

2003-08-12

Stadsbyggnadskontoret
Innerstadsavdelningen
Jan Inghe
Tfn 50827373
Dnr 311-2156/2003 samt 311-2157/2003

Gatu- och fastighetskontoret
Markavdelningen, innerstaden
Lena Winberg
Tfn 50826172
Dnr 03-512-2394:1 samt 03-512-2396:1

Till
Stadsbyggnadsnämnden och
Gatu- och fastighetsnämnden

**Remisser av program för detaljplaneläggning av Danvikshemsområdet
samt Kvarnholmen mm i Nacka kommun**

FÖRSLAG TILL BESLUT

att som svar på remisserna till kommunstyrelsen överlämna och åberopa detta tjänsteutlåtande

att omedelbart justera detta beslut för att remisstiden ska klaras

Ingela Lindh

Olle Zetterberg

SAMMANFATTNING

Nacka kommun har upprättat två programförslag för detaljplaneläggning, ett för Danvikshemsområdet och ett för Kvarnholmen mm på Västra Sicklaön i Nacka, som remitterats till bl a Stockholm stad. Programförslaget för Danvikshem mm omfattar mindre bostadskompletteringar, totalt ca 350 lgh för vårdboende som tillstyrks. Programförslaget för Kvarnholmen är mycket omfattande och berör i hög grad Stockholm. Förslaget innebär en

utbyggnad av ca 2000 nya lägenheter och en ombyggnad av befintliga industrialanläggningar och nybyggnader för ca 3000 arbetsplatser. Totalt planerar Nacka nu för utbyggnader av ca 4000 lgh samt verksamheter på Västra Sicklaön, vilket är avsevärt mer än i tidigare redovisade planer inför planeringen av Danvikslösen och Henriksdals trafikplats

Stadsbyggnads- och gatu- och fastighetskontoren anser att det är mycket positivt att Nacka med detta förslag, som innebär ett rejält bostadstillskott, medverkar till regionens bostadsförsörjning. Det centrala läget och de mycket höga miljökvaliteterna innebär att denna utbyggnad är lämplig. Men kontoren riktar kritik mot den höga biltrafikstringen samtidigt som man i Hammarby Sjöstad vinnlagt sig om en mer begränsad biltrafikstring genom satsning på en effektiv kollektivtrafik, främst spårväg och båttrafik. Hela Sydostsektorn måste anses ha ett underdimensionerat trafiksystem mot Stockholms innerstad och norrut.

Planerade biltrafikmängder vid Henriksdals trafikplats bedöms kraftigt komma att överskridas. Planerade utbyggnader kan till stor del inte genomföras innan Danvikslösenprojektet med en planskild korsning vid Henriksdal genomförts. Positivt är dock att Nacka kommun får en betydligt större exploateringsnytta av Danvikslösenprojektet genom den planerade bebyggelsen och därmed kan bidra ekonomiskt till genomförandet i större utsträckning än vad som tidigare förväntats.

Den stora utbyggnaden kommer också att alstra en mycket omfattande busstrafik dels vid Henriksdals trafikplats dels mot Slussen och innerstaden. För att möjliggöra utbyggnaden av en gren av tvärbanan till Kvarnholmen bör försvarsarbeten för denna gren övervägas redan i Danvikslösenprojektet. SL har dock aviserat att man inte vill bidra till denna del varför finansieringen bör utredas innan beslut fattas om Kvarnholmens utbyggnad.

Ett alternativt sätt att minska belastningen på Henriksdals trafikplats mm är att bygga ut den planerade bron över Svindersviken även för biltrafik även om kontoren inser att detta innebär en stor ekonomisk belastning för Kvarnholmenprojektet.

Kontoren konstaterar vidare att de gestaltungsprinciper som föreslås för nybyggnationen knappast är förenliga med den planerade utbyggnaden. Denna bör därför minskas alternativt bör andra mer stadsmässiga gestaltungsprinciper formuleras. Planerad nybebyggelse har mycket stora stadsbildeffekter längs Stockholms inlopp och utblickarna från Djurgården och gränsar mot Nationalstadsparken.

Kontoren konstaterar slutligen att en relativt stor del av Hammarbyverkets fjärrvärmeanläggnings erforderliga utbyggnad behövs för att tillgodose Nackas utbyggnadsplaner. Det finns i Stockholm en konflikt mellan verkets utbyggnadsplaner och befintlig bostadsbebyggelse samt stadens egna bostadsförsörjningsplaner. Nacka måste därför engagera sig i de regionala studier som nu påbörjas för att studera var framtida tillkommande energiproduktion ska förläggas.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Nacka kommun har bl a till Stockholms stad översänt dels program för detaljplaneläggning av Danvikshemsområdet, dels program för detaljplaneläggning av Kvarnholmen mm. Förslagen har remitterats till stadsbyggnadsnämnden, gatu- och fastighetsnämnden och stadsledningskontoret för yttrande senast 2003-09-06.

För båda programområdena gäller en ny översiktsplan antagen av Nackas kommunfullmäktige 2002. Danvikshemsområdet omfattas dessutom av en fördjupad översiktsplan antagen 1998. Båda programområdena omfattas av "Kvalitetsprogram för Nackas norra kust" från 1999. Båda områdena berörs även av ett antal riksintressen för kulturminnesvården, för kust och skärgård, för farled och för kommunikation. Området gränsar till Nationalstadsparken i Stockholm och påverkar i hög grad Djurgården vad gäller utblickar mm. Kontoren förutsätter att programmen även remitteras direkt till Djurgårdsförvaltningen.

I dessa översiktliga program och planer fastslås att de äldre nu nedlagda industriområdena längs Västra Sicklaöns norra kust ska kunna omvandlas och kompletteras för ny användning, till stor del bostäder. Exploateringen ska ske på i huvudsak tidigare exploaterad mark på bergspartiernas krön och längs stränder. Befintlig naturmark och obebyggda sluttningar ska bevaras. De olika områdena ska inte byggas samman utan åtskiljas av större gröna partier. Det befintliga vägnätet ska utgöra bas för områdets trafikförsörjning. Områdets kollektivtrafikförsörjning bör på sikt kunna kompletteras med en utbyggnad av en gren av tvärspårvägen. Stockholms stad har tidigare yttrat sig över dessa översiktliga planer och program liksom över ett antal detaljplaneförslag för utbyggnadsprojekt längs Västra Sicklaöns norra kust.

Programförslagen

Programförslaget för Danvikshem mm innebär möjlighet till mindre bostadskompletteringar uppe på bergsplatån i direkt anslutning till Danvikshems nuvarande anläggningar. Kompletteringarna omfattar ca 200 lägenheter för olika former av vårdboende. (Område 1 och 2). Programförslaget visar också på möjligheter att senare bygga ca 150 lägenheter i anslutning till Kvarnholmsvägen. (Område 5). Denna utbyggnad är dock inte möjlig innan Österleden byggts ut.

Se illustration sid 8

Programförslaget för Kvarnholmen mm innebär en successiv möjlighet till en mycket omfattande stadsutbyggnad. Kvarnholmen, som inrymmer nedlagda kvarn- och oljeindustriplantor och befintliga bostäder med totalt ca 70.000 kvm BTA yta, föreslås byggas ut med ytterligare ca 235.000 kvm bostads- och verksamhetsyta. Området ägs i sin helhet av KF fastigheter AB. Ambitionen är att skapa "en stadsdel med skärgårdskänsla som tillfredställer stadsmänniskans krav på en variationsrik miljö och boendekvalitet samt tjänstesektorns krav på representativ och inspirerande miljö". Stadsdelen uppskattas fullt utbyggd kunna innehålla lägenheter för ca 4000 boende (ca 2000 lgh) och för ca 3000 arbetsplatser.

Kvarnholmen föreslås åter bli en holme genom att det tidigare igenfyllda Hästholmssundet återskapas. Området föreslås trafikförsörjas i huvudsak från befintligt vägnät. En ny bro för kollektivtrafik och för gång- och cykeltrafik föreslås byggas från Kvarnholmens yttre del över Svindersviken för direktare kontakt med Nacka Strand och Nacka Centrum. Ett spårreservat för tvärspårvägen längs Kvarnholmsvägen redovisas. Markägaren planerar att starta exploateringen genom utbyggnadsetapper omfattande Kvarnområdet och Gäddviken. Programmet anger att många yttre faktorer, t ex genomförandet av Danvikslösenprojektet, kan komma att påverka utbyggnadstakten.

Se illustrationer sid 9-11

Kontorens synpunkter

Programförslaget för utbyggnaden av Danvikshem mm innebär en så begränsad exploatering att kontoren inte har några synpunkter utan tillstyrker detta då det ligger helt i linje med tidigare antagna översiktliga program- och plandokument. Kontorens synpunkter koncentreras istället till kommentarer kring programmet för utbyggnaden av Kvarnholmen mm.

Exploaterings storlek och innehåll.

Kontoren konstaterar att det nu upprättade programförslaget innebär möjlighet till en mycket stor stadsutbyggnad. Nyttillskottet med ca 235.000 kvm BTA yta motsvarar tillsammans med omvandlingen av den befintliga bebyggelsen t ex utbyggnaden av hela Södra Stationsområdet.

Jämfört med tidigare upprättade program- och plandokument har därmed både den totala exploateringsnivån och främst antalet tillkommande lägenheter ökat på Västra Sicklaön. I Nackas antagna fördjupade översiktsplan för Sickla från år 2000 bedöms det totala antalet tillkommande bostäder på Västra Sicklaön uppgå till 2.600 nya lägenheter och nya ytor för verksamheter till 100.000 kvm.

Bara utbyggnaden av Kvarnholmsprojektet innebär ca 2000 lgh och 75.000 kvm nya verksamhetsytor. Till detta kommer tidigare antagna detaljplaner för utbyggnader av Finnboda Varv med ca 550 lgh och 25.000 kvm verksamhetsytor, Saltsjökvam med ca 450 lgh och 25.000 kvm verksamhetsytor och Danviksstrand med 150 lgh. Mindre kompletteringar omfattande ett par hundra lägenheter planeras eller har redan genomförts kring Henriksdalsberget, Finnberget och Danvikshem. Utbyggnaden av Danvikslösen projektet innebär möjlighet till ytterligare utbyggnader längs Kvarnholmsvägen. Totalt innebär detta att nästan 4.000 nya lägenheter samt omfattande verksamhetsytor planeras att byggas ut på Västra Sicklaön inom Nacka.

Kontoren anser att Västra Sicklaöns centrala läge i regionen med ca 3,5 km avstånd till Slussen och med mycket stora miljömässiga kvaliteter motiverar denna omfattande stadsutbyggnad. Tillsammans med Stockholms direkt angränsande stadsutbyggnader i Hammarby Sjöstad skapas här förutsättningar för ett av regionens största stadsutvecklingsområden. Detta ställer samtidigt stora krav på miljömässiga kvaliteter och infrastrukturutbyggnad.

Trafikalstring och infrastruktur.

I programhandlingarna anges att Kvarnholmsområdet ska dimensioneras för ett parkeringsbehov om 1 bilplats/lgh och 1 bilplats/ 25 kvm kontor (motsvarar 40 pl/ 1000 kvm verksamhetsyta). Motsvarande dimensioneringstal är t ex för Hammarby Sjöstadsprojektet 0,5 bilplatser/lgh och 10 pl/ 1000 kvm verksamhetsyta. Dimensioneringstal om 40 pl/ 1000 kvm verksamhetsyta nyttjas i Stockholm enbart för parkeringsanläggningar för större handelsområden i ytterstaden. I programhandlingarna anges vidare att området kommer att alstra en biltrafik om ca 12.000 f/d som i sin helhet ska nyttja Kvarnholmsvägen via Henriksdals trafikplats/ Danvikstull.

Kontoren konstaterar att hittillsvarande trafikberäkningar för utformningen av Danvikslösenprojektet baseras på att dagens trafik om ca 8.000 f/d vid Kvarnholmsvägens anslutning till Henriksdals trafikplats, förväntas öka till ca 20.000 f/d när Västra Sicklaön i sin helhet byggts ut. Hela denna trafikkapacitet skulle då tas i anspråk för Kvarnholmsprojektet vilket inte är realistiskt. Den utökade exploateringen på Västra Sicklaön och det mycket stora bilberoendet pekar istället mot att trafikökningen kommer att bli väsentligt större, snarare ca 30.000 f/d när alla planerade utbyggnader enligt ovan genomförts. Vidare konstaterar kontoren att genomförandet av Danvikslösenprojektet är en förutsättning för att ytterligare utbyggnader på Västra Sicklaön ska kunna ske samt att dessa utbyggnader tidsmässigt måste samordnas med Danvikslösens genomförande.

Den höga biltrafikalstringen är dels beroende av höga parkeringstal men även av väg- och kollektivtrafiksystemets och serviceplaneringens utformning. Kontoren anser inte att det är uttryck för en god och miljöanpassad planering att i så hög grad som programförslaget nu visar enbart utgå från befintligt vägnät och kollektivtrafiksystem. Kollektivtrafiksystemets bas förslås utgöras av dagens busstrafik, linje 53, som trafikerar innerstaden. Visserligen visas ett reservat för en framtida möjlig förlängning av tvärsparvägen. Men utbyggnaden är inte redovisad som en förutsättning för exploateringen. Detta projekts realism är enligt SL tveksamt främst beroende av olämplig linjesträckning och kapacitetsbrist. Likaså skisseras en möjlig utbyggnad av nya båtförbindelser till innerstaden, vilket är en intressant och troligen nödvändig delösning för kollektivtrafiken. Detta innebär att det ska Sjöbussprojektet bör prioriteras. Denna fråga bearbetas f n av SL.

Programförslaget redovisar en ny broförbindelse över Svindersviken för direktare kontakter inom Nacka vilket är mycket positivt. Med den höga inriktning på biltrafiktransporter som förslaget samtidigt uttrycker kan dock ifrågasättas om inte denna förbindelse även bör kunna nyttjas för biltrafik för att minska trafikmängderna vid Henriksdal.

Sammanfattningsvis anser kontoren att den nu föreslagna omfattande stadsutbyggnaden kräver en starkare samplanering mellan kollektivtrafiksystemets och bebyggelse- och trafikstrukturens utformning så att kollektivtrafikens andel av resandet väsentligt kan ökas och biltrafikalstringen i motsvarande mån minskas. Stockholmsregionen har mycket starka traditioner att försvara inom detta planeringsområde. Även den lokala serviceplaneringens utformning och innehåll är ännu mycket osäker vilket ytterligare riskerar att öka resandet. Med tanke på den föreslagna exploateringen beroende av Danvikslösenprojektet, förutsätter kontoren att Nacka kommuns exploateringsnytta medför att Nacka tar ett större ekonomiskt ansvar för Danvikslösenprojektets genomförande. För att säkra en förbättrad kollektivtrafik bör tvärbanans gren till Kvarnholmen byggas samtidigt som tvärbanan dras in till Slussen.

Åtminstone bör försvarsarbetena utföras för Kvarnholmsgrenen redan när Danvikslösensprojektet genomförs.

Bebyggelseutformning, stadsgestaltning.

Även om Kvarnholmen och aktuella utbyggnader ligger helt inom Nacka får de en väsentlig påverkan på miljön främst på Djurgården som också ligger i Nationalstadsparken. Det är därför även ett riksintresse och Stockholmsintresse.

Ett antal grundläggande stadsgestaltningsprinciper finns för Västra Sicklaöns befintliga bebyggelse och som även i de översiktliga planeringsdokumenten avses utgöra grund för vidare kompletteringar. De ursprungliga industri- och institutionsanläggningarna ligger åtskilda från varandra med större mellanliggande obebyggda kraftfulla natur- och vegetationspartier. Bebyggelsen ligger i huvudsak antingen på kajplanen längs stränderna eller på bergspartiernas krön. På Kvarnholmen ligger även en stor del av industrianläggningarna i själva slutningen mot Saltsjön. De ursprungliga anläggningarna har ofta en mycket kraftfull volym som består av successivt direkt adderade utbyggnader tillkomna under olika tidsepoker. Dessa principer föreslås bibehållas även vid nu aktuella kompletteringar och ombyggnader.

Det gestaltningsmässiga problemet som nu successivt förstärks, är att de olika kompletteringsprojekten blir så stora i förhållande till de ursprungliga anläggningarna att dessa gestaltningsprincipers berättigande kan ifrågasättas. I de projekt som nu successivt genomförs blir kompletteringarna volymmässigt ofta lika stora som de ursprungliga anläggningarna och allt mer sammanbyggda; Saltsjökvarn/ Danviksstrand respektive Finnroda/ Gäddviken /Kvarnholmen. I Kvarnholmsprojektet blir detta mycket tydligt genom den successivt utökade exploateringsvolymen. De gestaltningsmässiga konsekvenserna blir otydliga, varken ett bibehållande av det ursprungliga gestaltungsgreppet eller en ny mer stadsmässig gestaltning anpassad till den faktiska och i sig lämpliga utvecklingen. I det nu aktuella programförslaget föreslås t ex mycket stora och höga kontorsvolymen i anslutning till den gamla kvarnanläggningen på kajplanet mot Saltsjön. Likaså föreslås mindre låga bostadspunkthus på kajplanet vid foten av den jättelika befintliga siloanläggningen. Gestaltningen känns mycket tillfällig och tveksam i dessa delar. Bebyggelsens utformning i denna del har mycket stor stadsbildsmässig påverkan på Stockholms inlopp och utgör fond i utblickar från Skeppsbron/ Slussen.

Kontoren anser sammanfattningsvis att antingen bör projektets volyms- och planmässiga utbredning minskas så att de ursprungliga gestaltningsidéerna kan tillämpas alternativt bör andra övergripande och mer stadsmässiga gestaltningsprinciper formuleras och tillämpas som bättre svarar mot den planerade och angränsade utbyggnaders omfattning.

Teknisk försörjning.

I Nackas översiktsplan 2000 anges att en omfattande utbyggnad av fjärrvärmenätet pågår där lokala produktionsanläggningar läggs ner och ersätts av fjärrvärme från Hammarbyverket i Stockholm. Detta gäller Alphyddan, centrala Sickla, Ö och V Finntorp, Nacka centrum och Jarlaberg. I programförslaget anges inte hur det nu aktuella programområdet ska värmeförsörjas men stadsbyggnadskontoret antar att även detta område planeras försörjas från Hammarbyverket.

I Stockholm finns nu, i samband med utbyggnaden av planområdet Hammarby Gård i Hammarby Sjöstad, konkurrerande markanvändningsanspråk mellan planer för bostadsutbyggnader och planer för utbyggnader av Hammarbyverket. Det finns också

begränsningar i Hammarbyverkets utvecklingsmöjligheter m h t befintlig bostadsbebyggelse och skola i Norra Hammarbyhamnen. Hammarbyverket behöver byggas ut dels för utökad produktion för Stockholms behov men även för att tillgodose Nackas utbyggnadsplaner. Mer än en fjärdedel av utbyggnadsbehovet beräknas behövas för Nackas del.

Kontoren anser att vissa utbyggnader av Hammarbyverket kan ske inom befintlig fastighet men motsätter sig att ytterligare utbyggnader sker på angränsande mark. Kontoren anser även att det mycket centrala läget i direkt anslutning till omgivande befintlig stadsbebyggelse inte heller på sikt är lämpligt för ytterligare utbyggnader. Det är också tveksamt om sådana åtgärder skulle kunna ges tillstånd enligt miljöbalken m h t befintlig bostadsbebyggelse. Staden har därför initierat att regionplanekontoret har påbörjat en regional studie om var framtida ytterligare värmeproduktion lämpligen kan ske. Det är väsentligt att även Nacka deltar i dessa studier och att man även inom Nacka aktivt söker lämplig lokalisering för ökad produktionskapacitet. Fortum har under hand angivit att en bergrumanläggning längs Nackas norra kust kan vara en lämplig förläggning.

SLUT

ILLUSTRATIONER SID 8-11