

## KALLELSE

### Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott kallas till sammanträde

Dag Tisdagen den 20 oktober 2015  
Tid Kl. 09.00  
Plats Nacka stadshus, sammanträdesrummet Jelgava  
Ordförande Mats Gerdau  
Nämndsekreterare Liselotte Lexén

### Föredragningslista

Nr	Ärende	Noteringar
1.	Val av justeringsman	
2.	Anmälningar	
3.	Delegationsbeslut	
	<b>Stadsbyggnadsärenden</b>	
4.	Start-PM för detaljplan och stadsbyggnadsprojekt Saltsjöbanans upphöjning, projekt 9241 KFKS 2012/640-214	
5.	Detaljplan för Fisksätra Marina, fastigheten Erstavik 26:608 och del av 26:1, projekt 9536 <i>Antagande</i> KFKS 2011/237-214, MSN § 157	
6.	Utbyggnadspromemoria för kommunala va-ledningar för studentbostäder i Alphyddan, projekt 9228 KFKS 2014/41-251	
7.	Avbrutet genomförande avseende utbyggnad av ny gång- och cykelväg i Nacka Forum, projekt 9192 KFKS 2004/532-251	
8.	Projektavslut för detaljplaneprogram för centrala Nacka, projekt 9215 KFKS 2002/269-212	



Nr	Ärende	Noteringar
9.	Europan 13, arkitektävling för unga arkitekter med Bergs gård som tävlingsområde <i>Informationsärende</i> KFKS 2014/727-201	
10.	Godkännande av ansökan till Vinnova om finansiering av nästa fas av projektet Konsten att skapa stad KFKS 2013/540-201	
11.	Utveckling av organisation, arbetssätt, styrning och ledning inom stadsutvecklingsprocessen för ökad effektivitet <i>Redovisning av genomförda åtgärder 2014 och 2015</i> KFKS 2012/577-001	
<b>Fastighetsärenden</b>		
12.	Uppsägning av arrendeavtal på del av fastigheten Solsidan 2:1, Svartviken, för villkorsändring KFKS 2015/661-261	
13.	Uppsägning av nyttjanderättsavtal på del av fastigheten Nacka Sicklaön 40:11, bergrum mitt emot Nacka station KFKS 2015/662-261	
14.	Tilläggsavtal till avtal om förvärv av fastigheten Sicklaön 38:14 på Kvarnholmen, ”Makaronifabriken” och ”disponentvillan” KFKS 2011/201-305	
<b>Infrastrukturärenden</b>		
15.	Byggsamråd om ny tunnelbana till Nacka <i>Yttrande till Stockholms läns landsting</i> KFKS 2015/31-219	
16.	Övriga frågor	

**TJÄNSTESKRIVELSE**

Dnr KFKS 2012/640-214

Projekt 9241

**Nacka stad**  
**Ingår i tunnelbaneavtalet**

Kommunstyrelsens  
 stadsutvecklingsutskott

## **Start-PM för detaljplan och stadsbyggnadsprojekt Saltsjöbanans upphöjning, fastigheten Sicklaön 76:I m.fl.**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott antar startpromemorian.

Detta beslut fattas av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott med stöd av punkten 52 i kommunstyrelsens delegationsordning.

### **Sammanfattning**

Stadsbyggnadsprojektet ska möjliggöra Saltsjöbanans upphöjning, tunnelbanans utbyggnad samt flerbostadshus längs med Värmdövägens norrsida. Projektet ska ta hänsyn till den järnvägsplan som Förvaltningen för tunnelbanans utbyggnad just nu håller på att arbeta fram samt ta avstamp i de utgångspunkter som tagits fram i programmet för Planiaområdet och i kommunens inriktningsbeslut för upphöjningen av Saltsjöbanan. Då den snäva tidplanen för Trafikförvaltningens framtagning av järnvägsplanen är styrande för projektet kommer kommunens planarbete och projektering ske parallellt.

Kostnaden för upphöjningen beräknas till mellan 280 till 360 miljoner kronor. Skillnaden beror på om Nacka station kommer behöva byggas om på upphöjningen eller inte. I ram- och exploateringsavtal med de privata fastighetsägarna regleras ansvar och kostnader för bland annat plankostnader, exploateringsbidrag och medfinansiering av tunnelbanan. Markanvisning kommer att ske av de kommunalägda markområdena och generera intäkter. Dock kommer projektet som helhet att visa ett negativt resultat. Det negativa resultatet vägs upp av kommunala byggrätter i intilliggande områden.

Preliminär tidsplan för planering av upphöjningen är mellan år 2015 och 2017 och för utbyggnad mellan år 2018 och 2022. Flerbostadshusen ligger i ett senare skede mellan år 2020 och 2025.

### **Ärendet**

Stadsbyggnadsprojektet ligger på västra Sicklaön, inom delområde A i planprogrammet för Planiaområdet. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott har tillstyrkt planprogrammet medan kommunstyrelsens antagande kvarstår i avvaktan på att programmet ska kompletteras med svar på bland annat dagvattenfrågan.



Projektområdet omfattar de kommunägda fastigheterna Sicklaön 40:11 och 40:12 samt 76:1 (Trafikförvaltningen), 83:22 (Atrium Ljungberg AB), 88:1 (Alphyddan fastighetsförvaltning AB) och 89:1 (M & O Olofssons fastigheter AB).

Det övergripande syftet är att samordna alla ingående aktörer samt att behandla hela projektområdet som ett projekt, för att kunna hantera olika beroenden mellan delområdena på bästa sätt. Det ska möjliggöra Saltsjöbanans upphöjning samt tunnelbanans utbyggnad med dess uppgångar inom projektområdet. Värmdövägen omvandlas till stadsgata i ett nytt gaturum med nya flerbostadshus på dess norra sida. I flerbostadshusens gatuplan och under Saltsjöbanans upphöjning möjliggörs för handel och service. En utredning pågår beträffande möjligheten att förlägga parkeringsplatser i ett bergrum under Finntorp med infart från Värmdövägen.

Ett avtal har upprättats gällande utbyggnad av tunnelbanan mellan staten, Stockholms läns landsting samt kommunerna Nacka, Solna, Järfälla och Stockholm. För Nackas del innebär avtalet att tunnelbanans blå linje förlängs från Kungsträdgården till centrala Nacka. Avtalet innebär ett åtagande från Nacka kommun att bygga 13 500 bostäder på västra Sicklaön till år 2030. Av dessa bostäder ska cirka 2650 byggas inom programområdet för Planiaområdet, som detta projekt är en del av.

Kommunen har tagit fram en teknisk förstudie för upphöjning av Saltsjöbana vid Nacka Station. Med den som grund har Kommunfullmäktige fattat ett inriktningsbeslut som bland annat anger att den fortsatta planeringen i området kring Nacka station ska utgå ifrån att Saltsjöbanan höjs upp och att en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen skapas med utrymme för fordon och för att ta bort Saltsjöbanans barriäreffekt.

Projektet ska ta hänsyn till den järnvägsplan som Förvaltningen för tunnelbanans utbyggnad just nu håller på att arbeta fram. Det ska ta avstamp i de utgångspunkter som tagits fram i programmet för Planiaområdet och i kommunens inriktningsbeslut för upphöjningen av Saltsjöbanan.

Trafikförvaltningen och Förvaltningen för utbyggd tunnelbana, är stora intressenter med anledning av att Saltsjöbanan ska höjas upp, Nacka station eventuellt ska stängas, tunnelbanan ska byggas ut och busslinjenätet ses över.

För närvarande arbetar Förvaltningen för utbyggd tunnelbana med samrådshandlingen för järnvägsplanen och Trafikförvaltningen genomför analyser för att utreda huruvida Nacka station eventuellt kan stängas i samband med upphöjningen eller inte.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Kostnaden för upphöjningen beräknas till mellan 280 till 360 miljoner kronor. Den stora skillnaden beror på om Nacka station kommer behöva byggas om på upphöjningen eller inte. En förutsättning för Saltsjöbanans upphöjning är medfinansiering av berörda



fastighetsägare inom området. Förhandling av ramavtal har påbörjats med en av fastighetsägarna i området. Avtal med fler fastighetsägare kommer att bli aktuellt.

I ram- och exploateringsavtal med de privata fastighetsägarna regleras ansvar och kostnader. Avtalen kommer bland annat att reglera plankostnader, exploateringsbidrag och medfinansiering av tunnelbanan. Bygg Herrarna i området ska vara med och finansiera nödvändiga infrastrukturåtgärder så som lokalgator och ombyggnation av Värmdövägen till stadsgata.

Markanvisning kommer att ske genom markanvisningsavtal för de kommunalägda markområdena och generera intäkter. Dock kommer projektet som helhet att visa ett negativt resultat. Det negativa resultatet vägs upp av kommunala byggrätter i intilliggande områden.

## Tidplan

En styrande faktor är tidplanen för utbyggnaden av tunnelbanan och då initialt framtagandet av järnvägsplanen. En annan styrande faktor är huruvida Nacka station återuppbryggs eller inte i samband med upphöjningen. Analys visar att om Nacka station stängs i samband med upphöjningen kan genomförandetiden kortas med upp till ett år. Den snäva tidplanen medför att arbetet med att färdigställa detaljplanen för upphöjningen kommer att behöva göras parallellt med projekteringen av densamma.

Planprogrammet för Planiaområdet antas Vintern 2015/2016

Upprätta detaljplan för upphöjningen 2015-2017

Projektering upphöjningen 2015-2017

Utbyggnad upphöjningen 2018-2022

Plan- & genomförandearbete för  
fastigheterna på norra sidan av  
Värmdövägen 2020-2025

---

## Bilagor

Startpromemoria

Christina Gerremo  
Biträdande exploateringschef

Åsa Dahlgren  
Delprojektledare detaljplan

Fredrik Lidberg  
Projektledare



Kartorna visar var i Nacka kommun området ligger. Den nedre kartan visar en grov avgränsning av projektområdet.

**STARTPROMEMORIA**  
**Saltsjöbanans upphöjning**  
KFKS 2012/640-214  
Projekt 9241

Nacka stad  
Ingår i tunnelbaneavtalet

## **Saltsjöbanans upphöjning**

Stadsbyggnadsprojekt för Saltsjöbanans upphöjning, fastigheterna Sicklaön 76:1 med flera fastigheter i Planiaområdet



Kartorna visar var i Nacka kommun området ligger. Den nedre kartan visar en grov angränsning av projektområdet.

## Sammanfattning

Nacka stad kallas det nya, tät och blandade området som skapas på västra Sicklaön där projektområdet ligger.

Ett planprogram är framtaget för Planiaområdet som ska bidra till att skapa en attraktiv och hållbar stadsmiljö på Västra Sicklaön. Kommunstyrelsens antagande kvarstår i avvaktan på att planprogrammet ska kompletteras med svar på bland annat dagvattenfrågan.

Projektet tar avstamp i de utgångspunkter som tagits fram i programmet och kommer resultera i flera detaljplaner. Projektområdet är en del av delområde A i programmet för Planiaområdet.

I startpromemorian formuleras ett antal delmål. Bland annat ska Saltsjöbanan höjas upp längs en sträcka intill Sickla köpkvarter. På så sätt försvinner dess barriäreffekt och istället skapas ett sammanvävt trafiknät för gående, cyklister, kollektivtrafikanter och bilister. Vidare ska tunnelbanans utbyggnad och dess uppgångar på båda sidor om Värmdövägen möjliggöras. Värmdövägen omvandlas till stadsgata i ett nytt gaturum med nya flerbostadshus på dess norra sida. I flerbostadshusens gatuplan och under Saltsjöbanans upphöjning möjliggörs för handel och service.

Norr om Värmdövägen i de nya flerbostadshusens gatuplan, kommer den norra tunnelbaneuppgången möjliggöras. Innan fastigheten Sicklaön 89:1 (Olofssons bil) bebyggs med flerbostadshus kan delar av marken komma att utgöra etableringsyta för tunnelbanans utbyggnad. Det kan även behöva möjliggöras för infart till en ny parkeringsanläggning i ett bergrum under Finntorp.

Det är ett komplext stadsbyggnadsprojekt där flera aktörer är inblandade. Mycket ska ske samtidigt och på kort tid. En gemensam målbild och tidsplan är av största vikt. Den gemensamma målbilden är att behandla hela området som ett projekt för att kunna hantera olika beroenden mellan delområdena på bästa sätt. Den mest styrande faktorn är tidplanen för utbyggnaden av tunnelbanan.

Inblandade huvudaktörer är Stockholms läns landsting genom Trafikförvaltningen och Förvaltningen för utbyggd tunnelbana samt Nacka kommun. Övriga aktörer är Kaiser Cars (Alphyddan fastighetsförvaltning AB), Olofssons bil (M & O Olofssons fastigheter AB) och Atrium Ljungberg AB (Sickla köpkvarter).

Preliminär tidsplan för planering av Saltsjöbanans upphöjning är mellan år 2015 och 2017 och för utbyggnad mellan år 2018 och 2022. Flerbostadshusen ligger i ett senare skede mellan år 2020 och 2025.

Kostnaden för upphöjningen beräknas till mellan 280 till 360 miljoner kronor. Den stora skillnaden beror på om Nacka station kommer behöva byggas om på upphöjningen eller inte. En förutsättning för Saltsjöbanans upphöjning är medfinansiering av berörda fastighetsägare i området. Ansvar och kostnader med fastighetsägare i området kommer att regleras genom ram- och exploateringsavtal. Försäljning av kommunala markområden norr om Värmdövägen kommer att rendera i intäkter, dock kommer projektet som helhet med

stor sannolikhet visa ett negativt resultat. Det negativa resultatet vägs upp av kommunala byggrätter i intilliggande områden.

Projektet möjliggör för kommunen att uppfylla sin del av tunnelbaneavtalet.

## I Syfte och mål

### I.1 Projektets Syfte

Det övergripande syftet är att samordna alla ingående aktörer samt att behandla hela projektområdet som ett projekt, för att kunna hantera olika beroenden mellan delområdena på bästa sätt.

Projektet syftar till att möjliggöra Saltsjöbanans upphöjning, tunnelbanans utbyggnad och nya flerbostadshus längs med Värmdövägens norra sida. En utredning pågår också beträffande möjligheten att förlägga parkeringsplatser i bergrum under Finntorp, med infart från Värmdövägen.

Projektet ska ta hänsyn till den järnvägsplan som Förvaltningen för tunnelbanans utbyggnad just nu håller på att arbeta fram. Det ska ta avstamp i de utgångspunkter som tagits fram i programmet för Planiaområdet och i kommunens inriktningsbeslut för upphöjningen av Saltsjöbanan.

Utgångspunkterna och inriktningsbeslutet ska tillsammans med angränsande utvecklingsområden ses som ett viktigt steg mot att förändra västra Sicklaön från fragmenterad stadsbygd till en sammanhållen och tätare stad. Programmets vision har sin utgångspunkt i kommunens översiksplan ”Hållbar framtid i Nacka” (2012) och dess stadsbyggnadsstrategier.

Den stadsbyggnadsstrategi som är mest vägledande för Planiaområdet är att ”Skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön”. Även ett ”Komplett transportsystem med tunnelbana till Nacka” är tillämplig då tunnelbanans utbyggnad sträcker sig genom delområdet och bland annat behovet av tunnelbaneuppgångar måste säkerställas.

### I.2 Projektets Mål

Projektets mål att möjliggöra;

- Upphöjning av Saltsjöbanan och därmed en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen.
- Ett sammanvävt trafiknät för gående, cyklister och bilister utan Saltsjöbanans barriärverkan.
- Tunnelbanans utbyggnad.
- Tunnelbaneuppgångar på båda sidor om Värmdövägen.
- Utrymmen för teknik och service för tunnelbanans drift och underhåll.
- Omvandling av Värmdövägen till stadsgata.
- Flytt av Värmdövägen söderut.
- Flytt av kvartersmarken norr om Värmdövägen söderut.
- Ny bebyggelse utmed Värmdövägen.

- Parkering för ny och befintlig bebyggelse.
- Lokaler för handel och kontor med mera längs med båda sidor om Värmdövägen. Dels i flerbostadshusens gatuplan dels i Saltsjöbanans brokonstruktion.

## 1.3 Mål för hållbart byggande

Nacka kommun har tagit fram riktlinjer för hållbart byggande som beslutades av miljö- och stadsbyggnadsnämnden i november 2012. Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggandet och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden.

För detta stadsbyggnadsprojekt har följande målområden valts ut som prioriterade:

- **Hållbart resande**

Motivering: Bebyggelsen ligger nära olika former av kollektivtrafik med god turtäthet.

- **Effektiv mark- och resursanvändning**

Motivering: Ett relativt litet delområde där många funktioner ska samsas.

- **God ljudmiljö**

Motivering: Nya bostäder kommer uppföras samtidigt som Saltsjöbanan höjs upp och Värmdövägen omvandlas till stadsgata vilket resulterar i en bullerstörd miljö som måste hanteras i det kommande detaljplanearbetet.

- **Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser**

Motivering: Området utvecklas till att bli en del av Nacka Stad. Värmdövägen omvandlas till en stadsgata med både handel, kontor, service och bostäder.

## 1.4 Projektets bakgrund

Nacka kommun är en del av en storstadsregion som växer fort och Västra Sicklaön ligger i gränslandet till Stockholms innerstad.

I maj 2010 antog Landstingsfullmäktige en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS 2010). Utvecklingsplanen bygger på visionen att Stockholmsregionen ska vara den mest attraktiva storstadsregionen i Europa. Regionen ska vara bra att bo och leva i, och den ska vara lockande att besöka och investera i. Här ska finnas gynnsamma förutsättningar för olika slags verksamheter. Västra Sicklaön är enligt RUFS 2010 en del av den centrala regionkärnan.

I januari 2014 träffades ett avtal om utbyggnad av tunnelbanan mellan staten, Stockholms läns landsting samt kommunerna Nacka, Solna, Järfälla och Stockholm. För Nackas del innebär avtalet att tunnelbanans blå linje förlängs från Kungsträdgården till centrala Nacka. Avtalet innebär ett åtagande från Nacka kommun att bygga 13 500 bostäder på västra Sicklaön till år 2030. Av dessa bostäder ska cirka 2650 byggas inom programområdet för Planiaområdet, som detta projekt är en del av.

I februari 2013 antog Kommunstyrelsen Start-PM för detaljplaneprogram för Planiaområdet på Västra Sicklaön. Under november och december 2013 var programmet ute på samråd.

I juni 2014 tillstyrkte Miljö och samhällsbyggnadsnämnden programmet och i oktober 2014 tillstyrktes det av Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott. Kommunstyrelsen har vid upprättandet av denna startpromemoria inte antagit programmet för Planiaområdet då bland annat dagvattenfrågan inte är färdigbehandlad.

I mars 2015 levererades en teknisk förstudie gällande upphöjning av Saltsjöbana vid Nacka Station. Med den som grund beslutade Kommunfullmäktige i juni 2015 att;

1. Den fortsatta planeringen i området kring Nacka station ska utgå ifrån att Saltsjöbanan höjs upp och att en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen skapas med utrymme för fordon, fotgängare och cyklister, med en utformning som stärker de stadsmässiga kvaliteterna i området.
2. En förutsättning för Saltsjöbanans upphöjning är medfinansiering av berörda fastighetsägare inom området. Kommunfullmäktige noterar att kostnaderna för den studerade lösningen har bedömts till cirka 360 miljoner kronor med station och cirka 280 miljoner kronor utan station.
3. Kommunen motsätter sig inte att den slutliga utformningen av Saltsjöbanans upphöjning innebär att Nacka station tas bort. En diskussion med Stockholms läns landsting ska inledas kring detta.
4. Ambitionen ska vara att Saltsjöbanans upphöjning planeras och genomförs tillsammans med utbyggnaden av tunnelbanan i detta område.
5. Befintlig stationsbyggnad Nacka station ska bevaras och flyttas till annan plats.

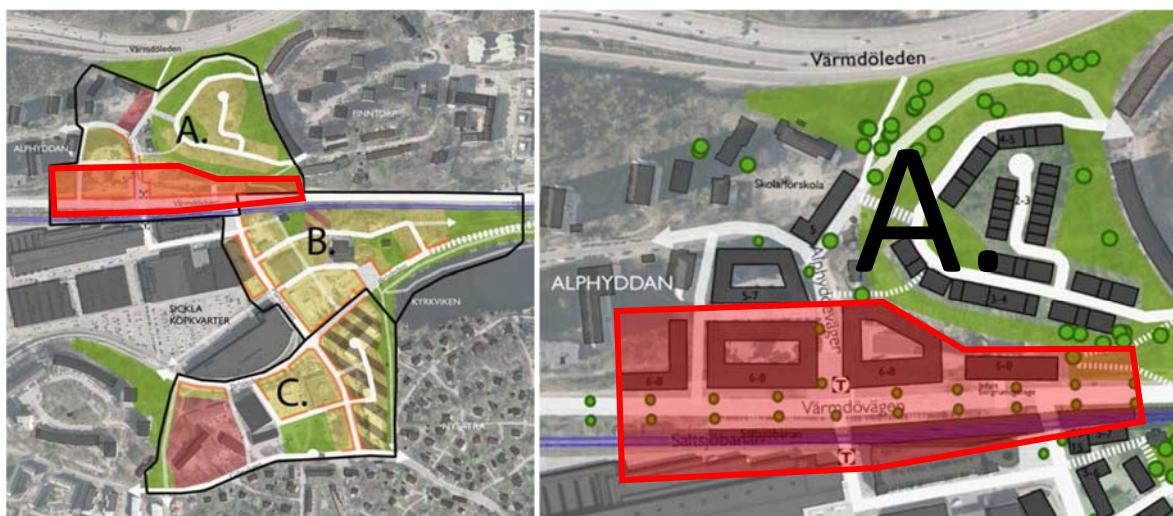
## 2 Förutsättningar

### 2.1 Fastighet/Område

Området omfattar de kommunägda fastigheterna Sicklaön 40:11 och 40:12 samt 76:1 (Trafikförvaltningen), 83:22 (Atrium Ljungberg AB), 88:1 (Alphyddan fastighetsförvaltning AB) och 89:1 (M & O Olofssons fastigheter AB).

### 2.2 Projektområdets preliminära avgränsning/ läge

Projektområdet är en del av delområde A i programmet för Planiaområdet. Se bilaga 1, *Program för Planiaområdet, Antagandehandling*.





Vänstra bilden visar de tre delområdena ur programmet för Planiaområdet. Den högra visar projektets preliminära avgränsning inom delområde A.

## 2.3 Planbesked

I oktober 2012 inkom fastighetsägarna för fastigheten Sicklaön 88:1 (Alphyddan fastighetsförvaltning AB) med en ansökan om planbesked. I mars 2013 beslutade miljö- och stadsbyggnadsnämnden att det var lämpligt att pröva möjligheten att bygga nya bostäder och verksamheter på fastigheten Sicklaön 88:1 samt att fastigheten ska ingå i programområdet för Planiaområdet.

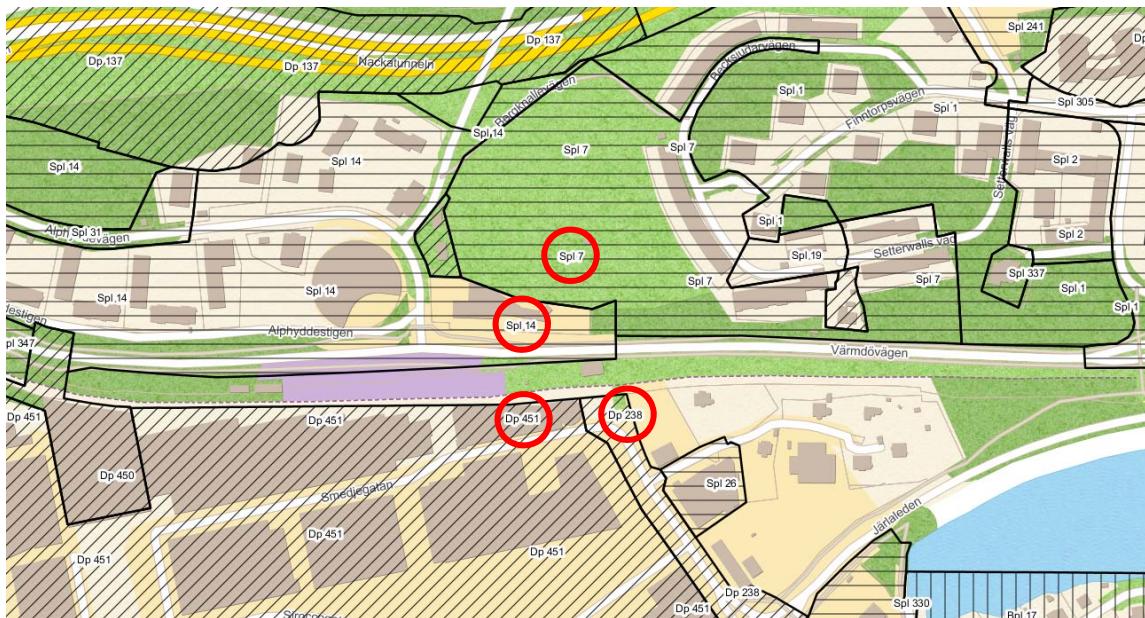
## 2.4 Kommunala och övriga intressen samt kommunala planer

Projektet ingår i Nacka stad - det nya, tät och blandade området som skapas på västra Sicklaön. Nacka stad ska vara en nära och nyskapande del av Stockholmsregionen. Här är det attraktivt att leva, vistas och verka. 13 500 nya bostäder och 10 000 nya arbetsplatser gör det möjligt att bygga tunnelbanan till Nacka.

Både kommunen och landstinget har intressen i området. Utöver den kommunala marken där kommunen vill uppföra bostäder, finns kommunala intressen bland annat i form av tillskapandet av ett regionalt cykelstråk utmed Värmdövägen, upphöjningen av Saltsjöbanan samt utbyggnaden av tunnelbanan och dess uppgångar.

Trafikförvaltningen och Författningen för utbyggd tunnelbana, är starka intressenter med anledning av att Saltsjöbanan ska höjas upp, Nacka station eventuellt ska stängas, tunnelbanan ska byggas ut och busslinjenätet ses över. För närvarande arbetar Författningen för utbyggd tunnelbana med samrådshandlingen för järnvägsplanen och Trafikförvaltningen genomför analyser för att utreda huruvida Nacka station eventuellt kan stängas i samband med upphöjningen eller inte.

Gällande detaljplaner inom och angränsande till området är Stadsplanerna 7 och 14 samt detaljplanerna 238 och 451.



*Urkilipp ur Intern-GIS. Berörda stads- och detaljplaner är inringade.*

Stadsplan 7 (1954) behandlar ändring av stadsplanen för Finntorp. Planen reglerar bland annat parkmark på Finnberget. Planen har ingen genomförandetid.

Stadsplan 14 (1959) för Alphyddan. Planen reglerar bland annat parkmark samt mark för parkeringsändamål inom projektområdet. Planen har ingen genomförandetid.

Detaljplan 238 (2000-05-29), för del av Atlas Copco, Sicklaön 83:22 m.fl., ”Centrala Sickla”. Planen reglerar område för centrumverksamhet och har en genomförandetid på femton år.

Detaljplan 451 (2008-08-28), för Sicklaön 83:22 m fl., Sickla Köpkvarter och del av Sickla Industriområde. Planen reglerar område för verksamhetsändamål och har en genomförandetid på 10 år.

Ingen av ovanstående planer bedöms utgöra hinder för det kommande planarbetet.

## 2.5 Privata intressenter

Alphyddan fastighetsförvaltning AB (Kaiser Car) och M & O Olofssons fastigheter AB (Olofssons bil) äger mark norr om Värmdövägen. Både Värmdövägen och dessa fastigheter föreslås flyttas längre söderut. Fastigheterna föreslås bebyggas med flerbostadshus. Norr om Värmdövägen ska även en tunnelbaneuppgång anläggas. Fastighetsägaren Atrium Ljungberg AB äger stora delar av Sickla köpkvarter och äger marken närmast intill Saltsjöbanan. M & O Olofssons fastigheter AB undersöker för närvarande, i samarbete med kommunen, förutsättningarna för att omlokalisera sin verksamhet till en annan del av kommunen.

## 3 Om projektet

Upphöjningen av Saltsjöbanan är ett komplext stadsbyggnadsprojekt där många olika aktörer är inblandade och mycket ska hända samtidigt såväl internt som externt på kort tid.

Parallelt med kommunens arbete kommer två tunnelbaneuppgångar att byggas av Förvaltningen för utbyggd tunnelbana, en norr om och en söder om Värmdövägen. Den norra tunnelbaneuppgången är planerad att hamna i gatuplanet i det framtida flerbostadshuset söder om fastigheten Sicklaön 88:1. Eftersom den södra uppgången är föreslagen att integreras i brokonstruktionen för Saltsjöbanan kommer upphöjningen att prioriteras i detta projekt.

För att möjliggöra genomförandet måste mark tillfälligt tas i anspråk norr om Saltsjöbanan, dels på Värmdövägens befintliga sträckning dels på delar av fastigheterna direkt norr därom. Därefter kan förändringar i Värmdövägens bredd och position göras. Slutligen kan fastigheterna i området längs med Värmdövägens norra sida utvecklas till bostäder och eventuellt till infart och parkering i berget.

I dagsläget håller Trafikförvaltningen på att utreda huruvida Nacka station eventuellt kan stängas i samband med upphöjningen eller inte. Detta påverkar både Värmdövägens bredd,

placeringen av den norra tunnelbanedgången samt projektets totala kostnad och genomförandetid.

Målbilden är att Saltsjöbanans upphöjning, tunnelbaneuppgångarna och övriga stadsbyggnadsåtgärder i området som startpromemorian omfattar betraktas som ett projekt, eftersom de är så tätt beroende av varandra. De två projekten kan komma behöva bygga delar av den andra partens anläggning för att allt ska kunna hinnas med. Detta kommer i så fall att regleras i avtal.

### **3.1 Detaljplaner**

Detaljplanearbetet sker enligt plan- och bygglagen, PBL 2010:900.

Området kommer delas upp i flera detaljplaner. Den första detaljplanen som arbetas fram ska möjliggöra Saltsjöbanans upphöjning och tunnelbanans utbyggnad.

Kommunfullmäktige har beslutat att som huvudregel ska detaljplanearbete bedrivas enligt plan- och bygglagens bestämmelser om standardförfarande. Bebyggelsen norr om Värmdövägen bedöms kunna bedrivas med standardförfarande. Saltsjöbanans upphöjning bör emellertid bedrivas med utökat förfarande då projektet är av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse och kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

### **3.2 Projekteringshandlingar**

Projekteringshandlingar för upphöjningen av Saltsjöbanan och flytten av Värmdövägen kommer upprättas parallellt med detaljplanearbetet. En projekteringsledare är nyligen upphandlad av kommunen.

### **3.3 Genomförande**

Uphöjningen av Saltsjöbanan kommer att planeras och genomföras samtidigt som tunnelbanan planeras och genomförs i samma område. Tunnelbaneutbyggnadens tidplan är styrande eftersom tunnelbaneuppgångarnas placering har stor påverkan på upphöjningsprojektet. De två projekten kan komma behöva bygga delar av den andra partens anläggning för att allt ska kunna hinnas med.

Trafiken på Värmdövägen bedöms komma att påverkas kraftigt under genomförandefasen. Vidare kan medborgare och närliggande fastigheter komma att ha svårt att se skillnad på de två infrastrukturprojekten. En god kommunikation och en god samordning kommer därför vara helt avgörande för att lyckas bra med båda projekten.

### **3.4 Avtal**

I samband med Saltsjöbanans upphöjning och flytten av Värmdövägen kommer ett antal avtal behöva tecknas.

Avtal behöver tecknas med Landstinget avseende Saltsjöbanans upphöjning som reglerar ekonomiska åtaganden och ansvar för genomförandet. Ramavtal och exploateringsavtal tecknas med berörda fastighetsägare. Avtal tecknas avseende 3D-fastighetsbildningen för de lokaler som skapas under brokonstruktionen och för ägandeförhållandena för desamma

jämt emot Trafikförvaltningen. Avtal behöver även tecknas kring ägandeförhållanden för det nuvarande Nacka stationshuset i samband med en flytt av detsamma.

Inför den framtida bebyggelsen längs med Värmdövägens norra sida kommer fastighetsbildningsåtgärder bli aktuella. Detta regleras i avtal. Markanvisning kommer också ske på de kommunalägda markområdena. För tilldelningen av den kommunägda marken tecknas markanvisningsavtal och exploateringsavtal.

Förhandling av ett ramavtal har påbörjats med en av fastighetsägarna i området. Avtal med fler fastighetsägare kommer att bli aktuellt.

## 4 Ekonomi

Kostnaderna för upphöjningen av Saltsjöbanan har bedömts till cirka 360 miljoner kr om den genomförs med Nacka station kvar och cirka 280 miljoner kr om stationen inte byggs på upphöjningen. Dessa siffror inkluderar ett 25 procentigt påslag för projektering, byggherrekostnader och generella osäkerheter. Detaljer framgår i bilaga 2, *Upphöjning av Saltsjöbanan vid Nacka Station, Teknisk utredning, 2015-03-26*, sidan 24 och 32.

I ram- och exploateringsavtal med de privata fastighetsägarna regleras ansvar och kostnader. Avtalen kommer bland annat att reglera plankostnader, exploateringsbidrag och medfinansiering av tunnelbanan. Bygg Herrarna i området ska vara med och finansiera nödvändiga infrastrukturåtgärder så som lokalgator och ombyggnation av Värmdövägen till stadsgata.

Projektet kommer rendera i intäkter i samband med försäljning av kommunala markområden norr om Värmdövägen. Intäkternas storlek beror på byggrätternas omfattning på den kommunala marken och på om byggrätterna blir bostadsrätter eller hyresrätter.

En förutsättning för Saltsjöbanans upphöjning är också medfinansiering av berörda fastighetsägare i området. Även om inrikningen är att maximera intäkterna och minimera kostnaderna kommer dock projektet som helhet med stor sannolikhet visa ett negativt resultat. Det negativa resultatet vägs upp av kommunala byggrätter i intilliggande områden.

### 4.1 Tidsplan

En styrande faktor är tidplanen för utbyggnaden av tunnelbanan och då initialt framtagandet av järnvägsplanen. En annan styrande faktor är huruvida Nacka station återuppbryggs eller inte i samband med upphöjningen. Analys visar att om Nacka station stängs i samband med upphöjningen kan genomförandetiden kortas med upp till ett år. Den snäva tidplanen medför att arbetet med att färdigställa detaljplanen för upphöjningen kommer att behöva göras parallellt med projekteringen av densamma.

Planprogrammet för Planiaområdet antas	Vintern 2015/2016
Uprätta detaljplan för upphöjningen	2015-2017
Projektering upphöjningen	2015-2017
Utbyggnad upphöjningen	2018-2022



Plan- & genomförandearbete för  
fastigheterna på norra sidan av  
Värmdövägen

2020-2025

---

Christina Gerremo  
Biträdande chef Exploateringsenheten

Nina Åman  
Planchef

Åsa Dahlgren  
Delprojektledare, planarkitekt

Fredrik Lidberg  
Projektledare

## Bilagor

- 1 *Program för Planiaområdet, Antagandehandling.*
- 2 *Upphöjning av Saltsjöbanan vid Nacka Station, Teknisk utredning, 2015-03-26.*
- 3 *Kommunägd mark och byggrätter, Saltsjöbanans upphöjning.*



17

# PROGRAM FÖR PLANIAOMRÅDET PÅ VÄSTRA SICKLAÖN

ANTAGANDEHANDLING 2015



NACKA  
BYGGER  
STAD

# INNEHÅLL

## NACKA BYGGER STAD

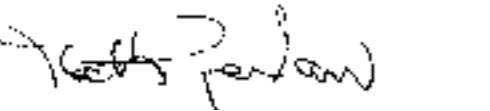
Under de senaste decennierna har bebyggelsen mellan Stockholm och Nacka vuxit mer och mer samman. Många bostäder och arbetsplatser har kommit till och områden börjar växa ihop.

År 2030 är vi 40 000 fler nackabor och västra Sicklaön är en del av innerstaden. För att möta den ökande befolkningen planerar vi att bygga cirka 14 000 nya bostäder på västra Sicklaön den närmaste 20-årsperioden. En förutsättning för bostadsbyggandet är att tunnelbanan snabbt byggs ut till Nacka.

Många projekt pågår samtidigt - från omvandlingen av Kvarnholmen med tusentals nya bostäder och arbetsplatser till förtätning med enstaka hus. På några platser pågår byggandet för fullt, i andra områden kan du vara med att påverka hur ny bebyggelse, grönområden och trafiklösningar ska se ut.

Vi vill att västra Sicklaön ska utvecklas till en tät och levande stadsdel där det är attraktivt att vara, verka och bo. Självklart vill vi att du som bor eller verkar i Nacka ska vara aktiv och delaktig i det arbetet.

Vi hoppas att du ska känna stolthet och engagemang när vi bygger stad tillsammans.



Mats Gerdau  
Kommunstyrelsens ordförande



## INLEDNING OCH BAKGRUND ..... 5

VAD ÄR ETT DETALJPLANEPROGRAM? .....	5	FÖRHÄLLNINGSSÄTT TILL BEFINTLIG BEBYGGELSE OCH KULTURMILJÖ.....	54
STADSBYGGNADSPROCESSEN FÖR PARALLELLA PROJEKT .....	5	SERVICE SKOLA OCH FÖRSKOLA.....	57
HISTORIK.....	19		
TIDIGARE BESLUT .....	6		
TRAFIKEN IDAG .....	21		
GRÖNSTURKTUR, REKREATION OCH ALLMÄN PLATS IDAG.....	23		
OMRÅDESANALYS .....	25		

## VISION OCH MÅL FÖR PLANIAOMRÅDET .....

RIKTLINJER FÖR HÅLLBART BYGGANDE.....	8
---------------------------------------	---

## SAMMANFATTNING .....

## PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR... 11

PROGRAMOMRÅDET.....	11	DELOMRÅDE A.....	30
REGIONALT PERSPEKTIV .....	14	DELOMRÅDE B .....	34
ÖVERSIKTSPLAN .....	15	DELOMRÅDE C .....	38
GRÖNSTRUKTURPROGRAM.....	15	GESTALTNINGSPRINCIPER OCH RIKTLINJER FÖR NY BEBYGGELSE .....	42
DAGVATTENPOLICY .....	15	OFFENTLIGA RUM, GRÖNSTRUKTUR OCH REKREATION .....	44
KULTURMILJÖPROGRAM.....	15	RIKSINTRESSEN .....	46
TRAFIK - FRAMTIDA FÖRÄNDRINGAR .....	46		

## PROGRAMMETS KONSEKVENSER.... 59

FÄRLIGT GODS .....	59
RADON.....	59
BULLER.....	59

## MILJÖKVALITETSNORMER FÖR LUFT..... 60

DAGVATTEN OCH MILJÖKVALITETSNORMER FÖR VATTEN .....	60
GRUNDVATTEN .....	62

## GRÖNSTRUKTUR OCH NATURVÄRDEN..... 62

LEK OCH REKREATION .....	62
TRYGGHET .....	63
JÄMSTÄLLDHET.....	63
MARKFÖRORENINGAR .....	64

## GENOMFÖRANDE..... 65



## INLEDNING OCH BAKGRUND

**D**etta är ett förslag till detaljplaneprogram för Planiaområdet som ska vara vägledande för områdets framtida utveckling av bebyggelse och verksamheter, liksom för hantering av natur- och kulturhistoriska värden. Planiaområdet sträcker sig mellan Kyrkviken och Finntorp i öst, Sickla köpkvarter och Alphyddan i väst, Värmdöleden i norr och Nysätra i söder. Programområdet är en del av västra Sicklaön som enligt Nackas översiktsplan Hållbar framtid i Nacka (2012) ska utvecklas mot en tät stadsbebyggelse där arbetsplatser blandas med bostäder, service och handel.

### STADSBYGGNADSPROCESSEN FÖR PLANIAOMRÅDET

Plan- och bygglagen anger att kommunen ska ta fram ett program om detta kan underlätta för kommande detaljplanarbeten. Programmet ska ange förutsättningar och mål för kommande detaljplanearbete och uttrycka kommunens vilja och avsikter gällande utvecklingen av ett specifikt område. Syftet med programmet är att kommunens beslutsunderlag i ett tidigt skede ska breddas med erfarenheter och synpunkter från fastighetsägare, boende och andra berörda. Genom programarbeten ges möjlighet till insyn och påverkan innan kommunens ställningstaganden är lästa. Under programskedet genomförs samråd då myndigheter, fastighetsägare och övriga berörda

ges

tillfälle att framföra sina synpunkter. Synpunkterna

ska sedan sammanfattas och bemötas i en samrådsred

görelse, varpå programmet kan revideras med avseende på

de synpunkter som kommit in innan det antas.

När programmet har antagits av kommunen ligger det till grund för de detaljplanearbeten som kommer att sättas igång inom det aktuella området under de närmsta åren och på längre sikt. I varje detaljplaneprocess kommer ytterligare två tillfällen att lämna synpunkter att ges, då på ett mer detaljerat planförslag.

genom programarbetet arbeta fram utgångspunkter för kommande detaljplanearbeten i beskrivet område.

Programmet ska på så sätt visa hur en attraktiv och hållbar stadsdel kan skapas utifrån översiktsplanens övergr

pande mål och strategier för kommunen och det aktuella

planområdet. Programmets uppgift är även att i ett tidigt

skede hämta in synpunkter och kunskaper hos sakagare, intresseorganisationer och berörda myndigheter.

Programmet var på samråd under perioden 28 oktober

- 6 december 2013.

Två öppna hus hölls för allmänheten

på Dieselverkstaden i Sickla. Under samrådet inkom ca 160 yttanden från boenden, myndigheter, remiss

instanser med flera. Synpunkterna har sammanställts i en samrådsredogörelse. Efter programsamrådets slut

har programmet bearbetats utifrån de synpunkter som

inkommit för att fungera som riktlinjer inför kommande

detaljplanearbeten.

Kommunstyrelsen antog den 11 februari 2013, § 44 StartPM för detaljplaneprogrammet och gav därmed

planenheten uppdraget att påbörja arbetet med att ta

fram ett program för området. I uppdraget ingår att



Pilen visar stadsbyggnadsprocessen och i vilket skede vi befinner oss nu

Efter det att programmet är antaget i kommunstyrelsen kan arbetet med att ta fram detaljplaner inom området påbörjas. Det större programområdet delas då upp i mindre områden för att detaljplaneras i lämpliga etapper. Detaljplanernas syfte är att redovisa hur marken får användas och bebyggas.

Då är det åter möjligt att bidra med kunskaper, åsikter och på olika sätt yttra sig om respektive detaljplaneförslag.

## TIDIGARE BESLUT

### Parallel arkitektuppdrag

Under våren 2012 lät AtriumLjungberg AB genomföra parallella uppdrag för deras del av programområdet. AtriumLjungberg valde tillsammans med kommunen att gå vidare med två av förslagen till markanvändning (framtagna av Nyréns arkitektkontor och ALMA arkitekter) i det fortsatta programarbetet. Förslagen har bearbetats och ligger delvis till grund för programmet inom den del av programområdet som ägs av AtriumLjungberg.

### Planbesked

Två ansökningar om planbesked har inkommit till kommunen under 2012 och 2013 inom programområdet.

I oktober 2012 inkom AtriumLjungberg med en ansökan om planbesked på sin del av programområdet. I december 2012 gav miljö- och stadsbyggnadsnämnden ett positivt planbesked för området. I oktober 2012 inkom fastighetsägarna för fastigheten Sicklaön 88:1 (Alphyddan fastighetsförvaltning AB) med en ansökan om planbesked. I mars 2013 beslutade miljö- och stadsbyggnadsnämnden att det var lämpligt att pröva möjligheten att bygga nya bostäder och verksamheter på fastigheten Sicklaön 88:1 samt att fastigheten ska ingå i programområdet för Planiaområdet.

## VISION OCH MÅL FÖR PLANIAOMRÅDET

**"Vi skapar en tätare och mer blandad stadsdel. Hit kommer människor inte bara för att jobba och shoppa, utan även för att bo och leva. Områdets rika kulturhistoria, natur och vatten är en viktig del som tillsammans med den varierade öppna bebyggelsen är stadsdelens själ."**

Nacka kommun är del av en storstadsregion som växer så det knakar. Allt fler människor och företag väljer att flytta hit med sina drömmar och idéer. Vi är många som vill ta del av den ökade mångfalden, det allt rikare utbudet och de nya möjligheter som den växande storstaden kan erbjuda. Samtidigt innebär tillväxten många utmaningar, där den kanske mest påtagliga är att bereda plats för alla som vill flytta hit, dvs. att bygga bostäder och lokaler för nya invånare, företag m.fl. Det är en stor utmaning och enormt viktig uppgift som alla Stockholmskommuner måste hjälpas åt att lösa.

I Nacka finns goda förutsättningar att skapa fantastiska miljöer i en av regionens allra mest centrala delar. Alldelens i gränslandet till Stockholms innerstad ligger Sickla och det vi i detta program valt att kalla Planiaområdet. Denna

översiktsplan Hållbar framtid i Nacka (2012) och dess stadsbyggnadsstrategier. Programmet för Planiaområdet ska tillsammans med angränsande utvecklingsområden ses som ett viktigt steg mot att förändra västra Sicklaön från fragmenterad stadsbygd till en sammanhållen och tätare stad. Planiaområdet ska karaktäriseras av en blandning av bostäder med olika upplättelseformer, arbetsplatser, verksamheter, service och offentliga platser, samtidigt som områdets blå och gröna värden lyfts fram och där områdets rika kulturhistoria förblir en viktig del av stadsdelens själ.

### MÅLOMRÅDEN

- En attraktiv och hållbar stadsmiljö
- Ett sammanvävt trafiknät (barriärfritt)
- Ett område för rekreation, lek och möten
- En långsiktigt hållbar dagvattensituation
- En grön stad med starka ekologiska samband
- Kulturbyggnader och andra kulturhistoriska spår blir en tillgång för området

Givetvis ska hållbarheten vara ett ledord i planeringen. Ekologiska samband ska värnas och allehanda resurser utnyttjas på ett så effektivt sätt som möjligt. I Planiaområdet ska både innehåll, skala och arkitektonisk utformning på bebyggelsen präglas av variation. Husen ska byggas med entréer mot gaturummen för att bidra till öppenhet och trygghet. Rörelsemönster och trafik sprids ut i ett sammanlänkat gatunät istället för att samlas på barriärskapande leder. Tätheten och blandningen ska bidra till en god försörjning av kollektivtrafik, minskad bilism och god tillgänglighet till service och rekreation för alla befolkningsgrupper. Framtidens Sickla och Planiaområdet ska bli en naturlig förlängning av Stockholms innerstad, men samtidigt en egen stadsdel med egen identitet där kommunens vision Öppenhet och mångfald är en självklarhet!

## RIKTLINJER FÖR HÅLLBART BYGGANDE

Nacka kommun har tagit fram riktlinjer för hållbart byggande (beslutade i MSN 2012-11-21). Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggnadsprojekten samt underlätta uppföljning av prioriterade hållbarhetsområden. Inom ramen för detta programarbete pekas fyra mål ut som särskilt viktiga att fokusera på:

- Daggvatten som renas och infiltreras
- Effektiv mark- och resursanvändning
- Hållbart resande
- En levande kulturmiljö

Dessa fyra hållbarhetsmål har arbetats in och ska genomsyra målen och visionen för programmet som beskrivs i inledningen av programförslaget. I kommande detaljplaneskeden ska dessa mål följas upp.

## SAMMANFATTNING

Ett detaljplaneprogram för Planiaområdet har tagits fram och ska vara vägledande för områdets framtida utveckling gällande bebyggelse och verksamheter, liksom hantering av natur och kulturhistoriska värden. Visionen för Planiaområdet tar avstamp i kommunens översiksplan "Hållbar framtid i Nacka" (2012) och dess stadsbyggnadsstrategier. Programmet för Planiaområdet ska tillsammans med angränsande utvecklingsområden ses som ett viktigt steg mot att förändra västra Sicklaön från fragmenterad stadsbygd till en sammanhållen och tätare stad.

Programområdet ligger på västra Sicklaön och avgränsas av Kyrkviken och Finnorp i öster, Sickla köpkvarter och Alphyddan i väster, Värmdöleden i norr och Nyvästra i söder. Det är ett särpräglat verksamhetsområde, omfattande kommunal service och mindre privata verksamheter som kontor, lättare industri, handel med mera. Området omfattar endast ett fåtal bostäder. Stora områden domineras av trafikanläggningar, där ibland Saltsjöbanan och Värmdövägen, som delar programområdet, och Järlaleden som skär igenom området i östvästlig riktning. Programområdet omfattar också större grönytor, dels i norr, dels intill Kyrkviken.

I syfte att hantera utmaningarna och styra utvecklingen i riktning mot målen, har ett antal stadsbyggnadsstrategier utarbetats i översiksplanen. De handlar om att komplettera transportsystemen med tunnelbana till Nacka, utveckla Nackas lokala centra och deras omgivning, samt om att förvalta och utveckla den gröna och den blå strukturen. De är alla viktiga parametrar i den kommande utvecklingen av Nacka. För Planiaområdet är det framförallt nya träd planteras i gatumiljön för att stärka de ekologiska sambanden i gaturummen.

Trafiken är idag dominerande inom och igenom området. Utgångspunkten i programarbetet har varit att planera för ökad framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter samt att skapa en robust och tydligt sammanhängande trafikstruktur. Även översiksplanens mål om att bygga en tät och blandad stad har varit en förutsättning.

En förlängning av tunnelbanans blå linje från Kungssträdgården planeras passera genom området, med ett stationsläge i Sickla i nära anslutning till programområdet. En trafikanalys har tagits fram som visar att tillkommande trafikalstring från den föreslagna bebyggelsen är relativt låg och endast ger lokala skillnader i trafikmängder.

Kulturmiljövärdena i området består främst av ett antal äldre villor, stationsmiljön, spår av äldre odlingslandskap i form av ekar samt industribyggnader från 1900-talet.

De värden som i den för projektet framtagna antikvariska utredning betraktas som mest bevarandevärda, har också bevarats.

En inventering av naturvärdesträd har gjorts för att kartlägga naturvärdena som finns i området. Tillkommande bebyggelse har placerats så att befintliga naturvärden kan bevaras i största möjliga mån. Samtidigt föreslås nya träd planteras i gatumiljön för att stärka de ekologiska sambanden i gaturummen.

Inom programområdet föreslås lokalisering av ny bebyggelse utifrån platsens förutsättningar och utifrån området. Utgångspunkten i programarbetet har varit att planera för ökad framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter samt att skapa en robust och tydligt sammanhängande trafikstruktur. Även översiksplanens mål om att bygga en tät och blandad stad har varit en förutsättning.

En förlängning av tunnelbanans blå linje från Kungssträdgården planeras passera genom området, med ett stationsläge i Sickla i nära anslutning till programområdet. En trafikanalys har tagits fram som visar att tillkommande trafikalstring från den föreslagna bebyggelsen är relativt låg och endast ger lokala skillnader i trafikmängder.

Trafikanalysen visar att det kapacitetsmässigt inte är några problem att genomföra planerad exploatering. För att möjliggöra åtkomst till föreslagen bebyggelse samt för att skapa ett mer flexibelt och robust trafiknät i området föreslås ändå ett antal förändringar och kompletteringar i trafiknätet. Bland annat föreslås Planiavägen och Värmdövägen kopplas samman genom att Saltsjöbanan lyfts upp på en bro för att möjliggöra för gång-, cykel och biltrafik under Nacka station. Området är utsatt för buller främst från Värmdöleden, Värmdövägen, Saltsjöbanan och Järlaleden. En utgångspunkt för kommande planarbeten är att avstegsfall B enligt Länsstyrelsens riktlinjer ska tillämpas.

Stora arealer med hårdgjorda ytor (vägar, byggnader, parkeringsplatser) i kombination med underdimensionerade ledningar samt det faktum att området vid Planiarondellen ligger lågt i förhållande till Järlasjöns normalvattenstånd, innebär dagvattenproblem i området. En förtätning av området innebär ökade mängder förorenat dagvatten och snabbare avrinning om inga åtgärder vidtas. Klimatförändringarna innebär dessutom att större nederbördsmängder kommer att komma under kortare perioder. En dagvattenutredning har tagits fram som föreslår en kombination av olika LOD-lösningar (lokalt omhänderstagande av dagvatten) inom programområdet, samt en strandpromenad med reningsfunktion längs norra sidan av Kyrkviken.

Om de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen genomförs så kommer belastningen av föroreningar till Järlasjön, Sicklasjön och Strömmen att minska när detaljplaneprogrammet genomförs. Förutsättningarna att klara miljöqualitetsnormen för Strömmen och uppnå god status för Järlasjön och Sicklasjön ökar därmed.



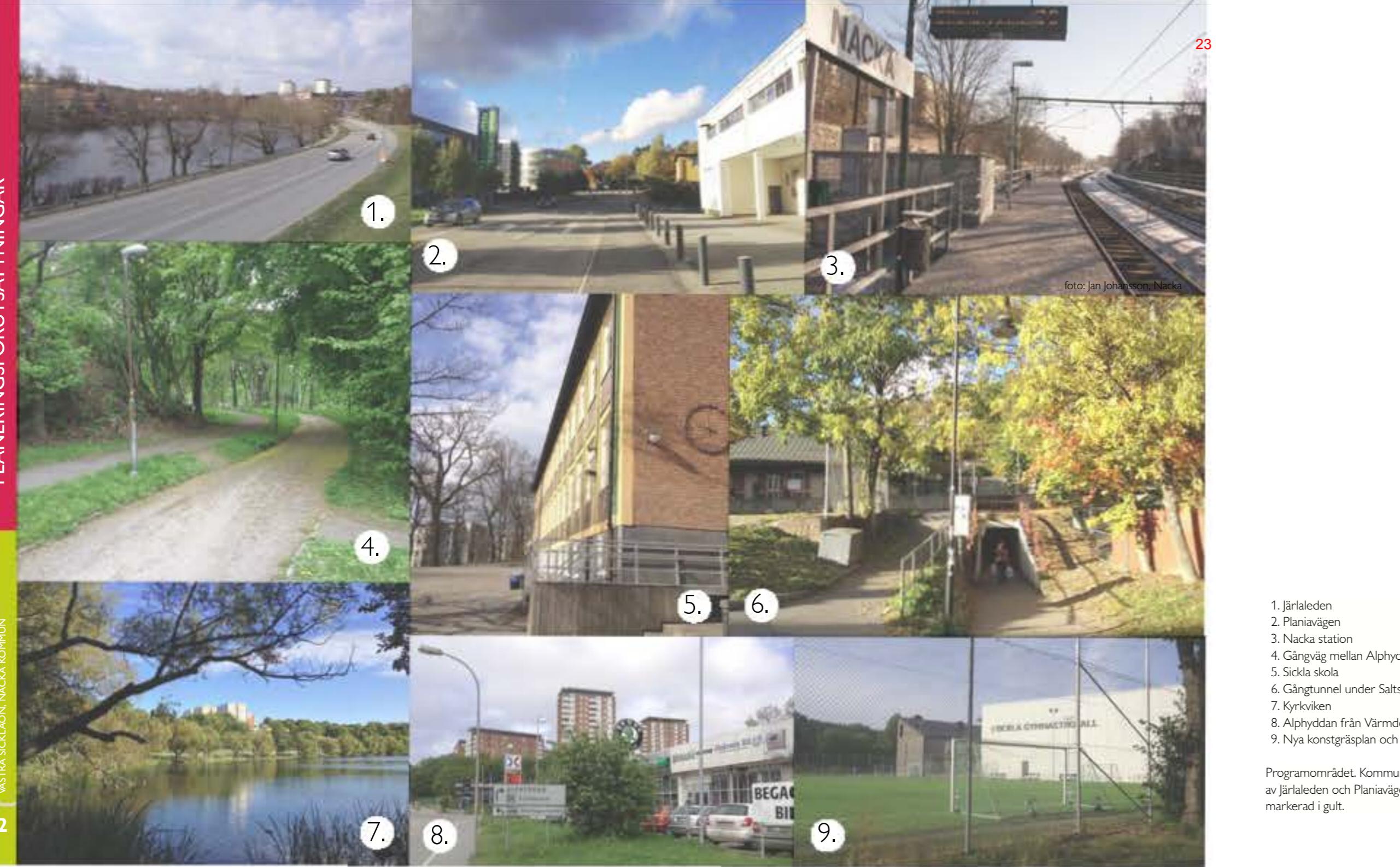
## PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

### PROGRAMOMRÅDET

Programområdet ligger på västra Sicklaön och avgränsas av Kyrkviken och Finntorp i öster, Sickla köpkvarter och Alphyddan i väster, Värmdöleden i norr och Nysätra i söder. Det är ett särpräglat verksamhetsområde omfattande kommunal service och mindre privata verksamheter som kontor, lättare industri, handel med mera. Området omfattar endast ett fåtal bostäder. Stora områden domineras av trafikanläggningar, där ibland Saltsjöbanan, Värmdövägen och Järlaleden som skär igenom området i ostvästlig riktning. Planområdet omfattar också större grönytor, dels i norr, dels intill Kyrkviken.

Programområdet omfattas av ett flertal olika fastigheter. Norra delen av programområdet består av ett kuperat skogsområde mellan Finntorp och Alphyddan som ägs av kommunen. Atrium Ljungberg är största privata fastighetsägare inom programområdet och äger skolområdet i nordost och området mellan Värmdövägen, Järlaleden och Planiavägen. Detta område består idag av lättare industrier, en tillfällig förskola samt ett antal äldre villor. Ett större kommunägt område söder om Järlaleden rymmer dels en nybyggd sporthall, en förskolepaviljong, Sickla skola samt kontorsfastigheter. Övriga ytor ägs av ett antal mindre privata fastighetsägare.





1. Järlaleden
2. Planiavägen
3. Nacka station
4. Gångväg mellan Alphyddan och Finntorp
5. Sickla skola
6. Gångtunnel under Saltsjöbanan
7. Kyrviken
8. Alphyddan från Värmdövägen
9. Nya konstgräsplan och Sickla gymnastikhall

Programområdet. Kommunägd mark (samt även delar av Järlaleden och Planiavägen som är Trafikverkets) är markerad i gult.





Programområdet är en del av den yttre delen av centrala regionkärnan (RUFS 2010)

## REGIONALT PERSPEKTIV

Landstingsfullmäktige antog i maj 2010 en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS 2010). Utvecklingsplanen bygger på visionen att Stockholmsregionen ska vara den mest attraktiva storstadsregionen i Europa. Regionen ska vara bra att bo och leva i, och den ska vara lockande att besöka och investera i. Här ska finnas gynnsamma förutsättningar för olika slags verksamheter. Västra Sicklön är en del av den centrala regionkärnan.

*"Många vill bo och arbeta här, och trots den höga tätheten finns det möjligheter att bygga nytt i dessa stadsdelar. Även den yttre delen av kärnan har en stor potential att förtätas med bostäder och verksamheter samt erbjuda service. Det gäller särskilt områden i anslutning till spårutbyggnader norrut mot Sundbyberg och Solna samt österut mot Nacka." (RUFS 2010)*

## ÖVERSIKTSPLAN

Nacka kommuns översiktsplan "Hållbar framtid i Nacka" (2012) anger fem stadsbyggnadsstrategier, varav en är att skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklön.

I övrigt anges att en gatuförbindelse mellan Värmdövägen och Järlaleden bör tillkomma. Mark bör avsättas för tunnelbana (stationsläge) och Tvärbanans förlängning. Inom den närmsta 10-årsperioden planeras cirka 200 förskoleplatser. Om fler bostäder tillkommer behövs ytterligare platser fram till 2030 och det bör i så fall finnas beredskap för utbyggnad av befintliga skolor. En konstgräsplan planeras intill den nybyggda Sickla gymnastikhall. Om fler bostäder tillkommer och skolorna byggs ut krävs nya ytor för lek och spontanidrott.

## GRÖNSTRUKTURPROGRAM

I Grönstrukturprogram för Nacka kommun, antaget 2011, anges Kyrkviken som högt upplevelsevärde.

Ett kommunalt rekreativt mål i Grönstrukturprogrammet är att bostäder max bör ha 300 meters gångavstånd till park eller grönområde. Ett av naturvärdesmålen är att skydda och utveckla svaga länkar i de gröna kilarna och viktiga spridningsvägar mellan värdekärnorna.

## DAGVATTENPOLICY

I Nacka kommuns dagvattenpolicy från 2010 anges bland annat att dagvattnet i ett så tidigt skede som möjligt ska återföras till det naturliga kretsloppet och i första hand omhändertas lokalt inom fastigheten.

Det står också att all fysisk planering som kan påverka dagvattnet ska ske långsiktigt och beakta förväntade klimatförändringar.



## KULTURMILJÖPROGRAM

Nacka kommuns Kulturmiljöprogram som antogs 2011 är ett vägledande kunskapsunderlag för beslut i den fysiska planeringen.

I kulturmiljöprogrammet står bland annat att en kulturmiljö måste bestå av att få leva och brukas. Den ska ha plats för årsringar från vår tid, men förändringar ska göras med omsorg och med respekt för den historiska avläsbarheten.

## RIKSINTRESSEN

Saltsjöbanan och Värmdöleden (väg 222) utgör riksintressen för kommunikation.



## STRANDSKYDD

För områdena närmast norr om Kyrkviken gäller strandskydd 100 meter. I samband med framtagande av nya detaljplaner krävs en prövning om strandskyddets upphävande.

## GÄLLANDE DETALJPLANER

Större delen av programområdet är detaljplanelagt. Området närmast norr om Kyrkviken är dock inte planlagt. Flertalet av de planer som finns i området är gamla och gjordes då området domineras av industri och förortsbebyggelse.

## PARALLELLA PROJEKT

### Tvärbanan till Nacka

Utbyggnaden av Tvärbanan mellan dagens ändhållplats Sickla Udde i Hammarby Sjöstad till Saltsjöbanans Sickla station i Nacka pågår. Förlängningen kommer koppla samman Nacka med Hammarby sjöstad och övriga Stockholm med ett nytt attraktivt resealternativ, samt avlasta Slussen under ombyggnationen. Detaljplanen vann laga kraft våren 2015 och utbyggnaden beräknas vara klar under 2017.

### Tunnelbana till Nacka

I en politisk överenskommelse mellan Stockholms läns landsting, Stockholms stad samt Nacka och Värmdö kommuner beslutades 2012 att en förstudie för tunnelbana till Nacka ska genomföras.

2013 års Stockholmsförhandling resulterade i att tunnelbaneutbyggnaden till Nacka kommer utgöras av en förlängning av tunnelbanans blå linje från Kungsträdgården, med stationer vid Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla och Nacka C. År 2025 beräknas tunnelbanan till Nacka vara färdigbyggd.

### Studentbostäder i Alphyddan

Ett planarbete pågår i syfte att utreda möjligheten att upprätta nya studentbostäder i Alphyddan. Exploateringen ska ske med hänsyn till kulturmiljövärden och användandet av den bostadsnära naturen. Detaljplaneförslaget var ute på samråd under mars 2014.





## Centrala Nacka

2013 beslutade kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott (KSSU) att ta fram ett detaljplaneprogram för centrala Nacka. Visionen är att centrala Nacka ska utvecklas till en attraktiv och långsiktigt hållbar stadsdel som kan uppfattas som kommunens centrum. En viktig målsättning är att förbättra sambanden mellan närliggande stadsdelar så att området ska kunna upplevas som en helhet.

## Program för Henriksdal

Arbete med att ta fram ett program för området mellan Henrikdals trafikplats och Finnboda park pågår. Programmet ska lyfta möjligheterna att bygga bostäder, kontor och handel för att skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklön. Programsråd planeras ske under våren/sommaren 2014.

## Upprustning av Saltsjöbanan

SL planerar en allmän teknisk upprustning av Saltsjöbanan mellan Slussen och Saltsjöbaden. Arbetet planeras pågå mellan 2014-2017. Bland annat innebär upprustningen kapacitethöjande åtgärder samt införande av ATC-system (säkerhetshöjande system). Efter upprustningen kommer tågen att kunna avgå med fler och tätare avgångar än idag.

## Slussen

En ny detaljplan för Slussen i Stockholm har tagits fram. Genomförandet av ombyggnationerna planeras ske under perioden 2014-2020. Under tiden som arbetet med Slussen pågår blir Henriksdal ändhållplats för Saltsjöbanan.

Illustrationen visar berört område för Trafikverkets förstudie

## HISTORIK

Programområdet har i århundraden varit en del av Stora Sickla gårds jordbruksmarker vars huvudbyggnad från 1790-talet låg ungefär vid platsen för nuvarande Fredells byggvaruhus.

Industrialiseringen tar fart i Stockholm i slutet av 1800-talet. Näheten till staden, vatten och järnvägsförbindelser gör att områdena utanför Stockholm snabbt blir attraktiva att etablera verksamheter på.

Inom det som idag är Sickla köpkvarter etablerar sig AB Diesel Motorer 1898. 20 år senare slogs de sig samman med Nya Atlas. 1956 ändrade de namn till Atlas Copco. Många av de äldre industribyggnaderna finns kvar än idag, men används nu huvudsakligen för handel- och kontorsverksamheter.

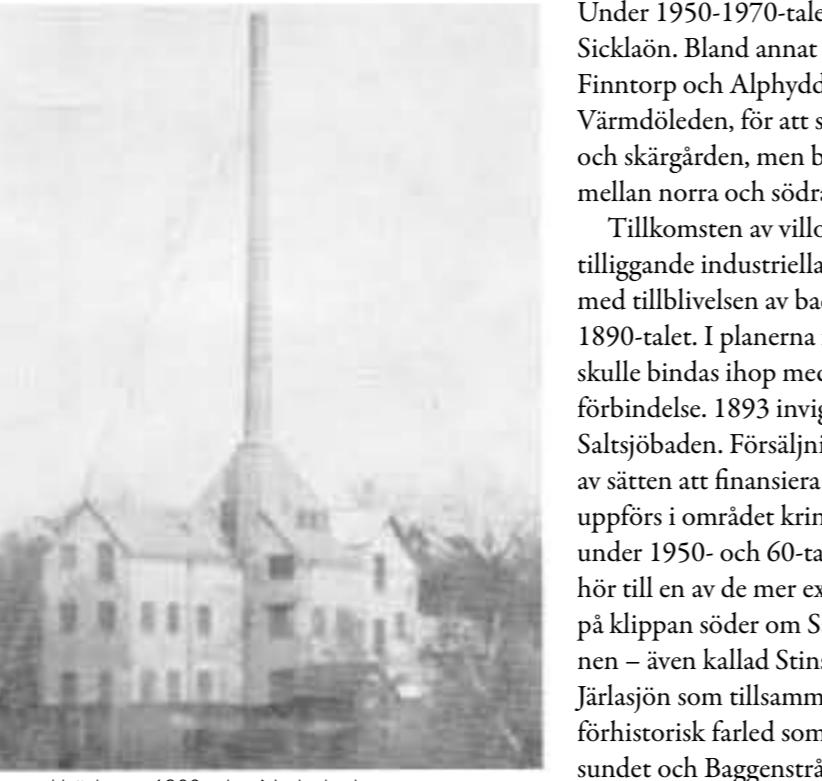
Även andra fabriker grundades i området. Närmast Nacka Station och Kyrkviken, där Sjötorpsvägen möter Planiavägen, anlades år 1900 en sodafabrik för tillverkning av bland annat tvättsoda. Längst in i Kyrkviken etablerar sig 1914 kolborstfabriken Plania, med en 43 meter hög skorsten. Batteritillverkningen upphörde på 1950-talet då fabriken såldes till Svenska Precisionsverktyg. Planiafabriken revs 1985 för att ersättas av två kontorshus mellan Kyrkvikens västra strand och Planiavägen. Mitt emot kontorshusen ligger före detta Precisionsverktygs fabriksbyggnad från 1956-57 med sin svängda fasad mot Planiavägen, ritat av Backström och Reinius.



Karta över programområdet från 1790 då området var landsbygd



Till vänster: Värmdövägen och Saltsjöbanan nedanför Setterwallska parkens terrassmur i början av 1900-talet. Nacka kyrkas torn syns bortom murens slut. Längst till höger anar man hur banvallen sluttar ner mot Kyrkviken. Till höger: den rivna Planiafabriken med sin 43 meter höga skorsten (Tekniska museets arkiv och Nacka kommunens lokalhistoriska bildarkiv).



Under 1950-1970-talen byggs det bostäder på västra Sicklön. Bland annat tillkommer bostadsområdena Finntorp och Alphyddan. Vid samma tid byggs även Värmdöleden, för att skapa bättre kontakt mellan staden och skärgården, men blir samtidigt en betydande barriär mellan norra och södra Sicklön.

Tillkomsten av villorna utmed Sjötorpsvägen och intilliggande industriella verksamheter hänger intimt ihop med tillblivenheten av bad- och villaorten Saltsjöbaden på 1890-talet. I planerna för detta samhälle ingick att orten skulle bindas ihop med huvudstaden med en järnvägsförbindelse. 1893 invigs Saltsjöbanan mellan Slussen och Saltsjöbaden. Försäljning av mark utmed banan var ett av sättet att finansiera järnvägen. Flera större trävillor uppförs i området kring Kyrkviken (många av dessa rivas under 1950- och 60-talet). Settwallska villan från 1898 hör till en av de mer exklusiva, samt Agneshill från 1898 på klippan söder om Saltsjöbanans spår närmast stationen – även kallad Stinsbostaden. Kyrkviken är en del av Järlasjön som tillsammans med Sicklasjön tillhörde en förhistorisk farled som sträckte sig österut via Lännerstasundet och Baggenstråket.

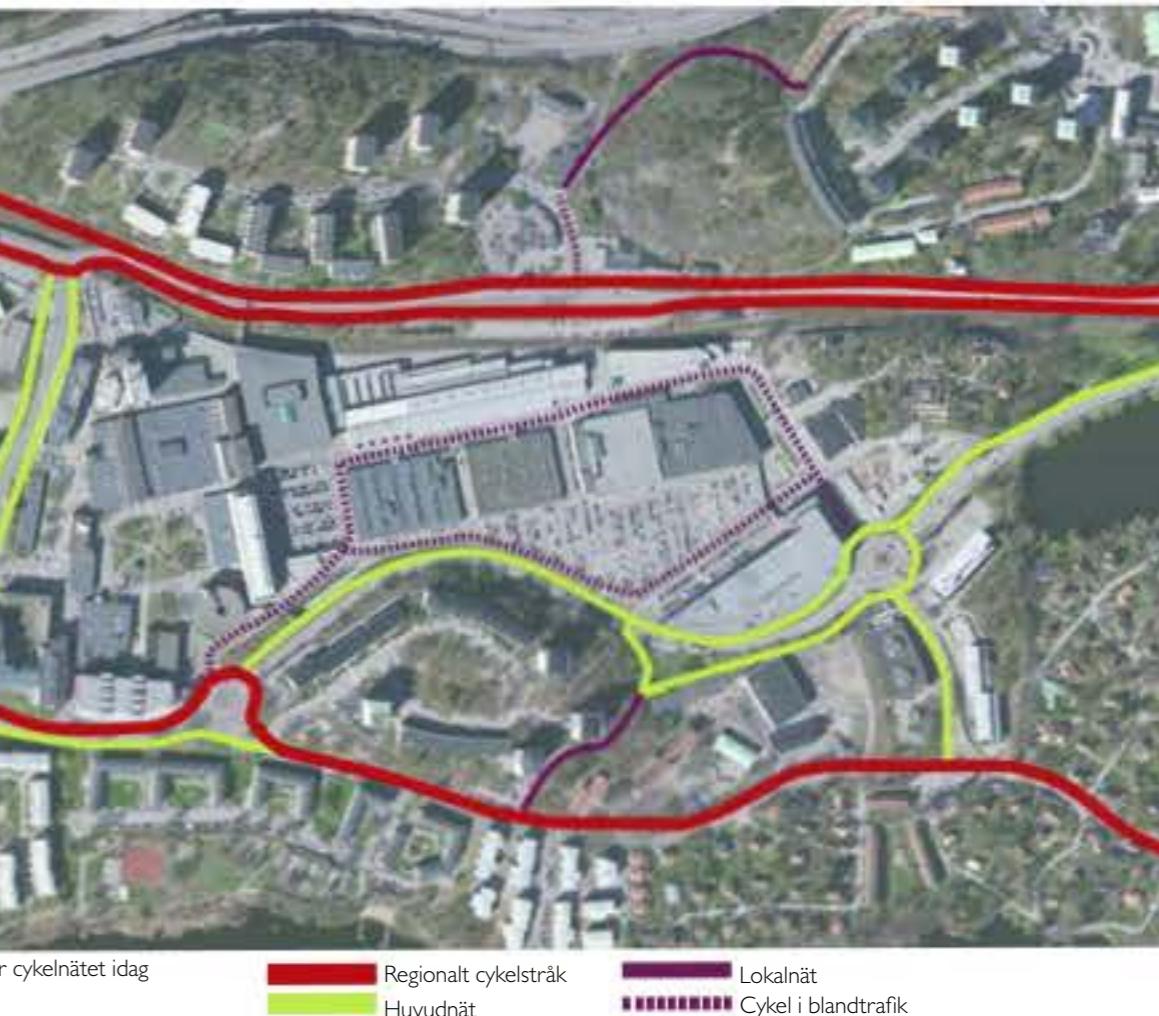
En inventering av kulturhistoriskt intressanta byggnader och miljöer i området har genomförts (Byggnader och miljöer av kulturhistoriskt intresse i Planiaområdet, Johan Aspfors, Nacka kommun, juni 2013). De objekt som påverkar programarbetet redovisas i programförslagets rubrik "Förhållningssätt till befintlig bebyggelse och kulturmiljövärden".

## TRAFIKEN IDAG

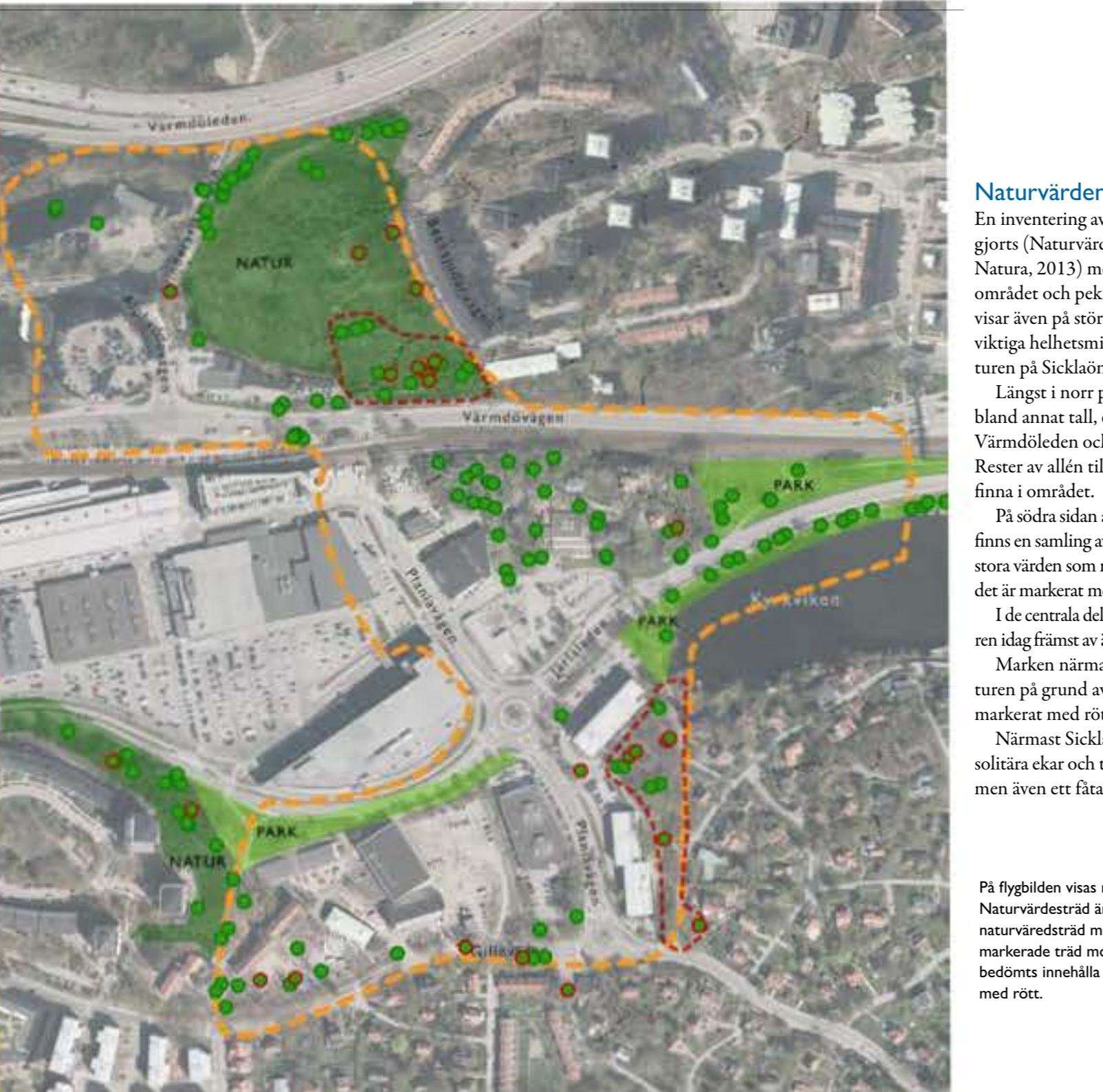
### Gång- och cykel

I området finns två sträckor som tillhör det regionala cykelstråket. Det ena går längs Värmdövägen där cykelbanan är enkelriktad på vardera sidan om vägen. Stråket är en viktig länk i området och kopplar samman centrala Stockholm och Gustavsberg. Det andra går i Gillevägen men uppfyller inte kravet på godkänt mått enligt Stockholms regionala cykelplan.

De största bristerna i gång- och cykelvägnätet inom programområdet är tillgängligheten för cykel och personer med funktionsnedsättning. Området är kuperat och Saltsjöbanan utgör en kraftig barriär eftersom den inte kan passeras i plan. I dagsläget finns endast en passage förbi Saltsjöbanan inom programområdet och ytterligare två finns strax utanför programområdet. I Planiavägens förlängning finns en gångtunnel under Saltsjöbanan. Tunneln är mycket smal och trappan som leder ner till tunneln är brant. Tunneln är både otillgänglig för cyklister och personer med rörelsehinder och upplevs som otrygg. De två andra passagerna över Saltsjöbanan ligger i väster i anslutning till Sickla station och i öster vid Finntorp, där spåren passeras i ett övre plan.







## Naturvärden

En inventering av naturvärdesträd i programområdet har gjorts (Naturvärdesträd Kyrkviken -Planiaområdet, Pro Natura, 2013) med syfte att kartlägga grönstrukturerna i området och peka på värdefulla strukturer. Inventeringen visar även på större trädbestånd som tillsammans skapar viktiga helhetsmiljöer i den sammanhängande grönstrukturen på Sicklön.

Längst i norr pekar inventeringen på förekomsten av bland annat tall, ek och klibbal, huvudsakligen mellan Värmdöleden och den befintliga gång- och cykelvägen. Rester av allén till Svindersviks herrgård finns också att finna i området.

På södra sidan av berget mellan Finntorp och Alphyddan finns en samling av ekar där naturvärdena bedömts innehålla stora värden som motsvarar ett nyckelbiotopsområde (området är markerat med rött på flygfotot).

I de centrala delarna av programområdet består grönstrukturen idag främst av äldre villatomter, där trädslagen är blandade.

Marken närmast viken är en viktig del av grönstrukturen på grund av de många äldre ekarna (området är markerat med rött på flygfotot).

Närmast Sickla skola finns bland annat ett flertal stora solitära ekar och tallar. Främst står ekarna inom skolgården, men även ett fåtal längs med Gillevägen.

På flygbilden visas natur- och parkmark inom programområdet. Naturvärdesträd är inmätta - rödmarkerade träd motsvarar naturvärdesträd med potentiella bärare av rödlistade arter, grönmärkade träd motsvarar naturvärdesträd. Två områden har bedömts innehålla särskilt höga naturvärden, dessa är markerade med rött.

## OMRÅDEANALYS

Som underlag till programförslaget har en analys gjorts för att lyfta fram områdets styrkor, svagheter, möjligheter och hot.

### STYRKOR

- Det centrala läget ger goda förutsättningarna för kollektivtrafikförbindelser och hållbara resalternativ.
- Närhet till vatten och kulturutbud ger ytterligare förutsättningar för attraktivt boende.
- God tillgänglighet till service, handel och kulturstudier.
- Dagens ostrukturerade och låga markutnyttjande ger stor frihet i utformningen av ny bebyggelse och nya gator.

### MÖJLIGHETER

- Med nya strukturer och utvecklad kollektivtrafik går det att överbygga barriärer, stärka kopplingen till innerstaden och tillgängliggöra de gröna och blå värdena.
- Sickla köpkvarter har redan idag en stark dragningskraft. Med bättre tillgänglighet och nya inslag av bostäder stärks stadsdelen och underlaget för lokal handel ytterligare.
- Den glesa strukturen ger stora möjligheter att med fysisk planering skapa inbjudande mötesplatser i form av torg, parker och promenader.
- Strukturen tillåter att trafiklederna ändras på ett mer gång- och cykelvänligt sätt där barriäreffekterna minskar.
- Genom utveckling av områden med dagvatten- och föroreningsproblematik ökar möjligheterna att nå god vattenstatus för Järlasjön, eftersom dagvattenproblematiken åtgärdas.

### HOT

- Risken om tunnelbanan inte tillkommer är att biltrafiken ökar och förhållandena för gång- och cykeltrafikanter försämras.
- Uteblir den önskade blandningen av bostäder, verksamheter, service med mera uppnås inte tillräckligt underlag för god kommunal service och kollektivtrafik. Planiaområdet blir inte som planerat en levande och attraktiv stadsdel.
- Om området exploateras utan att hänsyn tas till dagens brister i dagvattensystemet och framtida klimatförändringar, ökar risken för översvämningar medan möjligheterna att uppnå miljöqualitetsnormerna för vattnet i Järlasjön minskar.

# PROGRAMFÖRSLAGET

## PROJEKTETS MÅL OCH STRATEGIER

Nacka kommuns översiktsplan Hållbar framtid i Nacka (2012) utgår ifrån ett antal utmaningar och målområden. I syfte att hantera utmaningarna och styra utvecklingen i riktning mot målen har därför fem så kallade stadsbygg-nadsstrategier utarbetats. De handlar om att komplettera transportsystemen med tunnelbana till Nacka, utveckla Nackas lokala centra och deras omgivning, samt om att förvalta och utveckla den gröna och den blå strukturen. Dessa är alla viktiga parametrar i den kommande utvecklingen av Nacka, men för Planiaområdet är det framför allt strategin att ”Skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklön” som är vägledande. Mål och strategier har anpassats för att tillämpas på Planiaområdet och områdets lokala förutsättningar. Här presenteras projektets mål följt av de strategier som förväntas leda utvecklingen på rätt väg.

De riktlinjer för hållbart byggande som nämns under planeringsförutsättningar genomsyrar och ligger till grund för alla projektmålen.

## PROJEKTETS MÅL OCH STRATEGIER

### En attraktiv och hållbar stadsmiljö

- En tät och blandad stad innehåller en blandning av bostäder, arbetsplatser, service och allmänna platser. Blandning och täthet ger inte bara variation och rumsliga kvaliteter utan också bättre underlag för lokal service och kollektivtrafik. Det blir således lättare för befolkningen att röra sig till fots, på cykel eller kollektivt.
- Den tätta staden skapar också förutsättningar för effektivare användning av gemensamma resurser; gator, grönytor, allehanda sorters infrastruktur och kommunal service. Strategin bygger således på att tidigt peka ut och arbeta in platser och noder för rekreation och möten. Den handlar också om att identifiera och utveckla dåligt utnyttjade områden samt länka samman mellanrummen. Strategin ämnar att genom blandning möjliggöra en flexibel markanvändning där bostadshus har lokaler för varierande verksamheter i bottenvåningen där det anses lämpligt och att tillgodose framtida behov av förskola, skola och annan kommunal service.

### En långsiktigt hållbar dagvattensituasjon

- Dagvattensituationen inom Kyrkvikens tillrinningsområde är idag problematisk avseende såväl flöden som föroreningar. För att få till en hållbar dagvattensituation för programområdet, kan det komma att krävas fördjningsåtgärder för dagvattnet inom men även utanför programområdets avgränsning.
- Att området utvecklas med bebyggelse, befolkning och verksamheter ska inte leda till ytterligare ökade dagvattenflöden, utan tvärt om. För att möjliggöra en sådan utveckling bör marken inte hårdgöras mer än nödvändigt, det vill säga att grönytfaktorn genomgående i programområdets alla delar ska hållas så hög som möjligt.
- Dagvattenhanteringen ska lyftas fram i gestaltningen och hanteras som ett element som tillför kvaliteter till stadsmiljön till exempel i form av gröna bostadsgårdar, byggnadstak med mera. Delar av marken inom programområdet måste saneras, dels för att vara godtagbar för bostadsändamål, men även för att lokalt omhänder tagande och naturlig infiltration av dagvatten ska vara möjligt.

### Ett sammanhållet och stadsmässigt trafiknät

- Ett sammanvävt gatunät blir mindre sårbart och barriärer för gående och cyklister hålls nere. Trafikflödena sprids ut för att undvika barriärskapande flöden på vissa gator. Strategin innebär också att ha den kommande tunnelbanan med i betänkande och då anpassa för framtidens koppling till stationslägen. En fungerande trafiksituation betyder i detta program bland annat att ta tillvara på det centrala och kollektivtrafiknära läget. Biltrafiken ska hållas på rimliga nivåer och gång-, cykel- och kollektivtrafiken kommer att prioriteras. Befintliga barriärer och utnyttjade platser blir en del av staden, antingen genom att bebyggas eller genom att utnyttjas för till exempel rekreation. Nya kopplingar skapas för att bryta barriärerna.

### Ett område för rekreation, lek och möten

- I den nya blandade och tätta stadsdelen ska det vara nära till park- och rekreationsmiljöer. Stor vikt ska därför läggas på utformning av gårdar, torg och parker. Kopplingarna mellan grönytorna ska värnas, dels för de ekologiska sambanden, och dels för att minimera barriärer för gående i området. En bollplanen söder om Järlaleden anläggs och kopplingarna till vattnet i Kyrkviken utvecklas.



Referensbild: Hammarby Sjöstad - i en stad bör det finnas lugna och rekreativa platser (bildkälla ALMA arkitekter).

### Bevara och stärk de ekologiska sambanden

- En viktig faktor för att bygga tätt på ett fördelaktigt sätt är att i samklang med hus och gator också bygga in grönskan för trivsel, mikroklimat, estetiska värden och inte minst för de ekologiska sambanden. Strategin går därför ut på att ta tillvara på befintliga kopplingar, lämna gröna lungor på strategiska platser inom och mellan de nya områdena, liksom om att tillföra nya där det behövs. Även för detta ändamål kommer marksanering krävas inom delar av området.

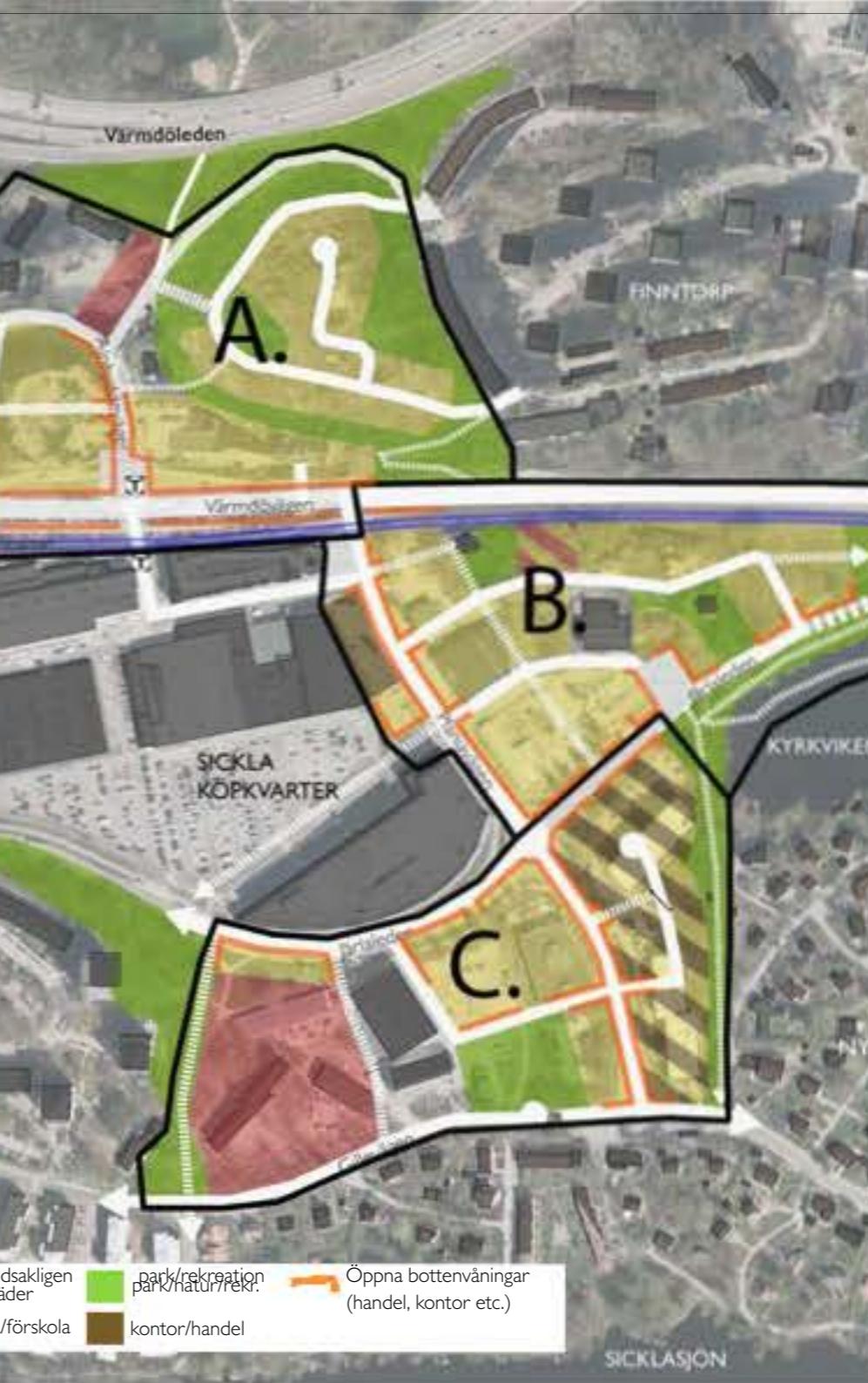
**Kulturyggner och andra kulturhistoriska spår blir en tillgång för området**

Programområdet ligger i gränslandet mellan områden av mycket olika karaktär. Sickla köpkvarter i väster består av mer storskalig äldre industribebyggelse, medan områdena i söder och öster domineras av villabebyggelse. Även inom programområdet är variationen stor, både sett till ålder, funktion, skala och arkitektoniska uttryck på bebyggelsen. Att utveckla området innebär därför inte bara att tillföra ny bebyggelse och platser med stor variation, utan också om att ta vara på befintliga inslag som på olika sätt beskriver områdets historia. Programmet pekar därför ut enskilda byggnader och miljöer som ska bevaras på grund av dess historiska värden. Utvecklingen ska också ske på ett sätt där ny bebyggelse ges en skala som anpassas till den omgivande stadsbilden.



Foto från Järla Sjö där äldre byggnader har en viktig roll som kulturbärare.

31

**ÖVERGRIPANDE PROGRAMKARTA NY BEBYGGELSE**

I programkartan redovisas ett möjligt utbyggnadsförslag, där de olika platsernas användning anges och redovisas med olika färger. Platserna som anges är utsedda som lämpliga för lokalisering av ny bebyggelse utifrån platsens förutsättningar och utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv. I förslaget redovisas även principer för den tillkommande bebyggelsens placering, höjd, och anpassning till befintliga förhållanden.

Under kommande stycke presenteras förslaget mer detaljerat uppdelat i tre delområden. Därefter anges och förklaras några av de gestaltningsprinciper som programförslaget i sin helhet bör utgå ifrån. I de olika detaljplaneprocesserna för respektive plats, ska sedan lämplig placering, omfattning, höjd, funktion, innehåll och utformning av nya byggnader studeras i platsspecifikt och i detalj. Programkartan bör därför betraktas som ett av flera möjliga sätt att placera ny bebyggelse.

Övergripande programkarta – Inom ramen för respektive detaljplaneprojekt ska utformning och placering detaljutredas, varpå föreslagen programstruktur kan komma att justeras.

## DELOMRÅDE A – NORRA DELEN MELLAN ALPHYDDAN OCH FINNTORP

Området ligger mellan Alphyddan i väster, Finntorp i öster och Värmdövägen i söder. I området finns goda förutsättningar att både utveckla gaturummet längs Värmdövägen och att hitta lämpliga lägen för bostäder och verksamheter. Programmet föreslår dels ny bebyggelse utmed Värmdövägen, och dels i det kuperade området mellan Alphyddan och Finntorp.

Det kuperade området mellan Finntorp och Alphyddan är idag obebyggt och ägs av kommunen. På grund av den kuperade terrängen är delar av området svårtillgängligt. Föreslagna byggnader och tillfarter måste därför både placeras och utformas med stor omsorg och hänsyn till topografi och naturförhållanden. Här föreslås därför bebyggelse i en lägre skala. Mindre flerbostadshus placeras längs lokalgatan och på platån föreslås radhus. Där höjdskillnaderna kräver det utförs bebyggelsen i souterräng. Byggnadshöjderna ska anpassas till befintlig bebyggelse i Finntorp.

En utredning pågår för att se över möjligheterna att utnyttja det befintliga bergrummet för parkering, med infart från Värmdövägen. En sådan lösning skulle minimera behovet av parkering i anslutning till bebyggelsen på höjden och på så sätt minimera trafiken via Finntorp. Med begränsad trafik kan tillfartsgatan utformas som en mindre gårdsgata som lättare kan anpassas till befintliga natur- och terrängförhållanden och där gäende prioriteras.



Delområde A. Ny gatustruktur och placering av ny bebyggelse i förhållande till natur och befintlig bebyggelse. Möjligt antal våning anges på respektive byggnad/kvarter.

Den enda trafik som bör trafikera gatan är sådan som av någon anledning måste angöra bostadsentréerna (till exempel vid in- och utflyttnings och färdtjänst samt utryckningsstrafik). För att säkra tillgängligheten till bebyggelsen på höjden måste möjliga kopplingar till delområdets lägre delar studeras vidare i kommande detaljplanearbeten. Förslagsvis förses området både med gångvägar/trappor och med allmän hiss, antingen via bergrummet eller via bebyggelsen som reser sig mot branten närmast Värmdövägen.



Illustrationen visar utformning av föreslagen bebyggelse på det kuperade området mellan Finntorp och Alphyddan (White Arkitekter).



**Mötet mot Värmdövägen**

På de idag dåligt utnyttjade ytorna längs Värmdövägens norra sida föreslås bebyggelse i högre skala. Kvarteren kommer huvudsakligen innehålla bostäder, men förutsättningar ska ges för verksamheter att bedrivas i de lägen det anses lämpligt, i synnerhet längs Värmdövägen. Sett till den föreslagna sträckningen av tunnelbanan till Nacka, kan ett läge intill Värmdövägen (inom delområdet) bli aktuellt för en uppgång från den framtida stationen i Sickla. En tunnelbaneuppgång kommer utgöra en central mötesplats i området, med goda förutsättningar för kommersiella verksamheter. Utrymme för uppgången måste avsättas inom kommande detaljplanearbete. Kvarteren bör byggas med avskilda tysta gårdar för de boende där det är möjligt. Byggnadernas entréer riktas mot gatan och Värmdövägen utformas till en stadsgata där gång- och cykeltrafik, serveringar, trädplantering får rikligt med plats. En viktig förutsättning för områdets utveckling är att en eller flera kopplingar till områdena söder om Saltsjöbanan skapas. Föreslagen lösning på detta beskrivs på s. 48.

Svindersviksskolan föreslås vara kvar. Möjligheten att ersätta befintlig förskolepaviljong med en permanent och mer yteffektiv skolbyggnad bör utredas och möjligheten att utnyttja befintligt skolområde mer effektivt bör studeras i sammanhanget.



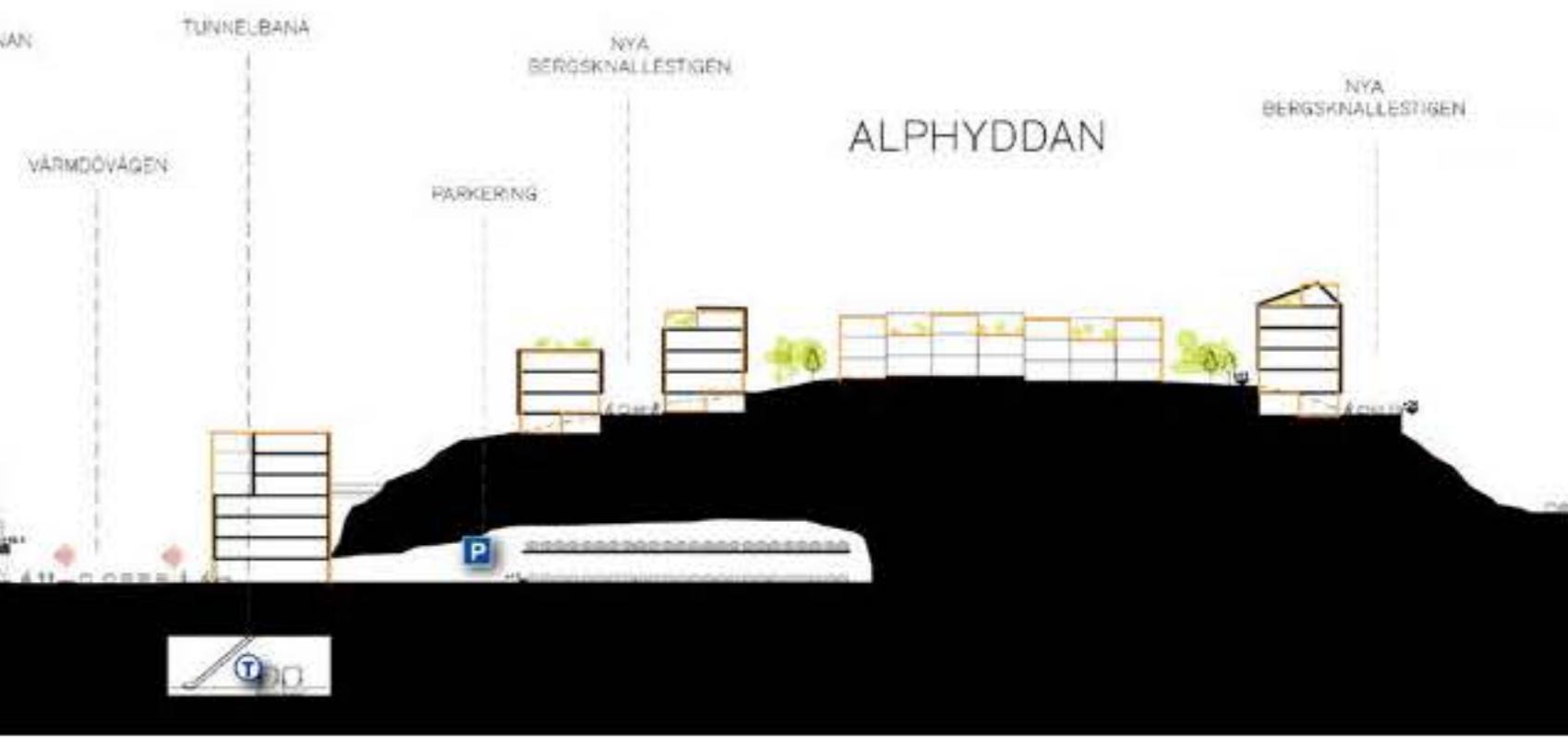
Illustrationen visar vy från Värmdövägen, med ny bebyggelse, tunnelbaneentré vid korsningen Alphyddvägen samt en upphöjd Saltsjöbana (White Arkitekter).

Inom delområde A möjliggörs för ca:

**750 nya bostäder**

**10 000 kvm handel/kontor**

**4000 kvm skola/förskola**



Sektionen visar förhållandet mellan Värmdövägen och det nya området på höjden mellan Flinntorp och Alphyddan, samt det möjliga bergrumsgaraget med infart från Värmdövägen (White Arkitekter).



## DELOMRÅDE B - MELLAN VÄRMDÖVÄGEN OCH JÄRLALEDEN SAMT MÖTET MED KYRKVIKEN

Området avgränsas av trafikbarriärer, där Värmdövägen och Saltsjöbanan i norr är dominerande. Järlaleden i söder begränsar i sin tur kontakten med Kyrkven. Marken ägs i huvudsak av Atrium Ljungberg AB, men området omfatta även en kommunägd grönyta mellan Saltsjöbanan och Järlaleden i öster. På grund av dess läge mellan trafiklederna är denna plats idag bullerutsatt och de rekreativa värdena begränsade.



Skiss delområde B: möjlig placering av gata och bebyggelse i förhållande till natur och befintlig bebyggelse. Möjligt antal våningar anges på respektive byggnad.



Perspektiv över föreslaget torg med möjlig utformning av tillkommande bebyggelse (ALMA Arkitekter).

Bebygelsen ska i huvudsak vara av uppbruten kvarterskarakter. På så sätt kan byggnaderna anpassas till den befintliga terrängen i möjligaste mån, samtidigt som gaturummet blir tydligt och gårdsmiljöer för de boende kan skapas.

Byggnadsvolymerna inom området ska i huvudsak vara i 4-6 våningar. Mot Sickla köpkvarter, där skalan är större, bör dock möjligheten till högre volymer studeras. Bebyggelsen anpassas till bevarandevärda träd.

Sjötorpsvägen, som idag går in i området, byggs om och förlängs ner till Järlaleden. I områdets södra del föreslås ett torg som vänder sig mot Järlaleden och Kyrkven.

Planiavägen byggs om, dels för att bättre kunna ta hand om dagvattenflödet, men också för att ge bättre utrymme för önskat stadsliv i den offentliga miljön med gångtrafik, parkmöbler, uteserveringar mm. Bebyggelsen mot Planiavägen ska ha lokaler i bottenvåningarna för att bidra till ett livfullt och tryggt gaturum.

- Inom delområde B möjliggörs för ca:
  - 600 nya bostäder
  - 3000 kvm handel/kontor
  - 6 avdelningar förskola

Längs Kyrvikens norra strand föreslås promenadstråket breddas och en ny brygganläggning anläggas. Promenaden ska, utöver att fungera om rekreationsstråk, även bidra till renings av dagvatten. Utformningen av promenadstråket ska ske med höga gestaltningsmässiga ambitioner och ske med stor hänsyn till befintliga naturvärden. Läs mer om detta under stycket ”Dagvatten och miljökvalitetsnormer för vatten” på sidan 60-61.



Perspektivet visar en möjlig utformning av ny strandpromenad längs Kyrvikens norra sida. Viktigt är att utformningen sker med hänsyn till befintliga naturvärden samt med höga gestaltningsmässiga ambitioner (Sweco).



Villa Tomtebo (foto: Johan Aspfors, Nacka kommun)

Två hus utmed Sjötorpsvägen pekas ut som särskilt bevarande-värda: Den så kallade ”Stinsbostaden” och den röda villan (Villa Tomtebo) från tidigt 1900-tal (läs mer under stycket ”Förhållningssätt till befintlig bebyggelse och kulturmiljövärden” på sidan 54-56), dessa byggnader ska bevaras.



Stinsbostaden

## DELOMRÅDE C - OMRÅDET RUNT SICKLA SKOLA SAMT MÖTET MED KYRKVIKEN

Området omfattar bland annat Sickla skola, en tillfällig förskolepaviljong, samt en nybyggd idrottshall. I området finns även en handels- och kontorsbyggnad från 1950-talet, samt Konstnärernas kollektivverkstad (KKV) och ägs till största delen av kommunen. Öster om Planiavägen står två kontorshus.

I anslutning till Järlaleden föreslås en ny byggnad för förskola och bostäder. Bostads- och förskolegård byggs i söderläge för skyddas från trafik och buller, men också för att få bästa solförhållanden och kontakt med angränsade natur. För Sickla skola och skolgården föreslås en utbyggnad av skolan om ca 2000 kvm. Gillevägen förblir stängd för genomfartstrafik.



Skiss delområde C: Möjlig placering av gata och bebyggelse. Möjligt antal våningar anges på respektive byggnad.

För att utnyttja marken effektivt, föreslås den befintliga fotbollsplanen flyttas till ett nytt läge strax söder om dagens, där den goda kopplingen till skolområdet och idrottshallen upprätthålls. Bollplanen beläggs med konstgräs och ges mått motsvarande de för den befintliga 7-mannaplanen.

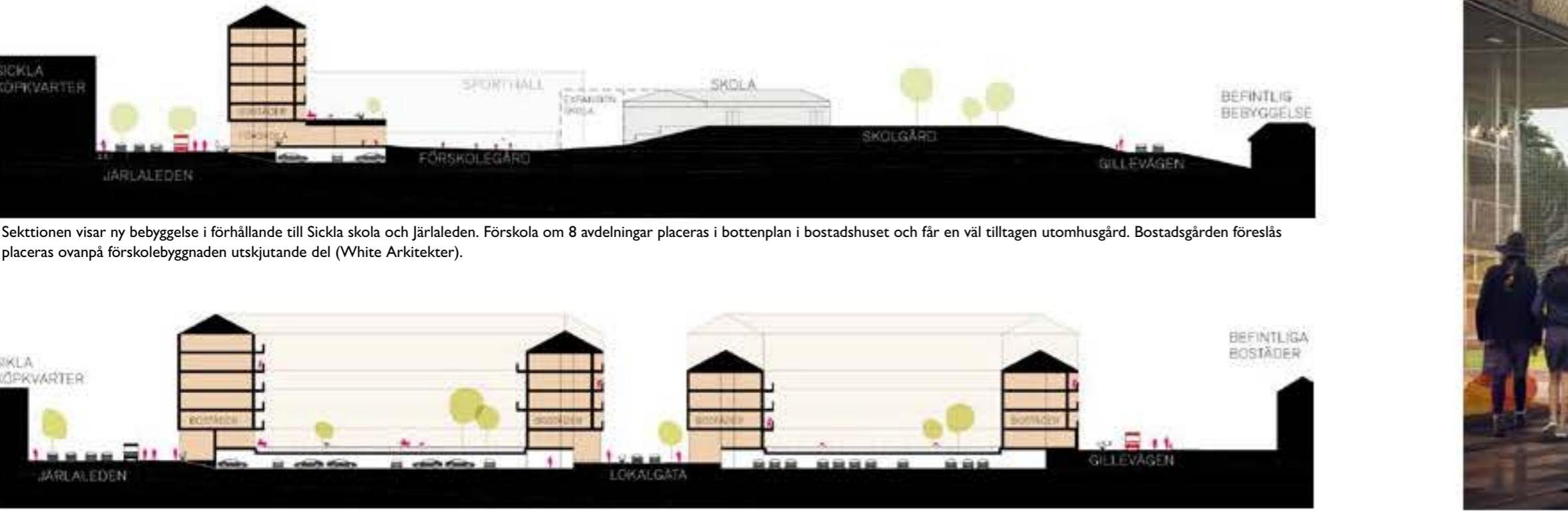
De befintliga byggnaderna längs Planiavägen ersätts med bostadsbebyggelse i tre kvarter med skyddade bostadsgårdar. Kvarteren ska ha entréer mot Järlaleden och Planiavägen men också kunna nås från den nya lokalgatan som sträcker sig genom området. Parkering ska ske i garage under kvarteren, som nås från lokalgatan. Lokalgatans trafik och utformning anpassas till gångtrafiken och aktiviteten i det angränsande skol- och idrottsområdet. Bebyggelsen bör vara högre mot de större gaturummen i norr och öster, men trappas ner i skala för att möta den befintliga bebyggelsen i söder på ett hänsynsfullt sätt.

Inom delområde C möjliggörs för ca:

- 500 nya bostäder
- 5000 kvm handel/kontor
- 12 avdelningar förskola



Fotbollsplanen mellan Sickla gymnastikhall och KKV-huset.



Sektionen visar ny bebyggelse i förhållande till Sickla skola och Järlaleden. Förskola om 8 avdelningar placeras i bottenplan i bostadshuset och får en väl tilltagen utomhusgård. Bostadsgården föreslås placeras ovanpå förskolebyggnaden utskjutande del (White Arkitekter).

Sektionen visar föreslagna kvarter närmast Planiavägen och den nya lokalgatan. Principen är att parkering i detta område placeras i ett halvplanunder mark med hänsyn till de dåliga markförhållandena som råder här. Lokaler placeras i bottenvåningarna mot gatorna för att skapa liv och rörelse i gaturummen (White Arkitekter).



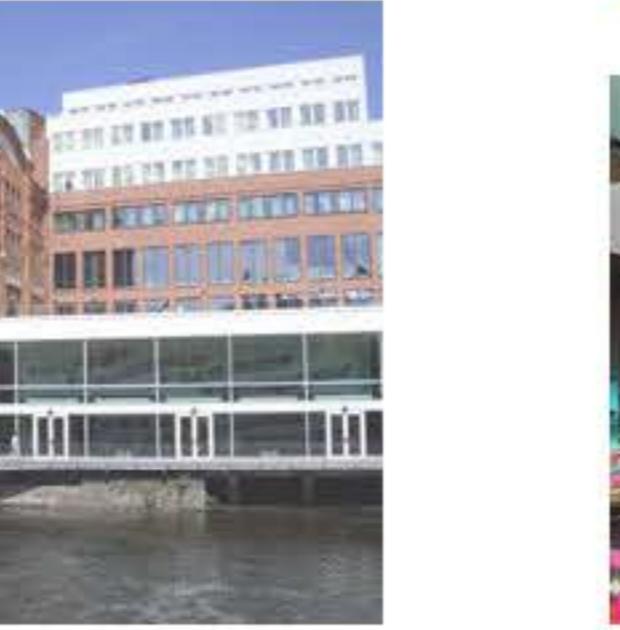
Illustrationen visar ny gata med ny bebyggelse, ny bollplan och den befintliga matasalsbyggnaden tillhörande Sickla skola (White Arkitekter).

## GENERELLA GESTALTNINGS- PRINCIPER OCH RIKTLINJER FÖR NY BEBYGGEELSE

Inom och i anslutning till programområdet är bebyggelsen av varierad karaktär, har uppförts under olika tidsepoker och består av varierande volymer. Det råder även olika förutsättning inom olika delar av programområdet. I detta stycke presenteras ett antal gestaltningsprinciper som bör gälla för all tillkommande bebyggelse inom området. För varje gestaltningsprincip visas ett referensexempel.



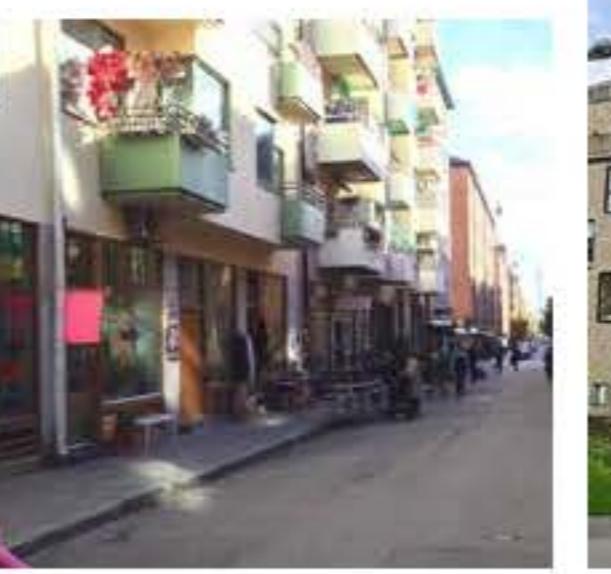
Variationsrik arkitektur i Värsta Hamnen, Malmö



Exempel från industriolandskapet i Norrköping där det framgår tydligt vad som är nytt och vad som är gammalt

Nya byggnader ska hålla hög arkitektonisk kvalitet och spegla sin samtid. Fasadlängderna och kvarteren bör brytas upp i mindre exploateringsenheter och hålla en måttlig skala. Arkitekturen ska vara varierad.

Volymer och byggnadshöjder ska anpassas till omkringliggande bebyggelse. Samtidigt ska den nya arkitekturen spegla sin samtid och tillföra en ny årsring till området.



Södermalm, Stockholm: Butiker och verksamheter i bostadshusens bottenväggar bidrar till liv och rörelse både dag- och kvällstid

Ett antal stråk/gator har under planeringsarbetet identifierats som lämpliga för butiker och verksamheter i bottenvåningarna. Dessa har markerats på den övergripande programkartan. För att skapa rörelser och liv i gatuminjön ska entréer och utfarter till bebyggelse i huvudsak vändas ut mot gatan.



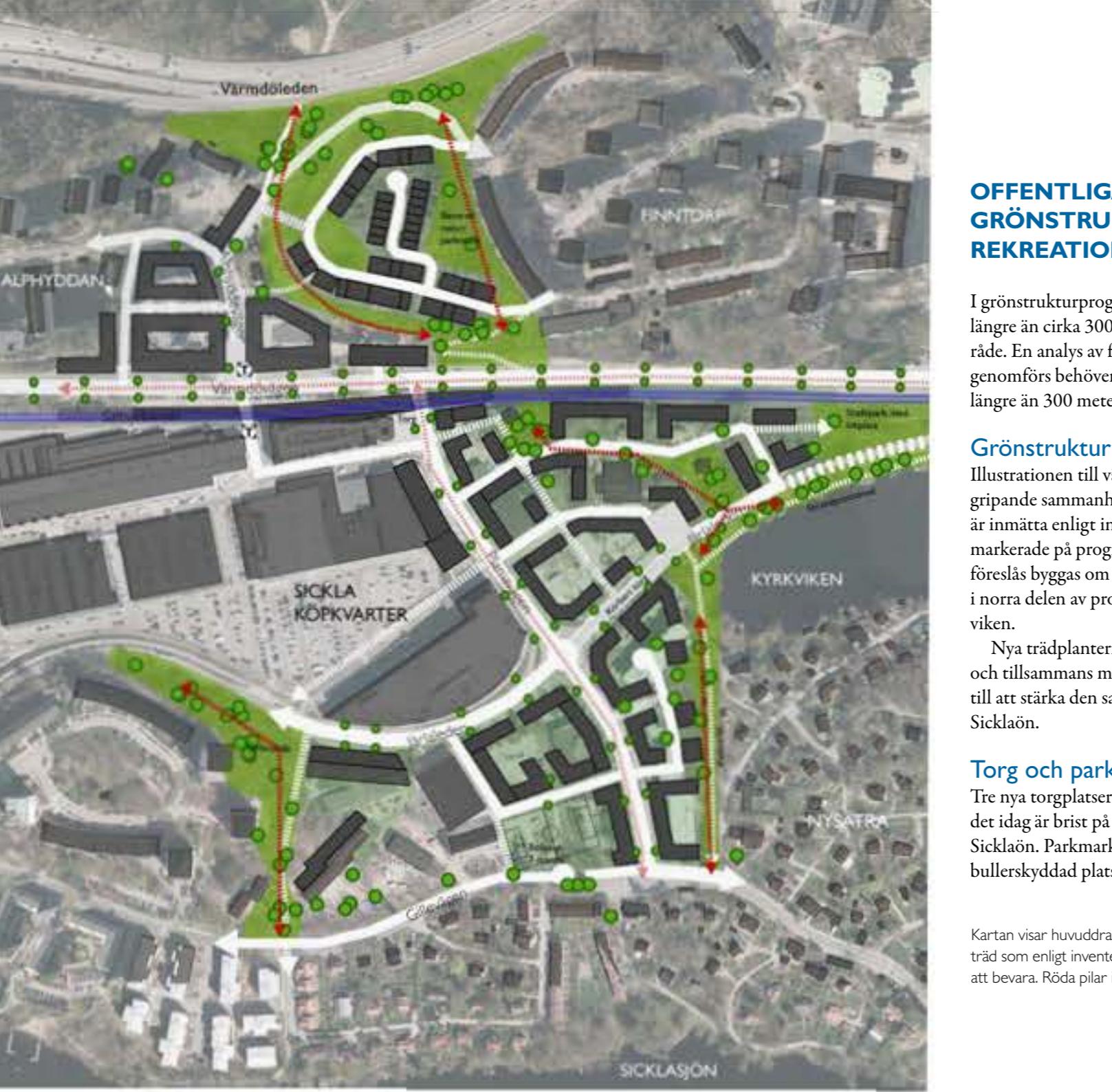
Terränganpassad bebyggelse i Annedal (Kjellander+Sjöberg)

Byggnader och gator ska placeras utifrån områdets terräng. Där det krävs ska markens höjder tas upp av souterrängvåningar.



Biblioteksgatan i Stockholm

För att skapa ett trivsamt och väl utnyttjat gaturum placeras bebyggelse utmed gatans båda sidor.



## OFFENTLIGA RUM, GRÖNSTRUKTUR OCH REKREATION

I grönstrukturprogrammet anges att det inte bör vara längre än cirka 300 meter till ett park- eller grönområde. En analys av förlaget visar att om programförslaget genomförs behöver det inte någonstans inom området bli längre än 300 meter till grön- och rekreationssområden.

### Grönstruktur och naturvärden

Illustrationen till vänster visar programområdets övergripande sammanhängande grönstruktur.

De träd som är inmätta enligt inventeringen av naturvärdesträd är markerade på programillustrationen.

Längs de gator som föreslås byggas om planteras nya träd. Naturmark bevaras i norra delen av programområdet samt längs med Kyrkviken.

Nya trädplanteringar i gaturum ger ett grönt intryck,

och tillsammans med bevarad natur bidrar dessa även till att stärka den sammanhängande grönstrukturen på Sicklaön.

### Torg och parkmark

Tre nya torgplatser föreslås inom programområdet då det idag är brist på torg inom allmän plats på hela västra Sicklaön. Parkmarken norr om Kyrkviken utvecklas till

bullerskyddad plats för lek och rekreation.

Kartan visar huvuddragen i den föreslagna grönstrukturen samt de träd som enligt inventeringen bedöms biologiskt viktiga och möjliga att bevara. Röda pilar illustrerar möjliga spridningskorridorer.



Stadsnära fotbollsplan i Hjorthagen/Norra Djurgårdsstaden



Moa Martinssons torg vid Hornsbergs strand, Kungsholmen i Stockholm. Torget vänder sig ner mot vattnet och lokaler i byggnadernas bottenplåten bidrar till stadsliv. Platsen är också en arena för den offentliga konsten (foto: Nyréns arkitektkontor).



Allmän lekplats vid Liljeholmskajen

### Lek och rekreation

Fler bostäder inom programområdet ställer höga krav på möjligheter till lek, idrott, motion och rekreation.

Inom alla tillkommande bostadsprojekt ska det anläggas lekplatser på bostadsgårdarna.

För Sickla skola finns redan idag bra lekmöjligheter.

Parkområdet mellan Järlaleden och Saltsjöbanan föreslås utvecklas och en lekplats anläggs.

Bullerskyddsåtgärder krävs mot järnvägen för att skapa en mindre bullrig miljö.

Grönområdet på västra sidan om Kyrkviken

breddas och förstärks för att skapa ett tydligare parkstråk.

I anslutning till Sickla skola föreslås bollplanen med konstgräs få ett nytt läge men bibehåller sina mått.

### Konst

Nacka kommun har en antagen strategi som heter ”Öppna konsten” med målsättningen att göra hela staden till ett konstverk. I programområdet finns många utmaningar och genom att definiera dessa kan man också tydliggöra vilka områden som särskilt skulle vinna på ett konstprogram.

Konsten kan bidra till att förhöja upplevelsen av fotgängares och cyklisters färdvägar eller aktivera miljöer som annars riskerar att bli anonyma. Den kan även bidra till en tydligare identitet hos det nya området samt framhäva punkter där man kan korsa spårtrafiken.

Konstnärlig kompetens bör inkluderas i processen för programområdet i samband med kommande detaljplaneprocesser för att ta tillvara på områdets möjligheter. Det är viktigt att detta sker tidigt för att det inte ska betraktas som något som kan placeras ut när allt annat är klart.

### Topografi och geologi

I samband med att detaljplaner tas fram inom programområdet ska geotekniska utredningar tas fram för respektive detaljplaneområde. Då delar av programområdet närmast Kyrkviken består av sjöbotten tros markbeskaffenhet vara sådan att åtgärder krävs vid ombyggnation av Järlaleden samt nybyggnation av bostäder.

## TRAFIK - FRAMTIDA FÖRÄNDRINGAR

Trafiken är idag ett dominerande inslag inom och i anslutning till programområdet. Inom ramen för programarbetet har en trafikutredning tagits fram, dels för att lyfta hur trafiksituation påverkas av föreslagen utbyggnad, men även i syfte att titta på olika alternativ till koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen.

Utgångspunkten i programarbetet har varit att planera för ökad framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter samt att skapa en robust och tydligt sammanhängande trafikstruktur. Översiktsplanens mål om att bygga en tät och blandad stad har varit en förutsättning i trafikutredningen.

Det är beslutat att tunnelbanans blå linje ska förlängas till Nacka C och att en station placeras i Sickla. Den östra uppgången hamnar inom programområdet med föreslagen entréer på vardera sida om Värmdövägen.

### Gång- och cykel

Exempel på identifierade brister i dagens gång- och cykelnät är bland annat svårigheten att korsa Värmdövägen och Saltsjöbanan. En koppling i plan mellan Värmdövägen och Planiavägen skulle, för gång- och cykeltrafikanter, medföra bättre tillgänglighet mellan programområdets idag frånskilda norra och södra delar. Om en sådan koppling inte går att anordna föreslås att gångtunneln under Värmdövägen rustas upp för att öka tryggheten och tillgängligheten för gående och cyklister. Då det helt saknas cykelparkering i anslutning till Nacka station föreslås utrymme på torget avsättas för detta ändamål.

På kartan nedan visas förslag på kompletteringar i det befintliga cykelnätet. Planiavägen norr om Planiorondellen föreslås få en separat cykelbana vilket inte gatan har idag.

Gång- och cykelnätet inom köpkvarteret föreslås kopplas på huvudnätet längs Sickla Industriväg för att skapa ett genära flöde genom köpkvarteret.

Vidare föreslås att de regionala cykelsträken inom



### Kollektivtrafik

I Sickla blir den framtida kollektivtrafikförsörjningen mycket god. Redan idag passerar flertalet lokala och regionala busslinjer genom området, som inte blir påverkade av förslaget. Med en förlängd tvärbanan och tunnelbana genom området blir denna del av Nacka ett av de bäst kollektivtrafikförsörda områdena i kommunen.

**Busstrafik**  
Busstrafiken i programområdet påverkas inte av programförslaget. Bussplatserna bör kunna ligga kvar i ungefärlig samma lägen som idag. Med den förväntade befolkningsökning inom programområdet bör bussstrafiken i framtiden kunna köra tätare. I samband med planeringen av tunnelbanan genomförs en studie av det framtida bussnätets utformning i området.

### Tunnelbanan

År 2025 planeras tunnelbanans blå linje från Kungsträdgården till Nacka ska stå färdig. Förlängningen kommer gå genom Sickla och programområdet, med ett stationsläge i Sickla. En av uppgångarna placeras i läge med korsningen Värmdövägen/Alphyddvägen och får entreér på vardera sidan om vägen och Saltsjöbanan. En tunnelbana med stationsläge i Sickla ger området förstaklassig kollektivtrafikförsörjning, och ger alla som vistas inom området gångavstånd till tunnelbana.

### Saltsjöbanan

Saltsjöbanans läge är oförändrat i programförslaget. Trafikförvaltningen (SL) planerar för en upprustning av Saltsjöbanan, som innebär att tågen i framtiden ska kunna avgå med tätare avgångar jämfört med idag. I programmet föreslås en upphöjning av Saltsjöbanan i anslutning till Nacka station i syfte att koppla samman Planiavägen och Värmdövägen. Mer om detta går att läsa om på sidan 48.

### Tvärbanan

En förlängning av Tvärbanan genomförs från Sickla udde till Sickla station. Detta innebär ännu ett resalternativ för boende inom och i anslutning till programområdet. Tvärbanan ska vara i drift vid slutet av 2017.





Planiavägen idag



Tunnelundergången under Saltsjöbanan idag. I detta läge är förlängningen av Planivägen är tänkta att gå.

## Ny kopplingar mellan Planiavägen, Simbagatan och Värmdövägen

En koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen har utretts ett flertal gånger genom åren, med olika utformningar som alternativ. En koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen skulle ge ett mer robust och flexibelt trafiksystem i området runt Sickla och på hela västra Sicklaön. Med en ny nordsydlig länk fördelar trafiken jämnade och onödiga omvägar kan undvikas. Ytterligare skäl till sammankopplingen är att bryta den barriäreffekten som Saltsjöbanan idag har samtidigt som möjligheterna till en mer stadsmässig miljö ökar.

Ett av de alternativ som tidigare utretts är att förlägga Planiavägen i tunnel under Värmdövägen. En sådan koppling skulle innebära stora ingrepp i stadsmiljö och kräva en sträcka på ca 60 meter åt vardera håll för att ta upp nödvändiga höjdskillnader.

Ett andra alternativ är att skapa en plankorsning mellan Värmdövägen och Planiavägen över Saltsjöbanan. Eftersom Saltsjöbanan klassas som järnväg bedöms alternativet utifrån dagens förutsättningar vara för svårigenomförbart ur trafiksäkerhetssynpunkt. Trafikförvaltningen arbetar för närvarande med en omfattande upprustningsplan för Saltsjöbanan, bland annat för att öka banans attraktivitet och kapacitet med tätare trafik och sänka restider – åtgärder som är oförenliga med en plankorsning för vilken reducerade hastigheter skulle vara nödvändigt. Där utöver anser Trafikförvaltningen att en plankorsning skulle få negativa konsekvenser på riksintresset. Visar det sig längre fram att det blir möjligt med en plankorsning på platsen bör detta alternativ kvarstå.

Det alternativ som bedöms vara både genomförbart och ge många fördelaktiga effekter på stadsutvecklingen är att längs en sträcka höja upp Saltsjöbanan på bro och på så sätt skapa bil-, gång- och cykelkopplingar i markplan under Saltsjöbanan mellan Värmdövägen och Planiavägen liksom mellan Värmdövägen och Simbagatan. Under delar av den upphöjda sträckan bedöms det möjligt att inrymma verksamhetslokaler för exempelvis handel. På så sätt skapas dubbelsidiga adresser och en mer stadsmässig miljö längs Värmdövägen.

Kommunstyrelsen fattade den 25 maj 2015 beslut §136 om att den fortsatta planeringen i området ska utgå ifrån att Saltsjöbanan höjs upp och att en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen skapas med utrymme för fordon, fotgängare och cyklister, med en utformning som stärker de stadsmässiga kvaliteterna i området. Utformning och funktion kommer att utredas vidare i kommande detaljplanearbete. Arbete ska samordnas med utbyggnaden av tunnelbanan och då i synnerhet kopplingen till stationen Sickla och dess uppgångar i öster.

Utdredning (Ramböll, januari 2015) visar att en planiskild koppling mellan Värmdövägen och Planiavägen/Simbagatan kommer att medföra en jämnare fördelning av trafiken på vägarna både inom och i anslutning till programområdet. Med kopplingarna ökar trafiken mest på Värmdövägen, medan trafiken minskar på Järlaleden. Framkomligheten till Sicklaköpkvarter mm förbättras därmed avsevärt.

På nästa sida visas idéskisser/illustrationer på hur denna slötning kan tänkas se ut.



Saltsjöbanans upphöjning sett från öster på Värmdövägens södra sida. (White Arkitekter)



Ny koppling mellan Simbagatan och Värmdövägen sett från söder. (Atkins)



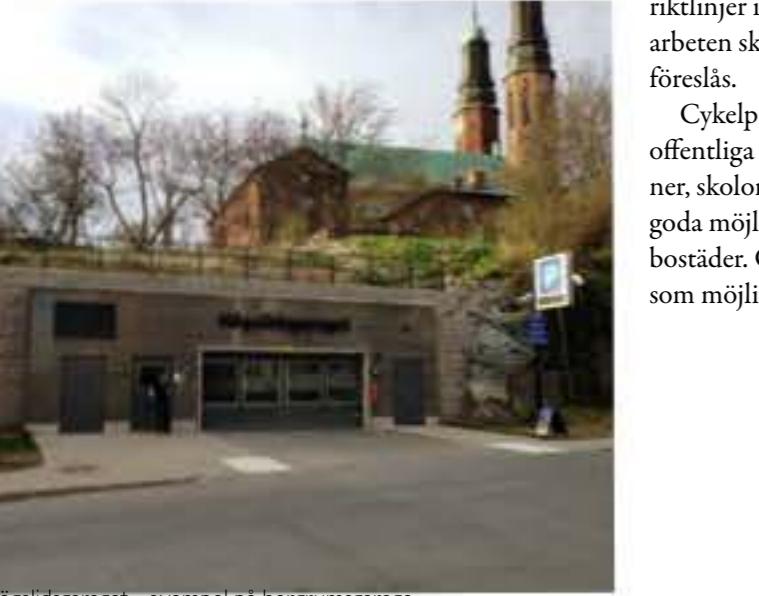
Saltsjöbanans upphöjning och Planiavägens möte med Värmdövägen sett från söder. (Atkins)



Korsningen Värmdövägen och Alphyddevägen med Saltsjöbanan till höger i bild. (Atkins)



Kantstensparkering – Hammarby Sjöstad



Högalidsgaraget - exempel på bergrumsgarage

## Parkerings

För tillkommande bebyggelse ska parkering i första hand anordnas inom den egna fastigheten. Större parkeringar förläggs i garage under mark. Förutom parkering inom kvartersmark är det viktigt att det även finns besöksparkeringar inom allmän platsmark, i anslutning till service, handel och bostäder. För att undvika att större markytor tas i anspråk för ytparkeringar placeras gästparkering lämpligtvis längs körbanan inom gatumarken, exempelvis som kanstensparkering.

Även parkering för bollplan, sporthall och skola löses i första hand inom egen fastighet. Då skolverksamhet och sportevenemang oftast infaller vid olika tidpunkter är det lämpligt att samutnyttja parkeringen för dessa ändamål.

Nacka kommun har antagit en parkeringspolicy samt en parkeringsnorm för kommunen i syfte att fungera som riktlinjer i planeringsarbeten. I kommande detaljplanerarbeten ska dessa ligga till grund för parkeringstalen som föreslås.

Cykelparkering ska finnas i anslutning till alla offentliga platser såsom större busshållplatser, tågstationer, skolor, idrottsplatser och handel. Det ska även finnas goda möjligheter till cykelparkering i anslutning till alla bostäder. Cykelparkeringen bör placeras så nära entrén som möjligt.

## Bergrumsparkering

Inom programområdet föreslås ett bergrumsgarage. Syftet med garaget är delvis att tillgodose delar av bebyggelsen norr om Värmdövägen med parkeringar. Då det idag råder brist på parkeringsplatser i Finntorp och Alphyddan är en möjlighet att avsätta delar av platserna för boendeparkering för befintlig bebyggelse.

Idag finns det ett befintligt bergrum i berget med infart från Värmdövägen. Bergrummet används idag som serveranläggning i 5 våningsplan. Transformatorhallen och dess konstruktion bedöms väldigt robust med tjocka betongväggar som troligtvis är kraftigt armerade, varför en bedömning gjorts att bergrummet bör finnas kvar.

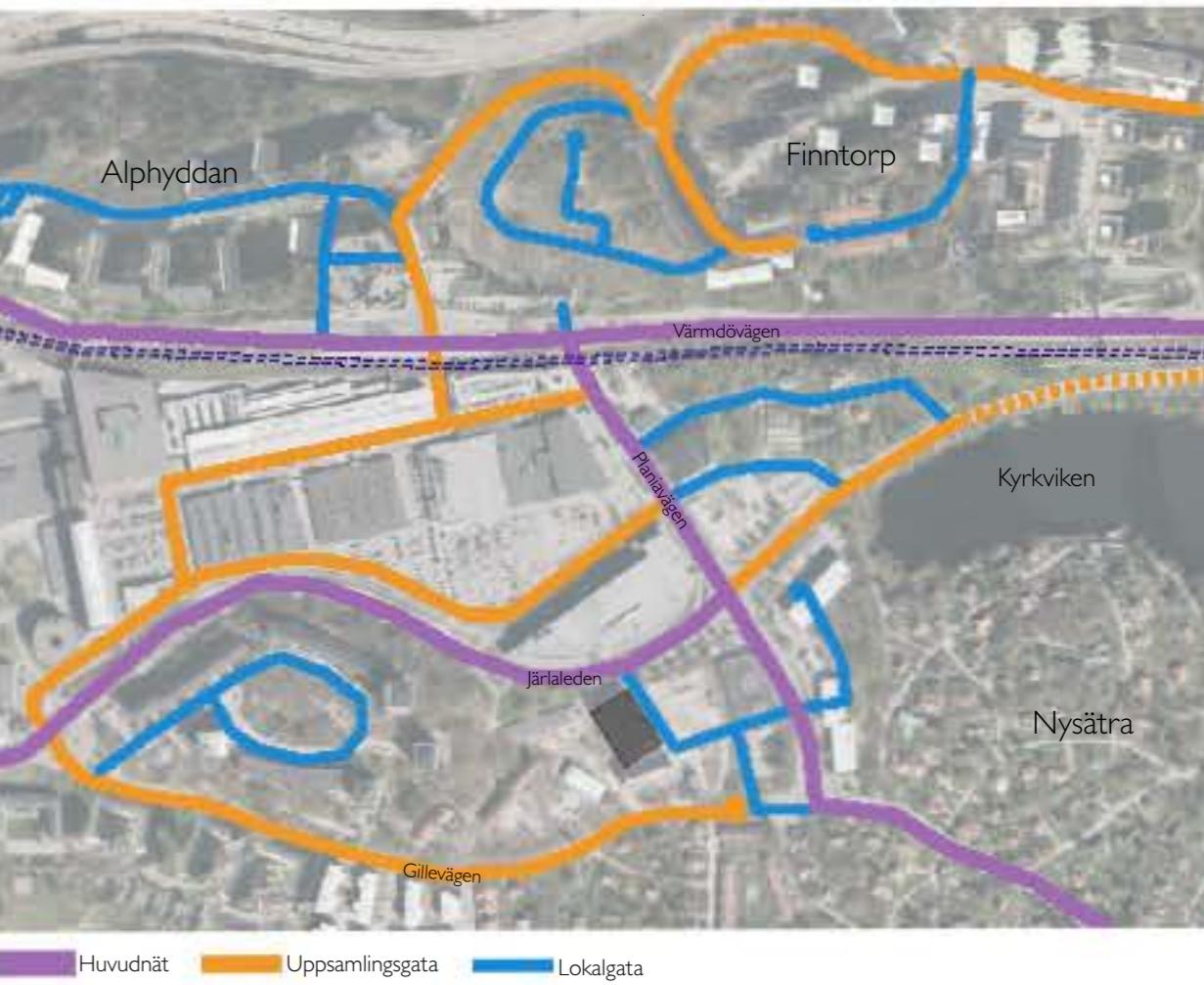
Det föreslagna parkeringsgaraget föreslås få infarter från Värmdövägen och Svindersviksvägen. Med föreslaget alternativ är det möjligt att tillskapa ca 250 nya parkeringsplatser i ett våningsplan.

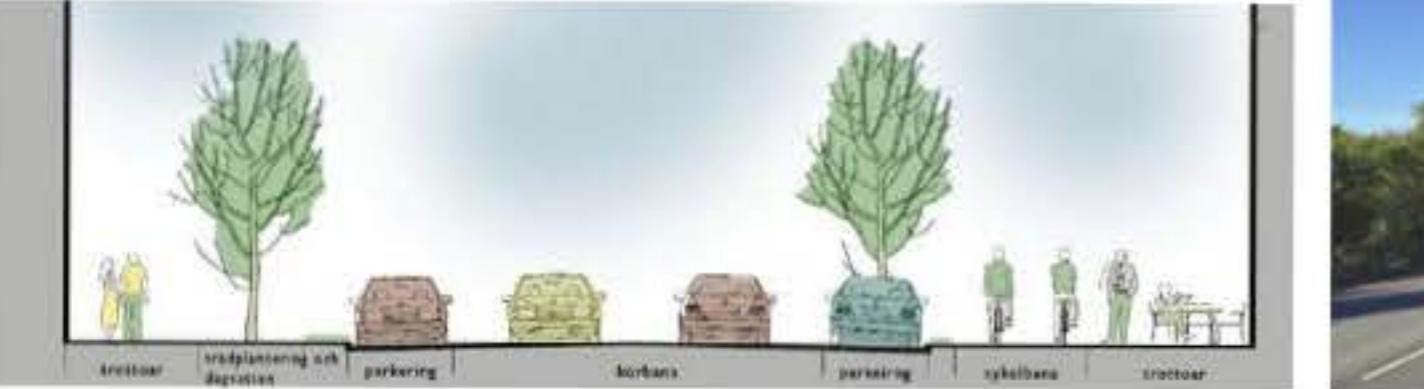
## Motortrafik och utformning av gator

En trafikutredning har tagits fram (Sweco Infrastructure, augusti 2013) och senare kompletterats (Ramböll, januari 2015). Utredningen visar att tillkommande trafikalstring från den föreslagna bebyggelsen är relativt låg och ger endast lokala skillnader i trafikmängder. Kapacitetsmässigt är det alltså inga problem att genomföra planerad exploatering. För att möjliggöra åtkomst till föreslagen bebyggelse samt för att skapa ett mer flexibelt och robust trafiknät i området föreslås följande kompletteringar i trafiknätet:

I programområdets norra del föreslås en ny länk för biltrafik mellan Alphydddevägen och Becksjudarvägen. Den nya gatan kopplar ihop Alphyddan med Finntorp och bidrar till att skapa ett mer finmaskigt och robust gatunät där trafikflödet kan fördela sig. Trafikanalyser visar att gatan inte kommer att bli attraktiv för genomfartstrafik och därför endast får måttliga trafikflöden. I östra delen av Planiaområdet förlängs Sjötorpsvägen österut till Järlaleden. Vid en sammankoppling med Värmdövägen kommer även norra delen av Planiavägen att fungera som huvudgata.

Nedan beskrivs de gator inom programområdet som föreslås byggas om. Typsektionerna beskriver möjliga lösningar för att skapa gator av stadsmässig karaktär med uppgraderade förutsättningar för gång- och cykeltrafikanter, kantstensparkering samt på vissa ställen omhändertagande av dagvatten. Utformningsförslagen är anpassade efter de simuleringar som gjorts för att säkerställa att kapaciteten för trafikflödena är tillräckliga utan att köbildningar uppstår.





### Planiavägen

För Planiavägen föreslås en typsektion för sträckan norr om korsningen med Siroccogatan och en för den södra delen. Breda gångbanor, utrymme för cykelbana, kantstensparkering samt plats för öppen dagvattenhantering har prioriterats. Utformningen av gatan är kapacitetsmässigt anpassad för den föreslagna sammankopplingen med Värmdövägen. Trots att Planiavägen har ett relativt högt trafikflöde finns enligt trafikanalysen goda förutsättningar att utveckla gatan till en stadsgata.

Gångbanan på den västra sidan är något smalare än den på den östra. Detta motiveras med att den östra sidan ligger på solsidan och det därför finns bättre förutsättningar för uteserveringar. Vidare föreslås öppen dagvattenhantering på västra sidan mellan gångbanan och kantstensparkeringen. För att vinna utrymme får parkering och grönska dela utrymmet på östra sidan i form av parkeringsfickor med träd emellan. Cykeltrafiken längs med Planiavägen hänvisas helt till vägens östra sida, där en dubbelriktad cykelbana går.



Rererbild från Hägerstensvägen: Breda trottoarer på södra sidan av gatan ger plats för uteserveringar.

På nedre delen av Planiavägen är Trafikverket väghållare. Här föreslås en dubbelriktad cykelbana på östra sidan och öppen dagvattenhantering på den västra. Planiavägen är idag indelad i fyra körfält vilka kommer att reduceras till totalt tre med en saxning mitt på sträckan.

### Järlaleden

Trafikverket är väghållare för Järlaleden väster om och kommunen för sträckan öster om Planiarondellen. Den östra sträckan har studerats utifrån två scenarier – ett där den byggs om till förmån för gång- och cykeltrafikanter och ett annat där den tas bort helt och hållat.

Både med och utan den föreslagna kopplingen mellan Planiavägen och Värmdövägen förordas att Järlaleden finns kvar i någon form. Med den nya kopplingen minskar Järlaledens betydelse som genomfartsled och ska därför upphöra att fungera som sådan. Att helt ta bort den länk som Järlaleden utgörar inte lämpligt. En avstängning skulle med den nya anslutningen mellan programområdet och Värmdövägen innebära en avsevärd ökning av trafik



Järlaleden idag

på Värmdövägen och högbelastning i korsningen mellan Planiavägen och Värmdövägen, med långa köer och fördröjningar som följd. En viktig vinst med den nya nord-sydliga kopplingen är att trafikflödena fördelar på flera färdvägar. Ett sammanhängande gatunät ökar alltid framkomligheten och minskar känsligheten i vägnätet. En koppling längs Järlaleden bör därför finnas kvar och vara öppen för trafik även i framtiden. Den ska dock inte användas som genomfartsled och åtgärder bör därför vidtas för att den inte ska kunna användas som sådan. Trafikanalysen visar att Järlaleden blir mindre attraktiv som genomfart om hastigheten sänks. Gatan bör därför byggas om till förmån för gång- och cykeltrafikanter. Oskyddade trafikanter prioriteras och hastigheten för biltrafiken begränsas till 30-40 km/tim. Gaturummets utformning anpassas omsorgsfullt till den planerade bebyggelsen och parkstråket närmast Kyrkviken. Med reducerad hastighet och trafiksäkra passager minskar dagens barriäreffekt och Järlaleden blir en stads- eller parkgata som i huvudsak används som tillfart för boende i programområdets östra del, samt för busstrafiken mot Järla.

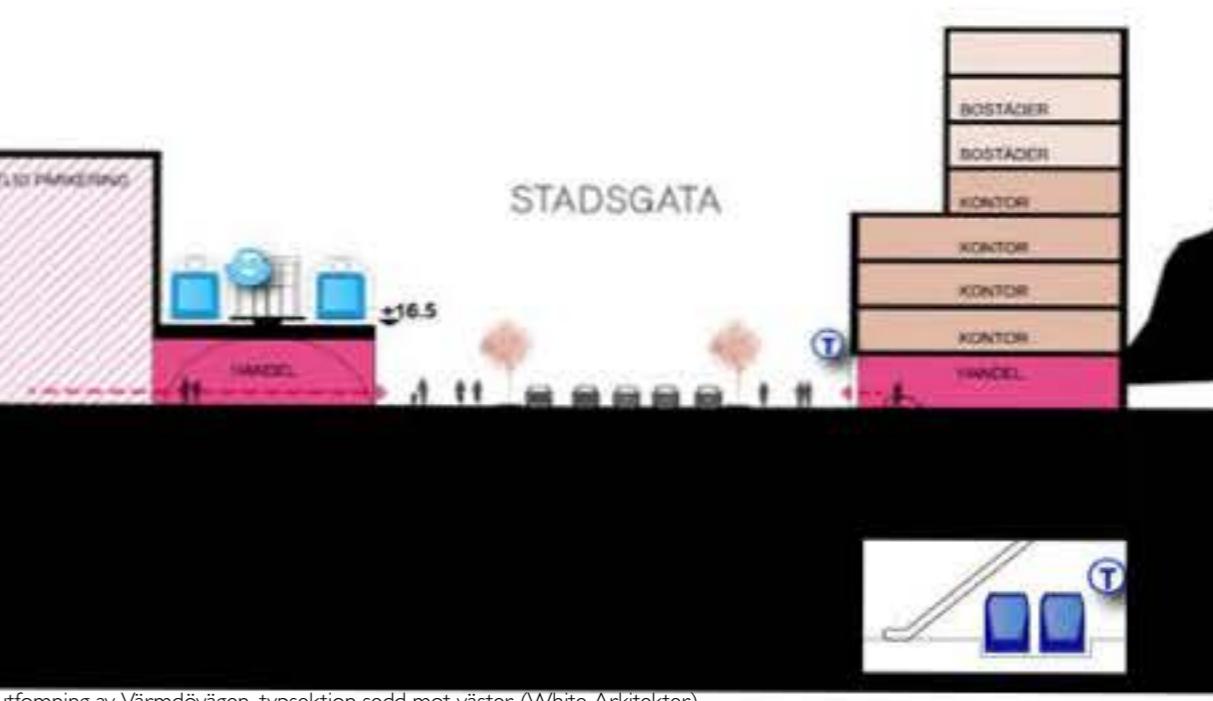
### Värmdövägen

Värmdövägen kommer även fortsättningsvis vara en viktig huvudgata på västra Sicklön, men kommer att utvecklas till en stadsgata i samspel med planerad stadsutveckling. Sträckan genom programområdet blir ett av Värmdövägens mest intensiva avsnitt, med ny bebyggelse, verksamheter och viktiga målpunkter på båda sidorna. Gaturummet utvecklas med möbleringszoner för träd mm., bättre framkomlighet för gång och cykeltrafikanter, samt kantstensparkering

och lastplatser där det fordras. Den nya utformningen av Värmdövägen innebär att körbanans bredd minskas, samtidigt som utrymmet för gång- och cykeltrafikanter breddas. Extra bred trottoar prioriteras i lägen med mest gynnsamma solförhållanden.

### Gillevägen

Gillevägen ska likt i dag förbi stängd för genomfartstrafik. I samband med att Sickla skola och området öster om denna utvecklas föreslås Gillevägen dock byggas om och rustas upp. Sträckan är utpekat som regionalt cykelstråk och gång- och cykelbanan föreslås därmed få bättre standard än idag. I samband med kommande detaljplanarbete kommer gatans utformning att detaljstuderas.



Möjlig utformning av Värmdövägen, typsektion sedd mot väster (White Arkitekter)

## FÖRHÅLLNINGSSÄTT TILL BEFINTLIG BEBYGGELSE OCH KULTURMILJÖVÄRDEN

Bebryggelsen inom programområdet är mycket varierad både sett utifrån ålder, skala och utformning. Väster och öster om programområdet ligger Sickla köpkvarter bestående av mer storskalig äldre industribebyggelse, medan områdena öster och söder om domineras av villor.

En inventering har gjorts (Byggnader och miljöer av kulturhistoriskt intresse i Planiaområdet, Johan Aspfors, Nacka kommun, juni 2013) som pekar ut de byggnader och miljöer med störst kulturhistoriskt intresse inom program-området. Bland annat pekar denna på några av de äldre villornas värde från runt sekelskiftet, men även nyare bebyggelse såsom Sickla skola från 1950-talet, Svindersviksskolan från 1960-talet och Atlashuset från 1970-talet.

Utifrån inventeringen har ett antal byggnader pekats ut som föreslås bevaras inom programområdet:

Svindersviksskolan är en del av helhetsmiljön i Alphyddan. Huvudbyggnaden och matsalen representerar högst värden.

Tornvillan i Alphyddan är det äldsta historiska inslaget i Alphyddan, uppfört i slutet av 1800-talet, och bör betraktas som särskilt värdefull byggnad enligt PBL 8 kap, 13§.

Stationsbyggnaden vid Nacka station speglar stationshusarkitekturen utmed Saltsjöbanan uppförd under slutet

av 1800-talet. Denna bedöms som särskilt värdefull enligt PBL 8 kap, 13 §.

Stinsbostaden Agneshill även denna från slutet av 1800-talet, med särregen arkitektur med uttryck av en formell stationsbyggnad. Många ursprungliga detaljer är bevarade i byggnaden som bedöms särskilt värdefull enligt PBL 8 kap, 13§.

Villa Tomtebo hör till Sjötorpsvägens bäst bevarade i nationalromantisk stil uppförd i början av 1900-talet. Den bedöms som särskilt värdefull enligt PBL 8 kap, 13 §. Även interiöra värden såsom planlösning, bevarade snickerier och äldre eldstäder bör hanteras i kommande detaljplanarbeten.

Atlashuset har en stark prägel av terrasshus med tegelfasader från 1970-talets slut. Byggnaden uppfördes för att användas för personalvård för personal inom Atlas Copco. Trots byggnadens ringa ålder och jämförelsevis svaga värdebild bör det allmänna varsamhetskravet beaktas.

Före detta Precisionsverktygs industribyggnad i anslutning till Planiavägen är ritad av Backström & Reinius på 1950-talet. Även denna byggnad har ett visst kulturhistoriskt värde, men har i programmet ej valts att bevaras. En avvägning har gjorts där antalet tillkommande nya bostäder vägt tyngre än byggnadens bevarandevärde.

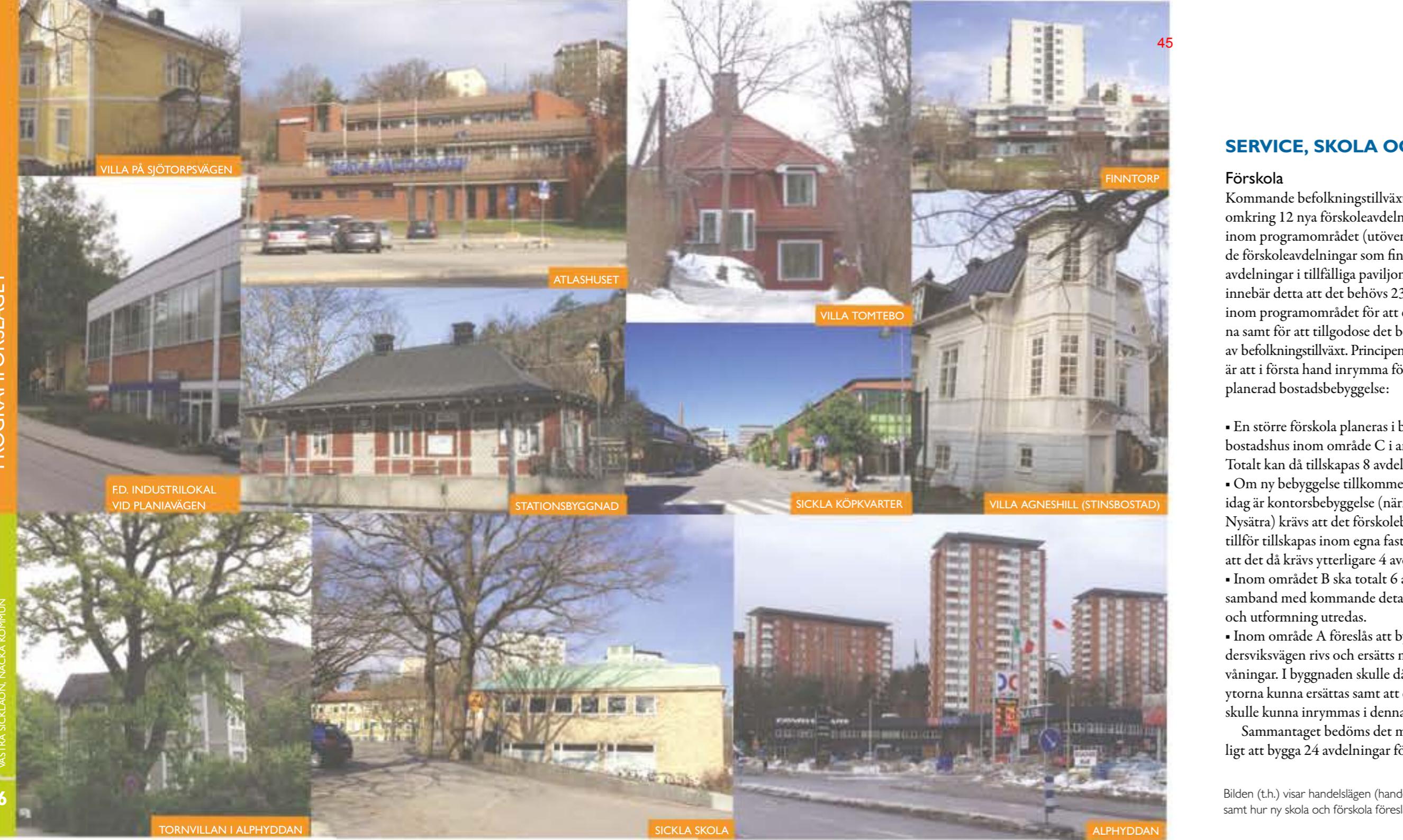
Sickla skola uppfördes på 1950-talet i samband med ny bostadsbebyggelse i området. Skolbyggnaderna håller hög arkitektonisk kvalitet, men har även samhälls- och socialhistoriska värden. Byggnaderna bör betraktas som särskilt värdefull enligt PBL 8 kap, 13§ och bör därför inte förvanskas. Skolan ligger vid foten av Tallbackens

höjdrygg omgiven av flera äldre ekar som bidrar till helhetsupplevelsen.

En av villorna i inventeringen med kulturhistoriska värden har i programmet inte bevarats – en gul villa vid Sjötorpsvägen från sekelskiftet 1900. Villan representerar en enklare typ av villaarkitektur som har funnits i Finntorpsområdet. Den har en något lägre värdebild än intilliggande Villa Tomtebo men har ändå ett visst kulturhistoriskt bevarandeintresse. En avvägning har gjorts och lett till att av villabebyggelse längs Sjötorpsvägen är det Stinsbostaden och Villa Tomtebo som bevaras. Även tillhörande trädgårdsmiljöer behålls.

På flygbilden syns bebyggelse och andra miljöer som pekats ut som kulturhistoriskt intressanta.





## SERVICE, SKOLA OCH FÖRSKOLA

### Förskola

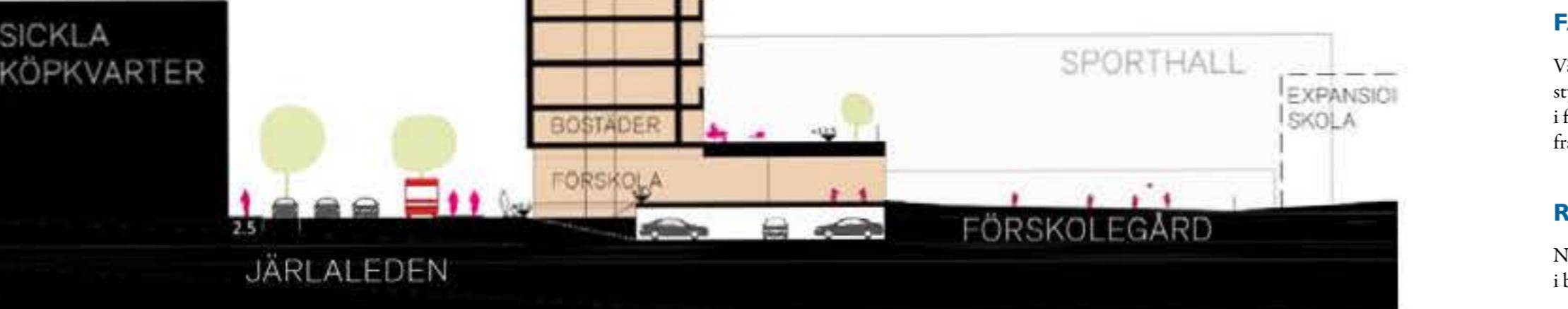
Kommande befolkningstillväxt medför att ytterligare omkring 12 nya förskoleavdelningar kommer att behövas inom programområdet (utöver de som finns idag). Av de förskoleavdelningar som finns i området idag är 11 avdelningar i tillfälliga paviljonger. Sammanfattningsvis innebär detta att det behövs 23 nya förskoleavdelningar inom programområdet för att ersätta paviljongbyggarna samt för att tillgodose det behov som uppstår på grund av befolkningstillväxt. Principen inom hela programområdet är att i första hand inrymma förskolorna i bottenvägen på planerad bostadsbebyggelse:

- En större förskola planeras i bottenvägen på föreslaget bostadshus inom område C i anslutning till Järlaleden. Totalt kan då tillskapas 8 avdelningar.
- Om ny bebyggelse tillkommer inom det område som idag är kontorsbebyggelse (närmast Kyrkviken och Nysätra) krävs att det förskolebehov som dessa bostäder tillför tillskapas inom egna fastigheter. Bedömningen är att det då krävs ytterligare 4 avdelningar här.
- Inom området B ska totalt 6 avdelningar fördelats. I samband med kommande detaljplanearbete ska placering och utformning utredas.
- Inom område A föreslås att byggnaden närmast Svindersviksvägen rivas och ersättas med en ny byggnad i 4-5 våningar. I byggnaden skulle då de befintliga verksamhetsytorna kunna ersättas samt att ca 6 nya förskoleavdelningar skulle kunna inrymmas i denna byggnad.

Sammantaget bedöms det med denna modell vara möjligt att bygga 24 avdelningar förskola inom området.

Bilden (t.h.) visar handelslägen (handel i byggnadens bottenvägen) samt hur ny skola och förskola föreslås fördelas inom programområdet.





Principen i området är att förskola förläggs i bottenvägen på bostadshuset. Den större förskolan inom område C byggs så att bostäderna i området får en separat bostadsgård ovanpå förskolans lokaler (White Arkitekter).

## Skola

Sickla skola har uttryckt ett behov av en framtida expansion i och med den antagna befolkningsökningen på västra Sicklön. I programmet har möjligheterna till expansion inom egen fastighet utretts och bedömningen är att det är möjligt att bygga ut skolan med ca 2000 kvm. Utbyggnaden föreslås som en ny långa sammankopplad i en av byggnadernas nordvästra fasad. På skolgårdens framsida (mot Gillevägen) växer flera större ekar och gården används flitigt av barnen i skolan. Med anledning av ekarna och den genomtänkta södervända gården bedöms det inte lämpligt att placera någon ny byggnad i anslutning till Gillevägen.

## Handel och övrig service

Tillkommande handel föreslås i bottenvägen på bostadshusen främst utmed Planiavägen, men även utmed Värmdövägen.

Atlashuset på Planiavägen 5 föreslås bevaras. Idag finns vårdcentral med nära kliniken, en mindre simbassäng samt förskola i byggnaden.

På kartan på sidan 57 illustreras vilka lägen där det föreslås handel eller lokaler i byggnadernas bottenvägen.

# PROGRAMMETS KONSEKVENSER

## BULLER

Ledstjärnor för detaljplaneprogrammet för Planiavägen är en långsiktigt hållbar utveckling. Det gäller både för utvecklings- och detaljplanearbetet samt för kommande projekterings- och förvaltningsarbete. Hållbarhetsaspekten ska beaktas i överväganden och beslut om placering av nya byggnader, val av byggnadsmaterial, uppvärming med mera. Att arbeta för en långsiktigt hållbar utveckling ligger i linje med de nationella miljömålen och Nacka kommuns övergripande mål.

I detta avsnitt beskrivs vilka konsekvenser på miljön som ett genomförande av programmet skulle innebära. Viktiga miljöaspekter identifieras för att beaktas i det fortsatta detaljplanearbetet. Något lagkrav på behovsbedömning för ett planprogram finns inte.

## FÄRligt GODS

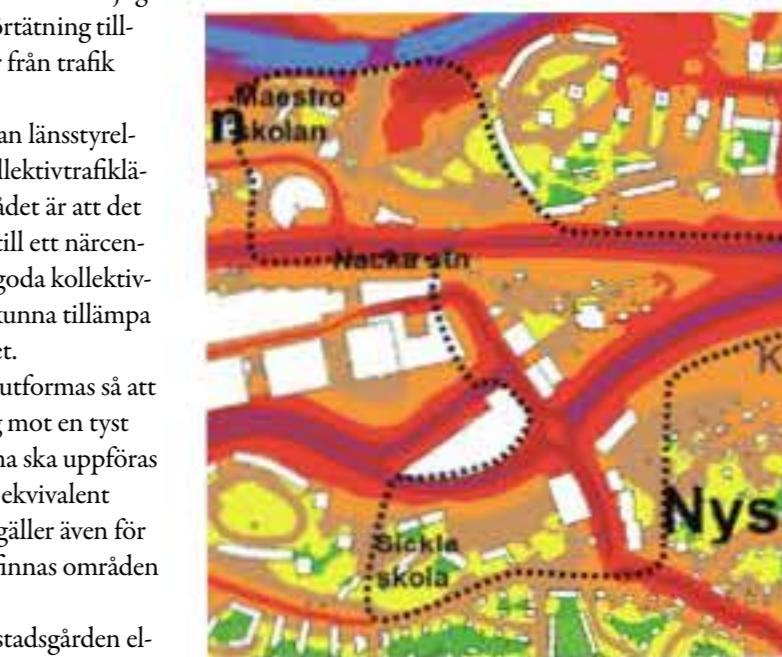
Värmdöleden är primärled för farligt gods. Enligt länsstyrelsens riktskrift ska riskhanteringsprocessen beaktas så att inomhusnivån inte överstiger 30 dB(A) ekvivalent (Ljudklass C, Boverkets Byggregler). Detta gäller även för skolor och förskolor. På skolgårdar ska det finnas områden med högst 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå.

En uteplats ska finnas iordningsställd på bostadsgården eller som egen balkong/uteplats, där den maximala ljudnivån inte får överstiga 70 dB(A).

## RADON

Ny bebyggelse ska utföras radonskyddande. Radonhalten i bostäder ska inte överstiga 200 Bq/m<sup>3</sup>.

Den ekvivalenta ljudnivån bör inte heller överstiga 55 dB(A). I enskilda fall kan upp till 75 procent inglasning av balkong eller uteplats tillåtas som åtgärd för att begränsa bullret. Inom ramen för kommande detaljplanearbeten kommer bullerutredningar att tas fram.



Kartan visar bullersituationen i området idag. Ekvivalentnivåer i dB(A) cirka 2 meter ovan markytan enligt kommunens översiktliga bullerkartläggning: lila > 70, mörkrött >65, rött >60, orange >55, brun >50, gult >45.

# MILJÖKVALITETSNORMER FÖR LUFT

Någon fördjupad studie av luftsituationen i området har inte utförts. Med utgångspunkt från den översiktliga kartläggning av kvävedioxid och partikelhalter som Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund har tagit fram bedöms miljökvalitetsnormerna (MKN) klaras på grund av bra ventilationsförhållanden vid vägarna. Under de kommande detaljplanearbetena kan det bli aktuellt att utreda förureningshalten beroende av hur bebyggelsen utformas.

## DAGVATTEN OCH MILJÖ-KVALITETSNORMER FÖR VATTEN

Vattenmyndigheten för Norra Östersjöns vattendi-  
strikt har beslutat om kvalitetskrav och åtgärder för alla så  
kallade vattenförekomster i distriktet. Det innebär att det  
har fastställts miljökvalitetsnormer som ska uppnås till år  
2015.

Dagvatten från området avrinner huvudsakligen till Järlasjön som rinner ut i Hammarby sjö (del av Strömmen).

Strömmen utgör ett övergångsvatten och har klassificerats som kraftigt modifierat på grund av påverkan från hamnverksamheten. Miljöproblemen i vattenförekomsten utgörs av både övergödning och miljögifter (tennföreningar och kvicksilver). Den ekologiska potentialen är måttlig och den kemiska statusen uppnår inte god kemisk ytvattenstatus.



effekt behöve  
dets lågpunkt  
för gång- och  
bedöms vara

tsnormerna för Strömmen är: en god status  
risk potential med en tidsfrist till år 2021. de belastning  
k ytvattenstatus 2015 (exklusive kvicksilver) Stora areal

- Stora arealer med hårdgjordad p-platser) och underdimensionering med att området vid Plan

ationen föreslår att även Sicklasjön (del av  
a klassas som vattenförekomst från 2015. ledningsnätet är uppdämt och att I  
över nästan årligen.

det är att det finns ett EU-bad i sjön. Statusen är på grund av övergödning. Det finns än så förslag till miljökvalitetsnorm för Sicklasjön.

En förtätning av området innebär förorenat dagvatten och snabbare åtgärder vidtas. Klimatförändringar

att större nederbördsmängder kommer under längre perioder. En dagvattenutredning har

krävs att nuvaran-  
reduceras.

vägar, byggnader, dningar i kombinationen ligger lågt i

För att han  
viken fordras  
programområ

kade mängder  
ning om inga  
innebär dessutom  
under kortare  
gits fram (Sweco

2014-02-24, kompl. 2014-12-15) i  
ur framtida exploatering kommer att  
et och föroreningar av dagvattnets i  
eslå lösningar på dagvattenhantering  
muns dagvattenpolicy.

dagvattensituationen inom runt Kyrk-  
ydligt helhetsgrepp där lösningarna för  
alla delar ses tillsammans.

flödet av dagvatten och lösa överhöjningen vid Planiavägen och Järlaleden samt utjämningsmagasin anläggs inom och Sickla köpkvarter. Ett antal dagvattnsläggas om för att kunna avleda vatten frånliga utloppsledningar måste renas igen tyder på att de delvis är igensatta s kapacitet med cirka 40 %.

gavvatten föreslås en som huvudsaklig  
romenad (på brygga) med integre-  
sanläggning längs Kyrkvikens norra  
gen bedöms behöva en yta på ca 2000  
fördelas under strandpromenaden.  
ste ske med höga gestaltningsmässiga  
hänsyn till befintlig strandzon och bli  
rekreationsstråket. Strandpromenaden  
okala lösningar i området, exempelvis  
skelettjord och gröna tak.

til den sjöbaserade anläggningen är en möjlig lösning. För att uppnå samma dagvattendamm ligga i avrinningsområdet ha en ca 2000 kvm stor vattenyta (ytanicevägar mm tillkommer). Kostnaden får densamma som för strandprome-

	Kvartersmark	Lokalgator	Planiavägen	Järlaleden	Allmän platsmark
Uprörsutkastare, rännor	X				
Urmeabilis beläggningar	X				X
Öna tak	X				
Elettijordar		X	X		
Xtbäddar, regngårdar	X	X	X		X
Sackdiken				X	
Simentering under					X
Ömenadstråk					
Utdröjningsmagasin	X				X
Utermagasin (EcoVault)					X

Tt klara dagvattensituationen inom programområdet krävs en kombination av olika åtgärder i samband med nyexploateringar. Ta listar olika lösningar som tillsammans skapar en hållbar helhetslösning. I samband med respektive detaljplane projekt ska listan följa respektive område uppfyller sin del av helheten.



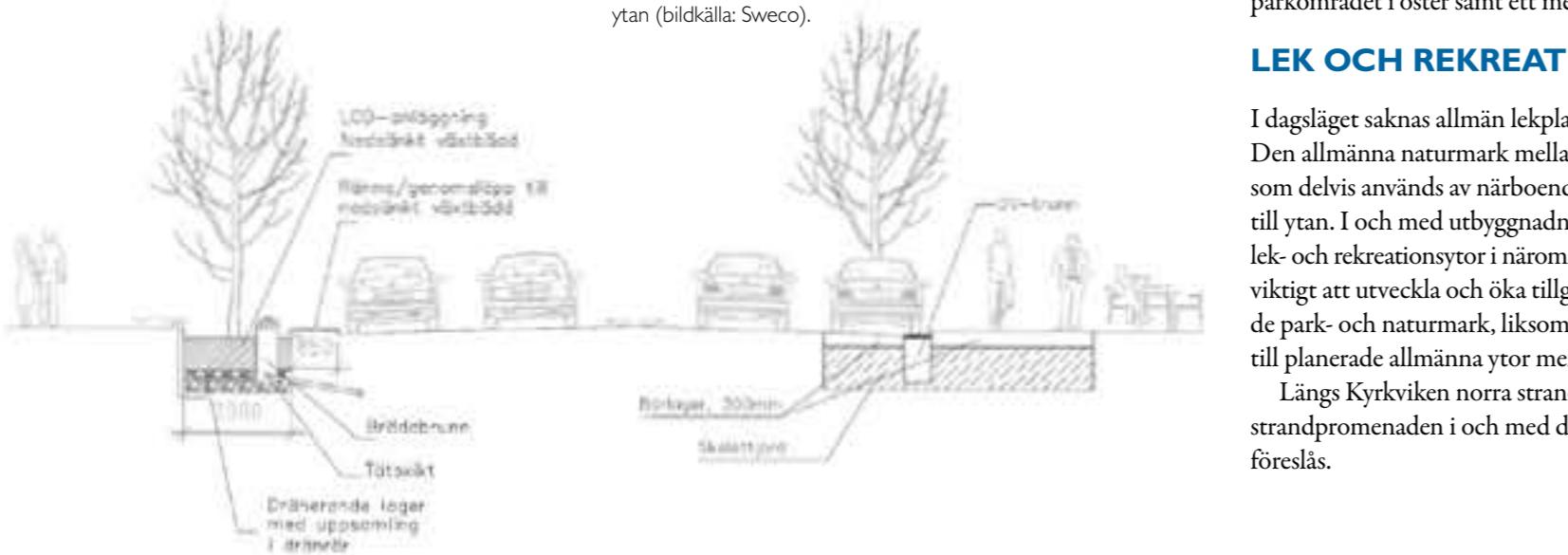
## **Anna at Kyivkichen.**



Träd i gatuminjö som växer i skelettjord (Bildkälla: Sweco)



Exempel på strandpromenad med dagvattenrenning i Växjö. Sedimenteringen sker under bryggan genom att orenat vatten skiljs från renat vatten med hjälp av en avskärmande duk under vattenytan (bildkälla: Sweco).



Principskiss för Planiavägen – dagvattenhantering i nedsänkt växtbädd och trädplantering i skelettjord.

## GRUNDVATTEN

Grundvattnet ligger högt inom delar av programområdet. Inom de områden som föreslås för bostadsbebyggelse ska, om det visar sig nödvändigt, garage uppföras med vattentät konstruktion.

## GRÖNSTRUKTUR OCH NATURVÄRDEN

Programmets intentioner är att bevara en stor del av de befintliga naturvärdena och att på sina ställen även förstärka dem (med bland annat nya trädplanteringar längs gaturummen). Även rekreationsstrukturen förstärks bland annat genom att göra Kyrkviken mer tillgänglig, utveckla parkområdet i öster samt ett mer attraktivt gaturum.

## LEK OCH REKREATION

I dagsläget saknas allmän lekplats inom programområdet. Den allmänna naturmark mellan Finntorp och Alphyddan som delvis används av näroboende i rekreationssyfte minskar till ytan. I och med utbyggnadnen kommer behovet av lek- och rekreationsytor i närområdet att öka. Det är därför viktigt att utveckla och öka tillgängligheten till angränsande park- och naturmark, liksom tillföra lekytor i anslutning till planerade allmänna ytor men även lokalt på gårdar osv.

Längs Kyrkviken norra strand breddas den allmänna strandpromenaden i och med den brygganläggning som föreslås.

## TRYGGHET

För att den upplevda tryggheten ska öka är kvällsaktiva verksamheter, ljusa skyltfönster, upplysta ”kvällsaktiva” målpunkter (till exempel busshållplatser) och bostadentréer viktiga faktorer. Även möjligheten att överblicka en plats samt att lätt kunna orientera sig är viktiga aspekter för trygghet. Närvaren av bilar, gång- och cykelflöden är också viktiga för den upplevda tryggheten.

Gaturummen längs Planiavägen och Järlaleden föreslås utvecklas med verksamheter i bottenplan samt bostadentréer mot gatan mm, vilket tillför mer liv, rörelse och belysning i området jämfört med hur det ser ut idag. Det är viktigt att i kommande detaljplanearbeten bevakar att lokaler byggs i bottenplan samt att områden både inom allmän plats och inom kvartersmark blir ordentligt upplysta.

## JÄMSTÄLLDHET

Att utveckla Planiaområdet innebär att fler människor ges möjlighet att bo och verka i Nackas mest centrala delar. Offentliga miljöer, gator och parker ska skapas eller rustas, bli tillgängliga och trygga för alla, oavsett kön, ålder eller bakgrund. I Planiaområdet ska försättningar ges till ett varierat utbud av bostäder och verksamheter. Här ska det vara lätt att röra sig till fots, med cykel och kollektivtrafik. Närbeläggande förskola, lokal service och god kollektivtrafik underlättar exempelvis för föräldrar att dela på ansvar för hem och barn. På så sätt kan den fysiska planeringen bidra till ökad jämställdhet. Utvecklingen av Planiaområdet ska innebära att områdets innehåll berikas för alla. Ett jämställt stadsliv är avgörande för den sociala hållbarheten.



Exempel från Århus - kvällsaktiva verksamheter inger trygghet.

## MARKFÖRENINGAR

Inom och i anslutning till programområdet har det funnits flertalet industrier genom åren.

Saneringar har utförts i samband med tidigare byggnationer i området, de senaste i samband med byggnation av sporthallen vid Sickla skola och Magasinet inom Sickla köpkvarter. Provtagnings har konstaterat förekomster av bly, zink, kolväten och även cyanid.

Naturvårdsverket har arbetat fram en metodik för inventering och riskklassning av förorenad mark. Metoden kallas för MIFO-modellen som står för metod för inventering av förorenade områden. Enligt MIFO-databasen (nationell databas för markföreningar) finns inom området drygt 10 objekt utpekade. Objekten indikerar på att det kan finnas risk för markföreningar från områdets före detta industriärkesamheter.

Avrinning från området sker mot Kyrkviken. Framtida byggnadsåtgärder kommer att föregås av noggranna markundersökningar för att utreda risken för markföreningar. All schaktning och andra markåtgärder ska genomföras under noggrann kontroll från sakkunnig personal. I samband med genomförande av kommande detaljplaner är det viktigt att vara observant på eventuella markföreningar och främmande gaser. Eventuella markföreningar ska saneras i samråd med tillsynsmyndigheten.



## GENOMFÖRANDE

Planprogrammet upprättas av planenheten i Nacka kommun med stöd av konsulter. Planprogrammet ska klargöra vilken bebyggelseutveckling som ska ske och ange riktlinjer inför kommande detaljplaneetapper.

### Tidplan

En preliminär tidplan för programmet har tagits fram enligt nedan:

Samråd planprogram	nov - dec 2013
Tillstyrkan efter samråd av planprogram MSN	juni 2014
Antagande av planprogram i kommunstyrelsen	nov - dec 2015

När programmet antagits kan detaljplanearbeten påbörjas.

### Huvudmannaskap

Inom programområdet ska Nacka kommun vara huvudman för allmän platsmark. Med allmän platsmark omfattas huvudvägar, park- och naturmark, torg, strandpromenad samt gång- och cykelvägar. Under kommande planarbeten, inom de olika detaljplaneetapperna, kommer förslag till allmän platsmark och dess utformning att detaljstuderas. Kommunen ansvarar för utbyggnad samt drift och underhåll av anläggningar på allmän plats.

Kommunens tekniska nämnd är huvudman för det allmänna VA-nätet och Nacka Energi för det allmänna elnätet.

Iordningsställande av anläggningar inom kvartersmark äligger respektive exploater och det är exploateren, som svarar för drift och underhåll av sina respektive anläggningar.

### Exploateringskostnader

Samtliga infrastrukturåtgärder likt övriga åtgärder avseende allmänna anläggningarna inom och i anslutning till programområdet, som har ett samband med genomförandet av planerna och som också är till nytta för exploateringen, ska bäras av tillkommande bebyggelse.

Kostnaderna för föreslagna åtgärder ska stå i proportion till exploateringarnas storlek och fördelas likvärdigt mellan dessa exploateringar. Kostnaderna för allmänna anläggningar ska fördelas mellan kommande exploateringar inom planområdet och ske i relation till exploateringsgrad.

### Fastighetsrätsliga frågor

Servitut, ledningsrätt och fastighetsbildning utreds under planskedet för respektive detaljplaneetapp. Behov av servitutsavtal mellan Nacka kommun och exploater eller upplåtandet av ledningsrätt för exempelvis allmänna

dagvattenledningar regleras vidare i exploateringsavtal innan en detaljplan antas. Likaså klargörs eventuell fastighetsbildning samt reglering av förrättningskostnader i exploateringsavtalet.

Inom kvartersmark kommer det inom vissa detaljplaneetapper troligen finnas anläggningar som är gemensamma för flera fastigheter. Sådana gemensamhetsanläggningar kan till exempel vara tillfartsväg till fastigheterna, ytor för rekreation etcetera. I enlighet med anläggningsslagen ska exploateren eller exploaterorna inom en detaljplaneetapp i förekommande fall ansöka om lantmäteriförrättning för bildande av gemensamhetsanläggningar.

Fastighetsrätsliga frågor, inrättande av gemensamhetsanläggningar och övriga fastighetsrätsliga frågor handläggs av lantmäterimyndigheten i Nacka kommun.

**Avtal**

Innan kommunstyrelsen beslutar att anta programmet ska en principöverenskommelse träffas mellan Atrium Ljungberg AB och Nacka kommun om ekonomiska och praktiska förutsättningar för utbyggnad av allmänna anläggningar.

När sådan träffats och kommunstyrelsen beslutat att anta programmet kan detaljplanearbetet för den första etappen påbörjas. Innan planarbetet påbörjas skall det för varje etapp tecknas ett detaljplaneavtal mellan exploater och Nacka kommun. Avtalet reglerar bland annat ansvar och kostnadsfördelningen under planarbetet.

Innan en detaljplan kan antas av kommunfullmäktige ska ett exploateringsavtal upprättas mellan Nacka kommun och exploater. Avtalet reglerar bland annat utbyggnaden av allmänna anläggningar, ansvar- och kostnadsfördelning för genomförandet samt eventuella marköverlåtelser och rättighetsupplåtelser. Exploateringsavtalet reglerar även skydd för bebyggelse, mark och vegetation samt uttag av VA-anläggningsavgifter och ställande av säkerhet.

**Etapper**

Programområdet kommer att delas upp i flera detaljplaneområden. Innan planarbetet påbörjas ska det för varje detaljplaneprojekt tecknas ett detaljplaneavtal mellan exploater och Nacka kommun. Innan detaljplan kan antas av kommunfullmäktige ska ett exploateringsavtal upprättas mellan Nacka kommun och exploateren.

Programområdet är stort och omfattar såväl oexploaterade områden som befintliga planerade miljöer. Detta innebär många olika problemlösningar varför detaljplaneläggning och genomförande behöver ske i etapper.

Områdets alla detaljplaner prioriteras högt då området ligger på västra Sicklön och nära bra kommunikationer. Genomförandets tider och utbyggnadstakt kan påverkas av faktorer så som marknadssituation och konjunkturcykler.

För samtliga föreslagna exploateringsområden ska kommunens parkeringspolicy, miljökrav samt övriga myndigheters krav och regler uppfyllas. Inom de områden som kommunen äger finns möjligheten att ställa hårdare krav än gällande lagar och byggnormer. Sådana krav kan till exempel gälla upplåtelseform, energiförbrukning av tillkommande bebyggelse eller krav på parkeringsköp i samband med markförsäljning.

Då kommunen äger mark i programområdet kommer troligtvis markförsäljningar ske via anbudsförarande. Detta förfarande tillsammans med ovan nämnda krav kan påverka tidsaspekten för genomförandet av detaljplaneetapper där kommunal mark ingår.

Om inget annat anges har bilder och illustrationer tagits fram av Jenny Nagenius och Christian Rydberg Dahlin, Nacka kommun.

**Medverkande i framtagandet av programmet**

Programmet har bedrivits av en projektgrupp på Nacka kommun bestående av följande representanter:

Planarkitekt: Jenny Nagenius och Christian Rydberg Dahlin  
Trafik: Mahmood Mohammadi och Renée Klarberg  
Kulturmiljö: Johan Aspfors  
Natur/Park: Elisabeth Rosell  
Miljö: Birgitta Held Pauli  
VA(vatten och avlopp): Thomas Dahlman och Per Jonsson  
Kommunikation: Helena Joseph

Projektleddare har varit Jenny Nagenius och Christian Rydberg Dahlin på planenheden och delprojektleddare Helena Fältén och Richard Hallman på exploateringenheten. Programmet har tagits fram i samarbete med bland annat AtriumLjungberg AB.

**Som underlag till programmat har följande utredningar tagits fram**

- Trafikutredning (Sweco Infrastructure, Trafikutredning kring Planiaområdet, östra Sickla, augusti 2013)
- Kompletterande trafikutredning (Ramböll, Kompletterande trafikutredning Planiaområdet, augusti 2015)
- Daggattenutredning (Daggattenutredning för planprogram Sicklön, 2013-10-09 rev. 2014-02-24, Sweco Environment)
- Kompletterande daggattenutredning (COWI, Daggattenutredning Planiaområdet, maj 2015)
- Inventering av naturvärdesträd (Naturvärdesträd Kyrkviken-Planiaområdet, Pro Natura, maj 2013)
- Inventering av byggnader och miljöer av kulturhistoriskt intresse (Byggnader och miljöer av kulturhistoriskt intresse, Nacka kommunens planenhet genom kommunantikvarie Johan Aspfors, Maj 2013)

Om inget annat anges har bilder och illustrationer tagits fram av Jenny Nagenius och Christian Rydberg Dahlin, Nacka kommun.

**Produktion**

Nacka kommun, Planenheten och Kommunikationsenheten  
Form: Jenny Nagenius, Ricardo Abarza

Omslag:  
Jenny Nagenius

**Tryck**

datum 2015-xx-xx

Program för Planiaområdet – på västra Sicklaön  
Nacka kommun  
Miljö och Stadbyggnad  
DNR: KFKS 2012/640-214  
Projektnummer: 9223

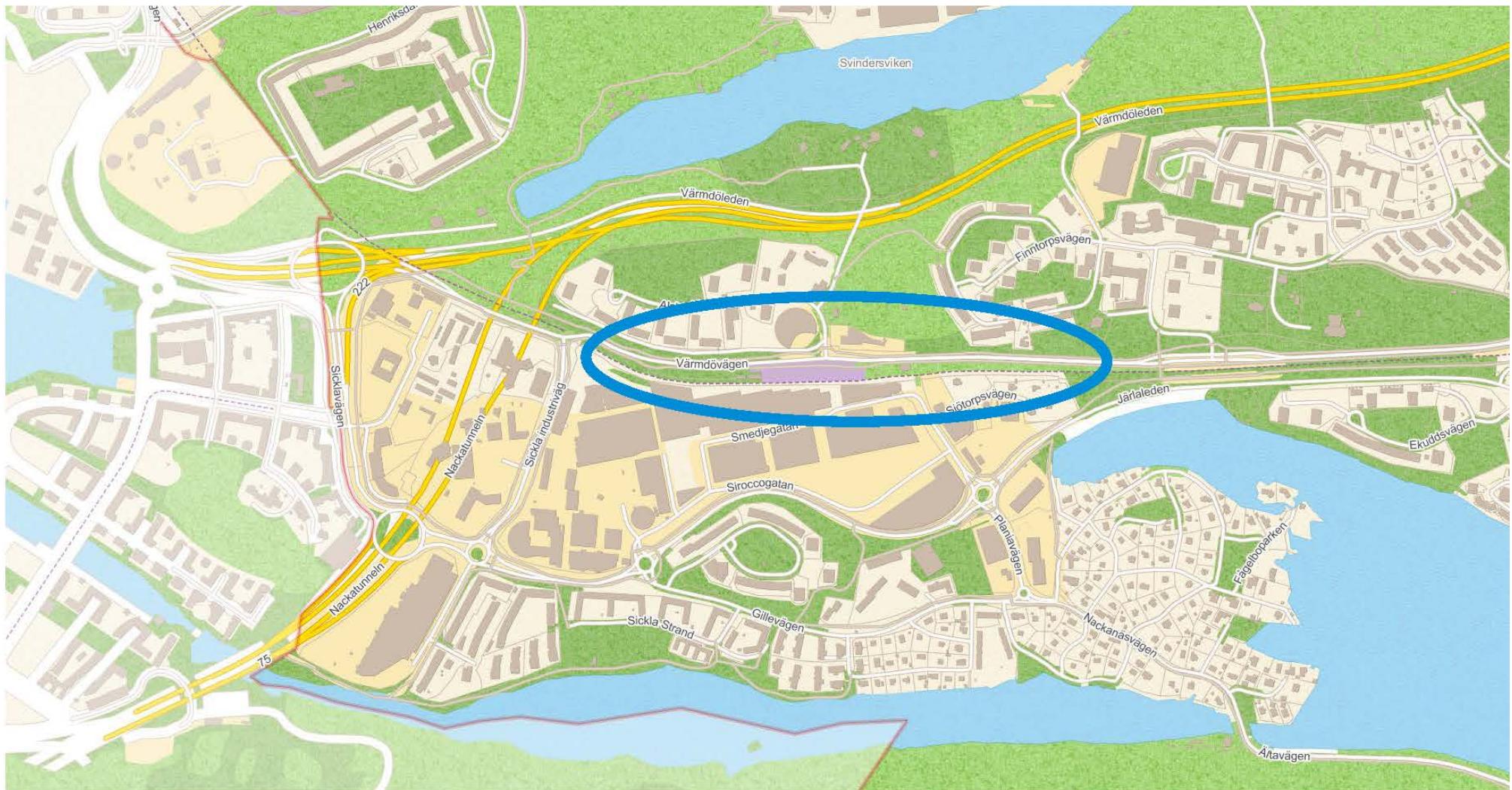


# Upphöjning av Saltsjöbanan vid Nacka Station

Teknisk utredning

2015-03-26





Petra Carlenarson, Projektledare  
08-718 80 00

ATKINS

Magnus Dahlström, Uppdragsledare  
08-563 00 628

# Innehållsförteckning

## Introduktion 04

---

1. Förfalaget	06
2. Teknikområden	12
- Spår	12
- Bro	13
- Gata	14
- Trafik	14
- Geoteknik	17
- Tekniska försörjningssystem	18
3. Bedömning av miljö, risk och säkerhet	19
4. Produktionsplanering och kostnader	23
5. Byggskede	28
5. Alternativa lösningar	32
6. Referenser	33

---

---



Vy från Värmdövägen västerut vid Nya Nacka Station.

# Introduktion

Kan man höja upp en järnväg, koppla på en tunnelbana och ansluta en gata utan att störa människor och trafik? Blir det sedan snyggt och vill man bo och arbeta intill? Går det att bygga och går det att betala? Frågorna är många när Nacka Bygger Stad och denna utredning syftar till att belysa och besvara frågorna.

En följd av modernt stadsbyggande är att människor, bostäder, vägar, arbetsplatser, järnvägar, skolor m.m. kommer närmare varandra och ska samsas på liten yta. Ibland krockar olika behov och då behöver befintliga anläggningar anpassas för att göra plats för det nya.

I Sicklaområdet finns nu ett sådant exempel kring Nacka Station. Många spännande projekt är på gång mer eller mindre på samma plats. Tillsammans, i samverkan, har de mycket goda förutsättningar att bilda ett modernt, hållbart nav i Nackas nya stad.

Nacka kommun har genomfört ett arbete under 2012-2014 med att ta fram ett detaljplaneprogram; Program för Planiaområdet. Programmet visar hur områden norr och söder om Värmdövägen kan utvecklas med ett blandat innehåll. Centralt i området löper Värmdövägen och Saltsjöbanan, som båda utgör både tillgångar och problem. De förmedlar trafik i öst-västlig riktning som krävs för att kunna resa till olika mål, men de innebär också en barriär i nord-sydlig riktning när

såväl fotgängare och cyklister som bussar och bilar ska korsa Saltsjöbanan och Värmdövägen.

När ökad bebyggelse sker på ömse sidor om trafikstråket ökar både behovet av att resa längs stråket och att korsa tvärs stråket. Detaljplaneprogrammet visar på en innovativ lösning som förenar många olika behov. Stommen i förslaget är att Saltsjöbanan höjs upp så att Planiavägen kan anslutas till Värmdövägen. Befintliga Nacka Station flyttas upp till en övre nivå mellan Planiavägen och Simbagatan. Framtida tunnelbaneuppgång vid Simbagatan kopplas till uppgång till Tvärbanan. Den nya stationen förbinds med det existerande parkeringshuset omedelbart söder om stationen. Under stationen finns utrymme för lokaler som öppnar sig både mot Värmdövägen, Simbagatan och mot Planiavägen. Gatuplanet runt platsen kan rustas upp för att erbjuda olika kvaliteter såsom resenärsservice, butiker och cafés m.m. Totalt sett innebär förslaget en myllrande och väl integrerad knutpunkt med mycket god tillgång till hållbara transportmedel och fina möjligheter till höga stadsbyggnadskvaliteter.

Men, som sagt, går det? Och vad kostar det? Hur bygger man det? Hur lång tid tar det? Hur kommer det se ut när det byggs? När ska man göra det? vem ansvarar för vad? Frågorna är många och det är denna utrednings målsättning att besvara dessa frågor så långt att ett beslut kan tas om hur tankarna kring platsen bör drivs vidare.

I följande kapitel tittar vi närmare på en möjlig framtida utformning, olika tekniska aspekter, hur och när förslaget kan byggas ut och vad det kan kosta.



Program för Planiaområdet.



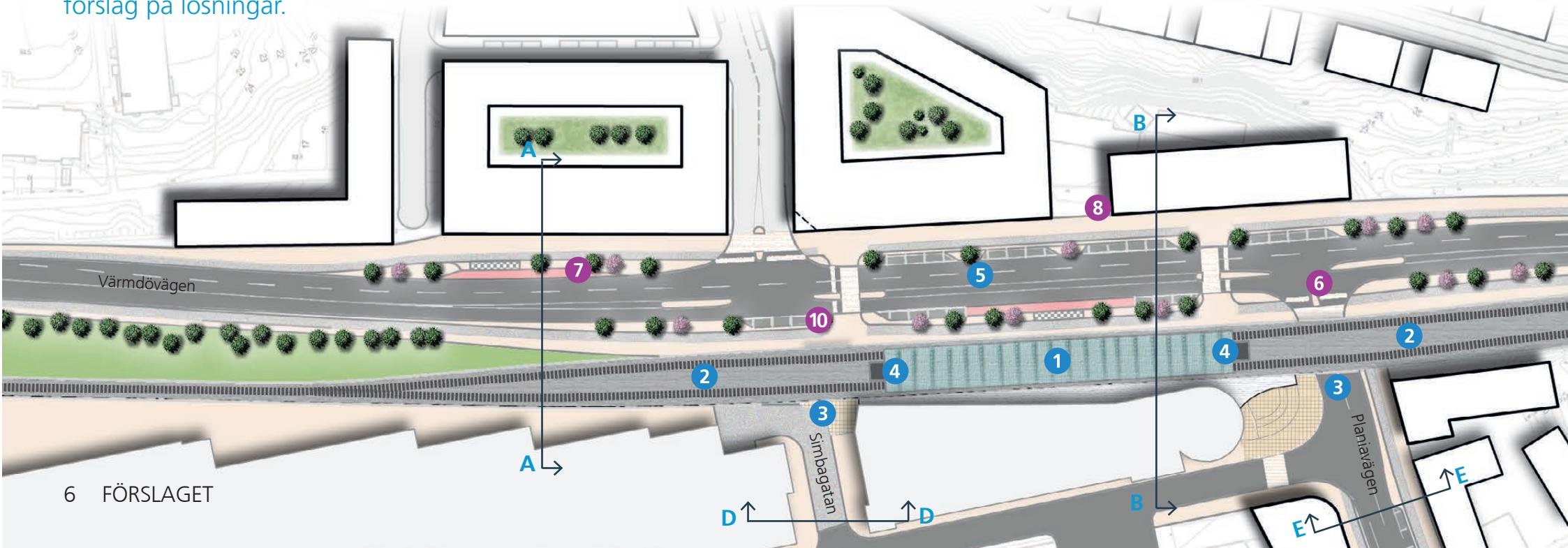
Övergripande programkarta för ny bebyggelse, från Program för Planiaområdet.



Visionsbild för Nacka station av White arkitekter, från Program för Planiaområdet.

# Förslaget

För att svara på en av de stora frågorna direkt; Ja, det går. Det är fullt möjligt att åstadkomma en riktigt spännande plats där ett stort antal funktioner och anspråk samsas. På detta uppslag visar vi en möjlig framtida utformning och belyser kort förslagets olika utmaningar och förslag på lösningar.



6 FÖRSLAGET

## VAD FÖRSLAGET INNEBÄR

### 1 Nya Nacka Station

Effektivt kopplad till infartsparkering, bussar, tunnelbana och cykelgarage ligger Nya Nacka Station i centrum av en ny stadsdel. Med ett upphöjt läge i stadsbilden signalerar stationen tydligt de hållbara kommunikationernas fördelar. Under plattformen finns biljetthall, resenärsservice och butiker för att snabbt kunna köpa något i farten. En del av utrymmet under den nya järnvägsbron kan användas som en gemensam entré- och vänthall. Idén blir bäst om en del av bottenvåningen i P-huset integreras i stationsfunktionerna. Stationen är nu illustrerad med ett tak. Om detta ska finnas och hur det då ska se ut, är en fråga för nästa skede.

### 2

### Den nya järnvägsbron

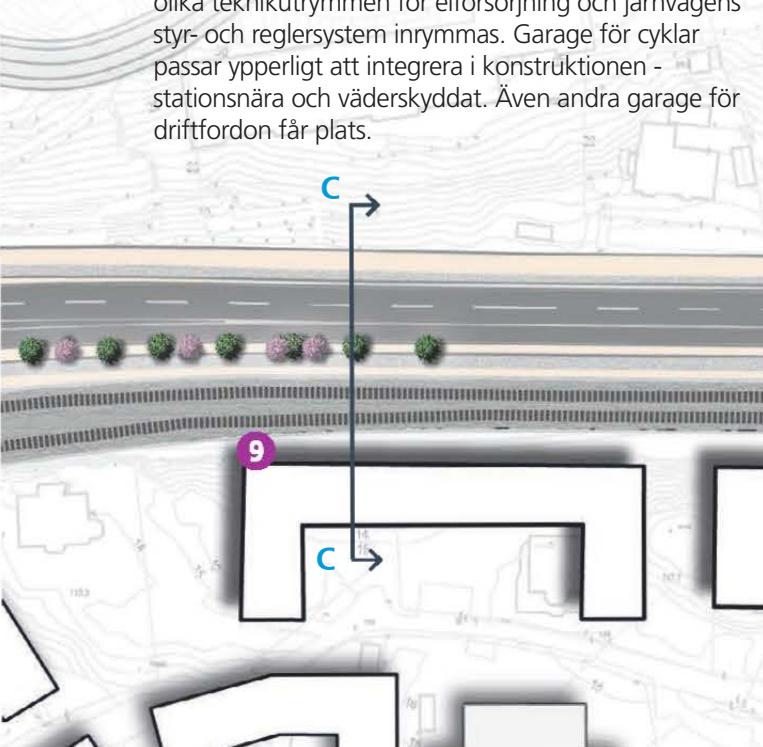
Hela Saltsjöbanan inklusive Nya Nacka Station vilar på en järnvägsbro. Bron föreslås byggas som en platsbyggd betongkonstruktion på sträckan strax väster om Simbagatan till strax öster om Planiavägen, på den del där konstruktionen är tänkt att innehålla olika funktioner. Denna sträcka är cirka 250 meter. Utanför detta område används stödmurar vilket är en billigare lösning. Stödmuren i väster är cirka 80 meter och i öster drygt 200. Skillnaden beror på omgivande terräng. Fasaden mot Värmdövägen adderas senare och kan då uppföras i valfritt material och arkitektoniskt uttryck. Lokalerna under bron föreslås byggas utan någon direkt kontakt till själva brokonstruktionen för att minimera buller och vibrationer från tågen.

## 3 Nya kopplingar mellan norr och söder

Kontakt mellan norra och södra sidan av Värmdövägen förbättras dramatiskt. Utmed Simbagatan och Planiavägen kommer många mäniskor att röra sig på väg mot olika mål. När många mäniskor samlas skapas underlag för butiker, caféer m.m. i bottenvåningarna. Miljöer med mycket folk i rörelse ses som attraktiva och trygga platser där mäniskor vill vistas. Dessa stråk leder bland annat till gångvägar, cykelvägar och till hållplatser för kollektivtrafiken. Sammantaget inramas Nya Nacka Station av offentliga rum av hög kvalitet, vilket skapar goda förutsättningar för en stor andel resor till fots, med cykel eller med kollektiva färdmedel.

## 4 Olika funktioner inryms i bron

Förutom stationsutrymmen och butiker kan brokonstruktion på stora längder fyllas med olika funktioner där höjden är tillräcklig. Exempelvis kan olika teknikutrymmen för elförsörjning och järnvägens styr- och reglersystem inrymmas. Garage för cyklar passar ypperligt att integrera i konstruktionen - stationsnära och väderskyddat. Även andra garage för driftfordon får plats.



## 5 Värmdövägen omdisponeras

Omgiven av en mängd nya funktioner och med betydligt fler fotgängare och cyklistar ges Värmdövägen ett helt nytt uttryck. Trädplanteringar, breda gångbanor, angöringsmöjligheter och cykelvägar kantar gatan. Ett rejält flöde av fotgängare och cyklistar är att förvänta utmed och tvärs Värmdövägen. Fordonstrafiken kommer att lugnas ner som en effekt. Dagens busshållplatser integreras i den nya miljön. Eventuellt kan separata väderskydd undvikas. Istället kan detta integreras i byggnaderna.

## MÖJLIGHETER OCH UTMANINGAR

## 6 Korsningen Värmdövägen–Planiavägen

Här är en av projektets stora kvaliteter; att kunna bryta Saltsjöbanans barriär och nå Värmdövägen söderifrån. Trafikbilden i området kommer förändras markant då Järlaleden avlastas. Under en tid kommer trafiken anpassa sig efter nya förhållanden. Nya köer kan uppstå på grund av nyhetens behag innan trafiken finner den optimala balansen. Korsningen är så klart också viktig för att kommande exploatering norr om Värmdövägen lätt ska kunna nå Sicklaområdet.

## 7 Bussar på Värmdövägen

Preliminära trafiksimeringar visar att ett kollektivtrafikfält så klart garanterar bussens framkomlighet, men tvingar även all annan trafik till ett körfält. I takt med ökande biltrafik blir då också detta körfält så småningom överbelastat och kö uppstår. Om kollektivtrafikkörfältet bryts strax innan detta område, kan all trafik samsas i två körfält och köerna minskar. Dock försenas bussen med ca en halv minut.

## 8 Mycket ska få plats

När detaljeringsgraden på förslag som detta ökar, uppstår också olika mått och funktioner som glömts i tidigare skeden. Det är sådant som olika riskavstånd, refuger, konstruktionstjocklekar m.m. Så som förslaget är ritat upp nu, behövs en mindre justering av tillkommande bebyggelses placering. Det handlar om några meter och kan lösas i nästa skede. Även den totala gatubredden kan eventuellt minskas med någon meter men, om alla önskade funktioner ska finnas, blir gatan ungefär 32-35 meter bred från fasad till fasad. Det är viktigt att gatan får ha alla de funktioner som önskas så att miljön totalt sett blir attraktiv för alla trafikantgrupper.

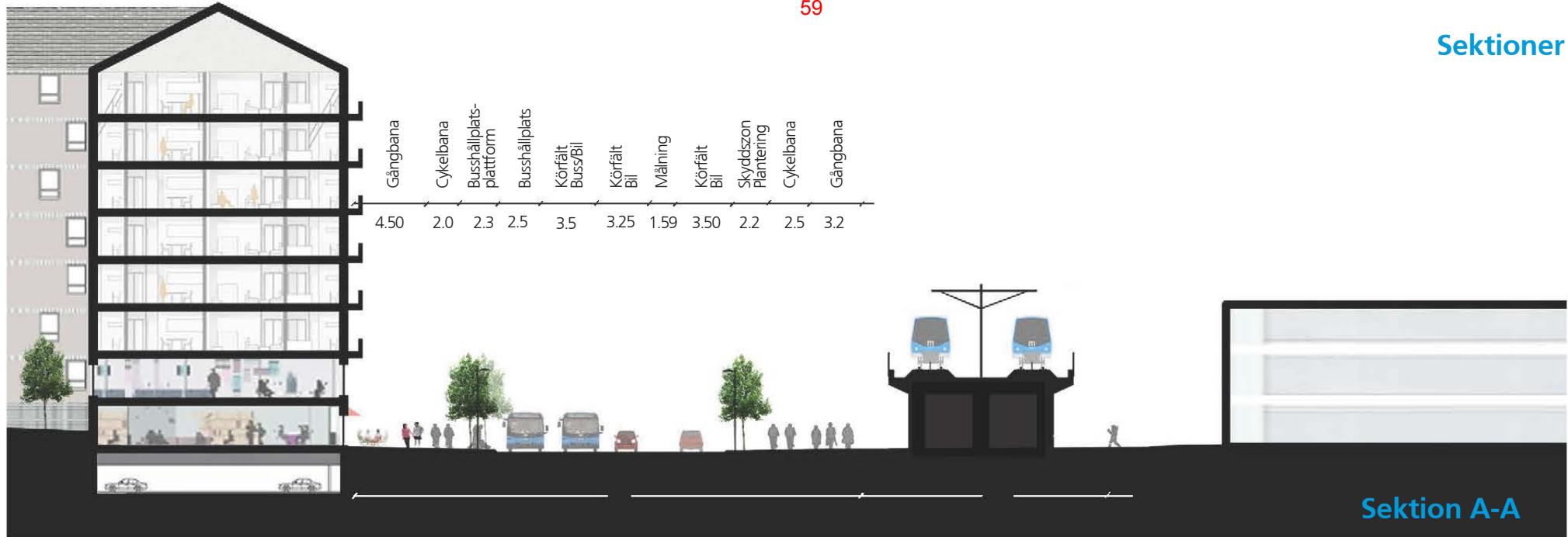
## 9 Mötet mellan järnvägsbro och bebyggelse i söder

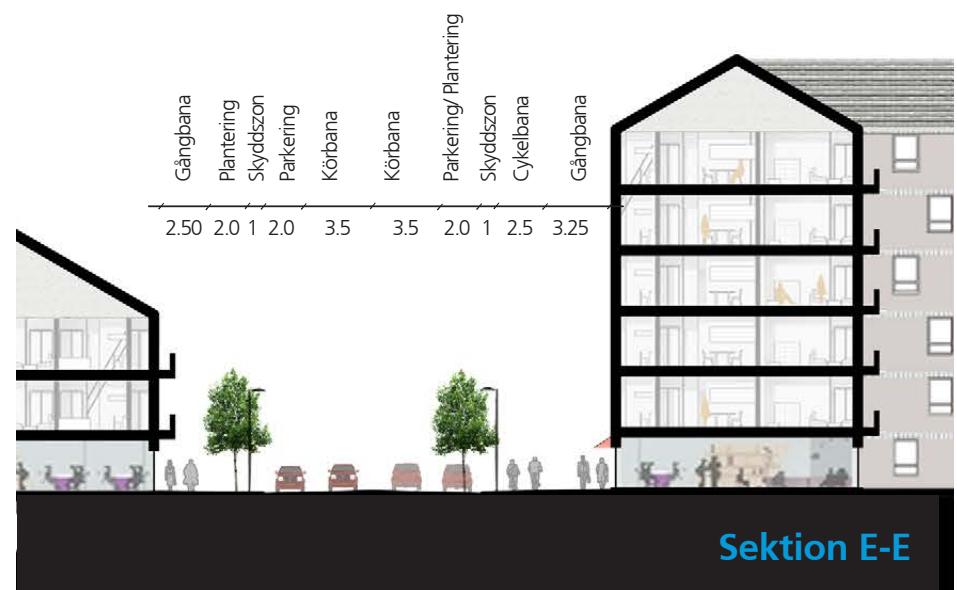
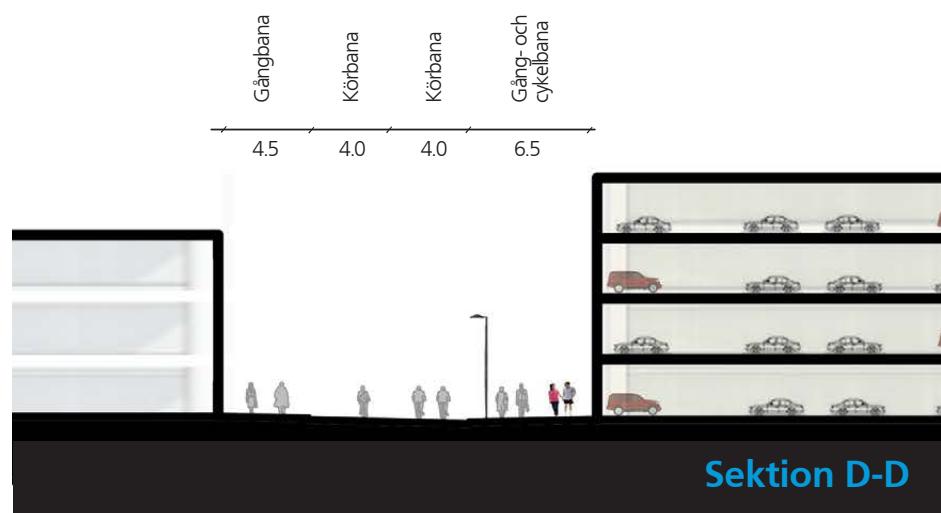
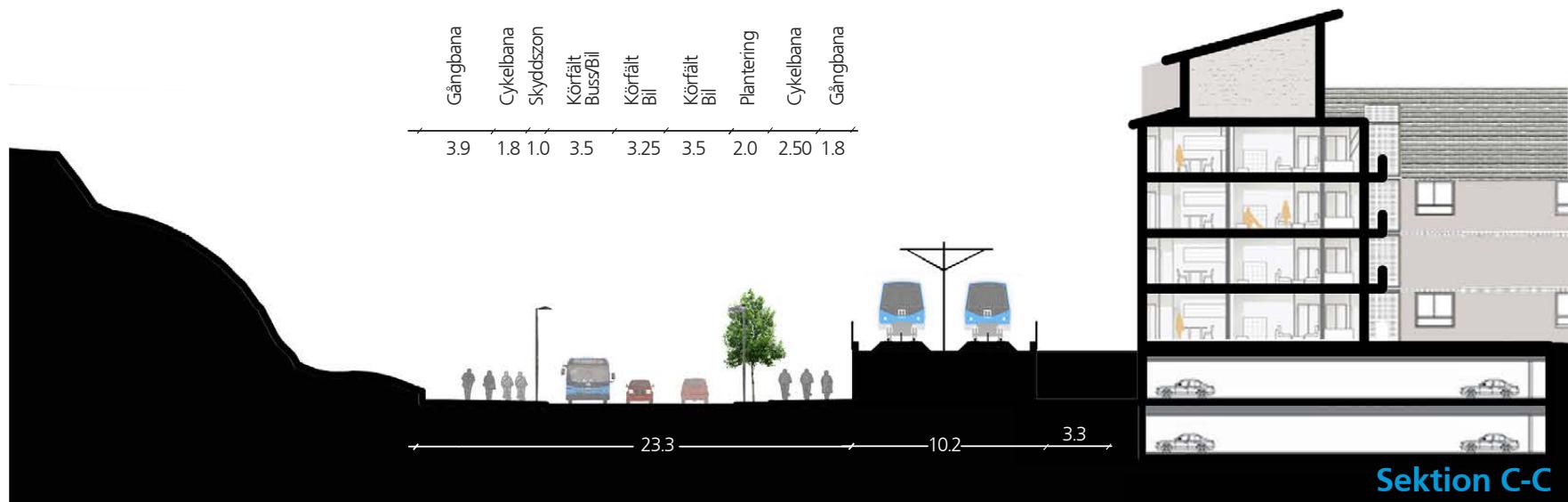
Järnväg och planerad bebyggelse kommer nära varandra. Utförda buller- och vibrationsstudier visar att samexistens är möjlig. En utformnings- och placeringsfråga återstår då de nedre delarna i planerad bebyggelse kan komma att behöva anpassas för ett spärnära läge.

## 10 Mycket ska byggas vid samma tid och på samma plats

Utbyggnad av förslaget blir en logistisk utmaning. Saltsjöbanan är planerad att rustas upp under 2015–2018. Tunnelbana till Nacka är planerad till 2018–2025 och förslaget som visas här skulle kunna byggas ungefär 2017–2022. Entreprenader ska samordnas, vissa arbeten som tillhör tunnelbanan kanske behöver tas med vid en upphöjning av Saltsjöbanan för att senare kunna kopplas ihop. Denna situation är inte ovanlig på något sett. Det handlar "bara" om god kommunikation och samarbetsvilja samt noggrann planering.

## Sektioner







Vy från Planiavägen norrut.



Förslaget sett från Värmdövägen söderut.



Vy från Simbagatan norrut.



# Teknikområden

I följande kapitel beskrivs de olika teknikområdena spår, bro, gata, trafik, geoteknik samt tekniska försörjningssystem. De beskriver vad förslaget tagit hänsyn till i dagsläget samt vad som behöver göras i nästa skede.

## Spår

**Spårtekniskt är det fullt möjligt att höja upp Nya Nacka Station. Anslutning sker till befintligt spår i öster och väster. Eftersom Saltsjöbanan är under upprustning är det viktigt att fortsätta med en tät dialog med upprustningsprojektet för att undvika förgävesarbete. En ny station innebär väldigt fina möjligheter att utforma en bra miljö för resenärer, som gör det attraktivt att resa kollektivt. Närhet till tunnelbana och buss bör utnyttjas till max för att skapa en välfungerande bytespunkt. Integrerad planering krävs med pågående tunnelbanaprojekt för utformning och byggnation av stationen.**

## Analys och förslag

Trafikförvaltningens gällande krav på geometrisk utformning har använts vid uppritning av det upphöjda förslaget. Vidare har utgångspunkten varit att placera spår och station så väl anpassat till befintliga verksamheter som möjligt.

Placering av spåranläggningen styrs dels av ett säkerhetsavstånd till befintliga anläggningar. Bland annat fastställer hänsyn till elsäkerhet avståndet mellan närmaste spänningssförande del av anläggningen och det befintliga parkeringshuset. Beroende på hur fasaden är utformad kan måttet anpassas till ett minimum. Det andra måttet som styr placering av spåren är den önskade fria höjden under bron över Planiavägen. Höjden under bron behöver vara 4,7 meter för att all trafik ska kunna passera. Därtill kommer brokonstruktionens höjd och höjden upp till rälsens överkant. Sammantaget ger dessa mått den höjd vid vilket de nya spåren hamnar. I stort sett stämmer de antaganden som gjorts i detaljplaneprogrammet med nu utförd projektering gällande spårets höjd. Ett något större avstånd till befintlig fasad än vad som skissats i planprogrammet anses dock nödvändigt. Som en följd av det flyttas hela Värmdövägens måttkedja norrut. En viss anpassning av planerad bebyggelse norr om Värmdövägen kommer att krävas. I denna utredning har det befintliga stickspåret öster om Nya Nacka Station förutsatts kunna flyttas. Detta har framkommit som en möjlighet i diskussion med Trafikförvaltningen.

Stationen har illustrerats med mittplattform då detta ger mest rationell utformning och är trivsammare för resenären. Hissar, trappor och/eller rulltrappor ansluter i plattformsändarna. Mittplattform innebär totalt sett färre hissar och rulltrappor och resenären slipper välja mellan två plattformar.

## I nästa skede

En noggrannare layout av stationen behöver tas fram. Det blir då angeläget att fortsätta diskussionen med tunnelbanaprojektet kring hur en gemensam biljetthall och kopplingar till kommande tunnelbanestation kan anordnas. Det blir även viktigt att diskutera med nuvarande ägare av parkeringshuset och intilliggande fastigheter hur bottenvåningarna bäst integreras i det nya stationsnära läget. Slutligen behövs fortsatt dialog kring hur olika utbyggnader samordnas i tid.



Exempel på mittplattform.

## Bro

**Brokonstruktionen som behöver byggas kan utföras på ett flertal sätt i olika material. Sammantaget bedöms byggnationen som möjlig och ur ett konstruktionsperspektiv förhållandevis "normal". Den viktigaste kvaliteten att bevaka är att se till så att station, bro och underliggande lokaler upplevs som och fungerar som en helhet. Konstruktionerna ska uppföras nära pågående verksamheter och bostäder, men detta är inget unikt för Stockholmsregionen.**



Det finns många sätt att integrera broar och spår i en urban miljö. Här är exempel från London och Berlin.

## Analys och förslag

Utgångspunkten har varit att eftersträva en så enkel och flexibel lösning som möjligt. På sträckan strax väster om Simbagatan till strax öster om Planiavägen, på den del där konstruktionen är tänkt att innehålla olika funktioner, har en plattbro förutsatts och brospannen valts till 10 meter, för att hålla nere konstruktionshöjden. Denna sträcka är cirka 250 meter. Utanför detta område används stödmurar vilket är en billigare lösning. Stödmuren i väster är cirka 80 meter och i öster drygt 200. Skillnaden beror på omgivande terräng. Konstruktionen kommer att innehålla bullerskyddsskärmar av olika slag.



Så kallade spärnära skärmar, låga skärmar nära rälsen, är lämpliga att anlägga. Plattformskanter kan förses med bullerabsorbenter och själva stationsläget kommer troligen att omgärdas av glasväggar för att minska bullerutbredning såväl som ur säkerhetsaspekt. Alla dessa åtgärder planeras in i konstruktionen i det fortsatta arbetet.

Planiavägen kräver en fri höjd på 4,7 meter. Konstruktionen i sig och spåranläggningen ovanpå, innebär att rälsen hamnar ungefär 6,5 meter över Planiavägens nivå under bron. Från denna låsta höjd har konstruktionens övriga mått satts. Det geotekniska underlaget visar att grundläggning kan ske med konventionella metoder, antingen direkt på berg eller med pålning i lera.

## I nästa skede

Konstruktionen kommer att behöva optimeras. Då kommer med största sannolikhet konstruktionens fysiska utbredning kunna minska något såväl som att höjden också kan minska med mer slimmad konstruktionsteknik. En samordnad utformning med underliggande butiker, biljetthall, teknikutrymmen och uppgång från tunnelbanan är viktig att genomföra i nästa skede. Sammantaget anses flera möjliga lösningar finnas för att uppnå en god helhetslösning för alla olika krav och funktioner. Samordning med tunnelbanaprojektet är mest kritiskt för att få till en gemensam utformning och planera för genomförande i fas mellan projekten.

## Gata

**Gaturummen i området blir centrala och attraktiva miljöer för vistelse i den nya exploateringen. En mängd olika funktioner ska få plats och samsas i dessa miljöer. Tidigare utredningars ambitioner kring gaturummens utseende och funktion anses möjliga att tillgodose.**

### Analys och förslag

Förändringarna i gaturummen inom området innefattar anslutningar av Simbagatan och Planiavägen till Värmdövägen samt en helt ny utformning av Värmdövägen i sig. Gaturummen i området ska fungera för en mängd olika behov och trafikanter. Utgångspunkten har varit att utforma Värmdövägen och Planiavägen enligt sektioner som tillhandahållits av Nacka kommun. I korsningen med Simbagatan skapas en passage endast för gående och cyklister.

Gatutillverkningen styrs delvis av den tilltänkta brokonstruktionens utbredning och Saltsjöbanans läge i höjd och i sida. Vid uppritning av Värmdövägen enligt önskade sektioner visar det sig att vägens totala mått blir bredare än i underlaget samt att hela gatupaketet förskjuts något norrut jämfört med underlaget i detaljplaneprogrammet. Denna förskjutning orsakas dels av att Saltsjöbanans säkerhetsavstånd till bebyggelse och dels på grund av behov av mittpuffer som inte fanns med i underlaget. Totalt sett hamnar då den färdiga Värmdövägen delvis i konflikt med de kvarter som illustrerats i underlaget. Måttkedjorna som ligger till grund för detta kan delvis justeras för att minska konflikten så att exploatering och gata kan fungera tillsammans. Värmdövägens totala bredd minskar

gradvis österut och västerut för att ansluta till befintlig gatusektion.

Terrängen i området vållar inga bekymmer för att uppfylla gällande krav på lutningar för gående, cyklister eller fordon. I områdets ytterkanter ska de nya gatornas bredder och funktioner ansluta till befintliga utformningar. Här kommer krävs anpassningar för att smälta samman ny och gammal standard. Exempelvis behöver det studeras närmare hur området kring det befintliga parkeringshuset integreras i de nya breda gångstråken utmed Simbagatan och Planiavägen. Just nu ser det ibland ut som att generösa gångstråk slutar i intet, men det är så klart ingen förorda situation, utan snarare att gränsen för aktuellt utredningsområde har nåtts och ett fortsatt behov av samordning upptäckts.

### I nästa skede

Gatutillverkningen behöver förfinas i takt med att spåraneläggningar och brokonstruktioner också placeras in mer exakt. Dialog med exploaterörer behövs för att diskutera vilka frihetsgrader som finns vid placering av kvarter. Värmdövägens alla funktioner bidrar till det breda totalmåttet. Eventuellt kan någon funktion utgå på någon delsträcka för att smälta av helheten. Men, även med alla de föreslagna funktionerna bibehållna, anses en fungerande helhet kunna uppnås. En noggrannare studie av var parkerings- och lastzoner behöver finnas bör göras. Likaså behöver busshållplatsernas läge diskuteras med Trafikförvaltningen. Allt detta kan göras genom att förslaget gradvis förfinas vartefter olika dialoger genomförs. Efter ett antal loopar framkommer ett balanserat förslag.

## Trafik

**Värmdövägen förbi Nya Nacka Station och det kringliggande gatunätet ska tillhandahålla kapacitet för många olika typer av resor. Arbetspendling, leveranser, inköpsresor och nöjesresor blandas på samma väg. Vissa resor har start och mål i området, andra är genomfartsresor. När korsningen med Planiavägen öppnas mot Värmdövägen skapas en helt ny koppling som kommer innehålla omfordelning av trafik mellan Värmdövägen och Järlaleden. Troligt är att allt får plats och att alla kommer fram. Något mer osäkert är i vilken hastighet detta sker.**

### Analys och förslag

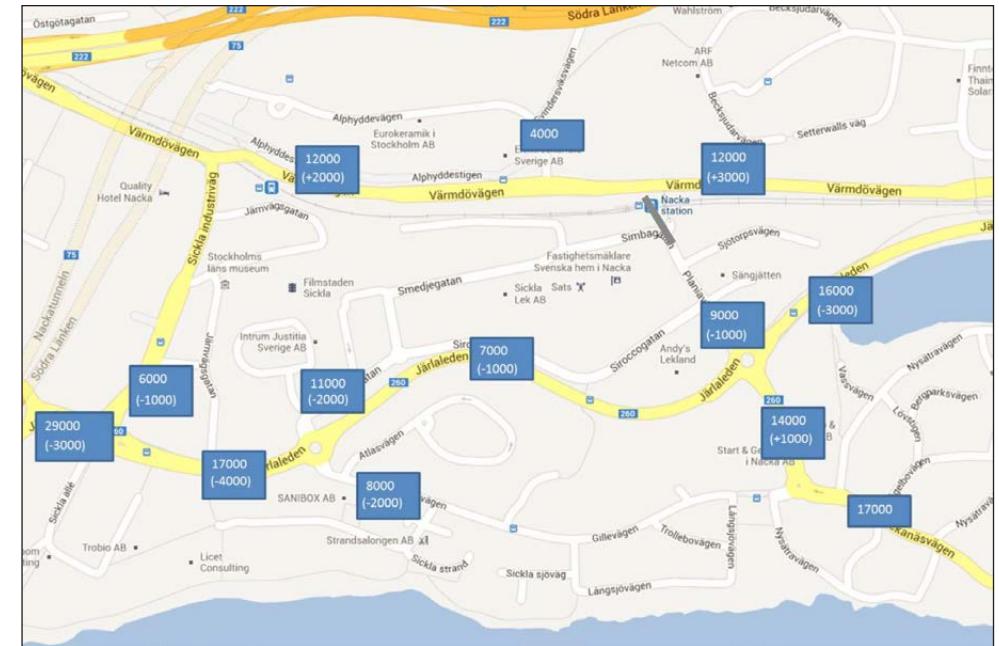
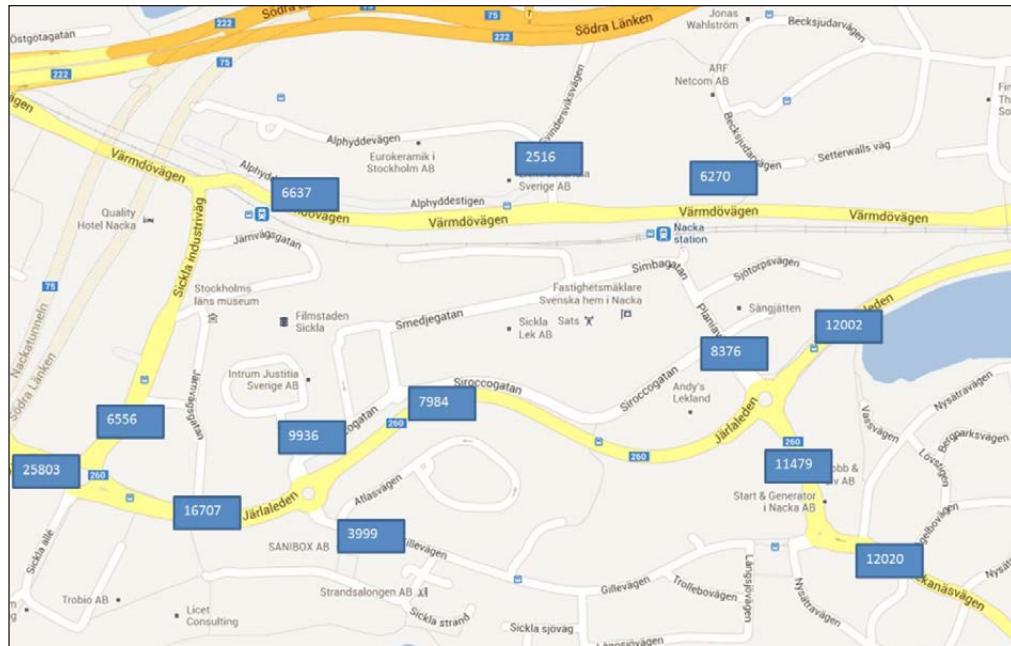
Att göra prognoser kring framtida trafik är i dessa dagar vanskligare än på länge. Å ena sidan säger trafikprognoserna att trafiken på våra vägar kommer fortsätta att öka i takt med ökad inflyttning av människor till våra städer. Å andra sidan visar faktiska trafikräckningar att så inte är fallet. Bilresandet minskar trots inflyttning och fler och fler väljer att gå, cykla eller resa kollektivt. Vad beror det på? Vissa hävdar att minskat bilresande står i relation till konjunktur och att bilresande åter ökar när konjunkturen vänds. Andra menar att resebeteendet faktiskt ändrats helt oavsett konjunktur. Säkert är att synen på kapacitet för biltrafik håller på att ändras. Tillgänglighet ersätter allt oftare kapacitet som mått på trafikinfrastrukturen. Olika städer bestämmer sig för att tillhandahålla en viss maximal kapacitet för vägtrafik och satsar sedan på att bygga ut de hållbara transportsättarna för att klara det totala resbehovet.

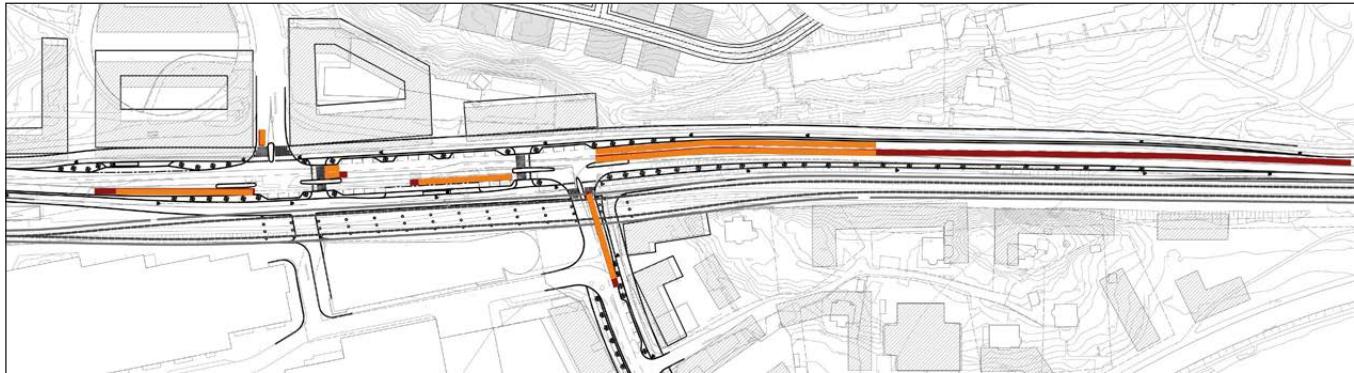
Utgångspunkten för trafikanalyserna har varit att uppskatta hur den nya korsningen Planiavägen/Värmdövägen påverkar trafiken på Värmdövägen och Järlaleden samt att undersöka hur framkomligheten för buss och övrig trafik blir efter ombyggnad. Undersökningen har gjorts med eller utan kollektivtrafikkörfält på Värmdövägen. Analyserna som gjorts utgår ifrån trafikmängder hämtade ur "Trafikutredning kring Planiaområdet, östra Sickla,

Scenario C" (SWECO). Simulering av de aktuella korsningarna och vägarna har gjorts i vissim för att se hur trafiken flyter. Simulering har gjorts för förmiddagens och eftermiddagens rusningstimmar samt med eller utan kollektivtrafikkörfält. Med ökad trafik ökar köerna i anslutning till korsningar i rusningstrafik. Målsättningen är att få fram kollektivtrafiken, i detta fall buss, utan alltför stora fördröjningar. Av denna anledning skissas ett kollektivtrafikkörfält i västlig riktning. Effekten av detta

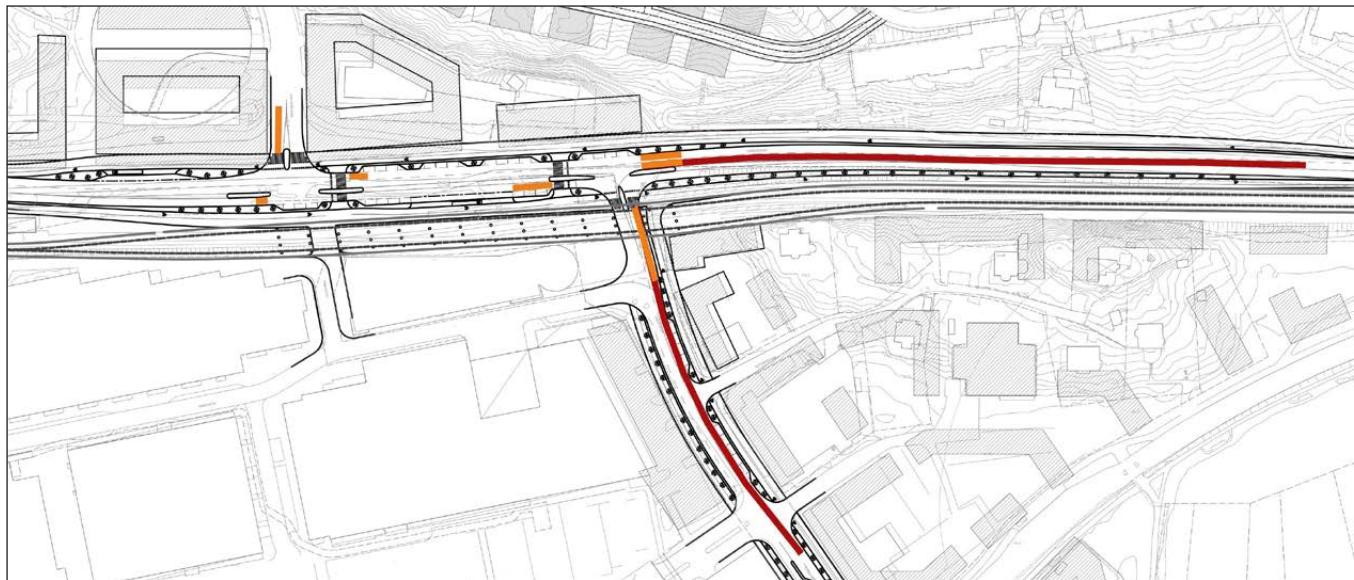
körfält är att bussen kommer fram utan att fastna i köer. Kollektivtrafikkörfältet innebär dock att övrig trafik, som bara har ett körfält att tillgå, fördräjs i långa köer vid korsningen med Planiavägen.

Trafiksimuleringen som gjorts i detta uppdrag beskriver en framtida teoretisk trafiksitus. Den innehåller bedömningar av vilka trafikmängder som förväntas, hur denna trafik är fördelad i olika riktningar, vilka fordon som svänger och vilka som ska rakt fram.





Kösituation under eftermiddagens maxtimma (gult = utan kollektivkörfält, rött = med kollektivkörfält)



Kösituation under morgonens maxtimma (gult = utan kollektivkörfält, rött = med kollektivkörfält)

I verkligheten kommer trafiken i viss mån att anpassa sig, välja annan väg, andra tidpunkter eller andra färdmedel. Trafiken har en förmåga att balansera sig själv efter rådande omständigheter. Att viss köbildung uppstår i simuleringar behöver inte innebära att man ska avstå från lösningen. Nacka Bygger Stad med höga ambitioner om hållbart resande. På den aktuella platsen är tillgängligheten till kollektivtrafik mycket god vilket borgar för att fler och fler väljer hållbart resande och att prioritera busstrafik med ett kollektivkörfält bidrar till detta.

### I nästa skede

Ett noggrannare underlag för trafikens utveckling och beteende behöver tas fram för att sedan simuleras. Ett helhetsresonemang om vilken trafiksituation som är önskvärd behövs. Olika typer av resor behöver särskiljas så att framkomlighet per ärende kan visas. Arbetspendling med buss samt leveranser till verksamheter anses prioriterade gällande framkomlighet. En avvägning kommer att krävas för att välja om bussarna ska garanteras framkomlighet i alla lägen med eget körfält eller om viss födröjning för buss kan accepteras till förmån för den totala trafikens framkomlighet. Med två körfält i västlig riktning finns alltid möjlighet att i ett senare skede välja om ett ska vara för kollektivtrafik och om det ska gälla alltid eller under vissa tider.

## Geoteknik

Tidigare geotekniska undersökningar visar att området består av jord och lera ovanpå berg. Berget ligger ganska nära ytan så konstruktionen kan till stora delar grundläggas direkt på berget. Där detta inte anses lämpligt eller möjligt kan pålning behövas, vilket också bedöms ge goda grundläggningsmöjligheter. Grundläggningsförutsättningarna för konstruktionen bedöms sammantaget som "normala" för området.

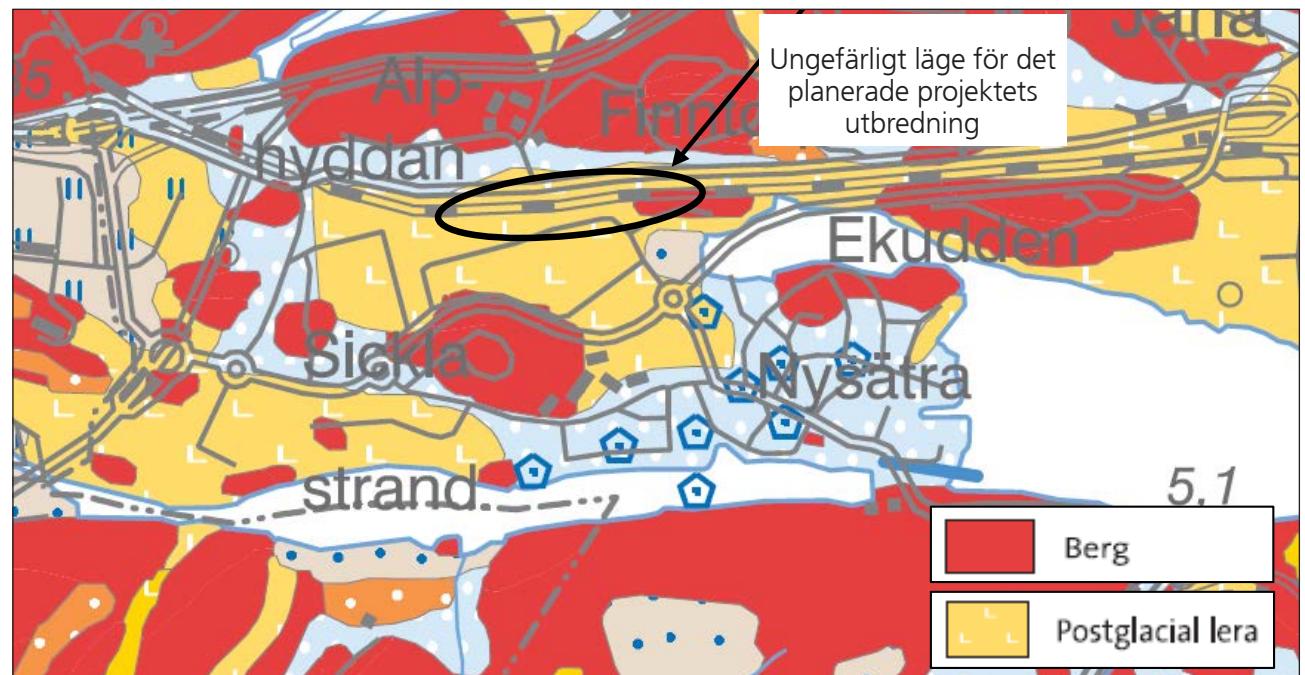
### Analys och förslag

Befintliga geotekniska utredningar och geologiska kartblad har analyserats. Förslaget i sig och behoven i nästa skede har bedömts. Enligt det geologiska kartbladet består stora delar av området av postglacial lera och mindre områden av berg i dagen. De tidigare utförda undersökningarna täcker inte in hela den planerade sträckan. Undersökningar som utförts visar att markförhållandena varierar längs med den planerade sträckan. Väster om den planerade stationen förekommer berg på mellan ca 1 och ca 6 meters djup överlagrat av relativ fast jord. Öster om den planerade stationen finns ett lerområde med ca 4-7 meters djup till berg. Enligt tidigare utredningar har leran i området generellt bedömts som medelfast till fast. Hur de geotekniska förhållandena förändras i utkanten av det planerade området kan inte bedömas då det saknas undersökningar här. Enligt tidigare grundvattenmätningar ligger grundvattennivån på ca 2-4 meters djup.

Beroende på hur belastningen från den planerade konstruktionen varierar över sträckan och hur markförhållandena varierar, förändras de geotekniska åtgärderna. Det är främst i områden där lera påträffas som eventuella problem med sättningar och stabilitet kan uppkomma. Det är därför mycket viktigt med en korrekt utförd grundläggning. Som grundläggning av samtliga byggnadsverk bedöms grundläggning på berg vara möjlig där berget ligger ytligt. I lerområdena bedöms pålgrundläggning krävas för att undvika sättningar.

### I nästa skede

Kompletterande geotekniska undersökningar behöver utföras, huvudsakligen i de områden där det tros förekomma lera och där det tidigare inte utförts några undersökningar. I takt med att den planerade konstruktionen konkretiseras kommer också diskussionerna om lämplig grundläggning att förtäpligas.



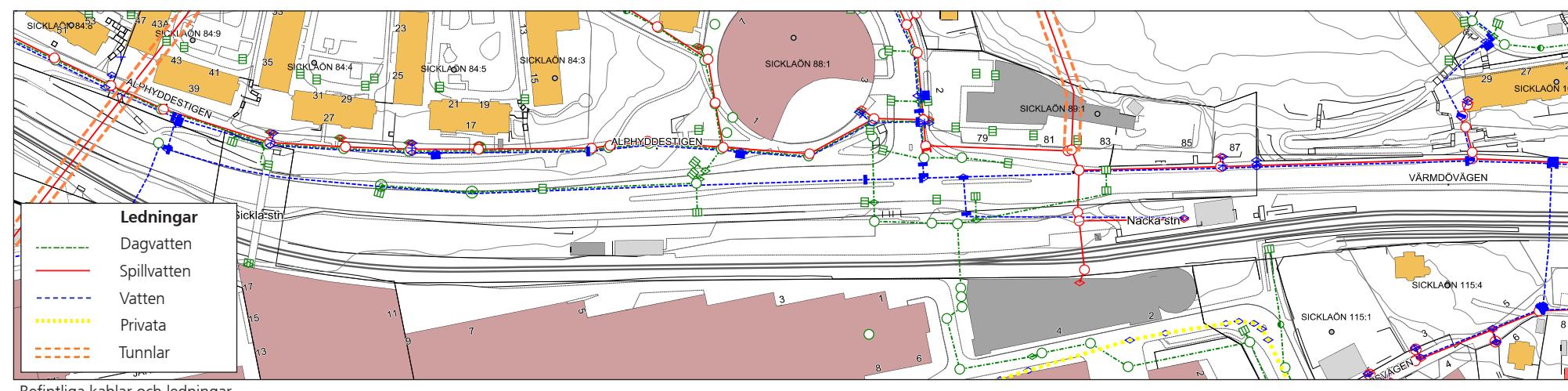
Geologiskt kartblad över område från SGU (2014-12-11).

## Teknisk försörjning

När ombyggnad sker i befintlig miljö påverkas ofta den tekniska infrastrukturen i form av kablar och ledningar under mark och även, som i detta fall, större centraler för distribution. Detta är inget ovanligt och hanteras genom god planering för att undvika onödiga kostnader och/eller driftstopp. I detta projekt är det främst de två teknikhus som står intill Saltsjöbanan som kommer i konflikt med planerad ombyggnad och som behöver flyttas. Därutöver påverkas olika ledningsstråk.

### Analys och förslag

Befintliga system för teknisk försörjning har kartlagts och graden av påverkan bedömts. Därefter har förslag till flytt och ombyggnader tagits fram. I marken påverkas olika kabel- och ledningsstråk.



Vid byggnation av provisoriskt spår räknar vi med att kommunalt VA behöver flyttas. Enstaka övriga ledningsflyttar kan krävas och finns medtagna i kalkylen. Inga extraordinärt dyra och/eller komplicerade ledningsflyttar har kunnat identifieras i detta läge. Då den största delen av ombyggnadsarbetena för att höja upp Nya Nacka Station sker där det tidigare legat spår, är marken i princip fri från befintliga ledningar, vilket är gynnsamt. Två teknikhus kommer i konflikt med planerad ombyggnad och utrustningen däri behöver omlokaliseras.

Den nya betongkonstruktionen som ska bärta Saltsjöbanan och Nya Nacka Station möjliggör att olika installationer placeras inuti den. De två befintliga teknikhusens utrustning kan troligtvis placeras inne i konstruktionen. Åtkomst sker via portar mot Värmdövägen. Det ena huset innehåller idag lättare styr- och reglerutrustning för Saltsjöbanan och kan flyttas

även om detta kräver noggrann planering. Det andra utrymmet innehåller transformatorer vilka idag lyfts rakt upp med lyftkran vid utbyte. Vid en placering inne i konstruktionen blir inte detta möjligt utan en lösning där transformatorer rullas ut på räls för att sedan lyftas, får väljas. Detta är en vanlig metod då transformatorer placeras inne i byggnader.

### I nästa skede

Fortsatt dialog behövs med berörda teknikägare för att precisera utrymmen och lämpliga metoder för nya lösningar. När befintliga system påverkas så att om- och nybyggnad krävs, är det viktigt att komma ihåg att "det kanske var dags ändå". Detta är vanligt när ny, omfattande exploatering planeras i närhet av befintlig infrastruktur. Den tillkommande exploateringen visar sig överbelasta befintlig infrastruktur varför om- och tillbyggnad blir nödvändig.

# Bedömning av miljö, risk och säkerhet

Följande kapitel avser de bedömningar som gjorts inom områdena miljö, risk och säkerhet. Sammanfattningsvis anses föreslaget ur dessa aspekter vara genomförbart. I vissa fall kan det vara lämpligt med olika åtgärder för att minska störning från den tänkta anläggningen till sin omgivning. Det kan då handla om buller- och vibrationsdämpning eller att säkerställa vissa avstånd mellan störning och mottagare.

## Avgränsning

Utdriften omfattat en miljöbedömning av spårlyftet, en upphöjd station samt anslutningarna av Planiavägen och Simbagatan till Värmdövägen. Konsekvenser av föreslagen bebyggelse enligt planprogram för Planiaområdet (2014) har inte bedömts.

## Luftkvalitet och trafikbullar

Bedömningen av konsekvenser för luft- och ljudmiljön baseras på befintligt underlag samt genom jämförelser med liknande platser med likartade förhållanden. Det förutsätts att stationen kommer att placeras i fritt yttläge, normalt utrustad med väder- och vindskydd. På

Saltsjöbanan antas trafiken öka till 12-minuterstrafik. För vägtrafik ingår i bedömningen både den trafikökning som Planiavägens anslutning till Värmdövägen medför och den generella trafikökning som kommer att ske i området genom bl.a. exploatering. Trafikbuller har beräknats översiktligt genom programvaran BullerVäg och BullerTåg.

## Stomljud och vibrationer

Stomljud och vibrationer har studerats för utrymmena under stationen med målsättningen att klara gällande komfortkrav.

## Elektromagnetiska fält

Utdriften omfattar elektromagnetiska fält skapade av järnvägens strömförsörjning samt av den transformatorstation som Nacka energi har inom utredningsområdet.

## Risk och säkerhet

Vid bedömning av risker och säkerhetsaspekter bedöms endast anläggningsspecifika risker med en upphöjd station och inte de normala risker som är knutna till spår- och vägtrafik. Analysen ska endast betraktas som en inledande studie. Transport av farligt gods antas varken ske på Saltsjöbanan eller Värmdövägen.

## Övriga miljöaspekter

Miljöaspekterna stadsbild och kulturmiljö, fornlämningar, riksintressen, strandskydd, naturvärden, vatten samt markföroreningar har endast studerats översiktligt. Påverkan på aspekterna bedöms som små och anses därför inte nödvändiga att studera djupare i detta skede.

## Analys

### Luftkvalitet

I stationsmiljöer ovan mark ventileras emissionerna bort effektivt varför högre koncentrationer endast uppstår under mycket korta tidsperioder. Även med en ökad trafikering på Saltsjöbanan förväntas halten av partiklar (PM10, dygnsmedelvärde) uppe på plattformen med god marginal understiga miljökvalitetsnormens (MKN) 50 µg/m<sup>3</sup>.

Oaktat vinsterna av en förbättrad kollektivtrafik och förtätning i kollektivtrafiknära läge, innebär spår- och stationslyftet på den södra sidan av Värmdövägen och anslutningen av Planiavägen till Värmdövägen, en sämre luftmiljö än dagens. Gaturummet blir trängre och trafiken ökar. MKN för kvävedioxider och partiklar bedöms dock ändå klaras i båda fallen, dels för att trafikmängden fortfarande är relativt begränsad och dels på grund av goda ventilationsförhållanden i området.

### Trafikbuller

Spårlyftet sker på en sträcka av drygt 700 meter och lyfts som mest ca 6,4 meter från befintlig nivå. Spårlyftet innebär att bullret från Saltsjöbanans trafikering generellt sett ökar i omgivningen med som mest 1-3 dB(A), som ett resultat av minskad markdämpning. Ljudet kommer att kunna transportereras mer obehindrat, inte minst om befintlig mark är mjuk. Hårdgjord mark minskar skillnaderna. Samtidigt kommer stationsperrongen och bron avskärma en del av spårbullret och på gatan direkt nedanför stationen (0-40 meter från spåren) kommer

således bullret minska något i förhållande till nuvarande exponering.

I och med att Saltsjöbanan löper parallellt med Värmdövägen bedöms vägtrafikbullret bli dimensionerande för åtgärder i bostadsmiljöer vad avser de ekvivalenta ljudnivåerna. Däremot kan spårtrafiken komma att bli dimensionerande trafikslag för åtgärder av de maximala ljudnivåerna, vid uteplatser och inomhus. Detta gäller inte minst för befintlig och planerad bostadsbebyggelse söder om Saltsjöbanan, även om de topografiska nivåskillnaderna delvis är gynnsamma.



Exempel på låga bullerskärmar nära spår. Här på Roslagsbanan.

Den storskaliga förändringen som spårlyftet innebär för stadsbilden torde dock innebära att gaturummet och den blivande stationsmiljön kan ha en tålighet för bullerskyddsskärmar placerade utmed spåren för att hantera eventuella överskridanden. De kan ha en höjd på 1-1,5 meter och i valda delar utföras i genomsiktligt material.

Genom järnvägsbron möjliggörs en anslutning av Planiavägen och Simbagatan till Värmdövägen. Planiavägens anslutning medför en trafikökning på

Värmdövägen, vilket innebär en bullerökning med 2-3 dB(A). Då skulle t.ex. befintliga bostäder vid Alphyddan och Finntorp kunna komma ifråga för fönsteråtgärder, då en sådan trafikförändring rimligen inte kan ha förutsetts av bygg Herrar eller boende.

Den förväntade bullerökningen från både spår- och vägtrafik bedöms dock inte medföra några begränsningar i genomförandet av detaljplaneprogrammet för Planiaområdet. Dels för att den i programmet förslagna bebyggelsen, genom dess utformning, inte är känslig för bullerökningar av den aktuella storleksordningen, och dels för att länsstyrelsens avstegsfall B avseende trafikbuller kommer att kunna tillämpas. Avstegsfall B innebär bland annat att alla lägenheter ska utformas så att minst hälften av boningsrummen vänder sig mot en tyst sida (under 55 dB(A) ekvivalentnivå) och att byggnaderna ska uppföras så att inomhusnivån inte överstiger 30 dB(A) ekvivalentnivå (Ljudklass C, Boverkets Byggregler). Dessa krav kommer att kunna tillgodoses även genom ett spårlyft och en anslutning av Planiavägen till Värmdövägen.

### **Stomljud**

Stomljud kommer att uppstå under bron till underliggande lokaler. Med stomljud avses luftljud som strålar ut från bron konstruktion. Ljudet transporteras, på en stor del av sträckan mellan tåget/rälerna och mottagaren, i fast material men på den sista sträckan sker transporten i luft.

Ett lämpligt riktvärde för maximal luftljudsnivå från trafik i den aktuella typen av affärslokaler är 55 dB(A). Ingå speciella riktvärden för stomljud finns, men med 10 dB(A) lägre riktvärde än för luftljudsnivån bedöms att god ljudmiljö kan uppnås. Utan speciella åtgärder beräknas

luftljudsnivån under järnvägsbron, på grund av stomljud, bli ca 75 dB(A) maximal ljudnivå.

Det finns olika lösningar för att innehålla målet högst 45 dB(A) maximal ljudnivå i underliggande lokaler. Här redogörs för två lösningar:

Alternativ 1: Byggnaden under järnvägsbron förses med yttertak av exempelvis minst 100 mm betong + 300 mm mineralull + 3x13 mm gips.

Alternativ 2: Stomljudsdämpning med minst 12 dB(A) dämpning, under ballasten, så kallad ballastmatta med högst 80 mm tjocklek, samt undertak av 500 mm mineralull + 3x13 mm gips.

### Vibrationer

Vibrationer kommer att uppstå under järnvägsbron till underliggande lokaler. För de komfortvägda vibrationerna i marken under järnvägsbron respektive i pelarna bedöms riktvärde högst 0,3 mm/s kunna innehållas. Stum kontakt mellan den planerade byggnaden under bron och bron i sig bör dock undvikas.

### Elektromagnetiska fält

Saltsjöbanan drivs med 750 V likström (DC). Det statiska magnetfältet kring luftledningar för likström är av samma typ och storleksordning som det jordmagnetiska fältet, dvs. 30-60 µT. Det finns i dagsläget inga misstankar om hälsoeffekter från DC-magnetfält med den styrka som alstras av spårvägstrafik. Statens strålskyddsinstituts allmänna råd anger referensvärdet 40 000 µT för frekvenser under 1 Hz, för allmänheten, vilket spårvägen klarar med god marginal.

Växlande magnetfält av mer betydande storleksordning kommer dock att uppstå kring likriktar- och transformatorstationer knutna till strömförsörjning av både Saltsjöbanan och omgivande bebyggelse. Växelström kan även uppstå kring Saltsjöbanans kontaktledning genom så kallade vagabonderande strömmar i befintligt fyrledarsystem.

Samstämmig forskning har visat en ökad risk för barnleukemi vid nivåer som överstiger 0,4 µT, en nivå som också tillämpats i några rättsfall om åtgärdskrav invid kraftledningar. Miljöförvaltningarna i Stockholms stad och Malmö stad tillämpar årsmedelvärdet 0,2 µT som högsta tillåtna fältstyrka från växelmagnetfält vid nybyggnation, sannolikt baserat på försiktighetsprincipen och det faktum att enstaka studier visat på en cancerriskökning vid så låga nivåer som 0,2-0,3 µT. Nacka kommun har inte angivit något gränsvärde för högsta acceptabla magnetfältsnivå.

Det är inte känt om någon likriktarstation finns eller ska förläggas inom utredningsområdet. För att klara årsmedelvärdet 0,2-0,4 µT för växelmagnetfält bör likriktarstationer förläggas på ett avstånd om ca 5-10 meter till bostäder eller lokaler för ständigvarande vistelse. Samma skyddsavstånd och riktvärden bör gälla för Nacka energis transformatorstation. För att inte alstra onödiga växelmagnetfält från DC-spårväg är det viktigt att likströmmen filtreras i likriktarstationerna.

### Risk och säkerhet

En urspärning ifrån ett upphöjt läge kan få stora konsekvenser som följd. Riskreducerande åtgärder behöver studeras. Den riskminskning som sker för tredjeman i form av minskad spåråtkomst kan dock vara av större betydelse för risknivån än urspärning.

En stor fördel med en upphöjd station är att spårspring försvaras vilket leder till färre olyckor för tredjeman i form av exempelvis "person under tåg" eller elolycksfall. Även placering av föremål på spår och stenkastning, båda aktiviteter som är av betydande olägenhet, bedöms minska med en upphöjd bana. Delar av Saltsjöbanan på sträckan genom utredningsområdet är idag helt ostängslad. Genom spårlyftet, en upphöjd station och nya räcken/stängsel/bullerskärmar skapas en naturlig separering vilket medför minskad risk för spårspring.

Risken bedöms vara högre med en upphöjd station än en markförlagd, eftersom utrymning och räddningsinsatser kan försvaras vid olycka eller brand. Vid händelse av hel tågbrand behöver även bärande konstruktioner skyddas.

Om riskerna beaktas och riskreducerande åtgärder undersöks och genomförs kan den föreslagna lösningen fungera väl i ett risk- och sårbarhetsperspektiv.

### Övriga miljöaspekter

En upphöjning av Saltsjöbanans spår på bro medför en stor förändring av stadsmiljön. Ingreppt mildras dock genom att affärslokaler inryms under stationen så att Värmdövägen ges dubbelsidiga adresser och en mer stadmässig miljö. I den del där lyftet sker till full höjd sker därför snarare en positiv förändring jämfört med dagens trafikala lösning. Mer utmanande blir att finna en funktionell och estetisk lösning för "kilarna" som uppstår mellan bronars fulla höjd och anslutning till befintliga spår.

Den befintliga stationsbyggnaden kommer att komma i konflikt med både järnvägsbron och Planiavägens anslutning till Värmdövägen. Byggnadens betydelse för kulturmiljön har inte bedömts i denna studie.

Enligt Riksantikvarieämbetes databas Fornsök finns inga registrerade fornlämningar inom utredningsområdet.

Saltsjöbanan utgör riksintresse för kommunikationer. Åtgärden förutsätts kunna genomföras utan påtaglig skada på intresset. Några andra riksintressen berörs inte.

Spårlyftet kommer även att beröra ett strandskyddsområde enligt miljöbalken och därmed sannolikt kräva dispens från skyddet. Med hänsyn till pågående markanvändning och omfattningen av övriga förändringar i området bedöms inte strandskyddet vara något hinder för åtgärdens genomförande.

En inventering av naturvärdesträd har genomförts i området (Pro Natura, 2013). Två almar och fyra askar kommer att behöva tas ned för att genomföra åtgärderna. Träderna anses dock enligt inventeringen inte bevarandevärda.

Dagvattensituationen inom Kyrvikens tillrinningsområde är idag problematisk avseende såväl flöden som föreningar. Stora arealer med hårdgjorda ytor i kombination med underdimensionerade ledningar och höga sjönvåer som dämmer upp ledningsnätet gör att Planiavägen översvämmas nästintill årligen (Sweco, 2013). Sweco har utrett situationen och tagit fram förslag för att förbättra läget. Med en planskild anslutning av Planiavägen till Värmdövägen avlastas Järlaleden från trafik. Förändringen är inte ogynnsam för dagvattensituationen men ändrar förutsättningarna för föreslagna åtgärder, bland annat för en reningsanläggning vid Kyrvikens strand och för principsektioner för Planiavägen med integrerade LOD-anläggningar (Lokalt Omhändertagande av Dagvatten).

Enligt Länsstyrelsernas föroreningsdatabas förekommer potentiellt förorenade områden norr om Värmdövägen och söder om Saltsjöbanan, liksom öster och väster om Planiavägen. Själva spårlyftet och de nya anslutningarna till Värmdövägen berör dock inga kända markföroreningar.

Tidigare utförda dagvattenutredningar i området kan behöva uppdateras med de nya förutsättningarna som åtgärderna i denna rapport innebär.

Vindstudier och vindreducerande åtgärder kan behövas för att undvika ogynnsamma vindar uppå perrongen.

## Förslag/rekommendation/fortsatt arbete

Väg- och järnvägsbuller hanteras lämpligen i varje enskild exploatering, där bebyggelsen utformas utifrån de vid tidpunkten givna förutsättningarna. Vid en fortsatt projektering av järnvägsbron bör bullerskyddsskärmar utmed spåren integreras i arbetet eftersom effekten bedöms som stor och påverkan på stadsbilden som liten i förhållande till hela ingreppet.

En fördjupad studie behövs för att säkerställa att magnetfältet från spårtrafikens strömförsörjning (kontaktledningar) inte överstiger gällande riktvärden i affärslokalerna under stationen. Avståndet mellan kontaktledning och mottagare bedöms till ca 9-10 meter.

Risker med en upphöjd station måste utredas vidare. Riskerna behöver kvantifieras och värderas och följas upp med förslag till riskreducerande åtgärder.

Stationsbyggnaden betydelse för kulturmiljön behöver värderas. Om den anses betydelsefull och bevarandevärdfull kan byggnaden eventuellt ges en ny funktion och ett nytt läge inom området.

# Produktionsplanering och kostnader

Vägen till Nya Nacka Station i upphöjt läge, med en välfungerande stadsmiljö runtomkring är fullt framkomlig men inte okomplicerad. Bygget måste ske i etapper och samordnas med ett flertal andra projekt som pågår i närområdet och under samma tid. Kostnaden för projektet och fördelning av kostnader mellan olika parter, är i detta tidiga utredningsskede osäkert. Fortsatt projektering och noggrannare kalkylering kan och bör göras inför slutligt startbesked. Genomförd tidsbedömning fokuserar uteslutande på spår- och stationsarbetena.

## **Analys och förslag**

Utgångspunkten har varit att beskriva projektets kostnader nedbrutna i huvudsakliga tekniska områden. Dessutom har en grov tidplan skissats för planering och byggnation. Utbyggnad ska ske med minimal störning av existerande verksamheter. Det är viktigt att den slutliga produktionsmetoden tar stor hänsyn till cyklisters och bussars framkomlighet. Trafik ska kunna

pågå utmed Saltsjöbanan och Värmdövägen med endast minimala avstängningar eller inskränkningar. Det är särskilt viktigt att bevaka fullgoda lösningar för gång- cykel- och kollektivtrafik under byggskedet. Utbyggnad bör ske samordnat med andra spår-, väg- och exploateringsprojekt i området för maximala synergier. Det temporära spår som krävs under byggtiden bedöms kunna placeras söder om Värmdövägen. Att hålla nere spårets utrymmesbehov är väldigt viktigt för att störa omkringliggande funktioner så lite som möjligt och för att ge goda förutsättningar för en bra arbetsmiljö.

Den utförda kostnadsbedömningen har gjorts genom att grovt räkna ihop de mest kostnadspåverkande mängderna och sätta á-priser på dessa. Priserna är hämtade ur nyligen genomförda kalkyler för liknande projekt i Stockholmsområdet. Den troliga kostnaden för projektet, oavsett vem som betalar vad, har bedömts till ca 360 MSEK. Detta inkluderar ett 25 procentigt påslag för projektering, byggherrekostnader och generella osäkerheter. I noggrannare kalkyler som görs i senare projekteringsskeden, tillämpas normal så kallad successiv kalkylering. Det är en iterativ process för att minimera osäkerheter och för att föra in kostnadsspann i kalkylen. Man talar då om min-, trolig- och maxkostnader. Det är för tidigt att genomföra en succesiv kalkyl i detta skede, men redan nu bör alla förstå att bedömd kostnad inte är en exakt sanning.

Innan byggarbetena kan starta krävs att ett stort antal beslut fattas samt att detaljplan och järnvägsplan upprättas. Produktionstiden för upphöjningen av Nacka Station bedöms till 4 till 5 år från det att entreprenören

etablerar sig på platsen tills det att Nya Nacka Station invigs. I tidplanen och bilderna som följer, visas de huvudsakliga momenten, var i tiden de hamnar och hur lång tid de tar. Igen, i detta tidiga utredningsskede är dessa tider endast indikativa. Vid inkoppling av temporärt spår och när den permanenta lösningen ska kopplas in, eftersträvas en så korta avstängningar av Saltsjöbanan som möjligt, men i detta tidiga utredningsskede är det osäkert om en helgavstängning räcker eller om en längre "sommaravstängning" krävs.

## **I nästa skede**

Fortsatt produktionsplanering där olika samordningsfrågor identifieras och beslutas är viktig att fortsätta med. Olika utrymmes- och lokaliseringssfrågor behöver preciseras såsom det provisoriska spårets exakta placering, ur- och inkoppling av spår, etableringsytor för entreprenörer och gemensamma arbeten så som nedgångar till tunnelbanan behöver planeras. Att omkringliggande funktioner kan fortsätta under byggtiden kräver kontinuerlig bevakning.

När ett förslag för utbyggnad lästs, bör en formell successivkalkyl genomföras för projektet. En noggrannare tidsplanering behöver också göras i samråd med berörda projekt- och sakägare i området.

## Kalkyl

Kalkylen här intill är gjord genom att översiktligt räkna ihop mängder av olika material och konstruktioner. Här efter har priser angetts för de olika delarna. Dessa är hämtade från andra projekt som planeras eller byggs i Stockholmsregionen. Priserna som valts anger "normal risknivå". De är alltså varken glädjesiffror eller worst case utan ska spegla ett genomsnitt. I slutet av kalkylen finns ett procentuellt påslag utöver själva byggkostnaden. Detta påslag ska täcka osäkerheter såsom konjunktur- och ränteläge, fel och brister i kommande planering, fortsatt planering och projektering samt byggherrekostnader.

Vid en noggrannare kalkylering som görs då ett förordat förslag är beslutat, kommer några saker att hända.

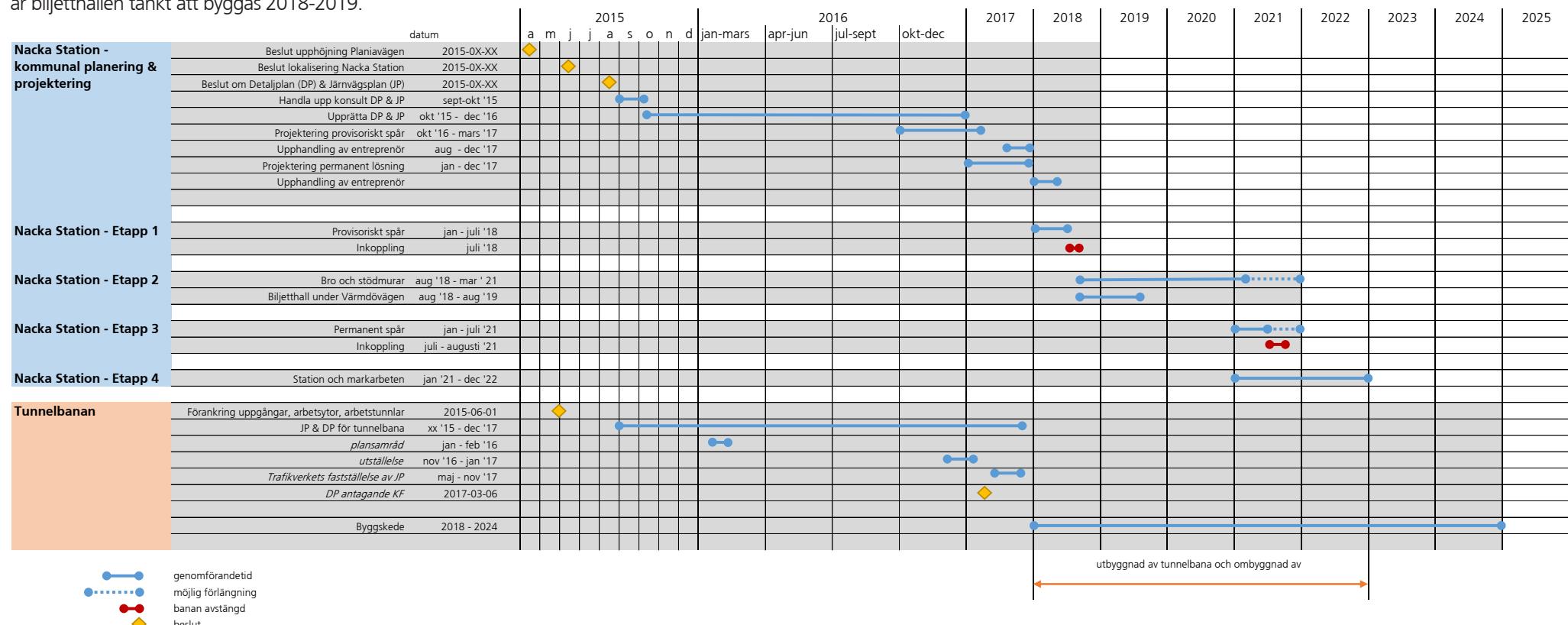
Mängder för olika delar kommer kunna räknas mer noggrant. Priser för olika delar kommer sättas mer exakt och kostnadsspann kommer också att framgå. De största spannen utgör kalkylens största risker och kring dessa kommer det att arbetas extra för att minska spann och risk. Dessutom kommer det procentuella påslaget att projektanpassas och därmed preciseras.

Ambitionen i denna kostnadsbedömning har varit att "runda uppåt" för att undgå att kommande kalkyler blir dyrare. Kostnadsbedömmningen tar ingen hänsyn till vem som betalar vad utan är i detta avseende en bruttokalkyl. I kommande förhandlingar och avtal, kommer kostnader fördelas på olika parter. Vissa poster finns möjligent redan i andra kalkyler och redan fattade beslut.

	sort	mängd	á-pris	summor
<b>Rivning</b>				<b>800 000 kr</b>
mjukmark	m2	2000	250 kr	500 000 kr
asfalt	m2	715	350 kr	250 250 kr
<b>Gata</b>				<b>4 000 000 kr</b>
anslutning Planiavägen och Simbagatan	m2	1995	2 000 kr	3 990 000 kr
<b>Schakt och fyll</b>				<b>1 100 000 kr</b>
jord	m3	1100	500 kr	550 000 kr
berg	m3	350	1 500 kr	525 000 kr
<b>Konstruktioner</b>				<b>146 475 000 kr</b>
bro	m2	3525	35 000 kr	123 375 000 kr
ramper (stödmur snitt tre meter höga)	lm	630	20 000 kr	12 600 000 kr
förarbete tunnelbanan berg- och betong	st	1	10 500 000 kr	10 500 000 kr
<b>Järnväg</b>				<b>59 600 000 kr</b>
dubbelspår komplett	lm	690	50 000 kr	34 500 000 kr
enkelspår komplett	lm	145	35 000 kr	5 075 000 kr
station	st	1	20 000 000 kr	20 000 000 kr
<b>Byggnader</b>				<b>30 700 000 kr</b>
ombyggnad garage	m2	880	15 000 kr	13 200 000 kr
biljetthall	m2	500	25 000 kr	12 500 000 kr
fasad mot Värmdövägen	lm	250	20 000 kr	5 000 000 kr
<b>Provisorier</b>				<b>25 400 000 kr</b>
enkelspår	lm	750	30 000 kr	22 500 000 kr
planskildhet gc (containers)	lm	50	3 000 kr	150 000 kr
tillfällig spårbro	m2	30	25 000 kr	750 000 kr
ledningar	st	1	2 000 000 kr	2 000 000 kr
<b>Flytt av teknik</b>				<b>23 000 000 kr</b>
ny fördelningsstation	st	1	15 000 000 kr	15 000 000 kr
flytt styr o regler SB	st	1	8 000 000 kr	8 000 000 kr
Projektering, BHkostnader, generell osäkerhet	%	25%		291 000 000 kr 72 750 000 kr
<b>Totalsumma (avrundad)</b>				<b>360 000 000 kr</b>

## Grov tidplan

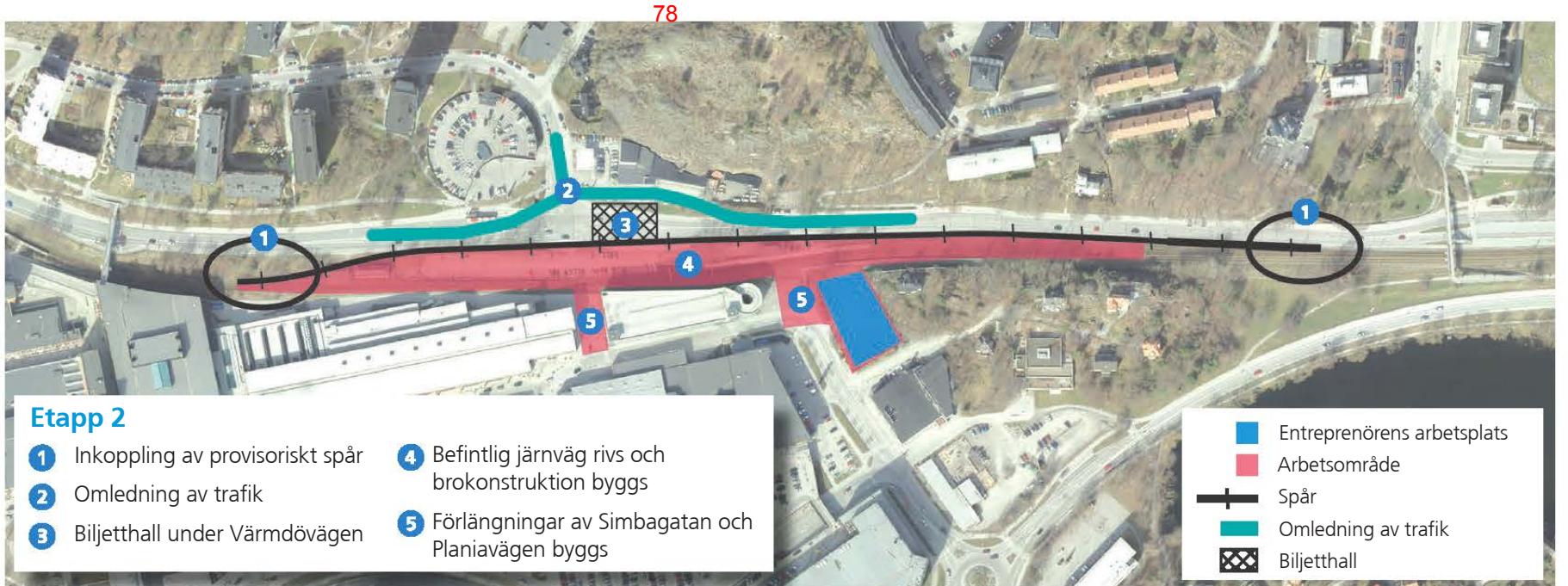
Denna tidplan visar en idé till hur ombyggnad av Saltsjöbanan vid Nacka Station och utbyggnad av tunnelbanan kan ske samordnat. Ett stort antal planerings- och beslutssteg föregår själva byggandet. Det är viktigt att projekten håller jämma steg så att beslut som påverkar projekten korsvis, kan tas med bästa möjliga helhetslösning i fokus. Om den ena eller andra tidplanen halkar efter, tvingas projektet på efterkälken till ett reaktivt beteende där viktiga synergier riskerar missas. Ett tydligt exempel är den planerade biljetthallen under Värmdövägen som kräver noggrann samplanering för att nå bästa lösning. I tidplanen är biljetthallen tänkt att byggas 2018-2019.



## Etappindelning

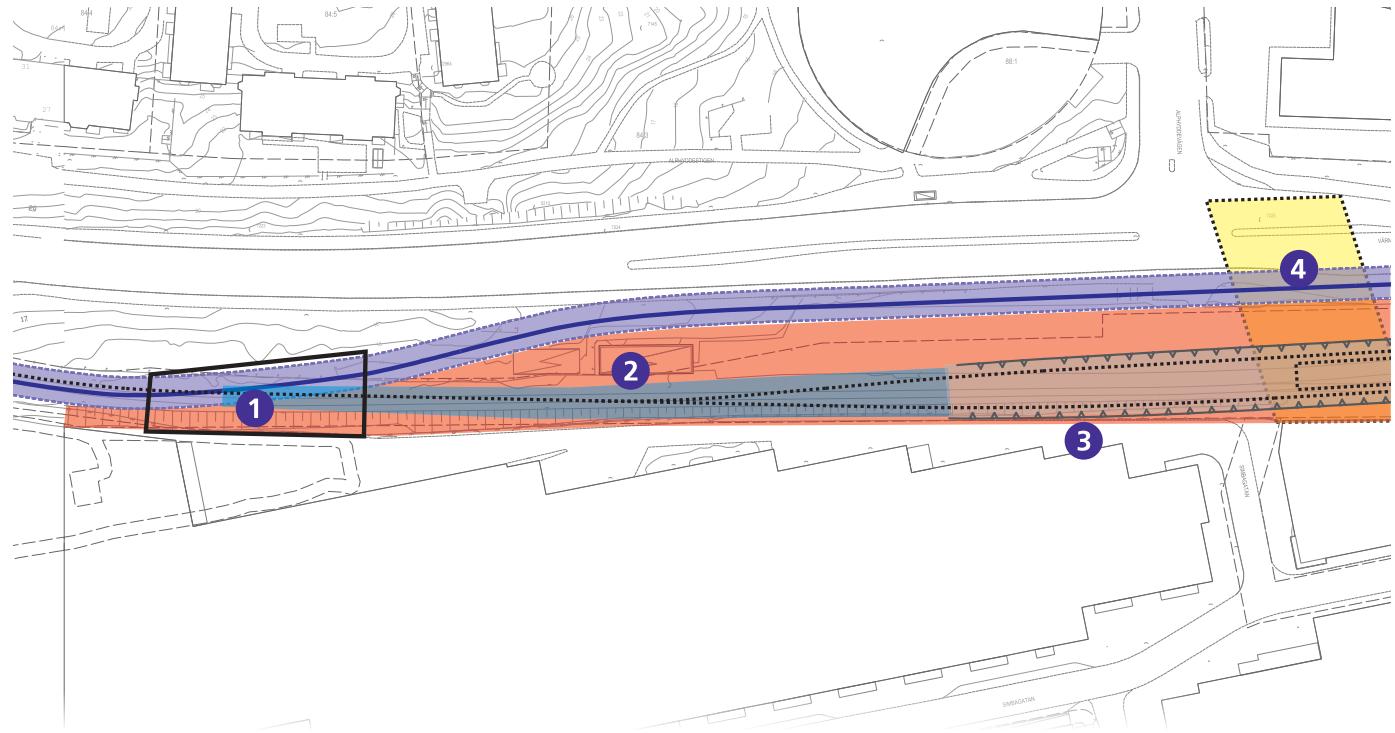
Bilderna på detta uppslag syftar till att översiktligt beskriva hur projektet kan byggas ut. Provisorier behöver först byggas för att hålla tågtrafik mm igång. Sedan kan de permanenta lösningarna börja byggas. Under tiden som biljetthallen byggs under Värmdövägen, leds trafiken om.





# Byggskede

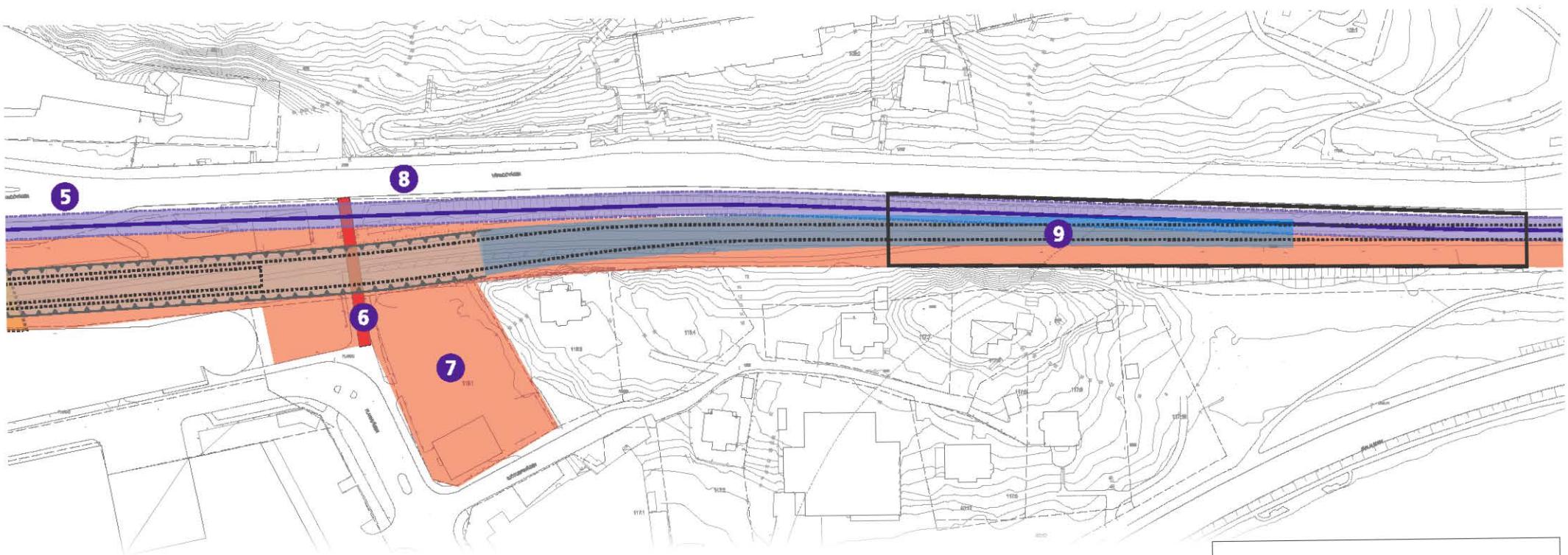
Detta uppslag syftar till att precisera byggskedets huvudsakliga frågeställningar. Det belyser också fortsatta behov av dialog och beslut kring vilka funktioner som behöver vara i drift under byggskedet. Ska ALLT vara igång eller kan man tänka sig vissa förändringar?



- 1** Inkopplingsområdet i väster har en begränsad utbredning och här kan arbetena göras under en begränsad tid. Någon veckas avstängning borde räcka.
- 2** Befintliga teknikhus kan förmodligen vara i drift under byggtiden och även i den permanenta lösningen. Skissandet så här långt indikerar det och det är värt att utreda vidare för att undvika kostnaden.
- 3** Nu syns det att konstruktionen kommer nära arbetsområdesgränsen. Denna typ av trimning görs i kommande skede så att tillräckliga arbetsområden skapas. Här handlar det om att "knuffa" konstruktionen ett par meter norrut. Detta torde inte påverka lösningen som helhet.

- 4** Tunnelbanaprojektet planerar en biljetthall under Värmdövägen. Syftet är på så sätt koppla TVÅ uppgångar till EN biljetthall. Denna lösning möjliggör en tunnelbaneuppgång såväl på norra som södra sidan av Värmdövägen vilket är viktigt för att få en god tillgänglighet till omkringliggande bebyggelse. Byggnationen kräver omledning av trafik. På grund av det tillfälliga spåret behöver trafiken ledas om norrut. Den södra uppgången för tunnelbanan kan och bör samlokaliseras med Nya Nacka Station. Det möjliggör smidiga byten mellan tunnelbana, Saltsjöbana och bussar.

- 5** Exakt vilka funktioner som ska vara i drift utmed Värmdövägens södra sida under byggskedet måste diskuteras vidare. Som nu illustrerat är exempelvis busshållplatsen indragen. En liten justering av det temporära spårrets exakta placering behövs för att den tillfälliga gc-tunnelns norra mynning ska få plats. Återigen en trimning av förslaget som görs i nästa skede.



- 6** Tillfällig gång- och cykeltunnel kan behövas under byggtiden om passagen ska vara öppen. Den behöver i så fall utformas noggrannare med hänsyn tagen till rådande höjdförhållanden. Ett alternativ är att om såväl Nacka Station som intilliggande buss hållplats dras in under byggtiden kan kanske även gångpassagen tas bort. Det blir en omväg för primärt trafik till/från Alphyddan men alternativ finns ett par hundra meter i vardera riktningen.
- 7** Lämplig yta för entreprenörens etablering. Genom att detta projekt i sin helhet bedrivs på södra sidan av Värmdövägen kan eventuella tunnelbanerelaterade arbeten lokaliseras till norra sidan.

- 8** Under byggtiden föreslås Nacka station dras in. Resande hänvisas till Sickla station.
- 9** Inkopplingsområdet i öster är långsträckt vilket är problematiskt då det temporära spåret inte kan ligga vid sidan av det permanenta under byggtiden. En längre avstängning av bana krävs. Så som inkopplingsområdet är skissat nu, bedöms en 10-veckorsavstängning likt det som planeras somrarna 2015-2017 även krävas ca 2021. Områdets längd kan minskas genom att trimma förslaget. Ju kortare område, ju kortare avstängning.

## Teckenförklaring

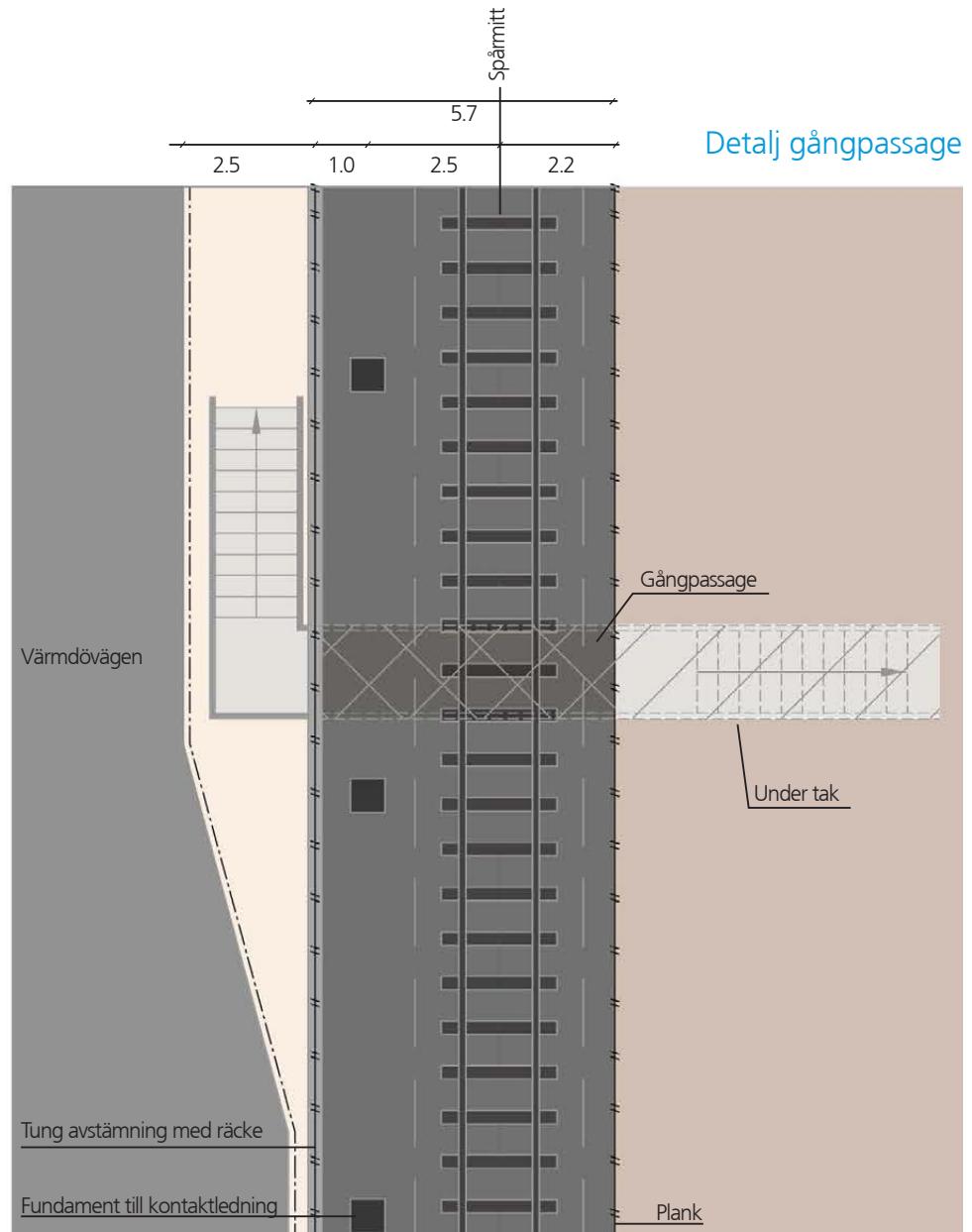
—	Temporärt spår
···	Permanent spår
—	Inhängnat område för temporärt spår
—	Arbetsområde för bro
—	Tillfällig gång- och cykeltunnel
—	Brokonstruktion
—	Stödmurar
—	Område som måste färdigställas med avstängd tågtrafik
—	Samordning av entreprenader krävs

## Temporärt spår under byggnation

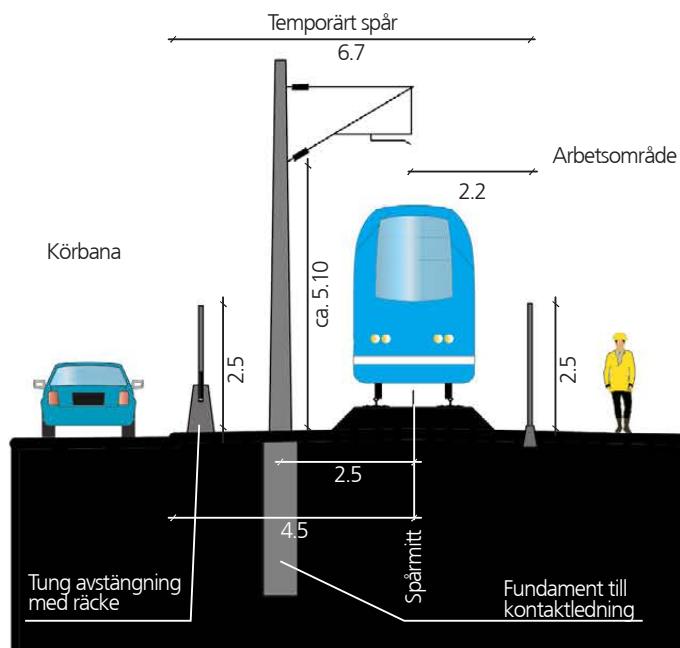
För att hålla igång trafik på Saltsjöbanan och andra befintliga funktioner såsom busshållplatser och gångpassager, behöver ett tillfälligt spår anläggas.

Bilderna på detta uppslag visar hur det kan se ut och hur mycket plats det tar. Ett stort antal regler ska uppfyllas.

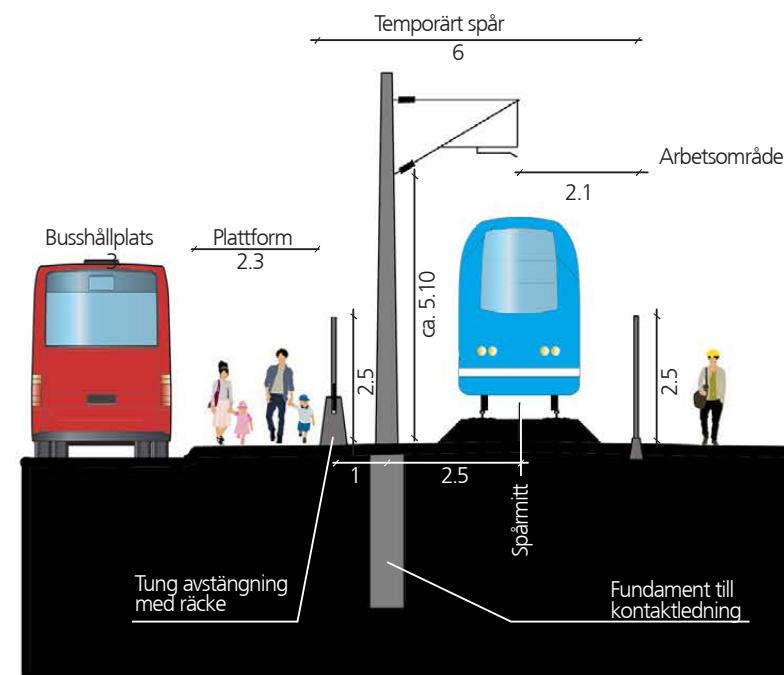
Spårområdet ska inte kunna beträdas och järnvägens elförsörjning ska inte kunna komma i kontakt med människor eller material så att olycka kan uppstå. Exakt placering och detaljutformning sker i kommande steg men i detta skede kan konstateras att det är möjligt att bygga ett tillfälligt spår utan att väsentligt störa befintliga funktioner.



Värmdövägen



Värmdövägen med hållplats



# Alternativa lösningar

Under arbetets gång har frågor väckts kring om förslaget går att anpassa och två alternativ har växt fram.

## Slopad station

Nacka Station och Sickla Station på Saltsjöbanan ligger mycket nära varandra. En idé som diskuteras är att helt sonika slopa Nacka Station och hänvisa resenärer till Sickla Station. Behovet av att ansluta Planiavägen till Värmdövägen kvarstår så Saltsjöbanan skulle fortfarande behöva gå på bro. Det som skiljer förslaget funktionellt från huvudförslaget är alltså att det inte skulle finnas någon station på Saltsjöbanan men väl en upp- och nedgång till tunnelbanan under bron, vid Simbagatan.

Restiden på Saltsjöbanan blir något kortare med ett stopp mindre. Bron skulle kunna göras smalare då ingen plattform krävs. Denna avsmalning innebär i sin tur att det frigörs några meter på marken som kan användas till annat såsom bredare gång- och/eller cykelbanor eller att minska Värmdövägens utbredning norrut.

Alternativet har diskuterats i projektgruppen och anses möjlig att genomföra. Vad en slopad station får för konsekvenser för resandet på Saltsjöbanan är inte studerat.

Besparingen som uppnås är att plattform m.m. inte behöver byggas samt att bron kan göras smalare. Kostnaden för förslaget bedöms till 280 MSEK.

## Lägre bro

Förslaget är i allt väsentligt samma som huvudförslaget men hela bron sänks så att den fria höjden vid Planiavägen begränsas till 3,5 meter. Det möjliggör då trafikering för fotgängare, cyklister, bilar och bussar men ej större lastbilar. Hela konstruktionen blir en dryg meter lägre än i huvudförslaget.

Anledningen till att förslaget diskuterats är som en idé till billigare lösning då bronars ramper blir kortare och brokonstruktionen i sig blir något billigare på grund av lägre höjd.

Intrycket av en sänkt lösning är svår att bedöma utan att rita upp förslagen med vid den föreslagna höjden, med lokaler under bron, blir skillnaden inte så stor mot huvudförslaget.

Kostnad för detta sänkta förslag, allt annat lika, bedöms hamna på 340 MSEK och med samma byggtid som huvudförslaget. Skillnaden mot huvudförslaget är alltså marginellt och beslutet bör istället hamna på om all trafik ska möjliggöras på Planiavägen eller ej.

# Referenser

Atkins Sverige AB (2009). Systemhandling SALTSJÖBANAN Station Nacka. Inkluderande Teknisk beskrivning samt Rapport Geoteknisk undersökning inkl. ritningar, 2009-09-28.

Banverket (2009). Järnvägsutredning Ostlänken, avsnittsutredning Järna–Norrköping. Risk och säkerhet.

Electro engineering AB (2003). Mätningar av den elektromagnetiska strålningen från Tvärbanan. 2003-03-13.

Länsstyrelserna (2014). EBH-områden. Tillgänglig: <http://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/Stockholm/Planeringsunderlag/> (sökning 2014-12-10).

Nacka kommun (2014). Planprogram för Planiaområdet.

Pro Natura (2013). Naturvärdesträd Kyrkviken – Planiaområdet, 2013-05-10.

Riksantikvarieämbetet (2014). Fornsök. Tillgänglig: <http://www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html> (sökning 2014-12-09).

SGU (2014). Geologiskt kartblad från SGU (Sveriges geologiska undersökning)

SL (2015). Busstidtabeller.

Spårvagnar i Skåne (2012) Elektriska och magnetiska fält från spårvägstrafik.

Sweco (2013). Dagvattenutredning för planprogram Sicklaön, rapport 1143569000. 2013-06-05, rev 2013-10-09.

Sweco (2013). Trafikutredning kring Planiaområdet, östra Sickla. Augusti 2013, reviderad november 2013.

SÄK-0403 Spårteknik Spårgeometri spårvidd 1435

Trafikförvaltningen SLL (2014). SSÄ-SÄK-0348 Saltsjöbanan Minsta fritt utrymme och minsta skyddsutrymme. Diarienummer SL-2009-12129.

VTI (2006). Inandningsbara partiklar i järnvägsmiljöer; Arlanda C och Arlanda S m fl ytstationer. VTI rapport 538.

Åkerlöf Hallin akustikkonsult AB (2015). PM 01 (Förhandskopia). Nacka station – stomljud, vibrationer och luftljud. 2015-02-05.

## Kartmaterial

- Grundkarta
- GKutdrag\_Kyrkviken9223.dwg
- Kyrkviken\_hojddata.dwg 1\_ny 2\_ny
- PlaniaA\_1400424 MED SEKTION.dwg
- Plan Design P.dwg (från teknikområde spår)
- Profil Design Q.dwg (från teknikområde spår)
- Sektion 3.pdf
- Spårlinjebeberäkningar från tidigare systemhandling.
- Inmätta höjder på befintlig mark vid plattformsområdet .
- 2014-12-03\_NackaSt\_Första-Utf-skiss
- 2014-12-11\_NackaSt\_Utf-skiss1, 2014-12-11\_NackaSt\_Utf-skiss2
- GKutdrag\_Kyrkviken9223 m VA ledn.dwg
- Kyrkviken\_NackaEnergi.dxf
- kyrkviken\_Skanova.dwg

- Kyrkviken\_Tele2.pdf
- Kyrkviken\_STOKAB.dxf

## Muntliga

### Saltsjöbanan

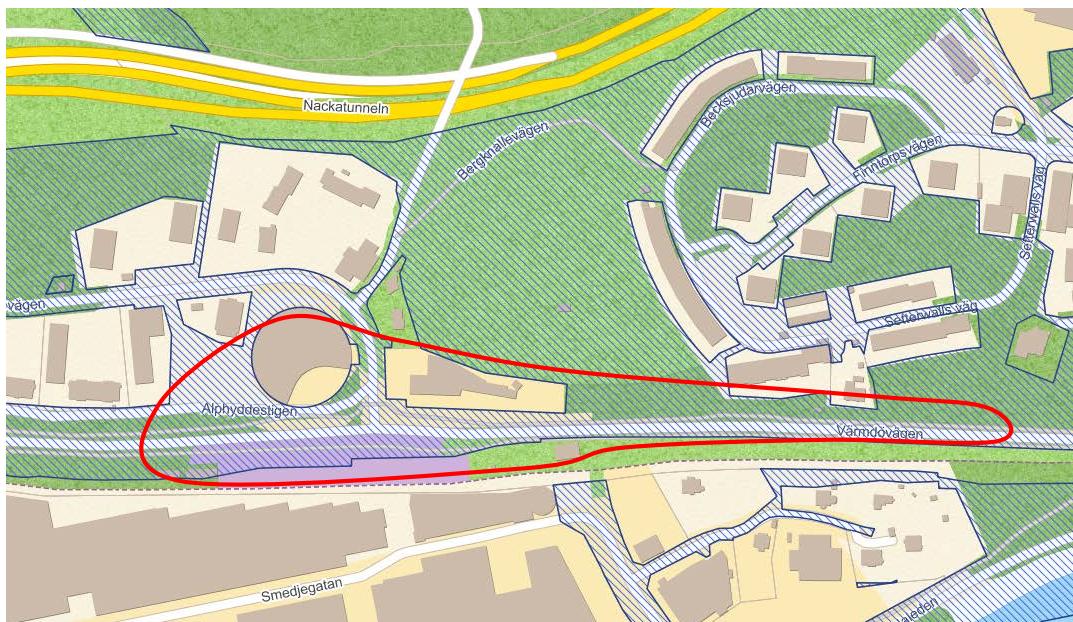
Dialog har förts med Stefan Österdahl och Jan-Anders Ihlman på SL/Trafikförvaltningen. Syftet har endast varit att stämma av teknisk/praktisk genomförbarhet kring det studerade förslaget. Följande har framkommit: Ett enkelspår för byggskedet bör räcka. Slutligt svar kräver kontroll av tidtabellsläggning. Elsäkerhetsmått ska innehållas men det finns extraordnära åtgärder som kan tas för att minska dessa avstånd såsom tätä plank och skyddskorgar. Avstånd till byggnad beror på vad som finns i byggnaden och hur fasaden ser ut. Vid tät fasad och inga människor, såsom vid parkeringshuset, bör avstånd kunna minskas. Diverse praktiskt tips och synpunkter på byggskedet har mottagits.

### Tunnelbanan

Kontakt har i huvudsak skett indirekt via Nacka Kommuns kontaktperson. De gemensamma intressena i tid och rum har tydligt identifierats gällande den kommande uppgången vid Nacka Station. Ett första gemensamt informations- och samordningsmöte genomfördes 2015-03-05. Det blev för alla parter tydligt att markåtkomst är kritiskt för båda projekt, att en biljetthall för tunnelbanan kan och bör placeras under Värmdövägen för att nå såväl norra som södra sidan av vägen och att fortsatt dialog krävs för ytterligare produktionsplanering.



## Bilaga 3. Kommunägd mark och byggrätter



Snedstreckat område visar kommunal mark. Bildkälla Intern-GIS.



Byggrätter. Bildkälla Program för Planiaområdet, antagandehandling. I båda bilderna visar röd linje avgränsning av projektområdet.

Kommunstyrelsen

## **Detaljplan med miljökonsekvensbeskrivning för Fisksätra marina, Erstavik 26:608 och del av Erstavik 26:1, Brantvägen i Fisksätra, Nacka kommun**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen tillstyrker planförslaget och föreslår att kommunfullmäktige antar planförslaget.

### **Sammanfattning**

Planområdet omfattar Fisksätra marina och en mindre del väster om marinan vid Fisksätra holme och badplatsen där. På fastigheten finns en huvudbyggnad (marincentret).

Byggnaden används idag till marina verksamheter som båtsnickeri, segelmakeri och kontor för dessa på de nedre våningsplanen. De nyare verksamheterna på våning 4 och 5 i byggnaden omfattar museum och restaurang. Den befintliga småbåtshamnen innehåller idag cirka 275 båtplatser. Syftet med planen är att möjliggöra en utvidgning av småbåtshamnen från dagens cirka 275 båtplatser till 500 båtplatser samt möjliggöra hallar för båtförvaring. Syftet är även att möjliggöra allmänhetens tillträde till Fisksätra pir genom att anlägga allmän väg och gångväg till piren och planlägga piren som allmän plats. En allmän gångväg ska även gå till Skogsö naturreservat via en strandpromenad, delvis genom marinan.

Planenheten gör bedömningen att detaljplanens genomförande innebär en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken har därför upprättats för planen.

### **Ärendet**

Planområdet är beläget intill Lännerstasundet i nordöstra delen av Fisksätra, cirka 300 meter norr om Fisksätra centrum. Det omfattar Fisksätra marina och en mindre del väster om marinan vid Fisksätra holme och badplatsen där. Planområdet omfattar Erstavik 26:608 och del av 26:1. Marinan är väl synlig från sundet. På land finns stora nivåskillnader. På Erstavik 26:608 finns en huvudbyggnad (marincentret) på den sydvästra delen av fastigheten.

Byggnaden används idag till marina verksamheter som båtsnickeri, segelmakeri och kontor för dessa på de nedre våningsplanen. De nyare verksamheterna på våning 4 och 5 i



byggnaden omfattar museum och restaurang. Den befintliga småbåtshamnen innehåller idag cirka 275 båtplatser.

Syftet med planen är att möjliggöra en utvidgning av småbåtshamnen till 500 båtplatser samt möjliggöra hallar för båtförvaring. Syftet är även att möjliggöra allmänhetens tillträde till Fisksätra pir genom att anlägga allmän väg och gångväg till piren och planlägga piren som allmän plats. En allmän gångväg ska även gå till Skogsö naturreservat via en strandpromenad, delvis genom marinan. Två båthallar för båtförvaring vintertid och parkeringsgarage under sommaren föreslås på de nedre hamnplanen samt på den östra hamnplanen. Hallarna rymmer cirka 120 respektive 90 båtar för förvaring under vintern. På den nedre hamnplanen tillkommer även cirka sex stycken mindre byggnader, så kallade sjöbodar, för mindre kontorsverksamhet, uthyrning av till exempel kajaker, förvaring med mera. Huvudbyggnaden föreslås fortsatt användas för mindre industrilokaler, kontor och försäljning kopplat till båtlivet samt restaurang, vandrarhem och museum och/eller andra kulturella verksamheter.

Planenheten gör bedömningen att detaljplanens genomförande innebär en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken har därför upprättats för planen. De frågor som medför att detaljplanen bedöms innebära betydande miljöpåverkan är påverkan på riksintresset kust och skärgård, påverkan på strandskyddet, påverkan på vattenmiljön, påverkan på landskapsbilden samt påverkan på Skogsö naturreservat. Riksintresse farled bör också belysas.

Startpromemoria för stadsbyggndaprojektet antogs av kommunstyrelsen den 22 augusti 2011. Planchefen beslutade den 10 juni 2014 i enlighet med delegationsordningen för Miljö- och stadsbyggndsnämnden punkt S33 att skicka planförslaget på samråd. Samrådstiden pågick mellan 2014-07-07 och 2014-09-17. Den 22 april 2015 beslutar Miljö- och stadsbyggndsnämnden att skicka planförslaget för granskning. Granskningstiden pågick mellan 2015-04-30 och 2015-05-28.

Under granskningen inkom synpunkter från 17 remissinstanser och föreningar.

De yttranden som inkommit under granskningsskedet rör till stor del samma frågor som under samrådsskedet. De huvudsakliga synpunktarna rör vattenkvalitén vid Fisksätrabadet samt omfattningen av marinans utbyggnad. Länsstyrelsen tar upp strandskyddets upphävande, risker vid en eventuell urspärning av Saltsjöbanan samt risker för ras och skred. Trafikförvaltningen tar bland annat upp risker för Saltsjöbanan som riksintresse.

Inkomna yttrande innehåller endast redaktionella ändringar i planhandlingarna.



## **Ekonomiska konsekvenser**

Inom stadsbyggnadsprojektet ingår ej utbyggnad av allmänna anläggningar. Natur- och trafiknämnden och enheten för fastighetsutveckling som hittills har byggt ut pir och byggt om huvudbyggnaden inom marinan ska även stå för genomförandet av övriga allmänna anläggningar. Kommunen tecknade 2011 ett konsortialavtal med exploaterönen angående utvecklingen av Fisksätra marina och ett gemensamt bolag startades, kommunen äger 50 procent av bolaget. Avtalet reglerar hur kostnaderna för utvecklingen av marinan ska fördelas och därför tecknas inget exploateringsavtal.

### **Planläggning**

Planavtal har tecknats med exploaterönen som står för kommunens kostnader för upprättande av detaljplan.

### **Vatten och avlopp (VA)**

Plandområdet är anslutet till det kommunala VA nätet. Några nya ledningar kommer ej att byggas och inga anslutningsavgifter kommer att faktureras.

### **Mark**

Kommunen äger fastigheterna inom plandområdet och fastigheten Erstavik 26:608 är upplåten med tomrätt till exploaterönen. Tomträtsavgälden är för närvarande 650 000 kronor per år. När detaljplan vunnit laga kraft ska en ny fastighet enligt detaljplan bildas och tomträtsavtalet ska anpassas till detaljplanen och den nya fastigheten. Kommunen ansöker om och bekostar fastighetsbildningen.

### **Tidplan**

Denna detaljplan beräknas bli antagen under fjärde kvartalet 2015 för att sedan vinna laga kraft kort därefter under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.

### **Handlingar i ärendet**

Planbeskrivning

Plankarta

Utlåtande

Miljökonsekvensbeskrivning

Till denna tjänsteskrivelse fogas karta över området samt översikt över kommunala beslut, se nedan. Tryck på länken nedan eller gå in på hemsidan där handlingar som hör till ärendets tidigare skeden finns:

[http://www.nacka.se/web/bo\\_bygga/projekt/fisksatra/fisksatra\\_marina/Sidor/default.aspx](http://www.nacka.se/web/bo_bygga/projekt/fisksatra/fisksatra_marina/Sidor/default.aspx)

Planenheten

Nina Åman  
Planchef

Thomas Magnusson  
Planarkitekt



## Översikt Fisksätra marina, kommunala beslut och detaljplanområdets avgränsning

	Beslut	Datum	Styrelse/ nämnd	Kommentar
✓	Start-PM stadsbyggnadsprojekt, tillstyrkan	2011-06-11	MSN	
✓	Start-PM stadsbyggnadsprojekt	2011-08-22	KS	
✓	Detaljplan och MKB, samråd	2014-06-10	Planchef	Delegationsbeslut
✓	Detaljplan, yttrande, samråd	2014-09-16	KSSU	
✓	Detaljplan, granskning	2015-04-22	MSN	
✓	Detaljplan, yttrande, granskning	2015-05-26	KSSU	
✓	Detaljplan, tillstyrkan	2015-08-26	MSN	
✓	Detaljplan, antagande		KF	
✓	Utbyggnads-PM, tillstyrkan		TN	
✓	Utbyggnads-PM		KSSU	
✓	Projektavslut, tillstyrkan		TN	
✓	Projektavslut, tillstyrkan		MSN	
✓	Projektavslut		KS	



§ 157

KFKS 2011/237-214

## **Detaljplan med miljökonsekvensbeskrivning för Fisksätra marina, Erstavik 26:608 och del av Erstavik 26:1, Brantvägen i Fisksätra, Nacka kommun**

### **Beslut**

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden tillstyrker planförslaget och föreslår kommunfullmäktige att planförslaget antas.

### **Ärendet**

Planområdet omfattar Fisksätra marina och en mindre del väster om marinan vid Fisksätra holme och badplatsen där. På fastigheten finns en huvudbyggnad (marincentret). Byggnaden används idag till marina verksamheter som båtsnickeri, segelmakeri och kontor för dessa på de nedre våningsplanen. De nyare verksamheterna på våning 4 och 5 i byggnaden omfattar museum och restaurang. Den befintliga småbåtshamnen innehåller idag cirka 275 båtplatser. Syftet med planen är att möjliggöra en utvidgning av småbåtshamnen från dagens cirka 275 båtplatser till 500 båtplatser samt möjliggöra hallar för båtförvaring. Syftet är även att möjliggöra allmänhetens tillträde till Fisksätra pir genom att anlägga allmän väg och gångväg till piren och planlägga piren som allmän plats. En allmän gångväg ska även gå till Skogsö naturreservat via en strandpromenad, delvis genom marinan. Planenheten gör bedömningen att detaljplanens genomförande innebär en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken har därför upprättats för planen.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Inom stadsbyggnadsprojektet ingår ej utbyggnad av allmänna anläggningar. Natur- och trafiknämnden och enheten för fastighetsutveckling, som hittills har byggt ut pir och byggt om huvudbyggnaden inom marinan ska ävenstå för genomförandet av övriga allmänna anläggningar.

### **Planläggning**

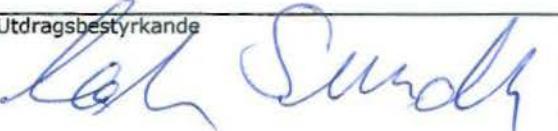
Planavtal har tecknats med exploateren som står för kommunens kostnader för upprättande av detaljplan.

### **Vatten och avlopp (VA)**

Planområdet är anslutet till det kommunala VA nätet. Några nya ledningar kommer ej att byggas och inga anslutningsavgifter kommer att faktureras.

### **Mark**

Kommunen äger fastigheterna inom planområdet och fastigheten Erstavik 26:608 är upplåten med tomträtt till exploateren. Tomträttsavgälden är för närvarande 650 000

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

26 augusti 2015

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

kronor per år. När detaljplan vunnit laga kraft ska en ny fastighet enligt detaljplan bildas och tomträttsavtalet ska anpassas till detaljplanen och den nya fastigheten. Kommunen ansöker om och bekostar fastighetsbildningen.

### Tidplan

Denna detaljplan beräknas bli antagen under tredje kvartalet 2015 för att sedan vinna laga kraft kort därefter under förutsättning att detaljplanen inte överklagas. I samband med antagandet ska även exploateringsavtal tecknas mellan kommunen och exploatören.

### Handlingar i ärendet

Planenhetens tjänsteskrivelse 2015-08-07

Bilagor:

Planbeskrivning

Plankarta

Utlåtande

Miljökonsekvensbeskrivning

Till tjänsteskrivelse fogas karta över området samt översikt över kommunala beslut. Tryck på länken nedan eller gå in på hemsidan där handlingar som hör till ärendets tidigare skeden finns:

[http://www.nacka.se/web/bo\\_bygga/projekt/fisksatra/fisksatra\\_marina/Sidor/default.aspx](http://www.nacka.se/web/bo_bygga/projekt/fisksatra/fisksatra_marina/Sidor/default.aspx)

### Beslutsgång

Nämnden beslöt i enlighet med förslaget till beslut.

### Protokollsanteckningar

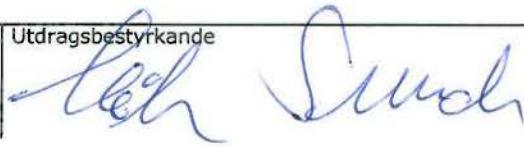
Ragnar Lindberg (NL) lämnade följande anteckning till protokollet:

Nackalistan reserverar sig mot beslutet, då vi menar att barnperspektivet inte har beaktats i erforderlig utsträckning. Tidigare industriers utsläpp på platsen, innebär att botten-sedimenten innehåller stora mängder giftiga ämnen med lång nedbryningstid.

Miljökonsekvensrapporten synes inte oroa sig för detta, utan det anses att blivande spolplatta är tillräckligt.

En tidigare bedömning från kommunen var att botten måste täckas, för att undvika att sedimenten rivas upp. När en miljödom i ärendet gick kommunen emot, borde ambitions-nivån på antal nya båtplatser reducerats.

Att frekvensen på provtagningarna av vattenkvaliteten ökas leder inte till att badet säkras, utan bara att det stängs tidigare när gränsvärdens överskrids. Någon minskning av båttrafiken vid badförbud är inte aktuell, ej heller kontroller av vilka bottenfärgar som marinans båtar målats med.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

26 augusti 2015

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

När nu antalet båtplatser nära nog fördubblas, riskerar barnen i Fisksätra att se sin badplats stängd. En badplats som för många av barnen, är ett av få nöjen de har sommartid. Särskilt tydlig blir risken för barnen när Näckenbadet inte lär flyttas.

Sammantaget borde detta borde ha hanterats i tjänsteskrivelsen under rubriken 'Konsekvenser för barn'. Någon sådan rubrik går inte att finna.

Roger Bydler (MP) och Birgitta Rasmussen (V) lämnade följande anteckning till protokollet:

I likhet med nätverket för Fisksätras framtid anser vi att marinan ska utgöra ett miljö- och trevnadsmässigt tillskott i Fisksätra. Verksamheterna i hamnen ska utformas så att de inte bara är till för båtägare utan även komma kringboende till glädje. Det är därför positivt att strandområdet enligt detaljplanen öppnas upp för allmänheten.

Ett genomgående tema i remissvaren är oron för att den utbyggda marinan ska orsaka föroreningar som försämrar eller t.o.m. omöjliggör möjligheterna till bad. Badet är viktigt för alla som bor i Fisksätra och ligger i ett område som är mycket välbesökt och naturskönt. Det är positivt att badet rustas och att tillgång till reguljär båttrafik möjliggörs. Området har potential att bli ett utflyktsmål för till exempel barngrupper. På sidan 7 i planbeskrivningen står det att "vattenkvaliteten i samband med planläggningar inte får försämrmas". När man sedan läser vidare framgår dock att det finns en stor risk föreligger att detta kan komma att ske. Här finns en uppenbar konflikt, badet ska rustas samtidigt som det är osäkert i vilken omfattning det kommer att påverkas, kanske till och med stängas tidvis på grund av föroreningar och störningar från båttrafiken. I

Miljökonsekvensbeskrivningen står att kommunens kontroller kommer att utökas för att kontrollera eventuell påverkan av föroreningar från bottensediment, båtbottenfärgar och oljespill. Detta för att garantera en bra badvattenkvalitet. Det är viktigt att dessa kontroller genomförs med en sådan frekvens att eventuella föroreningar observeras tidigt. Detta dels för att de badande inte ska lida skada, dels för att åtgärder som föroreningarna föranleder ska kunna genomföras kort tid efter att de skett och på så sätt också minska risken för större föreningsskador.

I handlingarna står att det finns begränsade möjligheter i planen att påverka hur båtägarna och besökarna använder marinan. Vi anser dock att det är självklart att ansvariga för marinan ska ställa krav på att de båtägare som använder den endast använder miljögodkända färger.

I handlingarna tas även översvämningsrisken upp. Här finns anledning att ha beredskap för en permanent höjning av havsnivån som överstiger den som här anges. Indikationer finns att den i senaste IPCC-rapporten angivna övre intervallgränsen för havsnivåhöjning 2100 kan komma att överskridas.

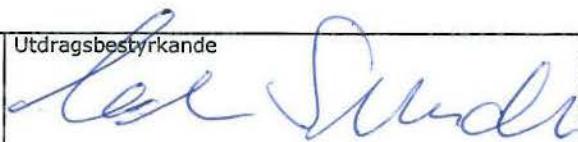
Ordförandes signatur



Justerandes signatur



Utdragsbestyrkande





26 augusti 2015

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Majvie Swärd (S), Helena Westerling (S), Thomas Josefsson (S) och Henrik Unosson (S) lämnade följande anteckning till protokollet:

Badet vid Fisksätra holme är väldigt viktigt för boende i området och därför behöver vattnet hela tiden ha en mycket god kvalité. Badet kommer också att rustas upp, vilket vi ser som positivt, likaså att det blir reguljär båttrafik. Vi finner det angeläget att de ansvariga för marinan ställer krav på att de båtägare som använder den endast använder miljögodkända färger.

Vi tycker det är bra att kommunen nu har gjort omfattande provtagningar av vattnet vid badet och att man i fortsättningen kommer att ha tät kontroller av vattnet där och att åtgärder vid negativt resultat omgående sätts in.

-----

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
CB	+	C. Sund



## UTLÄTANDE

2015-08-07

Dnr KFKS 2011/237-214  
Projekt 9536

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

## U T L Ä T A N D E

### **Detaljplan med miljökonsekvensbeskrivning för Fisksätra marina, Erstavik 26:608 och del av Erstavik 26:I, Brantvägen i Fisksätra, Nacka kommun**

#### **Sammanfattning**

Syftet med planen är att möjliggöra en utvidgning av småbåtshamnen från dagens cirka 275 båtplatser till 500 båtplatser samt möjliggöra hallar för båtförvaring. Syftet är även att möjliggöra allmänhetens tillträde till Fisksätra pir genom att anlägga allmän väg och gångväg till piren och planlägga piren som allmän plats. En allmän gångväg ska även gå till Skogsö naturreservat via en strandpromenad, delvis genom marinan.

De yttranden som inkommit under granskningsskedet rör till stor del samma frågor som under samrådsskedet. De huvudsakliga synpunkterna rör vattenkvalitén vid Fisksätrabadet samt omfattningen av marinans utbyggnad. Länsstyrelsen tar upp strandskyddets upphävande, risker vid en eventuell urspärning av Saltsjöbanan samt risker för ras och skred. Trafikförvaltningen tar bland annat upp risker för Saltsjöbanan som riksintresse.

Inkomna yttrande innebär endast redaktionella ändringar i planhandlingarna.

#### **Bakgrund**

Planchefen beslutade den 10 juni 2014 i enlighet med delegationsordningen för Miljö- och stadsbyggnadsnämnden punkt S33 att skicka planförslaget på samråd. Samrådstiden pågick mellan juli och september samma år. Den 22 april 2015 beslutade Miljö- och stadsbyggnadsnämnden att ställa ut detaljplanen och miljökonsekvensbeskrivningen för granskning. Granskningstiden pågick mellan den 30 april 2015 och den 28 maj 2015.

Även de synpunkter som inkommit under granskningen som berör miljökonsekvensbeskrivningen besvaras i detta granskningsutlåtande.



## Inkomna synpunkter

Följande remissinstanser har inga synpunkter på planförslaget

- Utbildningsnämnden
- Sjöfartsverket
- Lantmäterimyndigheten

Följande remissinstanser har synpunkter på planförslaget

- Länsstyrelsen
- Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott
- Natur- och trafiknämnden
- Trafikförvaltningen
- Nacka Energi
- Nacka miljövårdsråd
- Nätverket för Fisksätras framtid
- Saltsjöbadens Villaägarförening

## Sammanfattning och bemötande av inkomna synpunkter

### Länsstyrelsen

#### *Strandskydd*

Strandskydd är idag upphävt på land, men återinförs i samband med att detaljplanen upphävs eller ersätts med en ny detaljplan. I vattenområdet gäller strandskydd 100 meter ut från land. Genom planförslaget föreslås strandskyddet upphävas inom kvartersmark, vattenområden och inom allmän plats för parkändamål.

För den del som utgör badplats har kommunen anfört att det allmänna badet utgör ett angeläget allmänt intresse enligt 7 kap. 18 c § punkt 5 miljöbalken. Länsstyrelsen anser att Nacka kommun behöver förtydliga vad som avses med att badet "avses utvidgas", för att det ska vara lämpligt att upphäva strandskyddet inom ett så pass stort mark- och vattenområde som föreslås i planförslaget. Kommunen bör också uppmärksamma att det krävs anmälan om vattenverksamhet för uppbyggande av bryggor, fyllning i vattenområde och andra åtgärder som berör vattenområdet. Detta innebär att det kommer att krävas administrativa resurser för underhållsåtgärder för badet oavsett om strandskyddet gäller eller inte.

**Planenhetens kommentar:** Motivet till att strandskyddet föreslås hävas för badet på Fisksätra holme (PARK) och inom vattenområdet (W<sub>1</sub> - badplats med badbrygga) är att området till stora delar redan är ianspråktaget för bad. Badet är välbesökt och behov finns av att utveckla badet ytterligare vilket är motivet till att området för bad/strandskyddsupphävandet utvidgas något i förhållande till dagsläget. Den del av planområdet som berörs ligger i direkt anslutning till befintligt bad. Badplatsen på Fisksätra holme är en intensivt utnyttjad anläggning, som kräver ständig drift och underhåll. Brygganläggningen behöver bytas med jämna mellanrum och med tanke på båttrafik och ny pir, måste även länsar/bojar eller liknande utrustning som på ett tydligt sätt avgränsar badande från båttrafik tillkomma. Även dessa anläggningar kräver återkommande drift och underhåll. Badet är ett anlagt bad, vilket innebär att geotextil och sand måste bytas med



vissa intervall. På grund av strömningsförhållanden i området, påförs sand i stort sett varje år. Med anledning av den intensiva skötseln som beskrivits ovan, bedömer kommunen att det är lämpligt att häva strandskyddet på denna intensivt nyttjade yta.

### ***Saltsjöbanan***

Planområdet ligger i anslutning till Saltsjöbanan. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att befintlig bergschakt ger visst skydd mot tågurspärning för den sydostligaste byggnaden avsedd för båtupplag och garage. Däremot sluttar banvallen ned mot den lägre placerade byggnaden avsedd för båtupplag och garage (mitt i planområdet), även om avståndet är längre. Länsstyrelsen anser att kommunen bör bedöma om tillräcklig hänsyn tagits till detta innan planen förs vidare till antagande.

**Planenhetens kommentar:** Kommunen har bedömt att någon riskutredning inte behövs för den lägre placerade byggnaden eftersom byggnaden ligger på ett längre avstånd från spåret samt att människor inte kommer att vistas stadigvarande i lokalen.

### ***Geoteknik***

Av granskningshandlingarna framgår att det finns ytor med friktionsjord på berg (fyllnadsmassor) som kan medföra risk för skred. Detta ska enligt planbeskrivningen undersökas i en kompletterande geoteknisk undersökning i samband med detaljprojekteringen av utfyllnaden. Länsstyrelsen anser att kommunen innan planen antas behöver klargöra att bebyggelsen blir lämplig med hänsyn till risken för ras och skred.

**Planenhetens kommentar:** En geoteknisk undersökning är utförd inom den del av planområdet som berörs av utfyllnaden. Utredningen visar att det inom utfyllnadsområdet kan finnas risk för skred och att det inom kommande detaljprojektering ska utredas om stabilisering åtgärder behövs och i så fall hur de ska utföras.

### ***Översvämningsrisk***

I Länsstyrelsens samrådsyttrande rekommenderades lägsta grundläggningsnivå för tillkommande byggnader vara minst +2,9 meter enligt RH2000. Länsstyrelsen rekommenderar att båthallens lägsta grundläggning nivå placeras på sådan höjd att installationer som ligger under golvnivån skyddas vid en havsnivåhöjning. Länsstyrelsen har i övrigt inga synpunkter på övriga byggnaders placering.

**Planenhetens kommentar:** Planförslaget har sedan tidigare förtysligats angående översvämningsriskerna. Om dessa situationer uppstår så kommer befintlig båthall, tillkommande båthall och sjöbodar att svämmas över. Berörda parter, markägare och verksamhetsutövare är medvetna om denna situation. Befintlig huvudbyggnad är svår att anpassa till de nya rekommenderade nivåerna. Vad gäller sjöbodarna och ny båthall så bedöms det inte motiverat att byggnadstekniskt säkra dessa till de nya rekommenderade nivåerna. Sjöbodarna är av enklare karaktär så om dessa blir översvämmade bedöms inte skadan bli stor. Sjöbodarna ska inte användas som bostäder eller för verksamheter med stadigvarande vistelse. Vad gäller den nya båthallen och befintlig byggnad så går det att bygga en vall mot dessa om havsnivån skulle höjas. Planen medger detta.

### ***Lantmäterimyndigheten***

Har ingen erinran i ärendet



### Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har vid ett flertal tillfällen yttrat sig över detaljplanen för Fisksätra marina och har inget ytterligare att tillägga.

### Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet avstår från att lämna synpunkter i ärendet.

### Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att tillstyrka förslaget.

### Natur- och trafiknämnden

I natur- och trafiknämndens yttrande påpekas att sidobryggorna ska vara självbärande och inte förankrade i piren eller annan allmän anläggning. Detta gäller även flytbryggor och konsolbryggor vid kaj. Bryggornas kättingar/förankring får inte heller påverka pirens förankring. Pirens konstruktion och förankringssystem kan påverkas negativt om andra konstruktioner belastar den. Det kan leda till ökade driftskostnader samt att pirens uppskattade livslängd förkortas.

Piren klarar inte 7-tons underhållsfordon. Gångbanans belastningsförmåga är inte utredd men en utgångspunkt är att pir och gångbana ska ha samma underhållsförutsättningar. Sannolikt betyder det att väg och hamnplan klarar högre belastning än gångbana. Därför bör det finnas fysiska hinder så som pollare eller avåkningsskydd mellan gångbana och körbana för att förhindra att tunga fordon belastar gångbanan. Ett annat alternativ är att gångbanan byggs med samma bärighetsklass som gatan (BK 1). Det är viktigt att ta hänsyn till piren och gångbanans maxbelastning för att inte riskera skador på anläggningen.

Om tunga fordon, exempelvis båttrailers, kör upp på gångbanan för att passera stillastående fordon kommer gångbanans livslängd och hållbarhet att kraftigt försämras. Utfyllnad vid hamnplanen ska bekostas av exploitören och kommunen ska vara kravställare. Om en annan kajlösning än utfyllnad ska användas bör en LCC (livscykkelkostnadsanalys) för den alternativa lösningen tas fram. Marinans konsolbrygga ska oavsett val av kajlösning inte belasta den allmänna gångvägen.

Nämnden påtalar att nämndens synpunkter under samrådet gällande genomförande ska beaktas vid ett genomförande av planförslaget.

Nämnden påtalar att det är viktigt att Nacka kommun säkerställer att badet inte påverkas negativt av utbyggnaden av marinan.

**Planenhetens kommentar:** Frågorna tas med till genomförandet av planen och framförs till verksamhetsutövaren.

### Utbildningsnämnden

Utbildningsnämnden har inga synpunkter på planförslaget.



## Fritidsnämnden

Fritidsnämnden ställer sig positiv till vissa delar av förslaget. Ett utökat båtliv skapar aktiviteter i området och ökar attraktionen för Fisksätra. För att skapa intresse för båtliv hos ungdomar i Fisksätra skulle satsningar på seglarkurser vara intressant att främja.

Det är av största vikt att de konsekvenser som utbyggnaden av marinan får för badande vad gäller säkerhet och vattenkvalitet beaktas. Badområdet måste tydligt markeras med bojar, länsar och skyltar för att informera såväl båtfolket som besökare av badet.

Vattenytorna mellan holmen och de bryggor som ligger väster om piren måste också beaktas vad gäller säkerhetsaspekter eftersom även detta område nyttjas av badande idag.

Nämnden vill att Fisksätraborna ska kunna bada utan kostnad. Skulle säkerhet och vattenkvalitén försämras måste det öppnas upp för att studera möjligheterna att anlägga till exempel en nedsänkt bassäng vid befintligt bad för att säkerställa vattenkvalitén.

Förslaget bör kompletteras med en flytbrygga anpassad för kajaker för att underlätta i- och urläggning av kajaker.

Frågor kring en möjlig framtidig gästhamn bör utredas då den frågan med största säkerhet kommer att aktualiseras för att skapa än mer attraktion till Fisksätra marina.

**Planenhetens kommentar:** Vattenkvalitén bedöms inte försämras utifrån dagens situation, då anläggningen moderniseras med spolplatta och reningsverk, bättre dagvattenhantering etc. Dock innebär fler båtar en något större risk för olyckor och utsläpp. För att garantera en bra badvattenkvalitet kommer kommunens kontroll av badvattenkvaliteten utökas för att även kontrollera påverkan av föroreningar från bottensediment och båtbottenfärgar samt oljespill. För att ytterligare minska risken för påverkan på vattenkvaliteten kan båtägarna vid marinan informeras om risken för påverkan av vattenkvaliteten från båtarna samt vad man som båtägare kan göra för att minska påverkan ex. inte måla båtarna med biocidfärg. Utökas. Passagen mellan piren och badet kommer att skärmas av med bojar och länsar.

## Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen kan konstatera att mycket få av trafikförvaltningens samrådssynpunkter har tillgodosetts. Trafikförvaltningens synpunkter från samrådsskedet kvarstår avseende risker och inverkan av ökad trafik i planpassagen med Saltsjöbanan.

## Risk

Risker som exploateringen kan utgöra för järnvägsanläggningen behöver beskrivas och en bedömning avseende skyddsåtgärder kopplas till riskerna. Trafikförvaltningen saknar fortsatt en beskrivning av vad planen innebär för risker för Saltsjöbanan, både i planförslag och i miljökonsekvensbeskrivning. Med bakgrund av detta kvarstår uppmaningen att kommunen utvecklar planförslagets beskrivningar samt att kommunen bör göra kompletterande utredningar.

Som planförslaget är formulerat beskrivs endast de risker som järnvägen utgör för omgivningen, inte omgivningens påverkan på järnvägen. Placeringen av båthallen, i nära anslutning till trafikförvaltningens anläggning behöver utredas med avseende på säkerhet



och risker samt hur dessa ska hanteras. Exempelvis skulle en eventuell brand i båthallen innebära ett totalstopp för tågtrafiken.

**Planenhetens kommentar:** Planhandlingarna har kompletterats med information om att Saltsjöbanan är ett riksintresse. Nacka kommuns översiktsplan och kustprogram pekar ut befintliga marina områden för utveckling och kommunen är positiva till att det byggs i kollektivtrafiknära lägen.

Kommunen har haft en dialog med Södertörns brandförsvarsförbund (SBFF) angående brandskydd av båthallarna. Eftersom båthallar inte är en ”standardbyggnad” kommer kommunen samråda med SBFF i bygglovskedet för att byggnaderna ska uppfylla de krav som finns.

### **Trafik**

Trafikförvaltningen anser att trafikutredningen för planförslaget ska kompletteras med ytterligare resonemang om att en ökad trafikbelastning kan komma att medföra fler krav på säkerheten i bland annat plankorsningen. Konsekvenserna på Fisksätravägen och Hamnvägen bör utredas och beskrivas närmare eftersom den enda vägen till och ifrån planområdet är via plankorsningen över Saltsjöbanans spår.

Det viktigaste att ta hänsyn till är om den ökade trafiken bidrar till ökade säkerhetsrisker i och vid vägövergången. Det behöver tas hänsyn till om den nuvarande bomanläggningen är tillräcklig för ökade trafikflöden. Det behöver utredas om en ökad andel transporter av höga fordon kan innebära risker för nedrivna kontaktledningar eller risk för att fordon fastnar mellan bommarna. Vidare behöver det ses över om det finns behov av att stängsla in större områden för att förebygga spårspring. Andra säkerhetshöjande åtgärder kan också vara aktuella.

I det fall trafikutredningens komplettering visar på nödvändiga åtgärder förorsakade av exploateringen ska kostnader för dessa åtgärder bäras av kommunen/exploatören.

### **Byggtid och avtal**

Den planerade exploateringen medför att arbeten som riskerar att påverka Saltsjöbanans anläggning och trafik kommer att genomföras. Avtal med kommunen/exploatören och SLL/SL där förutsättningar för genomförande och ansvar för de följdkonsekvenser som kan uppkomma som följd av exploateringen ska regleras innan detaljplanen antas.

Ovanstående är särskilt viktigt mot bakgrund av trafikförvaltningens kvarstående synpunkter på planförslaget.

Det är viktigt att Trafikförvaltningens föreskrifter och anvisningar för att minimera anläggnings- och trafikpåverkan på Saltsjöbanan under byggtiden efterföljs.

**Planenhetens kommentar:** En utredning av trafiksituationen utfördes mellan samråd och granskning. Denna har bilagts detaljplanen. Det är svårt att uppskatta de trafikmängderna som kan komma att alstras av den marina verksamheten. En bedömning av maximal trafikalstring kan dock göras genom att utgå ifrån full beläggning av planområdets cirka 210 parkeringsplatser och ett antagande att varje parkeringsplats har en omsättning på 2



besökare per dygn. Ett sådant antagande innebär cirka 800 fordonsrörelser/dygn som passerar Saltsjöbanans spårområde då de åker Hamnvägen till eller från planområdet. Det är dock viktigt att poängtala att de 800 fordonsrörelserna/dygn bedöms vara den maximala trafikalstringen och att denna mängd av fordon endast antas inträffa ett fåtal tillfällen under storhelger eller vissa dagar under sommarmånaderna. Under vintern uppskattas området som högst generera cirka 400 fordon/dygn men generellt bedöms genomsnittliga flödet bli väsentligt lägre. De tidpunkter som Hamnvägen ner till marinan kommer vara som mest belastat med fordon bedöms inte sammanfalla med rusningstrafik på Saltsjöbanan. Gällande Fidravägen och Fisksätravägen är båda vägarna breda och utformade för betydligt mer än dagens trafik och upp till ytterligare 800 fordon/dygn påverkar inte framkomligheten/kapaciteten nämnvärt. Den aktuella trafikmängden bedöms inte innebära något behov av förändring av nuvarande bomanläggning.

### Nacka Energi

Fastigheten försörjs från befintlig elnätstation på E-område markerat i granskningshandlingen. Enligt diskussion med planenheten i samband med samrådet kommer Marinans effektbehov inte öka nämnvärt. Detta innebär att stationen inte behöver bytas ut till en större utan kommer stå kvar på befintlig plats. I övrigt har Nacka Energi inget att erinra mot planförslaget.

### Skanova

Skanova inkommer med samma yttrande som i samrådsskedet.

Skanova har flera teleanläggningar inom detaljplaneområdet, bland annat luftledningar som försörjer befintliga byggnader och markförlagda teleanläggningar samt sjöförlagda teleanläggningar. Generellt önskar Skanova att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt och att detta registreras på planen. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova generellt att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

**Planenhetens kommentar:** Den befintliga rättighetens villkor kan inte tillgodoses om ledningen inte ligger i det enligt ledningsrätten beslutade läget. Plankartan redovisar ett så kallat u-område enligt beslutad ledningsrätt där ledningarna bör förläggas för att inte riskera att skadas när småbåtshamnen byggs. Arbetet med eventuell flytt av ledningar tas om hand i genomförandeskedet.

### Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen anser att den planerade utbyggnaden gynnar i första hand intressen som dels är externa från Fisksätra och dels är kommersiella (Saltsjö Pir AB, delägt av Nacka kommun och privata aktörer). Mot detta står interna intressen (fishsätraborna, särskilt från flerfamiljshusen där den stora majoriteten inte är båtägare) och allmänintresset, inte minst i relation till badet på Fisksätra holme som närmast på förhand antyds kommer att förstöras. Det är orimligt att bryggplatser för båtar som nyttjas några månader om året värderas högre än Fisksätras enda badplats som dessutom för många familjer utgör det enda sommarnöjet. Den redan anlagda piren vid Fisksätra Marina har redan haft betydande, negativ påverkan på vattenkvalitén vid badet. Vi som badade där innan pirerna byggdes vet.



Naturskyddsföreningen är kritiska till att piren byggdes så nära holmen och badet. De är även kritiska till utökningen av antalet båtplatser i marinan.

Naturskyddsföreningen i Saltsjöbaden motsätter sig kraftfullt skrivningen i handlingar som innebär att om vattenkvalitén skulle bli alltför dålig så måste badet stängas.

Istället för att badet skulle behöva stängas om vattenkvalitén försämrar bör det vara antalet bryggplatser som får tas bort eller andra åtgärder som gäller marinan.

För att inte få en försämrad status i vatten och sediment bör båtbottenfärgar förbjudas på båtarna i marinan (de båtar som har båtbottenfärg blästras, vilken är en i sammanhanget billig och enkel åtgärd).

I planförslaget står att:

"Kommunen skall också se till att lämpliga åtgärder vidtas för att förhindra, minska eller undanröja orsakerna till den förorening som medfört att badvattnets kvalitet har klassificerats som dålig".

Samtidigt står:

"Möjligheten till en båtbottentvätt med uppsamling av tvättvatten kommer att utredas. En spolplatta med en uppsamling av tvättvatten utreds"

Saltsjöbadens naturskyddsförening menar att detta är motsägelsefullt. Det bör inte finnas någon spolplatta vid marinan om båtarna har båtbottenfärg eftersom spolplattan då oundvikligen bidrar till föroreningar i vattnet. Endast båtar som inte har båtbottenfärg skall kunna utnyttja en spolplatta och borsttvätt. Ju fler båtar desto större risk finns också för spridning av bakterier, särskilt i samband med latrintömning. En större båthamn är inte positiv för möjligheten till god vattenkvalitet vid badet.

Mot bakgrund av ovanstående bör Nacka kommun göra följande:

- Ej tillåta eller medverka till en så stor utbyggnad av Fisksätra marina som betonar båtplatser för privata båtar.
- Rusta upp och/eller flytta badet med bryggor och sandstrand vid Fisksätra holme för att förbättra vattenkvalitén och öka attraktionskraften.

**Planenhetens kommentar.** Detaljplanen syftar till att möjliggöra kommunens vision om en tillgänglig marin och kulturell mötesplats i Fisksätra. Vattenkvalitén bedöms inte försämras utifrån dagens situation. då anläggningen moderniseras med spolplatta och reningsverk, bättre dagvattenhantering etc. Dock innebär fler båtar en något större risk för olyckor och utsläpp. För att garantera en bra badvattenkvalitet kommer kommunens kontroll av badvattenkvaliteten utökas för att även kontrollera påverkan av föroreningar från bottensediment och båtbottenfärgar samt oljespill. För att ytterligare minska risken för påverkan på vattenkvaliteten kan båtägarna vid marinan informeras om risken för påverkan av vattenkvaliteten från båtarna samt vad man som båtägare kan göra för att minska påverkan ex. inte måla båtarna med biocidfärg.

### Nacka Miljövårdsråd

Nacka Miljövårdsråd inkommer med ett omfattande yttrande där de sammanfattningsvis förordar en sänkt exploateringsgrad, särskild hänsyn till badplats och gångtrafik, flyttning av upptagningsramper och toatömning, i samband med detta eventuellt även båtkran.



Det är svårt att undvika korsande båttrafik med badet vid vissa tillfällen, då adekvat avstängning kan ske. Allmänhetens tillgång till området och natur- och miljövård bör prioriteras. Strandpromenader kräver varsamhet och noggrann utredning. Även brandskyddet bör förstärkas. Vid eventuella bränder hotas badet av föroreningar även från släckningsutrustning. Länsar med kjolar som avgränsar vattenområdet närmast marinan bör finnas, liksom möjlighet att omhänderta föroreningar. Omhändertagande av dagvatten är mycket viktigt.

Nacka Miljövårdsråd anser att utbyggnaden av marinan fortfarande är alltför omfattande och medför allvarliga ingrepp med risk för miljön och inskränkningar i allmänhetens tillgång till rekreation då till exempel fria vyer och fria vattenytor tas i anspråk

**Planenhetens kommentar:** Behovet av nya båtplatser, vinteruppställningsplatser och möjlighet till rengöring av båtskrov genom båtbottentvätt eller spolplatta är stort, och kommer sannolikt att öka i framtiden. I kustprogrammet pekas fem marinor, Saltsjö-Duvnäs marina, Duvnäsvikens marina, Morningside marina, Fisksätra marina och KSSS marina i Saltsjöbaden ut för fortsatt utveckling. Detaljplanen är en följd av kustprogrammets inriktning. Fisksätra marina har tidigare varit ett stängt område dit allmänheten inte haft tillträde. Detaljplanen innebär att marinan blir en kombination av småindustri och mötesplats för allmänheten, vilket är positivt då strandområdet öppnas upp.

Kommunen har haft en dialog med SBFF angående brandskydd av båthallarna. Eftersom båthallar inte är en ”standardbyggnad” kommer kommunen samråda med SBFF i bygglovskedet för att byggnaderna ska uppfylla de krav som finns.

Eventuellt spill från båtar med mera hanteras av verksamhetsutövaren under tillsyn av miljömyndigheten.

### Nätverket för Fisksätras framtid

Nätverket för Fisksätras framtid inkommer med ett omfattande yttrande som sammanfattas med att nätverkets tidigare framförda synpunkter på det preliminära planförslaget kvarstår.

Nätverket anser att detaljplanen ska garantera vissa värden för Fisksätra samhälle:

- Marinan ska utgöra ett miljö- och trevnadsmässigt tillskott till Fisksätra. Förslaget till detaljplan betonar industriområde, men det behöver inte stå i konflikt med vartandra med rätt utformning av detaljplanen.

- Badet ska prioriteras framför utbyggnaden av båthamnen och kommunen ska ge garantier för badets fortlevnad. Befintlig strandlinje ska bibehållas och onödiga utfyllnader ska ej ske.

- Utblickar från Fisksätra och området bör bibehållas.

- Gång- och cykelväg till piren utformas med rimlig lutning och så att ett djupt bergschakt undviks.



-Byggnadsvolymerna ska sänkas och minska i volym till förmån för allmänna trevnadsvärden i området.

-Utrymme ska ordnas för mindre resurskrävande aktiviteter som kajaker, roddbåtar och segeljollar.

-Ett barnperspektiv ska anläggas på detaljplanen, vilket enligt kommunalt beslut ska göras för all planering.

**Planenhetens kommentar:** Planbeskrivningen har kompletterats med uppgifter kring eventuell sprängning för att anlägga gångväg ner mot piren. Kommunen har som mål att göra gångvägen så tillgänglig som möjligt med en lutning på maximal 1:12. De två nya byggnadsvolymerna är anpassade för att kunna förvara båtar i två våningar. Höjden på byggnaderna är inte högre än den tidigare varvsbyggnad som fanns på platsen. Byggnadernas volym har inte bedömts påverka landskapsbilden negativt.

Fisksätra marina har tidigare varit ett stängt område dit allmänheten inte haft tillträde. Detaljplanen innebär att marinan blir en kombination av småindustri och mötesplats för allmänheten, vilket är positivt då strandområdet öppnas upp.

### **Saltsjöbadens Hembygdsförening**

Styrelsen för Saltsjöbadens Hembygdsförening har i sammanträde diskuterat de förändringar inom rubricerade område som är redovisade i detaljplanen.

De anser att den föreslagna ökningen av båtplatser och bryggor kan inverka menligt på vattenkvaliteten vid Fisksätra holme och badet där. Fler båtar blir även störande för badet och de som använder holmen som rekreationsområde. Föreningen ser fram mot att den promenadväg som tidigare beslutats av Nacka kommun, mellan Fisksätra och Skutudden, kommer att byggas inom kort.

Föreningen förutsätter då att de föreslagna båthallarna inte inkräktar på promenadvägen. De förutsätter även att stor hänsyn tas till områdets natur vid utformningen och placeringen av de föreslagna båthallarna.

**Planenhetens kommentar:** Vattenkvalitén bedöms inte försämras utifrån dagens situation, då anläggningen moderniseras med spolplatta och reningsverk, bättre dagvattenhantering etc. Dock innebär fler båtar en något större risk för olyckor och utsläpp. För att garantera en bra badvattenkvalitet kommer kommunens kontroll av badvattenkvaliteten utökas för att även kontrollera påverkan av föroreningar från bottensediment och båtbottenfärgar samt oljespill. För att ytterligare minska risken för påverkan på vattenkvaliteten kan båtägarna vid marinan informeras om risken för påverkan av vattenkvaliteten från båtarna samt vad man som båtägare kan göra för att minska påverkan ex. inte måla båtarna med biocidfärg. De föreslagna båthallarna kommer inte att inkräkta på promenadvägen.

### **Nacka Seniorråd**

Nackas Seniorråd tillstyrker planerna på utbyggnad av den marina verksamheten inom planområdet. Bristen på båtplatser är stor inom Nacka och särskilt Saltsjöbaden och rådet ser detta som ett välkommet tillskott.



Strandpromenaden som utgår härifrån ses också som en stor fördel för det rörliga friluftslivet och för tillgängligheten till stränderna.

#### **Sune Carlssons båtvarv AB**

I den mån den föreslagna detaljplanen innehåller att kommunens åtgärder konkurrerar med i området Fisksätra/Saltsjöbaden befintligt näringsliv ska den avslås alternativt ändras.

**Planenhetens kommentar:** Detaljplanen syftar till att möjliggöra kommunens vision om en tillgänglig marin och kulturell mötesplats i Fisksätra. Konkurrensneutralitet hanteras genom aktuella tomrättsavtal och arrendeavtal.

#### **Saltsjöbadens Villaägareförening**

Som tidigare anförts anser föreningen att det är av yttersta vikt att Fisksätra holme med sitt bad och andra anläggningar liksom Fisksätra båtklubbs anläggningar inte begränsas. Holmen är Fisksätrabornas gröna oas, en samlingspunkt för både barn, unga och gamla. Föreningen finner det därför viktigt att det säkerställs att verksamheten vid marinan samt ökningen av båtplatser och båttrafik inte tillåts bli större än att vattenkvalitén och miljön kring Fisksätra holme och badet kan bibehållas minst på nuvarande nivå.

Föreningen ser mycket positivt på den planerade förbindelsen mellan Fisksätra och Skutudden.

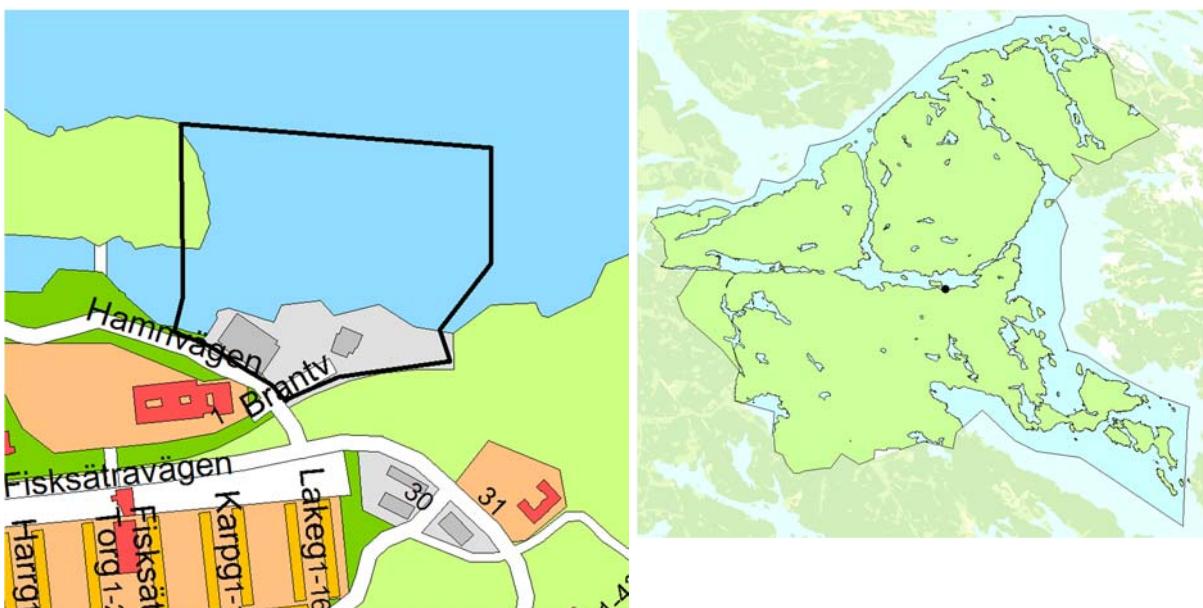
**Planenhetens kommentar:** Vattenkvalitén bedöms inte försämras utifrån dagens situation, då anläggningen moderniseras med spolplatta och reningsverk, bättre dagvattenhantering etc. Dock innebär fler båtar en något större risk för olyckor och utsläpp. För att garantera en bra badvattenkvalitet kommer kommunens kontroll av badvattenkvaliteten utökas för att även kontrollera påverkan av föroreningar från bottensediment och båtbottenfärger samt oljespill. För att ytterligare minska risken för påverkan på vattenkvaliteten kan båtägarna vid marinan informeras om risken för påverkan av vattenkvaliteten från båtarna samt vad man som båtägare kan göra för att minska påverkan ex. inte måla båtarna med biocidfärg.

Angela Jonasson  
Tillförordnad planchef

Anine Rondén  
Planarkitekt

## Fisksätra marina

Detaljplan med miljökonsekvensbeskrivning för Fisksätra marina, Erstavik 26:608 och del av Erstavik 26:1, Brantvägen 3-7 i Fisksätra, Nacka kommun.



Kartorna visar områdets avgränsning och var i Nacka kommun området ligger.

### Planens syfte

Syftet med planen är att möjliggöra en utvidgning av småbåtshamnen från dagens cirka 275 båtplatser till 500 båtplatser samt möjliggöra hallar för båtförvaring. Syftet är även att möjliggöra allmänhetens tillträde till Fisksätra pir genom att anlägga allmän väg och gångväg till piren och planlägga piren som allmän plats. En allmän gångväg ska även gå till Skogsö naturreservat via en strandpromenad, delvis genom marinan.

## Handlingar och innehåll

Planförslaget är upprättat enligt plan- och bygglagen PBL (2010:900) i dess lydelse före januari 2015.

Detaljplaneförslaget omfattar följande planhandlingar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Illustrationsplan

Miljökonsekvensbeskrivning, se separat handling:

- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB), juni 2014, reviderad mars 2015.

Detaljplaneförslaget och miljökonsekvensbeskrivningen grundas på följande underlag:

- Dagvattenutredning Fisksätra marina, WSP 2014-04-01
- Fartygslämningar i Fisksätra marina, arkeologisk förstudie, Sjöhistoriska 2014:2
- PM-tänkbara effekter på bad vid Fisksätra holme av utökad verksamhet vid småbåtshamn i Fisksätra, Nacka kommun, Sweco. 2012-04-30.
- Strandpromenad Fisksätra, Ramböll 2012-03-09.
- Undersökning av lekbotten och sediment i Lännerstasundet, WSP 2011-06-13
- Miljökontroll och efterbehandling, Erstavik 26:608, Brantvägen, Nacka, Sandström miljö- och säkerhetskonsult 2013-09-13.
- PM trafik, trafikenheten, Nacka kommun, 2014-11-19

## Innehållsförteckning

1. Sammanfattning	s. 3
2. Förutsättningar	s. 4
3. Planförslaget	s. 10
4. Konsekvenser av planen	s. 17
5. Så genomförs planen	s. 22
6. Så påverkas enskilda fastighetsägare	s. 24
7. Medverkande i planarbetet	s. 25

## I. Sammanfattning

### Huvuddragen i förslaget

Planområdet är beläget intill Lännerstasundet i nordöstra delen av Fisksätra, cirka 300 meter norr om Fisksätra centrum. Det omfattar Fisksätra marina och en mindre del väster om marinan vid Fisksätra holme. Planområdet omfattar av Erstavik 26:608 och del av 26:1 och upptar cirka 8,2 hektar varav cirka 2,4 hektar är land och cirka 5,8 hektar är vatten. Marinan är väl synlig från sundet. På land finns stora nivåskillnader. På Erstavik 26:608 finns en huvudbyggnad (marincentret) på den sydvästra delen av fastigheten. Byggnaden används idag till marina verksamheter som båtsnickeri, segelmakeri och kontor för dessa på de nedre våningsplanen. De nyare verksamheterna på våning 4 och 5 i byggnaden omfattar museum och servering. Den befintliga småbåtshamnen innehåller idag cirka 275 båtplatser. I planområdets västra del ligger Fisksätra holme med en populär badplats.

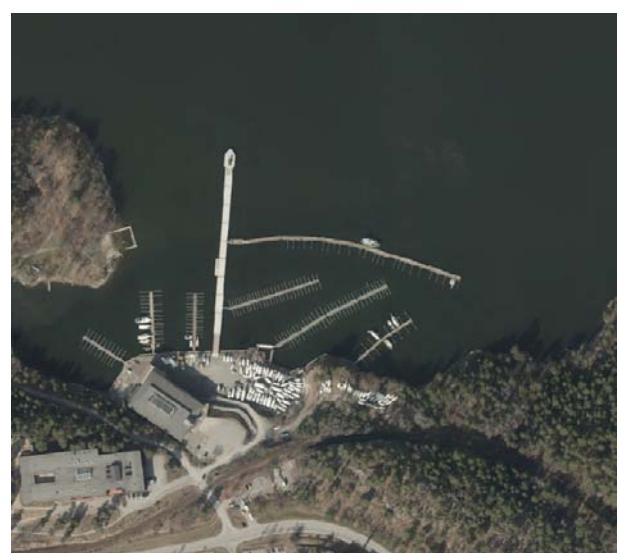
Syftet med planen är att möjliggöra en utvidgning av småbåtshamnen från dagens cirka 275 båtplatser till 500 båtplatser samt möjliggöra hallar för båtförvaring. Syftet är även att möjliggöra allmänhetens tillträde till Fisksätra pir genom att anlägga allmän väg och gångväg till piren och planlägga piren som allmän plats. En allmän gångväg ska även gå till Skogsö naturreservat via en strandpromenad, delvis genom marinan. Två båthallar för båtförvaring vintertid och parkeringsgarage under sommaren föreslås på den nedre hamnplanen samt på den östra hamnplanen. Hallarna rymmer cirka 120 respektive 90 båtar för förvaring under vintern. På den nedre hamnplanen tillkommer även cirka 6 stycken mindre byggnader, så kallade sjöbodar, för mindre kontorsverksamhet, uthyrning av t.ex. kajaker, förvaring m.m. Huvudbyggnaden föreslås fortsatt användas för mindre industrilokaler, kontor och försäljning kopplat till båtlivet samt restaurang, vandrarhem och museum och/eller andra kulturella verksamheter.

Planenheten gör bedömningen att detaljplanens genomförande innebär en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken har därför upprättats för planen. De frågor som medför att detaljplanen bedöms innebära betydande miljöpåverkan är påverkan på riksintresset kust och skärgård, påverkan på strandskyddet, påverkan på vattenmiljön, påverkan på landskapsbilden samt påverkan på Skogsö naturreservat. Riksintresset farled bör också belysas.

## 2. Förutsättningar

### Läge, areal & markägoförhållande

Planområdet är beläget intill Lännerstasundet i nordöstra delen av Fisksätra, cirka 300 meter norr om Fisksätra centrum. Det omfattar Fisksätra marina och en mindre del väster om marinan vid Fisksätra holme. De berörda fastigheterna är Erstavik 26:608 och del av Erstavik 26:1. Fastigheterna ägs av Nacka kommun. Erstavik 26:608 upplåts med tomträtt till Saltsjö Pir. Planområdet berör en mindre del av naturreservatet Skogsö. Reservatet fortsätter sedan österut. I övrigt gränsar området till Saltsjöbanan i sydöst och Fisksätra kola och Folkets hus i väster.



Flygfoto över marinan från 2012 och 2014. Under 2013 byggdes en pir på fastigheten.

### Översiktlig planering

Översiksplanens huvudsakliga inriktning för Fisksätras markanvändning är s.k. medeltät stadsbebyggelse. Med det menas en stadsbebyggelse som har alla funktioner som är typiska för en blandad stad, det vill säga bostäder, handel, kontor, skolor och förskolor, lokaler för kulturella ändamål, lokaler för vård, anläggningar för idrott och rekreation samt andra verksamheter som inte innebär betydande störning. Holmen pekas ut som ett viktigt rekreationsområde, som i huvudsak bör behållas och utvecklas.

### Kustprogram

Sverige är ett av världens mest fritidsbåtstäta länder och Stockholms skärgård erbjuder unika möjligheter till båtliv. I Nacka finns cirka 5 800 båtar. Behovet av nya båtplatser, vinteruppställningsplatser och möjlighet till rengöring av båtskrov genom båtbottentvätt eller spolplatta är stort, och kommer sannolikt att öka i framtiden.

Marinor erbjuder sina medlemmar sommar- och vinterförvaring av båten samt viss service av motorer och annan maskinell utrustning. Det finns anställd personal som sköter sjösättning och upptagning med mera. Det är även vanligt att marinorna har gästhamn. I

Nacka finns fem marinor, Saltsjö-Duvnäs marina, Duvnäsvikens marina, Morningside marina, Fisksätra marina och KSSS marina i Saltsjöbaden.

Kustprogrammet föreslår ett antal åtgärder för mark- och vattenanvändningen i kustområdena. Bland annat föreslås utredningsområden för skydd av ekologiskt särskilt känsliga områden, utökning av befintliga småbåtshamnar och nya båtupplägningsplatser. Fisksätra-Fisksätra holme-Skutviken är ett av de utpekade utredningsområdena för utvidgning av marina österut, museum, servering, ny allmän brygga m.m. Även Skutviken anges som område för varvsutveckling och Fisksätra holme föreslås få en till badplats och anordnade gångstigar, med utgångspunkt i Fisksätradialogen.

Under avsnittet ”kommunikationer till sjöss” (s.94 ff) anges målet ”Kommunen ska aktivt verka för att kollektivtrafik till sjöss utvecklas och samordnas regionalt och mellankommunalt”. Programmets rekommendationer är att man i samband med planläggning av områden utefter kusten ska se över behoven av bryggor för angöring med båt i linjetrafik. Möjlighet att ordna bra gång-, cykel-, buss- och bilförbindelser samt parkering till bryggorna är viktigt. Detta skapar även möjlighet för människor som inte har båt att ta sig ut i skärgården.

Under avsnittet ”båtliv” (s.88 ff) anges målet ”Möjliggör en utveckling av båtlivet i Nacka som är långsiktigt hållbar”. Där anges även rekommendationer för att uppfylla målet. Rekommendationerna anger att en utökning av antalet båtplatser behövs och pekar ut bland annat Fisksätra som lämpligt utredningsområde då man där samtidigt kan värna och utveckla varvet.

Bedömningsgrunder för varv, gästhamnar och småbåtshamnar är följande:

- geografisk spridning
- bra vägförbindelser
- inte påverka farleders funktion och trafiksäkerhet
- platser där omfattande muddringar inte krävs
- platser som inte är viktiga lekområden för fisk
- platser som inte är känsliga livsmiljöer
- det är bättre att skapa skyddande förhållanden med hjälp av pirar, än att utnyttja opåverkade grundområden
- möjlighet till båtbottentvätt eller spolplatta
- plats för omhändertagande av miljöfarligt avfall
- plats för parkering

### Grönstrukturprogram

Grönstrukturprogrammet pekar ut Fisksätra holme som en värdefull bostadsnära kommundelspark med skogsmark. Holmen anges bland annat ha höga upplevelsevärden som grönområde och mycket höga värden som aktivitetsområde. Även utblickarna och det öppna landskapet har höga värden.

## Kulturmiljöprogram

Utmed farlederna ligger flertalet av Nackas äldre gårdar från forntid och historisk tid. De äldsta gårdarna med forntida ursprung finns utmed den södra farleden, Stäket, Järlasjön-Sicklasjön. Även Boo, Fisksätra, Järla och Sickla har forntida anknytning. Vid gårdarnas hemvikar, skyddade hamnplatser, kan det finnas marinarkeologiskt intressant material. Varvsverksamhet har bedrivits i Fisksätra marina sedan 1910-talet. Större varvsbyggnader och en hamnanläggning har präglat landskapsbilden under en lång tid. Inga varvsbyggnader av kulturhistoriskt intresse finns kvar.

## Andra kommunala projekt och beslut som berör planen

### *Fisksätra pir*

Kommunfullmäktige beslutade 2012-10-19, § 189 att investera i en pir i Fisksätra marina. Piren färdigställdes under 2013 och är nu i bruk för skärgårdstrafik. Piren är en flytande betongkonstruktion.

## Detaljplaneprogram

Program för Fisksätra, som antogs i maj 2013 ligger till grund för hela Fisksätras bebyggelseutveckling de kommande åren. Programmet anger att marinan bör utvecklas inom den idag avsedda fastigheten.

## Detaljplaner

För fastigheten gäller tre detaljplaner; stadsplan 57, detaljplan 232 och detaljplan 524. Stadsplanen vann laga kraft 1966 och reglerar områdets mark- och vattenanvändning till varvsindustri och rekreationsområde. Detaljplan 232 vann laga kraft år 2000. Genomförandetiden gick ut 2005. Detaljplan 232 omfattar den västra delen av fastigheten Erstavik 26:608 där huvudbyggnaden (marincentret) ligger. Planen reglerar byggnadens användning till skola och småindustri. Detaljplan 524 vann laga kraft år 2011 och är en ändring till DP 232 och omfattar samma område. Syftet med ändringen genom tillägg är att möjliggöra för verksamheterna museum, restaurang och vandrarhem på våning 4 och 5 i byggnaden samt att möjliggöra anläggandet av parkering i den södra delen av fastigheten. Genomförandetiden löper ut år 2016. Detta planförslag medför inga förändringar av detaljplan 524.

## Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormerna (MKN) är bindande nationella föreskrifter. En MKN anger de föroreningsnivåer som mänskor och miljö kan belastas för utan olägenheter av betydelse. En plan får inte medverka till att en MKN överskrids. De mest betydelsefulla MKN med avseende på luft för denna plan är bensen, kvävedioxid och partiklar (PM10). Planförslaget innebär inte att någon nu gällande miljökvalitetsnorm för luft överskrids.

Planområdet berör vattenförekomsten Skurusundet. Den kemiska statusen uppnår inte god status enligt vattenmyndigheten, orsaken är att kvicksilverhalten är för hög. Detta gäller i hela norra Östersjöns vattendistrikts, därfor görs en klassning även utan kvicksilver.

Skurusundet tilldelas då klassningen god status. Den ekologiska statusen är klassad som mätlig bl.a. på grund av övergödning. Enligt miljökvalitetsnormen är kvalitetskravet att den ekologiska statusen ska vara god senast 2021 och den kemiska statusen ska vara god senast 2015.

Vattenkvaliteten i samband med planläggning får inte försämras, utan den ska på sikt förbättras till god status till år 2021.

### Strandskydd

Strandskyddet är upphävt på land men återinförs vid detaljplanläggningen. I vattnet gäller strandskydd 100 meter ut från land.

### Riksintressen

Hela Nackas kust och skärgård ingår i riksintresset ”kust och skärgård”. Värdet ligger i ”växelverkan mellan land och vatten samt det omväxlande kulturlandskapet”. Området ska med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns i sin helhet skyddas. Turismen och friluftslivets intressen, särskilt det rörliga friluftslivets intressen, ska beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön. Intressena ska inte utgöra hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller det lokala näringslivet. Lännerstasunden ingår i ”riksintresse för kommunikation” - farled för sjöfart till Stockholm. Farleden ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av riksintresset. Saltsjöbanan är riksintresse för kommunikation.

### Området idag

Planområdet berör en mindre del av Erstavik 26:1 och hela Erstavik 26:608 och omfattar cirka 8,2 ha varav cirka 2,4 ha är land och cirka 5,8 ha är vatten. Marinan är väl synlig från sundet. På land finns stora nivåskillnader. På Erstavik 26:608 finns en huvudbyggnad (marincentret) på den sydvästra delen av fastigheten. Huvudbyggnaden är cirka 2000 m<sup>2</sup> i byggnadsarea och omfattar 5 våningar. Byggnaden används idag till marina verksamheter som båtsnickeri, segelmakeri och kontor för dessa på de nedre våningsplanen. De nyare verksamheterna på våning 4 och 5 i byggnaden omfattar museum och servering. Den befintliga småbåtshamnen innehåller idag cirka 275 båtplatser.

I den södra delen av planområdet finns entrén till huvudbyggnadens plan 4-5 och en asfalterad plan yta. I anslutning till denna finns en transformatorstation. I planområdets östra del stod tidigare en varvshall som numera är riven samt två mindre villabyggnader. Längst öster ut finns en kraftig brant ned mot vattnet och en platå med en grusad yta.

I vattnet finns idag sex stycken bryggor av varierande längd och en pir på 180 m. Mastkran och ramp för båtupptagning finns på fastighetens västra del. Västerut ligger Fisksätra holme med en badplats med sandstrand och brygga. Badplatsen nås via en bro från Hamnvägen som löper längs planområdets sydvästra gräns.

### Skogsö naturreservat

Del av fastigheten Erstavik 26:608 ligger inom naturreservatet Skogsö. Beslut om dispens från reservatsföreskrifterna för att anlägga småbåtshamn inom den del som tillhör reservatet fattades av Naturreservatsnämnden 2013-03-20, § 18.



Naturreservatet Skogsös gräns markeras med rött. Reservatet fortsätter österut.

### Service

Planområdet är beläget cirka 300 meter från Fisksätra centrum där station för Saltsjöbanan finns samt busshållplats för buss mot Nacka Forum. Där finns även mataffärer och annan service.

### Gator och trafik

Området nås från Fisksätravägen via Hamnvägen och en järnvägspassage med bommar där Brantvägen sedan ansluter in på fastigheten. Brantvägen går ned till marinan genom tre förgreningar. Två av dessa är branta och leder ner till hamnplanen där piren och bryggorna finns samt in i huvudbyggnaden. Den tredje leder till den östra delen av fastigheten.

### Teknisk försörjning

Kommunalt vatten och avlopp finns framdraget till fastighetsgränsen i söder.

Huvudbyggnaden har bergvärme. Inga dagvattenledningar finns inom området. Nyligen har ett system för omhändertagande och rening av spillvatten från avspolning av båtar installerats.

## Mark – och sedimentföroreningar

Inom planområdet har varvsverksamhet pågått sedan slutet av 1910-talet. Fram till 1960 pågick småbåtstillverkning (trä- och plastbåtar). Därefter har reparations- och underhållsarbeten – såsom blästring, målning och underhåll av båtmotorer – skett inom området. Båtbottenfärgar som har använts bestod av en mängd giftiga ämnen såsom isotiazolin, TBT, PCB, koppar etc. Gifterna bedöms vara bioackumulerande och nedbrytningen av gifterna går mycket långsamt. Miljötekniska markundersökningar har utförts i syfte att identifiera förekomst, typ och omfattning av metall- och tennorganiska föroreningar på fastigheten. Resultaten av markundersökningarna visar på koncentrationer av metallföroreningar överskridande Naturvårdsverkets generella riktlinjer för känslig mark och mindre känslig markanvändning på varierande djup. Sanering har till stora delar redan genomförts under 2012-2013 och kommer att fortsätta. Målsättningen är att föroreningshalterna ska vara så låga att människors hälsa och miljön inte kommer att påverkas. Risken för urlakning av föroreningar kommer därmed att minska eller undanröras. Om det vid genomförande av planen sker markarbeten finns det risk att ytterligare förorenade områden påträffas. Anmälhan ska då göras till tillsynsmyndigheten.

Även sedimentundersökningar har utförts i vattnet vid marinan (Undersökning av lekbotten och sediment i Lännerstasundet, WSP 2011-06-13). Av undersökningarna framgår att halterna av flera metaller är betydligt högre än de naturliga. Framförallt kvicksilver, koppar och bly utgör en betydande förorening, men flertalet andra metaller förekommer i påtagligt förhöjda halter. Sedimenten längs med kajen i marinan och vidare österut innehåller flertalet metaller i kraftigt förhöjda halter. Några metaller uppvisar dock relativt höga halter enbart i vissa punkter. Även organiska ämnen förekommer i höga halter. Miljödom har sökts av Saltsjö Pir AB för arbeten i vatten, anlägga flytbryggor, anlägga nedfartsramp, muddring och schaktning samt fylla igen en mindre vik.

Båtrörelser riskerar att virvla upp sediment som innehåller föroreningar med ytterligare spridning som följd. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden krävde i sitt yttrande till mark- och miljödomstolen att sediment ner till 8 meters djup vid marinan ska täckas med erosionsskydd för att minska risken att föroreningar i sedimenten sprids p.g.a. båtrörelser. Mark- och miljödomstolen har i beslut 2013-12-20 inte godkänt Miljö- och stadsbyggnadsnämndens yrkande om villkor om överläckning av sedimenten. Miljödomen har vunnit laga kraft men för att utföra utvidgning av hamnen krävs även en laga kraftvunnen detaljplan.

### 3. Planförslaget

#### Utökad småbåtshamn, hamnplan och nya byggnader

Detaljplanen medger en utbyggnad av småbåtsvarvet/marinan och småbåtshamnen från dagens cirka 275 platser till cirka 500 platser. Utökningen av antalet båtplatser ska ske på den östra sidan av piren. På den västra sidan av piren är antalet båtplatser samma som det befintliga. Längs med kajen ska en spång uppföras som sitter fast i kajen, förutom vid själva pirfästet. En ny ramp för upptagning av båtar tillkommer i marinans västra del. Lite längre österut ska en lyftkran, spolplatta för rengöring av båtar samt miljöstation för latrintömning och avfall från båtarna uppföras. Eventuellt tillkommer även en båtbottentvätt. En utfyllnad ska göras i det nedre kajplanets förlängning. På utfyllnaden ska bland annat den allmänna gångvägen gå och sjöbodar byggas.

Piren som byggdes under 2013 föreslås bli allmän plats och ska tillgodose behov av att ta emot besökare sjövägen, främst till museet, samt vara utgångspunkt för guidade båtturer till Baggenstäket och Skogsö naturreservat. Den ska även vara möjlig att angöra med skärgårdstrafik och passageväg till marinans båtplatser samt en mötesplats för näroende. Ytterst på piren ska ett väderskyddande tak samt bänkar sättas upp.

TVÅ båthallar för båtförvaring vintertid och parkeringsgarage under sommaren föreslås på den nedre hamnplanen samt på den östra hamnplanen. Hallarna rymmer cirka 120 respektive 90 båtar beroende på storlek för förvaring under vintern. På den nedre hamnplanen tillkommer även cirka sex stycken mindre byggnader, så kallade sjöbodar, för mindre kontorsverksamhet, uthyrning av t.ex. kajaker, förvaring m.m. Huvudbyggnaden föreslås fortsatt användas för mindre industrilokaler, kontor och försäljning kopplat till båtlivet samt restaurang, vandrarhem och museum och/eller andra kulturella verksamheter.



*Situationsplan för  
Fisksätra marina.  
Bild: Kampmann  
arkitekter.*

## Översvämningsrisk

En kombination av förväntad permanent höjning av havsnivån och temporärt högvattenflöde kan ge en sammanlagd havsnivåhöjning på mellan 1,9 och 2,5 meter. Eftersom planområdet är strandnära finns risk för översvämningar om havsnivån stiger. Om dessa situationer uppstår så kommer befintlig båthall, tillkommande båthall och sjöbodar att svämmas över. Den nedre hamnplanen har idag en plushöjd över nollplanet på mellan +1,5 -1,95 meter. Lägsta golvnivå för tillkommande båthall bör därför vara + 2,5 meter. De mindre sjöbodarna får en golvnivå på minst +2,0 meter över nollplanet. Sjöbodarna får inte användas som bostäder eller för verksamheter med stadigvarande vistelse. Transformatorstationen som försörjer området ligger på +12,7 meter. Den befintliga huvudbyggnaden ligger på cirka +2 m. Befintlig huvudbyggnad är svår att anpassa till de nya rekommenderade nivåerna. Dagvattenlösningar ska utformas med hänsyn till högre havsnivåer. På plankartan finns bestämmelse om att det på hamnplanen får uppföras tekniska anläggningar i syfte att förhindra framtida översvämningar.

## Gestaltning

Samtliga nya byggnader samt huvudbyggnaden färgsätts för att passa in i landskapsbilden med matta, dova kulörer i rött eller svart. Takhöjden och taklutningen regleras för att behålla landskapsbilden från sundet mot den nedre hamnplanen. Sjöbodarna har bestämmelse om sadeltak.



Ovan vy från farleden och fågelperspektiv över Fisksätra marina. Nedan illustration av entrén till området och museet. Bilder: Johan Falkmarken, Designworks Europe.



## Gator, trafik och parkering

Marinan kommer fortsatt att nås via Fisksätravägen, Hamnvägen och Brantvägen.

Brantvägen föreslås bli en allmän väg som går ner mot vattnet och slutar i en vändplan i marinans östra del. Den körbbara vägen föreslås bli 4,5 meter bred. Längs Brantvägen ska en gångbana anläggas, cirka 2 meter bred. Från vändplatsen ansluter en allmän gångväg som slingrar sig ned mot vattnet med en lutning på cirka 1:12 och fortsätter längs kajen till piren som också den är allmän plats. För att få ner gångvägen till kajen kommer viss sprängning att krävas. Gångvägen ska även ha en anslutning österut i form av en strandpromenad mot Skogsö naturreservat. Utmed gångvägen ned till piren planeras även bänkar att placeras med fin utsikt över vattnet och hamnen. Mellan vändplatsen och kajplanet planeras också för en trappa av enklare sort, inte avsedd för året runt bruk.



Brantvägen och gångväg som tillsammans med piren föreslås bli allmän plats.

De olika verksamheterna inom marinan förväntas ha olika parkeringsbehov som dessutom varierar beroende på veckodag och säsong. För våning 1-2 har nuvarande verksamheter använts som utgångspunkt för p-tal. För våning 3 är verksamheten ännu oklar men beräkningar har baserats på parkeringsbehov för kontor och småindustri. Våning 4-5 är avsett för restaurang, vandrarhem och museum.

Småbåtshamnen har beräknats med parkeringstal på 0,25 bilplatser/båtplats. Vid stora båt- och friluftshelger kan parkeringsbehovet troligen komma att överstiga detta men det bör räcka för den vanliga verksamheten, även under de högtrafikerade sommarmånaderna. Avsikten är att båthallarna ska användas för båtförvaring under vintermånaderna men kunna användas för bilparkering, drygt 110 möjliga parkeringsplatser, under sommarmånaderna.

Nedre och östra hamnplanen antas också kunna användas för markparkering sommartid. Hur många platser som då kan rymmas beror till stor del på verksamheten och hur hamnplanen nyttjas samt vilken storlek på fria ytor som behövs men 45 anordnade parkeringsplatser planeras att finnas. Parkering för besökare till piren och marinans övriga verksamheter, d.v.s. museum m.m. kommer i första hand att finnas på övre hamnplan i anslutning till museum, vandrarhem och restaurang, cirka 50 platser. I anslutning till vändplatsen planeras 1-2 parkeringsplatser för rörelsehindrade och ett antal cykelparkeringsplatser att anordnas. Cykelparkering ska även anläggas på den övre delen av fastigheten vid museets entré. Marinan och piren med skärgårdstrafik nås även från Fisksätra station där Saltsjöbanan och bussar stannar. Avståndet är cirka 300 meter.

## Mark och växtlighet

Erstavik 26:608 består till största del av hårdgjorda eller grusade ytor. De få gröna ytor som finns är kraftiga branter på fastighetens östra del. Dessa kommer att kvarstå. Befintliga träd finns vid vändplatsen på Brantvägen och på nedre hamnplanen. Dessa bör sparas om möjligt.

## Båtförvaring

210 båtuppställningsplatser inomhus föreslås i två båthallar på den nedre och den östra hamnplanen. Utöver det kan vinterförvaring erbjudas utomhus i mån av plats, cirka 50-100 platser beroende på båtarnas storlek. I huvudbyggnaden kan cirka 20 båtar förvaras vintertid.

## Rekreation och lek

Fisksätra holme och badet på holmens östra sida är idag en populär plats för utevistelse och lek för fisksätraborna. Från holmen har man utsikt över sundet och småbåtshamnen. En mindre del av holmen samt badet ingår i planområdet och planläggs som parkmark och badplats med brygga. Antalet båtplatser på den västra sidan av piren närmast badet är detsamma som tidigare då ingen utökning av bryggor planeras där. Vid sjösättning och upptagning av båtar i marinan måste dock badet passeras. Passagen mellan piren och badet är cirka 80 meter bred. För de badandes säkerhet ska badet skärmas av med bojar och länsar.

Strandkanten österut planläggs för gångväg som ansluter till stigar i naturreservatet Skogsö. Området som ansluter till naturreservatet planläggs som naturmark.

## Vattenområden

Storlek och omfattning av bryggor och anläggningar i vattenområdet samt utfyllnad i vatten regleras på plankartan.

## Upphävande av strandskydd

Strandskyddet föreslås upphävas inom kvartersmark (användning V, C, E och J) och inom vattenområde betecknat WV (småbåtshamn). Skälet för att upphäva strandskyddet på dessa områden är att områdena redan idag är ianspråktagna för tomtmark, bryggor och marin verksamhet och inte är allmänsrättsligt tillgängliga. Ett annat skäl är att kommunen vill begränsa den marina verksamheten till ett fåtal platser, de befintliga anläggningarna i kommunen samtidigt som verksamheterna ska kunna utvecklas. Strandskyddet föreslås även upphävas inom delar av allmän plats (GÅNGVÄG, LOKALGATA, PIR). Skälet till att upphäva strandskyddet för dessa anläggningar är att öka allmänhetens tillgänglighet till ett strandområde som tidigare inte har varit tillgängligt för allmänheten. Dessa områden anges på plankartan med en skräffering.

Strandskyddet avses ligga kvar inom W-betecknade vattenområden och inom naturmark. Se även ”Strandskydd” under avsnittet ”Konsekvenser”.

Under de närmaste åren kommer Fisksätra holme att utvecklas/rustas i samverkan med de boende i området. Detta innebär bl.a. att badplatsen kommer att få mer utrustning och bättre ytor för besökarna att sitta på.

Motivet till att strandskyddet föreslås hävas för badet på Fisksätra holme (PARK) och inom vattenområdet (W<sub>1</sub> badplats med badbrygga) är att området till stora delar redan är ianspråktagna för bad. Badet avses även utvidgas varför detta är motivet till att området för bad/strandskyddsutvidgningen utvidgas något i förhållande till dagsläget. Badplatsen på Fisksätra holme är en intensivt utnyttjad anläggning, som kräver ständig drift och underhåll. Brygganläggningen behöver bytas med jämna mellanrum och med tanke på båttrafik och ny pir, måste även länsar/ bojar eller liknande utrustning som på ett tydligt sätt avgränsar badande från båttrafik. Även dessa anläggningar kräver återkommande drift och underhåll. Badet är ett anlagt bad, vilket innebär att geotextil och sand måste bytas med vissa intervall. På grund av strömningsförhållanden i området, påförs sand i stort sett varje år. Med anledning av den intensiva skötseln som beskrivits ovan, bedömer kommunen att det är lämpligt att häva strandskyddet på denna intensivt nyttjade yta.

I planområdets östra del kommer en ny båthall att byggas, några få kvadratmeter på land i anslutning till denna är inte ianspråktagna i nuläget men avses upphävas. I detta område kommer en ny båthall byggas ut och hallen bedöms som nödvändig för att befintlig marin verksamhet ska kunna utvecklas inom området. Som särskilt skäl åberopas MB 7 kap 18c§ punkt 1 och punkt 4 att området ”redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften samt att området behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området”.

### Övrig kulturhistorisk lämning

Mellan piren och holmen har ett vrak från 1800-talets senare delar identifierats efter utredning av Sjöhistoriska museet genom en arkeologisk förstudie. Vraket har status övrig kulturhistorisk lämning. Inga förändringar i vattenanvändningen planeras i lämningens direkta närhet.

### Buller

Bestämmelse om att småindustriverksamheterna ej får vara störande för omgivningen införs på plankartan.

### Tillgänglighet

Området som helhet blir mer tillgängligt för allmänheten genom att väg, gångväg och pir föreslås förbättras och bli allmän plats.

### Teknisk försörjning

Transformatorstationen föreslås ligga kvar på samma plats. Huvudbyggnaden värmes upp med bergvärme. En dagvattenutredning har tagits fram av WSP 2014-04-01,

Dagvattenhantering Fisksätra Marina. Av utredningen framgår att vissa åtgärder måste vidtas. De åtgärder som föreslås är bl.a. oljeavskiljare för dagvatten från p-platser och spolplattor för rening av spolvatten från rengöring av båtskroven. Den nya bebyggelsen innebär att de hårdgjorda ytorna i området ökar. Detta innebär en snabbare avrinning och större flöde. Ett antal åtgärder planeras inom området vilket kommer att fördröja avrinningen och rena dagvattnet så att inte vattenbalansen samt vegetationen i området förändras.

### Trygghet och säkerhet

För att minska risken för kollision mellan båtar och badande ska badet avgränsas. Åtgärder kan behövas, för att skilja marinans verksamhetsytor från de allmänna gångstråken på land. Närhet till vatten innebär alltid en risk. Saltsjöbanan används inte för transport av farligt gods. Det kan dock inte uteslutas att tåg kan spåra ur. Planområdet ligger på ett avstånd på mellan 200-300 meter från Fisksätra station. När tåg passerar planområdet är hastigheten inte så hög vilket påverkar eventuella effekter av en urspärning. Saltsjöbanan går cirka 10 meter från den närmaste nya byggrätten som planförslaget medger. Denna byggrätt ska användas för båtuppläggning och garage. Inga personer ska stadigvarande vistas i lokalen. När tåg passerar lokalen går de i en bergsschakt på en sträcka av cirka 100 meter söder om den föreslagna byggrätten. Om en urspärning skulle ske skyddar därmed berget mot att tåget ska kunna kollidera med byggnaden.

## 4. Konsekvenser av planen

### Behovsbedömning

Planenheten gör bedömningen att detaljplanens genomförande innebär en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalken har därför upprättats för planen. De frågor som medföljer att detaljplanen bedöms innebära betydande miljöpåverkan är påverkan på riksintresset kust och skärgård, påverkan på strandskyddet, påverkan på vattenmiljön, påverkan på landskapsbilden samt påverkan på Skogsö naturreservat. Länsstyrelsen har vid samråd påpekat att även påverkan på riksintresset farled bör belysas i miljökonsekvensbeskrivningen. Se miljökonsekvensbeskrivningen för mer utförliga resonemang. Förutom MKB finns även en miljöredovisning som belyser andra konsekvenser som inte innebär en betydande miljöpåverkan.

### Skurusundet – miljökvalitetsnormer för vatten

Marinan kommer att kunna erbjuda mottagningsanordning för toalettavfall för fritidsbåtar. På hamnplan kommer en spolplatta att anläggas med efterföljande rening där tvätt av båtbottnar ska ske. Åtgärderna förväntas ge en positiv påverkan på Skurusundet avseende både kemisk och ekologisk status.

Efter sanering av marken samt genom att dagvattnet omhändertas enligt utredningsförslaget skapas förutsättningar för att minska mängden förureningar som förs till recipienten. Planförslaget medföljer därför ur dessa aspekter positiva konsekvenser för att miljökvalitetsnormen för Skurusundet ska kunna uppnås.

Från marinan finns risk för utsläpp från båtmotorer, såsom drivmedel och oljor samt risk för påverkan från båtbottenfärgar från båtarna som ligger vid bryggorna i marinan. Det är svårt att förutsäga hur vattenkvaliteten kommer att påverkas när detaljplanen är genomförd och cirka 500 båtar kommer att ha hemmahamn vid marinan. Det finns begränsade möjligheter att genom planbestämmelser begränsa marinans påverkan på vattenkvaliteten. Hur påverkan på vattenförekomsten från marinan kommer att bli beror på hur båtagarna och marinan använder båtar och anläggning. Det finns även risk för att förureningar i sedimenten sprids då antalet båtrörelser ökar i vattenområdet där det finns höga halter av förureningar i sedimenten.

### Landskapsbild

Förslaget bedöms inte påverka landskapsbilden negativt sett på avstånd. Planerad bebyggelse är begränsad till såväl yta som höjd och även färgsättningen regleras i planen. Tillkommande byggnader och anläggningar kommer inte att dominera eller höja sig över den visuellt skyddande höjdryggen i norr eller sticka upp över Fisksätra holme eller Skogsös branter.

Lokalt kommer de nya byggnaderna liksom den utvidgade hamnverksamheten att påverka landskapsbilden. De blir påtagliga inslag framförallt när man går i området eller närmar sig

sjövägen. Det är positivt att tillkommande byggnader och anläggningar till viss del kommer att hjälpa till att dölja såren efter tidigare rivningar samt genom att ordna upp området så att parkering och båtförvaring till stor del kommer att ske inomhus i de nya hallarna. Vägen ner till bryggområdet byggs om och får en bättre utformning än i dag. Störst påverkan för landskapsbilden är att en tidigare öppen vattenyta nu föreslås som hamnområde. Känsligast är vattenområdet närmast Skogsöreservatet. Sammantaget bedöms ur ett landskapsbildsperspektiv fördelarna med planförslaget överväga nackdelarna.

### Kust och skärgård samt Skogsö naturreservat

Hela Nackas kust och skärgård ingår i riksintresset ”kust och skärgård”. Avgränsning på fastlandet har i översiktsplanen normalt bedömts till 300 meter. Värdet ligger i ”växelverkan mellan land och vatten samt det omväxlande kulturlandskapet”.

Några större naturvärden finns inte inom planområdet och kulturvärdena är begränsade. Utökningen av den marina verksamheten medför bl.a. att antalet båtrörelser mellan den nya piren och marinservicebryggan i väster kommer att öka. Detta innebär negativ påverkan på befintligt bad på Fisksätra holme. Utredningar har dock visat att badet bedöms kunna ligga kvar.

Positiva effekter är att området delvis blir allmäntillgängligt samt att de nackabor som är båtintresserade erbjuds båtplatser m.m. d.v.s. positivt för den delen av det rörliga friluftslivet som handlar om båtsport. Sammantaget bedöms riksintresset Kust och skärgård gynnas av planförslaget.

Planområdet ligger delvis inom naturreservatet Skogsö och en del av brygganläggningen kommer att anläggas inom reservatet, dock inte utanför den östra fastighetsgränsen. Dispens har redan beviljats för åtgärden. Konsekvensen blir att arealen öppen vattenyta i reservatet minskas något, vilket kan upplevas som negativt av det rörliga friluftslivet och för reservatets upplevelsevärden. Reservatet tillgängliggörs genom en gångväg från marinan vilket är positivt.

### Farled

Lännerstasundet ingår i ”riksintresse för kommunikation” - farled för sjöfart till Stockholm. Farleden ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av riksintresset. En fördubbling av antalet båtar i marinan samt utökad marin service, innebär att antalet båtrörelser ökar i en tämligen trång passage av farleden, som även byter riktning inte långt från planområdet. Detta kan innebära att farleden kan påverkas. Dock innebär de begränsningar i farledens kapacitet som finns längre västerut (Baggensstäket-Knapens hål) att inga större fartyg kan utnyttja farleden, vilket innebär att planförslaget inte kommer att få någon väsentligt negativ påverkan på sjöfarten till Stockholm.

Sjöfartsverket har tidigare accepterat utbyggnaden av piren och marinan men tar i sitt yttrande bl.a. upp att belysning i området inte får blända sjötrafiken eller påverka sjöfartens säkra navigationsmöjligheter. Hänsyn ska tas till att svall kan orsakas av trafiken i farleden.

Sjöfartsverket kommer inte att begränsa hastigheten i farleden ytterligare. Med tanke på den omfattande båttrafiken i området, avråder Sjöfartsverket från att båtar läggs på utsidan av den yttersta bryggan. Utmärkning av området för sjöfarten ska göras enligt Transportstyrelsens anvisningar.

### Markföroringar

Sanering har till stora delar redan genomförts och kommer att fortsätta, målsättningen är att föroreningshalterna ska vara så låga att människors hälsa och miljön inte kommer att påverkas. Risken för urlakning av föroringar kommer därmed att minska eller undanrörjas. Om det vid genomförande av planen sker markarbeten finns det risk att ytterligare förorenad områden påträffas.

### Dagvatten

En dagvattenutredning har tagits fram för planområdet (Dagvattenhantering Fisksätra marina, WSP 2014-04-01). Av utredningen framgår att rening krävs för dagvatten från parkeringsplatserna och av spolvatten från spolplatta m.m. Dagvattnet från hamnplanerna föreslås renas så ytligt som möjligt då översvämningsrisk föreligger. Den nya bebyggelsen kommer att innehålla att de hårdgjorda ytorna ökar och att avrinningen därmed ökar. Ett antal åtgärder behöver därför anordnas.

### Risk och säkerhet

Marinan kommer att förvandlas från stängt småindustriområde till en mötesplats för båtägare och besökare till museum, restaurang och pir vilket kommer att medföra att området blir mer befolkat än i dagsläget och därmed ökar känslan av trygghet när man vistas där. Inom fastigheten kommer tydlig skylning att behövas så att inte lyft av båtar m.m. utgör en risk för allmänheten. För att minska risken för kollision mellan båtar och badande ska badet avgränsas. Närheten till vattnet utgör alltid en risk.

Både den marina verksamheten och badplatsen är befintliga och bekräftas i planförslaget så att de kan var kvar. När planen genomförs utökas marinan till ungefär dubbel storlek samt att verksamheten kommer att ha delvis ny inriktning med mer service, vilket innebär fler passager i närlägenhet av badet. De risker som bedöms kunna uppstå är:

1. Säkerhetsrisk; kollision mellan badande och båtar.
2. Risk för spridning av föroringar från sedimenten p.g.a av ökade båtrörelser
3. Risk för spill av bl.a. olja från verksamheten/båtarna vid marinan.

Kommunen avser att markera badet tydligare med bojar/länsar så att risken för kollision mellan badande och båtar minimeras. För att garantera en bra badvattenkvalitet kommer kommunens kontroll av badvattenkvaliteten utökas för att kontrollera påverkan av föroringar från bottensediment och båtbottenfärgar samt oljespill. Om en påverkan konstateras ska orsaken utredas. Orsaken till påverkan ska omedelbart åtgärdas. Om påverkan är betydande ska badet stängas till dess prover visar att badvattenkvaliteten är godkänd igen. För att ytterligare minska risken för påverkan på vattenkvaliteten kan båtägarna vid marinan informeras om risken för påverkan av vattenkvaliteten från båtarna

samt vad man som båtägare kan göra för att minska påverkan ex. inte måla båtarna med biocidfärg.

### Sociala konsekvenser

Fisksätra marina blir genom utbyggnaden av museum och restaurang en ny mötesplats i Fisksätra för såväl närboende som besökare. Även möjligheten att resa med båt från Fisksätra pir är en positiv konsekvens då resmöjligheterna för de näroende blir fler.

### Rekreation och tillgänglighet

Allmänhetens tillträde till marinan och möjligheten att ta sig ut i skärgården förbättras genom att en kommunal väg, gångväg och pir anläggs på fastigheten där skärgårdstrafik kan angöra. Den strandpromenad som ska byggas ut till naturreservatet Skogsö möjliggör en säker gångväg till reservatet.

I och med att antalet bryggor ökar så minskar allmänhetens tillgång till öppna vattenområden för paddling etc. där bryggorna är placerade. Badet på Fisksätra holme säkerställs genom planbestämmelse men inskränks till viss del då det behöver förses med bojar för att minska risken för kollisioner med den ökande båttrafiken.

### Uphävande av strandskydd

Allmänhetens tillträde till området förbättras genom att en allmän väg, gångväg och pir anläggs på fastigheten och till naturreservatet Skogsö. Badområdet vid Fisksätra holme måste begränsas pga. säkerhetsskäl vilket begränsar allmänhetens tillgång till vattenområdet något mer än tidigare. Det finns risk för påverkan på växt- och djurliv genom att antalet bryggor ökar vilket innebär en ökad beskuggning av vattenområdena med risk för mindre vegetationsutbredning som följd och därmed sämre förhållanden för fisk och annat djurliv. Vegetationsutbredningen i hela Skurusundet och Lännerstasundet är dock redan idag relativt begränsat, pga. båtsvall, erosion och stora djup. Det finns även risk för att föroreningar i sedimenten sprids då antalet båtörelser ökar i vattenområdet där det finns höga halter av föroreningar i sedimenten. Om en spridning av föroreningar sker ökar risken för påverkan av växt- och djurlivet, främst i närområdet. En utökning av antalet bryggor innebär även att allmänhetens tillgång till öppet vatten minskas. Utfyllnaden av kajplanet med cirka 550 m<sup>2</sup> innebär en ökad morfologisk påverkan. Området är redan idag morfologiskt påverkat genom tidigare utfyllnader och verksamheter varför den föreslagna utfyllnaden bedöms få en mindre påverkan.

### Buller

Naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller bedöms klaras.

### Natur och kulturmiljövärden

Några större naturvärden finns inte inom planområdet och kulturmiljövärdena är begränsade. Största delen av byggandet inom området planeras på redan ianspråktagen mark. Hamnverksamheten på platsen har varit en del av kulturmiljön i minst 100 år och en

utvidgning bedöms inte påverka kulturmiljövärdena negativt. Planförslaget innehåller inte heller någon risk för fartygslämningen inom området.

### Miljökvalitetsnormer för luft

En ökad bil- och båttrafik inom området medför att utsläppen till luft ökar. Samtliga miljökvalitetsnormer för luft klaras dock inom planområdet.

### Trafik

En utökning av marinan och öppnande av museet kommer att innehålla en ökning av trafiken i området, speciellt under sommarmånaderna. Förändringar av Fisksätravägen och Fidravägen planeras inte inom ramen för denna detaljplan. Vägarnas befintliga utformning gör att tillkommande trafik till och från marinan och verksamheterna inte bör innehålla några kapacitetsproblem i trafiksystemet. Det är svårt att uppskatta de kommande trafikmängderna som kan komma att alstras av den marina verksamheten. En bedömning av maximal trafikalstring kan dock göras genom att utgå ifrån full beläggning av planområdets cirka 210 parkeringsplatser och ett antagande att varje parkeringsplats har en omsättning på 2 besökare per dygn. Ett sådant antagande innehåller cirka 800 fordonsrörelser/dygn som passerar Saltsjöbanans spårområde då de åker Hamnvägen till eller från planområdet. Det är dock viktigt att poängtera att de 800 fordonsrörelserna/dygn bedöms vara den maximala trafikalstringen och att denna mängd av fordon endast antas inträffa ett fåtal tillfällen under storhelger eller vissa dagar under sommarmånaderna. Under vintern uppskattas området som högst generera cirka 400 fordon/dygn men generellt bedöms genomsnittliga flödet bli väsentligt lägre. De tidpunkter som Hamnvägen ner till marinan kommer vara som mest belastat med fordon bedöms inte sammanfalla med rusningstrafik på Saltsjöbanan. Gällande Fidravägen och Fisksätravägen är båda vägarna breda och utformade för betydligt mer än dagens trafik och upp till ytterligare 800 fordon/dygn påverkar inte framkomligheten/kapaciteten nämnvärt.

### Hushållning med naturresurser och klimatpåverkan

En marina nära en tätort ger människor möjlighet att ha båt. Om en utökning av antalet båtplatser ska möjliggöras inom kommunen är det att föredra att utökningen sker vid redan befintliga hamnanläggningar framför att nya orörda områden tas i anspråk. Detta har även framförts i kommunens kustprogram. Genomförandet av detaljplanen ger förutsättningar för ett miljövänligare båtliv genom latrinmottagningsstation, spolplatta och eventuellt båtborsttvätt. Det kan dock inte uteslutas att verksamheten vid marinan kan innehålla en viss påverkan på den lokala miljön i form av t.ex. mindre oljeutsläpp och ökade koldioxidutsläpp. Utformning av dagvattenlösningar måste dimensioneras med hänsyn till havsnivåhöjningar.

### Konsekvenser för fastighetsägare

Fastigheterna inom och i direkt anslutning till planområdet ägs av kommunen och av Storstockholms lokaltrafik (SL). Detaljplanen medger en ökning av den marina

verksamheten vilket innebär att fler människor kommer att röra sig i området och att trafiken kommer att öka.

## 5. Så genomförs planen

Denna detaljplan ger rättigheter att använda marken för olika ändamål men är även en förberedelse för hur genomförandet ska organiseras. Under detta avsnitt beskrivs vilka tillstånd som behövs, vem som ansvarar för utbyggnad och skötsel samt vilka förändringar planen innebär fastighetsrättsligt, tekniskt och ekonomiskt.

### Förslag till tidplan

Tidplanen nedan utgör ett förslag till tidplan för hur planen ska tas fram och genomföras.

Plansamråd 2-3:e kvartalet 2014

Granskning 2:a kvartalet 2015

Kommunfullmäktiges antagande 4:e kvartalet 2015

Laga kraft 4:e kvartalet 2015\*

\* Tiden för eventuellt överklagande ej inräknad.

Enskilt byggande, det vill säga ansökan om bygglov, kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Fastigheten är ansluten till det kommunala VA-nätet.

### Genomförandetid, garanterad tid då planen gäller

De rättigheter i form av angiven markanvändning, byggrätter med mera som detaljplanen ger upphov till är gällande tills detaljplanen upphävs eller ändras. Under en viss tid, den skiljer sig från den ursprungliga detaljplanen, ska dock fastighetsägare och berörda kunna utgå från att deras rättighet enligt planen inte ändras. Genomförandetiden för denna detaljplan är 5 år från den tidpunkt då detaljplanen vinner laga kraft.

### Ansvarsfördelning

Nacka kommun ska, genom natur- och trafiknämnden vara huvudman för allmänna platser, det vill säga för all utbyggnad och skötsel av gatu- och park/naturmark inom planområdet.

Kommunen som är fastighetsägare avser att, när detaljplanen vunnit laga kraft fortsatt upplåta den fastighet som därefter bildas till Saltsjö pir AB (nedan benämnd exploaterören) med tomträtt.

Exploaterören ska vara huvudman för kvartersmarken, det vill säga ansvara för all utbyggnad och skötsel av mark som ej är allmän plats. Nacka kommun, genom natur- och trafiknämnden, ska vara huvudman för utbyggnad och skötsel av allmän plats och Nacka Energi är huvudman för utbyggnad och skötsel av det allmänna elnätet.

Markfrågor handläggs av fastighetsutvecklingsenheten. Exploaterings- avtals- och övriga genomförandefrågor handläggs av exploateringenheten i Nacka kommun.

Fastighetsbildningsfrågor, inrättande av gemensamhetsanläggningar och andra

fastighetsrättsliga frågor samt beställning av nybyggnadskarta handläggs av lantmäterimyndigheten i Nacka kommun. Ansökan om marklov, bygglov och anmälan handläggs av bygglovenheten i Nacka kommun.

### **Avtal**

Nacka kommun och exploaterören har tecknat ett detaljplaneavtal som reglerar att exploaterören tar kostnaden för planarbetet.

Ett konsortialavtal tecknades mellan Nacka kommun och Marinberget AB 20110523. Avtalet reglerar att kommunen och Marinberget AB ska bilda ett gemensamt bolag för utveckling av verksamheten i marinan, Saltsjö Pir. Avtalet reglerar också att fastigheten ska upplåtas med tomträtt och genomförande frågor. Konsortialavtalet kan komma att ersättas med ett exploateringsavtal i samband med att detaljplanen antas.

### **Fastighetsrättsliga åtgärder**

När detaljplan vinner laga kraft kommer fastighetsbildning att krävas för att bilda fastigheter som stämmer överens med detaljplanen. Förrättning söks och bekostas av kommunen som är fastighetsägare. Nytt tomträtsavtal som stämmer överens med ny fastighetsbildning kommer också att upprättas.

Fastigheten Erstavik 26:1 belastas av en ledningsrätt för telekabel. Ledningarna är sjöförlagda. På plankartan har ett u-område som överensstämmer med ledningsrädden införts.

### **Tekniska åtgärder**

#### **Trafikanläggningar**

Kommunen ansvarar för utbyggnad av väg, vändplats och gångbana på allmän platsmark.

#### **Parker och strandpromenad/gångväg**

Strandpromenad/gångväg västerut från vändplan till piren samt österut till Skogsö naturreservat ansvarar kommunen för.

#### **Parkering**

För parkeringslösningar på kvartersmark ansvarar exploaterören och för eventuell parkering på allmän platsmark ansvarar kommunen.

#### **Vatten och avlopp**

Planområdet är anslutet till det kommunala VA-nätet. Möjlighet att tömma toalettavfall från fritidsbåtar ska finnas inom planområdet på kvartersmark. Befintlig vattenmätarbrunn sitter söder om Saltsjöbanan och en ny brunn ska sättas inom kvartersmark. Exploaterören ska installera en fettavskiljare för restaurangen och det ska ske i samråd med kommunens VA-enhet.

#### **Dagvattenhantering**

Exploaterören ansvarar för dagvattenhanteringen på kvartersmark och kommunen ansvarar för dagvattenlösningar på allmän plats.

## Uppvärmning/el

Byggnaderna inom planområdet värms upp med bergvärme.

## Avfallshantering

Planområdets avfallshantering sker på kvartersmark på hamnplan i anslutning till ny båthall.

## Badet

Badet på Fisksätra holme ligger i nära anslutning till marinan och därför ska badet förses med bojar som markerar inom vilket område båtar ej får färdas. Kommunen ansvarar för badet.

## Geoteknik/grundläggning

Geoteknisk undersökning är genomförd för del av planområdet (WSP 20111122).

Utredningen visar att landområdet består huvudsakligen av fyllning ovan friktionsjord på berg. Berg förekommer i dagen eller nära markytan längs med strandlinjen i syd-sydost. Botten inom sjöområdet består huvudsakligen av leriga sediment ovan friktionsjord på berg. Slutsatsen är att det inom utfyllnadsområdet finns risk för skred och att kompletterande geoteknisk undersökning ska göras i samband med detaljprojekteringen av utfyllnaden.

## Ekonomiska frågor

Kommunen bekostar om- och utbyggnationer inom allmän plats. Exploatören bekostar all utbyggnad inom kvartersmark. Kommunen tar ut avgifter för bygglov och anmälan enligt gällande taxa.

## 6. Så påverkas enskilda fastighetsägare

Fastighetsbildning, justering av gränser eller avstyckningar inom kvartersmark sker på initiativ från enskilda fastighetsägare som berörs. Ansökan om fastighetsbildning görs hos lantmäterimyndigheten i Nacka. Enbart Nacka kommun som är fastighetsägare kommer att beröras av fastighetsbildning.

## 7. Medverkande i planarbetet

### Nacka kommun:

David Arvidsson	projektledare/exploateringsing.	exploateringenheten
Emma Färje Jones	planarkitekt	planenheten
Alexander Erixson	planarkitekt	planenheten
Anine Rondén	planarkitekt	planenheten
Mahmood Mohammadi	trafikplanerare	trafikenheten
Birgitta Held-Paulie	miljöstrateg	miljöenheten
Elisabet Rosell	landskapsarkitekt	park- o naturenheten
Per Johnsson	va-ingenjör	va-enheten
Kerstin Söderberg	förrättningslantmätare	lantmäterimyndigheten
Rafael Mancera	vägingenjör	vägenheten

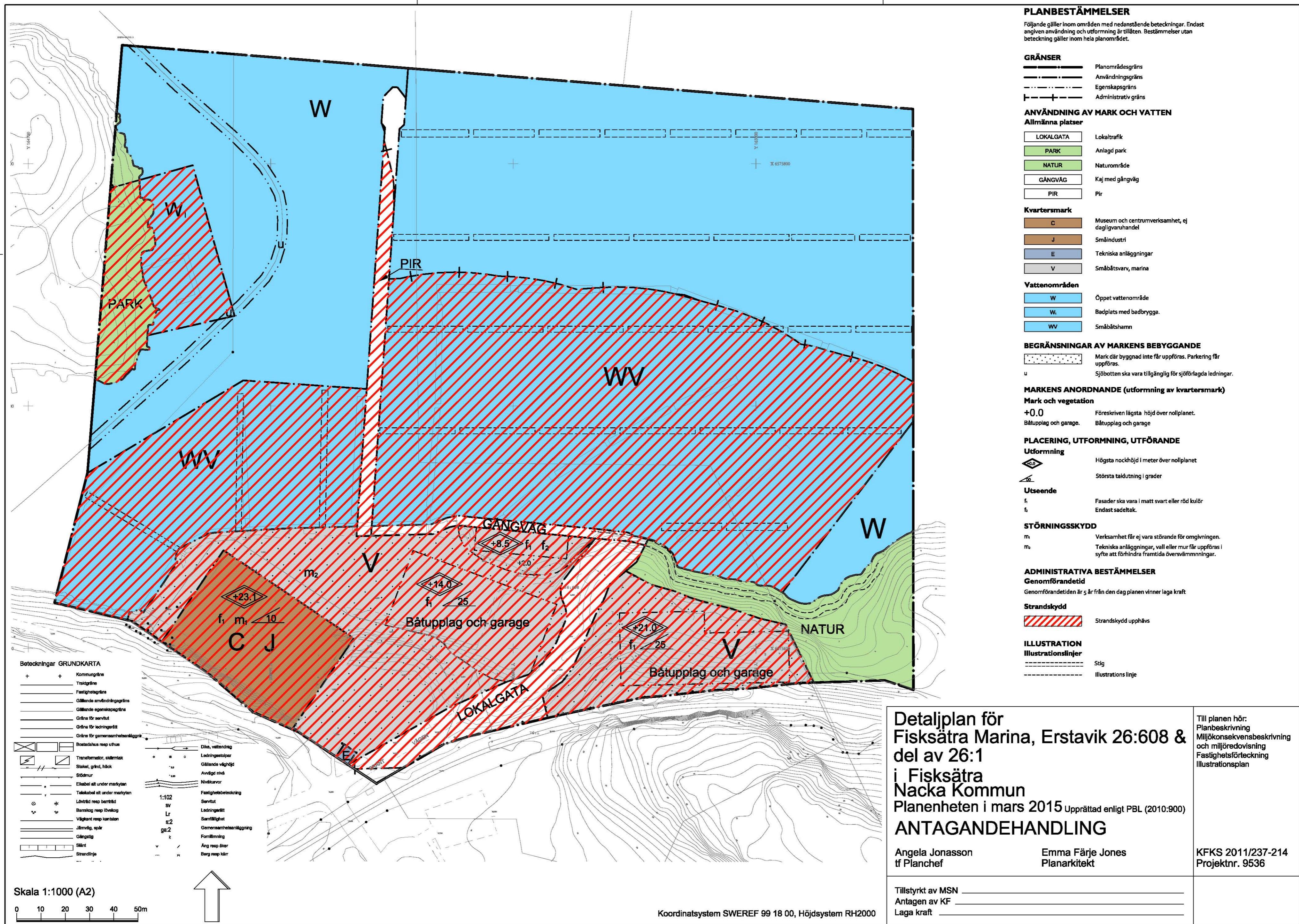
### Övriga:

Henrik Almstedt	Saltsjö pir
Marie-Louise Kampmann	Kampmann arkitekter

Planenheten

Angela Jonasson  
Tillförordnad planchef

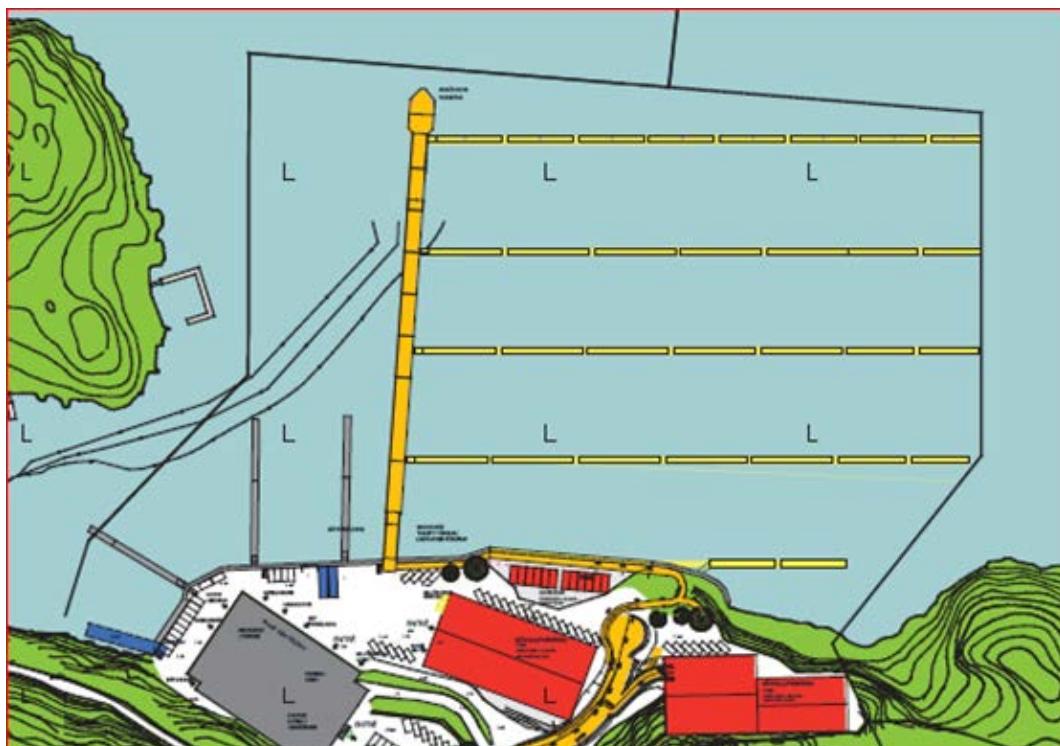
Emma Färje Jones  
Planarkitekt



## MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING OCH MILJÖREDOVISNING

**Detaljplan för Fisksätra marina, fastighet Erstavik 26:608  
och del av Erstavik 26:1, i Fisksätra**

Upprättad på miljöenheten i juni 2014, reviderad mars 2015



Situationsplan

---

**MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

---

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

### SAMMANFATTNING

#### INLEDNING

- Bakgrund och syfte
- Rapportens uppbyggnad
- Avgränsning av MKBn – geografiskt och tidsmässigt
- Lokaliseringssprövning
- Områdesbeskrivning

### Del 1: MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

#### ALTERNATIVBESKRIVNING

- Nuläge och Nollalternativ
- Planförslaget

#### MILJÖKONSEKVENSER

- Landskapsbild
- Riksintresset kust och skärgård
- Riksintresse farled
- Strandskydd
- Skurusundet
- Skogsö naturreservat

#### SAMLAD BEDÖMING

- Planens grad av måluppfyllelse

#### UPPFÖLJNING

### Del 2: MILJÖREDOVISNING

### SAMMANFATTNING

#### KONSEKVENSER PÅ MILJÖN

- Markföroreningar
- Kulturmiljö
- Klimat och klimateffekter

#### KONSEKVENSER PÅ HÄLSAN

- Buller
- Luftkvalitet
- Rekreation och tillgänglighet
- Risk och säkerhet

**MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING****SAMMANFATTNING**

Handlingen består av två delar. I den första delen ”**Miljökonsekvensbeskrivning**” beskrivs de frågor som medför att detaljplanen bedöms innehåra betydande miljöpåverkan, det vill säga konsekvenserna på riksintresset kust och skärgård, riksintresse för farled, påverkan på strandskyddet, påverkan på vattenmiljön, påverkan på landskapsbilden samt påverkan på Skogsö naturreservat. I den andra delen ”**Miljöredovisning**” behandlas aspekterna mark, kulturmiljö, klimat och klimatpåverkan, buller, luftkvalitet, rekreation och tillgänglighet samt risk och säkerhet. Nedan sammanfattas både miljökonsekvensbeskrivningen och miljöredovisningen.

**Miljökonsekvensbeskrivningen**

Miljökonsekvensbeskrivning redovisar nuläget, nollalternativet samt planförslaget.

Nollalternativet är en beskrivning av miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs. Som bedömningsgrunder har vi valt att beskriva hur planen har tagit hänsyn och beaktat riksintressena samt relevanta miljöqualitetsmål.

Kommunens bedömning är att detaljplaneförslaget innehåller en betydande miljöpåverkan. De frågor som medför att detaljplanen bedöms innehålla betydande miljöpåverkan är enligt behovsbedömningen påverkan på riksintresset kust och skärgård, påverkan på strandskyddet, påverkan på vattenmiljön, påverkan på landskapsbilden samt påverkan på Skogsö naturreservat. Länsstyrelsen har vid samråd påpekat att även påverkan på riksintresset farled bör belysas i miljökonsekvensbeskrivningen.

*Strandskydd*

Allmänhetens tillgänglighet ökar inom delar av området, genom att en gångväg ansluter från vändplanen till pirén och även österut anläggs en gångväg som angör mot Skogsö naturreservat. Inom andra delar begränsas tillgängligheten till vattenområden då nya bryggor placeras ut samt att badområdet vid Fisksätra holme måste begränsas på grund av säkerhetsskäl.

Det finns risk för påverkan på växt- och djurliv genom att antalet bryggor ökar vilket innehåller en ökad beskuggning av vattenområdena med risk för mindre vegetationsutbredning som följd och därmed sämre förhållanden för fisk och annat djurliv. Vegetationsutbredningen i hela Skurusundet och Lännerstasunden är dock redan idag relativt begränsat, pga. båtsvall, erosion och stora djup.

## MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

---

### *Skurusundet*

Marinan kommer att kunna erbjuda mottagningsanordning för toalettavfall för fritidsbåtar. På hamnplan kommer en spolplatta att anläggas med efterföljande rening där tvätt av båtbottnar ska ske. Åtgärderna förväntas ge en positiv påverkan på Skurusundet avseende såväl kemisk som ekologisk status.

Efter sanering av marken samt genom att dagvattnet omhändertas enligt utredningsförslaget skapas förutsättningar för att minska mängden föroreningar som förs till recipienten. Planförslaget medför därmed ur dessa aspekter positiva konsekvenser för att miljökvalitetsnormen för Skurusundet ska kunna uppnås.

När marinan är i drift finns risk för utsläpp från båtmotorer såsom drivmedel och oljor samt risk för påverkan från båtbottenfärger från båtarna som ligger vid bryggorna i marinan.

Enligt dagvattenutredningen föreslås vissa reningsåtgärder för att motverka risker för spridning av föroreningar som kan uppstå om detaljplanen genomförs. Om föreslagna åtgärder vidtas så kommer belastningen på Skurusundet minska för fosfor, zink, koppar, samt olja. Mängden kväve och PAH beräknas öka något pga. av flera taktytor och fler parkeringsplatser.

Det är svårt att förutsäga hur vattenkvaliteten kommer att påverkas när detaljplanen är genomförd och ca 500 båtar kommer att ha hemmahamn vid marinan. Det finns begränsade möjligheter att genom planbestämmelser begränsa marinans påverkan på vattenkvaliteten. Hur påverkan på vattenforekomsten från marinan blir beror på hur båtägarna och marinan använder båtar och anläggning. Det finns även risk för att föroreningar i sedimenten sprids då antalet båtrörelser ökar i vattenområdet där det finns höga halter av föroreningar i sedimenten.

### **Miljöredovisningen**

Sanering området har till stora delar redan genomförts och kommer att fortsätta, målsättningen är att föroreningshalterna ska vara så låga att människors hälsa och miljön inte kommer att påverkas. Risken för urlakning av föroreningar kommer därmed att minska eller undanröras.

Även kraven i Nackas dagvattenpolicy på att återföra dagvattnet till det naturliga kretsloppet och att hantera det inom fastigheten uppfylls.

Tillståndsansökan enligt miljöbalken har inlämnats till mark- och miljödomstolen för byggande av kaj, utfyllnad och bryggkonstruktioner med mera i vattenområdet.

Planområdet ligger i god anslutning till kollektivtrafikförbindelse, Saltsjöbanan. Många av båtägarna kommer sannolikt ändå vara bilburna då det generellt är mycket transporter av föremål med mera till båtarna.

Naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller bedöms klaras.

**MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

Enligt Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbunds beräkningar för Nacka kommun kommer samtliga nu gällande miljökvalitetsnormer för luft att klaras inom planområdet.

Hamnverksamhet på platsen har varit en del av kulturmiljön i minst 100 år och en utvidgning enligt planförslaget bedöms inte påverka kulturmiljövärderna negativt. Planförslaget bedöms inte innehålla någon risk för fartygslämningen från slutet av 1800-talet. Inga byggnader inom planområdet bedöms ha kulturhistoriskt värde.

Planförslaget ökar allmänhetens tillgång till ett attraktivt landområde med vattenkontakt. Badet med anslutande natur på Fisksätra holmes östra sida säkerställs, vilket är positivt men den ökande båttrafiken innehåller att badvattenkvalitén måste hållas under extra uppsikt. En utökad verksamhet för fritidsbåtar är positivt för rekreationsintresset båtlivet i Nacka. För de som vill utnyttja de öppna vattenytorna för rekreation (bad, båtsport), kan en utvidgning av hamnverksamheten upplevas som en inskränkning, vilket är negativt.

För att minska risken för kollision och badande måste badet avgränsas. Åtgärder kan behövas, för att skilja för att skilja marinans verksamhetsytan från de allmänna gångstråken. Närhet till vatten innehåller alltid en risk.

## **INLEDNING**

### Bakgrund och syfte

Från den 21 juli 2004 gäller nya bestämmelser i plan- och bygglagen (PBL) och i miljöbalken (MB) med anledning av EG-direktivet för miljöbedömningar av planer och program (2001/42/EG). Då infördes nya krav på miljöbedömningar för översikts- och detaljplaner. Kriterier för att bedöma om en plan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan anges i EG-direktivet för miljöbedömningar av planer och program (2001/42/EG) bilaga II samt i PBL 5 kap.18 §. Kommunens bedömning är att detaljplaneförslaget innehåller en betydande miljöpåverkan. De frågor som medföljer att detaljplanen bedöms innehålla betydande miljöpåverkan är enligt behovsbedömningen påverkan på riksintresset kust och skärgård, påverkan på strandskyddet, påverkan på vattenmiljön, påverkan på landskapsbildens samt påverkan på Skogsö naturreservat. Länsstyrelsen har vid samråd påpekat att även påverkan på riksintresset farled bör belysas i miljökonsekvensbeskrivningen.

I de fall en plan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan så ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram.

MKB-arbetet följer detaljplaneprocessen. Syftet med MKB-processen är att integrera miljöaspekterna i planen så att en hållbar utveckling främjas. MKB-dokumentet ska beskriva och bedöma de effekter och konsekvenser för miljö, hälsa och hållbar utveckling som planens genomförande kan medföra samt vid

## **MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

---

behov föreslå åtgärder. Dokumentet ska fungera som en del av beslutsunderlaget i planprocessen.

Planering och byggande i Sverige ska ske utifrån ett hållbart perspektiv och planprojekt ska prövas mot uppställda miljömål, miljökvalitetsnormer och riktvärden; kommunala, regionala och nationella. De kommunala underlagen utgörs av Översiktsplanen (ÖP) från 2012, kommunens övergripande mål som är relevanta i sammanhanget vilka är – ”god livsmiljö och långsiktigt hållbar utveckling” och ”trygg och säker” samt de nationella miljömålen.

### Rapportens uppbyggnad

Rapporten är indelad i två delar: ”Miljökonsekvensbeskrivning” respektive ”Miljöredovisning”. De frågor som medför att detaljplanen bedöms innehåra betydande miljöpåverkan redovisas i del 1: ”Miljökonsekvensbeskrivning”. Övriga frågor redovisas i del 2: ”Miljöredovisning”.

#### *Miljökonsekvensbeskrivning*

Miljökonsekvensbeskrivning redovisar nuläget, nollalternativet samt planförslaget. Nollalternativet är en beskrivning av miljöförhållanden och miljöns sannolika utveckling om detaljplanen inte genomförs. Som bedömningsgrunder har vi valt att beskriva hur planen har tagit hänsyn till och beaktat riksintressen, miljökvalitetsnormer, nationella miljömål samt de mål som anges i Nacka kommunens översiktsplan 2012. I vissa fall har bedömningsgrunder utgått från lagstiftningen eller från riktvärden som tillämpas. Av beskrivningen framgår de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan.

#### *Miljöredovisning*

Utöver de frågor som redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen har vi bedömt att det är relevant att redovisa konsekvenser för mark, kulturmiljö, klimat, buller, luft, rekreation och tillgänglighet, risk och säkerhet samt hållbar utveckling. Dessa frågor redovisas i rapportens andra del, ”Miljöredovisning”.

Miljöredovisningen syftar till att beskriva konsekvenserna av ett utbyggnadsförslag, jämfört med *nuläget*, under ämnesindelningen: miljö och hälsa.

Miljökonsekvensbeskrivningen och miljöredovisningen har tagits fram av Elisabeth Rosell, Johan Aspfors och Birgitta Held-Paulie, Nacka kommun.

### Avgränsning av MKB

#### *Geografisk avgränsning*

MKB:ns geografiska avgränsning sammanfaller i stort med gränsen för detaljplanen. För ett flertal miljöaspekter beskriver MKB:n förändringar inom planområdet men effekter och konsekvenser kan även beröra områden utanför plangränsen, exempelvis påverkan på vattenkvalitet och landskapsbild.

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING



Planområdet. Norr och öster om den röda markeringen ligger Skogsö Naturreservat.

*Tidsmässig avgränsning*

Konsekvenserna beskrivs för situationen med en fullt utbyggd marina som är tagen i drift enligt planförslaget, trolig tidpunkt cirka 2020.

Lokaliseringssprövning

*Översiktsplanen och kustprogrammet*

Någon lokaliseringssprövning görs inte i denna miljökonsekvensbeskrivning. Vi anser att lokaliseringssprövning redan genomförts i kommunens ”Översiktsplan 2012” och i kommunens kustprogram. Enligt översiktsplanen ”Hållbar framtid i Nacka” ligger planområdet inom område för medeltät stadsbebyggelse. Området berörs även av översiktsplanens stadsbyggnadsstrategi ”Utveckla lokala centra och deras omgivning”, där Fisksätra och dess närområde pekas ut som lokalt centrum som ska utredas ytterligare. Fisksätra, Fisksätra holme och Skutviken utpekas som ett utredningsområde där flera intressen behöver samordnas för kuststräckans utveckling. Enligt kustprogrammet och översiktsplanen ska kommunen sträva efter att skapa fler båtplatser. Vid en utökning av antalet båtplatser inom kommunen är det att föredra att utökningen sker vid redan befintliga marinor framför att nya orörda områden tas i anspråk.

Inom kustprogrammet föreslås ett antal åtgärder för mark- och vattenanvändningen i kustområdena. Bland annat föreslås utredningsområden för

**MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

till exempel skydd av ekologisk särskilt känsliga områden, utökning av befintliga småbåtshamnar och nya båtpläggningsplatser.

Fisksätra-Fisksätra holme-Skutviken är ett av de utpekade utredningsområdena för utvidgning av marina österut, museum, servering, ny allmän brygga med mera. Även Skutviken anges som område för varvsutveckling och Fisksätra holme föreslås få en till badplats och anordnade gångstigar, med utgångspunkt i Fisksätradialogen.

Under avsnittet ”båtliv” i kustprogrammet (s.88 ff.) anges målet ”Möjliggör en utveckling av båtlivet i Nacka som är långsiktigt hållbar”. Där anges även rekommendationer för att uppfylla målet. Rekommendationerna anger att en utökning av antalet båtplatser behövs och pekar ut bland annat Fisksätra som lämpligt utredningsområde då man där samtidigt kan värna och utveckla varvet.

Bedömningsgrunder för varv, gästhamnar och småbåtshamnar är enligt kustprogrammet följande:

- geografisk spridning
- bra vägförbindelser
- inte påverka farleders funktion och trafiksäkerhet
- platser där omfattande muddringar inte krävs
- platser som inte är viktiga lekområden för fisk
- platser som inte är känsliga livsmiljöer
- det är bättre att skapa skyddande förhållanden med hjälp av pirar, än att utnyttja opåverkade grundområden
- möjlighet till båtbottentvätt eller spolplatta
- plats för omhändertagande av miljöfarligt avfall
- plats för parkering

### Områdesbeskrivning

Planområdet omfattar fastigheten Erstavik 26:608 och en mindre del av fastigheten Erstavik 26:1. Området ligger cirka 300 meter norr om Fisksätra centrum och utgörs av både mark- och vattenområde. Området gränsar till Lännerstasunden och farleden i norr, till Saltsjöbanan i syd/sydost och till Fisksätra skola och Folkets hus i väst. I öst gränsar området till naturreservatet Skogsö. Del av fastigheten Erstavik 26:608 ligger även inom naturreservatet, se karta på föregående sida. Längre österut finns Skutviken; ett mindre område för marina verksamheter. Norr om fastigheten går riksintresse för farled. Strandskyddet är upphävt på land men inte i vattnet.

På fastigheten finns områden som är ianspråktagna för marin verksamhet och kraftiga obebyggda branter mot vattnet. Det finns en modern huvudbyggnad som hyser småindustriella verksamheter kopplade till båtlivet samt kontor och ett museum under uppbyggnad. Det finns även en småbåtshamn med plats för cirka 250 båtar och en mastkran. På kajen låg tidigare en äldre verkstadsbyggnad för båtrepARATION och dylikt, intill den finns en klippa med en kran för båtlyft som inte längre är i bruk. På fastighetens östra del finns plats för uppställning av båtar vintertid. Tidigare fanns även två mindre bostadshus som nu är rivna.

## **MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

För fastigheten gäller markanvändning museum, restaurang, vandrarhem genom en ändring genom tillägg år 2012 samt användning skola, småindustri, rekreation och varvsindustri enligt detaljplan 232 och stadsplan 57. Detaljplanerna vann laga kraft år 2012 och 2000. Byggrätten för huvudbyggnaden är reglerad till nuvarande byggnads utformning. Verksamheterna får inte vara störande för omgivningen.

### **Del 1: MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

#### **Alternativbeskrivning**

Planförslaget jämförs med dels en beskrivning av förhållandena inom planområdet idag – alltså nuläget, dels med ett nollalternativ. Nollalternativet är en beskrivning av miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs. Konsekvenserna beskrivs för situationen med en fullt utbyggd marina som är tagen i drift enligt planförslaget, trolig tidpunkt cirka 2020

#### **Nuläge**



Marinan 2012

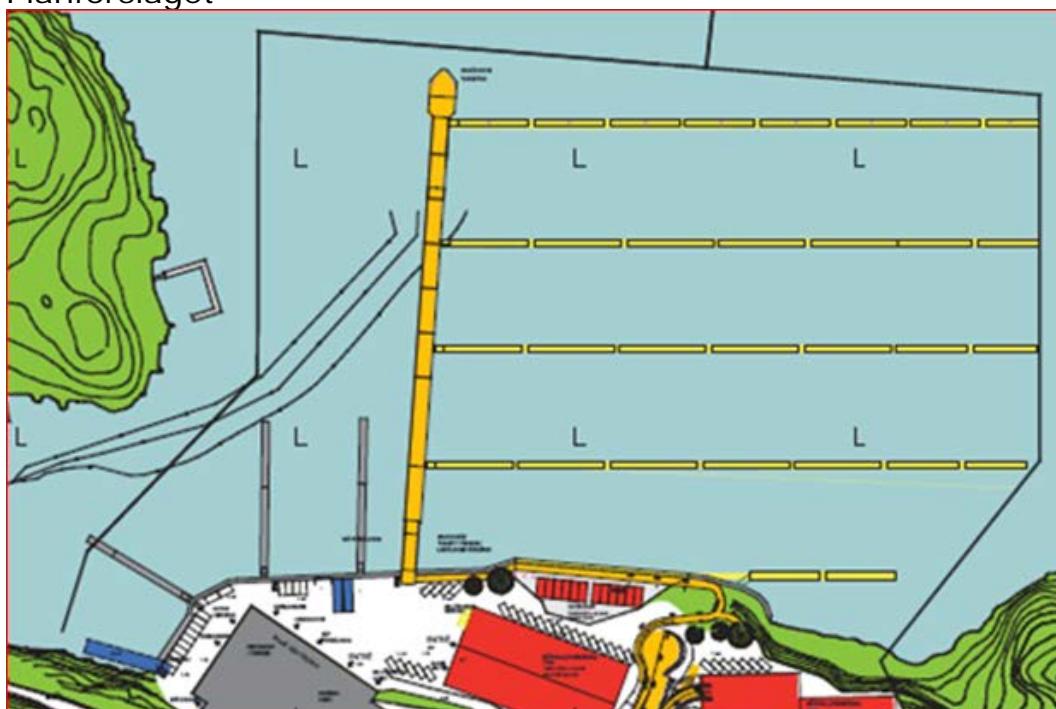
Miljötekniska markundersökningar har utförts i syfte att identifiera förekomst, typ och omfattning av metall- och tennorganiska föroreningar på fastigheten. Resultaten av markundersökningarna visar på koncentrationer av metallföroreningar överskridande Naturvårdsverkets generella riktlinjer för känslig mark och mindre känslig markanvändning på varierande djup. Inga dagvattenledningar finns inom området. Avrinning sker idag på markytan. Det finns inget system för omhändertagande av renig av spillvatten från avspolning av båtbottnar.

#### **Nollalternativ**

Den marina verksamheten kommer sannolikt fortsätta i den omfattning som är idag. Från den lokala tillsynsmyndigheten kommer krav att ställas på att det ska finnas möjlighet att ta emot latrin från båttoletter. Förbud mot att släppa ut

**MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

toalettavfall i hav och sjöar tråder i kraft den 1 april 2015 enligt Transportstyrelsens föreskrift (TSFS 2012:13). Förbudet införs på uppdrag av regeringen. Krav kommer även att ställas på att spolplatta med reningsanläggning ska installeras, enligt Havs- och vattenmyndighetens riktlinjer i rapport 2012:10.

**Planförslaget**

*Förslag på utbyggnad av brygganläggningar*

Planförslaget medger en utbyggnad av småbåtshamnen till totalt cirka 500 stycken båtplatser det vill säga ungefär en dubblering av antalet båtplatser. De nya bryggorna ska fästas i en allmäntillgänglig pir som går från kajen cirka 180 meter ut i Lännerstasunden. Inom fastigheten ska även en båthall byggas på befintlig kaj och ett museum, en restaurang och ett vandrarhem ska inhysas i huvudbyggnaden (dp 524). Befintliga småindustriverksamheter kopplade till båtlivet ska vara kvar på våningarna 1-2 och våning 3 i byggnaden ska användas för kontor och utbildningsverksamhet. Planområdet ligger delvis inom naturreservatet Skogsö och en del av brygganläggningen kommer att anläggas inom reservatet, dock inte utanför den östra fastighetsgränsen. En allmän väg ska anläggas där fastigheten idag har en enskild väg. Denna ska sluta i en vändplan som kopplas till en gångväg ner till kajnivå där piren byggs. Österut kopplas vändplanen till en strandpromenad som ger tillgänglighet till Skogsö naturreservat. Vändplanen kommer att kräva ingrepp i slänt och bergkant.

En utfyllnad ska göras i kajplanens förlängning. Tillstånd för byggande i vatten har sökts hos Mark- och miljödomstolen. På utfyllnaden ska den allmänna gångvägen gå och en mindre byggrätt för sjöbodar prövas. Sjöbodarna ska till exempel inhysa kayakuthyrning, båtmäklare och verksamhet för museet. Ianspråktagna ytor (kajplan och en platå i fastighetens östra del) kommer att användas för parkering under båtsäsong och för båtuppställning under vintertid.

## **MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

Även båthallen kommer sommartid användas för bilparkering. Totalt beräknas cirka 215 parkeringsplatser behövas för verksamheterna i huvudbyggnaden och för innehavare av båtplatser.

### **Miljökonsekvenser**

#### Landskapsbild

##### **Bedömningsgrunder**

##### *Nationella miljömålen*

##### **En god bebyggd miljö**

Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en regional och global god miljö. Natur- och kulturvärdena ska tas tillvara och utvecklas.

##### *Kommunala mål – Översiktsplanen 2012*

- De samlade kulturvärdena ska bevaras, förvaltas och utvecklas.
- Föreningar i den bebyggda miljön bör innehålla förbättringar estetiskt, funktionellt och socialt samt leda till mer hälsosamma och trygga miljöer.
- En attraktiv och hållbar bebyggd miljö.

#### **Nuläge och nollalternativ**

Fisksätra som helhet präglas av ett sprickdalslandskap med höllmarker på höjderna och sprickdalar med lösa jordlager i dalgångarna. Höllmarkerna är till stor del bevuxna med gles höllmarkstallskog medan vegetationen i dalgångarna är frodigare, med inslag av lövträd.

Från Tollare och från farleden i Lännerstasunden syns framförallt miljöprogramsbetyggelsens gavlar, som ligger på rad omgivna av grönska. Ett annat påtagligt men inte så storskaligt inslag i landskapsbilden är byggnaderna, den nybyggda piren samt övrig marin verksamhet inom det nu aktuella planområdet.

Sett från vattnet, avgränsas planområdet i söder visuellt från den i bakomliggande storskaliga bostadsbebyggelsen av en tydlig och vegetationsklädd höjdrygg. I väster utgör Fisksätra holme en visuell skärm och i öster möter naturreservatet Skogsös delvis branta, skogsklädda och otillgängliga kustremsa. Övervägande delen av den marina verksamheten är lokaliserad till de lägst liggande delarna (delvis på utfyllnadsmassor) av fastigheten samt till vattenområdet.

AB Fisksätra Motorbåtsvarv startades på platsen 1914, så båtverksamheten har varit en del av landskapsbilden i minst 100 år. Tidigare äldre byggnader som funnits för varvsändamål är redan rivna och den mest karaktäristiska byggnaden är nu den modernare huvudbyggnaden (marincentret/museet). När man kommer närmare marinan, är även den nyanlagda piren ett påtagligt inslag i landskapsbilden, liksom bryggorna för fritidsbåtar.

**MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

I ett nollalternativ kommer troligen den marina verksamheten att fortsätta i minst nuvarande omfattning. Båtuppläggning samt parkering kommer att ske på öppen mark. Platsen kommer att fortsätta att ge ett något oordnat intryck när man kommer nära. Sår efter rivna byggnader kommer att finnas kvar.

**Planförslaget**

Förslaget bedöms inte påverka landskapsbilden negativt sett på avstånd. Planerad bebyggelse är begränsad till såväl yta som höjd och även färgsättningen regleras i planen. Tillkommande byggnader och anläggningar kommer inte att dominera eller höja sig över den visuellt skyddande höjdryggen i norr eller sticka upp över Fisksätra holme eller Skogsös branter.

Lokalt kommer de nya byggnaderna liksom den utvidgade hamnverksamheten att påverka landskapsbilden. De blir påtagliga inslag framförallt när man går i området eller närmar sig sjövägen. Det är positivt att tillkommande byggnader och anläggningar till viss del kommer att hjälpa till att dölja sären efter tidigare rivningar samt genom att ordna upp området, så att parkering och båtförvaring till stor del kommer att ske inomhus i de nya hallarna. Vägen ner till bryggområdet byggs om och får en bättre utformning än i dag. En nackdel för landskapsbilden är att en tidigare öppen vattenyta nu föreslås som hamnområde och att en mindre del öppet vattenområde fylls ut. Känsligast är vattenområdet närmast Skogsöreservatet. Sammantaget bedöms ur ett landskapsbildsperspektiv fördelarna överväga nackdelarna med planförslaget.

**Riksintresse kust och skärgård****Bedömningsgrunder**

Hela Nackas kust och skärgård ingår i riksintresse enligt 4 kap miljöbalken – kustområdet och skärgården. Avgränsning på fastlandet har i översiktsplanen normalt bedömts till 300 meter. Värdet ligger i ”växelverkan mellan land och vatten samt det omväxlande kulturlandskapet”. Området ska med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns i sin helhet skyddas. Turismens och friluftslivets intressen, särskilt det rörliga friluftslivets intressen ska beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön. Intressena ska inte utgöra hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller det lokala näringslivet.

**Nuläge och nollalternativ**

Större delen av området är redan planlagt för framförallt varvsverksamhet (en stadsplan och två detaljplaner). Området innehåller inga större natur- eller kulturmiljövärden, bortsett från det nyligen identifierade båtvaket från 1800-talet. Badet på Fisksätra holme är av stort rekreationsintresse liksom de delar av planområdet som ligger inom naturreservat Skogsö. Redan i dag ligger delar av befintliga brygganläggningar inom reservatet. Naturreservatsnämnden lämnade 2013 dispens för brygganläggningar i Skogsöreservatet.

**MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

Piren med angöringsbrygga är öppen för allmän båttrafik.  
Området är i nuläget inte formellt (planmässigt) tillgängligt för allmänheten.

I nollalternativet kommer troligen den marina verksamheten att fortsätta ungefär som i dagsläget eller med viss utökning. Invigning av projektet HAMN med museum skedde 1 juni 2014, vilket innebär att många människor kommer att besöka området årligen.

**Planförslaget**

Planförslaget leder till att allmänhetens tillträde till området säkerställs formellt och att en allmän gata byggs ner till kajen och piren. Piren blir en allmän gångväg och österut, mot Skogsö naturreservat, anläggas en allmän strandpromenad. Detta är positivt för riksintresset Kust och skärgård.

Antalet båtplatser kommer att öka, vilket kan ses både positivt och negativt för det rörliga friluftslivet och riksintresset. Arealen ”öppen vattenyta” minskas något samtidigt som friluftsintresset ”båtliv” får ca 250 nya båtplatser.

Planförslaget gynnar turismen genom att besökare till det nya museet säkerställs möjligheter att komma ner till kaj och pir och även möjligheter att nå det angränsande naturreservatet Skogsö, via den nya strandpromenaden.

Sammantaget bedöms riksintresset Kust och skärgård gynnas av planförslaget.

**Riksintresse farled**

Farleden genom Lännerstasunden omfattas av riksintresse för kommunikation enligt 3 kap 8§ miljöbalken.

**Bedömningsgrunder**

Farled för sjöfart till Stockholm ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av riksintresset.

**Nuläge och nollalternativ**

Hastigheten i området är begränsad till högst 8 knop. I dagsläget finns på platsen en marin verksamhet med cirka 250 båtplatser samt båtservice. Här finns även den nyanlagda cirka 180 meter långa piren, med en angöringsplats för reguljär båttrafik. Bryggan trafikeras under sommarsäsongen.

I ett nollalternativ kommer troligtvis dagens verksamhet att fortsätta i minst samma omfattning som i dagsläget. Den reguljära båttrafiken kommer antagligen att öka. I samband med invigningen av attraktionen ”HAMN”, planeras för guidade båtturer från Fisksätra marina till Baggensstäket, vilket ger ökad båttrafik.

**Planförslaget**

En fördubbling av antalet båtar i marinan samt utökad marin service, innebär att antalet båtrörelser ökar i en tämligen trång passage av farleden, som även byter

**MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

riktning inte långt från planområdet. Detta kan innebära att farleden kan påverkas. Dock innebär de begränsningar i farledens kapacitet som finns längre västerut (Baggensstaket - Knapens hål) att inga större fartyg kan utnyttja farleden, vilket innebär att planförslaget inte kommer att få någon väsentligt negativ påverkan på sjöfarten till Stockholm.

Sjöfartsverket har tidigare accepterat utbyggnaden av piren och marinan men tar i sitt yttrande bland annat upp att belysning i området inte får blända sjötrafiken eller påverka sjöfartens säkra navigationsmöjligheter. Hänsyn ska tas till att svall kan orsakas av trafiken i farleden. Sjöfartsverket kommer inte att begränsa hastigheten i farleden ytterligare. Med tanke på den omfattande båttrafiken i området, avråder Sjöfartsverket från att båtar läggs på utsidan av den yttersta bryggan. Utmärkning av området för sjöfarten ska göras enligt Transportstyrelsens anvisningar.

### Strandskydd

#### **Bedömningsgrunder**

Miljöbalkens 7 kapitel. Syftet med strandskyddet är att trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv och att bevara goda livsvillkor på land och i vatten för djur- och växtlivet.

#### **Nuläge och nollalternativ**

Inom planområdet gäller generellt strandskydd i vattnet samt utvidgat strandskydd på land inom Skogsö naturreservat. I nu gällande detaljplan är strandskyddet upphävt på land och inom delar av vattenområdet.

Växt- och djurlivet är påverkat av marinans verksamhet, se nedan under Skurusundet. Allmänhetens tillgänglighet till området är begränsad på grund av befintlig varvsverksamhet.

#### **Planförslaget**

Allmänhetens tillgänglighet till strandområdet kommer att öka genom att en gångväg ansluter från vändplanen till piren och även österut anläggs en gångväg till Skogsö naturreservat.

Utfyllnaden av kajplanet med cirka 550 kvadratmeter innebär en ökad påverkan på strandområdet. Området är redan idag morfologiskt påverkat genom tidigare utfyllnader och verksamheter varför den föreslagna utfyllnaden bedöms få en mindre påverkan.

Bryggorna minskar allmänhetens tillgång till vattenområdet då man planerar att försé bryggorna med grindar. I och med att antalet bryggor ökar så minskar även allmänhetens tillgång till öppna vattenområden för paddling med mera där bryggorna är placerade.

I planområdets västra del angränsar marinan till en badplats på Fisksätra holme. Passager av båtar som ska in för service mm i denna del av marinan kommer att öka väsentligt. Enligt uppgift från Saltsjö Pir uppskattas antalet passager till

**MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

mellan 1200 och 2000 passager per säsong. Avståndet mellan piren och badet blir cirka 100 meter. Av säkerhetsskäl kommer badet att avgränsas med bojar för att förhindra kollisioner. Allmänhetens tillgänglighet till vattenområdet begränsas därmed.

Genomförande av detaljplanen innebär att antalet bryggor kommer att öka väsentligt vilket innebär en ökad skuggning av vattenområdena med risk för mindre vegetationsutbredning som följd. Enligt kommunens inventering av vegetationen utmed kusten är vegetationsutbredningen i hela Skurusundet och Lännerstasunden relativt begränsad, bland annat på grund av båtsvall och erosion. En utökning av marinan bedöms inte påverka erosionen ytterligare men en fördubblad kapacitet av båtplatser i marinan ökar dock ändå risken för påverkan från oförbrända petroleumprodukter, spill av olja, bränsle, rengöringsmedel samt från båtbottenfärgar.

### Skogsö naturreservat

#### **Bedömningsgrunder**

##### ***Nationella miljömålen***

##### **Ett rikt växt och djurliv**

###### *Definition*

Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystem samt deras funktioner och processer ska värnas.

##### **Hav i balans**

###### *Definition*

Västerhavet och Östersjön ska ha en långsiktigt hållbar produktionsförmåga och den biologiska mångfalden ska bevaras. Kust och skärgård ska ha en hög grad av biologisk mångfald, upplevelsevärdet samt natur- och kulturvärden.

##### ***Kommunala mål – Översiktsplanen 2012***

- Värna natur och vatten för rekreation och biologisk mångfald.
- Naturligt förekommande växt- och djurarter ska kunna fortleva i livskraftiga bestånd.
- Ökad medvetenhet om naturmiljöers biologiska, sociala, kulturella, hälsofrämjande och estetiska värden.
- Stärk och utveckla gröna kilar och värdekkärnor.

#### **Nuläge och nollalternativ**

Skogsö är ett naturreservat som omfattar cirka 150 ha varav cirka 35 hektar utgörs av vattenområde. Bland syftena med reservatsbildningen lyfts särskilt dess värde som bostadsnära rekreativ-, friuftslivs- och kulturmiljö. Reservatet förvaltas enligt fastställd skötselplan av Park- och naturenheten Nacka kommun, på uppdrag av Naturreservatsnämnden.

**MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

Sedan tidigare har bryggor för fritidsbåtar funnits i den västra delen av reservatets vattenområde – utan dispens. Naturreservatsnämnden beslutade 2013-03-20 § 18 att lämna dispens för att bygga ut marinan inom vattenområdet i reservatet i enlighet med det nu framtagna planförslaget.

I nollalternativet skulle båtverksamheten inom reservatsdelen av planförslaget kunna utökas något inom ramen för given dispens. Detta under förutsättning att andra nödvändiga krav uppfylls (till exempel miljökrav).

**Planförslaget**

Planområdet ligger delvis inom naturreservatet Skogsö och en del av brygganläggningen kommer att anläggas inom reservatet, dock inte utanför den östra fastighetsgränsen. Dispens har redan beviljats för åtgärden. Konsekvensen blir att arealen öppen vattenyta i reservatet minskar något. Detta kan upplevas som negativt av det rörliga friluftslivet som får minskad tillgång till öppet vatten men framförallt riskerar att störas av båtverksamhet med fler båtrörelser och buller från båtarna. Upplevelsevärdena samt natur- och kulturvärdena i Skogsöreservatet kan påverkas negativt av utökad hamnverksamhet i denna del.

Positivt är att en strandpromenad till reservatet kan anläggas.

**Skurusundet****Bedömningsgrunder***Miljökvalitetsnormer för vatten*

Vattenmyndigheten har klassat kvaliteten på ett antal vattenområden med avseende på kemisk och ekologisk status. Lännerstasunden ingår i vattenförekomsten Skurusundet.



Vattenförekomsten Skurusundet som inkluderar Lännerstasunden.

**MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

Den kemiska statusen uppnår inte god status enligt vattenmyndigheten, orsaken är att kvicksilverhalten är för hög. Detta gäller i hela norra Östersjöns vattendistrikt, därfor görs en klassning även utan kvicksilver. Skurusundet tilldelas då klassningen god status.

Den ekologiska statusen är klassad som måttlig bland annat på grund av övergödning.

Enligt miljökvalitetsnormen är kvalitetskravet att den ekologiska statusen ska vara god senast 2021 och den kemiska statusen ska vara god senast 2015.

Vattenkvaliteten i samband med planläggning får inte försämras, utan den ska på sikt förbättras till god status till år 2021.

### **Hav i balans**

#### *Definition*

Västerhavet och Östersjön ska ha en långsiktigt hållbar produktionsförmåga och den biologiska mångfalden ska bevaras. Kust och skärgård ska ha en hög grad av biologisk mångfald, upplevelsevärden samt natur- och kulturvärden.

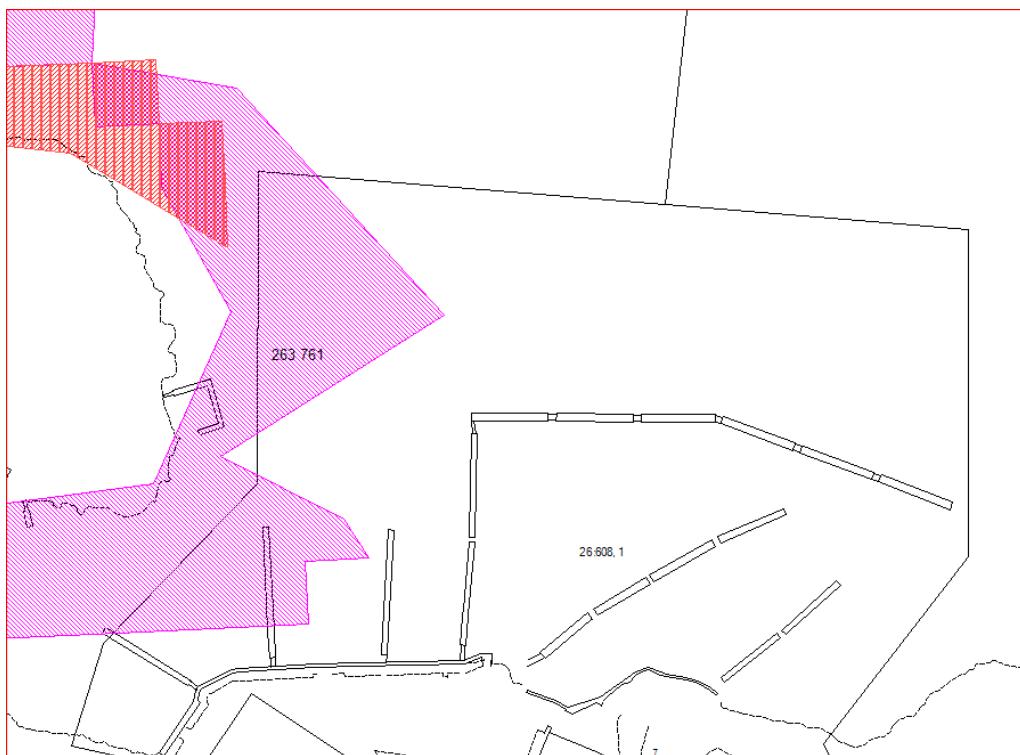
### **Kommunala mål - Översiktsplanen 2012**

- God ekologisk och kemisk status på alla vatten till 2021.
- En långsiktig hållbar utveckling av båtlivet.
- Dagvatnet ska vara en positiv resurs i stadsbyggandet.
- Trygga den allmänrättsliga tillgången och förbättra tillgängligheten till strand- och vattenområden.
- Kommunens dagvattenpolicy och anvisningar för dagvattenhantering ska följas.

### **Nuläge**

Området är påverkat av båttrafik vilket bedöms ha medfört ökad erosion, ökat vattenutbyte i grunda partier och sannolikt minskade mängder vegetation. Den bitvis tätta bebyggelsen utmed vattenområdet (Skurusundet och Lännerstasunden) och ett intensivt båt- och friluftsliv påverkar också det biologiskt viktiga strandområdet. Placering av flytbojar och bryggor kan störa bottenliv och lekområden för fisk. Utsläpp från fritidsbåtar och användning av olämpliga kemikalier hotar också det biologiska livet i kustvattnet.

## MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING



De rödmarkerade områdena visar lek och uppväxtområden för abborre, gädda och gös enligt modellen Balance.

Kommunen utförde 2008 en marinbiologisk inventering och en naturvärdesbedömning av kustområdena i kommunen. Bland annat området innanför Baggensstäket, inklusive Skurusundet, bedömdes som de kustvattenområden i kommunen som upprivisade de lägsta naturvärdena med begränsad växtlighet och syrefria bottenområden.

För vattenområdet redovisas lek- och uppväxtområden för abborre, gädda och gös i länsstyrelsens databas som bygger på en modell, Balance. Analysen sker bland annat utifrån satellitbilder och djupdata som tas från sjökortet. Modellen beskriver sannolikheten för att påträffa rätt livsmiljöer för lek- och uppväxtområden för fisk. I samband med anmälan till länsstyrelsen angående den pir som har byggts, så utfördes en översiktsinventering av vegetationen och förutsättningar för fisk vid Fisksätra marina (Undersökning av lekbotten och sediment i Lännerstasundet, WSP 2011-06-13 ).

Av rapporten framgår att området är påverkat av båttrafik vilket bedöms ha medfört ökad erosion, ökat vattenutbyte i grunda partier och sannolikt minskade mängder vegetation. Bedömmningen är därför att området har förlorat i betydelse som rekryteringsområde (lek- och uppväxtområde) för abborre, gädda och andra varmvattenkravande arter. Erosionen som är en följd av båttrafik gör emellertid att det finns gott om bottnar som passar för göslek genom att det finpartikulära bottensedimentet spolats bort.

Områdets funktion som uppväxtområde för fisk har antagligen försämrats på grund av den minskade mängden vegetation som ger upphov till ett ökat

## MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

livsutrymme och födokälla för smådjur och fisk. Det är möjligt att vissa arter som gynnas av minskad mängd vegetation, till exempel löja har ökat i området.



Provtagningspunkter för sedimentundersökningen

Även sedimentundersökningar har utförts vid marinan (Undersökning av lekbotten och sediment i Lännerstasunden, WSP 2011-06-13 ). Av undersökningarna framgår att halterna av flera metaller är betydligt högre än de naturliga. En jämförelse med halter från Stockholmsområdet, (IVL B1297) visar att halterna överskridar för området normala nivåer. Framförallt kvicksilver, koppar och bly utgör en betydande förörening, men flertalet andra metaller förekommer i påtagligt förhöjda halter. Sedimenten längs med kajen i marinan och vidare österut innehåller flertalet metaller i kraftigt förhöjda halter. Några metaller uppvisar dock relativt höga halter enbart i vissa punkter. Höga halter av koppar och kvicksilver förekommer i punkt 2-5. Bly förekommer i höga halter i punkt 4 och 5. Även organiska ämnen förekommer i höga halter. Undersökningen visar att halterna av PAH och PCB enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder (NV 4913 – Bakgrundshalter för metaller i naturliga sediment) bedöms som medelhöga respektive höga. Halterna av tributyltenn (TBT) klassas enligt norska bedömningsgrunder som starkt till mycket starkt förurenade vid Fisksätra marina.

### Nollalternativ

Verksamheten kommer förmodligen att fortsätta i samma utsträckning som idag. Skärpta lagkrav innebär att mottagningsanordning för toalettavfall för fritidsbåtar ska anordnas samt att om båtar spolas av på land så ska spolvatten från båtbottentvätt renas. Dessa krav gäller oavsett planläggning. Kraven förväntas ge en positiv inverkan på Skurusundet avseende såväl kemisk som ekologisk status. Inga ytterligare saneringar av markområdet inom marinan kommer att ske, vilket innebär fortsatt risk för urlakning av föröreningar till vattenområdet. Troligen kommer inte några krav ställas på att de förurenade sedimenten täcks, vilket även detta innebär risk för spridning av föröreningar i vattenområdet.

**MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

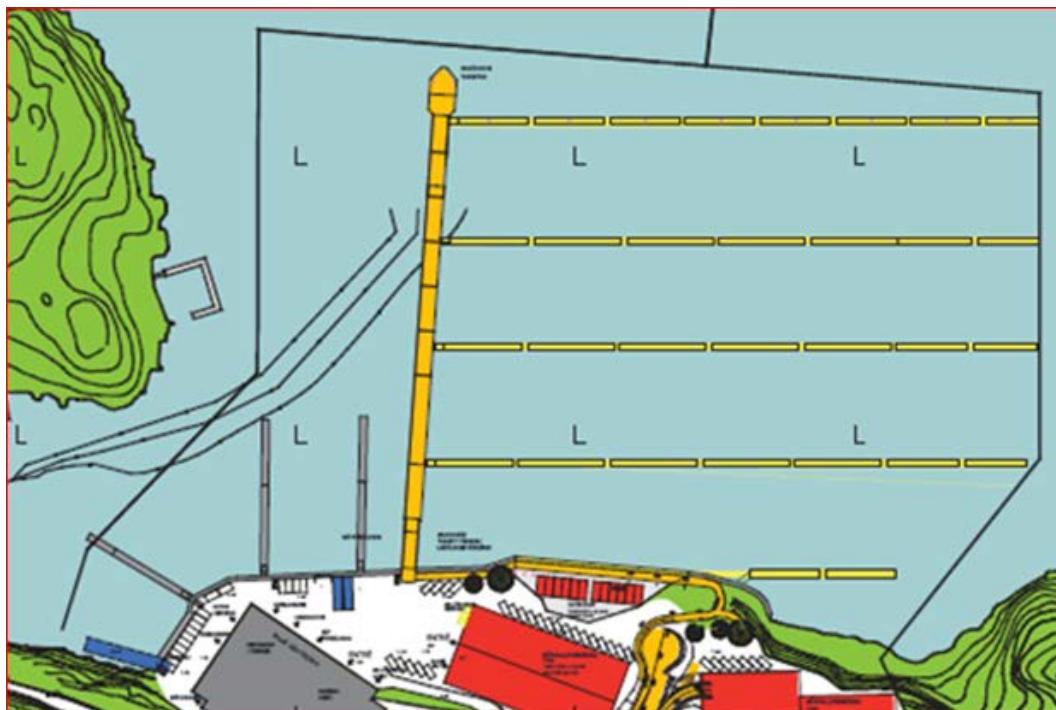
**Planförslaget**

*Hamnplan*

Antalet båtplatser planeras nu att utökas till 500. Planförslaget medger en utfyllnad på cirka 550 kvadratmeter av hamnplanen.

Underhålls- och reparationsarbeten ska i första hand ske i verkstadslokalerna. Ytorna utomhus är primärt avsedda för uppställning av båtar. Avsikten är att båtägarna inte ska utföra eget arbete som slipning av båtar och service av båtmotorer på uppställningsplatsen.

Ett genomförande av planen innebär att marken kommer att saneras. Avsikten är att sanering av områden ska ske så att föroreningshalterna blir låga så att människors hälsa och miljö inte kommer att påverkas. Risken för urlakning av föroreningar kommer därmed att minska eller undanrörjas.



*Situationsplan*

Marinan kommer att kunna erbjuda mottagningsanordning för toalettavfall för fritidsbåtar. På hamnplan kommer en eller två spolplattor att anläggas där tvätt av båtbottnar ska ske. Spolplattor ska ha en egen reningsanläggning för att omhänderta det miljöfarliga restavfall som tvättning genererar (innehåller båtbottenfärgar). Rening av spolvattnet innebär att spolvatten som tidigare rann ut i Skurusundet framöver kommer att renas. Åtgärderna förväntas innehålla att belastningen av båtbottenfärgar från bottentvätt av båtar minskar i förhållande till nuläget.

**MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING***Sediment*

Miljödom har sökts av Saltsjö Pir AB för arbeten i vatten, anlägga flytbryggor, anlägga nedfartsramp, muddring och schaktning samt fylla igen en mindre vik. Båtrörelser riskerar att virvla upp sediment som innehåller föroreningar med ytterligare spridning som följd. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden krävde i sitt yttrande till mark- och miljödomstolen att sediment ner till 8 meters djup vid marinan ska täckas med erosionsskydd för att minska risken att föroreningar i sedimenten sprids på grund av båtrörelser. Mark- och miljödomstolen har i beslut 2013-12-20 inte godkänt Miljö- och stadsbyggnadsnämndens yrkande om villkor om övertäckning av sedimenten. Miljödomen har vunnit laga kraft.

Halterna av tennorganiska föroreningar i sedimenten visar att sedimenten enligt norska bedömningsgrunder är starkt förenade ( $>100 \mu\text{g/kg ts}$ ) i pkt 3 och förenade ( $20-100 \mu\text{g/kg ts}$ ) i pkt 2.

Det finns risk för att föroreningar i sedimenten sprids då antalet båtrörelser ökar i vattenområdet där det finns höga halter av föroreningar i sedimenten. Om en spridning av föroreningar sker ökar risken för påverkan av växt- och djurlivet i närområdet.

*Miljökvalitetsnormer*

Tributyltennföreningar är upptagna på den lista över prioriterade ämnen som ligger till grund för klassning av vattenforekomsternas kemiska status. En detaljplan får inte medföra att vattenkvaliteten försämras. I dagsläget är den kemiska statusen för vattenforekomsten god exklusive kvicksilver.

Vattenforekomsten Skurusundet sträcker sig från några hundra meter norr om Skurubron till Boobadet i öster. Inom detta område finns ett stort antal marinor och båtklubbar. Norr om Fisksätra marinan går en av farlederna in till Stockholm där huvudsakligen ett stort antal fritidsbåtar passerar.

Nacka kommun arbetar med information och tillsyn av båtklubbar och marinor i syfte att minska påverkan från fritidsbåtar. Inom vattenforekomsten har de senaste åren flera spolplattor, en båtborsttvätt samt flera mottagningsstationer för toalettavfall från fritidbåtar anordnats.

Det är svårt att förutsäga hur vattenkvaliteten kommer att påverkas när detaljplanen är genomförd och ytterligare cirka 250 har hemmahamn vid marinan. Av inventeringar som utförts från befintliga småbåtshamnar framgår att trots förbud av användning av vissa båtbottenfärgar så återfinns dessa i ytliga lager i sedimenten. Orsaken tros vara att de förbjudna färgerna antingen finns kvar på äldre båtar eller att färgerna fortfarande används trots förbud. Det kan även finnas risk att de kan uppstå spill av drivmedel och oljer när båtarna ligger vid bryggorna.

*Dagvatten*

En dagvattenutredning har tagits fram (Dagvattenutredning Fisksätra Marina, WSP 2013-04-01). Syftet med utredningen är att redovisa hur

---

**MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**


---

dagvattenhanteringen i området kan ordnas och identifiera vilka risker som finns för spridning av föroreningar samt visa vilka åtgärder som bör göras för att dessa ska motverkas. Av utredningen framgår att vissa åtgärder måste vidtas. De åtgärder som föreslås är bland annat oljeavskiljare för dagvatten från parkeringsplatser och spolplattor för rening av spolvatten från rengöring av båtskroven. Dagvatten från hamnplan föreslås att renas genom att dagvattnet samlas upp i dränerade rännor som innehåller ett filtermedier alternativt oljeavskiljning före utsläpp till Lännerstasunden.

Med föreslagna åtgärder vad avser dagvattenhanteringen så kommer belastningen på Skurusundet från de hårdgjorda ytorna att minska för fosfor, zink, koppar, samt olja. Mängden kväve och PAH beräknas öka något på grund av flera taktytor och fler parkeringsplatser.

Den nya bebyggelsen innebär att de hårdgjorda ytorna i området ökar. Detta innebär en snabbare avrinning och större flöde. Ett antal dagvattenmagasin planeras på olika platser inom området vilket kommer fördröja avrinningen och rena dagvattnet så att inte vattenbalansen samt vegetationen i området förändras. Dagvatten från större parkeringsytor kommer att renas i oljeavskiljare innan de släpps ut i Lännerstasunden.

### SAMLAD BEDÖMNING – Planens grad av måluppfyllelse

Den samlade bedömningen beskriver planförslagets positiva och negativa konsekvenser. Konsekvensbeskrivningen beskrivs för en fullt genomförd detaljplan år 2021.

#### Nationella miljömål

##### Begränsad klimatpåverkan

###### *Definition*

Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatpåverkan stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig.

###### *Måluppfyllelse*

Att bygga ut marinan möjliggör att fler båtar kan få hemmahamn i Nacka kommun, vilket genererar ökad båttrafik med ökade utsläpp av koldioxid som följd. Även biltransporter till och från marinan kommer att öka vilket innebär ökade utsläpp till luft av koldioxid.

##### Frisk luft

###### *Definition*

Luftens ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas. Ambitionen är att miljökvalitetsmålet ska nås inom en generation.

**MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING***Måluppfyllelse*

En ökad bil- och båttrafik inom området medför att utsläppen till luft ökar. Miljökvalitetsnormer för luft kommer att klaras inom planområdet.

**Giftfri miljö***Definition*

Förekomst av ämnen i miljön som skapats i eller utvunnits av samhället ska inte hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden.

*Måluppfyllelse*

Inom området har marin verksamhet pågått sedan 1910-talet. Såväl mark- som vattenområdet har blivit förorenat av verksamheten. Som förberedelse inför planarbetet har en hel del marksaneringar utförts och mer saneringar kommer att utföras när planen genomförs. Det finns risk för att föroreningar i sedimenten sprids då antalet båtrörelser ökar i vattenområdet där det finns höga halter av föroreningar i sedimenten. Marinan kommer att ha spolplatta med reningsanläggning för tvätt av båtbottnar. Belastningen på vattenområdet från båtbottentvätt av båtar kommer att minska jämfört med dagsläget. Det finns begränsade möjligheter att genom planbestämmelser begränsa marinans påverkan på vattenkvaliteten. Hur påverkan på vattenförekomsten från marinan kommer att bli beror på hur båtägarna och marinan använder båtar och anläggning. Dagvattenavrinningen från området innebär att med föreslagna reningsåtgärder så minskas belastningen av tungmetaller och olja på Lännerstasunden.

**Ingen övergödning***Definition*

Halter av gödande ämnen i mark och vatten ska inte ha någon negativ inverkan på människors hälsa, förutsättningar för biologisk mångfald eller möjligheterna till allsidig användning av mark och vatten.

*Måluppfyllelse*

När planen genomförs ska en latintömningsstation för båtar installeras, vilket möjliggör för båtägare att inte behöva tömma sina tankar till havs. Om åtgärder genomförs enligt dagvattenutredningen kommer belastningen av fosfor på Lännerstasunden av fosfor att minska men mängden kväve kommer att öka. Genomförandet av detaljplanen bedöms endast marginellt förändra belastningen av näringssämnen från området i förhållande till dagens situation; möjligheterna att uppnå god ekologisk status bedöms därmed förändras marginellt.

**Hav i balans***Definition*

Västerhavet och Östersjön ska ha en långsiktigt hållbar produktionsförmåga och den biologiska mångfalden ska bevaras. Kust och skärgård ska ha en hög grad av biologisk mångfald, upplevelsevärdet samt natur- och kulturvärden.

*Måluppfyllelse*

Detaljplanen innehåller en exploatering inom ett kustområde som till övervägande del redan är ianspråktaget. Detaljplanen i sig innehåller en viss påverkan rent fysiskt

## MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

---

genom att en större yta av vattenområdet tas i anspråk. Det berörda vattenområdet är redan idag starkt påverkat av tidigare verksamheter, belägenheten i regionen samt påverkan från angränsande farled. Det finns sannolikt en risk för en större påverkan om båtägarna även fortsättningsvis använder biocidfärgar som har en påverkan på den biologiska mångfalden även långt utanför planområdet. Se även giftfri miljö.

### **God bebyggd miljö**

#### *Definition*

Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en regional och global god miljö. Natur- och kulturvärdena ska tas tillvara och utvecklas.

#### *Måluppfyllelse*

En marina nära en tätort ger människor möjlighet att ha båt. Även människor utan strandfastigheter kan utnyttja denna möjlighet. Om en utökning av antalet båtplatser ska möjliggöras inom kommun är det att föredra att utökningen sker vid redan befintliga hamnanläggningar framför att nya orörda områden tas i anspråk. Detta har även framfört i kommunens kustprogram. Genomförandet av detaljplanen ger förutsättningar för ett miljövänligare båtliv genom latrinmottagningsstation, spolplatta och eventuell båtborsttvätt. Det kan dock inte uteslutas att verksamheten vid marinan kan innebära en viss påverkan på den lokala miljön. Man kan inte heller utesluta att en utökning av marinan kan innebära en negativ påverkan på närliggande badplats.

### **Ett rikt växt och djurliv**

#### *Definition*

Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystem samt deras funktioner och processer ska värnas.

#### *Måluppfyllelse*

Inom planområdet är naturvärdena idag relativt låga på grund av tidigare verksamheter, belägenheten i regionen samt påverkan från angränsande farled. Genomförandet av planen innebär att marksaneringar utförs, vilket minskar risken för påverkan på vattenmiljön. Det finns risk för att föroreningar i sedimenten sprids då antalet båtrörelser ökar i vattenområdet där det finns höga halter av föroreningar i sedimenten. Det finns risk för påverkan på växt- och djurliv genom att antalet bryggor ökar vilket innebär en ökad beskuggning av vattenområdena med risk för mindre vegetationsutbredning som följd och därmed sämre förhållanden för fisk och annat djurliv. Vegetationsutbredningen i hela Skurusundet och Lännerstasunden är dock redan idag relativt begränsat, på grund av båtsvall, erosion och stora djup.

## MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

### Mål som inte berörs eller berörs i mycket begränsad omfattning av detaljplanen

Levande sjöar och vattendrag, rikt odlingslandskap, skyddande ozonskikt, säker strålmiljö, myllrande våtmarker, storslagen fjällmiljö, grundvatten av bra kvalitet samt levande skogar.

**Tabellen redovisar den samlade bedömningen. För bedömningen har följande indelning använts:**

	<i>Positiv konsekvens</i>
	<i>Ingen konsekvens</i>
	<i>Liten negativ konsekvens</i>
	<i>Måttlig negativ konsekvens</i>
	<i>Stor negativ konsekvens</i>

Med positiv konsekvens menas att miljön förbättras. Ingen konsekvens innebär att ingen förändring sker. Med negativa konsekvenser menas att miljön försämras.

Konsekvensens största storlek är beroende av vilket lagskydd ett miljöintresse har: påverkan på riksintresse medför som mest stora konsekvenser, påverkan på regionala intressen medför som mest måttliga konsekvenser och påverkan på kommunala intressen medför som mest liten konsekvens.

<b>Påverkan</b>	<b>Nollalternativ</b>	<b>Planförslaget</b>
<i>Riksintresse farled</i>	<p><i>Ingen konsekvens</i></p> <p>Dagens verksamhet kommer troligen att fortsätta i minst samma omfattning som i dagsläget. Den reguljära båttrafiken kommer antagligen att öka. I samband med invigningen av attraktionen ”HAMN”, planeras för guidade båtturer från Fisksätra marina till Baggensstäket, vilket ger ökad båttrafik.</p>	<p><i>Liten negativ konsekvens</i></p> <p>En fördubbling av antalet båtar i marinan samt utökad marin service, innebär att antalet båtrörelser ökar i en tämligen trång passage av farleden, som även byter riktning inte långt från planområdet. Detta kan innebära att farleden kan påverkas. Dock innebär de begränsningar i farledens kapacitet som finns längre västerut (Baggensstäket - Knapens hål) att inga större fartyg kan utnyttja farleden, vilket innebär att planförslaget inte kommer att få</p>

**MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

<b>Påverkan</b>	<b>Nollalternativ</b>	<b>Planförslaget</b>
		någon väsentligt negativ påverkan på sjöfarten till Stockholm.
<b>Riksintresse kust och skärgård</b>	<p><i>Måttlig negativ konsekvens</i></p> <p>Området är i nuläget inte formellt (planmässigt) tillgängligt för allmänheten.</p> <p>I nollalternativet kommer den marina verksamheten att fortsätta ungefär som i dagsläget eller med viss utökning. Invigning av projektet HAMN med museum skedde första juni 2014, vilket innebär att många människor kommer att besöka området årligen.</p>	<p><i>Positiv konsekvens</i></p> <p>Planförslaget leder till att allmänhetens tillträde till området säkerställs formellt och att en allmän gata byggs ner till kajen och piren. Piren blir en allmän gångväg och österut, mot Skogsö naturreservat, anläggs en allmän strandpromenad.</p> <p>Antalet båtplatser kommer att öka, vilket kan ses både positivt och negativt för det rörliga friluftslivet och riksintresset. Arealen ”öppen vattenyta” minskas något.</p> <p>Planförslaget gynnar turismen genom att besökare till det nya museet säkerställs möjligheter att komma ner till kaj och pir.</p> <p>Sammantaget bedöms riksintresset Kust och skärgård gynnas av planförslaget.</p>
<b>Landskapsbild</b>	<p><i>Måttlig negativ konsekvens</i></p> <p>Troligen kommer den marina verksamheten att fortsätta i minst nuvarande omfattning.</p> <p>Båtpläggning samt parkering kommer att ske på öppen mark.</p> <p>Platsen kommer att fortsätta att ge ett något oordnat intryck när man kommer nära. Sår efter rivna byggnader kommer att finnas kvar.</p>	<p><i>Positiv konsekvens</i></p> <p>Lokalt kommer de nya byggnaderna liksom den utvidgade hamnverksamheten att påverka landskapsbilden. Det är positivt att tillkommande byggnader och anläggningar till viss del kommer att hjälpa till att dölja såren efter tidigare rivningar samt genom att ordna upp området så att parkering och båtförvaring till stor del kommer att ske inomhus i de nya hallarna. En nackdel för landskapsbilden är att tidigare</p>

**MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

<b>Påverkan</b>	<b>Nollalternativ</b>	<b>Planförslaget</b>
		<p>öppen vattenyta nu föreslås som hamnområde. Sammantaget bedöms ur ett landskapsbildsperspektiv fördelarna överväga nackdelarna med planförslaget.</p>
<p><i>Skurusundet</i> <i>Ekologisk status</i> <i>Kemisk status</i></p>	<p><i>Positiv konsekvens</i></p> <p>En minskad belastning av näringssämnen och båtbottenfärger kan förväntas då krav på mottagning av toalettavfall från fritidsbåtar samt ökade krav på rening av spolvatten från båtbottentvätt kommer att ställas oavsett om planen genomförs eller ej.</p> <p><i>Måttlig negativ konsekvens</i></p> <p>Det finns risk för att föroreningar i sedimenten (ex. TBT) kan komma att spridas till omgivande vattenområden när marinan utökas. Lokalt kan detta få en stor påverkan men i förhållande till hela vattenförekomsten blir påverkan mindre ju längre bort från marinan man kommer.</p> <p>Båtar som i framtiden målas med godkända biocidfärgar riskerar att även framöver förorena vattenområdet då de ligger vid</p>	<p><i>Positiv konsekvens</i></p> <p>En minskad belastning av näringssämnen och båtbottenfärger kan förväntas då krav på mottagning av toalettavfall från fritidsbåtar samt ökade krav på rening av spolvatten från båtbottentvätt kommer att ställas oavsett om planen genomförs eller ej.</p> <p>Delar av området saneras vilket minskar belastningen från land till vattenområdet.</p> <p><i>Måttlig negativ konsekvens</i></p> <p>Det finns risk för att föroreningar i sedimenten (ex. TBT) kan komma att spridas till omgivande vattenområden när marinan utökas. Lokalt kan detta få en stor påverkan men i förhållande till hela vattenförekomsten blir påverkan mindre ju längre bort från marinan man kommer.</p> <p>Båtar som i framtiden målas med godkända biocidfärgar riskerar att även framöver förorena vattenområdet då de ligger vid</p>

**MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

<b>Påverkan</b>	<b>Nollalternativ</b>	<b>Planförslaget</b>
		marinan eller inom annat vattenområde.
<i>Strandskydd</i>	<i>Ingen förändring</i>	<p><i>Liten negativ konsekvens</i></p> <p>Tillgängligheten till vattenområdet minskar pga. av ökat antal bryggor. Tillgängligheten vid badet kommer att begränsas något då badet måste avgränsas av säkerhetsskäl.</p> <p><i>Utfyllnad av kajplanet med cirka 550 kvadratmeter bedöms få en marginell påverkan på strandzonen då området redan idag är utfyllt och påverkat av tidigare verksamheter.</i></p> <p><i>Positiv konsekvens</i></p> <p>Allmänhetens tillgänglighet till strandområdet ökar genom att en gångväg anläggs dels till piren dels österut till naturreservatet.</p>
<i>Skogsö naturreservat</i>	<i>Ingen förändring</i>	<p><i>Liten negativ konsekvens</i></p> <p>Dispens har redan beviljats för utvidgning av brygganläggning i reservatet. Konsekvensen blir att arealen öppen vattenyta i reservatet minskar något. Detta kan upplevas som negativt av det rörliga friluftslivet som får minskad tillgång till öppet vatten men framförallt riskerar att störas av båtverksamhet med fler båtrörelser och buller från båtarna.</p> <p>Upplevelsevärdena samt natur- och</p>

## MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Påverkan	Nollalternativ	Planförslaget
		kulturvärdena i Skogsöreservatet kan påverkas negativt av utökad hamnverksamhet i denna del. Positivt är att en strandpromenad till reservatet kan anläggas.

## UPPFÖLJNING

Väsentliga miljöaspekter som bör följas upp är påverkan på vattenförekomsten, samt utökad provtagning för att kontrollera om badvattenkvaliteten påverkas av att den marina verksamheten. Explotören förväntas samarbeta med och bistå tillsynsmyndigheten i alla miljörelaterade frågor under utbyggnadsskedet.

## Del 2: MILJÖREDOVISNING

### KONSEKVENSER PÅ MILJÖN

#### MARKFÖRRORENINGAR

##### Bedömningsgrunder

##### *Naturvårdsverkets generella riktvärden*

Riktvärdena gäller för hela Sverige och indelning har gjorts i kvalitetsklasser med hänsyn till markanvändningen. Mark för bland annat bostadsändamål, odling, parkmark och grönområden ska uppfylla kriterierna för känslig markanvändning (KM). Riktvärdena är framtagna som stöd vid efterbehandling av förorenade områden.

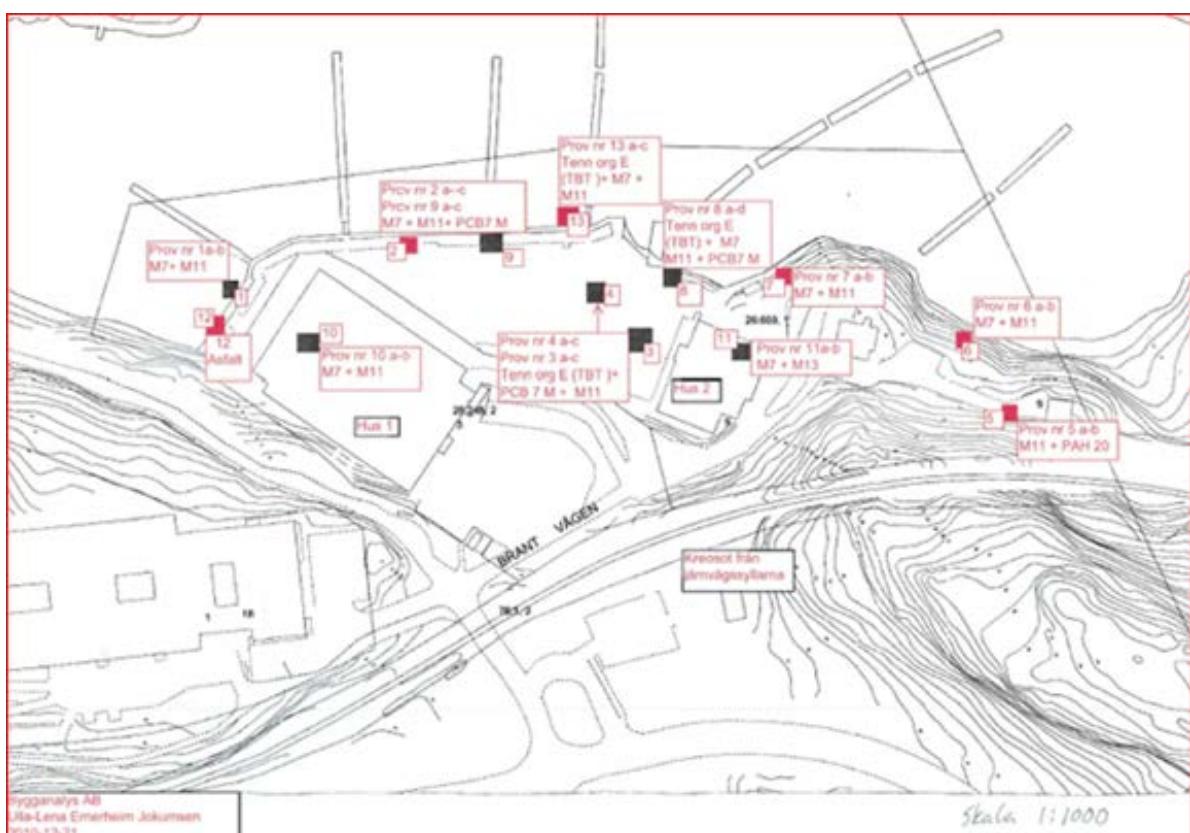
##### Bakgrund

Inom planområdet har varvsverksamhet pågått sedan slutet av 1910-talet. Fram till 1960 pågick småbåtstillverkning (trä- och plastbåtar) därefter har reparations- och underhållsarbeten – såsom blästring, målning och underhåll av båtmotorer – skett inom området. Båtbottenfärgar som har använts bestod av en mängd giftiga ämnen såsom isotiazolin, TBT, PCB, koppar etc. Gifterna bedöms vara bioackumulerande och nedbrytningen av gifterna går mycket långsamt. Nuvarande aktiviteter inom varvsområdet är uppläggning av fritidsbåtar, reparation, underhållsarbeten samt museum.

Miljötekniska markundersökningar har utförts i syfte att identifiera förekomst, typ och omfattning av metall- och tennorganiska förureningar på fastigheten.  
( Miljökontroll och efterbehandling, Nacka Erstavik 26:608, Sandström, Miljö & säkerhetskonsult, 2013-09-26).

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Resultaten av markundersökningarna visar på koncentrationer av metallföroreningar överskridande Naturvårdsverkets generella riktlinjer för känslig och mindre känslig markanvändning på varierande djup. Koncentrationen av tennorganiska föroreningar överskriden den högsta riskklassen (100 µg/kg) enligt det Norska riskbedömningsystemet för utvärdering av TBT (tributyltenn) i sediment, och det riktvärde (200 µg/kg) som i Sverige används i dumpningsärenden. Kolväten har vid markundersökningarna inte visats sig vara en problematisk föroreningskälla.



Svarta ifyllda kvadrater innehåller markföroreningar som överstiger gränsvärdens värde, röda och ofyllda kvadrater visar provtagningspunkter.

### Utbyggnadsförslaget

En förutsättning för att området skulle kunna tas i anspråk för den nya varvsverksamheten var att området sanerades. Saneringen har utförts under 2012 och 2013. Saneringen har genomförts i samråd med tillsynsmyndigheten, Nacka kommun. Generellt tillämpas som åtgärdsmål vid sanering och markarbeten riktvärden för känslig markanvändning. De övergripande åtgärdsmålen för saneringen var att fastigheten ska kunna användas utan risk för miljö eller hälsa. Fastigheten ska inte heller bidra med negativ påverkan på omkringliggande bostäder eller recipenter. Målsättningen var att så mycket TBT som möjligt skulle avlägsnas från fastigheten. Totalt har cirka 10000 ton förorenade massor (tungmetaller, tennorganiska föroreningar och kolväten) avlägsnats från området,

## **MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

varav cirka 400 ton som farligt avfall (tungmetaller). Mer än 90 % eller 7560 ton av all uppmätt TBT på fastigheten har avlägsnats. Några områden som fortfarande innehåller föroreningar har lämnats på grund av att området var svårtillgängligt eller att markföroreningen var intill byggnad och lämnades på grund av risk för att underminera byggnaden. Mark under kran återstår att sanera. Vatten somtränger fram på bergskanten var förorenat. Analyser visar på låga värden men bör följas upp. Vid genomförande av planen, det vill säga vid arbeten som innebär grävande eller motsvarande i mark, finns risk att ytterligare förorenade områden kan påträffas. Anmälan ska då göras till tillsynsmyndigheten.

I och med att området har genomgått en omfattande sanering så har risken för urlakning av föroreningar minskat eller undanrörts. Ett genomförande av planen innebär att marken kommer att saneras ytterligare.

**Slutsats:** Sanering har delar redan genomförts och kommer att fortsätta, målsättningen är att föroreningshalterna ska vara så låga att människors hälsa och miljön inte kommer att påverkas. Risken för urlakning av föroreningar kommer därmed att minska eller undanrörjas. Om det vid genomförande av planen sker markarbeten finns det risk att ytterligare förorenad områden påträffas. Anmälan ska då göras till tillsynsmyndigheten.

## **Naturmiljö**

### **Bedömningsgrunder**

#### **Kommunala mål – Översiksplanen 2012**

- Värna natur och vatten för rekreation och biologisk mångfald.
- Naturligt förekommande växt- och djurarter ska kunna fortleva i livskraftiga bestånd.
- Ökad medvetenhet om naturmiljöers biologiska, sociala, kulturella, hälsofämjande och estetiska värden.
- Stärk och utveckla gröna kilar och värdekanter.

### **Utbyggnadsförslaget**

Inga för kommunen kända lokaler för hotade växt- eller djurarter påverkas av planförslaget.

Största delen av byggandet inom området planeras på redan ianspråktagen mark. I stort sett all, till ytan mycket begränsad, naturmark inom planområdet säkerställs som allmän plats – natur.

Det finns risk för negativ påverkan på växt- och djurliv genom att antalet bryggor ökar vilket innehåller en ökad beskuggning av vattenområdena med risk för mindre vegetationsutbredning som följd och därmed sämre förhållanden för fisk och annat djurliv. Vegetationsutbredningen i hela Skurusundet och Lännerstasunden är dock redan idag relativt begränsat, på grund av båtsvall, erosion och stora djup.

**MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

Det finns även risk för att föroreningar i sedimenten sprids då antalet båtrörelser ökar i vattenområdet där det finns höga halter av föroreningar i sedimenten. Om en spridning av föroreningar sker ökar risken för påverkan av växt- och djurlivet, huvudsakligen i närområdet.

**Slutsats:** Största delen av byggandet/anläggningarna inom området planeras på redan ianspråktagen mark. Det finns risk för negativ påverkan på växt- och djurliv genom att antalet bryggor ökar men vegetationsutbredningen i hela Skurusundet och Lännerstasunden är dock redan idag relativt begränsat, på grund av båtsvall, erosion och stora djup. Om en spridning av föroreningar sker ökar risken för påverkan av växt- och djurlivet, huvudsakligen i närområdet.

## Klimat och klimateffekter

### **Bedömningsgrunder**

#### **Kommunala mål – Översiktsplanen 2012**

De värden som anges i den regionala utvecklingsplanen för Stockholm 2010, RUFS 2010, anges som förväntad permanent höjning av Östersjöns havsnivå till mellan + 0,5 m till + 1,1 m och det temporära högvattenflödet ytterligare + 1,4 m. Detta ger en sammanlagd havsnivåhöjning (permanent höjning plus tillfällig variation minus landhöjning) på + 1,9 m till + 2,5 m.(RH 00)

### **Planförslaget.**

Den generella riktlinjen i Nacka är att inte planlägga för bostäder under +2,5m. Denna nivå bör även tas hänsyn till för att skapa hållbara lösningar för dagvattenhanteringen på marinan. Då hamnplan ligger under +2 meter i de lägre delarna så bör all dagvattenhantering där hållas så ytlig som möjligt, för att minska risken för perioder med nedsatt funktion.

**Slutsats:** Utformning av dagvattenlösningar för hamnplanen ska ta hänsyn till havsnivåhöjningar.

**MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING****KONSEKVENSER PÅ HÄLSAN****BULLER****Bedömningsgrunder**

Naturvårdsverkets allmänna råd för externt industribuller (SNV RR 1978:5 rev. 1983).

Områdesanvändning <sup>1)</sup>	Ekvivalent ljudnivå i dBA			Högsta ljudnivå i dBA läge "FAST"
	Dag kl 07-18	Kväll samt söndag och helgdag kl 07-18	Natt kl 22-07	
Arbetslokaler för ej bullrande verksamhet	60	55	50	—
Bostäder och rekreationsytor i bostädernas grannskap samt utbildningslokaler och vårdbyggnader	50	45	40 <sup>2)</sup>	55
Områden för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv där naturupplevelsen är en viktig faktor. <sup>3)</sup>	40	35	35	50

1. Vid de fall kringliggande område ej utgörs av angivna områdestyper bör bullervillkoren anges på annat sätt, till exempel ljudnivå vid stadsplanegräns eller på ett visst avstånd från anläggningen.
2. Värdet för natt behöver inte tillämpas för utbildningslokaler.
3. Avser områden som planlagts för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv.

**Fakta buller**

Buller är det ljud som uppfattas som störande. Vad som uppfattas som buller varierar från person till person.

Buller kan orsaka bland annat stressreaktioner, trötthet, irritation, blodtrycksförändringar, sömnstörningar och hörselskador. Särskilt störande är sådant ljud som man inte kan påverka, till exempel trafik.

## **MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

### **Utbyggnadsförslaget**

Bullrande verksamhet vid marinan kan orsakas av reparationer och underhåll av båtar utomhus. De flesta reparationer kommer att ske inomhus (främst i servicehallen). Vissa reparationer kan behöva utföras när båtarna ligger i sjön. Naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller bedöms klaras.

**Slutsatser:** Naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller bedöms klaras.

## **LUFT**

### **Bedömningsgrunder**

#### **Kommunala mål - Översiktsplanen 2012**

- Kollektivtrafiken ska vara dimensionerad och utformad så att dess andel av resorna avsevärt ökar till 2030.
- Kollektivtrafik till sjöss ska särskilt utvecklas, kopplas till landburen kollektivtrafik och samordnas regionalt.
- Trafiksystemet ska vara utformat så att andelen resor till fots eller med cykel ökar.

### **Miljökvalitetsnormer (MKN)**

Miljökvalitetsnormerna (MKN) är bindande nationella föreskrifter. De är till för att skydda hälsan och miljön. MKN anger de föroreningsnivåer som människor och miljö kan belastas med utan olägenheter av betydelse. Vid planering och planläggning ska hänsyn tas till dessa. En plan får inte medverka till att MKN överskrids.

### **Utbyggnadsförslaget**

Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund har utfört beräkningar över luftkvaliteten inom Nacka kommun. De föroreningar som är svårast att klara är partiklar och kvävedioxid. Av beräkningarna framgår att dygnsvärdet för partiklar (PM10, ( $<10\mu\text{m}$ ) är  $14-16\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Medelvärdet under det 36:e värsta dygnet får inte vara högre än  $50\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Beräkningarna för kvävedioxid visar att halterna är  $18-24\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Medelvärdet under det åttonde värsta dygnet får inte vara högre än  $60\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Samtliga MKN för luft kommer att klaras inom planområdet.

**Slutsats:** Samtliga miljökvalitetsnormer för luft klaras inom planområdet.

**MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

---

## Kulturmiljö

### **Bedömningsgrunder** *Nationella miljömålen*

#### **God bebyggd miljö**

##### *Definition*

Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en regional och global god miljö. Natur- och kulturvärdena ska tas tillvara och utvecklas.

##### *Kommunala mål – Översiktsplanen 2012*

- De samlade kulturvärdena ska bevaras, förvaltas och utvecklas.
- Föändringar i den bebyggda miljön bör innehålla förbättringar estetiskt, funktionellt och socialt samt leda till mer hälsosamma och trygga miljöer.
- En attraktiv och hållbar byggd miljö.

### **Utbyggnadsförslaget**

Planområdet har sedan 1914 varit en plats för båtverksamhet, då AB Fisksätra Motorbåtsvarv startade sin verksamhet på platsen detta år. Tidigare har området säkert utnyttjats som ankringsplats med mera, då platsen är skyddad och belägen nära Stockholm. I den marinarkeologiska förstudie som Sjöhistoriska museet genomförde 2013, upptäcktes en fartygslämning från 1800-talets senare del. Detta indikerar tidigare båtverksamhet på platsen. Hamnverksamhet på platsen har varit en del av kulturmiljön i minst 100 år och en utvidgning enligt planförslaget bedöms inte påverka kulturmiljövärdena negativt. Det aktuella vraket från 1800-talet har status övrig kulturhistorisk lämning. Inga föändringar i vattenanvändningen planeras i lämningens direkta närhet och därför bedöms planförslaget inte innehålla någon risk för vraket.

Tidigare äldre byggnader som funnits för varvsändamål är redan rivna. Om byggnaderna funnits kvar, hade de haft visst kulturhistoriskt värde. De byggnader som finns kvar, bedöms inte vara av kulturhistoriskt intresse.

Slutsats: Hamnverksamhet på platsen har varit en del av kulturmiljön i minst 100 år och en utvidgning enligt planförslaget bedöms inte påverka kulturmiljövärdena negativt. Planförslaget bedöms inte innehålla någon risk för fartygslämningen från slutet av 1800-talet. Inga byggnader inom planområdet bedöms ha kulturhistoriskt värde.

---

**MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

---

## Rekreation och tillgänglighet

### Bedömningsgrunder

#### *Nationella miljömålen*

##### **God bebyggd miljö**

###### *Definition*

Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en regional och global god miljö. Natur- och kulturvärdena ska tas tillvara och utvecklas.

#### **Hav i balans**

###### *Definition*

Västerhavet och Östersjön ska ha en långsiktigt hållbar produktionsförmåga och den biologiska mångfalden ska bevaras. Kust och skärgård ska ha en hög grad av biologisk mångfald, upplevelsevärden samt natur- och kulturvärden.

#### **Kommunala mål - Översiktsplanen 2012**

- Rika möjligheter till friluftsliv som tar hänsyn till naturens förutsättningar.
- Tillgång och tillgänglighet till parker och bostadsnära natur ska vara god i alla kommundelar.
- Trygga den allemansrättsliga tillgången och förbättra tillgängligheten till strand- och vattenområden.
- Öka tillgängligheten till grönområden.
- Utvecklingen i samhället ska främja en god folkhälsa.
- Medborgarna ska ha tillgång till ett bra och varierat utbud av idrotts- och fritidsanläggningar.

## MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

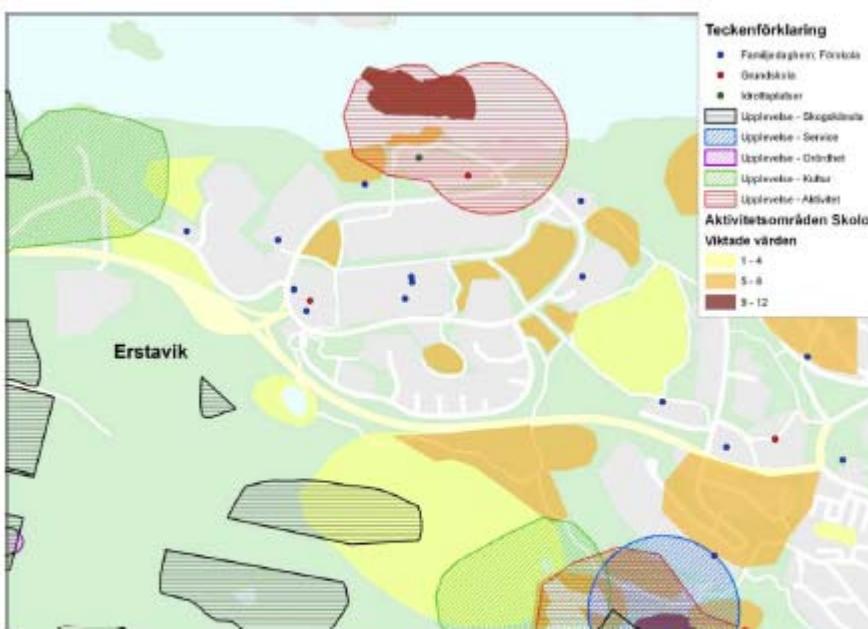


Bild. 12. Bilden visar förskolor och skolers användning av Fisksätras natur samt människans förväntade upplevelser av sitt besök i området. I kartläggningen, aktivitetsområden skolor, har pedagogisk verksamhet räknats som tre. Övriga aktiviteter som lags in har räknats som en. Detta innebär att ett område som fått värde fyra ansänds på fyra olika sätt av skolor eller som pedagogisk verksamhet och en aktivitet till.

Källa: Förstudie - Natur- och rekreativvärden i Fisksätra, Park- och naturenhet 2012-07-31

### Utbyggnadsförslaget

Förslaget ökar allmänhetens tillgång till ett attraktivt landområde med vattenkontakt, genom att det tidigare stängda hamnområdet bland annat får en allmän väg ner till kajplanet, ett allmänt gångstråk med sittmöjligheter ute på piren, möjligheter till allmän båttrafik kan erbjudas (trafikeringen kan ej styras av planen) och en strandpromenad mot Skogsö byggs ut.

En utökad verksamhet för fritidsbåtar i ”kontrollerad form” är positivt i en skärgårdskommun som Nacka, sett ur perspektivet båtliv som rekreation och behovet av servicepunkter för detta<sup>2</sup>. För de som vill utnyttja de öppna vattenytorna för rekreation (bad, båtsport), kan en utvidgning av hamnverksamheten upplevas som en inskränkning, vilket är negativt.

Badet med anslutande natur på Fisksätra holmes östra sida, säkerställs också i detaljplaneförslaget, vilket är positivt med tanke på hur intressant Fisksätra holme är ur rekreationssynpunkt.

Badplatsen på Fisksätra holme ligger ca 50 meter från närmaste brygga i marinan. Både bryggan och badplatsen är befintliga. Den förändring som sker när planen genomförs är att marinan utökas till ungefär dubbel storlek samt att verksamheten kommer att ha delvis ny inriktning med mer service, vilket innebär fler passager i närheten av badet. De risker som bedöms kan uppstå är:

1. Säkerhetsrisk kollision badande – båtar.

## **MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

2. Risk för spridning av föroreningar från sedimenten pga av ökade båtrörelser
3. Risk för spill av bla olja från verksamheten vid marinan.

### **Förslag till åtgärder i driftskedet**

Kommunen avser att markera badet tydligare med bojar/ länsar så att risken för kollision badande –båtar minimeras.

För att garantera en bra badvattenkvalitet, så kommer kommunens kontroll att utökas för att kontrollera ev. påverkan av föroreningar från bottensediment och båtbottenfärgar samt oljespill.Om en negativ påverkan konstateras ska orsaken utredas och orsaken till påverkan ska omedelbart åtgärdas.Om påverkan är betydande ska badet stängas till dess prover visar att badvattenkvaliteten är godkänd.

För att ytterligare minska risken för negativ påverkan på vattenkvaliteten kan båtägarna vid marinan informeras om risken för påverkan av vattenkvaliteten från båtarna samt vad man som båtägare kan göra för att minska påverkan ex. genom att inte måla båtbotten med biocidfärg.

Slutsats: Förslaget ökar allmänhetens tillgång till ett attraktivt landområde med vattenkontakt. Badet med anslutande natur på Fisksätra holmes östra sida säkerställs, vilket är positivt men den ökande båttrafiken innebär att badvattenkvalitén måste hållas under extra uppsikt. En utökad verksamhet för fritidsbåtar är positivt för rekreationsintresset båtlivet i Nacka. För de som vill utnyttja de öppna vattenytorna för rekreation (bad, båtsport), kan en utvidgning av hamnverksamheten upplevas som en inskränkning, vilket är negativt.

### Risk och säkerhet

#### **Kommunala mål - Översiktsplanen 2012**

- Förflyttningar i den byggda miljön bör innehålla förbättringar estetiskt, funktionellt och socialt samt leda till mer hälsosamma och trygga miljöer.
- Alla ska vara trygga och säkra i Nacka.

#### **Utbyggnadsförslaget**

Planförslaget innebär att en befintlig marina tillåts expandera till dubbla antalet båtplatser. I marinas västra del kommer service av båtar ske samt försäljning av båtar. För att nå detta område kommer båtar passera mellan pirerna och badplatsen. Avståndet mellan dessa två är cirka 80 meter. Antalet passager uppskattas av verksamhetsutövaren uppgå till mellan 1200 - 2000 per säsong. För att minska risken för kollision mellan båtar och badande måste badet avgränsas.

**MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

Marinan planeras för såväl allmänhetens tillträde som för de marina verksamheterna. Detta kan utgöra en säkerhetsrisk, om allmänheten inte följer de allmänna stråk som planeras. Det är därför betydelsefullt, att vid utbyggnaden tydligt skylta var allmänheten ska röra sig för att trafiksäkerheten ska vara god. Det kan även behöva fysiska hinder, för att skilja marinans verksamhetsytor från de allmänna gångstråken.

Närhet till vatten innebär alltid en risk. I det fortsatta arbetet bör eventuella behov av avåkningsskydd undersökas liksom lämplig placering av räddningsstegar och annan livräddningsutrustning.

**Slutsats:** För att minska risken för kollision och badande måste badet avgränsas. Åtgärder kan behövas, för att skilja för att skilja marinans verksamhetsytor från de allmänna gångstråken. Närhet till vatten innebär alltid en risk.

**NACKA KOMMUN**

Birgitta Held-Paulie

Elisabeth Rosell

Miljöenheten

Park- och naturenheten

Referenser:

- Förslag till riktvärden för dagvattenutsläpp, Regionala dagvattennätverket i Stockholms län, 2009
- Dagvattenpolicy för Nacka kommun, 2011-03-02
- Resultat från översiktsinventering av vegetation och förutsättningar för fisk i Fisksätra, Nacka kommun, Ekologigruppen
- Undersökning av lekbotten och sediment i Lännerstasundet, Nacka kommun, WSP, 2011-06-13
- Miljökonsekvensbeskrivning, Småbåtshamn i Fisksätra, Nacka kommun, WSP 20120202
- Nacka kommuns marina kustområde, marinbiologisk undersökning och naturvärdesbedömning, Sveriges Vattenekologer AB, oktober 2008
- Havs- och vattenmyndighetens rapport 2012:1
- Transportstyrelsens föreskrift (TSFS 2012:13)
- Naturvårdsverkets allmänna råd för externt industribuller (SNV AR 1978:5 rev. 1983)
- PM - tänkbara effekter på bad vid Fisksätra holme av utökad verksamhet vid

**MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

---

småbåtshamn i Fisksätra, Nacka kommun, Sweco, 2012-12-30

<http://www.viss.lansstyrelsen.se/>

Dagvattenutredning Fisksätra Marina, WSP 20130401

Förörening av båtuppläggningsplatser– en sammanställning av utförda undersökningar i svenska kustkommuner, ITM-rapport 208, Institut för tillämpad miljöforskning, 2011-12-27

NV 4913 – Bakgrundshalter för metaller i naturliga sediment

Undersökning av lekbotten och sediment i Lännerstasundet, ( WSP,2011-06-13 ).

Miljökontroll och efterbehandling, Nacka Erstavik 26:608, Sandström, Miljö & säkerhetskonsult, 2013-09-13,

Översiktlig miljöteknisk analys Fisksätra marina, Bygganalys., 2010-12-22

## **Utbyggnadspromemoria för kommunala va-ledningar för studentbostäder i Alphyddan, stadsbyggnadsprojekt 9228**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott fastställer utbyggnadspromemoria för stadsbyggnadsprojekt nr 9228 Studentbostäder i Alphyddan, avseende utbyggnad av kommunala va-ledningar i Alphyddevägen och ger exploateringsenheten i uppdrag att fortsätta genomförandet, under förutsättning att tillstyrkan sker i natur- och trafiknämnden.

Detta beslut fattas av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott med stöd av punkten 40 i kommunstyrelsens delegationsordning.

### **Ärendet**

Kommunfullmäktige har den 15 juni 2015 beslutat att kommunen ska ingå två markanvisningsavtal, dels med JM AB (JM) och dels med Hyr Rätt i Stockholm Hyris AB (Hyris), avseende uppförande av drygt 200 lägenheter för studenter intill Alphyddevägen.

Enligt gällande avtal ska kommunen bygga ut spillvattenledningen i Alphyddevägen, för anslutning av planerad byggnation. Kommunen ska arbeta för att anläggningsarbetet genomförs omgående senast efter det att detaljplanen vunnit laga kraft. Utbyggnaden ska vara utförd innan JM och Hyris påbörjar sina markarbeten.

Kommunfullmäktige har den 15 juni 2015 antagit detaljplanen för studentbostäderna, men beslutet har ännu inte vunnit laga kraft.

Den föreslagna utbyggnaden beskrivs i bilagd utbyggnadspromemoria.

### **Bilagor**

Bilaga 1 – Utbyggnadspromemoria

Christina Gerremo

Biträdande chef Exploateringsenheten

Gunilla Stålfelt

Projektledare

PM  
 Gunilla Stålfelt

 Kommunstyrelsens  
 stadsutvecklingsutskott

## **Utbyggnadspromemoria för kommunala va-ledningar för studentbostäder i Alphyddan, stadsbyggnadsprojekt 9228**

Kommunfullmäktige har den 15 juni 2015 beslutat att kommunen ska ingå två markanvisningsavtal, dels med JM AB (JM) och dels med Hyr Rätt i Stockholm Hyris AB (Hyris). Syftet är att JM och Hyris ska uppföra drygt 200 lägenheter för studenter intill Alphyddevägen. Kommunfullmäktige har den 15 juni 2015 antagit detaljplanen för studentbostäderna, men beslutet har ännu inte vunnit laga kraft. Detaljplanen ligger fortfarande överklagad hos Länsstyrelsen.

Enligt gällande markanvisningsavtal ska kommunen bygga ut spillvattenledningen i Alphyddevägen för anslutning av planerad byggnation. Kommunen ska arbeta för att anläggningsarbetet genomförs omgående senast efter det att detaljplanen vunnit laga kraft. Utbyggnaden ska vara utförd innan JM och Hyris påbörjar sina markarbeten.



Kommunen har nu utfört erforderlig projektering och upphandling av arbetena planeras ske i december 2015. Upphandlingen görs som en förnyad konkurrensutsättning enligt gällande ramavtal. Utbyggnaden ska vara klar till sommaren 2016. Kostnaden bedöms kunna uppgå till högst 2,3 miljoner kronor. Inom ramen för stadsbyggnadsprojektet Alphyddan ingår en utbyggnad av va-nätet. Kostnaden för utbyggnaden rymmer inom beslutad budget.



Utbyggnaden av de allmänna anläggningarna i området kommer att innebära försämrad tillgänglighet till fastigheterna inom området under utbyggnadstiden. Den entreprenör som upphandlas ska upprätta en trafikanordningsplan som kommunen ska godkänna.

Kommunen ska även svara för utbyggnad av befintlig trottoar samt åtgärder inom parkområdet norr om föreslagna bostadshus, för en kostnad om ca 500 tkr. Denna kostnad bedöms kunna inrymmas inom beslutad budget.

Det finns planer på att anlägga ett antal parkeringsplatser utmed Svindersviksvägen och under Värmdöleden. Denna lösning förutsätter dock att överenskommelse kanträffas med fastighetsägarna, Trafikverket och Nordiska museet, vilket ännu inte har skett. Kostnaden för iordningställande av ytterligare parkeringsplatser finns ännu inte budgeterad. När förutsättningarna för parkeringen är utredda kommer detta delprojekt presenteras i en separat utbyggnadspromemoria och utökad budget för anläggandet av parkeringsplatserna kommer då att begäras.

## Förslag till beslut

- Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att fastställa förslaget till utbyggnadspromemoria avseende kommunala vatten- och avloppsledningar i Alphyddevägen.
- Natur- och trafiknämnden beslutar att tillstyrka förslaget till utbyggnadspromemoria.

**TJÄNSTESKRIVELSE**  
Dnr KFKS 2004/532-251

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Avbrutet genomförande avseende utbyggnad av ny gång- och cykelväg Nacka Forum, stadsbyggnadsprojekt nr 9192**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott avbryter genomförandet avseende ny gång- och cykelväg i stadsbyggnadsprojekt nr 9192 Nacka Forum.

Detta beslut fattas av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott med stöd av punkten 40 i kommunstyrelsens delegationsordning.

### **Sammanfattning**

Den 10 februari 2015 fastställde kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott utbyggnadspromemoria för stadsbyggnadsprojekt nr 9192 Nacka Forum avseende ny gång- och cykelväg. En kostnadssuppskattning är att projektet kostar cirka 20 miljoner kronor jämfört med 2 miljoner kronor som angavs i utbyggnadspromemorian. Dessutom blir vägen relativt, brant och lång. Utbyggnaden föreslås avbrytas.

### **Ärendet**

Den 10 februari 2015 fastställde kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott utbyggnadspromemoria för stadsbyggnadsprojekt nr 9192 Nacka Forum avseende ny gång- och cykelväg.

### **Bakgrund**

Gång- och cykelväg skulle öka tillgängligheten och skapa en koppling mellan Värmdövägen och Romansvägen.

### **Nuläge**

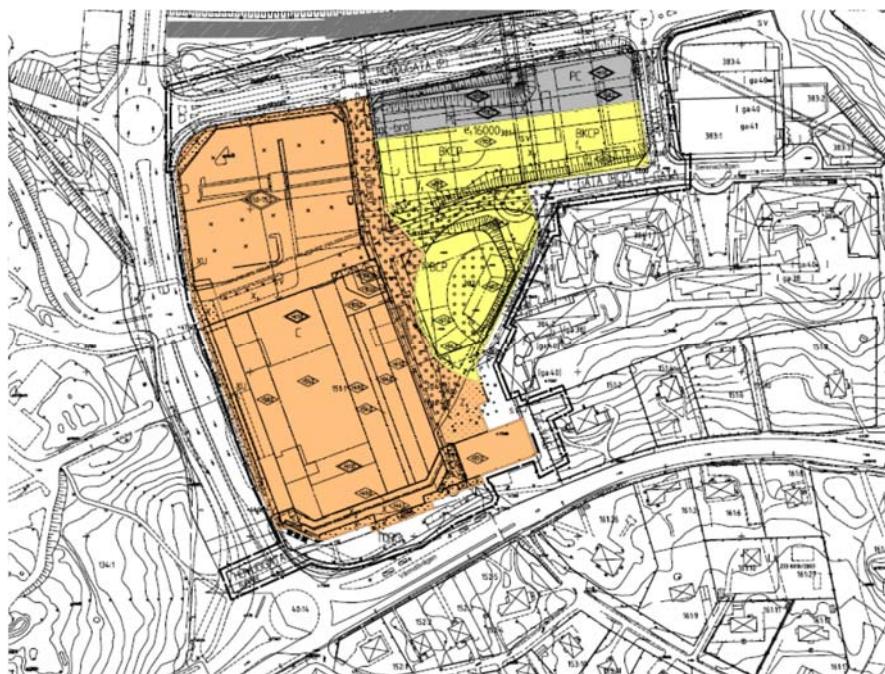
Vägenheten har utfört en enkel förprojektering av den tilltänkta gång och cykelvägen. För att klara att ta upp den stora höjdskillnaden kommer det att krävas en lång stödmur (cirka 150 meter) och dessutom en hiss för att ta upp de tre sista höjdmetrarna intill torget.



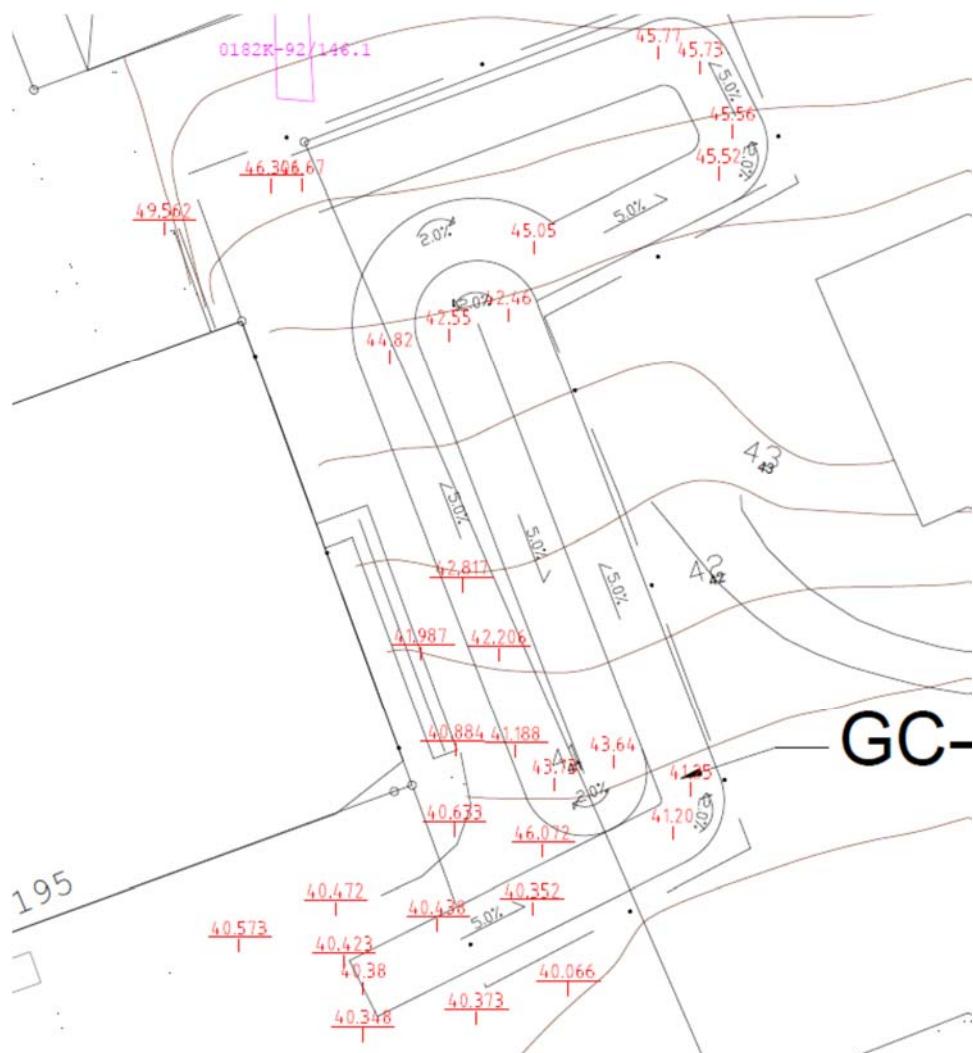
Serpentinvägen blir relativt brant och lång, cirka 150 meter. En hiss gör den dessutom till en otrygg plats, då den tänkta gång och cykelvägen redan ligger avsides.  
En grov kostnadsuppskattning är att projektet kostar cirka 20 miljoner kronor.

Dessa aspekter sammantaget gör att utbyggnaden föreslås avbrytas tillsvidare.

Då det är stora förändringar på gång kring Nacka Forum framöver föreslås att kopplingen mellan de olika nivåerna lösas i senare detaljplaner och utbyggnadsetapper. En utbyggnad av den tilltänka serpentinvägen nu kan dessutom vara hindrande för områdets utveckling i framtiden. Med tanke på detta och de mycket stora utbyggnadskostnaderna föreslås att utbyggnaden av gång- och cykelvägen inte genomförs.



Längs ner i bilden syns rondellen vid Vikdalsvägen och Värmdövägen. Öster om rondellen ligger bussterminalen vid Nacka Forum. Den stora bilden visar detaljplanen för Nacka Forum.



Skiss, cirka 150 meter serpentinväg inklusive hiss.

Exploateringsenheten

Ulf Crichton  
Exploateringschef

Anna Dolk  
Projektledare

Kommunstyrelsen

## **Projektavslut detaljplaneprogram för centrala Nacka, projekt 9215**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen godkänner slutrapporten för projekt 9215 Detaljplaneprogram för centrala Nacka. Information i ärendet lämnas för kännedom till miljö- och stadsbyggnadsnämnden.

Investering för kommunens arbete med programarbetet får direktavskrivas i kommunstyrelsens bokslut för innevarande år.

### **Sammanfattning**

Kommunstyrelsen beslutade i februari 2007 om framtagandet av en fördjupad översiktsplan (FÖP) för centrala Nacka, med syfte att skapa en levande och attraktiv stadskärna. Arbetet lades på is våren 2010, i avvaktan på att den kommuntäckande översiktsplanen skulle antas och återupptogs 2013, i form av ett detaljplaneprogram. Programskedet avslutas nu då detaljplanprogrammet antogs av kommunstyrelsen den 14 april 2015.

### **Ärendet**

Syftet med detaljplaneprogrammet är att skapa en levande och attraktiv stadskärna i Nackas centrala delar. Arbetet har utgått från visionen ”nära och nyskapande”. Planprogrammet är också en del i genomförandet av översiktsplanens strategi ”en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön”. Det tar ett helhetsgrepp om den framtida stadsutvecklingen och underlättar för arbetet med kommande detaljplaner.

Kommunstyrelsen beslutade i februari 2007 om framtagandet av en fördjupad översiktsplan (FÖP) för centrala Nacka. Arbetet pågick till början av 2010, då ett utkast till samrådshandling fanns utarbetad. I detta läge hade arbetet med den kommuntäckande översiktsplanen startat. Eftersom fördjupningen av översiktsplanen inte bedömdes som akut lades detta arbete på is våren 2010, i avvaktan på att den kommuntäckande



översiksplanen skulle antas. Från våren 2010 till början på året 2013 kom projektet att användas för utredningar rörande behoven och möjligheterna att få tillstånd tunnelbana till Nacka, samt andra utredningar rörande infrastruktur och exploatering på västra Sicklaön. Dessa utredningar har varit positivt bidragande till det avtal om utbyggd tunnelbana som träffades i januari 2013. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutade 26 mars 2013 att arbetet skulle slutföras i form av ett detaljplaneprogram.

Programskedet avslutas nu då detaljplaneprogrammet antogs av kommunstyrelsen den 14 april 2015, efter att samråd genomförts under perioden november 2014 - januari 2015. En slutrapport för projektet har tagits fram (bilaga 2). På grund av projektets utdragna och tidvis avbrutna process har den totala nettokostnaden om 18,59 milj. kr vida överstigit den ursprungliga budgeten. När ett projekt pågår så länge, blir de utredningar och det planarbete som görs oftast inaktuella under arbetets gång och ökade kostnader är därför svåra att undvika. Resultatet är emellertid till största del i överensstämmelse med senast beslutade budget.

## **Projektet**

Projekt 9215 Detaljplaneprogram för centrala nacka är nu klart att avslutas. En slutrapport har upprättats, se bilaga 2.

## **Aktiveringar och avskrivningar**

Nettointvesterings om 18,59 miljoner kr för kommunens arbete med den fördjupade översiksplanen och detaljplaneprogrammet får direktavskrivas i kommunstyrelsens bokslut för innevarande år.

Övriga detaljer framgår av slutrapporten.

## **Bilagor**

- 1: Ärendeöversikt, karta
- 2: Slutrapport

Ulf Crichton  
Exploateringschef

Sven Andersson  
Översiksplanerare

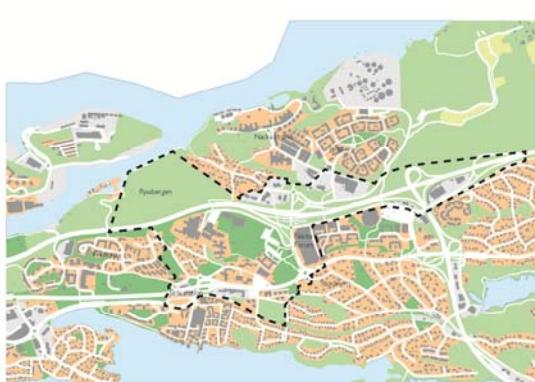
Kommunstyrelsen

## Ärendeöversikt för projekt 9215 Detaljplaneprogram för centrala Nacka

Projektledare, planenhet: Sven Andersson

Delprojektledare, exploateringsenhet: Bastian Wreede

Beslut	Datum	Styrelse/ nämnd	Kommentar
✓ Start FÖP, tillstyrkan	2007-01-24	MSN	§ 28
✓ Start FÖP, godkännande	2007-02-12	KS	§ 42
✓ Övergång till Detaljplaneprogram, tillstyrkan	2013-03-20	MSN	§ 82
✓ Övergång till Detaljplaneprogram, beslut	2013-03-26	KSSU	§ 54
✓ Detaljplaneprogram, samrådsbeslut	2014-11-19	MSN	§ 297 Samrådsförslag
✓ Detaljplaneprogram, yttrande	2015-01-23	KSSU	§ 3 Samrådsförslag
✓ Detaljplaneprogram, tillstyrkan	2015-03-25	MSN	§ 54 Antagandeförslag
✓ Detaljplaneprogram, överlämnande till KS	2012-04-07	KSSU	§60
✓ Detaljplanprogram, antagande	2012-04-13	KS	§ 114



## SLUTRAPPORT

---

# **Projektavslut för projekt 9215 Detaljplaneprogram för centrala Nacka**

2015-10-07

Sven Andersson  
KFKS 2002/269 212

## Sammanfattning

Syftet med detaljplaneprogrammet är att skapa en levande och attraktiv stadsärna i Nackas centrala delar. Arbetet utgår från visionen ”nära och nyskapande”. Planprogrammet är också en del i genomförandet av översiktsplanens strategi ”en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön”. Det tar ett helhetsgrepp om den framtida stadsutvecklingen och underlättar för arbetet med kommande detaljplaner.

Kommunstyrelsen beslutade i februari 2007 om framtagandet av en fördjupad översiktsplan (FÖP) för centrala Nacka. Arbetet pågick till början av 2010, då ett utkast till samrådshandling fanns utarbetad. I detta läge hade arbetet med den kommuntäckande översiktsplanen startat. Eftersom fördjupningen av översiktsplanen inte bedömdes som akut lades detta arbete på is våren 2010, i avvaktan på att den kommuntäckande översiktsplanen skulle antas.

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutade 26 mars 2013 att arbetet skulle slutföras i form av ett detaljplaneprogram.

På grund av projektets utdragna och tidvis avbrutna process har kostnaden vida överstigit den ursprungliga budgeten. När ett projekt pågår så länge, blir de utredningar och det planarbete som görs oftast inaktuella under arbetets gång och ökade kostnader är därför svåra att undvika. Resultatet är emellertid till största del i överensstämmelse med senast beslutade budget.



Karta över programområdet

Nacka kommun  
Sven Andersson

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Projektets syfte och mål.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Utfall i förhållande till mål, ramar och identifierade risker.....</b>	<b>5</b>
2.1	Uppfyllelse av projektmål.....	5
2.2	Projektets ekonomi.....	5
2.3	Nyckeltal och mått.....	6
2.3.1	Processen .....	6
2.3.2	Levererat projektresultat i form av underlag/rapporter.....	7
2.3.3	Kostnader.....	7
2.3.4	Intäkter.....	7
<b>3</b>	<b>Slutsatser och förslag på förbättringar.....</b>	<b>7</b>

## I Projektets syfte och mål

Syftet med detaljplaneprogrammet är att skapa en levande och attraktiv stadsärna i Nackas centrala delar. Arbetet utgår från visionen ”nära och nyskapande”. Planprogrammet är också en del i genomförandet av översiktsplanens strategi ”en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön”. Det tar ett helhetsgrepp om den framtida stadsutvecklingen och underlättar för arbetet med kommande detaljplaner.

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

Uppdraget att utarbeta en fördjupad översiktsplan innehöll ett antal mål för området. Dessa behölls med viss komplettering och uppdatering i samband med beslutat att slutföra projektet i form av ett detaljplanprogram.

- Programområdet ska ha ett effektivt markutnyttjande. Det beräknas kunna inrymma ca 4600 bostäder, ca 7000 arbetsplatser och ska ha plats för en vacker och livfull stadspark.
- En kollektivtrafiknod med tunnelbanestation, bra omstigningsmöjligheter till all busstrafik och generellt god tillgänglighet ska finnas i programområdet.
- Centrala Nacka ska integreras med omgivande stadsdelar, med hjälp av bebyggelse, grönstruktur och stråk för olika trafikslag.
- Idrottscentrum och skolorna ska finnas kvar och utvecklas inom området. Såväl nya som befintliga anläggningar ska integreras i stadsstrukturen.
- En innovativ stadsutveckling ska ske där ”Konsten att bygga stad” lägger grunden.
- Miljöbelastningen på angränsande vattenområden ska minska när detaljplanerna genomförs.
- Centrala Nacka ska vara en förebild vad gäller hållbart byggande. Projektet ska även utreda möjligheterna att minimera buller och luftföroreningar som genereras av trafiken.
- Trafikplatserna längs Värmdöleden ska vara utformade med hög trafikteknisk kapacitet och effektivt markutnyttjande och de ska vara estetiskt tilltalande.
- Detaljplaneprogrammet ska innehålla en överdäckning av Värmdöleden. De ekonomiska och tekniska konsekvenserna av en överdäckning ska utredas i projektet.
- En försiktig exploatering av Ryssbergen ska utredas i samband med att en avgränsning av det framtida naturreservatet görs.
- Detaljplaneprogrammet ska redovisa en etappindelning för kommande detaljplaner.

## 2 Utfall i förhållande till mål, ramar och identifierade risker

### 2.1 Uppfyllelse av projektmål

Projektets övergripande mål för centrala Nacka som en attraktiv och hållbar stadsdel, med attraktiva offentliga stråk och platser samt en mångfald i innehåll, kan naturligtvis utvärderas först när området är bebyggt. Detaljplaneprogrammets innehåll av bostäder, arbetsplatser, handel, parker, kultur, service, skola och idrott ger emellertid förutsättningar för en levande och öppen stad. För att detta ska kunna bli verklighet är det viktigt att planprogrammet principer för offentliga rum och ny bebyggelse också genomförs i de enskilda stadsbyggnadsprojekten.

De mer detaljerade målen är till största delen uppfyllda i programmet. När det gäller miljöbelastningen på angränsande vattenområden, visar programmets dagvattenutredning att kraftfulla åtgärder är nödvändiga för att uppnå målen och att mer detaljerade utredningar är nödvändiga inom de olika stadsbyggnadsprojekten. Utformningen av Värmdöledens trafikplatser och en överdäcknings alla ekonomiska och tekniska konsekvenser har visat sig omöjliga att klara ut inom ramen för ett övergripande detaljplaneprogram. För bussterminalen har planprogrammen utfört en lokaliseringssstudie med exempel på utformning, utan att vidare utreda olika alternativ. Dessa frågor utreds därför vidare i den åtgärdsvalsstudie för Värmdöleden som görs tillsammans med Trafikverket och i stadsbyggnadsprojektet för överdäckningen.

### 2.2 Projektets ekonomi

Tidigare beslutad budget i samband med start FÖP t3 2007 redovisat i tkr:

Verksamhet	Inkomster/Intäkter	Utgifter	Netto
FÖP-arbete		-4650	-4650
Netto		-4650	-4650

Senast beslutad budget i samband med start planprogram t3 2013 redovisat i tkr:

Verksamhet	Inkomster/Intäkter	Utgifter	Netto
Programarbete		-18529	-18529
Netto		-18529	-18529

Projektets totala ekonomi redovisat i tkr:

Verksamhet		Inkomster/Intäkter	Utgifter	Netto
Programarbete			-	-
Netto		149	-18737	-18588

Att projektet har blivit mycket dyrare än vad som från början budgeterats har flera orsaker. När kommunstyrelsen i februari 2007 hade beslutat att en fördjupad översiktsplan skulle tas fram beslutades en budget för projektet vid t3 2007 på 4650 tkr. Arbetet visade sig snart vara mer omfattande än beräknat och en ny budget på 13249 tkr fastställdes t3 2009. När den fördjupande översiktsplanen lades på is i början av 2010 hade 9 077 tkr förbrukats. Från våren 2010 till början på året 2013 kom projektet att användas för utredningar rörande behoven och möjligheterna att få tillstånd tunnelbana till Nacka, samt andra utredningar rörande infrastruktur och exploatering på västra Sicklaön. Dessa utredningar har varit positivt bidragande till det avtal om utbyggd tunnelbana som träffades i januari 2013. När kommunstyrelsen i april 2013 beslutade att projektet skulle slutföras som ett planprogram var de dittills nedlagda kostnaderna 14 865 tkr. I detta läge fanns många nya förutsättningar och i den projektplan som gjordes föreslogs en budget på 3 664 tkr för det återstående arbetet. Vid t3 2013 beslutades en ny budget på 18 529 tkr. Den slutliga nettokostnaden för projektet är 18 588 tkr, vilket obetydligt överstiger senast beslutade budget.

Nettoinvesteringar om 18 588 tkr för kommunens arbete med fördjupad översiktsplan och detaljplaneprogram får direktavskrivas i kommunstyrelsens bokslut för innevarande år, 2015.

## **2.3 Nyckeltal och mått**

### **2.3.1 ProcesSEN**

- Uppdrag fördjupad översiktsplan 2007-02-12
- Uppdrag detaljplaneprogram 2013-03-26
- Antagande av detaljplaneprogram 2015-04-13
- Projektavslut (KS-beslut beräknat) 2015-11-25

När arbetet med detaljplaneprogrammet startade på våren 2013 hade tre år gått sedan den fördjupade översiktsplanen lades på is. En hel del nya förutsättningar fanns; kommunfullmäktige hade antagit en ny översiktsplan som bland annat innehöll strategin ”en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön”; frågan om tunnelbana till Nacka hade gått från en framtidsvision till något mycket konkret då förstudien och stockholmsförhandlingen pågick. Även om en del äldre material fortfarande var användbart, så måste nya utredningar göras och den tidigare fördjupade översiktsplanen omarbetats. Dagvattenutredning, trafikutredning och en kompletterande naturinventering genomfördes. Uppdatering av behovsbedömningar för skola/förskola, idrott/fritid, kultur och särskilt boende och nya exploateringsberäkningar genomfördes.

Samråd om programmet pågick från november 2014 till januari 2015.

Samrådsförslaget fanns utställt i Nacka stadshus och även i Nacka Forum där många Nackabor passerar varje dag. Öppet hus hölls i Nacka Forum och i stadshuset, cirka 150 besökare kom och kommunens tjänstemän besvarade frågor från allmänheten. På webbplatsen fanns också en 3D-modell av programförslaget

som hade ca 1600 unika besökare. Efter samrådet reviderades planprogrammet och ett slutligt förslag antogs av kommunstyrelsen 13 april 2015.

### **2.3.2 Levererat projektresultat i form av underlag/rapporter**

- Landskapsanalys centrala Nacka, WSP 2009-02-20
- Trafikutredning centrala Nacka, Sweco 2010-02-08
- Trafikanalys och GC-utredning Nacka trafikplats, ÅF 2011-08-30, kompletterad 2011-10-31.
- Järlahöjden, inventering av naturvärdesträd, Thomas Fasth 2013-11-20
- Trafikutredning (sammanställning och uppdatering av tidigare material), Ramböll 2014-10-22
- Daggattenutredning, Sweco 2014-10-21
- Överdäckning Värmdöleden, WSP, inleddes inom ramen för detaljplaneprojektet 2014-11-28, men har senare överförts till stadsbyggnadsprojektet för överdäckningen.
- Lokaliseringssstudie för bussterminal Nacka C, slutrappart 2015-05-28
- Detaljplaneprogram för centrala Nacka med preliminär miljöredovisning, Nacka kommun, mars 2015

### **2.3.3 Kostnader**

- Kostnaden för att ta fram en samrådsversion av den fördjupade översiksplanen för centrala Nacka, inklusive utredningar och underlag var 9 077 tkr.
- De utredningar som utfördes under åren 2010 till februari 2013 uppgick till 5 788 tkr
- Kostnaden för att ta fram detaljplaneprogram enligt kommunstyrelsens beslut har varit 3 872 tkr. 1272 tkr utgörs av konsultkostnader och övriga 2600 tkr av framförallt eget arbete.

### **2.3.4 Intäkter**

Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting har betalt 50% av lokaliseringssstudien för bussterminal, vilket innebär en intäkt på 149 tkr.

## **3 Slutsatser och förslag på förbättringar**

När arbetet med att ta fram en fördjupad översiksplan inleddes var den gällande översiksplanen från 2002 inaktuell i vissa delar. Detta ledde till att arbetet med den fördjupade översiksplanen för centrala Nacka kom att innehålla många strategiska frågeställningar som egentligen hör hemma i en kommuntäckande översiksplan. Detta innebar att kostnaderna blev betydligt högre än vad som från början beräknats. Det kan givetvis ifrågasättas om inte ambitionsnivån för FÖP-arbetet skulle varit lägre, alternativt att arbetet med en kommuntäckande översiksplan påbörjats tidigare, men vad resultatet i så fall blivit är svårt att veta

idag. Med tanke på de förändringar av visioner, stadsbyggnadsstrategier och utbyggnadsplaner som skett de senaste åren, skulle en fördjupad översiktsplan som antagits exempelvis 2010, varit ganska inaktuell idag. Det var därför sannolikt rätt beslut att stoppa FÖP-arbetet 2010 trots att betydande kostnader lagts ner.

De utredningar som utfördes under perioden 2010-2013 hade betydelse som underlag i förhandlingarna om tunnelbaneavtalet och i de fortsatta arbetena med visionen Nacka stad, men de borde rimligtvis ha blivit föremål för ett eget projekt och kostnaderna skulle inte belastat det vilande FÖP-arbetet.

Att ta fram ett detaljplaneprogram för ett större sammanhängande geografiskt område ger goda förutsättningar för att övergripande frågor, som kan vara svåra att lösa inom enskilda detaljplaneområden, kan lösas mer tillfredsställande sett utifrån ett helhetsperspektiv. Samrådsprocessen för ett detaljplaneprogram, ger medborgarna en ökad förståelse för att kommunens utveckling i stort och i övergripande frågor. Samrådet för centrala Nacka är ett bra exempel på detta. När det finns ett detaljplaneprogram innebär det både en effektivare efterföljande detaljplanläggning och minskade kostnader för utredningar, när ett områdets huvudsakliga struktur ligger klar.

Idag visar den åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för Värmdöleden som genomförs i samarbete med Trafikverket, att det med största sannolikhet blir en annan lösning för trafikplatserna utefter Värmdöleden, än vad som redovisas i planprogrammet. En slutsats som kan dras är därför att åtgärdsvalsstudien borde startats tidigare. Däremot var det riktigt att anta detaljplaneprogrammet på våren 2015, eftersom ett antal projekt annars skulle försenats.

När ett projekt pågår så länge som arbetet med centrala Nacka, blir de utredningar och det planarbetet som görs oftast inaktuella under arbetets gång. Det gäller särskilt när förutsättningar och målsättningar förändras. Ökade kostnader på grund av att mycket arbete måste göras om, är därför svåra att undvika, men med en tydligare styrning av vilka utredningar som är nödvändiga vid en viss tidpunkt, borde kostnaderna kunna begränsas.

## *Öppenhet och mångfald*

*Vi har förtroende och respekt för människors kunskap  
och egna förmåga - samt för deras vilja att ta ansvar*



Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Europan I3, arkitekttävling för unga arkitekter med Bergs gård som tävlingsområde**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott noterar informationen.

### **Sammanfattning**

Till arkitekttävlingen för unga europeiska arkitekter under 40 år beslutades att Nacka skulle delta med Bergs gård. Tävlingen avslutades i juni 2015. För Bergs (fastigheten Sicklaön 13:83) lämnades 36 förslag in. Ett omfattande juryarbete är inlett med syftet att få fram en s.k. shortlist till det avslutande europeiska jurymötet i Bratislava den 8 november 2015. En prisceremoni för Bergs gård planeras ske under december 2015.

### **Ärendet**

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade den 2 september 2014 om deltagande i Europan 13 med Bergs gård, KFKS 2014/727-201, § 170. Enheten för strategisk stadsutveckling vill informera kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott om det fortlöpande arbetet med Europantävlingen.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Bergs gård är en betydelsefull pusselbit i kommunens arbete med utvecklingen av Nacka stad. De markintäkter kommunen kan få i samband med stadsutvecklingen av området är en viktig pluspost för kommunens långsiktiga ekonomi.

### **Konsekvenser för barn**

Bergs gård har alla förutsättningar att bli en stadsdel där barn och ungdomar står i centrum. Det finns stora möjligheter att skapa goda livsmiljöer.

Andreas Totschnig  
Enhetschef

Eva Maria Persson  
Stadsarkitekt

Kommunstyrelsen

## **Godkännande av ansökan till Vinnova om finansiering av nästa fas av projektet Konsten att skapa stad**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen godkänner ingiven ansökan till Vinnova om medfinansiering av införandefasen av projektet *Konsten att skapa stad*.

### **Sammanfattning**

Nacka kommun utvecklar sedan våren 2013 arbetsättet *Konsten att skapa stad*, som handlar om bland annat kultur och konstnärlig kompetens som resurser i stadsutvecklingens olika faser. Som projekt har arbetssättet från start fått ekonomiskt stöd av Vinnova inom ramen för ett program som kallas FRÖN - *För ökad innovation i offentligt finansierad verksamhet*.

*Konsten att skapa stad* går nu in en införandefas. Under införandefasen ska nyskapande och bärkraftiga lösningar från planerings- och utvecklingsprojekten i de två föregående faserna införlivas i den ordinarie verksamheten.

Inför fortsättningen har en utvärdering av de tidigare faserna gjorts. Utvärderingen visar att organisationen generellt uppfattar sig ha en god bild av vad *Konsten att skapa stad* handlar om och att det är positivt att arbetet pågår, men några förstärkningar behöver göras:

- Informationsspridning och involvering
- Tydligare direktiv
- Förbättrad kommunikationen
- Förtynliga sammanhang, syfte och mål

En ansökan om medfinansiering av införandefasen har lämnats in till Vinnova. Om kommunstyrelsen inte godkänner den, dras ansökan tillbaka.



## Ärendet

Nacka kommun utvecklar sedan våren 2013 arbetsättet *Konsten att skapa stad*. Arbetsättet handlar om på vilka sätt medskapande, konst, kultur och konstnärlig kompetens kan fungera som resurser på nya sätt i stadsutvecklingens olika faser när Nacka bygger stad. Fokus ligger mestadels på utveckling av nya och mer kreativa arbetsätt, platsutveckling för levande stadsdelar med tydlig identitet, utveckling av kreativa medborgardialoger och stimulering och inkludering av medborgares medskapande. Hittills har ca 10 000 personer på olika sätt medverkat i de olika aktiviteter som *Konsten att skapa stad* har genomfört<sup>1</sup>.

*Konsten att skapa stad* har från start fått ekonomiskt stöd av Vinnova inom ramen för något som kallas FRÖN<sup>2</sup> - *För ökad innovation i offentligt finansierad verksamhet*.

FRÖN är uppdelat i tre delar:

### 1. Planering

Nacka fick år 2013 stöd med 580 000 kronor för denna fas. För kommunen uppgick kostnaderna för denna del till 1 278 756 kronor. Här ingick bl.a. Visionsverkstaden.

### 2. Utveckling

I juni 2014 fick Nacka kommun stöd med 2,5 miljoner kronor för denna fas. För kommunen uppgår kostnaderna för denna del till 4 450 000 kronor och pågår till februari 2016.

### 3. Införande

Det är den fas som *Konsten att skapa stad* går in nu och som stadsledningskontoret har ansökt om medel för. Eftersom tiden för att söka om medel gick ut den 7 oktober 2015 har stadsledningskontoret gett in en ansökan. Godkänner kommunstyrelsen inte detta, kommer ansökan att dras tillbaka. Ansökan beskrivs närmare nedan.

Kommunens motfinansiering sker främst genom arbetstid och sker inom redan beslutad budget. Flera aktiviteter inom ramen för utvecklingsdelen är redan genomförda. Två som kan nämnas är *Nya gatan*, illustrationerna med nyskapade husfasader i hörnet Vikdalsvägen/Värmdövägen, som nyinvigdes i september 2015 och den kollaborativa gestaltningsprocessen på Kvarnholmen som kallas *KOLIBRI*. Där pågår projektering med målet att en av platserna ska vara färdigbyggd med bl.a. lekpark sommaren 2016.

<sup>1</sup> Se lägesrapportering till kommunstyrelsens arbetsutskott i maj 2015 och till kommunstyrelsen i september 2015.

<sup>2</sup> Möjlighet att söka medel kallas formellt ”utlysning”.



## Ansökan till Vinnova FRÖN del 3 – Införande

Vinnova beskriver del 3 i FRÖN på följande sätt:

*"I projektet införs en nyskapande och bärkraftig lösning i er verksamhet. Avsikten är att stödja införandet av resultaten från ett utvecklingsprojekt (nya lösningar) i er ordinarie verksamhet. Det kan handla om att förändra arbetssätt och rutiner, skapa ett mer förändringsbenäget klimat, kompetensutveckling för ledare eller medarbetare, spridning av kunskap och förmedlande insatser etc."*

I den ansökan som har getts in har stadsledningskontoret för Nacka kommun ansökt om 850 000 kronor och räknar med en egen redan budgeterad finansiering på 3 082 000 kronor, det vill säga en total budget för del 3, införandefasen, på 3 932 000 kronor.

Tidplanen ser ut som följer.

- Ansökan lämnas in 7 oktober 2015
- Besked väntas i december 2015
- Projektstart del 3, införande - 1 mars 2016
- Projektavslut del 3, införande - 31 december 2016

## Sammanfattning av den ingivna ansökan för fas 3, införande

Den ingivna ansökan innehåller följande sammanfattning.

”Urbaniseringen ökar kraftigt och Nacka stad ska stå klar 2030. *Genom Konsten att skapa stad* har Nacka kommun utforskat om medskapande, konst, kultur och konstnärlig kompetens behöver få en ny och starkare roll i stadsutvecklingen. Svaret är ja. Arbetssättet skapar en inspirerande och välkomnande stad både under byggtiden och när det är klart - en stad som klarar av att stimulera och bärta upp en mångfald av mänskliga uttryck och behov.

Konsten att skapa stad vilar på fyra strategier; välkomnande under tiden; tillsammans i samspel; mod, kreativitet & innovation; ansvarsfullt & hållbart. Projektet har utvecklat tre ’växlar’ som definierar olika typer av aktiviteter eller insatser: 1) Tillfälliga och kortvariga aktiviteter såsom festivaler och evenemang 2) Tillfälliga och lite längre insatser och aktiviteter såsom aktivering av tomma lokaler, pop-up-parker - installationer som kan fungera som inspiration eller oaser i byggkaos 3) Insatser som leder till en permanent installation av bestående karaktär såsom unika attraktiva målpunkter med konstnärlig höjd eller utveckling av offentliga platser. Alla växlar berör medskapande och platsutveckling.

Tesen är att det är genom gorandet innovationen klarnar och får fäste. Införandet handlar därför för oss främst om ett fortsatt gorande - om att skala upp gorandet. Att involvera fler är i det utökade gorandet viktigast, och det innebär inte att gå en teoretisk kurs. Genom ett ökat gorande, nya verktyg och direktiv samt ett vidgat involverande införs nu nyskapande och förnyade arbetssätt på bred front för en levande stad i linje med Nacka stads vision - nära och nyskapande.



Konsten att skapa stad skapar nytta för nutida och framtida boende, besökare, medarbetare, och andra aktörer i Nacka kommun och globalt.”

### **Utvärderande intervjuer som underlag för ansökans tredje del**

För att träffa rätt med ansökan har 21 intervjuer genomförts med ledande förtroendevalda och tjänstemän i Nacka. Syftet med intervjuerna har varit att ta reda på hur *Konsten att skapa stad* uppfattas internt - vad som uppskattas, vad uppskattas inte och vilka åtgärder och justeringar behöver göras för att ett införande skall fungera och verka på ett sätt som är rätt för organisationen.

#### **Kortfattad analys av genomförda intervjuer**

Generellt uppfattar organisationen sig ha en god bild av vad *Konsten att skapa stad* handlar om och tycker att det är positivt att arbetet pågår samt vill att det ska fortsätta. De justeringar som behöver göras framöver kan kort sammanfattas så här:

- Involvera fler, sprid i hela organisationen och även till de som Nacka ska samspela med
- Skapa tydliga direktiv för vad som skall göras och hur det skall fungera
- Kommunicera bättre, förankra tidigare och mer
- Förtydliga sammanhang, syfte och mål – koppla bättre till pågående planer och byggen
- Gå hela vägen till fysisk manifestation

I övrigt kan sägas att intervjuerna mycket tydligt visade att det man känner till mest om (syfte, mål, sammanhang etcetera) samt varit mest involverade i gillar man absolut mest. Involvering och praktisk medverkan medför kunskap och kompetens vilket också gör eventuella misslyckanden upplevs enklare att hantera. Personlighet spelar också viss roll, och de flesta tycker också det är viktigt att i framtiden se till att samspelet med exploater och andra aktörer förstärks. Några citat från intervjuerna:

- ”Visionsverkstan gillade jag mest.”
- ”Projekten på Kvarnholmen. Det beror också på att jag personligen deltagit eller varit där och kollat.”
- ”Kranbilsbaletten! Den var ball! Modigt försök att göra en koppling mellan olika discipliner och samspelet människa maskin.”
- ”Mest fascinerad av KOLIBRIN. Det var lite glädjefnatt när jag såg filmen. När jag dessutom hör att exploateren går in och gör det sen känner jag ju BINGO! Jag gillar den professionella översättningen - förädlar det privata till att bli något som är tillgängligt för fler.”

När det gäller karaktärsdrag kan det sammanfattas som att *Konsten att skapa stad* i ett önskvärt läge handlar om 'Medskapande platsutveckling som präglas av mod och kreativitet, verkar inspirerande, väcker nyfikenhet och bidrar att platser känns välkomnande.'



## **Ekonomiska konsekvenser**

Nacka kommunens finansiering består mestadels av intern arbetstid. Tanken är vidare att de kostnader som uppkommer i utveckling av aktuellt stadsutvecklingsprojekt också används som medfinansiering. På så sätt ingår projektets kostnader i befintlig budget. Projektets totalbudget är 3 932 000 kronor, 21,6 %, motsvarande 850 000 kronor, finansieras av Vinnova och 78,4 %, motsvarande 3 082 000 kronor, medfinansieras av Nacka kommun.

## **Bilagor**

Bilaga 1) Ansökan till Vinnova del 3 – införande

Klara Palmberg-Broryd  
Strategi- och förnyelsedirektör

Katarina Fredrika  
Projektledare Konsten att skapa stad

Ansökan till FRON Införande hösten 2015  
Fortsättning på tidigare projekt: 2014-03053

## 2015-05930 Konsten att skapa stad

### Koordinerande projektpart (Koordinator)

Nacka kommun (212000-0167)

Nacka kommun

### Projektledare

Katarina Fredrika (katarina.fredrika@nacka.se) Nacka kommun (212000-0167)

Total projektkostnad	3 932 000	Startdatum	2016-03-01
Sökt bidrag	850 000	Slutdatum	2016-12-31
Egen finansiering	3 082 000		
Andra finansiärer	0		
Total finansiering	3 932 000		
Total stödnivå	21.6%		

### Mål för projektet

Det övergripande målet är att sprida kunskap om hur konst, kultur, konstnärlig kompetens och medskapande kan verka på nya sätt i stadsutvecklingens olika faser. Genom ett ökat görande, nya verktyg och tydliga direktiv samt ett vidgat involverande införs nyskapande och förnyade arbetssätt på bred front. Målet är en levande stad där männskor trivs och mår bra i linje med Nacka stads vision - nära och nyskapande.

### Svensk projektsammanfattning

Urbaniseringen ökar kraftigt och vi bygger nu Nacka stad som skallstå klar 2030. Vi har genom FRÖN utforskat om medskapande, konst, kultur och konstnärlig kompetens behöver få en ny och starkare roll i stadsutvecklingen. Svaret är ja. Vår lösning skapar en inspirerande och välkommande stad både under byggtiden och när det är klart - en stad som klarar av att stimulera och bär upp en mångfald av mänskliga uttryck och behov.

Vår ide vilar på fyra strategier; välkommande under tiden; tillsammans i samspel; mod, kreativitet & innovation; ansvarsfullt & hållbart. Vi har utvecklat tre 'växlar' som definierar olika typer av aktiviteter eller insatser: 1) Tillfälliga och kortvariga aktiviteter såsom festivaler och evenemang 2) Tillfälliga och lite längre insatser och aktiviteter såsom aktivering av tomma lokaler, pop-up-parker - installationer som kan fungera som inspiration eller oaser i byggkaos 3) Insatser som leder till en permanent installation av bestående karaktär såsom unika attraktiva målpunkter med konstnärlig höjd eller utveckling av offentliga platser. Alla växlar berör medskapande och platsutveckling.

Vår tes är att det är genom görandet innovationen klarnar och får fäste. Införandet handlar därför för oss främst om ett fortsatt görande - om att skala upp görandet. Att involvera fler är i det utökade görandet viktigast, och det innebär inte att gå en teoretisk kurs. Genom ett ökat görande, nya verktyg och direktiv samt ett vidgat involverande inför vi nu nyskapande och förnyade arbetssätt på bred front för en levande stad i linje med Nacka stads vision - nära och nyskapande.

Konsten att skapa stad skapar nytta för nutida och framtida boende, besökare, medarbetare, och andra aktörer i Nacka kommun och globalt.

## Specifika frågor för denna utlysning

### Behov och aktör

OBSERVERA. Samma blankett används för ansökan till projekt inom faserna Planering, Utveckling och Införande. Vissa fält rör enbart vissa av faserna. Var därför uppmärksamma på vilka fält som ska ifyllas i just er ansökan.

#### Behov \*

Beskriv behovet eller problembilden, det vill säga vad det är som behövs eller inte fungerar i nuläget. Förklara hur angeläget det är att en ny lösning kan utvecklas och införas, samt vem eller vilka som kommer att ha nytta av den eller gynnas av att en ny lösning kommer fram och införs.

För Utveckling eller Införande: Det ska tydligt framgå vad som ligger till grund för er analys av behoven (studier, förarbeten etc.).

Urbaniseringen ökar kraftigt, liksom konflikter och polariseringar mellan olika samhällskrafter. Det är högst angeläget, allvarligt och nödvändigt att hitta lösningar som kan inkludera en mångfald av perspektiv och på bästa sätt tillvarata och rikta mänsklig kraft mot en positiv och hållbar framtid. Befintliga arbetssätt och metoder i stadsutvecklingens olika faser är i dagsläget allt för begränsade för att uppnå önskat resultat.

Ansökan baserar sig dels på utvärdering inkl 25 st interna intervjuer bland Nackas ledande politiker och tjänstepersoner, dels på den kunskap och de erfarenheter, insikter och resultat vi fått fram genom projektets planerings- och utvecklingsfaser samt dels på omvärdlsspaning, nationella och internationella erfarenhetsutbyten och kunskap om modern forskning.

Tesen vi driver är att det är genom gorandet innovationen klarnar och får fäste. Införandefasen handlar därför för oss främst om fortsatt gorande - om att skala upp gorandet. Att involvera fler är i det utökade gorandet viktigast, och det innebär inte att gå en teoretisk kurs.

Nytta för boende, besökare, medarbetare, politiker och andra aktörer i Nacka kommun och globalt.

#### Aktör/aktörskonstellation \*

Beskriv varför ni (koordinator och eventuella övriga projektparter) är lämpade att driva projektet. Nämnn om det finns andra aktörer som ni vill engagera i projektet och varför.

I Nacka bor 95 000 personer och antalet ökar stadigt. År 2030 skall 14000 nya bostäder, 10000 nya arbetsplatser och 3 nya tunnelbanestationer vara färdigbyggda på västra sicklaön och bli Nacka stad. I vårt arbete med att växa finns det ett stort fokus i kommunen på stadsutveckling och vi har en förankrad avsikt att systematiskt pröva och utveckla metoder och modeller som på bästa sätt tar tillvara på den kraft som medborgare, konst, kultur och kreativ kompetens kan erbjuda. Vi har i planerings- utvecklingsprojekten konsekvent och systematiskt visat mod, kreativitet och förmåga till leverans, analys, reflektion och styrning.

Vi arbetar efter principen att 'människor vill och kan' och gör vad vi kan för att underlätta för mänsklig drivkraft och kreativitet. Även i införandeprojektet står därför medborgarna i fokus. I införandet av nya lösningar kommer vi behöva samverka med flertalet olika aktörer inom de kreativa branscherna/näringarna samt med de exploater, arkitekter och fastighetsägare som skall utveckla Nacka tillsammans med oss. 75% av Nackas välfärdstjänster är kundval, och därför kommer även anordnare som levererar dessa tjänster nu också engageras.

### Lösning, syfte och mål

#### Vilka lösningar finns idag? (Omvärldsanalys) \*

Beskriv vilka lösningar som finns idag för behovet eller problemet, till exempel i andra kommuner/ landsting/ myndigheter/ utomlands. Varför är de lösningarna inte tillräckliga? Om det inte finns några liknande lösningar ska det framgå.

För Utveckling och Införande: Beskriv på vilka studier, underlag eller andra kunskaper ni baserar er omvärdlsspaning.

För Planering: Beskriv om och i så fall hur ni planerar att göra en bredare omvärdlsspaning.

Modern forskning visar att föra in kreativ kompetens i samhällsstrukturer och företagsverksamheter ökar innovationstakten och stärker tillväxten. Konsten och kulturen betraktas inte längre bara som en lockande faktor utan anses stå i direkt samband med innovationsverksamheten, d.v.s. den spelar en avgörande roll i innovationsverksamhetens framgång.

Konst och kultur hamnar ofta långt ner på listan av prioriteringar och ses inom stadsutvecklingen som något som hör hemma i slutet av processerna när övrig planering redan är klart. Dess funktion begränsas ofta till utsmyckande, och attityden är att dess värde är perifert. Medskapande betraktas ofta besvärande och behandlas med låg respekt. Vi vänder 180 grader på det.

Kommuner i världen har i olika stor omfattning provat att använda medskapande, konst, kultur och kreativ kompetens som resurser på nya sätt i stadsutvecklingens olika faser - befrintliga lösningar tillvaratar inte mänsklig intelligens och kraft på bästa sätt. Det som särskiljer oss är att vi nu över tid konsekvent och metodiskt har arbetat utforskande mot en systematisering och införande av nya metoder - bestående expansion av förlegade system.

### **Er idé eller lösning\***

*Beskriv den ide eller lösning som ni vill planera, utveckla eller införa. Vilken typ av idé eller lösning rör det sig om? Hur skiljer den sig från redan existerande lösningar?*

*För Planering: Om det på något sätt går att beskriva effekterna av idén eller lösningen i siffror (exempelvis besparingar, frigjord arbetstid etc.), gör det.*

*För Utveckling eller Införande: Resonera runt vilka effekter lösningarna ska få för er verksamhet på kort och lång sikt. Försök att beskriva effekterna av idén eller lösningen i siffror (exempelvis besparingar, frigjord arbetstid etc.). Beskriv även förväntade effekter utanför er verksamhet.*

*Om finansiering har erhållits tidigare från VINNOVA eller annan finansiär för ett tidigare arbete på projektet, till exempel för planering, beskriv detta.*

Projektet har i planerings- och utvecklingsfaserna utforskat om medskapande, konst, kultur och kreativ kompetens behöver få en ny och starkare roll i stadsutvecklingen. Svaret är ja.

Vår ide vilar på fyra strategier; välväckande under tiden; tillsammans i samspel; mod, kreativitet & innovation; ansvarsfullt & hållbart. Vi har utvecklat tre växlar som definierar olika typer av insatser: 1) Tillfälliga och kortvariga insatser såsom festivaler och evenemang 2) Tillfälliga och lite längre insatser och aktiviteter såsom aktivering av tomma lokaler, pop-up-parker installationer som kan fungera som inspiration eller oaser i byggkaos 3) Insatser som leder till en permanent installation av bestående karaktär såsom unika attraktiva målpunkter med konstnärlig höjd eller utveckling av offentliga platser. Alla växlar berör medskapande och platsutveckling.

Vår ide kommer skapa en mer levande stad som klarar av att stimulera och bär upp en mångfald av mänskliga uttryck och behov. Effekterna blir en ökad delaktighet, en mer hållbar stadsutveckling och mer levande stadsdelar. På längre sikt ser vi att kunskapserna från detta projekt kommer ge spilleffekter på andra kommunala tjänster, arbetsätt och metoder t ex skola och omsorg. Redan i denna fas involveras en del av välfärdstjänsterna inom Nacka.

Vidare effekter är ökat stöd för utvecklingen av Nacka stad (ökat engagemang och stolthet, mindre missnöje och klagomål); Ett minskat antalet överklaganden (snabbare processer); Ökat förståelse hos politiken för vad Nackas nutida och framtidiga medborgare vill (lättare att träffa rätt med insatser som också minskar missnöje och ökar NKI och därmed stärker förtroendet för kommunen och relationen till medborgarna/målgruppen); Tydlig identitet för olika platser (attraktivitet, lättare att sälja bostäder och attrahera arbetskraft); En ökad kunskap, respekt och därmed förverkligande av medborgarnas tankar, känslor och drömmar (en stad där människor trivs och mår bra); Ökad innovationstakt (tvärdisciplinära och medskapande sammanhang och gör att kreativiteten ökar och sannolikheten att nya innovationer tas fram och manifesteras ökar markant).

Konsten att skapa stad är en pionjärverksamhet, samtidigt som förutsättningarna för kopiering är stora då det handlar om generaliseringar och expansion av nya arbetsätt och metoder.

### **Syfte\***

*Formulera syftet med projektet genom att svara på vad som ska göras, för vem och varför. Sprida kunskap om konst, kultur, kreativ kompetens och medskapande som verktyg i stadsutvecklingen. Genom ett ökat görande och vidgat involverande införs nyskapande och förnyade arbetsätt för bättre kvalitet & hållbarhet för alla.*

### **Mål \***

*Beskriv era projektmål, det vill säga hur långt ni har kommit när projektet är slut.*

*Använd gärna SMARTa mål: Specifika, Mätbara, Accepterade (= erkänt betydelsefulla), Realistiska och Tidssatta.*

*För Planering: Målen för ett planeringsprojekt handlar oftast om att ta fram*

*beslutsunderlag för fortsättning, ibland i form av en ansökan om utvecklingsprojekt. Om ni dessutom även har mål för ett fortsättningsprojekt så går det bra att beskriva även dessa.*

- 1) Minst 30 av 200 pågående stadsbyggnadsprojekt i Nacka har använt minst en av växlarna
- 2) Minst 3 kollaborativa gestaltningar (KOLIBRI) genomförs i Nacka
- 3) EXPANDERA BEFINTLIGA VERKTYG: Teknisk handbok, stadsbyggnadsmodellen, exploateringsavtalsmallen får Konsten att skapa stad komponenter
- 4) RAMAVTAL tas fram och möjliggör för stadsbyggnadsprojekt att ta hjälp av externa aktörer
- 5) DIGITAL PLATTFORM för medskapande finns
- 6) HANDBOK finns digitalt och i fysisk upplaga om 200 ex
- 7) 28 genomförda HÖR & GÖR seminarier för anordnare och andra aktörer i Nacka

#### Aktiviteter

#### Aktiviteter

*Beskriv hur projektet ska genomföras, det vill säga hur ni tänker lägga upp ert arbete. Det kan till exempel handla om aktiviteter som att göra intervjuer, skicka ut enkäter, ordna workshops, utföra marknadsanalyser, genomföra kartläggningar etc.*

*Dela in era aktiviteter i olika arbetspaket. Beskriv dessa nedan. Ni kan maximalt ha med 12 arbetspaket, men det går självklart bra att ha färre.*

*Försök se till att leveranser och resultat passar ihop med era mål för projektet.*

#### Arbetspaket \*

Arbetspaket 'GÖRA MER' / DEL 1 / Direktiv till Nacka stad och Lokala centrum

#### Start-slut \*

160301-161231

#### Aktiviteter \*

Tydliga direktiv om införande genom ökat görande. Det handlar om att välja ut minst 30 av de 200 pågående stadsbyggnadsprojekten i Nacka kommun, med fokus på västra Sicklön, Orminge centrum och Älta centrum, som skall identifiera, påbörja och genomföra minst en av de sk växlarna i vår ide per stadsbyggnadsprojekt.

#### Leverans/resultat \*

Minst 30 stadsbyggnadsprojekt har praktiserat de nya arbetssätt och metoder Konsten att skapa stad tagit fram. Detta har bidragit till att förstärka Nackas varumärke och att levandegöra Nacka både innan och under byggtiden. Ett stort antal medborgare har varit medskapare i processerna.

#### Arbetspaket

Arbetspaket 'GÖRA MER' / DEL 2 / KOLIBRI x 3

#### Start-slut

160301-161231

#### Aktiviteter

Minst 3 kollaborativa gestaltningar, KOLIBRI, i samband med detaljplaner eller planprogram i Nacka kommun. Kolibri handlar om att boende på en plats tillsammans med konstnärer och stadsplanerare träffas under ett antal workshops för att ta fram konkreta förslag på hur offentliga platser i deras eget närområde kan utformas.

#### Leverans/resultat

3 konkreta förslag för gestaltning (inredning) av 3 offentliga platser i Nacka kommun, framtagna av boende på platsen i samspel med kreativ kompetens och stadsplanerare.  
Förslagen skall sedan förverkligas, vilket dock inte förväntas ske inom projekttiden.

#### Arbetspaket

Arbetspaket 'VERKTYG' / DEL 1 / Expandera befintliga verktyg

#### Start-slut

160301-160630

#### Aktiviteter

Expandera befintliga styrverktyg genom att koppla på Konsten att skapa stad komponenter. Det gäller i Nackas fall Teknisk handbok, Stadsbyggnadsmodellen 2.0 och Exploateringsavtalsmallen. Vi vill ta fram nya och kompletterande checklistor, polycys och rutiner till befintliga verktyg - som skall följas i det fortsatta arbetet med stadsutvecklingen i Nacka.

#### Leverans/resultat

Befintliga verktyg har fått komponenter som underlättar ett införande av de arbetssätt och metoder som Konsten att skapa stad tagit fram.

**Arbetspaket**

Arbetspaket 'VERKTYG' / DEL 2 / Ramavtal

**Start-slut**

160501-161031

**Aktiviteter**

Ta fram väl fungerande ramavtal för Konsten att skapa stad aktörer som kan möjliggöra för stadsbyggningsprojekt att ta hjälp av externa aktörer. Arbetet sköts av upphandlingsenheten i Nacka kommun i samspel med Konsten att skapa stad.

**Leverans/resultat**

Ramavtal för ca 5 aktörer med en profil som stärker Konsten att skapa stad andan.

**Arbetspaket**

Arbetspaket 'VERKTYG' / DEL 3 / Digital plattform

**Start-slut**

160301-161231

**Aktiviteter**

I Nacka har ett stort arbete med att uppdatera webben påbörjats. Den nya versionen kommer möjliggöra utveckling av en digital plattform där medborgare och andra aktörer i Nacka kan presentera olika kreativa idéer i den anda Konsten att skapa stad står för. Den här aktiviteten handlar om att utforska en bra lösning för sk crowdsourcing och även crowdfunding kopplat till utvecklingen av Nackas webplats.

**Leverans/resultat**

En digital plattform för medskapande i Konsten att skapa stad anda samt eventuellt kopplad med en möjlighet att via den digitala plattformen även möjliggöra medfinansiering av små och stora externa aktörer och medborgare.

**Arbetspaket**

Arbetspaket 'VERKTYG' / DEL 4 / Handbok

**Start-slut**

160301-160630

**Aktiviteter**

Att ta fram en fysisk och digital handbok om Konsten att skapa stad syftar till att beskriva arbetssättet, metoderna och ge konkreta exempel? Hur gör jag? Handboken skall också inkludera en beskrivning om Öppna konsten, som kompletterar och samspelar med Konsten att skapa stad och som omfattar Nackas arbete med offentlig gestaltning i staden (konstverk).

**Leverans/resultat**

En praktisk och beskrivande handbok om Konsten att skapa stad och Öppna konsten som fungerar för både internt och externt bruk.

**Arbetspaket**

Arbetspaket 'HÖR &amp; GÖR' / SERIE A / Kulturella värden, kreativitet och nyskapande - vad är det egentligen?

**Start-slut**

160301-161231

**Aktiviteter**

Seminarieserie om kulturella värden, kreativitet och nyskapande. Målgrupp: Politik, fastighetsägare, tjänstepersoner. Vi behöver öka kunskapen internt och externt om dessa ämnen samt koppla kunskapen till ett konkret görande och involvering i praktiska projekt för att kunskapen skall bli kompetens. Externa föreläsare.

**Leverans/resultat**

4 seminarietillfällen á 2-3 timmar med fokus på kulturella värden, kreativitet och nyskapande. Ingång för att med högre kunskap kunna praktiskt delta i, samspelet med och stödja Konsten att skapa stad aktiviteter. HÖR ordet - GÖR ordet.

**Arbetspaket**

Arbetspaket 'HÖR &amp; GÖR' / SERIE B / Konsten att skapa stad - vad betyder det för oss?

**Start-slut**

160301-161231

**Aktiviteter**

Seminarieserie om Konsten att skapa stad - vad betyder det för oss? Hur kan vi göra?

Målgrupp: Anordnare i Nacka kommun. 75% av Nackas välfärdstjänsten är kundval och vi vill involvera dessa i arbetet med utvecklingen av Nacka stad i den anda Konsten att skapa stad står för.

**Leverans/resultat**

20 seminarietillfällen á 2 timmar för att sprida ordet om Nackas arbete med Konsten att skapa stad till Nackas anordnare inom välfärdstjänster. Syftet är att involvera och stimulera anordnarna att efter att de HÖR ordet GÖRA något som fungerar för och som är bra i deras verksamhet.

**Arbetspaket**

Arbetspaket 'HÖR & GÖR' / SERIE C / Det kommunala sammanhanget - att arbeta med en kommun som uppdragsgivare

**Start-slut**

160301-161231

**Aktiviteter**

Seminarieserie om det kommunala sammanhanget - om att arbeta med en kommun som uppdragsgivare. Målgrupp: Kreativa och kulturella näringar.

Under planerings- och genomförandefaserna i projektet har det visat sig att de många kreatörer har allt för låg kunskap om det kommunala sammanhanget, politikens förutsättningar etc. Detta har genererat en hel del missförstånd och emellanåt samarbetssvårigheter. Vi ser att vi därför behöver utbilda våra framtida potentiella uppdragstagare inom de kreativa näringarna.

**Leverans/resultat**

4 seminarier á 2 timmar som ökar kunskapen och förståelsen för vad den innebär att arbeta med Nacka kommun som uppdragsgivare i stadsutvecklingen, fokus Konsten att skapa stad.

Ev. kommentarer om aktiviteterna.

Förklaring GÖRA MER, DEL 1: 'Växlar' finns beskrivet under vår ide/lösning på sid 9. Vidare gäller i detta projekt att det i aktiviteten inräknas kostnader för tid internt för att planera, välja ut och se till att aktiviteterna/växlarna händer. I aktiviteten inkluderas inte tid och kostnad för själva genomförandet olika aktiviteterna då detta planeras belasta budgeten för de olika enskilda stadsbyggnadsposten och vi vet av erfarenhet att aktiviteternas genomförande till viss del kommer medfinansieras av aktuella exploater då det även gynnar dem.

**Personer**

Beskriv de personerna som ska utföra aktiviteterna, deras kompetens för att klara av projektet samt hur stor del av deras arbetstid som kommer att behövas. Alla personer i projektet behöver inte vara med, fyll bara i de som har nyckelfunktioner i projektet.

Om externa resurser, till exempel anställda hos en underleverantör, har nyckelfunktioner så ska de också beskrivas nedan.

**Person/organisation \***

Katarina Fredrika / Nacka kommun

**Projektroll, deltar i vilket/ vilka arbetspaket \***

Ansvarig för framdrift och ledning. Deltar i samtliga arbetspaket.

**Kort om kompetens \*****(erfarenheter, utbildning med relevans för projektet)**

Akademisk examen / Konsthögskolan Valand - MFA, master of fine arts, Vidareutbildningar / Chalmers tekniska högskola arkitektur 40p; vidareutb i pedagogik, ledarskap, försäljning, konflikthantering.

ICF coach: Certifierad coach international coach federation

Erfarenhet: Katarina Fredrika initierade projektet Konsten att skapa stad tillsammans med Klara Palmberg Broryd 2013 och är nu heltidsanställd av Nacka kommun för att leda arbetet med Konsten att skapa stad. Innan dess arbetade hon som konsult i eget företag med fokus på att integrera kreativ kompetens i företag och org.

**Del av ordinarie arbetstid i projektet \***

100% av heltid

## Person/ organisation

Klara Palmberg Broryd / Nacka kommun

### Projektroll, deltar i vilket/ vilka APn

Klara Palmberg Broryd är strategi- och förnyelsedirektör i Nacka kommun. Klara leder styrgruppen och ansvarar för dialogen och förankringen med politiken. Klara deltar i 'GÖRA MER' / DEL 1 / Direktiv till Nacka stad och Lokala centrum; 'VERKTYG' / DEL 1 / Expandera befintliga verktyg; 'VERKTYG' / DEL 2 / Ramavtal; Arbetspaket 'VERKTYG' / DEL 4 / Handbok; 'HÖR & GÖR' / SERIE A + B + C

## Kort om kompetens

### (erfarenheter, utbildning med relevans för projektet)

Befattningsar / strategi- och förnyelsedirektör och tidigare stadsutvecklingsstrateg, stadsledningskontoret, Nacka kommun; Managementkonsult och VD, Mementor Forskning och Utveckling AB, Stockholm; Gästlektor, deltid, Kvalitetsteknik, Linköpings universitet Akademiska examen / Doktor Kvalitetsteknik, Luleå tekniska universitet 'Beyond Process Management. Exploring Organizational Applications And Complex Adaptive Systems' Övrigt / Supertalangakademins fördjupningsprogram, ledarutvecklingsprogram för unga ledare, drivs av Nova Agentum & Veckans affärer

## Del av ordinarie arbetstid i projektet

20% av heltid

## Person/ organisation

Annika Londono / Nacka kommun

### Projektroll, deltar i vilket/ vilka APn

Ansvarar för utvecklingsarbetet Smart kommun som syftar till att förenkla för nackaborna och effektivisera processer. Smart-arbetet ska vara en pådrivande kraft i att öka fokus på medborgarnas behov, förbättra samspelet i organisationen, ta bort byråkratiska hinder. Att nyttja digitaliseringens möjligheter är en förutsättning för att lyckas. Deltar främst i AP: 'VERKTYG' / DEL 1 / Expandera befintliga verktyg; 'VERKTYG' / DEL 3 / Digital plattform 'VERKTYG' / DEL 4 / Handbok

## Kort om kompetens

### (erfarenheter, utbildning med relevans för projektet)

Befattningsar / Ansvarig Smart kommun och tidigare Tf Enhetschef på Kultur- och fritidsenheten 2014-15, Internationell samordnare; kvalificerad utredare, Samordnings- och utvecklingsenheten Nacka kommun 2010-14; Internationell sekreterare Stockholms stad 2004-2010. Utbildningar / Certified Training for Transnational Cooperation Experts; Ledarskapsdiamanten Rotary International; Processledarutbildning Frankel and Friends

## Del av ordinarie arbetstid i projektet

20% av heltid

## Komplettera beskrivningen av projektledaren med mer information ? som ett kort CV \*

### Observera att detta utrymme enbart ska användas för projektledaren.

Projektledare Konsten att skapa stad - Nacka kommun 2013-pågående, Konsult, konstnär, vd - Katarina Fredrika AB från 2010-2014. Programskrivare, utbildare, ledarcoach - Framfot företagsutb. - 2008. Produktutvecklare, programskrivare, utbildare, ledarcoach - Strandska utvecklingshuset 2006-2007. Kommunikatör/debattör Designåret 2005 - Göteborgs universitet. Uppdrag i urval 2011-13: 'Våra drömmars Stockholm' medborgardialoger - Stockholm stad, 'Kreativa medborgardialoger' - Linköpings kommun, 'Rum och arkitektur' - ICA, 'Room for art & design' - Unibail Rodamco

## Tid och kostnader per arbetspaket

Fyll i er tidsbudget nedan. Anges i heltal. Klicka på spara mellan varje arbetspaket.

Om ni inte har projektparter eller underleverantörer lämna dessa fält tomta.

Arbetspaket	Tidsåtgång koordinator timmar	Tidsåtgång projektparterunderlev. timmar	Tidsåtgång timmar	
Arbetspaket 'GÖRA MER' / DEL 1 /500 Direktiv till Nacka stad och Lokala centrum				500
Arbetspaket 'GÖRA MER' / DEL 2 /1 500 KOLIBRI x 3		900	2	400
Arbetspaket 'VERKTYG' / DEL 1 /300 Expandera befintliga verktyg				300
Arbetspaket 'VERKTYG' / DEL 2 /240 Ramavtal		200	440	
Arbetspaket 'VERKTYG' / DEL 3 /300 Digital plattform		50	350	
	500	80	580	

Arbetspaket 'VERKTYG' / DEL 1				
Arbetspaket 'HÖR & GÖR' / SERIE A /160 Kulturella värden, kreativitet och nyskapande - vad är det egentligen?	120		280	
Arbetspaket 'HÖR & GÖR' / SERIE B /350 Konsten att skapa stad - vad betyder det för oss?	50		400	
Arbetspaket 'HÖR & GÖR' / SERIE C /120 Det kommunala sammanhanget - att arbeta med en kommun som uppdragsgivare	50		170	
			0	
			0	
			0	
<b>Total summering:</b>	<b>3 970</b>	<b>0</b>	<b>1 450</b>	<b>5</b>
			<b>420</b>	

Fyll i er kostnadsbudget nedan.

Om ni inte har kostnader för underleverantörer eller övriga kostnader, lämna dessa fält tomta.

Observera att den totala summan nedan ska överensstämma med projektets totala budgeterade projektkostnader  
(dvs den summa som redovisades på sidan 7).

Arbetspaket	Personal-kostnader	Underlev. kostnader	Övriga kostnader	
Arbetspaket 'GÖRA MER' / DEL 1 /300 000 Direktiv till Nacka stad och Lokala centrum			300 000	
Arbetspaket 'GÖRA MER' / DEL 2 /900 000 KOLIBRI x 3	720 000	100 000	1 720 000	
Arbetspaket 'VERKTYG' / DEL 1 /180 000 Expandera befintliga verktyg			180 000	
Arbetspaket 'VERKTYG' / DEL 2 /144 000 Ramavtal	160 000	40 000	344 000	
Arbetspaket 'VERKTYG' / DEL 3 /180 000 Digital plattform	40 000		220 000	
Arbetspaket 'VERKTYG' / DEL 4 /300 000 Handbok	64 000	150 000	514 000	
Arbetspaket 'HÖR & GÖR' / SERIE A /96 000 Kulturella värden, kreativitet och nyskapande - vad är det egentligen?	96 000		192 000	
Arbetspaket 'HÖR & GÖR' / SERIE B /210 000 Konsten att skapa stad - vad betyder det för oss?	40 000	80 000	330 000	
Arbetspaket 'HÖR & GÖR' / SERIE C /72 000 Det kommunala sammanhanget - att arbeta med en kommun som uppdragsgivare	40 000	20 000	132 000	
			0	
			0	
			0	
<b>Total summering:</b>	<b>2 382 000</b>	<b>1 160 000</b>	<b>390 000</b>	<b>3 932 000</b>

Eventuella kommentarer om er kostnadsbudget, till exempel vad som ingår i "Övrigt"  
Övriga kostnader för 'KOLIBRI' innehåller material till workshops under processen samt  
kostnader för kommunikation och utställningar av resultat. Övriga kostnader för Handbok  
innehåller grafik och tryck av fysisk bok i upplaga. Övriga kostnader för HÖR & GÖR serie B  
innehåller workshopsmaterial och kommunikation för spridning.

#### Styrning, utmaningar och spridning

##### Styrning\*

Beskriv hur projektet ska styras och organiseras (till exempel om ni kommer att använda  
er av styrgrupp/ referensgrupp/ arbetsgrupp/ projektledare etc.)

Ansökan bygger på planering och genomförande och vi har utvecklat en tydlig och väl fungerande organisation. En styrgrupp som består av stadsdirektören samt direktörerna för kultur, fritid, arbetsmarknad, stadsbyggnad, teknisk, fastighet och kommunikation träffas regelbundet och styr och ger perspektiv på projektets utveckling samt involverar enhetschefer - som involverar sina medarbetare - som involverar medborgare. Projektledare bildar arbetsgrupp med förnyelsedirektören och ansvarig för Smart kommun i Nacka. Regional referensgrupp och EU nätverk finns som stöd.

### **Utmänningar \***

*Beskriv vad som kan hända under projektets gång som kan ställa till problem eller på annat sätt utgör en utmaning. Beskriv även hur ni vill hantera utmänningarna.*

Utmänning 1: Medborgarperspektivet, är det seriöst? Åtgärd 1: Att arbeta inkluderande, ansvarsfullt och hållbart och vara tydlig med syfte, sammanhang och mål. U2: Förankring internt. Å2: Skapa delaktighet och bärande inifrån, vara tydlig med syfte och mål. U3: Förankring externt, t ex hos exploater och arkitekter. Å3: Skapa nyfikenhet och inspiration. Bjuda in till dialog och visa på framgångsrika exempel. Vara tydliga kring syfte och mål. U4: Mediale drev och negativt vinklade artiklar. Å4: Kommunikationsplan, förankring, tydlighet kring sammanhang, syfte och mål.

### **Plan för spridning \***

*Beskriv hur ni planerar att sprida projektet både internt och externt (i era egna organisationer och utanför).*

Projektledare, arbetsgrupp och styrgrupp använder alla lämpliga tillfällen att internt och externt sprida projektet och utbyta erfarenheter och inhämta perspektiv. Projektet har en sida på nacka.se/konstenattskapastad. Vi föreläser och medverkar på seminarier där projektet sprids både nationellt och internationellt. De aktiviteter som Konsten att skapa stad genomför är intressant för olika typer av media. Konst och kultur väcker känslor och engagemang. Kommunikationsstrategin består av flera delar: storytelling, visualisering, word-of-mouth, delaktighet och konst.

## Sammanställning av totala projektkostnader och finansiering

### Koordinerande projektpart (koordinator)

 Nacka kommun	Nacka kommun (212000-0167)	
Totala kostnader	2016	<b>Summa</b>
3 932 000	=	<b>3 932 000</b>
<b>Finansiering</b>	<b>2016</b>	<b>Summa</b>
Sökt bidrag från VINNOVA	850 000	<b>850 000</b>
Andra finansiärer	0	<b>0</b>
Egen Finansiering	3 082 000	<b>3 082 000</b>
<b>Total finansiering</b>	<b>3 932 000</b>	<b>3 932 000</b>
 Stödnivå	<b>21.6%</b>	<b>21.6%</b>

### Kostnadsslag

Kryssa i vilka kostnader som ingår i projektet. Endast nedan angivna kostnadsslag är stödberättigande.  
Vid läges/slutrapportering ska verkliga upparbetade kostnader redovisas per projektpart och kostnadsslag.

- |                                      |                                     |
|--------------------------------------|-------------------------------------|
| Personalkostnader                    | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Utrustning, mark, byggnader          | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Konsultkostnader, licenser m.m       | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Övriga direkta kostnader inkl. resor | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Indirekta kostnader                  | <input checked="" type="checkbox"/> |

## Projekttitel på engelska

The art of urban creation

### Engelsk projektsammanfattning

Urbanization is increasing rapidly and we are now building Nacka City which should be completed in 2030. Through FRÖN we have explored if co-creation, art, culture and creative expertise need to get a new and stronger role in urban development. The answer is yes. Our solution creates an inspiring and welcoming city both during construction and when complete - a city that is able to stimulate and support a diversity of human expression and needs.

Our idea is based on four strategies; welcoming during construction; co-creation & interaction; courage, creativity & innovation; responsible & sustainable. We have developed three 'switches' that defines different types of activities or initiatives: 1) Temporary and short-term activities such as festivals & events 2) Temporary and little more actions and activities, such as activation of empty space, pop-up parks - installations that may work as inspiration or oases in chaotic building sites 3) Activities that lead to a installation of a permanent nature, such as unique attractive target points with artistic heights or development of public space. All 'switches' includes co-creation and place branding.

Our thesis is that it is by doing innovations appears and takes hold. Insertion is therefore for us primarily about doing more - to scale up the actions and activities. Involving more is in the insertion most important, and that does not mean going on a theoretical course. Through increased doing, new tools and directives, and greater involvement we now introduce innovative and renewed work on a broad front for a vivid city in line with Nacka's vision - near and innovative.

The art of urban creation creates benefits for present and future residents, visitors, employees, and other actors in Nacka and globally.

### Klassificering av behovsområde

- 02 Boende
- 15 Arbetsorganisation och ledning

### Klassificering av forskningsområde

- 6.5.99 Övrig annan humaniora

### Klassificering av produktområde

- 43.99 Övriga specialiserade bygg- och anläggningsarbeten

### Kontakt med VINNOVA

#### Sekretess

Nej

**Koordinerande projektpart****Organisation**

Nacka kommun

Organisationsnr	212000-0167
Adress	Granitvägen 15 131 81 Nacka
Webbplats	<a href="http://www.nacka.se">www.nacka.se</a>
Telefon	08-7188000
Kommun	Nacka
Land	Sverige

**Arbetsplats**

Nacka kommun

Adress	Granitvägen 15 131 81 Nacka
Webbplats	<a href="http://www.nacka.se">www.nacka.se</a>
Telefon	08-7188000
Kommun	Nacka
Land	Sverige

**Firmatecknare/prefekt****Person**

Lena Dahlstedt

E-post	<a href="mailto:lena.dahlstedt@nacka.se">lena.dahlstedt@nacka.se</a>
Telefon	08-7188000
Mobil	070-431 95 00
Kön	Kvinna
Födelseår	1954

**Arbetsplats**

Nacka Kommun

Organisationsnr	212000-0167
Arbetsplats	Nacka Kommun
Adress	Granitvägen 13 131 81 Nacka
Telefon	08-7188000
Kommun	Nacka
Land	Sverige

**Projektledare****Person**

Katarina Fredrika

E-post	<a href="mailto:katarina.fredrika@nacka.se">katarina.fredrika@nacka.se</a>
Telefon	08-7188000
Mobil	0723-122655
Kön	Kvinna
Födelseår	1969

**Arbetsplats**

Nacka Kommun

Organisationsnr	212000-0167
Arbetsplats	Nacka Kommun
Adress	Granitvägen 13 131 81 Nacka
Telefon	08-7188000
Kommun	Nacka
Land	Sverige

**Insänt av****Insänt av**

Datum, tid	2015-10-07 09:48
Namn	Katarina Fredrika
E-postadress	<a href="mailto:katarina.fredrika@nacka.se">katarina.fredrika@nacka.se</a>
Universitet/Högskola/ Institut/Företag etc	

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Utveckling av organisation, arbetssätt, styrning och ledning inom stadsutvecklingsprocessen för ökad effektivitet**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott noterar informationen till protokollet.

### **Sammanfattning**

Stadsbyggndirektören inledde under år 2014 ett arbete med att snabba upp stadsbyggnadsprocessen.

- En kartläggning av vilka stadsbyggnadsprojekt som måste startas upp under åren 2015-2017 samt en genomlysning av vilka resurser som krävs för att bemanna dessa projekt har genomförts.
- Organisationen har utretts och enheten för strategiskt stadsutveckling har bildats, teknik- och stadsbyggnadsstaben har avvecklats, planenheten och exploateringsenheten arbetar numera i team och rollen biträdande exploateringschef har fått personalansvar.
- Arbetssätt och projektmodell har genomgått en översyn med bland annat en reviderad projektmodell som resultat.

### **Ärendet**

För att nå kommunstyrelsens mål för bostadsbyggandet, 20 000 bostäder i hela kommunen fram till 2030, krävs att takten i både framtagande av planer och byggda bostäder måste vara hög från början. Den ökade volymen samt projektens komplexitet ställer höga krav på styrning och förändrade arbetsprocesser. Beslut om uppstart av projekt behöver ske utifrån en analys av det övergripande läget i kommunens arbete, kopplat till målen om antal bostäder.

### **Genomförda åtgärder under 2014**

Kartläggning av vilka resurser/medarbetare som krävs för att starta upp de nödvändiga projekten och ett rekryteringsarbete inleddes. En ny styrgruppstruktur infördes och en



projektsamordnare rekryterades för koordinering av styrgrupper och rapportering. En samordnare för kommunens åtaganden i samband med tunnelbanans utbyggnad anställdes.

## Genomförda åtgärder under 2015

### Mer effektiv politisk process

I maj 2015 fattade kommunfullmäktige beslut om att revidera processen för detaljplaner.

- Kommunstyrelsen antar start-PM för en enstaka detaljplan eller flera samlade detaljplaner och ger miljö- och stadsbyggnadsnämnden (MSN) i uppdrag att inleda planarbetet. Detta sker utan att MSN först tillstyrker startpromemorian.
- Det interna remissförfarandet begränsas till samrådsskedet.
- Enheten för strategisk stadsutveckling har uppdraget att skriva förslag till yttrande från kommunstyrelsen under samrådet samt en tjänsteskrivelse inför antagandet i kommunfullmäktige.

### Organisationsförändringar

I syfte att förstärka det strategiska övergripande och samordnande arbetet inom stadsutvecklingsprocessen har det inrättats en ny enhet; enheten för strategisk stadsutveckling. Enhetens primära fokus ska vara att underlätta för stadsbyggnadsprojektens genomförande genom att skapa strategiska sammanhållande dokument som är ett stöd för projektens och som skapar övergripande ramar för projektens genomförande.

De befintliga resurserna inom teknik- och stadsbyggnadsstaben har flyttats till stödprocesserna och kommer att fortsätta stödja de verksamheter som de redan har arbetat med. Utvecklingsansvaret har flyttats från stadsutvecklingsprocessen till respektive stödprocess.

Mot bakgrund av personalförstärkningar inom exploateringsenheten har ett beslut fattats och genomförts om en uppdelning av personalen i fyra team där exploateringschef och biträdande exploateringschef har personalansvar för två team var. Arbetssätt och organisation på planenheten följer i stort det som gäller på exploateringsenheten.

Under hösten 2015 sker en genomgång av projektstödsverksamheten, hur den fungerar idag och hur den behöver förändras, utvecklas och förstärkas för att ge projektledare och planarkitekter det utrymme och tid som krävs för att leda projekten på ett effektivt sätt.

### Översyn av projektmodellen

Den projektmodell som tillämpas inom stadsbyggnadsprocessen är bra på många sätt och har strukturerat och styrt upp arbetssättet med stadsbyggnadsprojekten. Med den förändrade utmaning som kommunen står inför behöver projektmodellen fortlöpande ses över och kompletteras med ett tydligare fokus på planering, styrning och ledning av



projekten. Det gäller bland annat frågorna kring initieringsfasen, styrgrupper, uppföljning och roller.

## **Ekonомiska konsekvenser**

Konsekvenserna av att inte utveckla arbetssätt och organisation inom stadsutvecklingsprocessen leder sannolikt till att kommunen inte kommer att lyckas i sitt åtagande om 20 000 bostäder och 10 000 arbetsplatser fram till 2030. Sanktionen för bristande leverans inom ramen för T-bane avtalet innebär stora finansiella kostnader för kommunen.

## **Bilagor**

1. PM: Utveckling av organisation, arbetssätt, styrning och ledning inom stadsutvecklingsprocessen för ökad effektivitet, redovisning av genomförda åtgärder 2014 och 2015
2. Bild på teamindelningen exploateringsenheten

Gunilla Glantz  
Stadsbyggnadsdirektör

## **Utveckling av organisation, arbetssätt, styrning och ledning inom stadsutvecklingsprocessen för ökad effektivitet**

Redovisning av genomförda åtgärder 2014 och 2015

### **Sammanfattning**

Stadsbyggnadsdirektören inledde under år 2014 ett arbete med att snabba upp stadsbyggnadsprocessen. Detta innebar kartläggning av vilka stadsbyggnadsprojekt som måste startas upp under åren 2015-2017 för att nå målen om antal bostäder och arbetsplatser samt en kartläggning av vilka resurser som krävs för att starta upp de nödvändiga projekten. En ny styrgruppstruktur har införts och en projektsamordnare rekryterats för koordinering av styrgrupper och rapportering. En samordnare för kommunens åtaganden i samband med tunnelbanans utbyggnad har anställts. En översyn av organisation och arbetssätt påbörjades också. Under våren 2015 har den resulterat i en ny organisation och en förändring av arbetssättet, kopplat till kommunens projektmodell.

Teknik- och stadsbyggnadsstaben har avvecklats och medarbetarna har placerats inom stöd enheterna. Två controllers för exploateringsekonomin har flyttats till controllerenheden. En ny enhet för strategisk stadsutveckling har bildats, med uppdrag att fokusera på strategisk analys samt att samordna och följa upp stadsutvecklingsprocessen i sin helhet. Exploateringsenheten delats in i team och fått ett delat personalansvar mellan exploateringschef och biträdande exploateringschef. Även planenheten delas in i team men beslut om uppdelning av personalansvar avväktar att den nyligen rekryterade planchefen ska börja sin tjänst och hinna sätta sig in i sitt uppdrag. Projektmodellen för stadsbyggnadsprojekt har utvecklats för att klara av den ökande mängden av projekt, snabba upp tidsåtgången och förtydliga rapporteringen. Under hösten 2015 kommer fokus att vara på implementering av de beslutade förändringarna samt utveckling av arbetssätt gällande exploateringsekonomin samt projektstöd.



## Bakgrund

Kommunstyrelsens mål för bostadsbyggandet i hela kommunen har satts till 20 000 bostäder t.o.m. 2030, varav 13 500 bostäder ska byggas på västra Sicklaön och ingår i Nacka kommuns avtal med staten och landstinget om tunnelbanans utbyggnad. De resterande 6500 bostäderna ska planeras och byggas i resten av kommunen och framför allt i lokala centra. Parallelt med detta har kommunstyrelsen fastställt ett mål om 15 000 nya arbetsplatser i kommunen fram till 2030 varav 10 000 arbetsplatser på västra Sicklaön.

Detta innebär att takten i både framtagande av planer och byggda bostäder måste vara hög från början. Från och med 2015 behöver organisationen i genomsnitt leverera underlag för ca 1100 bostäder per år i antagna planer för västra Sicklaön. För övriga kommunen ligger siffran på ca 550. Totalt sett handlar det därmed om närmare 1700 bostäder i antagna planer per år till och med år 2027 (för att klara byggda bostäder till år 2030). För att få ytterligare grepp om taktökningen kan konstateras att siffran till och med 2014 i snitt legat på 700 bostäder om året för hela kommunen. Till detta kommer de välfärdsfastigheter som krävs samt anläggningar för kultur och fritid.

## Krav på ett förändrat arbetssätt

Kommunens arbetssätt inom stadsbyggnadsprocessen har historiskt präglats av ett mer reaktivt arbetssätt, där byggherrar och exploaterörer har tagit initiativ kring sin egen mark som de velat utveckla. Kommunen har inte haft några tydliga strategier för utveckling av det egna markinnehavet och inte heller några tydliga mål om antal nya bostäder. I det tidigare arbetssättet inom processen har prioritering och beslut om start av nya stadsbyggnadsprojekt (att lyfta för politiska beslut) tagits av exploateringschefen och planchefen enligt en särskild prioriteringsmodell. Alla icke startade och vilande stadsbyggnadsprojekt fanns på en projektlista. Projekten på projektlistan har sedan bedömts enligt en prioriteringsmodell (som inte innehåller de nya målen om bostadsbyggande och arbetsplatser utan mer allmänt utgått från översiktsplanens principer och kommunens övergripande mål).

Prioriteringsmodellen har inte kommunens nya mål om bostadsbyggande i fokus och behöver därför ses över. I praktiken har beslut om start av stadsbyggnadsprojekt handlat mycket om det har funnits tillgängliga resurser för att starta upp nya projekt. I och med kommunens tydliga bostadsmål behöver beslut om uppstart av projekt kopplas tydligare till de utpekade målen snarare än resurssituationen. Beslut om uppstart av projekt behöver ske utifrån en analys av det övergripande läget i kommunens arbete, kopplat till målen om antal bostäder.

Kommunens projektportfölj har redan idag växt väsentligt och kommer i framtiden att växa ännu mer. Många projekt med inbördes beroenden kommer att drivas parallellt i angrändande geografiska områden. Projektens komplexitet har också ökat med projekt som t.ex. höjningen av Saltsjöbanan, ny bussterminal och tunnelbanaprojektet. Detta ställer högre



krav på samordning mellan projekten jämfört mot tidigare och kräver både förändrad styrning och förändrade arbetsprocesser.

Hälften av de 13 500 bostäder som ska byggas på västra Sicklaön kommer att ligga på kommunens egen mark vilket innebär ett helt annat arbetssätt i en helt annan omfattning än tidigare. Ett förändrat arbetssätt gällande hur, när och enligt vilka kriterier stadsbyggnadsprojekt ska startas behöver införas. Det behövs också ett förändrat arbetssätt för markförsäljningar där omfattningen kommer att vara stor under de kommande åren och det finns en mängd olika aspekter att beakta såsom tid, intäkter, kvalitet mm. Den genomsnittliga tiden för genomförande av stadsbyggnadsprojekt är för lång för att klara de uppsatta målen och måste kortas. I den genomgång av hur många detaljplaner som behöver startas under de närmaste åren har en genomsnittstid för att ta fram en detaljplan fram till antagande satts till 2 år vilket är betydligt kortare än idag (i dagens statistik ingår en stor mängd förnyelseområden vilket gör det svårt att redovisa siffror på dagens tidsåtgång som är jämförbara med uppdraget på västra Sicklaön). Mot den bakgrunden, tillsammans med de nya tydliga målen om bostadsbyggande, är ett förändrat arbetssätt, som tydligt styr mot målen, nödvändigt.

Även genomförandet av stadsbyggnadsprojekten efter antagen detaljplan behöver snabbas upp och anpassas till ett betydligt större antal projekt än tidigare. Kommunens roll är olika i detta skede beroende på vilken typ av projekt det handlar om. Om det är ett byggherreprojekt där en markägare driver projektet tecknas ett exploateringsavtal mellan byggherren och kommunen vari genomförandet och utbyggnaden av allmänna anläggningar regleras avseende ansvar och ekonomi. I ett förnyelseprojekt har kommunen en mycket aktiv roll att driva processen framåt och även ansvar för genomförandet på allmän platsmark i områden med kommunalt huvudmannaskap. Kostnaderna för utbyggnaden belastar i dessa områden fastighetsägarna genom uttag av gatukostnadsersättning och VA-anläggningsavgift. I markanvisningsprojekt tilldelas marken i lotter till olika byggherrar enligt vissa principer i enlighet med riktlinjerna för markanvisning. Genomförandet av allmän platsmark ansvarar kommunen för och kostnaden för infrastrukturen tas från överskottet från markförsäljning.

## Genomförda åtgärder under 2014

Stadsbyggnadsdirektören har under 2014 inlett ett arbete med att snabba upp stadsbyggnadsprocessen. Arbetet har inletts genom att exploateringschefen och planchefen har fått i uppdrag att genomföra en kartläggning av vilka stadsbyggnadsprojekt som måste startas upp under åren 2015-2017 för att hålla takten i förhållande till målsättningen för 2030 gällande både bostäder och arbetsplatser. Det har även genomförts en kartläggning av vilka resurser som krävs för att starta upp de nödvändiga projekten och ett rekryteringsarbete har inletts. De stadsbyggnadsprojekt som har identifierats som att de måste starta omgående och har saknat bemanning har startats upp med hjälp av konsultstöd och omprioriteringar bland befintlig personal. Detta har gjorts samtidigt som fokus också har varit på att påskynda pågående stadsbyggnadsprojekt vilket har lett till att ett antal detaljplaner med en stor mängd



bostäder har beslutats under våren 2015. Drygt 1700 bostäder har antagits i planer för västra Sicklaön. För övriga kommunen ligger siffran på drygt 1000 bostäder.

En ny styrgruppstruktur har införts och en projektsamordnare har rekryterats för koordinering av styrgrupper och rapportering. En samordnare för kommunens åtaganden i samband med tunnelbanans utbyggnad har anställts. En översyn av organisation och arbetssätt inleddes under 2014 och har under 2015 resulterat i beslut om organisatoriska förändringar såväl som förändringar av arbetssätt och projektmodell.

## **Genomförda åtgärder under 2015**

De utmaningar som finns inom stadsutvecklingsprocessens ansvarsområde kan till största delar inte lösas genom organisationsförändringar utan handlar snarare om ett förändrat arbetssätt. För att stödja ett förändrat arbetssätt, möjliggöra rekryteringar samt ge ett närvärande chefs- och ledarstöd behöver dock vissa förändringar göras i organisationen.

Under 2015 har de analyser som påbörjades under 2014 resulterat i ett antal beslut om förändrat arbetssätt och förändrad organisation som redogörs för under respektive förändringsområde. Rekryteringen av ny personal har fortsatt och regelbundna avstämningssmöten gällande personalsituationen och hur uppstart och framdrift av stadsbyggnadsprojekten påverkas av detta genomförs regelbundet.

## **Beslut om en mer effektiv politisk process**

Under början av 2015 togs ett förslag till en effektivare politisk process för detaljplaner fram. I maj 2015 fattade kommunfullmäktige beslut om att revidera processen i enlighet med tjänstemannaförslaget. I korthet innebär förändringen bl.a. följande:

- Kommunstyrelsen antar start-PM för en enstaka detaljplan eller flera samlade detaljplaner och ger miljö- och stadsbyggnadsnämnden (MSN) i uppdrag att inleda planarbetet. Detta sker utan att MSN först tillstyrker startpromemorian.
- Det interna remissförfarandet begränsas till samrådsskedet.
- För att planprocessen tydligt kopplas till KS-beslutet om Start-PM har enheten för strategisk stadsutveckling uppdraget att skriva KS-yttrande under samrådet samt ytterligare ett yttrande inför antagandet i kommunfullmäktige för att säkerställa de kommunala intressena.
- En tydligare fördelning i ansvar mellan MSN och KS (KSSU)

## **Avveckling av teknik- och stadsbyggnadsstabben**

Staben har funnits sedan januari 2006 och har tillhandahållit stödtjänster inom områdena personal, ekonomi, verksamhetsutveckling, kommunikation, IT och nämndsekreterare till natur- och trafik-, stadsbyggnads- och fastighetsprocesserna. Det har samtidigt funnits stödenheter inom kommunen inom områdena personal, IT, kommunikation och ekonomi.

Dessa enheter organiserar stödresurser för andra verksamhetsområden inom kommunen.



Det finns samtidigt vissa stödresurser direkt placerade på andra enheter inom stadsutvecklingsprocessen som t ex registrering, IT-stöd och ekonomi. Resultatet blir ett oklart ansvarsförhållande där det skapas osäkerhet runt vem som har ansvaret för att utveckla arbетssättet inom t.ex. kommunikation eller personalstöd inom stadsutvecklingsområdet. Samtidigt har cheferna inom stadsutvecklingsprocessen ett mycket stort ansvar och belastning för att leverera på de högt uppställda målen inom deras ansvarsområden och behöver ett professionellt stöd där utvecklingen av dessa tjänster inte sker inom stadsutvecklingsprocessen, fastighetsprocessen eller natur- och trafikprocessen utan i stödprocesserna. Inom vissa områden behöver stödet till cheferna förstärkas som t.ex. inom personalområdet i och med att rekryteringsbehovet är stort och personalgrupperna stora.

Ansvaret för att stödja de berörda processerna inom dessa områden är nu de enheter som redan idag har ansvar för motsvarande områden. De resurser som ger stöd inom kommunikation har överförts till kommunikationsenheten, de resurser som ger stöd inom personalfrågor har överförts till personalenheten och så vidare. Detta skapar en tydligare organisation med tydligare ansvar. De befintliga resurserna kommer att fortsätta stödja de verksamheter som de redan har arbetat med men utvecklingsansvaret har flyttats från staben till respektive stödprocess. Stödprocesserna har framöver ett viktigt åtagande i att fortsätta utveckla stödet till processerna inom hela territorieutvecklingen så att de ger förutsättningar för ett effektivt arbetsätt som stöttar arbetet mot de uppsatta målen.

### **Bildande av enheten för strategisk stadsutveckling**

Kommunen har tills för några år sedan inte fokuserat på att skapa övergripande strategiska produkter men har under senare år inlett en förändring av det arbetsättet. 2012 fastställdes kommunens senaste översiktsplan, Hållbar framtid i Nacka. I den finns fyra tydliga stadsbyggnadsstrategier: tät och blandad stad på västra Sicklaön, utveckling av lokala centra, utbyggd kollektivtrafik med tunnelbana samt bevara och utveckla den blåa och gröna strukturen. För att fullfölja strategierna har organisationen satsat på programarbeten på västra Sicklaön och i de lokala centrumen för att bana väg för kommande detaljplaner. På västra Sicklaön har, för att ytterligare skapa ett genombränt underlag, en strukturplan och en utvecklad strukturplan utarbetats. Ett dokument kallat Fundamenta har tagits fram för att tydliggöra kommunens stadsbyggnadsprinciper.

Detta arbete bedrivs och har bedrivits inom ramen för den befintliga organisationen som också är ansvarig för att starta upp nya stadsbyggnadsprojekt för att hålla takten i genomförandet på rätt nivå i förhållande till målen. Det strategiska arbetet tar på så sätt kraft, resurser och fokus från detaljplane- och genomförandearbetet.

I syfte att förstärka det strategiska övergripande och samordnande arbetet inom stadsutvecklingsprocessen har det inrättats (den 1 juni 2015) en ny enhet; enheten för strategisk stadsutveckling. Enhetens primära fokus ska vara att underlätta för stadsbyggnadsprojektens genomförande genom att skapa strategiska sammanhållande dokument som är ett stöd för



projekten och som skapar övergripande ramar för projektens genomförande. Mycket av detta arbete har skett inom ramen för den utvecklade strukturplanen som nu är beslutad och som innehåller en genomförandestrategi för stadsbyggandet på västra Sicklaön. Detta arbete kommer att behöva fortsätta och kontinuerligt utvecklas och kompletteras inom ramen för den nya enheten.

Den nya enheten ska också ansvara för att ta fram förslag till vilka stadsbyggnadsprojekt som ska startas, när de ska startas och hur de ska bidra till de övergripande målen. Genom en kontinuerlig uppföljning av projektportföljen mot de satta målen kan ett underbyggt material ligga till grund för vilka projekt som ska startas och när. Stadsbyggnadsdirektören fattar beslutet på rekommendation av enheten för strategisk stadsutveckling. Planenheten och exploateringsenheterna får i uppdrag att genomföra projekten. Enheten för strategisk stadsutveckling kommer att ansvara för att regelbundet rapportera utvecklingen i projektportföljen.

Enheten kommer också att ansvara för att hålla ihop och samordna ett antal strategiska regionala samverkansprojekt eller förhandlingar som t.ex. Sverigeförhandlingen och RUFSen (Regional utvecklingsplan för Stockholm).

### **Förändrat arbetssätt och ledarskap på exploateringsenheten**

Som en följd av den förändrade målsättningen har exploateringsenheten och planenheten på uppdrag av stadsbyggnadsdirektören genomfört en kartläggning av vilka stadsbyggnadsprojekt som behöver starta de närmaste åren för att målen om bostadsbyggande ska kunna uppnås. De båda enheterna har även kartlagt resurs- och kompetensbehovet för att på ett realistiskt sätt förstärka organisationen och därigenom hålla tempot på rätt nivå för att nå målbilden 2030. Resultatet är att det finns ett behov av att rekrytera planarkitekter, projekt-ingenjörer, projektledare, projektchefer och stödresurser. Projektchef är en ny roll som har inrättas med ett ansvar för styrning och samordning i ett större geografiskt område med flera ingående stadsbyggnadsprojekt.

Detta ger också utmaningar i organisationerna eftersom antalet medarbetare per chef redan idag är högt.

Genom den resursförstärkning som krävs, ökar antalet medarbetare per chef i rask takt. Samtidigt blir projekten fler, de ska drivs snabbare och komplexiteten ökar. Behovet ökar hos varje enskild medarbetare att ha tillgång till en närvarande och coachande chef. Det är viktigt att varje medarbetare, särskilt projektledare och planarkitekter, snabbt ska kunna stämma av planernas och projektens framdrift och förankring. Det måste vara möjligt att snabbt fatta beslut för att komma vidare på ett tydligt och effektivt sätt. Framöver behövs ett arbetssätt och en organisation som möjliggör ett närvarande och coachande ledarskap.



Med bakgrund i ovanstående har ett beslut tagits om en uppdelning av personalen på exploateringsenheten i fyra team där exploateringschefen och biträdande exploateringschefen har personalansvar för två team var, se bilaga 1. Detta kommer att ge ett mer rimligt antal medarbetare för respektive chef. Ansvaret i form av projektägarskap (förförklaras mer ingående under rubriken projektmodell) kommer också att fördelas mellan cheferna på exploateringsenheten så att cheferna har ansvaret för de projekt som hanteras inom de team man har personalansvar för. Respektive chef har ansvar för ett team på västra Sicklaön och ett team utanför västra Sicklaön. Projektcheferna har inget personalansvar, men kommer ha en arbetsledande funktion inom det geografiska området som de verkar i. Projektcheferna kommer vid sidan av enhetscheferna att ha en viktig roll när det gäller avstämning med övriga medarbetare för snabba beslut och effektiv framdrift av projekten

Uppdelningen i team gör inte bara att personalansvaret fördelar mellan cheferna utan också att medarbetarna inom ett team får större kännedom om varandras projekt, kan stötta varandra. Det skapar också en större möjlighet att utveckla kunskap och arbetsmetoder som är anpassade till området och projektens förutsättningar.

Exploateringsenheten arbetar också med att snabba upp processerna under genomförandet. Idag arbetar två jurister för exploateringsenheten för att säkra upp kvaliteten i genomförandeavtalet med byggherrarna. Det finns också fler ekonomer än tidigare. Dessa stödresurser i projekten underlättar en snabb och smidig handläggning. Tidigare genomfördes detaljprojekteringen i regel först efter att detaljplanen vunnit laga kraft. Idag sker projekteringen allt oftare under planarbetet. Projekteringen ger ett säkrare underlag för de kalkyler som behöver finnas för att kunna begära en tillförlitlig budget. Det finns idag en mängd ramavtal för tekniska konsulter så att projektledarna snabbt ska kunna ropa av de resurser de behöver, och vidare kommer olika nya upphandlingsformer att prövas, t ex partnering, för att se om utbyggnaden kan gå fortare eller bli billigare.

## **Projektstödsverksamheten utvecklas**

För att organisationen ska klara av att leverera mer och snabbare behöver medarbetarna kunna fokusera mer på den egentliga uppgiften. Alla ska göra så mycket som möjligt av det som de är satta att göra, t.ex. ska planarkitekterna fokusera på leverans av planer och projektledarna ska fokusera på framdriften av projektet, ekonomin, tidsplaneringen och genomförandefrågorna. Rollfördelningen måste vara tydlig. Det ska vara lätt att göra rätt som medarbetare. En viktig fråga i sammanhanget är administrationen i projekten. För att frigöra så mycket resurser som möjligt behöver projektstödsverksamheten utvecklas. Det redan påbörjade arbetet med tillsättande av projektkoordinatorer behöver fortsätta och vidareutvecklas. Därigenom kommer ytterligare avlastning hos planarkitekter och projektledare möjliggöra att organisationen kan hantera en större mängd planer och projekt än vad som är fallet idag. Idag finns det en blandning av projektstöd, chefsstöd och enhetsstöd på både planenheten och exploateringsenheten. Stödet är framförallt administrativt men också mer



kvalificerat stöd gällande IT-frågor. Stödresurserna (två tjänster) inom exploaterings-ekonomin har flyttats till controllerenheten men fortsätter att stödja medarbetarna inom exploateringsenheten. Ansvaret för utveckling av stödprocesserna arbetssätt och rapportering samt rekrytering har flyttats till controllerenheten enligt samma principer som för andra delar av stödverksamheten inom stadsutvecklingsprocessen.

Under hösten kommer en genomgång att göras av projektstödsverksamheten, hur den fungerar idag och hur den behöver förändras, utvecklas och förstärkas för att ge projektledare och planarkitekter utrymmet och tiden att leda projekten.

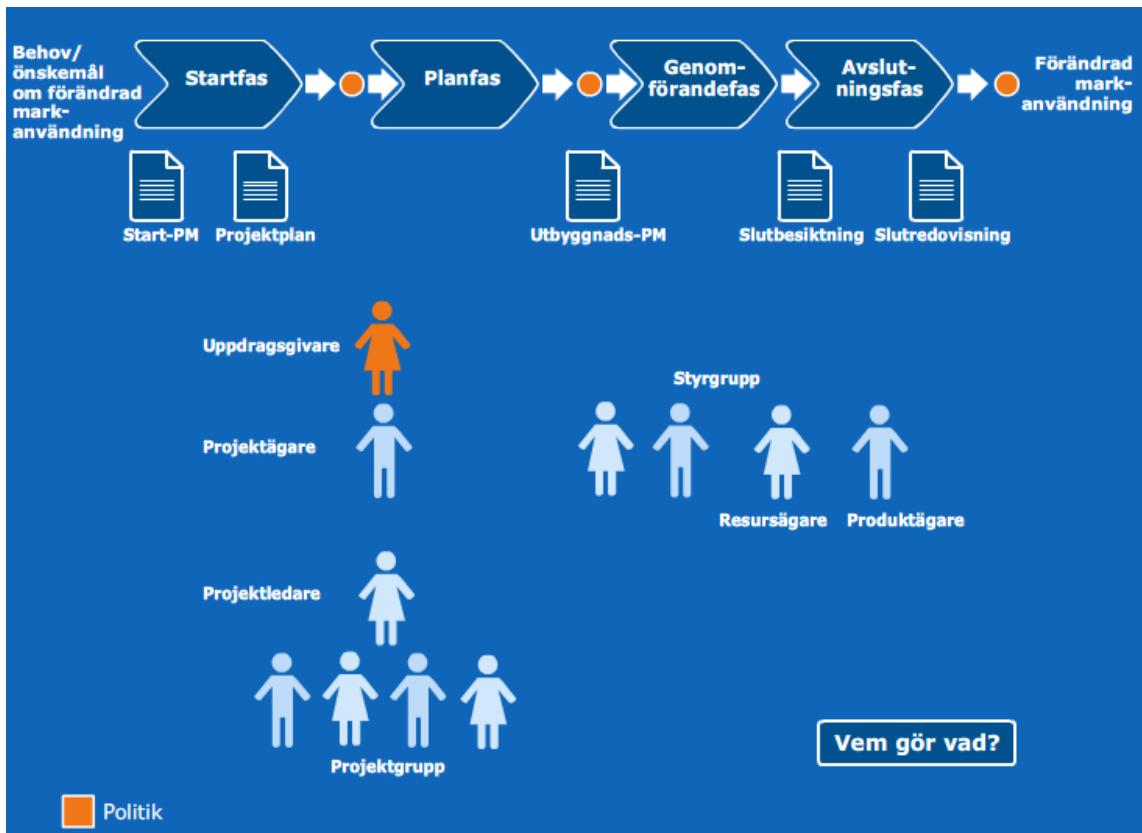
### **Förändrat arbetssätt på planenheten**

Förändringen av arbetssätt och organisation på planenheten följer i stort det som är föreslaget inom exploateringsenheten. Personalen har delats in i två team som följer gränserna för exploateringsenhetens fyra team. (se bilaga1). Det är dock inte beslutat att personalansvaret ska delas mellan chef och biträdande chef eftersom en ny planchef är rekryterad men ännu inte på plats. När den nya planchefen har hunnit etablera sig och skapa sig en uppfattning kan frågan bli aktuell igen om en uppdelning av personalansvaret. Uppdelningen i två team (där västra Sicklaön delas mellan de två teamen) gör på samma sätt som för exploateringsenheten, att det är lättare att lära sig av varandra och ersätta varandra. Den översyn av projektstödsverksamheten som kommer att göras under hösten 2015 omfattar både planenheten och exploateringsenheten. Eventuella beslut om förändringar kommer efter genomförd översyn.

### **Översyn av projektmodellen**

Den projektmodell som tillämpas inom stadsbyggnadsprocessen är bra på många sätt och har strukturerat och styrt upp arbetssättet med stadsbyggnadsprojekten. Projektmodellen är till stora delar fokuserad på den interna projektprocessen med intern kvalitetskontroll och ordning på ekonomirapporteringen som huvudsakliga fokus. Projektmodellen har som grundläggande princip att ett stadsbyggnadsprojekt startas så fort som kommunal ekonomi berörs av projektet och en projektledare utses. En otillräcklighet i dagens modell är att initieringsfasen är bristfällig och inte omfattar hur den tidiga fasen går till då en byggherre *inte* initierar projektet, utan behovet av uppstart är styrt av kommunens mål och omfattar kommunens eget markinnehav. Intentionen i modellen är att projektet ska ha samma projektledare från start-PM till slutredovisning. Projektledarna är i den absoluta majoriteten av projekten anställda på exploateringsenheten. Under de olika faserna finns sedan utpekade delprojektledare. Under planfasen är en planarkitekt från planenheten delprojektledare för framtagandet av detaljplanen och under genomförandefasen är oftast en entreprenadingenjör från vägenheten delprojektledare för genomförandet. I många projekt är projektledarna även delprojektledare för genomförandet. Härigenom har de dubbla roller och hög arbetsbelastning samtidigt som deras roller i projekten kan bli otydliga. Enligt projektmodellen finns det en projektägare som bär det övergripande ansvaret för projektet

gentemot uppdragsgivaren (politiken) och är ansvarig för samordning och kommunikation med uppdragsgivaren. Projektägaren är den som fungerar som den interna beställaren av projektet och är också ytterst ansvarig för beslut om prioriteringar inom och mellan projekt samt uppföljning av framåtskridandet gällande alla projekt i projektportföljen. Idag är exploateringschefen projektägare i den absoluta majoriteten av alla projekt.



Förenklad bild av hur projektmodellen ser ut idag.

Med den förändrade utmaning som kommunen står inför behöver projektmodellen fortlöpande ses över och kompletteras med ett tydligare fokus på planering, styrning och ledning av projekten. Styrning på tid är prioriterat och modellen behöver utvecklas för att tydliggöra detta. Modellen behöver också ses över gällande beslutsfattande samt på den totala tidsåtgången för projekten. I dagsläget sker en rapportering till styrgrupp i projekten i samband med de i modellen bestämda redovisningstillfällena start-PM, projektplan, utbyggnads PM och slutredovisning. Detta kommer att förändras och projekten ska framöver gå upp med mer regelbundna intervall till en styrgrupp för att redovisa framdrift kopplat till mål och tidplan. Översynen har som utgångspunkt att förändra projektägarrollen där rollen idag är utformad så att alla projekt i kommunen, stora som små, under både planfas och genomförandefas, beställs och följs upp av samma person. Då projektportföljen ökar stadigt behöver det upplägget förändras. Framöver kommer projektägarskapet att delas upp mellan framförallt Exploateringschef och biträdande Exploateringschef men även



Stadsbyggnadsdirektören, Planchefen och chefen för Strategisk stadsutveckling kan vara projektägare. Rollen som projektägare och rollen som ordförande i styrgruppen skiljs åt men kan innehållas av samma person.

Stadsbyggnadsdirektören får en roll som portföljägare och kommer med hjälp av Strategisk stadsutveckling att besluta om uppstart av projekt via projektdirektiv samt att följa upp framdriften i portföljen. På så sätt kopplas målen i projekten tydligare till kommunens övergripande mål. I projektdirektiven kan tex anges riktvärde för hur många bostäder projektet förväntas bidra med samt de ekonomiska ramarna för projektet.

### **Översyn av styrgrupsstruktur och politisk förankringsprocess**

Som beskrivet ovan styrs kommunens stadsbyggnadsprojekt på tjänstemannanivå (beslut om när underlagsrapporter etc. är tillräckligt bearbetade för att kunna ta upp till politiska beslut) av en styrgrupp för alla stadsbyggnadsprojekt (idag 201 stycken aktiva). Antalet styrgruppstillfällen i ett projekt styrs av en bestämd plan för ett antal PM som illustreras i text och bild i avsnittet ovan. Detta kan innebära att det kan gå lång tid mellan att projekten rapporterar till styrgruppen t.ex. kan det gå mycket lång tid mellan projektplan och utbygg-nads PM. Den befintliga styrgruppen för stadsbyggnadsprojekt har kompletterats av ett antal nya styrgrupper för de större projekten i kommunen på initiativ av stadsbyggnadsdirektören. Till dessa styrgrupper sker rapporteringen regelbundet med ca 5 veckors inter-valler för att en kontinuerlig uppföljning av tid, ekonomi och kvalitet ska ske. I samband med förändringen av projektmodellen ska styrgrupsstrukturen förändras och delas upp i kategorier för att bättre kunna behandla även de mindre omfattande projekten mer konti-nuerligt. Det är skillnad på ett projekt om att överdäcka Värmdöleden, som innebär ett mycket stort ekonomiskt åtagande för kommunen, jämfört med ett mindre projekt. Natur-ligtvis är alla projekt viktiga och ska följas upp men det behöver ske på olika sätt. Styrgrup-perna kommer att ha olika sammansättningar beroende på vilken kompetens som krävs för de olika projektkategorierna, men också för att säkerställa att styrgrupsmedlemmarna har tid att fokusera på styrgrupsarbetet.

Styrgruppstillfällena är också viktiga tillfällen för att konstatera om frågeställningar behöver lyftas inom tjänstemannaorganisationen (stadsdirektören) och till den politiska nivån och när detta bör ske.

Sammantaget räknar vi med att kategoriseringen av projekt och den därpå följande upp-delningen i flera styrgrupper bidrar till att projekten får en mer proaktiv styrning. De kom-mer att löpa snabbare och får en styrgrupp som är sammansatt utifrån respektive kategori. Ett projekt ska kunna drivas på ett så enkelt sätt som möjligt samtidigt som vi får en upp-delning av ansvaret för styrningen av projekten – en nödvändighet då vi i dagsläget har över 200 aktiva stadsbyggnadsprojekt.



## Vad har genomförts och vad återstår

Område	Läge
Resurssätt och starta nödvändiga stadsbyggnadsprojekt	Genomfört och löpande pågående
Inrätta en ny enhet; enheten för strategisk stadsutveckling	Genomfört, de första medarbetarna är överförda, eventuella kompletteringar av tjänster under hösten 2015 samt implementering av nytt arbetssätt under hösten 2015
Avveckla teknik- och stadsbyggnadsstabben	Genomfört, utveckling av befintliga stödprocesser under hösten 2015
Utveckla planenheten och exploateringsenheterna för effektivt arbetssätt och hållbart ledarskap	Beslutat, implementering hösten 2015
Översyn av projektmodellen	Beslutat, implementering hösten 2015
Översyn av styngruppsstruktur	Beslutat, implementering under hösten 2015
Översyn av projektstödet	Pågående hösten 2015
Översyn av arbetssätt exploate-ringsekonomi	Påbörjas hösten 2015

Gunilla Glantz  
 Stadsbyggnadsdirektör  
 Stadsledningskontoret



**TJÄNSTESKRIVELSE**  
KFKS 2015/661-261

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott

## **Uppsägning av arrendeavtal på del av fastigheten Solsidan 2:1, Svartviken, för villkorsändring**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att arrendeavtalet avseende fastigheten Solsidan 2:1 mellan Nacka kommun och Kommanditbolaget

Baggensfjärden sägs upp för ändring av följande villkor: arrendeavgiften ändras till marknadsmässig nivå om 45 000 kr/år i enlighet med utförd värdering, det upplåtna området utökas och ska omfatta brygga belägen utanför nuvarande arrendeområde och arrendetiden: ändras till 5 år.

Detta beslut fattas med stöd av punkten 35 i kommunstyrelsens delegationsordning.

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott bemyndigar gruppchefen för markgruppen inom enheten för fastighetsutveckling att genomföra erforderliga åtgärder med anledning av uppsägning av arrendeavtalet.

### **Sammanfattning**

Kommanditbolaget Baggensfjärden arrenderar del av fastigheten Solsidan 2:1 i Svartviken för bedrivande av den marina verksamhet arrendatorn bedriver på angränsande småbåtsvarv, Jaktvarvet. Nyupplåtelsen av det aktuella området med arrende skedde den 1 maj 1976.

Med anledning av att arrendatorn placerat bryggor utanför arrendeområdet och då arrendevillkoren inte omförhandlats sedan arrendet uppläts den 1 maj 1976 finns behov av en uppdatering av avtalet. Därför föreslås att gällande arrendeavtal sägs upp för villkorsändring med ändring av följande villkor: arrendeavgiften ändras till marknadsmässig



nivå om 45 000 kr/år i enlighet med utförd värdering, det upplåtna området utökas och ska omfatta brygga belägen utanför nuvarande arrendeområde och arrendetiden: ändras till 5 år.

## Ärendet

Ärendet handlar om ett arrendeavtal på del av fastigheten Solsidan 2:1 som föreslås sägas upp för villkorsändring. Syftet med uppsägningen är att reglera in samtliga utplacerade bryggor i arrendeavtalet och uppdatera avtalsvillkoren.

## Bakgrund

Nuvarande arrendeavgift uppgår till 10 040 kr./år och avtalstiden löper till och med den 30 april 2016. För det fall uppsägning inte sker senast sex månader före avtalstidens utgång förlängs avtalet med ett år. Arrendeområdet omfattar ca 3000 kvm.

Den 23 september 2009 beviljade miljö- och stadsbyggnadsnämnden dispens från strandskyddsbestämmelserna för brygga placerad utanför arrendeområdet. Av dispensen framgår att arrendeavtalet ska förnyas och inkludera bryggan. Någon ändring har hittills inte kommit till stånd varför det är angeläget att detta sker.

## Förslag på nya villkor för arrendeupplåtelse

Gällande arrendeavtal löper till och med den 30 april 2016 och förlängs med ett år i taget vid utebliven uppsägning. Uppsägningstiden är sex månader vilket innebär att uppsägning för villkorsändring måste ske senast den 31 oktober 2015 för att nya villkor ska träda i kraft från och med den 1 juni 2016.

Villkor som föreslås bli föremål för förhandling/ändring är:

1. Arrendeavgiften: ändras till marknadsmässig nivå om 45 000 kr/år i enlighet med utförd värdering.
2. Arrendestället: det upplåtna området utökas och ska omfatta brygga belägen utanför nuvarande arrendeområde.
3. Arrendetiden: ändras till 5 år.

I övrigt föreslås villkoren i giltigt arrendeavtal att gälla oförändrade. Det kan inte uteslutas att andra villkor kan komma att bli föremål för förhandling mellan kommunen och Arrendatorn.

## Ekonomiska konsekvenser

Föreslaget beslut om uppsägning av arrendeavtal för villkorsändring innebär en ökning av arrendeavgiften från dagens avgift om 10 040 kr./år till 45 000 kr/år. Kan kommunen och Arrendatorn inte träffa överenskommelse om nya arrendevillkor så upphör dock arrendeavtalet och arrendatorn ska avflytta från arrendestället.



## Konsekvenser för barn

Beslutet om uppsägning av arrendeavtalet för villkorsändring bedöms inte innehåra några särskilda konsekvenser för barn.

## Bilagor

- a. Gällande arrendeavtal
- b. Beslut om strandskyddsdispens
- c. värdering

Anna Ahrling  
Gruppchef markgruppen  
Enheten för fastighetsutveckling

AVTAL OM ANLÄGGNINGSSARRENDE

## § 1

Parter  
Upplåtare: Nacka kommun, nedan kallad kommunen, Nämndhuset, Fack 131 01 Nacka, tel 08/7169020.

Arrendator: Mölnlycke AB, nedan kallad arrendatorn, 405 03 Göteborg, tel 031/272260.

## § 2

Arrendeställe  
Arrendet omfattar ett vattenområde i Svartviken i Saltsjöbaden om ca 2000 m<sup>2</sup> med den omfattning som närmare framgår av bilagda karta i skala 1:1000.

## § 3

Ändamål  
Området skall användas för den marina verksamhet arrendatorn bedriver på angränsande småbåtsvarv. På området får ej bedrivas verksamhet som strider mot det angivna ändamålet.

## § 4

Arrendetid  
Uppsägning  
Arrendet omfattar tiden 1-5-1976 till och med 30-04-2001. Arrendetiden förlänges därefter med ett år i sändor om uppsägning ej sker senast sex månader före arrendetidens utgång.

## § 5

Arrendeavgiften  
Arrendeavgiften utgör från och med 1976-05-01 årligen TVÄTSENL (2.000:-) kronor. Avgiften erlägges årsvis i förskott utan särskild anfordram till Nacka kommun, postgiro 29501-4, varvid konto nr 8.225.000 anges. För tiden 1-5-30-12-76 skall arrendatorn erlägga 1.000:- kronor. Arrendebeleppet skall årsvis justeras i förhållande till ändringarna i konsumentprisindex, där ovan angivet belopp är anpassat till indextalet för oktober månad 1975 (357). Omräkning sker i förhållande till indextalet för kommande oktober månader och de nya beloppen som utjämns till hela krontal, utgår från följande årsskifte.

## § 6

Andra avtal  
Arrendatorn är medveten om att kommunen till Saltsjöbadens fiskevårdsförening upplåtit rätten till fiske vad avser det upplåtna området.

## § 7

Ankringsförbud  
Arrendatorn är medvetan om att utanför det arrenderade området råder ankringsförbud i Svarviken inom ett område som framgår av bilagda karta.

## § 8

Anläggningar  
Byggnader  
Arrendatorn äger lägga ut bryggor enligt kartbilagans anvisning. Ytterligare bryggor eller andra fasta anläggningar inom området får ej utföras utan föregående anmälhan hos vederbörande kommunala förvaltningar och i främrekommande fall, efter ansökan hos byggnadsnämnden. Arrendatorn förbehållas äganderätten till anläggningar som av honom uppföres på arrendestället. Vid arrendetsupphörande skall arrendatorn där ej annat överenskommes, ha bortfört anläggningar från området samt avstådat detsamma i skälig utsträckning och skick som kan godkännas av kommunen. Om dessa åtgärder ej vidtagits äger kommunen utföra dem på arrendatorns bekostnad.

## § 9

Arrendatorn svarar för att miljöfarlig verksamhet ej bedrives på arrendestället. Arrendatorn svarar för de kostnader, som kan föranledas av de åtgärder, som kan påfordras enligt gällande hälsovårds- och miljöskydds-lagstiftning.

## § 10

Arrendatorn förbinder sig att utöva erforderlig tillsyn över arrendestället så att det med hänsyn till verksamheten hålls i ett vårdat skick och så att ändamålet med upplåtelsen fullföljes. Kommunen äger rätt att för besiktning av området bereda sig erforderligt tillträde.

## § 11

Utan kommunens skriftliga medgivande får arrendatorn inte upplåta nyttjanderätten till arrendestället eller del av detta.

## § 12

Arrendatorn medger att kommunen eller annan, som därtill har dennes tillstånd, får framdraga och vidmakthålla ledningar i eller över arrendestället där sådant utan avsevärd olägenhet för arrendatorn kan ske. Arrendatorn är skyldig att utan ersättning tåla det intrång, som föranledes av anläggandet och nyttjandet men är berättigad till ersättning för direktanskador i övrigt.

## § 13

Arrendatorn får icke överläta arrenderätten eller eljest sätta annan i sitt ställe utan skriftligt medgivande från kommunen.

## § 14

Särskild säkerhet för arrendevillkorens rätta fullgörande behöver ej ställas. Om emellertid arrendeavgålden ej berlägges inom tre månader från anförfiran är kommunen berättigad att säga upp avtalet och bekomma ersättning för skada.

## § 15

Detta avtal får ej inskrivas.

## § 16

Arrendatorn har ej rätt till avträdesersättning vid arrendets upphörande.

## § 17

Arrendatorn är skyldig att ersätta skada, som kan uppkomma på kommunens egendom samt för tredje man, på grund av den på arrendestället bedrivna verksamheten.

## § 18

I övrigt gäller vad som i 7,8 och 11 kap jordabalekn sägs om anläggningsarrende.

-----

Detta avtal är upprättat i två likalydande exemplar  
varav parterna tagit var sitt.

Nacka den 1976 04-26

Göteborg den 2 feb 1976

För NACKA KOMMUN

För MÖLNLYCKE AB

  
Anders Carlsson  
Vadgång

Bevittnas:

  
L. Ohlsson  
  
O. Karlsson

Bevittnas:

  
Bengt Augustsson  
  
Martin Wijk



**Nacka kommun****Sammanträdesprotokoll**

27 (66)

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden  
23 september 2009

(6)

§ 255

Dnr M 09-458

**Solsidan 52:1, Jaktvarvsvägen 5**

Föreläggande om att ta bort del av brygga

**Beslut**

1. Dispens från strandskyddsbestämmelserna ges för brygga. Beslutet är taget med stöd av 7 kap 18 § miljöbalken och med hänvisning till 7 kap 16 § miljöbalken.
2. Området dispensen ges för, d.v.s. tomtplatsen, är bryggans yta på vattnet. Tomtplatsens area är ca 120 m<sup>2</sup>.
3. Arrendeavtalet med Nacka kommuns fastighetskontor måste förnyas då bryggans yttersta del ligger utanför gällande arrendeområde.
4. Bygglov för bryggan ska sökas eftersom utformningen har förändrats sedan bygglov beviljades 1976.

**Ärendet**

Den 29 april kontaktade en granne till Saltsjöbadens Jaktvarv miljöenheten och Fastighetskontoret (som arrenderar ut marken till varvet), för att klaga på att en del av bryggan sträckte sig utanför arrendeområdet. Den yttersta delen av bryggan samt ett antal bojar befinner sig strax utanför grannens fastighet (på kommunalt vatten). Fastighetskontoret tog kontakt med varvet och informerade om att bryggan och bojar inte får placeras utanför arrendeområdet. Den 24 juni tog grannen kontakt med Fastighetskontoret igen för att meddela att ingenting gjorts åt bryggan eller bojarna. Den 25 juni skickade miljöenheten ett brev om föreläggande till Saltsjöbadens Jaktvarv. Om man inte hade tagit bort del av bryggan samt de bojar som befann sig utanför arrendeområdet skulle ärendet tas upp i Miljö- och stadsbyggnadsnämnden.

Den 5 augusti besökte miljöenheten och Fastighetskontoret varvet för att inspektera bryggan och bojar. Vid besöket konstaterades att bryggan sträcker sig ca 10 meter utanför gällande arrendeavtalat. Ägaren till Jaktvarvet uppgav att bojarna i viken inte tillhörde varvet utan fastighetsägarna i området.

Fastigheten ligger vid Svartviken och omfattas av en stadsplan som senast ändrades 1960. I stadsplanen är området avsatt för industriändamål. Vattenområdet utanför varvet och grannfastigheten ska enligt planerna hållas öppet och inte överbyggas. Området omfattas av riksintresse för kultur samt kust och skärgård enligt 3 och 4 kap miljöbalken. Strandskydd gäller i vattenområdet. Fastighetens läge framgår av bilaga 1 till tjänsteskrivelsen. Varvsverksamheten har funnits länge i viken och 1976 beviljades bygglov för en marinanläggning på den plats varvet ligger idag. Strandskyddsdispens för bryggan saknas.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		! Hansen Bodilsson

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden  
23 september 2009

Tjänsteskrivelsen har kommunicerats med varvsägaren den 21 augusti. Varvsägaren har kommit in med synpunkter den 4 september. Han menar att varvets utformning i stort inte ändrats sedan bygglov beviljades 1976. Borttagande av 30 m<sup>2</sup> brygga skulle innebära ett allvarligt ekonomiskt avbräck för verksamheten. Han anser att allmänhetens tillgänglighet till området och växt- och djurlivet inte påverkas och att 30 m<sup>2</sup> vattenyta friställs till nytta för ingen.

#### **Skäl till beslut**

Påverkan på djur- och växtliv och allmänhetens tillgång till området bedöms vara acceptabel. Varvet har funnits på platsen sedan 1976 och förutsättningarna för strandskyddens syften har varit desamma sedan den tiden.

Särskilda skäl finns eftersom viken redan är ianspråktagen av varvet och den intilliggande småbåtsklubben. Förändringar av bryggans utformning sedan bygglovet beviljades kan ses som kompletteringar, vilket utgör ett särskilt skäl enligt miljöbalken.

Dispens från strandskyddsbestämmelserna bör därför ges.

#### **Handlingar i ärendet**

Miljöenhetens tjänsteskrivelse 2009-09-07

Bilagor:

1. Fastighetens läge med bryggan i förhållande till arrendeområdet
2. Synpunkter från varvsägaren

#### **Yrkanden**

Lennart Nilsson (FP) yrkade med instämmande av Bernt Enström (KD) och Kaj Nyman (S) att nämnden skulle besluta följande och ange nedanstående skäl till beslut:

1. Dispens från strandskyddsbestämmelserna ges för brygga. Beslutet är taget med stöd av 7 kap 18 § miljöbalken och med hänvisning till 7 kap 16 § miljöbalken.
2. Området dispensen ges för, d.v.s. tomtplatsen, är bryggans yta på vattnet. Tomtplatsens area är ca 120 m<sup>2</sup>
3. Arrendeavtalet med Nacka kommuns fastighetskontor måste förnyas då bryggans yttersta del ligger utanför gällande arrendeområde.
4. Bygglov för bryggan ska sökas eftersom utformningen har förändrats sedan bygglov beviljades 1976.

#### **Skäl till beslut**

Påverkan på djur- och växtliv och allmänhetens tillgång till området bedöms vara acceptabel. Varvet har funnits på platsen sedan 1976 och förutsättningarna för strandskyddens syften har varit desamma sedan den tiden.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		Umr. Beltrikatt

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden  
23 september 2009

Särskilda skäl finns eftersom viken redan är ianspråktagen av varvet och den intilliggande småbåtsklubben. Förändringar av bryggans utformning sedan bygglovet beviljades kan ses som kompletteringar, vilket utgör ett särskilt skäl enligt miljöbalken.

Dispens från strandskyddsbestämmelserna bör därför ges.

### **Beslutsgång**

Nämnden beslöt med avslag på miljöenhetens förslag i enlighet med Lennart Nilssons yrkande.

Peter Zethraeus (M) deltog p.g.a. jäv inte i handläggningen av ärendet.

### **Anteckningar**

Ann Lepp (NL) gjorde följande anteckning till protokollet:

"Jag anser att dispens från strandskyddsbestämmelserna inte skall ges för den del av bryggan som är utanför arrendemrådet och att nämnden borde ha fattat beslut enligt tjänstemannaförslaget och de sakliga skäl som där hade angivits.

Dispens för den del av bryggan som är utanför arrendemrådet strider mot strandskyddets syften och särskilda skäl att ge dispens finns inte.

Nacka kommun har varit alltför frikostig med strandskyddsdispenser. Att gång på gång alltför lättvindigt ge dispens som strider mot strandskyddsbestämmelserna ger fel signaler till allmänheten.

Nacka kommun arbetar med att ta fram en Kustplan "som skal ligga till grund för en långsiktigt hållbar utveckling i kustområdet med balans mellan ekologiska, sociala, kulturella och ekonomiska intressen". "Kustplanen ska framförallt fokusera på riksintressen, strandskydd, naturmiljö, kulturmiljö, bebyggelse, friluftsliv, båtliv, turism, kollektivtrafik till sjöss och miljö- och riskfaktorer."

Trovärdigheten med arbetet för Nackas kustplan går förlorad när man gång på gång frångår de redan svaga strandskyddsbestämmelserna."

Kaj Nyman (S) gjorde följande anteckning till protokollet:

"I detta ärende har vårt ställningstagande vägletts av följande:

- Det är ont om varv i Nacka. Varv måste med nödvändighet ha bryggor i vattnet.
- Påverkan på den omgivande viken är försvarbar.
- Bryggorna har funnits i uppemot 15 år. Vattenområdet är ianspråktaget.

Det ledde oss till slutsatsen att det var rimligt att godkänna dispensen."

Beslutet om strandskydd får överklagas av Statens Naturvårdsverk och sökanden enligt P.M. som skickas till dem.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

## **PM angående marknadsmässig arrendeavgift för vattenområde avsett för båtplatser inom fastigheten Solsidan 2:1**

### *Bakgrund/uppdrag*

Nacka kommun arrenderar ut ett vattenområde tillhörande fastigheten Solsidan 2:1 till Mölnlycke AB. Av kommunen har undertecknad erhållit uppdraget att bedöma marknadsmässig arrendeavgift inför eventuell omförhandling.

### *Beskrivning*

Det utarrenderade området ligger i en vik av Baggensfjärden i södra delen av Saltjöbaden. Området ligger utanför fastigheten Solsidan 52:1 som är en industrifastighet som nyttjas som småbåtsvarav etc. Här förutsätts att det finns en ägarkoppling etc mellan ägaren till Solsidan 52:1 och arrendatorn till aktuellt vattenområde. Vattenområdet nås via Solsidan 52:1 som i sin tur med bil via lokalgata. Saltsjöbanans station Solsidan ligger ca 900 m bort.

Arrendeområdet omfattar endast vattenområde med en areal om ca 3 000 kvm. Området gränsar mot 52:1:s strandlinje med en längd om ca 75 m. Därtill gränsar vattenområdet mot en grönområdesfastighet. Längs stranden finns en längsgående kaj/brygga. I ena änden av denna ligger dessutom en ca 45 lång brygga ut från stranden. De yttersta delarna av denna ligger utanför det arrenderade området. Avsikten är att ta med även den yttersta delen av bryggan i arrendeområdet. På nedanstående bild redovisas en ungefärlig omfattning av ett justerat arrendeområde. Området uppskattas grovt ha en areal om 000 kvm. Som framgår av bilden är det på den norra sidan av bryggan endast möjligt att förtöja längsgående båtar medan det på den södra sidan och längs kajerna är möjligt med vinkelrät förtöjning. Delar av kajen mst dock hållas fria från båtplatser för att möjliggöra tillfällig angörning respektive upp- och nedtagning. Med beaktande av detta bedöms att arrendet medföra ca 25 båtplatser med en bredd om 3-3,5 m samt ca 5 längsgående platser med en längd om 8 m.



#### Jämförelseobjekt

Som stöd för bedömningen används följande underlag.

#### Överlåtelser:

1. 2010 träffade Lidingö stad ett avtal med Boghammarsvarvet om tillköp av vattenområde. Priset motsvarade drygt 200 kr/kvm.
2. Vid en lantmäteriförrättnings 2011 vid Slut på Ekerö ianspråktogs ett vattenområde avsedd för bryggor. Ersättningen bestämdes till motsvarande 176 kr/kvm.
3. Lidingö stad och ägaren till Grönstavarvet på Lidingö har diskuterat ett tillskottsförvärv avseende såväl vatten- som landområden. Parterna synes vara överens och ett pris för vattenområdena om 250 kr/kvm. Något formellt avtal har emellertid ännu ej tecknats.

#### Arrendeupplåtelser:

4. Lidingö stad och Lidingö stads Tomt AB tecknade 2008 ett arrendeavtal med Lidingövarvet avseende arrende omfattande ca 5 300 kvm vattenområde utanför varvsfastigheten Rännilen 1. Överenskommen arrendeavgift uppgick till 70 000 kr/år vilket utslaget per kvadratmeter motsvarar 13,20 kr/kvm och år.

5. 2007 tecknades ett arrendeavtal avseende ett vattenområde om ca 8 000 kvm vid Skogsö 12:1 i Nacka. Arrendeavgiften 65 000 kr/år motsvarade ca 8 kr/kvm.

Tomträdder:

6. Fastigheten Rännilen 1 på Lidingö är upplåten med tomträtt för varvsändamål.

Tomrätsavgälden omreglerades 2012 och uppgår till 390 000 kr. Fastigheten omfattar totalt 15 138 kvm, varav 6 786 kvm vattenareal. Avgälden motsvarar således drygt 25 kr/kvm. Om man räknar med ett normalt industrimarksavgäld för landdelen motsvarar avgälden för vattenområdet ca 10 kr/kvm. Tomrätsavgälder motsvarar enligt praxis 3,25 % av underliggande markvärde.

#### *Bedömning*

De tre överlåtelserna ligger på priser mellan 176 och 250 kr/kvm. Arrendeavgifter brukar erfarenhetsmässigt motsvara ca 5 % av underliggande marknadsvärde, vilket då skulle peka på arrendenivåer om 9-12,5 kr/kvm. Arrendenivåerna ligger mellan 8 och 13,2 kr/kvm och analysen utifrån tomrätsavgälden på 10 kr/kvm. Flera av noteringarna är gamla, vilket föranleder en uppjustering. Även om de flesta av jämförelseobjekten är hämtade från attraktiva lägen så bedöms Saltsjöbaden vara något bättre. Även det föranleder en viss uppjustering. Efter en sammanvägning bedöms en nivå om 15 kr/kvm vattenområde vara en rimlig arrendeavgift. För 3 000 kvm innehåller det en total arrendeavgift om **45 000 kr/år**.

Stockholm 2015-10-05

**Forum Fastighetsekonomi AB**



Rolf Simon

*Av Samhällsbyggarna auktoriserad Fastighetsvärderare*





TJÄNSTESKRIVELSE  
KFKS 2015/662-261

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott

## **Uppsägning av nyttjanderättsavtal avseende del av fastigheten Sicklaön 40:11, mittemot Nacka station**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att det mellan Nacka kommun och Nacka Energi AB gällande nyttjanderättsavtalet avseende del av fastigheten Sicklaön 40:11 sägs upp för upphörande.

Detta beslut fattas med stöd av punkten 35 i kommunstyrelsens delegationsordning.

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott bemyndigar gruppchefen för markgruppen inom enheten för fastighetsutveckling att genomföra erforderliga åtgärder med anledning av uppsägning av avtalet.

### **Sammanfattning**

Nacka kommun har till Nacka Energi AB upplåtit ett bergrum om ca 1600 kvm beläget inom del av fastigheten Sicklaön 40:11 för att inreda och bibehålla en serverhall.

Med anledning av att nyttjanderättshavarens andrahandshyresgäst önskar förhyra direkt av Nacka kommun föreslås att gällande nyttjanderättsavtal sägs upp för upphörande.

### **Ärendet**

Ärendet handlar om ett nyttjanderättsavtal avseende ett bergrum på del av fastigheten Sicklaön 40:11 som föreslås sägas upp för upphörande. Syftet med uppsägningen är att möjliggöra för nuvarande andrahandshyresgäst att förhyra direkt från kommunen.



## Bakgrund

Avtalstiden löper till och med den 31 oktober 2016 och upplåtelsen sker vederlagsfritt. För det fall uppsägning inte sker senast 12 månader före avtalstidens utgång förlängs avtalet med fem år i sänder.

Nacka Energi AB har sedan 2007 upplåtit nyttjanderätten till en andrahandsnyresgäst vilken uttryckt önskemål att förhyra direkt från kommunen.

## Ekonomiska konsekvenser

Det utgår idag inget vederlag för upplåtelsen.

## Konsekvenser för barn

Beslutet om uppsägning av nyttjanderättsavtalet döms inte innehära några särskilda konsekvenser för barn.

## Bilagor

- a. Gällande nyttjanderättsavtal

Anna Ahrling  
Gruppchef markgruppen  
Enheten för fastighetsutveckling

## Avtal om nyttjanderätt

Fastighetsägare:

Nacka kommun

131 81 Nacka

Organisationsnummer: 212000-0167

Nyttjanderättshavare:

Nacka Energi AB

Box 753, 131 24 Nacka

Organisationsnummer 556017-9532

Objekt:

Det på fastigheten 40:11, tidigare fastigheterna Sickla 1:89 och Sickla 1:867, belägna bergrummet, markerat på karta bilaga 1.

- 
1. Fastighetslägaren upplåter till nyttjanderättshavaren rätt att, på de villkor som anges i detta avtal, nyttja Objektet för att inreda och bibehålla en serverhall.
  2. Objektet har varit upplåtet till Nyttjanderättshavaren sedan 1956. Upplåtelsen skall fortsättningsvis gälla för en tid av 10 år från och med 2006-11-01, dvs. till och med 2016-10-31.
  3. Avtalet skall sättas upp senast 12 månader före nyttjanderättstidens utgång. I annat fall förlängs avtalet på ytterligare 5 år i sänder.
  4. Upplåtelsen sker vederlagsfri.
  5. Nyttjanderättshavaren har rätt att använda vägar och tillträdespunkter till Objektet enligt vad som framgår av karta bilaga 1. Fastighetsägaren skall hålla vägar och tillträdespunkter i gott skick.
  6. Nyttjanderättshavaren är skyldig att skaffa de tillstånd som erfordras för verksamhet som bedrivs på Objektet. Han skall följa alla de föreskrifter som meddelas av myndighet eller som följer av lag.
  7. Om annan myndighet än Fastighetsägaren själv, däri begripet nämnder och kommunala bolag, ålägger Fastighetsägaren att vidta åtgärder inom Objektet eller det ommedelbart omgränsande området och åtgärdena föran-

MA  
N-A

- leds av Nyttjanderättshavarens nyttjande, äger Fastighetsägaren rätt till skälig ersättning för den därigenom uppkomna kostnaden.
8. Nyttjanderättshavaren får inte överläta eller på annat sätt överföra rättigheterna enligt detta avtal på annan. Nyttjanderättshavaren får däremot till annan, vilken Fastighetsägaren godkänner, i andra hand upplåta hela eller delar av Nyttjanderätten. Fastighetsägaren skall inte utan objektivt godtagbara skäl motsätta sig andrahandsnyttjandehavare.
  9. Objektet upplåts i befintligt skick.  
Nyttjanderättshavaren skall väl vårdar Objektet.  
Nyttjanderättshavaren skall tillse att verksamhet på Objektet inte medför men för grannar eller någon annan.  
Nyttjanderättshavaren får inte använda Objektet så att risk för miljöskada uppkommer.  
Nyttjanderättshavaren skall följa för miljön gällande författningsar samt domstolars och myndigheters beslut.
  10. Fastighetsägaren får inte använda resterande delar av fastigheterna, eller kringliggande fastigheter, på sätt som hindrar verksamheten på Objektet. Upplåtelsen sker med beaktande av den på fastigheten och kringliggande fastigheter befintliga verksamheten och avsikten är inte att förhindra sådan pågående verksamhet.
  11. Fastighetsägaren skall vid överlätelse eller annan upplåtelse av fastigheterna göra förbehåll för denna upplåtelse.
  12. Vid upplåtelsens upphörande skall Nyttjanderättshavaren avlägsna lös utrustning. Äganderätten till inredning och utrustning som inte skälgren kan avlägsnas av Nyttjanderättshavaren skall övergå till Fastighetsägaren som skall ersätta Nyttjanderättshavaren för sådan inredning och utrustning med dess marknadsvärde.
  13. Nyttjanderättshavaren skall i alla sammanhang svära för skada som härrör från Nyttjanderättshavarens verksamhet på Objektet.
  14. Parts ansvar enligt detta avtal är begränsat till direkta skador och till ett belopp om en miljon kronor per skadetillfälle.

Nacka den 26-11-01.

Nacka Kommun

(Namnförtydligande)

Dag Blökläri

Nacka den 26-11-01

Nacka Energi AB

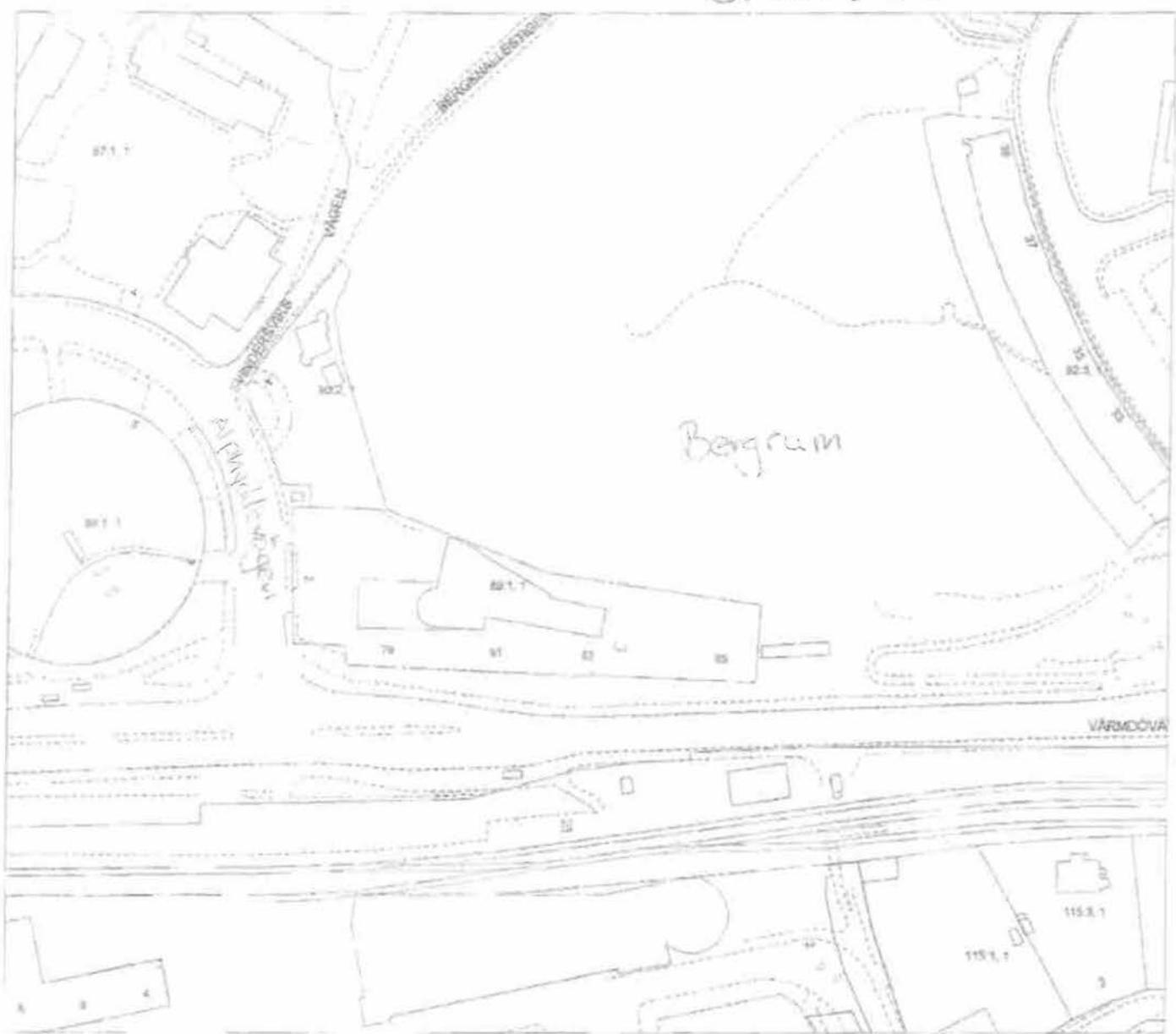
(Namnförtydligande)

Håkan Åberg

(Namnförtydligande)

Håkan Åberg

Ödön 40:11



Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Tilläggsavtal till avtal om förvärv av fastigheten Sicklaön 38:14 på Kvarnholmen, "Makaronifabriken" och "disponentvillan"**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att kommunen ska ingå föreslaget tilläggsavtal till avtal om förvärv av fastigheten Sicklaön 38:14 på Kvarnholmen, "Makaronifabriken" och "disponentvillan". Tilläggsavtalet innebär att skyldigheten att färdigställa en kvartersgata övergår från Holmenkvarnen 7 AB till Kvarnholmen Utveckling AB.

Detta beslut fattas av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott med stöd av punkten 2 i kommunstyrelsens delegationsordning.

### **Sammanfattning**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslås att ingå ett tilläggsavtal för fastigheten Nacka Sicklaön 38:14 avseende skyldighet och rättighet att färdigställa kvartersgata på Kvarnholmen. Per idag är det, i enlighet med ursprungligt köpekontrakt, tidigare fastighetsägare Holmenkvarnen 7 AB som ska färdigställa kvartersgatan. Skyldigheten föreslås nu övertas av Kvarnholmen Utveckling AB. Tilläggsavtalet innebär inga förändringar i förhållande till ursprungligt köpekontrakt för Nacka kommuns del.

### **Ärendet**

Nacka kommun förvärvade den 29 juni 2011 fastigheten Nacka Sicklaön 38:14 av Holmenkvarnen 7 AB. Fastigheten Nacka Sicklaön 38:14 är en centralt belägen fastighet på Kvarnholmen med byggnaderna Makaronifabriken och Disponentvillan, där bland annat grundskola, sporthall och annan centrumverksamhet är planerad.



I köpekontraktet från 2011 regleras i punkten 11 stycke 2 att säljaren ska färdigställa kvartersgata. Tilläggsavtalet reglerar att Kvarnholmen Utveckling AB (KUAB) övertar säljarens (Holmenkvarnen 7 AB) samtliga skyldigheter och rättigheter i punkten 11 stycke 2.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Tilläggsavtalet medför inga förändringar, inga ekonomiska konsekvenser, i förhållande till ursprungligt köpekontrakt för Nacka kommun.

### **Konsekvenser för barn**

Tilläggsavtalet medför inga förändringar utifrån ursprungligt köpekontrakt i förhållande till barn.

### **Bilagor**

1. Tillägg II till köpekontrakt

Jenny Asmundsson  
Fastighetsdirektör  
Stadsledningskontoret

## TILLÄGG II TILL KÖPEKONTRAKT

### **1. Parter**

Säljare: Holmenkvarnen 7 AB, org. nr 556710-2313, och Holmenkvarnen 5 AB, org. nr 556710-2388, båda med adress c/o JM AB, 169 82 Stockholm (gemensamt "Säljaren")

Köpare: Nacka kommun, org. nr 212000-0167, 131 81 Nacka ("Köparen")

### **2. Bakgrund**

Mellan Säljaren och Köparen träffades den 29 juni 2011 köpekontrakt, ("Köpekontraktet"), avseende område av fastigheterna Nacka Sicklaön 38:1 och Sicklaön 38:2 (numera fastigheten Nacka Sickalön 38:14).

I punkten 11 i Köpekontraktet regleras uppförandet av Kvartersgata inom område av fastigheten Nacka Sicklaön 38:2. Kvarnholmen Utveckling AB, org. nr 556045-2103, ("KUAB"), kommer nu, istället för Säljaren, att färdigställa nämnd kvartersgata. Med anledning därav har parterna samt KUAB denna dag tecknat följande avtal om ändring av Köpekontraktet.

### **3. Ändringar**

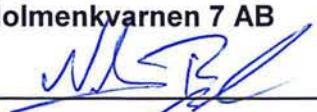
Parterna är överens om att KUAB från och med dagen för tecknandet av detta tilläggsavtal skall överta Säljarens samtliga skyldigheter och rättigheter i punkten 11 stycke 2.

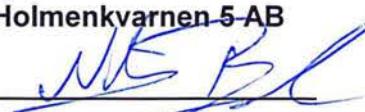
I övrigt gäller Köpekontraktet på oförändrade villkor.

Detta tilläggsavtal till Köpekontraktet har upprättats i fyra likalydande exemplar, varav vardera parten samt JM tagit varsitt.

Stockholm den 9/9 2015

Stockholm den 9/9 2015

**Holmenkvarnen 7 AB**  
  
 Nicklas Backfjärd  
 Stockholm den / 2015

**Holmenkvarnen 5 AB**  
  
 Nicklas Backfjärd  
 Stockholm den 7/9 2015

**Nacka kommun**

**Kvarnholmen Utveckling AB**  
  
 Nicklas Backfjärd

9

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Byggsamråd om ny tunnelbana till Nacka**

Yttrande till Stockholms läns landsting

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen antar förslaget till yttrande.

### **Sammanfattning**

Nacka kommun har från Stockholms läns landstings Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) mottagit samrådsmaterial inom arbetet med järnvägsplanen för utbyggnaden av tunnelbanan från Kungsträdgården till Nacka C för yttrande. Syftet med samrådet är att informera om byggskedet och dess konsekvenser på omgivningen, samt att inhämta synpunkter från myndigheter, organisationer, föreningar och allmänheten.

Nacka kommuns föreslagna synpunkter berör den miljöpåverkan byggnationen av tunnelbanan bedöms få, dels generellt och dels per station. Vidare påtalas vikten av samordning och samplanering med andra stora infrastrukturprojekt.

### **Ärendet**

Nacka kommun har från Stockholms läns landstings Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) mottagit samrådsmaterial för utbyggnaden av tunnelbanan från Kungsträdgården till Nacka C för yttrande. Samrådet genomförs inför upprättande av järnvägsplan och tillståndsansökan enligt miljöbalken med tillhörande miljökonsekvensbeskrivningar. Syftet med samrådet är att informera om byggskedet och dess konsekvenser på omgivningen, samt att inhämta synpunkter från myndigheter, organisationer, föreningar och allmänheten.

Samrådsperioden pågår mellan 8 oktober och 2 november 2015. Under samrådsperioden finns samrådshandlingar på följande länk: [www.sll.se/nyatunnelbanan/](http://www.sll.se/nyatunnelbanan/)



## Bakgrund

Stockholms läns landstings förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) ansvarar för planering, projektering och utbyggnad av tunnelbanan till Nacka i enlighet med de avtal Nacka kommun tecknat för finansiering och utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling. Tillsammans med landstingets förvaltning för utbyggd tunnelbana planerar kommunen för tunnelbanans utbyggnad till Nacka. FUT tar fram en järnvägsplan och en tillståndsansökan enligt miljöbalken. Arbetet sker i tätt samarbete med berörda kommuner och Nacka kommun har god insyn i projektets framskridande genom representation i styrelsen och delprojektstyrelsen, utöver tätta kontakter i sakfrågor i olika arbetsgrupper.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade 2015-01-28 § 10 att tillstyrka startpromemorian för stadsbyggnadsprojektet Tunnelbana till Nacka. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott antog startpromemorian till stadsbyggnadsprojektet Tunnelbana till Nacka 2015-02-10 § 15.

9 februari – 12 mars 2015 genomfördes ett tidigt samråd för järnvägsplanen för att informera om det sträckningsalternativ som ingår i tunnelbaneöverenskommelsen, samt redovisa hur långt utredningsarbetet kommit med stationslägen och inriktning på placering av stationsuppgångar. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutade 2015-02-10 § 16 att föreslå Kommunstyrelsen att anta Yttrande till Stockholms läns landsting under samråd inför järnvägsplan för tunnelbana till Nacka. Kommunstyrelsen antog yttrandet 2015-03-02 § 69.

Efter samrådet har utredningsarbetet om stationsentréernas placeringar fortsatt. Parallelt har förslag på lägen för de arbetstunnlar och etableringsytor som behövs under byggnationen av tunnelbanan tagits fram. Kommunens planeringsinriktning för den fortsatta planeringen av tunnelbanan till Nacka beskrivs i en tjänsteskrivelse den 12 maj 2015. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutade 2015-05-26 § 104 att föreslå Kommunstyrelsen att fatta inriktningsbeslutet. Kommunstyrelsen fattade inriktningsbeslutet 2015-06-15 § 175.

Nu genomförs ett samråd om byggskedet. Samrådet görs för att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt, för att informera om det pågående projektet och för att inhämta synpunkter från myndigheter, organisationer, föreningar och allmänheten. I detta samråd fokuseras på byggskedet med en översiktlig beskrivning av hur arbetet med att bygga tunnelbanan kommer att genomföras, men också vilken påverkan och vilka konsekvenser som byggskedet kommer att medföra.

Byggskedet omfattar byggande av arbetstunnlar, servicetunnlar, spårtunnlar och tvärtunnlar. Det omfattar också byggnation av stationer med uppgångar, biljetthallar och stationsentréer. Under anläggningstiden genomförs även arbeten med spårläggning och installation av elsystem både för tåg och stationer, signalsystem för tåg, brandskydd, ventilation och



vatten- och avloppsöversörjning för stationerna. Då allt detta är klart kommer tester av anläggningen att genomföras innan tunnelbanan tas i drift. När byggsedet är över återställs mark inom de etableringsytor som tagits i anspråk under byggtiden. Byggsedet planeras pågå under åren 2018-2025.

Tunnelbanan kommer att gå helt under mark men ventilation och entréer kommer att synas ovanför marken. För att kunna bygga tunnelbanan under marken byggs en arbetstunnel för varje station. Arbetet startar med arbetstunnlarna och sedan byggs spårtunnlar och stationer. Vid stationsuppgångarna kommer schakt, sprängning och grundläggning att ske. Förberedande arbeten för arbetstunnlar och stationsentréer omfattar ledningsomläggning, trafikomläggning samt iordningställande av etableringsytor. Detta beräknas ta mellan 6-9 månader för varje stationsentré och arbetstunnel. Därefter byggs arbetstunneln vilket tar i storleksordningen 6-9 månader för varje tunnel. När arbetstunneln kommit fram till stationsläget börjar arbetet med plattformsrummet och spår- och servicetunnlar. Detta arbete tar cirka 3 år per station.

Vid stationsentréerna utförs schakt- och byggarbeten för rulltrappor och eventuella entrébyggnader. Berg borras och sprängs ut för rulltrappschakt. Slutligen utförs installationer av elsystem, signalsystem, brandskydd, ventilation, vatten, avlopp med mera. När bygget är klart återställs marken.

## **Nacka kommuns föreslagna synpunkter**

### **Påverkan generellt**

#### **Vibrationer och stomljud**

FUT kommer att göra en riskanalys för byggnader inom 150 meter från spårtunnelns väggar och kommunen förutsätter att FUT kommer att göra samma analys avseende byggnader inom 150 meter från arbetstunnelns väggar. Kommunen vill även påtala vikten av att riskanalys även omfattar konstruktionsbyggnader. Kommunen förutsätter att nödvändiga åtgärder vidtas för att minimera risken för skador och att detta sker i samråd med berörda fastighetsägare och att FUT i samråd med enskilda fastighetsägare åtgärdar eventuella skador som ändå uppstår.

#### **Buller**

Kommunen framhåller vikten av att beakta att en god ljudmiljö säkerställs vid verksamhet på etableringsytorna och vid transporter till och från byggarbetsplatserna.

#### **Tillgänglighet och framkomlighet**

Kommunen betonar vikten av att FUT prioriterar god framkomlighet på Nackas huvudgator samt lyfter fram att visionen för Nacka stad är att gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras. Vad gäller trafiksäkerhet vill kommunen att barns skolvägar särskilt beaktas. Vidare vill kommunen fortsätta samarbetet med FUT för att minimera



trafikpåverkan och gemensamt verka för att dessa aspekter beaktas både i den fortsatta planeringen, men även under hela byggskedet.

### **Grundvattenpåverkan**

Kommunen vill att FUT i samverkan med kommunen utredar vart vatten som läcker in i spårtunnlar under byggskedet och även i den färdiga anläggningen under driftskedet ska avledas. Kommunen påtalar även risken för att förorenat grundvatten kan förekomma i Sickla.

Undersökningar av förändrade grundvattennivåer pågår och FUT tar fram ett kontrollprogram för att undvika skador på mark och bebyggelse. Kommunen förutsätter att FUT ersätter de fastighetsägare som eventuellt påverkas negativt.

### **VA-försörjning**

Under byggskedet behövs vatten dras fram till vissa etableringsytor vilket kräver ledningsdragningar från huvudvattennät. Kommunen informerar FUT om vilka särskilda förhållanden som råder för respektive station avseende hantering av processvatten och permanenta VA-anslutningar.

Vidare påpekar kommunen att flera etableringsområden ligger över befintliga ledningar och att FUT måste säkerställa att dessa ledningar i förekommande fall skyddas mot belastningar genom lastutbredning.

### **Landskap och kulturmiljö**

Kommunen framhåller vikten av att FUT beaktar det kyrkliga kulturminnet Nacka kyrka, inklusive kyrkogården.

Kommunen vill fortsätta samarbeta med FUT för att säkerställa att intrång i värdefull naturmark och välanvända rekreationsområden minimeras genom en anpassning till den befintliga miljön.

Den färdiga tunnelbanan kommer att påverka stadsbilden vid stationer och tunnelmynningar, och kommunen framhåller vikten av att det i den fortsatta planeringen är kommunens stadsbyggnadsstrategi, Fundamenta, som är styrande för hur tunnelbanans entréer gestaltas i staden.

### **Luftkvalitet**

Kommunen påtalar vikten av att FUT strävar efter att såväl miljökvalitetsmålet Frisk luft och miljökvalitetsnormerna kan innehållas under hela byggtiden, och kommunen förutsätter att FUT kommer att mäta luftkvaliteten mäts löpande.



## Riskhantering

Kommunen vill vara delaktig i det fortsatta arbetet med att minimera de risker som FUT har identifierat som särskilt viktiga att hantera under byggskedet.

## Hantering av förorenad mark

FUT genomför provtagningar av eventuellt förorenade massor. Kommunen har inte fått ta del av några resultat men förutsätter att FUT informerar kommunen löpande.

## Klimat och hushållning

Kommunen vill att FUT tillsammans med kommunen utreder möjligheter till samordning av transporter under byggskedet.

Med bland annat kommunens skyfallsanalys som underlag utreder FUT vilka flöden tunnelbaneanläggningen ska klara utan att oacceptabla konsekvenser riskeras. För att säkerställa att dagvatten kan hanteras för de enskilda stationsuppgångarna måste FUT fortsätta samverka i dessa frågor och kommunen måste vara delaktig i beslut kring entréernas höjdsättning.

## Val av arbetstunnlar och etableringsytor

Kommunen har tillsammans med FUT utrett ett stort antal möjliga lokaliseringar av arbetstunnlar och etableringsytor och anser att de förslag som FUT nu presenterar är de de som orsakar minst störning av de förslag som bedömts möjliga.

## Sickla

Det är av stor vikt att utbyggnaden av tunnelbanan samordnas med planeringen för en eventuell upphöjning av Saltsjöbanan, både med avseende på den slutliga utformningen och utifrån byggskedet. När produktionsplaneringen görs för Saltsjöbanan höjning kommer kommunen att samverka med FUT för en gemensam skedesplanering.

## Järla

Kommunen anser att det föreslagna läget för arbetstunnel och tillhörande etablering är acceptabelt under förutsättning att FUT kan säkerställa alternativa vägar för såväl biltrafik och gång- och cykeltrafik när Järla skolväg stängs av. Eftersom detta är en viktig och välanvänd skolväg är det oerhört viktigt att en trygg och säker gång- och cykelväg erbjuds under hela byggtiden.

Föreslagen etablering kräver åtgärder på vägnätet och kommunen framhåller vikten av att erforderliga ombyggnadsåtgärder på vägnätet utförs i tid, och bekostas av FUT, för att ytorna ska kunna användas för etablering.

Kommunen vill att etableringsytan på fastigheten Sicklaön 40:11 minimeras och att FUT i skedesplaneringen tar hänsyn till kommunens pågående planering i området.



## Nacka C

Kommunen delar FUT:s uppfattning om att arbetstunneln till Nacka C tunnelbanestation är den som vara lämpligast att permanenta och anser att detta är ett bra läge för en permanent service- och räddningstunnel. Kommunen vill dock framhålla att en etablering i detta läge endast är aktuell under förutsättning att det inte omöjliggör att en ny brandstation kan byggas och tas i bruk redan under tunnelbanans byggtid. Med anledning av att ytan gränsar till Nyckelvikens naturreservat vill kommunen påtala vikten av att FUT säkerställer att naturreservatets höga rekreativvärden och värdefulla naturvärden inte påverkas negativt vare sig under byggskede eller driftsskede. Vidare anser kommunen att FUT måste säkerställa att den gång- och cykelväg som går genom det område som föreslås för etablering kring arbetstunneln kan hållas öppen och tillgänglig under hela byggtiden och även i driftskedet.

Kommunen påtalar även att etableringen inte får ha negativ påverkan på eventuella framtida förändringar av Skvaltans trafikplats och betonar vikten av att FUT i planeringen tar hänsyn till att en eventuellt ombyggd trafikplats kan komma att öppnas för allmän trafik före 2025.

FUT utreder möjligheten till lokal masshantering på denna yta genom etablering av en tillfällig bergkross. Nacka kommun har inte tagit ställning i denna fråga utan behöver mer underlag och påtalar vikten av att bland bullerfrågan utreds noggrant.

Kommunen gör en förstudie för en överdäckning av Värmdöleden och utreder lokalisering för en ny bussterminal vid nacka C. Kommunen framhåller vikten av att byggskedet för tunnelbanan samplaneras med byggskedet för en överdäckning och en bussterminal.

## Övriga synpunkter

Landstinget har fattat beslut om namn på de nya tunnelbanestationerna utan att samråda med kommunen. Nacka kommer att bereda namnfrågan internt och sedan kontakta landstinget angående ändring av stationsnamn.

Kommunen vill att FUT redovisar en informationsstrategi där det framgår hur informationsspridningen under byggtiden kommer att genomföras.

## Nästa steg

Arbetet med att precisera stationsutformningen och stationsuppgångar fortsätter, och i början av 2016 kommer ytterligare ett samråd att genomföras där tunnelbanans utformning och konsekvenser under drifttiden presenteras mer detaljerat.

Parallelt pågår kommunens arbete med att ta fram en detaljplan för tunnelbanans sträckning i Nacka kommun. Detaljplanen och järnvägsplanen tas fram i en integrerad process. Det samråd som görs för järnvägsplanen i början av 2016 tillgodoräknas i



detaljplanen, som sålunda inte behöver samrådas separat. Detaljplanen kommer dock att ställas ut för granskning och det är Nacka kommun som ska anta detaljplanen.

Under hösten 2016 kommer länsstyrelsen att handlägga järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning för godkännande. När den är godkänd kommer landstinget att ställa ut järnvägsplanen för granskning. Samtidigt kommer Nackas detaljplan att ställas ut för granskning. Länsstyrelsen ska tillstyrka järnvägsplanen innan landstinget sedan överlämnar järnvägsplanen till Trafikverket för fastställelseprövning.

Ansökan om tillstånd till vattenverksamhet enligt miljöbalken kommer att lämnas till mark- och miljödomstolen under hösten 2016. Kommunen är remissinstans för domstolen. Vattenverksamheten avser alla frågor som berör grundvattnet, men kan även inkludera andra miljöfrågor, såsom buller och luft.

## Bilagor

Förslag till yttrande

Gunilla Glantz  
Stadsbyggnadsdirektör

Frida Foley  
Projektledare tunnelbanan

**FÖRSLAG TILL YTTRANDE**  
Dnr KFKS 2015/31-219

Stockholms läns landsting  
Förvaltning för utbyggd tunnelbana  
[tbananackasoderort@sll.se](mailto:tbananackasoderort@sll.se)

## **Yttrande över byggsamråd om ny tunnelbana till Nacka, ert dnr FUT 1505-0071**

Nacka kommun har från Stockholms läns landstings Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) mottagit samrådsmaterial för utbyggnaden av tunnelbanan från Kungsträdgården till Nacka centrum för yttrande. Samrådet genomförs inför upprättande av järnvägsplan och tillståndsansökan enligt miljöbalken med tillhörande miljökonsekvensbeskrivningar. Syftet med samrådet är att informera om byggskedet och dess konsekvenser på omgivningen, samt att inhämta synpunkter från myndigheter, organisationer, föreningar och allmänheten.

Samrådsperioden pågår mellan 8 oktober och 2 november 2015.

### **Nacka kommuns synpunkter**

#### **Påverkan generellt**

##### **Vibrationer och stomljud**

Vibrationer och stomljud uppkommer från arbetet med att borra och spränga fram tunneln genom berget. FUT kommer att göra en riskanalys för byggnader inom 150 meter från spårtunnelns väggar, för att ta reda på vilka byggnader som kräver särskilda åtgärder för att minska risken för skada från vibrationer. Kommunen förutsätter att FUT kommer att göra samma analys avseende byggnader inom 150 meter från arbetstunnelns väggar.

Kommunen vill påtala vikten av att riskanalys även omfattar konstruktionsbyggnader, såsom exempelvis vägbroar, och att i förekommande fall åtgärder vidtas för att minska risken för skador även på dessa.

Kommunen noterar även att det är bra att FUT särskilt kommer att identifiera kulturhistoriskt känsliga byggnader för att bedöma behov av särskilt varsam sprängning i närheten av dessa. Kommunen förutsätter att nödvändiga åtgärder vidtas för att minimera risken för skador och att detta sker i samråd med berörda fastighetsägare.



Det åligger FUT att åtgärda eventuella skador som ändå uppstår och kommunen förutsätter att det görs i samråd med enskilda fastighetsägare.

### Buller

Buller kommer att uppstå vid byggande av stationsentréerna och arbetstunnlarna. Höga ljudnivåer kommer i första hand från borrning, spontning, schaktning och transporter. På vissa ställen och under delar av byggtiden kommer ljudnivåerna inomhus att bli så höga att FUT kommer att erbjuda tillfällig vistelse dagtid, eller annat boende en tid.

Kommunen vill framhålla vikten av att beakta att en god ljudmiljö säkerställs vid verksamhet på etableringsytorna och vid transporter till och från byggarbetsplatserna.

### Tillgänglighet och framkomlighet

Framkomlighet och tillgänglighet för personer och transporter förbi de planerade arbetsområdena under hela byggtiden är en prioriterad fråga. Framkomlighet för kollektivtrafik, bilar, varutransporter, cyklister och fotgängare behöver säkerställas vid varje plats. Störningar i framkomligheten kommer dock periodvis uppstå under byggtiden. Vid val av arbetstunnlar och etableringsytor och vägar för byggtrafik har stor vikt lagts på att minimera negativ påverkan på framkomlighet och tillgänglighet.

Inom ramen för "Nacka bygger stad", är en del av visionen att gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras. Det är därför mycket viktigt att FUT särskilt beaktar dessa trafikslag. Kommunen vill även poängtala att trafiksäkerheten, inte minst för oskyddade trafikanter, måste beaktas under hela byggtiden. Särskilt ska barns säkra skolvägar beaktas. För fordonstrafik är god framkomlighet på Nackas huvudgator särskilt viktig.

Kommunen är införstådd med att det kommer att behövas en del trafikomläggningar under tunnelbanans byggskede. Det är bra att FUT i samrådsmaterialet skriver vilka vägar som kan komma att påverkas och att man kommer att säkra åtkomst till fastigheter, verksamheter och handel under hela byggtiden. Kommunen vill påtala vikten av att FUT inför byggskedet tar fram TA-planer i god tid.

Under den tid som tunnelbanan kommer att byggas, 2018-2025, kommer även många andra stora byggprojekt pågå i samma område. För att minimera störningar är det viktigt att FUT arbetar tillsammans med kommunens särskilda framkomlighetsgrupp som planerar för bästa framkomlighet i varje skede. Kommunen kommer att fortsätta att i samarbete med FUT arbeta för att minimera trafikpåverkan och säkerställa att ovanstående aspekter beaktas både i den fortsatta planeringen, men även under hela byggskedet.

### Grundvattenpåverkan

När arbetstunnlar och spårtunnlar byggs kan grundvattennivåerna i närområdet påverkas. Omfattande utredningar i området pågår för att kartlägga de geologiska förutsättningarna i området. Inläckage till spårtunnlarna och stationsutrymmena kommer att vara något större



under byggskedet än för färdig anläggning. Kommunen vill framhålla att det är viktigt att FUT utreder varför inläckande vatten ska avledas, och kommunen vill vara med och delta i det arbetet.

Såsom tidigare framförts finns det risk för att förorenat grundvatten kan förekomma i Sickla. Det kan därför komma att krävas extraordinära åtgärder för att rena grundvattnet innan det avleds.

Sänkta grundvattennivåer kan under vissa förhållanden påverka energibrunnar/bergvärmekällor, men även parker och naturnaturmiljöer kan påverkas om sänkningen sker i områden med lerjord eller organisk jord. Undersökningar och kartläggningar pågår för närvarande, och mätningar av grundvattennivåer och rörelser i mark och byggnader kommer att ske fortlöpande för att upptäcka exempelvis sättningar i mark och byggnader.

Arbetet omfattas av en prövning i mark- och miljödomstolen som beviljar tillstånd för arbeten i yt- eller grundvatten, och en ansökan om tillstånd till vattenverksamhet enligt miljöbalken kommer att lämnas till mark- och miljödomstolen under hösten 2016. Nacka kommun kommer att få tillståndsansökan på remiss från domstolen. Även andra miljöfrågor under utbyggnadsskedet kommer att ingå i prövningen.

FUT tar fram ett kontrollprogram för att undvika skador på mark och bebyggelse, och kommunen förutsätter att FUT ersätter de fastighetsägare som eventuellt påverkas negativt.

### **VA-försörjning**

Under byggskedet behövs vatten dras fram till vissa etableringsytor. Detta kräver ledningsdragningar från huvudvattennät.

Vid Sickla tunnelbanestation finns erforderlig mängd vatten i ledningar under Värmdövägen. Processvatten kan efter rening och sedimentering anslutas till befintligt VA-tunnelpåslag i direkt anslutning till etableringsområdet. Avseende permanent VA-anslutning till Sickla tunnelbanestation för driftskedet krävs vidare utredningar.

Vid Järla tunnelbanestation finns erforderlig mängd vatten i ledningar under Värmdövägen, till vilka FUT kan koppla tillfälliga ledningar bara behövs under byggskedet. Processvatten kan efter noggrann rening och sedimentering släppas till befintligt spillvattennät, eventuellt med begränsad tillrinningshastighet (fördräjning). FUT bör notera att kraven på rening av spillvatten är högre när processvatten släpps i befintligt spillvattennät, pga. risk för sedimentering i ledningar. Under byggtiden kommer det befintliga VA-nätet att behöva läggas om temporärt. Avseende permanent VA-anslutning till Järla tunnelbanestation för driftskedet krävs vidare utredningar.



För Nacka C tunnelbanestation behöver vatten tas antingen från huvudvattenledning i Vikdalsvägen – Skönviksvägen, eller från huvudvattenledning i Skvaltans väg via gångtunnel under 222:an. I det fortsatta utredningarbetet rörande detta måste FUT säkerställa att ledningsdragningar för tunnelbanans behov inte negativt påverkar Nackas möjligheter att bygga bostäder i enlighet med tunnelbaneavtalet. Eftersom arbetstunneln för Nacka C föreslås bli en permanent service- och räddningstunnel behövs en permanent lösning för vattenförsörjningen. Dimensioneringen på ledningen måste därmed även tillåta en eventuell vidare utbyggnad av vattenledningen för att försörja anläggningen under driftskedet. Processvatten kan efter rening och sedimentering anslutas till befintligt VA-tunnelpåslag inom etableringsområdet.

På flera platser ligger etableringsområdena över VA-ledningspaketet, och även över andra typer av ledningar. Det är viktigt att FUT säkerställer att dessa ledningar skyddas mot belastningar genom lastutbredning i förekommande fall.

### Landskap och kulturmiljö

Under byggtiden kommer upplevelsen av vår byggda miljö att påverkas, dels genom fysiskt intrång av etableringsytor, arbetsvägar etc., dels genom att upplevelsevärdena i den omkringliggande miljön påverkas av byggbuller, damning, spränggaser och visuella förändringar. Upplag, byggplank m.m. kan exempelvis skymma siktlinjer mot kulturhistoriskt värdefulla miljöer och byggnader. Dessa förändringar är tillfälliga och när etableringsytorna återställs kommer FUT att ta hänsyn till de kulturhistoriska värdena.

Kyrkobyggnader står under kulturmiljölagen. Det ligger inom ramen för järnvägsplanen att göra en riskbedömning för det kyrkliga kulturminnet Nacka kyrka. Förutom den rent tekniska aspekten så anser kommunen att planen och dess genomförande även bör förhålla sig till kyrkan, kyrkogården och kyrkomiljön i antikvariskt avseende. Det är även viktigt att FUT beaktar den verksamhet som pågår inom kyrkans område.

Tunnelbaneutbyggnaden kommer även att påverka naturvärden, framför allt genom att naturmark på vissa platser tas i anspråk och bebyggs eller att miljön störs genom buller, ingrepp eller förändrade grundvattenförhållanden. Likaså kan ytor som används för människors utevistelse påverkas. Det gäller såväl naturmark som torg, lekplatser, gång- och cykelvägar med mera. Rekreativiteten kan påverkas vid utbyggnad av tunnelbana genom att ytor som används för rekreation stängs av under byggskedet eller att gång- och cykelvägar leds om. Kommunen samarbetar med FUT för att minska även denna typ av påverkan, och i valet av de platser som valts ut för etablering och stationsentréer har dessa värden värderats högt. Det är därför viktigt att FUT även fortsättningsvis arbetar tillsammans med kommunen för att säkerställa att intrång i värdefull naturmark och välanvända rekreationsområden minimeras genom en anpassning till den befintliga miljön.

Den färdiga tunnelbanan kommer att påverka stadsbilden vid stationer och tunnelmynningar. Kommunen samarbetar därför med FUT för att säkerställa att



tunnelbanan byggs med ett stadsbyggnadsperspektiv. Kommunstyrelsen gav år 2014 stadsarkitekten och planenheten i Nacka kommun ett uppdrag att ta fram en stadsbyggnadsidé för Nacka stad som utgår från visionen för Nacka stad – nära och nyskapande. Detta har utvecklats till en stadsbyggnadsstrategi som har fått namnet Fundamenta. I den fortsatta planeringen är det väldigt viktigt att det är kommunens stadsbyggnadsstrategi som är styrande för hur tunnelbanans entréer gestaltas i staden. Tunnelbanans entréer skall vara karaktärsgevande och attraktiva vistelseplatser och för Nackas stationer ha ett gemensamt formspråk, eventuellt i materialval. Tunnelbanans entréer med sin självklara mångfunktionella plats för flöden av människor måste också utformas med omsorg även i detaljerna. Det är också viktiga vistelseplatser som ska skapas med spänande belysning och trygghet.

### **Luftkvalitet**

Etablering av tunnelbanan kommer att innehålla aktiviteter som temporärt under byggskedet leder till en ökning av luftföroreningar. De aktiviteter som främst kommer att bidra med luftföroreningar är transporter, användning av arbetsmaskiner, ventilation från tunnel, utvädring av spränggaser och damning.

Kommunen vill påtala vikten av att FUT strävar efter att såväl miljökvalitetsmålet Frisk luft och miljökvalitetsnormerna kan innehållas under hela byggtiden, och kommunen förutsätter att FUT kommer att mäta luftkvaliteten mäts löpande.

### **Riskhantering**

FUT har påbörjat arbetet med att identifierat till vilka risker som särskild hänsyn behöver tas under byggskedet. FUT kommer att arbeta med att minimera dessa risker genom att arbeta proaktivt och systematisk. Kommunen vill gärna vara delaktig i det fortsatta arbetet i denna fråga.

### **Hantering av förorenad mark**

Byggande av tunnelbanan förväntas inte i sig orsaka markföroreningar. För att undvika att byggandet av tunnelbanan bidrar till att sprida befintliga markföroreningar i och med schaktning, hantering av massor eller vid förändring av grundvattennivån är det viktigt att ta reda på var markföroreningar finns. En sammanställning av miljöfarliga verksamheter i närområdet av tunnelbanesträckningen, stationsentréer och arbetstunnelmynningarna har gjorts för att kunna bedöma risken vid markarbeten i närhet till eventuellt förurenade områden. Provtagning av eventuellt förurenade massor pågår och en redovisning av befintliga markföroreningar kommer att finnas tillgänglig vid kommande samråd.

Kommunen har ännu inte fått ta del av några resultat men förutsätter att FUT informerar kommunen löpande.



## Klimat och hushållning

Under den tid som tunnelbanan kommer att byggas, 2018-2025, kommer även många andra stora byggprojekt pågå i samma område. Såsom tidigare framförts anser kommunen därför att möjligheter till samordning av transporter bör studeras tillsammans med kommunen, och vid upphandling av arbetsfordon bör miljökrav ställas. Att minimera transportbehovet är viktigt ur flera aspekter och FUT bör därför arbeta för en god hushållning med naturresurser och bra logistik under byggtiden.

Kommunen har tagit fram en skyfallsanlys som överlämnats till FUT, och kommunen arbetar aktivt för att säkerställa att dagvattenfrågan hanteras i kommunens planering. Det är därför bra att FUT utredet vilka flöden tunnelbaneanläggningen ska klara utan att oacceptabla konsekvenser riskeras. Kommunen måste även vara delaktig i beslut kring entréernas höjdsättning för att säkerställa att dagvatten kan hanteras för de enskilda stationsuppgångarna.

## Val av arbetstunnlar och etableringsytor

Kommunen har tillsammans med FUT utrett ett stort antal möjliga lokaliseringar av arbetstunnlar och etableringsytor i en stegvis utvärderingsprocess. De förslag som FUT nu presenterar är de som kommunen bedömt vara de som orsakar minst störning av de förslag som bedömts möjliga.

## Sickla

Det är av stor vikt att utbyggnaden av tunnelbanan samordnas med planeringen för en eventuell upphöjning av Saltsjöbanan, både med avseende på den slutliga utformningen och utifrån byggskedet. En tidsmässig och logistisk samordning av dessa projekt är därför viktig, och utgångspunkten ska vara att projekten samordnas för att kunna genomföras på ett kostnadseffektivt sätt och för att minimera störningar. Eftersom medborgare och närliggande fastighetsägare kommer uppfatta all byggnation i området som ett en enda byggarbetsplats, oavsett om det är landstinget eller kommunen som bygger, så är samordning och gemensam kommunikation under genomförandefasen mycket viktigt. Målbilden bör vara att kommunen och landstinget agerar och kommunicerar som om tunnelbaneuppgångarna och upphöjningen under byggtiden är ett enda projekt.

När produktionsplaneringen görs för Saltsjöbanan höjning kommer kommunen att samverka med FUT för en gemensam skedesplanering.

## Järla

Det föreslagna läget för arbetstunnel och tillhörande etablering är acceptabelt under förutsättning att FUT kan säkerställa alternativa vägar för såväl biltrafik och gång- och cykeltrafik när Järla skolväg stängs av. Eftersom detta är en viktig och välänvänd skolväg är det oerhört viktigt att en trygg och säker gång- och cykelväg erbjuds under hela byggtiden. FUT måste även tillse att återställande av ytan runt arbetstunneln efter dess igensättning



görs med hänsyn till områdets karaktär och med tanke på områdets framtida markanvändning.

Etableringsytan vid arbetstunneln och etableringen söder om Värmdövägen (under nuvarande rampanslutning mellan Värmdövägen och Järlaleden) kräver åtgärder på vägnätet. Kommunen vill framhålla vikten av att erforderliga ombyggnadsåtgärder på vägnätet utförs i tid, och bekostas av FUT, för att ytorna ska kunna användas för etablering.

Kommunen noterar även att etableringsytan på fastigheten Sicklaön 40:11 behövs för att bygga den entré som planeras här. Eftersom denna fastighet nu planläggs för bostäder vill kommunen framhålla vikten av att ytan minimeras och att FUT tar hänsyn till detta i skedesplaneringen så att tunnelbanans etablering kan avvecklas så tidigt som möjligt för att möjliggöra byggnation av bostäder

### Nacka C

Utmed hela sträckan byggs en parallell servicetunnel för drift, underhåll, utrymning och räddning. Som tillfartstunnlar används utvalda arbetstunnlar. Inom Nacka kommun bedöms arbetstunneln till Nacka C tunnelbanestation vara lämpligast att permanenta. Kommunen tycker att detta är ett bra läge för en permanent service- och räddningstunnel.

Kommunen vill dock framhålla att en etablering i detta läge endast är aktuell under förutsättning att det inte omöjliggör att en ny brandstation kan byggas och tas i bruk redan under tunnelbanans byggtid. FUT måste ta hänsyn till detta i den fortsatta planeringen för byggskedet.

Etableringen får heller inte negativt påverka de eventuella förändringar av Skvaltans trafikplats som studeras inom ramen för åtgärdsvalsstudien som kommunen genomför tillsammans med Trafikverket och Trafikförvaltningen. En eventuellt ombyggd trafikplats kan även komma att öppnas för allmän trafik före 2025, och detta behöver FUT ta hänsyn till i den fortsatta planeringen för byggskedet.

FUT måste även säkerställa att den gång- och cykelväg som går genom det område som föreslås för etablering kring arbetstunneln kan hållas öppen och tillgänglig under hela byggtiden och även i driftskedet. Vägen är mycket viktig för boende i Jarlaberg eftersom den erbjuder en gen väg till dagligvaruhandeln i Skvaltan, och vägen används även för de som ska gå vidare till Nyckelvikens naturreservat.

Den aktuella ytan gränsar till Nyckelvikens naturreservat, och kommunen vill påtala vikten av att FUT säkerställer att naturreservatets höga rekreativsärden och värdefulla naturvärden inte påverkas negativt varje sig under byggskede eller driftsskede. Särskilt bör FUT verka för att området inte störs av byggbuller.



FUT utreder även möjligheten till lokal masshantering på denna yta genom etablering av en tillfällig bergkross. Nacka kommun har inte tagit ställning i denna fråga utan behöver mer underlag. Bland annat behöver frågan om buller utredas mycket noggrant både med hänsyn till boende i omkringliggande områden och med hänsyn till Nyckelvikens natrureservat.

Nacka kommun och Trafikförvaltningen utreder lokalisering av den nya bussterminalen vid Nacka C. Kommunen gör även en förstudie för en överdäckning av Värmdöleden. Det kommer att vara av yttersta vikt att byggskedet för tunnelbanan samplaneras med byggskedet för en överdäckning och en bussterminal. När produktionsplaneringen görs för dessa anläggningar kommer kommunen att samverka med FUT för en gemensam skedesplanering.

### Övriga synpunkter

Nacka kommun har noterat att landstinget har fattat beslut om namn på de nya tunnelbanestationerna. För Nacka kommun är detta en viktig fråga och det hade varit önskvärt om landstinget samrått med kommunen innan beslut fattats. Nacka kommer att bereda namnfrågan internt och sedan kontakta landstinget angående ändring av stationsnamn.

Kommunen vill påtala vikten av kommunikation under byggskedet. Erfarenhet visar att människor upplever att de blir mindre störda när de fått information innan störningen och FUT bör därför redovisa en informationsstrategi där det framgår hur informationsspridningen under byggtiden kommer att genomföras, och till vilka grupper.

Mats Gerdau  
Kommunstyrelsens ordförande

Gunilla Glantz  
Stadsbyggnadsdirektör