

Detaljplaneprogram för centrala Nacka

Beslut

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutar att genomföra samråd om detaljplaneprogrammet för centrala Nacka.

Den inritade volymen längst västerut på Ryssbergen enligt bilaga 1 till tjänsteskrivelsen utgår.

Ärendet

Planarkitekt Emma Färje-Jones och översiktsplanerare Sven Andersson, informerade i ärendet.

Detaljplaneprogrammet för centrala Nacka är en del av genomförandet av översiktsplanens strategi ”En tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön”. Det ska ta ett helhetsgrepp för den framtida stadsutvecklingen och underlätta för kommande detaljplaner.

Programförslaget visar hur de övergripande målen kan ges fysisk gestalt och hur centrala Nacka kan förtätas och förvandlas till en stadsmiljö. Planstrukturen är en följd av landskapets förutsättningar och befintlig infrastruktur. Den nya tunnelbanan med två stationer i programområdet har också stor betydelse för strukturen. Programförslaget redovisar ca 4 600 bostäder och ca 7 000 arbetsplatser.

Efter den politiska beredningen har förslaget reviderats avseende bebyggelse på Ryssbergen.

Ekonomiska konsekvenser

Principen inom programområdet är att kostnader för samtliga för programmet nödvändiga infrastrukturåtgärder samt andra åtgärder avseende allmänna anläggningar inom och i anslutning till programområdet ska finansieras av tillkommande bebyggelse och intäkter från markförsäljning av kommunal mark. De övergripande exploateringskalkyler som studerats visar på att principen för programområdet är gångbar.

Handlingar i ärendet

Planenhetens tjänsteskrivelse 2014-10-16, reviderad 2014-11-04.

Bilagor:

1. Detaljplaneprogram för centrala Nacka, samrådshandling nov 2014
2. Trafikutredning 2014-10-22
3. Dagvattenutredning 2014-10-21
4. Revidering Ryssbergen 2014-11-04.

| | | |
|----------------------|----------------------|--------------------|
| Ordförandes signatur | Justerandes signatur | Utdragsbestyrkande |
|----------------------|----------------------|--------------------|

Yrkanden

Cathrin Bergensträhle (M) yrkade med instämmande av Eric Lindahl (M), Pernilla Hsu (M), Magnus Sjöqvist (M), Leif Holmberg (C), Anders Tiger (KD) och Bjarne Hanson (FP) bifall till förslaget till beslutet med ändringsyrkandet att den inritade volymen längst västerut på Ryssbergen enligt bilaga 1 till tjänsteskrivelsen skulle utgå.

Beslutsgång

Nämnden beslutade i enlighet med Cathrin Bergensträhles yrkande.

Protokollsanteckningar

Helena Westerling (S) och Thomas Josefsson (S) gjorde följande anteckning till protokollet:

”Det nu presenterade förslaget till detaljplaneprogram är utmärkt för den fortsatta diskussionen och ett samråd för att nå fram till ett slutligt program. Vi vill speciellt värna ett ”grönt byggande” med passivt uppvärmda hus, solenergitak m.m. och att alla boende har nära till grönområden. Det är också angeläget att den medborgerliga servicen sätts i fokus, så att planen avsätter tillräckligt med mark för skolor, förskolor, äldreboenden m.m. Det finns vidare ett antal punkter som är angelägna att åtgärda eller studera närmare.

Programplaneförslaget borde kompletteras med en ”kollektivtrafikplan” innehållande de busslinjer som förväntas finnas när t-banan är färdigbyggd till Nacka C respektive till Orminge C. Det är nödvändigt att förstå hur olika lokala resor inom Nacka kommun förväntas ske liksom resor mot Slussen, till Södermalm och med t-banans grenar söderut och sydväst. Resor med kollektivtrafiken blir mindre attraktiva om de kräver många byten. Vid mötet framkom att resor via Slussen förväntas ske genom byte från lokalbuss eller t-bana till Värmdöbussarna (som förväntas gå ända till Slussen). Detta är någorlunda tillfredställande. Men det behöver klarläggas hur olika lokala resor, som exempelvis mellan Saltsjöbaden/Fisksätra och Ektorp/Nacka sjukhus, ska kunna ske utan alltför många byten.

En sådan kollektivtrafikplan behövs också för att kunna avgöra hur pass viktiga Järla och Sickla blir som bytespunkter. Det kanske är angeläget låta flertalet bussar gå till ett ”resecentrum” vid Sickla, eftersom såväl t-banan, Saltsjöbanan som Tvärbanan kommer att finnas där. Då kanske det räcker med en mindre bussterminal vid Nacka C.

Dessa frågor måste först utredas ordentligt för att vi också ska förstå den roll som Järla stn ska ha som bytesplats i kollektivtrafiken och därmed hur området kring Järla stn bör utformas. Kommunen bör t.ex. hålla möjligheten öppen för tre spår (plus en extra perrong) vid Järla stn så att Saltsjöbanan kan få stärkt trafik mellan Slussen och Järla med 6-minuterstrafik på denna sträcka under högtrafiken.

Enligt vår uppfattning kan området kring Järla stn tills vidare läggas utanför detaljplaneprogrammet för centrala Nacka. Det bör detaljplaneras i ett senare skede när vi

| | | |
|----------------------|----------------------|--------------------|
| Ordförandes signatur | Justerandes signatur | Utdragsbestyrkande |
| | | |

12 november 2014

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

vet mer om det tänkta resmönstret i kollektivtrafiken. Av samma skäl bör området definitivt inte höra till etapp 1, för det fall det kommer att ligga kvar i programplaneringen.

Om man trots allt skulle vidhålla förslagets struktur, så kan man ifrågasätta om det är lämpligt att ha bostäder så nära Järla stn. Idag gnisslar det mycket när Saltsjöbanans tåg bromsar in vid stationen, och det kommer med stor sannolikhet att dröja minst 10-20 år innan banan får nya fordon med mindre gnissel och buller. Området lämpar sig bättre till näringsverksamhet, gärna kombinerat med ett ”Järla torg” som hänger samman med Järla-Sjö-området.

Programförslaget ger goda förutsättningar för att skapa en ”stadskänsla”. Samtidigt är det viktigt att trafiken kan flyta med en rimlig hastighet och god trafiksäkerhet. Det krävs därför en viss separering av bil-, gång- och cykeltrafik. Det gäller speciellt på Värmdövägen som idag utgör både en lokalgata och genomfartsled och antagligen kommer att förbli detta, i synnerhet om Järlaleden avvecklas/kapas. Längs Värmdövägen ska även det regionala cykelstråket gå, med cyklister som troligen kommer att ha hög hastighet. Det finns en risk att en sådan snabbcykelbana inte gör Värmdövägen tillräckligt trafiksäker med den gatubredd om 32 meter som föreslås. En bredare gata bör övervägas.

Förslaget med en ”stadspark” mellan Nacka Stadshus och rondellen vid Vikdalsvägen och Skvaltans väg är intressant och lockande. Det är då olyckligt att Griffelvägen, som skär genom parken, ska behöva ha genomfartstrafik mot bl.a. Kvarnholmen. Alternativet att lägga genomfartstrafiken på gatan norr om Griffelvägen skulle enligt tjänstemännen leda till för mycket trafik vid den nämnda rondellen. För att parken ska bli extra trevlig så bör detta alternativ dock prövas ånyo. Kanske kan rondellen få särskilda filer för dem som ska svänga till/från vägen mot Kvarnholmen? Förlängningen av Skvaltans väg västerut borde i vilket fall som helst få samma bredd som Griffelvägen, så att man i ett senare skede kan lägga om genomfartstrafik till denna gata.”

Magnus Sjöqvist (M) gjorde följande anteckning till protokollet:

”Ett mycket intressant programförslag för centrala Nacka finns nu framtaget som utgångspunkt i det fortsatta arbetet. Några frågor som behöver belysas ytterligare beskrivs nedan.

Sammanhållen tanke för näringslivsutvecklingen i området:

Programförslaget har väl genomarbetade förslag för bostadsbebyggelse, välfärdsfastigheter samt utrymmen för idrott och sport. Detta behöver kompletteras med mer genomarbetade förslag för hur företag av olika slag kan etablera sig i området. Inom en inte alltför avlägsen framtid kommer detta område att vara mycket intressant även för näringslivet och det vore samhällsekonomiskt effektivt om högkvalificerade arbetstillfällen kan skapas även i Nacka.

| | | |
|----------------------|----------------------|--------------------|
| Ordförandes signatur | Justerandes signatur | Utdragsbestyrkande |
| | | |

12 november 2014

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Satsningen på utbildning i allmänhet och högre utbildning i synnerhet brukar ge spridningseffekter till näringslivet. Med en föreslagen satsning på högre utbildning i området öppnar sig nya och intressanta möjligheter för denna typ av etablering.

Större tydlighet vad gäller resandeströmmar från ostsektorn:

Under processen hittills har behovet av en bussterminal vid Nacka Forum blivit uppenbart. Programförslaget borde tydliggöra två viktiga aspekter vad gäller kollektivtrafiken. Saltsjöbanans förbindelsepunkt med T-banan kommer i framtiden att vara vid Järla, Sickla och Slussen. Med tanke på de omfattande näringslivssatsningar som görs i nordvästsektorn i regionen förefaller kopplingen till den blåa linjen vara mycket viktig.

Bra transfermöjligheter bör därför komma till stånd antingen i Järla eller Sickla men man kan ifrågasätta om det behövs på bägge ställena. I Sickla bör däremot kopplingen till Tvärbanan vara central vilket den detaljplanen redan behandlat. Det finns också anledning att tro att en hel del av de resenärer som har citynära arbetsplatser kommer att välja den blå linjen från Nacka för resa till Kungsträdgården respektive T-centralen. Samma resonemang borde rimligen gälla även för Värmdöresenärer även om diskussionen hittills i denna specifika fråga verkar förvånande nog präglas av en fortsatt önskan från Värmdöborna att få besöka Slussen även framgent. För resenärer söderut från Nacka kvarstår Slussen som en naturlig transferpunkt men detta är en förhållandevis liten mängd.

Förankringsprocessen framgent:

Även om förhållandevis få invånare är direkt berörda av programförslaget i en strikt formell mening så är detta en av de absolut största förändringar som Nackaborna kommer att uppleva inom de närmaste 10-15 åren. Det finns därför all anledning att tänka nytt och kreativt på hur medborgardialogen kan fördjupas med detta programförslag som utgångspunkt.”

Leif Holmberg (C) gjorde följande anteckning till protokollet:

”Programmet för Nacka stad ger en spännande bild av hur framtiden i centrala Nacka kan utformas och är ett viktigt inriktningsdokument. Det är nu viktigt att medborgare och andra aktörer involveras och lämnar sina synpunkter.

Från Centerpartiets sida är vi i grunden positiva till den övergripande planen. Enskilda ställningstaganden kommer sedan att tas i detaljärenden.

Vi anser att det är viktigt att ha ett fokus på att klara försörjningen av samhällsbehov, skolor, vård och sociala boenden. Marknaden kommer vilja bygga bostäder, så politiken måste säkra samhällsbehoven. En fundering vi har rör fritidsverksamheten, även om vi bejaktar det nya sportcentret med bollplan ovanpå bollhallar, så funderar vi hur på försörjningen ser ut närmare Nacka Strand. Med alla tillkommande bostäder och därmed

| | | |
|----------------------|----------------------|--------------------|
| Ordförandes signatur | Justerandes signatur | Utdragsbestyrkande |
| | | |

12 november 2014

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

barn i norr om Värmdöleden kan det vara klokt att mindre idrottsanläggningar även finns där.

Centerpartiet är öppna för en större överdäckning än den som finns som huvudalternativ planprogrammet. Däremot är vi avvisande till varianten med den längsta tunneln, då den verkar försvåra trafikflödena in och ut från Nacka Forum området.

Centerpartiet värnar Ryssbergen, vi konstaterar med tillfredsställelse att större delen av området kan bli reservat. Vi accepterar kompromissen men hade gärna sett att ingen exploatering ytterligare sker norr om Värmdöleden. Ryssbergen har väldigt höga naturvärden, som är närmast unika för att vara så stadsnära, dessa bör bevaras. Centerpartiet förväntar sig också att naturreservatsnämnden snarast får ett förslag på naturreservat i Ryssbergen på sitt bord.”

Bjarne Hanson (FP) Birgitta Berggren Hedin (FP) Leif Holmberg (C)

”Järlahöjden är en otillgänglig del av Nacka med en terräng som liknar Ryssbergen, när man försöker att ta sig på diagonalen genom området. I förslaget öppnar man upp för ett gångstråk genom området och för första gången ser man att här kommer Nacka att få sin första stadspark. Det vill till att man utnyttjar de sparsamma plana ytorna väl och även skapar nya, om man skall kunna få utrymme för aktiviteter.

Fotbollsplanen på toppen av idrottsanläggningarna behövs för att få till en komplett idrottsanläggning. Kreativt!, men man undra också om det inte är en nödlösning. Det blåser mycket på Järlahöjden och hur kommer man att kunna bereda bra klimat för åskådare. Risker är också stor att vi får en anläggning som helt dominerar området.

Vårt nya gymnasium/universitet kommer att planeras centralt. Dessa byggnader måste gestaltas på ett spännande sätt, så att vi visar vilken betydelse vi fäster vid dessa byggnader!

På många håll i området kring Forum, Nacka Strand förutses risk för trafikstockningar. Tunnelbana bidrar till en bättre infrastruktur, men den löser inte alla problem. Nacka Strand och kommande bebyggelse i Bergs oljehamn kommer ytterligare att förvärra läget. Hur kan vi åstadkomma bra infrastruktur i detta kuperade område? Risker är annars stor att biltrafik tar över.

Dagvattenfrågan tas på stort allvar i programmet. Ett område söder om Saltsjöbanan ska ta hand om dagvatten från Brandstationsområdet. Dagvatten måste passera genom Saltsjöbanans vall. Det innebär att vid ombyggnad av Saltsjöbanan måste dagvattenfrågan vara prioriterad.

| | | |
|----------------------|----------------------|--------------------|
| Ordförandes signatur | Justerandes signatur | Utdragsbestyrkande |
|----------------------|----------------------|--------------------|

12 november 2014

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Områden som ligger i kanten av programområdet föder mer frågor än svar. Hur kommer vi att länka samman Järla sjö med centrala Nacka. Vad händer med Järlaleden. Det känns märkligt att denna centrala del där vi kommer att ha både t-bana och station för Saltsjöbanan blir en vit fläck mellan Planiaområdet och centrala Nacka. I området längst österut vidtar en överdimensionerad trafikkarusell med avfart till Saltsjöbaden, Värmdöleden och Värmdövägen. Kommer man i framtiden att kunna skala ner denna ogästvänliga och buller störda del?"

Anders Tiger (KD) och Jack Sjölund (KD) gjorde följande anteckning till protokollet:

"Förslaget till utformning av centrala Nacka förefaller väl genomarbetat och bra. Vi vill dock från Kristdemokraternas sida extra starkt påpeka att vi i framtiden med nödvändighet kommer att behöva tänka om i flera avseenden, inte minst då det gäller att minska bilberoendet. Nacka bör ligga i framkant även på det området.

När vi fått tunnelbana till Nacka och bra vägar för cykelpendling har vi kommit långt då det gäller arbetspendlingen. Men de korta lokalresorna skulle behöva förenklas. I det avseendet anser vi att det inte är färdigtänkt. Om vi ska kunna få till en sådan förändring, så måste den börja här i centrala Nacka. Kanske skulle en ring-linbana kunna fylla en funktion för att förenkla lokalresorna, till exempel Forum–Nacka strand–Kvarnholmen–Henriksdal–Sickla– Järla sjö–Forum. Vi vill också påpeka att i en modern stad bör förutsättningar för stadsodling finnas inplanerade.

Det är också i centrala Nacka som karaktären sätts för nya Nacka stad. Vi är oroliga att programmet inte innehåller tillräckliga möjligheter för sådan karaktärsmarkering. Lekfullheten i de tillfälliga arrangemangen på till exempel Kvarnholmen är inspirerande kreativa inslag. Finns det möjlighet att tänka till redan när centrala Nacka planeras, så att man kan behålla sådan kreativitet även sedan det är färdigbyggt? Vad skulle krävas för det? Genom centrala Nacka, från Forum till Henriksdal, borde en väg för joggare anläggas. På det sättet skulle man kunna markera att Nackaborna förväntas sköta sin hälsa. Att springa och motionera förpassas då inte till gym och till skogen, det hör till en modern livsstil. Det kan också stimulera till joggingpendlande.

Vi Kristdemokrater är rädda att de i övrigt väl genomtänkta planerna för centrala Nacka, ändå är en aning för traditionella. Fler nya tankar och planer skulle behöva prövas för att centrala Nacka ska anses vara en stad i framkant."

Mats Marnell (MP) och Roger Bydler (MP) gjorde följande anteckning till protokollet:

| | | |
|----------------------|----------------------|--------------------|
| Ordförandes signatur | Justerandes signatur | Utdragsbestyrkande |
| | | |

12 november 2014

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

”Miljöpartiet är positivt till utbyggnaden av västra Sicklaön i anslutning till att tunnelbana anläggs till Nacka Forum. Det framtagna förslaget ger en bra bild av den planerade stadsbildningen och är ett bra underlag för fortsättningen.

Utformningen och genomförandet att centrala Nacka är en mycket viktig del i den utbyggnad som nu kommer att ske på västra Sicklaön. Här finns nu möjlighet att ange tonen för exploateringen av kommande delar i utbyggnaden. Genom att kommunen äger betydande delar av de markområden som ingår i etappen 1, kan dessa områden få en utformning och bebyggelse i överensstämmelse med de strävanden som finns angivna i programförslaget.

I detta skede vill vi särskilt föra fram att det grundläggande synsättet vid utbyggnaden av Nacka stad är att det ska motsvara de krav som medborgare kommer att ställa i en framtid, där vi kan förvänta oss en omställning till ett mer resurssnålt och miljövänligt samhälle. Vi välkomnar den målsättning som är angiven i programförslaget, ”en tät men också grön stad med ett centralt parkstråk och byggnader med gröna tak. Dagens huvudgator omvandlas till stadsgator med trädplanteringar samt bättre miljö och framkomlighet för fotgängare och cyklister.”

Vi menar att i begreppet ”grön stad” innefattas även att förutsättningar ska skapas för stadsodling liksom för anläggningar som utnyttjar solenergi. Det innebär också att gatuutrymmen och andra anläggningar utförs på ett sådant sätt att dagvatten tas om hand utan att orsaka skador. Något som kommer att få allt större betydelse då oväder med stora regnmängder förväntas bli allt vanligare p.g.a. klimatförändringen.

Vi vill även peka på vikten av att gestaltningen av bebyggelsen blir tilltalande och ses i en helhet. Ett viktigt medskick är också att det är många som kommer att titta på hur husen ser ut och fungerar, men det är mellanrummen som gör staden. I mellan rummen finns allt det som är det allmänt tillgängliga och det som tillhör alla. Det är därför av största vikt att omsorg läggs för hur dessa ytor skall fungera och användas men också hur de ska gestaltas och upplevas. Det är i mellanrummen Nacka kommer att hittas av Nackabor och besökare.

Utformningen av de framtida trafiklösningarna är en av de avgörande framgångsfaktorerna. Tunnelbanan kommer här att vara en viktig komponent i det kollektivtrafiksystem som ska klara medborgarnas transporter. Anslutande kollektivtrafik, liksom säkra gång- och cykelvägar måste finnas med redan från början i planeringen. Detta gäller även infartsparkeringar. Eftersom cykel förutses bli ett allt vanligare transportmedel, ska det finnas bra och stödsäkra cykelparkeringar i anslutning till tunnelbanestationerna. Utbyggnaden av cykelvägar anser vi över huvud taget bör prioriteras på ett helt annat sätt än vad som anges i den nyligen antagna strategin för cykelsatsningar.

| | | |
|----------------------|----------------------|--------------------|
| Ordförandes signatur | Justerandes signatur | Utdragsbestyrkande |
|----------------------|----------------------|--------------------|

12 november 2014

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Förutom för tunnelbanan behöver en genomarbetad plan för kollektivtrafiken i sin helhet tas fram för att ett väl fungerande trafiksystem ska växa fram parallellt med utbyggnaden av västra Sicklaön. En sådan plan saknas idag.

Överdäckningen av Värmdöleden välkomnar vi då den till del kommer att ta bort den barriäreffekt som leden utgör idag. Eftersom något beslut om överdäckningen inte har tagits kan det bli aktuellt med alternativ placering av den planerade bussterminalen. I den kollektivtrafikplan som behöver tas fram är även Sickla en viktig bytespunkt som kan komma att kräva utrymmen för busstrafik.

Vad gäller Värmdöleden är det inte rimligt att hastigheter på uppåt 100 km/tim tillåts för de delar som går genom området som nu kommer att byggas ut. Överenskommelse bör därför träffas med Trafikverket att hastighetsbegränsning ska gälla för dessa delar till max 70 km/tim, vilket inte bör vara något större problem då såväl Södra länken som vägen in mot Danvikstull är hastighetsbegränsad.

I programmet redovisas c:a 7 000 arbetsplatser. Eftersom arbetsmarknaden förväntas genomgå stora förändringar de kommande 20-30 åren är det nödvändigt att planeringen sker med utgångspunkt från vad vi kan förutse om den framtida arbetsmarknaden. Speciellt viktigt är förstås om ett universitet kommer att förläggas till Nacka, att dess inriktning förstärks med företag och inkubationsverksamhet för tillväxtföretag med likartad inriktning. För klusterbildningar är fysisk närhet mellan företagen viktig.

I programmet finns nu bebyggelse som gör ingrepp i Ryssbergen. Ryssbergen har några av Nackas högsta naturvärden och det är viktigt att detta område bevaras. Om ambitionen finns att låta Nacka stad expandera ner mot vattnet eller bron för att möta upp Kvarnholmen är det bättre att integrera och utveckla Vikdalen mot ett mer stadsmässigt område.”

| | | |
|----------------------|----------------------|--------------------|
| Ordförandes signatur | Justerandes signatur | Utdragsbestyrkande |
|----------------------|----------------------|--------------------|