

KALLELSE

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott kallas till sammanträde

Dag Tisdagen den 2 september 2014
 Tid Kl. 09.00
 Plats Nacka stadshus, sammanträdesrummet Jelgava
 Ordförande Mats Gerdau
 Nämndsekreterare Liselotte Lexén

Föredragningslista

Nr	Ärende	Noteringar
1.	Val av justeringsman	
2.	Adjungering	
3.	Anmälningar	
4.	Delegationsbeslut	
	Stadsbyggnadsärenden	
5.	Detaljplan för Nacka strand, norra branten, delplan 1 <i>Yttrande under samråd</i> KFKS 2014/371-214	
6.	Detaljplan för Nacka strand, norra branten, delplan 2 <i>Yttrande under samråd</i> KFKS 2014/372-214	
7.	Startpromemoria för detaljplan, stadsbyggnadsprojekt Klinten, Sicklaön 82:1, västra Sicklön <i>Antagande</i> KFKS 2014/654-214	
8.	Europan 13, arkitekttävling för unga arkitekter med Bergs oljehamn som tävlingsområde KFKS 2014/727-201	



Nr	Ärende	Noteringar
9.	Bygg en gångväg under Danvikstullsbron <i>Politikerinitiativ den 19 maj 2014 av Sidney Holm (MP)</i> KFKS 2014/421-312	
	Fastighetsärenden	
10.	Upplåtelse av arrende till Stall Skogsö AB (Saltsjöbadens ryttarförening) för betesmark inom fastigheterna Skogsö 2:9, 2:12 och 2:24 KFKS 2014/605-261	
11.	Nyupplåtelse av arrende för småbåtsbrygga belägen i slutet av Sjöfararvägen inom fastigheten Lännersta 10:1 KFKS 2014/395-261	
12.	Uppsägning av tomträtsavtal i Bergs oljehamn <i>Lägesrapport</i> KFKS 2013/263-256	
13.	Övriga frågor	

Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Detaljplan för Nacka strand, norra branten, delplan I

Yttrande under samråd

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att inte ha någon erinran mot förslaget till detaljplan för Nacka strand, norra branten, delplan 1 utifrån de aspekter som kommunstyrelsen har att bevaka under samrådet, nämligen detaljplaneprogram, bostäder, arbetsplatser, skolor, kommunens mark och ekonomi samt genomförandefrågor.

Detta beslut fattas med stöd av kommunstyrelsens delegationsordning punkt 33.

Sammanfattning

Syftet med planförslaget är att möjliggöra konvertering av ett kontorshus till bostäder för att öka andelen boende i Nacka strand, möjliggöra en förbättrad koppling till allmänheten mellan torget och kajen och möjliggöra ett kommunalt övertagande av allmän plats inom området. Utvecklingen är en del i arbetet att möta den stora efterfrågan på bostäder i Stockholmsregionen och detaljplanen är därmed av stort allmänt intresse.

Ett program för Nacka strand har arbetats fram och antogs av kommunstyrelsen den 2 juni 2014. Syftet med programmet var bland annat att få till en mer levande och blandad stadsdel i Nacka strand. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott angav i sitt samrådsyttrande som beslutades den 21 januari 2014 att planprogrammet för Nacka strand bör möjliggöra att bussar kan angöra bryggorna nere vid Saltsjön, så att resenärer kan stiga om enkelt till båttrafik, t.ex. Sjövägen. För denna detaljplan innebär det att åtgärder inom planområdet inte ska försvåra utvecklingen av en eventuell busslinga ned till kajen. Den 29 april 2014 beslutade kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott att anta start-PM för stadsbyggnadsprojektet.

Planförslaget innebär att det befintliga kontorshuset får en bredare användning då även bostäder tillåts samt att befintliga men outnyttjade byggrätter på taket justeras. Cirka 260 lägenheter bedöms inrymmas. Planförslaget möjliggör även att den befintliga bergbanan



mellan J V Svenssons torg och kaj kan ersättas med en uppgraderad snedbanehiss som ger en ökad hastighet och ökad driftsäkerhet.

Exploatören bekostar utbyggnad av allmänna anläggningar inom allmän plats och x-område, till exempel trottoar och park. Exploatören bekostar all utbyggnad som sker inom kvartersmark. X-område innebär att det är ett område på kvartsmark som används för allmänna ändamål och som kommunen sedan underhåller och har driftsansvaret för.

Ärendet

Beslut om att ställa ut detaljplanen för Nacka strand, norra branten, delplan 1 på samråd togs av planchefen genom delegationsbeslut för Miljö- och stadsbyggnadsnämnden med stöd av punkt S30. Samrådet pågår mellan den 30 juni 2014 och den 5 september 2014.

Ett program för Nacka strand har arbetats fram och antogs av kommunstyrelsen den 2 juni 2014. Syftet med programmet var bland annat att få till en mer levande och blandad stadsdel i Nacka strand, genom att bland annat konvertera två kontorshus till bostäder. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott angav i sitt samrådsyttrande som beslutades den 21 januari 2014 att planprogrammet för Nacka strand bör möjliggöra att bussar kan angöra bryggorna nere vid Saltsjön, så att resenärer kan stiga om enkelt till båttrafik, t.ex. Sjövägen. För denna detaljplan innebär det att åtgärder inom planområdet inte ska försvara utvecklingen av en eventuell busslinga ned till kajen. Den 29 april 2014 beslutade kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott att anta start-PM för stadsbyggnadsprojektet som omfattar detaljplan för Nacka strand, norra branten, delplan 1 och 2.

Planområdet omfattar del av fastigheterna Sicklaön 13:79 och Sicklaön 369:33. Området är beläget i branten mellan Augustendalsvägen och kajen i Nacka strand och omfattar cirka 12 000 kvadratmeter. Området gränsar i söder och norr till Augustendalsvägen, i öster mot en parkmiljö samt i väster mot kontorsbyggnaden på Sicklaön 369:33. I norr är Augustendalsvägen underbyggd med ett parkeringsgarage som även delvis är beläget under arkaden på Sicklaön 13:79. Del av trappan mellan kajen och J V Svenssons torg är byggd ovanpå ett garage och kontorslokaler.

Planförslaget förutsätter kommunalt huvudmannaskap för allmän plats samt att kommunen ansvarar för drift och underhåll av anläggningar som är belägna inom områden i detaljplanekartan markerad med x, se Bilaga 1.

Kopplingen mellan J V Svenssons torg (busstorget) och kajen består idag av en trappa och en bergbana. Trappan är cirka 80 meter lång och har en nivåskillnad på 26 meter.

Bergbanan upplevs av många som långsam och driftsäkerheten ifrågasätts av boende och verksamma i området, då bergbanan ofta är trasig. Idag tar en enkel resa 3 minuter och 25 personer kan resa samtidigt, vilket ger en kapacitet på 500 personer per timme. För att båtpendlingen ska upplevas som ett attraktivt alternativ till att åka buss eller tunnelbana behöver kopplingens tillgänglighet förbättras. En flödesanalys har tagits fram för att



uppskatta framtida flöden i kopplingen. Analysen har bland annat tagit hänsyn till den kommande förtätningen på västra Sicklaön och den planerade tunnelbanan. År 2030 beräknas antalet resor med båt till och från Nacka strand uppgå till 1100 resor per dygn. Antalet resor i kopplingen mellan kajen och J V Svenssons torg beräknas till cirka 1300 per dag.

Synpunkter och förslag

Detaljplaneprogram

Planförslaget är förenligt med det detaljplaneprogram som har godkänts av kommunstyrelsen den 2 juni 2014. Programmet utgör en del i detaljplaneprocessen och ligger till grund för en etappvis detaljplanläggning och utbyggnad av Nacka strand. Föreliggande planförslag utgör en del av den första etappen inom programområdet.

Bostäder

Planområdet bedöms omfatta cirka 260 lägenheter.

Arbetsplatser

Detaljplanen ger möjlighet till arbetstillfällen i de uppskattningsvis 600 kvm lokaler som planen medger.

Kommunal mark

Allmän plats inom planen kommer att ägas av kommunen. Marken överläts utan ersättning.

Kommunal ekonomi

Ett ramavtal tecknades mellan kommunen och exploateren den 16 juni 2014. Enligt avtalet bekostar exploateren alla åtgärder som krävs för den nya bebyggelsen i Nacka strand samt medfinansierar tunnelbaneutbyggnaden till Nacka. Nivåerna för medfinansieringen är fastställda och regleras i ramavtalet. För konvertering av kontor till bostäder och handel erläggs 150 kr/kvm BTA. Medfinansieringen är reducerad för de detaljplaner som antas före år 2020 enligt följande:

Detaljplaner antagna år:	Erlägger x % av ovan angivna belopp:
2014	70 %
2015	75 %
2016	80 %
2017	85 %
2018	90 %
2019	95 %

Medfinansieringen ska erläggas till kommunen 30 dagar efter det att detaljplanen vinner laga kraft. Om detaljplanen vinner laga kraft innan år 2016 ska medfinansieringen senast erläggas den 31 december 2015. Detaljplanen beräknas kunna antas i kommunfullmäktige under andra kvartalet 2015. Med en uppskattad area om 36 000 kvm BTA för bostäder och 600



kvm BTA för handel blir bidraget cirka 4,1 miljoner kronor med reducering enligt 2015 års nivå.

Drift- och underhållskostnader för de allmänna anläggningarna kommer att belasta kommunen. Drift- och underhållskostnaderna för snedbanehissen är uppskattade till 150 000 – 200 000 kronor per år.

Genomförandefrågor

Inom planområdet kommer det att finnas allmänna anläggningar, såsom snedbanehiss, väg och park. Flertalet allmänna anläggningar kommer att vara belägna ovanpå enskilda utrymmen såsom garage, lokaler och bostäder. Avtal som reglerar tydliga fastighetsgränser, rättigheter och skyldigheter är nödvändiga att upprättas innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige.

Ett planavtal är tecknat mellan kommunen och exploateren som innebär att exploateren bekostar detaljplanearbetet. Innan antagande av detaljplan ska ett exploateringsavtal upprättas. Avtalet reglerar bland annat ansvars- och kostnadsfördelning för allmänna anläggningar, ställande av säkerhet och medfinansiering av tunnelbanan.

Exploateren bekostar utbyggnad av allmänna anläggningar inom allmän plats och x-område, till exempel ny snedbanehiss och terrasspark. Exploateren bekostar även all utbyggnad som sker inom kvartersmark.

Detaljplanen beräknas kunna antas i kommunfullmäktige under andra kvartalet 2015 och byggstart kan därefter påbörjas, under förutsättning att detaljplanen inte blir överklagad.

Byte mellan buss och båt

Konsekvenserna av att dra ner en buss till kajen har studerats och innebär en resa på cirka 700 meter som tar 2,3 minuter. För att en buss nerifrån kajen ska bli effektiv krävs det att bussen går hela vägen till Nacka forum för byte till tunnelbana alternativt till Slussen. Den lösning som i utredningen har bedömts som mest rimlig att genomföra ger en lutning på Augustendalsvägen på 10 %. Lutningen uppfyller därmed inte kraven enligt Ribuss som redovisar en maximal lutning på 7 %. Vidare kräver lösningen att stödmurar anläggs både mot kommande dagvattenpark och mot vattnet, samt att en vändplan till hälften anläggs på en ny kaj. Förutsatt att SL godtar en lutning på 10 % innebär en buss nerifrån kajen cirka 91 000 fler fordonskilometer per år (med en turtäthet på 5 minuter), vilket innebär en merkostnad på 4,6 miljoner kronor per år. Den branta lutningen kan innebära framkomlighetsproblem och inställda turer vid exempelvis snöövänder och halka samt en ökad risk för olyckor. Utöver detta tillkommer kostnader för att bygga om Augustendalsvägen samt att anlägga en kaj som uppfyller belastningskraven för busstrafik.

Ett alternativ till att möjliggöra busstrafik ner till kajen är att förstärka kopplingen. En snedbanehiss kan byggas med tak och väggar, vilket skulle innebära att driftstörningar på grund av mycket snö, löv och isbildning på rälsen elimineras. Hissen kan röra sig snabbare



än dagens bergbana då rälsen byggs om med en konstant lutning. Resan är 70 meter lång och tar knappt en minut. Kapaciteten för snedbanehissen är 1 000-1 200 personer per timme, vilket motsvarar 15 000 - 18 000 resor mellan kl 6 och 21, vilket överstiger behovet. Snedbanehissen kostar cirka 4-5 miljoner kronor i anläggande och kostar 150 000 – 200 000 kronor per år i drift och underhåll.

Rulltrappor har ingen väntetid och har en kapacitet på 12 000 personer per timme (180 000 resor mellan kl 6 och 21), vilket vida överstiger behovet på 1 300 resor per dag. Rulltrappor klarar inte samma lutning som snedbanehissen, vilket resulterar i att avståndet att gå mellan båten och rulltrappan ökar. Två rulltrappor kostar cirka 12-14 miljoner kronor att anlägga och kostar 150 000 – 200 000 kronor per år i drift och underhåll.

Planförslaget föreslår på grund av det ovan angivna att en snedbanehiss anläggs, då den har en högre kapacitet än uppskattat behov, innebär en snabb restid, innebär lägre anläggningskostnader och färre ingrepp i befintlig miljö. Planförslaget förhindrar dock inte att en eventuell busslinje till kajen anläggs i framtiden.

Mark- och exploateringsenheten

.....
Ulf Crichton
Mark- och exploateringschef

.....
Sara Lindholm
Exploateringsingenjör

Bilagor

- Bilaga 1. Detaljplaneckarta
- Bilaga 2. Ärendeöversikt
- Bilaga 3. Flödesanalys
- Bilaga 4. PM Bussgata till kaj



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela planområdet.

GRÄNSER

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK

Allmänna platser

LOKALGATA

Lokaltrafik och angöring

TORG (CBP)

Torg på byggnadens översta bjälklag, underbyggt med centrumverksamhet, boende och parkering. Verksamhetslokal ska inredas där fasaden möter trappans vilplan.

TORG

Torg, trappa, underbyggd med bostäder och centrumverksamhet.

TRAPPA (BC)

Snedbanehiss, hiss eller rulltrappa

HISS

Anlagd park

PARK

Centrum

C

Bostäder och centrum, parkering medges under Augustendalsvägens nivå.

BC (P)

Bostäder och centrum

BC

Bostäder och centrum. Bostadslägenhet får ej inredas i nivå med angränsande torg.

BC₁

Centrum

— samtliga bostadsrum i varje bostadslägenhet får högst 55dB(A) ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) utanför minst ett fönster eller dä sätt är möjligt så att: minst hälften av bostadsrummen i varje bostadslägenhet får högst 55dB(A) ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) utanför minst ett fönster, 50 dB(A) ska eftersträvas.

— den maximala ljudnivån på enskild balkong eller gemensam uteplats inte överstiger 70dB(A) maximal ljudnivå (frifältsvärde)

— trafikbullernivån inomhus inte överstiger 30 dB(A) ekvivalent och 45 dB(A) maximal ljudnivå

BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

+

Byggnad får inte uppföras

g

Utrymmen för parkering under mark ska vara tillgängliga för gemensamhetens anläggning

x

Marken ska vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik till en fri höjd om minst 3,0 meter

U

Området ska vara tillgängligt för allmänna kulverterade ledningar

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

+0.0

Föreskriven höjd över nollplanet

MARKENS ANORDNANDE (utformning av kvartersmark)

Mark och vegetation

n

Ekar ska bevaras. Efter lovprövning kan dock träd som utgör risk för liv eller egendom få fällas. Se även administrativ bestämmelse om ändrad lovplikt. Vid eventuell fällning av riskträd ska återplantering av ek ske på platsen, samt att ved från fällt träd ska placeras på av kommunen anvisad plats.

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

Utformning

+0.0

Högsta nockhöjd i meter över nollplanet
Tillkommande byggnadsvolym ska utföras inrägen 2,0 meter från den norra fasaden

V₁

Tillkommande byggnadsvolym ska utföras delvis inrägen från fasadliv och med inåtlutande fasad, i enlighet med illustrationen på sid 8 i planbeskrivningen.

V₂

Balkonger och burspråk: Utskjutande balkonger eller burspråk tillåts inte över allmän plats. I övrigt medges balkonger och mindre burspråk, även inom punktprickat område. Balkonger på de fyra norrvända gavelfasta ska placeras centralerade och inte närmare gavelhörnen än 3 meter. Eventuell inglasning av balkong ska utföras profilist och eventuella skärmata克 över balkonger ska utföras i glas.

Fasader, tak och balkongfronter ska ges en sammordnad utformning som tar hänsyn till det exponerade läget mot farleden. Reflekterande ytor ska undvikas, glas undantaget. Materialen ska vara ljusa, dock ej vitt som är blandande.

STÖRNINGSSKYDD

Bostäderna ska utformas så att:

— samtliga bostadsrum i varje bostadslägenhet får högst 55dB(A) ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) utanför minst ett fönster eller dä sätt är möjligt så att: minst hälften av bostadsrummen i varje bostadslägenhet får högst 55dB(A) ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) utanför minst ett fönster, 50 dB(A) ska eftersträvas.

— den maximala ljudnivån på enskild balkong eller gemensam uteplats inte överstiger 70dB(A) maximal ljudnivå (frifältsvärde)

— trafikbullernivån inomhus inte överstiger 30 dB(A) ekvivalent och 45 dB(A) maximal ljudnivå

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft

Ändrad lovplikt, lov med villkor

Inom område betecknat med n- krävs marklov för fällning av ekar med en stamdiagram om 0,6 meter eller större, mätt 1,3 meter ovan mark.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats

Strandskydd

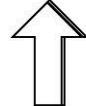
Strandskydd upphålls inom hela planområdet

ILLUSTRATION

Illustrationslinje
trappa
Illustrationstext

Skala 1:1000

0 10 20 30 40 50m



SAMRÅDHANDLING

Detaljplan för

del av Sicklaön 13:79 m.fl.

Nacka strand, norra branten,

delplan 1

på Sicklaön

Nacka Kommun

Planenheten i juni 2014

Till planen hör:
Planprogram
Planbekräftning
Miljöredovisning
Fastighetsförteckning

Andreas Totschnig
Planchef

Jerk Alvar
Planarkitekt

KFKS 2014/371-214
Projektnr. 9233

Tillskyrd af MSN _____
Antagen af KF _____
Læg kraft _____

Översikt Detaljplan för Nacka strand, norra branten, delplan 1, kommunala beslut och detaljplanområdets avgränsning

Beslut	Datum	Styrelse/ nämnd	Kommentar
✓ Start-PM stadsbyggnadsprojekt, tillstyrkan	2014-03-07	MSN	§ 86
✓ Start-PM stadsbyggnadsprojekt	2014-04-29	KSSU	§ 97
✓ Detaljplan, samråd	2014-06-19	Planchef	Delegationsbeslut
✓ Detaljplan, yttrande, samråd		KSSU	
✓ Detaljplan, granskning		MSN	
✓ Detaljplan, yttrande, granskning		KSSU	
✓ Detaljplan, tillstyrkan inför antagande		MSN	
✓ Exploateringsavtal, godkännande		KF	
✓ Detaljplan, antagande		KF	
✓ Utbyggnads-PM, tillstyrkan		TN	
✓ Utbyggnads-PM		KSSU	
✓ Upphandling av entreprenör		Expl.chef	Delegationsbeslut
✓ Projektavslut, tillstyrkan		TN	
✓ Projektavslut, tillstyrkan		MSN	
✓ Projektavslut		KS	



Flödesanalys Nacka Strand – underlag för förbindelse mellan buss och båt

1 Uppdraget

WSP har fått i uppdrag att uppskatta flödet mellan busshållplatsen vid Augustendal och båtbryggan nere vid Nacka Strand, som ett underlag för en eventuellt utvidgad snedhiss eller inglasad rulltrappa, som förbättrad förbindelse mellan buss och båt i samband med planer på att förtäta området med mera bebyggelse.

Följande typ av underlag och information har utnyttjats för att uppskatta dagens och det framtida flödet:

- Antalet boende och arbetsplatser i utgångsläget i Nacka Strand
- Grov uppskattningsuppskattning av bebyggelsen uppe på platån respektive nere vid stranden
- Turtäthet och antalet av- och påstigande med buss 443 respektive med Sjö-Vägen båten
- Bedömning av mängden tillkommande bebyggelse
- Uppskattning av det framtida resandet
- Bedömning av flödet mellan buss och båt idag och i framtiden.
- Resonemang om matarbuss kontra snedhiss från kaj till platå
- Påverkan på resmönster med en kommande tunnelbana

2 Boende och arbetsplatser

I nuläget finns i Nacka Strand 307 lägenheter och lokaler för verksamheter uppgående till 180 000 kvm, varav kontor 127 000 kvm¹. Detta innebär att antalet boende uppgår till ca 790 personer (med 2,6 personer/lägenhet Nacka kommun²) och ca 4230 arbetsplatser (med antagande om 30 kvm/arbetsplats). Uppskattningsvis är ca en fjärdedel av bebyggelsen lokaliserad nedtill vid Stranden och 75 % uppe vid platåen (busstorg(et)). Mera aktuella uppgifter om antalet boende och arbetsplatser har inte gått att hitta i den officiella statistiken).

¹ PM parkering – Nacka Strand – framtida parkeringsbehov, Sweco, 2013-07-04

² Källa: <http://www.statistikdatabasen.scb.se>, Antal och andel hushåll samt personer efter region, hushållstyp, antal barn, tabellinnehåll och år

3 Resandet med buss och båt

3.1 Trafikutbud

Nacka Strand trafikeras för närvarande av **busslinje 443 och 71** samt nattbuss 404 till Slussen som har en hållplats vid busstorget Nacka Strand samt en hållplats i Jarlaberg. Bussarna har en mycket hög turtäthet med 3,5 - 4,6 turer per timme. Restiden med buss och tunnelbana mellan Augustendal och Sergels Torg blir ca 23 minuter i högtrafiktid och ca 24 minuter i lågtrafiktid.

Med båt från Nacka Strand till Nybroviken tar det ca 30 minuter och SjöVägen (linje 80) trafikerar sträckan med 19 turer per vardagsdagen under sommartidtabellen och ca 13 turer under vintertid. Till Sergels Torg från Nackas Strand tar en resa med båt och spårvagn/buss ca 35 minuter.

Väntetiden med buss är ca 2,5 minuter medan den är drygt en halvtimme med båten.

Båten tar således drygt 10 minuter längre tid än bussen (+46 %) och bussens turtäthet är ca tio gånger högre än båtens. Av det totala kollektivresandet till och från Nacka Strand tar dock båten uppskattningsvis 23 %, se nedan:

3.2 Antalet kollektivresor

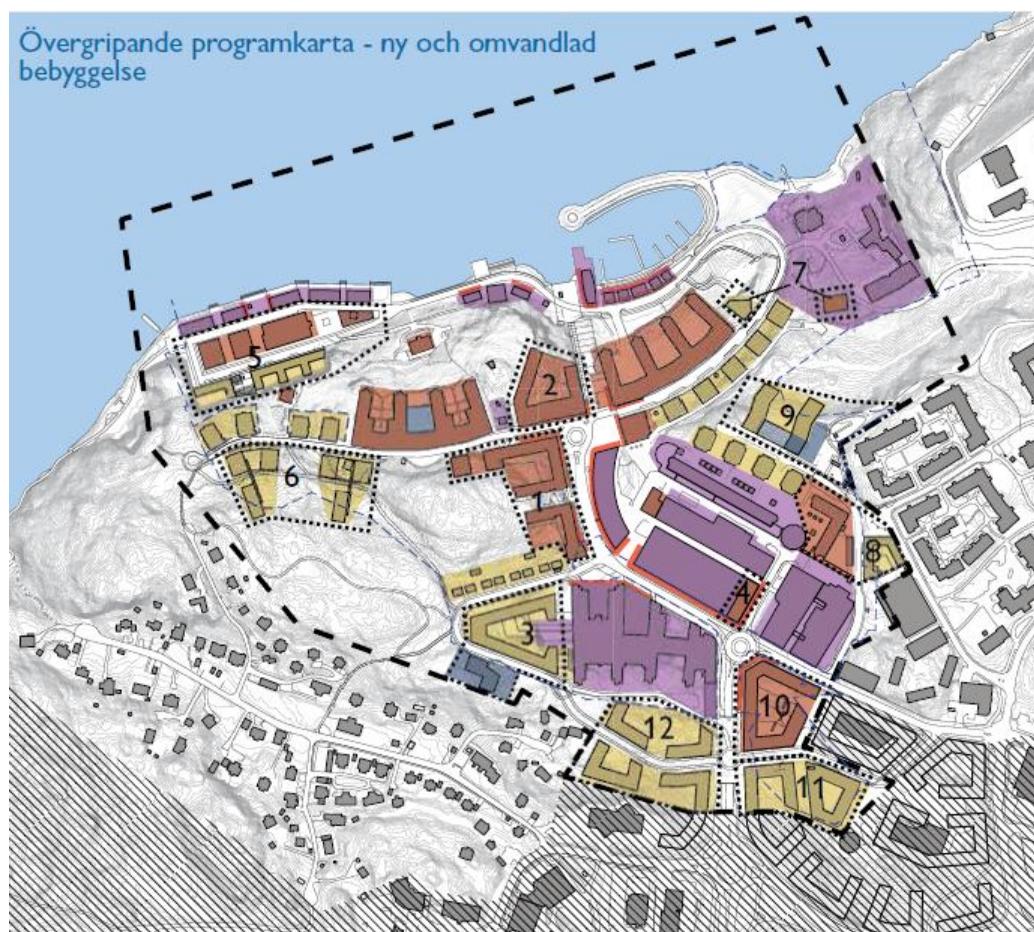
Antalet resor från Nacka Strand med buss uppgår till ca 1 590 per dygn med busslinje 443 och uppskattningsvis till 480 med båt per dygn. Till detta kan det eventuellt tillkomma resande med busslinje 71 med ett begränsat antal personer (men uppgifter om dessa har inte varit tillgängliga).

Antalet båtresor baseras på trafikstatistik för maj månad för åren 2012 och 2013 från Saltsjöqvarts Förvaltnings AB, dels för hela linjen, dels för Nacka Strand brygga. Antalet av- och påstigande uppgick år 2013 till 400 per dag vid Nacka Strands brygga. Resanderökningen mellan åren 2012 och 2013 var 28 %. Vi har försiktigtsvis räknat upp resandet från år 2013 till år 2014 med 20 %, vilket ger ca 480 på- och avstigande vid Nacka Strand. Det är således 23 % som väljer båten och 77 % som väljer bussen från Nacka Strand för sina resor mot i huvudsak Stockholms Innerstad.

4 Den framtida bebyggelsen

4.1 Detaljplaneprogrammet

I detaljplaneprogrammet för Nacka Strand, Antagandehandling 2014 anges tillskottet i bebyggelsen i form av antalet lägenheter och i antalet kvadratmeter verksamheter. För de 12 berörda delområdena rör det sig om ca 1 000 lägenheter och ytterligare ca 500 lägenheter som kan konverteras från befintliga kontorfastigheter samt 12 300 kvm verksamheter.



Ny och omvandlad bebyggelse. Källa: Detaljplaneprogram för Nacka Strand, Antagandehandling 2014, Nacka kommun³.

Vi har överslagsmässigt räknat med 2,6 boende per lägenhet⁴ samt att delområdena 5 och 7 i första hand är fördelaktigt lokaliseraade mot båtbryggan vid Nacka Strand,

³ http://infobank.nacka.se/ext/Bo_Bygga/stadsbyggnadsprojekt/9220_nacka_strand/3_program/3.2_antagande/program_antagande.pdf

⁴ Källa: <http://www.statistikdatabasen.scb.se>, Antal och andel hushåll samt personer efter region, hushållstyp, antal barn, tabellinnehåll och år

eftersom dessa områden ligger närmast stranden. Områdena 1, 2, 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 och 12 är fördelaktigt lokaliseraade mot busshållplatserna.

4.2 Tillkommande bebyggelse i närområdet

Detta ger en uppskattad fördelning av den tillkommande bebyggelsen som till 12 % i huvudsak är inriktad mot båtresande och till 88 % inriktad mot bussresande.

Vår bedömning är att även den befintliga bebyggelsen fördelar sig på samma sätt.

De befintliga mängderna och det uppskattade tillskottet av boende och arbetsplatser redovisas i tabellen nedan:

Befintliga	Inriktning mot Båtbryggan	Inriktning mot Busshållplatsen	Summa	Tillskott i %
Boende år 2010	98	696	793	
Arbetsplatser år 2010	339	3 895	4 233	
Uppskattat tillskott				
Boende	481	3 432	3 913	
Arbetsplatser	40	460	500	
Uppskattad minskning (konvertering av kontorsyta till bostäder)				
Arbetsplatser	-125	-1 441	-1 567	
Framtid, summa				
Boende	579	4 128	4 706	493%
Arbetsplatser	253	2 913	3 167	-25%
Summa boende+arbete	832	7 041	7 873	57%
Andelar i %	11%	89%	100%	

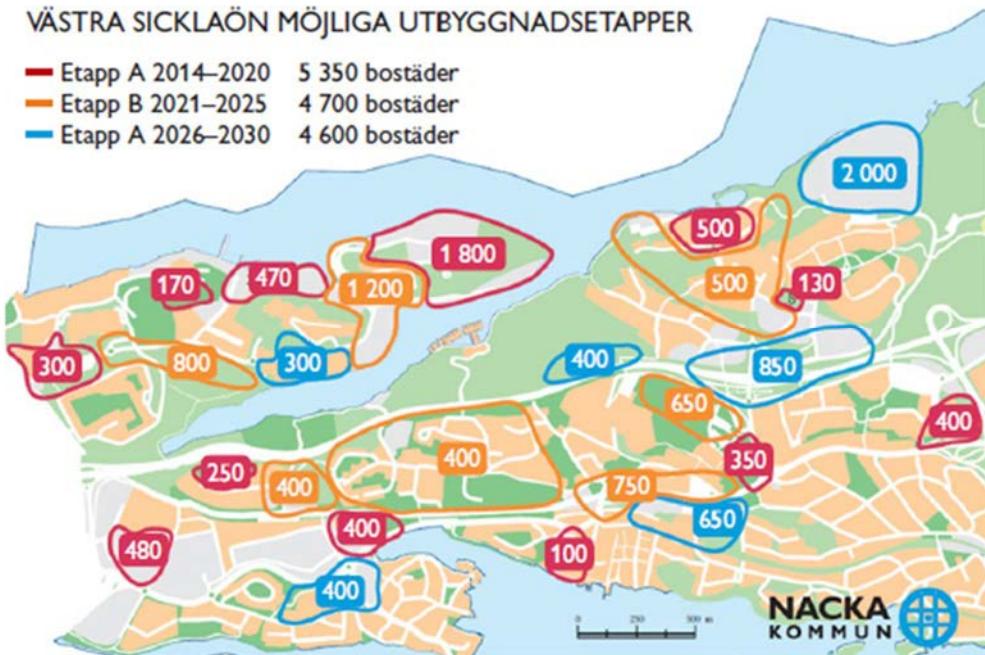
Bebyggelsetillskotten innebär således att antalet boende beräknas öka med nästan 5 gånger och antalet arbetsplatser beräknas minska med en fjärdedel. Totalt uppskattas ökningen av antalet boende och arbetsplatser uppgå till ca 55 %.

I antagandet ingår att en del av dagens kontorsyta har konverterats till bostadsyta uppgående till ca 500 lägenheter. Därutöver antas att ca 1000 lägenheter är nybyggnation. Totalt antas detta ge ca 1500 lägenheter. Tillskottet av dessa konverteringar antas huvudsakligen ske från fastigheterna på platån (90 %). En mindre del (10 %) antas komma från den nedre delen vid vattnet. Det har här inte tagits hänsyn till om detta sker på bekostnad av att en mindre utbyggnad av verksamheter för kontorsyta kommer att ske.

4.3 Tillkommande bebyggelsen i angränsande områden

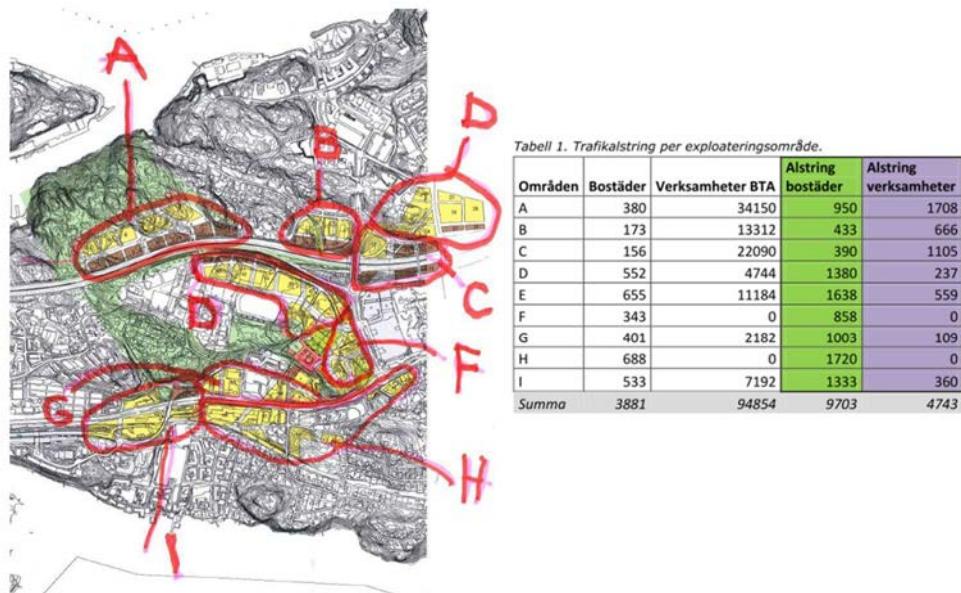
I det angränsande centrala området i Nacka tillkommer ytterligare bostäder i samband med tunnelbaneutbyggnaden. Det är främst området kring Stadshuset och längs Värmdövägen som kommer först i tidsordningen för en utbyggnad. Det rör sig här om ca 1700 bostäder. I ett senare planeringsskede tillkommer ytterligare bostäder i området

Bergs oljehamn, i anslutning till tunnelbaneuppgång och i Vikdal. Antalet tillkommande bostäder i detta senare planeringsskede (etapp A år 2026-2030) uppskattas till ca 3250 bostäder. Totalt kan detta innebära ca 5000 bostäder i det angränsande området som finns med i den framtida planringen. Se även skiss nedan.



Källa: Stadsbyggnadsnytt dec 2013, Nacka kommun

Uppgifter om tillkommande arbetsplatser som inte är förknippat med Nacka Strandsområdet kan ses i skiss nedan. Huvudsaklig tyngdpunkt är angivit som område B och C, vilket motsvarar området kring tunnelbanans uppgång som då ligger sent i planeringsprocessen. Dessa två områden uppskattas till ca 35 400 BTA. Området D, som delvis tangerar kransområdet, har en bruttoarea som uppgår till ca 4700 BTA. Övriga områden bedöms ligga utanför kransområdet.



Figur 8. Möjliga exploateringar i området till år 2030. Erhållne från Nacka kommun i november 2013.

Källa: Centrala Nacka trafikutredning, 2014-02-17, Ramböll

4.4 Tänkbara trafikkonsekvenser av tunnelbanan till Nacka

Dessa exploateringsplaner för bostäder, arbetsplatser och kommande tunnelbana kommer att påverka trafikrörelserna i området. För närvarande finns inte några färdiga planer på hur dagens befintliga och turtäta busstrafik kan komma att förändras och inte heller vad den nya tunnelbanan kommer att ha för trafikering. Det är därför svårt att närmare precisera hur mycket dessa bebyggelse- och trafikförändringar kommer att påverka resmönstret i området.

Troligen kommer försämringar att ske för resan i vissa delar av kommunen då befintlig direktbusstrafik mot Slussen kan komma att ersättas av matarbusstrafik med byten till tunnelbanan i Nacka. Försämringen består i att det kan innebära längre avstånd till tunnelbana jämfört med en busslinje "utanför huset". Samtidigt kan det för vissa resenärer som ska vidare med blå linje kan undvika extra byte som det idag innebär i Slussen. Man kan kortfattat hävda att bytespunkten i Slussen flyttas till en ny bytespunkt i Nacka Forum.

Läget på den kommande tunnelbanans uppgångar är inte heller definitivt fastlagt. Om sträckning av tunnelbanan kommer att ske längs med Värmdöleden, dvs i väst-östlig riktning, finns det möjlighet att områden kring Skvaltan respektive Nacka Stadshus får en bra tillgänglighet till tunnelbananedgång. Skulle sträckningen av tunnelbanan hamna i sydväst-nordostlig sträckning skulle detta kunna gynna tillgängligheten till områdena Nacka Strand, Jarlaberg och Nacka Stadshus. Det är framförallt gångavståndets som påverkas av de olika lägena. Med bussmatning från Nacka Strand är läget inte lika viktigt.

4.5 Känslighetsanalys för resor från Nacka Strand till City

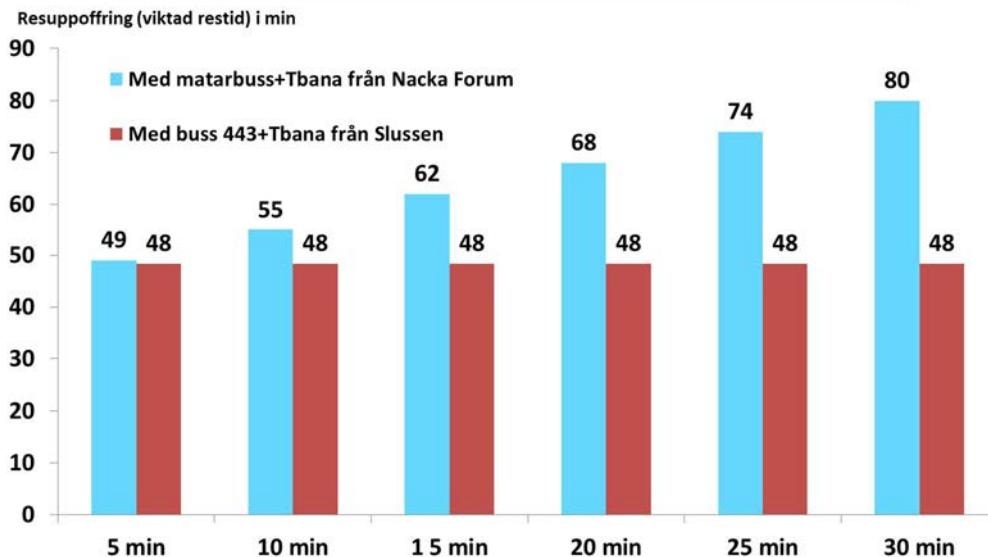
Vi har dock gjort en översiktlig känslighetsanalys av hur pass attraktiv en ny resmöjlighet från Nacka Strand till Stockholms City blir med kombinationen av matarbuss till tunnelbanan i Nacka Forum och med tunnelbana direkt därifrån till Sergels Torg.

Den nya Nacka-tunnelbanan från Kungsträdgården via Södermalm blir ca 7 km lång och restiden från Segels Torg till Nacka Forum kan beräknas till ca 11 minuter. Med den av SLL:s Trafikförvaltning prognosticerade resandemängden år 2030 med ca 7 000 avstigande vid Kungsträdgården under morgonens maxtimme räcker det med en turtäthet på 5 minuter för att klara SL:s resstandardmål om att högst 30 % (egentligen 20 % - 40 %) av resenärerna ska behöva stå. Vi har därför räknat med 5 minuters trafik för Nacka tunnelbanan.

Resuppföringen från Augustendal busshållplats till Stockholms City blir i hög grad beroende på med vilken turtäthet som en eventuell framtidslinje matarbuss kan komma att trafikera sträckan Augustendal – Nacka Forum. Vi har genomfört känslighetsanalyser av resuppföringen, samt av benägenheten av att välja detta färdsätt för en sådan matarbusslinje med mellan 5 minuter och 30 minuters turtäthet.

Dagens busslinje 443 från Augustendal mot Slussen tar 15 minuter och går oftare än var 5:e minut i högtrafiktid. Restiden Augustendal - Sergels Torg via tunnelbanan i slussen blir 19 – 20 minuter. Med matarbuss och Nacka-tunnelbanan kommer restiden att bli 14 minuter, medan väntetiden beror på matarbussens turtäthet. Följande resultat erhålls beträffande **resuppföringen**, dvs den upplevda sammanlagda restiden (och där väntetid värderas som 2,5 gånger högre och bytestiden till 2 gånger högre än åktid i fordonen; och varje extra byte värderas till 5 minuters åktid).

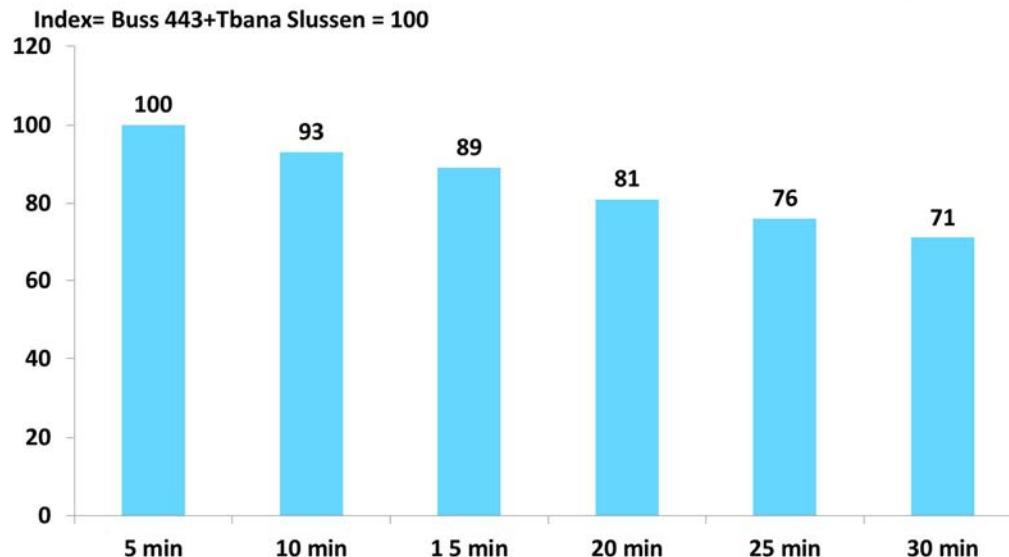
Resupoffring med matarbuss + tunnelbana från Nacka Forum för resor från Nacka Strand till Sergels Torg jämfört med dagens buss 443 + byte till T-bana i Slussen



Figuren ovan visar att det krävs en turtäthet för matarbussen från Augustendal på minst 5 minuter för att det ska bli lika attraktivt att färdas kollektivt till innerstaden som idag med den turtäta direktbussen 443 till Slussen. Redan vid 15-moinuters trafik blir den upplevda restidsskillnaden hela 14 minuter längre per enkelresa jämfört med idag. För en daglig arbetspendlare innebär detta 2,6 ytterligare arbetsveckor per år i ökad restid.

Benägenheten att färdas påverkas således negativt om turtätheten inte blir extra hög, vilket nedanstående figur visar:

Sannolikhet välja matarbuss + tunnelbana från Nacka Forum för resor från Nacka Strand till Sergels Torg jämfört med dagens buss 443 + byte till T-bana i Slussen



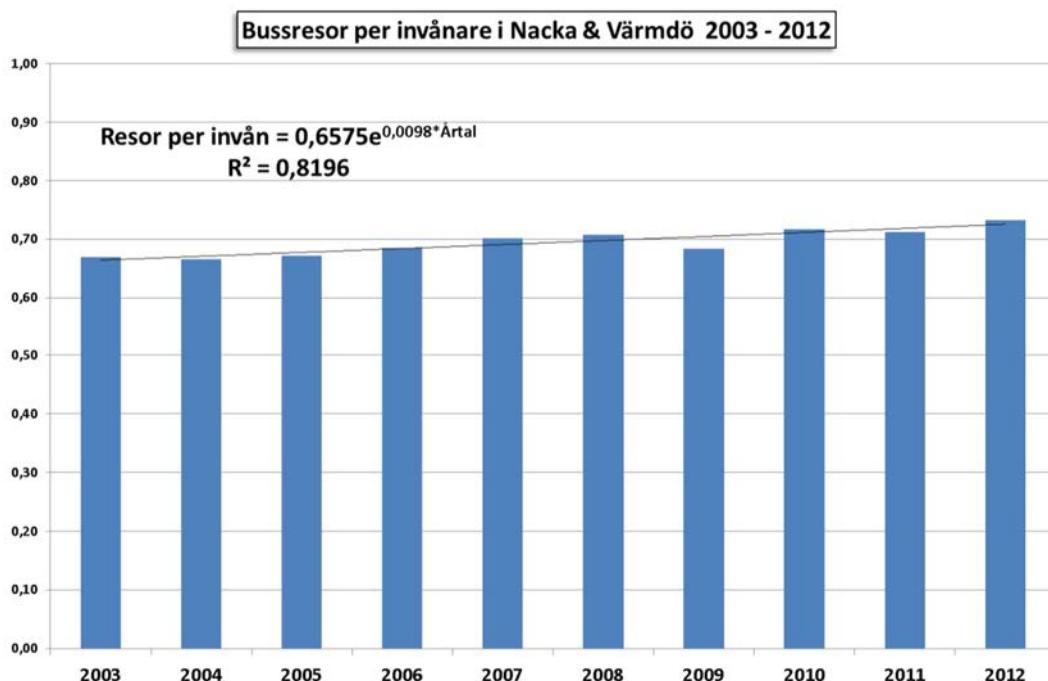
Vid 15-minuters turtäthet för matarbussen minskar resandet med 11 procent. Skulle den bara köras i halvtimmestrafik faller närmare 30 procent av resandet bort. Men med 5-minuters turtäthet blir resstandarden och härmed resandet likvärdigt med idag.

Det är således helt avgörande att en eventuell matarbuss ges en mycket hög turtäthet för att bibehålla dagens resstandard och resande.

5 Uppskattning av det framtida resandet

Vi antar att resandet ökar i proportion till antalet boende och arbetsplatser. För enkelhet skull skiljer vi inte på resor till/från bostäder resp. arbetsplatser.

Eftersom utbygganden av bostäder och arbetsplatser har en visst tidsutdräkt, behöver man räkna med en trend i resandet per invånare över tiden. En analys av trenden när det gäller antalet påstigande bussresenärer i Nacka och Värmdö kommuner per invånare visar att kollektivresandet per invånare ökar med ca 1 % per år under perioden 2003 – 2012 i denna sektor.



Detta betyder att bussresandet beräknas öka med drygt 17 % fram till år 2030 genom trenden mot ett ökat kollektivt resande. För båtresandet är prognosen betydligt svårare att göra, eftersom det inte finns så mycket empiriska erfarenheter att bygga på. Skärgårdsresandet med Waxholmsbolaget ökade med 3,9 % per år under 31-årsperioden 1970 – 2001⁵. En dominerande förklaring till denna kraftiga ökning var att utbudet ökades kraftigt samtidigt. Här har vi försiktigtsvis antagit drygt halva denna tillväxt, 2,5 % per år.

Resultatet av en enkel uppräkning med hänsyn till de nya bebyggelsetillskotten visas i tabellen nedan:

⁵ Källa: ”Skärgårdsresandet 1970 – 2011 med Waxholmsbolagets båtar – tidsseriemodell. Rapport från Transek AB 2003-10-07.

	Båtresor per dag	Bussresor per dag	Summa kollektivresor
År 2014	480	1 590	2 070
Trend i kollektivresande/invånare	2,5%	1,0%	1,4%
Resor år 2030 med tidstrend	710	1865	2 575
Med Nacka Strand utbyggt till 2030	1 118	2 920	4 038
Tillskott	638	1 329	1 968

Antalet kollektivresor per dygn beräknas idag uppgå till knappt 2 100, varav ca 500 med båt och ca 1 600 med buss. Med tidstrenden och med Nacka Strand utbyggt till år 2030 räknar vi med ca 4 000 kollektivresor, varav ca 1 100 med båt och 2 900 med buss.

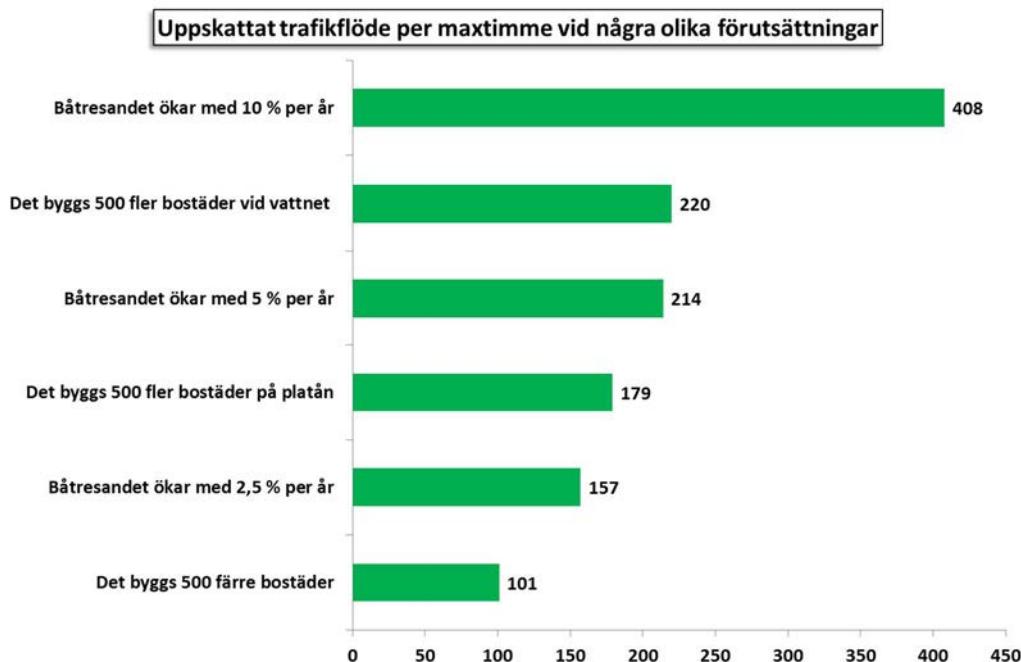
6 Prognos över dagens och det framtida flödet mellan buss och båt

Med ledning av uppskattningen av den tillkommande bebyggelsens fördelning på delområden samt prognoserna över det framtida resandet med båt och buss, har behovet av förflyttningar mellan båtbryggan och busshållplatsen beräknats för år 2030:

Kalkyl för år 2030	per dag	Per maxtimme
Från båt till övre delen	1000	120
Från buss till nedre	310	37
Summa flöde med utbyggd bebyggelse	1 310	157
Summa flöde idag	600	72
Ökning i %	118%	118%

I huvudalternativet med ca 1 500 tillkommande lägenheter beräknas efterfrågan på förbindelsen mellan Båtbryggan och busshållplatsen uppgå till 1 310 personförflyttningar per dag, eller ca 155 per maxtimme.

I figuren nedan har vi illustrerat en känslighetsanalys där tillväxten i båtresandet har varierats mellan 2,5 % per år (huvudalternativet ovan) till 5 % resp. 10 % per år. Vi har varierat bebyggelse-tillskottet (tillväxten för båtresandet är konstant på 2,5 %) med 500 färre lägenheter samt med ett tillskott på ytterligare 500 lägenheter antingen nere vid stranden eller uppe vid busstorget (platån):



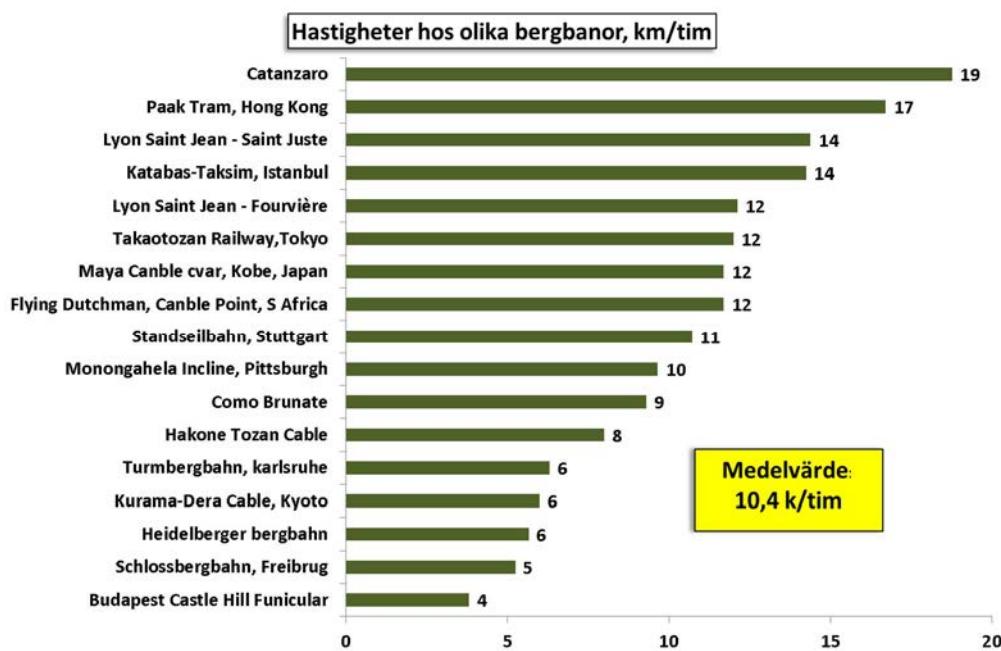
Behovet av en förbindelse varierar mellan 101 och 408 personer per maxtimme.

7 Matarbuss eller snedbanehiss

Dagens transport från kajen till platån sker antingen med befintlig snedbanehiss eller till fots. Ett annat alternativ kan vara att låta en matarbuss köra mellan samma punkter. Nedan förs ett resonemang kring de olika alternativen vad gäller restid och kostnader.

Avståndet med en bergbana eller snedbanehiss från kajen upp till busshållplatsen vid Augustendalstorget är ca 230 meter.

Hastigheten med bergbanor varierar kraftigt, från exempelvis 4 km/tim (Budapest Castle Hill Funicular) till 19 km/tim (i Catanzaro, Italien), dock med ett medelvärde på 10,4 km/tim (174 meter per minut). OTIS första hiss i New York år 1857 gick men en hastighet av 40 fot per minut, dvs med 7,9 km/tim. Hissarna i världens högsta byggnad, Burj Khalifa i Dubai, färdas med 35,4 km/tim (d.v.s. med 590 meter per minut). Se figuren nedan:



SL anger att hastigheter med hissar brukar variera mellan 0,5 och 8 meter per sekund (d.v.s. mellan 2 och 29 km/tim). Variationen är således betydande både för hissar och för bergbanor.

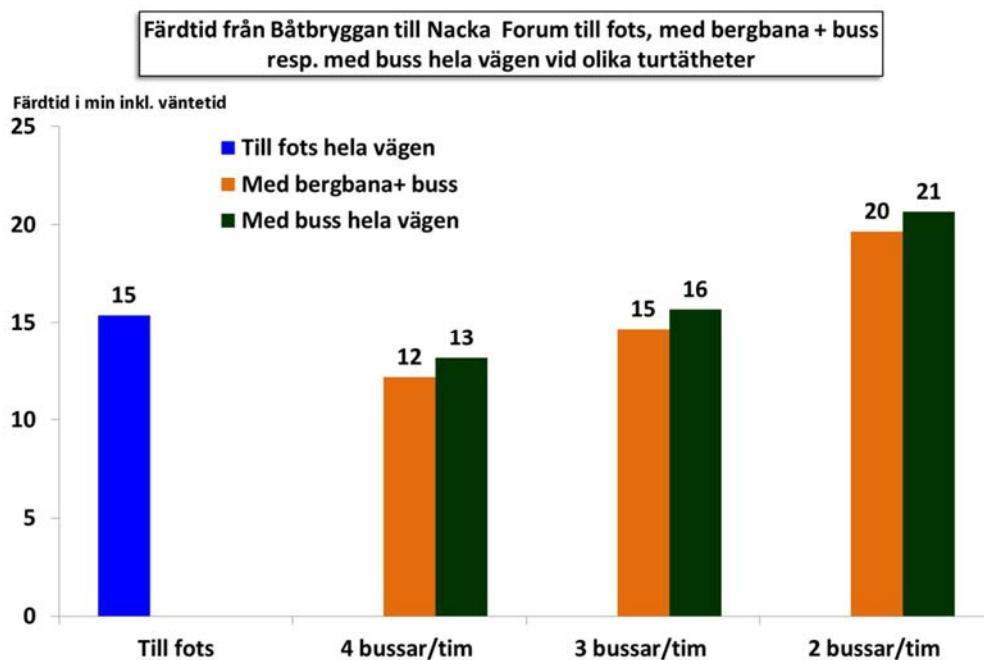
I avsaknad av ett konkret bergbane- eller snedhissprojekt har vi valt att räkna på ett medelvärde över de ovan illustrerade bergbanorna, d.v.s. med 10,4 km/tim (eller 173 meter per minut) i hastighet. Detta ger en restid på 1,33 minuter från kajen och upp till busstorget.

Med en bergbana eller en snedhiss och två motriktade fordon blir omloppstiden tur och retur ca 3 minuter, vilket då ger en medelväntetid på 1,5 minuter. Med exempelvis en

inglasad rulltrappa eller ett rullbana försvinner behovet av väntetid, vilket således är den mest bekväma lösningen ur resenärssynpunkt.

Ett annat alternativ är att dra ned matarbussen från busstorget vid Augustendal till kajen. Eftersom vägen går i en slinga nedför berget blir detta en omväg som är 700 meter lång, d.v.s. 430 meter längre. Färdtiden med buss kan beräknas till 2,3 minuter.

En jämförelse **av restiden** kan nu göras mellan alternativet med en bergbana/snedhiss/rullbana plus matarbuss Augustendal – Nacka Forum och en matarbuss helavägen kajen – Nacka Forum. Den jämförelsen visar följande beroende på med vilken turtäthet som matarbusslinjen kommer att köras:



Vi har även jämfört färdtiden med att gå hela vägen. Med en buss var 20:e minut går det lika fort att gå hela sträckan 1,7 km, ca 15 minuter.

Med en buss varje halvtimme tar det längre tid med buss än att gå. Med 15-minuters turtäthet (4 bussar per timme) tar det 12 minuter med bergbana och 13 minuter med matarbuss hela vägen.

Oavsett turtäthet går det alltid ca 1 minut snabbare i alternativet med en skyttel mellan kajen och busshållplatsen jämfört med matarbuss hela vägen. Om skytteln utgörs av ett lopande rullband eller rulltrappa tillkommer ingen extra väntetid.

Om den utgörs av en snedhiss eller en bergbana tillkommer en medelväntetid på ca 1,5 minuter. I så fall blir det tämligen egalt ur resenärsperspektivet mellan de båda alternativen.

Ur produktionskostnadssynpunkt blir det naturligtvis dyrare för SL att trafikera den längre sträckan med matarbussen. Det rör sig om mellan 15 000 och 91 000 fler fordonskilometer per år (beroende på om turtätheten är 30 minuter eller 5 minuter).

Detta motsvarar en årlig merkostnad på mellan 0,8 Mkr eller 4,6 Mkr. Räknat på en kalkylperiod på 60 år och med 3,5 % real ränta blir nuvärdet av merkostnaden vid 5 minuters turtäthet 115 Mkr.

Det är således inte något särskilt bra alternativ att dra ned bussen till kajen – varken för resenärerna eller för trafikmyndigheten.



P-M Bussgata till kaj

Koncept 2014-03-14

Uppdragsnr: 10194110	Bussgata Nacka strand	
Daterad: 2014-03-17		
Reviderad:		
Handläggare: Marie Åslund	Status: PM 2014-03-17	



Kund

Konsult

WSP Samhällsbyggnad
 121 88 Stockholm-Globen
 Besök: Arenavägen 7
 Tel: +46 8 688 60 00
 Fax: +46 8 688 69 10
 WSP Sverige AB
 Org nr: 556057-4880
 Styrelsens säte: Stockholm
www.wspgroup.se

Upprättad av: Anders Nyberg, Peter Dalhamn, Marie Åslund

Uppdragsnr: 10194110	Bussgata Nacka strand	
Daterad: 2014-03-17		
Reviderad:		
Handläggare: Marie Åslund	Status: PM 2014-03-17	

Innehåll

Innehållsförteckning

1	Inledning/Bakgrund	5
2	Förutsättningar	5
2.1	Gator, vägar och kaj	5
2.2	Riksintresse, kulturmiljö och andra värden	6
2.3	Riktlinjer för buss	7
3	Beskrivning och konsekvenser av utredda alternativ	7
3.1	Alt 1a Utbyggnad av Augustendalsvägen för busstrafik med bibehållen anslutning till Ellenvik och med befintliga lutningar.	7
3.1.1	Utformning	7
3.1.2	Konsekvenser	8
3.1.3	Kostnader	8
3.2	Alt 1b Utbyggnad av Augustendalsvägen med max 7 % lutning (avfärdat alternativ)	9
3.2.1	Utformning	9
3.2.2	Konsekvenser	9
3.2.3	Kostnader	10
3.3	Alt 1c Utbyggnad av Augustendalsvägen för att klara anslutning till ny gata i Ellenviksvägens sträckning	10
3.3.1	Utformning	10
3.3.2	Konsekvenser	10
3.3.3	Kostnader	11
3.4	Alt 2 Ellenviksvägen ombyggd för busstrafik	11
3.4.1	Utformning	11
3.4.2	Konsekvenser	12
3.5	Alt 3 Enkelriktad busstrafik på Ellenviksvägen	13
3.6	Bussväntslinga vid kajen	13
4	Slutsatser	13

Uppdragsnr: 10194110	Bussgata Nacka strand	
Daterad: 2014-03-17		
Reviderad:		
Handläggare: Marie Åslund	Status: PM 2014-03-17	



Bilaga 1 Illustrationer

Bilaga 2 Ritningar

Uppdragsnr: 10194110	Bussgata Nacka strand	
Daterad: 2014-03-17		
Reviderad:		
Handläggare: Marie Åslund	Status: PM 2014-03-17	



1 Inledning/Bakgrund

WSP Samhällsbyggnad har på uppdrag av Nacka kommun utrett förutsättningar och konsekvenser av att ordna för busstrafik ned till kajen i Nacka strand.

Syfte är att klargöra möjligheterna för en fullgod permanent lösning men också redovisa eventuella etappvisa lösningar.

Utredningen omfattar tre huvudalternativ.

Alt 1 Utbyggnad av Augustendalsvägen för busstrafik med bibehållen tillfart till Ellenvik och bibehållna lutningar.

Alt 2 Utbyggnad av Augustendalsvägen med max 7 % lutning.

Alt 3 Ellenviksvägen ombyggd för busstrafik

En översiktig studie av behov av ändringar, i vägutbredning, lutning och profil och svänggradier har genomförts.

De olika alternativen har bedömts utifrån genomförbarhet vad gäller krav för busstrafik (lutningar mm), behov av murkonstruktioner mm, påverkan på befintliga anläggningar och funktioner samt konsekvenserna för miljön, med ingrepp i natur- kultur- och rekreationsmiljö.

Utredningen utgör underlag för kommande detaljplanearbete.

2 Förutsättningar

2.1 Gator, vägar och kaj

Nacka strand ligger i en brant norrsluttning med tillfart till kajen via Augustendalsvägen. Bussar till och från Slussen och Fisksätra angör idag JV Svensson torg. Från kajen går färja in mot Djurgården och Nybrokajen. En bergbana förbinder torget med kajplanet. Nere vid kajen finns magasin och låg bebyggelse med olika verksamheter, bland annat en restaurang intill bergbanan. Kultur- och parkmiljö längs vattnet är värdefull med kulturhistoriska värden.

Augustendalsvägen

Augustendalsvägen är den enda vägförbindelsen till kajen. Körbanan är c:a 7 m bred. På den övre delen, där bebyggelse ansluter till gatan, finns c:a 2 meter breda parkeringsfält och gångbanor på båda sidor. Längs den nedre delen av backen finns inte någon bebyggelse i anslutning till gatan och heller inte några gångbanor eller parkeringsfält.

Mitt på den aktuella sträckan ansluter in och utfart mot Ellenvik och Hotel J. Väganslutningen ligger mitt i en skarp kurva. Via denna anslutning passerar all fordonstrafik till hotellet

Uppdragsnr: 10194110	Bussgata Nacka strand	
Daterad: 2014-03-17		
Reviderad:		
Handläggare: Marie Åslund	Status: PM 2014-03-17	



Gatan är brant. Vi cirkulationsplatsen vid JV Svensson torg, där bussen vänder i dag, är gatunivån c:a 29 meter. Vid kajen har vägen en höjdinvå på ca 2,5 meter. Det innebär en kraftig lutning på c:a 10 %. Vid anslutningen till Ellensvik är gatunivån c:a 13 meter och lutning på gatan är c:a 5% på en kort sträcka.

Ellensviksvägen

Ellensviksvägen är den ursprungliga vägförbindelsen till gården Ellensvik. Vägen är kurvig och brant. Vägens nivå vid anslutningen till Skönviksvägen är c:a 45 meter och vid infarten till hotellet från Augustendalsvägen är nivån c:a 13 meter. I samband med tillbyggnaden av ny hotellbyggnad och parkering byggdes vägen delvis om för att anpassas till de nya förhållandena. Vid ombyggnaden utformades den som en gång och cykelbana och den är för smal för att gång och cykeltrafik skall kunna samsas med biltrafik.

2.2

Riksintresse, kulturmiljö och andra värden

Nacka strand ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården, ”Stockholms farled och inlopp.” Området tillhör den del av riksintresset vars kärnvärden främst utgörs av industrihistoriska uttryck i form av stora, varierande byggnadsvolymer med tillhörande bostadsdelar, samt vissa inslag av f.d sommarvillor närmare vattnet. Till riksintresset hör även det karaktäristiska sprickdalslandskapet med branta bergssidor som skapat förutsättningarna för bebyggelsetableringarna.

Den ”gröna foten” mellan kajen och bebyggelsen från 1990-talet utgör ett grönstråk/parkstråk som binder ihop sommarvillemiljöerna. Särskilt framträdande byggnader i grönstråket är Fabrikörsvillan, tidigare sommarvilla Augustendal och Tornvillan Ellensvik med anslutande tegelvilla. Alla tre omgivna av parker med terrassmurar och kulturpåverkad växtlighet. Parken kring Ellensvik är splittrad av vägar men skapar med sina stora lövträd, buskage, stenmurar och lusthus ändå en sammanhållen helhetsmiljö. Inom den ”gröna foten” återfinns huvuddelen av områdets bestånd av ädellövträd varav ett flertal kring Ellensvik. Parken kring Tornvillans lusthus är en parkpärla med stora lövträd och utblickar mot vattnet.

Kajområdet har stora kvaliteter som rekreativ miljö och kan utvecklas än mer i samband med pågående utbyggnad inom Nacka strand. Skogspartiet norr om Ellensvik ingår i spridningssambanden längs Nackas kust. Strax norr om den nya p-platsen intill hotellet finns en privat lekplats.

Utmed Augustendalsvägen finns idag en sammanhållen parkmiljö med stark kulturhistorisk identitet trots ombyggnader inom Ellensvik. Till detta bidrar förutom äldre byggnader, småskalighet och parkmiljö även den ringa vägbredden, vägräcken och den goda terränganpassningen.

Uppdragsnr: 10194110	Bussgata Nacka strand	
Daterad: 2014-03-17		
Reviderad:		
Handläggare: Marie Åslund	Status: PM 2014-03-17	



2.3 Riktlinjer för buss

Som underlag för bedömningar om framkomlighet har använts; råd och riktlinjer i VGU (Vägar och gators utformning, från Trafikverk och Svenska kommunförbundet) och Ribuss (Riktlinjer för utformning av gator och vägar med hänsyn till busstrafik, från Storstockholms Lokaltrafik).

I VGU rekommenderas maxlutningar för olika typer av gator. För gator som trafikeras av lastbilar utan släpvagnar och av bussar rekommenderas max 7 % lutning för bra framkomlighet och 10 % lutning för mindre god standard. Över 12 % lutning är dålig standard. I Ribuss står det att bussstrafik inte bör förekomma på gator med brantare lutning än 7%.

I korsningar där fordonen kan behöva stanna och vid hållplatser bör lutningen enligt både VGU och Ribuss inte över 3,5%. Lutning mindre än 2,5 % anses som god standard.

Avvikelser från dessa rekommendationer har beskrivits.

3 Beskrivning och konsekvenser av utredda alternativ

3.1 Alt 1a Utbyggnad av Augustendalsvägen för busstrafik med bibehållen anslutning till Ellenvik och med befintliga lutningar

3.1.1 Utformning

Augustendalsvägen lutar c:a 10% vilket överskrider riktlinjer och rekommendationer för busstrafik. Den nuvarande lutningen kan således medföra problem, särskilt vintertid. Problemen med den branta lutningen medför framförallt svårigheter att starta och stoppa tunga fordon som bussar.

Eftersom lutningen är brantare än vad som rekommenderas behöver ett flertal åtgärder som minskar risken för stopp och start i backen vidtas:

- Augustendalsvägen behöver breddas till c:a 10 meter i den skarpa kurvan så att bussar och lastbilar kan mötas utan att behöva stanna.
- Utfarten från Ellenvik får inte hindra trafiken på Augustendalsvägen så att t.ex. en buss från kajen tvingas stanna. Därför fodras stopplikt för trafik från hotellet mot Augustendalsvägen och att det vid utbyggnad av Augustendalsvägen tillses att god sikt anordnas vid utfarten.
- En gångbana anläggs så att inte fotgängare på körbanan hindrar trafiken.
- De gupp som anlagts på Augustendalsvägen tas bort. Guppen kan medföra att framkomligheten i halt välagr försvåras.

Uppdragsnr: 10194110	Bussgata Nacka strand	
Daterad: 2014-03-17		
Reviderad:		
Handläggare: Marie Åslund	Status: PM 2014-03-17	



- Intensiv halkbekämpning vintertid.

3.1.2 Konsekvenser

Förutsätter att SL frångår sina krav i Ribuss och att åtgärder enligt ovan vidtas bedöms det inte helt omöjligt att ordna busstrafik ned till kajen via Augustendalsvägen. Det medför dock konsekvenser och risker både för funktion och miljö. Stora ingrepp i park- och kulturmiljö utan att en bra funktionalitet uppnås.

Funktion

- Den branta lutningen kan innebära framkomlighetsproblem och inställda bussturer vid exempelvis snöoväder och halka.
- Den branta lutningen medför intensiv halkbekämpning vintertid.
- Långa bromssträckor vintertid kan medföra ökad olycksrisk.
- Borttagande av gupp och gatubreddning ökar risk för höga hastigheter

Befintliga anläggningar

- Vägbreddning medför intrång i parkmiljön på 5 meter. Murar behövs både mot parken och mot vattnet. Dock betydligt lägre än i övriga alternativ. Några större lövträd försätts i mark.
- Befintlig miljö i övrigt kan behållas.
- Befintlig infart till Ellenvik kan behållas.
- Kantstensparkering på norra sidan av gatan tas bort.

Miljö- kultur och park

Vägbreddning påverkar park- och kulturmiljö negativt. Den småskaliga karaktären förändras med vägbreddning, murar, nya vägräcken, belysning mm. Konsekvenserna för miljön dock betydligt mindre än i övriga alternativ.

3.1.3 Kostnader

Kostnad för vägbreddning, stöd murar. Måttliga jämfört med övriga alternativ.

Kostnader för driftstörningar med inställda turer mm vintertid samt olyckstillbud mm kan uppstå.

Uppdragsnr: 10194110	Bussgata Nacka strand	
Daterad: 2014-03-17		
Reviderad:		
Handläggare: Marie Åslund	Status: PM 2014-03-17	



3.2 Alt 1b Utbyggnad av Augustendalsvägen med max 7 % lutning (avfärdat alternativ)

3.2.1 Utformning

För att uppnå den önskvärda lutningen på 7% enligt riktlinjerna måste vägen höjas upp till 6 m mot kajen meter och upp till 2 meter vid fastighetsentréer.

Den befintliga vägförbindelsen till Ellensvik kan inte vara kvar. Gatan kommer här ligga 3 m över befintlig mark och lite längre ned i backen ca 6 m över befintlig mark. Mycket höga murar 6-7 m krävs både mot parken och mot vattnet. Gatan kommer ligga på en hög ramp genom kurvan. Augustendalsvägen breddas till 10 m i kurvan, lika Alt a.

3.2.2 Konsekvenser

För att tillskapa en bussgata till kajen som uppfyller kraven för busstrafik med god standard krävs mycket omfattande anläggningsarbeten som ger mycket stor påverkan på den lokala miljön och troligen även på riksintresset.

Funktion

- Gatan klarar krav på lutningarna 7%. God standard för buss.

Befintliga anläggningar

- Befintlig anslutning till hotellet omöjliggörs och ny tillfart måste anläggas. Detta alternativ är helt beroende av en ombyggnad av Ellensviksvägen, se alt 3.
- Antalet parkeringsmöjligheter minskar kraftigt både vid kajplanet och utmed gatan.
- Tillgänglighet och angöring till befintliga fastigheter utmed Augustendalsvägen måste ordnas utmed husens sydsida. Vändplan krävs.
- Stort intrång i parkmiljön med höga murar. Ombyggnad av park och nya anslutningar upp mot Augustendalsvägen, brant med många fler trappsteg krävs.
- Mycket stort ingrepp i parkmiljön med 6-7 m höga murar mot park och ca 4-6 m mot vattnet. Markintrånget bedöms blir stort pga av murarnas höjd och markåtgång vid byggnation. Ett antal ädellövträd försvinner.
- Mycket höga uppfyllnader ända ned mot kajplanet. Krävs murar och omvandling av anslutning mot fastighetsmark längs hela östra kajen.

Uppdragsnr: 10194110	Bussgata Nacka strand	
Daterad: 2014-03-17		
Reviderad:		
Handläggare: Marie Åslund	Status: PM 2014-03-17	



Miljö- kultur och park

- Vägen på höga murar förbi Ellensvik innebär mycket stora ingrepp i kulturmiljön. Mycket stor negativ påverkan både på kulturarvsvärdet och upplevelsevärdet genom att sambandet mellan byggnad och parkmiljön bryts. Den storskaliga vägen utan förankring i landskapet innebär också ett storskaligt brott mot Nackas strand karaktär av tät bebyggelse med god terränganpassning. Mycket stora negativa ingrepp och förändringar i kulturmiljön inom gröna foton och därmed också risk för negativ påverkan på riksintresset. Betydligt större konsekvenser än för Alt 1a.

3.2.3 Kostnader

- Mycket stora kostnader för uppfyllnader, grundläggning av höga murar och konstruktioner. Mycket höga kostnader för ombyggnad av Ellensviksvägen, vilket krävs för att klara tillfart till Ellensvik.

3.3 Alt 1c Utbyggnad av Augustendalsvägen för att klara anslutning till ny gata i Ellensviksvägens sträckning

3.3.1 Utformning

För att klara krav på stoppsträckor kring korsningar behöver Augustendalsvägens profil justeras. Höjningen påverkar främst sträckan nedanför korsningen. Viss höjning framför en husentré.

Även i detta alternativ stängs nuvarande tillfart till Ellensvik. Gatan kommer här ligga ca 3,5 m över befintlig mark och lite längre ned i backen 4- 5 m över befintlig mark. Höga murar på m krävs både mot parken och mot vattnet. Gatan kommer ligga på en hög ramp genom kurvan. Augustendalsvägen breddas till 10 m i kurvan, lika övriga alternativ.

3.3.2 Konsekvenser

En eventuell gatuförbindelse mellan Oljehamnen och Nacka Strand kräver omfattande ombyggnad av Augustendalsvägen.

En ombyggnad av Augustendalsvägen för att klara en anslutning till lokalgata via Ellensviksvägen innebär stora uppfyllnader och höga murar mot parken och mot sjösidan. Förändringen av miljön blir omfattande och konsekvenserna stora, om än mindre än för Alt 1b.

Funktioner

- God standard för buss kan inte uppnås. Lutningar på 9-10 % kommer kvarstå.
- Tillfredsställande lutningar tillskapas före och efter vägkorsning.

Uppdragsnr: 10194110	Bussgata Nacka strand	
Daterad: 2014-03-17		
Reviderad:		
Handläggare: Marie Åslund	Status: PM 2014-03-17	



- Ny tillfart får anordnas från Ellensviksvägen då befintlig stängs för biltrafik.

Befintliga anläggningar

- Tillgänglighet och angöring till vissa befintliga fastigheter utmed Augustendalsvägen måste ordnas utmed husens sydsida. Vändplan krävs.
- Antalet parkeringsmöjligheter minskar, både vid kajplanet och utmed gatan.
- Mycket stort ingrepp i parkmiljön med 5-6 m höga murar mot park och ca 3 m mot vattnet. Stort markintrång i parken pga av murarnas höjd och markåtgång vid byggnation. Fler ädellövträdförsvinner.
- Stora uppfyllnad ända ned mot kajplanet. Här krävs murar och omvandling av anslutning mot fastighetsmark.

Miljö –kultur och park

- Vägen på höga murar förbi Ellensvik innebär mycket stora ingrepp i kulturmiljön. Mycket stor negativ påverkan både på kulturarvsvärdet och upplevelsevärdet genom att sambandet mellan byggnad och parkmiljön bryts. Den storskaliga vägen utan förankring i landskapet innebär också ett storskaligt brott mot Nackas strand karaktär av tät, men synnerligen väl terränganpassad bebyggelse. Mycket stora negativa ingrepp och förändringar i kulturmiljön inom gröna foton och därmed också negativ påverkan på riksintresset. Påverkan blir större än för alt 1a men något mindre än alt 1b.

3.3.3 Kostnader

Mycket stora kostnader för uppfyllnader, grundläggning av höga murar och konstruktioner. Mycket höga kostnader för ombyggnad av Ellensviksvägen, vilket krävs för att klara tillfart till Ellensvik och hotellet.

3.4 Alt 2 Ellensviksvägen ombyggd för busstrafik

3.4.1 Utformning

Ellensviksvägen måste byggas om på hela sträckan. Om cykeltrafik separeras från biltrafiken med en egen bana kan körbanan för bussarna göras 6,5 meter bred vilket är minsta bredd för att 2 bussar skall kunna mötas. Om cykeltrafik blandas med övrig fordonstrafik rekommenderas en 8 meter bred körbana. Körbanan behöver dessutom breddas i skarpa kurvor. Breddmåtten förutsätter också att eventuella snövallar inte inkräktar på körbanorna. Eftersom bebyggelse planeras utefter gatan behöver gångbanor på varje sida anläggas.

Uppdragsnr: 10194110	Bussgata Nacka strand	
Daterad: 2014-03-17		
Reviderad:		
Handläggare: Marie Åslund	Status: PM 2014-03-17	



Vägdragningen i den övre delen av vägen behöver göras om då lutningarna i korsningen med Sjöviksvägen är för kraftiga.

3.4.2 Konsekvenser

En utbyggnad av Ellensviksvägen kräver ombyggnad av Augustendalsvägen enligt Alt c. för att klara utformning av korsningspunkten.

Funktion

- De stora nivåskillnaderna gör att god standard (7%) för lutningar på gator med busstrafik svårigen kan uppnås. Alt 2 uppnår 12 %. En maximal lutning med mindre god standard (10 %) kan möjliggöras om vägens övre del dras om via Oljehamnen.
- Ny tillfart till Ellensvik kan anordnas.
- Ombyggnad av Augustendalsvägen enligt Alt 1 c.

Befintliga anläggningar

- Befintlig byggrätt tas till i anspråk för gata, (en dragning högre upp i skogsslanten för att om möjligt kunna behålla byggrätten innebär upp till 8-9 m höga bergskärningar och bedöms inte realistiskt.)
- Påverkan på Augustendalsvägen, se alt 1c
- Den privata lekmiljön bör kunna vara kvar.

Miljö

- En avskärande gata innebär en stor negativ påverkan på den idag sammanhållna och rofyllda parkmiljön mellan skogen och paviljongsparken vid Tornvillan. Murar och trappor krävs. En del träd försätts i marken.
- Svårt säga vad den rofyllda miljön betyder för konferensanläggningens attraktivitet. Anläggningen kan erbjuda en havsnära, rofylld miljö mycket nära staden. Den lugna och avkopplande parkmiljön och stranden kring hotellet utgör ett värde som kan påverkas negativt med en mer stadsnära urban miljö intill. Trafikbuller från buss och andra tyngre fordon kan också eventuellt påverka hotellets attraktivitet.
- Konsekvenser på miljön av Augustendalsvägens ombyggnad blir lika som Alt 1c.

Kostnader

Mycket stora kostnader för ombyggnad av Ellensviksvägen och Augustendalsvägen.

Uppdragsnr: 10194110	Bussgata Nacka strand	
Daterad: 2014-03-17		
Reviderad:		
Handläggare: Marie Åslund	Status: PM 2014-03-17	



3.5 Alt 3 Enkelriktad busstrafik på Ellensviksvägen

En ombyggnad av Ellensviken för enkelriktad busstrafik och gång- och cykelväg har också undersökts. De branta lutningarna medför dock betydande ombyggnadsåtgärder, både vid anslutningen till Sjöviksvägen och Augustendalsvägen varför detta alternativ inte bedömts intressant att särskilja. Kostnaden bli nästan lika hög som för en dubblierad gata.

3.6 Bussvändslinga vid kajen

Möjlighet för buss att vända vid kaj har studerats. Bussen behöver en vändslunga med ca diameter 18 m. Studie med körspår visar att det är möjligt för buss att vända runt byggnader inom kajens västra del. Vändning inom nuvarande östra kajområde är inte möjlig. En vändslunga får här anordnas i samband med utbyggnad av ny kaj för färjetrafiken. En uppskattning är att kajen behöver göras dubbelt så stor (bred) jämfört med utan buss. En vändslunga enligt god standard framgår av planer i Bilaga 1.

Att köra bussen fram och tillbaks till kajen tar ca 2-3 min utöver själva stoppet. En vändning på kajens västra del tar ytterligare några minuter. Med vänttid vid hållplats kan extra restid vid 10 min trafik (jämfört med att vända vid JV Svenssons torg) uppgå till 8-10 min beroende på var bussen vänder. Med större turtäthet ökar restiden ytterligare något.

Observera att bussen kan ge höga maxbullernivåer, särskilt uppför backen. Trafikbuller bör studeras vid eventuell fortsatt utredning.

4 Slutsatser

Utredningen visar att det är möjligt att köra buss ned till kajen utmed Augustendalsvägen förutsatt att gatan breddas och att SL godtar 10 % lutningar. Stopplikt vid in- och utfart till Ellensvik. Driftstörningar mm kan uppstå. En viktig förutsättning för detta är att in- och utfart till Ellensvik även i framtiden utgör enda tillfarten till fastigheten och inte medger genomfartsstrafik från Sjöviksvägen. Hårdare krav kring utformning av korsning än utfart.

En bussgata (eller annan gata) från Sjöviksvägen via Ellensviksvägen är i stort sett omöjlig att anordna, då korsningen med Augustendalsvägen medför att även denna gata måste byggas om, med stora uppfyllnader och omfattande ingrepp i strandmiljön som följd. Inte för någon av gatorna kan god standard avseende busstrafik uppnås. Lutningar på 10 % kommer att kvarstå. Samma problem uppstår med en enkelriktad bussgata.



Augustendalsvägen Nacka strand

PM BUSSGATA TILL KAJ

BILAGA 1 Illustratrationer
2014-03-14

Studerade alternativ

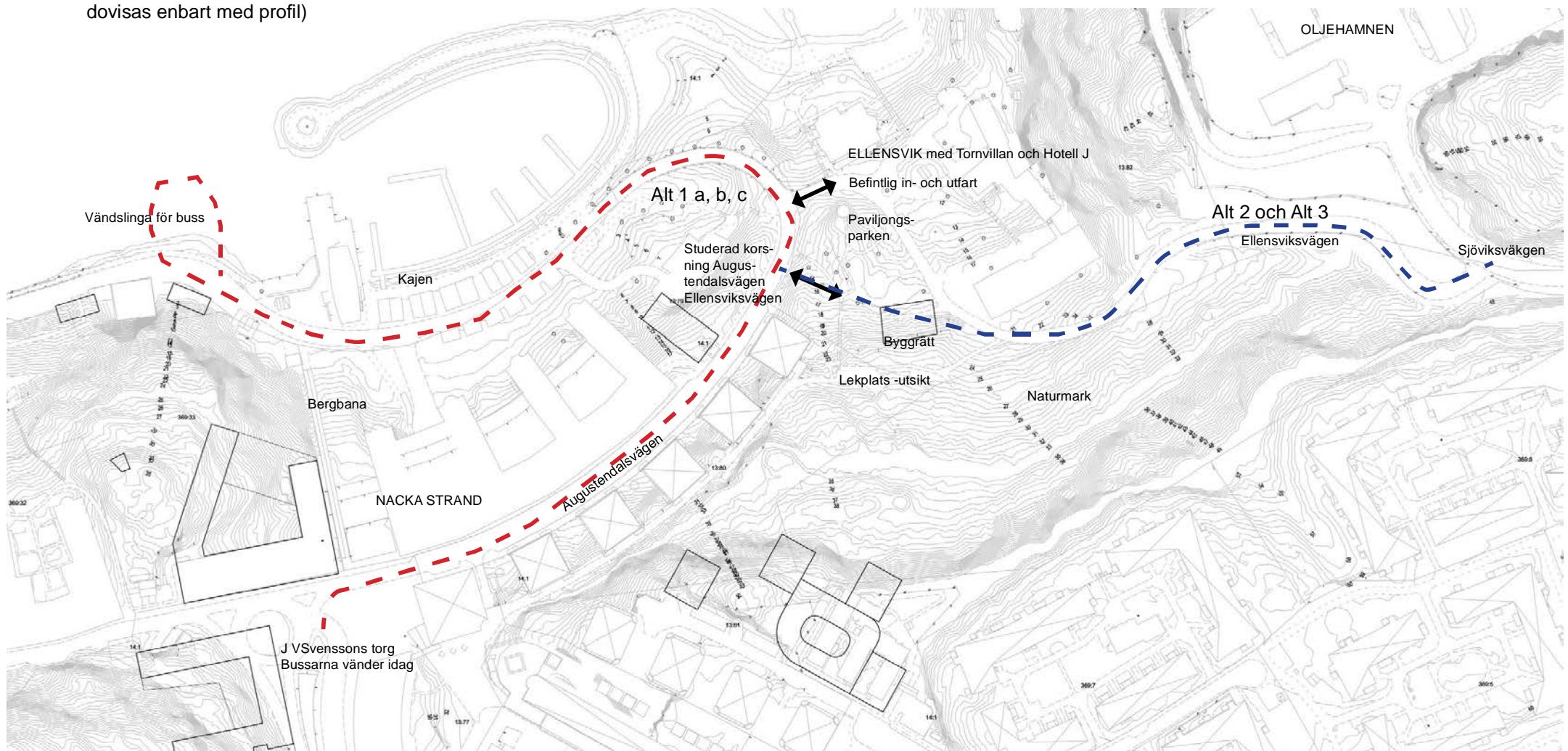
Alt 1a Utbyggnad av Augustendalsvägen för busstrafik med bibeckan anslutning till Ellensvik och med befintliga lutningar.

Alt 1b Utbyggnad av Augustendalsvägen med max 7 % lutning (avfärdat alternativ, redovisas enbart med profil)

Alt 1 c Utbyggnad av Augustendalsvägen för att klara anslutning till ny gata i Ellensviksvägens sträckning

Alt 2 Ellensviksvägen ombyggd för busstrafik

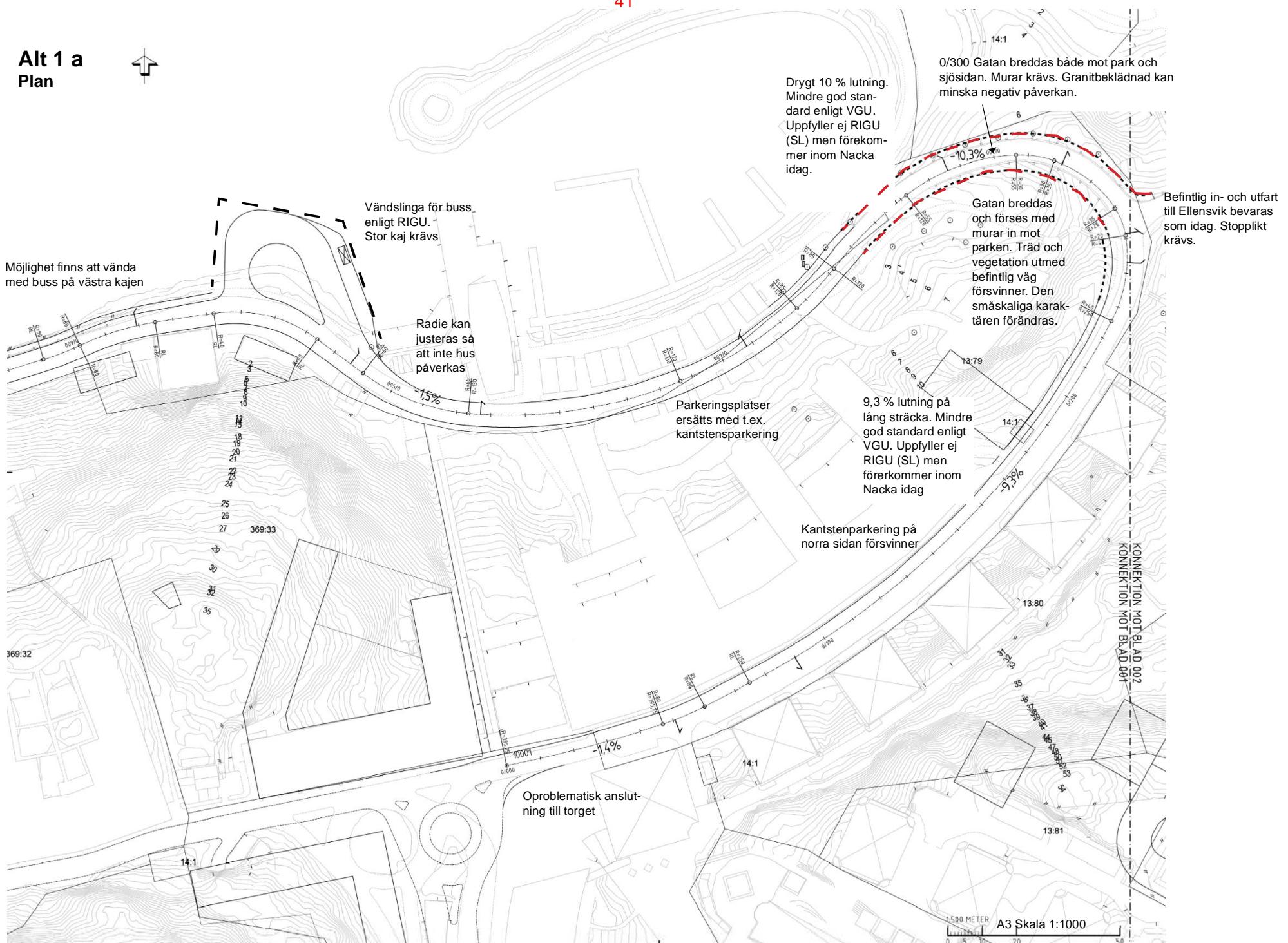
Alt 3 Enkelriktad busstrafik på Ellensviksvägen (redovisas ej)



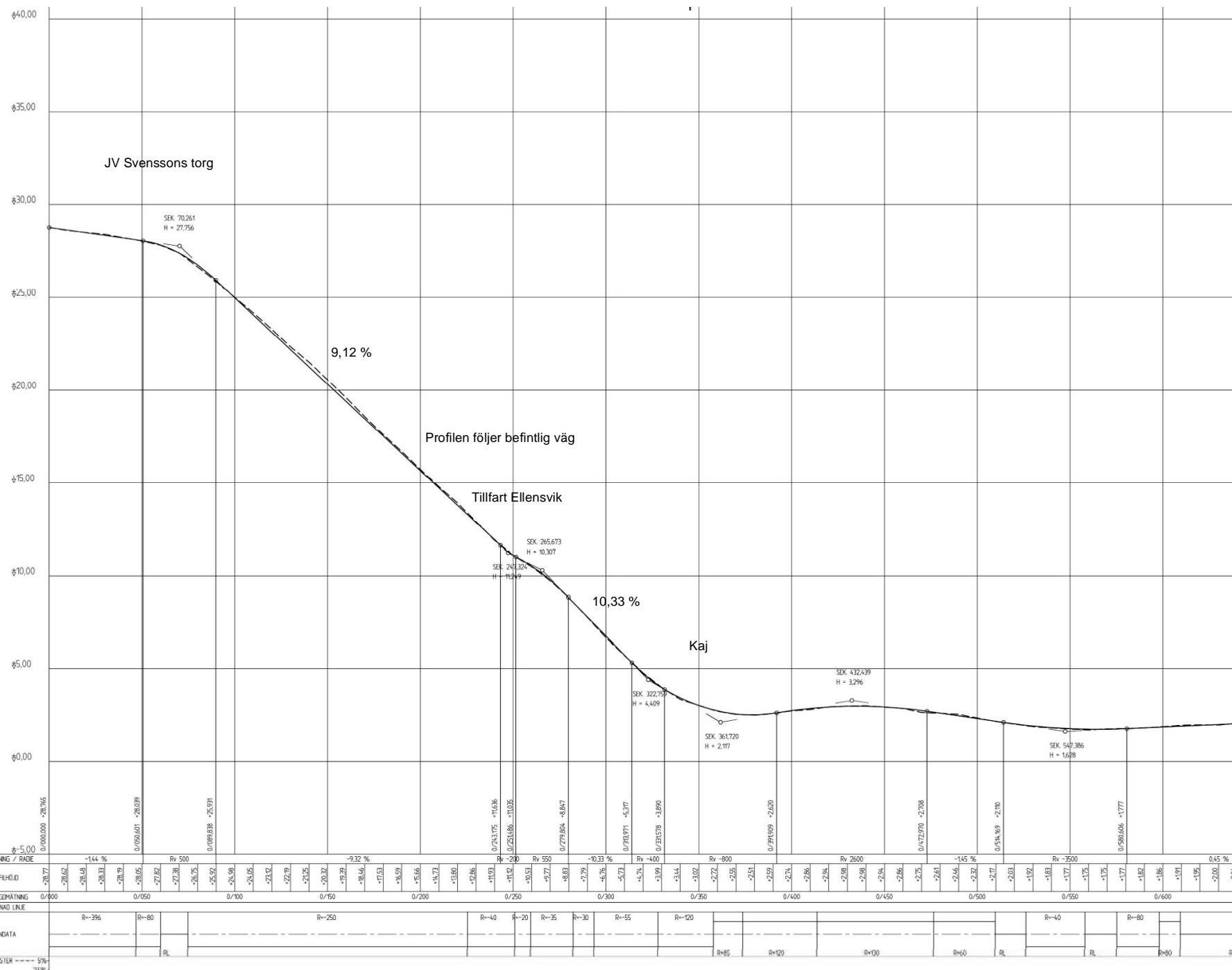
Alt 1 a
Plan



41



Profil alt 1 a



Alt 1 c

Plan

43

Möjlighet finns att vända
med buss på västra kajen

Vändslinga för buss
enligt RIGU.
Stor kaj krävs

Trots stora fyllningar på 4-4,5 m uppnås inte RIGU-krav 7 % mot kajen. Fortfarande 10% lutning

0/300 Gatan 4 m högre än
idag- kräver murar på ca 5
m både mot sjösidan och
inåt parken

0/250 Utfart Ellensvik
stängs.

Stoppsträcka enligt
RIGU 30 m med
maxlutning 3,5 både
framför och bakom
korsningspunkt

9,1 % lutning på
lång sträcka. Mindre
god standard enligt
VGU. Uppfyller ej
RIGU (SL 7%) men
förräknommer inom
Nacka idag

Kantstenparkering på norra sidan
försvinner

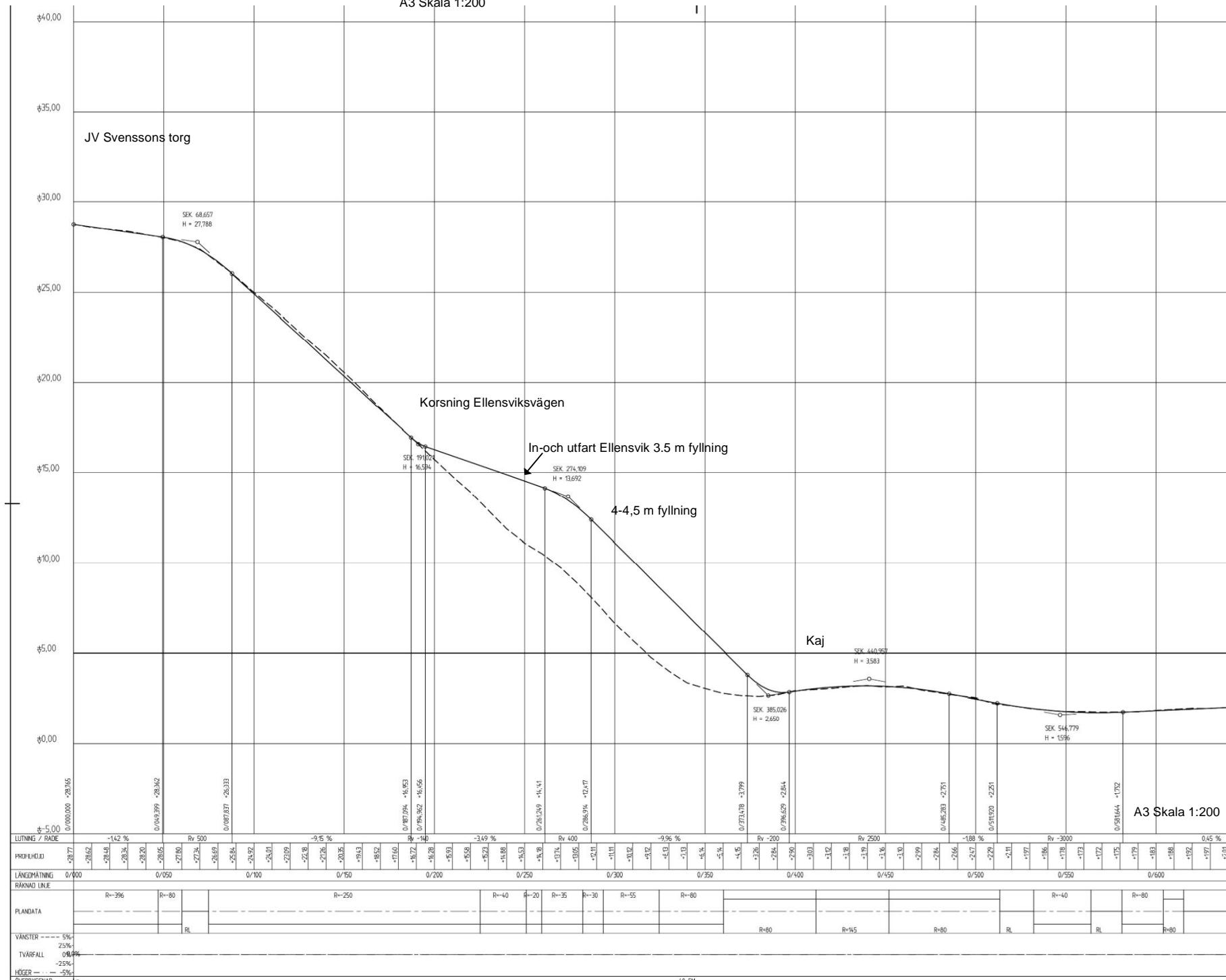
Oproblematisk anslutning

A3 Skala 1:1000

Profil alt 1 c

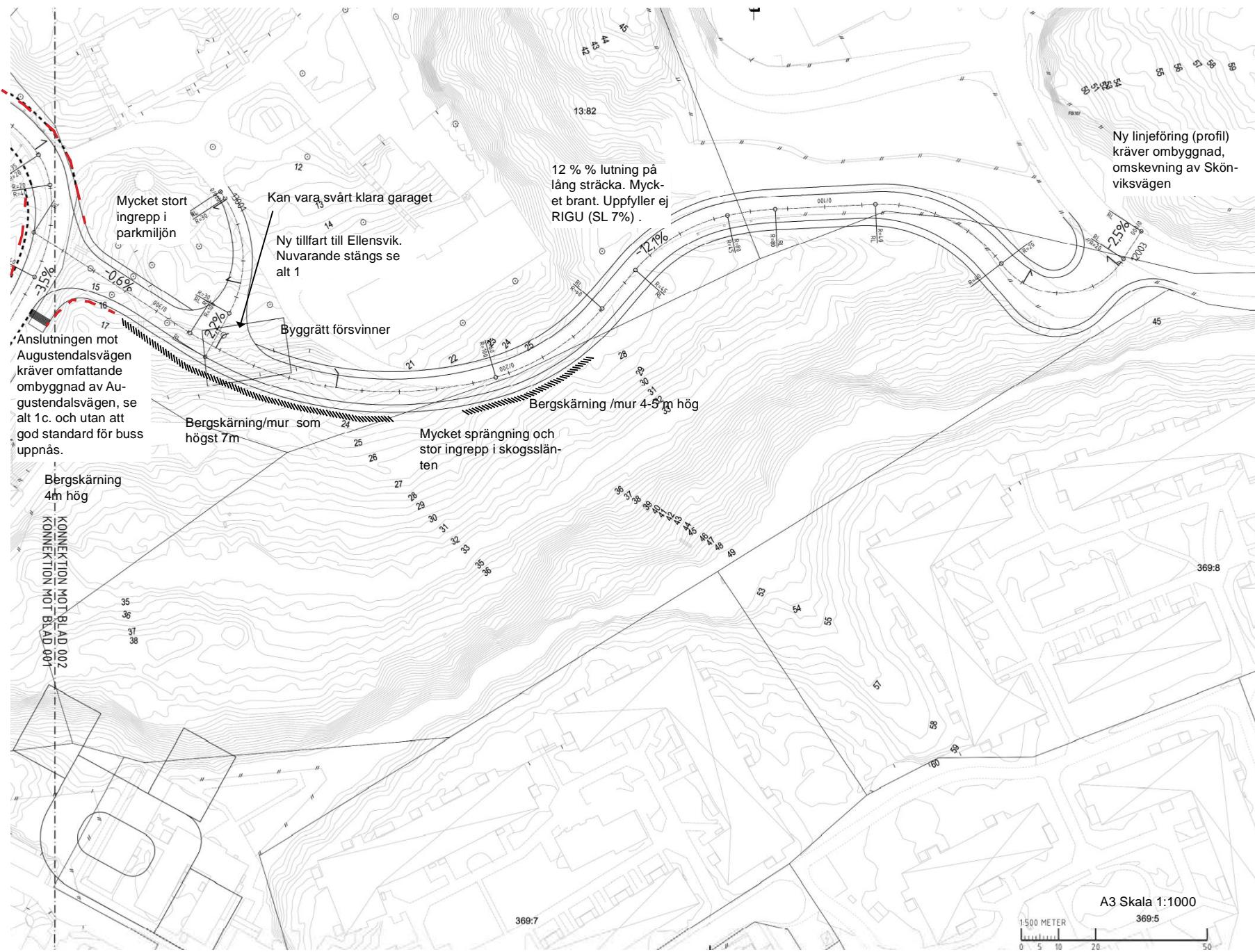
A3 Skala 1:200

44

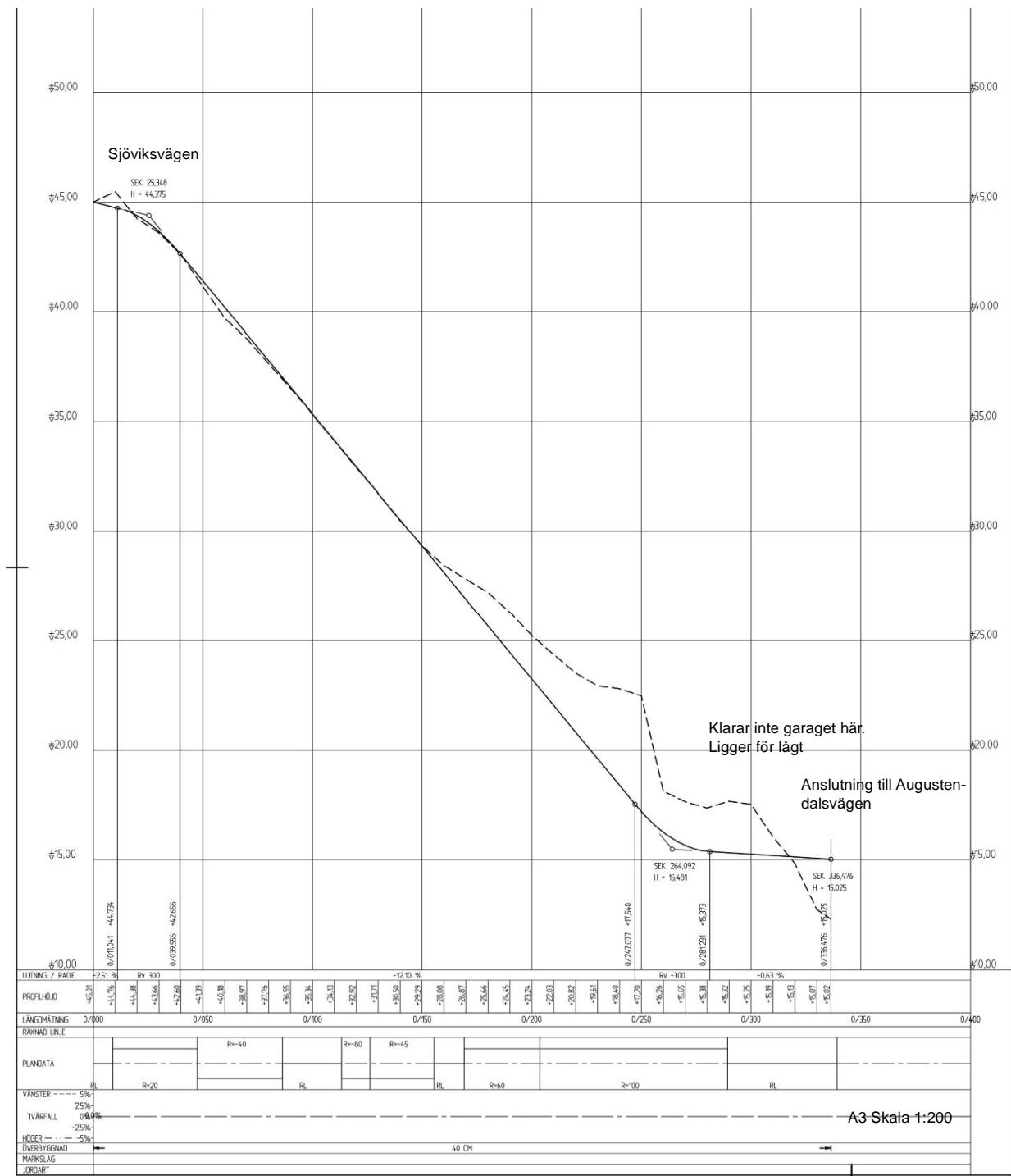


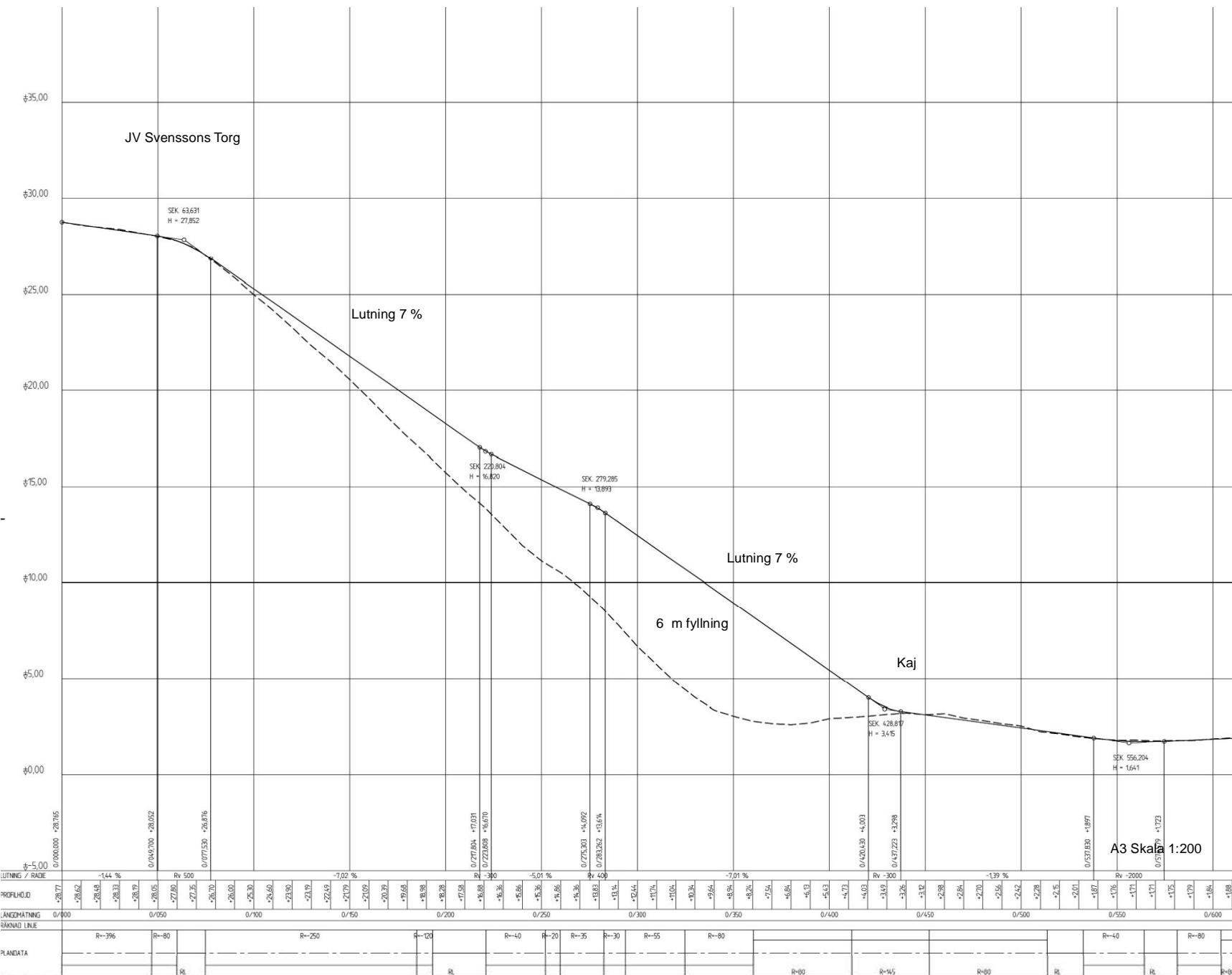
Alt 2

Plan



Profil alt 2





Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Detaljplan för Nacka strand, norra branten, delplan 2

Yttrande under samråd

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att inte ha någon erinran mot förslaget till detaljplan för Nacka strand, norra branten, delplan 2 utifrån de aspekter som kommunstyrelsen har att bevakा under samrådet, nämligen detaljplaneprogram, bostäder, arbetsplatser, skolor, kommunens mark och ekonomi samt genomförandefrågor.

Detta beslut fattas med stöd av kommunstyrelsens delegationsordning punkt 33.

Sammanfattning

Syftet med planförslaget är att möjliggöra konvertering av ett kontorshus till bostäder för att öka andelen boende i Nacka strand och möjliggöra ett kommunalt övertagande av allmän plats inom området. Utvecklingen är en del i arbetet att möta den stora efterfrågan på bostäder i Stockholmsregionen och detaljplanen är därmed av stort allmänt intresse.

Planförslaget innebär att det befintliga kontorshuset får en bredare användning då även bostäder tillåts samt att befintliga men outnyttjade byggrätter på taket justeras. Cirka 220 lägenheter bedöms inrymmas. Planförslaget möjliggör även att en förskola kan anläggas i kontorsbyggnaden samt att en gemensam parkeringslösning kan inrättas.

Exploatören bekostar utbyggnad av allmänna anläggningar inom allmän plats och x-område, till exempel trottoar och gångväg. Exploatören bekostar all utbyggnad som sker inom kvartersmark. X-område innebär att det är ett område på kvartsmark som används för allmänna ändamål och som kommunen sedan underhåller och har driftsansvaret för.

Ärendet

Beslut om att skicka ut detaljplanen för Nacka strand, norra branten, delplan 2 på samråd togs av planchefen genom delegationsbeslut för Miljö- och stadsbyggnadsnämnden med stöd av punkt S30. Samrådet pågår mellan den 30 juni 2014 och den 5 september 2014.



Ett program för Nacka strand antogs av kommunstyrelsen den 2 juni 2014. Syftet med programmet var bland annat att få till en mer levande och blandad stadsdel i Nacka strand, genom att bland annat konvertera två kontorshus till bostäder. Den 29 april 2014 beslutade kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott att anta start-PM för stadsbyggnadsprojektet som omfattar detaljplan för Nacka strand, norra branten, delplan 1 och 2.

Planområdet omfattar del av fastigheten Sicklaön 369:32, som är beläget i branten mellan Augustendalsvägen och kajen i Nacka strand och omfattar cirka 10 000 kvadratmeter. Området gränsar i söder till Fabrikörvägen, i öst och norr mot park- och naturmiljöer och kontorsbebyggelse samt i väster mot bostadsbebyggelse.

Planförslaget innebär att det befintliga kontorshuset får en bredare användning då även bostäder tillåts samt att befintliga men outnyttjade byggrätter på taket justeras. Cirka 220 lägenheter bedöms inrymmas. Planförslaget möjliggör att en förskola med 4-5 avdelningar anläggs inom kontorsbebyggelsen för att möta behovet av förskoleplatser. Planförslaget möjliggör även att en gemensamhetsanläggning kan bildas för en gemensam parkeringslösning.

Planförslaget förutsätter kommunalt huvudmannaskap för allmän plats samt att kommunen ansvarar för drift och underhåll av anläggningar som är belägna inom områden i detaljplanekartan markerad med x, se Bilaga 1.

Synpunkter och förslag

Detaljplaneprogram

Planförslaget är förenligt med det detaljplaneprogram som har godkänts av kommunstyrelsen den 2 juni 2014. Programmet utgör en del i detaljplaneprocessen och ligger till grund för en etappvis detaljplanläggning och utbyggnad av Nacka strand. Föreliggande planförslag utgör en del av den första etappen inom programområdet.

Bostäder

Planområdet bedöms omfatta cirka 220 lägenheter.

Skola

En förskola med 4-5 avdelningar inrättas för att tillgodose behovet av förskoleplatser. Förskolans utomhusgård måste studeras med extra omsorg för att säkerställa att gården blir trygg och säker, får solljus, grönska och lekmiljöer.

Kommunal mark

Allmän plats inom planen kommer att ägas av kommunen. Marken överläts utan ersättning.

Kommunal ekonomi

Ett ramavtal tecknades mellan kommunen och exploateren den 16 juni 2014. Enligt avtalet bekostar exploateren alla åtgärder som krävs för den nya bebyggelsen i Nacka strand samt



medfinansierar tunnelbaneutbyggnaden till Nacka. Nivåerna för medfinansieringen är fastställda och regleras i ramavtalet. För konvertering av kontor till bostäder och handel erläggs 150 kr/kvm BTA. Medfinansieringen är reducerad för de detaljplaner som antas före år 2020 enligt följande:

Detaljplaner antagna år:	Erlägger x % av ovan angivna belopp:
2014	70 %
2015	75 %
2016	80 %
2017	85 %
2018	90 %
2019	95 %

Medfinansieringen ska erläggas till kommunen 30 dagar efter det att detaljplanen vinner laga kraft. Om detaljplanen vinner laga kraft innan år 2016 ska medfinansieringen senast erläggas den 31 december 2015. Detaljplanen beräknas kunna antas i kommunfullmäktige under andra kvartalet 2015. Med en uppskattad area om 30 000 kvm BTA för bostäder blir bidraget cirka 3,4 miljoner kronor med reducering enligt 2015 års nivå.

Drift- och underhållskostnader för de allmänna anläggningarna kommer att belasta kommunen.

Genomförandefrågor

Inom planområdet kommer det att finnas allmänna anläggningar, såsom trottoar, naturmark och gångväg. Trottoaren att vara belägna ovanpå enskilda utrymmen såsom garage. Avtal som reglerar tydliga fastighetsgränser, rättigheter och skyldigheter är nödvändiga att upprätta innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige.

Ett planavtal är tecknat mellan kommunen och exploateren som innebär att exploateren bekostar detaljplanearbetet. Innan antagande av detaljplan ska ett exploateringsavtal upprättas. Avtalet reglerar bland annat ansvars- och kostnadsfördelning för allmänna anläggningar, ställande av säkerhet och medfinansiering av tunnelbanan.

Exploateren bekostar utbyggnad av allmänna anläggningar inom allmän plats och x-område. Exploateren bekostar även all utbyggnad som sker inom kvartersmark.

Detaljplanen beräknas kunna antas i kommunfullmäktige under andra kvartalet 2015 och byggstart kan därefter påbörjas, under förutsättning att detaljplanen inte blir överklagad.

Parkering

Överslagsberäkningar för framtida parkeringsbehov i Nacka strand visar att både parkeringsplatser för bil och cykel måste tillkomma i området. I detaljplaneringen av områden inom Nacka strand ska det säkerställas att all tillkommande bebyggelse tillgodosar sitt eget parkeringsbehov för cyklar och bilar, antingen på den egna fastigheten eller i



utbyggt gemensamt garage. Det kommande parkeringsbehovet i området beräknas uppgå till cirka 2 700 platser, samtidigt som utbudet beräknas vara cirka 2 250 platser. Ett samutnyttjande av parkeringsplatser studeras därför i samordningsprojektet Nacka strand. För detta planförslag innebär det att detaljplanen ska möjliggöra ett samutnyttjande av garaget som är beläget i kontorshuset samt att säkerställa i avtal att gemensamhetsanläggningen bildas. När gemensamhetsanläggningen ska bildas och hur den ska se ut till dess att hela området är utbyggt ska utredas vidare.

En permanent lösning för hämtning/lämning och leveranser till förskolan ska utformas när Fabrikörvägen detaljplaneläggs.

Mark- och exploateringsenheten

.....
Ulf Crichton
Mark- och exploateringschef

.....
Sara Lindholm
Exploateringsingenjör

Bilagor

- Bilaga 1. Detaljplaneckarta
- Bilaga 2. Årendeöversikt



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela planområdet.

GRÄNSER

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK

Allmänna platser

- NATUR Naturområde

Kvartersmark

- BCP Bostäder, centrum och parkering
- BCSP Bostäder, centrum, förskola och parkering

BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

- g Byggnad får inte uppföras
- x Trapphuset ska, från entréplan och nedåt, vara tillgängligt för gemensamhetsanläggning.
- x Marken ska vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik till en fri höjd om minst 3,0 meter

De parkeringsutrymmen inom kvartersmarken som utgör en del av Torggaraget ska vara tillgängliga för gemensamhetsanläggning

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

Utformning

- +0.0 Högsta nockhöjd i meter över nollplanet
- V₁ Tillkommande byggnadsvolym ska utföras indragen 2,0 meter från den norra fasaden
- V₂ Tillkommande byggnadsvolym ska utföras delvis indragen från fasadlinj och med inåtgående fasad, i enlighet med illustrationen på sid 7 i planbeskrivningen.
- V₃ Endast ventilationsanläggning får uppföras

Balkonger och burspråk: Utskjutande balkonger eller burspråk tillåts inte över allmän plats. I övrigt medges balkonger och mindre burspråk, även inom punktprickat område. Balkonger på de fyra norrvända gavlarna ska placeras centrerade och inte närmare gavelhöernen än 3 meter. Eventuell inglasning av balkonger ska utföras profilös och eventuella skärmtak över balkong ska utföras i glas.

Fasader, tak och balkongfronter på tillkommande byggnadsvolymer ska ges en sammordnad utformning som tar hänsyn till det exponerade läget mot farleden. Reflekterande ytor ska undvikas, glas undantaget. Materialen ska vara ljusa, dock ej vitt som är bländande.

STÖRNINGSSKYDD

Bostäderna ska utformas så att:

- samtliga bostadsrum i varje bostadslägenhet får högst 55 dB(A) ekivalent ljudnivå (frifältsvärde) utanför minst ett fönster eller då så inte är möjligt så att: minst hälften av bostadsrummen i varje bostadslägenhet får högst 55 dB(A) ekivalent ljudnivå (frifältsvärde) utanför minst ett fönster, 50 dB(A) ska eftersträvas.
- den maximala ljudnivån på enskild balkong eller gemensam uteplass inte överstiger 70 dB(A) maximal ljudnivå (frifältsvärde)
- trafikbullernivån inomhus i bostadsrum inte överstiger 30 dB(A) ekivalent och 45 dB(A) maximal ljudnivå

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats

Strandskydd

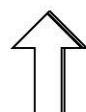
Strandskydd upphävs inom hela planområdet

ILLUSTRATION

- Illustrationslinje
- trappa Illustrationstext

Skala 1:1000

0 10 20 30 40 50m



SAMRÅDHANDLING

Detaljplan för
del av Sicklaön 369:32
Nacka strand, norra branten,
delplan 2
på Sicklaön
Nacka Kommun
Planenheten i juni 2014

Till planen hör:
Planprogram
Planbekräftning
Miljöredovisning
Fastighetsförteckning

Andreas Totschnig
Planchef

Jerk Alvar
Planarkitekt

KFKS 2014/372-214
Projektnr. 9233

Planförslaget är upprättat enligt Plan- och bygglagen (2010:900)

Tillskyrd av MSN _____
Antagen av KF _____
Laga kraft _____

Översikt Detaljplan för Nacka strand, norra branten, delplan 2, kommunala beslut och detaljplanområdets avgränsning

Beslut	Datum	Styrelse/ nämnd	Kommentar
✓ Start-PM stadsbyggnadsprojekt, tillstyrkan	2014-03-07	MSN	§ 86
✓ Start-PM stadsbyggnadsprojekt	2014-04-29	KSSU	§ 97
✓ Detaljplan, samråd	2014-06-19	Planchef	Delegationsbeslut
✓ Detaljplan, yttrande, samråd		KSSU	
✓ Detaljplan, granskning		MSN	
✓ Detaljplan, yttrande, granskning		KSSU	
✓ Detaljplan, tillstyrkan inför antagande		MSN	
✓ Exploateringsavtal, godkännande		KF	
✓ Detaljplan, antagande		KF	
✓ Utbyggnads-PM, tillstyrkan		TN	
✓ Utbyggnads-PM		KSSU	
✓ Upphandling av entreprenör		Expl.chef	Delegationsbeslut
✓ Projektavslut, tillstyrkan		TN	
✓ Projektavslut, tillstyrkan		MSN	
✓ Projektavslut		KS	



Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Startpromemoria för detaljplan, stadsbyggnadsprojekt Klinten, Sicklaön 82:I, västra Sicklaön

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott antar startpromemorian.

Detta beslut fattas med stöd av kommunstyrelsens delegationsordning punkt 31.

Sammanfattning

Syftet med projektet är att möjliggöra ny bebyggelse för kontor, handel och eventuellt även bostäder. Samtidigt är det av största vikt att planområdet knyts samman med övriga kringliggande fastigheter så att området bildar en sammanhängande stadsväv.

Fastigheten ligger centralt i direkt anslutning till både Sickla köpkvarter och Hammarby Sjöstad liksom till kommunikationer av olika slag. Idag finns här flera olika byggnader varav den mest kända är den så kallade Klinten, en före detta färgfabrik. Just nu förändras området i snabb takt, flera olika planarbeten pågår i närområdet, bland annat ska Tvärbanan förlängas via Uddvägen till Sickla station.

För att kunna planlägga fastigheten behöver flera frågor undersökas mer i detalj och till exempel behöver utredningar avseende buller, dagvatten, risk mm tas fram.

Stadsbyggnadsprojektet är ett byggherreprojekt som inte ska belasta den kommunala ekonomin.

Ärendet

Syftet med projektet är att möjliggöra ny bebyggelse för kontor, handel och eventuellt bostäder. Samtidigt är det av största vikt att planområdet knyts samman med övriga kringliggande fastigheter så att området bildar en sammanhängande stadsväv. De ”gröna” värdena behöver förbättras. Idag är fastigheten till stora delar hårdgjord.



Den 10 september 2013 inkom fastighetsägaren Nacka Port AB med en begäran om planbesked för fastigheten Sicklaön 82:1. Man föreslår en blandning av kontor, handel och bostäder. Dessutom föreslås rivning av den befintliga bebyggelsen förutom Klint Bernards färgfabrik (kallad Klinten) från mitten av 1900-talet.

Området berörs av flera pågående och planerade projekt och planprocesser, exempelvis Nobelberget och kontor Uddvägen, vilka måste beaktas i arbetet. Dessutom måste hänsyn tas till den planerade utbyggnaden av Hammarby sjöstad (Stockholms stad) liksom den planerade förlängningen av Tvärbanan.

För att kunna planlägga fastigheten behöver flera frågor undersökas mer i detalj: Bullerproblematiken är stor i området på grund av flera större vägar i direkt anslutning till fastigheten. Detta föranleder även en undersökning av partikelhalterna i området. Fastigheten har tidigare huserat en färgfabrik varför marken troligen är förorenad, en undersökning av marken bör därför göras. Stora delar av området är hårdgjort så även denna fastighet, dagvattenproblematiken måste därför ses över. Kring fastigheten går flera större vägar där transporter av farligt gods sker, en riskutredning måste göras. Under projektets gång kan även andra utredningar komma ifråga.

Fastigheten ingår som en av det område som kommunen nu arbetar med i en övergripande strukturplan där sådant som bebyggelsestruktur, trafiksystem, viktiga rörelsestråk och kopplingar ska redovisas.

Ekonомiska konsekvenser

Stadsbyggnadsprojektet är ett byggherreprojekt som inte ska belasta den kommunala ekonomin. Utgångspunkten är att alla kostnader hänförliga till exploateringen ska bekostas av exploatören. Projektets ekonomi kan inte beräknas i detta tidiga skede.. Alla kostnader för nya allmänna anläggningar som planen förutsätter ska således belasta exploatören. Ett planavtal ska skrivas med exploatören som reglerar kostnaderna för planarbetet.

En exploateringskalkyl kommer att tas fram senare i projektet.

Samtliga exploaterörer inom västra Sicklaön ska medfinansiera utbyggnaden av tunnelbanan i enlighet med Kommunstyrelsens beslut 2014-05-19. Beloppet fastställs i samband med tecknande av exploateringsavtal.

Bilagor

Startpromemoria

Ulf Crichton
Mark- och exploateringschef

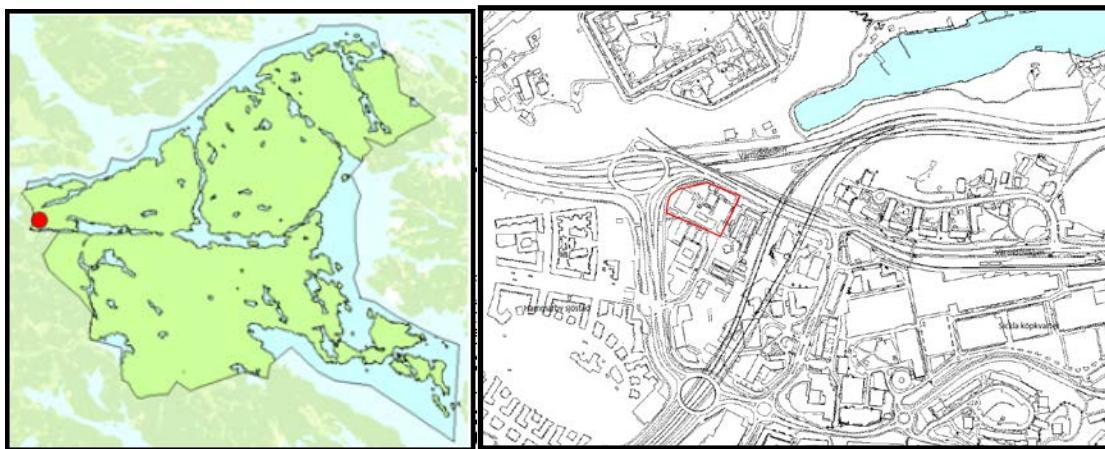


Caroline Cederholm
Projektledare

Lena Nordenlöw
Planarkitekt

Översikt Klinten, kommunala beslut och detaljplanområdets avgränsning

	Beslut	Datum	Styrelse/ nämnd	Kommentar
✓	Start-PM stadsbyggnadsprojekt, tillstyrkan		MSN	
✓	Start-PM stadsbyggnadsprojekt		KSSU/KS	KSSU antar start-PM (detaljplanen överensstämmer med översiktsplanen)
✓	Detaljplan, samråd		Planchef	Delegationsbeslut (alternativt MSN)
✓	Detaljplan, yttrande, samråd		KSSU	
✓	Detaljplan, granskning		MSN	
✓	Detaljplan, yttrande, granskning		KSSU	
✓	Detaljplan, tillstyrkan		MSN	
✓	Exploateringsavtal, godkännande		KF	
✓	Detaljplan, antagande		KF	
✓	Utbyggnads-PM, tillstyrkan		TN	
✓	Utbyggnads-PM		KSSU	
✓	Upphandling av entreprenör		Expl.chef	Delegationsbeslut
✓	Projektavslut, tillstyrkan		TN	
✓	Projektavslut, tillstyrkan		MSN	
✓	Projektavslut		KS	

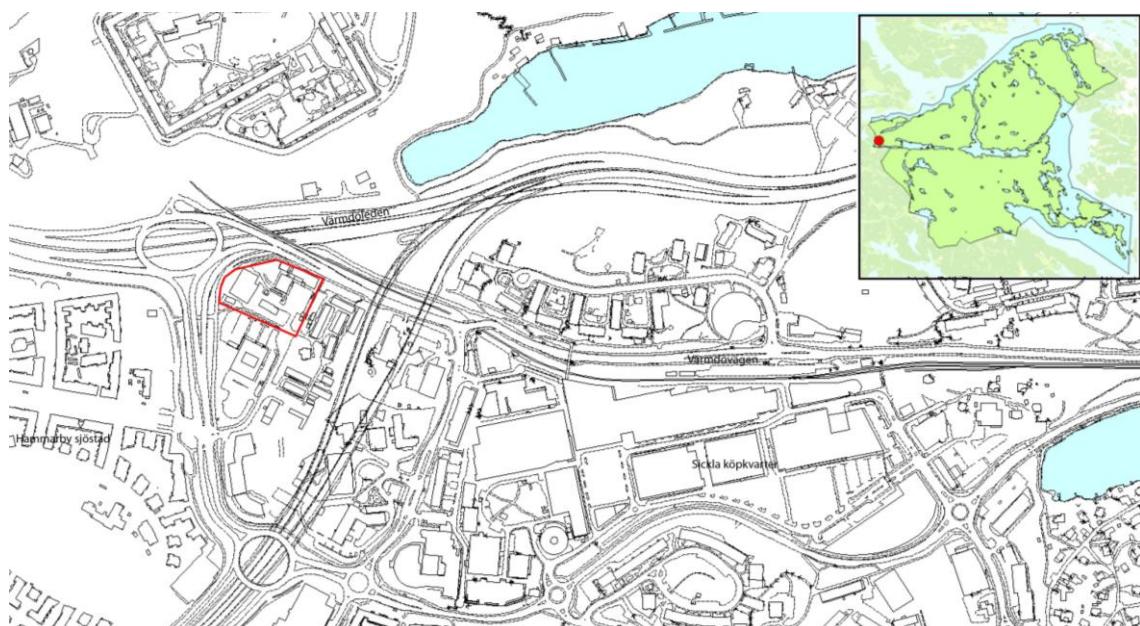


STARTPROMEMORIA Klinten

Dnr KFKS 2014/654-214
Projekt 9235

Klinten

Stadsbyggnadsprojekt Klinten, Sicklaön 82:1, Uddvägen 11, Västra Sicklaön, Nacka kommun



Kartan visar områdets preliminära avgränsning. Den lilla kartan visar var i Nacka kommun området ligger.

I Sammanfattning

Syftet med projektet är att möjliggöra ny bebyggelse för kontor, handel och eventuellt även bostäder. Samtidigt är det av största vikt att planområdet knyts samman med övriga kringliggande fastigheter så att området bildar en sammanhängande stadsväv. Idag är fastigheten till stora delar hårdgjord och så även intilliggande områden. De ”gröna” värdena behöver därför förbättras.

Fastigheten ligger centralt i direkt anslutning till både Sickla köpkvarter och Hammarby Sjöstad liksom till kommunikationer av olika slag. Idag finns här flera olika byggnader varav den mest kända är den så kallade Klinten, en före detta färgfabrik. Just nu förändras området i snabb takt, flera olika planarbeten pågår i närområdet, bland annat ska Tvärbanan förlängas via Uddvägen till Sickla station. Tunnelbanan kommer också att på sikt få en station i närområdet.

För att kunna planlägga fastigheten behöver flera frågor undersökas mer i detalj:

- Bullerproblematiken är stor i området på grund av att flera större vägar finns i direkt anslutning till fastigheten.
- De stora trafiklederna i området föranleder även en undersökning av partikelhalterna i området.
- Fastigheten har tidigare huserat en färgfabrik varför marken troligen är förorenad, en undersökning av marken bör därför göras.
- Stora delar av området är hårdgjorda så även denna fastighet, dagvattenproblematiken måste därför ses över.
- Kring fastigheten går flera större vägar där transporter av farligt gods sker, en riskutredning måste därför göras.
- Under projektets gång kan även andra utredningar komma ifråga.

2 Syfte och mål

Syftet med projektet är att möjliggöra ny bebyggelse för kontor, handel och eventuellt även bostäder inom fastigheten Sicklaön 82:1. Fastigheten ligger på västra Sicklaön och ingår i området Fanny udde. Områdets kontakt med kringliggande miljöer är viktig, exempelvis Hammarby Sjöstad, Nobelberget och Sickla köpkvarter. Samtidigt omgärdas fastigheten av stora trafikleder och från och med årsskiftet 2016/17 planeras även tvärbanan att gränsa till fastigheten. Enligt översiksplanen *Hållbar framtid i Nacka* (2012) ska området förändras från ett slutet verksamhetsområde till en mer sammanhängande stadsdel där arbetsplatser, service och bostäder blandas. Ett mer övergripande syfte är därför att utveckla fastigheten i enlighet med översiksplanens intentioner och därmed även att förbättra tillgängligheten till området både för gående, cyklister och bilister.

Projektets huvudsakliga mål är att uppföra byggnader för verksamheter, handel och eventuellt bostäder på fastigheten. Samtidigt är det av största vikt att planområdet knyts samman med övriga kringliggande fastigheter så att området bildar en sammanhängande stadsväv. Fastigheten är idag till stora delar hårdgjord, en viktig fråga blir därför de ”gröna” värdena och hur dessa kan förbättras.

Hållbarhetsmål

I november 2012 tog miljö- och stadsbyggnadsnämnden i Nacka beslut om riktlinjer för hållbart byggande. Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggandet och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden. För kommunens stadsbyggnadsprojekt valdes 12 målområden ut. Målområdena utgår både från ett socialt, ekonomiskt och ekologiskt perspektiv. Fyra av dessa målområden har valts ut i detta projekt och kommer att vara i fokus under hela stadsbyggnadsprocessen. Detta för att på sikt nå ett mer långsiktigt hållbart Nacka. Varje mål följs av en kort motivering till varför just det området är extra relevant att arbeta med. Hållbarhetsmålen har stämts av med fastighetsägaren.

– *Hållbart resande*

Nacka kommun arbetar för att energianvändningen i transportsektorn och utsläppen av växthusgaser ska minska i enlighet med målen i den regionala utvecklingsplanen (RUFS). Det innebär bland annat att nya bostäder och arbetsplatser av större omfattning samt skolor, förskolor och idrottsanläggningar ska ha god kollektivtrafikförsörjning. Projektet kommer att ha en god kollektivtrafikförsörjning i form av närheten till Saltsjöbanan, en stor mängd busslinjer, den kommande förlängningen av Tvärbanan till Sickla station och tunnelbanans förlängning till Nacka. Det innebär att boende och arbetande i kvarteret bör kunna använda kollektiva transportmedel i hög grad.

- *Energieffektivt och sunt byggande*

Byggnader påverkar miljön både i uppförandet och under dess livstid. Det är därför viktigt att ställa höga krav på sådant som energianvändning, materialval och inomhusmiljö. I det här fallet kommer stora delar av fastigheten att bebyggas med nya hus och därför finns också möjligheten att tänka nytt. Den nya bebyggelsen kommer att följa någon av de miljöklassningssystem som finns på marknaden för att på så vis vara med och minska miljöpåverkan.

– *En god ljudnivå*

När Nacka växer riskerar andelen bullerutsatta bostäder och verksamheter att öka. Vid nyexploatering och förtätning tillämpas de riktvärden för buller från trafik som riksdagen beslutat. I tät bebyggelse finns en viss möjlighet att göra avstegsfall från dessa. Eftersom projektet gränsar till flera stora trafikleder kommer bullret från vägtrafiken att utgöra ett stort problem. Att uppnå en god ljudnivå i projektet blir därför en viktig utmaning.

– *En levande kulturmiljö*

Att kunna få uppleva historien i vardagsmiljön är en kvalitet som varierar och berikar stads- och landskapsbilden, ger identitet och historisk förankring. På fastigheten ligger den så kallade ”Klinten”, en fabriksbyggnad från 1950-talet med väldigt speciell fasad. Byggnaden ingår i kulturmiljöprogrammet och inrikningen är därför att försöka tillvarata den kulturhistoriskt intressanta byggnaden och låta den ingå som en del i ett nytt kvarter. För att undersöka förutsättningar för detta kommer en antikvarisk utredning att göras av fastigheten.

Projektets bakgrund

Den 10 september 2013 inkom fastighetsägaren Nacka Port AB med en begäran om planbesked för fastigheten Sicklaön 82:1. Man föreslår en blandning av kontor, handel och bostäder. Dessutom föreslås rivning av den befintliga bebyggelsen förutom Klint Bernards färgfabrik (kallad Klinten) från mitten av 1900-talet.

Området berörs av flera pågående och planerade projekt och planprocesser, exempelvis Nobelberget och kontor Uddvägen, vilka måste beaktas i arbetet. Dessutom måste hänsyn tas till den planerade utbyggnaden av Hammarby sjöstad (Stockholms stad) liksom den planerade förlängningen av Tvärbanan.

3 Förutsättningar

3.1 Fastigheten och området idag

Fastigheten, som är cirka 8 000 kvadratmeter stor, är belägen i slutet av Uddvägen intill Värmdövägen och Sicklavägen. Hela fastigheten är ianspråktagen. Marken är hårdgjord, de delar som inte upptas av byggnader används för parkering. Idag finns här flera industri- och kontorsbyggnader av varierande ålder, bland annat den relativt välkända före detta färgfabriken Klinten. Den befintliga bebyggelsen på fastigheten är relativt låg, den högsta byggnaden är Klinten i fem våningar. Någon direkt vegetation finns inte på fastigheten.

Fastigheten är omgiven av vägar både i norr och väster. Norr om fastigheten ligger Värmdövägen och Värmdöleden och väster om fastigheten ligger Sicklavägen. Söder om fastigheten ligger Sicklaön 346:1 där ett planarbete för närvarande pågår med syfte att uppföra kontorsbebyggelse i sex våningar. Österut pågår planarbetet för Tvärbanan som ska länka samman Hammarby sjöstad med Sickla. Ännu längre österut finns flera baracker med tillfälliga studentbostäder. Sydväst om fastigheten finns kommunens huvudmottagning (tryckstegningsstation) för vatten.

En tunnelbanelinje ska byggas ut till Nacka. I samband med detta har kommunen åtagit sig att uppföra cirka 13 500 bostäder på västra Sicklaön samt även 10 000 nya arbetsplatser (ett internt mål). Bebyggelsen ska vara färdigställd senast under år 2030. Kommunen arbetar nu med att ta fram en övergripande strukturplan för västra Sicklaön som redovisar bebyggelsestruktur, övergripande trafiksystem och viktiga rörelsestråk, viktiga kopplingar och noder och den övergripande grönstrukturen. Fastigheten Sicklön 82:1 ingår som en del i denna plan.

3.2 Historik

Nackas industriella centrum låg länge på västra Sicklaön. Området var attraktivt för företag genom dess läge vid Saltsjöbanan och närheten till Stockholm och farleden. Tongivande var Atlas Copcos verkstadsindustri som anlades på Sickla gårds marker under 1890-talet.

Mot slutet av 1800-talet utvecklade Frans Gustaf Klint och Oscar Bernhardt en firma för att tillverka och sälja industriellt rivna och färdigblandade färger. Firman hade kontor och fabrik på Östermalm i Stockholm. 1916 köptes tomten intill Fanny udde för att användas till lagring och tillverkning av lacker. De lösningsmedel som ingick i lackerna ansågs alltför brandfarliga och starkluktande för att hanteras inne i Stockholm. På 1950-talet flyttades även kontor och tillverkning av mindre brandfarliga färger ut till Sickla. Då hade området omvandlats till industriområde i stadsplanen. 1955 flyttade företaget in i ett nytt kontors- och fabrikshus som ritats av arkitekt Hans Ancker Holst och som byggts ovanpå en befintlig lagerbyggnad från 1930-talet. Den brandfarliga lacktillverkningen höll till i enkla byggnader på gården. 1981 exploderade klarlackfabriken och två personer omkom. År 1973/74 köptes företaget upp av Alcro och i slutet av 1980-talet flyttade först lacktillverkningen och lite senare även resten av tillverkningen. En anledning till detta var de långa avstånden till kunderna i södra Sverige men även att tillsynsmyndigheten bara gav

tidsbegränsade tillstånd till fabrikens utsläpp.(Ur Kvarnhjul och fabriksskorstenar - Nackas industriarv, Gunnar Sillén, 2012)

3.3 Preliminär avgränsning och områdets läge



Kartan visar ett flygfoto över fastigheten och planområdet.

3.4 Statliga och kommunala intressen samt kommunala planer

Översiktlig planering

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFS 2010) pekas västra Sicklaön ut som en del av den centrala regionkärnan. Detta befästs även i den gällande översiktsplanen för Nacka *Hållbar framtid i Nacka* (2012) med stadsbyggnadsstrategin ”Skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön”. Här skrivs till exempel att tätheten medför närlhet till såväl service och arbete som medmänniskor, grönområden och rekreation. Dessutom skriver man att en blandad stadsdel innehåller både bostäder, arbetsplatser och service liksom attraktiva mötesplatser. Planförslaget ligger i linje med översiktsplanens intentioner genom dess förslag om funktionsblandning.

Riksintressen (enligt 3, 4 och 5 kapitlet Miljöbalken)

Området berörs av riksintresse för kommunikationer i och med Saltsjöbanan och de statliga vägarna Sicklavägen (Länsväg 260), Södra Länken och Värmdöleden. Även reservatet för den framtida östliga förbindelsen klassas som riksintresse för kommunikationer och måste beaktas.

Regionala planer/trafikplaner

En överenskommelse har träffats mellan bland annat Stockholms läns landsting, Stockholm Stad och Nacka kommun att förlänga den blå linjens tunnelbana via Södermalm och Hammarby Sjöstad till Nacka centrum. En station planeras i Sickla. Överenskommelsen innebär att kommunerna förbindrar sig att bygga ett stort antal bostäder, för Nackas del 13 500 bostäder på västra Sicklaön.

Trafikverket planerar en östlig förbindelse genom tunnel i östra Stockholmsområdet. Medel för utredning och projektering av en östlig förbindelse finns anvisade i 2014 års Infrastrukturplan. Trafikverket påbörjar det arbetet hösten 2014. Den Östliga förbindelsen ska ansluta till Södra Länken i tunnlar under Nobelberget. Detaljplaner för den tidigare planerade Österleden finns laga kraftvunna sedan mitten av 1990-talet. Flera utredningar om en östlig vägförbindelse har gjorts, den senaste är en förstudie framtagen 2006-04-24. Trafikverket äger mark öster om planområdet, vägreservat för den Östliga förbindelsen, som är tänkt att användas för etablering av bodar och byggteknisk utrustning. Del av denna mark, tillsammans med mark som ägs av Atrium Ljungberg AB, är idag upplåten för studentbostäder med tidsbegränsade lov.

Stockholms läns landsting (SLL) ska förlänga Tvärbanan från Hammarby sjöstad till Sickla station. Förlängningen planeras vara klar vid årsskiftet 2016/2017. Planområdet berörs genom att Uddvägen måste breddas så att det finns möjlighet att bygga den planerade Tvärbanan. Landstingets trafiknämnd har beslutat att rusta upp Saltsjöbanan. Detta planeras vara klart 2018.

Danvikslösen var ett planarbete inom Nacka kommun och Stockholms stad i avvaktan på en slutgiltig lösning av Ostsektorns framtida trafik- och kollektivtrafikförsörjning. Förslaget innebär bland annat att Lugnets trafikplats byggs om vilket gränsar till aktuellt planområde. Planförslagen behöver arbetas om med hänsyn till de förändringar som skett sedan arbetet avbröts 2009.

Översiktsplaner

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFS 2010) pekas västra Sicklaön ut som del av den centrala regionkärnan. I översiktsplanen Hållbar framtid i Nacka (2012) befästs detta genom stadsbygnadsstrategin ”Skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön”.

Detaljplaner/områdesbestämmelser/fastighetsplaner

Gällande detaljplan för området är stadsplan 52 som vann laga kraft 1968 med användningen industri och parkering. Genomförandetiden har gått ut.

Här finns även en tomtindelning som reglerar fastighetsgränserna. Denna togs fram i samband med stadsplanen.

Reservat/Servitut

En avloppstunnel löper i nordsydlig riktning genom planområdet och belastar Sicklaön 346:1 och 82:1. Tunneln tillhör Fortum Värme AB och används för att pumpa renat avloppsvatten från Henriksdals reningsverk till Hammarbyverket i Hammarby Sjöstad där det omvandlas till fjärrvärme och sedan pumpas tillbaka till Henriksdal. Tunneln ligger på

drygt 30 meters djup under havets medelnivå och har en area på 8m². Till ledningsrädden för tunneln (akt 0182K-84/66) hör en skyddszon på 10 meter som sträcker sig från tunnelns tak och uppåt, där de tjänande fastigheterna inte får uppföra byggnad eller annan anläggning utan medgivande från ledningsrätsinnehavarna.

Andra projekt som berör planen

Några andra projekt som är viktiga för att skapa en väl fungerande stadsdel är till exempel de sista etapperna av utbyggnaden av Hammarby sjöstad, den planerade utbyggnaden av tvärbanan från Sickla udde till Sickla station liksom planen för kontor Uddvägen.

Kulturhistoriska intressen

Fastigheten ligger inte inom ett område av riksintresse för kulturmiljövården. Inga kända fornlämningar berörs heller av projektet. På fastighetens norra del står dock en före detta färgfabrik kallad ”Klinten”. Detta är en äldre industribyggnad med kulturhistoriskt värde och som även finns omnämnd i kommunens kulturmiljöprogram (sidan 277). Enligt uppgift ska bottenvåningen i nuvarande byggnad vara från 1936. Klinten fick sin nuvarande färgsättning i början av 1950-talet. Den rutmönstrade fasaden anknyter till 1950-talets förkärlek för geometriska mönster men var samtidigt en tydlig reklampelare för verksamheten. För många är byggnaden en välbekant profil i landskapet då den syns både från motorvägen till Nacka/Värmdö och från Värmdövägen, som i sin tur fungerar som entré till Sickla.

Alldeles intill Sicklaön 82:1 finns ytterligare en fastighet av kulturhistoriskt intresse, Fanny udde. Även den utpekas i kulturmiljöprogrammet (sidan 277). Fram till sjösänkningen av Hammarby sjö 1918 låg Fanny udde vid vattnet. Byggnaden fungerade då som sommarnöje. Villan, med sina detaljer i schweizerstil, byggdes 1877 av bagarmästaren Anders Richard Westerdahl. Enligt tidens sed döptes platsen efter hustrun.

Grönstrukturprogrammet

Området kring fastigheten Sicklaön 82:1 består till stora delar av mark som hårdgjorts. Här finns dock några rester av den natur som tidigare fanns på platsen, den höga bergsklacken där hotell Clarion ligger liksom naturmarken kring villan Fanny udde. Planområdet omfattar enligt kommunens *Grönstrukturprogram* (2011) ingen värdefull natur. Programmet betonar dock vikten av att vegetation och grönytor inte behandlas separat utan som en grund för en hållbar stadsutveckling och några av de kommunala målen påverkar även en sådan här fastighet som inte innehåller någon natur, nämligen att:

- *Det rörliga friluftslivet ska utvecklas och allmänhetens tillgång till bad och strand ska öka.*
- *Tillgång och tillgänglighet till parker och bostadsnära natur ska vara god i alla kommundelar.*
- *Utveckla en attraktiv och hållbar rekreativ grönstruktur.*

Mellankommunala intressen

Fastigheten ligger i direkt anslutning till Hammarby sjöstad och Stockholms stad. Samordning och dialog med Stockholm stad är därför av stor vikt, bland annat för att uppnå goda kopplingar mellan kommunerna och länka samman stadsdelarna till en helhet. Sådant som skala, arkitektoniskt uttryck, användning av bebyggelse, trafiklösningar, lösningar för vatten och avlopp är viktiga gemensamma frågor.

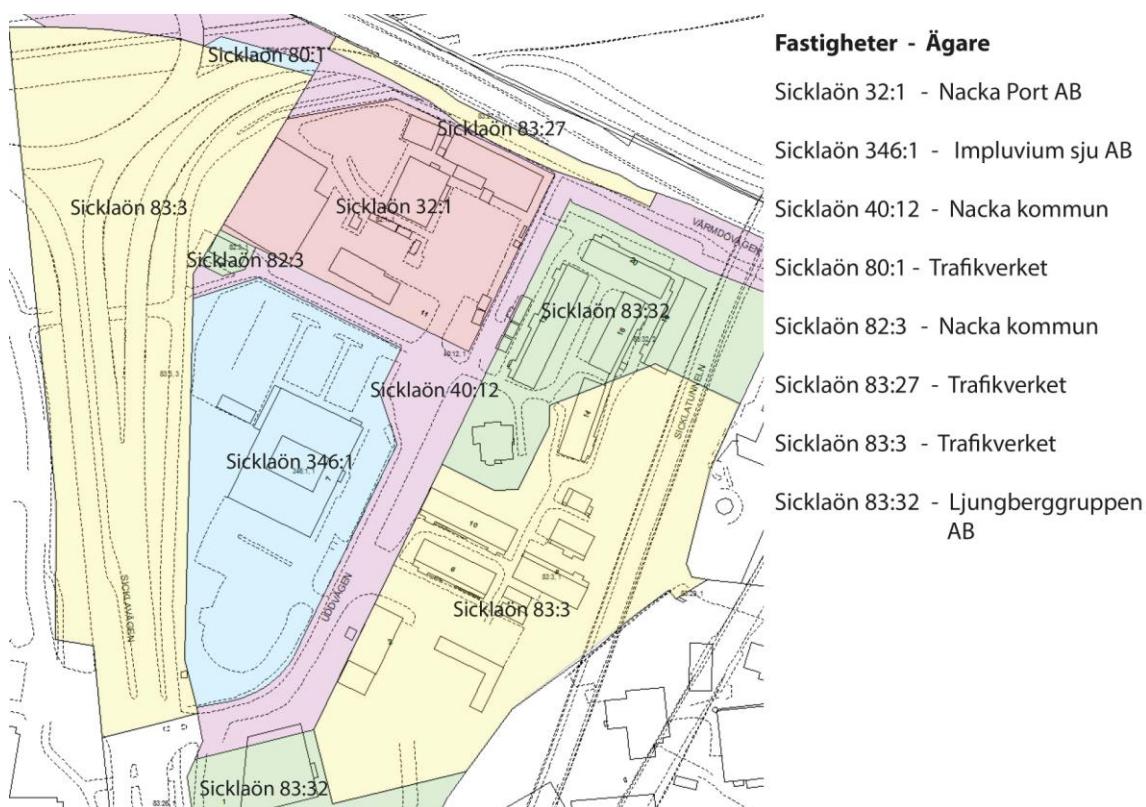
4 Om projektet

4.1 Delprojekt detaljplan - förutsättningar

Detaljplanen är projektets första delprojekt. Planarbetet kommer att genomföras med ett normalt planförfarande. Kommunen ska vara huvudman för allmänna anläggningar.

Bebyggnelse och markägoförhållanden

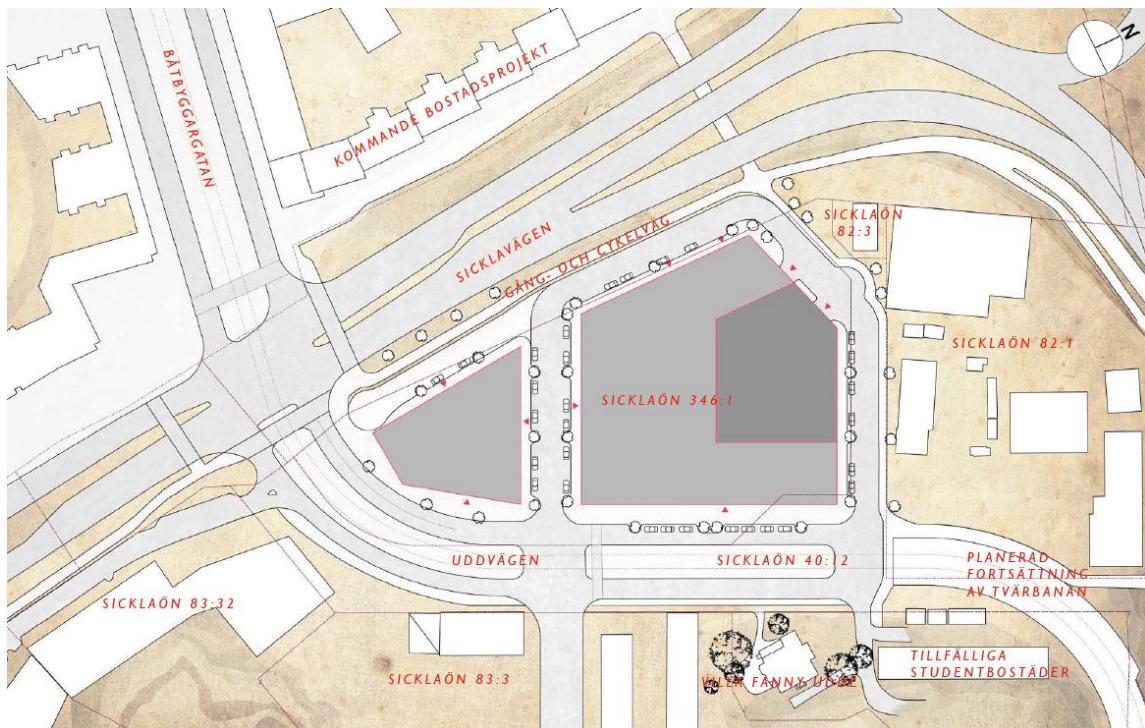
Fastigheten Sicklaön 82:1 ägs av Nacka Port AB med säte i Varberg. Andra fastighetsägare i området syns på nedanstående bild:



Sicklaön 346:1, kontor Uddvägen

Sicklaön 82:1 gränsar i söder till fastigheten Sicklaön 346:1. Denna fastighet är idag bebyggd med en tre/fyra våningars hög kontorsbyggnad från tidigt 80-tal men ett planarbete pågår för närvarande med syfte att uppföra ny kontorsbebyggelse på fastigheten. Bebyggelsen kommer att utgöras av två byggnadsvolymer med en cirka 18 meter bred tvärgata emellan. Totalt tillskapas mellan 900 och 1200 kontorsplatser. Bottenvåningarna hålls öppna och publika och utrymmet är tänkt att innehålla lokaler för service eller dylikt. Tanken är att kvarteret ska hållas samman med hjälp av ett gemensamt uttryck i material och karaktär. De två dominerande materialen ska vara glas och tegel.

På den södra delen av fastigheten låg till för något år sedan en obemannad bensinstation. Marksanering har ombesörjts av bensinbolaget.



Sicklaön 83:32 (tvådelad fastighet)

Söder om Uddvägen ligger Sicklaön 83:32. Här uppfördes under 2013 en kontorsbyggnad i tegel och glas i åtta våningar. På den norra delen av fastigheten ligger fyra mindre byggnader i två våningar som inrymmer tillfälliga studentbostäder. En femte studentbostadsbyggnad ligger på gränsen mellan fastigheterna Sicklaön 83:32 och Sicklaön 83:3. För samtliga studentbostäder gäller tidsbegränsade bygglov som går ut i september 2015. På fastigheten finns också villa Fanny udde.

Sicklaön 83:3 (tvådelad fastighet)

Trafikverkets fastighet Sicklaön 83:3 är tvådelad. Den södra delen av den östra fastighetsdelen är bebyggd med en garage- och kontorsbyggnad omgärdad av en stor asfalterad uppställningsyta, en carport och en in- och utfart till en drift- och underhållstunnel för Södra länken. Den norra delen är uppläten för tre mindre byggnader i två våningar med tillfälliga studentbostäder. Till dessa hör cykelställ, förrådsbyggnader och parkeringsplatser. En fjärde studentbostadsbyggnad sträcker sig över gränsen till den norra delen av den tvådelade fastigheten Sicklaön 83:32.

Sicklaön 40:12

Fastigheten ägs av Nacka kommun som i delen närmast planområdet ingår i detaljplanearbetet för Tvärbanan till Nacka. Tanken är att Uddvägen även fortsättningsvis ska förbli en lokalgata utan genomfartstrafik. Gatan ska dock rustas upp till en högre kapacitet än dagens. I gatans mitt ska Tvärbanan gå.

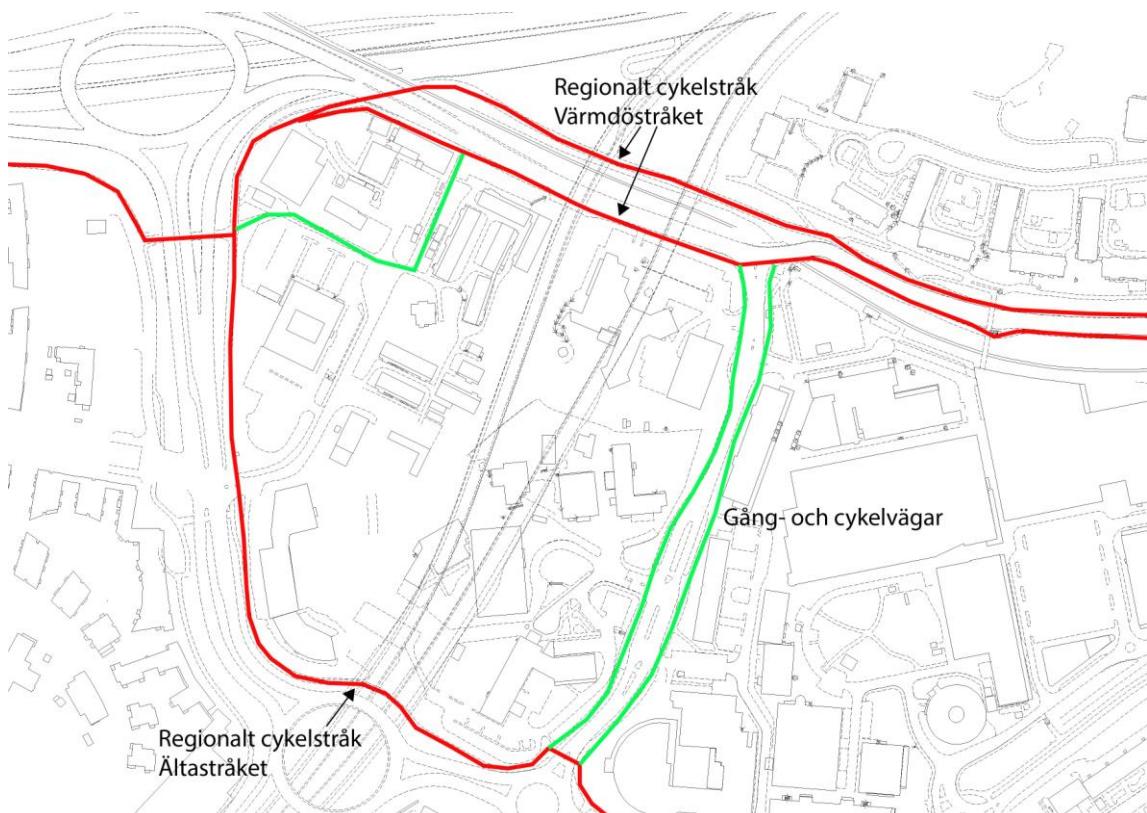
Natur/topografi

Området i stort är relativt kuperat även om fastigheten i sig är ganska plan. Österut ligger hotell Clarion på en kulle vilket gör att den anslutande vägen, Värmdövägen, höjer sig på en vall bakom fastigheten. Närområdet består till största delen av mark som används för industriändamål och är därför i stora delar hårdjord. Den växtlighet som finns kvar består i huvudsak av gräsytor och träd. På några få platser finns lite mer planerad växtlighet. Vid villa Fanny udde finns ett antal större lövträd.

Trafik

Gång- och cykeltrafik

Planområdet berörs av det regionala cykelstråket, Värmdöstråket, som går längs Värmdövägen och under Sicklavägen till Hammarby sjöstad. Ältastråket går längs planområdets västra sida och länkas samman med Värmdöstråket vid gång- och cykeltunneln mot Hammarby sjöstad. Antal cykeltrafikanter ökar stadigt. Trottoar finns längs Uddvägens västra sida.



Kartan visar de gång- och cykelvägar som finns i närområdet.

Kollektivtrafik

Planområdet ligger i närheten av flera allmänna kommunikationer. Saltsjöbanans station vid Sickla ligger cirka 350 meter från fastigheten och tvärbanans hållplats Sickla udde ligger även den cirka 350 meter bort. Bussarna 71 (Jarlberg - Slussen) och 74 (Mariatorget - Sickla köpkvarter) ligger också cirka 350 meter från fastigheten, på Båtbyggargatan i Hammarby sjöstad. Bushållplatser finns även på Värmdövägen och på Sickla industriväg. Härifrån går bussarna 401 (Slussen – Älta), 403 (Slussen – Hästhagen), 409 (Slussen – Ektorps centrum),



410 (Slussen – Saltängen), 413 (Slussen – Björknäs centrum), 414 (Slussen – Orminge centrum), 422 (Slussen – Gustavsbergs lugnet), 469 (Finnberget – Nacka sjukhus).

Arbetet med att förlänga Tvärbanan från Sickla udde längs Uddvägen till Sickla station pågår för närvarande. Utformningen sker i samarbete med Stockholms Läns Landstings Trafikförvaltning, Trafikverket och Stockholms kommun.

Tunnelbanans blå linje kommer att förlängas via Södermalm och Hammarby Sjöstad till Nacka centrum. En station planeras i Sickla.

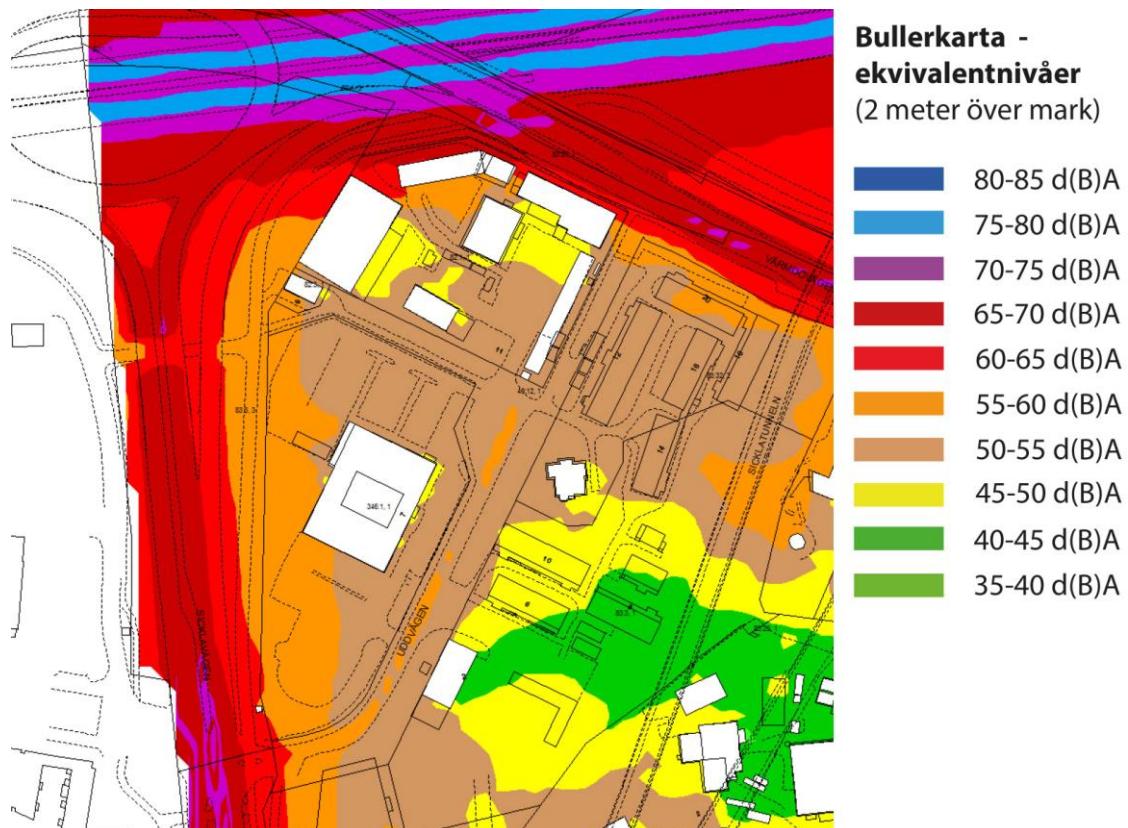
Biltrafik och parkering

Sicklavägen är en huvudled som knyter samman Järla och Sickla köpkvarter med Värmdövägen och Stockholms innerstad. Hastigheten på gatan är 50 km/h. I en trafikutredning för planarbete Sicklaön 346:1, kontor Uddvägen, kom man fram till att det är cirka 17 300 trafikrörelser under ett vardagsmedeldygn med störst trafikmängd in mot Stockholm under vardagsmorgnar och ut från Stockholm sena vardagseftermiddagar. Uddvägen, som är en mindre återvändsgata, bedömdes ha en trafikmängd på cirka 500 trafikrörelser ett vardagsmedeldygn.

I dagsläget är det parkeringsförbud både längs angränsande del av Sicklavägen och längs hela Uddvägen. Parkering i anslutning till området sker på kvartersmark.

Buller

Fastigheten ligger bullerstört med buller från flera håll.



Boverket föreslår följande riktvärden för trafikbuller vid nybyggnation av bostäder:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Naturvårdsverket föreslår följande riktvärden för trafikbuller i andra miljöer än för boende:

- Arbetslokaler för tyst verksamhet 40 dBA inomhus, dagtid klockan 6-18
- Parker och andra rekreationsytor i tätorter 45-50 dBA, dagtid klockan 6-22 eller 20 dBA under nivån för omgivande gator, vilket dera som ger den högsta nivån
- Friluftsområden 40 dBA utomhus, dagtid klockan 6-22

Eftersom det inte finns några trafikbullerriktvärden utomhus gällande kontorsarbetsplatser är det inomhuskraven som styr. Detta ställer krav på ljudisolering i fasader och fönster.

Naturvårdsverkets riktlinjer för inomhusmiljön ligger på 40 dBA medan Boverkets strängaste nybyggnadskrav för kontorsrum är 30 dBA ekvivalent ljudnivå.

En bullerutredning måste göras för att studera bullervärdena samt vilka åtgärder som måste utföras på fastigheten.

Teknisk försörjning

Vatten-, spillovatten och dagvattenledningar finns utbyggda i anslutning till planområdet. Fastigheten är i dag ansluten till kommunens VA-nät. Exploateringen inom planområdet kan medföra att VA-nätet till fastigheten kan behöva dimensioneras upp vilket kommer utredas närmare i projektet. Kommunens huvudmottagning (tryckstegningsstation) av vatten finns på fastigheten Sicklaön 82:3, söder om planområdet.

Service

Planområdet ligger på gångavstånd både till Sickla köpkvarter och Hammarby sjöstad. Här finns ett stort och varierat utbud av service, kultur, utbildning, butiker, restauranger med mera.

Dagvatten

Dagvattnet kan innehålla förureningar från exempelvis vägar, industriområden, hustak och fasader. En bra hantering av dagvattnet är därmed en förutsättning för att grundvattnet, sjöar och havsvikar ska vara av god kvalitet. Nacka kommun arbetar för att dagvattnet ska tas om hand på ett säkert, miljöanpassat och kostnadseffektivt sätt. Tanken är att det ska återföras till det naturliga kretsloppet så tidigt som möjligt, helst inom fastigheten vilket minskar risken för att vattnet ska föroreas eller påverka grannar. En dagvattenutredning ska göras för att tillse att dagvattnet tas om hand på bästa sätt.

Risk

Länsstyrelsens rekommenderar att ett område på minst 25 meter bör lämnas fritt från bebyggelse intill bensinstationer och transportleder för farligt gods. En riskanalys ska också göras vid nyexploatering inom 150 meter från sådana riskobjekt. Planområdet ligger inom 150 meter från Sicklavägen där farligt gods transportereras. Farligt gods transportereras även på



Värmdöleden som även den ligger cirka 150 meter från fastigheten, en riskanalys ska därför göras under planarbetet.

Tidigare planer i området, både på Nacka- och Stockholmssidan, är utformade med speciell hänsyn till möjliga olyckor längs Sicklavägen. Det säkerhetsavstånd som tillämpats är på de flesta ställen 20 meter från byggnad till Sicklavägen. På några få sträckor är avståndet något kortare. Avståndet understiger alltså länsstyrelsen rekommenderade skyddsavstånd på 25 meter. Ett sådant kortare avstånd anses, enligt riskanalysen för Sicklaön 346:1, vara möjligt om vissa skyddsåtgärder vidtas:

- Obebyggda områden utomhus inom 25 meter från Sicklavägen ska utföras så att de inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse.
- Utrymning från byggnader ska vara möjlig i riktning bort från Sicklavägen.
- För att förhindra brandspridning till de nya byggnaderna ska fasader (väggar och fönster) inom 25 meter från Sicklavägen utföras så att risken för brandspridning in i byggnaden begränsas under den tid det tar för personer att utrymma utsatta byggnadsdelar eller att nå säker plats.

Miljökvalitetsnormer för luft

En luftutredning har genomförts för planområdet kontor Uddvägen, fastighet Sicklaön 346:1. Utredningen består av beräkningar av luftföroreningshalter av partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO_2) och visar att miljökvalitetsnormerna kommer att klaras. En liknande utredning måste dock även göras inom ramen för detta planarbete för att tillse att normerna klaras även i detta projekt.

Miljöbedömning

En preliminär bedömning utifrån nuvarande kunskap är att genomförandet av planen inte kommer att medföra någon betydande miljöpåverkan. Denna bedömning kan komma att ändras i samband med behovsbedömningen.

4.2 Delprojekt förstudie

Delprojekt förstudie kommer att bedrivas parallellt med detaljplanen i syfte att skapa underlag för angöring till exploateringsområdet, utredning och alternativ för VA, underlag för eventuellt kostnadsuttag och underlag för budgetering.

4.3 Delprojekt projektering

Kommunen utreder och projekterar allmänna anläggningar. Är i detta tidiga skede ännu inte utrett om några allmänna anläggningar ingår i projektet. Lokalgatan in till kommunens tryckstegringsstation, på fastigheten Sicklaön 82:3 (söder om planområdet), ingår i stadsbyggnadsprojektet kontor Uddvägen. Eventuellt kan lokalgatan behöva breddas till 18 meter, vilket i så fall ingår i detta projekt. Det kan också bli aktuellt att VA-nätet till fastigheten behöver dimensioneras upp.

4.4 Delprojekt utbyggnad

Kommunen bygger ut allmänna anläggningar inom allmän platsmark, till exempel en eventuell breddning av lokalgatan in till tryckstegringsstationen samt att VA-nätet dimensioneras upp. All upgradering av allmänna anläggningar hänförliga till exploateringen bekostas av exploatören.

4.5 Delprojekt rättsligt genomförande

Stadsbyggnadsprojektet kommer att inkludera flera rättsliga avtal. Bland annat kommer detaljplane- och exploateringsavtal upprättas. Även andra rättsliga förfaranden såsom fastighetsreglering, överlåtelse och servitut/ledningsrättshantering kan bli aktuella.

5 Ekonomi, vad kostar det och vem finansierar vad?

Projektets ekonomi kan inte beräknas i detta tidiga skede. Utgångspunkten är att alla kostnader hänförliga till exploateringen ska bekostas av exploatören. Alla kostnader för nya allmänna anläggningar som planen förutsätter ska således belasta exploatören.

En exploateringskalkyl kommer att tas fram senare i projektet.

Samtliga exploaterörer inom västra Sicklaön ska medfinansiera utbyggnaden av tunnelbanan i enlighet med Kommunstyrelsens beslut 2014-05-19. Beloppet fastställs i samband med tecknande av exploateringsavtal.

6 Preliminär tidplan

Detaljplanering	2014-2016
Förstudie	2014-2016
Projektering	2015-2016
Utbyggnad	2016-2019

Ulf Crichton
Mark- och exploateringschef

Andreas Totschnig
Planchef

Caroline Cederholm
Projektledare

Lena Nordenlöw
Planarkitekt

Kommunstyrelsens
statsutvecklingsutskott

Europan 13, arkitekttävling för unga arkitekter med Bergs oljehamn som tävlingsområde

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens statsutvecklingsutskott beslutar om deltagande med Bergs oljehamn som tävlingsområde i arkitekttävlingen Europan 13 som medför en kostnad på 950 000 kr.

Sammanfattning

Europan 13 är en europeisk arkitekttävling med många olika tomter i Europa. Deltagare är unga europeiska arkitekter. För Nackas del är Bergs oljehamn det aktuella tävlingsområdet. Med deltagande i tävlingen påbörjas programarbetet för Bergs oljehamn.

Ärendet

Europan är en europeisk arkitekttävling för europeiska arkitekter under 40 år. Grundtanken är att de europeiska länderna har liknande frågeställningar kring stadsbyggandet med växande urbana områden. Varje Europan-tävling har teman. Årets tema är tät och blandad stad med tre underteman; vilka delar av staden delar vi, den nya stadens tillblivelse och anknytning, medborgardeltagande och initiativ.

Dessa kan väl tillämpas på vårt arbete kring Nacka stad. Deltagande kommun kan själv välja att fördjupa något tema. Intressanta fördjupningar kan vara i vilken del man påbörjar stadsdelen och hur den knyts till sin omgivning och Nacka stad.

Det område som är aktuellt att delta med är Bergs oljehamn. Detta område ägs av Nacka kommun och är ca 11ha stort. Tävlingsområdet brukar delas in i ett studieområde om 10-20ha och inom detta ett tävlingsområde om ca 3-6ha. Nuvarande hyresgäst är uppsagt. Tävlingen pågår under 2015.



Ekonomiska konsekvenser

Deltagande i tävlingen kostar 950.000 kr. Kostnaden fördelar på innevarande år och kommande två år. Med tävlingen påbörjas programarbetet för Bergs oljehamn och kan finansieras inom kommande stadsbyggnadsprojekt för Bergs oljehamn.

Bilagor

Charter för Europan – Information om förutsättningar

Gunilla Glantz
Stadsbyggnadsdirektör

Eva Maria Persson
Stadsarkitekt

Charter för Europan

Gällande medverkan från kommuner och bygg Herrar som erbjuder tävlingstomt

Vi representanter för bygg Herrar och europeiska kommuner som erbjuder tomter till europantävlingen, ger vårt stöd till målen och principerna för den verksamhet som de deltagande europanländerna har utvecklat. Vi uttrycker vår vilja att bidra till följande mål och principers förverkligande.

Europan ger oss tillfälle att delta i en debatt med andra städer och professioner om boende och stadsplanering på en europeisk nivå. Vi ges vidare tillgång till nya idéer från unga arkitekter tillsammans med andra yrkesmän, oberoende av deras nationalitet. Vi ser fram emot de möjligheter som engagemanget i Europan kan innehåra för oss, såsom ett europeiskt perspektiv och kontaktnät.

Vi anser det övergripande temat för Europan, den europeiska urbaniteten, angeläget för oss och vill medverka i diskussionen om detta.

Vi är övertygade om att stadsutveckling hör samman med förändringar i livsstil och boende, och att nyskapande arkitektur och stadsplanering kan medverka till bättre samband mellan den privata sfären och stadens offentliga rum.

Genom att erbjuda ett tävlingsområde som arena för unga europeiska arkitekters reflektioner och idéer, vill vi medverka i hela den process som startar med vinnande idéer och som avses resultera i en vidarebearbetning av dessa, med ett framtida genomförande som målsättning.

Med vår medverkan i Europan är vi beredda:

- att acceptera de tävlingsregler som beslutas av Europans generalförsamling och som verkställes i de nationella kommittéerna;
- att föreslå ett tävlingsområde som motsvarar Europans kriterier. Tomten ska vara belägen i en existerande stadsmiljö och förenlig med den lokala planeringen.
- att i god tid förse tävlingens organisatörer med högkvalitativa dokument som ger god information till de tävlande arkitekterna (planer, fotografier, program och texter om stadens stadsbyggnadsproblematik enl. överenskommelse med Europan Sverige).
- att under tävlingen hålla ett informationsmöte för de tävlande, i samarbete med Europan Sverige.
- att samverka och debattera med juryns medlemmar och tekniska experter i de europeiska konferenserna samt vid jurymötena.
- att respektera juryns beslut.
- att aktivt medverka till att ett uppdrag ges till författarna av det vinnande förslaget. I första hand ska uppdraget gälla att, i realistisk omfattning, vidareutveckla de prisbelönade idéerna på den aktuella tävlingstomten.
- att inom sex månader efter prisutdelningen anordna en workshop för att påbörja arbetet efter tävlingen. Till denna workshop bjuter kommunen in vinnare (och eventuellt andra belönade förslagsställare) och ett urval av intressenter, representanter från Europan Sverige, tävlingsjuryn, m.fl.
- att under denna fortsatta process, om behov av detta uppstår, få rådgivning av en representant för Europan Sverige.

Kommunstyrelsen

Bygg en gångväg under Danvikstullsbron

Politikerinitiativ den 19 maj 2014 av Sidney Holm (MP)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen noterar att det pågår ett arbete i Stockholms stad kring frågan om gångstråk vid Danvikstullsbron, samt att det finns en pågående dialog mellan Stockholm och Nacka i frågan.

Politikerinitiativet är därmed färdigbehandlat.

Sammanfattning

Sidney Holm(MP) föreslår i ett politikerinitiativ att Nacka kommun tar kontakt med Stockholms stad för att utreda möjligheterna att binda ihop kommunerna via en gångväg längs vattnet under Danvikstullsbron.

Tjänstemän från Nacka och Stockholm har lopande kontakter kring exploateringsfrågor ibland annat Danvikstullsområdet. Nacka kommun har i yttrande till Stockholm stads översiktsplan lyft fram behov och möjligheter kring samverkan mellan de två kommunerna med fokus på området av östra Södermalm och västra Sicklaön. Stockholm har beslutat att ta fram ett förslag för konstruktion och kalkylunderlag för en utbyggnad av gångväg utmed Danvikskanalen.

Förslagen i politikerinitiativet

Sidney Holm(MP) föreslår i ett politikerinitiativ att Nacka kommun tar kontakt med Stockholms stad för att utreda möjligheterna att binda ihop kommunerna via en gångväg längs vattnet under Danvikstullsbron.

Initiativtagaren menar att en gångväg under Danvikstullsbron skulle bli ett lyft för både Stockholm och Nacka, samt på ett bra sätt att binda ihop kommunerna med en vacker gångväg. En gångväg under bron skulle dessutom innebära att gångtrafikanter kan



promenera från Sickla, via Hammarby Sjöstad och Henriksdalshamnen till Saltsjökvart och vidare till Nyckelviken utan att behöva gå omvägen via Värmdövägen.

Enhetens utredning och bedömning

Nacka kommun har vid ett flertal tillfällen lyft frågan om att koppla samman promenad- och cykelstråk i Stockholm respektive Nacka. Formellt har kommunen lämnat synpunkter, exempelvis i yttrandet (diarienummer KFKS 2012/374-219 över del av Stockholm stads översiktsplan ”Den gröna promenadstaden”). I yttrandet lyfter Nacka fram behovet och möjligheterna kring samverkan mellan Nacka och Stockholm:

”Västra Sicklaön i Nacka gränsar direkt till ett av Stockholms attraktiva utvecklingsområden – Hammarby sjöstad. I Nacka pågår flera omfattande stadsutvecklingsprojekt och fler kommer att startas. Det finns mycket att vinna på en samordning av östra ”Söder” och västra Sicklaön när det gäller gemensamma ”parkresurser”.

Med bättre, mer attraktiva och tydliga kopplingar mellan stråken i respektive kommun, ökar utbudet av parker, stråk och natur för alla. nackaborna får ökad tillgång till de mer ”anlagda” parkerna och stråken i Stockholm och stockholmarna får tillgång till bland annat de natursköna strandpromenaderna i Nacka. Alla får nya målpunkter och utökade rekreativmöjligheter. En samordning av skyltning och information skulle också kunna bidra till att den gemensamma ”parkresursen” blir mer tillgänglig för alla.

Nacka kommer i området Henriksdal - Kvarnholmen erbjuda mycket attraktiva promenadstråk utmed vattnet och det anläggs även mindre parker, mötesplatser och målpunkter i form av bland annat serveringar. På sikt kommer detta stråk bindas samman med den delvis utbyggda strandpromenaden från Svindersvik till Nacka strand.

Frågan som initiativtagaren lyfter har tidigare varit uppe i diskussioner med tjänstemän i Stockholms stad; i samordning kring Hammarby Sjöstad och eventuell utbyggnad av Danvikslösen (nu vilande) samt i planering och genomförande av Saltsjöqvart. Enligt de tjänstemän i Stockholm stad som Nacka har haft kontakter med, så finns intresse för den aktuella sammankopplingen av strandpromenaderna. Höga krav på säkerheten från Sjöfartsverket samt Stockholms hamnar som ansvarar för driften av kanalen, innebär att en eventuell utbyggnad av en gångväg kommer att bli förhållandevis dyr.

Stockholm stads kommunstyrelse behandlade den 21 augusti 2013, §9, motionen ”Promenadstaden – den felande länken vid Danvikskanalen” av Tomas Rudin (S). I motionen föreslås bland annat att ge stadens exploateringskontor i uppdrag att projektera en gång- och cykelväg längs Danvikskanalen. I yttrandet över motionen skriver Stockholm stads borgarråd Sten Nordin (M):



”Att underlätta för människor att på ett enkelt sätt förflytta sig i Stockholm och mellan grannkommunerna är något som staden värnar. Att binda ihop gång- och cykelstråken mellan Stockholms stad och Nacka kommun är önskvärt och frågan har diskuterats mellan exploateringsnämnden och Sjöfartsverket. Där framhöll Sjöfartsverket att det fanns risk för fartyg att komma ur kurs och ramma en framtida konsolbro, vilket var förslaget vid den tidpunkten. Exploateringsnämnden planerar därför sedan tidigare att göra en mer noggrann utredning för att ta fram ett nytt förslag till utformning av en gångpassage i läget som föreslås i motionen. Vad beträffar upprustningen av området kring Danviksbroarna kan nämnas att det är Södermalms stadsdelsnämnd och Stockholms Hamn AB som ansvarar för och löpande arbetar med parkområdet respektive ytorna närmast Danvikskanalen.”

Tjänstemän från Nacka och Stockholm har pågående kontakter kring exploateringsfrågor ibland annat Danvikstullsområdet. Stockholm har beslutat att ta fram ett förslag för konstruktion och kalkylunderlag för en utbyggnad av gångväg utmed Danvikskanalen.

Bilaga

Protokollsutdrag KS § 121

Politikerinitiativ Danvikstullsbron

Mats Bohman
Administrativ direktör
Stadsledningskontoret

Johanna Magnusson
Controller
Samordnings- och utvecklingsenheten



19 maj 2014

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsen****§ 121****Politikerinitiativ angående byggnation av gångväg under Danvikstullsbron**

Politikerinitiativ den 19 maj 2014 av Sidney Holm (MP)

Beslut

Kommunstyrelsen ger stadsledningskontoret i uppdrag att bereda ärendet.

Ärende

Ett politikerinitiativ har inkommit från Sidney Holm angående att kontakt tas med Stockholm stad för att utreda möjligheterna att binda ihop kommunerna med en gångväg längs vattnet under Danvikstullsbron.

Handlingar i ärendet

Politikerinitiativ av Sidney Holm (MP)

Beslutsgång

Kommunstyrelsen beslutade överlämna politikerinitiativet till stadsledningskontoret för beredning.

Ordförandes signatur	Justerändes signatur	Utdragsbestyrkande

miljöpartiet de gröna



Bygg en gångväg under Danvikstullsbron

Politikerinitiativ till kommunstyrelsens sammanträde 2014-05-19

Sidney Holm

Miljöpartiet de gröna

Idag går det att promenera längs vattnet hela vägen från Sickla, förbi Sickla slussen, längs Hammarbysjöstad fram till färjeläget vid nya Henriksdalshamnen. Om det också byggdes en gångväg nere vid vattnet längs Danviksklippan och vidare under Danvikstullsbron skulle man kunna fortsätta promenaden till Saltsjökvarn och vidare utan att behöva gå omvägen upp över den starkt trafikerade Värmdövägen. Promenaden skulle sedan kunna fortsätta längs vattnet ända fram till Bergs Oljehamn, så småningom ända fram till Nyckelvikens naturreservat.

En gångväg under Danvikstullsbron skulle bli ett lyft för både Stockholm och Nacka och på ett bra sätt binda ihop kommunerna med en vacker gångväg.

Därför yrkar jag på att:

- Kontakter tas med Stockholms kommun för att utreda möjligheterna att binda ihop kommunerna via en gångväg längs vattnet under Danvikstullsbron.


.....
Sidney Holm

Kommunstyrelsen

Upplåtelse av arrende till Stall Skogsö AB (Saltsjöbadens ryttarförening) för betesmark inom fastigheterna Skogsö 2:9, 2:12 och 2:24

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslår kommunstyrelsen att fatta följande beslut.

Kommunstyrelsen beslutar att ingå föreslaget arrendeavtal med Stall Skogsö AB (Saltsjöbadens ryttarförening) för betesmark för hästar inom fastigheterna Skogsö 2:9, 2:12 samt 2:24.

Sammanfattning

I syfte att hålla område beläget i Skogsö naturreservat öppet och fritt från sly föreslås kommunstyrelsen ingå ett jordbruksarrendeavtal med Stall Skogsö AB (Saltsjöbadens ryttarförening) för betesmark för hästar inom fastigheterna Skogsö 2:9, 2:12 och 2:24. Området som upplåts är cirka 23 000 kvadratmeter stort. Arrendeavtalet löper på en tid om tio år med tillträdesdag den 1 oktober 2014. Arrendeavgiften är 4 600 kronor per år och ska justeras årligen enligt index.

Ärendet

Skogsö naturreservat

Fastigheterna Skogsö 2:9, 2:12 och 2:24 är belägna inom Skogsö naturreservat. Det aktuella området består av före detta åker- och ängsmarker som växer igen med sly vilket har negativ effekt på områdets miljö. Enligt föreskrifterna för naturreservatet ska vegetationsutvecklingen på öppen mark styras genom bete eller slätter. Upplåtelse av arrende till Saltsjöbadens ryttarförening för betesmark utpekas som en åtgärd i föreskrifternas skötselplan.



Arrendeavtal

Enligt det arrendeavtal som här föreslås upplåts ett område om cirka 23 000 kvadratmeter till Saltsjöbadens ryttarförening på en tid om tio år med tillträde den 1 oktober 2014.

Arrendetiden förlängs därefter med tio år på samma villkor om uppsägning inte sker senast 12 månader före upplåtelsetidens slut. Det aktuella området har tidigare inte upplåtits till ryttarföreningen. Arrendeavgiften är 4 600 kronor per år och ska justeras årligen enligt index. Ryttarföreningen ska bekosta uppförande av stängsel och andra åtgärder som är nödvändiga för arrendeområdets utnyttjande. Enligt avtalet ska allmänheten ha rätt att passera arrendeområdet. För det fall att marken inte betas av tillräckligt ska slåttring utföras sommartid. Detta arbete ska utföras och bekostas av kommunen.

Bilagor

Bilaga 1 Arrendeavtal

Tomas Vesterlin
Tf Markchef

Ulrika Almqvist
Markingenjör

AVTAL OM JORDBRUKSARRENDE

§ 1 PARTER

Upplåtare: Nacka kommun organisationsnummer: 212000-0167, nedan kallad fastighetsägaren
adress: Mark- och exploateringsenheten, 131 81 Nacka.

Arrendator: Stall Skogsö AB, organisationsnummer: 556645-2065 nedan kallad arrendatorn
adress: Stall Skogsö AB c/o Anna Schöld, Folkungagatan 103, 116 30 Stockholm.

Saltsjöbadens ryttarförening bedriver sin verksamhet i aktiebolagsform genom Stall Skogsö AB.
Detta sker till följd av krav som ställdes av kreditgivande bank vid förvärvandet av stallbyggnad
2004. Eventuella vinster i aktiebolaget används till underhåll och förvaltning av anläggningen.

§ 2 ARRENDESTÄLLE

Arrendet omfattar del av fastigheterna Skogsö 2:9, 2:12 samt 2:24 i Saltsjöbaden, se bifogad
karta bilaga 1. Arealen utgör ca 23 000 kvm.

§ 3 ÄNDAMÅL

Arrendeområdet skall användas som betesmark för hästar. Området ligger inom en del av
Skogsö naturreservat där syftet är att hålla området öppet med bete och/eller slätter. På
arrendestället får inte bedrivas verksamhet som strider mot det angivna ändamålet. Med
upplåtelsen följer ingen rätt till jakt och fiske.

Arrendestället skall vara öppet för allmänheten att passera. Innan arrendatorn vidtar åtgärder
inom arrendeområdet skall dessa först ha godkänts av naturreservatsförvaltaren.

§ 4 ARRENDETID OCH UPPSÄGNING

Arrendetiden gäller från tillträdesdagen den 1 oktober 2014 och fram till avträdesdagen
den 30 juni 2024. Arrendetiden förlängs därefter med 10 år i sänder om uppsägning inte sker
senast 12 månader före arrendetidens utgång.

Arrendatorn svarar för att verksamheten på arrendestället följer gällande lagar och regler.
Skulle arrendatorn agera i strid mot bestämmelserna i detta avtal har fastighetsägaren rätt att
upphäva arrendeavtalet före arrendetidens utgång.

Ändamålet med arrendestället kan komma att ändras till följd av ändrade reservatsbestäm-
melser, detaljplan eller av att fastighetsägaren av annat skäl vill använda marken för annat
ändamål än jordbruk. Med anledning av att fastighetsägaren måste hålla arrendestället till-
gängligt för ändrad markanvändning skall detta avtal inte vara förenat med någon rätt för
arrendatorn till förlängning av avtalstiden om fastighetsägaren säger upp avtalet.

§ 5 ARRENDEAVGIFT

Arrendeavgiften är 4 600 (fyrtusensexhundra) kronor. Avgiften ska från och med andra
arrendeåret justeras med hänsyn till förändringen mellan oktober månads indextal året före
upplåtelsen (2013) och oktober månads indextal året före respektive arrendeår. Avgiften ska
dock aldrig understiga första årets arrendeavgift.

Avgiften skall betalas förskottsvis senast den första dagen på arrendeåret. Vid betalningstillfället betalas även gällande mervärdesskatt. Vid försenad betalning tillkommer dröjsmålsränta enligt lag samt ersättning för betalningspåminnelse enligt vad som stadgas om inkassokostnader.

§ 6 DRIFTSKOSTNADER

Arrendatorn skall svara för alla avgifter och övriga kostnader som uppkommer genom arrendområdets nyttjande.

§ 7 STÄNGSLING

Arrendatorn svarar för stängsling och kostnader för detta. Områden som inhägnas förses med anordningar för allmänheten att ta sig genom. Inhägnader och anordningar för passage skall godkännas av kommunen, se vidare § 18.

§ 8 DIKEN

Fastighetsägaren svarar för återställande och underhåll av befintliga diken enligt skötselplan för Skogsö naturreservat.

§ 9 ARRENDESTÄLLET: TILLSYN, SKICK OCH SKÖTSEL

Arrendestället utarrenderas i befintligt skick. Arrendatorn ska hålla arrendestället i ett snyggt och städat skick. Arrendatorn får inte använda arrendområdet så att risk för miljöskada uppkommer. I naturreservatet Skogsö gäller särskilda skötselbestyrkande föreskrifter som arrendatorn ska följa. De delar av föreskrifterna och skötselplanen som direkt berör arrendestället framgår av bilaga 2.

För att minimera övergödning skall hästarnas gödsel regelbundet samlas in och tas bort från hagmarken. Arrendatorn skall säkerställa god stallgödselhantering.

Om marken inte betas eller blir ojämnt betad ska dessa ytor slåttras under sommaren. Det avslagna gräset skall samlas in och forslas bort. Detta arbete utförs och bekostas av fastighetsägaren, se vidare § 13.

Arrendatorn skall hålla nödvändig tillsyn över arrendestället. Arrendatorn skall nyttja området så att minsta möjliga olägenhet orsakas grannar och övrig omgivning.

Fastighetsägaren äger rätt att för besiktning av arrendestället erhålla nödvändigt tillträde. Arrendatorn skall närvara vid besiktningen om fastighetsägaren så önskar. Fastighetsägaren kallar till sådan besiktning.

§ 10 ANLÄGGNINGAR

Arrendatorn förbehålls äganderätten till anläggningar som av denne redan är uppförda. Förändringar av befintliga anläggningar får endast utföras efter föregående godkännande av fastighetsägaren och i förekommande fall efter det att erforderliga tillstånd och lov erhållits från Miljö- och stadsbyggnadsnämnden, Naturreservatsnämnden och andra berörda myndigheter.

digheter. På arrendestället får inte uppsättas skyltar eller anordningar för reklam annat än för den verksamhet som bedrivs där.

§ 11 MYNDIGHETSTILLSTÅND

Arrendatorn är skyldig att skaffa de tillstånd som erfordras för verksamheten på arrendeområdet. Arrendatorn skall följa alla de föreskrifter som meddelas av myndighet eller som följer av lag.

§ 12 ÖVERLÅTELSE OCH UNDERUPPLÅTELSE

Arrendatorn får inte överläta eller på annat sätt överföra och inte heller i sin tur upplåta rättigheter enligt detta avtal till annan utan fastighetsägarens skriftliga samtycke.

§ 13 KOMMUNENS NYTTJANDE

Kommunen äger rätt att själv eller låta annan nyttja de upplåtna beteshagarna tillfälligt för skötseln av naturreservatet. Detta gäller såväl för slätter av mark som inte betas eller blir ojämnt betad samt för andra speciella ändamål. Kommunen skall härvid, i så god tid som möjligt, dock minst två veckor i förväg, anmäla detta till arrendatorn.

Vid sådant nyttjande äger bolaget rätt till ersättning enbart för utebliven intäkt och verifierade kostnader för återställande av nyttjad mark samt för eventuella merkostnader som är direkt föranledda av nyttjandet.

§ 14 LEDNINGSDRAGNING

Arrendatorn medger att fastighetsägaren eller annan som har fastighetsägarens tillstånd rätt att anlägga och bibehålla ledningar på arrendestället. Detta gäller såväl underjordiska som luftburna ledningar med erforderlig ledningsstolpar. Arrendatorn är skyldig att utan ersättning tåla det intrång, som föranleds av att ledningarna anläggs och nyttjas, men har rätt till ersättning för direkta skador i övrigt.

§ 15 SKADESTÅND

Arrendatorn är skyldig att ersätta skada, som uppkommer på fastighetsägarens egendom och för tredje man, på grund av brister i vården, underhållet eller tillsynen av arrendestället, anläggningarna på arrendestället eller angränsande områden. Det åligger arrendatorn att teckna ansvarsförsäkring till betryggande värde.

§ 16 ARRENDETS UPPHÖRANDE

Vid arrendeavtalets upphörande skall arrendatorn i görligaste mån återställa arrendestället i ursprungligt skick och i väl städat skick. Om så inte är fallet äger fastighetsägaren åtgärda detta på arrendatorns bekostnad. Arrendatorn äger inte rätt till avträdesersättning vid arrendets upphörande.

§ 17 ANSVAR

Arrendatorn skall i alla sammanhang svara för skada som härrör från arrendatorns verksamhet på arrendestället. Arrendatorn har ansvar för av denne och dennes verksamhet orsakad skada på arrendestället även efter avtalets upphörande.



§ 18 UPPFÖLJNING AV ARRENDEAVTAL

Parterna ska löpande träffas för att informera varandra och komma överens om områdets skötsel, kommande händelser och underhållsåtgärder. Fastighetsägaren kallar till uppföljningsmöten två gånger per år.

§ 19 PARTERNAS KONTAKTORGAN

Parternas kontaktorgan är om inget annat meddelas för fastighetsägaren naturreservatsförvaltaren och för arrendatorn ordföranden i styrelsen för Stall Skogsö AB.

Detta avtal har upprättats i två (2) likalydande exemplar varav fastighetsägaren och arrendatorn tagit var sitt.

Nacka 2014 - -

För fastighetsägaren Nacka kommun

Nacka 2014 - 0603

För arrendatorn Stall Skogsö AB

Tina Junaeus

Anna Schöld

BILAGOR

Bilaga 1 Karta över arrendestället

Bilaga 2 Utdrag ut föreskrifter och skötselplan för Skogsö naturreservat



- Arrendeställe,
ungefärlig utbredning
- Gångvägar som allmänheten kan använda

Utdrag ur föreskrifter och skötselplan för Skogsö naturreservat

Arrendatorn har att följa de föreskrifter och den skötselplan som gäller för Skogsö naturreservat. De delar som direkt berör arrendestället framgår av nedanstående utdrag. Bestämmelserna i naturvårdslagen har ersatts av bestämmelser i miljöbalken.

A. Föreskrifter med stöd av 8 § naturvårdslagen angående inskränkningar i markägares och annan sakägares rätt att förfoga över fastighet inom naturreservatet

Utöver föreskrifter och förbud i lagar och författningar är det förbjudet att:

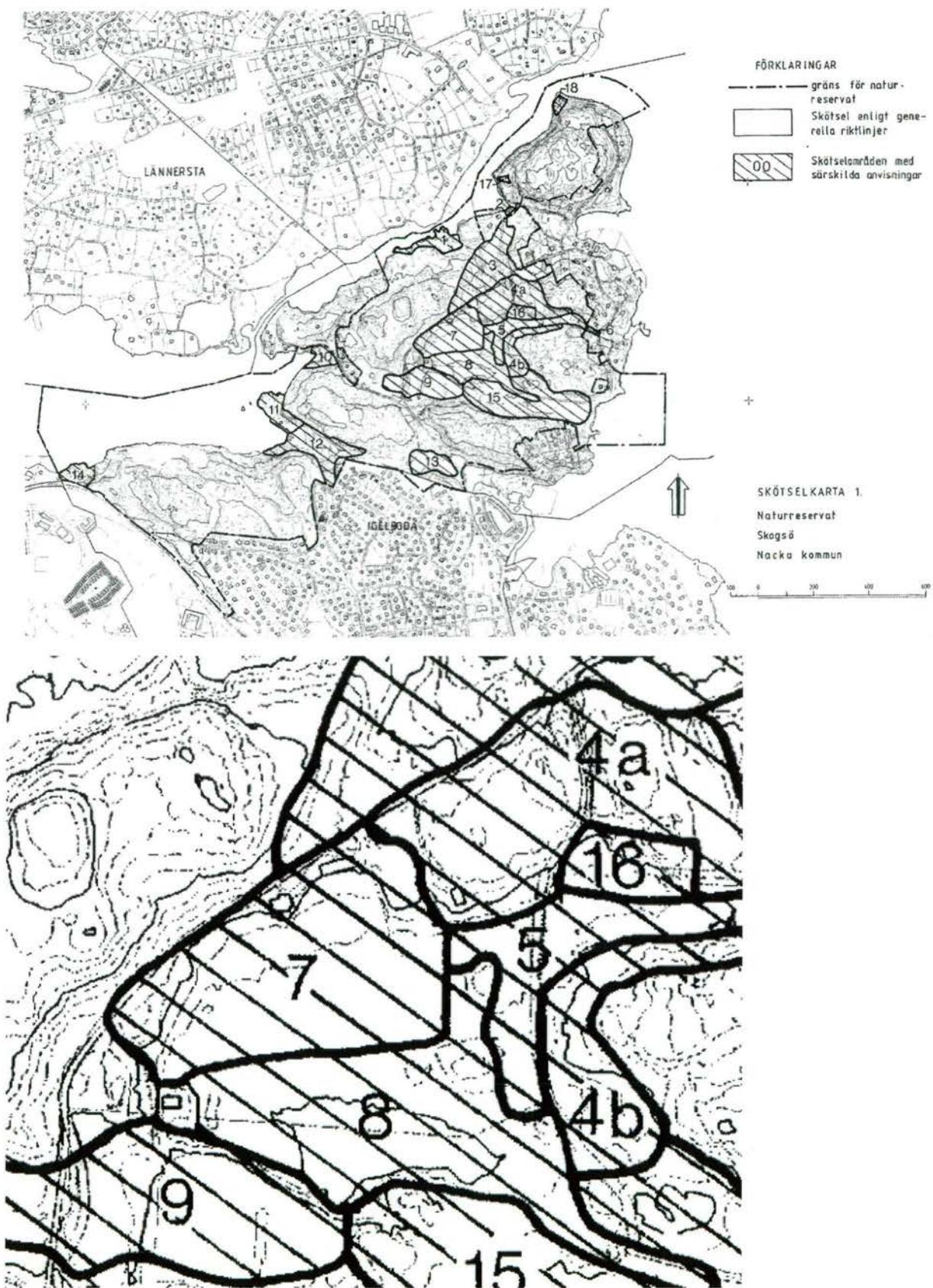
1. bedriva täkt, tippa massor eller annan verksamhet som förändrar områdets topografi eller ytförhållanden som att gräva, spränga, muddra, borra, schakta eller utfylla.
2. anordna upplag annat än tillfälligt i samband med områdets skötsel.
3. anbringa tavla, plakat, affisch, skylt, inskrift eller därmed jämförlig anordning som inte omfattar naturreservatets skytning.
4. uppföra helt ny byggnad, utföra till- eller påbyggnad, ändra byggnads exteriör eller användningssätt etc. om det motverkar syftet med reservatet eller intentionerna i kulturminnesvårdsprogrammet.
5. använda kemiska bekämpningsmedel eller handelsgödsel.
6. utsläppa spillvatten i Skogsöträsk.

Utan kommunstyrelsens tillstånd är det förbjudet att:

7. dika, dämma eller på andra sätt förändra områdets dräneringsförhållanden, utom den skötsel som krävs för befintligt dikes funktion.
8. uppföra ny anläggning, ändra eller utöka befintlig anläggning, riva byggnad, uppföra ny byggnad, utföra till- eller påbyggnad, ändra en byggnads användningssätt eller exteriör.
9. anlägga väg, stig eller parkeringsplats utöver vad som angivs i bifogad skötselplan och arrendeavtal.
10. dra fram ny mark- eller luftledning eller nedlägga kabel eller annan ledning i vatten.
11. avverka eller utföra andra skogliga åtgärder utöver vad som framgår av bifogad skötselplan.



Skötselområden



Område 5**Äng söder om scoutstugan****Beskrivning:**

Långsmal äng med kraftigt slånbrynn, delvis igenvuxen med asp och björk. Gran tränger in från kanterna. I östligaste delen tät asp- och björkskog. Sankt parti mitt på ängen.

Mål:

Örtrik ängsmark som kantas av ädellövdominerad vegetation. I östligaste delen aspdominerad blandskog.

Åtgärder:

Inträngande gran på ängen tas bort liksom lövträd och sly, enstaka karaktärsträd eller mindre grupp av björk får stå kvar. Befintlig asp och skog på platån i östligaste delen gallras till ett förband på 3-4 m. Slånbeståndens utbredning begränsas. Området hävdas med bete och/eller slätter. Befintliga diken återställs och underhålls.

Område 7**Gamla handelsträdgården****Beskrivning:**

Öppen mark med blandskogsbyn i väster. Grova ädellövträd i anslutning till Skogsövägen. I norr och öster finns byggnader från en nedlagd handelsträdgård som idag används som häststall och förråd. I anslutning finns ridvolt och gödselplatta.

Några bostadsfastigheter finns varav den ena ligger nära båtuppläggningsplatsen.

Norr om Skogsö träsk finns beteshage samt kolonilottsområde, vilket bevattnas med vatten från Skogsö träsk.

En mindre parkering finns i blandskogen i nordväst. Spillvatten från bostadshus väster resp. öster om stallbyggnaden leds till Skogsö träsk efter slamavskiljning i brunn. Motsvarande lösning finns för scoutstugan Gläntan, via öppet dike.

Begränsad rörlighet för allmänheten.

Mål:

Nuvarande aktiviteter bibehålls. Rörligt friluftsliv skall utan hinder kunna passera genom området, även i öst-västlig riktning mellan kolonilottsområde och hästhage. Hästar och gärna andra betesdjur som t.ex. får skall i stor utsträckning medverka till landskapsvården genom beteshävd av öppna marker. Inget spillvattenutsläpp i Skogsö träsk. Vårdat utseende med stora ädellövträd, speciellt utmed Skogsövägen.

Åtgärd:

Upprätta arrendeavtal med Saltsjöbadens ryttarförening om djurhållning, betestrategier, instängningsmaterial, stätor i staket m.m. Upprätta avtal om omhändertagande av gödsel och gödselvatten.

Spillvattenledningar ansluts till kommunalt avlopp, tank eller till lokal reningsanläggning.

Blandskogen i väster gallras och röjs. Gamla ekar och tallar friställs.

Plantering av slån i slänten kring ridvolten.

Område 8**Skogsöträsk****Beskrivning:**

Näringsrik sjö och värdefull biotop för grod- och kräldjur. Sjön omgärdas av svårforcerad vegetation av bl.a. slån, hassel, druvfläder, al, hägg och ek. Sedan 1994 har angränsande delar av beteshagen översvämmats under våren, med upp till ca 50 cm högre nivå än medelvattennivån på ca +4,0 m.ö.h. Risk för övergödning, se vidare område 13, Gamla handelsträdgården. Avrinningströskeln har innan igensättningen av utlopps diket legat på ca +4,0 m.ö.h.

Mål:

Ej övergött viltvatten och biotop för grod- och kräldjur som omgärdas av tät lövvegetation. Utloppströskel med ursprunglig nivå +4,0 m.ö.h.

Åtgärder:

Ekar friställs, i övrigt ingen lövslörjning. Gran och ungtall tas bort förutom i område mot båtuppläggningsplats. Det stora diket mellanträskets östra del och Baggensfjärden rensas från nedfallet material i dess övre del på en sträcka av ca 100 m, så att större våröversvämningar undviks. I vissa avsnitt bör rör placeras på dikesbotten för att säkra vattenflödet även efter nya släntras. Dikesrensning skall utföras på sådant sätt att inga skador uppkommer på omgivande mark eller vegetation. Detta kan uppnås med användandet av handschakt eller ny sugteknik för schaktning typ: Ragnsells i Stockholm AB.

Kommunstyrelsen

Nyupplåtelse av arrende för småbåtsbrygga belägen i slutet av Sjöfararvägen inom fastigheten Lännersta 10:I

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att kommunen ingår nytt arrendeavtal med Föreningen Sjöfararen för vatten- och landområde inom fastigheten Lännersta 10:I.

Sammanfattning

- Lägenhetsarrendeavtal för vattenområde tecknas med Föreningen Sjöfararen.
- Avtalet innebär att arrendatorn får rätt att nyttja området för småbåtsbrygga.
- Tiden för upplåtelsen är på 10 år och kan förlängas med 5 år i taget.

Ärendet

Arrendeavtal tecknat av kommunen 27 juni 1994 har sagts upp för omförhandling. Det nya arrendeavtalet är tecknat på 10 år vilket underlättar båtklubbens möjligheter till miljöinvesteringar. Vattenområdet för arrendet har utökats från 2 000 kvm till 2 400 kvm i samband med omförhandlingen. Markområdet på 120 kvm är oförändrat. Den tidigare avgiften var 2 500 kr/år och denna har nu justerats upp. Den årliga avgiften utgår härmed till 500 kr/båtplats vilket i detta fall innebär en avgift om 8 500 kr/år.

Bilagor

Bilaga 1 Arrendeavtal

Tomas Vesterlin
Markchef

Claes Hielte
Markingenjör



AVTAL OM LÄGENHETSARRENDE

Detta avtal ersätter tidigare avtal mellan Nacka kommun och Föreningen Sjöfararen.

§1 PARTER

Upplåtare: Nacka kommun 212 000-0167, nedan kallad fastighetsägaren, adress: Nacka kommun, Mark- och exploateringsenheten, 131 81 Nacka.

Arrendator: Föreningen Sjöfararen, nedan kallad Arrendatorn, adress: c/o Leif Hedman, Sjöfararvägen 3, 132 46 Saltsjö-Boo.

§2 ARRENDESTÄLLE

Arrendet omfattar del av fastigheten Lännersta 10:1, som framgår av bifogad karta. Arealen utgör ca 2 400 kvm vattenområde och ca 120 kvm landområde.

§3 ÄNDAMÅL

Arrendestället skall användas av arrendatorn för småbåtsbrygga. Arrendestället skall vara öppet för allmänheten att beträda och får ej stängtas in. I upplåtelsen ingår inte mark för parkering. På arrendestället får ej bedrivas verksamhet som strider mot det angivna ändamålet. Arrendestället upplåts till föreningsverksamhet som saknar vinstdrivande syfte.

§4 STADGAR

Föreningens stadgar får ej strida mot detta arrendeavtal. Arrendatorn ansvarar för att fastighetsägaren vid varje tillfälle har tillgång till gällande stadgar och kontaktuppgifter till arrendatorn.

§5 ARRENDETID OCH UPPSÄGNING

Arrendetiden omfattar 10 år räknat från 2014-07-01 till och med 2024-06-30. Arrendetiden förlängs därefter med 5 år i sändrar om uppsägning ej sker senast 1 år före den lopande arrendetidens utgång. Arrendatorn svarar för att verksamheten på arrendestället följer gällande lagar och regler. Skulle arrendatorn strida mot bestämmelserna i detta avtal har fastighetsägaren rätt att upphäva arrendeavtalet före arrendetidens utgång.

§6 ARRENDEAVGIFT

Arrendeavgiften är 8500 (ÅTTATUSENFEMHUNDRA) kronor för första arrendeåret. För följande år skall avgiften justeras årsvis i förhållande till förändringarna i konsumentprisindex (totalindex). Första årets arrendeavgift är baserad på konsumentprisindextalet för oktober månad år 2014. För därför följande arrendeår skall avgiften justeras så att den följer indexändringar fram till och med oktober månad närmast före det aktuella arrendeårets början. Avgiften skall dock aldrig understiga första årets arrendeavgift. Avgiften erläggs i förskott senast den sista juni varje år efter fakturering från fastighetsägaren. Om avgiften ej betalas på föreskriven tid skall dröjsmålsränta utgå på förfallet belopp till dess att betalning sker. Om dröjsmålsränta gäller vad därom vid varje tidpunkt i lag stadgas. Även

ersättning för betalningspåminnelse enligt vad som stadgas för inkassokostnader tillkommer. Första årets avgift faktureras av fastighetsägaren efter att parterna undertecknat detta avtal.

§7 FÖRBUD MOT UPPLÅTELSE I ANDRA HAND

Arrendatorn får inte utan fastighetsägaren skriftliga samtycken upplåta nyttjanderätt till någon del av arrendestället.

§8 FÖRBUD MOT ÖVERLÅTELSE

Arrendatorn får inte utan fastighetsägarens skriftliga samtycken överläta arrendet eller sätta annan i sitt ställe.

§9 ARRENDSTÄLLET: TILLSYN, SKICK OCH SKÖTSEL

Arrendestället utarrenderas i befintligt skick. Arrendatorn är skyldig att alltid hålla arrendestället i ett snyggt och städat skick samt att vårdar och underhålla arrendestället och anläggningar på arrendestället så att fara för person- eller sakskada inte uppkommer.

Arrendatorn skall hålla nödvändig tillsyn över arrendestället. Skyldigheterna omfattar vattenområdet, både ovan och under vattenytan samt markområde. Arrendatorn skall nyttja området så att minsta möjliga olägenhet orsakas grannar och övrig omgivning. Arrendatorn får inte använda arrendeområdet så att risk för miljöskada uppkommer. Arrendatorn svarar för att verksamheten på arrendestället följer gällande lagar till skydd för miljön liksom de föreskrifter och råd som meddelats med stöd av dessa. Arrendatorn svarar för de kostnader som kan föranledas av de åtgärder som kan påfordras enligt denna lagstiftning i den mån arrendatorn kan hållas ansvarig härför. Fastighetsägaren äger rätt att för besiktning av arrendestället erhålla nödvändigt tillträde. Arrendatorn skall närvara vid besiktningen om fastighetsägaren så kräver. Fastighetsägaren kallar till sådan besiktning.

Det är arrendatorns uppgift att se till att medlemmarna följer bestämmelserna i arrendeavtalet och föreningens stadgar. För det fall rättsliga åtgärder erfordras för att fullgöra åtagandet skall detta meddelas fastighetsägaren som har att vidtaga åtgärderna.

§10 BYGGNADER OCH ANLÄGGNINGAR

Arrendatorn ska uppföra de anläggningar som erfordras för att arrendestället skall fungera för det avsedda ändamålet. Dylika anläggningar får ej uppföras utan föregående godkännande av fastighetsägaren och i förekommande fall efter det att erforderliga tillstånd och lov erhållits från Miljö- och stadsbyggnadsnämnden (byggnadsnämnd i Nacka kommun) och andra berörda myndigheter. På arrendestället får ej uppsättas skyltar eller anordningar för reklam. På arrendestället skall tydlig information finnas för allmänheten om föreningens namn samt hur man kommer i kontakt med föreningens styrelse. Arrendatorn förbehålls äganderätten till anläggningarna som av denne redan är uppförda och framdeles uppföres på arrendestället.

§11 DRIFTSKOSTNADER

Arrendatorn skall svara för alla avgifter och övriga kostnader som uppkommer genom arrendeområdets nyttjande.

§12 MYNDIGHETSKRAV

Arrendatorn är skyldig att skaffa de tillstånd som erfordras för verksamheten på arrendeområdet. Arrendatorn skall följa alla de föreskrifter som meddelas av myndighet eller som följer av lag.

§13 ANSVAR

Arrendatorn skall i alla sammanhang svara för skada som härrör från arrendatorns verksamhet på arrendeområdet. Arrendatorn har ansvar för av denne och dennes verksamhet orsakad skada på arrendeområdet även efter avtalets upphörande tills en godkänd besiktning gjorts av parterna.

§14 LEDNINGSDRAGNING

Arrendatorn medger att fastighetsägaren eller annan, som ärtill har fastighetsägarens tillstånd, får dra fram och vidmakthålla ledningar i och över arrendestället med erforderliga ledningsstolpar (och infästningsanordningar å byggnad), om detta kan ske utan avsevärd olägenhet för arrendatorn.

Arrendatorn är skyldig att utan ersättning fåla det intrång, som föranleds av att ledningarna anläggs och nyttjas, men har rätt till ersättning för direkta skador i övrigt.

§15 SKADESTÅND

Arrendatorn är skyldig att ersätta skada, som uppkommer på fastighetsägarens egendom och för tredje man, på grund av brister i värden, underhållet eller tillsynen av arrendestället eller anläggningarna på arrendestället. Det åligger arrendatorn att teckna ansvarsförsäkring till betryggande värde.

§16 ARRENDETS UPPHÖRANDE

Vid arrendeavtalets upphörande skall arrendatorn i görligaste mån återställa arrendestället i befintligt skick. Arrendatorn är skyldig att erbjuda fastighetsägaren att inlösa byggnad eller annan anläggning som tillhör arrendatorn, enligt bestämmelserna i 8 kap Jordabalken.

Arrendatorn är skyldig att, i den mån inlösen inte sker, vid avflyttning återställa arrendets skick, fritt från arrendatorn tillhöriga byggnader, byggnadsrester och andra anordningar i eller över mark. Det samma gäller även påförda påfyllnadsmassor som arrendatorn behöver för sin verksamhet. Om dessa åtgärder ej vidtagits äger kommunen utföra dessa på arrendatorns bekostnad. Arrendestället skall återlämnas i väl städat skick.

§17 BESITTNINGSSKYDD

Detta avtal är inte förenat med något besittningsskydd. Bestämmelserna i 11 kap 5 – 6a §§ Jordabalken om rätt för arrendatorn till ersättning med anledning av arrendets upphörande gäller således inte för detta avtal. I övrigt gäller lagens bestämmelser om arrende. Särskilt skall beaktas bestämmelserna om förverkande av arrenderätten.

§18 AVTRÄDESERSÄTTNING

Arrendatorn äger ej rätt till avträdesersättning vid arrendets upphörande.

§19 BEHANDLING AV PERSONUPPGIFTER

Personuppgifter som lämnas till fastighetsägaren i samband med tecknande av detta avtal eller senare under avtalsförhållandet kommer att registreras i den utsträckning som behövs för att kunna fullgöra avtalet på ett ändamålsenligt sätt, såsom avgiftsaviseringar, förhandlingar, information och andra

åtgärder som hör till den löpande förvaltningen och för att fastighetsägaren skall kunna fullgöra en rättslig skyldighet. Även personuppgifter som inhämtas från annan än arrendatorn kan komma att registreras. Det kan också förekomma att personuppgifter för angivet ändamål registreras hos entreprenör som utför arbete på fastighetsägarens uppdrag samt hos andra företag och organisationer som fastighetsägaren samarbetar med i och för sin förvaltning.

Enligt personuppgiftslagen (1998:204) har varje registrerad rätt att få information och rättelse av de personuppgifter som registrerats. Ansökan om detta skall göras till fastighetsägaren.

§20 SÄRSKILDA VILLKOR

För arrendet skall härutöver följande särskilda förbehåll gälla: Om ändring i markanvändningen aktualiseras under pågående arrendeperiod för att tillgodose ett allmänt behov och varigenom arrendet påverkas eller måste upphöra skall parterna uppta förhandlingar om saken. Fastighetsägaren skall därvid i första hand söka lösa arrendatorns markbehov genom att anvisa annan plats för verksamheten. Arrendatorn äger rätt till skälig nedsättning av arrendeavgiften samt skälig ersättning för skada som orsakas av förändringarna.

§21 INSKRIVNINGSFÖRBUD

Detta avtal för inte inskrivas.

§23 PARTERNAS KONTAKTORGAN

Parternas kontaktorgan är om inget annat meddelas för fastighetsägaren mark- och exploateringsenheten och för arrendatorn föreningens ordförande.

Detta avtal har upprättats i två (2) likalydande exemplar varav fastighetsägaren och arrendatorn tagit var sitt.

Nacka 2014-
För NACKA KOMMUN

Mats Gerdau
Kommunstyrelsens ordförande

Ulf Crichton
Mark- och exploateringschef

Nacka 2014- *05-10*
För ARRENDATORN

Kristina Rönn Bergström
Ordförande Kristina Rönn Bergström
Föreningen Sjöfararen

Leif Hedman
Leif Hedman
Föreningen Sjöfararen

Bilaga**Arrende mellan Nacka kommun och föreningen Sjöfararen**

Bilaga**Arrende mellan Nacka kommun och föreningen Sjöfararen**

Kommunstyrelsес stadsutvecklingsutskott

Uppsägning av tomträtsavtal i Bergs oljehamn

Lägesrapport

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott noterar informationen till protokollet.

Sammanfattning

Nacka kommuns uppsägning av tomträtsavtalet med Statoil i Bergs oljehamn har resulterat i flertalet domstolsprocesser. I målen påstår Statoil *dels* att kommunens uppsägningar är formellt oriktiga och därfor ogiltiga, *dels* att de har bättre användning för marken än kommunen. I detta ärende redovisas de olika målen, status idag och nästa steg.

Ärendet

Bakgrund

Kommunen har sagt upp tomträtsavtalet med Statoil avseende fastigheten Nacka Sicklaön 13:83 ("Bergs oljehamn") till avflytt senast den 31 december 2018. Mot bakgrund av avtalets ordalydelse gjorde kommunen två formenliga uppsägningar varav en den 16 december 2013 och en den 2 januari 2014. Båda uppsägningarna anmältes till Inskrivningsmyndigheten för anteckning i fastighetsregistret.

Inskrivningsmyndigheten skrev in uppsägningen från januari 2014, men avslog kommunens begäran om anteckning av uppsägningen från december 2013.

Det pågår nu flera parallella domstolsprocesser med anledning av kommunens uppsägning av tomträtsavtalet. Processerna handlar både om den formella sidan, det vill säga frågan om uppsägningarnas giltighet, och om vem som har bäst rätt till markområdet.

Pågående domstolsprocesser: uppdatering, status och nästa steg

Följande domstolsprocesser handlar om den *formella* frågan (uppsägningarnas giltighet).

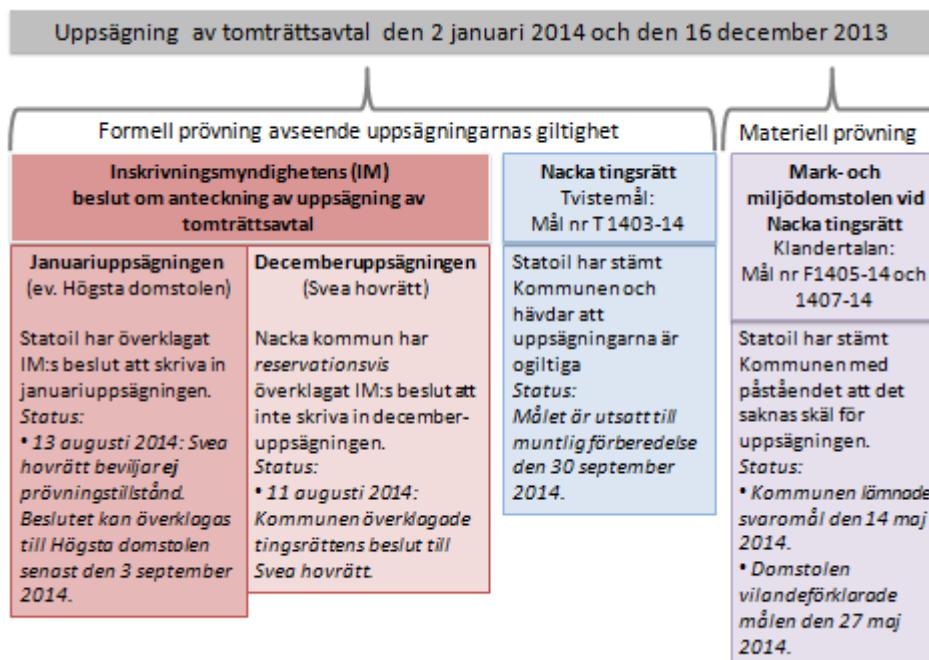


1. Statoil har överklagat Inskrivningsmyndighetens beslut att skriva in januariuppsägningen i fastighetsregistret. Den 5 juni beslutade Nacka tingsrätt att lämna Statoils överklagande utan bifall. Statoil överklagade till Svea hovrätt som den 13 augusti beslutade att inte lämna prövningstillstånd till Statoils överklagande. Svea hovrätts beslut kan överklagas till Högsta domstolen, vilket i så fall ska ske senast den 3 september 2014.
2. Statoil har även stämt kommunen i Nacka tingsrätt med påståendet att båda uppsägningarna är ogiltiga. Målet är utsatt till muntlig förberedelse den 30 september 2014.
3. I syfte att tillvarata sin rätt överklagade kommunen *reservationsvis* Inskrivningsmyndighetens avslag på begäran om anteckning i fastighetsregistret av decemberuppsägningen. Nacka tingsrätt avgjorde ärendet den 21 juli 2014 och lämnade kommunens överklagande utan bifall. Eftersom domstolsprocessen avseende januariuppsägningen inte slutligt avgjorts överklagade kommunen beslutet till Svea hovrätt den 11 augusti 2014 (se bilagor till denna tjänsteskrivelse). Det krävs prövningstillstånd i hovrätten och handläggningstiden är ca 2 månader.

Den 14 maj 2014 lämnade kommunen in svaromål med anledning av Statoils stämning och klandertalan i Nacka tingsrätt. Målen handlar om den *materiella* frågan, dvs. om kommunen har bättre användning av marken än Statoil. Den 27 maj 2014 beslutade mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt att vilandeförklara målen i avväktan på att domstolen avgör den formella frågan ovan. Om målen i tingsrätten överklagas tar det sannolikt något/några år innan målen tas upp till prövning.



Bilden nedan syftar till att åskådliggöra pågående domstolsprocesser och status.



Bilagor

- Bilaga 1: Tjänsteskrivelse: överklagande av Nacka tingsräts beslut
- Bilaga 2: Delegationsbeslut: överklagande av Nacka tingsräts beslut
- Bilaga 3: Överklagande till Svea hovrätt

Helena Meier
Stadsjurist
Stadsledningskontoret

Sara Källeskog
Kommunjurist
Juridik- och kansliheden



2014-08-07

TJÄNSTESKRIVELSE
KFKS 2013/263-356

Kommunstyrelsens ordförande

Överklagande av beslut i ärende om inskrivning av uppsägning av tomträtt för Bergs oljehamn

Förslag till beslut

Nacka kommun ska ansöka om prövningstillstånd och överklaga tingsrättens slutliga beslut i mäl Ä 2114-14 om inskrivning av uppsägning av tomträtt för Bergs oljehamn. Kommunstyrelsen befullmächtigar kommunjuristen Sara Källeskog att föra kommunens talan.

Detta beslut fattas av kommunstyrelsens ordförande med stöd av 6 kap 36 § kommunal-lagen och punkten1 i kommunstyrelsens delegationsordning.

Ärendet

Nacka kommun har sagt upp det avtal om tomträtt som Statoil har för det område som kallas Bergs oljehamn. Avtalet går ut den 31 december 2018.

Då det i avtalet anges att avtalet ska säsas upp fem år före avtalstidens utgång och i jordabalken att uppsägning ska ske tidigast fem år före avtalstidens utgång, har kommunen sagt upp både enligt avtalet och enligt lagen. Uppsägningen ska skrivas in i fastighetsregistret. Inskrivningsmyndigheten har skrivit in den uppsägning som skett enligt lag men inte den som gjorts enligt avtalet. Statoil har överklagat inskrivningen av uppsägningen enligt lag. Kommunen har därför överklagat att inskrivningsmyndigheten inte skrivit in uppsägningen enligt avtalet. Ena varianten måste vara korrekt så om domstol skulle komma fram till att den som gjorts enligt lag är fel, måste den som skulle basera sig uppsägningen enligt avtal vara rätt. Eftersom inskrivningsmyndigheten fattat beslut om att inte skriva in den, måste kommunen överklaga så att beslutet att inte skriva in står fast.

Kommunen hade i tingsrätten begärt att överklagandet skulle vilandeförklaras i avvakten på att frågan om inskrivningen enligt lag prövas (Statoils överklagande). Tingsrätten avslog dock detta och beslutade även att avslå överklagandet i sin helhet. Nacka kommun bör överklaga beslutet till hovrätten och söka prövningstillstånd för sitt överklagande för att inte hamna i situationen att ingen av uppsägningarna kommer att ha skrivits in.



Beslutet att överklaga behöver fattas av kommunstyrelsens ordförande då kommunstyrelsen ställningstagande inte kan avvaktas på grund av att tiden för att ansöka om prövningstillstånd och överklaga går ut den 11 augusti 2014. Kommunstyrelsens nästa sammanträde äger rum den 1 september 2014.

Bilaga

Tingsrättens beslut den 21 juli 2014 i mål Å 2114-14

Helena Meier
Stadsjurist
Stadsledningskontoret



2014-08-07

DELEGATIONSBESLUT
KFKS 2013/263-256

Överklagande av beslut i mål om inskrivning av uppsägning av tomträtt för Bergs oljehamn

Beslut

Nacka kommun ska ansöka om prövningstillstånd och överklaga tingsrättens slutliga beslut i mål Å 2114-14 om inskrivning av uppsägning av tomträtt för Bergs oljehamn. Kommunstyrelsen befullmächtigar kommunjuristen Sara Källeskog att föra kommunens talan.

Detta beslut fattas av kommunstyrelsens ordförande med stöd av 6 kap 36 § kommunal-lagen och punkten1 i kommunstyrelsens delegationsordning.

Skäl för beslutet

Nacka kommun har sagt upp det avtal om tomträtt som Statoil har för det område som kallas Bergs oljehamn. Avtalet går ut den 31 december 2018. Då det i avtalet anges att avtalet ska sägas upp fem år före avtalstidens utgång och i jordabalken att uppsägning ska ske tidigast fem år före avtalstidens utgång, har kommunen sagt upp både enligt avtalet och enligt lagen. En sådan här uppsägning ska skrivas in i fastighetsregistret. Inskrivningsmyndigheten har skrivit in den uppsägning som skett enligt lag men inte den som gjorts enligt avtalet. Statoil har överklagat inskrivningen av uppsägningen enligt lag. Kommunen har därför överklagat att inskrivningsmyndigheten inte skrivit in uppsägningen enligt avtalet. Ena varianten måste vara korrekt så om domstol skulle komma fram till att den som gjorts enligt lag är fel, måste den som skulle basera sig uppsägningen enligt avtal vara rätt. Eftersom inskrivningsmyndigheten fattat beslut om att inte skriva in den, måste kommunen överklaga så att beslutet att inte skriva in står fast.

Kommunen har begärt att överklagandet ska vilandeförklaras i avvaktan på att frågan om inskrivningen enligt lag prövas. Tingsrätten avslog dock detta och beslutade även att avslå överklagandet i sin helhet. Nacka kommun ska överklaga det till hovrätten och söka prövningstillstånd för sitt överklagande.



Detta beslut fattas av ordförande då kommunstyrelsen avgörande inte kan avvaktas på grund av att tiden för att ansöka om prövningstillstånd och överklaga går ut den 11 augusti 2014. Kommunstyrelsens nästa sammanträde äger rum den 1 september 2014.



Mats Gerdau
Kommunstyrelsens ordförande



**NACKA
KOMMUN**

Svea hovrätt

Inges till:
Nacka tingsrätt
Avdelning 2
Box 1104
131 26 Nacka Strand

ÖVERKLAGANDE

MÅL NR Ä 2114-14

Klaganden Nacka kommun, org. nr 212000-0167 ("Kommunen")
 131 81 Nacka

Ombud: kommunjuristen Sara Källeskog
adress som ovan
Tfn: 08-718 88 86
E-post: sara.kalleskog@nacka.se

Motpart 1 Statoil Fuel & Retail Sverige AB, org. nr 556000-6834 ("Statoil")
 Huvudkontor, 118 88 Stockholm

Ombud: advokaterna Nils Larsson och Malin Löveborg
Setterwalls Advokatbyrå, Box 1050, 101 39 Stockholm

Motpart 2 Lantmäteriet, Fastighetsinskrivningen i Norrtälje
 ("Inskrivningsmyndigheten")
 Box 252
 761 23 Norrtälje

Överklagat beslut Nacka tingsrätts beslut i mål nr Ä 2114-14, meddelat den 21 juli
 2014

Saken Beslut angående i) vilandeförklaring av ärendet och ii) anteckning
 avseende uppsägning av tomträtsavtal på fastigheten Nacka
 Sicklaön 13:83



Som ombud för Nacka kommun ("Kommunen") inges följande överklagande avseende rubricerade beslut.

I Yrkanden

- 1.1 Kommunen yrkar att hovrätten ska meddela prövningstillstånd.
- 1.2 Kommunen hemställer, med ändring av tingsrättens beslut, att hovrätten vilandeförklarar förevarande ärende
 - *i första hand* till dess domstolsprocessen i Svea hovrätt (ärende nr ÖÄ 6144-14) slutligt avgjorts och
 - *i andra hand* till dess domstolsprocessen i Nacka tingsrätt (mål nr T 1403-14) slutligt avgjorts.
- 1.3 Kommunen yrkar *reservationsvis*, för det fall hovrätten i ärende nr ÖÄ 6144-14 (Svea hovrätt) undanröjer beslutet att införa anteckning om uppsägning av tomträtsavtal som delgavs Statoil den 2 januari 2014 i fastighetsregistret *eller* om domstolen i mål T 1403-14 finner att Kommunens uppsägning från den 16 december 2013 är giltig, att hovrätten, med ändring av tingsrättens beslut, ändrar Inskrivningsmyndighetens beslut om avslag genom att begäran om uppsägning av tomrätt med inskrivningsdag den 16 december 2013 i fastigheten Nacka Sicklaön 13:83 antecknas i fastighetsregistrets inskrivningsdel.

2 Grunder för prövningstillstånd och vilandeförklaring

Begäran om vilandeförklaring

- 2.1 Det finns anledning att betvivla riktigheten av tingsrättens beslut i frågan om vilandeförklaring.
- 2.2 Synnerliga skäl att vilandeförklara ärendet föreligger i avvaktan på laga kraftvunnet beslut i ärende nr ÖÄ 6144-14 i Svea hovrätt. Domstolens bedömning och slutliga avgörande i nämnda ärende är helt avgörande för hur Kommunen ska utforma sin talan i förevarande ärende.
- 2.3 Synnerliga skäl att vilandeförklara ärendet föreligger även med hänsyn till att Statoil i Nacka tingsrätt (mål nr T 1403-14) driver en fastställelsenheten om ogiltighet av Kommunens båda uppsägningar av tomrätt i aktuell fastighet från



december 2013 respektive januari 2014. Utgången i nämnda mål kan få avgörande betydelse för hur förevarande ärende ska bedömas.

- 2.4 Synnerliga skäl för en vilandeförklaring föreligger även då ett förhållande som närmast liknar *lis pendens* uppkommit, eftersom domstolen har att pröva väsentligen *samma sak* i ÖÄ 6144-14, mål nr T 1403-14 samt i förevarande ärende.
- 2.5 Det är av vikt för rättstillämpningen att frågan om vilandeförklaring prövas av högre rätt då det saknas tidigare praxis.

Anteckning i fastighetsregistrets inskrivningsdel

- 2.6 Det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som tingsrätten har kommit till.
- 2.7 Det går inte heller att bedöma riktigheten av det beslut tingsrätten kommit till innan frågan slutligt avgjorts i pågående mål nr ÖÄ 6144-14 eller mål nr T 1403-14, båda Nacka tingsrätt.
- 2.8 Det är av vikt för rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre rätt då det saknas tidigare praxis.

Sakomständigheter m.m. i ärendet

Bakgrund

- 2.9 Kommunen ingick den 7 november 1958 ett avtal med Statoil avseende tomträtt till fastigheten Nacka Sicklaön 13:83 ("avtalet"). Avtalet gäller i 60 år från och med den 1 januari 1959 till och med den 31 december 2018. Kommunen har sagt upp avtalet till avflytt senast den 31 december 2018.
- 2.10 I avtalet (§ 10:3) anges att uppsägning ska ske "fem år före periodens utgång". Kommunen har i enlighet med lag och avtalet därför sagt upp tomträtsavtalet fem år före periodens utgång nämligen den 2 januari 2014. Mot bakgrund av avtalets ordalydelse gjorde Kommunen emellertid även en uppsägning av tomträtsavtalet den 16 december 2013. Båda uppsägningarna anmältes till Inskrivningsmyndigheten för anteckning i fastighetsregistret.
- 2.11 Inskrivningsmyndigheten skrev in uppsägningen från januari 2014. Statoil har därefter överklagat Inskrivningsmyndighetens beslut (Svea hovrätt ÖÄ 6144-14) samt har stämt Kommunen i Nacka tingsrätt (T 1403-14) med påståendet att



båda uppsägningarna är ogiltiga. I syfte att tillvarata sin rätt överklagade Kommunen reservationsvis Inskrivningsmyndighetens avslag på begäran om anteckning i fastighetsregistret av uppsägningen från december 2013 (förevarande ärende).

Tingsrättens beslut att lämna Kommunens hemställan om vilandeförklaring utan bifall.

- 2.12 Tingsrätten skriver i sina skäl att det rör sig om två olika ärenden som rör två olika uppsägningar och att de därför ska bedömas för sig. Därför bedömer inte tingsrätten att det finns synnerliga skäl att vilandeförklara detta ärende.
- 2.13 Kommunen ser annorlunda på saken och menar att förevarande ärende måste bedömas i ljuset av det större sammanhang vari det ingår. Bakgrunden är en tvist mellan Statoil och Kommunen gällande vid vilken tidpunkt tomträtsavtalet mellan Statoil och Kommunen får sägas upp och samtidigt skrivas in i fastighetsregistret. Tvisten grundar sig på samma avtal och samma bestämmelser i avtalet. Denna tvist har emellertid gett upphov till tre parallellt pågående domstolsprocesser där domstolen i allt väsentligt har att ta ställning till *samma sak*, något som närmast kan liknas vid *lös pendens*.
- 2.14 Om frågan om inskrivning av Kommunens uppsägning från december 2013 slutligt avgörs till nackdel för Kommunen innan antingen uppsägningen från januari 2014 slutligt prövats (ÖÄ 6144-14) eller frågan om giltigheten av uppsägningen från december 2013 (T 1403-14) avgjorts slutligt riskerar Kommunen attstå rättslös. Detta är bakgrunden till Kommunens reservationsvisa överklagande med begäran om vilandeförklaring.
- 2.15 Kommunen menar att tingsrätten genom att slutligt avgöra ärendet och lämna begäran om vilandeförklaring utan bifall, inte beaktat de synnerligen allvarliga konsekvenser som kan följa om domstolen prövar *samma sak* parallellt i tre olika domstolsprocesser, men gör olika bedömning.
- 2.16 En sådan utgång skulle exempelvis bli fallet om tingsrätten i målet om uppsägningarnas giltighet (T1403-14) kommer fram till att uppsägningen från december 2013 är giltig men frågan om inskrivning av uppsägningen i fastighetsregistret redan avgjorts, till nackdel för Kommunen. Detta skulle få långtgående konsekvenser eftersom tomträtsavtalet då skulle fortsätta att gälla i ytterligare 40 år, vilket skulle få stor påverkan på Nackas framtid och förutsättningarna för bostadsbebyggelse på Västra Sicklaön där Kommunen ska bygga en tät och blandad stad.



- 2.17 Kommunen menar följaktligen att det förelåg synnerliga skäl att vilandeförklara ärendet i tingsrätten och att det i vart fall föreligger synnerliga skäl att vilandeförklara ärendet i hovrätten.
- 2.18 *Tingsrätten skriver vidare i sina skäl att hemställan om vilandeförklaring framförs i ett läge då ärendet var utrett och klart för avgörande. Därför finner inte tingsrätten skäl för en vilandeförklaring som skulle uppväga den tidsutdräkt som en vilandeförklaring skulle innehåra.*
- 2.19 Kommunen bestrider att ärendet var utrett och klart för avgörande eftersom Kommunen inte kunnat slutföra sin talan innan domstolen slutligt avgjort antingen ÖÄ 6144-14 eller mål nr T 1403-14.
- 2.20 Även om hovrätten skulle dela tingsrättens bedömning, att ärendet vid tidpunkten för avgörande i tingsrätten var klart för avgörande, så menar Kommunen att den rättsförlust som Kommunen skulle lida genom att detta ärende avgörs innan frågan om uppsägningarnas giltighet prövats och vunnit laga kraft måste uppväga den tidsutdräkt som en vilandeförklaring innehåller, på ovan anförda skäl.
- 2.21 Vidare är det först om Statoil skulle vinna framgång med sitt överklagande i ÖÄ 6144-14, som det kan bli aktuellt för Kommunen att göra gällande förevarande ärende. Mot denna bakgrund måste det också anses processekonomiskt lämpligt vilandeförklara ärendet.
- 2.22 Någon längre tidsutdräkt kan det heller inte bli tal om eftersom tingsrättens beslut i ÖÄ 6144-14 överklagats av Statoil och nu handläggs i Svea hovrätt, där frågan om prövningstillstånd inom en snar framtid kommer att avgöras. Målet angående uppsägningarnas giltighet är utsatt till muntlig förberedelse den 30 september 2014.
- 2.23 Sammantaget menar kommunen, mot bakgrund av vad som anförts ovan, att i en avvägning mellan att skyndsamt avgöra ärendet och den tidsutdräkt som en vilandeförklaring skulle innehålla så måste skälen att vilandeförklara ärendet väga tyngre. Följaktligen är det Kommunens inställning att det förelåg synnerliga skäl att vilandeförklara ärendet redan i tingsrätten och att det i vart fall föreligger synnerliga skäl att vilandeförklara ärendet i hovrätten

Anteckning i fastighetsregistrets inskrivningsdel

- 2.24 *Tingsrätten skriver att de inte finner skäl att frångå den bedömning som Inskrivningsmyndigheten har gjort.*



- 2.25 Kommunen menar att tingsrätten inte har beaktat att detta överklagande och yrkande framförts *reservationsvis* samt att Kommunen inte kunnat slutföra sin talan i detta ärende innan ÖÄ 6144-14 eller T 1403-14 slutligt avgjorts. Kommunen har inte heller förelagts att slutföra sin talan i förevarande ärende.
- 2.26 Inskrivningsmyndigheten kan, på de skäl som angivits i överklagandet till tingsrätten samt i detta överklagande, ha gjort en felaktig bedömning. Det finns därför anledning att betvivla riktigheten av det slut som tingsrätten har kommit till.

3 **Övrigt**

- 3.1 Fullmakt är ingiven i tingsrätten.

Nacka den 11 augusti 2014

A handwritten blue ink signature of Sara Källeskog.

Sara Källeskog
Kommunjurist, Nacka kommun