem, Finnberget och västra Kvarnholmen.

Bevara och förstärk landskapsrummen mellan branter och höjdparter, för de erbjuder utblickar mot bland annat vattnet och bildar samtidigt skyddade platser. Exempel: Dalgången längs Kvarnholmsvägen och dalgången längs Hästhalmssundet.

Beakta områdets läge i vattenrummet, genom att bevara och framhäva befintlig silhuett hos karakteristiska byggnader. Hela området exponerar sig mot inloppet till Stockholm, mot Djurgården och mot Svindersviken vilket också ställer höga krav på placering och utformning av ny bebyggelse.

### Landskapsbild och natur

Det är landskapet med den dramatiska terrängen, de stora vattenytorna, de framträdande vegetationspartierna och de monumentala industribyggnaderna, som ger Kvarnholmen dess identitet idag och som skall präglade stadsbilden även framgent.

Den tillkommande bebyggelsen skall infogas i detta sammanhang och skapa mervärden i landskaps- och stadsbilden. Kvarnholmen skall även i framtiden präglas av skärgårdsatmosfär.

Kvarnholmen erbjuder goda möjligheter till naturupplevelser. För att förbättra tillgängligheten skall det befintliga nätet av gångvägar förstärkas och upprustas samt antalet utsiktsplatser kompletteras. Detta bör göras så att man minskar risken för slitage på den känsliga skärgårdsnaturen. Den värdefulla växtligheten kommer att inventeras ytterligare i detaljplaneskedet och inventeringarna kommer att ligga till grund för utbyggnad samt kommande skötsel av området.

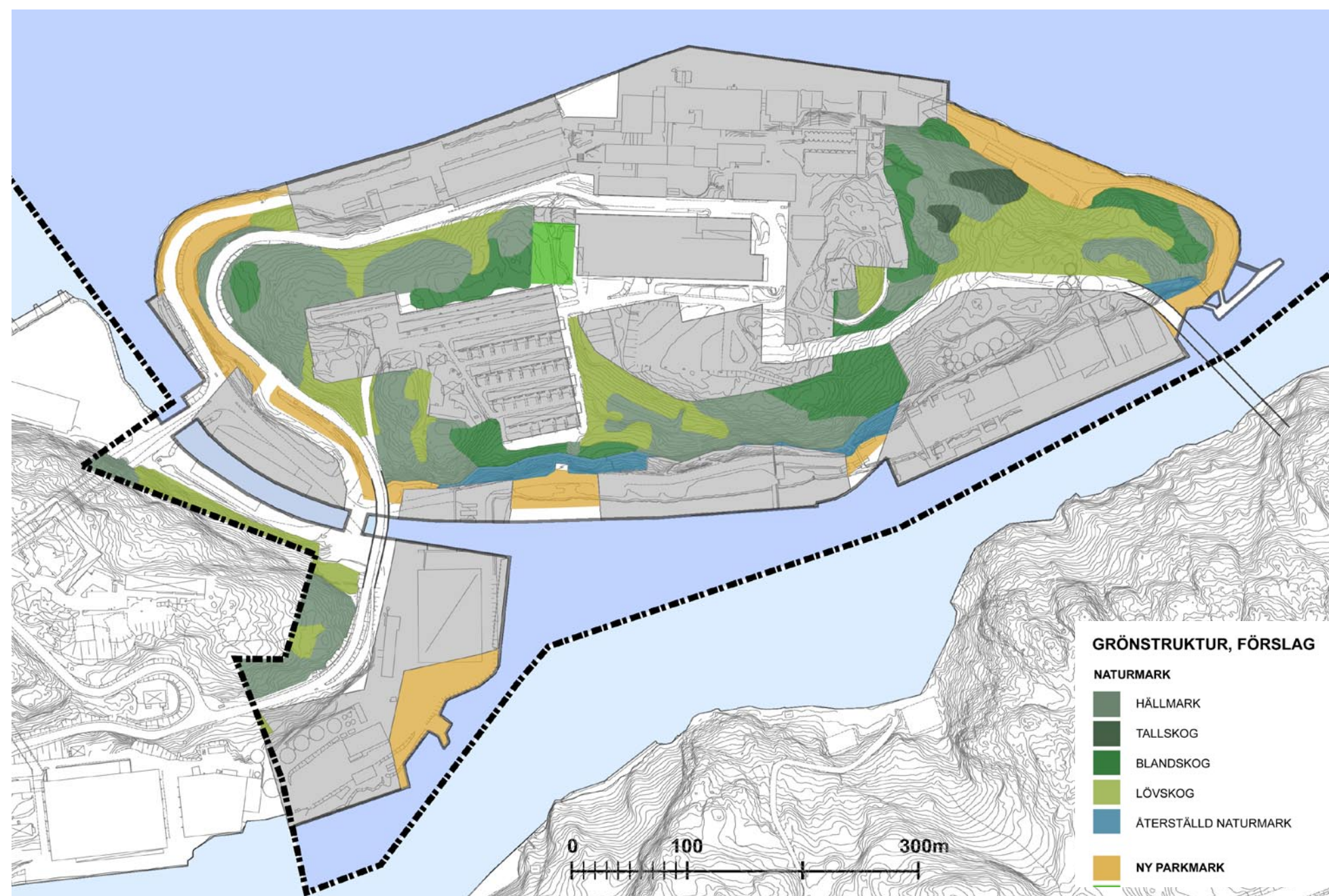
Större delen av den befintliga naturmarken kommer att sparas och utvecklas. Solstudier kommer att göras, bl.a. för att studera tillkommande bebyggelseskugga på befintlig vegetation, liksom på bostadsmiljön. Ny bebyggelse planeras till övervägande del på redan ianspråktagen mark.

En från landskapsbildssynpunkt intressant idé i programmet är att återskapa Hästhalmssundet och återigen låta Kvarnholmen bli en ö. Sundet kommer i huvudsak att få kajkaraktär.

Det är med hänsyn till riksintresset angeläget att dalgången/sundet mellan Kvarnholmen och Finnberget fortfarande uppfattas som en dalgång, liksom att tillkommande bebyggelse på holmen placeras så, att terrängen med sina berg, sin förkastningsbrant och vegetation även i fortsättningen är tydligt avläsbar.

I programmet föreslås en sänkning av platån i området söder och strax öster om Bagerisilon. Detta för att kunna åstadkomma acceptabla lutningsförhållanden på Tre Kronors Väg och vägen till bron över Svindersviken. I det fortsatta detaljplanearbetet måste man noga se över hur detta kan göras med respekt för landskapsbilden och den sparsamma men ändå karaktärsskapande vegetationen.

Den planerade bron över Svindersviken till Ryssbergen innebär ett helt nytt landskapselement. Bron skall ge intryck av att vara lätt, hög och spänstig och ska ta hänsyn till riksintresset. Detta ställer stora krav på såväl gestaltningen av bron som på gestaltningen av anslutningsvägen på holmen och tunnelingången på Ryssbergssidan.







*Kvarnholmen ifrån nordost*

### Strandpromenad och kajer

Allmäntillgängliga stränder på Kvarnholmen och i Gäddviken kommer att bli en stor tillgång och attraktion, inte endast för Nackaborna. Ett allmänt gång- och cykelstråk skall därför säkerställas utmed hela kuststräckan. Det fria området mellan hus och kajkant bör vara minst 10 m.

Strandpromenaden kommer att ha olika karaktärer och motortrafik skall inte vara tillåten. Inom befintliga kajområden får promenaden även i fortsättningen en tydlig kajkaraktär, medan den på t ex östra udden löper genom en strandpark av naturmarkskaraktär. Här kommer man också närmare vattnet jämfört med t ex den höga strama norra kajen. På södra sidan, mot Svindersviken, kan promenaden utformas såväl som kajstråk som park/naturstråk. Detta kommer att utvecklas i det fortsatta detaljplanarbetet.

För att hålla samman strandpromenaden med sina olika karaktärer kommer ett program för belysning, möblering etc. att arbetas fram.

Programmet skall ansluta till utbyggnaden av strandpromenaderna i angränsande planområden .

Vid Södra kajen finns mycket goda förutsättningar för att åstadkomma en attraktiv marin anläggning med såväl permanenta båtplatser för områdets behov som med gästplatser. En fråga som måste behandlas i det fortsatta arbetet är behovet av vinteruppläggningsplatser för båtar.

I anslutning till hamnen finns det möjligheter att ha klubblokaler, sommarkafé etc. Med sitt gynnsamma och soliga läge har denna plats stora möjligheter att bli en träffpunkt för de boende på Kvarnholmen/Gäddviken och kan även utvecklas till en målpunkt för besökande.

Den befintliga lilla hamnen i Hästhalmssundets norra del kommer att finnas kvar. Även här ges möjligheter till mindre lokaler med marin anknäpning.

### Övrig rekreation och lek

Med tanke på det stora antalet barn och ungdomar, som kan komma att bo och/eller gå i skola på Kvarnholmen, måste det finnas friytor för lek och idrott. Utrymme bör reserveras för en 7-mannaplan för bollsport och en inomhusanläggning i form bollhall eller liknande. Utrymme föreslås även reserveras för en simhall.

Det skall finnas såväl större kvarterslekplatser för äldre barn som mindre småbarnslekytor i bostadsentréernas närhet. Lekytorna skall vara solbelysta, vindskyddade och säkra. En förhållandevis tät bebyggelse ställer särskilt höga krav på lek/utemiljö.

Gångstigar i befintlig naturmark skall i huvudsak följa det befintliga nätet av stigar på holmen. Detta för att spara naturmark men även för att stigarna berättar något om Kvarnholmens historia.

För att de interna gångförbindelserna skall fungera, måste stor vikt läggas vid att lösa problematiken kring de vertikala kommunikationerna. Vid norra kajen, Sillkajen och i Gäddviken måste man på ett enkelt sätt kunna förflytta sig mellan kajplanet och platå/väg. Kommunikationen skall vara handikappanpassad och öppen för alla. Från Platån ner till norra kajen bör även befintlig trappled rustas upp och kompletteras. Den komplicerade terrängen ställer stora krav på olika former av handikappanpassning.

Gestaltningen av friytor m.m. på såväl kvartersmark som på allmän platsmark skall präglas av stor omsorg, hög kvalitet i materialval och utförande samt en anpassning till platsens karaktär och historia. Attraktiva utsiktspunkter och mötesplatser utvecklas till offentliga platser som torg och parker.



## Trafik

### Rekommendationer från Kvalitetsprogram

Bevara och upprusta kajer och stränder, för de är karakteristiska för området och kan utvecklas till händelserika allmänna gångstråk. Slå vakt om kajernas "råa" karaktär med inslag från industri- och varvsepoken.

Bevara och upprusta gatunätet.

Uppmärksamma markbehandling och "möblering" av det offentliga rummet.

Utveckla allmänna kommunikationer vattenledes, för det ger kajerna och bryggorna en ändamålsenlig användning, vitaliserar området och ökar dess attraktion.

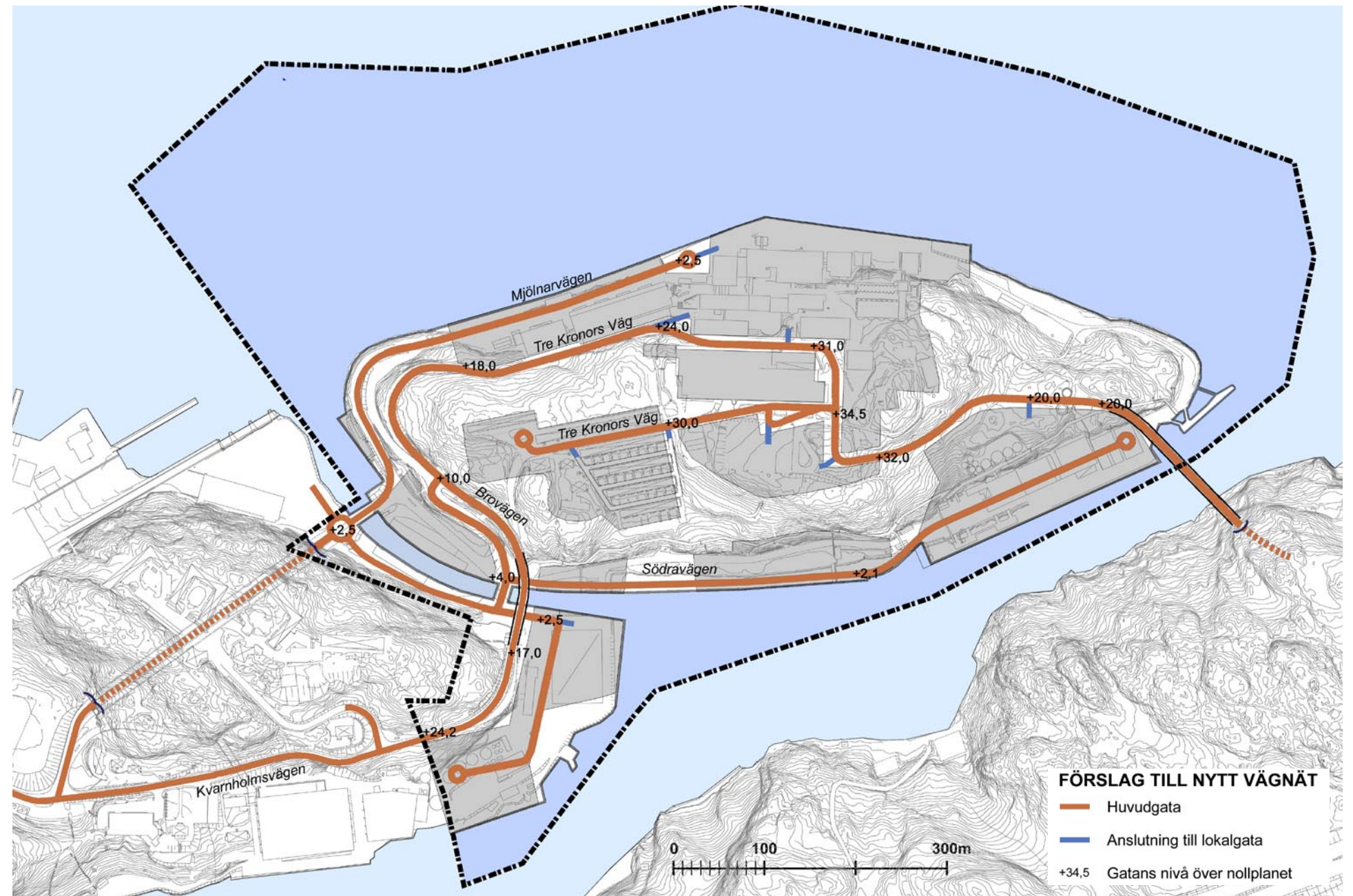
Utveckla attraktiva gångstråk genom området.

Begränsa antalet småbåtshamnar. Lokalisera i första hand småbåtshamnarna till Hästholmsundet och Svindersviken.

## Vägar

Kvarnholmens trafiksystem föreslås utvecklas genom att befintlig vägstruktur nyttjas i stor utsträckning. Programområdets topografi medger inte nya vägdragningar utan mycket stora ingrepp i naturmark och landskapsbild. Detta begränsar möjligheterna att skapa nya förbindelser mellan områdets olika delar. Konsekvensen blir att man måste acceptera vissa lutningsproblem även i framtiden. Det är dock viktigt att förbättra sikten i t.ex. uppförsbacken/kurvan på Tre Kronors Väg. Siktprängning måste utföras i detta fall.

Området angörs västerifrån via två tydligt skyltade vägar, dels i norr via Finnbergstunneln till bebyggelsen vid kajnivån och dels i söder via Kvarnholmsvägen till bebyggelsen på platånivån. Kvarnholmen får en ny förbindelse med övriga Nacka genom en högbro över Svindersviken, vilket innebär att Kvarnholmen även kan angöras österifrån. När Kvarnholmen utvecklas enligt programmet blir förbindelsen nödvändig, då planerad trafikplats vid Henriksdal (Danvikslösen) har begränsad kapacitet. Bron förbinds med Tre Kronors väg på Platån genom en ny väg i Kvarnholmens sydöstra del. Vägen skall följa terrängen i så stor utsträckning som möjligt. Den nya vägen bildar tillsammans med Tre Kronors Väg och Kvarnholmsvägen områdets genomgående centrala huvudgata.



Vid Hästholmsundet finns Kvarnholmens enda vägförbindelse med anslutning till såväl kajnivå som platå. Den södra rampen avses utvecklas i anslutning till bebyggelsen vid Hästholmsundet, för att fungera som vägförbindelse mellan nivåerna. Den norra rampen bedöms inte vara nödvändig för trafikförsörjningen. Norra rampen omvandlas därför till parkmark med gång- och cykelförbindelse, då läget är attraktivt från rekreationssynpunkt med västläge och utblickar mot farleden in mot Gamla stan.

I Kvarnområdet har Tre Kronors väg en brant lutning som bör åtgärdas. Åtgärderna får anpassas till de markförändringar som Havrekvarnen och Makaronifabriken tål. På de platser där befintliga nivåer visar sig

svåra att justera, kan förstärkt underhåll vara aktuellt, t.ex. värmeslingor i vägen.

På Platån utformas gaturummet med körbana och kantstensparkering. Utrymme med vändmöjlighet för större fordon och bussar skall finnas söder om bageriet. Marknivån uppe på östra platån behöver sänkas för att möjliggöra vägdragning med acceptabla lutningar för bl a busstrafik. Sänkningen behövs också för den nya vägen till bron över Svindersviken. Med hänsyn till marknivån vid bageriets och bagerisilons södra fasad (+34,5 m) bör den nya gatans högsta nivå dock inte understiga +34 m. Marknivån stiger kraftigt strax söder om bagerisilon och där kommer nivån att behöva sänkas .

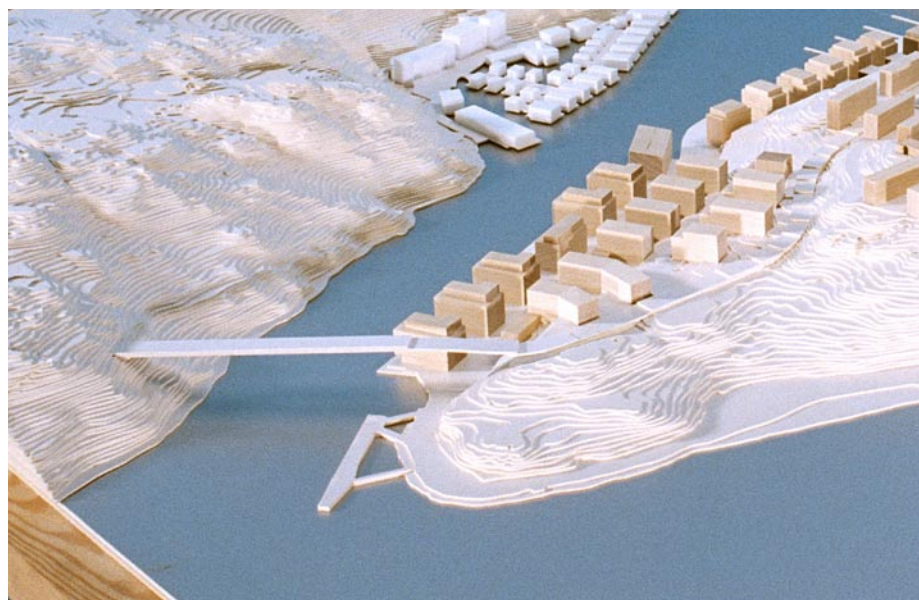


Angöringsgatorna till de olika bebyggelseområdena vid kajerna utformas som återvändsgator med vändplaner. Ett undantag är angöringsgatan till östra Gäddviken, som skall planeras för att kunna fortsätta västerut. Återvändsgator medför längre återsökningsmöjligheter, varför en tydlig vägvisning måste finnas för att ge orienterbarhet i området. Infarter till parkeringsgaragen ska planeras så att onödig trafik inom bebyggelseområdet undviks. Det skall vara möjligt att angöra bebyggelsen på lokalgata eller annan anvisad körbar yta. Lokalgatornas omfattning och sträckning inom områdena beror på bebyggelsens innehåll och hur bebyggelse och parkeringslösningar utformas i detaljplaneskedet. Därför redovisas i programmet endast möjliga anslutningar till huvudgata. Östra udden skall inte vara tillåten för fordonstrafik, dock ska utryckningsfordon kunna komma fram.

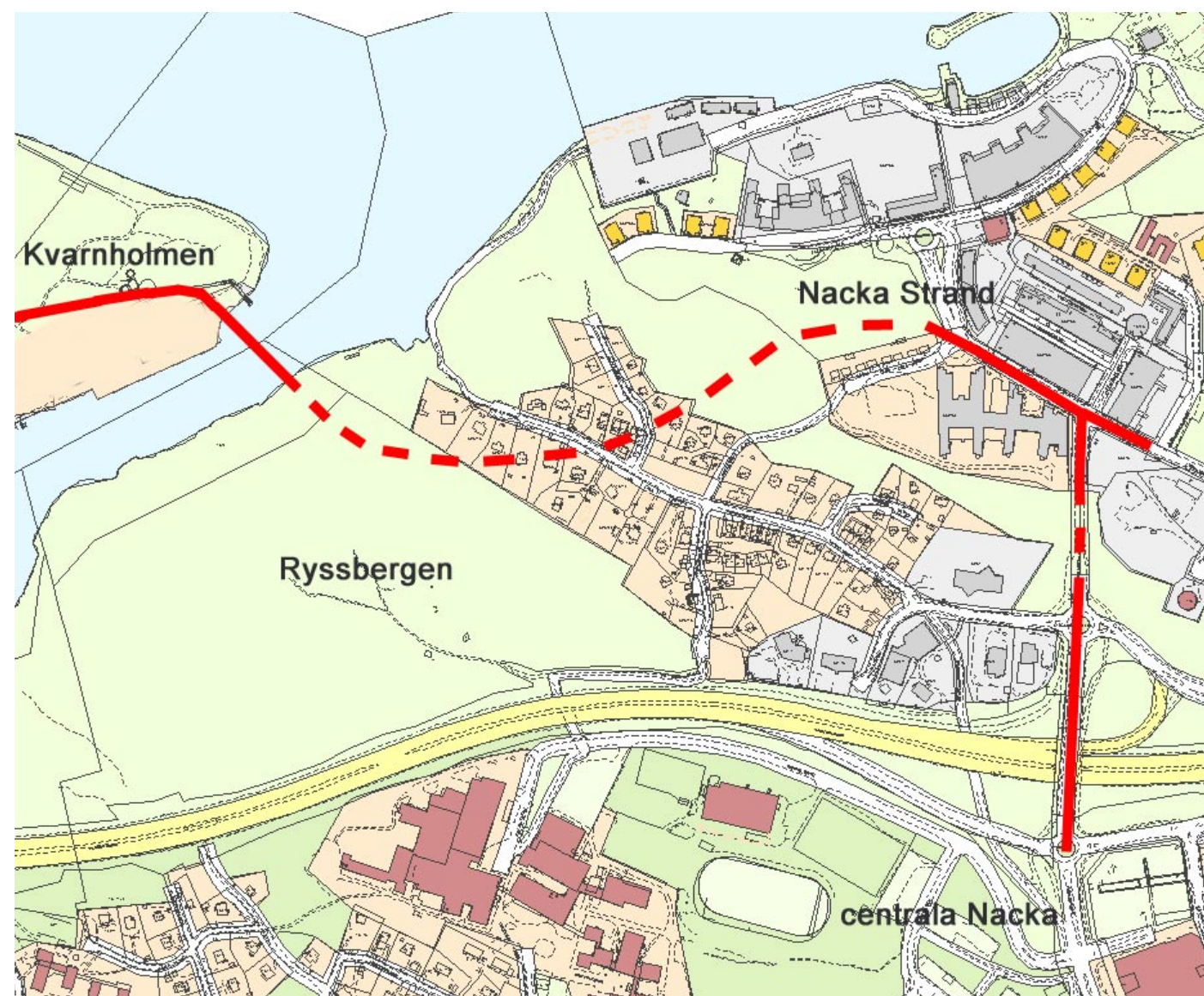
Av hänsyn till riksintresset samt för att uppnå ett så naturligt läge som möjligt i landskapet, sträcker sig den nya bron från Kvarnholmen rakt över Svindersvikens inlopp till en tunnel i Ryssbergen, söder om Vikdalen. Brofästet på Kvarnholmen skall utformas så att den östra udden påverkas så lite som möjligt. Udden kan då delvis dölja brofästet från farleden. Bron skall ha en segelfri höjd på minst 20 m för att de flesta fritidssegelbåtar ska kunna angöra Svindersviken. En låg och öppningsbar bro bedöms vara mindre lämplig med hänsyn till riksintresset och den blir dessutom mycket svår att ansluta till befintligt vägnät p.g.a. de stora nivåskillnaderna.

Fordonstrafiken föreslås föras vidare genom Ryssbergen till centrala Nacka via Nacka Strand i en tunnel med dubbla rör. Gång- och cykeltrafik ansluter till Vikdalen.

En alternativ förbindelsemöjlighet österut till Nacka Centrum via Ryssbergen och stadshusområdet kommer att studeras vidare i samband med pågående översiktligt planarbete för Stadshusområdet.



Modellfoto

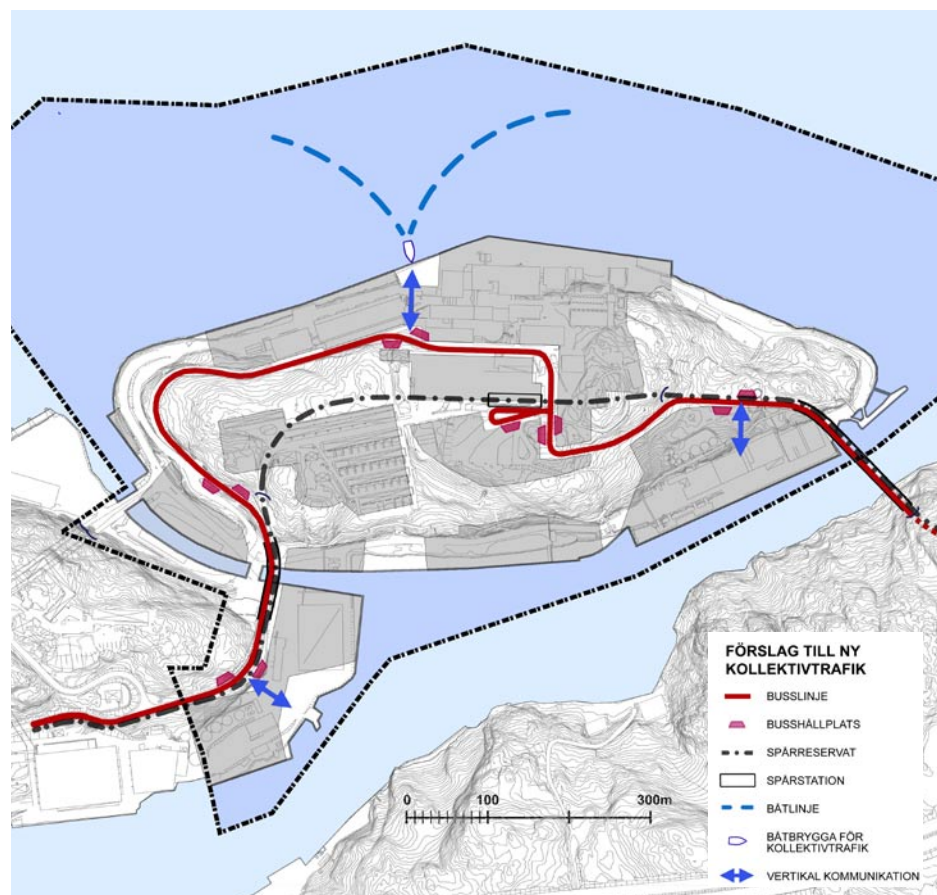


Karta över föreslagen förbindelse mellan Kvarnholmen och centrala Nacka via Nacka Strand.

#### Följande bör uppmärksammas i kommande detaljplanarbeten

- Gatornas detaljutformning i området måste studeras i kommande detaljplaner vad gäller trafiksäkerhet, tillgänglighet, tydlighet och trivsamt.
- Det blir sannolikt nödvändigt att förprojektera stora delar av huvudgatorna i ett tidigt skede för att kunna garantera ett väl fungerande och till platsen anpassat vägnät.
- Busshållplatsernas läge och detaljutformning måste särskilt studeras i samråd med SL.
- Infart till parkeringsgaragen ska planeras så att onödig trafik inom bebyggelseområdena undviks. Trafiksäkerheten vid infarten måste särskilt beaktas.





## Kollektivtrafik

Området måste ges god kollektivtrafikförsörjning. Detta är nödvändigt bl a för att minska problem med trängsel på vägnätet i framtida Danvikslösen (nuvarande Henriksdals trafikplats) samt för att uppfylla miljö kvalitetsnormerna.

Kollektivtrafiken kommer inom överskådlig framtid att utgöras av busstrafik. Eventuellt kan busstrafiken komma att kompletteras med kollektiv färjeförbindelse utmed kuststräckan in mot Slussen. På norra kajen, vid "kajtorget", ska det därför finnas möjlighet för angröring med personfärja.

Busstrafiken förutsätts trafikera Kvarnholmsvägen, Tre Kronors väg och den nya vägen ner till bron över Svindersviken. Detta ger en god tillgänglighet till kollektivtrafik för hela programområdet. Lägen för hållplatser ska finnas i anslutning till gångförbindelse/vertikalförbindelser till bebyggelseområdena. Busshållplatsen öster om Nya Kontoret blir en knutpunkt för kollektivtrafiken där omstigning mellan båt och buss kan ske. Utrymme för bussvändslinga med uppställningsmöjlighet skall finnas söder om Bageriet, vilket kommer att vara nödvändigt till dess bron över Svindersviken uppförts. När broförbindelsen är färdig och genomfart är möjlig ska busshållplats finnas på platån utmed Tre Kronors väg och dess förlängning.

Busstrafiken över bron når Nacka Centrum med offentlig och kommersiell service via tunnel under Vikdalen till Nacka Strand. Alternativt kan Nacka Centrum nås via tunnel upp till Ryssbergen och Gymnasieområdet/ Stadshusområdet. Detta alternativ kommer att utredas i samband med pågående översiktligt planarbete för Stadshusområdet.

Mark reserveras för eventuell framtida spårvägslinje med dubbelspår utmed Kvarnholmsvägen och vidare in i tunnel under platån för att ansluta till bron över Svindersviken och särskild tunnel till centrala Nacka. Det ska också finnas möjlighet till en underjordisk station under Kvarnholmens platå. Inför kommande detaljplanering är det viktigt att i ett tidigt skede ta ställning till redovisat spårvägsreservat, då detta påverkar förutsättningarna för ny bebyggelse i berörda områden.

## Parkering

Med hänsyn till områdets läge och transportinfrastruktur dimensioneras parkeringsbehovet till 0,9 bilplats/lägenhet å 100 m<sup>2</sup> och 18 bilplatser/1000 m<sup>2</sup> kontor. Detta förutsätter en god kollektivtrafik.

På grund av topografin i programområdet och bebyggelsens täthet ska parkering i huvudsak förläggas under mark. Parkeringsbehovet bedöms vara möjligt att lösa med parkeringsgarage inom respektive bebyggelseområde. Mindre parkeringsanläggningar i bergrum kan i vissa fall vara ett alternativ/komplement. Större parkeringsanläggningar i bergrum är också möjliga, men är mindre realistiska p.g.a. problem med

genomförande och förvaltning. Korttidsparkering/besöksparkering löses lämpligen med kantstensparkering utmed gator där detta är möjligt.

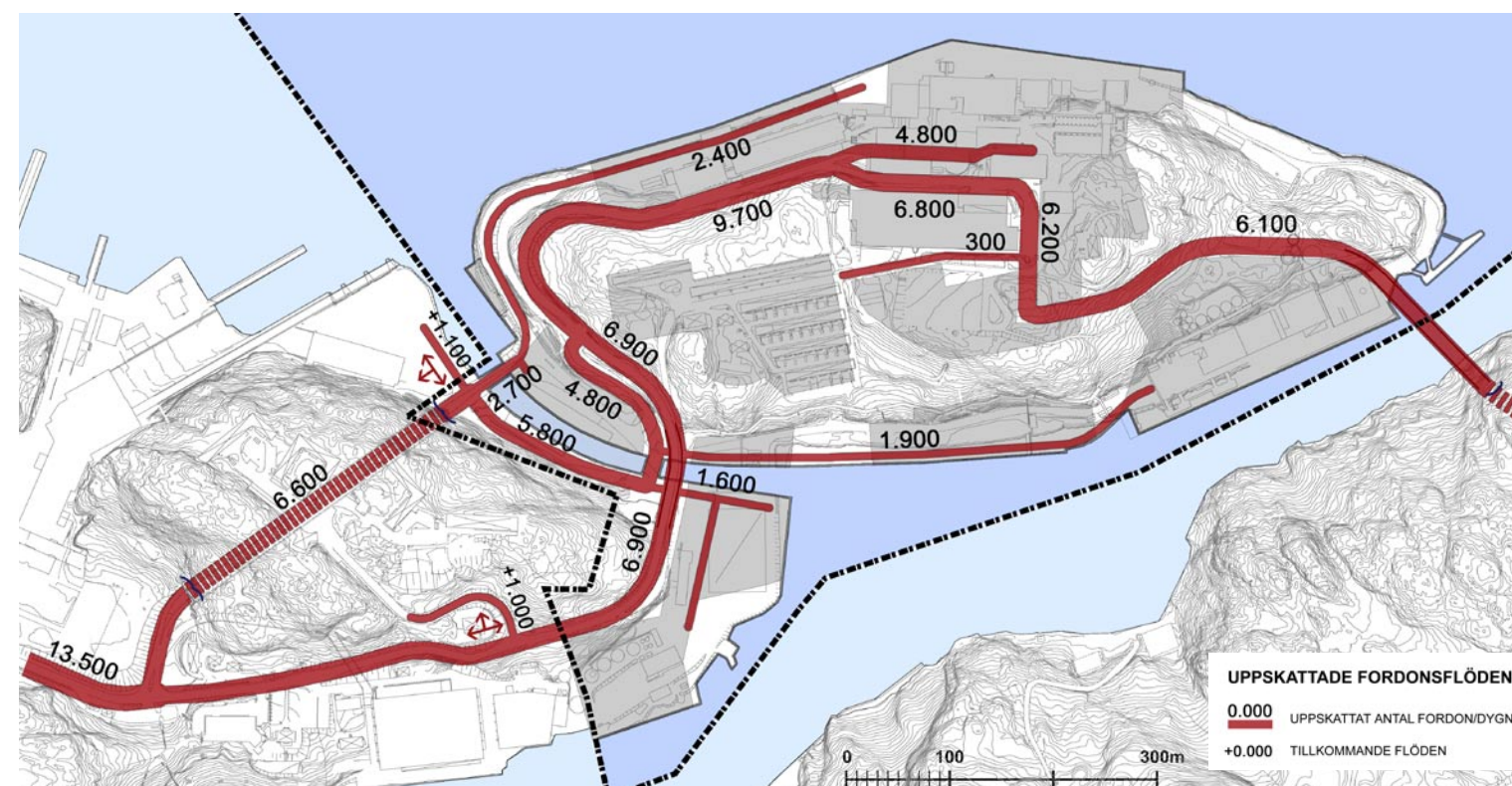
Parkeringslösningar och angröring för respektive bebyggelseområde samt för skola och idrottsanläggningar kommer att studeras vidare i detaljplaneskedet.

## Trafikalstring

Programmet förutsätter en framtida ombyggd Henriksdals trafikplats samt en ny förbindelse till övriga Nacka med en bro över Svindersviken. Den nya broförbindelsen är nödvändig då planerad trafikplats vid Henriksdal (Danvikslösen) får begränsad kapacitet.

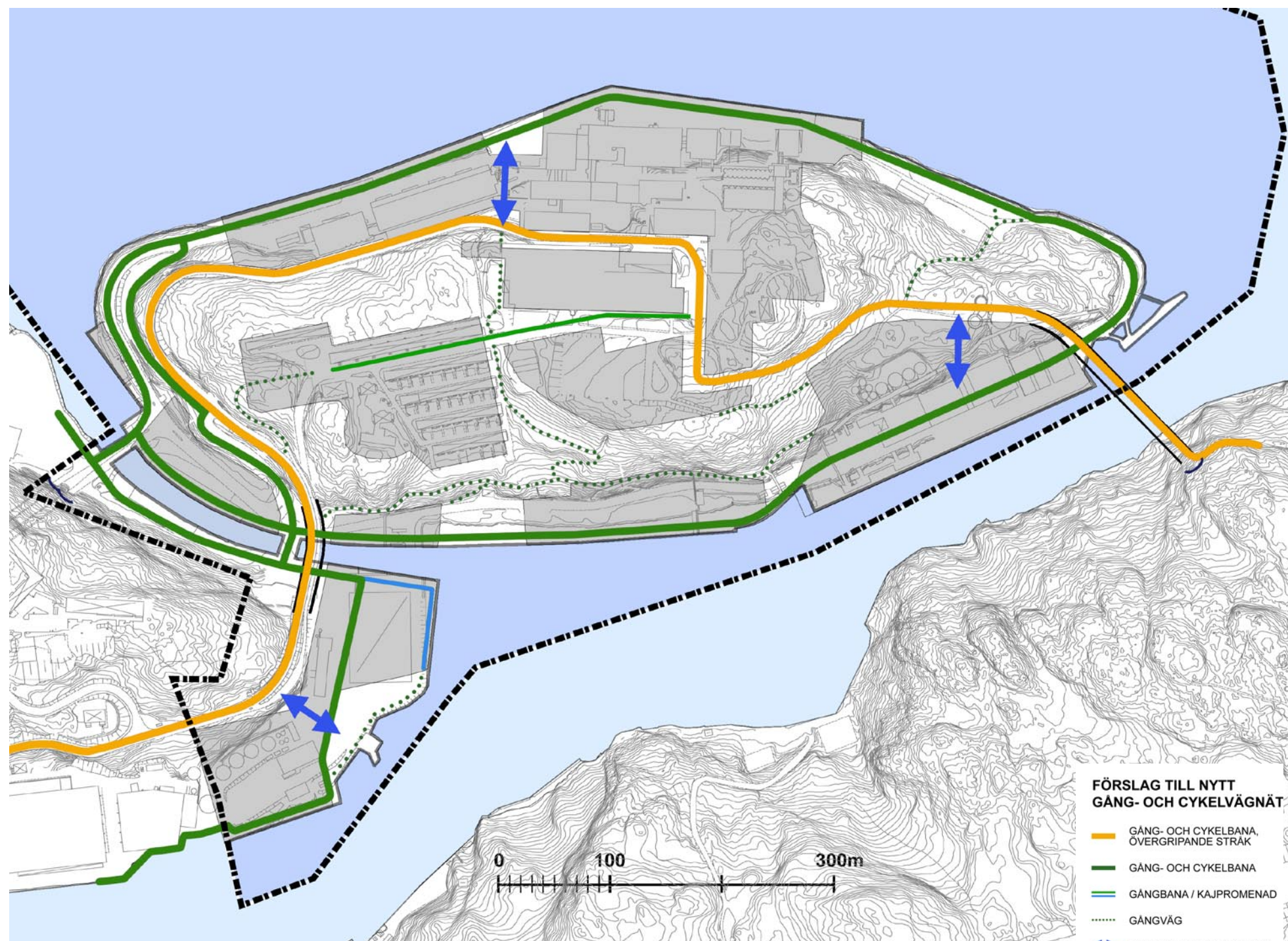
Trafikalstringen baseras på uppskattad exploatering i delområdena. Totalt alstras 12 300 f/d (fordon/dygn) av bebyggelsen inom programområdet. I redovisade trafikmängder ingår även genomfartstrafik samt trafik till/från Finnboda varv och Finnberget. Genomfartstrafiken beräknas till 3 600 f/d. De redovisade trafikmängderna utgår ifrån att förbindelsen med centrala Nacka går via Nacka Strand.

Trafikalstringen inom programområdet har beräknats av SWECO VBB, "Trafik på Kvarnholmen" (PM 2004-11-17). Alstringstal för beräkningarna är 3 resor/lägenhet å 100 m<sup>2</sup> och 2 resor/arbetsplats å 30 m<sup>2</sup>. Fördelningsprincipen för alstrad trafik utgår ifrån att 20% av trafiken inom nordvästra Sicklaön använder bron över Svindersviken.



Redovisade fordonsflöden inkluderar genomfartstrafik till och ifrån övriga områden på nordvästra Sicklaön





### Gång- och cykelväg

Ett genomgående gång- och cykelstråk utformas som en dubbelriktad gång- och cykelbana på norra sidan av områdets huvudgata (Kvarnholmsvägen/ Tre Kronors väg/ny väg till bron över Svindersviken).

Runt holmen, vid Hästhalmssundet samt i Gäddviken ordnas en strandpromenad med gång- och cykeltrafik utmed kajerna. Östra udden ska vara fri från biltrafik med undantag av utryckningsfordon.

Det är viktigt att lösa problematiken kring de vertikala kommunikationerna. Vid norra kajen, Sillkajen och i Gäddviken måste det gå att på ett enkelt

sätt förflytta sig mellan kajplanet och platå/väg. Förbindelsen ska vara tillgänglig för allmänheten dygnet runt och medge att rörelsehindrade kan röra sig mellan nivåerna. Förbindelsen kan utgöras dels av trappor och dels av allmäntillgänglig hissförbindelse eller bergbana.

Förutom de ovan nämnda större gång- och cykelstråken kommer det att finnas ett flertal mindre gångstråk, som binder samman nivåerna och bebyggelsekvarteren eller leder till målpunkter i form av utsiktsplatser, lekplatser m.m.

### Service

Stadsdelens lokala centrum planeras uppe på Platån i anslutning till kvarnområdet. En del närservice för områdets södra delar kan också komma att finnas i Gäddvikens norra delar. Centrum förväntas i första hand innehålla service för själva programområdet varför områdets fördelning mellan bostäder och arbetsplatser kan påverka serviceutbudet. Till centrum kan även hörna en kyrka/kapell för stadsdelen och publika anläggningar, t ex museum.

Inom programområdet behövs en skola för ca 650 - 700 barn åren F - 9 samt ca 16 förskoleavdelningar. De begränsade byggbara ytorna innebär att skolan och förskoleavdelningarna måste inrymmas i den täta bebyggelsen. Skolan kan vara i flera våningar och kan helt eller delvis inrymmas i befintlig bebyggelse. Skolan föreslås ligga i Kvarnområdet/ Platån med närhet till grönytor/bollplan. Det ska även finnas plats för idrottsanläggning.

Förskolor kan inrymmas i bostadshusens bottenvåningar eller i separata byggnader, i lägen där en skyddad utemiljö med goda solljusförhållanden kan skapas.



Magasin 4



## Bebyggelse Hela programområdet

### Rekommendationer från Kvalitetsprogram

Låt den äldre representativa bebyggelsen behålla dominansen i området, det vill säga lokalisera och utforma ny bebyggelse med stor respekt för den kulturhistoriska bebyggelsen och miljön.

Karaktärsbyggnaderna skall kunna upplevas som orienteringspunkter i stadsbilden.

Bevara spår och lämningar, för de skapar plattformar till historien och erbjuder kvaliteter som inte kan nyskapas. Hantera pietetsfullt dessa lämningar från tidigare epoker. Exempel: Spår, lyfikranar, trappor, murar, vägar, skyltar.

Återanvänd den byggda miljön, för det kulturhistoriska arvet är en viktig del i områdets kvalitet. Innehållet i byggnaderna får anpassas efter förutsättningarna. Tillämpa varsamhet och hög arkitektonisk kvalitet vid om och tillbyggnad av äldre bebyggelse.

Beakta möjligheten till ändrat framtida användningssätt för bebyggelsen, för såväl befintlig som tillkommande bebyggelse.

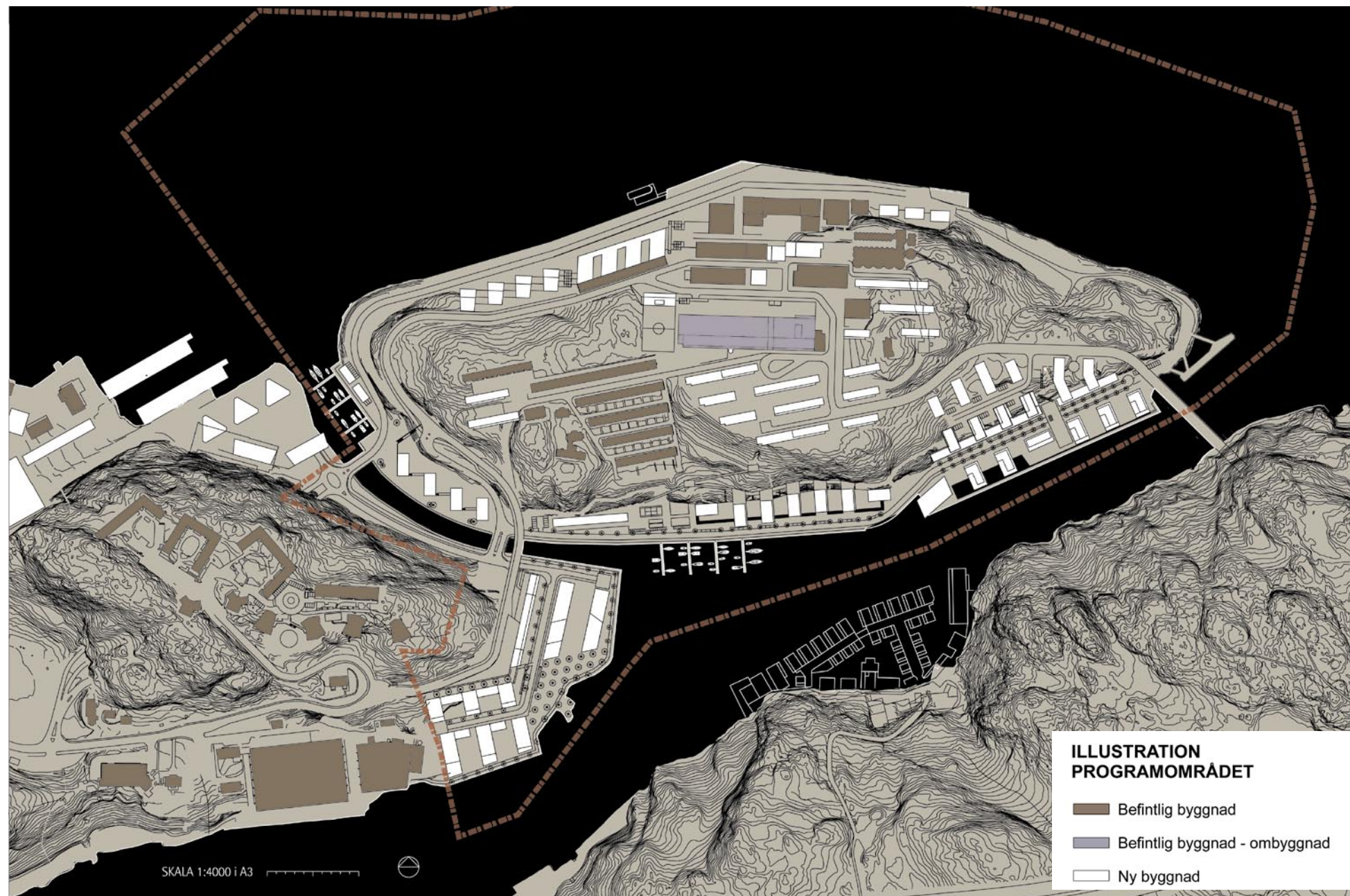
Bygg företrädesvis på redan tidigare ianspråktagen mark, det vill säga där byggnader och anläggningar funnits tidigare eller där befintlig bebyggelse bedöms kunna rivas. Härigenom undviker man ingrepp i natur och landskap.

Ge den nya bebyggelsen och infrastrukturen en måttfull, mänsklig skala och omsorgsfull detaljutformning. Upprepling och monotonitet skall inte tillåtas. Ny bebyggelse skall vara representativ och unik. Uppmärksamma rumsbildningar, utblickar, nivåskillnader och märkbehandling. Studera särskilt utformningen av husens lägre våningsplan och fasader mot vattnet.

Ny bebyggelse förläggs i huvudsak till redan ianspråktagen mark. Redovisade områden för bebyggelse vid Svindersviken förutsätter utfyllnader och/eller kajkonstruktioner. Bebyggelseområdena föreslås få en förhållandevis tät bebyggelse med möjligheter till ett varierat innehåll. Möjligheter till utblickar och vattenkontakt är områdets största kvaliteter.

En blandning av bostäder, arbetsplatser och service eftersträvas inom varje delområde. Detta ger balans mellan dag- respektive nattbefolkning. Tyngdpunkten beträffande arbetsplatser och centrumfunktioner planeras dock till kvarnområdet i norr, medan bostäder dominerar i områdets södra del.

Många av Kvarnholmens byggnader har vid sin tillkomst präglats av nytänkande och modern arkitektur av hög klass, som står sig genom decennier. När ny bebyggelse skapas i området ska detta arv förvaltas väl,



så att området även framgent kommer att präglas av nytänkande och god arkitektur.

I programmet visas skissförslag i syfte att illustrera hur en utveckling av programområdet kan se ut, samt modellbilder över helheten. Förslagen för respektive delområde har utarbetats av följande arkitektkontor i samarbete med Planenheten och markägaren:

Nyréns Arkitektkontor:	Kvarnområdet och Platån
Erséus Arkitekter:	Sillkajen
LindbergStenberg Arkitekter:	Västra Gäddviken
Wingårdh Arkitektkontor:	Hästhalmssundet och Södra Kajen

Skisserna illustrerar nuvarande markägares intentioner utifrån programmets förutsättningar. Hur bebyggelsen slutligen ska utformas utvecklas vidare i det kommande detaljplanarbetet.





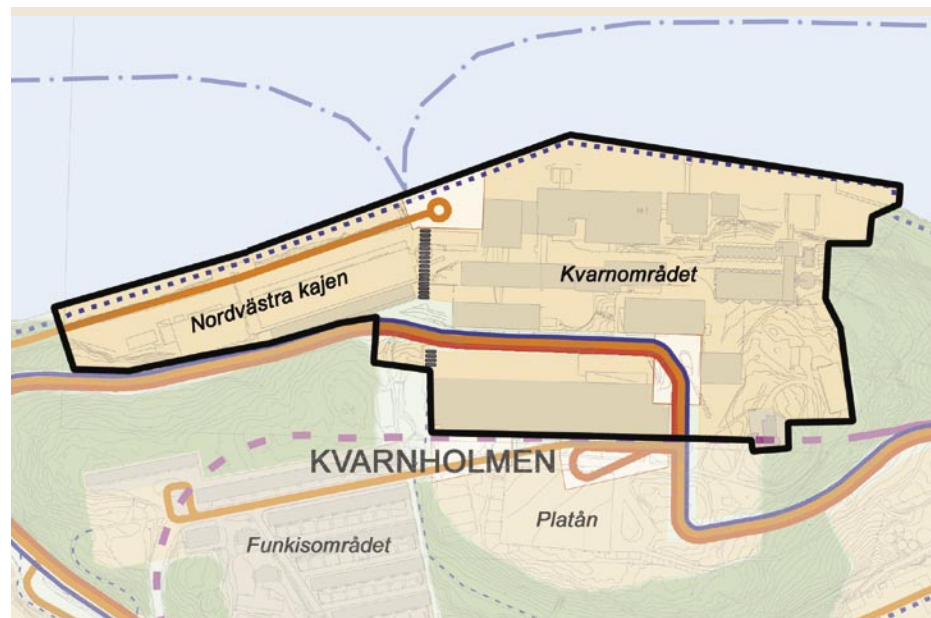
För samtliga delområden bör följande särskilt uppmärksammas i detaljplanearbetet:

- Omfattningen av tillkommande bebyggelse är till stor del en gestaltungsfråga, som måste prövas ingående i detaljplaneskedet. Kommande detaljplaner ska därför innehålla ett särskilt gestaltungsprogram.
- En varierad bebyggelse ska eftersträvas för att undvika upprepning och monoton. Samtidigt måste en viss samordning finnas inom varje delområde.
- Lokalgator och parkering planeras så att onödig trafik inom bebyggelseområdena undviks.
- Hur bebyggelsen utformas i anslutning till de offentliga rummen, gårdar och entréer "livet mellan husen" måste studeras vidare i planarbetet.
- Kvarnholmen skall utvecklas till en högkvalitativ och välfungerande stadsdel med en attraktiv miljö för såväl boende, besökande och arbetande.
- Särskild omsorg skall läggas vid att skapa bostadsmiljöer med goda solljusförhållanden och klimatskyddade lägen. Tillgänglighet för personer med olika typer av funktionshinder och barnens särskilda behov samt önskemålet om en trygg och säker miljö skall uppmärksammas.

För varje delområde redovisas rekommendationer från "Kvalitetsprogram för Nackas norra kust" samt separata områdesspecifika riktlinjer. Riktlinjerna ska vara ett stöd för kommande detaljplaner.







### **Rekommendationer från Kvalitetsprogram**

*Viktiga platsbildningar och siktlinjer skall tas till vara.*

*Kulturhistoriskt värdefulla byggnader och anläggningar skall restaureras och återanvändas.*

*Befintlig bebyggelse skall bevaras i största möjliga utsträckning.*

*Ny bebyggelse skall inordnas i den befintliga strukturen och anpassas genom att ges en enkel, värdig men individuell gestaltning av hög arkitektonisk kvalitet.*

*Ett antal till- och nybyggnader kan tas bort då de kommit att skymma utblickar mot vattnet eller har en för området avvikande volym eller gestaltning.*

*Stor omsorg skall läggas på utformningen av kajen så att dess karaktär bevaras.*

Kvarnområdet är en unik miljö med sitt läge vid vattnet och bebyggelsens arkitektoniska särart. Här finns goda möjligheter att skapa ett centrum för stadsdelen och ett verksamhetsområde med inslag av boende med unika egenskaper. För att så skall bli fallet måste till- och ombyggnader ske på den gamla industrimiljöns villkor. På detta sätt kan en betydelsefull och riksintressant del av Sveriges industrihistoria leva vidare med nya funktioner.

Målsättningen är att de byggnader som i den antikvariska förundersökningen bedömts ha ett högt kulturhistoriskt värde bevaras och återanvänds. Det kulturhistoriska värdet ligger inte endast i byggnaderna utan i helheten och där ingår spår och lämningar som murar och kajer. De stora silobyggnaderna är att betrakta mer som monument än som byggnader och kan vara svåra att återanvända. I det fortsatta planarbetet bör idéer utvecklas för dessa byggnaders fortsatta nyttjande. Att betrakta byggnader som ersättningsbara volymer är inte självklart förenligt med riksintresse och industrihistoria.

Den öst-västliga radstrukturen bevaras och förses med passager i nord-sydlig riktning. Den befintliga täta strukturen rymmer även mindre platsbildningar, som bör tillvaratas och utvecklas.

Kvarnområdet föreslås få ett blandat innehåll med arbetsplatser, bostäder, centrumfunktioner och skola samt idrottsanläggningar. Områdets norrläge, befintliga bebyggelse och karaktär gör att här sannolikt kommer att finnas en större andel arbetsplatser än i övriga bebyggelseområden. Den yttre miljön måste anpassas till bebyggelsens nya innehåll och ges en stadsmässig karaktär, som präglas av den storskaliga industrimiljön och det dramatiska landskapet.

En fördjupad antikvarisk undersökning i detaljplaneskedet får ge svar på vilka förändringar som är möjliga vid eventuell ombyggnad av industribyggnader till bostäder eller annat ändamål. Den yttre miljön och närliggande grönområden bör utformas med beaktande av bostädernas behov av skyddad utemiljö.

En vertikal förbindelse mellan kajnivån och Platån skall anläggas mellan Nya Kontoret och Magasin IV, eftersom denna plats har de bästa förutsättningar för allmän trappförbindelse. Förbindelsen ska vara tillgänglig för allmänheten dygnet runt och vara handikappanpassad.

Ny bebyggelse bedöms i första hand möjlig att pröva i kvarnområdets yttre delar. Bebyggelsens skala och gestaltning måste prövas med hänsyn till riksintresset för kulturminnesvården



*Perspektiv ifrån Djurgården, Nyréns Arkitektkontor*





De byggnader som enligt den antikvariska förundersökningen inte bedömts ha ett högt kulturhistoriskt värde eller som inte är särskilt viktiga ur stadsbildssynpunkt kan ersättas med nya byggnader.

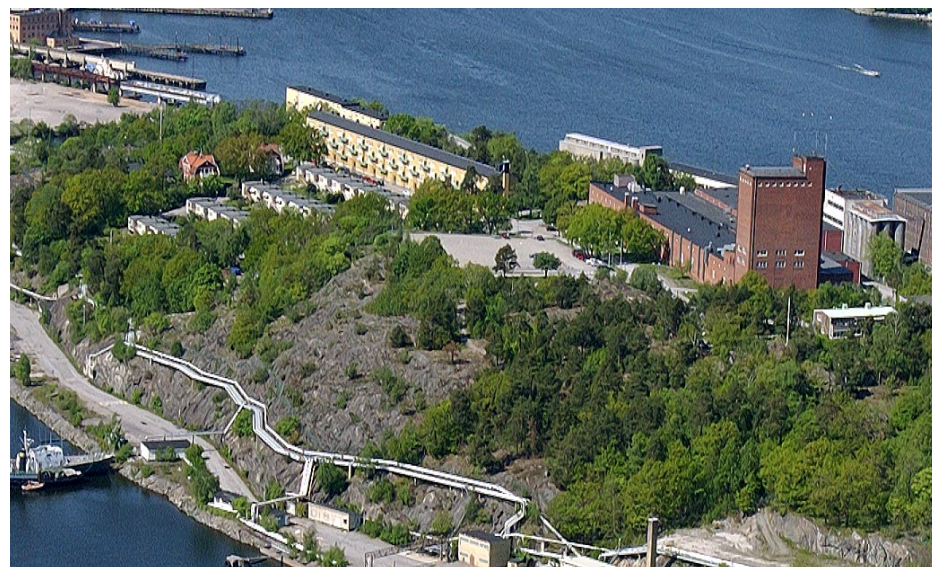
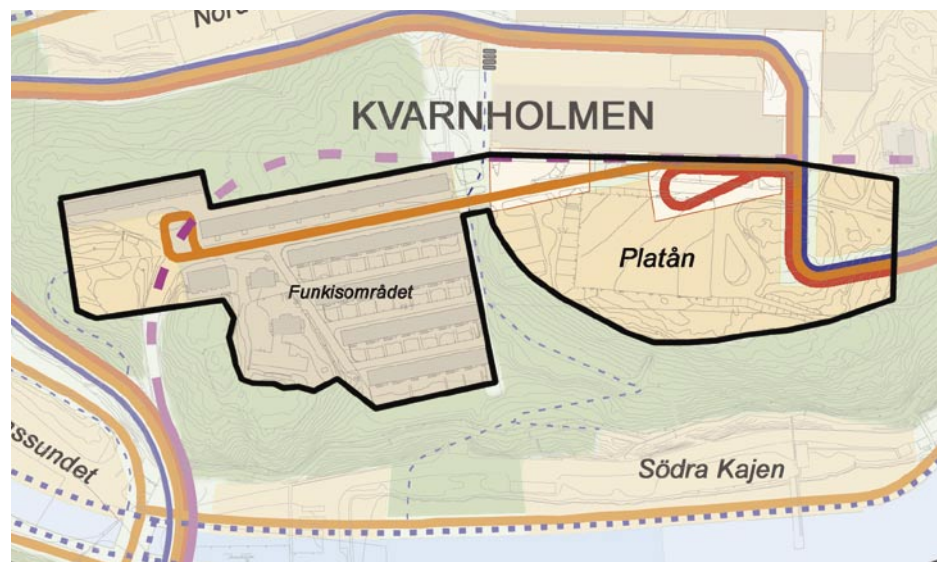
- Öster om Gamla kontoret vid kajen föreslås kompletterande bebyggelse, vilken i höjd underordnas Silo 3.
- Kajen vid Magasin 3 kan utvecklas till en mötesplats (ett kajtorg) med bl.a. angoring för kollektiv färjeförbindelse. Platsen har förhållandevis goda solljusförhållanden och ligger vid föreslagen vertikal förbindelse mellan nivåerna. En mindre byggnad kan prövas vid torgets södra del. Tillräckligt utrymme måste dock finnas för torgets funktioner med bl.a. en vändplan. Byggnadens höjd får inte överstiga intilliggande terrassnivå.
- Magasinet framför Nya kontoret kan ersättas av en låg sammanhållen byggnad, som i höjd underordnar sig Nya kontorets bågformade grundfundament.
- Foderfabriken kan ersättas med ny bebyggelse. Den nya bebyggelsen bör vara uppdelad på flera volymer för att erbjuda en viss genomsikt från bakomliggande befintlig bebyggelse. De nya byggnaderna bör inte vara högre än Nya kontoret.
- Den stora byggnadsvolym som utgörs av Nya Kvarnen kan ersättas av ny bebyggelse, vilken anpassas till omgivande värdefull industribebyggelse.
- Ny bebyggelse föreslås strax söder om den stora siloanläggningen (Silo 5). Förslaget innebär vissa avsteg från Kvalitetsprogrammets övergripande riktlinjer. Ny bebyggelse kan dock prövas om den följer Kvalitetsprogrammets rekommendation att tillkommande bebyggelse skall inordnas i den befintliga strukturen.



- Bagerianläggningen (f.d. Spisbrödsfabriken) med vidhängande stora tegelsilo bevaras. Genom att det under 1990-talet tillbyggda s.k. Höglagret rivs kommer Spisbrödsfabriken att återfå mycket av sin ursprungliga karaktär. Bageriets södra och östra del bedöms möjlig att bygga på med högst tre våningar. Bageriet/Bagerisilon ligger centralt i programområdet och runt byggnaden bildas flera öppna platser. Vid Verkstaden i områdets södra del föreslås en central och offentlig plats med närservice för hela Kvarnholmen. I platsbildningen kommer Verkstaden att utgöra fonden. I Bageriet är det möjligt att inrymma en grundskola för årskurs F-9 med 650-700 elever.
- Där Tre Kronors väg korsas av det nord-sydliga gångstråket mellan norra kajen och Platån bildas en plats som har stor betydelse som knutpunkt för kollektivtrafik och omstigning till planerad personfärjetrafik. Här kan en byggnad med bl.a. visst serviceinnehåll uppföras. Byggnaden skall utformas så att den inte blir en barriär i området.



## Platån



### Rekommendationer från Kvalitetsprogram

*De klara gränserna mellan industriområde, bostadsområde och naturmark bör bevaras. Utblickar mot Svindersviken skall eftersträvas.*

*Bebyggelsen bör ha en till funkishusen anpassad utformning. Den får heller inte inkräkta på de väl avgränsade enklaver som funkishusen utgör.*

*Kvarteren bör vara öppna, så att möjligheter till utblickar finns.*



Platån erbjuder möjligheter till vida utblickar. Området består idag av en bergknalle och en stor grusplan i öster samt ett bostadsområde. Bostadsbebyggelsen präglas av lätthet och rymmer några av pärlorna från svensk funkis storhetstid. Detta är ett viktigt arv att föra vidare in i en ny fas av Kvarnholmens historia. Liksom inom Kvarnområdet måste tillkommande bebyggelse ta intryck av och hänsyn till den befintliga bebyggelsen. På östra Platån är dock friheten något större.

Bostadsområdet på västra Platån med sin kulturhistoriskt värdefulla bebyggelse bevaras i sin helhet. I anslutning till Konsumbutikerna och de befintliga lamellhusen föreslås att man prövar en komplettering med en begränsad, lätt och låg bebyggelse. Detta innebär viss avvikelse från Kvalitetsprogrammets rekommendation. Ny bebyggelse skall anpassas till funkisområdet i skala och planstruktur och får inte inkräkta på landskapsbilden sett utifrån farleden.

Östra Platån bedöms i första hand lämplig för bostadshus, eventuellt med lokaler i bottenvåning. Bebyggelsen föreslås bestå av smala och relativt låga byggnader i kontrast till kvarnområdets kompakta bebyggelse. Kvarterstrukturen skall vara öppen för att tillvarata solljus och utblickar. Av stor betydelse för kulturmiljön är att det lämnas ett avstånd i form av en grön zon mellan ny bebyggelse och befintligt bostadsområde. Bebyggelsens höjd bör vara högst 4-5 våningar och i anslutning till den kulturhistoriskt intressanta radhusområdet i väster något lägre.

Vändplats för bussar och större fordon skall finnas söder om Bageriet. Här skall också mark reserveras för nedgång till eventuellt framtida spårvägsstation under mark. Reservat för spårtunnel och station föreslås ligga under Tre Kronors väg.

Marknivån på östra Platån behöver sänkas för att underlätta vägdragning med acceptabla lutningar för busstrafik och för att åstadkomma en väg med minsta möjliga ingrepp i landskapet. Med hänsyn till befintlig bebyggelse, bör den nya gatans nivå inte understiga ca +34.

Marknivån uppe på västra platån sänks för att möjliggöra vägdragning med acceptabla lutningar. Anslutande bebyggelses marknivå ska anpassas till gatans nivå. Marksänkningen inom bebyggelseområdet måste studeras vidare i detaljplanarbetet.



Perspektiv Platån, Nyréns Arkitektkontor



## Södra Kvarnholmen - Sillkajen och Södra Kajen

### Rekommendationer från Kvalitetsprogram för Norra kusten

Områdets kvaliteter - sydläge, vindskyddande branter och vattenkontakt gör det lämpligt för bostäder och mindre verksamheter.

Befintlig vegetation i sluttningszoner bevaras.

De olika nivåerna skall tydliggöras och sluttningszonen skall vara synlig mellan tillkommande byggnader.

Stor hänsyn skall tas till hur området upplevs från Svindersviken.

Tillkommande bebyggelse får inte "sticka fram" bakom Kvarnholmens udde. Befintlig vegetation förstärks och får breda ut sig över de gamla utfyllnadsområdena.

Bebyggelsens tyngdpunkt lokaliseras lämpligen till områdets östra del, där kajen är något bredare. Gestaltningen prövas med hänsyn till landskapsbilden.

Området i väster där kajen är smal och tycks balansera på kanten mellan vattnet och berget, är lämpligt för rekreation och mindre utrymmeskrävande verksamheter. Bebyggelsen bör vara låg.

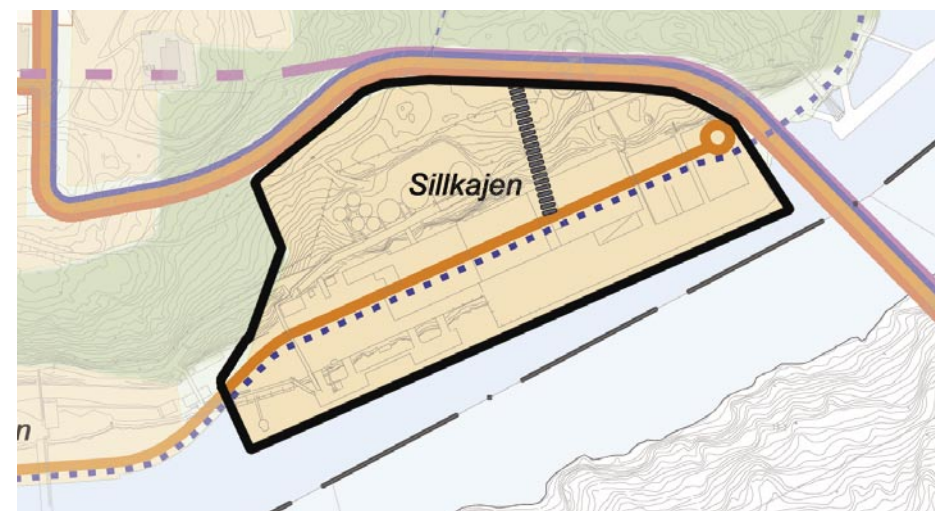
Strandområdet/kajen skall innehålla ett allmänt stråk för gång- och cykeltrafik.

Kvarnholmens östra udde kan utvecklas till ett attraktivt rekreativt område av naturmarkskaraktär.

De låglänta partierna nere vid vattnet bör rensas.

Båtuppläggning med mera bör inte förekomma längst ut på udden.

### Sillkajen



Sillkajen är ett område med industrikaj som tidigare använts som hamn för bl.a. oljeverksamhet. Sillkajen erbjuder kvaliteter för bostadsbebyggelse i form av ett mycket bra solläge, vattenkontakt, vackra utblickar över vattnet och över Ryssbergens bergsbrant samt nära tillgång till den gröna Östra udden. Verksamheter kan etableras t ex vid landfästet för den planerade bron över Svindersviken.

Området är komplicerat att bebygga då det är smalt, består av flera nivåer samt ligger vid det planerade brofästet. Att bemästra höjdskillnaderna för att dölja såren efter tidigare industriverksamhet är betydelsefullt. Ny bebyggelse får inte framträda bakom Kvarnholmens östra udde sett från farleden.

Området består av två nivåer, vilket bör tydliggöras i bebyggelsen. De nuvarande berghyllorna för cisterner kan utnyttjas för ny bebyggelse fram till den planerade vägen mellan bro och platå. Om möjligt bör den centralt belägna och orörda bergsklacken sparas. För bebyggelsen på övre nivån kan gårdarna utformas som terrasser, som kan underbyggas.



Perspektiv Sillkajen, Erséus Arkitekter

Bebyggelsen på kajen ska placeras och utformas så att den inte skymmer bakomliggande bebyggelse. Bebyggelsen på kajen får inte överstiga 5+1 våningar (en indragen takvåning). Kajen ska rymma en öppen plats av allmän karaktär.

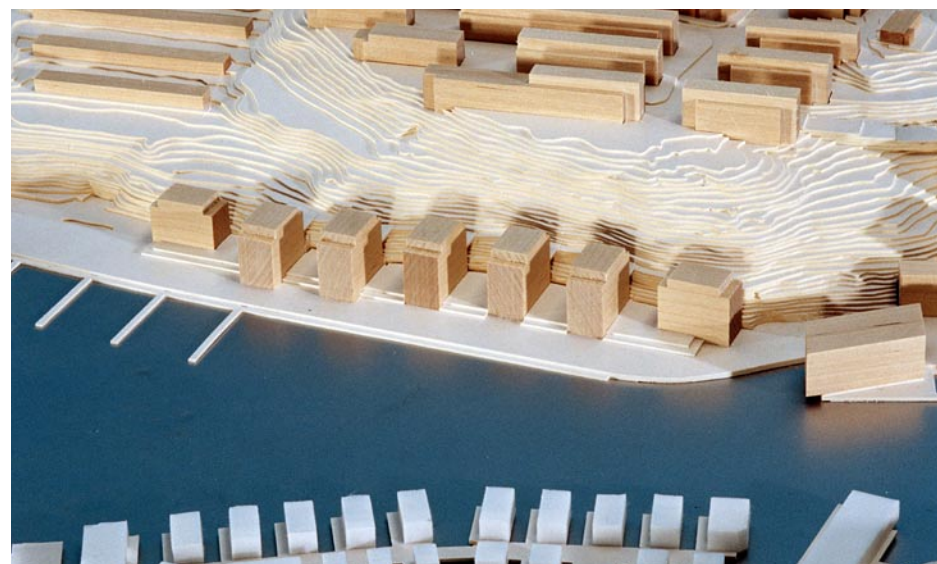
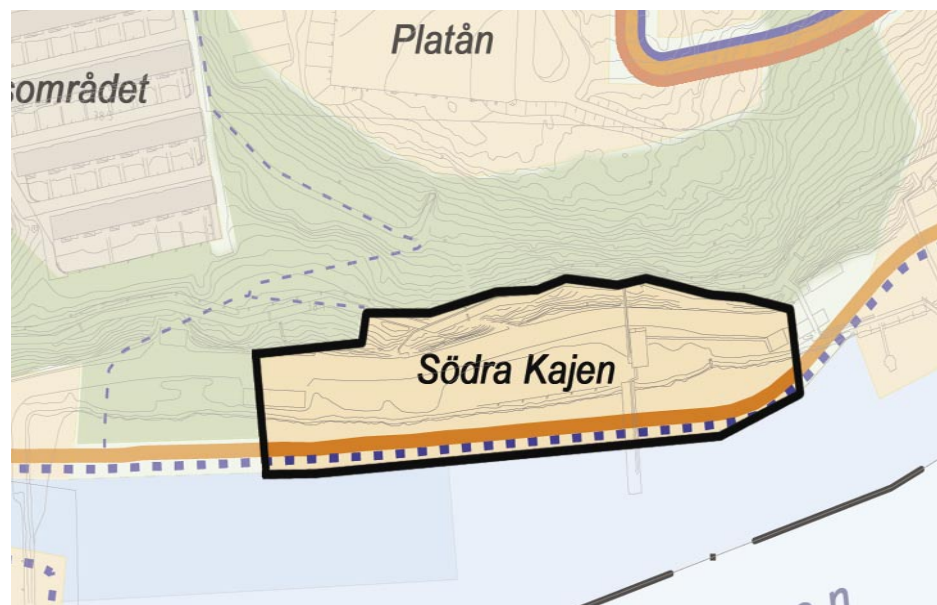
Bebyggelsen på nedre planet angörs via en gata på kajplanet, medan områdets övre nivå nås från vägen mellan bron och platån. Parkeringsbehovet kan lösas med en parkeringsanläggning som förbinder de båda nivåerna.

Området kan kollektivtrafikförsörjas från vägen mellan bron och platån. En allmäntillgänglig och handikappanpassad vertikalförbindelse skall finnas mellan kajnivå och vägen/busshållplatsen.





## Södra kajen



Perspektiv Södra Kajen, Wingårdh Arkitektkontor



Södra Kajen utgörs av en smal remsa mellan Sillkajen och Gäddviken. Det skyddade, sydvända läget vid vattnet och en ny allmän park väster om området ger goda förutsättningar för ett attraktivt boende trots de begränsade byggbara ytorna.

Bebyggelsen placeras mot bergkanten. Vägen anläggs närmast vattnet, vilket förutsätter en utfyllnad. En mindre utfyllnad i viken bedöms möjlig med hänsyn till vattendjupet, men kräver miljödom. Strandområdet ska utvecklas med promenad och bryggor.

Bebyggelsen får inte störa utsikten från Platån och skall underordna sig bakomliggande terräng. Byggnaderna bör därför varieras i höjd med de högsta husen centralt i området. Bebyggelsen får inte överstiga 7+1 våningar i de centrala delarna respektive 5+1 våningar i områdets östra och västra del. Bebyggelsen får inte upplevas som en sammanhängande huskropp, utan skall utformas med tydliga avbrott.

Konsekvenserna av en utfyllnad i Svindersviken måste studeras tidigt i detaljplaneskedet, då utfyllnad är en förutsättning för att bygga enligt programmet. Tillstånd krävs enligt miljöbalken för utfyllnader/byggande i vatten.

## Östra Gäddviken



### Rekommendationer från Kvalitetsprogram

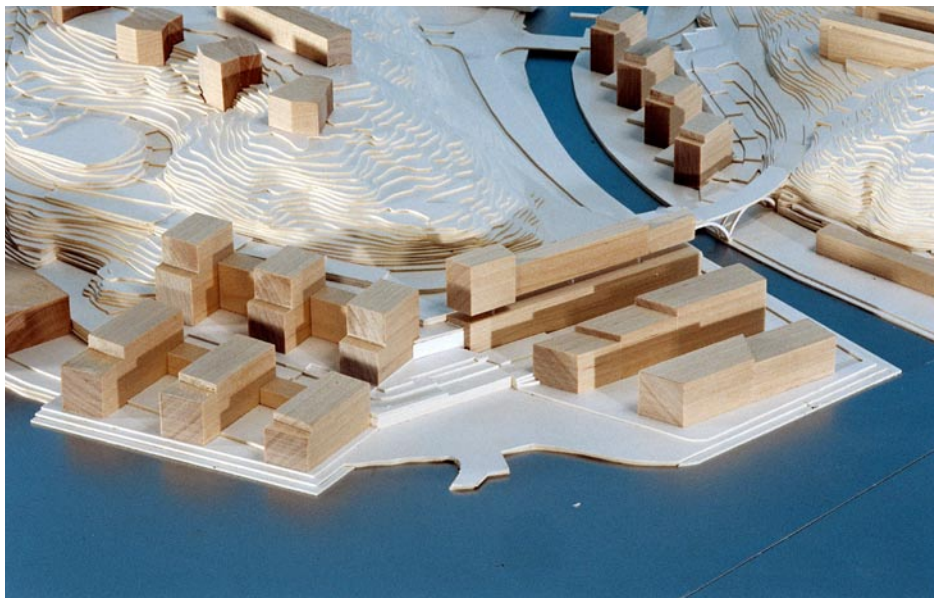
*De olika nivåerna i terrängen skall tydliggöras.*

*Vid gestaltning av ny bebyggelse måste stor hänsyn tas till hur området upplevs från Svindersviken.*

*Kajen skall innehålla ett allmänt stråk för gång och cykeltrafik. Stråket kan utformas antingen som kaj eller som strandpromenad då utfyllnaden mot Svindersviken inte här samma tydliga kajkaraktär som den norra kuststräckan.*

*Utformning av gator, märkbeläggning, belysning och parkutrustning med mera samordnas med övriga delar av Kvarnholmen.*





*Elevation Östra Gäddviken, LindbergStenberg Arkitekter*

Östra Gäddviken består av ett plant område med vattenkontakt och goda möjligheter att skapa en ny bebyggelse med varierat innehåll. Närmast Hästhalmssundet finns ett möjligt läge för närservice för södra delen av programområdet. Området har bristande tillgänglighet till grönområden varför parkyta måste skapas inom området.

En attraktiv allmän parkyta och mötesplats ska anläggas centralt i området för att skapa förutsättningar för närrekreation. Området delas därmed in i två stora "kvarter" med möjlighet för bebyggelse på såväl kajplanet som på den nivå som nås från Kvarnholmsvägen. Kvarterstrukturen bör medge utblickar mot vattnen. Bebyggelse på kajplanet får vara högst 6+1 våningar och bör inte överstiga 5+1 våningar mot stranden/kajen.

För att dölja såren efter tidigare industriverksamhet kan ny bebyggelse uppföras mot den utsprängda bergväggen på kajnivån och ansluta till Kvarnholmsvägen. Nivåerna ska tydliggöras i byggnadernas utformning. De byggnader som ansluter till Kvarnholmsvägen får vara högst 3-5 våningar mot vägen. Eventuellt kan en något högre byggnad prövas utmed Kvarnholmsvägen. Bebyggelsen ska utformas så att utblickar från Kvarnholmsvägen mot Svindersviken finns kvar.

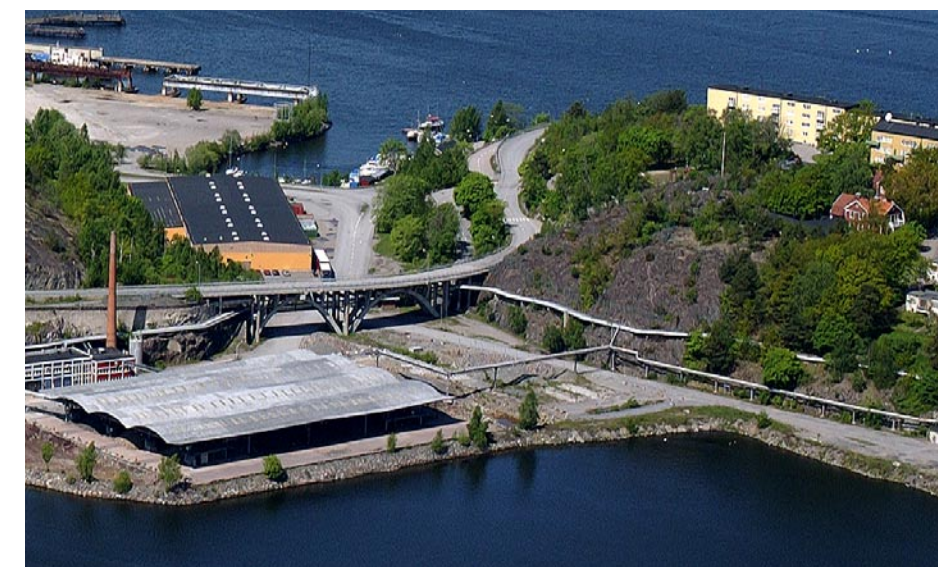
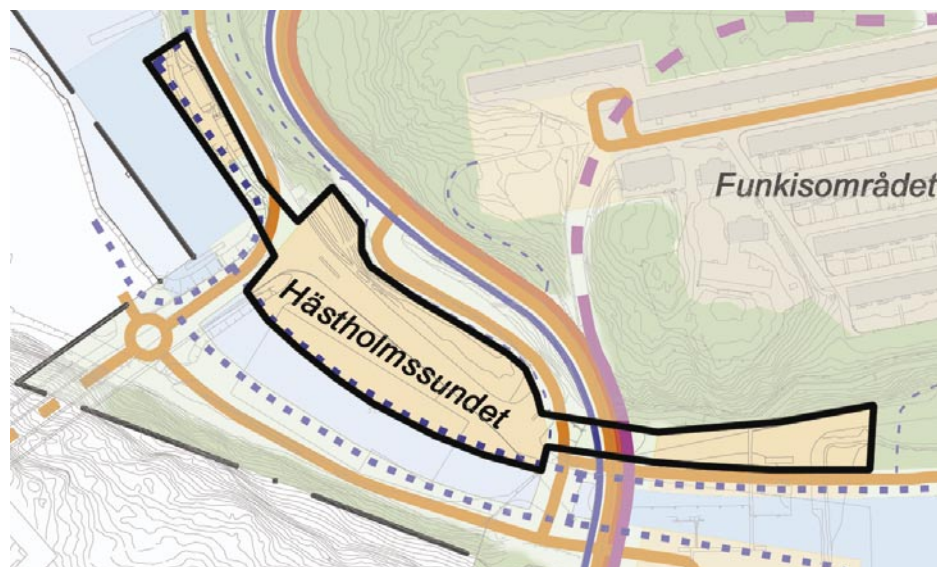
Området kommer att kollektivtrafikförsörjas från Kvarnholmsvägen. En vertikalförbindelse mellan kajnivån och vägen skall finnas inom områdets centrala del. Förbindelsen ska vara tillgänglig för allmänheten och handikappanpassad. Utmed vattnet anläggs en allmän strandpromenad

I ett tidigt skede måste ställning tas till redovisat spårvägsreservat, då detta påverkar bebyggelseförutsättningarna. Om spårvägsreservatet skall ligga kvar, måste bebyggelsen utmed Kvarnholmsvägen utformas med hänsyn till detta.

Marken inom området är idag kraftigt förorenad av tidigare industriverksamheter. Tillstånd krävs enligt miljöbalken för utfyllnader/utgrävningar/saneringar.



## Hästhalmssundet



### Rekommendationer från kvalitetsprogram

*Frågan om återskapande av sundet och dubbelbron är intressant att pröva men får bli föremål för en djupare diskussion senare. Fram till det att frågan slutligen är avgjord bör den berörda delen av området inte exploateras. Då området i övrigt är mycket begränsat ryms endast bebyggelse i mindre omfattning.*

*Befintlig vegetation i slutningszonen skall bevaras.*

*Området är lämpligt för marina verksamheter som småbåtshamn, båtuppläggning, servering med mera.*

Hästhalmssundet är idag ett föga attraktivt område, som utgör Kvarnholmens entré. Områdets är dock attraktivt för nyexploatering om man kan skapa nya värden. En viktig åtgärd för att skapa nya värden i området är att Hästhalmssundet återskapas som ett sund/kanal. Kvarnholmen blir därigenom åter en ö. Sundet/kanalen får dock inte blir för smal om Kvarnholmen ska uppfattas som en ö. Den nya bebyggelsen och det nya vattenrummet kommer att bilda en attraktiv entré till Kvarnholmen.

Småbåtshamnen i Hästhalmssundets norra del föreslås finnas kvar och en ny hamn/gästhamn planeras i Svindersviken. Broarna över sundet ska ha sådan fri höjd att passage av mindre motorbåtar tillåts. Strandpromenad med gång- och cykelvägar ska finnas på båda sidorna om sundet/kanalen.

Bebyggelsen i området får inte förta upplevelsen av dalgången mellan Finnberget och Kvarnholmen. För att uppnå bästa ljusförhållanden och för att inte bygga igen dalgången placeras den nya bebyggelsen på Kvarnhalmssidan.

Vid norra småbåtshamnen föreslås en begränsad bebyggelse i högst 2 våningar, avsedd för marina verksamheter. Denna bebyggelse får inte innehålla bostäder.

Bebyggelsen vid Hästhalmssundet förläggs så att den följer Kvarnholmens kontur och kanalens form. Bebyggelsen i området får inte överstiga 6+1 våningar och måste anpassas till den ombyggda vägen mellan kajnivån och Brovägen.

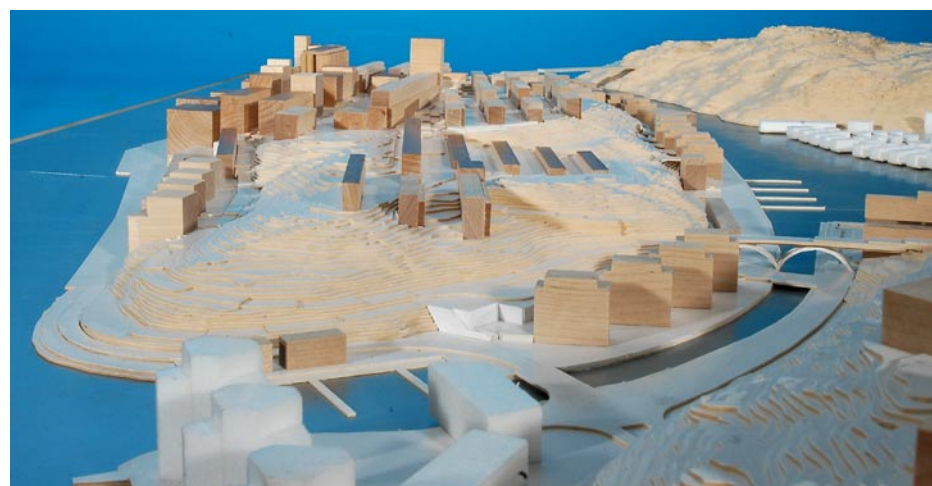
På Kvarnhalmssidan av det nya sundet/kanalen, öster om Kvarnholmsbron föreslås en lägre sammanhållen bebyggelse, som inte bör överstiga 3 våningar. Här kan inrymmas kommersiell service, som drar nytta av det attraktiva strandläget och närheten till den planerade småbåtshamnen.

Bebyggelsen kommer att vara utsatt för buller från omkringliggande vägar. Läget vid vattnet, intill inloppet mot Stockholm, medför att det ändå är eftertraktat för bostäder. I planarbetet får områdets användning och husens utformning utredas närmare, liksom vilka bullerskyddande åtgärder som behöver vidtas för att en god boendemiljö skall uppnås.

Marken inom området är idag kraftigt förorenad av tidigare industriverksamheter. Tillstånd krävs enligt miljöbalken för utfyllnader/utgrävningar/saneringar.



Perspektiv Södra Kajen, Wingårdh Arkitektkontor





## Bergrum

I programarbetet har det inte framkommit något realistiskt konkret förslag hur befintliga bergrum kan nyttjas i framtiden. De torra bergrummen på Kvarnholmen har en smal och hög form, som utgör en begränsning för en framtida användning. De oinklädda bergrummen som är belägna under grundvattenytan bedöms möjligen kunna utnyttjas för lagring av förorenade massor eller ”värmemedier”. Däremot är möjligheten att utnyttja dem för parkeringar eller dylikt begränsad p.g.a det djupa läget.

Eventuellt utnyttjande av befintliga bergrum behöver utredas vidare i kommande detaljplaner.

## Markutnyttjande

Kvarnholmens relativt centrala läge i stockholmsregionen med attraktiva lägen för bostäder och arbetsplatser motiverar ett relativt högt markutnyttjande. Detta ger underlag för t ex bättre service och kollektivtrafik och är positivt från bostadsförsörjningssynpunkt. Ett högt markutnyttjande bedöms också angeläget för att kunna genomföra upprustning och utveckling av området till en väl fungerande stadsdel. Ett högt markutnyttjande får dock inte medföra att man går miste om väsentliga kvalitéer för dem som ska arbeta, bo och leva i området.

Möjligt markutnyttjande inom området har bedömts utifrån skissförslagen i programmet. Skisserna är översiktliga och har inte detaljstuderats. Redovisade ytor har beräknats av KF Fastigheter AB:s konsulter.

Redovisad bruttoarea (m<sup>2</sup> BTA) avser ljusa våningsytor.

Område	Befintligt	Tillkommande	Totalt
Kvarnområdet	80 000*	60 000	140 000
Sillkajen:		45 000	45 000
Södra kajen:		15 000	15 000
Gäddviken		50 000	50 000
Hästhalmssundet		10 000	10 000
Platån	10 000	30 000	40 000
Summa	90 000*	210 000	300 000

\* I kvarnområdets befintliga ytor inräknas nya ytor om ca 20 000 m<sup>2</sup>, som skapas genom nya bjälklag i befintliga byggnader.

Programområdet bedöms kunna innehålla totalt ca 300 000 m<sup>2</sup> BTA, varav ca 90 000 m<sup>2</sup> BTA ryms inom befintliga byggnader. Av den totala ytan bedöms 200 000 – 220 000 m<sup>2</sup> BTA bestå av bostäder och övrig yta av verksamheter som kontor, skola, handel, restauranger etc. Detta ger en stadsdel med 2 000-2 200 lägenheter à 100 m<sup>2</sup> BTA (4 400 – 4 800 boende) och 2 600 – 3 300 arbetsplatser à 30 m<sup>2</sup> BTA.

Områdets komplicerade bebyggelseförutsättningar försvårar Planenhetens bedömning av möjlig exploatering i detta skede. Med hänsyn till bl.a. riksintressen är det oklart om man kan uppnå redovisat markutnyttjande. Planenheten bedömer dock att det inom programområdet är möjligt att skapa en god bebyggd miljö, med en relativt hög exploatering, som tar hänsyn till riksintressen. Omfattningen av tillkommande bebyggelse är till avgörande del en gestaltungsfråga, som kommer att prövas ingående i detaljplaneskedet.

## Översiktlig Miljöbedömning

Från den 21 juli 2004 gäller nya regler i miljöbalkens (MB) 6 kap om miljöbedömning av de planer och program, som krävs i lag eller annan författning. Enligt en ändring i 4 resp. 5 kap. plan- och bygglagen (PBL) blir reglerna tillämpliga även vid upprättande av översiktsplan och detaljplan om planen medför en betydande miljöpåverkan.

Program för detaljplaner är ingen handling som krävs enligt plan- och bygglagen eller någon annan lagstiftning. Formellt krävs det därmed ingen miljöbedömning enligt PBL eller MB. Den miljö- och riskbedömning som är framtagen för Kvarnholmen är därmed inte upprättad enligt plan- och bygglagens formella krav enl. 5 kap.18§ utan följer det beslut som Nacka kommunfullmäktige fattat 1990 om att miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) ska tas fram vid planläggning.

Vid det fortsatta planarbetet med framtagande av detaljplaner på Kvarnholmen, får en behovsbedömning göras för att avgöra om detaljplanerna innebär en betydande miljöpåverkan.

En sammanfattad miljö- och riskbedömning redovisas i programmet. En mer utförlig beskrivning av miljö- och riskbedömningen finns i den översiktliga miljöbedömningen av programförslaget.

Vid planeringen av Kvarnholmen skall en långsiktigt hållbar utveckling vara ledstjärna för utvecklings- och detaljplanearbete samt det kommande projekterings- och förvaltningsarbetet. Detta är i linje med de nationella miljömålen, Nacka kommuns övergripande mål och KF Fastigheter AB:s miljöpolicy.

## Föroreningar

### Mark och bottensediment

Parallellt med planprocessen pågår arbete med att fastställa vilka efterbehandlingsåtgärder som kan bli aktuella för föroreningar i mark och bottensediment. Ett viktigt moment i detta är att i samråd med kommun och Länsstyrelse fastställa platsspecifika gränsvärden. Olika gränsvärden gäller för olika typer av markanvändning. Kommunens miljömyndighet har under hösten 2004 lämnat synpunkter på vilka platsspecifika riktvärden som ska gälla för landområdena inom östra Gäddviken.

Det från miljösynpunkt känsligaste momentet kommer att vara byggskedet, och då framförallt från arbetsmiljösynpunkt, då föroreningar ska omhändertas och renas på plats eller inkapslas alternativt bortföras. Höga krav kommer att ställas på planering och utförande och i synnerhet vid arbete i vatten och vid utgrävning av kanal i Hästhalmssundet så att föroreningar inte kan spridas i vattnet. Efter genomförd efterbehandling är målsättningen att spridning av markföroreningar till grundvatten eller ytvatten skall minimeras.

### Bergrum för lagring av bensin och oljeprodukter

En saneringsplan för bensinbergrummen har tagits fram av Preem. Under hösten 2004 har en stor mängd produkt tagits omhand. Kvarvarande volym är svårbedömd men är uppskattad till < 10 kubikmeter. Hur mycket som finns kvar i bergmatrisen är ej möjligt att bestämma. Tidsåtgången för arbetena är svårbedömd, men uppskattas enligt Preem bli klart hösten 2007. När arbetet avslutats föreligger ingen risk för explosion vid borrning eller sprängning.

Avlägsnandet av plåtcisternerna i de torra bergrummen på Kvarnholmen bedöms inte komma att innebära någon känslig hantering från miljösynpunkt. Bergrummens smala och höga form utgör en begränsning för en framtida användning och anpassning kan komma att krävas av dem. En avvecklingsplan för de torra bergrummen har tagits fram.

En avvecklingsplan för bergrummen där oljeprodukter har lagrats ska tas fram. Avvecklingen tar många år varför det är angeläget att avvecklingen påbörjas för att inte försena en kommande byggnation. Avvecklingen är anmälnings- eller tillståndspliktig enligt miljöbalken beroende på hur avvecklingen kommer att utföras.

Bergrummen kan möjligen utnyttjas för lagring av förorenade massor eller ”värmemedier”. Däremot är möjligheten att utnyttja dem för parkeringar eller dylikt begränsad p.g.a det djupa läget.

### Byggnader

Föroreningar i byggnadsdetaljer kommer att behöva avlägsnas i samband med ianspråktagande och renovering. Ingen risk för spridning eller dylikt bedöms föreligga för saneringsarbetet.



## Buller och vibrationer

Enligt genomförd trafikbullerutredning kommer god ljudmiljö generellt att kunna erhållas för boende- och vistelsemiljöer på Kvarnholmen. Inom delar av Gäddviken och sydvästra delen av Kvarnholmen kommer fasader och uteplatser/balkonger på nivåer 9 m över mark att behöva anpassas p.g.a. buller från Värmdöleden. Under det fortsatta planarbetet bör bullerreducerande åtgärder utmed Värmdöleden studeras. Bostäder i nära anslutning till Kvarnholmsvägen, där buss i linjetrafik kommer att gå, kan också komma att behöva anpassas för att klara maxvärden nattetid. Enligt trafikprognoser för Tre Kronors Väg och dess förlängning med bro över Svindersviken, uppskattas trafikmängderna till 6-9000 fordon per dygn. Bullerfrågorna från trafiken kommer att beaktas vid utformning av bebyggelse och vägar i det fortsatta planarbetet. Möjligheterna för en spårvagnsförbindelse på Kvarnholmen diskuteras. Till större delen kommer den att tunnelförläggas men vid passagen av Hästholmssundet och passagen av Kvarnholmens östra udde kommer den att gå i ytläge. Den maximala ljudnivån från en spårväg uppgår till ca 80 dBA på 10 m avstånd. Bebyggelse nära spår i ytläge måste därför anpassas för att klara maxvärden nattetid.

Med lämpligt valda fönster kan riktvärden för lågfrekvent buller från fartyg innehållas i bostäder på norra Kvarnholmen. Generellt bedöms inga problem komma att uppstå med störande vibrationer.

Under det fortsatta planarbetet bör bullerreducerande åtgärder utmed Värmdöleden studeras.

## Luftföroreningar

I princip bedöms inga luftföroreningsproblem komma att uppstå inom planområdet. Utsläppen från Finnbergstunnels mynning vid Hästholmssundet bör dock beräknas för att kontrollera att inga gränsvärden överskrids här. Konsekvenser på luftkvaliteten i Finnbergstunnels respektive dalgången i Finnboda varvsområdets södra del bör därför beaktas i det fortsatta planarbetet. Beräknade kvävedioxidhalter vid Danvikstull år 2006 förblir 48-60 µg/m<sup>3</sup>, dygnsmedelvärde för det åttonde värsta dygnet, medan beräknade halter för år 2010 ligger lägre, 36-48 µg/m<sup>3</sup>, d.v.s. under miljö kvalitetsnormen för dygn på 60 µg/m<sup>3</sup>. Halterna beräknas sjunka p.g.a. mindre utsläpp från fordonsparken trots ökad trafikmängd.

Osäkerhet råder kring vilken halt av inandningsbara partiklar, PM 10 (< 10 µm) som kommer att föreligga vid Danvikstull år 2006. Eftersom trafikmängden kommer att öka vid Danvikstull och ingen minskande trend, bedöms föreligga på sikt för partikelhalten kommer halterna åtminstone att ligga inom spannet 39-50µ/m<sup>3</sup> dygnsmedelvärde. Medelvärde under det 36:e värsta dygnet får inte vara högre än 50 µ/m<sup>3</sup> enligt miljö kvalitetsnorm. Detta kan eventuellt komma att överskridas på sikt.

MKN finns sedan 2003 även för bensen. Normen avser årsmedelvärde och skall klaras från och med 2010. Medelvärde får inte vara högre än 5 µg per kubikmeter luft. Årsmedelvärdet för bensen inom planområdet är uppskattade till 0,5-1,0 µg per kubikmeter luft .

Utredningsarbete pågår för en ombyggnad av Värmdöleden inklusive trafikplatserna Lugnet och Henriksdal (Danvikslösen). Vägsträckan planeras att förläggas i tunnel. Med en ombyggnad av trafikplatsen vid Henriksdal skapas trafikmässiga förutsättningar för tillskott av trafik från Kvarnholmsvägen. Vidare kan luftkvaliteten vid Danvikstull komma att förbättras.

## Ytvatten

Tillskapande av en kanal i Hästholmssundet kan innebära en fördel för Svindersvikens vattenkvalitet eftersom ökad vattencirkulation förväntas uppstå. Detta bör dock studeras i samband med en miljöprovning av utgrävningen av Hästholmssundet. Vid denna provning bör även frågan om påverkan av en småbåtshamn samt en eventuell efterbehandling av bottensedimenten studeras.

## Hållbarhetskvalitéer, hushållning med resurser

Planprogrammet bedöms innebära fördelar från resurshushållningssynpunkt i och med att förutsättningar skapas för ett långsiktigt bevarande av befintliga byggnader inklusive deras kulturmiljövärden. Vidare innebär planprogrammet att redan exploaterad mark återanvänds och att kvarvarande hållmarker och skogspartier till övervägande del bevaras som naturmark. Kvarnholmen är centralt belägen i Stockholmsregionen vilket möjliggör jämförelsevis korta resor och god kollektivtrafikförsörjning. Jämte buss, eller på sikt spårbunden trafik, är båt/färja ett möjligt framtida färdmedel. Från energiförsörjningssynpunkt kommer framtida etablering av fjärrvärme med eventuell kombination av andra energiutvinningsformer att innebära en fördel jämfört med dagens uppvärmning med el respektive olja.

Föreningar i mark, bergrum och byggnader kommer att omhändertas eller kapslas in varvid diffus spridning till vatten och mark förhindras, vilket är en miljöfördel.

I programarbetet studeras möjligheterna till att skapa vägar och parkeringslösningar som möjliggör god försörjning samtidigt som intrången i naturmiljön begränsas. Vidare planeras en gång- och cykelvägsstruktur med olika kvalitetsklasser vilket är relevant med hänsyn till Kvarnholmens kuperade terräng. Ett effektivt cykelstråk för t ex arbetspendling ingår där samband på sikt även skulle kunna skapas med Nacka via en bro över Svindersviken.

## Genomförande

### Huvudmannaskap

Kommunen föreslås vara huvudman för allmän platsmark. Som allmän platsmark föreslås redovisade huvudvägar i trafikavsnittet, all park- och naturmark samt en strandpromenad/gång- och cykelväg på fast mark runt hela Kvarnholmen. Under planarbetet avgörs mer i detalj, vad som skall vara allmän plats. Kommunen föreslås även att vara huvudman för vatten- och avloppsledning, omfattningen av dessa skall utredas i planarbetet.

### Exploateringskostnader

En avgörande förutsättning för fortsatt planläggning och genomförande är att det finns ekonomiska medel för utbyggnad av allmänna anläggningar.

De kostnader för infrastrukturåtgärder som har ett samband med genomförandet av området och som är till nytta för exploateringen skall bäras av tillkommande bebyggelse.

För de mer övergripande infrastrukturåtgärderna, som kapacitet på förbindelsen västerut fram till och med Henriksdals trafikplats samt bron över Svindersviken och tunnel gäller att anläggningarna skall ha finansieringslösning för att planläggning ska kunna ske.

### Exploateringsavtal

Innan kommunstyrelsen beslutar att anta programmet skall en principöverenskommelse träffas mellan markägare och kommunen om ekonomiska och praktiska förutsättningar för utbyggnad av allmänna anläggningar. För de olika detaljplanerna kommer separata exploateringsavtal att tecknas som även reglerar marköverlåtelse och det konkreta genomförandet av gator, parker och va-utbyggnader.

### Tider och etapper

Programområdet är stort och detaljpaneläggning och ett genomförande kommer därför att ske i flera etapper, troligen också efter uppdelning i flera fastigheter. Genomförandets tider och utbyggnadstakt påverkas av olika faktorer såsom marknadssituation och konjunkturcykler, vägnätets kapacitet utanför programområdet, åtgärder som åläggs exploatörerna i genomförandeskedet m.m. En översiktlig genomgång redovisas nedan.



### *Yttre faktorer*

Kapaciteten på det övergripande vägnätet måste ökas innan ny bebyggelse i större omfattning kan genomföras inom programområdet. Detta innebär att man redan i inledningsskedet måste bygga antingen vägnätet västerut t.o.m. trafikplatsen vid Henriksdal (Danvikslösen) eller bron över Svindersviken med fortsatt förbindelse österut. Båda åtgärderna måste genomföras för att hela bebyggelsen enligt programmet ska kunna uppföras.

Det är idag mest sannolikt att trafikplatsen vid Henriksdal byggs om först, då detaljplanearbete för detta pågår (Danvikslösen). Projektet är dock ännu inte helt finansierat. Enligt tidplanen, som idag är osäker, är trafikplatsen genomförd 2012. När redan lagakraftvunna detaljplaner på nordvästra Sicklaön genomförts, beräknas en förstärkt infrastruktur i planerad Henriksdals trafikplats (Danvikslösen) ha nått sitt kapacitetstak när ca hälften av bebyggelsen enligt programmet uppförts. Därefter måste även bro och förbindelse österut ha genomförts.

Om broförbindelsen österut blir den inledande åtgärden medför detta en höjning av kapaciteten så att en del av bebyggelsen enligt programmet kan genomföras. Preliminärt bedöms knappt hälften av bebyggelsen enligt programmet kunna genomföras, men detta måste utredas vidare. Därefter måste även en ombyggnad av Henriksdals Trafikplats ha genomförts.

### *Etappindelning*

På kort sikt bör en detaljplaneläggning av värdefull befintlig bebyggelse inom Kvarnområdet kunna ske för att undvika att området förfaller. Detta bör åtminstone delvis kunna genomföras innan åtgärder för att öka kapaciteten på vägnätet genomförts. Därefter bör övrig utveckling av bebyggelse i Kvarnområdet genomföras i ett tidigt skede.

Om trafikplatsen vid Henriksdal blir den inledande åtgärden för vägnätet är det lämpligt att utbyggnaden därefter fortsätter med Östra Gäddviken, Hästhalmssundet och Södra Kajen.

Utbyggnaden av Platån kräver en sänkning av marknivån för att erhålla acceptabel lutning på Tre Kronors väg. Både Platån och Sillkajen påverkas av anläggningar i samband med att broförbindelsen över Svindersviken byggs. Platån och Sillkajen bör därför genomföras efter att bron kommit till.

Om istället broförbindelsen över Svindersviken blir den första åtgärden för vägnätet blir det naturligt att fortsätta med Platån och Sillkajen. Förbättring av trafikkapaciteten västerut måste sedan ske inför och under utbyggnad av Östra Gäddviken, Hästhalmssundet och Södra Kajen.

Utbyggnaden av Hästhalmssundet bör samordnas med utbyggnad av trafikplanläggningarna runt sundet. Sanering av Hästhalmssundet och Gäddviken bör ske i ett sammanhang.

### *Utbyggnadstakt*

Marknadssituationen är en stor påverkansfaktor för ett utvecklingsområde och då utbyggnaden kommer att tidsmässigt spänna över flera konjunkturcykler kommer utbyggnadstakten att variera. Utbyggnaden av bostäder och lokaler kan ske parallellt eller i olika skeden.

Med antagandet att utbyggnadstakten för bostäder i genomsnitt är 150 lägenheter per år så blir den totala perioden för utbyggnaden ca 13 år. Med hänsyn tagen till övriga påverkansfaktorer för programmets färdigställande kan ett fullt utbyggt Kvarnholmen stå färdigt omkring år 2025.

## **Fortsatt planarbete**

Programmet blir efter beslut i kommunstyrelsen underlag för kommande detaljplaner för Kvarnholmen – Hästhalmssundet – östra Gäddviken.

En alternativ förbindelsemöjlighet österut till Nacka Centrum via Ryssbergen och stadshusområdet kommer att studeras vidare i samband med pågående översiktligt planarbete för Stadshusområdet.

I anslutning till utställning av detaljplanerna kommer ett upphävande av gällande strandskydd att begäras hos länsstyrelsen. De särskilda skäl som huvudsakligen kommer att motivera ett upphävande är, att byggnation enligt programförslaget huvudsakligen är lokaliserad till markområden som redan är ianspråktaga. Utmed stora delar av stränderna inom programområdet kommer tillgängligheten för allmänheten att förbättras avsevärt jämfört med dagsläget. Byggnation vid Sillkajen och Gäddviken som delvis innebär byggande i vatten bedöms inte ha någon påverkan på djur och växtliv, då områdena är allt för förorenade för att innehålla något sådant.

Byggande av bostäder i vattnet, utgrävning av Hästhalmssundet, avveckling av oljebergummen samt hantering av förorenade massor, är frågor som eventuellt kan kräva tillstånd enligt miljöbalken. För att inte försena planprocessen och byggandet är det angeläget att så tidigt som möjligt söka erforderliga tillstånd.

## **Utredningar**

För att få underlag till program- och planeringsarbete har det gjorts ett antal inventeringar och utredningar. Bland dessa kan nämnas:

- KVARNHOLMEN – Antikvarisk förundersökning, Nyréns Arkitektkontor 2004-06-24.
- Trafikalstring Norrakusten - Nordvästra Sicklaön, PM, Scandiaconsult, 2003-11-30
- Förbindelse Kvarnholmen – Nacka Strand, genomförandestudie, PM, Scandiaconsult, 2003-10-28
- Trafik på Kvarnholmen - Sweco VBB, 2004-11-17
- Infrastruktur - Underlag till program, Sweco VBB, 2003-03-26
- Trafikbulerutredning, Kvarnholmen, Nacka kommun, Ingemanssons Technology AB, 2002-07-09
- Översiktlig besiktning av kajer och bryggor, Scandiaconsult, 2002-06-26
- Översiktlig kartering av geoteknik och förutsättningar för grundläggning, Scandiaconsult, 2002-08-22
- Kvarnholmen, Kompletterande provtagningar av jord- och grundvatten, 2004-07-14
- Kvarvarande oljeföroreningar - Kvarnholmen, PM, Scandiaconsult, 2003-01-08
- Kvarvarande olja i bergrum - Kvarnholmen, PM, Scandiaconsult, 2003-02-07
- Bro över Hästhalmssundet i Nacka Kommun, Scandiaconsult, 2003-02-19 rev 2003-03-31