

KALLELSE

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott kallas till sammanträde

Dag Tisdagen den 8 november 2016
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	
Stadsbyggnadsärenden		
4.	Parkeringsstal för bostäder i Nacka kommun KFKS 2016/914	
5.	Startpromemoria för samordningsprojekt centrala Nacka och Skvaltan, 9258 KFKS 2016/11-251	
6.	Markanvisningstävling i Nya gatan etapp 3, hörnkvarteret, del av fastigheten Sicklaön 134:1 KFKS 2016/887	
7.	Markanvisningstävling för Kvarteret Brytaren mindre, Nya gatan – Utvärderingsprocess <i>Informationsärende</i> KFKS 2016/355	
8.	Förlängning av avsiktsförklaring med NackaMark Exploatering KB och Saltsjö-Duvnäs Tennisklubb KFKS 2015/776-260	
9.	Projektavslut för program för Finntorp, stadsbyggnadsprojekt 9203 KFKS 2000/201-214	



	Fastighetsärenden	
10.	Inriktningsbeslut för ägande av förskolor vid Dalvägen och Baggenviksvägen i Boo och i Lillängen KFKS 2016/873	
11.	Justering i beslutad förstudie för Boo gårds skola för att även omfatta årskurs 7 – 9 <i>Startbesked</i> KFKS 2014/784-012	
12.	Kristallens nya förskola på Järlahöjden <i>Startbesked</i> KFKS 2015/721-226	
13.	Ramar och förutsättningar för upphandling av ersättningsbassäng vid Näckenbadet i Saltsjöbaden och startbesked för uppförandet KFKS 2016/915	
14.	Justering av startbesked för uppförande av tillfälliga bostäder för sociala behov på kommunens tomter <i>Justerings av aktuella fastigheter samt fördelning av investeringsmedel</i> KFKS 2015/779-226	
	Infrastrukturärenden	
15.	Östlig förbindelse - samråd om betydande miljöpåverkan <i>Yttrande till Trafikverket</i> KFKS 2016/907	
16.	Ny detaljplan för bussterminal vid Slussen <i>Information inför yttrande under granskningsskede</i> KFKS 2016/485	
17.	Övriga frågor	



2016-10-25

TJÄNSTESKRIVELSE
Dnr KFKS 2016/914

Kommunstyrelsen

Parkeringsstal för bostäder i Nacka kommun

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att anta föreslagen modell för beräkning av parkeringstal för flerbostadshus samt parkeringstal för övriga boendeformer enligt bilaga 1 till trafikenshetens tjänsteskrivelse, daterad den 25 oktober 2016.

Sammanfattning

Den nya modellen för parkeringstal för flerbostadshus är tänkt att vara dynamisk. Framöver kommer arbetet inte utgå från ett specifikt parkeringstal för flerbostadshus utan istället kommer krav ställas på att exploater följer kommunens modell för beräkning av parkeringsbehov.

Modellen för att beräkna parkeringstal för flerbostadshus utgår från ett generellt grundintervall för fyra olika zoner i kommunen. Om bostäderna ligger inom gångavstånd från tunnelbana eller lokala centrum ges en reduktion av parkeringstalet. Det projektspecifika parkeringstalet baseras på storleken på de lägenheter som ska byggas (små lägenheter får en reduktion av parkeringstalet och stora lägenheter får ett tillägg på parkeringstalet).

Därtill erbjuds byggherrarna att sänka parkeringstalet genom en motprestation som bygger på att byggherren genomför ett antal mobilitetsåtgärder som syftar till att underlätta ett liv utan bil. Vid bygglov sker en avstämning mot modellen för att säkerställa rätt antal parkeringsplatser utifrån projektets aktuella förutsättningar.

I exploateringsavtalet och planbeskrivningen ska anges att kommunens modell för beräkning av parkeringsbehov för flerbostadshus ska följs. Inget specifikt parkeringstal ska anges i planbeskrivningen, vilket är en förändring mot hur kommunen arbetat tidigare. Tanken bakom detta är att inte låsa ett projekt vid ett specifikt parkeringstal eftersom erfarenheterna visar att projektens förutsättningar ofta ändras över tid och att parkeringstalet inte hänger med eftersom det beslutas i ett sådant tidigt skede av projektet.

Parkeringsstalen för bostäder omfattar även parkeringstal för övriga boendeformer (ex småhus och radhus) samt parkeringstal för cykel.



Ärendet

Nacka kommuns tidigare parkeringstal beslutades i september 2014 och mycket har hänt de senaste åren. När Nacka kommun bygger stad måste markanvändningen effektiviseras och i delar av kommunen har parkeringsavgifter införts. De tidigare parkeringstalen ansågs som ganska höga i förhållande till de nya förutsättningarna och parkeringsutredningar tog mycket tid i anspråk hos tjänstemännen. För att effektivisera arbetet fanns en önskan om en mer transparent, enkel och tydlig modell för att beräkna parkeringsbehovet.

Ett huvudsyfte med den nya modellen för beräkning av parkeringstal för flerbostadshus har varit att förenkla och tydliggöra formerna för hur parkeringstal ska hanteras inom kommunen. Kommunens inställning i frågor om parkering och parkeringsbehov ska tydliggöras på samma sätt som kommunens praktiska handläggning av parkeringstal ska förenklas och tydliggöras. Den nya modellen ger tydliga signaler till byggherrar om antalet parkeringsplatser som förväntas anordnas i varje projekt och modellen bidrar även till att säkerställa att projekt i olika delar av kommunen får en konsekvent och likvärdig handläggning.

Nackas nya modell för parkeringstal för flerbostadshus är tänkt att vara dynamisk. Nacka kommer framöver inte arbeta med ett specifikt parkeringstal för flerbostadshus utan istället ställa krav på att exploateren följer kommunens modell för beräkning av parkeringsbehov. Om projektets förutsättningar förändras över tid, exempelvis om det byggs fler stora lägenheter, ska modellen användas för att beräkna ett nytt antal parkeringsplatser.

Parkeringstal anger hur många parkeringsplatser som ska tillhandahållas i samband med ny- och ombyggnation. Nackas modell för att beräkna parkeringstal för flerbostadshus är projektspecifik utifrån de lägesegenskaper en fastighet har (ex närbild till kollektivtrafik och service) samt vilken storlek på lägenheter som byggs. Nacka erbjuder även byggherren att reducera parkeringstalet i utbyte mot att byggherren åtar sig att ordna mobilitetsåtgärder.

Modellen utgår från nedanstående principer.

1. Generellt grundintervall
2. Lägesbaserat parkeringstal. Lägeskvaliteterna beror på närbild till kollektivtrafik och lokal service.
3. Projektspecifikt parkeringstal som baseras på storlek på lägenhet.
4. Gröna parkeringstal, ett erbjudande till byggherrarna att sänka parkeringstalet med hjälp av mobilitetsåtgärder.

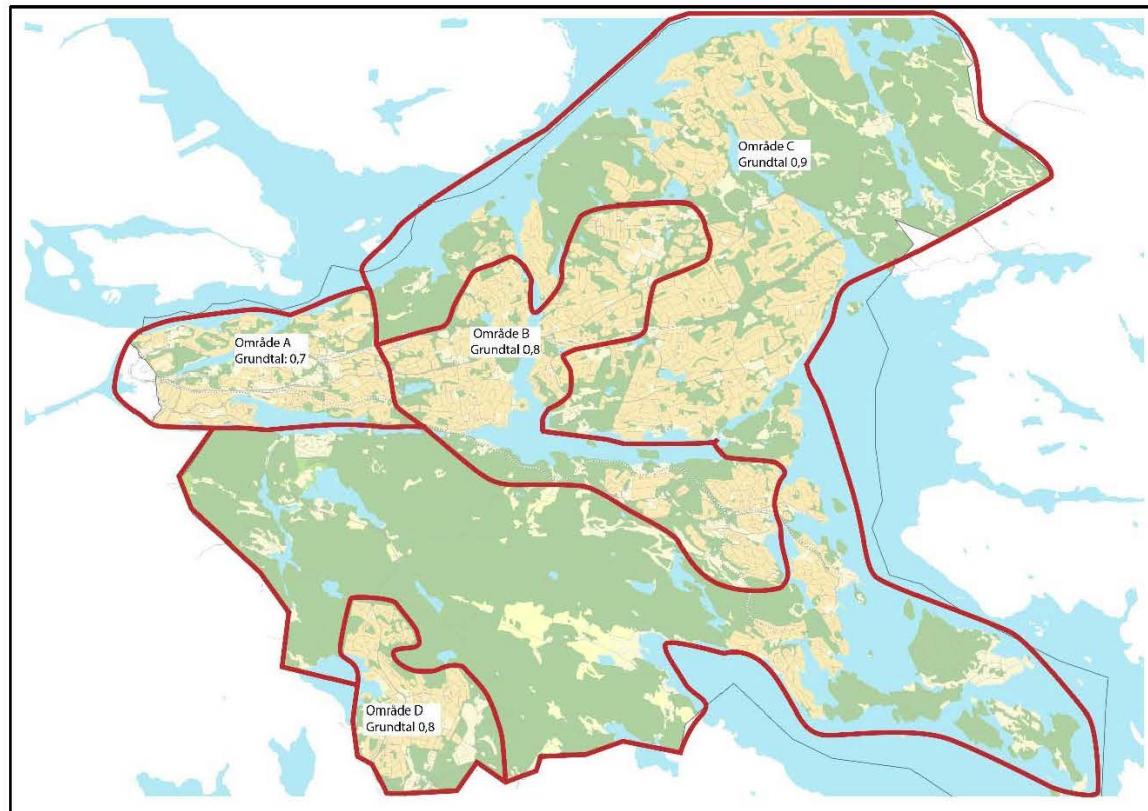
Nacka kommuns parkeringstal för bostäder omfattar även parkeringstal för övriga boendeformer (ex småhus och radhus) samt parkeringstal för cykel.

Under våren 2017 kommer Nackas riktlinjer för parkeringstal kompletteras med parkeringstal för verksamheter såsom välfärdsfastigheter och kontor.

EXEMPEL PÅ BERÄKNING AV PARKERINGSTAL

I nedanstående tabell finns exempel på hur de framtida parkeringstalen för flerbostadshus kommer att se ut.

Grundtal 0,7
P-tal 0,54 för små lgh:er resp 0,92 för stora lgh:er Med ambitiös nivå: 0,4 för små lgh:er resp 0,69 för stora lgh:er
Med närhet till tunnelbana eller lokalt centrum: P-tal 0,48 för små lgh:er resp 0,83 för stora lgh:er Med ambitiös nivå: 0,36 för små lgh:er resp 0,62 för stora lgh:er
Grundtal 0,8
P-tal 0,61 för små lgh:er resp 1,0 för stora lgh:er Med ambitiös nivå: 0,46 för små lgh:er resp 0,79 för stora lgh:er
Med närhet till tunnelbana eller lokalt centrum: P-tal 0,55 för små lgh:er resp 0,95 för stora lgh:er Med ambitiös nivå: 0,41 för små lgh:er resp 0,71 för stora lgh:er
Grundtal 0,9
P-tal 0,69 för små lgh:er resp 1,18 för stora lgh:er Med ambitiös nivå: 0,51 för små lgh:er resp 0,89 för stora lgh:er
Med närhet till tunnelbana eller lokalt centrum: P-tal 0,62 för små lgh:er resp 1,06 för stora lgh:er Med ambitiös nivå: 0,46 för små lgh:er resp 0,80 för stora lgh:er





- Modellen för att beräkna parkeringstal för flerbostadshus beskrivs närmare i bilaga 1.
- Parkeringstal för övriga boendeformer beskrivs i bilaga 1.
- Parkeringstal för cykel beskrivs i bilaga 1.
- Bilaga 2 är en underlagsrapport som mer utförligt beskriver Nacka kommuns nya parkeringstal för bostäder.

Ekonomiska konsekvenser

Fastighetsägaren ansvarar för parkeringsplatsernas kostnader. Inga merkostnader bedöms följa av införandet av föreslagna parkeringstal.

Konsekvenser för barn

Införandet av föreslagna parkeringstal för bostäder bedöms inte medföra några negativa konsekvenser för barn.

Bilagor

Bilaga 1. Modell för beräkning av parkeringstal för flerbostadshus samt parkeringstal för övriga boendeformer.

Bilaga 2. Underlagsrapport ”Parkeringstal för bostäder i Nacka kommun”

Mikael Ranhagen
Enhetschef
Trafikenheten

Jenny Carlsson
Trafikplanerare
Trafikenheten

Bilaga I
Jenny Carlsson
Trafikenheten

Bilaga I

Modell för beräkning av parkeringstal för flerbostadshus samt parkeringstal för övriga boendeformer.

Modell för beräkning av parkeringsbehov för flerbostadshus

Parkeringstal anger hur många parkeringsplatser som ska tillhandahållas i samband med ny- och ombyggnation. Nackas modell för att beräkna parkeringstal är projektspecifik utifrån de lägesegenskaper en fastighet har (ex närlhet till kollektivtrafik och service) samt vilken storlek på lägenheter som byggs. Nacka erbjuder även byggherren att reducera parkeringstalet i utbyte mot att byggherren åtar sig att ordna mobilitetsåtgärder.

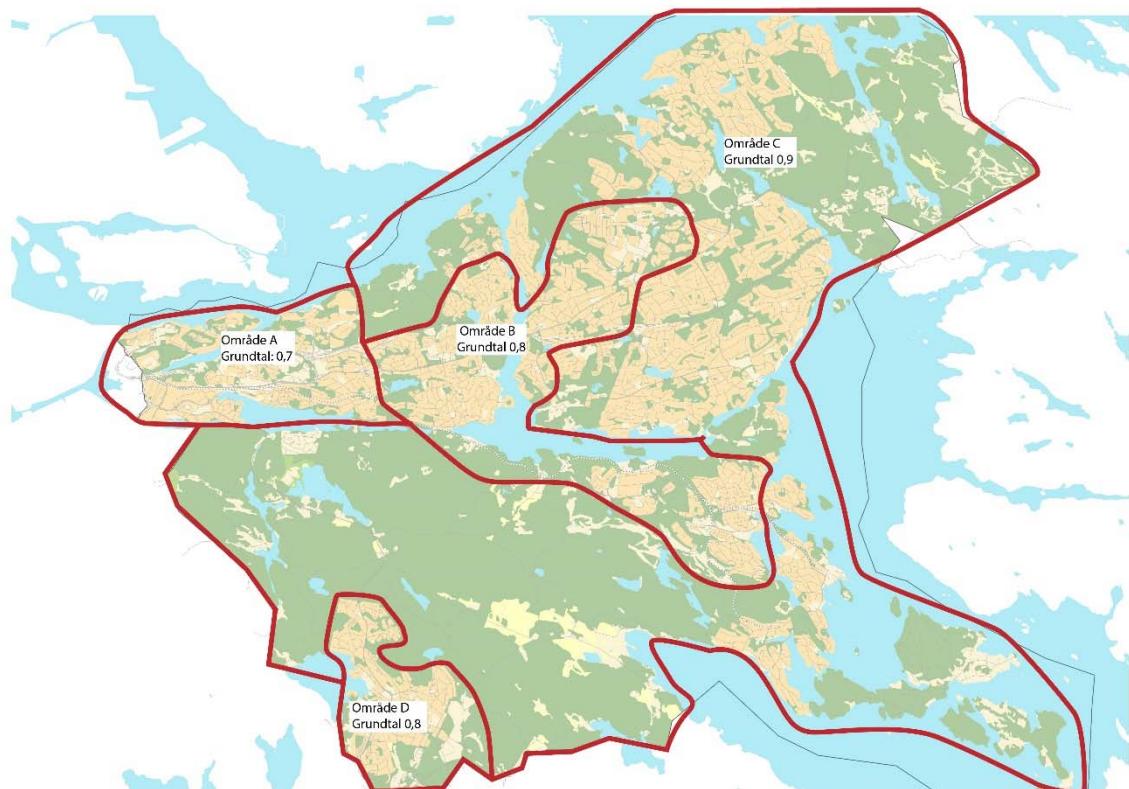
Modellen utgår från nedanstående principer.

1. Generellt grundintervall
2. Lägesbaserat parkeringstal. Lägeskvaliteterna beror på närlhet till kollektivtrafik och lokal service.
3. Projektspecifikt parkeringstal som baseras på storlek på lägenhet.
4. Gröna parkeringstal, ett erbjudande till bygg Herrarna att sänka parkeringstalet med hjälp av mobilitetsåtgärder.

Grundintervall

Modellen utgår från ett grundtal som baseras på områdenas karaktär, läge i kommunen, närlhet till kollektivtrafik samt statistik över bilinnehav per lägenhet.

I nedanstående karta redovisas kommunens områden för grundtal. Bilden finns även som separat bilaga.





Lägesbaserat parkeringstal

I Nackas modell för att beräkna parkeringsbehovet ges en reduktion för närhet till tunnelbana och till lokala centrum. Med närhet avses 500 meters verkligt gångavstånd.

I Nackas översiktsplan från 2012 anges sex stycken lokala centrum. Servicen i de lokala centrumen gör det möjligt för boende i närheten att uträtta enklare ärenden lokalt och minskar således behovet av bil. De lokala centrumen är:

- Ektorp
- Björknäs
- Orminge
- Fisksätra
- Saltsjöbaden
- Älta

Projektspecifikt parkeringstal

Det projektspecifika parkeringstalet påverkas av storlekssammansättningen på de lägenheter som byggs.

Justering utifrån lägenhetsstorlek

- Små lägenheter definieras som 2or eller mindre och får en reduktion av parkeringstalet på 30%.
- Stora lägenheter definieras som lägenheter som är större 2or och de får ett tillägg på parkeringstalet på 20%.

Besöksparkering

Parkeringsantalet ska räknas upp med 10% för att inrymma besöksparkering på kvartersmark.

Gatumark ska i huvudsak vara avsedd för korttidsparkering och angöring och inte för besöksparkering eller boendeparkering.

Gröna parkeringstal

Nacka kommun erbjuder exploater och byggherrar att sänka parkeringstalet genom att tillhandahålla olika mobilitetsåtgärder som syftar till att underlätta ett liv utan bil.

Mobilitetsåtgärder kan vara olika ambitiösa och olika kostsamma samt ha olika stora effekter. Nacka har därför valt att paketera mobilitetsåtgärderna i två olika nivåer.

Två nivåer av mobilitetsåtgärder

Ett mobilitetspaket på medelnivå ger 10 % reduktion och ska innehålla minst 3 av nedanstående 5 åtgärder. Genomförandet av alla åtgärder ger 25% reduktion på parkeringstalet.



- Prova på kollektivtrafik genom att erbjuda boende 6 månaders SL-kort.
- Byggherren betalar medlemskap i bilpool minst 10 år. Bilpoolsplats ska ordnas på kvartersmark.
- Informationspaket med kommunikation i tidigt skede där nya resemöjligheter belyses. Fokus på gång, cykel och kollektivtrafik.
- Förbättrade cykelfaciliteter med exempelvis reparations- och tvättrum för cykel.
- Leveransskåp med kyla för mottagande av varor med hemkörning.

Bygg Herrarna kan även komma med egna förslag på innovativa mobilitetsåtgärder med motsvarande effekt som ovanstående. Det åligger byggherren att påvisa åtgärdens effekt på bilinnehavet.

En bilpoolsplats ska kunna anordnas per 50 lägenheter. Om antalet lägenheter är 50 -100 ska två bilpoolsplatser anordnas och om antalet lägenheter överstiger 100 ska 3 bilpoolsplatser anordnas på kvartersmark osv.

Kommunen öppnar för möjligheten att tillsammans med en byggherre utreda möjligheterna att planera och bygga ett så kallat ”koncepthus” utan privata parkeringsplatser.

Förutsättningarna för att bygga ett hus helt utan privata parkeringar ska vara att de boendes mobilitet inte begränsas och därmed måste tillgodoses på annat sätt än med bil vilket kräver mer än de mobilitetsåtgärder som listas ovan.

Genomförande av mobilitetsåtgärder

Vid bygglov ska byggherren uppvisa ett avtal med SL för inköp av kollektivtrafikkort. På liknande sätt ska ett avtal med en kommersiell aktör för bilpooler kunna uppvisas i bygglovsskedet. Utrymme för exempelvis reparations- och tvättrum för cykel ska kunna redovisas på ritningar samt placering av leveransskåp.

Kommunens arbetsprocess

Nackas nya modell för parkeringstal är tänkt att vara dynamisk. Nacka kommer framöver inte arbeta med ett specifikt parkeringstal för ett helt projekt utan istället ställa krav på att exploaterören följer kommunens modell för beräkning av parkeringsbehov. Om projektets förutsättningar förändras över tid, exempelvis om det byggs fler stora lägenheter, ska modellen användas för att beräkna ett nytt antal parkeringsplatser.

I exploateringsavtalet och i planbeskrivningen skrivs att kommunens modell för beräkning av parkeringsbehov ska följas. Inget specifikt parkeringstal ska anges i planbeskrivningen, vilket är en förändring mot hur kommunen arbetat tidigare. Tanken bakom detta är att inte låsa ett projekt vid ett specifikt parkeringstal eftersom erfarenheterna visar att projektens förutsättningar ofta ändras över tid och att parkeringstalet inte hänger med eftersom det beslutas i ett sådant tidigt skede av projektet.



Vid bygglov sker en avstämning mot modellen för att säkerställa att byggherren anlagt rätt antal parkeringsplatser utifrån projektets aktuella förutsättningar. Om byggherren i bygglovsskedet anser att det är för svårt eller för dyrt att bygga efterfrågat antal parkeringsplatser kan byggherren genomföra mobilitetsåtgärder som sänker parkeringsbehovet.

Parkeringstal för övriga boendeformer

- Parkeringsstalet för en- och tvåbostadshus inkl. radhus/kedjehus, oavsett upplåtelseform, är 2,0 för bostäder med enskild parkering och 1,5 för bostäder med gemensam parkering
- Parkeringstal för studentlägenheter är 0,1 och syftar till att tillgodose tillgänglighet- och besöksparkering.
- Parkeringsbehov för olika former av kategoriboenden ska utredas separat.

Parkeringstal för cykel

1 cykelparkeringsplats per lägenhet + 1 cykelparkering per sovrum.

Utöver detta ställer Nacka krav på att

- Cykelparkeringarna ska vara av god kvalitet, exempelvis ska cykelställ utomhus utformas så att ramen går att låsa fast
- Cykelrum ska vara lätt nåbara med automatisk dörröppnare
- Cykelfaciliteter (ex fast luftpump)
- Minst 50% av cykelparkeringarna ska vara placerade inomhus
- Det ska finnas plats för lastcyklar och mopeder
- Vid utformning av cykelparkeringsplatser ska hänsyn tas till manöverutrymme för cykel. I Trafikverket och Svenska Kommuner och landstings GCM-handbok anges lämpliga mått för utformning av cykelparkeringsplatser.

Riktlinjer för parkeringstal för bostäder i Nacka kommun

Inledning	2
Modell för beräkning av parkeringsbehov för flerbostadshus	3
Grundintervall.....	4
Lägesbaserat parkeringstal.....	5
Projektspecifikt parkeringstal.....	11
Gröna parkeringstal.....	11
Kommunens arbetsprocess.....	15
Parkeringstal för övriga boendeformer.....	15
Parkeringstal för cykel	16



Inledning

Nackas tidigare parkeringstal beslutades i september 2014. Mycket har hänt de senaste åren. När Nacka bygger stad måste markanvändningen effektiviseras och i delar av kommunen har parkeringsavgifter införts. De tidigare parkeringstalen ansågs som ganska höga i förhållande till de nya förutsättningarna och parkeringsutredningar tog mycket tid i anspråk hos tjänstemännen. För att effektivisera arbetet fanns en önskan om en mer transparent, enkel och tydlig modell för att beräkna parkeringsbehovet.

Nackas nya modell för beräkning av parkeringsbehov syftar till att stödja kommunens ambitioner om att bygga stad genom att säkerställa att boendeparkering huvudsakligen sker på tomtmark, att möjliggöra ett kostnadseffektivt bostadsbyggande genom att hålla nere kostnaderna och hushålla med stadens mark samt att förenkla exploateringsprocessen genom ökad förutsägbarhet och transparens.

Ett huvudsyfte med en nya modellen har varit att förenkla och tydliggöra formerna för hur flexibla/projektspecifika parkeringstal ska hanteras inom kommunen. Kommunens inställning i frågor om parkering och parkeringsbehov ska tydliggöras på samma sätt som kommunens praktiska handläggning av parkeringstal ska förenklas och tydliggöras. Den nya modellen ger tydliga signaler till byggherrar om antalet parkeringsplatser som förväntas anordnas i varje projekt och modellen bidrar även till att säkerställa att projekt i olika delar av kommunen får en konsekvent och likvärdig handläggning.

Ett parkeringstal anger hur många bilparkeringar som ska anordnas vid ny- eller ombyggnation. Parkeringstalet syftar till att tillgodose det behov av parkering som boende har inom kvartersmark och utgör en miniminivå. Ett lågt parkeringstal är positivt eftersom det kan förväntas bidra till en begränsning av bilberoendet i kommunen, vilket ligger väl i linje med kommunens övergripande mål, men ett för lågt parkeringstal riskerar i sin tur att leda till att boendeparkeringen ”trängs ut” på gatan. Detta innebär att gaturummet i praktiken används för allt mer parkering, vilket ger negativa konsekvenser för framkomlighet, trafiksäkerhet och väghållning. Dessutom hindras andra användningsområden som skapar en attraktiv stadsmiljö så som träd, bänkar och uteserveringar.

Nacka kommuns nya modell för att beräkna parkeringsbehov är tänkt att vara dynamisk och flexibel. Antalet parkeringsplatser som byggs anpassas efter den specifika situationen i varje projekt. Modellen för att beräkna parkeringsbehov är dynamisk och kan användas i projektets alla skeden för att beräkna antalet parkeringsplatser. Om projektets förutsättningar förändras över tid, exempelvis om det byggs fler stora lägenheter, används modellen för att beräkna ett nytt behov av antal parkeringsplatser.

Nacka erbjuder även byggherrarna att sänka parkeringstalet genom en motprestation som bygger på att byggherren genomför ett antal mobilitetsåtgärder som syftar till att underlätta ett liv utan bil. Vid beräkning av parkeringstal är det viktigt att skilja på bilinnehav och



användande av bil. För att kunna sänka parkeringstalet är det viktigt att påverka bilinnehavet och inte bara bilanvändandet. Att bilen används mer sällan är positivt ur framkomlighetssynpunkt men påverkar inte behovet av en parkeringsplats.

Vid bygglov sker en avstämning mot modellen för att säkerställa rätt antal parkeringsplatser utifrån projektets aktuella förutsättningar.

Under våren 2017 kommer Nackas riktslinjer för parkeringstal kompletteras med parkeringstal för verksamheter såsom välfärdsfastigheter och kontor.

Modell för beräkning av parkeringsbehov för flerbostadshus

Parkeringstal anger hur många parkeringsplatser som ska tillhandahållas i samband med ny- och ombyggnation. Nackas modell för att beräkna parkeringstal är projektspecifik utifrån de lägesegenskaper en fastighet har (ex närlhet till kollektivtrafik och service) samt vilken storlek på lägenheter som byggs. Nacka erbjuder även byggherren att reducera parkeringstalet i utbyte mot att byggherren åtar sig att ordna mobilitetsåtgärder.

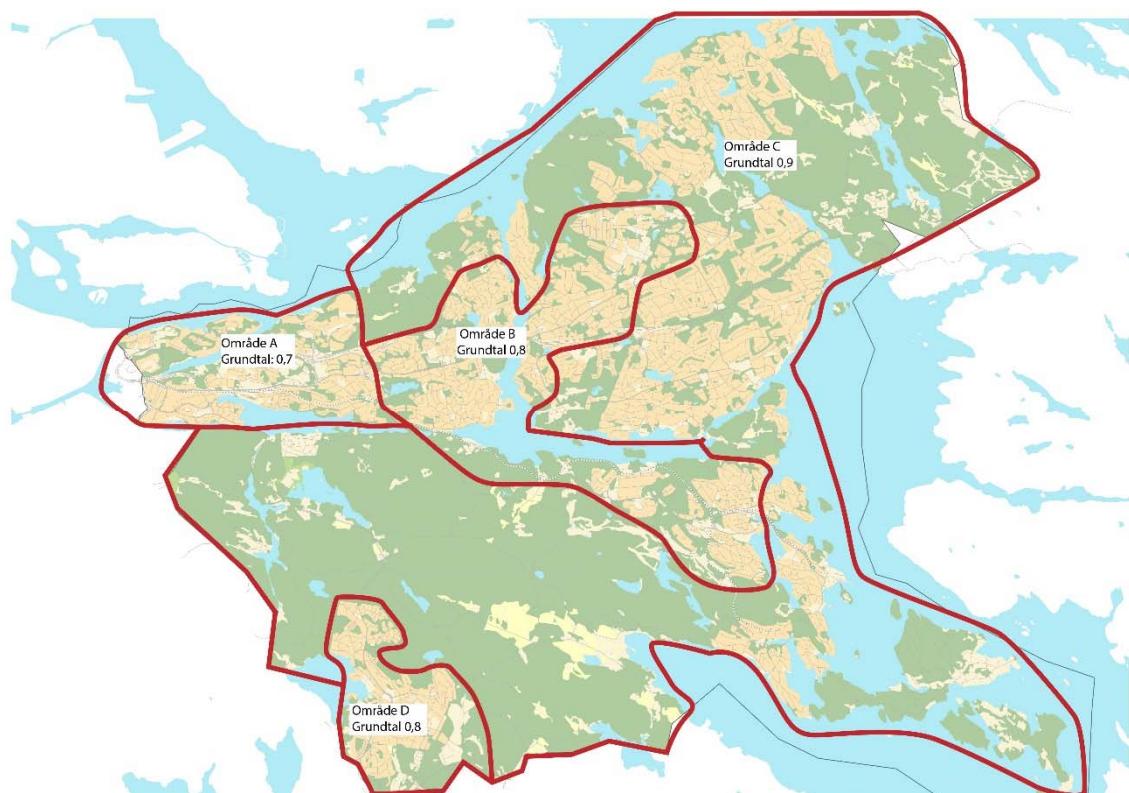
Modellen utgår från nedanstående principer.

1. Generellt grundintervall
2. Lägesbaserat parkeringstal. Lägeskvaliteterna beror på närlhet till kollektivtrafik och lokal service.
3. Projektspecifikt parkeringstal som baseras på storlek på lägenhet.
4. Gröna parkeringstal, ett erbjudande till byggherrarna att sänka parkeringstalet med hjälp av mobilitetsåtgärder.

Grundintervall

Modellen utgår från ett grundtal som baseras på områdenas karaktär, läge i kommunen, närlhet till kollektivtrafik samt statistik över bilinnehav per lägenhet. Områdenas utsträckning har arbetats fram av kommunens tjänstemän på exploateringsenheten, planenheten och trafikenheten.

I nedanstående karta redovisas kommunens områden för grundtal. Bilden finns även som separat bilaga.





Lägesbaserat parkeringstal

Bilinnehavet påverkas av många faktorer. För många människor innebär tillgång till bil en möjlighet att klara av vardagens ärenden, skjutsa barn till aktiviteter, åka och handla med mera¹. En tredjedel använder bilen som färdsätt för att pendla till och från arbetet².

Genom god tillgång till kollektivtrafik ökar chanserna att klara sig utan bil. Framförallt underlättas resor till jobb och skola (men även de som bor riktigt nära kollektivtrafiken väljer ibland att äga bil för att klara av övriga ärenden i vardagen). Även närhet till service ger en bra förutsättning för att klara av de vardagliga ärendena utan bil.

I Nackas modell för att beräkna parkeringsbehovet ges en reduktion för närhet till tunnelbana och till lokala centrum. Med närhet avses 500 meters verklig gångavstånd.

Närhet till tunnelbana

I nedanstående bild visas 500 meters verklig gångavstånd från tunnelbanan utifrån dagens digitaliserade gångvägnät. Bilden utgår från det gångvägnät som idag finns digitaliserat och det är möjligt att fler fastigheter ligger inom 500 meters gångavstånd. Om byggherren kan redovisa att fastigheten ligger inom 500 meters gångavstånd får även de rabatt.

¹ I genomsnitt är 31 % av resorna som länsinvånarna i Stockholms län genomför är arbetsresor, 16 % är inköpsresor och 21% av resorna är resor till nöje, fritid, släkt eller vänner. RVU Stockholms län 2015, Trafikförvaltningen.

² 32 % av resor till arbete för boende i Nacka kommun sker med bil. 41% av resorna sker med kollektiva färdmedel och övriga resor sker med cykel, till fots eller annat färdsätt. Av resor på fritiden sker 54 % av resorna med bil och 22% med kollektiva färdmedel. RVU Stockholms län 2015, Trafikförvaltningen.



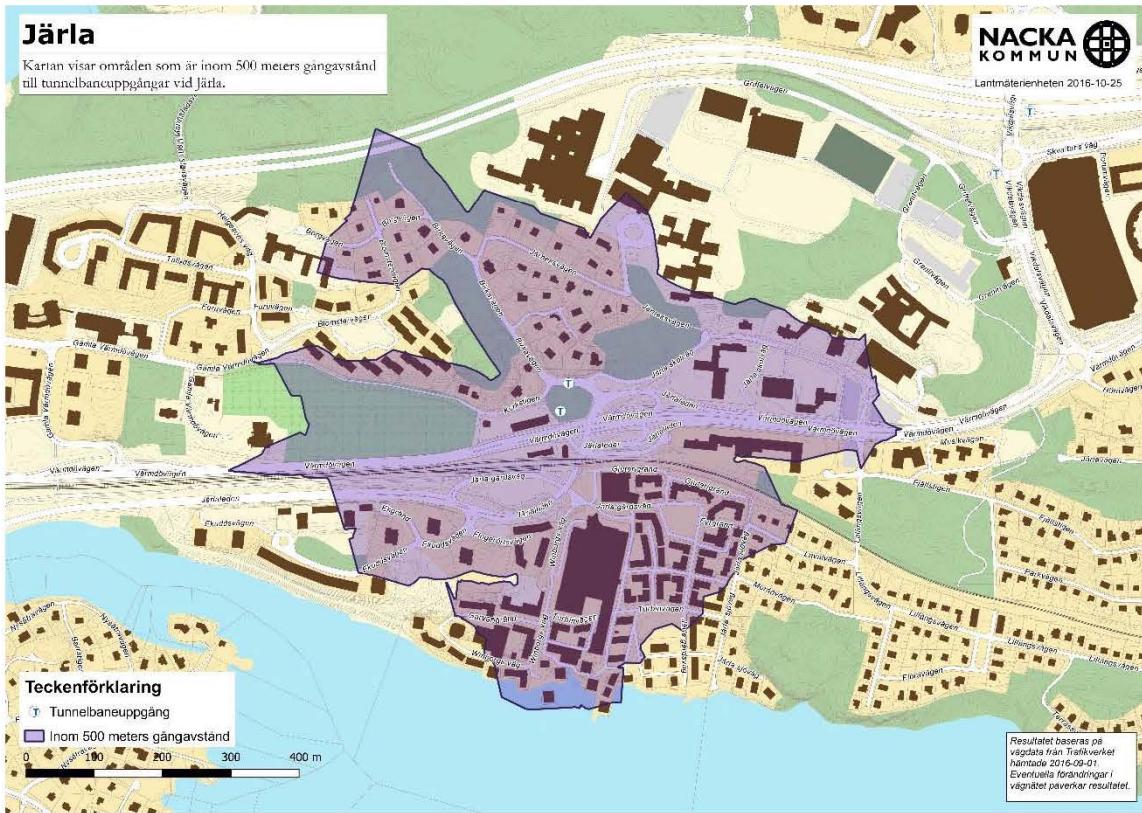
Sickla

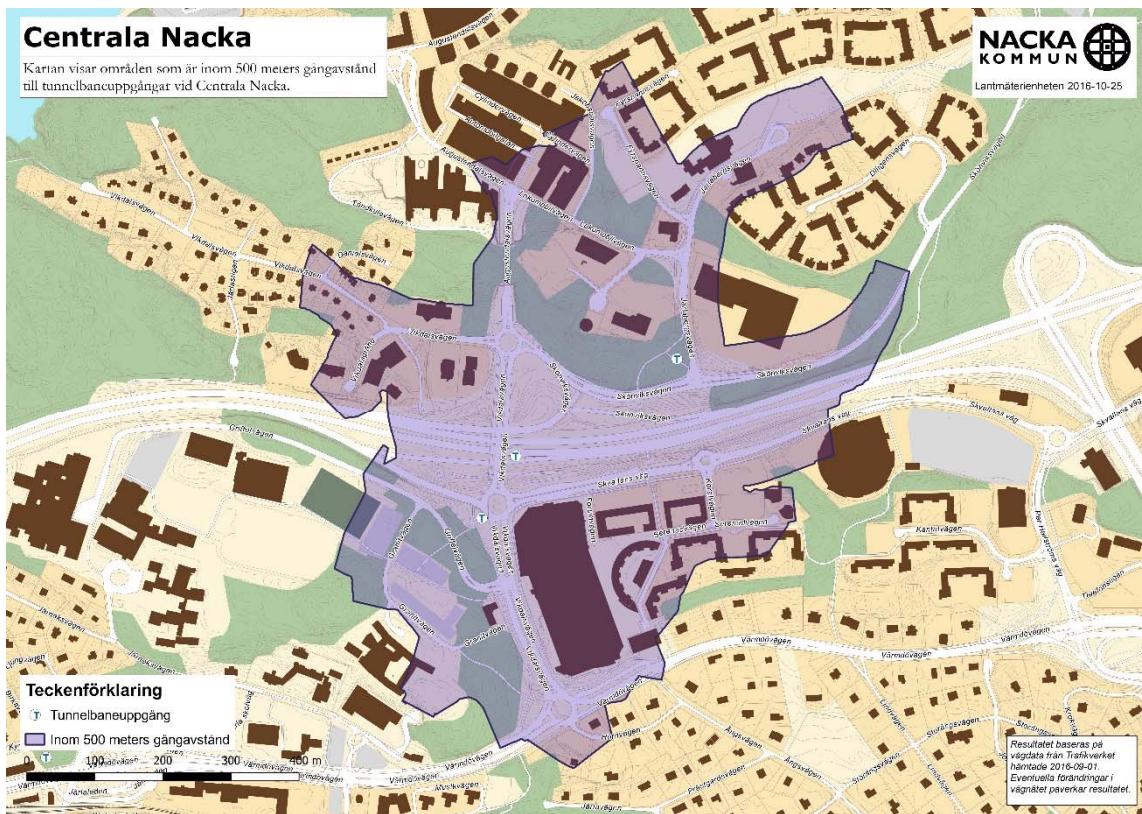
Kartan visar områden som är inom 500 meters gångavstånd till tunnelbaneuppgångar vid Sickla.



Järla

Kartan visar områden som är inom 500 meters gångavstånd till tunnelbaneuppgångar vid Järla.





Närhet till lokala centrum

I Nackas översiktsplan från 2012 anges sex stycken lokala centrum. Servicen i de lokala centrumen gör det möjligt för boende i näheten att uträtta enklare ärenden lokalt och minskar således behovet av bil. De lokala centrumen är:

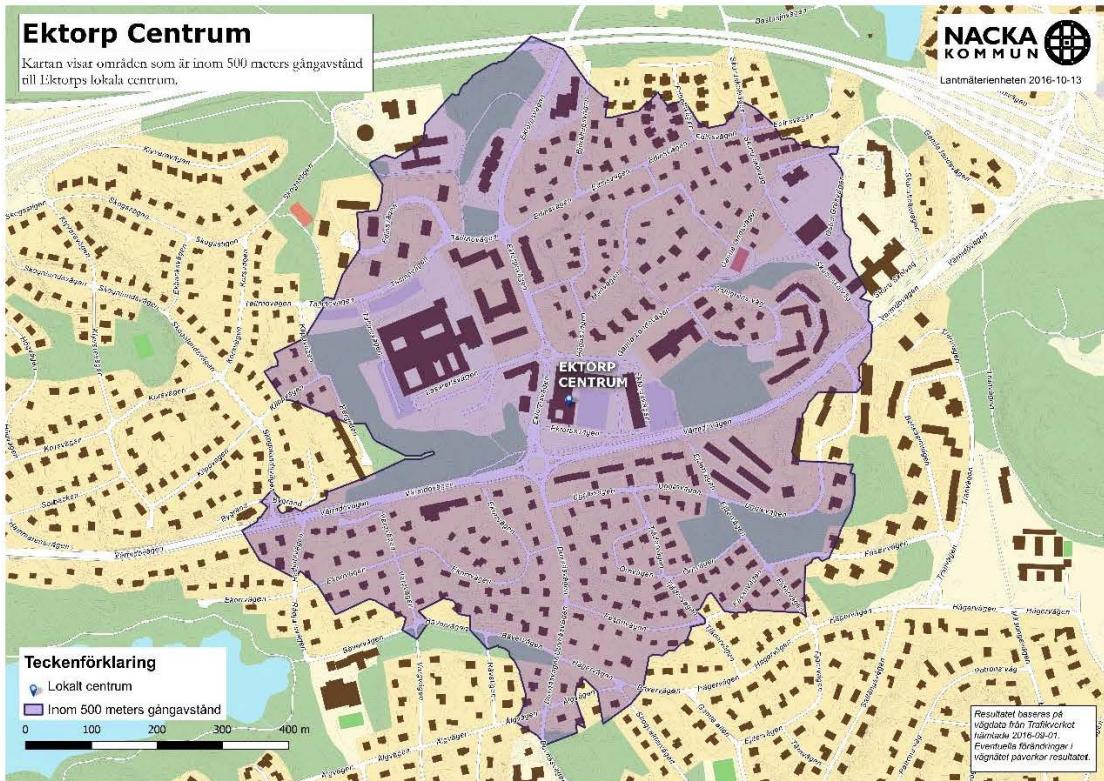
- Ektorp
- Björknäs
- Orminge
- Fisksätra
- Saltsjöbaden
- Älta

I nedanstående bilder visas 500 meters verklig gångavstånd från de lokala centrumen utifrån dagens digitaliserade gångvägnät. Bilderna utgår från det gångvägnät som idag finns digitaliserat och det är möjligt att fler fastigheter ligger inom 500 meters gångavstånd. Om byggherren kan redovisa att fastigheten ligger inom 500 meters gångavstånd får även de rabatt.



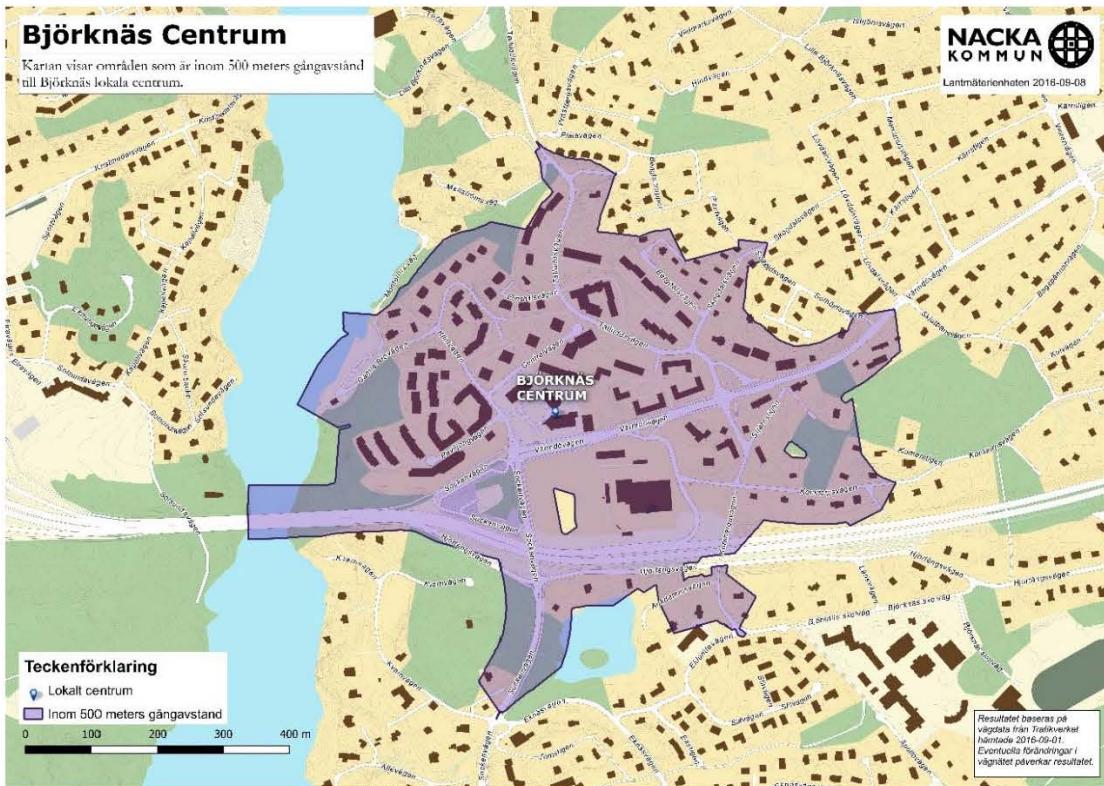
Ektorp Centrum

Kartan visar områden som är inom 500 meters gångavstånd till Ektorps lokala centrum.



Björknäs Centrum

Kartan visar områden som är inom 500 meters gångavstånd till Björknäs lokala centrum.



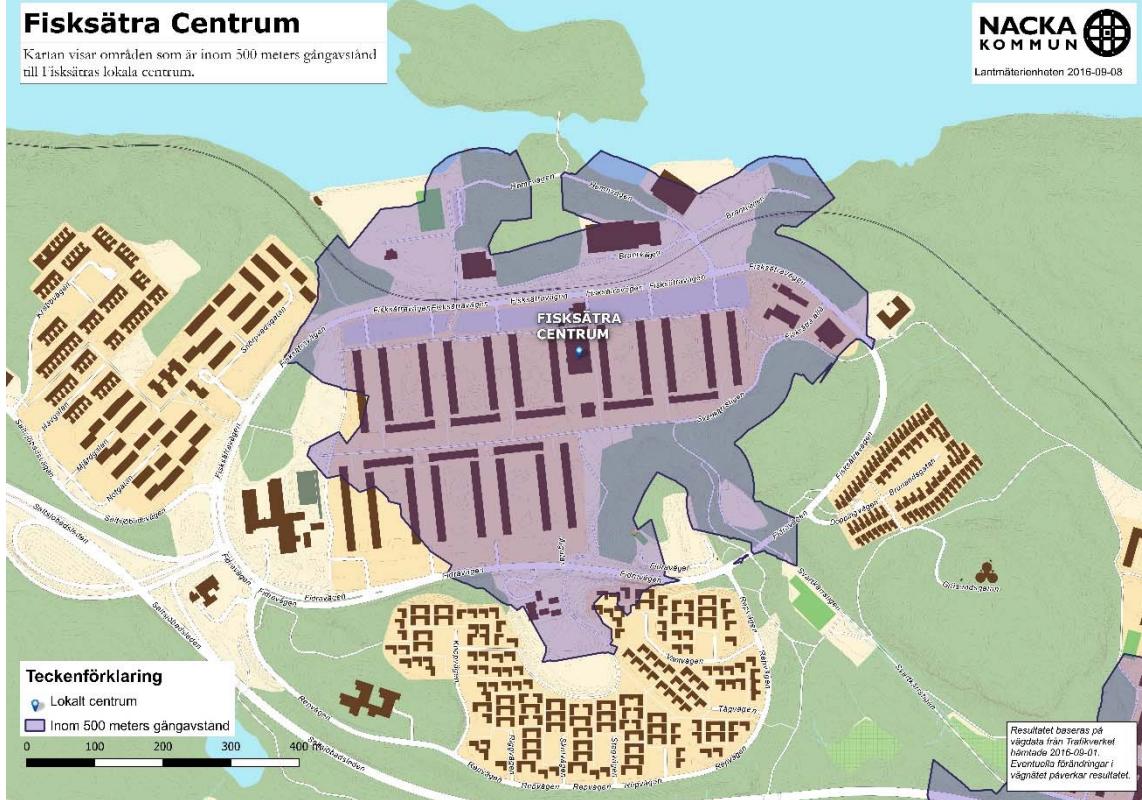


Fisksätra Centrum

Kartan visar områden som är inom 500 meters gångavstånd till Fisksätras lokala centrum.



Lantmäterionheter 2016-09-08

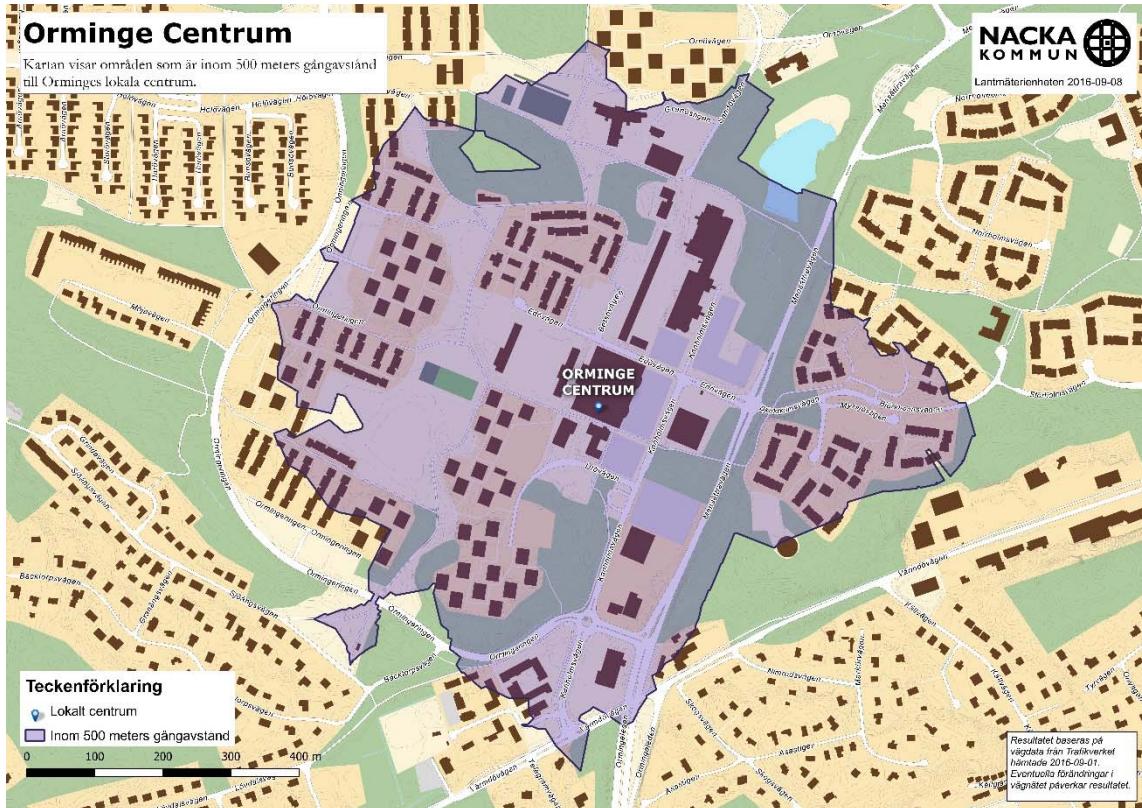


Orminge Centrum

Kartan visar områden som är inom 500 meters gångavstånd till Orminges lokala centrum.



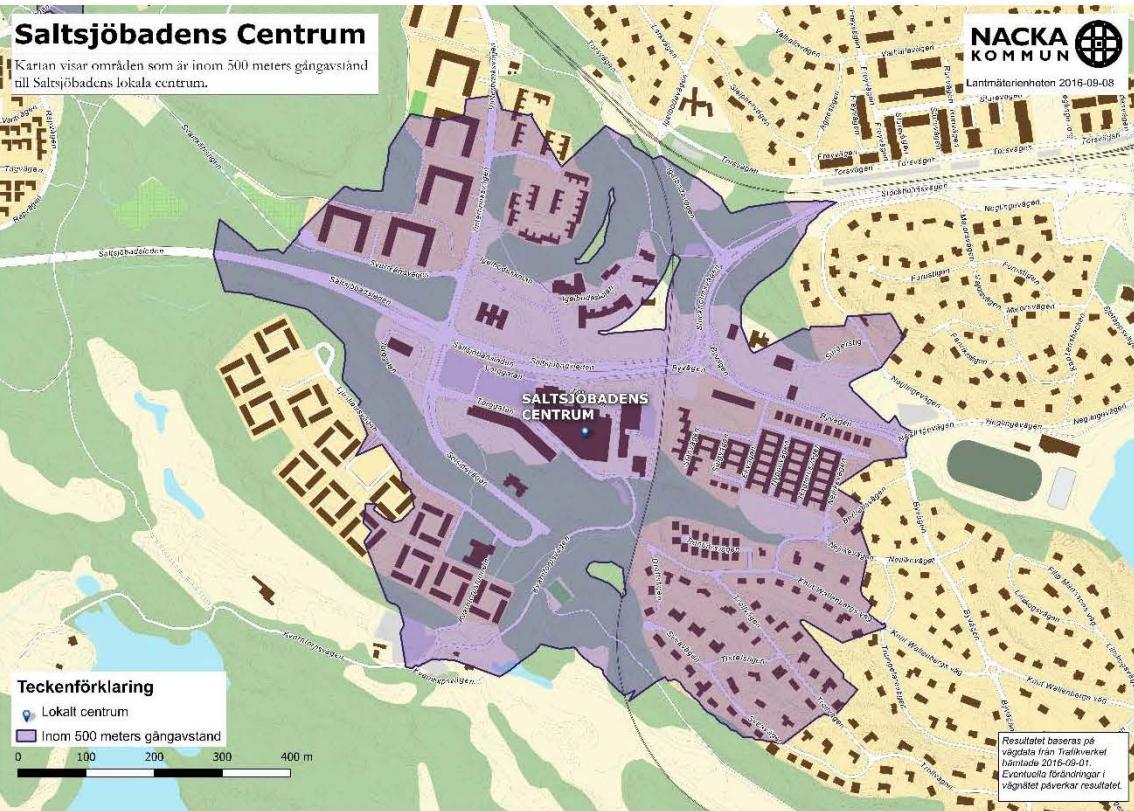
Lantmäterionheter 2016-09-08





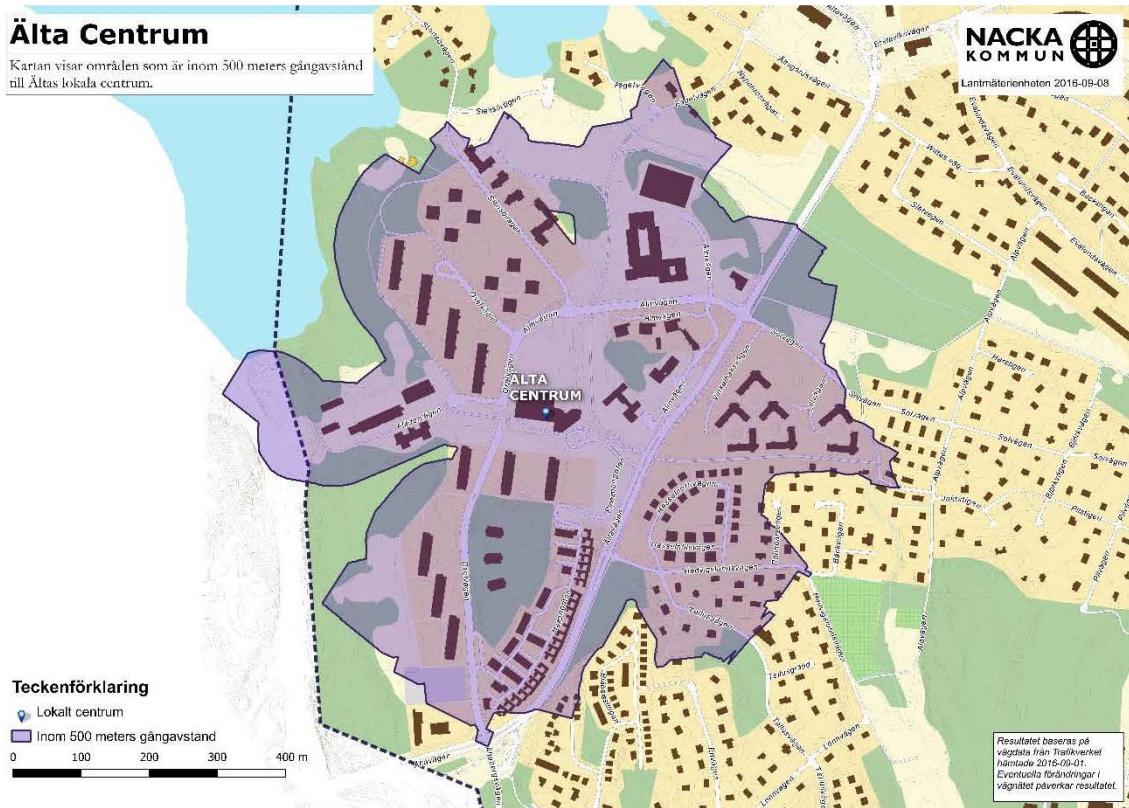
Saltsjöbadens Centrum

Kartan visar områden som är inom 500 meters gångavstånd till Saltsjöbadens lokala centrum.



Älta Centrum

Kartan visar områden som är inom 500 meters gångavstånd till Ältas lokala centrum.



Projektspecifikt parkeringstal

Det projektspecifika parkeringstalet påverkas av storlekssammansättningen på de lägenheter som byggs.

Justering utifrån lägenhetsstorlek

- Små lägenheter definieras som 2or eller mindre och får en reduktion av parkeringstalet på 30%.
- Stora lägenheter definieras som lägenheter som är större 2or och de får ett tillägg på parkeringstalet på 20%.

Besöksparkering

Parkeringsantalet ska räknas upp med 10% för att inrymma besöksparkering på kvartersmark.

Gatumark ska i huvudsak vara avsedd för korttidsparkering och angöring och inte för besöksparkering eller boendeparkering.

Gröna parkeringstal

Nacka kommun erbjuder exploater och byggherrar att sänka parkeringstalet genom att tillhandahålla olika mobilitetsåtgärder som syftar till att underlätta ett liv utan bil.

Syftet med mobilitetsåtgärderna är att sänka parkeringsbehovet genom att frivilligt avstå från att äga en bil. Mobilitetsåtgärderna kan finansieras av exploateren genom att minska antalet parkeringar. Kostnaderna för mobilitetsåtgärderna är vanligtvis avsevärt mycket lägre än vad det kostar att bygga parkeringsplatser. Kostnaden för att bygga en parkeringsplats i garage brukar uppskattas till 300 000 – 500 000 kr.

Det finns idag inte tillräckligt mycket forskning för att beräkna exakt hur stor potentialen är för minskade parkeringsbehov till följd av olika åtgärder. Flera kommuner i Sverige tittar på varandra och lär kontinuerligt av varandra men eftersom det är relativt nytt att arbeta med mobilitetsåtgärder finns det få ordentliga uppföljningar gjorda.

I arbetet med att definiera vilka mobilitetsåtgärder som ska gälla i Nacka har trafikenheten gjort en omvärldsbevakning genom att kontakta och intervju 12 kommuner runt om i Sverige om deras erfarenheter med mobilitetsåtgärder.

I denna rapport definieras *mobilitetsåtgärder* som en samling av både hårdare och mjuka åtgärder som syftar till att öka andelen hållbara resor med cykel, gång och kollektivtrafik och samtidigt påverka bilinnehavet. En mobilitetsåtgärd kan således både vara att bygga välfungerande cykelförvaringsrum i ett hus (hård åtgärd) och att få en personlig resecoach som planerat ut de bästa resvägarna ur hållbarhetssynpunkt (mjuk åtgärd).

Vid beräkning av parkeringstal är det viktigt att skilja på bilinnehav och användande av bil. För att kunna sänka parkeringstalet är det viktigt att påverka bilinnehavet och inte bara



bilanvändandet. Att bilen används mer sällan är positivt ur framkomlighetssynpunkt men påverkar inte behovet av en parkeringsplats.

En viktig förutsättning för val av mobilitetsåtgärder är att de ska vara så långsiktiga som möjligt och relativt enkla att genomföra. Mobilitetsåtgärder kan vara olika ambitiösa och olika kostsamma samt ha olika stora effekter. Nacka har därför valt att paketera mobilitetsåtgärderna i två olika nivåer.

Två nivåer av mobilitetsåtgärder

Ett mobilitetspaket på medelnivå ger 10 % reduktion och ska innehålla minst 3 av nedanstående 5 åtgärder. Genomförandet av alla åtgärder ger 25% reduktion på parkeringstalet.

- Prova på kollektivtrafik genom att erbjuda boende 6 månaders SL-kort.
- Byggherren betalar medlemskap i bilpool minst 10 år. Bilpoolsplats ska ordnas på kvartersmark.
- Informationspaket med kommunikation i tidigt skede där nya resemöjligheter belyses. Fokus på gång, cykel och kollektivtrafik.
- Förbättrade cykelfaciliteter med exempelvis reparations- och tvättrum för cykel.
- Leveransskåp med kyla för mottagande av varor med hemkörning.

Byggherrarna kan även komma med egna förslag på innovativa mobilitetsåtgärder med motsvarande effekt som ovanstående. Det åligger byggherren att påvisa åtgärdens effekt på bilinnehavet.

Det är viktigt att påpeka att alla cykelparkeringar ska vara av god kvalitet. Med förbättrade cykelfaciliteter avses åtgärder som ligger utanför Nackas grundläggande krav på cykelparkering, se vidare under rubriken ”Parkeringsstal för cykel”. Exempelvis ska cykelrummet alltid vara lätt nåbart och ha automatisk dörröppnare. En automatisk dörröppnare räknas alltså inte som en mobilitetsåtgärd.

En bilpoolsplats ska kunna anordnas per 50 lägenheter.

Kommunen öppnar för möjligheten att tillsammans med en byggherre utreda möjligheterna att planera och bygga ett så kallat ”koncepthus” utan privata parkeringsplatser.

Förutsättningarna för att bygga ett hus helt utan privata parkeringar ska vara att de boendes mobilitet inte begränsas och därmed måste tillgodoses på annat sätt än med bil vilket kräver mer än de mobilitetsåtgärder som listas ovan.



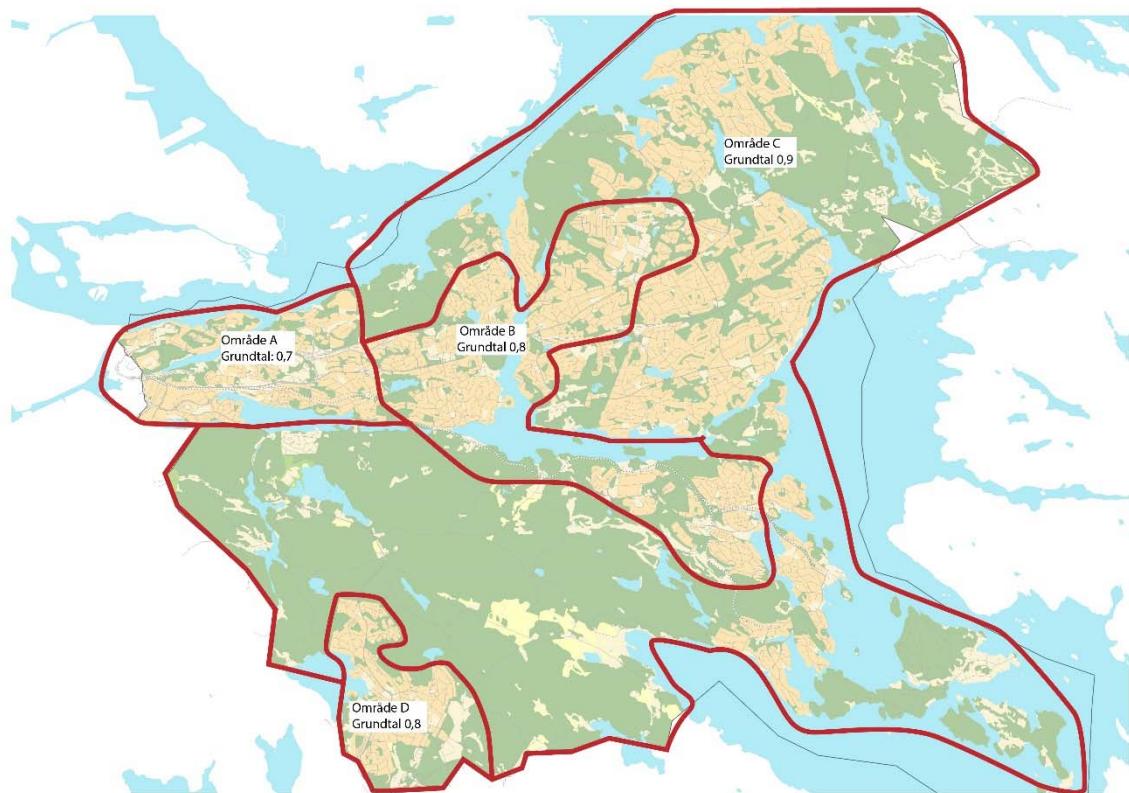
Genomförande av mobilitetsåtgärder

Vid bygglov ska byggherren uppvisa ett avtal med SL för inköp av kollektivtrafikkort. På liknande sätt ska ett avtal med en kommersiell aktör för bilpooler kunna uppvisas i bygglovsskedet. Utrymme för exempelvis reparations- och tvättrum för cykel ska kunna redovisas på ritningar samt placering av leveransskåp.

Exempel på parkeringstal för flerbostadshus

I nedanstående tabell finns exempel på hur de framtida parkeringstalen för flerbostadshus kommer att se ut.

Grundtal 0,7
P-tal 0,54 för små lgh:er resp 0,92 för stora lgh:er Med ambitiös nivå: 0,4 för små lgh:er resp 0,69 för stora lgh:er
Med närhet till tunnelbana eller lokalt centrum: P-tal 0,48 för små lgh:er resp 0,83 för stora lgh:er Med ambitiös nivå: 0,36 för små lgh:er resp 0,62 för stora lgh:er
Grundtal 0,8
P-tal 0,61 för små lgh:er resp 1,0 för stora lgh:er Med ambitiös nivå: 0,46 för små lgh:er resp 0,79 för stora lgh:er
Med närhet till tunnelbana eller lokalt centrum: P-tal 0,55 för små lgh:er resp 0,95 för stora lgh:er Med ambitiös nivå: 0,41 för små lgh:er resp 0,71 för stora lgh:er
Grundtal 0,9
P-tal 0,69 för små lgh:er resp 1,18 för stora lgh:er Med ambitiös nivå: 0,51 för små lgh:er resp 0,89 för stora lgh:er
Med närhet till tunnelbana eller lokalt centrum: P-tal 0,62 för små lgh:er resp 1,06 för stora lgh:er Med ambitiös nivå: 0,46 för små lgh:er resp 0,80 för stora lgh:er



För att underlätta uträkningen av parkeringsbehovet för flerbostadshus har finns modellen även som en så kallad ”excellsnnurra”. Genom att ange antal lägenheter och fördelningen mellan stora och små lägenheter kan man enkelt räkna ut parkeringsbehovet med eller utan mobilitetsåtgärder. Se exempel nedan.

<u>Parkeringstal med närbeteckning till lokala centrum eller tunnelbana</u>										
Områdetsbaserat grundtal, se separat karta	Justering lägesbaserat P-tal		Justering lägenhetsstorlek		Justering besöksparkering		Parkeringstal		Gröna P-tal	
	Grundtal	0,9	Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er
Antingen 10% rabatt för närbeteckning till tunnelbana eller närbeteckning till lokalt centrum, 500 m gångavstånd			30 % reduktion för små lägenheter 20% tillägg för stora lägenheter		10 % tillägg för besöksparkering			10 % rabatt	25 % rabatt	
Antal parkeringar Sickla fördelat på lägenhetsstorlek						73	4	0	0	
Totalt antal parkeringsplatser						77	0		0	
		Antal lgh:er	Antal små lgh:er	Antal stora lgh:er						
Jarlberg		121	117	4						
			117	4						



Kommunens arbetsprocess

Nackas nya modell för parkeringstal är tänkt att vara dynamisk. Nacka kommer framöver inte arbeta med ett specifikt parkeringstal för ett helt projekt utan istället ställa krav på att exploateren följer kommunens modell för beräkning av parkeringsbehov. Om projektets förutsättningar förändras över tid, exempelvis om det byggs fler stora lägenheter, ska modellen användas för att beräkna ett nytt antal parkeringsplatser.

I exploateringsavtalet och i planbeskrivningen skrivas att kommunens modell för beräkning av parkeringsbehov ska följas. Inget specifikt parkeringstal ska anges i planbeskrivningen, vilket är en förändring mot hur kommunen arbetat tidigare. Tanken bakom detta är att inte låsa ett projekt vid ett specifikt parkeringstal eftersom erfarenheterna visar att projektens förutsättningar ofta ändras över tid och att parkeringstalet inte hänger med eftersom det beslutas i ett sådant tidigt skede av projektet.

Vid bygglov sker en avstämning mot modellen för att säkerställa att byggherren anlagt rätt antal parkeringsplatser utifrån projektets aktuella förutsättningar. Om byggherren i bygglovsskedet anser att det är för svårt eller för dyrt att bygga efterfrågat antal parkeringsplatser kan byggherren genomföra mobilitetsåtgärder som sänker parkeringsbehovet.

Erfarenheter från kommuner runt om i Sverige visar på att samarbete inom kommunens olika processer och förvaltningar är en nyckelfaktor till framgång för väl avvägda och relevanta parkeringstal.

Ett huvudsyfte med en nya modellen har varit att förenkla och tydliggöra formerna för hur flexibla/projektspecifika parkeringstal ska hanteras inom kommunen. Kommunens inställning i frågor om parkering och parkeringsbehov ska tydliggöras på samma sätt som kommunens praktiska handläggning av parkeringstal ska förenklas och tydliggöras. Den nya modellen ger tydliga signaler till byggherrar om antalet parkeringsplatser som förväntas anordnas i varje projekt och modellen bidrar även till att säkerställa att projekt i olika delar av kommunen får en konsekvent och likvärdig handläggning.

Parkeringsstalet för övriga boendeformer

- Parkeringsstalet för en- och tvåbostadshus inkl. radhus/kedjehus, oavsett upplåtelseform, är 2,0 för bostäder med enskild parkering och 1,5 för bostäder med gemensam parkering
- Parkeringstal för studentlägenheter är 0,1 och syftar till att tillgodose tillgänglighet och besöksparkering.
- Parkeringsbehov för olika former av kategoriboenden ska utredas separat.



Parkeringsstal för cykel

1 cykelparkeringsplats per lägenhet + 1 cykelparkering per sovrum.

Utöver detta ställer Nacka krav på att

- Cykelparkeringarna ska vara av god kvalitet, exempelvis ska cykelställ utomhus utformas så att ramen går att låsa fast
- Cykelrum ska vara lätt nåbara med automatisk dörröppnare
- Cykelfaciliteter (ex fast luftpump)
- Minst 50% av cykelparkeringarna ska vara placerade inomhus
- Det ska finnas plats för lastcyklar och mopeder
- Vid utformning av cykelparkeringsplatser ska hänsyn tas till manöverutrymme för cykel. I Trafikverket och Svenska Kommuner och landstings GCM-handbok anges lämpliga mått för utformning av cykelparkeringsplatser.

Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Startpromemoria för samordningsprojekt centrala Nacka och Skvaltan, 9258

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott antar startpromemorian i bilagan till exploateringsenhetens tjänsteskrivelse, daterad den 26 oktober 2016.

Detta beslut fattas av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott med stöd av punkten 53 i kommunstyrelsens delegationsordning.

Sammanfattning

Samordningsprojektet för centrala Nacka och Skvaltan samordnar stadsbyggnadsprojekt inom det geografiska området samt bevakar områdets intressen gentemot angränsande områden och projekt. Startpromemorian för samordningsprojektet innehåller mål som är kopplade till samordning med syfte att skapa helhetssyn och bästa möjliga helhetslösning utifrån tid, ekonomi och kvalitet.

Projektet pågår löpande fram till färdig utbyggnad cirka 2030.

Ärendet

Området centrala Nacka och Skvaltan är en del av västra Sicklaön. Här ska cirka 6 000 bostäder byggas tills 2025 fördelat på cirka 35 stadsbyggnadsprojekt. Totalt beräknas cirka 7000–8000 nya arbetsplatser skapas i området. Områdets förnyelse omfattar stora infrastrukturprojekt som två tunnelbanestationer i Järla och Nacka C, ombyggnation av Järla stationsområde, samt överläckning av Värmdöleden med tillhörande bussterminal och trafikplatser. Detta område ska uppfattas som Nackas centrum och här ska det finnas plats för bostäder, arbetsplatser, handel, parker, kultur, service, skolor och idrott.

I startpromemorian beskrivs de övergripande syftena för samordningsprojekt centrala Nacka och Skvaltan, nämligen att:



- Samordna stadsbyggnadsprojekt, välfärdsprojekt och externa projekt i det geografiska området centrala Nacka och Skvaltan, både vad gäller planering och genomförande.
- Följa, styra och regelbundet rapportera till projektets styrgrupp den övergripande stadsbyggnadsekonomin och en övergripande tidplan för stadsbyggnadsprojekten för att nå bästa helhetslösning för stadsutvecklingen i centrala Nacka och Skvaltan.

Projektets mål är:

- Stödja och samordna ingående stadsbyggnadsprojekt för bästa resultat och måluppfyllelse
- Upprätta en övergripande ekonomisk kalkyl för hela området och en övergripande tidplan med alla ingående projekt samt uppdatera och följa upp dessa.
- Inom området skapa helhetssyn och styra mot
 - Av styrgrupp beslutad övergripande kalkyl för stadsbyggnadsekonomien
 - Av styrgrupp beslutad övergripande tidplan, kopplad till tunnelbaneavtalet
 - Stadsbyggnadskvalitéer kopplat till riktlinjer och visioner för Nacka stad.
 - Bästa möjliga helhetslösning för kommunikation med berörda målgrupper och intressenter.
 - Bästa möjliga helhetslösning för genomförande utifrån beslutad tidplan, beslutad kalkyl samt påverkan på allmänhet och berörda.
- Styra mot bästa möjliga helhetslösning för ekonomin inom projektområdet
 - Styra mot och följa upp övergripande krav i området samt nedlagd intern tid och externa utredningar med målet effektivisera kravställningen och nedlagd tid
- Leverera tydliga beslutsunderlag till styrgrupp och politiken i frågor som rör hela området samt stödja projektledarna i de ingående projekten när beslut ska lyftas till styrgrupp i de ingående projekten
- Skapa samordningsvinster med avseende på
 - Planering och utredningar
 - Genomförande
 - Kommunikation

Projektet pågår löpande fram till färdig utbyggnad cirka 2030.

Ekonомiska konsekvenser

Kostnaderna för projektet hänsätter sig till interna och externa resurser samt områdesövergripande utredningar. Kostnaderna har bedömts till cirka nio miljoner kronor per år för de närmaste tre åren. Budgeten kommer att uppdateras löpande under projektet.

Projektet finansieras via exploateringsbidrag, ersättningar reglerade i avtal med exploaterare samt markförsäljningsintäkter. Kostnaderna för samordningsprojektet kommer årligen att fördelas ut på berörda stadsbyggnadsprojekt inom området utifrån en bestämd fördelningsnyckel som uppdateras en gång per år. Kommunen tar sin andel av samordningskostnaden, andelen bestäms utifrån andelen byggrätter på kommunal mark.



Konsekvenser för barn

I samband med att området förtätsas med nya bostäder kommer nya förskolor att byggas. Skolor kommer byggas om och nya skolor kommer tillkomma. Gång- och cykelstråk förbättras och görs tryggare. Verksamhetslokaler tillskapas med möjlighet till fritids- och kulturverksamhet. Befintliga parkmiljöer förbättras och nya tillkommer.

En viktig fråga för samordningsprojektet blir även konsekvenser för barn under utbyggnadsskedet, vad gäller säkerhet och framkomlighet.

Bilagor

Startpromemoria för samordningsprojekt centrala Nacka och Skvaltan, 9258.

Ulf Crichton
Exploateringschef

Nina Åman
Planchef

Anna Ahlberg
Projektchef centrala Nacka

Julia Nedersjö
Samordnare plan centrala Nacka

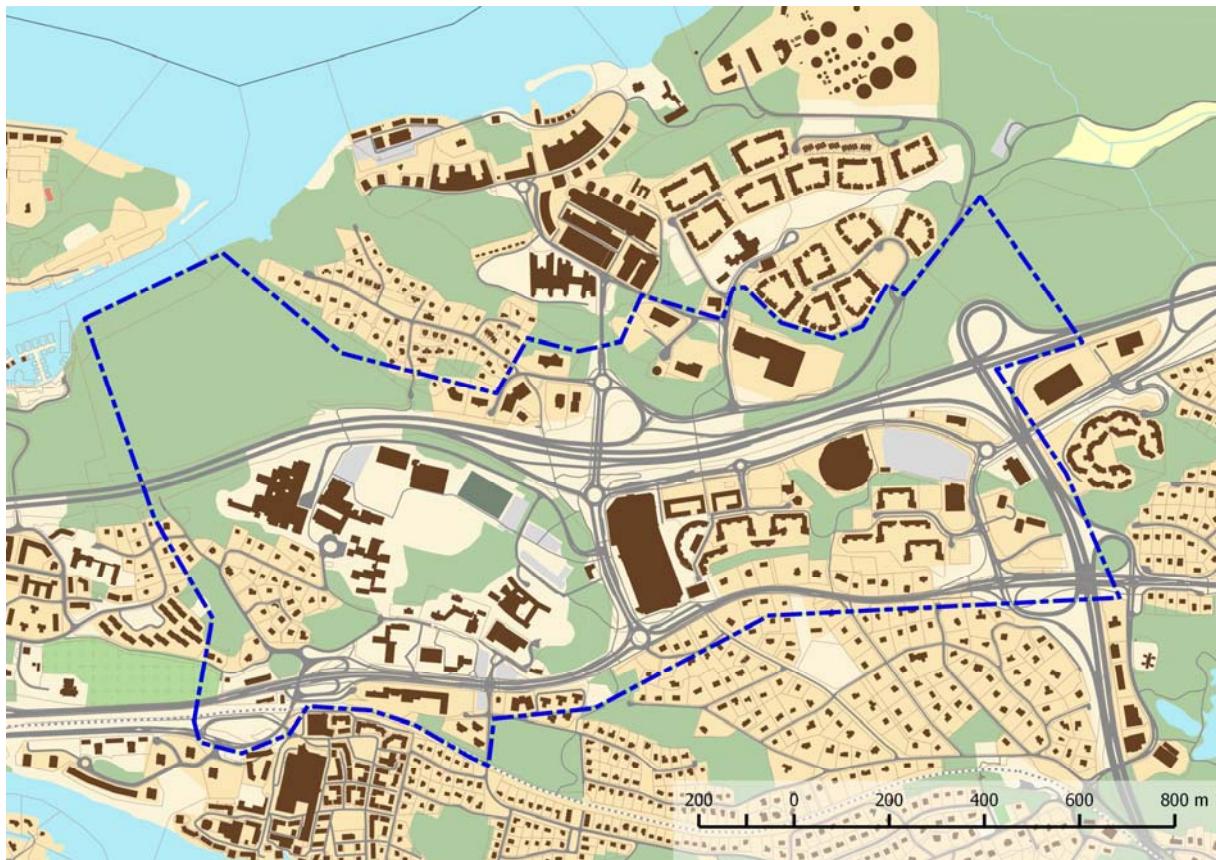
STARTPROMEMORIA
Samordning centrala Nacka
och Skvaltan

Dnr KFKS 2016/11-251
Projekt 9258

Nacka stad
Ingår i tunnelbaneavtalet

Samordning centrala Nacka och Skvaltan

Samordningsprojekt för stadsbyggnadsprojekt inom centrala Nacka och Skvaltan, Nacka kommun



Preliminär avgränsning av området centrala Nacka.



Områdets lokalisering i Nacka kommun.

I Syfte och mål

I.I Projektets syfte

Projektets övergripande syfte är att:

- Samordna stadsbygnadsprojekt, fastighetsprojekt och externa projekt i det geografiska området centrala Nacka och Skvaltan, både vad gäller planering och genomförande.
- Följa, styra och regelbundet rapportera till projektets styrgrupp den övergripande stadsbyggnadsekonomin och en övergripande tidplan för stadsbygnadsprojekten för att nå bästa helhetslösning för stadsutvecklingen i centrala Nacka och Skvaltan.

Projektet är kopplat till stadsbygnadsstrategin i Nackas översiktsplan som lyder: ”Skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön”. Utvecklingen av bostäder i centrala Nacka och Skvaltan ska bidra till att uppnå kommunens mål om omkring 13 500 bostäder inom västra Sicklaön.

I.2 Projektets mål

Projektets mål är:

- **Stödja och samordna ingående stadsbyggnadsprojekt** för bästa resultat och måluppfyllelse
- **Upprätta en övergripande ekonomisk kalkyl för hela området och en övergripande tidplan med alla ingående projekt samt uppdatera och följa upp dessa.**
- **Inom området skapa helhetssyn och styra mot**
 - Av styrgrupp beslutad övergripande kalkyl för stadsbyggnadsekonomien.
 - Av styrgrupp beslutad övergripande tidplan, kopplad till tunnelbaneavtalet.
 - Stadsbyggnadskvalitéer kopplat till riklinjer och visioner för Nacka stad.
 - Bästa möjliga helhetslösning för kommunikation med berörda målgrupper och intressenter.
 - Bästa möjliga helhetslösning för genomförande utifrån beslutad tidplan, beslutad kalkyl samt påverkan på allmänhet och berörda.
- **Styra mot att bästa möjliga lösning för ekonomin inom projektområdet**
 - Styra mot och följa upp övergripande krav i området samt nedlagd intern tid och externa utredningar med målet effektivisera kravställningen och nedlagd tid.
- **Leverera tydliga beslutsunderlag** till styrgrupp och politiken i frågor som rör hela området samt stödja projektledarna i de ingående projekten när beslut ska lyftas till styrgrupp i de ingående projekten.
- **Skapa samordningsvinster** med avseende på
 - Planering och utredningar
 - Genomförande
 - Kommunikation

Nacka kommun har tagit fram riklinjer för hållbart byggande som beslutades av miljö- och stadsbyggnadsnämnden i november 2012. Syftet med riklinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggande och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden. För stadsbyggnadsprojektet har följande målområden valts ut som prioriterade:

- Hållbart resande
- Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser
- Dagvatten som renas och infiltreras
- Effektiv mark- och resursanvändning
- Nära till skola, fritid, idrott och kultur
- En god ljudmiljö
- Nära till grön- och vattenområden av god kvalitet

I centrala Nacka planeras för utökad kollektivtrafik i form av två tunnelbanestationer, en i Järla och en i Nacka C, samt en ny bussterminal i anslutning till överdäckningen av Värmdöleden, vilket innebär bra förutsättningar för hållbart resande. Utmaningen avseende hållbart resande består främst i att stärka gång- och cykelstråk.

Att skapa en levande stad i centrala Nacka och Skvaltan är målbilden och med det kommer många utmaningar. Området kommer att utvecklas till en stadsdel med liv och rörelse under fler av dygnets timmar jämfört med idag. Viktiga frågor för planeringen när området förtäts och får många nya invånare och besökare är mötesplatser, möjligheter för olika typer av verksamheter och kontor, närhet till skola och verksamheter inom fritid, idrott och kultur. Förtätningen och utvecklingen kan innehålla utmaningar när det gäller att uppnå en god ljudmiljö.

Dagvattenhantering är en stor utmaning i området. Järlasjön tar idag emot förorenat dagvatten och nya projekt får inte innehålla att vattenkvaliteten försämras. Vid Järla station och Skvaltan finns risk för översvämningsrisk vid skyfall. Fördöjning, avledning och rening av dagvatten är därför viktiga frågor i planeringen och vid utbyggnad av området.

I området kommer vissa huvudgator även i fortsättningen ha relativt höga trafikflöden vilket påverkar luftkvaliteten i den nya stadsmiljön. I tidigt skede bör luftutredningar göras för att säkerställa att miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet klaras.

I centrala Nacka och Skvaltan ägs marken både av kommunen och privata aktörer. Det är viktigt att uppnå en effektiv mark- och resursanvändning avseende kommunens mark i området och även för den mark som ägs privat. Området ligger nära stora grönområden och vatten. Det är en viktig fråga att förstärka sådana samband och utveckla grönstråk och tillgänglighet.

Med många olika projekt som kommer att genomföras i direkt närhet till varandra kommer framkomligheten under byggtiden vara en utmaning i centrala Nacka och Skvaltan. Det är viktigt att se till att byggsamordnande insatser och kommunikationsinsatser används för att åstadkomma en så god framkomlighet som möjligt under denna tid.

Idrottscentrum och skolorna ska finnas kvar och utvecklas inom området. Flera välfärdsfastigheter främst inom fritid, kultur och utbildning kommer att ersättas av nya byggnader. Utbyggnaden kommer att ske med pågående verksamheter i området.

I området kring Nacka C kommer många intressen att samlas på en liten yta, med etablering av tunnelbanan, byggande av bussterminal samt flytt och överdäckning av väg 222, vilket i sig medför stora utmaningar.

1.2.1 Uppföljning av projektmål

Projektmålen och målområdena för hållbart byggande följs upp och rapporteras årligen i en projektrapport.

1.3 Projektets bakgrund & behov

I januari 2014 träffade Nacka kommun ett avtal med staten, Stockholms läns landsting och kommunerna Järfälla, Solna och Stockholm gällande utbyggnad av tunnelbanan till centrala Nacka. I och med avtalet har Nacka kommun åtagit sig att bygga 13 500 nya bostäder och 10 000 nya arbetsplatser på västra Sicklaön inom det geografiska område som benämns Nacka stad, d.v.s. från gränsen till Stockholms kommun och fram till Saltsjöbadsleden.

Västra Sicklaön utgör i den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2010, ett viktigt utvecklingsområde utpekat som tät stad i kommunens Översiktsplan, 2012.

Området centrala Nacka och Skvaltan är en del av västra Sicklaön. Här ska cirka 6000 bostäder byggas till år 2030 fördelat på cirka 35 stadsbyggnadsprojekt, samtidigt som cirka 7000-8000 arbetsplatser beräknas skapas. Områdets förnyelse omfattar stora infrastrukturprojekt som två tunnelbanestationer i Järla och Nacka C, ombyggnation av Järla stationsområde, samt överdäckning av Värmdöleden med tillhörande bussterminal och trafikplatser. Detta område ska uppfattas som Nackas centrum och här ska det finnas plats för bostäder, arbetsplatser, handel, parker, kultur, service, skolor och idrott.

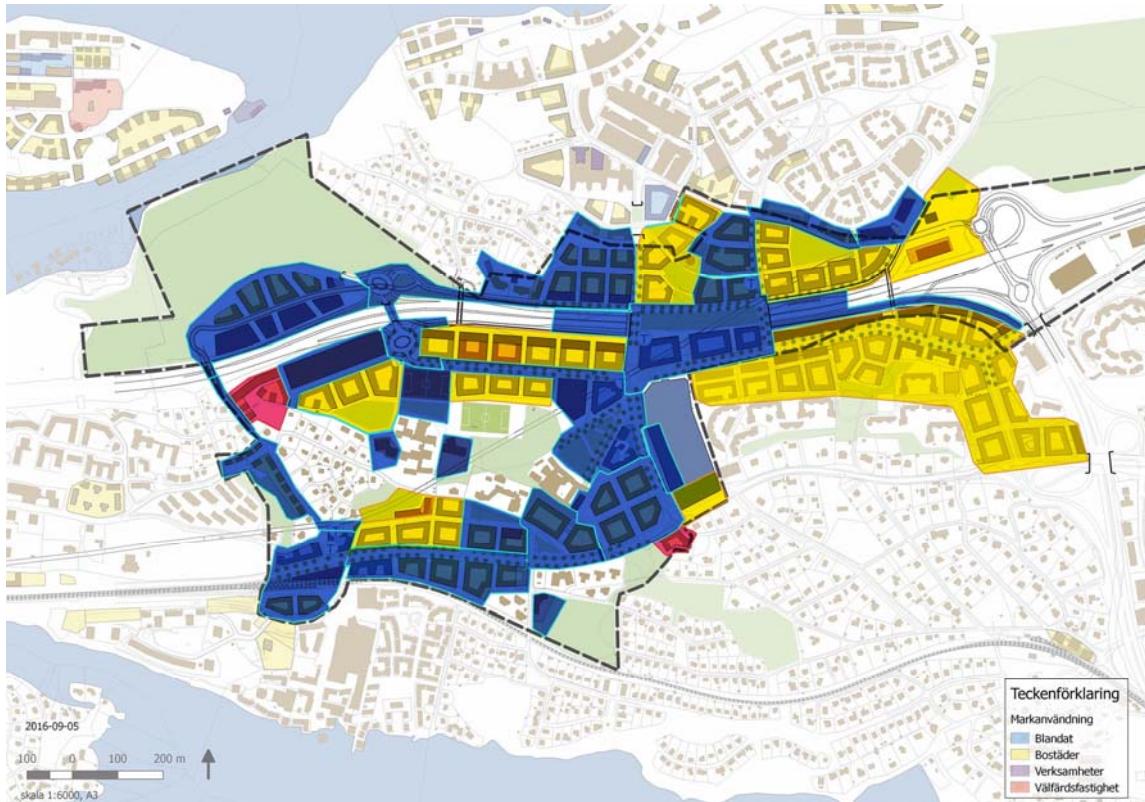
Mycket ska byggas på samma plats under samma tid. Det bor och verkar många människor i området och många passerar platsen varje dag med bil, buss, tåg, cykel eller till fots. Stor samordning krävs för fungerande logistik och framkomlighet, begränsning av störningar och bra information till berörda.

2 Förutsättningar

2.1 Fastighet/Område

Samordningsprojektet omfattar området centrala Nacka och Skvaltan.

2.2 Projektområdets preliminära avgränsning/ läge



Samordningsprojektets preliminära geografiska avgränsning illustreras med svart linje. De färgade fälten visar preliminära detaljplanstappar. Blå: etapp 1. Gul: etapp 2. Röd: etapp 3.

Projektet omfattar samordning av de stadsbyggnadsprojekt som ingår i projektchefsområdet centrala Nacka och Skvaltan, samt samordning gentemot andra interna och externa projekt och planer i området. Projektet hanterar de frågor, utredningar och avtal som är övergripande och berör flera stadsbyggnadsprojekt.

2.3 Statliga och kommunala 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. För Nacka stad finns en utvecklad strukturplan framtagen, centrala Nacka ingår som en del i planen.

13 500 nya bostäder och 10 000 nya arbetsplatser gör det möjligt att bygga tunnelbanan till Nacka.

3 Ekonomi, vad kostar det?

Samordningsprojektet kommer att pågå under hela utbyggnadstiden i området, dvs åtminstone fram till år 2030. Kostnaderna för projektet består av interna och externa resurser samt områdesövergripande utredningar. Kostnaderna har bedömts till cirka nio miljoner kronor per år för de närmaste tre åren. Budgeten kommer att uppdateras löpande under projektet.

Projektet finansieras via exploateringsbidrag, ersättningar reglerade i avtal med exploaterörer samt markförsäljningsintäkter. Kostnaderna för samordningsprojektet kommer att fördelas ut på berörda stadsbyggnadsprojekt inom området utifrån en bestämd fördelningsnyckel som uppdateras en gång per år. Kommunen tar sin andel av samordningskostnaden fördelat på byggrätter.

4 Preliminär tidsplan

Projektet pågår löpande fram till färdig utbyggnad ca år 2030.

Ulf Crichton
Exploateringschef

Anna Ahlberg
Projektchef centrala Nacka och Skvaltan

TJÄNSTESKRIVELSE
KFKS 2016/887

Stadsbyggnadsprojekt 9237
Del av etapp 1b i programmet för
centrala Nacka, Nya gatan

Kommunstyrelsen

Markanvisningstävling i Nya gatan etapp 3, del av fastigheten Sicklaön 134:I

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att genomföra markanvisningstävling i huvudsak enligt redovisat underlag för del av fastigheten Sicklaön 134:I i centrala Nacka.

Kommunstyrelsen beslutar att utvärdering av gestaltningsförslagen i huvudsak ska ske med utgångspunkt i Fundamenta och följande kriterier; bebyggelsens förhållande till omgivande allmän plats och bebyggelse, detaljutformning, volymskapande gestaltning och fasadernas utformning.

Sammanfattning

Som en tredje etapp av genomförandet av antaget detaljplaneprogram för centrala Nacka föreslås att del av fastigheten Sicklaön 134:I, som ingår i stadsbyggnadsprojektet Nya gatan, avyttras genom en markanvisningsstävling. Avsikten är att markanvisningsområdet ska bestå av cirka 140 lägenheter med fri upplåtelseform samt lokaler i byggnadernas bottenvåningar. Området är beläget vid korsningen mellan Vikdalsvägen och Värmdövägen. I bedömningen av anbudsgivare föreslås anbudsgivares gestaltningsförslag viktas till 75 procent och offererat pris (kronor per ljus bruttoarea (BTA)) till 25 procent. Anbud under 14 000 kr/ljus BTA föreslås ej kvalificera för vidare utvärdering.

Bedömningen av anbuden gestaltningsförslag ska ta avstamp i stadsbyggnadsstrategin Fundamenta. Ambitionen är en varierad arkitektur, där fasaden har ett stadsmässigt uttryck. Sockelvåningar ska bidra till gatans stadsliv och gestaltas med hög omsorg, stor detaljrikedom och med gedigna material.

Anbuden innehållande högst pris föreslås få maximal poäng för prisnivå. Resterande anbud ska då poängsättas utifrån förhållandet mellan offererat pris och högst offererat pris. Övriga förutsättningar för markanvisning relaterade till funktion och genomförande anges som



skallkrav i inbjudan samt dess bilagor. Anbudsgivarna ska även skriftligen utveckla hur de avser att genomföra projektet enligt kommunens krav samt intyga sin genomförande kraft finansiellt och organisatoriskt samt uppge referenser.

Grönytefaktor för Nacka stad tillämpas i detta projekt.

De principer som gäller för markanvisningstävlingen är framtagna i enlighet med ”Program för markanvändning, med riktlinjer för markanvisnings- och exploateringsavtal” samt övriga styrdokument angivna i anbudsinbjudan.

Ärendet

Bakgrund

Kommunstyrelsen antog i april 2015 ett detaljplaneprogram för centrala Nacka. Detaljplaneprogrammet omfattar cirka 4 600 bostäder och 7 000 arbetsplatser samt kultur, idrott, skolor och handel. Programmets övergripande mål är att:

- centrala Nacka ska utvecklas till en attraktiv och hållbar stadsdel som i både sin 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.

Del av fastigheten Sicklaön 134:1 berörs av markanvisningen och utgör markanvisningsområdet. Markanvisningsområdet ingår i stadsbyggnadsprojektet Nya gatan, vilket är ett av flera projekt som kommer att genomföras inom ramen för detaljplaneprogrammet. Startpromemoria för stadsbyggnadsprojektet Nya gatan antogs av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 10 februari 2015.

Metod för markanvisning och markanvisningsområdet i centrala Nacka

Markanvisningsområdet föreslås markanvisas genom ett anbudsförfarande. Hela markanvisningsområdet föreslås utgöra ett anbudsområde och enbart en anbudsgivare föreslås vinna markanvisningstävlingen. Anbudsförfarandet säkerställer en försäljning till ett marknadsmässigt pris givet de villkor som kommunen ställt upp. Ett av dessa villkor är att uppförd bebyggelse ska upplåtas med fri upplåtelseform. Inkomna anbud föreslås utvärderas till 75% på gestaltning och 25% på pris (kr/ljus BTA). Detta för att säkerställa goda arkitektoniska kvalitéer och ett marknadsmässigt pris. Anbud under 14 000 kr/ljus BTA föreslås ej kvalificera för vidare utvärdering.

Villkoren för den aktuella markanvisningen följer de principer som togs fram för den markanvisning som genomfördes 2015 i stadsbyggnadsprojektet Nya gatan, framförallt vad gäller det material som ligger till grund för anbudsinbjudan. Anpassningar har dock gjorts, främst avseende platsspecifika förutsättningar och kommunens under året antagna mark- och miljöprogram, ”Program för markanvändning med riktlinjer för markanvisnings- och exploateringsavtal” respektive ”Nackas miljöprogram 2016-2030”.



Markanvisningsområdet ligger visserligen centralt i Nacka men bedöms inte vara av strategisk betydelse för kommunen, varken utifrån kommunala välfärdsändamål eller andra ändamål. Området omfattas av etapp 1B i detaljplaneprogrammet för centrala Nacka.



Etapp 1B i detaljplaneprogrammet för centrala Nacka

Markanvisningsområdet som avses för anbudstävlingen består av ett helt kvarter. Marken som avses bebyggas ägs av kommunen. Området är en del av detalplanen ”Nya gatan – stadshusområdet” som är på samråd oktober-november 2016. Vinnande förslag i denna markanvisningstävling kommer att arbetas in under granskningsskedet. Anbudsområdet innehåller cirka 140 lägenheter (11 000 BTA) och byggnaderna planeras ha lokaler i bottenvåning. Bifogat denna tjänsteskrivelse finns anbudsinbjudan samt de bilagor som ligger till grund för föreslagen markanvisning.



Gult område markerar föreslaget markanvisningsområde

En volymstudie gjordes i samband med detaljplaneprogrammet för att visa på hur kvarteren kan komma att bebyggas. Den ligger till grund för markanvisningsinbjudan med uppskattade siffror för antal lägenheter samt lokaler i bottenvåning. En förstudie kommer att bifogas anbudsinbjudan med en mer detaljerad studie av höjder och tillgänglighet i området. Slutlig utformning av bebyggelsen beror på utfallet av planprocessen och därpå följande bygglovsprocess.



Principer för prissättning

Ett marknadsmässigt pris, givet de villkor som uppställs av kommunen, säkerställs genom markanvisningstävling. Kostnader för framtagande av detaljplan kommer att debiteras exploateren och räknas av köpeskillingen på tillträdesdagen. Anläggningsavgifter för vatten och avlopp samt kostnader för bland annat servitut, gemensamhetsanläggningar och lagfart ingår inte i priset.

En handpenning på 10% av preliminär köpeskilling betalas i samband med undertecknande av fastighetsöverlåtelseavtalet. Den sluttliga köpeskillingen föreslås betalas på tillträdesdagen, dock senast 30 dagar från att fastighetsbildningsbeslutet vunnit laga kraft.

Krav på anbudsgivare

Ett antal förutsättningar finns med i markanvisningsinbjudan samt dess bilagor som tydliggör de krav som ställs på anbudsgivare. Ekonomisk stabilitet och genomförandekraft ska intygas genom att anbudsgivare ska bifoga ekonomisk rapportering samt beskriva projektets finansiering, genomförandeorganisation samt ange referenser i sitt anbud. Anbudsgivare ska vilja och faktiskt genomföra kommunens beslutade styrdokument och generella krav. Anbudsgivaren ska även kortfattat beskriva hur kommunens övriga villkor som beskrivs i anbudsinbjudan samt dess bilagor uppfylls.

Vid val av anbudsgivare kommer kommunen att beakta anbudsgivarens förmåga att uppfylla tidplaner och produktionstakt. Hänsyn kommer även att tas till hur anbudsgivaren uppfyllt kommunens generella krav, riktlinjer och ingångna avtal i tidigare projekt med kommunen. Kommunen kommer att ta kreditupplysning på anbudsgivare.

Kommunala villkor och situationsanpassade villkor

Miljöförutsättningar och gröna värden

För att bidra till uppfyllelsen av kommunens krav på särskilda gröna värden och lokala miljömål, har dokumentet ”Miljöförutsättningar för tredje etappen, Nya gatan” tagits fram för detta kvarter. Grönytefaktor för Nacka stad ska användas och är i detta projekt fastställd till 0,6.

Vidare, i enlighet med Nackas miljöprogram 2016-2030, har följande prioriterade lokala miljömål föreslagits för detta projekt:

- Begränsad klimatpåverkan
- Giftfri miljö
- Rent vatten
- God bebyggd miljö

De föreslagna miljömålen är utvalda för att komplettera de krav som uppfylls genom grönytefaktorn. I syfte att nå de lokala miljömålen ”Giftfri miljö” och ”Rent vatten” ställs villkor på att utforma utedmiljön med giftfria material och att begränsa användandet av



gödning och konstruktioner av koppar eller förzinkade konstruktioner. I syfte att nå de lokala miljömålen ”Begränsad klimatpåverkan” och ”God bebyggd miljö” uppställs ett antal villkor, bland annat ställs krav på cykelparkering och laddningsmöjligheter för elbil. Att boende ska kunna använda sig av andra transportmedel än fossildrivna bilar bidrar till målet om begränsad klimatpåverkan. Kraven på cykelparkering och laddningsmöjligheter har utformats med hänsyn till markanvisningsområdets centrala läge samt för att premiera cykeltrafik och möta den mängd elbilar som förväntas öka i framtiden. Kraven skapar förutsättningar för friskare luft och för att uppnå kommunens mål att minska växthusgaser från vägtrafik med 80 procent fram till 2030.

Gestaltning

Anbudens gestaltningsförslag är bedömningsgrundande och utgångspunkten för bedömningen är Nacka kommuns stadsbyggnadsstrategi Fundamenta. Nacka stad har sju fundamenta: Sammanhang, stadsrum, stadsgator, stadsgrönska, kvartersformer, stadens objekt och karaktärsdrag.

Nära och nyskapande är visionen för Nacka stad. Den kan uttryckas i en mångfald av arkitektur och att byggnaden ger förutsättningar för ett aktivt liv mellan husen. Vi vill se en tolkning av visionen i förslagen.

Förslagen kommer att bedömas utifrån den arkitektoniska kvalitet de redovisar utifrån Fundamenta samt nedanstående kriterier:

Bebyggelsens förhållande till omgivande allmän plats och angränsande bebyggelse: Förslagets förmåga att genom utformning av det sydöstra hörnet skapa ett tydligt stadsrum vid Forumrondellen. En medveten avvägning krävs mellan sammanhang och behov av avvikande landmärke/utropstecken. Medvetet förhållningssätt till övrig bebyggelse inom planområdet. God tillgänglighet från allmänna platser skapas.

Detaljutformning:

Byggnadernas, och framförallt sockelvåningarnas, detaljer såsom tegelförband, taktila ytor med skuggverkan, djup på fönsternischer, hantering av entrépartier, skytning och liknande identitetsskapande element ska vara väl genombräkna och tillföra oväsentade kvaliteter. Möten mellan olika byggnadsdelar, material och eventuella prefabricerade byggnadsdelar ska vara väl genombräkna och utformade.

Volymskapande gestaltning:

Variationer i form, originalitet, anpassning till nivåskillnader, utformning som skapar goda ljusförhållanden i lägenheter och på platser för utevistelse.

Fasaders utformning:

Varierat uttryck med vertikal uppdelning och originalitet med avseende på geometriska respektive organiska former, hårdare respektive mjuka materialval, färg, växtlighet, fönstersättning, balkongutformning, entréer, sockelvåningar etc.



Helhetsbedömning i förhållande till centrala Nackas historiska, nutida och framtida karaktärer.

Anbudsgivarnas gestaltningsförslag föreslås viktas till 75% vid bedömningen av inkomna anbud.

Som en del av kommunikationsarbetet kring markanvisningstävlingen kommer kommunen att publicera en bild ur anbuds gestaltningsförslag på kommunens hemsida under utvärderingsperioden, tillsammans med en beskrivning av tilldelningsprocessen. Bilderna kommer även att tryckas och ställas ut under en begränsad period i kommunens utställningslokal. Bilden kommer att visas anonymt, alltså utan att anbudsgivarnas eller arkitekternas namn framgår. Anbudsgivarna informeras om detta i föreslagen anbudsinbjudan och krav ställs att de inkluderar en bild som är avsedd för detta syfte i sina anbud.

Varierade upplåtelseformer

Ett av de fyra kvarteren i detaljplanen för ”Nya gatan – stadshusområdet” markanvisades med upplåtelseform hyresrätt. För att upprätthålla likviditet och ekonomisk hållbarhet i detaljplaneprogrammet föreslås att fri upplåtelseform ska gälla beträffande kommunens mark i denna markanvisning.

Bebyggnelse inom viss tid

Kommunen ställer krav på inom vilken tid bebyggelse och anläggningar på kvartersmark senast ska påbörjas och vara avslutade. Start- och slutbesked ska ha erhållits inom två respektive fyra år från att fastigheten tillträds. För att undvika markspekulation är ett vite bland annat kopplat till att exploateren påbörjar och utför bebyggelse inom området enligt tidplan. Försening i tidplan som beror på något förhållande på kommunens sida, ansvarar inte anbudsvinnaren för. Sådana krav och vitesklausuler kopplade till kraven kommer att anges i markgenomförandeavtalet och framgår av bifogade avtalsmallar.

Sociala boenden

Vinnande anbudsgivare föreslås förbinda sig till att hyra ut eller avyttra upp till 5 % av färdigställda bostäder till kommunen för andrahandsuthyrning som förturslägenheter och andra alternativboenden om kommunen så önskar. Kommunen har ett stort behov i dagsläget att kunna hyra den här typen av boenden. Det är lämpligt att förlägga dessa i markanvisningsområdet då det föreslås som hyresränter, är beläget i närheten av den kommande tunnelbanan samt kommer att bebyggas i fas 1 av utbyggnaden av Nacka stad. Sociala boenden regleras i markgenomförandeavtalet och utgör en option för kommunen, skulle omväldssituationen förändras och kommunen inte längre ha behov av dessa lägenheter kan kommunen därmed välja att inte utnyttja optionen.

Praktikanter och lärlingar i byggskeendet

För markanvisningstävlingen föreslås att kommunen ställer som krav att anbudsgivaren ska tillhandahålla praktik- och lärlingsplatser främst för nyanlända under byggnationen.



Riktlinjer för markanvisning

Samtliga tillämpliga villkor som uppställs i avsnitt 8.2 i Programmet för markanvändning med riktlinjer för markanvisnings- och exploateringsavtal kommer att användas i markanvisningen.

Hur väljs anbudsgivare?

Vid bedömningen viktas anbuden gestaltningsförslag till 75 % och högst angiven avgäld till 25 %. Ett anbud kan maximalt få 20 poäng. Bidragen föreslås utvärderas med avseende på gestaltning genom en samlad bedömning utifrån följande kriterier:

- Bebyggelsens förhållande till omgivande allmän plats och angränsande bebyggelse
- Detaljutformning
- Volymskapande gestaltning
- Fasaders utformning
- Helhetsbedömning

Anbud bedöms utifrån ovanstående kriterier med utvärderingspoäng mellan 1-5. Det bidrag som får högst sammanlagd bedömning kommer att tilldelas 15 anbudspoäng. Övriga bidrag tilldelas anbudspoäng utifrån respektive bidrags utvärderingspoäng i relation till högsta poängsättning. Det innebär till exempel att ett bidrag som erhåller en utvärderingspoäng som är 10% lägre än den högsta utvärderingspoängen får 10% lägre anbudspoäng, dvs 13,5 anbudspoäng.

Det anbud som inkommer med högst pris får 5 anbudspoäng. Övriga bidrag tilldelas anbudspoäng utifrån respektive bidrags pris i relation till högsta erbjudna pris. Det innebär till exempel att ett bidrag som erbjuder ett pris som är 10% lägre än det högsta erbjudna priset får 10% lägre anbudspoäng, dvs 4,5 anbudspoäng.

En separat utvärdering på pris samt gestaltning föreslås för att få en oberoende utvärdering av respektive bedömningskategori. Poängen summeras sedan för respektive anbud. Det anbud med högst poäng kommer sedan att presenteras i förslag till tilldelningsbeslut som ska fattas av kommunstyrelsen.

Ett antal övriga parametrar avseende funktion och genomförande finns angivna som förutsättningar i anbudsinsbjudan och dess bilagor. Anbudsgivarna förbinder sig att uppfylla dessa förutsättningar vid ingående av markanvisningsavtal.

Anbudsprocessen

Tävlingen kommer att pågå under vintern 2016-2017 och annonseras genom kommunens hemsida samt i riktade utskick till markintressenter. Anbudsöppning och utvärdering kommer främst att ske under mars 2017. Förslag till tilldelning görs under andra kvartalet 2017.



Kommunen föreslås också tillämpa fri prövningsrätt på inlämnade anbud, vilket innebär att kommunen kan välja att bortse från bud från anbudsgivare som kommunen av olika skäl inte tror kan fullfölja de åtaganden som beskrivs i inbjudan. Detta syftar även till att motverka markspekulation. Kommunen förbehåller sig även rätten att avbryta anbudsförfarandet om inte anbuden motsvarar kommunens förväntningar avseende gestaltning eller pris.

Mallar för markanvisningsavtal, markgenomförandeavtal samt marköverlåtelseavtal kommer att biläggas anbudsinbjudan och kommer tillsammans med Programmet för markanvändning med riktlinjer för markanvisnings- och exploateringsavtal att skapa en tydlighet gentemot blivande exploaterer gällande de avtal som ska ingås med kommunen.

Den föreslagna politiska processen och tidplan

Exempel:

- | | |
|---|-----------------------|
| 1. Kommunstyrelsen beslutar enligt förslag till beslut. | 28 november 2016 |
| 2. Anbudstävling enligt preliminär tidplan.
februari 2017 | december 2016- |
| 3. Utvärdering av inkomna anbud. | mars-april 2017 |
| 4. Kommunstyrelsen beslutar om tilldelning | fjärde kvartalet 2017 |
| 5. Kommunstyrelsen beslutar om eventuell förlängning
av markanvisningsavtal. | 2019 |
| 6. Kommunfullmäktige beslutar om detaljplan,
markgenomförandeavtal samt marköverlåtelseavtal | 2018 |

Ekonomiska konsekvenser

Planläggningen och utbyggnaden av allmänna anläggningar finansieras genom köpeskillingen för marken. De allmänna anläggningarna som omger kvarteret i markanvisningsområdet finansieras genom stadsbyggnadsprojektet Nya gatan, vilket beräknas generera ett överskott. Under planarbetets gång, med fördjupad kunskap om projektets intäkter och kostnader, kan kalkylerna förfinas. Inför Utbyggnads-PM och efter detaljprojekteringen av de allmänna anläggningarna kan en detaljerad kalkyl tas fram.

Konsekvenser för barn

Bebyggnelse av området som är föremål för förstudien förväntas ha begränsad negativ påverkan på barn då området inte frekvent nyttjas som lekområde idag. Tvärtom bedöms påverkan på barn vara positiv i och med att en innergård med lekmöjlighet kommer att tillskapas samt att en mindre park kommer att anläggas i markanvisningsområdets närområde.

Bilagor

Markanvisningstävling för markanvisning med fri upplåtelseform

1. Anbudsinbjudan – Tredje etappen Nya gatan – sydöstra kvarteret



2. Teknisk PM Geoteknik/Miljögeoteknik
3. Primärkarta pdf
4. Definition ljus BTA
5. Illustrationsbilaga - Angränsande kvarter
6. Avfallshantering för Nacka stad
7. Forumrondellen
8. Förprojektering höjdsättning allmän plats
9. Preliminära kvarter – modell
10. Nya gatan – utredning av omgivningsbuller
11. Miljöförutsättningar för tredje etappen, Nya gatan
12. Mall för markanvisningsavtal
13. Mall för markgenomförandeavtal
14. Mall för marköverlåtelseavtal

Ulf Crichton
Exploateringschef
Exploateringenheten

Therese Rosberg
Projektledare
Exploateringenheten

NYA GATAN – EN DEL AV CENTRALA NACKA



Visionsbild av korsningen mellan Vikdalsvägen och Värmdövägen.
Källa: White Arkitekter.

1 anbudsområde

140 lägenheter

11 000 BTA bostäder

2 000 BTA lokaler

Anbuden ska vara kommunen
tillhanda **24 februari 2017**
klockan 16:30

Tredje etappen – sydöstra kvarteret

MARKANVISNING, FRI UPPLÅTELSEFORM
December 2016

Nu bygger vi Nacka stad

Nacka blev stad 1949, men vi har egentligen ingen stad. Den ska vi bygga nu och jag hoppas att du vill vara med i det arbetet!

Vi planerar för en tät, blandad och framför allt levande och mysig stadsbebyggelse där stadens alla kvaliteter och utbud finns. Vackra hus, mötesplatser, parker, arbetsplatser, bostäder och butiker. Västra Sicklaön kommer alltmer att växa ihop med Hammarby Sjöstad och bli en del av innerstaden.

De närmaste 15 åren kommer det att byggas cirka 14 000 nya bostäder och 10 000 arbetsplatser på västra Sicklaön. En förutsättning är förstås att kommunikationerna också byggs ut. I juni i år invigde vi en ny bro- och tunnelförbindelse mellan Kvarnholmen och centrala Nacka och nästa år blir förlängningen av tvärbanan från Hammarby Sjöstad till Sickla klar. Tunnelbanan till Nacka ska börja byggas 2018.

Många andra projekt pågår samtidigt - från omvandlingen av Kvarnholmen med tusentals nya bostäder och arbetsplatser, till förtäring med enstaka hus. På några platser pågår byggandet för fullt, i andra områden kan ni vara med att påverka hur ny bebyggelse, grönområden och trafiklösningar ska se ut. Vi ser gärna att många olika aktörer, inte bara kommunen själv, är delaktiga i det arbetet.

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

Mats Gerda
Kommunstyrelsens ordförande

Innehållsförteckning

Inbjudan	3	Förutsättningar	8-12
Vision	4	Program för markanvändning	13
Centrala Nacka	5	Anbudsprocess	14-15
Markanvisningsområdet	6-7	Kontakt och bilagor	16

Inbjudan

I Nacka stad får du staden puls, kultur och nöjen, natur och avkoppling på en och samma plats. Här finns något för alla. Och det är verkligen nära till allt. Nacka stad har en alldelens egen karaktär och historia. Och det finns långsiktighet och innovativt nyttänkande. Här växer det fram en stad där människor vill bo som kombinerar det bästa av staden och naturen.

Nacka kommun bjuder in till markanvisningstävling för bostadsbebyggelse med tillhörande verksamhetslokaler inom det sydöstra kvarteret av Nya gatan i centrala Nacka och Nacka stad. Tävlingen utgör den tredje etappen av markanvisningarna inom Nya gatan. Markanvisningsområdet utgör ett av de fyra kvarteren i detaljplanen för ”Nya gatan, stadshusområdet”. Visionen är en nära och nyskapanande stadsdel som både i sin utformning och funktion uppfattas som Nackas centrum. Nya gatan kommer med sitt läge med fem minuters promenad till tunnelbanan, stort utbud av handel och närservice i Nacka Forum, utsikt mot Järla sjö och promenadväg till Nyckelviken vara ett område som alla Nackabor kan vara stolta över.

Centrala Nacka ska vara en levande och öppen stadsdel med en mångfald av bostäder, arbetsplatser, handel, kultur, service, skola och idrott, attraktiva offentliga stråk, platser och parker. Denna inbjudan vänder sig till er som vill vara med och utveckla området och tillsammans med Nacka kommun gestalta området i enlighet med kommunens visioner.

Markanvisningen omfattar cirka 11 000 BTA bostäder med fri upplåtelseform och anbuden kommer att utvärderas till 75% utifrån anbudens gestaltningsförslag och 25% till pris (kr/ljus BTA Bostad). Anbud under 14 000 kr/ljus BTA Bostad kvalificerar ej för

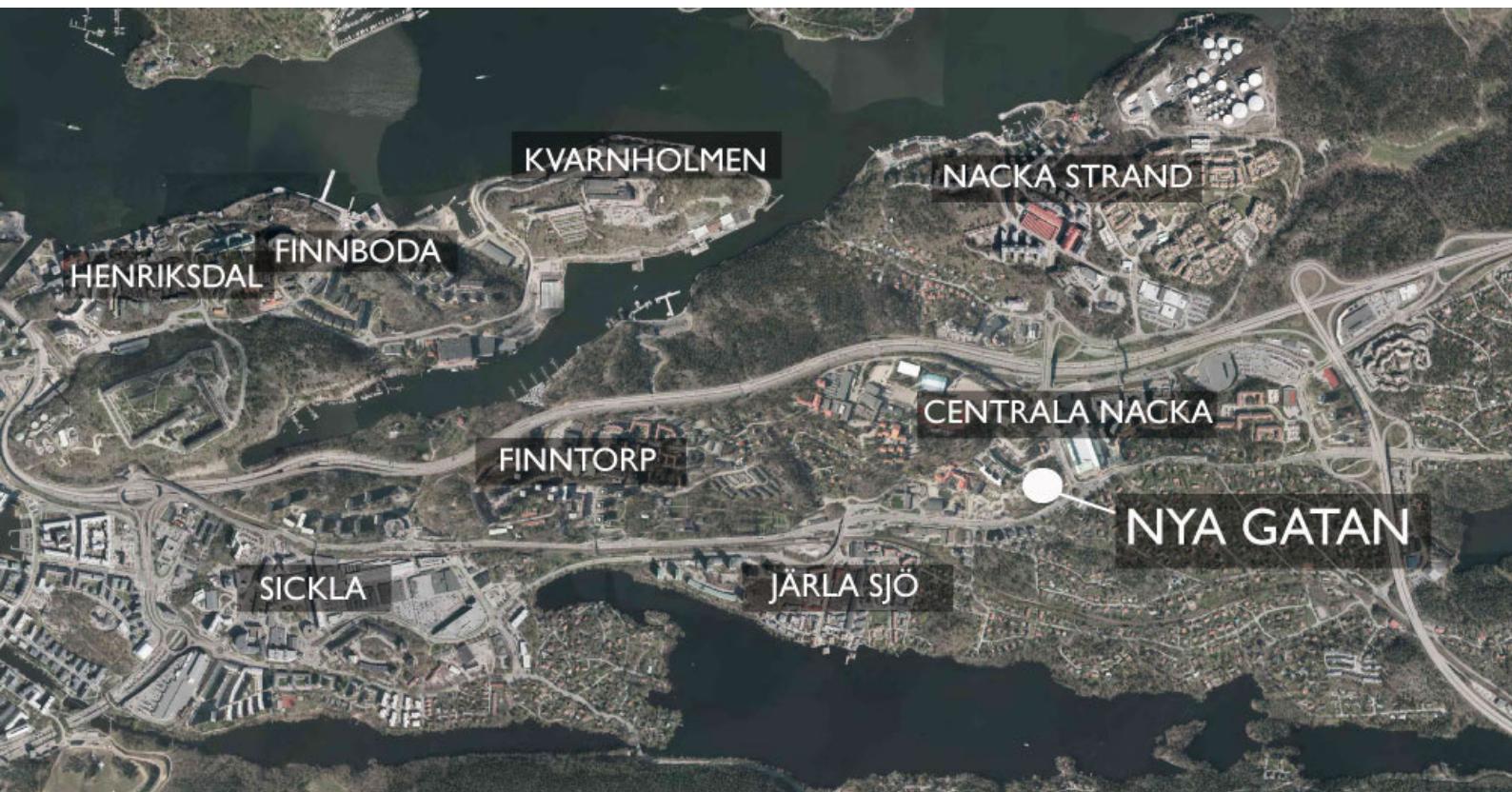
vidare utvärdering. Om inkomna anbud inte motsvarar kommunens förväntningar avseende gestaltning eller pris, kan anbudsförarandet komma att avbrytas.

Ett antal förutsättningar för att erhålla en markanvisning finns även angivna i anbudsinvitacionen samt dess bilagor. Anbudsgivare förbinder sig att följa dessa förutsättningar genom att delta i tävlingen och lämna anbud. Eventuella reservationer ska framgå i anbudet.

1 anbudsområde 11 000 BTA bostäder

140 lägenheter 2 000 BTA lokaler

Anbuden ska vara kommunen tillhandha
24 februari 2017 klockan 16:30



Vision

NACKA STAD – NÄRA OCH NYSKAPANDE

- Här är det nära till allt – mötesplatser, natur och kultur – stadens puls, lugna platser och varandra.
- Här är det enkelt att leva och arbeta – att gå, cykla och åka kollektivt.
- Här får du möta det oväntade – en mångfald av arkitektur, uttryck och människor – med ett aktivt liv mellan husen.
- Här skapar vi en levande och hållbar stad för alla – där det kuperade landskapet, vattnet och platsens historia ger staden karaktär.
- Här utvecklar vi staden i samspel med andra – tänker nytt, långsiktigt och innovativt.



Centrala Nacka

Kommunfullmäktige antog i juni 2012 en ny översiksplan "Hållbar framtid i Nacka". Att skapa en tät och blandad stad på västra Sicklaön är en av översiksplanens viktiga strategier. En utvecklad strukturplan togs fram i maj 2015 och visar den övergripande planeringen för västra Sicklaön med förslag till bebyggelse, kopplingar till vatten och grönområden, hållbarhet med mera.

TUNNELBANEAVTALET

I januari 2014 träffades ett avtal om utbyggnad av tunnelbanan mellan staten, Stockholms läns landsting samt kommunerna Nacka, Solna, Järfälla och Stockholm. Det innebär bland annat att tunnelbanans blå linje förlängs från Kungsträdgården till Sofia, Hammarby sjöstad, Sickla, Järla och centrala Nacka. Avtalet innebär ett åtagande från Nacka kommun att bygga 13 500 bostäder på västra Sicklaön till år 2030.



DETALJPLANEPROGRAM

Ett detaljplaneprogram har tagits fram för centrala Nacka. Det innehåller cirka 4 600 bostäder och 7 000 arbetsplatser samt kultur, idrott, skolor och handel. Detaljplaneprogrammet ligger till grund för markanvisning, detaljplan och genomförande.

Programmets övergripande mål är att:

- centrala Nacka ska utvecklas till en attraktiv och hållbar stadsdel som i både sin 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.

Tilldelning av mark i området sker till flera exploater som sedan ska genomföra och planera bebyggelsen i samarbete med Nacka kommun. Ett start-PM för stadsbyggnadsprojektet Nya gatan antogs 2015-02-10 av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott.

RIKTLINJER 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 i dialog med medverkande exploater.

För Nya gatan har initialet följande hållbarhetsområden valts ut:

- Rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser
- Energieffektivt och sunt byggande
- Hållbar avfallshantering
- Effektiv mark- och resursanvändning

Dessa kan komma att ändras vid framtagande av detaljplan i dialog med utvald exploater.



Markanvisningsområdet

Markanvisningsområdet ligger mitt i centrala Nacka med några minuters promenad till de kommande tunnelbanestationerna i Nacka centrum och Järla samt med närbild till den nya stadsparken. I norr och väster gränsar området till planerad bebyggelse och i närområdet finns Nacka stadshus samt Järla skola och förskola. Direkt öster om området ligger köpcentrumet Nacka Forum med ett mycket omfattande kommersiellt utbud. I söder gränsar området mot Värmdövägen och längre söderut finns bland annat grönområden och Lillängens station på Saltsjöbanan. Markanvisningsområdet utgör det sista av de fyra kvarteren i detaljplanen för ”Nya gatan, stadshusområdet”.

Markanvisningsområdet utgör hela kvarteret och omfattar i sin helhet mark som ägs av Nacka kommun. Aktuellt kvarter är till största delen beläget inom kuperad naturmark men berör även områden med gång- och cykelväg, slanter och tunnel i anslutning till Vikdalsvägen. Inom markanvisningsområdet varierar befintliga markhöjder mellan +45 meter i nordväst och som lägst cirka +40 meter mot Värmdövägen, se primärkarta och laserscannade höjder. Platsen för aktuellt kvarter är beväxt med träd och sly i västra delen, där kan även berg i dagen förekomma. I den östra delen är marken delvis uppfyllt och området är anlagt med gräsytor och enklare planteringar. I anslutning till gång- och cykelvägen finns ett ledningsstråk som kommer att flyttas. Sydost om kvarteret finns en obemannad drivmedelsstation och marken för denna ägs av Nacka kommun och är upplåten som arrende. Arrendet är uppsagt och stationen kommer att avvecklas och berör därmed inte planeringen av ny bebyggelse.

En förprojektering har tagits fram för Nya gatan som anger höjder för omgivande lokalgator och torg. Mot Vikdalsvägen och Värmdövägen utgår höjdssättningen primärt från gatornas befintliga höjder. De utformningsförslag för omgivande allmän plats som presenteras i förprojekteringen avseende markbeläggning, möblering, träd och vegetation, placering och utformning av trappor mm är preliminära och inte slutligt gestaltade lösningar. Vidare projektering kommer att ske parallellt med detaljplaneprocessen och även efter antagen detaljplan.

Forumrondellen, som angränsar till anbudsområdet, planeras att byggas om till en mer yteffektiv och stadmässig cirkulationsplats. En separat förstudie har gjorts för cirkulationsplatsen, men den exakta utformningen kan låsas först efter fördjupade utredningar, se ”Forumrondellen”. Den dwg-fil ”Preliminära kvarter” som finns i underlaget och redovisar kvarterets utbredning visar en gräns mot cirkulationen som behöver beaktas med tanke på trafikfunktionerna.

Gränsen mot det avskurna kvartershörnet kan dock överskridas om det kan motiveras utifrån förslagets helhet och rumsskapande kvalitéer samt inte påverkar trafikfunktioner och siktlinjer på ett negativt sätt.

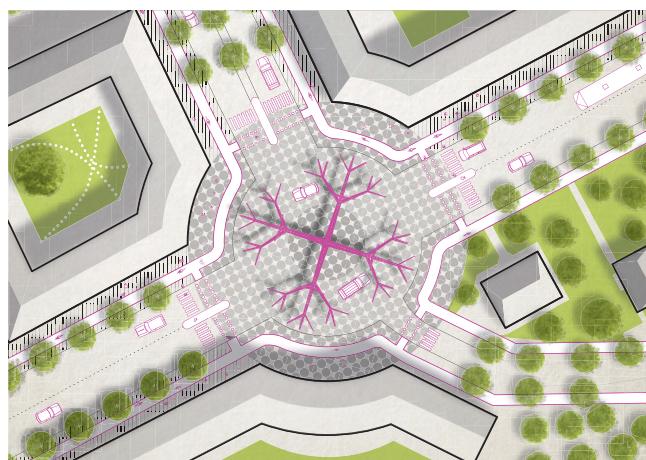
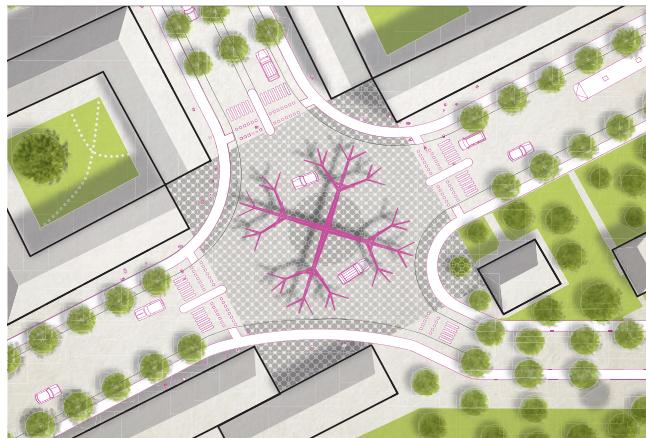
SE BILAGA Forumrondellen

SE BILAGA Preliminära kvarter

Kommunen ser gärna att extra fokus läggs på utformning och utbredning i just detta hörn för att stärka den rumsliga upplevelsen av platsen, de två illustrationsplanerna nedan visar skissmässiga exempel på hur hörnsituationen kan lösas.

SE BILAGA

Förprojektering
höjdssättning allmän plats



TVÅ ILLUSTRATIONSPLANER AV FORUMRONDELLEN.

STADS BILD OCH BEBYGGELSESTRUKTUR

Det kuperade landskapet tillsammans med tät bebyggelse med varierande våningshöjder ska ge stadsdelen ett varierat och stadmässigt intryck. Den arkitektoniska utformningen ska bidra till att ge området en egen identitet och vara en del i den öppna, levande stadsdelen Centrala Nacka. Ett gestaltningsprogram ska tas fram under detaljplanearbetet.

Situationsplanen som presenteras i anbudsinvitacionen nedan är baserad på den detaljplan som varit på samråd under oktober-november 2016. Illustrationsplanen ligger till grund för fortsatt arbete med detaljplanen. På hörnet mot Forumrondellen uppmuntras dock alternativa lösningar i markanvisningsskedet som stärker upplevelsen av stadsrummet och som kan bidra med en karaktär som landmärke. Bebyggelsens omfattning, antal kvm BTA och lägenheter kan således komma att ändras under detaljplanearbetet.

BOSTÄDER OCH VERKSAMHETER

Området är del av etapp 1B i detaljplaneprogrammet för centrala Nacka som totalt omfattar 500-800 nya bostäder. Denna markanvisning omfattar uppskattningsvis 140 lägenheter och cirka 2 000 kvm BTA lokaler. Lokaler i entréplan ska finnas mot Värmdövägen, Vikdalsvägen och Forumrondellen där utformningen anpassas till huvudgatornas betydelse. Även mot lokalgatorna ska det finnas inslag av lokaler och bostadslägenheter på entréplan mot gata ska undvikas. Se tabell och karta.



Vikdalsvägen sedd från Forumrondellen, tidig visionbild. Källa: White Arkitekter.

ANBUDSOMRÅDET

Anbudsgivare ges möjligheten att lämna ett anbud på hela anbudsområdet. Flera anbud från samma anbudsgivare beaktas ej. Antalsangivelserna på nästföljande sida är inte definitiva och ger endast en indikation på storleken på området och byggrätter. Slutlig avgränsning och byggrätt fastställs i detaljplanen för området, ”Nya gatan - stadshusområdet”.

Anbudsområdets belägenhet kommer att innehålla sprängnings- och schaktningsarbeten vid byggnation. Det är Nacka kommunens avsikt att erbjuda kommande exploater att kunna köpa in sig i bergschaktsentreprenaden som kommunen upphandlar vid anläggning av allmänna anläggningar.

Förutsättningar

TIDPLAN

- Anbud ska vara inkomna till kommunen senast **24 februari 2017 klockan 16:30.**
- Kommunen kommer att meddela tilldelningsbeslut under Q2 2017 till de exploater som har inkommit med anbud.
- Ingående och godkännande av markanvisningsavtal Q3 2017.
- Planläggning är pågående -2018. Samråd oktober-november 2016
- Ingående och godkännande av markgenomförandeavtal samt överlåtelseavtal 2017.
- Påbörjande av anläggande av allmänna anläggningar Q4 2017-Q1 2018.
- Påbörjande av byggnation inom kvartersmark 2019.
- Färdigställande av byggnation inom kvartersmark 2021-2022.

Den preliminära tidplanen är främst beroende av att detaljplanen vinner laga kraft. Tid för eventuella överklaganden av detaljplanen är inte inräknat.

Bebyggelse inom viss tid

Kommunen ställer krav på blivande exploater att byggnation påbörjas och färdigställs inom viss tid. Start- och slutbesked ska ha erhållits inom två respektive fyra år från att fastigheten tillträds. Försering i tidplan som beror på något förhållande på kommunens sida, ansvarar inte exploateren för.

Praktikanter och lärlingar i byggskedet

Kommunen ställer krav att vinnande anbudsgivare ska förbinda sig till att tillhandahålla praktik- och lärlingsplatser främst för nyanlända under byggnationen.

Socialt boende

Kommunen vill verka för att integrera olika former av socialt boende i nya bostadsprojekt. Vinnande anbudsgivare ska därför förbinda sig till att hyra ut eller aytttra upp till 5 % av de färdigställda bostäderna till kommunen för andrahandsuthyrning som förtärslägenheter och andra alternativboenden om kommunen så vill.

GESTALTNING

Fundamenta är Nacka kommuns stadsbyggnadsstrategi för Nacka stad. Fundamenta ska stärka Nacka stadskaraktär och komplettera den utvecklade strukturplanen för Nacka stad. Dokumentet ska användas som ett verktyg för analys och vägledning i planering och byggande av Nacka stad. Gestaltningsprinciperna i Fundamenta kommer att ligga till grund för gestaltningen som tas fram i detaljplanen och ska beaktas i inlämnade förslag.

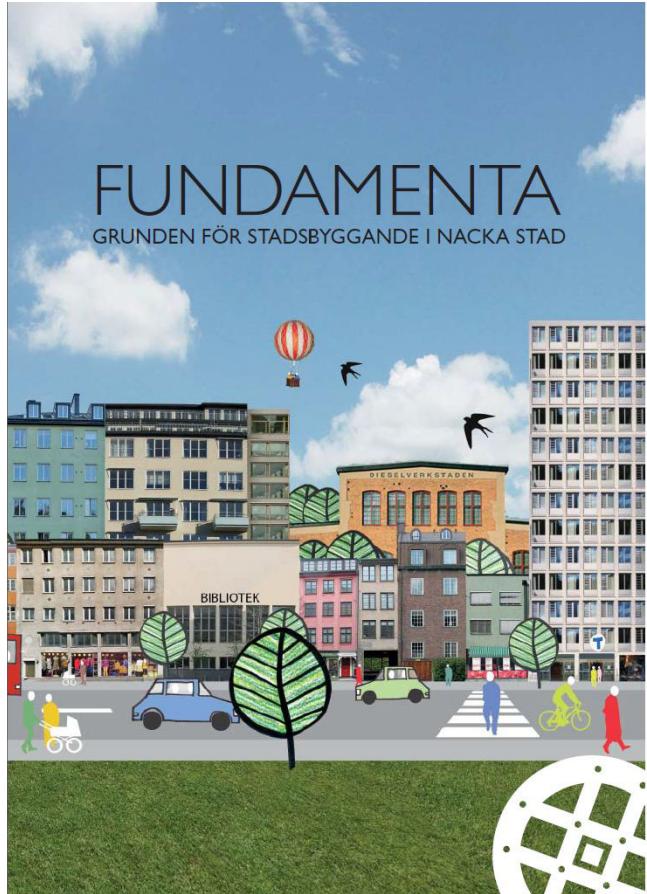
Nacka stad har sju fundamenta:

- Sammanhang
- Stadsrum
- Stadsgator
- Stadgrönska
- Kvartersformer
- Stadens objekt
- Karaktärsdrag

SE BILAGA

För beskrivning av respektive fundamenta

Nacka bygger stad på västra Sicklaön och planeringen av det aktuella markanvisningsområdet är en del av detta arbete. Markanvisningsområdet utgör ett av de fyra kvarteren i detaljplanen för ”Nya gatan - stadhusområdet”, ett område i centrala Nacka som planeras för bostäder och verksamheter i en tät och blandad kvartersstruktur. Eftersom projektet Nya gatan är ett av de första i denna nya övergripande stadsutveckling på västra Sicklaön är det av stor vikt att projektet sätter en hög standard för kommande etapper. Från kommunens sida innebär det bland annat att gator och



platsbildningar ska ges en långsiktig utformning av hög kvalitet men även att bebyggelsen ska utformas med arkitektonisk kvalitet och nyskapande inslag samt med gedigna material och stor detaljrikedom. Den tillkommande bebyggelsen samverkar med de offentliga platserna och skapar tillsammans helhetsmiljön. Vi vill ha med oss alla byggherrar i denna ambition. Tyngdpunkten på gestaltning i den efterföljande utvärderingen signalerar de högre ambitionerna för aktuellt kvarter. Eftersom helheten i stadsmiljön är viktig måste den redan planerade gestaltningen av angränsande kvarter inom detaljplanen också vägas in i förslagets helhet.

SE BILAGA

Angränsande kvarter

Nära, nyskapande och hållbart

Nära och nyskapande är visionen för Nacka stad. Visionen handlar bl.a. om en mångfald av arkitektur, uttryck och människor med ett aktivt liv mellan husen, om att tänka nytt, långsiktigt och innovativt. I era gestaltningsförslag vill vi se er tolkning av detta och era svar på hur bebyggelsens gestaltning kan bidra till helheten. Inslag av nyskapande och oväntade formelement uppmuntras.

Centrala Nacka ska även vara en förebild för hållbart byggande. Miljövänlig teknik, sunda material, vegetation och grönska kan med fördel utgöra ledord vid gestaltningen, miljövänliga lösningar får gärna ges synliga uttryck.

Bebyggelsens förhållande till omgivningen

De omgivande huvudgatorna utgör stommen i strukturen. Utgångspunkten är att utforma kvarteret utifrån det offentliga rummet, men även omvänt att kvarteret hjälper till att definiera stadsrummet vid Forumrondellen. Kvalitéer i det offentliga rummet och ett bra samspelet med bebyggelsen är en förutsättning för ett attraktivt stadsliv.

Illustrationsplanen visar att kvarterets bebyggelse har fasadliv i gräns mot allmän plats. Det är den huvudprincip som ska gälla, dock kan mindre förskjutningar och avsteg prövas om det kan motiveras utifrån aspekter som variation, mångfald och goda fysiska förutsättningar för stadsliv. Hur väl samspelet bebyggelsen i gestaltningsförslagen med omgivande allmänna platsbildningar, gator och höjdförhållanden? Hur organiseras bottenvåningens planlösning och innehåll?

Fasader

Gestaltningen av kvarteret innebär många utmaningar i och med dess exponerade läge där två av Nackas huvudgator möts samt med tanke på de naturgivna nivåskillnaderna. Vi vill se ett medvetet förhållningssätt till dessa utmaningar i gestaltningsförslagen. Kvarteret är synligt på håll vilket ställer särskilt höga krav på utformningen mot Forumrondellen, där skala och utformning från sockelvåning ända upp till takfot/takutformning får stor betydelse.

Utveckla gärna detaljer så som fasadskyltning (både lågt och högt placerad), solavskärmning, integrerade sittmöjligheter i fasad och liknande inslag, då sådant kan vara identitetsskapande och tillföra en mänsklig skala till stadsmiljön.

Indelning i kvarteret

Ambitionen ska vara en varierad arkitektur och att kvarteret ska upplevas som att det består av flera sammanbyggda hus i enlighet med inriktningen i Nacka kommunens stadsbyggnadsstrategi Fundamenta. I detta läge är det inte tillräckligt att ”bara” ha olika färgsättning utan lösningen behöver vara ambitiöse än så. Variationen kan exempelvis bestå av skiftande materialval, färgsättning, fönstersättning, balkonghantering, volymhantering, ”utropstecken” i form accentuerade detaljer och formelement eller liknande. De olika sammansatta husen behöver ha tydliga vertikala gränser, även horisontella uppdelningar med staplade volymer kan prövas.

Balkonger

Vid bedömningen fästs avgörande vikt vid helhetens karaktär men även vid de ingående delarna. Lösningar för exempelvis balkonger behöver därför tänkas in i tidigt skede. Utgångspunkten är att utskjutande balkonger och mindre burspråk ska undvikas mot angränsande huvudgator och cirkulationsplats. Om utkragande balkonger eller fasadpartier utgör en viktig del av fasadutformningen och verkligen tillför något karaktärsskapande till omgivningen kan detta dock prövas om det motiveras särskilt.

Stora utkragande balkonger ska undvikas även mot omgivande lokalgator, grunda balkonger kan dock prövas. De två nedersta våningarna bör generellt sett inte ha balkonger över trottoar, dock kan exempelvis franska fönster eller liknande prövas på våning två.

Tak

Kvarteret behöver utformas med trappande våningsantal för att anpassas till terrängen och till ljusförhållanden. En medveten takutformning som förtydligar upplevelsen av flera hus inom kvarteret uppmuntras, möjligheterna att integrera form och funktion är stora. Uppstickande hissar och ventilationsanläggningar bör om möjligt undvikas på taken, om de blir omöjliga att undvika så ska de inte vara något som kommer till slumpräglat utan i så fall behöver de inarbetas i byggnadens volym.

Fördjupning sockelvåning

Kvarterets sockelvåningar ska gestaltas med stor omsorg och med hög detaljeringsgrad, och utformas utifrån de omgivande gaturummens och platsbildningars betydelse. Mot Värmdövägen och Vikdalsvägen ska sockelvåningarnas höjd vara påtagligt högre än mot lokalgatorna. Variationen i den lilla skalan kan bestå i utformning av entréer, portar, portiker, nischer etc. Förutsättningar för en levande sockelvåning ska skapas med ett samspelet mellan inne och ute. Vi vill att fördjupade illustrationer av sockelvåningen presenteras som redovisar principer avseende materialval, placering av entréer, lokaler, skylning etc. Hanteringen av sockelvåningen behöver ha det angränsande stadsrummets skala, funktion och sammanhang som utgångspunkt.

MILJÖFÖRUTSÄTTNINGAR

Ett av Nacka kommuns övergripande mål är attraktiva livsmiljöer i hela Nacka. Kommunfullmäktige har dessutom antagit sex lokala miljömål. Med dessa miljömål som grund kan kommunen ange vilken miljöhänsyn som behöver tas i stadsbyggnadsprojekten för att målet i översiksplanen ska kunna uppfyllas.

Dokumentet ”Miljöförutsättningar för tredje etappen, Nya gatan” utgår från kommunens miljöprogram och anger de krav kommunen ställer i samband med denna markanvisning i Nya gatan.

Nacka kommun ser positivt på miljöcertifierade byggnader på Nya gatan.

Grönytefaktor

Ett verktyg för att implementera miljömålen i Nacka stad är grönytefaktor som ska tillämpas vid exploatering av området. För tredje etappen Nya gatan har grönytefaktorn i markanvisningsområdet fastställts till 0,6.

I detta projekt är det en fast förutsättning att ett jordtäcke om minst 0,8 meter ska finnas ovanför garagets takbjälklag för att säkerställa en grönskande gårdsmiljö samt viss dagvattenhantering.

SE BILAGA

Miljöförutsättningar för tredje etappen, Nya gatan

TRAFIK OCH GATOR

Tunnelbanans station Nacka centrum kommer att ligga på gångavstånd från bebyggelsen. Det kommer även finnas bussstrafik och Saltsjöbanans station Lillängen ligger på cirka 400 meters avstånd. Lokalgatorna runt om kvarteret kommer att planeras för så god tillgänglighet som möjligt, beaktande av de nivåskillnader som råder i området. Lokalgatan väster om markanvisningsområdet kommer möjliggöra in/utfart för garage mot Värmdövägen.

Förgårdsmark (exempelvis entrézoner och trappsteg), dagvattenanläggningar samt enskilda anläggningar ska hanteras inom kvartersmark.



Möjlig utformning av garage.

Markanvisningsområdet är utsatt för buller från två håll vilket särskilt måste beaktas vid planering och projektering.

SE BILAGA

Nya gatan-utredning
av omgivningsbuller

CIRKULATIONSPLATSEN VIKDALSVÄGEN/VÄRMDÖVÄGEN (FORUMRONDELLEN)

Cirkulationsplatsen i korsningen Vikdalsvägen/ Värmdövägen anpassas till ny bebyggelse för att få en mer stadsliknande karaktär. Ombyggnaden av området vid cirkulationsplatsen kommer att ske i två etapper. I första etappen rivas befintlig gång- och cykel tunnel under Vikdalsvägen till förmån för det nya kvarteret och den nya detaljplanen för stadsbyggnadsprojektet Nya Gatan. Cirkulationen flyttas något söderut och får en mer symmetrisk utformning.

SE BILAGA

Forumrondellen

I den andra etappen berörs den befintliga bussterminalen i anslutning till Nacka forum. Först när tunnelbaneutbyggnaden och den nya bussterminalen är klar kommer den befintliga terminalen att kunna flyttas från sitt nuvarande läge. Ny utbyggnad vid befintlig bussterminal kommer att kunna påbörjas tidigast 2025, när den är färdigställd kommer platsen kring cirkulationsplatsen få sitt slutgiltiga utseende.

PARKERING

Nu gällande p-tal för Sicklaön är 0,8 bilplatser per lägenhet för tvårumslägenheter eller mindre och 0,9 för större lägenheter. Nacka häller för närvarande på att ta fram nya parkeringstal som kommer att antas i kommunstyrelsen i november-december. De nya parkeringstalen bygger på en modell med projektspecifika parkeringstal som baseras på storlek på lägenhet och läge i kommunen. Därutöver erbjuder Nacka byggherren att sänka sina parkeringstal genom att utföra ett antal förutbestämda mobilitetstjänster. De nya parkerings-talen kommer att vara lägre än nu gällande.

Avseende cykelplatser så ska 1 cykelplats per lägenhet + 1 cykelplats per sovrum anordnas inom kvartersmark varav minst hälften av det totala antalet cykelparkeringsplatser vara väderskyddade och lätt tillgängliga från gatunivå.

SE BILAGA

Parkerings

SE BILAGA

Miljöförutsättningar för tredje etappen, Nya gatan

VATTEN OCH AVLOPP

Området ligger inom verksamhetsområde för vatten, spillvattenavlopp och dagvatten. Anläggningsavgifter erläggs av den som enligt lagen om allmänna vattentjänster jämställs med fastighetsägare (exploateren). Kommunalt vatten- och avloppsnät byggs ut inom planområdet. Nya ledningar ska i huvudsak förläggas i allmän platsmark. Varje fastighet ska förses med en uppsättning förbindelsepunkter (anslutningspunkter) för de vattentjänster som behövs. Bolaget ska träffa avtal om utbyggnad av vatten och avlopp samt därmed förknippade frågor med Nacka Vatten AB.

DAGVATTEN

Då det i huvudsak är naturmark som tas i anspråk vid denna exploatering ska fördjöning och rening av dagvatten särskilt beaktas. Dagvattenfördjörande åtgärder ska utföras inom kvartersmark innan anslutning sker till allmänt dagvattennät. Lokalt omhändertagande av dagvatten ska tillämpas så långt som möjligt. Det får inte bli mer föroreningar i dagvattnet från området än innan exploatering. Detta innebär att förutom att fördjöra, utjämna och rena dagvattenflöden också att synliggöra dagvattnet i stadsutvecklingen genom kreativa och hållbara lösningar. Dagvattenanläggningar ska ha en medveten gestaltning och ska utformas så de skapar attraktiva miljöer.

SE BILAGA

Anvisningar för dagvattenhantering
i Nacka kommun 2011-06-27

SE BILAGA

Miljöförutsättningar för
tredje etappen, Nya gatan

SE BILAGA

Grönytefaktor för
Nacka stad

AVFALL

Avfallssystem ska planeras och dimensioneras för minst fraktionerna mat- och restavfall. Inom Nya gatan ska maskinella system prioriteras framför soprumslösningar. I nuläget utgår planeringen från att hushållsavfall hanteras med mobil sopsug. Soprum kan i undantagsfall inrymmas i huset under förutsättning att dessa endast hanterar verksamhetsavfall. Lokal om cirka 200 kvm för så kallad miniåtervinningscentral har planerats in i närliggande område. I denna ska bland annat fraktionerna grovavfall, farligt avfall och elavfall samt återbruksmaterial kunna lämnas.

SE BILAGA

Avfallshantering

GEOTEKNIK

En geo- och miljöteknisk utredning har genomförts där det gjorts en översiktlig bedömning av markförhållanden samt eventuella förstärkningsbehov i området. Prover på jord, berg och grundvatten har analyserats. Sanering av en mindre del av området kan bli nödvändig. De förhöjda halterna återfinns framför allt i fyllnadsmassorna längs med gång- och cykelvägen som går längs Viksdalsvägen och intill Forumrondellen. Halter av bly och PAH H (polyaromatiska kolvätten) över KM (känslig markanvändning) har även återfunnits i vad som bedöms som naturlig jord intill gång- och cykelvägen längs Värmdövägen. Kommunen utför och bekostar sanering innan fastighetsöverlåtelse sker. Framkommer det senare under planläggning att det förekommer dåliga grundläggningsförhållanden betalar kommunen inte ut någon ersättning. Bifogad geotekniskt PM är endast indikativ, kommunen tar inte ansvar för faktiska grundläggningförhållanden.

SE BILAGA

Teknisk PM
Geoteknik/Miljögeoteknik

KONSTEN ATT SKAPA STAD

Nära och nyskapande är visionen för Nacka stad. Nackabor och andra som verkar i Nacka ska vara delaktiga när vi tillsammans bygger Nacka stad och vi hoppas att stolthet och engagemang ska präglia processen. För att kunna vara nyskapande behöver vi utmana våra sätt att tänka och göra när vi bygger stad. Kommunen arbetar där för aktivt och medvetet med konst, kultur och konstnärlig kompetens som verktyg och resurser i stadsutvecklingens olika faser. Syftet är att skapa en attraktiv och levande stad där människor trivs och mår bra, både under byggtiden och när det är färdigbyggt. Nacka ställer krav på att den vinnande anbudsgivaren ska anamma Nackas ambition att levandegöra Nacka stad på ett nyskapande sätt, och driver en utvecklingsprocess som inkluderar medborgare, konst, kultur och konstnärlig kompetens från början av utvecklingen av området, tillsammans med Nacka kommun eller på egen hand.

I slutet av samrådsperioden för detaljplanen så ska detaljplaneområdet tändas upp av ljusgator som ska markera och lysa upp de framtida gatorna och gångstråken på området. Ljusgatan tänds i slutet av november 2016 som en del av Konsten att skapa stad. Kostnaden för Konsten att skapa stad är preliminärt 60 000 kronor per exploater och betalas av samtliga exploater i detaljplan "Nya gatan – stadshusområdet". Vinnande anbudsgivare ska därmed också betala 60 000 kronor till detta projekt.

LÄS MER PÅ

www.nacka.se/konstenattskapastad

Under 2013 arbetade Nacka med att i samspel med medborgarna ta fram en vision för Nacka stad. 5 000 medborgare bidrog i arbetet som kortfattat landade i orden "Nära & Nyskapande". I det här projektet ville vi ta reda på hur Nackaborna ville att visionen skulle se ut om vi översatte den till konkreta bilder och illustrationer.

Målet var att fler Nackabor skulle känna till planerna på att bygga stad i Nacka och att fler skulle känna ett positivt engagemang. Nya gatan väcker uppmärksamhet och signalerar den framtida staden. Nya gatan var ett sätt att göra Nackaborna delaktiga i diskussionen kring hur staden ska se ut och känna. Resultatet blev en riktig inspirationsgata i Nacka stad.

Fasaderna står nu vid markanvisningsområdet, i hörnet vid Forumrondellen. Det är en symbolisk placering då området är det första i centrala Nacka som ska bebyggas. Här börjar den nya staden, härav även namnet Nya gatan.



Fasaden vid Forumrondellen, Nya gatan.

DETALJPLAN

När tilldelningsbeslut fattas för aktuell exploater ska markanvisningsavtalet tecknas med denne. Därefter vidtar detaljplaneprocessen som i detta fall redan är påbörjad, samråd var under oktober och november 2016. Exploaterarna som omfattas av detaljplanen tar i samarbete med kommunen fram underlag för bebyggelse och gestaltning till detaljplanen. Ett markgenomförandeavtal ska vara påskrivet från exploaterörens sida innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige. Omfattningen av byggrätten kommer att framgå av den lagkraftvunna detaljplanen och kan komma att avvika från vad som framgår av den i inbjudan presenterade situationsplanen. Det är kommunens bygglovenshet som utifrån detaljplanen slutligen avgör omfattningen av den nya bebyggelsen.

Gestaltningsprogram

Ett gestaltningsprogram ska tas fram av exploaterarna i samarbete med kommunen under detaljplaneprocessen. Som nämnts ovan ligger Nacka kommuns Fundamenta till grund för gestaltningsarbetet. Gestaltningsprogrammet ska reglera de viktigaste gestaltningsfrågorna så som huskropparnas bredd längs gatan, fasaduttryck, material, tak och takmaterial, gårdar och portar.

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmänna platser såsom gator, torg och park inom området, vilket innebär att kommunen ansvarar för anläggande, drift och underhåll av dessa platser. Exploateren ansvarar för utbyggnad och skötsel av kvartersmark i enlighet med detaljplanen. Respektive ledningsägare är huvudman för de allmänna ledningarna inom den allmänna platsmarken.

EKONOMiska FÖRUTSÄTTNINGAR

Anbudsniån för bostäder förutsätter att eventuella lokaler i bottenvåningen, som enligt kommande detaljplan inte får användas för bostadsändamål, åsätts ett pris om 2800 kr/kvm ljus BTA. Prisnivå för andra ytor om dessa blir aktuella, exempelvis bokaler, prissätts i ett senare skede. Anbud ska anges i prisnivå 30 november 2016 (värdetidpunkten).

Antal BTA fastställs i detaljplan. Anbuden ska regleras enligt prisförändringar fram till tillträdesdagen enligt nedanstående formel:

$$A = B + 30 \% * (C - D)$$

A = pris på tillträdesdagen, kr/kvm ljus BTA

B = pris vid värdetidpunkten, kr/kvm ljus BTA

C = senaste månatliga genomsnittspris på bostadsränter uttryckt i kr/kvm lägenhetsarea inom Nacka som på tillträdesdagen kan avläsas ur prisuppgifter från Mäklarstatistik.

D = månatligt genomsnittspris på bostadsränter inom Nacka enligt Mäklarstatistik uttryckt i kr/kvm lägenhetsarea vid värdetidpunkten.

Anbud under 14 000 kr/ljus BTA Bostad kvalificerar ej för vidare utvärdering. Exploateren står löpande för sin andel av samtliga projekterings- och utredningskostnader som krävs för planarbetet och för att en överenskommelse om exploatering ska kunna träffas mellan exploateren och kommunen.

I köpeskillingen för marken ingår förrättningskostnader samt medfinansiering till tunnelbaneavtalet. Exploateringsbidrag för inre och yttre infrastruktur inkluderas även den i köpeskillingen, dvs finansiering av allmänna anläggningar inom projektområdet, samt delfinansiering av hänförliga allmänna anläggningar utom projektområdet.

Byggherren står även för kostnader för:

- Bygg- och anläggningsåtgärder på kvartersmark
- Sprängnings- och schaktritningar
- Anslutning till omgivande allmänplatsmark och övriga kvarter (exempelvis stödelement) i samråd med kommunen
- Kostnad för anläggning och drift av mobil sopsug
- Anläggningsavgift VA
- Konstnärlig utsmyckning på kvartersmark
- Eventuellt bildande av gemensamhetsanläggningar samt lagfartskostnader, bygglovavgift, anläggningsavgifter m.m.

Kostnader för framtagande av detaljplan kommer att debiteras exploateren och räknas av köpeskillingen på tillträdesdagen. Markanvisningsområdets andel av de totala plankostnaderna uppgår till 21% och kan komma att justeras vid planens fortskridande. Vinnande anbudsgivare förutsätts vara engagerad och bidra till aktiviteten Konsten att skapa stad med 60 000 kr.

En handpenning på 10% av preliminär köpeskilling betalas i samband med undertecknande av fastighetsöverlåtelseavtalet vilket sker inför antagande av markgenomförandeavtal och detaljplan. Den slutgiltiga köpeskillingen enligt ovanstående betalas när fastighetsbildningsbeslutet vunnit laga kraft och fastigheten som avser markanvisningen registreras i fastighetsregistret. Köpeskillingen ska revideras i förhållande till den faktiska byggrätt som Nacka kommuns bygglovenshet beslutar. För det fall bygglovensheten medger en högre byggrätt än vad som följer av markgenomförandeavtalet, ska köpeskilling enligt ovan beräknas utifrån denna högre byggrätt. Motsvarande ska gälla i det fall fråga är om en lägre byggrätt.

SAMORDNING OCH KOMMUNIKATION

Detaljplaneområdet exploateras av flera exploater. Exploaterna ansvarar för och bekostar tillsammans med övriga exploater i huvudsak den samordning som behövs mellan dem. Nacka kommun initierar projektsamordningsmöten tillsammans med exploaterna. Målet är att skapa en gemensam kunskapsbas kring exploateringsfrågor samt underlätta exploaternas samordning. Detaljplanen kan komma att förutsätta att det bildas flera olika gemensamhetsanläggningar. Då parkering främst ska lösas under kvartersmark kan ett omfattande samordningsbehov av garage samt infarter till dessa komma att erfordras. Kommunen förväntar sig att exploaterna själva leder ett proaktivt arbete kring planering och genomförande av garage.

Program för markanvändning

Nacka kommuns kommunfullmäktige beslutade i april 2016 om ett nytt program för markanvändning med riktlinjer för markanvisnings- och exploateringsavtal. Programmet anger grunden för hur kommunen ska använda sitt markinnehav för att utveckla Nacka som en attraktiv plats och bo, leva och verka i. Avstamp tas främst i de övergripande målen om ”attraktiva livsmiljöer i hela Nacka” och ”en stark och balanserad tillväxt” och syftar till en ökad tydlighet och transparens kring det kommunala fastighetsbeståndet, såväl vad gäller utveckling som överlätelse eller upplåtelse av kommunala fastigheter.

Programmet vilar på följande utgångspunkter:

- Marken ska förvaltas och utvecklas för att uppnå en stark och balanserad tillväxt.
- Stadsutvecklingen ska vara självfinansierande över tid.
- Kommunen ska äga, förvalta och utveckla fastigheter som bedöms vara av strategisk betydelse.
- Kommunal mark kan upplåtas med nyttjanderätt för att tillgodose allmänna intressen.

SE BILAGA

Program för markanvändning med riktlinjer för markanvisnings- och exploateringsavtal



PROGRAM för markanvändning med riktlinjer för markanvisnings- och exploateringsavtal

Dokumentets syfte

Programmet anger grunden för hur kommunen ska använda sitt markinnehav för att utveckla Nacka som en attraktiv plats att bo, leva och verka i.

Dokumentet gäller för

All kommunal verksamhet

I. Inledning

Nacka kommun har det yttersta ansvarat för samhällsplaneringen och ansvarar för bostadsförsörjningen inom territoriet. Det kommunala planmonopolet tillförsäkrar kommunen ett starkt styrmedel över markanvändningen men också som fastighetsägare har kommunen möjlighet att påverka utvecklingen.

Kommunen arbetar kontinuerligt med utveckling av territoriet och översiktsplane fungerar vägledande för kommunens framtida utveckling med målsättningen ”Ett hållbart Nacka”.

2. Utgångspunkter för kommunens fastighetsinnehåll

Nacka kommun ska använda sitt fastighetsinnehav, både obebyggd och bebyggd mark, så att kommunen uppnår ett maximalt värde för det kommunala uppdraget att leverera välfärdstjänster av hög kvalitet och att utveckla och bevara territoriet.

Marken ska förvaltas och utvecklas för att uppnå en stark och balanserad tillväxt och stadsutvecklingen ska vara självfinansierande över tid. Kommunen ansvarar också för att säkerställa allmänna intressen och det sätt på vilket kommunen förvaltar sitt fastighetsbestånd är ett viktigt styrmedel för att uppnå kommunens mål om attraktiva livsmiljöer i hela Nacka.

Kommunen ska äga, förvalta och utveckla fastigheter som bedöms vara av strategisk betydelse. Kommunal mark kan upplåtas med nyttjanderätt för att tillgodose allmänna intressen.

Fastigheter som bedöms sakna strategisk betydelse för kommunen som huvudman kan anvisas genom överlätelse eller upplåtelse. Kommunen ska då välja olika användningsområden för sin mark för att uppnå de kommunala målen. Kommunen ska också tillämpa fler kriterier än maximalt pris vid upplåtelse eller överlätelse av fastigheter och vid anvisning av kommunal mark kan val av förvärvare komma att göras utifrån gestaltning, gröna värden, bostäder för sociala ändamål eller med låg

Diarinummer KFKS 2016/153-003	Fastställd/senast uppdaterad 2016-04-18	Beslutsinstans Kommunfullmäktige	Ansvarigt politiskt organ Kommunstyrelsen	Ansvarig processägare Fastighetsdirektören och stadsbyggnadsläkaren
POSTADRESS Nacka kommun, 131 81 Nacka	BESÖKSADRESS Stadshuset, Granitvägen 15	TELEFON 08-718 80 00	E-POST info@nacka.se	SMS 716 80

WEBB
www.nacka.se

ORG.NR
212000-0167

Anbudsprocess

Tilldelningsbeslut av mark kommer att ske under våren 2017 förutsatt att beslut fattas av kommunstyrelsen. Markanvisning sker genom att markanvisningsavtal tecknas mellan parterna. Markanvisningsavtalet är ett optionsavtal som reglerar initiala förutsättningar för markanvisningen samt kommande planarbete. En mall för markanvisningsavtal finns bifogat.

Överenskommelse om exploatering (markgenomförandeavtal) ska träffas så snart planarbetet kommit så långt att detta kan ske. En förutsättning för att projektet ska kunna genomföras är att detaljplaneförslaget vinner laga kraft och att markgenomförandeavtal samt överlätelseavtal tecknas mellan kommunen och exploatören. En mall för markgenomförandeavtal finns bifogat.

Kommunen förbehåller sig fri prövningsrätt av lämnade anbud. Kommunen förbehåller sig även rätt att avbryta anbudsförfarandet i de fall inkomna anbud inte motsvarar kommunens förväntningar avseende gestaltning eller prisnivå. Kommunen kommer att ta kreditupplysning på anbudsgivare. Anbud som inte följer tävlingsförutsättningarna kommer inte att beaktas. När kommunstyrelsen fattat beslut om markanvisning kommer resultatet av tävlingen att redovisas, dels i tjänsteutlåtande som ligger till grund för kommunstyrelsens beslut och dels på tävlingens hemsida.

Anbudet ska innehålla:

- Situationsplan, fasadelevationer där anslutning till mark redovisas, fördjupning sockelvåning (elevation i skala 1:100), tre perspektiv som är representativa för förslaget (bild till kommunens hemsida inkluderat), planlösning för bottenvåning med höjder utanför och innanför. Enkel solstudie för gård. Specificera tydligt antal lägenheter, ljus BTA, ljus BTA lokal, ljus BTA bostad samt parkeringsplatser och cykelplatser.
- Illustrationsbild med perspektiv från Forumrondellen mot kvarterets hörn mot Vikdalsvägen/Värmdövägen (Bild till kommunens hemsida). Denna bild kommer att visas tillsammans med övriga tävlingsbidrag på kommunens hemsida under utvärderingsprocessen som en del av informationen till medborgarna kring markanvisningen. Bilden kan även komma tryckas och ställas ut. Bilderna kommer att visas anonymt, utan namn på anbudsgivare eller arkitekter. Illustrationen ska tydligt märkas ”Bild till kommunens hemsida” och bifogas i separat fil. Format: liggande, med proportionerna bredd 3 x höjd 2 (t ex 900 x 600 px eller motsvarande).
- Ifylld samt av firmatecknare underskriven anbudsmeddelande där kronor per ljus BTA enligt specifikation framgår. Bifogas som scannad version i separat fil samt i original.

- Kortfattad beskrivning av exploatörens verksamhetsmodell, hållbarhetsarbete och långsiktiga vision. Senaste årsredovisning samt ekonomisk prognos för innevarande år. Bolagets ekonomiska förutsättningar ska tydligt och kortfattat beskrivas och referenser som kan intyga ekonomisk stabilitet och genomförandekraft ges.

Minst följande rubriker ska användas:

- *Projektfinansiering*: Hur avser anbudsgivaren att finansiera projektet?
- *Genomförandeorganisation*: Vad finns för kompetens och erfarenhet hos anbudsgivaren?
- *Kommunreferens*: Referens hos kommun med vilken anbuds-givaren har genomfört liknande projekt (om detta finns att tillgå)
- *Annan referens*: Referens som kan intyga ekonomisk stabilitet och genomförandekraft.
- Kortfattad skriftlig redogörelse hur kommunens förutsättningar som finns angivna i inbjudan samt bilagor kommer att uppfyllas.

Minst följande rubriker ska användas:

- Förslagets huvuddrag
- Verksamhetslokaler – inriktning på typ av verksamhet i kvarteret och lokalernas uttryck
- Parkering bil och cykel
- Dagvatten
- Grönytfaktor
- Avfallshantering

Anbudet ska i sin helhet lämnas in på USB-sticka i en pdf-fil på max 25 MB. Endast anbudsmeddelande (ifylld samt av behörig firmatecknare undertecknad) samt ritningar/illustrationer ska lämnas in både på bifogad USB-sticka och i utskrivet pappersformat

Anbudsgivare ges möjlighet att lämna ett anbud per anbudsområde. Flera anbud på samma anbudsområde beaktas ej.

Anbudens gestaltningsförslag garanterar inte utformningen av den kommande exploateringen. Slutlig utformning av bebyggelsen beror av utfallet av planprocessen. Ingen ersättning för inlämnade anbud utbetalas.

BEDÖMING

Bedömning av inlämnade anbud görs till 75% med avseende på anbudsens gestaltningsförslag och till 25% till angiven prisnivå, kr/ljus BTA Bostad, förutsatt att kommunens övriga förutsättningar är uppfyllda. Ett anbud kan få maximalt 20 anbudspoäng, varav maximalt 15 anbudspoäng för gestaltning och maximalt 5 anbudspoäng för pris. Anbud under 14 000 kr/ljus BTA Bostad kvalificerar ej för vidare utvärdering.

Det anbud som inkommer med högst pris får 5 anbudspoäng. Övriga bidrag tilldelas anbudspoäng utifrån respektive bidrags pris i relation till högsta erbjudna pris. Det innebär till exempel att ett bidrag som erbjuder ett pris som är 10% lägre än det högsta erbjudna priset får 10% lägre anbudspoäng, dvs 4,5 anbudspoäng. Avrundning sker till en decimal.

Bidragen utvärderas med avseende på gestaltning genom en samlad bedömning utifrån följande kriterier:

- *Bebyggningsförfallande till omgivande allmän plats och angörande bebyggelse:* Förslagets förmåga att genom utformning av det sydöstra hörnet skapa ett tydligt stadsrum vid Forumrondellen. En medveten avvägning krävs mellan sammanhang och behov av avvikande landmärke/utropstecken. Medvetet förhållningssätt till övrig bebyggelse inom planområdet. God tillgänglighet från allmänna platser skapas.
- *Detaljutformning:* Byggnadernas, och framförallt sockelvåningarnas, detaljer såsom tegelförband, taktila ytor med skuggverkan, djup på fönsternischer, hantering av entrépartier, skyttning och liknande identitetsskapande element ska vara väl genombränta och tillföra oväntade kvaliteter. Möten mellan olika byggnadsdelar, material och eventuella prefabricerade byggnadsdelar ska vara väl genombränta och utformade.

- *Volymskapande gestaltning:* Variationer i form, originalitet, anpassning till nivåskillnader, utformning som skapar goda ljusförhållanden i lägenheter och på platser för utevistelse.

- *Fasaders utformning:* Varierat uttryck med vertikal uppdelning och originalitet med avseende på geometriska respektive organiska former, hårdare respektive mjuka materialval, färg, växtlighet, fönstersättning, balkongutformning, entréer, sockelvåningar etc.

- Helhetsbedömning i förhållande till centrala Nackas historiska, nutida och framtida karakterer.

Anbud bedöms individuellt utifrån ovanstående kriterier med utvärderingspoäng mellan 1-5. Det bidrag som får högst sammanlagd individuell bedömning kommer att tilldelas 15 anbudspoäng. Övriga bidrag tilldelas anbudspoäng utifrån respektive bidrags utvärderingspoäng i relation till högsta poängsättning. Det innebär till exempel att ett bidrag som erhåller en utvärderingspoäng som är 10% lägre än den högsta utvärderingspoängen får 10% lägre anbudspoäng, dvs 13,5 anbudspoäng. Avrundning sker till en decimal.

Genom att lämna ett undertecknat anbud accepteras respektive exploaterare samtliga angivna förutsättningar samt att kommunen får använda en anonym illustration (Bild till kommunens hemsida) från tävlingshandlingarna under utvärderingsprocessen.

Förutsättningarna återfinns förutom i denna inbjudan även i bifogade underlag.

AVTAL

Mall för markanvisningsavtal, markgenomförandeavtal samt överlätelsesavtal finns bifogat.

Inlämning av anbud

Anbud ska märkas:

**Anbudstävling
Exploateringsenheten, Nacka kommun
Nya gatan, tredje etappen – sydöstra kvarteret
KFKS 2016/887**

Besöksadress: Nacka stadshus, Granitvägen 13
Postadress: 131 81 Nacka

Anbud ska vara inlämnade till receptionen senast:
24 februari 2017 klockan 16.30

Inbjudan till markanvisningstävlingen finns på tävlingens webbsida www.nacka.se/nyagatan med länkar till de handlingar som utgör underlag för tävlingen.

Kontakt

Frågor rörande markanvisningsstävlingen kan ställas till:

nyagatan@nacka.se

Ange tredje etappen – sydöstra kvarteret i ämnesraden.

Kommunen kommer att finnas tillgänglig för frågor under tävlingsperioden bortsett från ett juluppehåll. Datum för uppehållet kommer att kommuniceras på tävlingens hemsida tillsammans med löpande frågor och svar. Kompletterande information kan komma att publiceras. Respektive anbudsgivare är ansvarig för att ta del av information på hemsidan.

**Kontaktperson på Nacka kommun
är projektledare Therese Rosberg.**

Bilagor

Följande bilagor anger förutsättningar för denna markanvisning.

Bilagorna hittar du här:

www.nacka.se/nyagatan

- Anbudsmall
- Program för centrala Nacka
- Program för markanvändning med riktlinjer för markanvisnings- och exploateringsavtal
- Nackas miljöprogram 2016-2030
- Riktlinjer för hållbart byggande
- Fundamenta, stadsbyggnadsstrategi för Nacka stad
- Angränsande kvarter
- Preliminära kvarter dwg
- Förprojektering höjdsättning allmän plats
- Forumrondellen dwg
- Miljöförutsättningar för tredje etappen, Nya gatan
- Nya gatan – utredning av omgivningsbuller
- Grönytefaktor Nacka stad
- Rekommenderade parkeringstal i Nacka kommun
- Anvisningar för dagvattenhantering i Nacka kommun
- Avfallshantering för Nacka stad
- Teknisk PM Geoteknik/Miljögeoteknik
- Avtalsmallar
- Primärkarta dwg
- Laserskanning dwg
- Definition ljus BTA

Öppenhet och mångfald

Vi har förtroende och respekt för människors kunskap och egna förmåga - samt för deras vilja att ta ansvar



Teknisk PM Geoteknik/Miljögeoteknik

Nya gatan, Centrala Nacka

Doktör i geoteknik och tillstånd och Tidningsentré
Rapport Geoteknik

65

Datum: 2013-01-18

Sidan 1 av 11

Nacka kommun
Exploateringsenheten

FÖRSTUDIE GEOTEKNIK
2015-02-04, Rev A 2015-02-17

ATKINS

Innehållsförteckning

1. Uppdrag	3
2. Objektbeskrivning.....	3
3. Styrande dokument	4
4. Utförda undersökningar.....	4
5. Underlag	4
6. Geotekniska förhållanden.....	5
6.1. Topografi och ytbeskaffenhet	5
6.2. Jordlager och berggrund	5
6.3. Geohydrologi.....	6
7. Miljögeotekniska förhållanden/resultat.....	6
8. Radon	8
9. Stabilitet och sättningar	8
10. Geotekniska rekommendationer.....	8
10.1. Grundläggning	8
11. Miljögeotekniska rekommendationer	9
11.1. Bedömningsgrunder	9
11.2. Rekommendationer	10
11.3. Sammanfattande slutsats	10
12. Fortsatt arbete.....	11
12.1. Riskanalys och kontrollplan	11
12.2. Undersökningar	11

Handläggare

Matilda Wall / Kristina Borgström

Datum / Version

2015-02-17 / 02

Granskad (datum/signatur)

Carmen Pletikos / 2015-02-03

Uppdragsledare

Sölve Hov

Kristina Hargelius / 2015-02-02

Uppdragsnummer (Atkins)

2012003

BeställareNacka kommun
Exploateringseheten

1. Uppdrag

På uppdrag av Exploateringsenheten, Nacka kommun har Atkins Sverige AB utfört en geoteknisk och miljögeoteknisk förstudie för området Nya Gatan i Nacka.

Undersökt område ligger i centrala Nacka. I väster gränsar området till stadshuset. Öster om området sträcker sig Vikdalsvägen och därefter ligger Nacka forum. I söder gränsar området mot Värmdövägen.

I västra delen av området finns idag ett mindre bergrum som används som sandupplag. Utrymmet planeras sannolikt att fyllas igen.

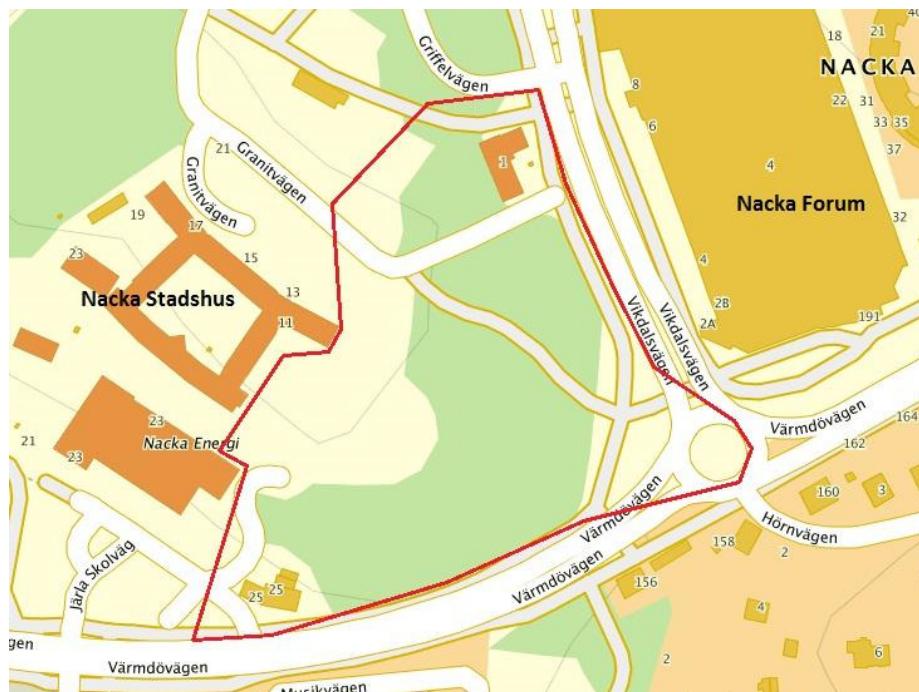
Inom uppdraget har en översiktlig geoteknisk och miljöteknisk undersökning utförts. Undersökningens syfte var att översiktligt undersöka mark- och grundvattenförhållandena i området för att skapa underlag till kommande detaljplanearbete och projektering.

Föreliggande PM är ett projekteringsunderlag baserat på översiktliga undersökningar och behandlar de generella förutsättningarna för området. För geotekniska synpunkter avseende byggskede ska undersökningarna kompletteras.

2. Objektbeskrivning

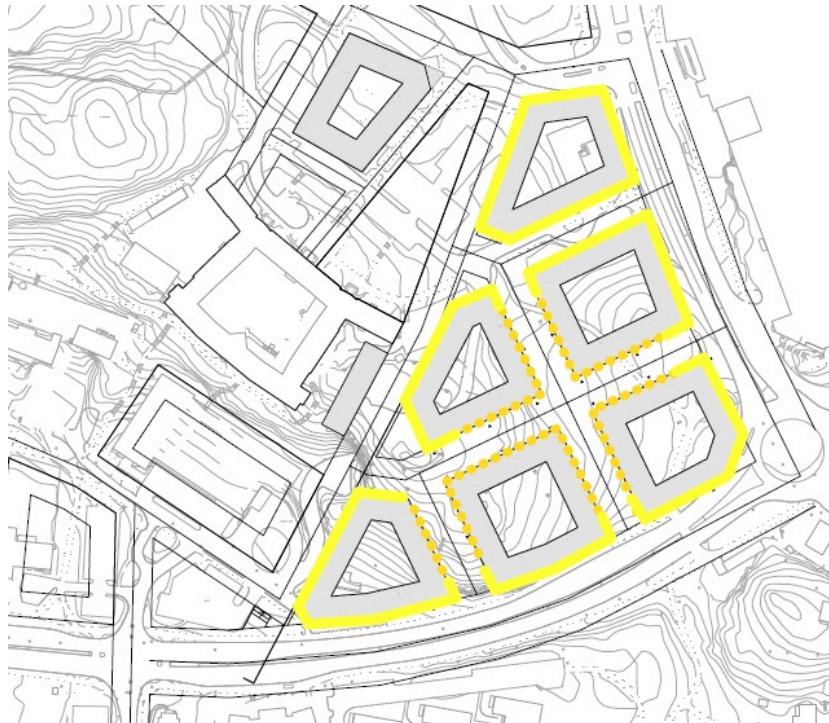
Området ”Nya gatan” kommer att tillhöra ett av de första utbyggnadsområdena inom centrala Nacka. I dagsläget har planläggningen av området ej fastställts. Målet med planen är att skapa en stadsmiljö med flervåningshus och tillhörande gatumiljö.

Viss nivåutjämning planeras inom området. Sänkan mot Vikdalsvägen i östra delen av området fylls upp och söder om stadshuset i västra delen av området sänks befintliga marknivåer.



Figur 1. Oversiktsbild, Figur från ”Uppdragsbeskrivning -Förstudie geoteknik” Nacka kommun 2014-10-15

Ett utkast till programkarta redovisas i Figur 2 nedan.



Figur 2. Utkast programkarta, Nacka kommun 2014-02-11

3. Styrande dokument

För planerad bebyggelse gäller nedanstående svenska standarder, föreskrifter och rapporter.

Standard eller annat styrande dokument

BFS 2013:10 EKS 9 – Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillämpning av konstruktionsstandarder (eurokoder).

SS-EN 1997-1 – Svensk Standard, Eurokod 7: Dimensionering av geokonstruktioner Del 1

4. Utförda undersökningar

Utförda undersökningar redovisas i "Markteknisk undersökningsrapport – Geoteknik/Miljögeoteknik, Nya gatan", daterad 2015-02-05, Atkins Sverige AB.

5. Underlag

Underlag för utredningen har varit markteknisk undersökningsrapport enl. kap 4 ovan samt primärkarta (dwg) och utkast till programkarta (pdf) erhållna från Nacka kommun.

6. Geotekniska förhållanden

6.1. Topografi och ytbeskaffenhet

Marken inom området är kuperad med höjder varierande mellan +37 och +55. Marknivån är som högst i norr, samt på en bergsplatå i västra delen av området.

Från platån sluttar marken relativt brant åt väster och söder med lutningar kring 1:2–1:5. Inom partier med berg i dagen sluttar marken med lutning uppemot 6:1. I östra delen av området sluttar marken åt sydost. Slänten är här något flackare med lutning omkring 1:6.

Området är ca 3,5 ha och till stor del bevuxet med träd och sly. I flera delar av området påträffas berg i dagen. I östra delen av området sträcker sig en asfalsbelagd gång- och cykelväg

6.2. Jordlager och berggrund

Inom stora delar av området återfinns berg i dagen eller ytligt berg. Från berghöjderna i väster sluttar bergytan österut. Jorddjupet varierar från att vara mycket tunt i närheten av platån till som mest runt 4 m i östra delen av området.

Enligt SGU:s berggrundskarta är berggrunden gnejsig (ställvis). I största delen av området består berggrunden av en sur intrusiv bergart som granit eller granddiorit. I nordöstra delen består berggrunden av en kvarts-fältspatrik sedimentär bergart som sandsten eller gråvacka.

I södra delen av området längs med Värmdövägen har ett 0,2-0,5 m tjockt ytskikt bestående av mulljord påträffats. Härunder följer silt och torrskorpelera ner till undersökt djup 0,3-1,0 m under markytan.

I östra delen av området påträffas i huvudsak fyllnadsmaterial ned till med skruvprovtagning undersökt djup. Fyllningen består främst av mullhaltig grusig siltig sand som ställvis har inslag av växtdelar.

I undersökningspunkt 15AT07 påträffas naturligt lagrad jord under ytskiktet som består av 0,2 m mulljord. Under ytskiktet följer siltig lera med torrskorpekaraktär och finsandig siltig lera ner till 1 m under markytan där ett 0,2 m tjockt skikt av sandigt lerigt grus påträffas ovan bergytan.

I undersökningspunkterna 15AT08 och 15AT11 har två block påträffats i respektive punkt. Blockens tjocklek har uppmätts till mellan 0,3 och 0,8 m.

En detaljerad jordlagerföljd i respektive punkt framgår av jordprovstabell och sektionsritningar bilagda till Markteknisk undersökningsrapport för objektet.

6.3. Geohydrologi

Grundvattenytan har mätts vid ett tillfälle skilt från installationstillfället. Lodning av grundvattenytan utfördes 2015-01-26.

Mätningarna i punkt AT1508 visar en grundvattenyta 3,6 m under markytan vilket motsvarar nivå +38,3. Mätningar i punkt AT1511 visar en grundvattenyta 3,0 m under markytan vilket motsvarar nivå +39,6.

Vid skruvprovtagning noterades grundvatten 0,4 m under markytan (motsvarande nivå +40,8) i undersökningspunkt 15AT07. Undersökningspunkten ligger i en lågpunkt/dike invid Värmdövägen.

7. Miljögeotekniska förhållanden/resultat

Provtagningarna visar ställvis på halter av bly, aromater >C16-C35, PAH M och PAH H över Naturvårdsverkets generella riktvärde för känslig markanvändning (KM). Inga halter har påträffats över riktvärdet för mindre känslig markanvändning (MKM).

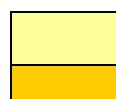
De förhöjda halterna återfinns framför allt i fyllnadsmassorna längs med gc-vägen som går längs Viksdalsvägen och intill rondellen vid korsningen Vikdalsvägen/Värmdövägen. Halter av bly och PAH H över KM har även återfunnits i vad som bedöms som naturlig jord intill gc-vägen längs Värmdövägen.

Resultaten redovisas i Tabell 1 nedan.

Tabell 1. Analyserade halter metaller, alifater, aromater och PAH:er samt Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM) och mindre känslig markanvändning (MKM).

				PROVTAGNINGSPUNKT							
		KM ¹	MKM ¹	15AT01	15AT02	15AT06	15AT07	15AT08	15AT08	15AT11	15AT11
Provtagningsdjup från ytan (m)				0-0,5	0-0,5	0-0,5	0,5-1	0-0,5	0,5-1	0,5-1,0	2,5-3
Provtagningsdatum											
Metaller											
Arsenik, As	mg/kg TS	10	25	2,01	2,32	2,04	1,34	1,96	1,28	2,22	2,75
Barium, Ba	mg/kg TS	200	300	43,9	32	13,4	27,6	57,1	50,3	69,4	76
Kadmium, Cd (icke lättlösigt)	mg/kg TS	0,5	15	0,235	0,164	<0,1	<0,1	0,11	<0,1	0,133	0,161
Kobolt, Co (icke lättlösigt)	mg/kg TS	15	35	5,21	5,6	3,17	4,38	7,37	6,81	8,18	10,1
Krom, Cr (total)	mg/kg TS	80	150	13,7	19,6	13,1	16,6	26,7	28,9	30,1	36,1
Koppar, Cu	mg/kg TS	80	200	11,9	10,7	6,12	8,8	21,1	22,5	25,8	25,3
Kvicksilver, Hg (organiskt)	mg/kg TS	0,25	2,5	<0,2	<0,2	<0,2	<0,2	<0,2	<0,2	<0,2	<0,2
Nickel, Ni (icke lättlösigt)	mg/kg TS	40	120	7,36	9,78	6,58	7,99	16,6	16,2	18,1	21,2
Bly, Pb	mg/kg TS	50	400	66,1	37,1	11,7	8,71	14,4	13,4	36,5	30,8
Vanadin, V	mg/kg TS	100	200	21,2	26,2	17,9	19,8	27,1	32,6	29,2	34,1
Zink, Zn	mg/kg TS	250	500	76,7	67,4	28,8	28,7	62	52,7	72,3	77,4
BTEX, alifater och aromater											
Torrsubstans, TS	%			84,5	70,4	80	83,3	87,4	91,5	88,5	82,5
Alifater >C8-C10	mg/kg TS	20	120	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10
Alifater >C10-C12	mg/kg TS	100	500	<20	<20	<20	<20	<20	<20	<20	<20
Alifater >C12-C16	mg/kg TS	100	500	<20	<20	<20	<20	<20	<20	<20	<20
Alifater >C16- C35	mg/kg TS	100	1000	72	59	44	<20	23	<20	23	24
Aromater >C8-C10	mg/kg TS	10	50	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1
Aromater >C10-C16	mg/kg TS	3	15	<1	<1	<1	<1	<1	<1	3	1
Aromater >C16-C35	mg/kg TS	10	35	<1	<1	<1	<1	<1	<1	5	<1
PAH:er											
PAH, summa L	mg/kg TS	3	15	<0,15	<0,15	<0,15	<0,15	<0,15	<0,15	0,28	0,13
PAH, summa M	mg/kg TS	3	20	0,82	0,91	<0,25	<0,25	<0,25	2,3	8,8	2,8
PAH, summa H	Mg/kg TS	1	3	1,2	1,7	<0,3	<0,3	<0,3	3,5	7,8	2,1

¹Rapport 5976 Naturvårdsverket, Riktvärden för förorenad mark,
Modellbeskrivning och vägledning



Massor med föroreningshalter överskridande KM men underskridande MKM.

Massor med föroreningshalter överskridande MKM.

8. Radon

Ingen radonmätning har utförts. I den fortsatta processen markradonhalten undersökas för att utreda om radonskyddande åtgärder krävs.

9. Stabilitet och sättningar

Stabilitetsproblem bedöms ej föreligga inom området.

Problem med besvärande sättningar förväntas inte inom området. Dock bör man inför vidare projektering undersöka markförhållandena mer detaljerat för respektive byggnad.

10. Geotekniska rekommendationer

De geotekniska förutsättningarna bedöms ej hindra eller ge allvarliga restriktioner till planerad exploatering.

Inom området kommer omfattande bergschakt att erfordras.

10.1. Grundläggning

Utdrömning av framtida bebyggelse har inte utförts i dagsläget och byggnaders placering, grundläggningens nivå och storlek är ej känd. Beroende på exploateringens utformning kan olika typer av grundläggning bli aktuell, dock bedöms inga större förstärkningsåtgärder erfordras.

En stor del av planerad bebyggelse kommer sannolikt att kunna grundläggas direkt på berg. Bergets kvalitet bör därför utvärderas i det fortsatta arbetet. Befintligt bergrum i väster ska sannolikt återfyllas. Om byggnader planeras i dess närhet bör man utreda behovet av eventuella förstärkningsåtgärder kring bergrummet.

I östra delen av området är djupet till berg upp till ca 4 m. En stor del av jorden bedöms utgöras av fyllnadsmaterial. Ytterligare uppfyllnad planeras inom området. Hållfastheten i befintliga jordlager bör undersökas ytterligare. Eventuellt kan byggnader inom denna del av området grundläggas ytligt på plattor, men beroende på befintlig jords hållfasthetsegenskaper och planerad belastning kan förstärkningsåtgärder som pågrundläggning alternativt utskiftning att vissa skikt krävas.

Flertalet av planerade gator kommer att grundläggas på berg. I områden där gator grundläggs i befintliga jordlager bör de dimensioneras för materialtyp 5.

11. Miljögeotekniska rekommendationer

11.1. Bedömningsgrunder

Resultaten från laboratorieundersökningen har jämförts med Naturvårdsverkets generella riktvärden för förorenad mark. Riktvärdena anger en föroreningshalt under vilken man inte kan förvänta sig några skadliga effekter på människor och miljö. Ett överskridande av riktvärdena behöver dock inte medföra negativa effekter. De generella riktvärdena baserar sig på normaltäta jordarter och är beräknade för föroreningar som ligger i mark ovanför grundvattenytan.

Riktvärdena är indelade i två nivåer beroende på markanvändning:

- Mindre känslig markanvändning (MKM), används t.ex. vid markanvändning som vägar, kontor eller industrilokaler
- Känslig markanvändning (KM), används t.ex. där marken ska användas för bostadsändamål, lekplatser eller odlingar.

I dagsläget är det inte exakt fastställt hur området ska planläggas, men målet är att skapa en stadsmiljö med flervåningshus som är sammanbundna med en stadsmässig gatumiljö. Med stor sannolikhet kommer det att byggas bostadshus därför bedöms saneringsmålet på området vara känslig markanvändning (KM). Om markanvändningen skulle ändras kan en ny bedömning göras avseende vilka riktvärden som ska vara gällande.

Skyddsobjekt inom aktuellt område är *Människor som vistas på platsen*. Det finns inga uppgifter om att grundvattnet i området ingår i något vattenskyddsområde. Närmaste ytvattenrecipient är Järlasjön som är belägen ca 500 m söder om det undersökta området. Risken för spridning till ytvatten bedöms som liten då merparten av eventuella föroreningar troligtvis fastläggs på vägen på grund av det långa avståndet till Järlasjön. *Grundvattnet och Ytvattnet* bedöms därför inte som skyddsobjekt i föreliggande fall. Markmiljön i området består av ett mindre skogsparti mellan Värmdövägen, Viksdalsvägen och området där Nacka kommun har sina lokaler samt parkeringsytor. Då skogsdungen planeras att tas bort för framtida byggnader och övrig mark till stor del består av hårdgjorda ytor bedöms inte *Markmiljö* som ett skyddsobjekt inom aktuellt provtagningsområde.

11.2. Rekommendationer

Undersökningsområdet består till stor del av kuperad naturmark med ett högre liggande parti av berg i dagen.

Den översiktliga provtagningen visar på att det finns föroreningar i området, framför allt i fyllnadsmassorna intill gc-vägen och rondellen vid Värmdövägen/Vikdalsvägen. Förhöjda föroreningshalter har påträffats i hela jordprofilen och det är därför troligt att fyllnadsmassorna var förorenade när de placerades där.

Proverna 15AT01 och 15AT02 är tagna i vad som kan bedömas som naturlig jord. Jorden består av mull och till viss del silt. Källan till de förhöjda halterna kan vara från bilar och slitage av bildäck och vägbanan från Värmdövägen som ligger strax intill.

Utifrån planerad markanvändning ska massor med en föroreningshalt överstigande riktvärdet för KM saneras. Kompletterande provtagning rekommenderas för att kunna avgränsa föroreningens utbredning. Om man vill återanvända massorna ska provtagning och bedömning göras enligt Naturvårdsverkets handbok 2010:1 Återanvändning av avfall i anläggningsarbeten.

I denna undersökning har inte asfalten undersökts. Om den ska rivas bör den undersökas för eventuellt innehåll av tjärasfalt.

De förhöjda halterna av bly, aromater >C16-C35, PAH M och PAH H över Naturvårdsverkets generella riktvärde för känslig markanvändning (KM) ska meddelas till tillsynsmyndigheten enligt Miljöbalken kapitel 10 § 11. Innan åtgärder tas för att ta hand om de förenade massorna ska en saneringsanmälan lämnas in till tillsynsmyndigheten.

11.3. Sammanfattande slutsats

Då det i dagsläget bland annat planeras bostadshus i området bedöms markanvändning som Känslig markanvändning (KM) och analyserade halter har jämförts mot dessa generella riktvärden. Skyddsobjekt är människor som vistas på platsen.

Utförda miljöundersökningar visar att det finns en förorening av bly, aromater >C16-C35, PAH M och PAH H över Naturvårdsverkets generella riktvärde för känslig markanvändning (KM). Inga halter påträffades dock över riktvärdet för mindre känslig markanvändning (MKM).

Kompletterande provtagningar bör utföras för att kunna avgränsa föreningen. Upplysning till tillsynsmyndigheten ska göras över påträffade föreningar.

12. Fortsatt arbete

12.1. Riskanalys och kontrollplan

Inför planerad bergschakt, markarbeten och eventuella grundvattensänkningar ska en kontrollplan innehållande riskanalys upprättas. Kontrollplanen ska upprättas i enighet med Eurokod 7.

För geokonstruktioner i GK2 ska det upprättas en utförandeplan i samråd med geoprojektören.

12.2. Undersökningar

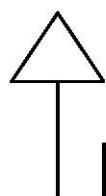
I projekteringsskedet bör kompletterande undersökningar utföras för att bestämma bergets kvalitet samt jordens deformationsegenskaper.

Markradonhalten bör mätas för att utreda om radonskyddande åtgärder krävs.

Kompletterande miljöprovtagningar bör utföras för att kunna avgränsa påträffad förorening.



OBS - Denna digitala kartdata tillhör Nacka kommun och
får endast användas inom ramen för aktuell markanvisning.



Primärkarta, Markanvisning Kv. Brytaren mindre, Västra Sicklaön, Nacka kommun

Koordinatsystem: Sweref 99 18 00
Höjdsystem: RH 2000

Ljus bruttoarea

Ljus BTA i våningsplan ovan mark

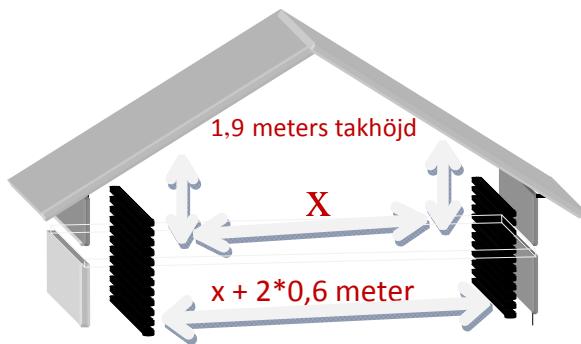
Ljus BTA i bostadshus omfattar i normalfallet samtliga areor förutom teknikutrymmen (utrymmen för fläkt, hisssmaskin, el, tele, värme, kyla) på vind.

Teknikutrymmen på ljust våningsplan under vind ska exkluderas om vind och källare saknas eller om dessa utrymmen av skälig anledning inte går att förläggas på vind eller i källare.

Ljus BTA som medges enligt detaljplan men som inte utnyttjas ska medräknas (exempelvis oinredda vindar, bjälklagsöppning till förmån för dubbla våningshöjder (undantaget traditionella ljusgårdar)).

Utrymmen för bostadskomplement (förråd, soprum, garage) i fristående byggnader räknas inte som ljus BTA, undantaget tvättstugor och gemensamhetslokaler som alltid ska medräknas.

Indragna balkonger som är inglasade *och klimatskyddade* räknas som ljus BTA. Balkonger/loftgångar i övrigt omfattas inte.



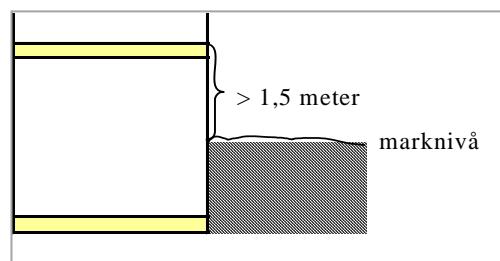
$$\text{Ljus BTA} = \text{huslängden}^* (x + 2*0,6)^2$$

Vid snedtak räknas bruttoarean enligt figuren ovan.

Ljus BTA i suterrängvåning

En våning ska betraktas som en suterängvåning om - utefter minst en vägg - golvens översida i våningen närmast ovanför ligger mer än 1,5 meter över markens medelnivå invid byggnaden. Är avståndet mindre är våningsplanet att betrakta som källare.

All area inom *lägenheter* räknas som ljus BTA liksom i förekommende fall innanförliggande förbindelsekorridorer.



Som ljus BTA för *bostadskomplement* (förråd, tvättstugor, soprum och gemensamhetslokaler) och i förekommende fall teknikutrymmen räknas arean fram till närmaste vägg i den ljusa delen av vånings-planet dock högst till halva husdjupet. Avskiljs mörk och ljus del av en förbindelsekorridor ska hela korridoren räknas som ljus BTA (se fig.).



1) Exempel på teknikutrymme som av skälig anledning inte kan förläggas mörkt

För *kommersiella eller övriga lokaler* räknas ljus BTA till ett husdjup om 10 meter. För bruttoareor inom husdjup 10-30 meter räknas 75 % som ljus BTA. Om våningshöjden är högre än 3 meter ska 10-metersgränsen utökas till vad som bedöms skäligt. Bruttoareor bortom 30 meter räknas inte som ljusa.

illustrationsbilaga för angränsande kvarter

Läs mer på nacka.se/stad eller dela på
#NackaStad

Detaljplaneprogram för Centrala Nacka



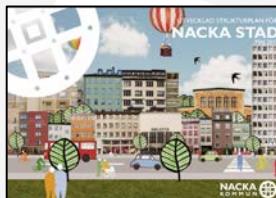
Illustration från detaljplaneprogram med projektet Nya Gatan markerat

Läs mer på nacka.se/stad eller dela på
#NackaStad

Beslutade förutsättningar med riktlinjer för gestaltning



Detaljplaneprogram Centrala Nacka



Utvecklad strukturplan för Nacka Stad



Fundamenta – grunden för
stadsbyggande i Nacka Stad

START-PM

Formell projektstart

MARKANVISNING

Förtydligad inriktning

Läs mer på nacka.se/stad eller dela på
#NackaStad

Planförslaget och närmaste omgivning



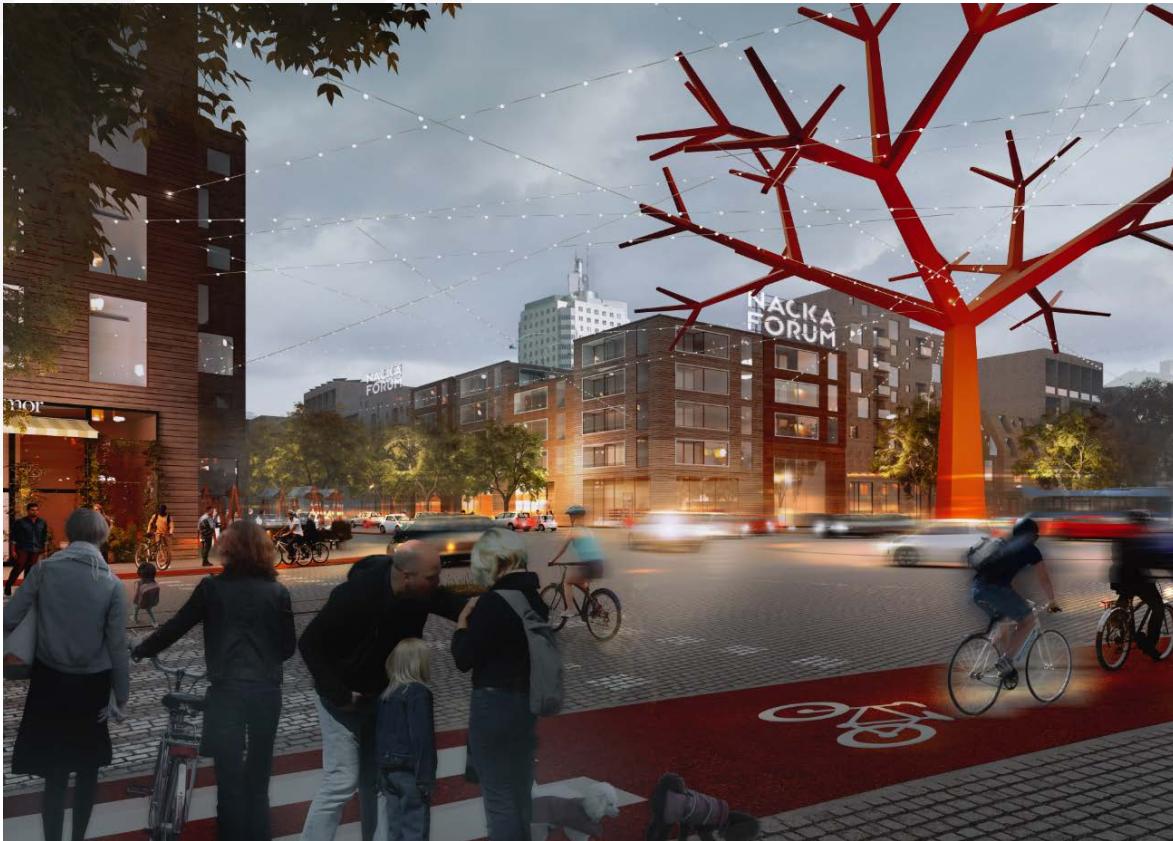
Huvudsakliga riktningar



Platser och parker

Läs mer på nacka.se/stad eller dela på
#NackaStad

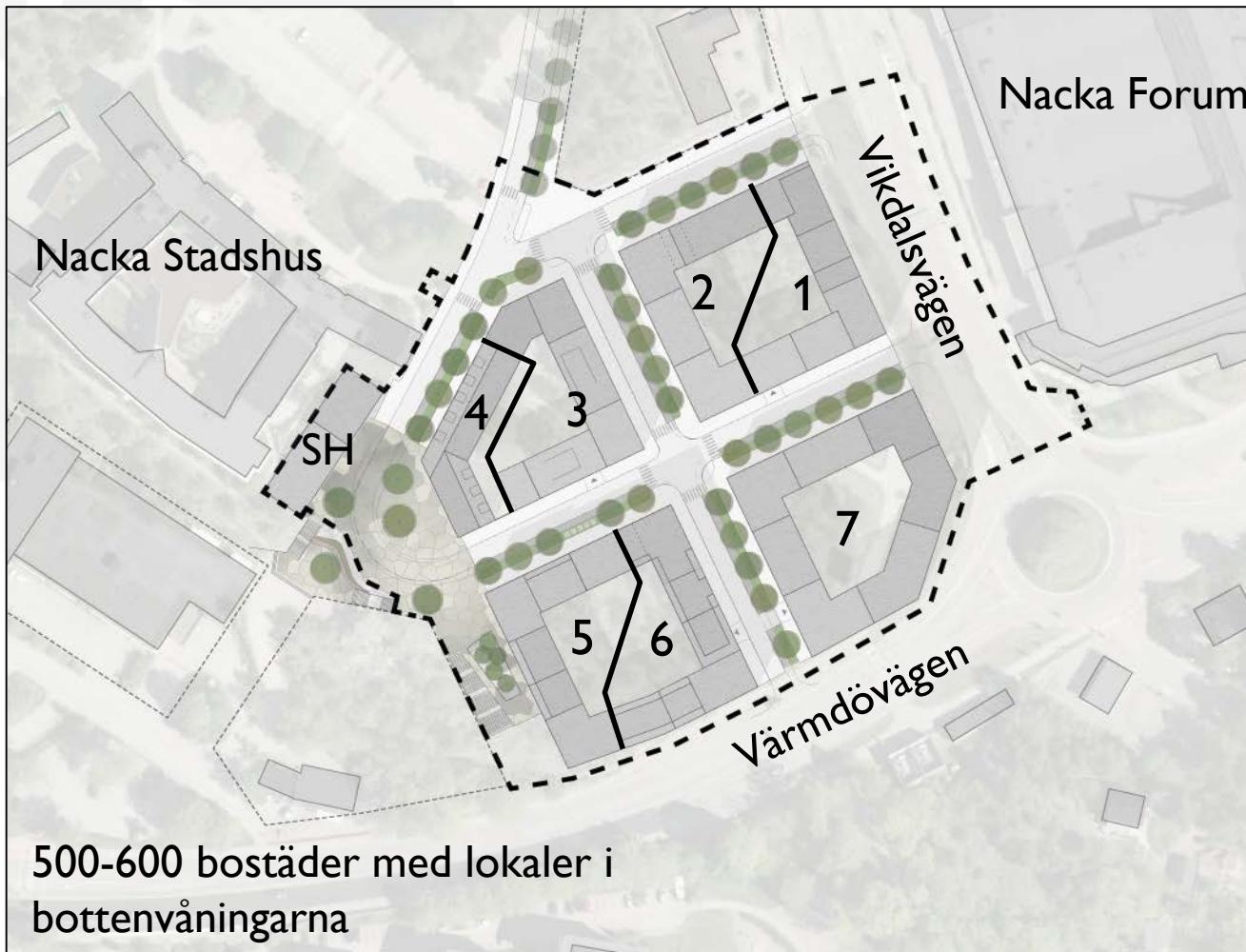
Planförslaget och närmaste omgivning



Visionsbild 2030 där Forumrondellens karaktär ändrats från trafikrum till stadsrum.
Del av aktuellt markanvisningsområde ses till vänster i bild.

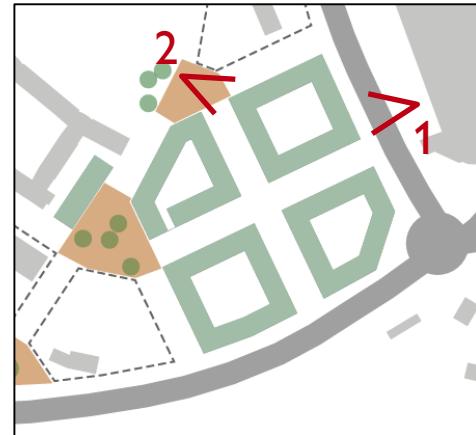
Läs mer på nacka.se/stad eller dela på
#NackaStad

Planförslaget och närmaste omgivning



Läs mer på nacka.se/stad eller dela på
#NackaStad

Område 1 och 2



Område 1, mot Vikdalsvägen

Bild: Kirsh + Dereka Arkitekter



Område 2, mot Lokalgata

Bild: Urban Design

Läs mer på nacka.se/stad eller dela på

#NackaStad

Område 1 och 2



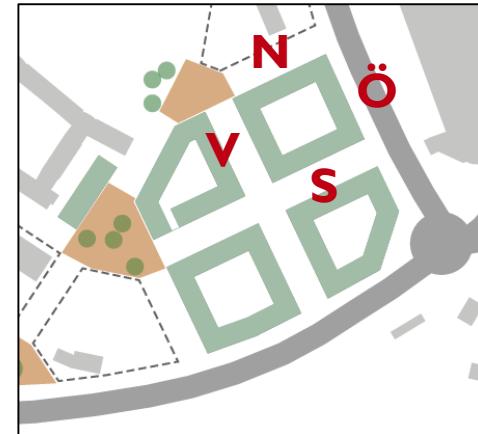
norr



öster



söder



väster

Illustrationer av: *Kirsh + Dereka
Arkitekter och Urban Design*

Läs mer på nacka.se/stad eller dela på
#NackaStad

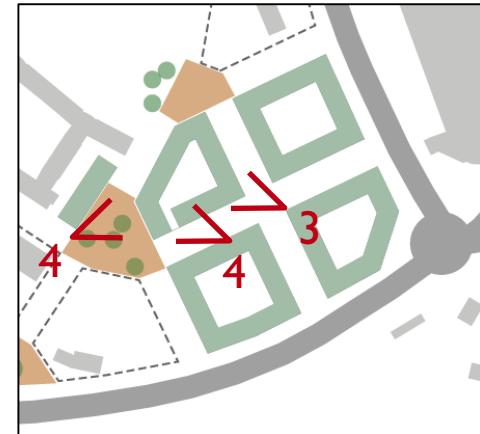
Område 3 och 4



Område 3, mot lokalgata. Bild: ÅWL arkitekter



Område 4, mot torg. Bild: Rotstein arkitekter



Område 4, mot lokalgata. Bild: Rotstein arkitekter

Läs mer på nacka.se/stad eller dela på
#NackaStad

Område 3 och 4



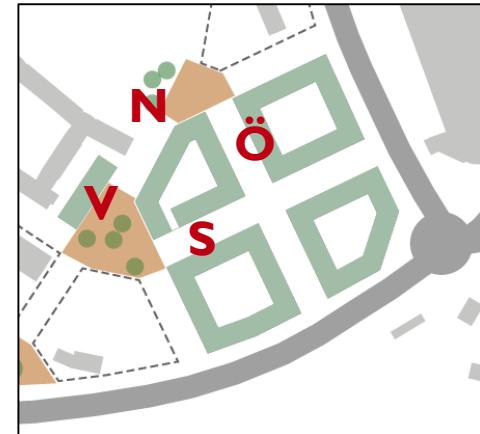
norr



öster



söder



väster

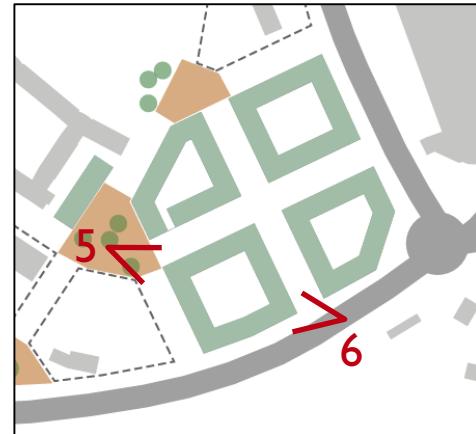
Illustrationer av: ÅWL arkitekter och
Rotstein arkitekter

Läs mer på nacka.se/stad eller dela på
#NackaStad

Område 5 och 6



Område 5, mot lokalgata. *Bild: Arkitema*



Område 6, mot torg. *Bild: Scheiwiller Svensson Arkitektkontor*

Läs mer på nacka.se/stad eller dela på
#NackaStad

Område 5 och 6



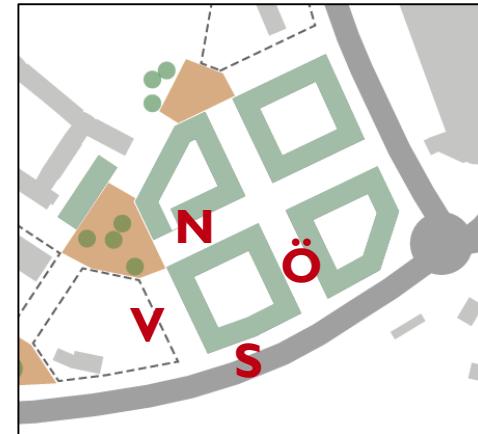
norr



öster



söder



väster

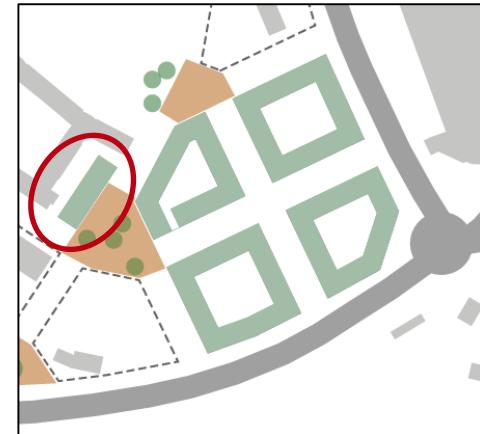
Illustrationer av: Arkitema och
Scheiwiller Svensson Arkitektkontor

Läs mer på nacka.se/stad eller dela på
#NackaStad

utbyggnad stadshuset

Gatans höjdsättning skapar en bergskärning mot stadshuset

Förslaget innebär att bergväggen kan gömmas bakom en byggnad, 3-4 vån med ca 2 vån i souterräng.



Läs mer på nacka.se/stad eller dela på
#NackaStad



AVFALLSHANTERING I NACKA STAD

2016-09-22

Innehållsförteckning

1	Dokumentets syfte.....	3
2	Mål för avfallshanteringen	3
3	Generella förutsättningar.....	3
4	Mat- och restavfall från flerbostadshus.....	4
5	Förpackningar och tidningar från flerbostadshus.....	8
6	Grov-, el- och farligt avfall samt återbruksmaterial från flerbostadshus	9
7	Avfall från verksamheter.....	10

I Dokumentets syfte

Detta dokument ska vara vägledande vid planering av stadsutvecklingsprojektet Nacka stad. Innehållet kan även tillämpas i andra centrala delar av kommunen med tät bebyggelse.

2 Mål för avfallshantering

I avfallsplanen 2020 har kommunfullmäktige beslutat om bl a nedanstående mål och aktiviteter:

- Avfallshantering är en naturlig del av den fysiska planeringen. En god arbetsmiljö och en fungerande avfallshantering med hög servicegrad för boende ska säkerställas vid planeringen.
- Ökad återanvändning. Bland annat ska mängden insamlade kläder/textilier för återanvändning ökas. Återanvändning ska finnas med som en funktion i kommande återvinningscentraler i miniformat (mini-ÅVCer).
- Öka andelen avfall till biologisk behandling. Matavfall ska behandlas så att biogas framställs och att näringsämnen återförs till kretsloppet. Detta innebär separat utsortering av matavfall och inte matavfallskvarn till avloppsledningsnätet.
- Öka andelen avfall till materialåtervinning. Bland annat ska ytterligare mini-ÅVCer etableras samt öka antalet återvinningsstationer.
- Öka insamlingen av farligt avfall bland annat genom insamling via mini-ÅVCer.

3 Generella förutsättningar

Enligt nya plan- och bygglagen (2010) är avfallshantering att betrakta som ett allmänt intresse. Vid planläggning och i ärenden som bygglov och förhandsbesked ska särskild hänsyn tas till möjligheterna att anordna avfallshanteringen.

För att nå en hög utsorterings- och återvinningsgrad krävs brukarvälvighet, bekvämlighet och ett lättbegripligt system. Även äldre och personer med funktionshinder ska kunna lämna merparten av sorterat dagligt avfall, helst vid porten eller i dess närhet.

Det ska läggas stor vikt vid att underlätta hämtningspersonalen arbetsmiljö.

Det ska läggas stor vikt vid utformning av avfallssystemet så att en estetisk hög standard/stadsmässig karaktär uppnås.

Allmän plats kan inte, mer än tillfälligtvis, upplåtas för enskilda fastigheters avfallshantering.

4 Mat- och restavfall från flerbostadshus

System för insamling av mat- och restavfall ska utformas så att det blir enkelt att sortera rätt och att tillgängligheten blir god. Avstånd till avlämningsplats från entrén för mat- och restavfall bör enligt Boverkets allmänna råd maximalt uppgå till 50 m. Nacka kommun strävar efter kortare avstånd för att öka tillgängligheten.

Mängden transporter ska minimeras, både av miljö- och trivselskäl. Systemen ska dimensioneras så att hämtning maximalt behöver göras en gång i veckan per fraktion.

Det ska läggas stor vikt vid utformning av avfallssystemet såsom behållare, inkast och övrig utrustning. Detta så att en estetisk hög standard/stadsmässig karaktär uppnås.

I Nacka kommun ska maskinella system, exempelvis bottentömmande behållare eller stationär sopsug, prioriteras framför manuella system som soprumslösningar med kärlhantering. Nacka kommun förordar bottentömmande behållare där det är möjligt av utrymmesskäl. I de fall där bottentömmande behållare inte kan användas och där det går att lösa med stationär sopsug ska detta system övervägas. I vissa fall kan även andra maskinella system såsom mobil sopsug bli aktuella. Matavfallskvarn till separat tank är ett bra alternativ för insamling av matavfall, men är idag ett kostsamt system. För större kök, som restauranger, skolor eller förskolor, rekommenderas matavfallskvarn till tank.

Bottentömmande behållare är behållare som töms med hjälp av kranbil och kan vara helt eller delvis nedsänkt i marken eller placeras helt ovan mark.

Bottentömmande behållare ska placeras så att det vid tömning inte medföljer lyft över cykelbana eller parkerade bilar. I trafikintensiv miljö accepteras inte lyft över gångbana. Bottentömmande behållare ska placeras på fastighetsmark invid en angöringsyta eller gaturummet beroende på vad som är lämpligast i det enskilda fallet.

I de undantagsfall där varken bottentömmande behållare eller andra maskinella system är möjlig att använda, kan soprum medges. I dessa fall ska stor vikt läggas vid placering och utformning av soprum för att uppnå en god arbetsmiljö för hämtpersonalen.

Val av system för insamling av mat- och restavfall

De tillgängliga insamlingssystemen har olika för- och nackdelar, dessa tydliggörs i tabeller nedan. Olika platser och bebyggelse har olika förutsättningar, valet av insamlingssystem kan därför behöva variera. Både ur kommuninnevånarnas och kommunens perspektiv är det önskvärt att det finns en samlad planering över tid och rum för att så långt som möjligt få en rationell insamling.

De system (stationär och mobil sopsug samt bottentömmande behållare) som har inkast placerade i gaturummet, kan förses med valfri låsanordning (ID-bricka eller nyckel) för att endast de boende ska ges tillgång till inkasten.

Stationär sopsug

Fördel

- Estetiskt, avfallet lagras i terminal.
- Färre fordon/transporter.
- Hög kapacitet, en transport ca 8 ton avfall.
- Undviker tung trafik intill fastigheterna.
- God tillgänglighet för boende.
- Bra arbetsmiljö.
- Kräver litet utrymme i fastigheten, endast rör och ventiler.
- Hygieniskt, mindre risk för lukt.
- Mindre brandrisk med slutet system.
- Kan kombineras med självtömmande papperskorgar i parker.

Nackdel

- Hög investering för terminalbyggnad och rör.
- Systemvalet låst för ca 30 år.
- Papperspåsar med förslutning för matavfall som är dyrare än vanliga påsar rekommenderas.
- Dålig visuell kontroll på sortering.
- Huvudmannaskap måste lösas.
- Tekniskt avancerat – kräver kunskaper om drift och skötsel, samt regelbunden service.
- Gnissel då container hämtas.
- Plats för terminal och containerhantering krävs.
- Kräver sugledningar i gatan.

Mobil sopsug

Fördel

- Estetiskt, avfallet lagras under mark.
- God tillgänglighet för boende.
- Kräver litet utrymme i fastigheten, endast rör och ventiler. Tankar kan placeras under mark.
- Hygieniskt, mindre risk för lukt.
- Kan kombineras med självtömmande papperskorgar i parker.

Nackdel

- Relativt hög investering.
- Oflexibelt system.
- Dålig visuell kontroll på sortering.
- Huvudmannaskap måste lösas.
- Tekniskt avancerat – kräver kunskaper om drift och skötsel, samt regelbunden service.
- Ofta problem med stopp – mindre rördimension än stationär sopsug - dålig arbetsmiljö.
- Rest- och matavfall från mobil sopsug är mer kompakt, trasigare, blötare och smutsigare än från bottentömmande. Detta ökar risken för förluster och förörening av matavfallet.
- Kräver tillgängliga dockningspunkter.
- Buller då tömningsbil suger ur tankarna.
- Få entreprenörer som har den typ av bilar som krävs för tömning – sårbart.
- Kräver plats för tankar under mark.
- Kräver sugledningar från tank till dockningspunkt, ofta i allmän platsmark.

Bottentömmande behållare (med hela avfallsvolymen under jord)

Fördel

- Robust system, driftsäkert.
- Estetiskt, avfallet lagras under mark.
- Passar många fraktioner: rest, mat, förpackningar, tidningar, samt elavfall.
- Bra arbetsmiljö.
- Kräver inga ytor i fastigheten.
- Relativt låg investering.
- Hygieniskt, mindre risk för lukt eftersom avfallet förvaras under mark

Nackdel

- Kräver utrymme för angöring vid tömning.
- Svårt att utöka antalet fraktioner.
- Kräver utrymme under mark för hela avfallsvolymen.
- Kräver 2 m fritt utrymme runt om behållaren, samt 10 m fri höjd.
- Rengöring krävs.
- Snöröjning krävs runt behållare.
- Kan medföra sämre tillgänglighet för de boende, beroende på placering.

Soprum/sophus med kärlhämtning

Fördel

- Flexibelt, enkelt att byta ut fraktioner.
- Bra tillgänglighet för de boende om alla fraktioner finns på samma plats.
- Synliggör felsortering.
- Låg investeringskostnad.

Nackdel

- Dålig arbetsmiljö.
- Risk för skräp, lukt och otrygghet.
- Kräver yta inomhus och konkurrerar med ytor för ex. cyklar och förrådsutrymmen.
- Kräver uppställningsplats för angöring.
- Snöröjning av både gångväg och angöringsyta krävs.
- Känsligt med felparkerade fordon.
- Kan uppfattas som otillgängligt om soprummet inte placeras i naturliga gångstråk/entréer.

Matavfallskvarn till extern tank

Fördel

- Enkelt och tillgänglig för hushållen (i varje köksvask).
- Boende slipper hanteringen av matavfall som luktar, hantering av påsar.
- Minskar transporterna för hämtning av matavfall.
- Kvaliteten på matavfallet blir bra.

Nackdel

- Ledning till tank krävs i fastigheten.
- Kräver vattentillförsel, ökad vattenåtgång.
- Kostsamt system.
- Luktpproblem vid tömning, placering av tank viktig.

5 Förpackningar och tidningar från flerbostadshus

Insamling av förpackningar och tidningar sker idag genom återvinningsstationer och fastighetsnära insamling.

En återvinningsstation är en publik insamlingsplats för förpackningar av plast, metall, papper, färgat/ofärgat glas, tidningar och batterier. Vissa av återvinningsstationerna behöver finnas kvar för att betjäna befintlig bebyggelse. Fastighetsnära insamling är normalt sett inte publik varför sådana lösningar inte lämpar sig när komplettering av återvinningsstationer ska ske av befintlig bebyggelse. Det ska läggas stor vikt vid utformningen av återvinningsstationerna. Detta så att en estetisk hög standard/stadsmässig karaktär uppnås.

Följande befintliga återvinningsstationer bedöms behövas på befintlig plats eller i dess närhet och ska permanentas via detaljplaner om det inte går att lösa på annat sätt exempelvis via kommande mini-ÅVCer:

- Sickla, Planiavägen
- Nacka Forum (vid Ingo-macken)
- Kvarnholmsvägen
- Henrikdalsberget

I Nacka strand, Ekudden (t-banan) och Alphyddan saknas idag återvinningsstationer och det behöver därför kompletteras med möjligheter för insamling av förpackningar, tidningar och batterier. Det kan ske genom återvinningsstationer alternativt att de exempelvis integreras med kommande mini-ÅVCer.

I Centrala Nacka, Nobelberget och Bergs gård som idag i princip saknar befintlig bebyggelse, behöver det planeras för återvinningsstationer, fastighetsnära insamling alternativt att dessa funktioner integreras med mini-ÅVCerna.

6 Grov-, el- och farligt avfall samt återbruksmaterial från flerbostadshus

Nacka kommun har inlett ett arbete med att etablera bemannade återvinningscentraler i miniformat så kallade mini-ÅVCer, där boende kan lämna grov-, el- och farligt avfall samt återbruk (exempelvis kläder, leksaker, husgeråd, sportartiklar). Mini-ÅVCerna är tänkt att vara en viktig kontaktyta mellan kommunen och de boende i arbetet med att minska avfallsmängderna samt att öka materialåtervinningen och återbruket.



Oranstående bilder visar tänkt funktion och utformning av mini-ÅVCerna.

För att uppnå en god tillgänglighet och service bedöms behovet vara cirka 13-15 mini-ÅVCer om cirka 200 m² vardera, i Nacka stad.

Lokalerna placeras väl synliga och lättillgängliga för boende i området på markplan med möjlighet till parkering av enstaka fordon och till tömning med lastbil. Vid placering och utformning ska stort fokus läggas på att det ska vara enkelt att gå/cykla till dessa.

Avståndet för de boende till närmaste mini-ÅVC bör vara högst 500 meter.

Lokalen upplåts till Lokalenheten, Nacka kommun som i sin tur upplåter lokalens till Nacka vatten och avfall AB som ombesörjer inredning och drift av mini-ÅVCerna.

Placeringen av mini-ÅVCerna framgår av karta i den utvecklade strukturplanen för Nacka stad. Föreslagna placeringar av mini-ÅVC:er ska förankras i projektdirektiv, i detaljplan och via respektive exploateringsavtal.

7 Avfall från verksamheter

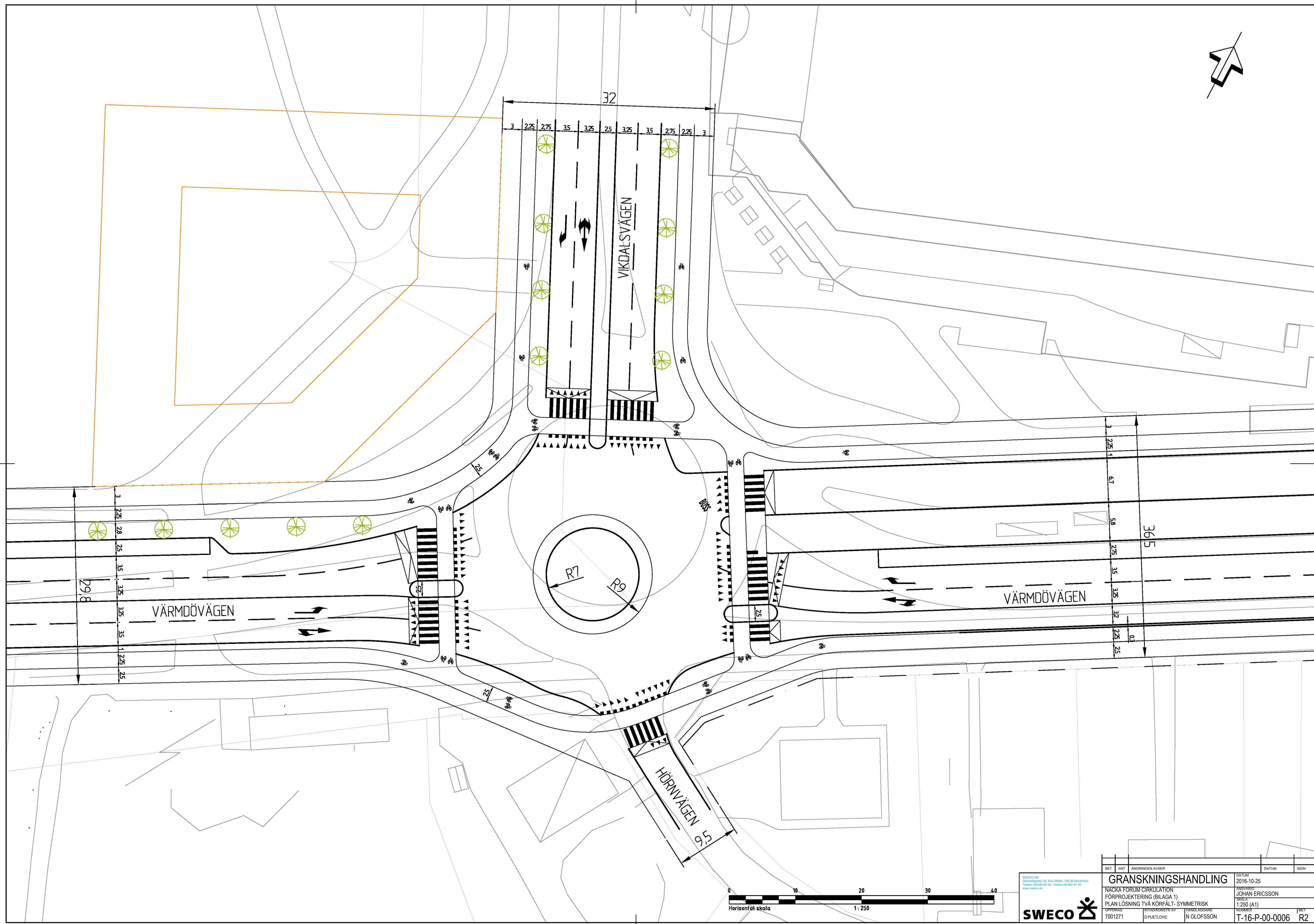
För verksamhetens behov av avfallsutrymmen ska lämpliga ytor reserveras. Avfallet från verksamheter ska kunna hanteras separerat från hushållens avfall, både gällande det hushållslika avfallet (rest- och matavfall) och övriga avfallsslag som kan uppkomma. Avfallets mängd och sammansättning beror på verksamheternas karaktär.

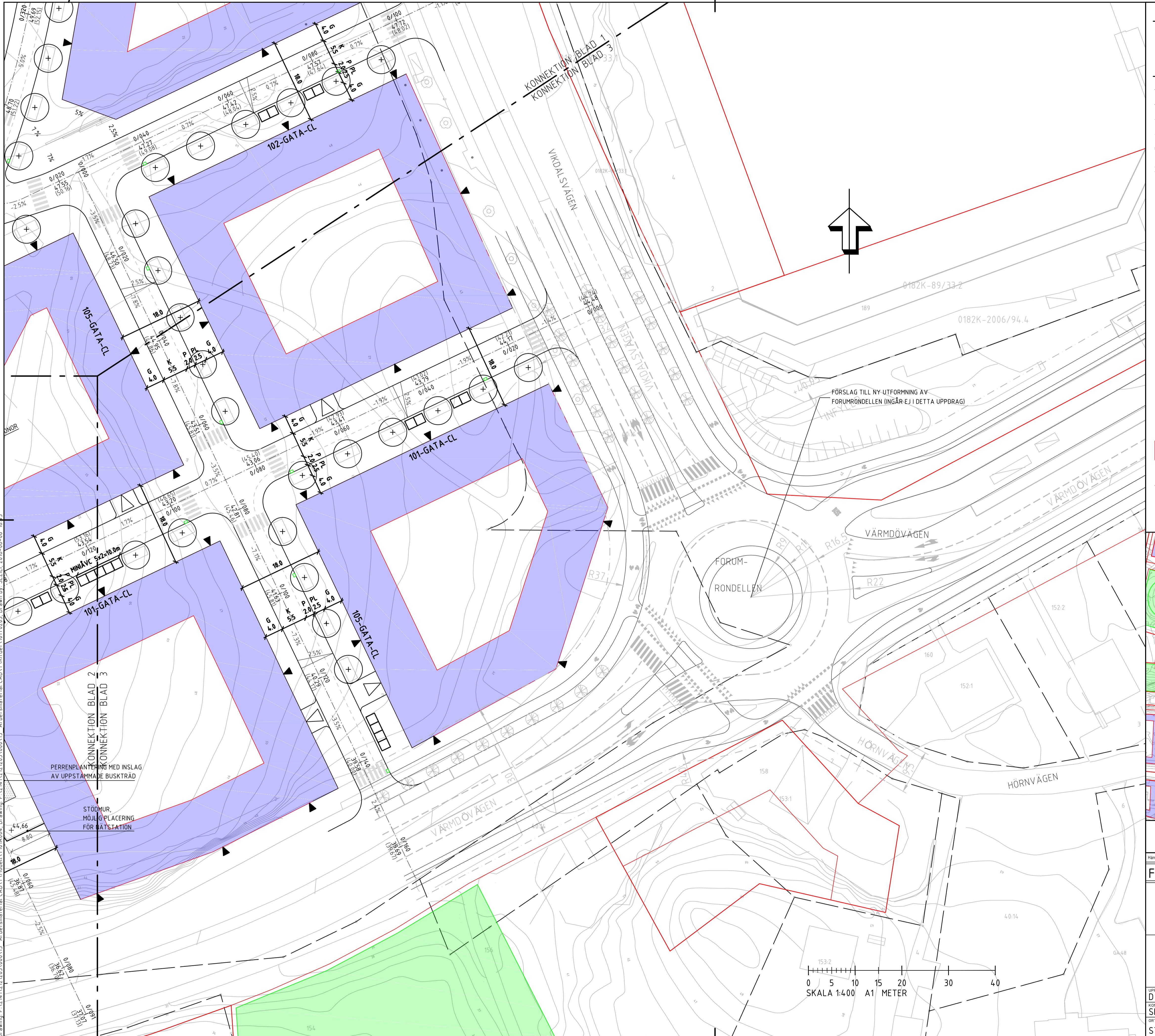
Verksamheter ska ges möjlighet att sortera ut mat- och restavfall, samt förpackningar i den mån det uppkommer, samt övriga fraktioner utefter behov. För förskolor/skolor eller restauranger med större mängder matavfall bör en avfallskvarn till sluten tank installeras.

Öppenhet och mångfald

*Vi har förtroende och respekt för människors kunskap
och egna förmåga - samt för deras vilja att ta ansvar*







KOORDINATSYSTEM:

PLAN: SWEREF 991800
HÖJD: RH2000

FÖRKLARINGAR:

- Fastighetsgräns

Beläggningkant gata

Beläggningkant gångbana

0/150 Centrumlinje med längdmätning

Gatukantstöd

Slänt

Underjordsbehållare

Tolkat läge entré

Tolkat/föreslagit läge garageinfart

Ny dagvattenbrunn

Nytt gatuträd

Nytt parkträd

Skyddsvärt löv- eller barrträd

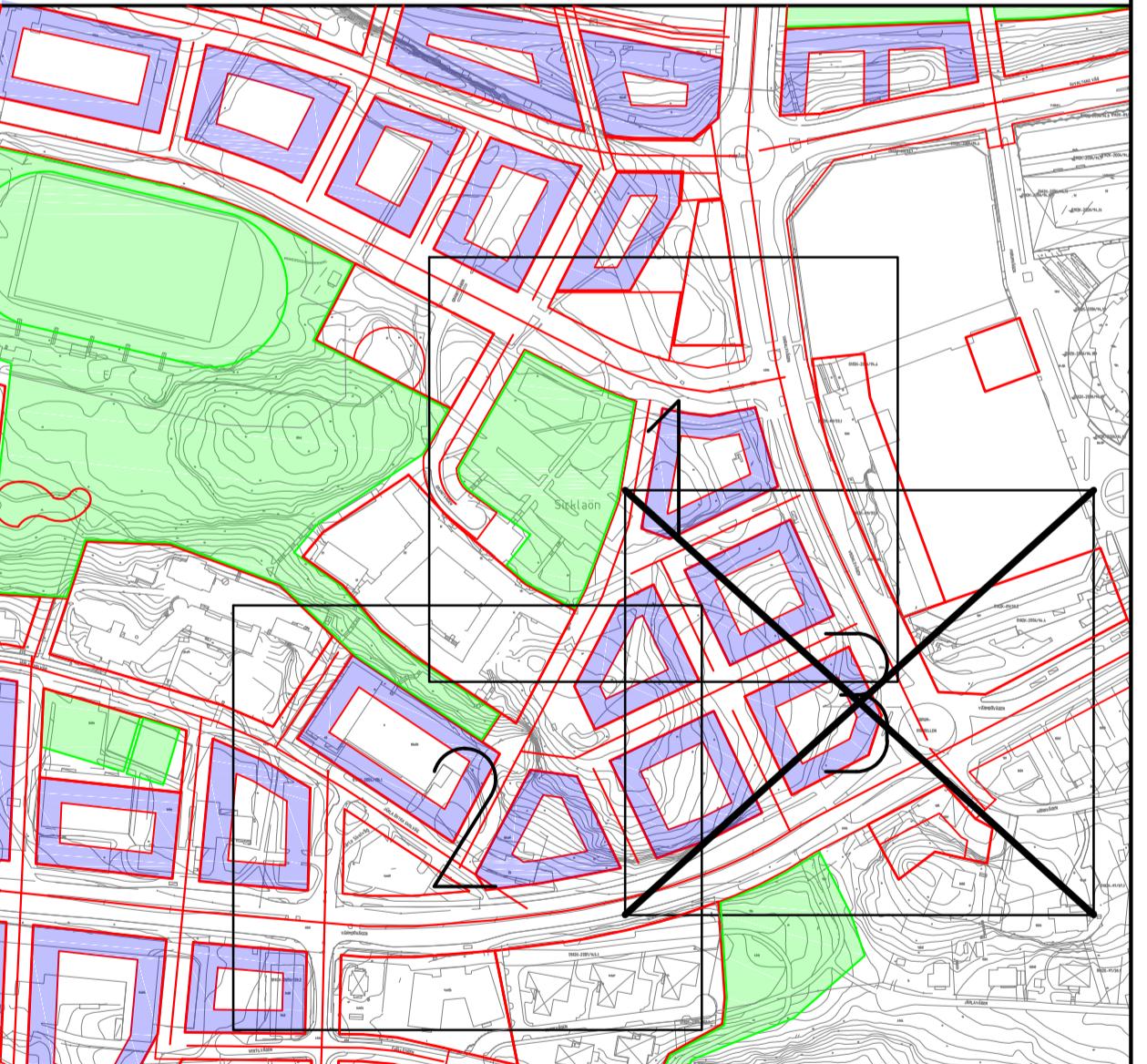
+ X.XX Ny höjd

+ (X.XX) Befintlig höjd som utgår

4.0% Tvärlutning på gata

Tolkat läge byggnad i sammansatt strukturplan
(White + ÅWL + Elverkshuset)
Några byggnader har anpassats efter gatunätet

Begränsningslinje strukturplan



Wiening Nummer Pst. Apt. BewohnerInnen zuerst Pst. Pst. Gr. Ged. und

ÖRPROJEKTERING



NYA GATAN

HÖJD- OCH MÅTTSÄTTNINGSPLAN /

IELO

PDRAGSANSVARIG B ULLBERG	UPPDRAGSNUMMER 2121205	PLAN		
NSTR EZILI	GRANSK SEDIMI	PROJEKTNRUMMER	FORMAT A1	SKALA 1:400
T STOCKHOLM	DATUM 2016-06-08	OBJEKT NR	RITNINGSNR 101T0203	REV

Nya Gatan, Nacka kommun

Utredning av omgivningsbuller

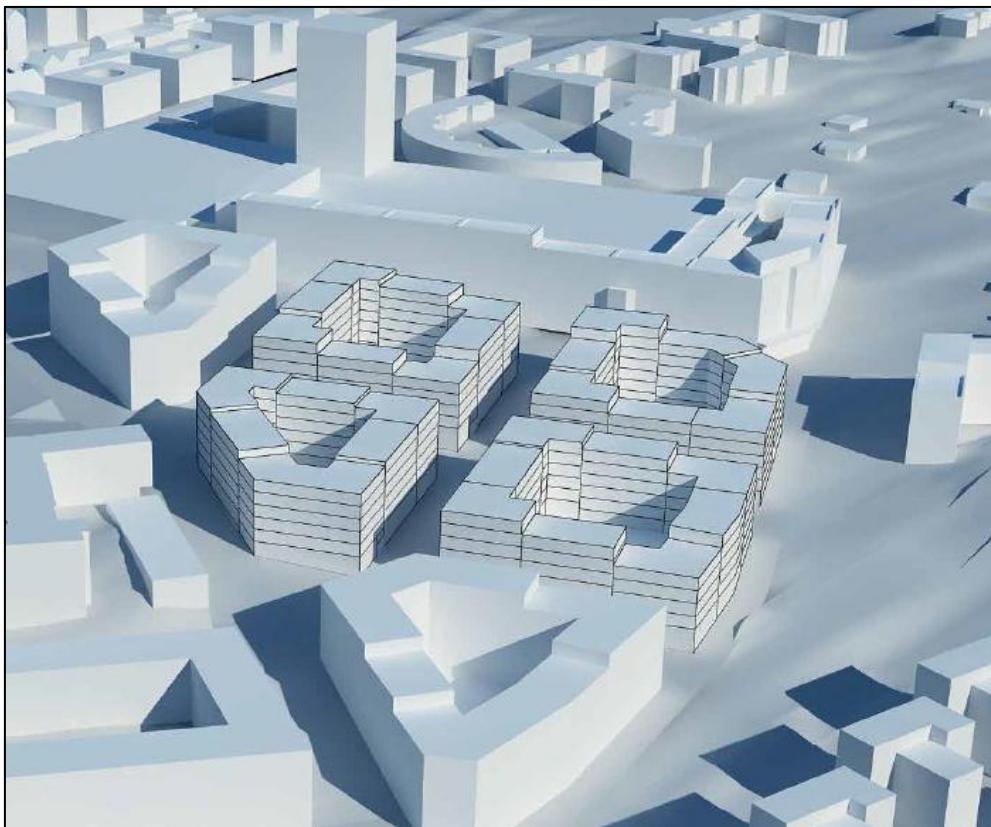


Bild: White Ark, Studie inför markanvisning, 2015-02-13.

Beställare: Nacka kommun
Att: Björn Bandmann
131 81 NACKA

Vår uppdragsansvarige: Åsa Stenman Norlander
08-545 556 30
070-693 65 35
asa.stenman.norlander@structor.se

Sammanfattning

Nacka kommun arbetar med att skapa en tät och blandad stad samt uppnå ett komplett transportsystem med tunnelbana till Nacka. Nacka stad är benämningen på det nya, tätta och blandade området som skapas på västra Sicklaön. Som en del i det arbetet planeras 500-800 nya bostäder samt lokaler för verksamheter i området Nya Gatan som ligger väster om Vikdalsvägen och norr om Värmdövagen. Den här utredningen avser 4 nya flerbostadshus i 5-7 våningar.

Structor Akustik har av Nacka kommun fått i uppdrag att utreda påverkan av omgivningsbuller för de planerade flerbostadshusen. Utredningen ska utgöra underlag till kommunens miljöredovisning samt till det fortsatta planarbetet.

Trafikbuller

För ca 10 % av byggnadskropparna innehålls riktvärdet om 55 dBA ($lgh \geq 35 m^2$) och 60 dBA ($lgh < 35 m^2$) ekivalent ljudnivå. Lägenheter kan planeras utan hänsyn till ljuddämpad sida.

För ca 40 % av byggnadskropparna klaras riktvärdet om 60 dBA ($lgh < 35 m^2$) ekivalent ljudnivå. Mindre lägenheter kan planeras enkelsidigt mot gata.

För ca 50 % av byggnadskropparna klaras undantaget i förordningen om trafikbuller om lägenheterna planeras så att de får tillgång till ljuddämpad sida som klarar både 55 dBA dygnsekvaient ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå nattetid.

Verksamhetsbuller

För ca 85 % av byggnadskropparna innehålls riktvärden enligt zon A. Lägenheter kan planeras utan hänsyn till ljuddämpad sida.

För ca 15 % av byggnadskropparna kan riktvärden enligt zon B innehållas om lägenheterna planeras så att hälften av bostadsrummen får tillgång till ljuddämpad sida om 45 dBA ekivalent ljudnivå.

En gemensam uteplats, som klarar riktvärdarna kan anordnas på byggnadernas innergårdar

Målet för externa bullerkällor inomhus kan innehållas med lämpligt val av fönster, fasad och uteluftsdon. De höga ljudnivåerna vid fasad ställer höga krav på fasadisoleringen, den måste studeras mer i detalj i projekteringen.

Innehållsförteckning

1	BAKGRUND.....	4
2	BEDÖMNINGSGRUNDER	5
2.1	NATIONELLA RIKTVÄRDEN FÖR TRAFIKBULLER	5
2.2	BOVERKET- VERKSAMHETSBUHLER VID BOSTÄDER	5
3	BESKRIVNING AV DEN BULLERALSTRANDE VERKSAMHETER	6
3.1	NACKA FORUM	6
3.2	NACKA STADSHUS	8
4	TRAFIKUPPGIFTER	8
5	UNDERLAG	9
6	BERÄKNINGSFÖRUTSÄTTNINGAR.....	9
7	RESULTAT OCH KOMMENTARER	9
7.1	TRAFIKBULLER	9
7.2	VERKSAMHETSBUHLER	11
7.3	LJUDNIVÅ VID UTEPLATS	13
7.4	LJUDNIVÅ INOMHUS.....	13
7.5	FÖRSLAG TILL PLANBESTÄMMELSER.....	13

BILAGA 1-2: Beräkningsresultat trafikbuller: Dygnekvivalent och maximal ljudnivå 2 m över mark och vid fasad.

BILAGA 3-4: Beräkningsresultat verksamhetsbullar: ekvivalent ljudnivå dagtid och kväll/helg 2 m över mark och vid fasad.

BILAGA 5: Inmätta källor

1 Bakgrund

Nacka kommun arbetar med att skapa en tät och blandad stad samt uppnå ett komplett transportsystem med tunnelbana till Nacka. Nacka stad är benämningen på det nya, tät och blandade området som skapas på västra Sicklaön. Som en del i det arbetet planeras 500-800 nya bostäder samt lokaler för verksamheter i området Nya Gatan som ligger väster om Vikdalsvägen och norr om Värmdövägen, se figur 1 nedan. Den här utredningen avser 4 nya flerbostadshus i 5-7 våningar, se figur 2 nedan.

Structor Akustik har av Nacka kommun fått i uppdrag att utreda påverkan av omgivningsbuller för de planerade flerbostadshusen. Utredningen ska utgöra underlag till kommunens miljöredovisning samt till det fortsatta planarbetet.



Figur 1. Satellitbild över planområdet. På översiktskartan i det övre högra hörnet markeras planområdet med röd prick.



Figur 2. Situationsplan. Nya planerade flerbostadshus.

2 Bedömningsgrunder

2.1 Nationella riktvärden för trafikbuller

Tabell 1. Riktvärden: vid nybyggnation av bostäder bör buller från spårtrafik och vägar inte överskrida

Utrymme	Högsta trafikbullernivå (dBA frifält)	
	Ekvivalent ljudnivå	Maximal ljudnivå
Utomhus (frifältsvärde)		
vid fasad	55/ 60 ^a	-
på uteplats	50	70 ^b

a) För bostad om högst 35 m² gäller det högre värdet

b) Bör inte överskridas med mer än 10 dBA fem ggr/ timme kl 06:00-22:00

Om ljudnivån vid fasad överskrider tabellens värden bör minst hälften av bostadsrummen ha tillgång till en sida där dgnsekvivalent ljudnivå är \leq 55 dBA och maximal \leq 70 dBA kl 22:00-06:00. Med bostadsrum avses rum för daglig samvaro, utom kök, och rum för sömn. I denna rapport refereras detta planeringsfall som ett undantag i förordning.

Inomhus i lägenheterna gäller Boverkets Byggregler, BBR 22. Dessa föreskriver riktvärdena L_{Aeq} 30 dBA och L_{AFMax} 45 dBA. Riktvärdet för maxnivå gäller kl 22:00-06:00 och ska inte överskridas med mer än 10 dBA högst fem ggr/ natt.

2.2 Boverket- Verksamhetsbuller vid bostäder

I Boverkets vägledning¹ för verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder ges följande riktvärden.

Tabell 2. Riktvärden för buller utomhus från industri/ annan verksamhet.

	Ekvivalent ljudnivå i dBA (frifält)			Högsta ljudnivå i dBA
Vid bostadsfasad	Dag kl 06-18	Kväll kl 18-22 samt lör- sön- och helgdag kl 06-18	Natt kl 22-06	Momentana ljud nattetid kl 22-06
Zon A	50	45	45	55*
Zon B	60	55	50	55*
Zon C	>60	>55	>50	>55*

Zon A Bostadsbyggnader bör kunna accepteras upp till angivna nivåer.

Zon B Bostadsbyggnader bör kunna accepteras förutsatt att tillgång till ljuddämpad sida finns och att byggnaderna bulleranpassas.

Zon C Bostadsbyggnader bör inte accepteras.

* Gäller i första hand ljuddämpad sida

Vidare anges att om ljudet karakteriseras av ofta återkommande impulser såsom vid nitningsarbete, slag i transportörer, lossning av metallskrot etc eller innehåller tydligt hörbara tonkomponenter bör riktvärdena för ekvivalent ljudnivå sänkas med 5 dBA. Detta gäller ej ljuddämpad sida.

Samt ”*I de fall den bullrande verksamheten endast pågår en del av någon av tidsperioderna ovan, eller om ljudnivån från verksamheten varierar mycket, bör den ekvivalenta ljudnivån bestämmas*

¹ ”Industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder – en vägledning”, Boverket rapport 2015:21

för den tid då den bullrande verksamheten pågår. Dock bör den ekvivalenta ljudnivån bestämmas för minst en timme, även vid kortare händelser.”

Tabell 3. Riktvärden för buller utomhus från industri/ annan verksamhet på ljuddämpad sida.

	<i>Ekvivalent ljudnivå i dBA (frifält)</i>			<i>Högsta ljudnivå i dBA</i>
<i>Vid bostadsfasad och uteplats</i>	<i>Dag kl 06-18</i>	<i>Kväll kl 18-22</i>	<i>Natt kl 22-06</i>	<i>Momentana ljud nattetid kl 22-06</i>
Ljuddämpad sida	45	45	40	55

3 Beskrivning av den bulleralstrande verksamheter

Två bullrande verksamheter har identifierats i planområdets närhet, Nacka Forum i öster och stadshuset i norr. Nedan ges en kort beskrivning av verksamheterna och hur dessa har hanterats i bullerutredningen. Verksamheterna pågår dag, kväll och helg. Bullerutredningen har tagit hänsyn till det buller som styrs eller alstras av verksamheterna.

3.1 Nacka Forum

Nacka Forums bullerkällor utgörs av godsmottagning och ventilationsinstallationer. Denna rapport utreder de godstransporter och installationer som förekommer på Nacka Forums västra sida mot Vikdalsvägen. Uppgifter om leveranser har erhållit av Logistikbolaget och ges i tabell 4. Leveranserna sker vardagar kl 07 – 16 varav de flesta kl 08 – 10. Helleveranser är få, ca 3 st om dagen. Avfallshämtning sker en gång om dagen. Bidraget från helleveranser och avfallshämtning bedöms som ringa och bortses från.

Tabell 4. Godsmottagning längs Vikdalsvägen.

<i>Godsmottagning vid</i>	<i>Antal/dygn</i>	<i>Andel tung trafik</i>
Norra kajen uppför ramp	40	50 %
Garage	30	67 %
Södra kajen	10	100 %

Ventilationsinstallationerna är enligt Sefabgruppen i drift kl 07:00 – 19:45. Ljudeffektnivåer från installationer i drift har uppmätts, se avsnitt 3.1.1.

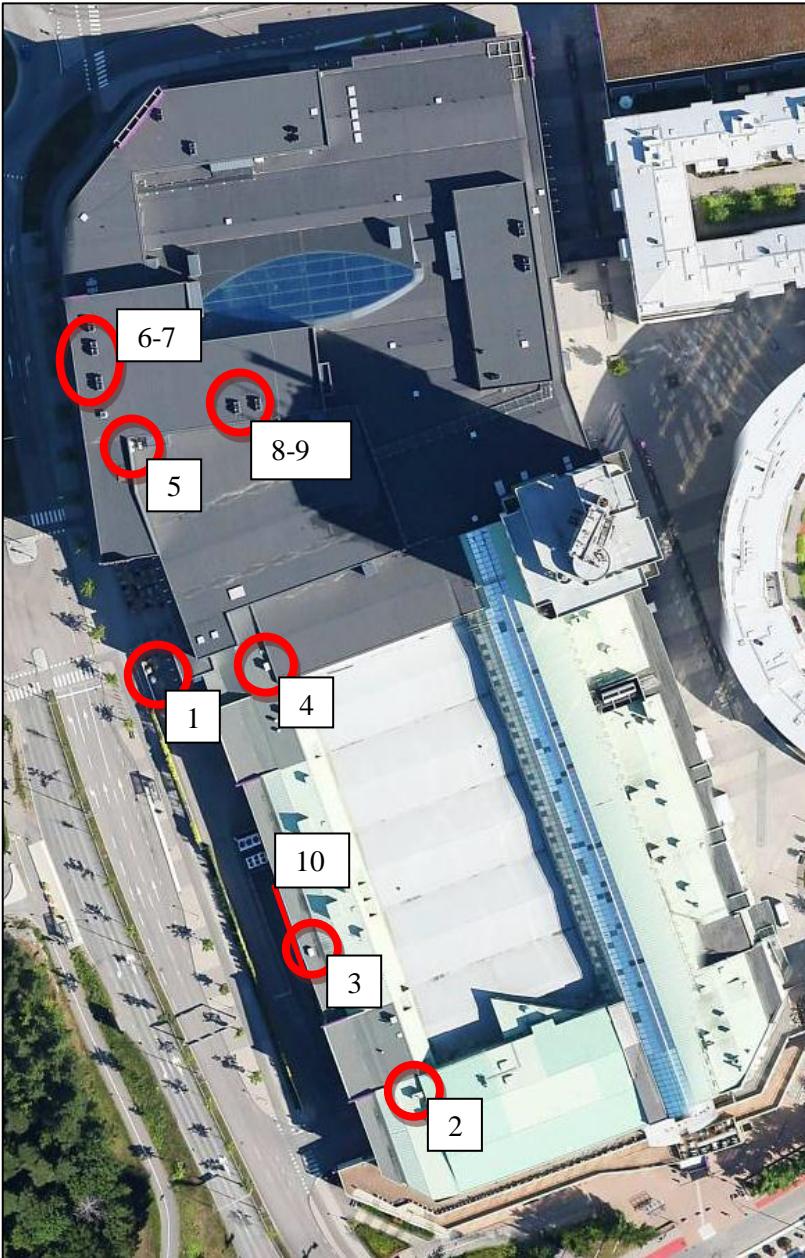
3.1.1 Mätning

För att beräkna de ljudnivåer som alstras från anläggningen utfördes en ljudmätning 2016-06-07 av Anders Nordström och Kristoffer Fristedt. Under ljudmätningarna bestämdes ljudeffekten från ventilationsinstallationer i drift. Uppmätta ljudkällor visas i figur 3 och tabell 6 samt i bilaga 5.

Ljudnivåer från relevanta källor mättes och utvärderades i enlighet med Nordtest NT ACOU 080 med avsteg avseende antalet mätpositioner per källa. För de flesta källor användes en mätposition, källor i komplex omgivning och stora källor mättes in i flera positioner. De mätinstrument som användes vid mättillfället anges i tabell 5.

Tabell 5. Mätinstrument

<i>Instrument</i>	<i>Fabrikat</i>	<i>Typ</i>	<i>Serienummer</i>	<i>Kalibreringsdatum</i>
Ljudmätare	Norsonic	140	1403599	2015-11-16
Förstärkare	Norsonic	1209	13163	2015-11-16
Mikrofon	Norsonic	1225	151306	2015-11-16
Kalibrator	Norsonic	1251	32323	2016-02-02



Figur 3. Bullerkällornas placering.

Tabell 6. Ljudeffektnivå.

Källa	Ljudeffektnivå, L_{wA} [dBA]
1	84
2	75
3	86
4	68
5	83
6	91
7	90
8	89
9	90
10 a-f	81

3.2 Nacka Stadshus

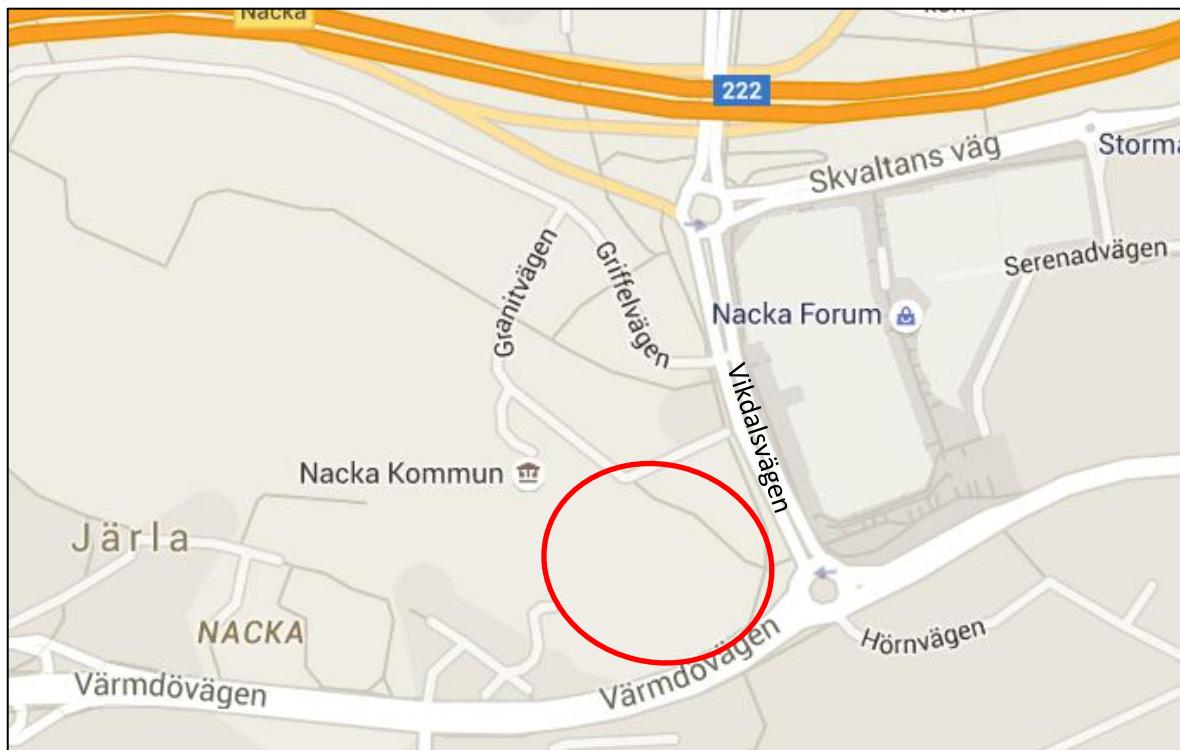
2016-06-22 utfördes en inventering av möjliga bullerkällor på Nacka Stadshus. Installationer i drift bedömdes ej ge upphov till ljudnivåer över riktvärdena för verksamhetsbuller.

4 Trafikuppgifter

Nedan redovisas använda trafikuppgifter. Prognosflöden för år 2030 framtagna i rapporten *Centrala Nacka Trafikutredning, Ramböll, 2014-10-22*. 10 % av den totala dygnstrafiken utgör trafikflödet nattetid. 10 % av den totala dygnstrafiken antas utgöra maxtimmen.

Tabell 7. Vägtrafikflöden

Sträcka	2030 Antal fordon/ åmd [st]	Skyldad hastighet [km/h]	Andel tunga fordon [%]
Värmdöleden	85 000	90	9
Värmdövägen	25 000	40	8
Vikdalsvägen	17 000	30	5
Granitvägen	1 000	30	5
Griffelvägen	12 000	40	5
Lokalgator	700	30	0



Figur 4. Vägar i förhållande till planområdet som markeras med röd ring.

5 Underlag

Följande underlag har använts vid beräkningarna:

- Digital grundkarta i 3D över aktuellt område erhållit av Nacka kommun, 2015-12-15
- Situationsplan och planlösningar erhållit av Nacka kommun, 2016-05-13
- Trafikuppgifter erhållit från Nacka kommun, 2016-05-13
- Trafikuppgifter för godsmottagning erhåller av Logistikbolaget, 2016-06-17
- Driftuppgifter för installationer Nacka Forum erhållit av Sefabgruppen, 2016-06-14.

6 Beräkningsförutsättningar

Bullret har beräknats utifrån en digital terrängmodell med programmet SoundPLAN 7.4. Beräkningarna har utförts i enlighet med den Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafik (NV 4653) samt ISO 9613:1996- Dämpning av ljud under utbredning utomhus - Del 2: Beräkningsmetod.

7 Resultat och kommentarer

7.1 Trafikbuller

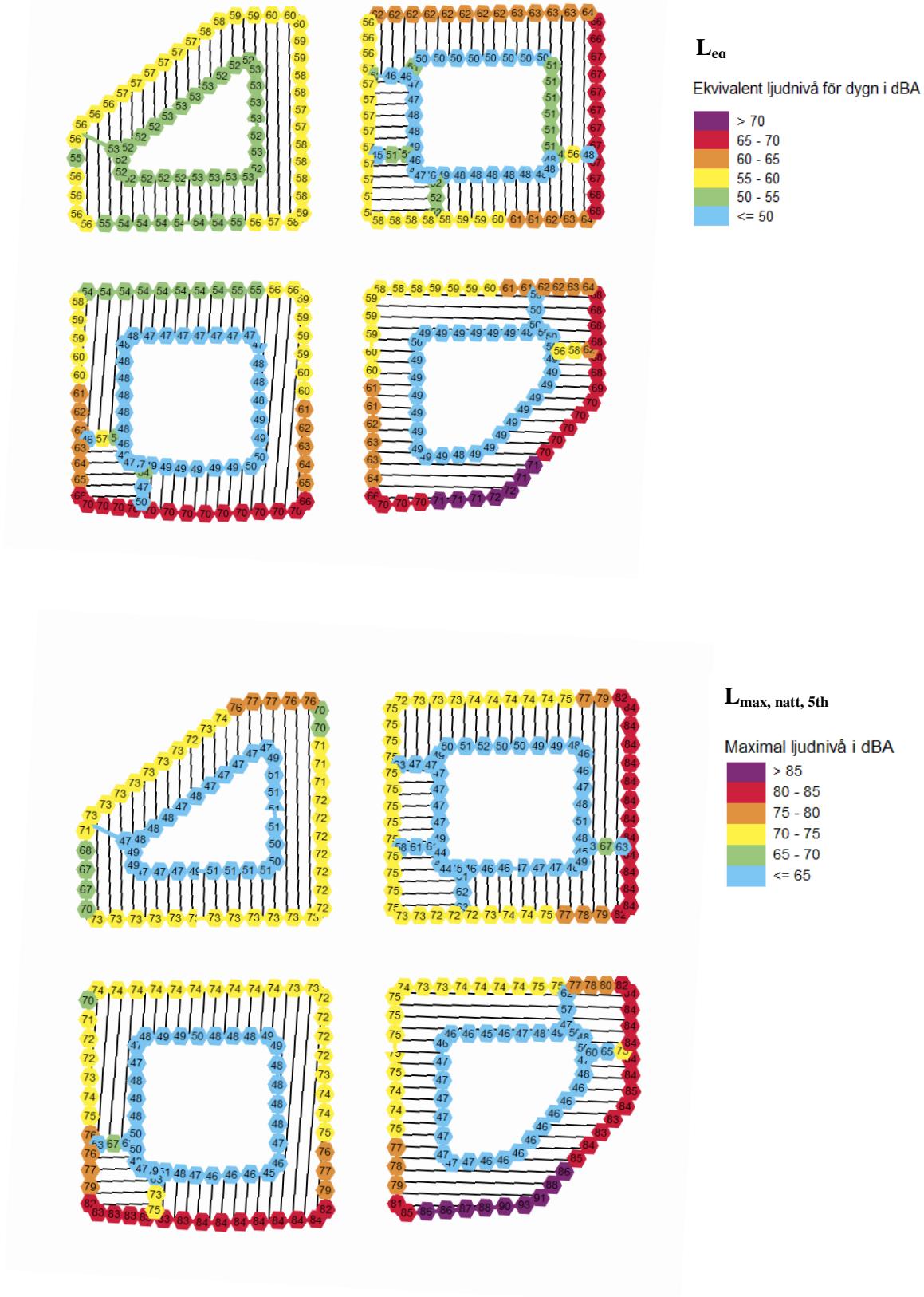
Den dgnsekvivalenta ljudnivån samt maximal ljudnivån nattetid ($L_{max,5th}$) redovisas i bilaga 1 och 2. Färgskalan är relaterad till riktvärdet vid fasad så att gränsen mellan grönt och gult motsvarar riktvärdet, 55 dBA dgnsekvivalent respektive 70 dBA maximal ljudnivå.

Den dgnsekvivalenta ljudnivån uppgår till som mest 72 dBA och den maximala nattetid till som mest 93 dBA för fasader mot gata, se figur 5.

För ca 10 % av byggnadskropparna innehålls riktvärdet om 55 dBA ($lgh \geq 35 m^2$) och 60 dBA ($lgh < 35 m^2$) ekvivalent ljudnivå, figur 5 och 6. Lägenheter kan planeras utan hänsyn till ljuddämpad sida.

För ca 40 % av byggnadskropparna klaras riktvärdet om 60 dBA ($lgh < 35 m^2$) ekvivalent ljudnivå, se figur 5 och 6. Mindre lägenheter kan planeras enkelsidigt mot gata.

För ca 50 % av byggnadskropparna klaras undantaget i förordningen om trafikbuller om lägenheterna planeras så att de får tillgång till ljuddämpad sida som klarar både 55 dBA dgnsekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå nattetid, se figur 5 och 6.



Figur 5. Högsta ekvivalenta och maximala ljudnivå vid fasad.



Riktvärdet om 55 dBA (lgh $\geq 35 \text{ m}^2$) och 60 dBA (lgh $< 35 \text{ m}^2$) ekvivalent ljudnivå innehålls

Riktvärdet om 60 dBA (lgh $< 35 \text{ m}^2$) ekvivalent ljudnivå innehålls

Undantaget i förordningen för trafikbullar innehålls genom att hälften av bostadsrummen får tillgång till ljuddämpad (55 dBA dygnsekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå nattetid) sida mot innergården

Figur 6. Planeringsförutsättningar trafikbuller

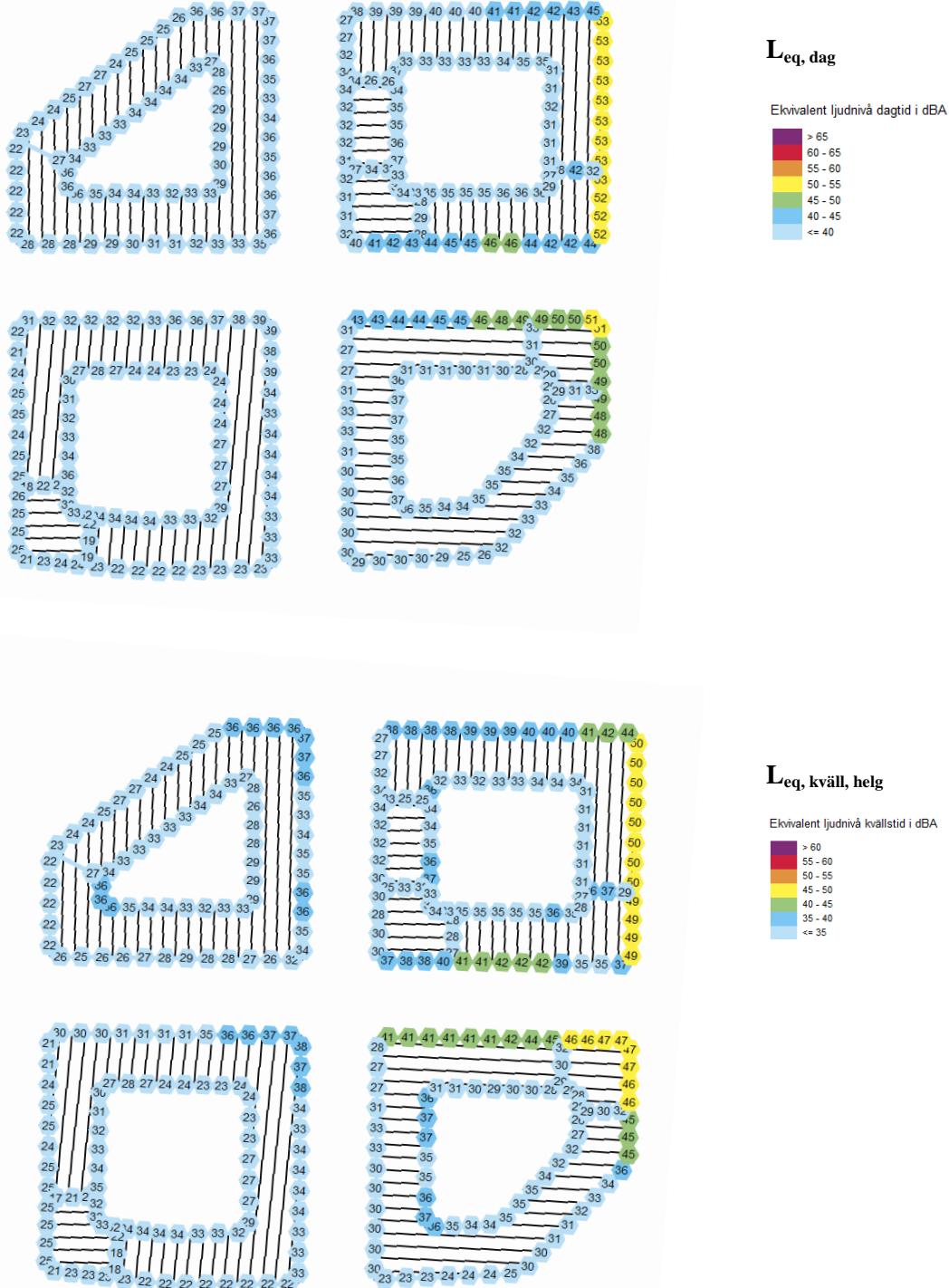
7.2 Verksamhetsbuller

Den ekvivalenta ljudnivån dag, kväll och helg redovisas i bilaga 3 och 4. Färgskalan är relaterad till riktvärdet vid fasad så att gränsen mellan grönt och gult motsvarar riktvärdet, 50 dBA dagtid respektive 45 dBA kvällar och helger.

Den ekvivalenta ljudnivån dagtid (06.00-18.00) uppgår till som mest 53 dBA och kvällstid (18.00-22.00) och helger till 50 dBA för fasader som vetter mot Nacka Forum, se figur 7.

För ca 85 % av byggnadskropparna innehålls riktvärden enligt zon A, se figur 7 och 8. Lägenheter kan planeras utan hänsyn till ljuddämpad sida.

För ca 15 % av byggnadskropparna kan riktvärden enligt zon B innehållas om lägenheterna planeras så att hälften av bostadsrummen får tillgång till ljuddämpad sida om 45 dBA ekvivalent ljudnivå, se figur 7 och 8.



Figur 7. Högsta ekvivalenta och maximala ljudnivå vid fasad.



Zon A *Bostadsbyggnader bör kunna accepteras upp till angivna nivåer*

Zon B *Bostadsbyggnader bör kunna accepteras förutsatt att tillgång till ljudrämpad sida finns*

Figur 8. Planeringsförutsättningar verksamhetsbuller.

7.3 Ljudnivå vid uteplats

En gemensam uteplats, som klarar riktvärdena kan anordnas på byggnadernas innergårdar, se bilaga 1 till 4.

7.4 Ljudnivå inomhus

Målet för externa bullerkällor inomhus kan innehållas med lämpligt val av fönster, fasad och uteluftsdon. De höga ljudnivåerna vid fasad ställer höga krav på fasadisoleringen, den måste studeras mer i detalj i projekteringen.

7.5 Förslag till planbestämmelser

För att i detaljplanen säkerställa god ljudmiljö med avseende på trafikbuller föreslås följande villkor i detaljplanen.

Trafikbuller

Bostäderna ska utformas så att:

- Samtliga bostadsrum i en bostad får högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) vid bostadsbyggnads fasad eller om så inte är möjligt minst hälften av bostadsrummen i varje bostad får högst 55 dBA dgnsekvivalent ljudnivå samt högst 70 dBA maximal ljudnivå vid fasad nattetid (frifältsvärden)
- Bostäder om högst 35 m² får ha högst 60 dBA dgnsekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) vid fasad.
- Ljudnivån på minst en uteplats (per enskild bostad eller gemensam) inte överskrider 50 dBA dgnsekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå. Maximal ljudnivå får överskridas med högst 10 dBA fem gånger per timme kl. 06.00-22.00.

Verksamhetsbuller

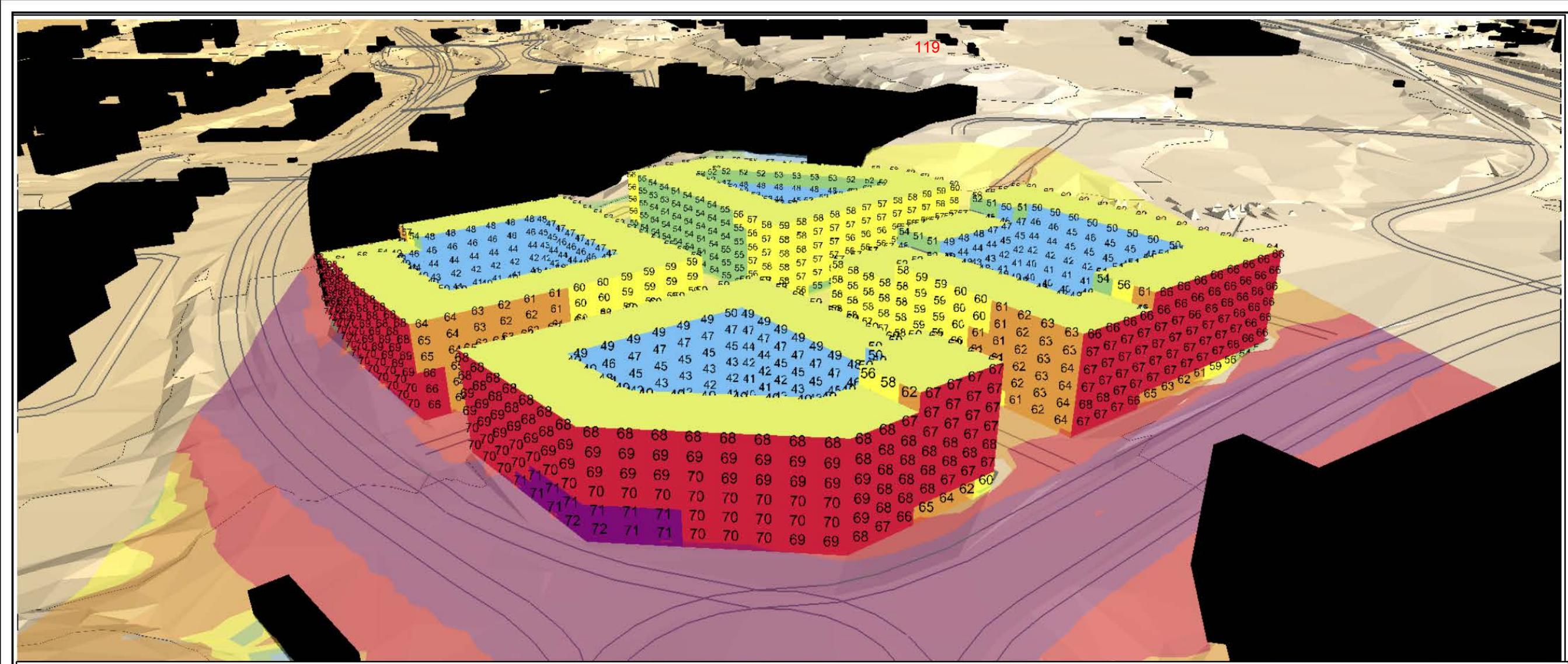
Bostäderna ska utformas så att:

- Samtliga bostadsrum i en bostad får högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå dagtid (06.00-18.00) (frifältsvärde) vid bostadsbyggnads fasad eller om så inte är möjligt minst hälften av bostadsrummen i varje bostad får högst 45 dBA ekvivalent ljudnivå dagtid.
- Samtliga bostadsrum i en bostad får högst 45 dBA ekvivalent ljudnivå kväll(18.00- 22.00) och helg (frifältsvärde) vid bostadsbyggnads fasad eller om så inte är möjligt minst hälften av bostadsrummen i varje bostad får högst 45 dBA ekvivalent ljudnivå kväll och helg.
- Samtliga bostadsrum i en bostad får högst 45 dBA ekvivalent ljudnivå natt (22.00- 06.00) (frifältsvärde) vid bostadsbyggnads fasad eller om så inte är möjligt minst hälften av bostadsrummen i varje bostad får högst 40 dBA ekvivalent ljudnivå kväll och helg.
- På ljuddämpad sida får ljudnivån från trafikbuller inte överskrida 55 dBA ekvivalent ljudnivå.

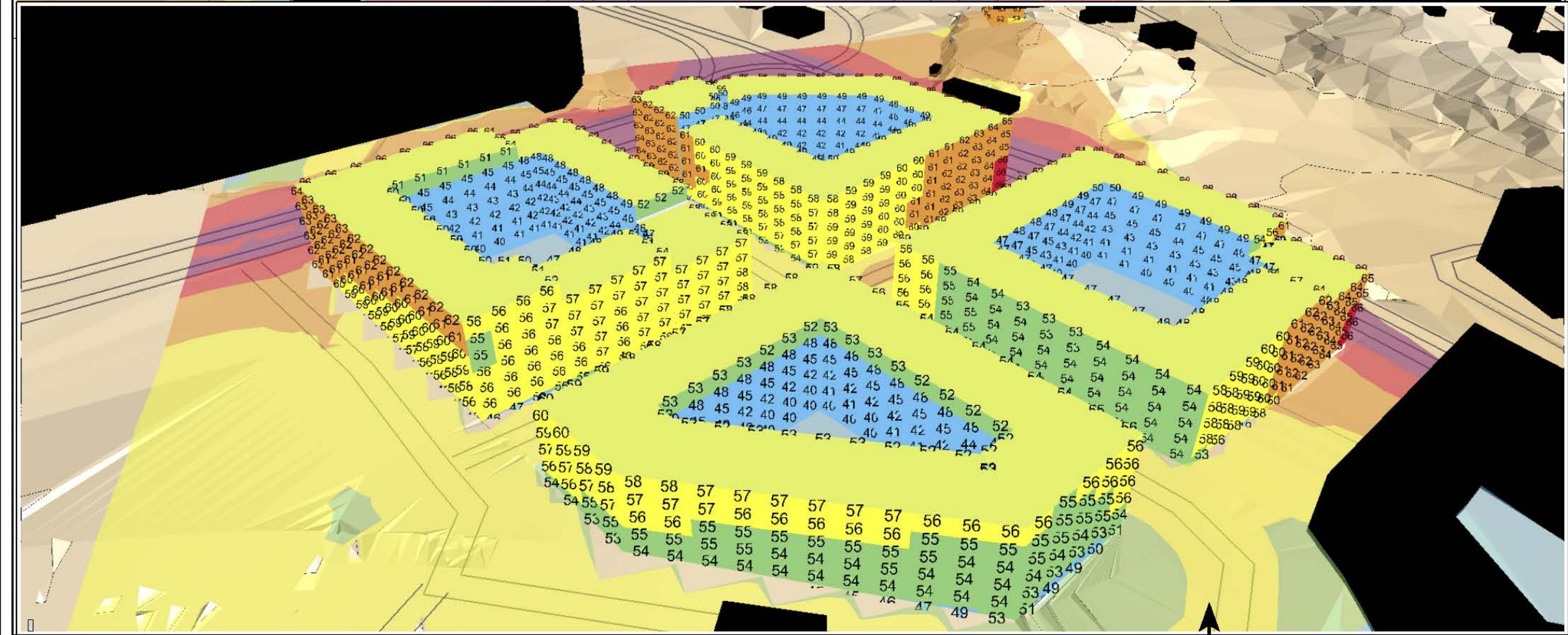
Structor Akustik AB

Upprättad av: My Broberg

Granskad av: Lars Ekström



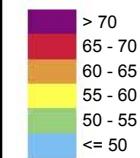
Trafikbuller



Aktuellt riktvärde

Riktvärde 55 dBA ekvivalent ljudnivå för dygn (gränsen mellan gult och grönt).

Ekvivalent ljudnivå för dygn i dBA

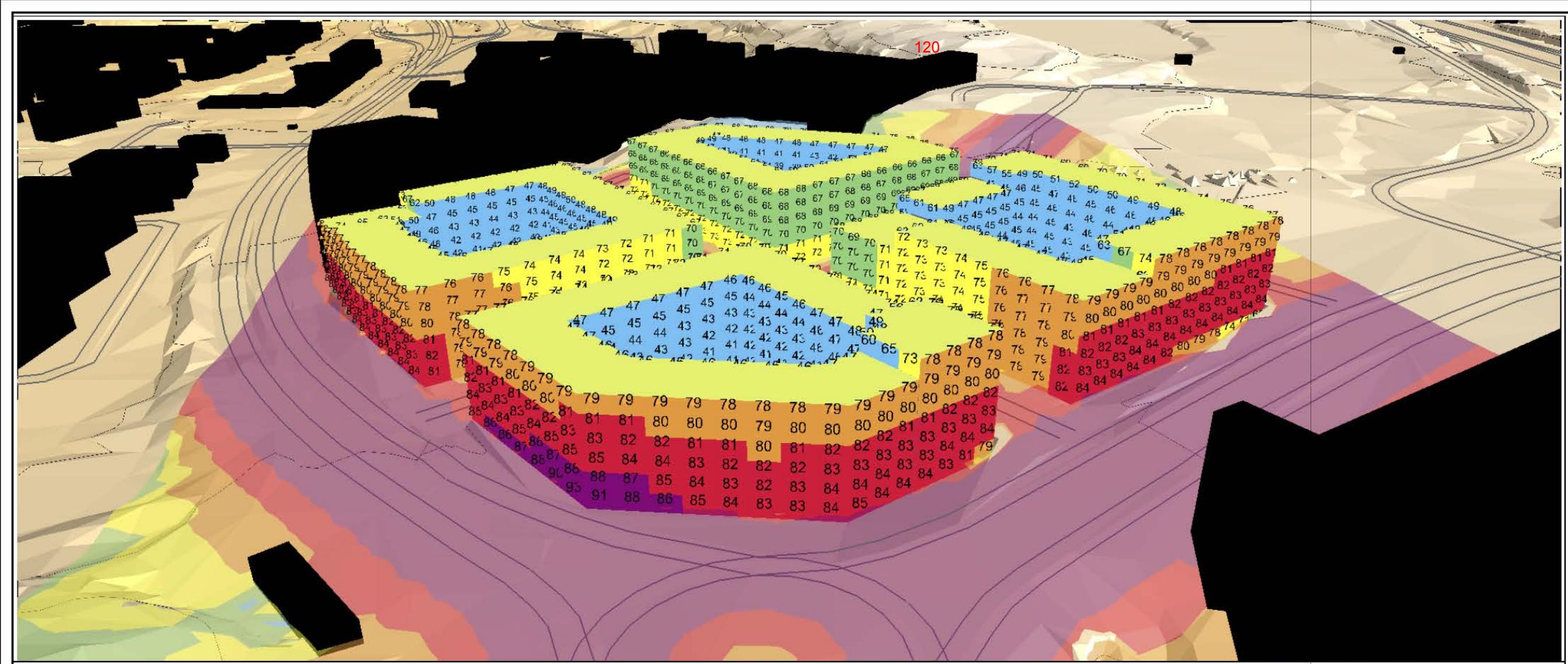


Structor Structor Akustik AB
Solnavägen 4, 113 65 Stockholm
Tfn 08-545 55 630, www.structor.se

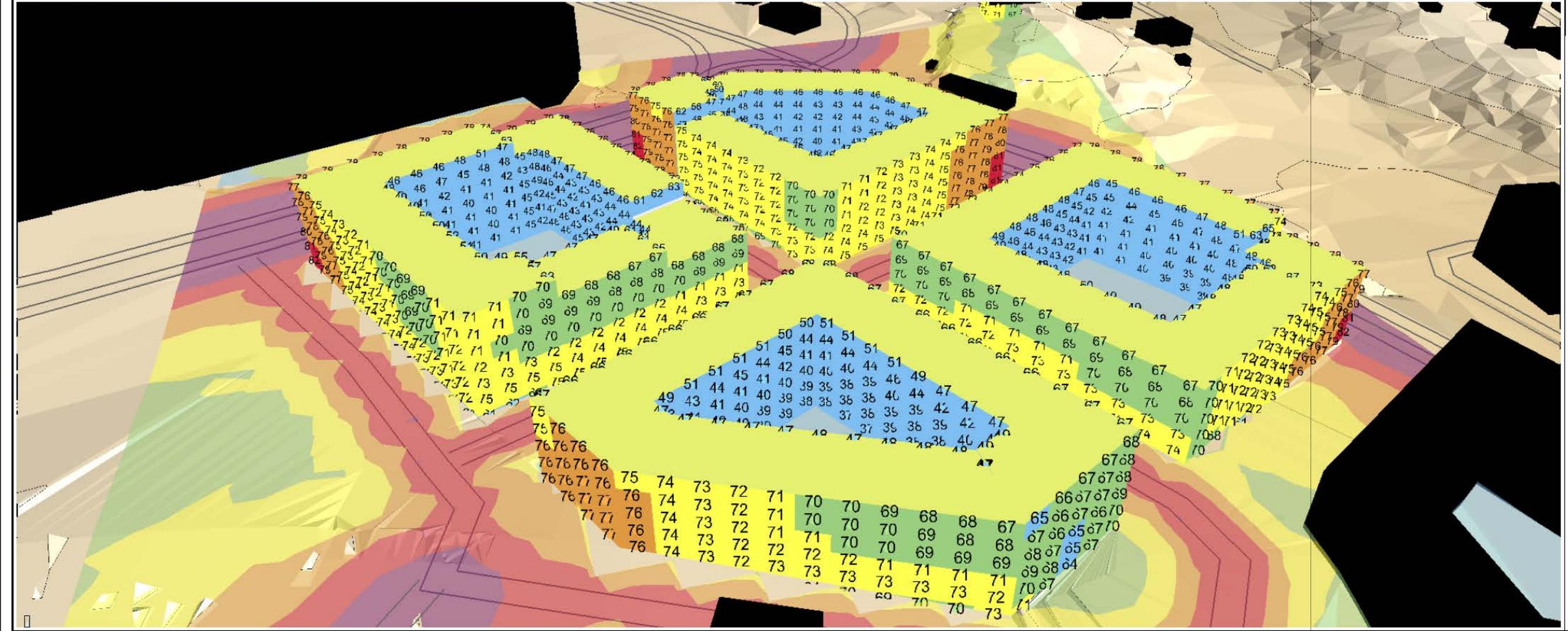
Nya gatan, Nacka Kommun

Ekvivalent ljudnivå 2 m över mark
och vid fasad

Handläggare	Granskare
MBG	ASN
Beställare	Datum
Nacka kommun	2016-06-23
Rapportnummer	Bilaga
2015-189-11 r01	01



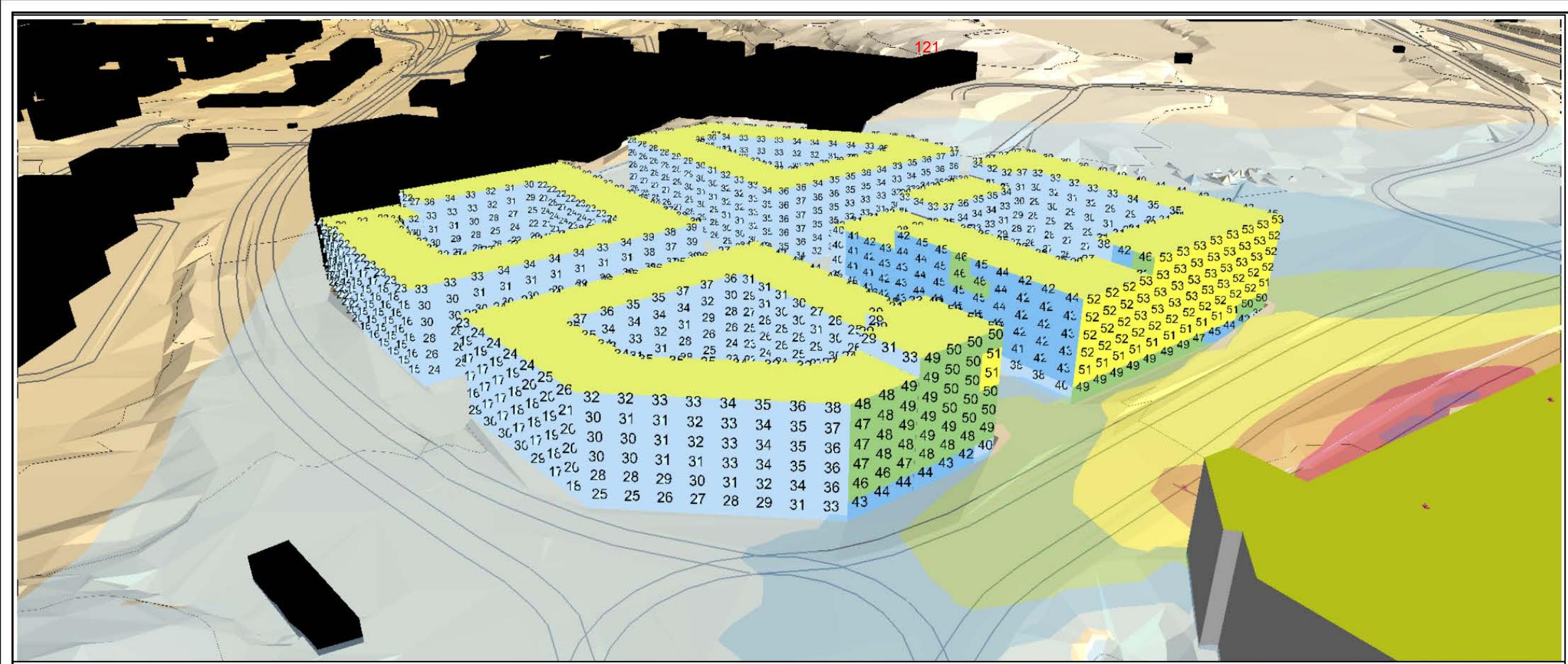
Trafikbuller



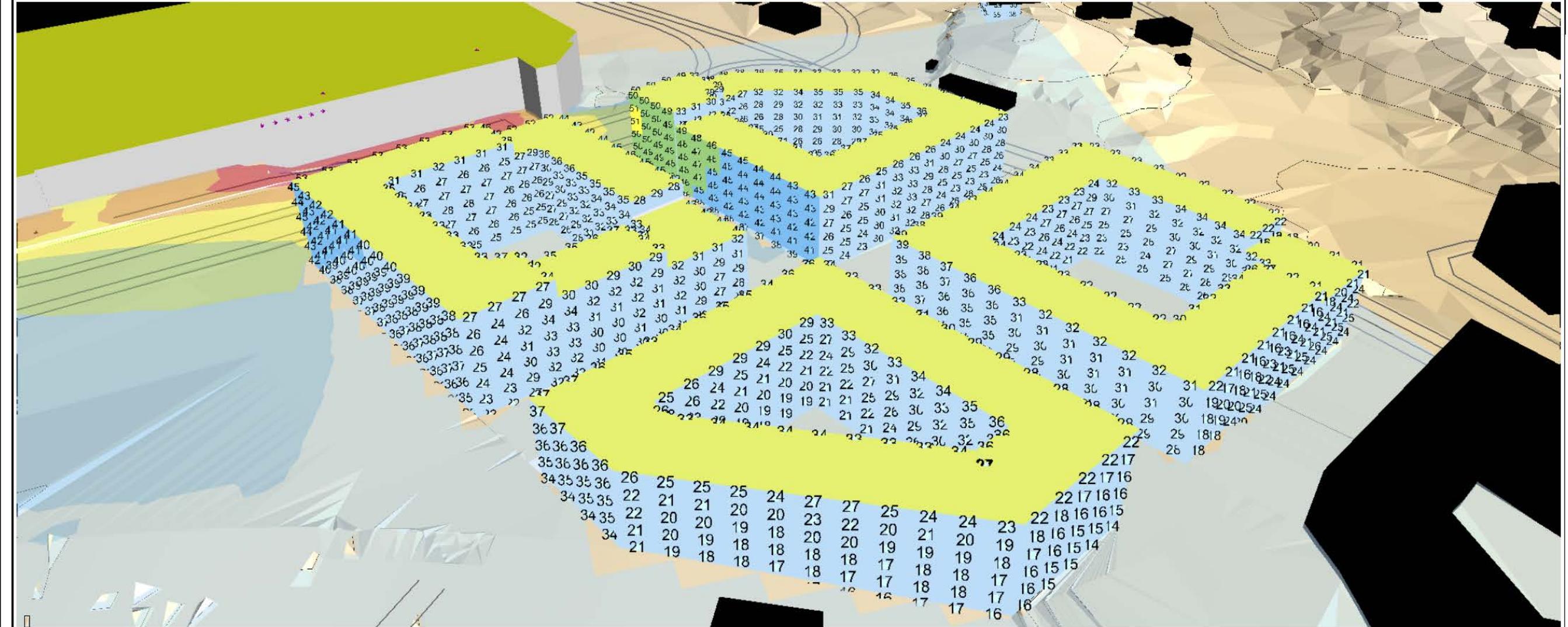
Nya gatan, Nacka Kommun

Maximal ljudnivå natt, 2 m över mark
och vid fasad

Handläggare	Granskare
MBG	ASN
Beställare	Datum
Nacka kommun	2016-06-23
Rapportnummer	Bilaga
2015-189-11 r01	02



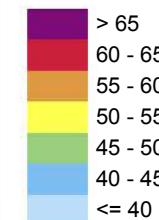
Verksamhetsbuller



Aktuellt riktvärde

Riktvärde 50 dBA ekivalent ljudnivå
dagtid (06.00-18.00)
(gränsen mellan gult och grönt).

Ekvivalent ljudnivå dagtid i dB

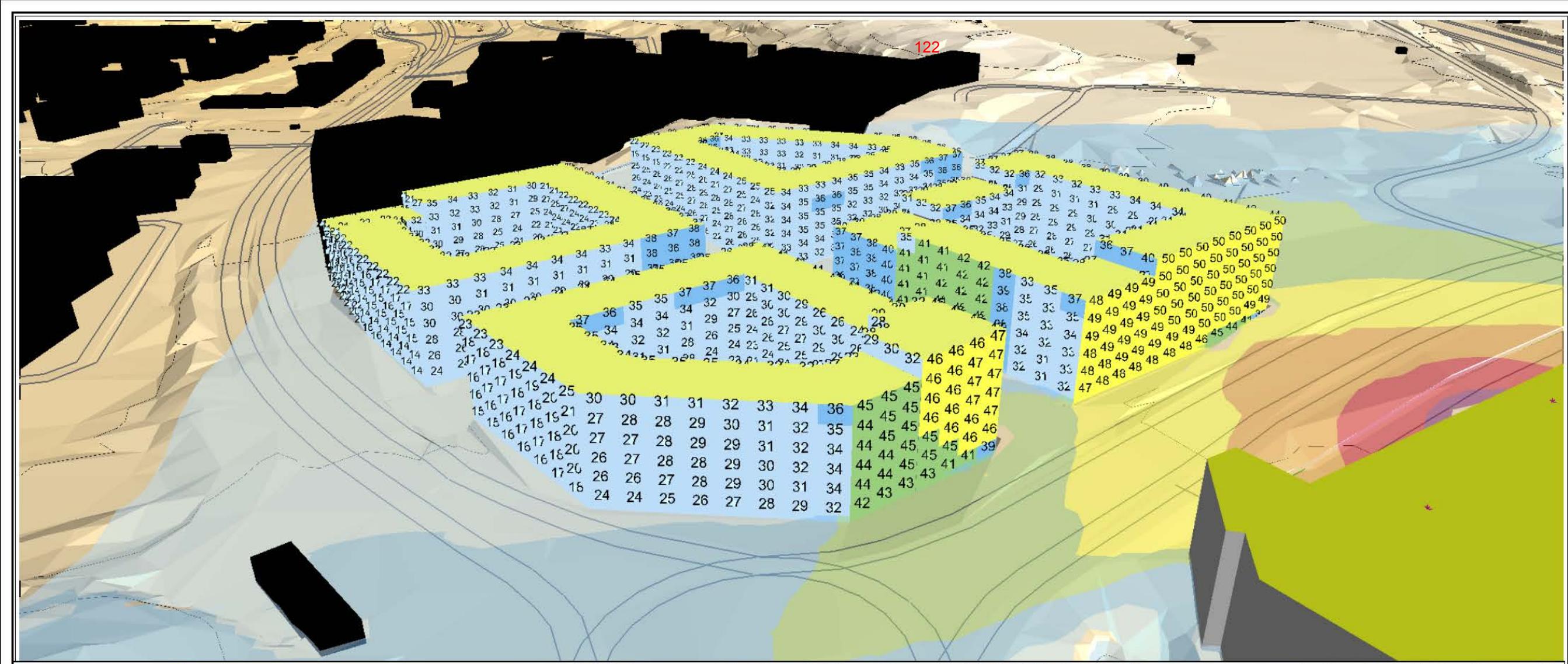


Structor Structor Akustik AB
Solnavägen 4, 113 65 Stockholm
Tfn 08-545 55 630, www.structor.se

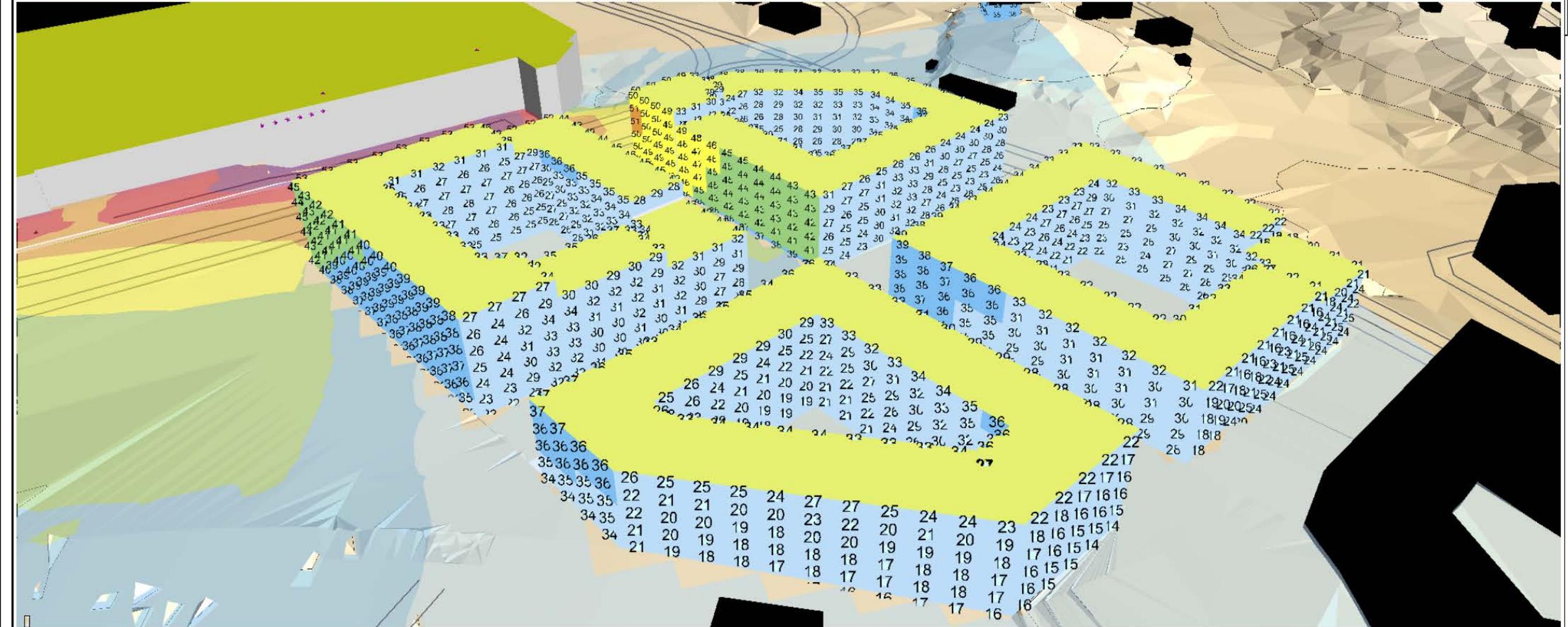
Nya gatan, Nacka Kommun

Ekvivalent ljudnivå 2 m över mark
och vid fasad dagtid (06.00-18.00)

Handläggare	Granskare
MBG	ASN
Beställare	Datum
Nacka kommun	2016-06-23
Rapportnummer	Bilaga
2015-189-11 r01	03



Verksamhetsbuller



Aktuellt riktvärde

Riktvärde 45 dBA ekivalent ljudnivå
kväll (18.00-22.00) och helg.
(gränsen mellan gult och grönt).

Ekvivalent ljudnivå kvällstid i dBA



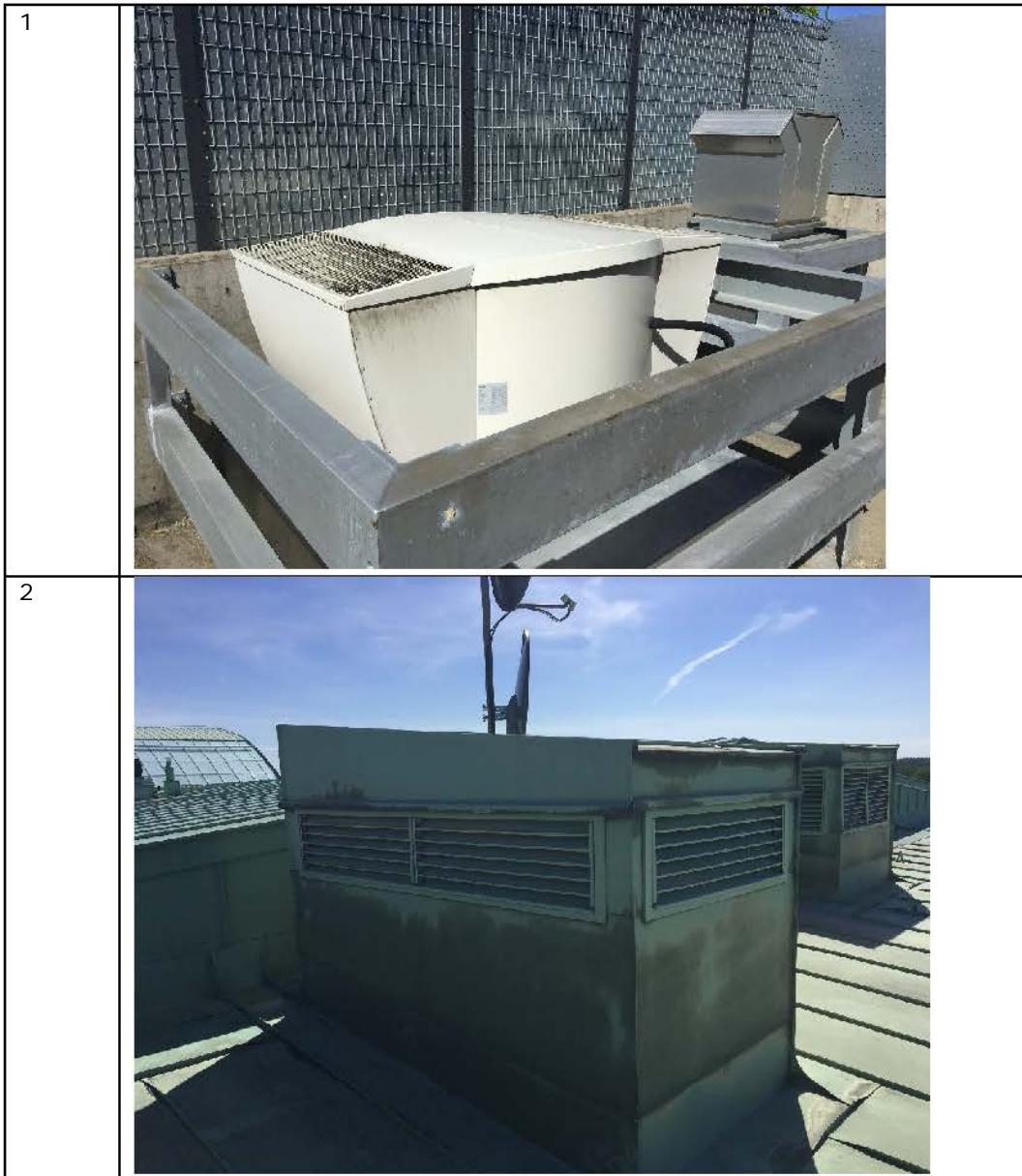
Structor Structor Akustik AB
Solnavägen 4, 113 65 Stockholm
Tfn 08-545 55 630, www.structor.se

Nya gatan, Nacka Kommun

Ekvivalent ljudnivå 2 m över mark
och vid fasad kväll (18.00-22.00)
och helg

Handläggare	Granskam
MBG	ASN
Beställare	Datum
Nacka kommun	2016-06-23
Rapportnummer	Bilaga
2015-189-11 r01	04

Bilaga 5. Installationer Nacka Forum



3



4



5	
6 – 7	
8 – 9	

10 a - f





MILJÖFÖRUTSÄTTNINGAR FÖR MARKANVISNINGSTÄVLING NYA GATAN ETAPP 3 - SYDÖSTRA KVARTERET

Bilaga

2016-10-14

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	3
2	Uppföljning.....	3
3	Grönytefaktor	3
4	Lokala miljömål- förutsättningar för markanvisning .	4
4.1	Begränsad klimatpåverkan	4
4.2	Giftfri miljö	4
4.3	Rent vatten.....	4
4.4	God bebyggd miljö	5

I Inledning

Denna bilaga till markanvisningsprospektet är utformad för att uppfylla viktiga riktsatser och mål som antagits inom Nacka kommun.

I mars 2016 antog kommunfullmäktige ”Nackas miljöprogram 2016-2030” med sex lokala miljömål; *begränsad klimatpåverkan, frisk luft, rent vatten, giftfri miljö, god bebyggd miljö och ett rikt växt- och djurliv*. I miljöprogrammet finns strategiska mål kopplade till varje miljömål med indikatorer och tidsatta målnivåer så att målen kan följas upp. Med miljömålen som grund kan kommunen ange vilken miljöhänsyn som behöver tas i stadsbyggnadsprojekten.

I Nacka kommuns ”Program för markanvändning” som antogs i april 2016 anges att kommunen vid bebyggelse ska ställa krav på särskilda gröna värden på kvartersmark för att främja ekosystemtjänster, genom att använda en s.k. grönnytfaktor på kvartersmark. Detta ska bidra till att kommunens övergripande mål om attraktiva livsmiljöer i hela Nacka uppfylls.

Miljöförutsättningarna som beskrivs nedan, inklusive grönnytfaktor för Nacka stad, ska tillämpas för kommande bostadsprojekt inom markanvisningsområdet.

2 Uppföljning

Åtgärder enligt grönnytfaktorn och miljöförutsättningarna i detta dokument kommer att föras in i avtal samt följas upp av kommunen i genomförandeskedet.

3 Grönnytfaktor

Grönnytfaktorn för Nacka stad är en modell och ett verktyg som medger utformning av kvartersmark genom ett antal valbara åtgärder inom fem kategorier av ekosystemtjänster: *sociala värden, dagvattenhantering, biologisk mångfald, luftrenings och lokalklimat*. Grönnytfaktorn beskrivs i dokumentet Grönnytfaktor Nacka stad och räknas ut med hjälp av en exel-fil som tillhandahålls av kommunen.

En förutsättning som ska följas i detta projekt, förutom de valbara åtgärderna enligt grönnytfaktorn, är att ovan garagets takbjälklag ska ett jordtäcke om minst 0,8 m finnas.

4 Lokala miljömål- förutsättningar för markanvisning

4.1 Begränsad klimatpåverkan

Nacka ska bidra till att minska den globala klimatpåverkan genom att sänka sina direkta och indirekta utsläpp av växthusgaser.

- Det ska finnas minst en cykelparkering per lägenhet + en per sovrum (dvs en enrumslägenhet genererar en parkering, en fyrrumslägenhet 4 parkeringar), varav minst hälften av det totala antalet cykelparkeringsplatser är väderskyddade. Alla cykelparkeringsplatser ska vara låsbara för ramen.
- I anslutning till varje samlad cykelparkering (utomhus och inomhus) ska det finnas laddningsmöjlighet för elmoped eller elcykel.
- Minst 20 % av boendeparkeringsplatserna för bil ska ha laddpunkter anpassade för elbil. Varje laddpunkt ska ha minst 3,7 kW effekt. Kabel ska förläggas så att i princip varje boendeparkeringsplats i framtiden kan försörjas med minst 7,4 kW.

Om nödvändigt får anpassning ske (t ex av antalet laddpunkter) till lokala tekniska förutsättningar i samråd med elnätsägaren och kommunen.

- Elektricitet som används under byggskedet ska vara miljömärkt med Bra Miljöval.

4.2 Giftfri miljö

Nacka ska vara så giftfritt att inte människor eller miljö påverkas negativt.

- Utomiljön ska utformas med så giftfria material som möjligt. Därför ska t ex gummiasfalt innehållande återvunna bildäck, däckgungor och tryckimpregnerat trä inte användas.

4.3 Rent vatten

Sjöars och vattendrags biologiska, ekologiska, sociala och kulturhistoriska värden ska bevaras. Kust och farvatten i Nacka ska ha goda förutsättningar för rik biologisk mångfald och ha god tillgänglighet för rekreation.

- Dagvattenfördröjande åtgärder ska utföras inom kvartersmark innan anslutning sker till allmänt dagvattennät, minst enligt principerna i Anvisningar för dagvattenhantering i Nacka kommun 2011-06-27. Nya

riktlinjer för dagvattenhantering är under framtagande.

- Lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD), exempelvis så kallade regnbäddar etc, ska tillämpas så långt som är möjligt. LOD-lösningarna för rening och födröjning ska dimensioneras för ett regndjup på minst 10 mm, där volymen beräknas för den reducerade arean ($\text{area} * \text{avrinningskoefficient} * 10 \text{ mm}$ ger den totala volymen som behöver hanteras, inrymmas volymmässigt, i grönyta innan avledning till kommunens ledningsnät) och uppehållstiden ska vara mellan 6-12 h. Om delar av kvarterets taktytor avvattnas direkt mot gata, så ska det totala regndjupet på 10 mm från hela kvarteret omhändertas så att riktlinjen om 10 mm för kvarteret ändå uppfylls.
- Kompletterande födröjning i underjordiska magasin tillåts endast om riktlinjen ovan inte klaras med hjälp av LOD-lösning. Vid dimensionering av magasin ska uppehållstiden i anläggningen ökas (12-24 h) för att ge en tillräcklig reningseffekt. En sådan lösning behöver motiveras av exploateren.
- Samtliga gröna dagvattenlösningar och grönytor ska utformas på sådant sätt och med sådant växtmaterial så att behovet av gödning minimeras.
- Utomhusmiljön ska utformas med material som inte bidrar till dagvattnets föroreningsbelastning. Det innebär till exempel att produkter och konstruktioner som innehåller koppar eller är förzinkade inte ska användas.
- Explotören ska innan byggstart ha en kontrollplan för hur man ska uppfylla tillämpliga krav i miljöbalken. Kontrollplanen kan bl a innehålla uppgifter om hur förorenad mark, länshållningsvatten mm ska hanteras.

4.4 God bebyggd miljö

Den bebyggda miljön i Nacka ska bidra till en god livsmiljö där resurser nyttjas på ett hållbart sätt. Det ska vara nära till naturen och människors hälsa ska stå i fokus. Nackas sårbarhet inför effekterna av klimatförändringar ska minska.

- Vid utformning av bebyggelsen ska en god ljudmiljö utomhus eftersträvas. Bebyggelsen ska utformas så att högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå och högst 70 dBA maximal ljudnivå klaras på uteplats.
- Under byggskedet ska Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller följas.

Öppenhet och mångfald

*Vi har förtroende och respekt för människors kunskap
och egna förmåga - samt för deras vilja att ta ansvar*

Mellan Nacka kommun, genom dess kommunstyrelse, ("**Kommunen**"), och [Företagsnamn] (org.nr. [xxxxxx-xxxx]), ("**Bolaget**"), har nedan träffats följande

MARKANVISNINGSAVTAL

Nedan benämnt "**Markanvisningsavtalet**" eller "**denna avtal**".

1 § Grundförutsättning för Markanvisningsavtalet

Det är av väsentlig betydelse att Kommunens beslutade styrdokument för stadsbyggnad och centrala Nacka är väl förankrade hos Bolaget i dess fortsatta arbete och att hänsyn till dessa styrdokument tas vid planering och projektering inom ramen för detta avtal. Följande styrdokument åsyftas bland annat; av Kommunen antagen stadsbyggnadsstrategi, "Fundamenta", antagen vision för staden i Nacka, "Nära och nyskapande", antaget miljöprogram "Nackas miljöprogram 2016-2030", antagna "Riktlinjer för hållbart byggande", antaget "Detaljplaneprogram för Centrala Nacka och antaget "Program för markanvändning med riktlinjer för markanvisnings- och exploateringsavtal". Bolaget är medvetet om vilka styrdokument som åsyftas och innehållet i dem. Bolaget är även införstått med vad respektive styrdokument innebär för det fortsatta arbetet och är villig att genomföra styrdokumenten. Föreligger motstridigheter mellan styrdokumenten, har Kommunens tolkning företräde framför Bolagets tolkning. Bolaget ska vid osäkerhet i viss fråga begära förtydligande av Kommunen.

2 § Bakgrund och syfte

Kommunen planerar att exploatera ett område på fastigheten [infoga fastighetsbeteckning] som markeras med skräffering på bifogad karta, bilaga 1 ("**Området**"). Området ingår i det nya stadsutvecklingsprojektet Nacka stad, vilket definieras som Sicklaön väster om Saltsjöbadsleden och Nyckelviken.

Under [infoga månad och år] genomfördes en anbudstävling där olika exploaterer erbjöds att inkomma med bidrag. Bolaget presenterade [ett av de] vinnande anbuden/en och har därför erbjudits att ingå detta Markanvisningsavtal på de villkor som framgår av avtalet. Bolagets inlämnade tävlingsbidrag inklusive anbudsunderlag med bilagor, bilaga 2, utgör underlag för detta avtal.

Exploateringen av Området kan sammanfattningsvis sägas vara indelat i två huvudetapper, Etapp 1 och Etapp 2, vilka närmare beskrivs nedan. Detta avtal syftar till att reglera Etapp 1 och förutsättningarna för att exploateringen ska övergå i Etapp 2. Syftet med Markanvisningsavtalet är således att ge riktlinjer och lägga fast förutsättningar för detaljplanläggning, den fortsatta exploateringen av Området och tilldelning av mark för bebyggelse till Bolaget.

Etapp 1

Kommunen och Bolaget ska inom ramen för detta avtal gemensamt ta fram en detaljplan där Området innefattas ("**Detaljplanen**").

Etapp 2

Parterna ska verka för att fastighetsbildning sker så att Området utgör en egen eller flera egna fastigheter. Avsikten är att Bolaget ska tillträda Området 30 dagar från lagakraftvunnet beslut om fastighetsbildning, eller den tidigare dag som parterna skriftligen kommer överens om ("**Tillträdesdagen**").

När arbetet med att ta fram Detaljplanen har hunnit så långt att parterna tillsammans anser att en överenskommelse om exploatering av Området kan träffas, ska parterna träffa en överenskommelse på huvudsakligen de villkor som framgår av bilaga 3 ("**Markgenomförandeavtalet**") och en på huvudsakligen de villkor som framgår av bilaga 4 ("**Överlåtelseavtalet**"). Markanvisningsavtalet ska ligga till grund för Markgenomförandeavtalet och Överlåtelseavtalet.

3 § Giltighetstid m.m.

Denna markanvisning är giltig i två år, vilket innebär att Bolaget inom två år från och med parternas undertecknande av detta avtal, har en option att ensam förhandla med Kommunen om exploatering och förvärvande av Området.

Kommunen har en ensidig rätt att, senast sex månader innan giltighetstiden enligt första stycket löpt ut, medge förlängning av Markanvisningsavtalet. Förlängning kan maximalt medges i två år och enbart om Bolaget aktivt drivit projektet och förseningen inte beror på Bolaget. Förlängning ska medges skriftligen.

Markanvisningsavtalet upphör att gälla när avtalets giltighetstid löpt ut. Bolaget har då inte rätt till ekonomisk ersättning eller ny marktilldelning. Kommunen äger dock rätt att genast anvisa området till annan intressent.

4 § Etapp 1:s genomförande

4.1 Allmänt om detaljplanearbetets genomförande

Bolaget och Kommunen ska tillsammans verka för att Området detaljplaneläggs för [bostäder och/eller lokaler]. Flera bygg Herrar kan ingå i arbetet med Detaljplanen.

Bolaget ska efter samråd med Kommunen utse kvalificerad arkitekt för den [infoga t.ex. husprojektering] som behöver göras i samband med detaljplanearbetet.

Ett gestaltningsprogram ska tas fram under detaljplanearbetet. Detaljplanen ska utformas efter gestaltningsprinciperna i Kommunens stadsbyggnadsstrategi, "Fundamenta", bilaga 6 och framtagna volymskisser på den nya bebyggelsen inom

Området, bilaga 7. Bolaget är vidare medvetet om att Detaljplanen kan komma att förutsätta att det bildas flera olika gemensamhetsanläggningar.

4.2 Kostnader för framtagande av Detaljplanen m.m.

Kommunen fakturerar Bolaget löpande de plankostnader, bl.a. de utrednings- och projekteringskostnader, som följer av detaljplaneläggning av Området, samt de övriga kostnader som följer av arbete med Markgenomförandeavtal och Överlåtelseavtal.

Vardera parten står sina egna kostnader för projektsamordningsmöten (se § 4.4) och kommunikationsmöten (se § 4.5).

För det fall att Kommunen ligger ute med medel avseende åtgärder som Bolaget ska bekosta i enlighet med detta avtal har Kommunen rätt att löpande fakturera Bolaget. Bolaget ska betala i enlighet med utställd faktura senast 30 dagar efter fakturans utställande Erlägger Bolaget inte betalning i rätt tid utgår dröjsmålsränta enligt räntelagen.

För det fall detaljplanearbetet av någon anledning skulle avslutas i förtid äger Bolaget inte rätt till återbetalning av dittills fakturerade kostnader för plan- och avtalsarbete.

4.3 Tidplan

Parterna är överens om en tidplan för detaljplanearbetet, bilaga 7. Kommunens ambition är att Detaljplanen ska vara antagen av kommunfullmäktige genom beslut senast [infoga datum].

4.4 Samordning

Bolaget ska tillsammans med Kommunen och övriga byggherrar som ska exploatera inom Detaljplanen, genom projektsamordningsmöten samarbeta i syfte att åstadkomma bästa möjliga anpassning mellan bebyggelserna, såväl vad gäller utformning som skapande av eventuella gemensamhetsanläggningar och andra gemensamma lösningar. Bolaget och övriga byggherrar ska delta med representant på projektsamordningsmötena.

Det är angeläget att Bolaget även söker samarbete med byggherrar för angränsande anbuds- och exploateringsområden.

För att skapa en hållbar stadsdel på västra Sicklaön är parterna överens om att det behövs en ständigt aktuell dialog mellan berörda aktörer och kontinuerlig uppföljning under hela arbetsprocessen, från framtagandet av Detaljplanen tills Området är färdigexploaterat i enlighet Markgenomförandeavtalet.

4.5 Kommunikation

Kommunen kan under framtagandet av Detaljplanen komma att kalla Bolaget till gemensamma kommunikationsmöten och kommunikationsaktiviteter tillsammans med övriga byggherrar som ska exploatera inom Detaljplanen. Detta

kommunikationsarbete leds och samordnas av Kommunen. Bolaget ska delta med representant på kommunikationsmötena.

Åtgärder och kommunikationsaktiviteter som ska genomföras under detaljplanearbetet och budget för dessa ska bestämmas gemensamt av Kommunen och byggherrarna. Exempel på kommunikationsaktiviteter är framtagandet av ett utställningsrum/modell, områdesprofiling, marknadsföring av planområdet och illustrationer.

4.6 Övriga villkor enligt anbudsunderlaget

I anbudsunderlaget har uppställdts ett flertal krav som utgjort förutsättningar för Bolagets anbud att kvalificera sig för tilldelning av Markanvisningsavtalet. Bolagets inlämnade tävlingsbidrag inklusive anbudsunderlag med bilagor, bilaga [8], utgör underlag för detta avtal. Om inget annat skriftligen överenskommits mellan parterna eller har föranletts av Detaljplanen ska sådana särskilda krav på exploateringen som Kommunen redovisat i anbudsunderlaget följas av Bolaget i det fortsatta arbetet som regleras genom detta avtal och för exploateringen av Området.

4.7 Avbrutet detaljplanearbete och hävning av avtalet/återtagande av markanvisning

Kommunen äger rätt att häva detta avtal om förutsättningar saknas för att Detaljplanen ska antas eller vinna laga kraft eller till följd av beslut som innebär att detaljplanearbetet annars avbryts. Vidare äger Kommunen rätt att häva detta avtal och omedelbart återta markanvisningen om Kommunen har skäl att anta att Bolaget inte avser eller förmår att fullfölja avtalet på sådant sätt som avsågs eller uttalades när det undertecknades. Kommunen äger även rätt häva detta avtal och omedelbart återta markanvisningen om Kommunen har skäl att anta att Bolaget i övrigt inte avser eller förmår arbeta i enlighet med av Kommunen beslutade styrdokument som omnämns under avsnitt 1 ovan.

Markanvisningsavtalet är till alla delar förfallet utan rätt till ersättning för någondera parten om Kommunen på ovan angivna grunder häver avtalet eller återtar markanvisningen. Om detaljplanearbetet avbryts har Bolaget således inte rätt till ekonomisk ersättning eller ny marktilldelning. Kommunen äger dock rätt att genast anvisa området till annan intressent samt rätt att få ersatt utlägg som Kommunen ännu inte har fakturerat Bolaget för enligt § 4.2.

Vid hävning av avtalet eller avbrutet detaljplanearbete har Kommunen en oinskränkt rätt att använda all upphovsrätt och andra immateriella rättigheter hänförliga till av Bolaget framtagna och utförda utredningar utan att utge ersättning till Bolaget eller till av Bolaget anlitade konsulter eller entreprenörer. Bolaget ska gentemot anlitad konsult/arbetstagare göra förbehåll för Kommunens nyttjanderätt till framtagna och utförda utredningar. Kommunens rätt att använda sig av framtaget material innebär emellertid inte att Kommunen övertar den upphovsrätt och andra immateriella rättigheter som Bolaget eller annan kan ha i materialet.

För det fall Bolaget inte längre önskar fullfölja detta avtal har Kommunen, förutom rätt till ersättning enligt avtalet, även rätt till skälig ersättning för eventuella framtidiga merkostnader i samband med fullföljandet av exploateringen inom Detaljplanen.

5 § Tidsram för att träffa Markgenomförande- och Överlåtelseavtal

Parterna ska senast [infoga datum (två år från undertecknande av detta avtal)] ha träffat Markgenomförande- och Överlåtelseavtal. Om dessa två överenskommelser inte har träffats mellan parterna senast vid angivet datum, upphör detta avtal att gälla såvida inte Kommunen dessförinnan har medgett en sådan förlängning av Markanvisningsavtalet som framgår av § 3 andra stycket.

6 § Köpeskilling vid kommande marköverlåtelse

Den preliminära byggrätten för Området uppgår till ([SUMMA]) kvadratmeter ljud BTA för [bostäder]. Bolaget är medvetet om att byggrätten för Området kan komma att justeras under detaljplanearbetets gång. Den slutliga omfattningen av byggrätten kommer att framgå när Detaljplanen har vunnit laga kraft. Vad som utgör ljud BTA definieras närmare i bilaga 8.

Bolaget har i samband med detta avtals ingående erbjudit sig att betala priset, B ([SUMMA]) kronor per kvadratmeter ljud BTA för [bostäder] inom Området.

Bolaget ska erlägga tio (10) procent av en preliminär köpeskilling som handpenning då Överlåtelseavtalet är undertecknat av Bolaget. Resterande del av köpeskillingen ska erläggas kontant på Tillträdesdagen. Handpenningen ska beräknas på grundval av nedan angiven formel med den skillnaden att beräkningen ska utgå från förhållandena vid Överlåtelseavtalets undertecknande, istället för förhållandena vid Tillträdesdagen.

Den köpeskillingen för Området som Bolaget ska erlägga vid ett senare förvärv av Området ska baseras på det av Bolaget offererade priset B i prisläge [infoga datum] ("Värdetidpunkten") och ska regleras fram till Tillträdesdagen i relation till förändringar i priset på försäljningar av bostadsrätter på den öppna marknaden. Reglering av priset för bostäder ska ske i enlighet med vad som framgår av nedan angiven formel.

$$A = B + 30 \% * (C - D)$$

A = pris kronor/kvadratmeter ljud BTA på Tillträdesdagen för [bostäder],

B = [SUMMA] kronor (det pris som Bolaget erbjudit sig att betala per kvadratmeter ljud BTA för [bostäder] vid Värdetidpunkten,

C = senaste månatliga genomsnittspris på bostadsrätter uttryckt i kronor/kvadratmeter lägenhetsarea inom Nacka som på Tillträdesdagen kan avläsas ur prisuppgifter från Mäklarstatistik,

D = månatligt genomsnittspris på bostadsrätter inom Nacka enligt Mäklarstatistik uttryckt i kronor/kvadratmeter lägenhetsarea vid Värdetidpunkten.

Köpeskilling enligt ovan ska revideras i förhållande till den faktiska byggrätt som ansökan om bygglov för bebyggelse enligt Markgenomförandeavtal läggs fast av Nacka kommunens bygglovsenhet. För det fall bygglovsenheten medger en högre byggrätt än vad som följer av detaljplanen, ska köpeskilling enligt ovan beräknas utifrån denna högre byggrätt. Motstående ska gälla i det fall fråga är om en lägre byggrätt.

De kostnader som Kommunen har fakturerat Bolaget för vid framtagandet av Detaljplanen ska räknas av mot köpeskillingen, om Överlåtelseavtal kan träffas inom giltighetstiden enligt § 3.

Om ovan angiven formel inte skulle vara användbar på Tillträdesdagen på grund av förändrade statistikredovisningsmetoder eller källor, ska B räknas upp månadsvis med ett värde motsvarande 3 procent årlig ökning. Priset ska dock regleras med stöd av ovanstående formel fram till den tidpunkt då statistiken upphör eller förändras.

Trots det som stadgas ovan ska den totala köpeskillingen som Bolaget betalar för Området under inga förhållanden beräknas på ett lägre pris kronor/kvadratmeter ljus BTA än det som Bolaget erbjudit sig att betala vid Värdebidraget.

Vad som utgör ljus BTA definieras närmare i bilaga 8. Överlåtelsen kommer att ske under förutsättning att kommunfullmäktige beslutar att anta Detaljplanen samt att kommunfullmäktige godkänner att Markgenomförandeavtalet och Överlåtelseavtalet ingås mellan Bolaget och Kommunen.

Om detaljplanearbetet av någon anledning skulle avslutas i förtid äger Bolaget inte rätt till återbetalning av dittills fakturerade kostnader för framtagandet av Detaljplanen.

7 § Övriga kostnader

Bolaget ska utöver köpeskillingen enligt 6 § även stå för kostnader i samband med exploatering av Området i enlighet med vad som närmare framgår av Markgenomförandeavtalet.

9 § Dröjsmålsränta

Erlägger inte Bolaget ersättningar eller viten enligt detta avtal i rätt tid utgår dröjsmålsränta enligt lag.

10 § Ändringar och tillägg

Ändringar och tillägg till detta avtal ska upprättas skriftligen och undertecknas av båda parter.

11 § Överlåtelse

Rättigheter och skyldigheter enligt detta avtal, eller markgenomförandeavtal eller särskild rättighet eller skyldighet enligt sådant avtal får inte utan Kommunens skriftliga medgivande överlätas på annan part. Detta innefattar även närstående bolag till Bolaget.

Detta innebär emellertid inte ett hinder mot att fastighet som omfattas av Området överläts efter det att fastighetsbildning enligt Överlåtelseavtal har skett.

12 § Tvist

Tvist angående tolkning och tillämpning av detta avtal ska avgöras av allmän domstol enligt svensk rätt och på Kommunens hemort.

* * * * *

Markanvisningsavtalet har upprättats i två likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

Nacka den

För Nacka kommun

genom [XXenhet]

För [Företagsnamn]

(

)

(

)

(

)

(

)

Kommentar till Bolaget: Bolaget ska först underteckna detta avtal. Kommunen beslutar därefter om Markanvisningsavtalet ska ingås med Bolaget. Om Kommunen godkänner att Markanvisningsavtalet ingås med Bolaget, kommer avtalet därefter att skrivas under av kommunstyrelsens ordförande samt Exploateringschefen, eller annan som har sådant ansvar genom delegation.

BILAGOR

1. Karta av vilket Området framgår
2. Bolagets tävlingsbidrag och anbudsunderlag med bilagor
3. Markgenomförandeavtalet
4. Fastighetsöverlåtelseavtal
5. Fundamenta
6. Volymskisser
7. Tidplan för detaljplanearbetet
8. Definition av ljus BTA
9. [Eventuella andra bilagor]

MAUL

Tidplan

Markanvisningsavtal

andra/tredje kvartalet 20XX

Samråd

första/andra kvartalet 20XX

Utställning

tredje/fjärde kvartalet 20XX

Antagande

första kvartalet 20XX

MAIL

Mellan Nacka kommun genom kommunstyrelsen, ("Kommunen"), och [Företagsnamn] (org.nr. [xxxxxx-xxxx]), ("Bolaget"), har under de förutsättningar som anges nedan träffats följande

MARKGENOMFÖRANDEAVTAL MED ÖVERLÅTELSE AV MARK

nedan benämnt "Markgenomförandeavtalet" eller "detta avtal".

§ 1 GRUNDFÖRUTSÄTTNING FÖR MARKGENOMFÖRANDEAVTALET

Det är av väsentlig betydelse att Kommunens beslutade styrdokument för stadsbyggnad och centrala Nacka är väl förankrade hos Bolaget i dess fortsatta arbete och att hänsyn till dessa styrdokument tas vid planering och projektering inom ramen för detta avtal. Följande styrdokument åsyftas bland annat; av Kommunen antagen stadsbyggnadsstrategi, "Fundamenta", antagen vision för staden i Nacka, "Nära och nyskapande", antaget miljöprogram "Nackas miljöprogram 2016-2030", antagna "Riktlinjer för hållbart byggande", antaget "Detaljplaneprogram för Centrala Nacka" och antaget "Program för markanvändning med riktlinjer för markanvisnings- och exploateringsavtal". Bolaget är medvetet om vilka styrdokument som åsyftas och innehållet i dem. Bolaget är även införstått med vad respektive styrdokument innebär för det fortsatta arbetet och är villig att genomföra styrdokumenten. Föreligger motstridigheter mellan styrdokumenten, har Kommunens tolkning företräde framför Bolagets tolkning. Bolaget ska vid osäkerhet i viss fråga begära förtydligande av Kommunen.

§ 2 BAKGRUND

Kommunen har i mellan parterna ingångt markanvisningsavtal av den [datum], bilaga [x], ("Markanvisningsavtalet") lämnat markanvisning till Bolaget inom ett område på fastigheten [infoga fastighetsbeteckning] som markerats med skräffering på bifogad karta, bilaga [x] ("Området").

I enlighet med vad som framgår av Markanvisningsavtalet har parterna gemensamt arbetat fram ett förslag till detaljplan där Området omfattas, bilaga [x] ("Detaljplanen").

§ 3 SYFTE

Syftet med Markgenomförandeavtalet är att fastställa riktlinjer och lägga fast förutsättningarna för den fortsatta exploateringen som Bolaget ska genomföra inom Området. Detta avtal fullföljer därmed Markanvisningsavtalet.

§ 4 MARKÖVERLÅTELSE

I samband med detta avtals ingående ska Kommunen även överläta Området till Bolaget på de villkor som framgår av bilaga [x] ("Överlåtelseavtalet"). Bolaget ska tillträda Området 30 dagar från lagakraftvunnet beslut om fastighetsbildning, eller den tidigare dag som parterna skriftligen kommer överens om ("Tillträdesdagen"). Den slutgiltiga köpeskilling för Området som Bolaget ska betala framgår av Överlåtelseavtalet ("Köpeskillingen"). Bolaget kommer att erlägga handpenning i samband med Överlåtelseavtalets undertecknande.

§ 5 FÖRUTSÄTTNINGAR

Följande huvudprinciper ska gälla under detta avtal.

- a) I samband med att Området överläts till Bolaget enligt Överlåtelseavtalet ska parterna gemensamt verka för att fastighetsbildning sker så att Området utgör en eller flera egna fastigheter samt att för genomförandet nödvändiga gemensamhetsanläggningar och servitut bildas.
- b) Vad avser den byggnation som Bolaget ska uppföra inom Området ska Bolaget ha sökt och beviljats bygglov och erhållit startbesked från Kommunens bygglovsenhet innan byggnationen påbörjas.
- c) Bolagets inlämnade tävlingsbidrag i samband med Markanvisningsavtalet, inklusive anbudsunderlag med bilagor, bilaga x, utgör underlag för detta avtal. Om inget annat skriftligen överenskomits mellan parterna eller har föranletts av Detaljplanen ska sådana särskilda krav på exploateringen som Kommunen redovisat i anbudsunderlaget följas av Bolaget vid exploateringen av Området.
- d) Från det att Detaljplanen har vunnit laga kraft äger Bolaget rätt att nyttja Området för att vidta förberedande och preliminära åtgärder för byggnation, förutsatt att sådana åtgärder är förenliga med plan och bygglagen (2010:900).
- e) Bolaget ska inom 2 år från Tillträdesdagen till Området ha erhållit startbesked och inom 4 år från Tillträdesdagen till Området ha erhållit slutbesked för respektive byggnad inom Området i enlighet med av Bolaget upprättat förslag till bebyggelse Bilaga [x], (se § 23, § 20).
- f) Bolaget ska delta i marknadsföring och den samordnade kommunikationen av hela Detaljplanen och det närliggande utbyggnadsområdet tillsammans med övriga exploater och intressenter.

- g) Bolaget är införstått med att det kring Området finns många inblandade parter och parallella projekt vilka förutsätter att en samverkan sker, i vissa fall kan samprojektering komma att behövas.
- h) Vid angivande av anbud har Bolaget och övriga anbudsgivare varit välunderrättade vad avser den yttre infrastruktur som Kommunen planerar att genomföra, varför Kommunen utöver Köpeskillingen inte kräver någon ytterligare kompenstation av Bolaget för att medfinansiera yttre infrastruktur.

§ 6 VILLKOR FÖR GILTIGHET

Detta avtal är till alla delar förfallet utan rätt till ersättning för någondera parten om inte fastighetsbildning enligt § 5 a) har skett senast 3 år efter detta avtals undertecknande.

§ 7 BOLAGETS GARANTIER

I och med undertecknandet av detta avtal garanterar Bolaget att:

- a. Bolaget och dess ställföreträdare har erforderlig befogenhet och behörighet för att ingå detta avtal och att detta avtal och alla andra tillhörande förpliktelser som ingås av Bolaget, vid verkställande av desamma kommer att utgöra giltiga och bindande avtalsförpliktelser för Bolaget i enlighet med varje avtalsvillkor och bestämmelser,
- b. verkställandet av Markgenomförandeavtalet och fullgörandet av Bolagets förpliktelser under detta avtal inte kommer att strida mot Bolagets bolagsordning eller något annat för Bolaget grundläggande dokument eller andra styrande förhållanden,
- c. Bolaget har erforderligt kapital för att kunna genomföra exploateringen enligt detta avtal och
- d. Bolaget inte är medvetet om några omständigheter eller faktorer som berättigar Bolaget att framställa anspråk på grund av kontraktsbrott enligt detta avtal mot Kommunen.

§ 8 ALLMÄNNA ANLÄGGNINGAR

Projektering och utförande

Kommunen kommer att projektera och utföra anläggningar och åtgärder som beskrivs i enlighet med den tillhörande omfattnings- och utförandebeskrivning för allmänna anläggningar, bilaga [x]. Kommunen ska bekosta desamma.

Tidpunkt för upphandling och utförande av ovanstående arbeten ska ske i samråd med

Bolaget.

Bolaget svarar för och bekostar projektering samt genomförande av de återställande- och anslutningsarbeten, som måste göras i allmän platsmark invid den blivande kvartersmarken, till följd av Bolagets bygg- och anläggningsarbeten på kvartersmark.

Om Bolagets entreprenör har sönder eller på annat sätt förstör allmänna anläggningar som är befintliga eller under pågående byggnation, återställer Kommunen dessa. Kostnaden för återställandet debiteras Bolaget.

§ 9 MOBIL SOPSUG

Bolaget ska anlägga och svara för drift av mobil sopsug på kvartersmark inom Området.

§ 10 ANLÄGGNINGAR OCH BEBYGGELSE PÅ KVARTERSMARK

Anläggningar på kvartersmark ska följa det gestaltningsprogram som tagits fram i samband med Detaljplanen, bilaga [x]. Utbyggnaden på kvartersmark ska i övrigt uppfylla de krav på grönytefaktor och miljömål som tagits fram för Området, bilaga [x]. Samtliga anläggningar som Bolaget utför och samtliga byggnader som Bolaget uppför ska följa den miljökonsekvensbeskrivning/ miljöredovisning som tagits fram i samband med Detaljplanen, bilaga [x].

I miljökonsekvensbeskrivningen/miljöredovisningen angivna åtgärder och därmed förknippade kontrollprogram ska följas. Bolaget är skyldig att redovisa hur krav enligt miljökonsekvensbeskrivningen/miljöredovisningen och miljöredovisning kommer att uppfyllas och har uppfyllts.

Vid behov beställer och utför kommunen erforderliga provtagningar och utredningar för att klärlägga och bedöma behovet av efterbehandlingsåtgärder inom den blivande kvartersmarken, samt tar fram en handlingsplan för den fortsatta hanteringen och de efterbehandlingsåtgärder som krävs för att marken ska kunna användas enligt ändamålet i den blivande detaljplanen. Fördelning av kostnader mellan Bolaget och kommunen för eventuella efterbehandlingsåtgärder ska regleras i särskild överenskommelse mellan parterna.

Innan bolaget ansöker om bygglov, ska handlingarna underställas och godkännas av exploateringsenheten. Överensstämmmer handlingarna med vad som avtalats ska sådant godkännande lämnas inom två veckor.

Kommentar till Bolaget: Gestaltningsprogrammet kan i vissa fall komma att utformas så att viteskrav kan sättas för vissa för Kommunen viktiga punkter. Detta får regleras närmare mellan parterna i samband med Markgenomförandeavtalets och Överlåtelseavtalets ingående.

§ 11 SERVITUT OCH GEMENSAMHETSANLÄGGNING

I samband med att Området överläts kommer Bolaget att upplåta servitut i enlighet med bilaga till Överlåtelseavtalet.

I den mån ytterligare behov av allmän anläggning eller gemensamhetsanläggning uppstår efter det att Området har överlätts enligt Överlåtelseavtalet, ska Bolaget upplåta sådant servitut inom Området som krävs för att anläggningen ska kunna anläggas.

Kommentar: Servitutsavtal ska vara färdigskrivna och undertecknade samt utgöra bilaga till Överlåtelseavtalet. I servitutsavtalet ska det framgå en klausul som anger att avtalet gäller under förutsättning att fastighetsbildning sker.

§ 12 LEDNINGSRÄTT

Bolaget är införstått med att Kommunen kan komma att ansöka om ledningsrätt för att anlägga, underhålla, förnya och för all framtid bibehålla allmänna vatten- och avloppsledningar med tillbehör inom Området. Bolaget åtar sig tillstyrka sådan(a) ansökning(ar) gjorda av Kommunen för Området. Vid underlåtelse av sådan tillstyrkan utgår vite om 100 000 kronor. Vitet utgår från och med en (1) månad efter begäran om tillstyrkan från Kommunen eller annan behörig myndighet.

Belägenhet

Allmänna vatten- och avloppsledningars dragning kommer bestämmas i sitt definitiva läge vid kommande lantmäteriförrättning.

Tillgänglighet

Kommunen äger tillträde till Området för tillsyn, underhålls- och reparationsarbeten samt nedläggande och ombyggnad av ledningar och tillbehör.

Ledningsarbeten

Kommunen ska vid utövandet av ledningsrätten i största möjliga mån tillse att skada på berörd egendom undviks samt att Området inte belastas mer än nödvändigt. Sedan ledningsarbetena avslutats ska Kommunen i görligaste mån återställa mark och berörda anläggningar till tidigare befintligt skick.

Kommunen ska vid normalt underhåll inom skälig tid informera Bolaget om tilltänkta åtgärder.

Kommunen får vid akuta behov utföra erforderliga åtgärder utan att på förhand informera Bolaget. Kommunen ska snarast informera Bolaget om vilka åtgärder som vidtagits samt om eventuellt behov av följdåtgärder.

Föreskrifter

Bolaget får inte inom Området, utan Kommunens skriftliga medgivande borra, spränga, schakta eller på annat sätt förändra befintlig marknivå, uppföra byggnad eller anläggning, plantera träd och växtlighet på närmare avstånd från ledning än [ANTAL] meter, anordna

upplag, eller annars utföra arbeten som kan medföra skada på ledningarna eller i övrigt väsentligt försvåra utövandet av ledningsrätten.

Området får i övrigt inte användas så att skador eller olägenhet onödigvis uppstår på ledningarna eller att Kommunen hindras vid nedläggande, tillsyn, underhålls-, reparations- eller ombyggnadsarbeten.

Ersättning

Bolaget har inte rätt till någon ersättning för upplåten ledningsrätt, vare sig vad avser redan befintliga ledningar eller sådana ledningar som i enlighet med detta avtal anläggs i framtiden inom Området.

§ 13 UPPLAGSPLATS OCH VEGETATION

Bolaget äger inte rätt att utan tillstånd nyttja Kommunens mark för upplag eller annat ändamål som står i samband med Områdets bebyggande. Sådan mark får inte heller utan tillstånd nyttjas som parkeringsplats av anställd hos Bolaget eller av denne anlitad entreprenör.

Vegetation som kan påverkas av exploateringen ska skyddas på det sätt som anges i bilaga [x].

§ 14 UTBYGGNADSORDNING, TIDPLAN OCH ETAPPINDELNING

Bebyggelse och anläggningar på kvartersmark byggs ut i den ordning som är uppställd i bilaga [x].

Kommentar till Bolaget: Det kan finnas behov av att avtala om att de allmänna anläggningarna måste vara klara innan byggnation på kvartersmark får inledas.

§ 15 SAMORDNING

Samordning med Kommunen

Kommunens och Bolagets arbeten ska samordnas. Bolaget ska bilda en egen projektgrupp som ska presenteras för Kommunens projektgrupp så att samordning kan ske. Samordningen ska ske i tid så att entreprenad arbeten på allmänna platsmark respektive kvartersmark inte krockar. En gemensam tidplan för dessa arbeten ska tas fram senast när Detaljplanen vunnit laga kraft.

Samordning ska även ske vad gäller projektering och upphandlingsunderlag så att anläggningar på kvartersmark och allmän platsmark är synkroniserade vad avser läge och höjd.

Samordning inom Detaljplanen

Kommunen ska anlita, och Bolaget tillsammans med övriga byggherrar ska bekosta, en byggsamordnare för projektering, genomförande och uppföljning.

Tillsammans med Kommunen ska Bolaget och övriga byggherrar inom Detaljplanen genom projektsamordningsmöten samarbeta i syfte att åstadkomma bästa möjliga anpassning mellan bebyggelserna, såväl vad gäller utformning som skapande av eventuella gemensamhetslösningar. Bolaget och övriga byggherrar ska delta med representant på projektsamordningsmötena.

Det är angeläget att Bolaget även söker samarbete med byggherrar för angränsande anbuds- och exploateringsområden.

För att skapa en hållbar bebyggelse är parterna överens om att det behövs en ständig aktuell dialog mellan berörda aktörer och kontinuerlig uppföljning under hela arbetsprocessen till och med det att Området är färdigexploaterat i enlighet med Markgenomförandeavtalet.

§ 16 KARTUNDERLAG ENSKILDA ANLÄGGNINGAR OCH BYGGNADER

Bolaget förbinder sig att senast två månader efter färdigställande av enskilda anläggningar och byggnader inom kvartersmark skicka in detaljmätning och lägeskontroller omfattande samtliga förekommande detaljer. Exempel på vad som ska redovisas är byggnader (utvändigt), gång- och cykelbanor, trappor, vägkanter, parkeringsplatser, vägräcken, markhöjder, väghöjder, lekplatser, planteringar, träd, parkbänkar, sländer, staket, murar, lyktstolpar, VA, el- eller andra kabelledningar.

Syftet med att leverera dessa inmätningar är att Kommunens primärkarta ska kunna uppdateras.

Anvisningar för hur inmätningarna ska redovisas framgår av bilaga [x].

I det fall detta inte sker eller om åtgärderna inte är av tillräcklig kvalitet har Kommunen rätt att utföra inmätningen på Bolagets bekostnad.

§ 17 STOMPUNKTER

I de fall som stompunkter förstörs eller måste tas bort i samband med exploateringen är Bolaget skyldig att omgående informera Kommunen. Kommunens samtliga kostnader för nya punkter ska ersättas av Bolaget.

Kommentar till Bolaget: Stompunkterna kommer att inventeras av Kommunen innan byggnation.

§ 18 BYGGTRAFIK

Kommentar till Bolaget: Om det krävs kommer byggtrafik till och från kvartersmarken att regleras särskilt vid Markgenomförandeavtalets ingående.

§ 19 ETABLERING

Etablering för Bolagets entreprenör/-er ska ske inom kvartersmark.

§ 20 KOMMUNIKATION

Kommunen kan komma att kalla Bolaget till gemensamma kommunikationsmöten och kommunikationsaktiviteter tillsammans med övriga byggherrar inom Detaljplanen. Detta Kommunikationsarbete leds och samordnas av Kommunen. Bolaget ska delta med representant/er på kommunikationsmötena.

Åtgärder och kommunikationsaktiviteter som ska genomföras under exploateringen och budget för dessa ska bestämmas gemensamt av Kommunen och byggherrarna. Exempel på kommunikationsaktiviteter är framtagandet av ett utställningsrum/modell, områdesprofiling, marknadsföring av planområdet och illustrationer.

§ 21 KOSTNADER

Bolaget ska utöver Köpeskillingen svara för:

- a) samtliga kostnader som är förenade med all exploatering på kvartersmark inom Området såsom projektering, bygg- och anläggningsåtgärder, inklusive bl.a. sprängnings- och schaktningsarbeten samt anslutning till omgivande allmän platsmark och övriga kvarter,
- b) byggsamordning, en byggsamordnare för projektering, genomförande och uppföljning tillsammans med övriga byggherrar inom Detaljplanen (se § 15),
- c) bygglovsavgifter,
- d) anslutningsavgift för fjärrvärme, el, och tele eller motsvarande,
- e) samtliga kostnader i samband med inskrivning och lagfart,
- f) kostnader för bildande av gemensamhetsanläggningar och servitut som avses under § 5 a (se även § 11),
- g) Kostnader för anläggning och drift av mobil sopsug (se § 9),
- h) kostnader för detaljmätning och lägeskontroller (se § 16),
- i) kostnader för nya stompunkter (se § 17), och
- j) 60 000 kronor i bidrag till "Konsten att skapa stad"
- k) övriga motsvarande kostnader som Kommunen inte ska bekosta i enlighet med detta avtal.

Kommunen ska bekosta:

- a) gatukostnader,
- b) erforderliga provtagningar och utredningar för att klärlägga och bedöma behovet av efterbehandlingsåtgärder inom blivande kvartersmark, dock inte för sådan åtgärd beställd av Bolaget
- c) flytt av befintliga ledningar och andra allmänna anläggningar
- d) övriga allmänna anläggningar

Vardera parten står sina egna kostnader för deltagande på projektsamordningsmöten (se § 15) och kommunikationsmöten (se § 20).

Om Bolagets entreprenör har sönder eller på annat sätt förstör allmänna anläggningar som är befintliga eller under pågående byggnation återställer Kommunen dessa. Kostnaden för återställandet debiteras Bolaget.

§ 21 AVTAL MED NACKA VATTEN AB

Bolaget ska träffa avtal om utbyggnad av vatten och avlopp samt därmed förknippade frågor med Nacka Vatten AB.

§ 22 BYGGNADSSKYLDIGHET OCH VITE I FÖRHÅLLANDE TILL TIDPLAN

Viten används i syfte att säkerställa att området blir bebyggt inom skälig tid och på avtalat sätt, detta till trygghet för övriga byggherrar och Kommunen.

Vid bristande fullgörelse ska Bolaget erlägga vite enligt nedan.

1. Om startbesked inte har meddelats inom två år från Tillträdesdagen ska Bolaget utge vite till Kommunen med 0,3 % av den slutliga Köpeskillingen per påbörjad månad som startbesked försenas.
2. Om bebyggelsen inte har färdigställts så att slutbesked meddelas inom fyra år från Tillträdesdagen ska Bolaget utge vite till Kommunen med 0,3 % av den slutliga Köpeskillingen per påbörjad månad som slutbesked försenas.
3. Om byggnader eller anläggningar inte har utförts i enlighet med gestaltningsprogram eller annars vad parterna i avtal överenskommit avseende gestaltning, gröna värden och miljömål ska Bolaget utge vite till Kommunen med [1 % av köpeskillingen] per månad från [dess att kommunen påkallar det] till dess [att rättelse vidtagits och godkänts av kommunen], dock längst under 12 månader.
4. Om Bolaget vid överlätelse av Området eller del av Området inte tillsett att de nya ägarna overtar samtliga Bolagets förpliktelser i relation till Kommunen och tredje man avseende Området eller del av Området ska Bolaget utge vite till Kommunen. Sådant vite ska utgå med 15 % av den andel av köpeskillingen som det överlätna Området utgör av total byggrätt inom Området.

Viten är omedelbart förfallna till betalning om:

- I. Bolaget inte håller tidsfristerna för färdigställande enligt punkten 1-2

- II. Kommunen påkallar vite enligt punkten 3, eller
- III. Bolaget överläter avtalet på sätt som avses i punkten 4

Tidpunkten för när vitet ska börja att löpa ska flyttas fram om Bolaget hindras att erhålla startbesked eller slutbesked på grund av:

- a. omständighet som beror på Kommunen eller något förhållande på Kommunens sida,
- b. myndighetsbeslut som medför allmän brist på hjälpmedel, material eller vara eller begränsning av arbetskraft,
- c. krig, försvarsberedskap, epidemi, strejk, blockad eller lockout, dock inte strejk eller blockad till följd av Bolaget eller att någon som Bolaget anlitat inte fullgjort sina skyldigheter gentemot anställd,
- d. väderleks eller vattenståndsförhållande som är osedvanliga för byggnadsorten och inverkar särskilt ogynnsamt på Bolagets möjligheter att erhålla starbesked respektive slutbesked,
- e. annat av Bolaget ej vållat förhållande som Bolaget inte bort räkna med och vars menliga inverkan Bolaget inte rimligen kunnat undanröja.

§ 23 KONTAKTORGAN

Bolaget ska kontinuerligt samråda med Kommunen under tiden från lagakraftvunnen detaljplan fram till färdigställd exploatering.

Kommunens kontaktorgan vad gäller detta avtal är Kommunens exploateringsenhet.

För myndighetsfrågor hänvisas till respektive myndighet.

För tolkning av gestaltningsprogrammet hänvisas till Kommunens planenhet och bygglovenhet.

§ 24 SOCIALT BOENDE

Kommunen äger rätt att få hyra eller förvärva bostadsrätt/äganderätt upp till fem (5) procent av de bostäder som tillkommer i Området för andrahandsuthyrning som förturslägenheter och andra alternativboenden. Syftet är att skapa god tillgång på lägenheter för hushåll som av sociala eller medicinska skäl inte på egen hand kan ordna en bostad.

Kommunen ska ha rätt att välja ut dessa lägenheter innan Bolaget tecknar några lägenheter för annan. Kommunen ska ha fyra veckors beslutstid från det att Bolaget har lämnat Kommunen information om samtliga lägenheters utformning, inklusive ekonomiska villkor (Bofakta), innan besked ska lämnas till Bolaget om vilka lägenheter Kommunen väljer.

Erbjudande kan ersättas med bostäder inom annat bestånd inom Kommunens territorium, förutsatt att Kommunen godtar erbjudandet.

§ 25 PRAKTIK- OCH LÄRLINGSPLATSER

Bolaget åtar sig att tillhandahålla praktik- och lärlingsplatser under byggnationen. Praktik- och lärlingsplatser ska främst erbjudas nyanlända.

§ 26 DRÖJSMÅLSRÄNTA

Erlägger inte Bolaget ersättningar och viten enligt detta och tillhörande avtal i rätt tid utgår dröjsmålsränta enligt lag.

§ 27 ÄNDRINGAR OCH TILLÄGG

Ändringar och tillägg till detta avtal ska upprättas skriftligen och undertecknas av båda parter.

§ 28 ÖVERLÅTELSE AV AVTALET M.M.

Detta avtal eller rättigheter och skyldigheter enligt detta avtal får inte utan Kommunens skriftliga medgivande överlätas [på annan än namn, adress, orgnr]. Detta innebär emellertid inte ett hinder mot att Området eller avstyckad del av Området överläts efter det att fastighetsbildning enligt Överlåtelseavtalet har skett.

Bolaget förbinder sig, vid äventyr av vite enligt 20 §], att vid överlåtelse av äganderätten till Området eller fastighet som avstyckats från Området, tillse att de nya ägarna overtar samtliga förpliktelser avseende Området eller fastighet som avstyckats från Området enligt Markgenomförandeavtalet genom att i respektive avtal angående överlåtelse införa följande bestämmelse.

"Köparen förbinder sig att i av Nacka kommun påfordrade delar efterkomma utestående förpliktelser i mellan Nacka kommun och [Företagsnamn] träffat avtal om exploatering med överlåtelse av mark inom [område] daterad ("Markgenomförandeavtalet") Markgenomförandeavtalet bifogas i avskrift. Köparen ska vid överlåtelse av äganderätten tillse att varje köpare som följer därefter binds vid utestående förpliktelser i Markgenomförandeavtalet, vilket ska fullgöras genom att denna bestämmelse, med i sak oförändrad text intas i överlåtelsehandlingen. Sker inte detta ska säljaren av Fastigheten utge vite till Nacka kommun med [INFOGA VITESBELOPP] kronor i penningvärde [20XX-XXXX]. Motsvarande ansvar ska åvila varje ny köpare.

Vitet ska omräknas till penningvärdet vid den tidpunkt då vitet förfaller till betalning genom användning av konsumentprisindex eller det index som kan komma att ersätta det."

Om Området vid tidpunkten för överlåten har delats upp i flera fastigheter får vitesbeloppet fördelas i proportion till den totala byggrätten inom Området. Vid överlåtelse av sådan avstyckad fastighet äger Bolaget rätt att i ovanstående bestämmelse i avtalet angående överlåtelsen ange sådant lägre vitesbelopp. Det lägre vitesbeloppet ska beräknas enligt formeln $LV = (TV/TB) * LB$, där LV utgör det lägre vitesbeloppet, TV utgör det totala

vitesbeloppet, TB utgör den totala byggrätten inom Området, och LB utgör byggrätten inom den avstyckade fastigheten som ska överlätas. Bolaget ska samråda med Kommunen om fördelning av vitesbelopp enligt ovan.

Om Bolaget ska utge vite enligt denna punkt ska vitet omräknas till penningvärdet vid den tidpunkt då vitet förfaller till betalning genom användning av konsumentprisindex eller det index som kan komma att ersätta detta.

Om överlåtelse sker ska Bolaget snarast efter det att överlåtelsen skett till Kommunen översända en bestyrkt avskrift av överlåtelsehandlingen.

§ 29 TVIST

Tvist angående tolkning och tillämpning av detta avtal ska avgöras av allmän domstol enligt svensk rätt och på Kommunens hemort.

Detta avtal är upprättat i två likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

Nacka den

För Nacka kommun

..... den

För Företaget AB

.....
.....
.....
.....

Kommentar till Bolaget: Bolaget shall först underteckna detta avtal. Kommunens kommunfullmäktige beslutar därefter om Markgenomförandeavtalet ska ingås med Bolaget. Om kommunfullmäktige godkänner att Markgenomförandeavtalet ingås med Bolaget, kommer avtalet därefter att skrivas under av kommunstyrelsens ordförande samt Exploateringschefen, eller annan som har sådant ansvar genom delegation.

BILAGOR

Mellan Nacka kommun genom kommunstyrelsen, ("Kommunen"), och [Företagsnamn] (org.nr. [xxxxxx-xxxx]), ("Bolaget"), har under de förutsättningar som anges nedan träffats följande

AVTAL AVSEENDE ÖVERLÅTELSE AV FASTIGHET

nedan benämnt "**Överlåtelseavtalet**" eller "**detta avtal**"

§ 1 BAKGRUND

Kommunen är lagfaren ägare till [infoga fastighetsbeteckning] ("Fastigheten")

Kommunen har i mellan parterna ingångt markanvisningsavtal av den [datum], ("Markanvisningsavtalet") lämnat markanvisning till Bolaget för att uppföra [anpassa efter Markanvisningsavtalet] inom ett område på Fastigheten som markerats med skräffering på bifogad karta, bilaga [x] ("Området").

I enlighet med vad som framgår av Markanvisningsavtalet har parterna gemensamt arbetat fram ett förslag till detaljplan där Området omfattas ("Detaljplanen").

I markgenomförandeavtal ingångt mellan parterna vid samma dag som detta avtals undertecknande ("Markgenomförandeavtalet"), har Bolaget påtagit sig att exploatera Området i enlighet med Detaljplanen och av Bolaget upprättat förslag till bebyggelse på de villkor som närmare framgår av Markgenomförandeavtalet.

§ 2 KÖPEOBJEKT OCH ÖVERLÅTELSEFÖRKLARING

Området enligt 1 § ovan är objektet för denna överlåtelse. På de villkor som framgår av detta avtal överläter Kommunen härmed Området till Bolaget.

§ 3 FASTIGHETSbildning

Parterna ska gemensamt verka för att fastighetsbildning sker så att Området utgör en eller flera egna fastigheter. Kommunen ska inom sex månader från undertecknandet av detta avtal ha ansökt om sådan förrättning hos lantmäterimyndigheten i enlighet med vad som närmare framgår av bilaga [x].

§ 4 VILLKOR FÖR GILTIGHET

Detta avtal är villkorat av att Kommunen senast sex (6) månader efter den dag då detta avtal undertecknats har ansökt hos lantmäterimyndigheten om lantmäteriförrättning innebärande

att Området ska utgöra en egen fastighet eller flera egna fastigheter och att sådan lantmäteriförrättning sedermera kommer till stånd inom tre (3) år från detta avtals undertecknande.

§ 5 TILLTRÄDESDAGEN

Bolaget ska tillträda Området 30 dagar från lagakraftvunnet beslut om fastighetsbildning, eller den tidigare dag som parterna skriftligen kommer överens om ("Tillträdesdagen") sedan Bolaget erlagt Köpeskillingen till fullo enligt 7 § nedan.

§ 6 NYTTJANDE AV OMRÅDET FÖRE TILLTRÄDESDAGEN

Efter det att Detaljplanen har vunnit laga kraft äger Bolaget rätt att nyttja Området för att vidta förberedande och preliminära åtgärder för byggnation, under förutsättning att dessa åtgärder är förenliga med plan och bygglagen (2010:900).

§ 7 KÖPESKILLING

Köpeskillingen för Området ("Köpeskillingen") ska beräknas utifrån förhållandena vid Tillträdesdagen i enlighet med vad som närmare framgår nedan.

Den preliminära köpeskillingen för Området ("Den Preliminära Köpeskillingen") uppgår till [belopp] kronor och har beräknats på grundval av de principer som framgår av nedan angiven formel, med den skillnaden att uträkningen har utgått från förhållandena vid detta avtals ingående istället för förhållandena vid Tillträdesdagen.

Vid samma dag som Bolaget undertecknar detta avtal ska Bolaget betala tio procent (10 %) av Den Preliminära Köpeskillingen i handpenning till Kommunen.

Den utestående delen av Köpeskillingen ska Bolaget betala till Kommunen på Tillträdesdagen, varefter Kommunen kommer att utfärda köpebrev.

Bolaget har i samband med Markanvisningsavtalets ingående erbjudit sig att betala priset, B ([SUMMA]) kronor per kvadratmeter ljus BTA för [bostäder] inom Området. Köpeskillingen ska baseras på det av Bolaget offererade priset B i prisläge [infoga datum] ("Värdepunkt") och ska regleras fram till Tillträdesdagen i relation till förändringar i priset på försäljningar av bostadsrätter på den öppna marknaden. Reglering av priset för bostäder ska ske i enlighet med vad som framgår av nedan angiven formel.

$$A = B + 30 \% * (C-D)$$

A = pris kronor/kvadratmeter ljus BTA på Tillträdesdagen för [bostäder],

B = [SUMMA] kronor (det pris som Bolaget erbjudit sig att betala per kvadratmeter ljus BTA för [bostäder]) vid Värdepunkt,

C = senaste månatliga genomsnittspris på bostadsrätter uttryckt i kronor/kvadratmeter lägenhetsarea inom Nacka som på Tillträdesdagen kan avläsas ur prisuppgifter från

Mäklarstatistik,

D = månatligt genomsnittspris på bostadsrätter inom Nacka enligt Mäklarstatistik uttryckt i kronor/kvadratmeter lägenhetsarea vid Värdepunktens.

Köpeskilling enligt ovan ska revideras i förhållande till den faktiska byggrätt som ansökan om bygglov för bebyggelse enligt Markgenomförandeavtal läggs fast av Nacka kommunens bygglovsenhet. För det fall bygglovsenheten medger en högre byggrätt än vad som följer av detaljplanen, ska köpeskilling enligt ovan beräknas utifrån denna högre byggrätt. Motsvarande ska gälla i det fall fråga är om en lägre byggrätt.

Om ovan angiven formel inte skulle vara användbar på Tillträdesdagen på grund av förändrade statistikredovisningsmetoder eller källor, ska B räknas upp månadsvis med ett värde motsvarande 3 procent årlig ökning. Priset ska dock regleras med stöd av ovanstående formel fram till den tidpunkt då statistiken upphör eller förändras.

De kostnader som Kommunen har fakturerat Bolaget vid framtagandet av Detaljplanen ([SUMMA]) ska räknas av mot Köpeskillingen, om detta avtal träffats inom giltighetstiden enligt § 3 Markanvisningsavtalet.

Antalet ljus BTA för bostäder inom Området kommer slutligt att bestämmas när Detaljplanen har vunnit laga kraft. Anbudsnielen för bostäder förutsätter att eventuella lokaler i bottenvåningen som i Detaljplanen inte får användas för bostadsändamål åsätts ett pris om 2800 kronor/kvadratmeter ljus BTA. Detta pris per ljus BTA ska inte räknas upp på Tillträdesdagen enligt ovan angiven formel.

Trots det som stadgas ovan ska Köpeskillingen under inga förhållanden beräknas på ett längre pris kronor/kvadratmeter ljus BTA än det som Bolaget erbjudit sig att betala vid Värdepunktens.

Vad som utgör ljus BTA definieras närmare i bilaga [3].

§ 8 KÖPEBREV

Kommunen ska på Tillträdesdagen överlämna köpebrev avseende Området under förutsättning att Köpeskillingen till fullo erlagts i enlighet med § 7 ovan.

§ 9 OMRÅDETS SKICK

Bolaget har informerats om sin plikt att undersöka Området. Bolaget har före köpet beretts tillfälle att med sakkunnig hjälp noggrant besiktiga Området. Bolaget är medvetet om att Området kan vara behäftat med fel och brister.

Kommunen har inte lämnat någon garanti eller utfästelse beträffande Området, vare sig explicit eller implicit, och Bolaget har inte förlitat sig på någon lämnad garanti eller utfästelse beträffande Området.

Bolaget är medvetet om att Områdets gränser i mindre mån kan komma att justeras i samband med att lantmäteriförrättning sker. Sådan mindre förändring av Områdets utformning berättigar inte Bolaget rätt till avdrag på Köpeskillingen.

Allt annat ansvar som Kommunen eventuellt skulle ha kunnat ha på grund av lag eller på annan grund, inklusive jordabalken och miljöbalken, är härförmed exkluderat och kan inte göras gällande av Bolaget. Bolaget friskriver således Kommunen från allt ansvar vad gäller Områdets skick, inklusive faktiska fel och brister, brister i miljöhänseende, rådighetsfel och s.k. dolda fel. Bolaget påtar sig alltså allt ansvar och alla kostnader för eventuella framtida utredningar och saneringar av eventuella föroreningar på Området som med stöd av reglerna i Miljöbalken kan åläggas Kommunen i egenskap av fastighetsägare/verksamhetsutövare eller som krävs för att marken ska kunna användas i enlighet med Detaljplanens bestämmelser. Detta innebär att Bolaget ska hålla Kommunen ekonomiskt skadeslös för kostnad enligt ovan som kan drabba Kommunen.

§ 10 BOLAGETS GARANTIER

I och med undertecknatet av detta avtal garanterar Bolaget att:

- a) Bolaget och dess ställföreträdare har erforderlig befogenhet och behörighet för att ingå detta avtal och att detta avtal och alla andra tillhörande förpliktelser som ingås av Bolaget, vid verkställande av desamma kommer att utgöra giltiga och bindande avtalsförpliktelser för Bolaget i enlighet med varje avtalsvillkor och bestämmelser
- b) verkställandet av Markgenomförandeavtalet och fullgörandet av Bolagets förpliktelser under detta avtal inte kommer att strida mot Bolagets bolagsordning eller något annat för Bolaget grundläggande dokument, eller andra styrande förhållanden.
- c) Bolaget har erforderligt kapital för att kunna genomföra transaktionen enligt detta avtal och
- d) Bolaget inte är medvetet om några omständigheter eller faktorer som berättigar Bolaget att framställa anspråk på grund av kontraktsbrott enligt detta avtal mot Kommunen.
- e) Bolaget och dess ställföreträdare garanterar att Kommunen, i enlighet med Markgenomförandeavtalet, ska ha rätta att få hyra eller förvärva bostadsrätt/äganderätt till 5 % av de bostäder som tillkommer i Området för andrahandsuthyrning som förturslägenheter och andra alternativboenden samt att Kommunen ska ha rätt att välja ut dessa lägenheter innan Bolaget tecknar några lägenheter för någon annan.

§ 11 SERVITUT

Bolaget åtar sig att upplåta servitut inom Området avseende [ANPASSAS] enligt bilaga [x] ("Servitutsavtalet").

Servitutsavtalet kan även utgöra överenskommelse för bildande av officialservitut.

§ 12 KOSTNADER

Bolaget ska utöver Köpeskillingen svara för samtliga med detta köp förenade kostnader i samband med inskrivning och lagfart.

Kostnader i samband med exploateringen av Området regleras närmare i Markgenomförandeavtalet.

§ 13 FÖRVALTNING FRAM TILL TILLTRÄDESDAGEN

Kommunen ska förvalta Området på sedvanligt sätt fram till Tillträdesdagen, såvida inte annat överenskommes skriftligen. Kommunen förbinder sig att inte träffa nya nyttjanderättsavtal, ingå andra avtal eller fatta viktiga beslut rörande Området utan Bolagets skriftliga godkännande.

§ 14 TILLÄGG OCH ÄNDRINGAR

Tillägg och ändringar till detta avtal ska göras skriftligen.

§ 15 TVIST

Tvist angående tolkning och tillämpning av detta avtal ska avgöras av allmän domstol enligt svensk rätt och på Kommunens hemort.

Överlätelseavtalet har upprättats i två likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

Nacka den

För Nacka kommun

genom [XX_enhet]

För [Företagsnamn]

(.....) (.....)
..... (.....)

Kommentar till Bolaget: Bolaget ska först underteckna detta avtal. Kommunen beslutar därefter om Överlätelseavtalet ska ingås med Bolaget. Om Kommunen godkänner att Överlätelseavtalet ingås med Bolaget, kommer avtalet därefter att skrivas under av kommunstyrelsens ordförande samt Exploateringschefen, eller annan som har sådant ansvar genom delegation.

AVTALSHANDLINGAR

Till avtalet hör följande handlingar:

.....
.....
.....
.....
.....

Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Markanvisningstävling för Kvarteret Brytaren mindre, Nya gatan - Utvärderingsprocess

Informationsärende

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott noterar informationen rörande utvärderingsprocessen för markanvisningstävlingen gällande ”Kvarteret Brytaren mindre” inom stadsbyggnadsprojekt Nya gatan.

Sammanfattning

Nacka kommun hade under sommaren 2016 genomfört en markanvisningstävling inför markanvisning av Kvarteret Brytaren mindre, beläget öster om nuvarande Elverkshuset och söder om Stadshuset. Markanvisningstävlingen omfattar 110 lägenheter med upplåtelseform hyresrätt och verksamhetslokaler i bottenvåningen. Just nu pågår utvärderingen av de inkomna anbuden. Kommunstyrelsen lade fast kriterier för bedömning vid sitt sammanträde 7 juni 2016, § 201. Kriterierna för anbudstävlingen utgår från ”Program för markanvändning, med riktlinjer för markanvisnings- och exploateringsavtal” som kommunfullmäktige antog vid sitt sammanträde den 4 april 2016, § 115. De inkomna anbuden omfattas av sekretess till dess utvärderingen är slutförd.

Ärendet

Genom beslut av kommunstyrelsen den 7 juni 2016, § 201 genomfördes markanvisningstävling för Kvarteret Brytaren mindre inom stadsbyggnadsprojektet Nya gatan. För närvarande sker en utvärdering av inkomna anbud enligt de förutsättningar som kommunstyrelsen tog beslut om den 7 juni. Förutsättningarna är följande.

- Anbud med högst avgäld per ljus BTA tilldelas 10 anbudspoäng.
- Anbud med högst bedömningspoäng avseende det i prospektet fastlagda kriterierna för gestaltningsbedömning tilldelas 10 anbudspoäng.



Det anbud som får högst poäng, förutsatt att kommunens övriga krav är uppfyllda, föreslås tilldelas markanvisningen. Kommunen tillämpar fri anbudsprövning i anbudsprocessen och kan välja att avbryta förfarandet om anbuden inte uppfyller kommunens förväntningar avseende avgäld eller kvalité.

I utvärderingen sker en genomgång av eventuella reservationer i anbuden och företagens ekonomiska status och genomförande granskas.

Intresset av att medverka i markanvisningstävlingen har varit stort från marknaden med många inkomna anbud. Intresset har varit tillräckligt stort för att få in ett bra underlag för utvärderingen.

De inkomna anbuden omfattas av sekretess enligt 19 kap. 3 § första stycket offentlighets- och sekretesslagen. Kommunen skulle lida skada om marknaden får del av informationen i anbuden innan utvärderingen är färdigställd.

Underlaget till kommunstyrelsens sammanträde 28 november 2016 kommer att innefatta tjänsteskrivelse och erforderliga bilagor för att utse vinnande anbudsgivare enligt de förutsättningar som kommunstyrelsen beslutat.

Ulf Crichton
Exploateringschef

Therese Rosberg
Projektledare

Kommunstyrelsen

Förlängning av avsiktsförklaring med NackaMark Exploatering KB och Saltsjö-Duvnäs Tennisklubb

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att ingå föreslagen förlängning av avsiktsförklaring med NackaMark Exploatering KB och Saltsjö-Duvnäs Tennisklubb (ideell förening) gällande fortsatt förhandling avseende direktanvisning för bostadsbyggnation och markförvärv alternativt markupplåtelse inom fastigheten Sicklaön 41:2.

Sammanfattning

Ett förslag till en med Saltsjö-Duvnäs Tennisklubb (SDTK) och NackaMark Exploatering KB (Bolaget) gemensam ändring av avsiktsförklaring har tagits fram. Ändringen utgörs av en förlängning av avtalstid med ett år till och med den 31 december 2017. I övrigt har inga förändringar skett i avsiktsförklaringen.

Ärendet

Avsiktsförklaringen handlar om intentionerna inför fortsatt arbete för att dels få till stånd ändamålsenliga anläggningar för SDTK, dels att Bolaget ska erhålla direktanvisning för bostadsbyggnation inom Nacka Stad. I avtalet framgår principerna för det fortsatta samarbetet fram till och med den 31 december 2016. Denna tidpunkt har nu i och med föreslagen ändring av avsiktsförklaringen flyttats fram till att gälla till och med 2017-12-31. I övrigt har inga förändringar av avsiktsförklaringen skett. I det fall avsiktsförklaringen upphör är ingen av parterna ersättningsskyldiga. Avtalet kan också förlängas om parterna så önskar.

Markområdena i Nacka Stad och del av fastigheten Sicklaön 41:2 kommer att behöva detaljplaneras för bostads- respektive idrottsändamål. Planarbetet för tennishallen pågår och kommande steg är samrådsskede. Parterna kommer vidare att behöva teckna flera avtal för att reglera kostnad och ansvar mellan sig.



Ekonomiska konsekvenser

All överlåtelse och upplåtelse ska enligt avsiktsförklaringen ske till marknadsvärde. Det gäller såväl mark för direktanvisning som arrende och överlåtelse. Marknadsvärden kommer att erhållas genom värdering i samtliga fall.

Konsekvenser för barn

I samband med att SDTK kan anpassa och utöka sina ytor kan barn och ungdomar få ökade möjligheter till idrottsaktiviteter i kommunen.

Bilaga

1. Ändring av avsiktsförklaring

Anna Ahrling
Gruppchef markgruppen
Enheten för fastighetsutveckling

Jacob Gerson
Exploateringsingenjör
Exploateringsenheten



Ändring i avsiktsförklaring

Parter

1. Nacka kommun

2. NackaMark Exploatering KB

Org.nr. 212000-0167

Org.nr. 916633-8401

nedan kallad Kommunen

Nedan kallat Bolaget

3. Saltsjö-Duvnäs Tennisklubb

Org.nr. 814000-2091

nedan kallad SDTK

§ 1 Bakgrund och giltighetstid

Parterna har tecknat en avsiktsförklaring, se bilaga 1, "Avsiktsförklaringen".

Parternas intentioner enligt Avsiktsförklaringen är att Bolaget ska erhålla en direkt markanvisning av Kommunen för bostadsbyggnation på lämplig fastighet inom Nacka Stad till marknadsvärde mot att Bolaget antingen överläter del av fastighet Sicklaön 41:2 till Kommunen eller upplåter samma del med arrende till SDTK. Se vidare om bakgrund till och innehöld av Avsiktsförklaringen i bilaga 1.

Avisksförklaringen gäller enligt § 6 till och med den 31 december 2016.

§ 2 Ändring i Avsiktsförklaringen

Parterna är överens om att Avsiktsförklaringens giltighetstid i § 6 ska ändras på följande sätt. Avsiktsförklaringen ska vara giltig till och med den 31 december 2017 i stället för den 31 december 2016. I övrigt ska vad som anges i § 6 Avsiktsförklaringen fortsatt gälla.

Bilaga

1- Avsiktsförklaring



Denna ändring av Avsiktsförklaringen har upprättats i tre (3) exemplar varav parterna har tagit var sitt.

För Nacka kommun
Datum

För NackaMark Exploatering KB
Datum

Mats Gerdau

Anna Ahrling

För SDTK
Datum



Avsiktsförklaring (Letter of intent)

Parter

1. Nacka kommun	2. NackaMark Exploatering KB
Org.nr. 212000-0167	Org.nr. 916633-8401
nedan kallad Kommunen	Nedan kallat Bolaget

3. Saltsjö-Duvnäs Tennisklubb

Org.nr. 814000-2091

nedan kallad SDTK

§ 1 Bakgrund och markområden

SDTK arrenderar fastighet Sicklaön 207:8 av Kommunen för sin verksamhet. Bolaget äger ensamt och förfogar över fastighet Sicklaön 41:2.

Denna Avsiktsförklaring avser möjlighet för Bolaget att av Kommunen erhålla en direkt markanvisning för bostadsbyggnation på lämplig fastighet inom Nacka Stad till marknadsvärde, fastigheten benämns härefter ”**markområde 1**”. Denna möjlighet är villkorad på så sätt att Bolaget som motprestation uppfyller endera av nedan angivna alternativ.

1. Kommunen av Bolaget för SDTK:s verksamhet får på marknadsmässiga villkor förvärva del av fastighet Sicklaön 41:2 som härefter benämns ”**markområde 2**” och är markerad med röd kantfärg på bifogad karta (se bilaga 1).
2. Bolaget till SDTK upplåter markområde 2 som arrende på marknadsmässiga villkor.

§ 2 Avsiktsförklaring

Denna Avsiktsförklaring ger uttryck för parternas intentioner. Parternas gemensamma vilja är att Bolaget eller dess ägare av Kommunen erhåller en direkt markanvisning för bostadsbyggnation på markområde 1 och att Bolaget i utbyte mot denna möjlighet fullgör endera i § 1 angivna alternativen. Härvidlag ska markområde 2 värderas på

AS *JN*
JE *FW*



marknadsmässiga villkor utifrån ändamål som kommande detaljplan anger. Vidare är det parternas avsikt att Kommunen och SDTK gemensamt avslutar befintligt arrendeavtal i samband med att markområde 2 är lämplig att användas för SDTK:s nuvarande verksamhet samt att markområde 1 överläts till Bolaget till marknadsvärde och att Bolaget på markområde 1 ska ha möjlighet att uppföra ungefär 20 000 kvm BTA bostäder, dock längst 200 lägenheter.

Parterna förklarar att ingen av dem har för avsikt att, under tid som denna Avsiktsförklaring gäller, till annan erbjuda de markområden som Avsiktsförklaringen omfattar och som respektive part förfogar över.

Parterna är införstådda med att både markområde 1 och 2 behöver detaljplaneras för avsedda ändamål. Affärsuppgörelsen förutsätter att markområdena kan planläggas för respektive ändamål och att detaljplanerna för markområdena antas av behörigt organ inom Kommunen och vinner laga kraft. I samband med planläggningen av markområde 2 är avsikten att utrymme för en förbindelseväg mellan resterande delen av fastigheten Sicklaön 41:2 och intilliggande Ektorpsvägen, ska finnas. Parternas prestationer ska ömsesidigt villkoras av varandra, varvid i det fall Bolaget till Kommunen överläter markområde 2, ska denna överlåtelse villkoras med att marköverlåtelsesavtalet för markområde 1 vinner laga kraft.

Avsiktsförklaringen syftar till att endast fastlägga parternas gemensamma vilja och vad som ska gälla vid kommande avtalsförhandlingar avseende markområdena 1 och 2.

§ 3 Förhandlingar och förhandlingstid

Parterna avser att fortsätta förhandlingar i syfte att ingå nödvändiga avtal för markområdena 1 och 2 (som här efter benämns ”Avtalen”). Denna Avsiktsförklaring innebär ingen skyldighet för parterna att ingå en viss rättshandling eller att vidta en viss åtgärd. Avtalen är giltiga först efter att var och en av dem undertecknats av i Avtalen ingående parter. Då Kommunen är part krävs härtill för Avtalens giltighet att dem, före undertecknande, antagits av behörigt organ inom Kommunen genom lagakraftvunnet beslut. Förhandlingarna ska pågå intill dess att Avtalen undertecknats av parterna eller intill dess att part tillställer de andra parterna skriftligt meddelande, som även mottas av dem, att förhandlingarna ska avbrytas, dock längst till och med utgången av den i § 7 angivna tidsfristen.

§ 4 Överlåtelse

Denna Avsiktsförklaring kan inte överlätas på annan utan övriga parters skriftliga samtycke.

§ 5 Ändringar och tillägg

Ändringar och tillägg till denna Avsiktsförklaring kan endast ske genom en skriftlig handling som hänvisar till Avsiktsförklaringen och som är undertecknad av behöriga företrädare för parterna.

AS
JB
JW
SFH



§ 6 Giltighet

Avsiktsförklaringen gäller från och med att den undertecknats av samtliga parter till och med den 31 december 2016.

Har parterna inte senast vid utgången av tidsfristen undertecknat Avtalet eller överenskommit om en förlängning av denna tidsfrist ska Avsiktsförklaringen automatiskt upphöra att gälla.

Om det innan nämnda tidpunkt står klart att förutsättningarna för detaljplanläggningen av markområden 1 och 2 enligt parternas intentioner inte kan komma till stånd, eller om det står klart att parterna inte kan enas om villkoren för överlåtelserna av markområde 1 eller 2, eller upplåtelsen av markområde 2, ska denna avsiktsförklaring upphöra att gälla vid sådan tidpunkt.

Ingen av parterna äger rätt till ersättning från någon annan part på grund av Avsiktsförklaringens upphörande.

§ 7 Kostnader

Parterna ska svara för sina respektive kostnader härförliga till denna Avsiktsförklaring.

Denna Avsiktsförklaring har upprättats i tre (3) exemplar varav parterna har tagit var sitt.

För Nacka kommun

Datum

Mats Gerdau

Anna Ahrling

För NackaMark Exploatering KB

Datum 24/11 - 2015

Peter Sjöström
Peter Sjöström
Jonas Erkenborn

För SDTK

Datum 25/11/2015

Anders Ohman

J. Vilén
Eva Nisser

31

Bilaga 1



Kommunstyrelsen

Projektavslut för program för Finntorp, stadsbyggnadsprojekt 9203

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen godkänner slutrapporten för stadsbyggnadsprojekt 9203, Program för Finntorp. Informationen i ärendet lämnas för kännedom till miljö- och stadsbyggnadsnämnden och natur- och trafiknämnden.

Nettointeressering för planprogrammet för Finntorp får direktavskrivas i kommunstyrelsens bokslut för innevarande år.

Sammanfattning

I maj 2001 uppdrog kommunstyrelsen åt områdesnämnden att utarbeta en fördjupad översiksplan/program för Finntorp som efter beslut av kommunstyrelsens arbetsutskott 2003 fick en ny inriktning. Programmet antogs 2006 och genomfördes till viss del.

Kostnaderna uppgår till 1,23 miljoner kronor och föreslås få direktavskrivas i kommunstyrelsens bokslut för innevarande år. Inga allmänna anläggningar har tillskapats inom stadsbyggnadsprojektet 9302, Program för Finntorp.

Projekten

Finntorp är en stadsdel i Nacka som ligger mellan trafikstråken Värmdövägen och Värmdöleden. Finntorps framtid diskuterades under flera år och intensifierades under år 2000, då flera dialoger fördes med boende, företagarorganisationer, föreningar och företag. En allmän uppfattning som framkom vid dessa diskussioner var att serviceutbudet bör upprätthållas eller förbättras och att Finntorp hade ett eftersatt underhåll på gator, trottoarer och parkmark.

I maj 2001 uppdrog kommunstyrelsen åt områdesnämnden att utarbeta en fördjupad översiksplan/program för Finntorp och i december 2003 fattade kommunstyrelsens



arbetsutskott beslut om att planprogrammet skulle färdigställas med en ny inriktning. Enligt inrikningsbeslutet skulle planprogrammet begränsas till Finntorp, översiktsplanfrågor utelämnas och den nya utgångspunkten för det fortsatta arbetet skulle vara ”måttlig utveckling”.

Planprogrammet färdigställdes 2005, men reviderades i enlighet med en reviderad bullerutredning i oktober 2006. Det reviderade planprogrammet antogs i november 2006.

Av de planerade detaljplanerna som beskrivs i planprogrammet genomfördes fyra detaljplaner: Bostäder vid Helgessons väg, Marinstadens husbåtsområde och Ryssviksvägen 1 (påbyggnad av lokaler). Dessutom genomfördes ytterligare två kompletteringar av bostäder vid Finntorps Centrum, inom servicehuset Biet och Bostadsrättsförening Bergängen. För dessa områden ändrades detaljplanernas markanvändning från lokaler till bostäder. Den låga genomförandegraden tros bero på att en stor del av ansvaret för att starta detaljplanerna som beskrevs i programmet låg på exploaterörerna och fastighetsägarna, och kommunen var inte drivande i att utveckla den kommunalägda marken.

Inga allmänna anläggningar har tillskapats inom stadsbyggnadsprojektet 9302, Program för Finntorp. Kostnaderna uppgår till 1,23 miljoner kronor och föreslås få direktavskrivas i kommunstyrelsens bokslut för innevarande år.

Stadsbyggnadsprojekt 9203, Program för Finntorp är nu klart att avslutas. En slutrapport har upprättats, se bilaga 2.

Aktiveringar och avskrivningar

- Planläggningskostnader på 1,23 miljoner kronor föreslås få direktavskrivas.

Övriga detaljer framgår av slutrapporten.

Bilagor

- 1: Årendeöversikt, karta
- 2: Slutrapport

Ulf Crichton
Exploateringschef
Exploateringenheten

Amanda Sterner Nordin
Projektingenjör
Exploateringenheten

Ärendeöversikt för stadsbyggnadsprojekt 9203 Program för Finntorp

Projektledare:

	Beslut	Datum	Styrelse/nämnd	Kommentar
✓	Start-PM, godkännande	2001-05-07	Kommunstyrelsen	
✓	Planprogram, samråd	Juni 2002-nov.2002		
✓	Beslut om ny inriktning	2003-12-10	Kommunstyrelsens arbetsutskott	
✓	Planprogram, antagande	2006-11-27	Kommunstyrelsen	
✓	Slutredovisning	2016-11-28	Kommunstyrelsen	

Karta över området.



SLUTRAPPORT

Projektavslut för stadsbyggnadsprojekt 9203 Planprogram för Finntorp

2016-10-25

Amanda Sterner Nordin
KFKS 2000/201-214

Sammanfattning

Finntorp är en stadsdel i Nacka som ligger mellan trafikstråken Värmdövägen och Värmdöleden.



Finntorps framtid diskuterades under ett antal år och intensifierades under år 2000, då flera dialoger fördes med boende, företagarorganisationer, föreningar och företag. En allmän uppfattning som framkom vid dessa diskussioner var att serviceutbudet bör upprätthållas eller förbättras och att Finntorp hade ett eftersatt underhåll på gator, trottoarer och parkmark.

I maj 2001 uppdrog Kommunstyrelsen åt Områdesnämnden att utarbeta en fördjupad översiksplan/program för Finntorp, och i december 2003 fattades Kommunstyrelsens arbetsutskott beslut om att planprogramarbetet skulle färdigställas med en ny inriktning. Enligt inriktningsbeslutet skulle planprogrammet begränsas till finntorp, översiksplanfrågor utelämnas och den nya utgångspunkten för det fortsatta arbetet skulle vara ”Måttlig utveckling”.

Planprogrammet färdigställdes 2005, men reviderades i enlighet med en reviderad bullerutredning i oktober 2006. Programmet som utgjorde ”kompletteringsalternativet” i det ursprungliga planprogrammet antogs i november 2006.

Av de planerade detaljplanerna som beskrivs i planprogrammet genomfördes fyra detaljplaner: Bostäder vid Helgessons väg, Marinstadens husbåtsområde och Ryssviksvägen 1 (påbyggnad av lokaler). Dessutom genomfördes ytterligare två kompletteringar av bostäder vid Finntorps Centrum, inom servicehuset Biet och Bostadsrätsförening Bergängen. För dessa områden ändrades detaljplanernas markanvändning från lokaler till bostäder. Den låga genomförandegraden tros bero på att en stor del av ansvaret för att starta detaljplanerna som beskrevs i programmet låg på exploaterna och fastighetsägarna, och kommunen var inte drivande i att utveckla den kommunalägda marken.

Inga allmänna anläggningar har tillskapats inom stadsbyggnadsprojektet 9302, planprogram för Finntorp. Kostnaderna uppgår till ca 1,23 miljoner kr och får direktavskrivas i kommunstyrelsens bokslut för innevarande år.

Innehållsförteckning

1	Projektets syfte och mål.....	4
2	Utfall i förhållande till mål, ramar och identifierade risker.....	5
2.1	Uppfyllelse av projektmål.....	6
2.2	Projektets ekonomi.....	6
2.3	Nyckeltal och mått.....	7
2.3.1	Processen	7
2.3.2	Levererat projektresultat.....	7
2.3.3	Kostnader.....	7
2.3.4	Intäkter..... Fel! Bokmärket är inte definierat.	
3	Slutsatser och förslag på förbättringar.....	7

I Projektets syfte och mål

I.1 Syfte och mål

Projektets syfte och mål fastställdes i den start-PM som antogs 2001-05-07 (B2001 § 69). Enligt start-PM var syftet med projektet att:

- ta fram en fördjupad översiktsplan/program för Finntorps framtid som dels kan ligga till grund för direkta åtgärder i området och dels utgöra program för kommande detaljplaner.

I.2 Bakgrund och process

Finntorps framtid hade diskuterats under ett antal år och politikerna i Områdesnämnden Sicklaön inledde år 2000 en diskussion med boende och företagarorganisationer kring Finntorps centrum. Områdesnämnden anordnade även ett öppet hus samma år i biblioteket i Finntorp. Diskussionen var öppen för alla boende, föreningar och företag i Finntorp. En allmän uppfattning som framkom vid dessa diskussioner var att serviceutbudet bör upprätthållas eller förbättras och att Finntorp har ett eftersatt underhåll på gator, trottoarer och parkmark.

I maj 2001 godkände Kommunstyrelsen en startpromemoria för Finntorpsområdet och uppdrog åt Områdesnämnden att utarbeta en fördjupad översiktsplan/program för Finntorp.

Konsulterna J&W AB (en del av WSP Group) arbetade med planprogrammet och tog fram ett omfattande planprogram som gick ut på samråd 2002. Planprogrammet omfattade även ett borttagande av Järlaleden, bebyggelse i Kyrkviken och en förbindelse från Värmdövägen till Planiavägen.

I december 2003 fattades Kommunstyrelsens arbetsutskott (§ 282) ett inriktningsbeslut som medförde en mer begränsad avgränsning av området. Enligt inriktningsbeslutet skulle planprogrammet begränsas till finntorp, översiktsplanfrågor utelämnas och den nya utgångspunkten för det fortsatta arbetet skulle vara ”Måttlig utveckling”.

I april 2004 informerades Områdesnämnden om resultaten av luft- och trafikbullenutredningar som genomförts i början av 2004. Med anledning av de höga trafikbullervärden som redovisades för Finntorps centrum kunde Områdesnämndens presidium (juni 2004) framhålla:

- En fördubbling av trafiken genom Finntorps centrum, enligt en ”Måttlig utveckling”, kan inte tillåtas utan en utvecklad trafikstruktur och/eller åtgärder till skydd mot trafikbullen.

Områdesnämnden informerades i januari 2005 om ett programupplägg. I mars 2005 tillstyrkte Områdesnämnden ett utkast till program. Under april-juni 2005 bjöds fastighetsägare och boende in till en information och diskussion med möjlighet att lämna synpunkter. Områdesnämnden informerades om inkomna

synpunkter i oktober 2005. Under remissen framkom att de boende vill se en varsam utbyggnad. Ett flertal boende och föreningar var emot en ny uppsamlingsgata mellan Blomstervägen och Birkavägen samt att intilliggande natur- och rekreationsytor på det östra berget tas i anspråk för bebyggelse.

Till följd av att bland annat utbyggnadsgraden sänkts i programmet genomfördes en reviderad trafikbullerutredning i enlighet med programförslagets ”Kompletteringsalternativ” i februari 2006. En revidering av planprogrammet gjordes sedan i oktober 2006 och planprogrammet antogs i november 2006.

Programmet syfte var att fungera som underlag för fortsatt detaljplanering och utveckling/bevarande av delområden inom Finntorpsområdet. Programmet tog sikte på utvecklingen fram till och med år 2015.

2 Utfall i förhållande till mål, ramar och identifierade risker

2.1 Uppfyllelse av projektmål

Ett planprogram är framställt med tillhörande utredningar. Finntorpsområdet föreslogs kompletteras med sammanlagt ca 280 nya arbetsplatser och ca 290 nya bostäder och förbättras genom ny bebyggelse och investeringar i ett antal allmänna anläggningar. Trafikstrukturen och trafiksäkerheten föreslogs förbättras genom ny uppsamlingsgata mellan Birkavägen och Blomstervägen, ny gång- och cykelväg till gymnasie- och idrottsområdet, åtgärder i gatumiljön kring Finntorps centrum, vid huvudinfarten till Finntorp och på Ryssviksvägen. Setterwallska parken föreslogs rustas upp till en ”stadspark” och Finntorps centrum föreslås rustas upp för att få en tillgänglig, tilltalande, trygg och säker yttre miljö. Enligt programmet skulle även mindre kompletteringar av bebyggelsen kunna prövas inom övriga delar av Finntorp, om parkeringar kunde lösas inom kvartersmark.

Inom projektet har luft- och bullerutredningar genomförts och även genomförandefrågor i form av kostnader utreddes inom programmet.

Genomförandet av detaljplanen ligger egentligen utanför projektet för detaljplaneprogrammet (9203), men bör nämnas då stora delar av programmet inte genomfördes till 2015. Av de planerade detaljplanerna som beskrivs i planprogrammet genomfördes fyra detaljplaner: Bostäder vid Helgessons väg, Marinstadens husbåtsområde och Ryssviksvägen 1 (påbyggnad av lokaler). Dessutom genomfördes ytterligare två kompletteringar av bostäder vid Finntorps Centrum, inom servicehuset Biet och Bostadsrätsförening Bergängen. För dessa områden ändrades detaljplanernas markanvändning från lokaler till bostäder.

Det största projektet i programmet, en större byggnad för lokaler för verksamheter i anslutning till Sofiebergs befintliga lokaler, blev aldrig av på grund av en vikande marknad för uthyrning av lokaler. Eftersom någon detaljplan för detta projekt aldrig slutfördes innebar detta att upprustning av Finntorps Centrums allmänna platser inte heller blev aktuell. En detaljplan startades också för Blomstervägen-Birkavägen för att anlägga en förskola, ny genomfartsgata och eventuell bebyggelse längs Birkavägen, men detta planarbete avbröts på grund av opinionen och istället byggde kommunen senare en förskola vid Ryssviksvägen.

2.2 Projektets ekonomi

Kostnaderna för projektet uppgår till ca 1,23 miljoner kr och belastar kommunen. Kostnaderna gäller framtagandet av planprogram med tillhörande utredningar. Några detaljplaner genomfördes inom egna stadsbyggnadsprojekt, såsom bostäderna vid Helgessons väg (9106) och strandpromenaden (9213). Dessa projekt har redan avslutats, vilket är anledningen till att kostnaderna för planprogrammet inte fördelar ut på detaljplaneprojekten.

Kostnader för investeringar i allmänna anläggningar som föreslogs i programmet: ny uppsamlingsgata, nytt gång- och cykelstråk, åtgärder i gatumiljön kring Finntorps centrum, vid huvudentrén till Finntorp och på Ryssviksvägen, förbättringar av Setterwallska parken och gång- och cykelbron skulle enligt programmet fördelas mellan exploateringar i proportion till exploateringsgraden. Dessutom skulle exploateringar bidra med en andel för utbyggnaden av strandpromenaden längs Svindersviken.

För projekt Marinstaden och Ryssviksvägen 1 (mindre påbyggnad av lokaler för Sofieberg) träffades ett avtal mellan kommunen och exploateren där exploateren bidrog till allmänna anläggningar. Bidraget finansierade strandpromenaden, delar som var belägna mellan Marinstaden och Vikdalens strand, och ingick i stadsbyggnadsprojektet 9213. Anläggningen behandlades i projektavslutet för det projektet. Några andra allmänna anläggningar har inte finansierats av projektet.

2.3 Nyckeltal och mått

2.3.1 Processen

Öppet hus Områdesnämnen	2000
Start-PM för detaljplaneprogram	2001-05-07
Samrådstid	jun. 2002 – nov. 2002
Beslut av KSAU om nytt upplägg	2003-12-10
Antagande av detaljplaneprogram	2006-11-27
Projektavslut (KS-beslut beräknat)	2016-11-08

2.3.2 Levererat projektresultat

Projektets resultat består av detaljplaneprogram för Finntorp med tillhörande utredningar.

2.3.3 Kostnader

Planläggningskostnaden för planprogrammet uppgick till totalt 1 228 402 kr.

3 Slutsatser och förslag på förbättringar

Planprogrammet togs fram i början av 2000-talet och kommunens organisation och arbetssätt vid den tidpunkten skiljer sig från idag. Det finns trots detta några slutsatser att dra från erfarenheterna av planprogrammet för Finntorp.

Kommunen arbetade på den tiden med exploaterörsdrivna detaljplaner, vilket innebar att kommunen inte tog ett helhetsansvar för utvecklingen av Finntorp eller genomförandet av planprogrammet. En stor del av ansvaret för att starta detaljplanerna som beskrevs i programmet låg på exploaterarna och fastighetsägarna, och kommunen var inte drivande i att utveckla den kommunalägda marken. Eftersom de största exploateringarna aldrig blev av, blev det inte heller någon upprustning av de allmänna ytorna i Finntorps Centrum.

När det gäller de mer expansiva planer som presenterades under samrådsskedet, med att stänga av Järlaleden och bebygga Kyrkviken, var det positivt att dessa områden undantog från det slutliga programmet, eftersom dessa behövde sättas in i ett större sammanhang.

Det var även nytt att utreda genomförandefrågor i planprogrammet. Erfarenheterna av att beakta genomförandefrågorna i ett tidigt skede var positiva, även om de inte behöver utgöra en så stor del av själva programmet.

Öppenhet och mångfald

*Vi har förtroende och respekt för människors kunskap
och egna förmåga - samt för deras vilja att ta ansvar*



Kommunstyrelsen

Inriktningsbeslut för ägande av förskolor vid Dalvägen och Baggensviksvägen i Boo och i Lillängen

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen fattar följande inriktningsbeslut avseende ny och befintlig förskola i Saltsjö-Boo och ny förskola i Lillängen:

- Ny förskola uppförs av privat aktör invid Lillängsvägen/Fjällstigen i Lillängen på del av fastigheten Sicklaön 40:14 genom fastighetsbildning, vilken ska överlätas eller upplåtas med tomträtt.
- Ny förskola uppförs av privat aktör invid Dalvägen i Saltsjö-Boo inom fastigheten Backeböl 1:729, vilken ska överlätas eller upplåtas med tomträtt.
- Befintlig förskola på Baggensviksvägen 9 i Saltsjö-Boo, inom fastigheten Backeböl 1:453, behålls i kommunal ägo. Enheten för fastighetsutveckling uppdrags att utreda och långsiktigt lösa parkeringsfrågan.

Sammanfattning

I enlighet med lokalförsörjningsplanering 2016-2030 och för att möta det framtida behovet när Nacka växer ska ökad förskolekapacitet skapas bland annat i Lillängen, centrala Nacka samt på Dalvägen, Saltsjö-Boo. Det finns också en befintlig förskola på Baggensviksvägen, Saltsjö-Boo där kapacitetsbehovet bedöms oförändrat. Dock behöver parkeringssituationen vid förskolan på Baggensviksvägen ses över samt lösas. De föreslagna kapacitetsökningarna i form av de nya förskolorna i Lillängen och på Dalvägen bedöms behövas cirka år 2020 för Lillängen samt succesivt 2022-2027 för Dalvägen och kan med fördel byggas och ägas externt.

Ärendet

I den stora tillväxtfas som Nacka kommun befinner sig i ökar behovet av en tydlig styrning och inriktning för kommunens fastighetsägande. Kommunfullmäktige antog i april 2016 ett program för markanvändning som anger grunden för vilka fastigheter kommunen ska äga och hur kommunen överläter eller upplåter fastigheter. Den sedan tidigare antagna fastighetsstrategin anger att kommunen ska säkerställa en strategisk och aktiv planering, förvaltning och utveckling av kommunens fastighetsbestånd.



Befolkningen väntas öka med nästan 50 procent till år 2030 och det för med sig växande behov av kommunal service. Stadsledningskontoret har tidigare redovisat att omkring 11 miljarder kronor behöver investeras i ökad kapacitet av samhällsfastigheter i Nacka kommun den kommande 15-årsperioden. Investeringsvolymen avser Nacka kommun som helhet, oavsett vem som är fastighetsägare och byggherre, och är indikativ. En mycket översiktlig och indikativ bedömning är att kommunens egna investeringar kan utgöra i storleksordningen 25 procent av detta, vilket i genomsnitt skulle motsvara cirka 200-300 miljoner kr/år.

Kommunens fastighetsbestånd idag innehåller en blandning av nyare och äldre fastigheter med både underhålls- och utvecklingsbehov. Behovet av underhålls- och utvecklingsåtgärder, tillsammans med det behov av tillkommande lokal- och bostadskapacitet för välfärdsverksamhet som framgår av nämndernas behovsanalyser, summerar till ett betydande behov av resurser för genomförande av investeringar i samhällsfastigheter i Nacka. Det finns därför skäl att genom olika former av överlåtelser/upplåtelser av delar av kommunens fastighetsbestånd skapa utrymme för fler aktörer att etablera sig som fastighetsägare, byggherre och hyresvärd för välfärdsverksamhet, samtidigt som resurser kan frigöras för Nacka kommuns eget utvecklingsarbete och investeringsbehov i kvarvarande bestånd och tillkommande fastigheter. I Nacka kommun finns goda erfarenheter av att förekomsten av flera aktörer bidrar till att öka fokus på välfärdsverksamheten och kvaliteten i verksamheten.

Nacka kommuns verksamheter ska arbeta med inriktningen att öka värdet och nyttan av kommunens fastighetsinnehav genom kontinuerlig förnyelse av fastighetsbeståndet genom om-, till- och nybyggnation. Nacka kommun ska använda sitt fastighetsinnehav, både obebyggd och bebyggd mark, så att kommunen uppnår ett maximalt värde för det kommunala uppdraget att leverera välfärdstjänster av hög kvalitet samt att utveckla och bevara territoriet.

För att möta det framtida behovet av förskoleplatser när Nacka växer dels i centrala Nacka (Nacka bygger stad) samt i ett antal förtätningsområden bedöms ett behov av bland annat en ny förskola i Lillängen i centrala Nacka på Dalvägen i Saltsjö-Boo. På Baggenviksvägen i Saltsjö-Boo finns idag en mindre förskola i privat drift som bedöms kunna behållas med nuvarande kapacitet.

För att komma vidare med målet att utökad kapacitet i ovan nämnda områden behöver vara på plats succesivt mellan åren 2020-2027 föreslås följande inriktning för respektive objekt:



Lillängen, Lillängsvägen/Fjällstigen, del av fastigheten Sicklaön 40:14

I gällande detaljplan är området parkmark.



Lillängens förskola ingår i detaljplaneprogrammet för centrala Nacka och projektets övergripande syfte är att tillsammans med andra projekt lösa behovet av förskolor inom Nacka stad. Behovet bedöms till cirka 10 avdelningar i drift runt år 2020.

Mot bakgrund av att befintliga förskolan Kristallen, som är belägen i närheten av aktuell fastighet och kan anses ha samma upptagningsområde, ägs av kommunen föreslås ur ett mångfaldsperspektiv att den för Lillängens nya förskola tänkta fastigheten överläts eller upplåts med tomträtt till extern part.

Saltsjö-Boo, Dalvägen,

Förskoletomten utgör del av Bpl 99.





Dalvägens förskola ingår i detaljplaneområdet Dalvägen-Gustavsviksvägen och bedöms strategiskt viktig för att möta behovet av förskoleplatser inom planområdet då detta förtäts med fler permanentbostäder, mindre tomter samt kommunalt vatten och avlopp. Behovet bedöms till cirka 8 avdelningar i drift successivt mellan åren 2022-2027.

Mot bakgrund av att befintliga förskolan Boo gårds förskola, som är belägen i närheten av aktuell fastighet och kan anses ha samma upptagningsområde, ägs av kommunen föreslås ur ett mångfaldsperspektiv att den för Dalvägens nya förskola tänkta fastigheten överläts eller upplåts med tomträtt till extern part.

Saltsjö-Boo, Baggensviksvägen, fastigheten Backeböl I:453

För området gäller Ob 21.



Tomten ingår i detaljplaneområdet för Sydöstra Boo. På fastigheten står en villa från 1994 ombyggd för att fungera som förskola. Byggnaden förhyrs och förskolan drivs av Friluftsfrämjandet I ur & skur och har idag två avdelningar. Tomten är kuperad och svårutnyttjad och dessutom bullerstörd på grund av närheten till motorväg 222. Grannarna upplever även att de störs av trafiken till och från förskolan då vägarna i området är smala. Mot bakgrund av tomtens beskaffenhet, vägsituationen i området samt närheten till 222:an är bedömningen att förskolan ej bör byggas ut, utan istället behålls befintlig kapacitet. Det ökade kapacitetsbehovet i området fångas i stället upp av den planerade större förskolan på Dalvägen samt den nyligen invigda Boo Gårds förskola på Lotsvägen. Den befintliga parkeringssituationen är undermålig och måste ses över samt lösas långsiktigt.

Ekonomiska konsekvenser

Beslut enligt ovan ligger i linje med kommunens ekonomiska långtidsprognos och inriktningen i kommunens mark- bostads- och lokalförsörjningsplanering, som är ett viktigt underlag för kommunens strategiska köp och försäljningar av fastigheter, mål- och budgetarbete samt Nackas ekonomiska långtidsprognoser.

En förskola på cirka 10 avdelningar kostar uppskattningsvis runt 90 miljoner kronor att uppföra. En extern hantering av förskolorna i Lillängen och på Dalvägen innebär att



belastningen på kommunens budget för försörjning av välfärdsfastigheter minskas med cirka 180 miljoner kronor.

Konsekvenser för barn

En av kommunens främsta uppgifter är att skapa en trygg och stimulerande förskola för barnen i kommunen. De ovan beskrivna förskolorna är en förutsättning för att skapa ändamålsenliga lokaler för förskoleverksamhet samt för att kunna möta det ökade kapacitetsbehovet av förskoleplatser som är en följd av att Nacka växer. För barn och boende i Nacka innebär den ökade kapaciteten en valmöjlighet som skapar trygghet för både barnet och dess familj.

Taina Sunnarborg
Enhetschef
Enheten för fastighetsutveckling

Anna Adler
Lokalstrateg
Enheten för fastighetsutveckling



2016-10-26

TJÄNSTESKRIVELSE
KFKS 2014/784-012

Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Justering i beslutad förstudie för Boo gårds skola för att även omfatta årskurs 7 - 9

Startbesked

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beviljar startbesked för investering om maximalt 10 miljoner kronor för framtagande av justerad förstudie för Boo gårds skola projektnummer 98100339. Medlen tas i anspråk från av kommunfullmäktige den 16 juni 2014, § 124, beviljad ram för ”Kundvalsanpassningar för skolor” från huvudprojektnummer 98000088, för reviderat lokalprogram med lokalprogramhandlingar, tidplan och kostnadskalkyl samt start projektering av nybyggd Boo gård skola F-9 och nybyggd sporthall vid Boovallen.

Detta beslut fattas med stöd av punkten 45 i kommunstyrelsens delegationsordning.

Sammanfattning

Boo gårds skola har akut brist på skolplatser och i hela Saltsjö-Boo råder stor brist på skolplatser i årskurser 7-9. Välfärd skola har framfört önskemål att även bedriva högstadieverksamhet på Boo gårds skola, årskurs 7-9.

Den 16 november 2015 beviljade kommunfullmäktige investeringsmedel om 5 000 000 kronor för framtagande av ny detaljplan, nybyggnationsinvestering av Boo gårds skola samt nybyggnation av sporthall vid Boovallen. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott har gett startbesked för åtgärderna. En ny detaljplan kan antas tidigast före sommaren 2017.

För det fortsatta förstudiearbetet ska två storleksalternativ på Boo gårds skola F-9 utredas. Det ena alternativet bygger på en utökad skola med 225 elever till totalt cirka 775-800 elever och det andra alternativet bygger på en utökning med 350-400 elever till totalt cirka 900-950 elever. Utöver Boo gårds skola behövs en ny F-6 skola med plats för minst 500 elever vid Dalkarlsängen.



Ärendet

Bakgrund

Boo gårds skola har akut brist på skolplatser. Välfärd skola har framfört önskemål att även bedriva högskoleverksamhet på skolan, årskurs 7-9. En förstudie med kostnadskalkyler och tidplaner togs fram under 2014-2015.

Den 16 november 2015 beviljade kommunfullmäktige investeringsmedel om 5 000 000 kronor för framtagande ny detaljplan, nybyggnationsinvestering av Boo gårds skola samt nybyggnation av sporthall vid Boo vallen. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott har gett startbesked för åtgärderna.

Detaljplanearbetet påbörjades hösten 2015, var ute på samråd våren 2016 och är nu i granskningsskedet. En ny detaljplan kan antas tidigast före sommaren 2017. Av de 5 000 000 kronorna är idag cirka 1 600 000 kronor upparbetade, uppskattad totalkostnad för detaljplanearbetet är cirka 2 000 000 kronor.

Under perioden vår/ sommar 2016 har man avvaktat projektet i väntan på utredning av möjligheten till skola på Dalkarsängen samt tidplan och storlek för denna. Efter beslut i kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 14 juni 2016 beslutades om en sluttäckning av Bootippen för att bland annat möjliggöra placering av ny skola på Dalkarsängen. En uppskattad tidplan från planenheten är att skolan kan tas i bruk tidigast år 2022. Detta är dock inte tillräckligt snart i tiden för att täcka de kommande behoven av skolplatser i Boo, vilket medför att Boo gårds skola oavsett den nya skolenheten på Dalkarsängen, behöver utöka antalet skolplatser.

Fortsatta åtgärder framåt

För det fortsatta förstudiearbetet ska två olika storleksalternativ på Boo gårds skola utredas. Det ena alternativet bygger på en utökad skola med 225 elever till totalt cirka 775-800 elever och det andra alternativet bygger på en utökning med 350-400 elever till totalt cirka 900-950 elever. Lokalprogramhandlingar ska tas fram för respektive alternativ. En reviderad uppskattad huvudtidplan och omarbetad uppskattad kostnadskalkyl ska tas fram med strategiska samarbetspartner NCC.

Första inflyttning av verksamheten uppskattas kunna ske tidigast till vårterminen 2020. Som en parallell till detta behöver en ny skolenhet med cirka 500 elever vid Dalkarlsängen utredas vidare. Beroende på osäkerheten i hur detaljplanarbetet framskridet, när en ny skola kan stå klar på platsen, har i styrgrupp fastighet fattats beslut om att ta fram två storleksalternativ för senare inriktningsbeslut. En justering av förstudien har påbörjats oktober 2016.



Ekonomiska konsekvenser

Investeringsskalkyl

En uppskattad kostnad på 10 000 000 kronor behövs för justering förstudie för framtagande två storleksalternativ på skolan med lokalprogramhandlingar, reviderad tidplan och kostnadskalkyl samt uppstart projektering.

Enheden för fastighetsutveckling avser att senast inför tertial 2 år 2017 ta fram ett beslutsunderlag avseende resterande investeringsmedel och startbesked för byggnationen av Boo gård skola.

Riskanalys vid utebliven investering eller försenad investering

Prioritering av investeringen är mycket angeläget eftersom det råder stor brist på skolplatser i årskurs 7-9 i hela Saltsjö-Boo. Utöver Boo gårds skola behövs en ny skola med plats för minst 500 elever vid Dalkarlsängen.

Konsekvenser för barn

En investering enligt förslaget bidrar till att utreda bästa möjliga förutsättningar för en ny Boo gård skola. Det är fördel för de elever som bor i Boo-området att kunna välja en skola i sin närhet. Att driva årskurs 7-9 på Boo gårds skolenhet ger elever möjlighet att fortsätta sin skolgång inom enheten vilket ger en röd tråd i lärandet ända från förskolan.

Taina Sunnarborg
Enhetschef
Enheden för fastighetsutveckling

Suzanne Lagerqvist
Projektledare
Enheden för fastighetsutveckling

Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Kristallens nya förskola på Järlahöjden

Startbesked

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beviljar startbesked för detaljplanearbete inklusive dagvattenutredning samt framtagande av lokalprogramhandling, tidplan och kalkyl för Kristallens nya förskola om maximalt 10 000 000 kronor som tas i anspråk från av kommunfullmäktige den 20 juni 2011, § 188, beviljade ramen för ”förskolor ospecifierat”, huvudprojekt nummer 98000013.

Detta beslut fattas med stöd av punkten 45 i kommunstyrelsens delegationsordning.

Sammanfattning

I arbetet med centrala Nacka planeras ny kvartersbebyggelse med bostäder på fastigheten Sicklaön 146:4 vid Värmdövägen. I dagsläget finns två provisoriska paviljonger med åtta avdelningar för förskoleverksamhet på fastigheten, förskolan Kristallen. En ny detaljplan ska tas fram för att pröva möjligheten att uppföra en förskola med tio avdelningar i två våningar. Detaljplanen syftar till att möjliggöra byggnation av en ny förskola som ska ersätta den befintliga förskolan som ska flyttas/rivas. Detaljplanarbetet har påbörjats och kan tidigast ha vunnit laga kraft hösten 2017.

Utbildningsenheten bedömer att en förskola med tio avdelningar behövs på den anvisade platsen på Järlahöjden i detaljplaneprogram för centrala Nacka. Enheten för fastighetsutveckling har startat upp förstudiearbetet under våren 2016 för att möta stadsbyggnadsprocessen med centrala Nacka. Verksamheten kan tidigast flytta in höstterminen 2019 enligt uppskattad grov huvudtidplan. Kostnaderna för detaljplanearbete, dagvattenutredning, fortsatt programutredningar, kostnadskalkyl, detaljerad tidplan och uppstart projektering beräknas uppgå till 10 000 000 kronor.



Ärendet

Bakgrund

Detaljplaneprogrammet för centrala Nacka (KFKS 2002/269-212) antogs av kommunstyrelsen den 13 april 2015, § 114. Syftet med detaljplaneprogrammet är att skapa en levande och attraktiv stadskärna i Nackas centrala delar. Planprogrammet är också del i genomförandet av översiktsplanens strategi ”en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön”.

Nacka kommun är lagfaren ägare till fastigheten Sicklaön 146:4, belägen vid Värmdövägen. I arbetet med centrala Nacka planeras ny kvartersbebyggelse med bostäder på fastigheten.

En ny detaljplan ska tas fram för att pröva möjligheten att uppföra en förskola med tio avdelningar i två våningar. Detaljplanen syftar till att möjliggöra byggnation av en ny förskola som ska ersätta den befintliga förskolan som ska flyttas/rivas. Detaljplanarbetet har påbörjats. Detaljplanavtal har tecknats mellan planenheten och enheten för fastighetsutveckling, vilket reglerar arbetet att ta fram förslag till detaljplan och reglering kostnaden för detta. Detaljplanen kan tidigast ha vunnit laga kraft hösten 2017. Tre olika tomtalternativ har utretts tillsammans med berörda enheter på kommunen, där planenheten parallellt med enheten för fastighetsutveckling arbetar vidare med ursprungsalternativet i strukturplanen för centrala Nacka, som är placerad öster om Eklidens skola vid den framtida stadsparken.

Utbildningsenheten bedömer att en förskola med tio avdelningar behövs på den anvisade platsen på Järlahöjden.

I dagsläget finns två provisoriska paviljonger med åtta avdelningar. Tidsbegränsat bygglov har tidigare sökts vid två tillfällen, vilka båda beviljats. Enheten för fastighetsutveckling har fått en skriftlig beställning från den kommunala produktionen, Välfärd skola, med önskemål att ta fram en förstudie på en nybyggd förskola med tio avdelningar för totalt 200 barn, som ersätter dagens lokaler.

I avvaktan på att en permanent förskola kan tas i drift är nuvarande verksamhet med åtta avdelningar kvar i sina befintliga lokaler. Enheten för fastighetsutveckling har startat upp förstudiearbetet under våren 2016 för att möta stadsbyggnadsprocessen med centrala Nacka. En första volymskiss över förskolan har tagits fram i samarbete med strategisk samarbetspartner NCC för detaljplanearbetets fortsatta arbete, *se bilaga 1*. Verksamheten kan tidigast flytta in höstterminen 2019 enligt grov huvudtidplan.

Fortsatta åtgärder framåt

För det fortsatta förstudiearbetet ska lokalprogram med tillhörande lokalprogramhandlingar tas fram parallellt med att detaljplaneprocessen fortlöper. En dagvattenutredning ska tas



fram. Huvudtidplanen ska säkerställas och detaljstuderas. Utifrån lokalprogramhandlingar ska en kostnadskalkyl tas fram med strategiska samarbetspartner NCC.

Tidplan

Uppskattad grov tidplan:

- Projektering jun-dec -2017
- Antagen detaljplan hösten -2017
- Investeringsbeslut och startbesked T2 -2017
- Byggstart jan -2018
- Inflytning verksamhet aug -2019

Ekonomiska konsekvenser

Kostnaderna för detaljplanearbete, dagvattenutredning, fortsatt programutredningar, lokalprogram, kostnadskalkyl, detaljerad tidplan och uppstart projektering beräknas uppgå till 10 miljoner kronor. Enheten för fastighetsutveckling avser att senast inför tertial 2 år 2017 ta fram ett beslutsunderlag avseende resterande investeringsmedel och startbesked för byggnationen av Kristallens förskola.

Konsekvenser för barn

En välplanerad förskolemiljö nära den nya stadsparken kommer att ha en positiv effekt på alla de barn som berörs. I förstudieprojektet kan enheten för fastighetsutveckling parallellt med planprocessen utveckla förslag till en ny förskola med permanent bygglov, vilket kommer att skapa stor social hållbarhet för barnen.

Bilaga

1. Volymskiss Kristallens nya förskola

Taina Sunnarborg
Enhetschef
Enheten för fastighetsutveckling

Suzanne Lagerqvist
Projektledare
Enheten för fastighetsutveckling

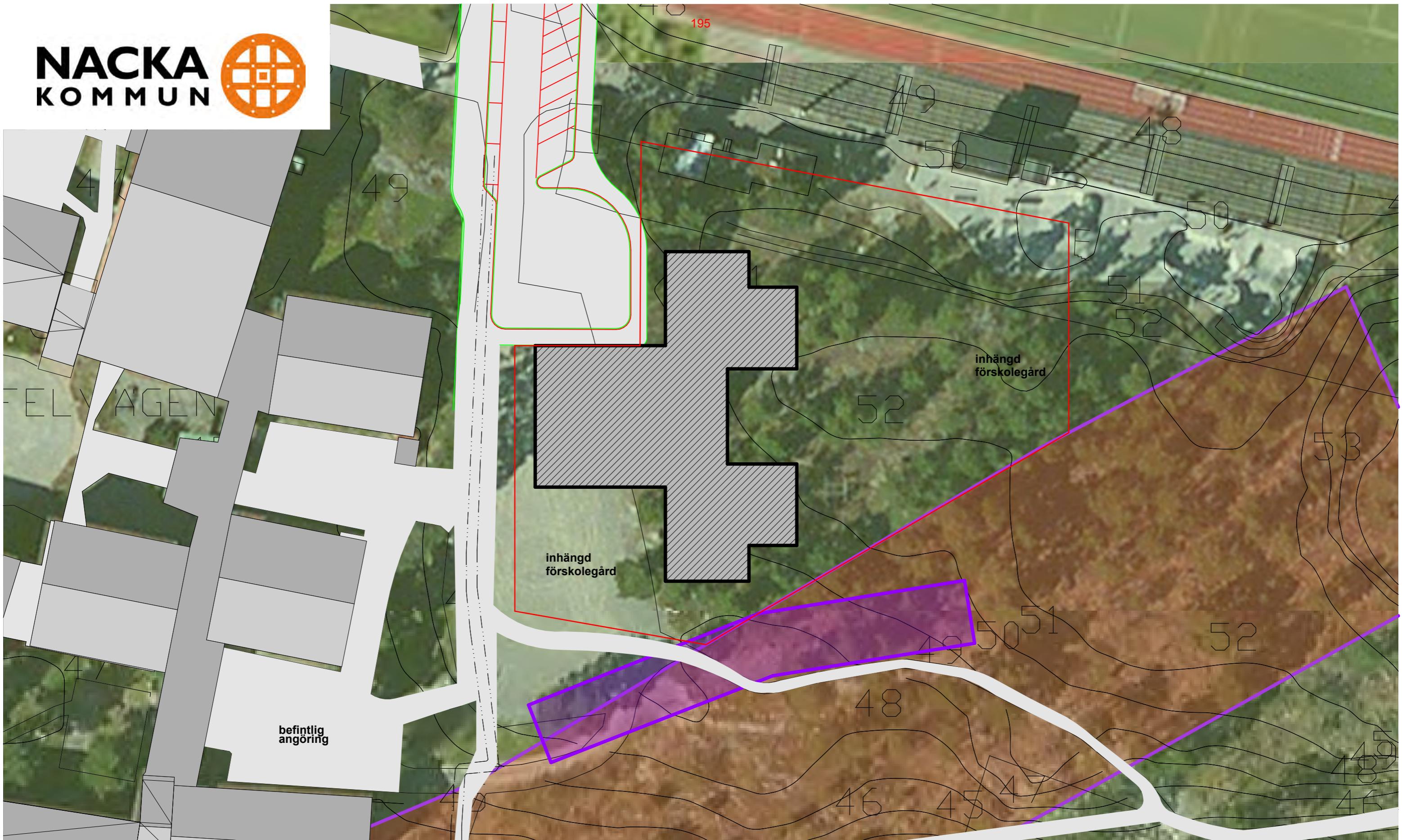


SKALA 1:1000 A3

0 5 10 20 50 100
METER



KRISTALLENS FÖRSKOLA
ARBETSHANDLING
SITUATIONSPLAN 1000
FK 2016-09-26



SKALA 1:500 A3

0 5 10 20 50
METER



KRISTALLENS FÖRSKOLA
ARBETSHANDLING
SITUATIONSPLAN 500
FK 2016-09-26

Kommunstyrelsen

Ramar och förutsättningar för upphandling av ersättningsbassäng vid Näckenbadet i Saltsjöbaden och startbesked för uppförandet

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att upphandla ersättningsbassäng och tillhörande arbeten för nuvarande Näckenbadet i enlighet med enhetens för fastighetsutveckling tjänsteskrivelse.

Under förutsättning att kommunfullmäktige i ärendet om mål och budget 2017-2019 beslutar om föreslagna investeringsmedel om 50 miljoner kronor för fritidsanläggningar (projekt nummer 98000102), beviljar kommunstyrelsens startbesked om 11,5 miljoner kronor för uppförande av ersättningsbassäng för nuvarande Näckenbadet.

Sammanfattning

Fritidsnämnden har kommit fram till att det behövs en ersättningsbassäng vid Näckenbadet i Saltsjöbaden från det att Näckenbadet stängs tills den att den nya simhallen, som fullmäktige beslutat om, uppförs. Anläggningen behöver vara i drift under 2,5 - 3 år och investeringsdelen bedöms uppgå till 11,5 miljoner kronor. Kapitalkostnaden beräknas till 4,1 miljoner kronor per år, hyrkostnaden till 2,5 miljoner kronor per år och driftskostnaden till 1,1 miljoner kronor per år. Upphandlingen av entreprenadarketen och hyra av bassäng med tillbehör föreslås ske i form av ett öppet förfarande.

Ärendet

Kommunfullmäktige har den 21 september 201, § 206, beslutat att en ny simhall ska byggas på den plats där nuvarande Näckenbadet är beläget i Saltsjöbaden. Fritidsnämnden har i beslut den 31 maj 2016, § 25, och den 29 september 2016, § 53,¹ kommit fram till att det finns behov av en ersättningsbassäng vid Näckenbadet i Saltsjöbaden för den tiden nuvarande Näckenbadet stängs tills den att den nya simhallen uppförs. Anläggningen

¹ Dnr FRN 2016/69 och FRN 2016/11



behöver vara i drift under 2,5 -3 år och investeringsdelen bedöms uppgå till 11,5 miljoner kronor. Kapitalkostnaden för investeringen beräknas under tre år till 4,1 miljoner kronor per år, hyrkostnaden till 2,5 miljoner kronor per år och driftskostnaden till 1,1 miljoner kronor per år. Driftkalkyl finns i bilaga 1.

Fritidsnämndens förslag på temporär ersättningsbassäng för nuvarande Näckenbadet

Den planerade ersättningsbassängen (se bilaga 2) kommer att bestå av en simbassäng om 12,5x 25 meter uppbyggt kring en hallbyggnad med yttermåtten 40x20 meter. Hallbyggnaden kan efter 3 år användas för andra funktioner på lämpliga platser i Nacka. Simbassäng med tillhörande vattenrenning och upphöjt golv samt omklädningsrum och mobil panncentral kommer att hyras under 3 år. Ersättningsbassängen kommer även att vara tillgängelighetsanpassad. Omklädningsrum kommer att dimensioneras för erforderligt behov. Anläggningen planeras att vara i drift under 2018-2020. Tillfälligt bygglov kommer att sökas.

Ramar och förutsättningar för upphandlingen

Följande delar kommer att upphandlas i separata delar:

- Område 1. Konsult för samordning
- Område 2. Markentreprenad
- Område 3. Byggentreprenad
- Område 4. Installationsentreprenad
- Område 5. Inhyrningsdel

Upphandlingarna av alla områden föreslås genomföras med det som i lagen om offentlig upphandling (LOU) kallas öppet förfarande.

Utvärdering föreslås ske av de anbudsgivare som klarat kvalificeringsfasen genom att angivet anbudspris vägs mot tre (3) likvärdiga referensuppdrag. Dessa referensuppdrag bedöms var och en för sig.

Utvärderingsmetoden bygger på monetär utvärdering med prissatt kvalitet. Anbudspriset blir ett jämförelsetal efter bedömning enligt nedan. Lägst jämförelsetal är anbudsvinnare.

Utvärdering av konsult för samordning av entreprenad- och inhyrningsdelarna (område 1)

<u>Bedömning</u>	<u>Påslag i %</u>
Godkänt i förhållande till kontraktsföremålet	75% påslag anbudspriset
Bra i förhållande till kontraktsföremålet	37,5% påslag anbudspriset
Utmärkt i förhållande till kontraktsföremålet	Inget påslag anbudspriset



Utvärdering av entreprenad- och inhyrningsdelarna (område 2- 5)

Bedömning

Godkänt i förhållande till kontraktsföremålet

Påslag i %

25% påslag anbudspriset

Bra i förhållande till kontraktsföremålet

12,5% påslag anbudspriset

Utmärkt i förhållande till kontraktsföremålet

Inget påslag anbudspriset

Roller och ansvar

Namn	Befattring	Roll
Dag Björklund	Trafik- och fastighetsdirektör	Processägare
Taina Sunnarborg	Enhetschef	Resultatansvarig
Anders Ahlén	Projektledare	Projektledare
Thomas Sass	Utvecklingsledare	
Kenneth Lindrooth	Entreprenadupphandlare	Upphandlingsansvarig

Marknadsanalys och inköpsstrategi

Marknadsanalys

Marknaden är begränsad då upphandling av ersättningsbassänger inte är vanlig.

För entreprenaddelarna finns många leverantörer men marknaden begränsas av att andelen byggprojekt är mycket hög i stora delar av landet och framförallt i Stockholmsregionen inklusive Nacka kommun.

Inköpssstrategi

Först upphandlas en konsult för samordning sedan upphandlas de olika områdena i den delade entreprenaden separat.

Upphandlingsförfarande

Förenklat förfarande enligt LOU med annons på e-avrop och på kommunens hemsida.

Tidsplan

Nyckeldatum

Process	Delprocess	Tidsperiod	Klart
Behovsanalys		maj- augusti 2016	2016-09-29
Marknadsanalys		september 2014- april 2016	2016-04-30
Upphandling område 1			
	Dokument	nov-2016- dec 2016	2016-12-01
	Annons e-avrop	14 dagars annonsering	2016-12-01
	Sista anbudsdag		2016-12-15
	Anbudsöppning		2016-12-15
	Utvärdering	3 dagars utvärdering	2016-12-19
	Tilldelning		2016-12-19



Leveransprocess	Kontraktstilldelning Kontraktstecknande Uppstartsmöten	avtalsspärr 10 dagar 2016-12-30 2016-12-30 januari- februari 2017 2017-02-28
Upphandling område 2-5	Dokument Annons e-avrop Sista anbudsdag Anbudsöppning Utvärdering Tilldelning Kontraktstilldelning	jan-2016- mars 2016 14 dagars annonsering 2017-04-13 2017-04-14 14 dagars utvärdering 2017-04-28 2017-04-28 avtalsspärr 10 dagar 2017-05-09
Leveransprocess	Kontraktstecknande	2017-05-09
Uppstartsmöten		maj- juni 2017 2017-06-31

Information om fortsatt process med den nya simhallen

Startbesked avseende ny simhall planeras till vintern 2017. Därefter planeras beslut om att inleda upphandling av ny simhall. Planerad driftsättning av ny simhall är planerad till våren 2020. För tidplan se bilaga 3.

Ekonomiska konsekvenser

Fritidsnämnden hyr av kommunstyrelsen genom lokal enheten befintlig simhall, Näckenbadet, med en årlig hyreskostnad på 3,6 miljoner kronor. När ersättningsbassängen tas i bruk kommer det befintliga avtalet att ersättas med ett avtal för ersättningsbassängen med en årlig hyreskostnad för fritidsnämnden på 7,7 miljoner kronor. Det innebär en merkostnad på 4,1 miljoner per år under 2,5 – 3 år för den tiden då den nya simhallen uppförs. Fritidsnämnden bedöms från och med våren 2018 behöva en volymökning i budget för merkostnaden på 4,1 miljoner per år.

Vid rivning av nuvarande Näckenbad uppstår avvecklingskostnader i form av ett restvärde på 4,1 miljoner som måste kostnadsföras på lokal enheten.

Om ingen ersättningsbassäng anläggs kommer inhyrning i andra anläggningar vara nödvändigt och som kommer att innebära merkostnader. Eventuellt kan det bli aktuellt att finansiera resor till anläggningar utanför Nacka. Hur stora dessa kostnader blir, om det alternativet blir aktuellt, måste utredas ytterligare.

Konsekvenser för barn

Med en tillfällig ersättningsbassäng möjliggörs fortsatt undervisning av skolsim under tre år till ny simhall finns tillgänglig.



Bilagor

1. Kalkyl temporär ersättningsbassäng daterad 2016-10-25
2. Situationsplan
3. Huvudtidplan simhallar i Saltsjöbaden

Taina Sunnarborg
Enhetschef
Enheten för fastighetsutveckling

Anders Ahlén
Projektledare
Enheten för fastighetsutveckling

PRELIMINÄR HYRA/ HYRESTILLÄGG

Objektsnr:	Namn:	Adress:	Datum:
0	Temporär ersättningsbassäng	Neglinge Gård	2016-10-25

Beskrivning av åtgärder:

*Palning med grundplatta, Hallbyggnad, Anslutningsavgifter, lufthehandling/avfuktning,
Kraft och belysning, VVS
Hyra: bassäng, golv, lyfttiss, reningsanläggning, omklädningsbodar
mobil panncentral
Drift: Personal, VA, Försäkring, Olja/el,förbrukningsmaterial*

Bedömd investeringuskostnad

11 545 tkr

Årskostnader

Hyreskostnader för Reningsanlägg, omklädd mm

2 500

Kapital investering tillägg (ränta och avskrivning)

4 066 tkr/år

Driftkostnadsökning

1 150 tkr/år

Summa årskostnader

+ 7 716 tkr/år

Max hyrakr/m² = 0 tkr/år

OBS! hyreskontrakt baseras på LOA

Finansiering

Hyra/ hyrestillägg

0 tkr/år

0 tkr/mån

Äterstår att finansiera = underskott

= 7 716 tkr/år

Hyresnivåföre tillägg 0 tkr/år
efter tillägg 0 tkr/år0,000 tkr/m² ##### tkr/elev
0,000 tkr/m² ##### tkr/elev**Anm.***Det avser ett hyrestillägg***Hyrestillägget är preliminärt****Slutligt hyrestillägg** fastställs när investeringen är genomförd.**Avtalstid**

3 år gäller under tiden 2018-01-01 - 2021-01-01

Om hyresgästen lämnar lokalen tidigare skall kvarstående amorteringar av investeringen betalas till hyresvärdens. Efter avtalstidens utgång skall här ingående m² hyressättas enligt då gällande hyresmodell för täckning av t ex drift och underhållskostnader.

Ovanstående hyra/hyrestillägg godkännes:

Nacka den 2016-10-25

Fritidsnämnden

Namn

Ansvarsord

Fastighetsutvecklingsenhet

Namn

Ansvarsord

*Hyresgäst**Hyresvärd*

KOSTNADSUNDERLAG FÖR INVESTERING

Datum 16-10-25

	0
--	---

Area	Befintlig	Ny-/Till/Ombyggnad	Ny area	OBS! hyreskontrakt basera:
	0 m ² BTA	+ 1 100 m ² BTA	= 1 100 m ² BTA	
	0 m ² BRA	+ 1 000 m ² BRA	= 1 000 m ² BRA	
	0 m ² LOAe	+ 1 000 m ² LOAe	= 1 000 m ² LOAe	
		+ 0 m ² LOAe ombyggnad		
Nuvarande hyra	0 tkr/år			

Produktionskostnaden är: uppskattat kr/m²-pris 10 495 beräkning kalkyl

PRODUKTIONSKOSTNAD		Nyinvest	Re-invest	Rat-invest	Summa
Utredning/Förstudier		0	0	0	= 0
Projektering		0	0	0	= 0
Produktion	11 545	0	0	0	= 11 545
Byggherrekostnader	0	0	0	0	= 0
Övrigt					= 0
Summa	tkr	11 545	0	0	= 11 545

ARKOSTNAD		tkr/år	Nyinvest	Re-invest	Rat-invest	Summa
Ränta	2,8%					
Avskrivningstid		Årskostn procent				
Stomme	20 år	6,60%				
Avskrivningstid			0	0	0	= 0
VVS/El	10 år	11,60%				
Avskrivningstid			0	0	0	= 0
Rivning	10 år	11,60%				
Avskrivningstid			0	0	0	= 0
Golv	10 år	11,60%				
Avskrivningstid			0	0	0	= 0
Övrigt	3 år	35,22%				
Drift	1650 kr/m ²		1 650			= 1 650
Underhåll	0 kr/m ²		0			= 0
Summa totalt	tkr/år		0	4 066	0	= 5 716

FINANSIERING		tkr/år	Nyinvest	Re-invest	Rat-invest	
Hyresgästens hyrestillägg		per år	0	4 066	0	4 066
Aterstår att finansiera		per år	7 716	7 716	7 716	23 147

Projektkalkyl - Specifikation - Nyinvesteringar

Objekt: 0
 Projekt:
 Projektnr: Temporär ersättningsbassäng
 Datum: 2016-10-20

	Totalt 11 545	Summering Bidrag/vidaredebitering 0	Inves 11 !		
Beskrivning	Fas1 Förstudie 0	Fas 1 Program 0	Summeringsgrupp Fas2 Projektering 0	Summeringsgrupp Fas3 Produktion 11 545	Byggherre- kostnader 0
Kostnader för tidigare genomförd förstudie				100	
Kostnader för tidigare genomfört program		x			
Tjänsteförsäljning					
Utveckling					
Arkitekt			x	50	
Landskap arkitekt			x		
Konstruktör				50	
VVS-konsult			x	100	
El-konsult			x	100	
Markkonsult			x		
Miljökonsult			x		
Specialkonsulter			x		
Geoteknikkonsult			x	150	
Kopiering	x	x	x	x	
Kalkyler		x	x		
Internrt			x	400	
Hus, generellt, silos inkl inklädnad					
Markentreprenad,				2 400	
Byggentreprenad				2 000	
Ställning					
Ventilationsentreprenad				900	
Styr- och övervakningsentreprenad					
Rör				200	
Sprinklerentreprenad					
Kylentreprenad					
El/tele entreprenad				1 500	
Fastighetsnät					
Transport					
Övriga installationsentreprenader					
Lös inredning/utrustning (kök)					
Fast konst (index 2,5%)					
Rivningsentreprenad(återställande)				700	
Skadestånd					x
Myndigheter				70	x
Besiktningeskostnader				50	x
Evakueringskostnader					x
Markhyra					x
Driftkostnader(anslutningsavgift)				1 200	x
Reservering garantitid					x
PBL				25	x
Extern projektledning				500	x
Övrig byggadministration					x
Indexuppräkning					
Byggnadskreditiv					x
Budgetreserv				500	
Extern kostnadsuppföljning					x
Brandlarm					
Vidaredebitering hyresgäster, ej momspl.					
Vidaredebitering hyresgäster, momspliktig					
Erhållna statsbidrag, ej momspliktig					
Övriga erhållna bidrag					
Kostnadsförda PU-åtgärder					
Adm påslag, ej momspliktig intern PL 2%	0	0	0	550	0
Adm påslag, momspliktig					

VERKSAMHETENS INVESTERINGSMOTIVERING

Objektsnr:	Namn: Temporär ersättningbassäng	Adress: Neglinge Gård	Datum: 2016-10-25
Projekt:	Projekt namn: Temporär ersättningbassäng vin Näcken		

Beskrivning av investeringsbehovet:

Nuvarande Näckenbad kommer att rivas och en ny simhall skall byggas på samma plats.

Byggnationen kommer att ske under ca 2-3 år och måste under tiden ersättas med en ersättningbassäng i anslutning till Näckenområdet. Syftet är att tillgodose nuvarande simbehov under tiden.

Lokalfunktioner som tillgodoses med investeringen:

Kapacitet antal elever före investering:

Kapacitet antal elever efter investering:

Prognos över enhetens och verksamhetsområdets utveckling på kort och lång sikt:

Konsekvenser av en utebliven investering

Nuvarande simförening kommer ej att överleva i nuvarande form

*Nuvarande simverksamhet måste hyra in sig på andra platser .Finns
idag ingen platser att tillgå inom Nacka kommun. Nuvarande simhall klarar ej
ökad simbelastning*

Nuvarande brister eller fel i befintliga lokaler:

Ekonomiska konsekvenser för verksamheten på kort och lång sikt:

Andra lösningar:

Underskrift

Verksamhetsansvarig/Enhetsansvarig:

206



FÖRKLARINGAR

BILDUNDERLAG FRÅN NACKA
KOMMUNS KARTAVDELNING.

DAGVATTENLEDDNING ENL.
— UNDERLAG FRÅN NACKA
KOMMUN

SIMHALL UPPRITAD I SAMRÅD MED
SCANDINAVIAN SWIM SYSTEMS AB.
MÅTT ÄR UNGEFÄRLIGA.

4ST OMKLÄDNINGSBARRACKER
UPPRITADE I PRINCIP ENL.
HYGIENBARRACKER FRÅN INDUS AB.

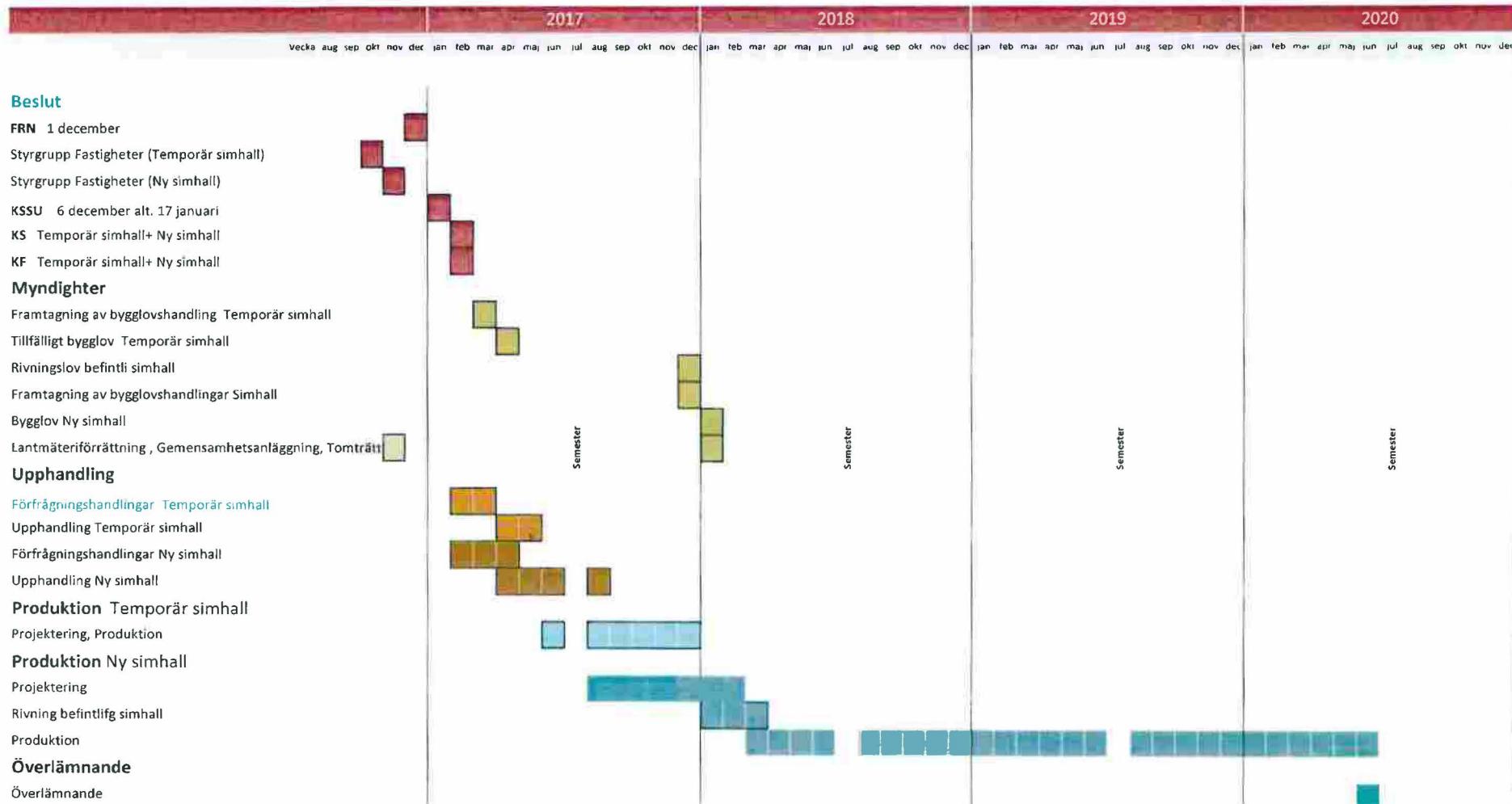
UTRYMME FÖR VATTENRENING EJ
UTTRETT MED AVSEENDE PÅ
STORLEK.

UTREDNINGSSKISS
PLACERING TEMPÖR
SIMHALL I NACKA KOMMUN,
SALTSJÖBÄDEN

2016-03-09
SKALA 1:500 (A3)
PPARKITEKTER AB



TIDPLAN Simhallar Saltsjöbaden



Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Justering av startbesked för uppförande av tillfälliga bostäder för sociala behov på kommunens tomter

Justering av aktuella fastigheter samt återföring av investeringsmedel.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott ändrar tidigare meddelat startbesked avseende projekt 98100472, 9 augusti 2016, §126, så att fastigheten Eknäs 1:259 vid Sockenvägen/Trädgårdsvägen utgår och 20 miljoner kronor återförs till huvudprojekt 98000080 ram för social- och äldrenämndens samt arbets- och företagsnämndens behov av bostäder för 2016-2018.

I övrigt gäller beslutet av den 8 december 2015, § 248 och beslut av den 9 augusti 2016, §126.

Detta beslut fattas med stöd av punkten 48 i kommunstyrelsens delegationsordning.

Sammanfattning

Förutsättningarna för det planerade uppförandet av byggnader för tillfälliga bostäder för sociala behov i enlighet med kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskotts beslut av den 9 augusti 2016, §126, på fastigheten Eknäs 1:259 har förändrats.

Förutsättningar för att på kort sikt iordningsställa bostäder på platsen i enlighet med tidigare beslut saknas och beslutade medel, 20 miljoner kronor, föreslås återföras till huvudprojekt för social- och äldrenämndens samt arbets- och företagsnämndens behov av bostäder för 2016-2018.



Ärendet

Bakgrund

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutade den 9 augusti 2016, §126, att bevilja startbesked för uppförande av modulhus under förutsättning att nuvarande lekplats och grusbollplan bevaras samt att återvinningsstationen kan flytas inom närområdet. Som alternativ lokalisering, om detta inte går, ska kommunen återigen pröva möjligheten med ytterligare tillfälliga bostäder på Kocktorpsvägen samt inom Stadshusområdet.

Aktuellt

Förutsättningar för att på kort sikt iordningsställa bostäder på platsen i enlighet med tidigare beslut saknas och beslutade medel, 20 miljoner kronor, föreslås återföras till huvudprojekt för social- och äldrenämndens samt arbets- och företagsnämndens behov av bostäder för 2016-2018.

Arbete pågår med att upprätta bygglovshandlingar för både Kocktorpsvägen och stadshusområdet. Då behovet att på kort sikt tillhandahålla bostäder är stort behöver medlen återföras till huvudprojektet för att kunna vara tillgängliga för delegationsbeslut. Nytt separat startbesked kan fattas för stadshusområdet och nya medel avseende bostäder för sociala behov finns föreslagna för beslut i kommunfullmäktige i samband med mål och budget beslut i november.

Ekonomiska konsekvenser

Justering av aktuella fastigheter samt återföring av investeringsmedel till sedan tidigare beslutad ram medför inte i sig några ekonomiska konsekvenser.

Konsekvenser för barn

Om förslaget till beslut inte medges, kan det bli så att behovet på kort sikt att tillhandahålla bostäder inte kan tillgodoses. Detta skulle innebära färre lägenheter för barnfamiljer inom de tänkta målgrupperna. Härutöver innebär förslaget till beslut i sig inga konsekvenser för barn.

Taina Sunnarborg
Enhetschef
Enheten för fastighetsutveckling

Peter Bertilsson
Projektledare
Enheten för fastighetsutveckling

Kommunstyrelsen

Östlig förbindelse - samråd om betydande miljöpåverkan

Yttrande till Trafikverket

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att anta föreslaget yttrande daterat 2016-10-26.

Sammanfattning

Nacka kommun har fått möjlighet att yttra sig över Trafikverkets samrådsunderlag som belyser miljöfrågor inom utredningsområdet för Östlig förbindelse och som kommer ligga till grund för länsstyrelsens beslut om projektets betydande miljöpåverkan.

I förslag till yttrande välkomnar Nacka att den formella planprocessen nu har inletts för Östlig förbindelse men lämnar också ett antal synpunkter på samrådsunderlaget. Bland annat gällande att Nackas stadsutvecklingsplaner (Nacka stad) måste beaktas, att det finns planer på naturreservatsbildning av Ryssbergen och att underlaget tydligare bör behandla frågan om miljöpåverkan under byggtiden. Därutöver påpekas några brister i underlaget och att Nackas miljöfrågor är dåligt beskrivna. Avslutningsvis välkomnar Nacka en fortsatt dialog med Trafikverket för att underlätta att Östlig förbindelse kan tillskapas så snabbt som möjligt och i samstämmighet med Nacka kommuns planerade stadsutveckling.

Ärendet

Trafikverket har fått i uppdrag att utreda en Östlig förbindelse som kopplar samman Norra länken och Södra länken för kollektiv- och biltrafik för att öka tillgängligheten i östra regionen och minska sårbarheten i transportsystemet. Det formella planläggningsprocessen för Östlig förbindelse har nu inletts och Trafikverket har gått ut på remiss om det samrådsunderlag som beskriver projektets förutsättningar och hur projektet kan komma att påverka omgivningen. Samrådsunderlaget kommer tillsammans med samrådsredogörelsen att ligga till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.



Detta är det första skedet i Trafikverkets planprocess och efter länsstyrelsen beslut om betydande miljöpåverkan ska en lokaliseringssutredning genomföras. Då kommer ett antal olika sträckningsalternativ att utredas innan en tillåtlighetsprövningen kan göras vilket innebär att regeringen beslutar om projektet ska få tillstånd att fortsätta sitt arbete inom den sträckning som föreslagits. Därefter påbörjas framtagandet av planhandlingar och en miljökonsekvensbeskrivning. Slutligen krävs en fastställelseprövningen då planen kan vinna laga kraft innan utbyggnad kan påbörjas.

Samrådsunderlaget som nu är på remiss anger vilka stora natur-, kultur-, och rekreativa värden som finns inom ett geografiskt avgränsat utredningsområde för Östlig förbindelse. Utredningsområdet inkluderar ungefär hela västra Sicklaön samt delar av östra och nordöstra Stockholm mot Ropsten. I underlaget behandlas till exempel vilka befintliga naturreservat och riksintressen för kulturmiljövård som finns i området samt frågor om buller, rekreativa värden, förureningar och yt- och grundvatten.

I föreslag till yttrande välkomnas det att den formella processen för att möjliggöra en Östlig förbindelse nu har inletts men också att Nacka kommun har ett antal synpunkter gällande samrådsunderlaget. Bland annat att Östlig förbindelse bör studeras och bedömas tillsammans med den stadsutveckling som Nacka planerar på Västra Sicklaön i form av Nacka stad. Det påpekas även att det är viktigt att beakta kommunens planer på att bilda naturreservatet Ryssbergen och att Nacka kommun anser att underlaget tydligare bör behandla de miljöeffekter som bedöms kunna uppkomma under byggskedet.

Därutöver anges i förslag till yttrande att samrådsunderlaget om betydande miljöpåverkan hade behövts genomarbetas mer och det ges exempel på i vilka avseende materialet är bristfritt och Nackas miljöfrågor dåligt beskrivna.

Avslutningsvis lyfts det fram att Nacka kommun ser fram emot fortsatt dialog med Trafikverket för att underlätta att Östlig förbindelse kan tillskapas så snabbt som möjligt och i samstämmighet med Nacka kommuns planerade stadsutveckling.

Ekonомiska konsekvenser

Trafikverkets planprocess inklusive framtagande av samrådsunderlag bekostas av Trafikverket har inga direkta ekonomiska konsekvenser för Nacka kommun i detta skede.

Konsekvenser för barn

Samrådsunderlaget om Östlig förbindelses betydande miljöpåverkan belyser miljöfrågor (t.ex. bullerproblematik) vilket kan vara särskilt viktigt ur barnperspektivet belyses och hanteras vidare i planprocessen.



Bilagor

Bilaga 1. Förslag till yttrande

Bilaga 2. Samrådsunderlag Östlig förbindelse

Bilaga 3. Planläggningsbeskrivning

Mikael Ranhagen
Enhetschef
Trafikenheten

Renée Klarberg
Trafikplanerare
Trafikenheten

FÖRSLAG TILL YTTRANDE
KFKS 2016/907

Trafikverket
Ärendemottagningen Region
Stockholm
Box 810
781 28 Borlänge
TRV 2016/81743

Yttrande gällande samrådsremiss om betydande miljöpåverkan för Östlig förbindelse

Nacka kommun välkomnar att den formella planprocessen för Östlig förbindelse nu har inletts i och med detta samråd om projektets betydande miljöpåverkan. Nacka och regionens planerade befolkningstillväxt är avhängigt att Östlig förbindelse byggs. En Östlig förbindelse ökar tillgängligheten i regionen genom genare förbindelser samt minskar sårbarheten i trafiksystemet.

Det är av yttersta vikt att Östlig förbindelse studeras och bedöms tillsammans med den bebyggelseutveckling som planeras inom utredningsområdet. I samrådsunderlaget anges några stadsbyggnadsprojekt som ska beaktas vid planeringen av Östlig förbindelse men Nackas planerade stadsutveckling på Västra Sicklaön, Nacka stad, omnämns inte. Nacka stad med dess 13 500 nya bostäder samt 10 000 nya arbetsplatser med tillhörande handel, skolor och infrastruktur som planeras byggas till 2030 måste vara en självklar del i det underlag som tas fram kopplat till Östlig förbindelse och dess påverkan.

I samrådsunderlaget anges vilka naturreservat som finns inom utredningsområdet, men det är även viktigt att beakta de planer som finns på att bilda nya naturreservat. Nacka kommun har planer på att inrätta naturreservatet Ryssbergen för att områdets biologiska mångfald och goda möjligheter för friluftsliv ska kunna säkerställas.

Nacka kommun anser att underlaget tydligare bör behandla de miljöeffekter som bedöms kunna uppkomma under byggskedet. Byggtrafiken och bullerproblematiken under byggnation är sådana frågor som tidigt bör tas med i beaktande. Detta är speciellt viktigt då Nacka kommuns utbyggnad av Nacka stad delvis kan sammanfalla med byggnationen av Östlig förbindelse.



Samrådsunderlaget om betydande miljöpåverkan skulle behövas genomarbetas mer. Materialet är i vissa avseende bristfälligt och Nackas miljöfrågor är dåligt beskrivna. Till exempel saknas vissa sekundära transportleder för farligt gods i den karta som redovisar detta (figur 53), faktarutan om byggnadsmitten (s. 25) är missvisande och områden i Nackas som är utpekade som uppväxt - och lekområden för fisk saknas i avsnittet som behandlar berörda vattenområden (s.30). Därutöver bevarar Nacka kommun ett antal marinarkeologiska lämningar som inte behandlas i underlaget och i avsnittet om buller hänvisas inte till den numera gällande förordning (2015:216) om trafikbuller.

Nacka kommun ser fram emot en fortsatt dialog med Trafikverket under planläggningsprocessen för att underlätta att Östlig förbindelse kan tillskapas så snabbt som möjligt och i samstämmighet med Nacka kommuns planerade stadsutveckling.

Mats Gerdau
Kommunstyrelsens ordförande

Dag Björklund
Natur- och trafikdirektör

SAMRÅDSUNDERLAG

Östlig förbindelse

Stockholm och Nacka kommuner, Stockholms län

Väg- och järnvägplan 2016-10-18



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag, Östlig förbindelse, väg- och järnvägsplan

Författare: Mia Tiderman, Elin Marmefelt, WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2016-10-18

Ärendenummer: TRV 2016/81743

Objektnummer: 151931

Version: 1.0

Kontaktperson: Anna Krafft, Trafikverket

Foto: WSP Sverige AB om inget annat anges

Sammanfattning

Befolkningen i Stockholms län beräknas öka till 3,2 miljoner invånare, vilket är en ökning med över en miljon invånare fram till år 2050. Den stora inflyttningen och befolkningstillväxten ställer höga krav på bostäder och ett väl fungerande transportsystem. I dag är stora delar av transportsystemet hårt utnyttjat och maxkapaciteten i flera delar av systemet är uppnått, speciellt i Stockholms läns östra del. Enligt Åtgärdsvalsstudien (ÅVS) ”Tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö” har en östlig förbindelse identifierats som en nödvändig åtgärd för att bidra till en förbättring av transportsystemet i Stockholmsregionens östra del.

Trafikverket har fått i uppdrag att utreda en östlig förbindelse som ska förbättra framkomligheten, tillgängligheten i transportsystemet för regionen, minska sårbarheten i transportsystemet och avlasta Stockholms innerstad på biltrafik. Projektet ska koppla samman Norra länken och Södra länken och förbindelsen ska skapas för kollektiv- och biltrafik. Även möjligheten att dra spårväg i sträckningen ska utredas. Förutsättningen för projektet är att inte göra några permanenta intrång i Nationalstadsparken och utgångspunkten är att heller inte göra några temporära intrång i den.

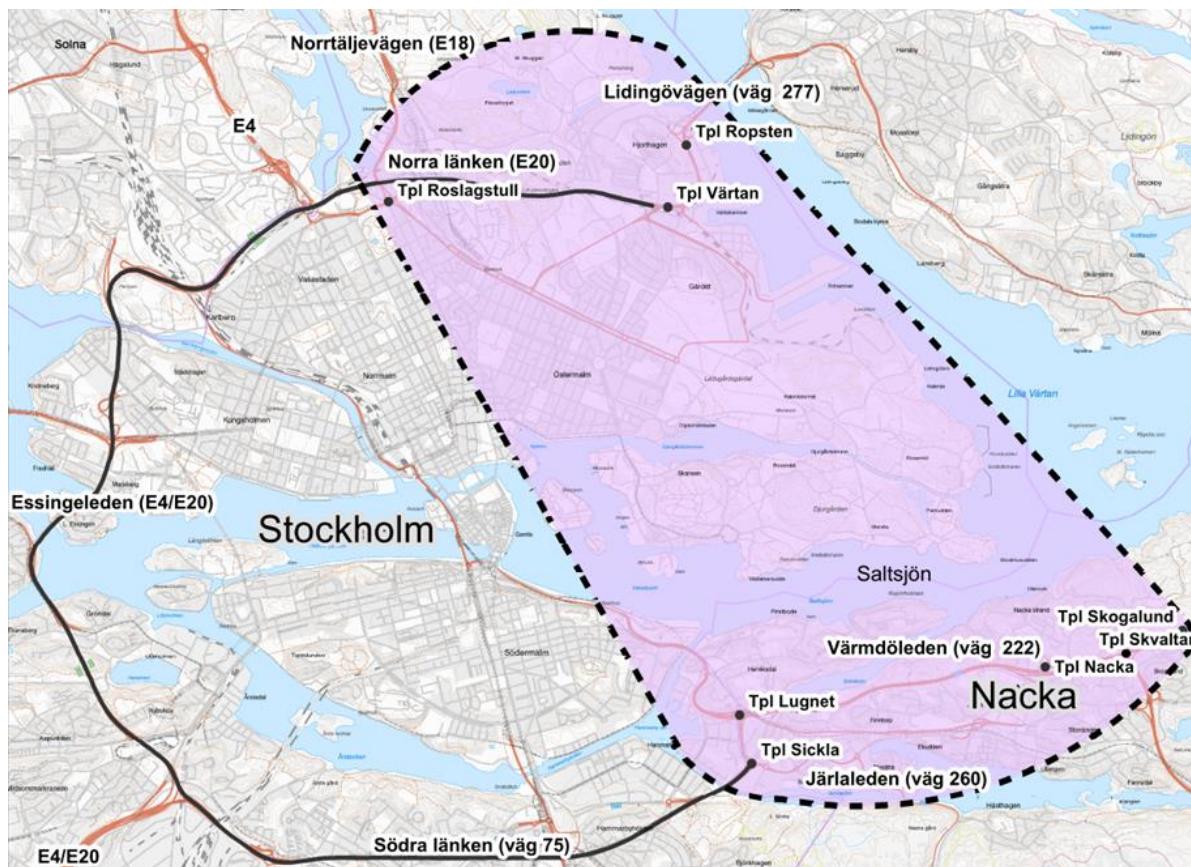
Föreliggande väg- och järnvägsplan är i början av Trafikverkets planläggningsprocess. Detta dokument är ett samrådsunderlag som beskriver projektets förutsättningar och hur projektet kan komma att påverka omgivningen. Samrådsunderlaget kommer tillsammans med samrådsredogörelsen att ligga till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Under större delen av planläggningsprocessen sker eniktig samrådsprocess där det finns möjlighet att vid flera tillfällen lämna synpunkter och påverka projektet.



Beskrivning av Trafikverkets planläggningsprocess

Avgränsningen av utredningsområdet för samrådsunderlaget ligger inom Stockholm och Nacka kommuner och utgår från att skapa ett funktionellt samband mellan Norra- och Södra länken samt för kollektivtrafiken. I utredningsområdet ingår innerstadsbebyggelse i Stockholm, tät bostadsbebyggelse och verksamhetsområden i både Stockholm och Nacka. Inom utredningsområdet finns stora natur-, kultur-, och rekreativa värden, till exempel riksintresse för kulturmiljövården och Nationalstadsparken. Det finns även skyddade områden som till exempel naturreservat, skyddsvärda trädmiljöer och rödlistade arter inom utredningsområdet.

Val av utformning och lokalisering av en östlig förbindelse är avgörande för hur miljökonsekvenserna kommer att bli. De miljöfrågor som ska hanteras i detta projekt är effekter på natur-, kultur- och rekreativa värden, landskapsbild/stadsbild, vatten, klimat och effekter av buller, stomljud och vibrationer samt luftkvalitet. De effekter som främst förväntas under byggtiden, om en östlig förbindelse förläggs i tunnel, berör påverkan på grundvatten, buller och vibrationer från tunneldrivningen (borrning och sprängning). En östlig förbindelse förväntas förändra trafikbelastningen i regionens transportsystem i form av genare förbindelser, ökad kapacitet på vägnätet, mindre sårbarhet i systemet och avlasta Stockholms innerstad på trafik. Detta skapar även förutsättningar för kommunerna att utvecklas och möta efterfrågan på fler bostäder och arbetsplatser.



Utredningsområde för Östlig förbindelse

Läsanvisning

Kapitel 1. Bakgrund - beskriver transportsystemet i Stockholms läns östra del, vad Trafikverkets fyrstegsprincip innehåller och hur planläggningsprocessen ser ut för Östlig förbindelse. Kapitlet behandlar även tidigare utredningar som genomförts för projektet och det finns en beskrivning av vilka pågående och planerade projekt som finns inom eller i anslutning till utredningsområdet.

Kapitel 2. Beskrivning av projektet - beskriver projektets vision, ändamål och projektmål samt projektets omfattning och utformning. Vidare finns en redogörelse för projektets geografiska- och tidsmässiga avgränsningar.

Kapitel 3. Planeringsförutsättningar - beskriver vilka planeringsförutsättningar som projektet måste förhålla sig till då det gäller regionala- och kommunala planer, markanvändningen i utredningsområdet och byggtekniska förutsättningar. Vidare beskrivs dagens trafiksysteem och dess brister.

Kapitel 4. Miljöförutsättningar - beskriver miljöförutsättningar inom utredningsområdet för aspekterna; landskap & stadsbild, kulturmiljö, naturmiljö, rekreation & friluftsliv, yt- & grundvatten, boende & hälsa, föroreningar i mark & sediment samt klimat.

Kapitel 5. Effekter och deras tänkbara betydelse – beskriver vilka effekter som kan uppstå med projektet och den betydelsen för aspekterna; markanvändning, trafik, landskap & stadsbild, kulturmiljö, naturmiljö, rekreation & friluftsliv, yt- & grundvatten, boende & hälsa, klimat och effekter under byggtiden. Dessutom presenteras relevanta miljömål och projektets betydelse för samhällsutvecklingen.

Kapitel 6. Fortsatt arbete - beskriver projektets nuvarande status i planläggningsprocessen och anger vilka tillstånd och ansökningar som ska hanteras i kommande planskeden.

Innehållsförteckning

1. BAKGRUND	7
1.1. INLEDNING	7
1.2. PLANLÄGGNINGSPROCESSEN.....	7
1.3. TIDIGARE UTREDNINGAR	9
1.4. PÅGÅENDE OCH PLANERADE PROJEKT	12
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET	133
2.1. PROJEKTETS OMFATTNING OCH UTFORMNING	13
2.2. VISION, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL.....	13
2.3. GEOGRAFISK AVGRÄNSNING	13
2.4. AVGRÄNSNING I TID	13
3. PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR.....	15
3.1. REGIONALA OCH KOMMUNALA PLANER.....	15
3.2. RIKSINTRESSEN.....	16
3.3. MARKANVÄNDNING	20
3.4. BYGGNADSTEKNiska FÖRUTSÄTTNINGAR.....	21
3.5. TRAFIK OCH TRAFIKANTER.....	22
4. MILJÖFÖRUTSÄTTNINGAR	24
4.1. LANDSKAP/STADSBIld	24
4.2. KULTURMILJÖ	24
4.3. NATURMILJÖ	28
4.4. REKREATION OCH FRILUFTSLIV	30
4.5. YT- OCH GRUNDVATTEN	30
4.6. BOENDE OCH HÄLSA.....	33
4.7. FÖRORENINGAR I MARK OCH SEDIMENT	36
4.8. KLIMAT.....	36
5. EFFEKTER OCH DERAS TÄNKBARA BETYDELSE.....	37
5.1. MARKANVÄNDNING	37
5.2. TRAFIK.....	37
5.3. LANDSKAP/STADSBIld	38
5.4. KULTURMILJÖ	38
5.5. NATURMILJÖ	39
5.6. REKREATION OCH FRILUFTSLIV	39
5.7. YT- OCH GRUNDVATTEN	39
5.8. BOENDE OCH HÄLSA.....	39
5.9. KLIMAT.....	41
5.10. EFFEKTER UNDER BYGGTIDEN	42
5.11. NATIONELLA MILJÖKVALITETSMÅL.....	43
5.12. BETYDELSE FÖR SAMHÄLLSUTVECKLINGEN.....	43
6. FORTSATT ARBETE	44
6.1. VÄGPLANENS STATUS	44
6.2. KOMMANDE TILLSTÅNDSHANTERING	45
BILAGA 1. PÅGÅENDE OCH PLANERADE PROJEKT	46
BILAGA 2. RIKSINTRESSEN	48
KÄLLOR	52
6.3. TRYCKTA KÄLLOR OCH UTREDNINGAR.....	52
6.4. HEMSIDOR OCH DATABASER	54

1. Bakgrund

1.1. Inledning

Befolkningen i Stockholms län beräknas öka till 3,2 miljoner invånare fram till år 2050¹. Detta är en ökning med över en miljon invånare från dagens nivå. Fram till 2030 beräknas Stockholms stad växa med flest antal invånare och samtidigt förväntas Värmdö och Nacka kommuner ha länets högsta tillväxttakt². Den stora inflyttningen och befolkningstillväxten ställer höga krav på bostäder och ett väl fungerande transportsystem. I dag är stora delar av transportsystemet hårt utnyttjat och maxkapaciteten i flera delar av systemet är uppnådd, speciellt i Stockholms läns östra del³. Enligt ”Åtgärdsvalsstudien- Tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö ” identifieras tillgängligheten för resande med start- och målpunkter i regionens östra del (Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö) som bristfällig för kollektiv- och vägtrafik, att det finns få direkta förbindelser mellan viktiga målpunkter och att det finns en avsnittad alternativa färdvägar i transportsystemet³.

I den nationella transportplanen för 2014-2025 finns det pengar avsatta för Trafikverket att planera och utreda en östlig förbindelse.

1.2. Planläggningsprocessen

Innan Trafikverket beslutar att inleda arbetet med en väg- eller järnvägsplan ska en förberedande studie genomföras, en så kallad åtgärdsvalsstudie (ÅVS). En åtgärdsvalsstudie är en förutsättningslös övergripande analys av transportslag som utgår ifrån den så kallade fyrstegsprincipen. Syftet med analysen är att identifiera vilka åtgärder som behöver vidtas för att utveckla transportsystemet på kort och lång sikt. Principen innebär att åtgärder i transportsystemet i första hand ska utgå ifrån ”Tänk om” och ”Optimera” före åtgärder att ”Bygga om” och ”Bygga nytt”, se Figur .

Fyrstegsprincipen



Figur 1 Beskrivning av fyrstegsprincipen (Källa: Trafikverket)

I åtgärdsvalsstudien har Trafikverket identifierat tio åtgärder för att förbättra dagens transportsystem i Stockholms läns östra del. Arbetet har genomförts tillsammans med berörda kommuner, Trafikförvaltningen och länsstyrelsen. Enligt studien är Östlig förbindelse en steg 4-åtgärd som behövs för att nå målen gällande ökad kapacitet och tillgänglighet.

När väg och järnväg ska planeras inleds en så kallad planläggningsprocess som regleras av väglagen respektive lagen om byggande av järnväg. Projektet utreder i det här fallet möjligheten för spårväg och

¹ SLL (2012), Rapport: Tillväxt, miljö och regional planering, ”Befolkning, sysselsättning och inkomster i Östra Mellansverige-reviderade framskrivningar till år 2050

² SLL (2010), Rapport: Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2010)

³ Trafikverket (2013), Rapport: Åtgärdsvalsstudie-Tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö

väg, vilket innebär att planen ska förhålla sig till båda lagarna. Väg- och järnvägsplanehandlingen har olika status beroende på hur långt i processen planeringen har kommit, se Figur .



Figur 2 Planläggningsprocessen för väg- och järnvägsprojekt (Källa: Trafikverket)

Trafikverket har identifierat fem typfall av projekt som ställer olika krav på hur planläggningsprocessen ska gå till. Projekt Östlig förbindelse är ett sådant projekt som Trafikverket bedömer att regeringen behöver tillåtlighetspröva⁴. Denna typ av projekt bedöms innehåra betydande miljöpåverkan och Trafikverket ska upprätta en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som ska godkännas av länsstyrelsen innan den framtagna planen kan kungöras för granskning.

Vidare krävs utredning av olika lokalisering- och utformningsalternativ inför tillåtlighetsprövningen. När planeringen kommit så långt att Trafikverket har tagit ställning till vilka alternativ som är rimliga och rangordnat dessa, ska ärendet överlämnas till regeringen. Med alternativ avses vanligtvis alternativa väg- eller järnvägskorridorer, men det kan också avse samma sträckning om det finns väsentliga skillnader i utformningen av förbindelsen, till exempel med eller utan tunnel. De alternativ som presenteras ska alla tillgodose vägens eller järnvägens ändamål och framstå som rimliga att genomföra vid en samlad bedömning. Regeringen kan ge tillåtlighet för ett alternativ eller avstå begäran. Om regeringen ger tillåtlighet ska den kommande vägen eller järnvägen anläggas inom den korridor som anges i beslutet. När regeringen har fattat beslut om alternativ vidtar arbetet med utformning av planförslaget och MKB:n.

Därefter ska en begäran om godkännande av MKB:n sändas till länsstyrelsen. Efter det färdigställs planförslaget med slutlig samrådsredogörelse. Nästa steg är att kungöra förslaget till plan och att möjliggöra granskning. Därefter följer begäran om länsstyrelsens yttrande om den kungjorda väg- eller järnvägsplanen inklusive MKB:n. Det sista steget är att begära fastställelseprövning, följt av Trafikverkets fastställelseprövning som ska mynna i ett beslut.

Under större delen av planläggningsprocessen sker en viktig samrådsprocess där det finns möjlighet vid flera tillfällen att lämna synpunkter och påverka projektet. Samråden kommer att rikta in sig på olika typer av frågor i de olika skedena. Allmänna intressen (t.ex. mark- och vattenområden enligt 3-4 kap. miljöbalken, som riksintressen för natur- och kulturmiljö) beaktas tidigt i processen och enskilda intressen (t.ex. näroende, fastighetsägare) beaktas i senare skeden. I detta projekt gäller en så kallad utökad samrådskrets. Den utökade samrådskretsen innehåller att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra statliga myndigheter, kommuner, organisationer och berörd allmänhet (de enskilda som särskilt berörs) för att inhämta synpunkter och kunskap som sedan tillvaratas under planeringen. De berörda bjuds in till samråd genom brev, tidningsannonser eller på annat sätt. Alla synpunkter som kommer in under samråden beaktas och sammanställs till en samrådsredogörelse.

Föreliggande väg- och järnvägsplan är i början av planläggningsprocessen där ett underlag tas fram som beskriver projektets förutsättningar och hur det kan påverka omgivningen. Väg- och järnvägsplanen har nu status samrådsunderlag och kommer tillsammans med samrådsredogörelsen att ligga till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

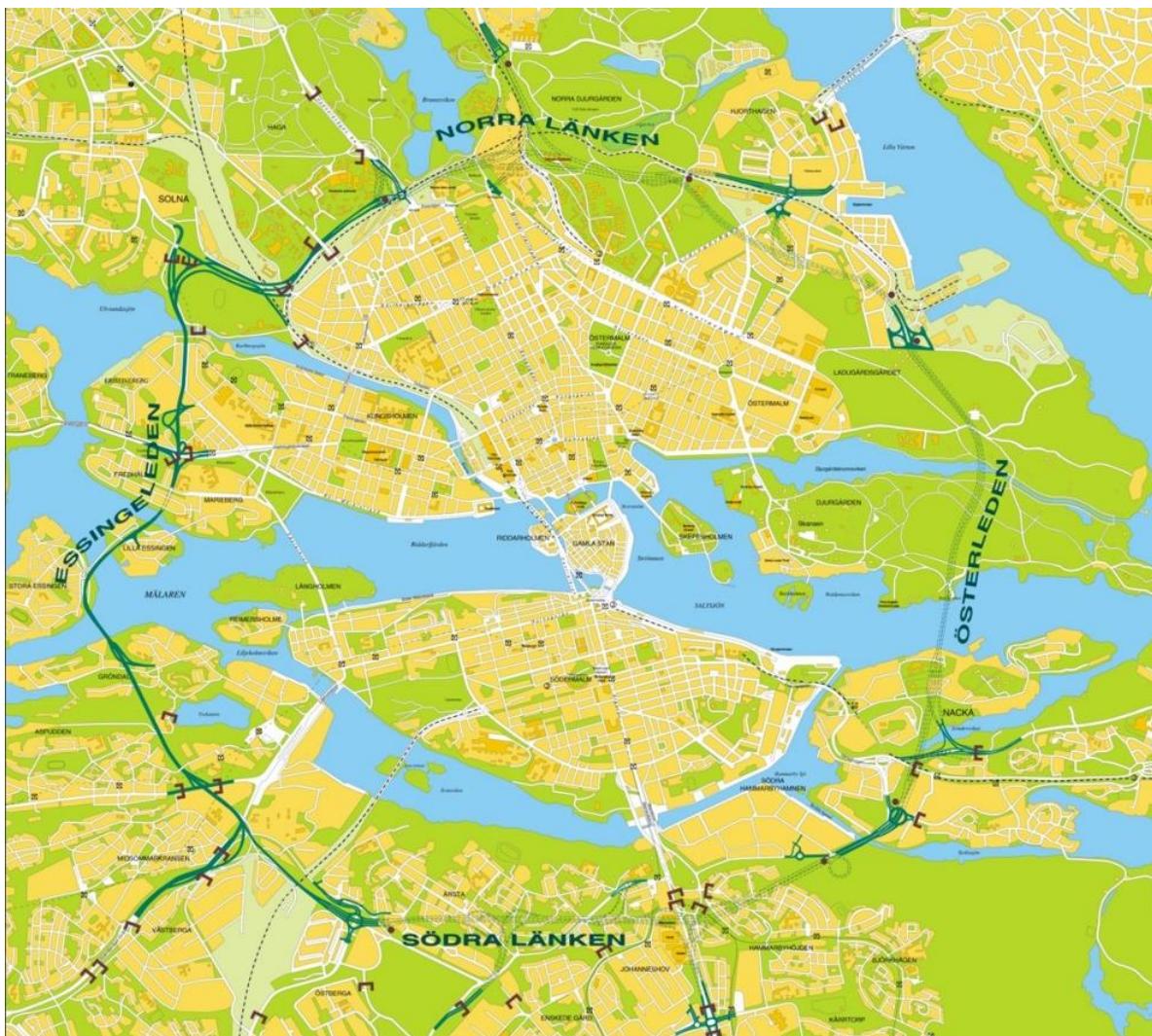
⁴ Trafikverket (2014), Rapport: Planläggning av vägar och järnvägar Dnr TRV 2012/85426

1.3. Tidigare utredningar

En ringled har länge diskuterats inom Stockholms regional- och översiktsplanering. Ända sedan Stockholms generalplan 1928 och fram till idag har det funnits tankar om en östlig förbindelse över Saltsjön, dock har förslagen på vägsträckning och byggnadsteknisk utformning varierat genom åren.

Dennisöverenskommelsen

År 1992 förnyades diskussionen om en östlig förbindelse i Dennisöverenskommelsen, kallad Österleden som tillsammans med Essingeleden, Norra- och Södra länken skulle skapa en ringled runt centrala Stockholm, se Figur . Österleden bestod av en sänktunnel under Saltsjön, dock innebar förslaget intrång i nuvarande Nationalstadsparken. Fram till att Dennisöverenskommelsen lades ner 1997 utredde Vägverket olika alternativa lösningar för Österleden⁵.



Figur 3 Österleden enligt Dennisöverenskommelsen år 1992⁵ (Källa: Trafikverket)

Vägverkets förstudie 2006

Österleden återkom sedan i Vägverkets förstudie av Östlig förbindelse 2006. I studien presenterades sju korridoralternativ, varav alternativ C, D och F studerades vidare. Alternativ C gick under innerstaden i en tunnel väster om Nationalstadsparken, alternativ D i tunnel under Nationalstadsparken (samma sträckning som den tidigare Österleden) och alternativ F i tunnel under Saltsjön via Lidingö, se Figur 4. I studien presenterades även ett jämförelsealternativ (JA) som beskrev

⁵ Trafikverket (2015), Rapport: Preliminär rapport Östlig förbindelse-Underlag till Sverigeförhandlingen

situationen enligt regionplanen år 2030 utan en Östlig förbindelse⁶. Trafikverket gjorde inget ställningstagande till förstudien.



Figur 4 Bilden visar alternativ C, D och F i Vägverkets förstudie från år 2006⁶.

Åtgärdsvalsstudie

Östlig förbindelse har identifierats som en nödvändig åtgärd i åtgärdsvalsstudien från "Tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö" från 2013³. Studien syftade till att på ett trafikövergripande sätt identifiera och belysa de brister som begränsar tillgängligheten i Stockholmsregionens östra delar samt identifiera förslag till åtgärder som bidrar till att lösa dessa brister och nå överenskomna projektmål. Östlig förbindelse är en steg 4-åtgärd enligt fyrstegsprincipen och avser att öka kapaciteten i transportsystemet. Enligt åtgärdsvalsstudien bör denna steg 4-åtgärd studeras vidare och först efter det kan beslut om eventuellt genomförande fattas.

I åtgärdsvalsstudien³ har fyra huvudproblem identifierats gällande dagens transportsystem i regionens östra del:

- **Hög belastning på spår- och vägnät:** Kapacitetstaket har nåtts i många delar av transportsystemet. Lidingöbanan och Saltsjöbanan är fullt utnyttjade, Slussen har svårt att ta emot fler resenärer som byter från buss till tunnelbana och linjen mot centralen är högt utnyttjad vid högtrafik. Belastningen på Värmdöleden är hög under rusningstrafik, vilket orsakar köer och gör trafiksystemet sårbar. Framkomligheten för busstrafiken är nära sammankopplad med situationen för biltrafiken då de ofta delar samma vägutrymme.
- **Det saknas direktförbindelser till viktiga målpunkter:** Det finns få kollektiva direktförbindelser mellan Nacka/Värmdö/Lidingö och Stockholms innerstad, vilket innebär att det ofta krävs två byten mellan olika transportslag. Det saknas även gena vägförbindelser för biltrafik från Nacka och Värmdö norrut, där många av regionens arbetsplatser finns lokaliserade, samt från Lidingö och söderut. Detta

⁶ Vägverket (2006), Rapport: Förstudie Östlig förbindelse, version 2006-04-25

resulterar i långa resvägar och att trafikanter med start- och målpunkter utanför central Stockholm måste passera innerstaden.

- **Det saknas alternativa färdvägar:** Nacka, Värmdö och Lidingö ligger på öar och halvöar, vilket gör att transport med cykel, kollektivtrafik och bil behöver ske via broar. Avsaknad av alternativa färdvägar gör systemet sårbart vid exempelvis olyckor.
- **Fortsatt befolkningstillväxt förstärker dagens problem:** Befolkningen i Stockholmsregionen växer snabbt, i Nacka och Värmdö sker utvecklingen snabbast och Stockholm ökar mest i absoluta tal. Även antal sysselsatta förväntas öka kraftigt i regionen. Utifrån ett redan ansträngt läge kommer denna tillväxt belasta transportsystemet ytterligare och om inte åtgärder vidtas kommer Nacka och Värmdö inte kunna utvecklas och växa som planerat³.

Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen är tillsatt av regeringen och har i uppdrag att öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i Sveriges storstadsregioner Stockholm, Göteborg och Skåne. Förhandling gällande finansiering av Östlig förbindelse pågår för tillfället i den så kallade storstadsförhandlingen som är en del av Sverigeförhandlingen⁷.

Trafikverket har parallellt med uppdraget att driva planläggningsprocess för Östlig förbindelse ett uppdrag att ta fram underlag till Sverigeförhandlingen. Dessa underlag avser fysisk genomförbarhet, trafikanalyser inklusive trafikantnyttor, tidplan samt kostnader. I samverkan med Stockholms läns landsting har den fysiska genomförbarheten av kapacitetsstarka kollektivtrafiklösningar studerats och kostnadsberäknats. Trafikverket har redogjort för två alternativa möjliga tekniska lösningar för Östlig förbindelse. Ett alternativ med sänktunnel under Saltsjön, det så kallade ”Sänktunnelalternativet” och ett alternativ med tunnel i berg under Saltsjön och öster om Djurgården, det så kallade ”Bergtunnelalternativet”. Alternativen går i skilda sträckningar vid passagen under Saltsjön.

Alternativens möjliga trafikplatser och utformningar har studerats. Studier har även genomförts för hur kollektivtrafiken (buss och spårväg) skulle kunna lösas i en östlig förbindelse, samt en undersökning om potentiell trängselkatt⁸.

Sverigeförhandlingens arbete medför inte att Östlig förbindelses sträckning, trafikplatslägen eller utformning beslutas. Förhandlingen avser funktioner och lämnar utrymme för planläggningsprocessen att fortgå med de bedömningar, samråd och beslutspunkter som processen föreskriver.

⁷ Sverigeförhandlingen (2016), Hemsida: Storstadsåtgärder

⁸ Sverigeförhandlingen (2016), Hemsida: Uppdrag Östlig förbindelse

1.4. Pågående och planerade projekt

Inom och i anslutning till utredningsområdet (projektets geografiska avgränsning, se Figur) finns flera planerade och pågående projekt som ska beaktas vid planering av Östlig förbindelse, se Tabell 1. För mer information, se Bilaga 1.

Tabell 1. Pågående och planerade projekt inom och i anslutning till utredningsområdet

Väg	Järnväg/Spårväg	Gång & cykel	Stadsutveckling	Övriga
E4 Förbiart Stockholm	Citybanan	Lilla Lidingöbron	Norra Djurgårdsstaden	Stockholms framtida avloppsrenings
Norra länken	Tunnelbana mellan Kungsträdgården, Nacka och Söderort	Det pågår planering av ett antal gång- och cykelprojekt inom utredningsområdet där Trafikverket eller kommunen utgör huvudman för projekten.	Hammarby sjöstad	City Link, etapp 2
Väg 222, trafikplats Kvarnholmen	Värtabanan Albano, överdäckning			
Bussterminal och överdäckning i Nacka stad	Stockholm Central– Stockholms södra, Getingmidjan			
Väg 260, Nacka– Sickla köpkvarter	Tvärbanans förlängning till Sickla			
Väg 222, Skurubron	Lilla Lidingöbron			

2. BESKRIVNING AV PROJEKTET

2.1. Projektets omfattning och utformning

Projektet ska länka samman Norra länken och Södra länken med en förbindelse för kollektiv- och biltrafik. Möjligheten att dra spårväg i sträckningen ska utredas. Förutsättningen är att inte göra några permanenta intrång i Nationalstadsparken och utgångspunkten är att heller inte göra några temporära intrång i den.

2.2. Vision, ändamål och projektmål

Visionen, enligt åtgärdsvalsstudien, är att understödja en fortsatt regional utveckling genom att möjliggöra hållbara och effektiva transporter av personer och gods där kapacitetsstarka transportmedel är stommen för att nå regionen och regionens östra delar³. I planläggningsprocessens inledande skeden ska projektets ändamål och projektmål definieras. Dessa ska utgå ifrån åtgärdsvalsstudiens vision och det övergripande nationella transportpolitiska målet och dess funktions- och hänsynsmål, se Tabell 2. Målen ska även kunna svara mot andra mål som styr Trafikverkets verksamhet, såväl nationella som interna. Arbetet med målformulering pågår.

Tabell 2: Övergripande transportpolitiska målet och dess funktions- och hänsynsmål

Övergripande mål	
Säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet	
Funktionsmål	Hänsynsmål
Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämfört, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.	Säkerhet, miljö och hälsa är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

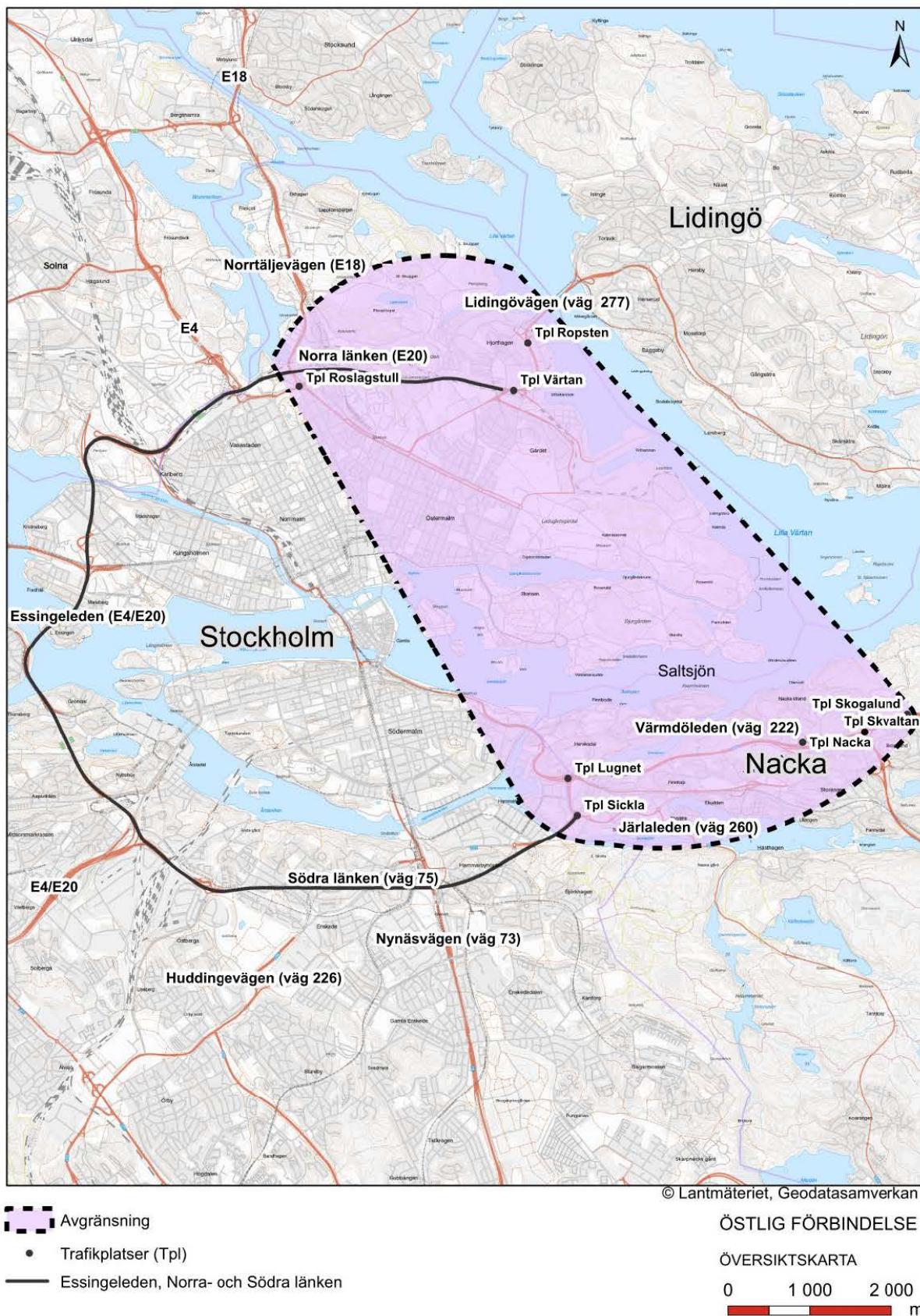
2.3. Geografisk avgränsning

Projektets geografiska avgränsning (utredningsområdet) innefattar Stockholm och Nacka kommuner. Avgränsningen utgår ifrån att skapa ett funktionellt samband mellan Norra- och Södra länken och på så sätt skapa en förbindelse över Saltsjö – Mälarsnittet³, se Figur .

Många av de miljökonsekvenser som följer av projektet kommer att vara begränsade till utredningsområdet. Effekter kan dock även uppstå på regionnivå. Exempelvis kommer Östlig förbindelse att påverka transportsystemet i hela Stockholmsregionen. För projektet tillkommer därför ett influensområde där påverkan kan uppstå som sträcker sig utanför den geografiska avgränsningen.

2.4. Avgränsning i tid

Om alla tillstånd ges med normala överklagandetider beräknas byggstart ske runt år 2022 och projektet beräknas öppna för trafik omkring år 2031. För den tidsmässiga avgränsningen används idag år 2040 som basprognosår för till exempel trafikanalyser.



Figur 5 Översiktskarta med projektets geografiska avgränsning (utredningsområdet)

3. PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

3.1. Regionala och kommunala planer

3.1.1 Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS 2010)

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmregionen (RUFS 2010) beskriver hur regionens utveckling ska ske fram till år 2030 och har formell status som regionplan och utvecklingsprogram. Planen innehåller sex strategier för hur regionens utmaningar bör hanteras och hur visionen om att bli ”Europas mest attraktiva storstadsregion” ska kunna uppnås. För att nå visionen har sex strategier formulerats. För varje strategi har planeringsmål och åtaganden formulerats. En strategi är exempelvis att ”öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildningen, transporter och bostadssektorn”. Tillhörande åtaganden är bland annat att ”utveckla en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik som är tillgänglig för alla” och ”utveckla förbindelser inom och utom landet”.

Planen beskriver den bristande kapaciteten som finns idag mellan Norra- och Södra länken som ”allvarlig” för länets kommunikation och belyser att vägnätet behöver byggas ut och kombineras med bättre kollektivtrafikförbindelser. I planen framhålls även att kollektivtrafiken behöver utvecklas till ett mer bekvämt och tidseffektivt sätt att resa, vilket innebär hög turtäthet och prisvärd jämfört med resor med bil. Spårkapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet behöver byggas ut och pendeltåg behöver på sikt få egna spår. Även tunnelbanans kapacitet behöver förstärkas över Saltsjö-Mälarsnittet. I planen identifieras en östlig förbindelse som en lösning på delar av dessa problem för att skapa en förbindelse runt regioncentrum som avlastar Stockholms innerstad och ökar framkomligheten för kollektivtrafik och nyttotrafiken samt till ökad tillgänglighet i östra regiondelen². Det pågår för tillfället ett arbete med RUFS 2050.

3.1.2 Trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2012

Stockholms läns landsting har genom Trafikförvaltningen tagit fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram med långsiktiga mål för Stockholms län. Dokumentet ska ligga till grund för regionens kommande kollektivtrafikupphandlingar. Programmet bygger på de nationella transportpolitiska målen samt de regionala och lokala målen inom samhällsbyggnadsområdet: RUFS, landstingets miljömål, strategiska dokument för kollektivtrafiken och kommunala översiktsplaner.

Den övergripande visionen ”Attraktiva resor i ett hållbart transportsystem - bidrar till att Stockholm är Europas mest attraktiva storstadsregion” har konkretiseras i tre övergripande och sex nedbrutna mål. De övergripande målen är ”Attraktiva resor”, ”Tillgänglig och sammanhållen region” samt ”Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan”. De nedbrutna målen framhäver bland annat att kollektivtrafiken ska vara samordnad, högkvalitativ, stabil, konkurrenskraftig, för alla mäniskor, tillgänglig, stödja tillväxt, minska negativa miljö- och hälsopåverkan samt vara kostnadseffektiv⁹.

3.1.3 Kommunala planer

Projektet förutsätter samordning med den kommunala planeringen i berörda kommuner, såsom översiktsplaner, fördjupade översiktsplaner och detaljplaner. Detaljplanerlagda områden i Stockholm och Nacka kommuner kommer att beröras av projektet.

Stockholm

Stockholms stads översiktsplan ”Promenadstaden” antogs i mars 2010 och aktualitetsförklarades i april 2014. En fördjupning av Stockholms översiktsplan vann laga kraft i januari 2011. I översiktsplanen finns nio planeringsinriktningar och fokusområden. En av dessa handlar om att skapa ”ett modernt transportsystem och hållbart resande”. I en framtidsvision ”Vision 2030 - Ett Stockholm i världsklass” betonas att Stockholm ska ha ett välfungerande transportsystem med minimal klimatpåverkan som gör att mäniskor snabbt och enkelt kan röra sig i hela regionen.

⁹ SLL (2012), Rapport: Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

I översiksplanen beskrivs en östlig förbindelse som en utbyggnad av den befintliga trafikinfrastrukturen som ska öka kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet och därmed förbättra trafiksituationen på Stadsgårdsleden och Skeppsbron. I stråket ska väg- och kollektivtrafikens behov och funktioner samordnas¹⁰.

Enligt Stockholms stads nuvarande översiksplan ska ”korridoren för den så kallade Österleden mellan trafikplats Värtan på E20 och trafikplats Lugnet på väg 222/260 hanteras som ett riksintresse till dess att beslut baserat på förnyad förstudie och vägutredning tagits”¹¹. Detta då korridoren anses vara av särskild betydelse för regional eller interregional trafik. Den korridor som avses i Stockholms stads översiksplan, är alternativ D som beskrivs i Förstudien från 2006.

Nacka

Nacka kommunens översiksplan ”Hållbar framtid i Nacka” antogs i april 2012. I planen finns övergripande mål bland annat att kommunikationer och service ska samordnas och vara långsiktigt hållbart. Sex utmaningar/målområden identifieras, varav ett handlar om att uppnå ”ett effektivt och klimatanpassat transportsystem”. Fokus ska läggas på effektiva och klimatsmarta trafikslag och kollektivtrafik, cykel och miljöfordon ska stimuleras.

Översiksplanen betonar att östra regionens tillväxt sätter stora krav på ett väl fungerande transportsystem och att åtgärder behöver vidtas. Planen nämner Östlig förbindelse som en möjlig lösning för Nackas invånare att ta sig till norra delen av regionen¹².

3.2. Riksintressen

Geografiska områden som har speciella värden eller förutsättningar kan bedömas ha nationell betydelse kan därför klassas som område av riksintresse. I miljöbalkens (1998:905) tredje kapitel listas de värden och ändamål som kan göra att ett område kan vara av riksintresse. Det kan exempelvis vara områden som innehåller natur- eller kulturvärden som är så ovanliga att de gör områdena unika för hela landet, men också områden som är viktiga för exploatering för till exempel vägar eller vindkraft. Det är olika statliga myndigheter som enligt förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden med mera som i särskilda beslut pekar ut dessa riksintresseområden. Enligt 3 kap. miljöbalken ska områden som är av riksintresse skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada områdets utpekade värden eller alternativt påtagligt försvåra områdets användning. I detta avsnitt följer en sammanfattning av berörda riksintressen inom utredningsområdet, för mer information, se Bilaga 2.

3.2.1 Riksintresse för kommunikationer (3 kap. 8§ miljöbalken)

Väg

I Stockholms län är merparten av det befintliga statliga vägnätet av riksintresse och omfattar även anspråk på mark- och vattenområden för framtida vägförbindelser, vägar under planering och där utbyggnad pågår¹³. Nedan beskrivs berörda vägar av riksintresse:

- Norra länken (Ingår i E20, Malmö-Göteborg-Stockholm)
- Södra länken (väg 75) (mellan Essingeleden E4/E20 och Värmdöleden länsväg 222)
- Värmdöleden (väg 222)
- Lidingöbron (väg 277)
- Värmdöleden (väg 222)/Huddingevägen (väg 260) från Stadsgården till trafikplats Sickla

¹⁰ Stockholms stad (2010), Rapport: Promenadstaden- Översiksplan för Stockholm 2010

¹¹ Stockholms stad (2010), Rapport: Promenadstaden Översiktplan för Stockholm-Bilaga Riksintressen enligt miljöbalken

¹² Nacka kommun (2012), Rapport: Översiksplan: Hållbar framtid i Nacka

¹³ Länsstyrelsen Stockholm (2016), Rapport: Sammanställning Statliga och mellankommunala intressen av betydelse för kommunens planering

Järnväg

I Stockholms län är hela det statliga järnvägsnätet, inklusive stationer, spårområden, depåer och godsterminaler av riksintresse. Värtabanan, Roslagsbanan och Saltsjöbanan inklusive ombyggnationer och nya anläggningar är av riksintresse¹³. Nedan listas järnvägsnätet av riksintresse samt tillhörande terminaler inom utredningsområdet:

- Citybanan (pendeltågstunnel under centrala Stockholm, med två nya stationer: Stockholm City och Stockholm Odenplan)
- Värtabanan (Karlberg–Värtahamnen/Frihamnen)
- Roslagsbanan (Östra Station – Ålkistan)
- Saltsjöbanan (Slussen – Henriksdal)
- Terminal Värtan
- ”Stockholm övrig” (där ingår bland annat godsbangården i anslutning till Älvsjö kombiterminal samt andra bangårdar och banor som uppfyller olika kriterier för att pekas ut som riksintressen)

Luftfart

Utredningsområdet berörs av en flygplats som utgörs av riksintresse för luftfart. Flygplatsen har höjdbegränsningar som sträcker sig över sydvästra delen av utredningsområdet. I riksintresset ingår behov av framtida utveckling av flygplatsen och influensområdet för bland annat buller och höjdrestriktioner¹³.

- Bromma flygplats

Sjöfart

I Stockholms län finns det hamnar och farleder som är av riksintresse för sjöfart. Stockholms hamn är av riksintresse och är en allmän hamn som ingår i TEN-T systemet¹⁴. Inom utredningsområdet ingår följande hamnar i Stockholms hamn;

- Värtahamnen och Frihamnen
- Masthamnen, Containerterminalen, Balticterminalen och Loudden

Inom utredningsområdet finns även farleder av riksintresse:

- Farleden genom Saltsjön in till Stockholms hamnområde (nr 541)
- Farleden genom Stockholms hamnområde via Danvikstull (nr 915B)

3.2.2 Riksintresse för energidistribution (3 kap. 8§ miljöbalken)

Kraftledningsnätet i Stockholmsregionen består av stamnät, regionnät och lokalanät. Stamnätet består av ledningar och stationer för 400 kV och 220 kV. I avsaknad på beslut från Statens energimyndighet gällande riksintressen har länsstyrelsen beslutat att stamnätet 400 kV och 220 kV, ledningar, kablar inklusive transformatorer är av riksintresse¹³. Planering pågår av det framtida kraftledningsnätet för Stockholmsregionen kallat ”Stockholms ström”. Inom utredningsområdet är följande ledningar riksintressen:

- 220 kV markkabel från Värtan i Stockholms stad till transformatorstationen Koltorp på Lidingö
- City Link, 400 kV ledning i mark, binder samman norra och södra Stockholmsområdet. Tunnelförslagd ledning genom Stockholms innerstad från Anneberg i Danderyd till Skanstull

¹⁴ I Transeuropeiska transportnätet (TEN-T) ingår infrastruktur såsom vägar, järnväg, vattenvägar, hamnar, flygplatser, frakt- och lagercentraler samt även rörledningar för till exempel olja och gas. Stockholms hamn är en av de hamnar som uppfyller kriterierna för TEN-T klass A (klass A=kategori för hamnar), som betydelsefull hamn i det Transeuropeiska transportnätet.

- 220 kV luftledning (ska förläggas i mark) Norra Djurgården mellan Ålkistan, Fisksjöäng och förbi Ekhagen

3.2.3 Riksintressen för kulturmiljövården (3 kap. 6§ miljöbalken)

När på hela utredningsområdet utgör riksintresse för kulturmiljövården, se Figur .

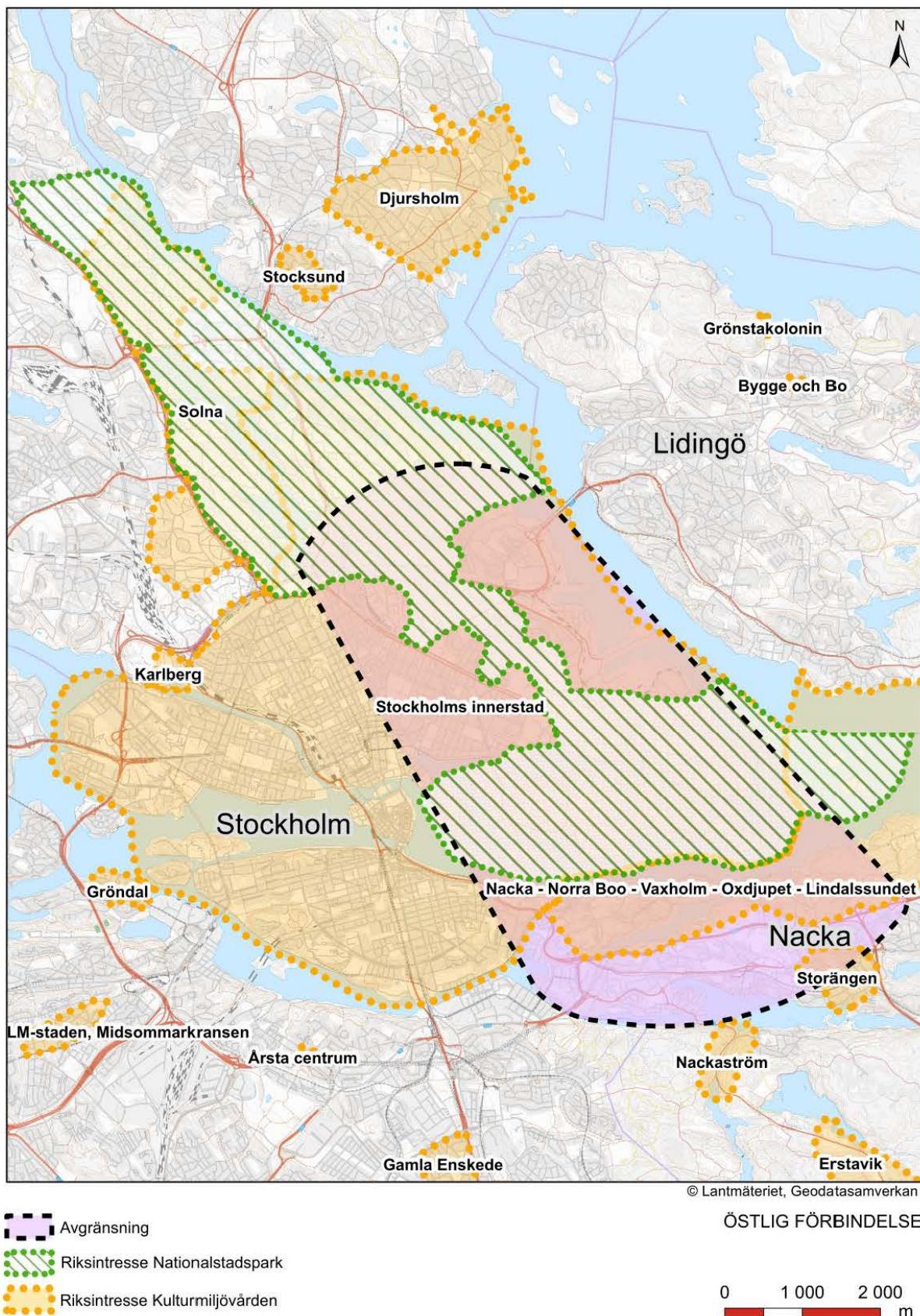
- Stockholms innerstad med Djurgården (Stockholms stad)
- Norra Boo - Vaxholm - Oxdjupet - Lindalssundet (delen i Nacka och Boo socken)
- Storängen (Nacka kommun)

3.2.4 Riksintresse Nationalstadspark (4 kap. 7§ miljöbalken)

Området som utgör Nationalstadsparken utgör ett riksintresse, se Figur . Ny bebyggelse och nya anläggningar kan komma till stånd och andra åtgärder vidtas endast om det kan ske utan intrång i parklandskap eller naturmiljö. Det historiska landskapets natur- och kulturvärde i övrigt får inte heller skadas i Nationalstadsparken. Undantag för denna bestämmelse gäller ifall åtgärden som ska vidtas höjer parkens natur- och kulturvärde eller tillgodosser ett annat angeläget allmänt intresse, och parken återställs så att det inte kvarstår mer än ett obetydligt intrång eller en obetydlig skada. Området utsågs till världens första nationalstadspark år 1995 och bestämmelsen är unik.

3.2.5 Riksintresse Kustområde och skärgård (4 kap. 1, 2 och 4§ miljöbalken)

Saltsjöns och Mälarens öar och strandområden är enligt hushållsbestämmelserna i kap 4 miljöbalken av riksintresse. Någon tydlig avgränsning för dessa riksintresseområden finns inte men enligt länsstyrelsens tolkning inkluderas Nackas kustområde. Områdena bedöms ha särskild betydelse för turismen och friluftslivet¹¹.



Figur 6 Riksintresse Nationalstadspark och riksintresse kulturmiljövården.

3.3. Markanvändning

En stor del av utredningsområdet omfattas av riksintresset Kungliga nationalstadsparken. I den södra delen av utredningsområdet i Nacka kommun ingår Nyckelvikens naturreservat och en liten del av Nackareservatet. Större delen av utredningsområdet utgörs av riksintresse för kulturmiljövården.

Utredningsområdet omfattar innerstadsbebyggelse i Stockholm, östra delen av Södermalm, Östermalm, Gärdet, delar av östra Vasastan och tät bostadsbebyggelse i norra Hammarby Sjöstad, Ropsten och Hjorthagen. Norr om Valhallavägen inkluderar utredningsområdet av "KTH Vetenskapsstaden", "Idrottsparken" (bland annat Stockholms stadion, Östermalms idrottsplats, Ryttarstadion och Kungliga Tennishallen) och Gärdesstaden (Dragonregementet). Vid Djurgårdsbrunnsviken omfattar utredningsområdet "Museiparken" (bland annat Nordiska museet, Sjöhistoriska museet och Moderna museet). "Evenemangsparken" (bland annat Skansen, Gröna Lunds tivoli och Liljevalchs konsthall). Det finns större verksamhetsområden till exempel i Ropsten, Frihamnen, Värtan, Hjorthagen och Gärdet.

I Nacka omfattas utredningsområdet av tät bostadsbebyggelse i Sickla, Henriksdal, Finnbo, Kvarnholmen, Alphyddan, Finntorp, Ekudden, Järla sjö, Centrala Nacka, i områden mellan Värmdöleden och Värmdövägen, Nacka strand och Jarlaberg. I kommunen finns Sickla köpkvarter, Nacka Forum och verksamhetsområden utmed Värmdöleden (väg 222).

3.3.1 Befolkningsutveckling och bebyggelsestruktur

I dagsläget har Stockholms län nästan 2,1 miljoner invånare som är relativt jämnt sprida över norra och södra regionhalvan. I länet är Stockholms stad befolkningsmässigt störst och Nacka tredje störst. Enligt åtgärdsvalsstudien har Tillväxt, miljö och regional planering (TMR)**Fel! Bokmärket är inte definierat.** utfört prognosser som visar att år 2050 kan befolkningsantalet i länet uppgå till 3,2 miljoner. Fram till år 2030 växer Stockholms stad med flest antal invånare i länet och i Nacka förväntas tillväxttakten vara hög. Befolkningsökningen ställer krav på bostadsbyggande men även på väl fungerande infrastruktur.

Nacka har en bostadsprioriterad bebyggelse till skillnad från Stockholm där en stor del även är arbetsplatser. Bostadsbestånden i de två kommunerna skiljer sig åt avseende andelen småhus respektive flerbostadshus enligt data från SCB. I Stockholms kommun är 90 % av bostadsbeståndet flerbostadshus, vilket skapar en tät bebyggelse med goda förutsättningar för kollektivtrafikförbindelser. I Nacka kommun är andelen småhus cirka 70 % av bostadsbeståndet vilket ger sämre förutsättningar för kollektivtrafikförbindelser, eftersom upptagningsområdet är betydligt större och utgörs av färre personer.

3.3.2 Näringsliv, sysselsättning och pendling

I regionen sker den största arbetspendlingen längs de tunga transportstråken med järnvägar, vägar och tunnelbanor in mot Stockholms innerstad samt mot Solna och Sundbyberg. Stockholms läns arbetsmarknad är geografiskt koncentrerad till Stockholms kommun som står för cirka 55 % av länetts arbetstillfällen och adderas Solna och Sundbyberg till så är andelen 63 %.

Från Nacka, Värmdö och Lidingö sker den främsta arbetspendlingen via några få hårt trafikerade transportstråk in till Stockholm. Stockholms kommun har den största in- och utpendlingen i länet med nästan 270 000 som pendlar in och nästan 112 000 som pendlar ut. Enligt åtgärdsvalsstudien har Nacka en stor utpendling mot Stockholm och viss mot Solna och relativt stor inpendling från Stockholm. Från Värmdö går pendlingen främst till Stockholms stad och viss del till Nacka och Solna. Från Lidingö sker pendling nästan uteslutande till Stockholms kommun³.

3.4. Byggnadstekniska förutsättningar

3.4.1 Jordarter

De byggnadstekniska förutsättningarna är beroende av till exempel: vilken bergtäckning som finns, var det finns sprickzoner och de hydrogeologiska förhållandena.

Nedan beskrivs översiktligt vilka jordarter som finns i utredningsområdet.

Enligt SGU:s jordkarta¹⁵ (1:25 000 – 1:50 000) förekommer det i utredningsområdet i huvudsak omväxlande urberg, fyllnadsmassor, postglacial lera, glacial lera med inslag av ett tunt eller osammanhängande ytlager av morän.

Vid större delen av Östermalm, Gärdet, Hjorthagen, östra delen av Södermalm, Sicklaön och Kvarnholmen består marken av urberg, fyllnadsmassor med inslag av tunt eller osammanhängande ytlager av morän.

I utredningsområdets norra del vid Frescati och omkring Ladugårdsgärdet och Djurgårdsön består marken till stora delar av postglacial lera med inslag av glacial lera, urberg, fyllnadsmassor, sandig morän och tunt eller osammanhängande ytlager av morän.

Marken vid Frihamnen, Värtan, Ropsten och Hammarby sjöstad består i huvudsak eller till stora delar av fyllnadsmassor.

3.4.2 Byggnadsverk

Östlig förbindelses anslutningar till Norra- och Södra länken kräver ombyggnationer av befintliga anläggningar, trafikplatser och gatunät. I närhet till Norra länken i Hjorthagsberget i Ropsten finns befintliga anläggningar för bergrum, bland annat Fortums bergrum och T-baneanläggning för tunnelbanans röda linje. I utredningsområdet ligger Värtahamnen som är en av Stockholms största hamnar med färjetrafik till Finland och Estland, samt kolbränslefartyg till kolverket i Hjorthagen.

Området kring Sickla är komplext och har flera underjordiska anläggningar och bergrum. I nära anslutning till den östliga förbindelsen planeras en tunnelbana till Nacka med byggstart 2018. Atlas Copco har en testgruva öster om trafikplats Sickla och i Henriksdalsberget på Kvarnholmen finns Henriksdals reningsverk. I den norra delen av Kvarnholmen finns även ett antal nedlagda oljerum vars lägen är osäkra.

3.4.3 Ledningar

Ledningar och utrustning för till exempel el, tele, fiber, fjärrvärme och vatten- och avlopp finns både i mark och i luft inom utredningsområdet. Ledningar kan behöva läggas om och olika typer av elskåp kan behöva flyttas.

I Sickla och Värtan finns befintliga ledningstunnlar och VA-tunnlar. Även på Saltsjöns botten finns ett flertal kablar och ledningar, vars lägen är mycket osäkra, vilket kan leda till svårigheter vid senare val av lokalisering.

¹⁵ Sveriges geologiska undersökning, SGU (2016), Karta: Jordartskarta

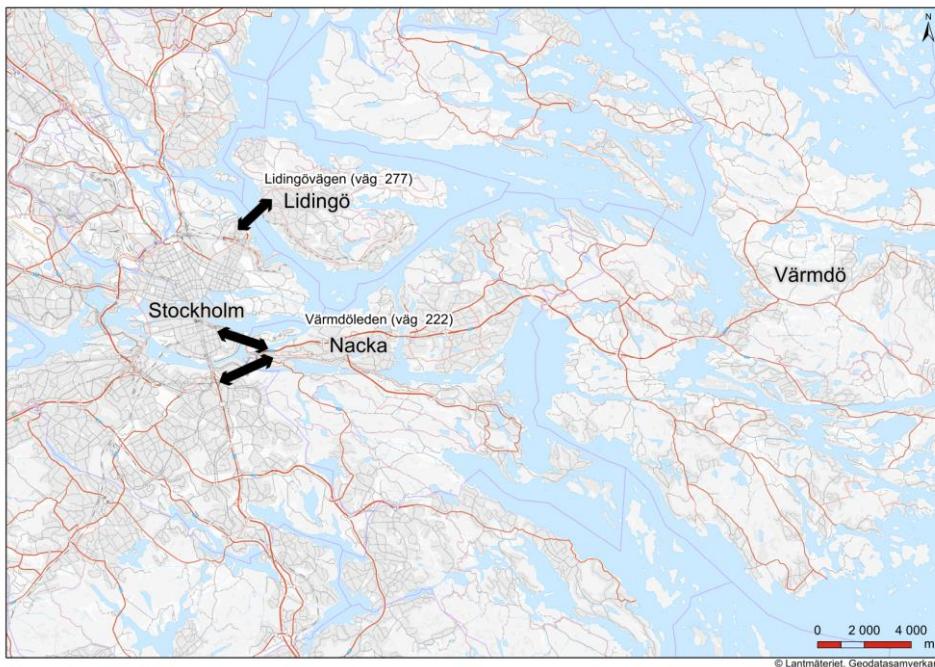
3.5. Trafik och trafikanter

3.5.1 Vägsystem

Stockholms län består till stor del av öar vilket innebär att transporter mellan olika områden är beroende av befintliga broar samt deras placeringar och kapacitet. Från Nacka och Värmdö finns i huvudsak två vägförbindelser med Stockholm och övriga länet, Värmdöleden (väg 222) som via Södra länken (väg 75) ansluter till väg Essingeleden (E4/E20) och Huddingevägen (väg 226) samt den del av Värmdöleden (väg 222) som ansluter till Nynäsvägen (väg 73), se Figur .

Värmdöleden är hårt trafikerad och är huvudsakligen vägstråket till och från Nacka och Värmdö kommuner. På Värmdöleden passerar omkring 65 000 fordon per dygn¹⁶. Utmed Värmdöleden finns Skurubron som ofta bildar en flaskhals under högtrafik och under sommarhalvåret kan broöppningar på Danviksbron orsaka köbildung. På Södra länken har trafiken ökat markant mellan 2004 och 2014 och trafikflödena har varit mycket högre än vad prognoserna förutsatt. Trots fortsatt befolknings- tillväxt har dock biltrafiken varit oförändrad i Stockholm de senaste 1,5 åren¹⁷. Idag är det omkring 67 000 fordon per dygn som passerar Södra länken för att resa till och från Nacka och Värmdö¹⁶. På samma sätt har Lidingö endast en fast vägförbindelse med övriga länet, Lidingöbron (väg 277), vilket också innebär en sårbarhet i systemet och begränsad kapacitet på vägnätet.

Att vägförbindelser mellan östra och norra delen av länet saknas innebär att en stor andel trafik behöver passera innerstaden även om både start- och målpunkten (som för många arbetspendlare) ligger utanför regionkärnan. Analyser visar att kösituationen kommer att förvärras i regionen¹⁷. Fler vägar kommer att drabbas av köer och de som redan är drabbade kommer att få längre kötider²¹. Pilarna i Figur 7 visar Lidingöbron, Värmdöleden och Södra länken som är utpekade flaskhalsar med stor risk för köbildung.



Figur 7 Vägförbindelser (markerade med pilar) mellan Nacka, Värmdö, Lidingö och övriga regionen³.

¹⁶ Trafikverket (2013), Kartor: Trafikverkets vägtrafikflödeskartor-Uppmätta trafikflöden

¹⁷ I trafikanalyserna ingår trafikflöden för år 2030, trafikobjekt enligt Länsplan för regional transport-infrastruktur i Stockholms län 2010-2021, Nationell plan och trängselskatt enligt beslut om förändrade trängselskatter 2016.

3.5.2 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Stockholms län är utbyggd med SL:s spårtrafik i form av pendeltåg, tunnelbana och lokalbana samt stombussar och kompletterande busslinjer. Inom utredningsområdet finns i nuläget spårbunden kollektivtrafik i form av Saltsjöbanan som trafikerar sträckan mellan Slussen och Saltsjöbaden/Solsidan samt Lidingöbanan som trafikerar sträckan mellan Ropsten och Gåshaga brygga. Båda spårlinjerna är dock fullt utnyttjade i nuläget, där Saltsjöbanan har tre tåg och Lidingöbanan sex tåg per timme i vardera riktning under högtrafik¹⁸. De senaste två åren har Lidingöbanan moderniseras och byggs ut med dubbelspår vilket innebär att anläggningen är mindre störningskänslig än förut¹⁹. Även Saltsjöbanan ska rustas upp under åren 2015-2021 vilket förutom tekniska förbättringar i form av säkerhet och bullerdämpande åtgärder innebär att tätare avgångar kan bli möjligt efter år 2021²⁰. Att tunnelbanans blå linje ska förlängas från Kungsträdgården till Nacka innebär också stora förbättringar för kollektivtrafiken i området. Planerad byggstart är 2018/2019 och byggtiden väntas ta 7-8 år. När linjen är färdigbyggd är restiden mellan Nacka C och Kungsträdgården cirka 10 minuter.

Förutom spårtrafiken i Stockholms län är busstrafiken en stomme i kollektivtrafiken i Nacka och Värmdö. Busstrafiken skapar tillgänglighet till många kommundelar och är uppbyggt för att mata trafik till Slussen för vidare byte till tunnelbana. Dagligen reser drygt 32 000 personer till Slussen med buss från Nacka och Värmdö²¹. Busstrafiken är dock inte lika kapacitetsstark som spårtrafiken och då de använder samma infrastruktur som biltrafiken påverkas de också av vägarnas höga trafikflöden. Trots att busstrafiken är prioriterad och har eget körfält på sträckan mellan Londonviadukten och Slussen så hamnar de ofta i köer. Detta har bidragit till att Slussen inte klarar av att ta emot fler bussar under högtrafik. Dessutom är Slussens tunnelbanelinjer högt nyttjade vilket sammantaget medför att kapaciteten vid Slussen är fullt utnyttjad³. Kollektivtrafiken erbjuder få direkta tvärförbindelser till andra delar av länet.

Det finns även kollektivtrafik i Stockholms inre farvatten med båt. Linjen SjöVägen trafikerar sträckan mellan Nybroplan, Nacka, Lidingö och Frihamnen²². Det finns tre pendelbåtslinjer i Mälaren och mellan Nybroviken och Slussen går lokal båttrafik till Djurgården och Hammarby Sjöstad där SL-kortet gäller.

3.5.3 Gång- och cykeltrafik

Cykelvägnätet har låg standard på många sträckor i Nacka, Värmdö och på Lidingö och ofta är inte sträken separerade för cyklister utan används av både gående och cyklister. I Stockholm finns det på många platser stora brister i befintlig cykelinfrastruktur avsedd för arbetspendling, inte minst kapacitets- och standardmässigt²³. Cykelvägarna har stora behov av högre kapacitet och standard, men också av nya länkar för att skapa ett sammanhängande nät.

¹⁸ SL (2016), Hemsida: Tidtabeller kartor och annan reseinformation

¹⁹ SLL (2016), Hemsida: Lidingöbanan

²⁰ SLL (2016), Hemsida: Saltsjöbanan

²¹ SL (2015), Rapport: Fakta om SL och länet 2014

²² SjöVägen (2016), Hemsida: SjöVägen

²³ Trafikverket Region Stockholm i samarbetet med Tillväxt, miljö och regionplanering och Landstingets trafikförvaltning (SLL) samt Länsstyrelsen i Stockholms län (2014), Rapport: Regional cykelplan för Stockholms län 2014-2030

4. MILJÖFÖRUTSÄTTNINGAR

4.1. Landskap/stadsbild

Inom utredningsområdet finns några av Stockholms mest kända landmärken och delar av Stockholms attraktiva grönområden. Området utgörs i stora drag av ett landskap som karakteriseras av tydliga riktningar, vikar, hällmarker på höjderna, branta sluttningar och bitvis kraftiga branter ner mot vattnet. I utredningsområdets centrum ligger Stockholms hamns inlopp och tillhörande vikar av skärgårdskaraktär.

I Nacka är en stor del av marken bebyggd, förutom Ryssberget eller Ryssbacken som ligger på den norra sidan av Värmdöleden. Ryssberget reser sig brant ur Svindersviken och genomkorsas av dalar i nord-sydlig riktning. Höjderna domineras av hällmarks skog och dalsgångarna domineras av lövskog med inslag av ek. Den bebyggda delen av Nacka korsas av Saltsjöbanan och Värmdöleden i en öst–västlig riktning. Inom utredningsområdet finns två större köpcentrum, Sickla köpkvarter och Nacka Forum. Mitt emot Ryssberget, på andra sidan Svindersviken, ligger Finnberget och Kvarnholmen, som knyts samman av en bro. Finnberget och Kvarnholmen präglas av dramatiska branter, och omvandlas idag från industriområden till bostadsområden.

Norr om Stockholms inlopp ligger Djurgården som är en del av Nationalstadsparken. Större delen av Djurgården karakteriseras av dess kungliga historia där Rosendals slott med tillhörande miljöer idag utgör synliga strukturer i landskapet. Den östra delen av Djurgården består främst av ett parklikt landskap med skogsbeklädda höjder med ädellöv, alléer, promenadstigar och öppna ängs- och hagmarker. Västra sidan av Djurgården är mer bebyggd och innehåller flertalet besöksmål. Kontakten, utblickar och närheten till vattnet förekommer på flertalet platser kring Djurgården.

Norr om Djurgårdsbrunsviken och Djurgårdsbrunnskanalen ligger Ladugårdsgärdet (Gärdet). Området utgörs till stor del av ett öppet och flackt gräsbevuxet fält med flertalet promenadvägar. Österut övergår det flacka fältet till mer småkuperad terräng och större inslag av skog. Den norra delen av Gärdet upp till Lidingövägen består till stor del av flerbostadshus från mitten av 1900-talet. Vidare norr om Gärdet ligger Frihamnen och Värtahamnen som karakteriseras av hamn- och industriverksamhet, med storskaliga byggnader och hårdgjorda ytor.

Utredningsområdet berör även delar av Östermalm, som karakteriseras av den rutnätsindelade stenstaden från 1600-talet²⁴. Under 1800-talet tillkom de trädkantade esplanaderna; Valhallavägen, Karlavägen och Narvavägen. Esplanaderna bidrar med grönska i den annars hårdgjorda miljön. Inom utredningsområdet finns flertalet offentliga byggnader som bland annat kyrkor, ambassader, militära anläggningar och institutioner.

4.2. Kulturmiljö

Inom utredningsområdet finns flera värdefulla kulturmiljöer, såsom fornlämningar och strukturer från olika skeden i områdets, regionens och landets utveckling. Inom utredningsområdet förekommer ett 60-tal lämningar på land och i vatten som är registrerade av Riksantikvarieämbetet och även flertalet bevakningsobjekt och övriga lämningar²⁵, se Figur 8. Området kring Saltsjön och Svindersvik är rikt på fartyglämningar, vid Djurgården och på Ladugårdsgärdet finns flertalet forntida lämningar, såsom gravfält och ristningar. Byggnadsmittens förekommer generellt över stora delar av utredningsområdet, se Figur 1.

En stor del av utredningsområdet utgör riksintresse för kulturmiljövården, utredningsområdet norr om Saltsjön utgör riksintresset ”Stockholms innerstad” och området söder om Saltsjön utgörs av riksintresset ”Nacka-Norra Boo-Vaxholm-Oxdjupet-Linddalssundet” och ”Storängen”, se Figur 8.

²⁴ Riksantikvarieämbetet (2016), Bebyggelseregister: Stockholm kn, Östermalm

²⁵ Riksantikvarieämbetet (2016), Fornlämningsregister

Inom riksintresset ”Stockholms innerstad” ligger Djurgården med höga kulturvärden. Djurgården är även en del av Nationalstadsparken vilket skyddar större sammanhang av kulturhistoriska värden. Djurgårdens kungliga historia och strukturer utmärker sig bland annat genom Rosendals slott som är en kunglig miljö från det tidiga 1800-talet, skyddad som statligt byggnadsminne²⁶. Det sena 1800-talet och det tidiga 1900-talet återspeglas i de många byggnadsminnena på Djurgården där institutioner som Nordiska museet, Liljevalchs konsthall, Manillaskolan och Cirkus utmärker sig. På Djurgården återfinns även Skansen som en av de viktigare institutionerna från 1800-talet.

Faktaruta: Byggnadsminnen

De statliga byggnadsminnena ägs och förvaltas av staten, tillsynen sköts av Riksantikvarieämbetet.

De kyrkliga kulturminnena ägs av kyrkan och utgörs av kyrkobyggnader uppförda innan 1930, tillsyn sköts av länsstyrelsen.

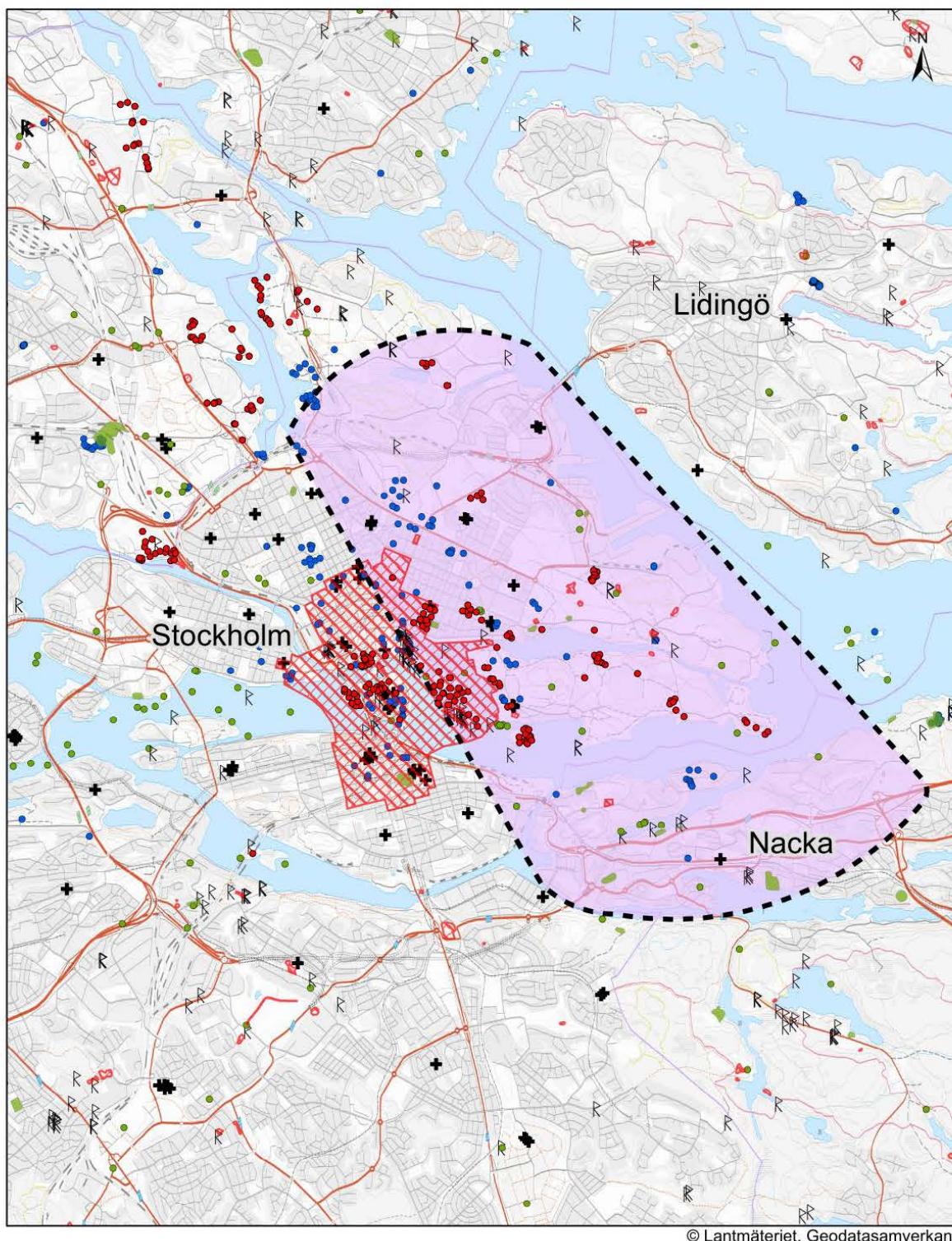
De enskilda byggnadsminnena ägs och förvaltas av andra, tillsyn sköts av länsstyrelsen.

Inom riksintresset ingår även delar av Östermalm, där det finns ett flertal enskilda- och statliga byggnadsminnen samt kommunalt skyddade miljöer som utgör uttryck för riksintresset. På Djurgården och Östermalm förekommer en stor andel byggnader av kommunalt intresse som av Stockholms stadsmuseum bedömts ha ett kulturhistoriskt värde som motsvarar kraven för byggnadsmnesförförklaring samt byggnader som motsvarar särskilt värdefull enligt plan- och bygglagen. Även helhetsmiljöerna kring Frihamnen och Hjorthagen är utpekade som särskilt värdefulla.

Djurgårdens och Östermalms strandlinjer är utpekade av Stockholms stadsmuseum som stadens front mot vattnet och utgör en kommunalt utpekad miljö likväld som uttryck för riksintresset. Inom riksintresset ”Nacka - Norra Boo – Vaxholm – Oxjupet - Linddalssundet” finns miljöer som är starkt kopplade till industrialiseringens utveckling. Ett flertal byggnadsskyddade bostäder, KF:s kvarn och den kommunalt utpekade Saltsjöqvarn påvisar den industriella utvecklingen kring Nacka och Sickla. Inom riksintresset finns även tydliga strukturer mellan verksamheterna vid Saltsjöns södra strand och Svindersvik med Stockholms inlopp och det flertalet fartygslämningar som återfinns i Saltsjön och Svindersviken.

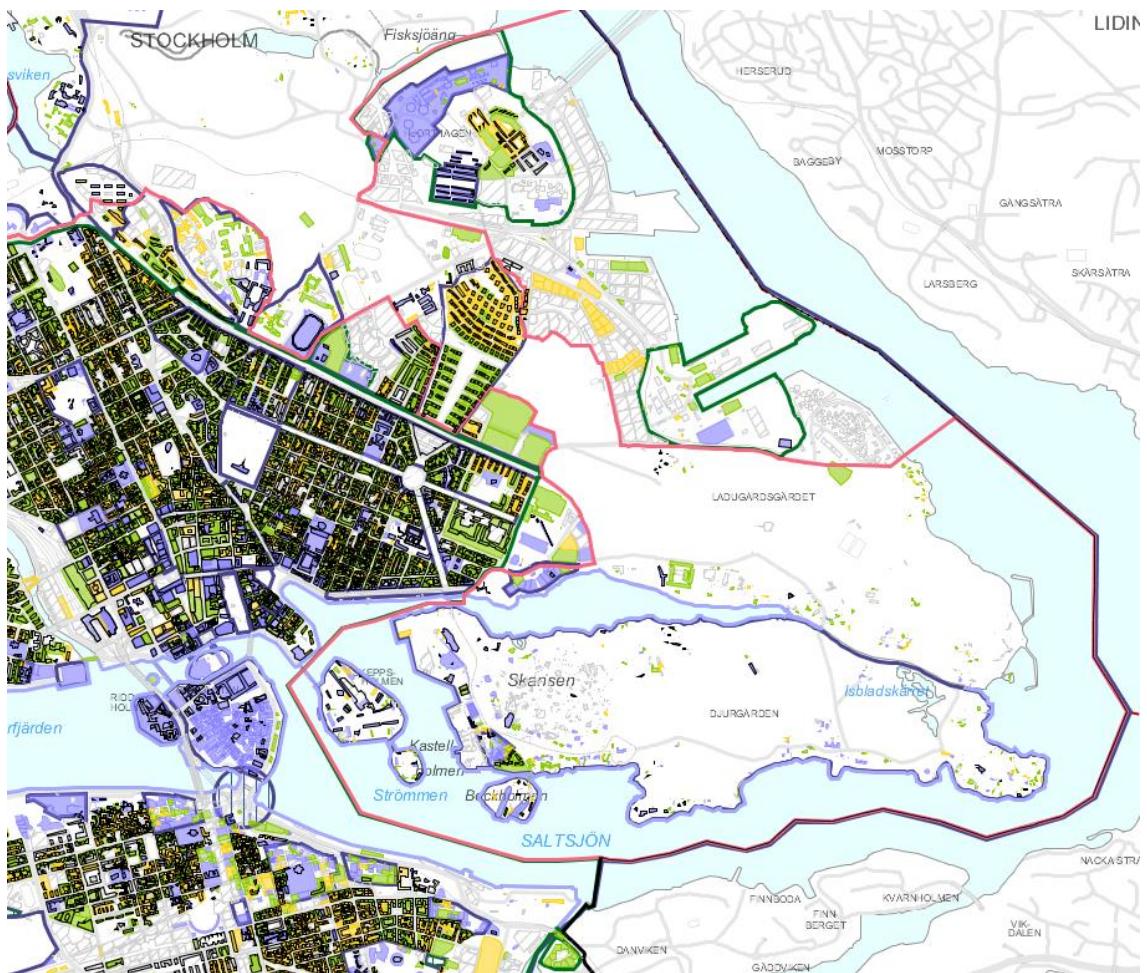
Nacka kommun har pekat ut en rad områden som kommunalt värdefulla. I Nackas kulturmiljöprogram ligger följande utpekade kulturmiljöer inom utredningsområdet; Saltsjöqvarn, Kvarnholmen, Henriksdalsberget, Alphyddan, Svindersvik, Nacka strand, Sickla – Marcusplatsen, Sickla strand, Talliden – Finntorp, Trollebo, Järla sjö, Storängen samt Skoglund. Storängen utgör även med sitt villasamhälle från tidigt 1900-tal riksintresse för kulturmiljövården.

²⁶ Riksantikvarieämbetet (2016), Bebyggelseregister



Avgränsning	Enskilt byggnadsminne	Övrig lämning (objekt)	ÖSTLIG FÖRBINDELSE
Övrig lämning (yta)	Statligt byggnadsminne	R Fornlämning (objekt)	KULTURMILJÖ
Fornlämning (yta)	Kyrkligt byggnadsmärke		0 1 000 2 000 m

Figur 8 Kulturmiljö



Figur 1 Kulturhistorisk klassificering av bebyggelse enligt Stockholms stadsmuseum. Legenden i Figur 10 beskriver de olika värdena i Figur 9.

■ BLÅ Fastigheter med bebyggelse vars kulturhistoriska värde motsvarar fordringarna för byggnadsmiljö i kulturmiljölagen. Byggnadsmiljöer, begravningsplatser samt kyrkobyggnader skyddade enligt kulturmiljölagen.	■■■ KULTURHISTORISK HELHETSMILJÖ Helhetsmiljö med synnerligen stort kulturhistoriskt värde som motsvarar fordringarna för byggnadsmiljö i kulturmiljölagen.
■■ GRÖN Fastighet med bebyggelse som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.	■■■ KOLONITRÄDGÅRD Koloniträdgårdsområde av särskilt kulturhistorisk värde.
■■ GUL Fastighet med bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde.	■■■ NATIONALSTADSPARK Område Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården är en nationalstadspark enligt 4 kap 7§ i Miljöbalken.
■■■ GRÅ Fastighet med bebyggelse som inte går att hänföra till de övriga klassifieringskategorierna.	■ RIKSINTRESSE Riksintressen för kulturmiljövården enligt 3 kap Miljöbalken. Hela Stockholms innerstad med Djurgården är ett riksintresse, på kartan redovisas värdekärnorna inom riksintresset Stockholms innerstad.
■■■ STRECKAD Fastighet med bebyggelse som ännu ej klassificerats eller obebygd fastighet.	■■■ STADENS FRONT MOT VATTNET Stadens front mot vattenrummet, karaktärsdrag inom riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården.
	■■■ Kulturhistoriska värdefulla områden utpekade av Stockholms stadsmuseum.

Figur 2 Legend till Figur 9.

4.3. Naturmiljö

I utredningsområdet finns områden som består av ett världsunikt eklandskap, institutionsområden med parker samt av odlingslotter. En del av utredningsområdet omfattas av en av Stockholmregionens 10 gröna kilar. Kilarna är sammanhängande grönområden som i sin helhet bildar ett variationsrikt natur- och kulturområde och är viktiga för spridning och upprätthållande av växt- och djurlivet. Det finns ett utpekat svagt samband i denna gröna kil.

Nationalstadsparken ingår i det utpekade utredningsområdet. Lagskyddet för denna park utgår ifrån två områdeskarakterer: parklandskap och naturmiljö samt mer bebyggda och anlagda områden. Dessa områden utgör kärnområden för Nationalstadsparkens växt- och djurliv²⁷. Nationalstadsparken är indelat i flera delområden med specifika riktlinjer. Utredningsområdet berör mellersta och östra Djurgården samt Kaknäsområdet²⁸. Kaknäsområdet består till största del av ett varierat skogsbestånd men även av öppna marker. Lövbeständen i området är stora och ovanligt artrika och det finns även mycket gran i området. Mellersta Djurgårdsön karakteriseras av en mosaik av öppna fält och parkmiljöer inramade av skogsområden med stort inslag av ädla lövträd. Ek är den mest artrika trädarten, följd av tall och lind. I östra Djurgården återfinns bland annat skogs- och trädbestånd med höga biologiska värden. Det finns flera av länsstyrelsen utpekade skyddsvärda träd inom utredningsområdet, se Figur 11.

Inventeringen av träderna gjordes inom ramen för åtgärdsprogrammet för hotade arter år 2006²⁹. Majoriteten av dessa träd är ekar och finns på Djurgårdsön. Artrikedomen i det berörda området är främst knuten till gamla grova ädellövträd, framför allt ekar och lindar. Eklandskapet är viktigt även ur ett internationellt perspektiv. Eken är det träd som har flest antal arter knutna till sig, uppåt 1500 arter, däribland insekter, vedsvampar och larvar. Ekmiljön i östra Djurgården är exempelvis ovanligt gynnsam med god åldersspridning och god föryngring. En del ekar har även identifierats i Hjorthagen. Utredningsområdet innehåller även stora områden identifierade som skyddsvärda trädmiljöer.

Det finns även flera rödlistade arter i utredningsområdet. Under de senaste åren (år 2010-2016) har 123 taxa inrapporterats, varav de flesta är fågelarter³⁰. Några av de rödlistade arterna är akut eller starkt hotad, såsom skogsalm, bohuslind, saffransticka, bredbandad ekbarkbock och fjällgås, medan majoriteten är sårbara eller nära hotad. Flera av dessa rödlistade arter omfattas även av skydd enligt artskyddsförordningen (2007:845).

Utredningsområdet omfattar en del av naturreservatet Nyckelviken vid Saltsjön i Nacka kommun. Områdets natur karakteriseras av tallklädda hällmarker och löv- och granbevuxna dalar. Den södra delen av utredningsområdet inkluderar även en del av Nackareservatet, både den delen av Nackareservatet som finns i Stockholms kommun och den som finns i Nacka kommun. All mark i Nackareservatet ägs och förvaltas av Stockholms kommun. Nackareservatet utgörs av ett stort skog- och sjörik naturområde. De delar av Nackareservatet i Stockholms kommun som ingår i utredningsområdet är Sickla park kallad Ekbacken, som har en historia som betad och slätttrad ekhage, kulturmarkerna utmed Sicklasjön och kring Lilla Sickla.

I Nacka finns det flera områden med lokala och regionala intressen för naturmiljön. Områden med lokala värden finns i form av ädellövskogar på Kvarnholmen och vid Svindersvikens, värden vid Lillängen/Storängen och höga upplevelsevärden i en barrskog vid Järlasjön. Det finns också områden som är av regional och nationell betydelse, exempelvis Ryssbergen med sin barrskog och Nyckelviken med sin ädellövskog¹².

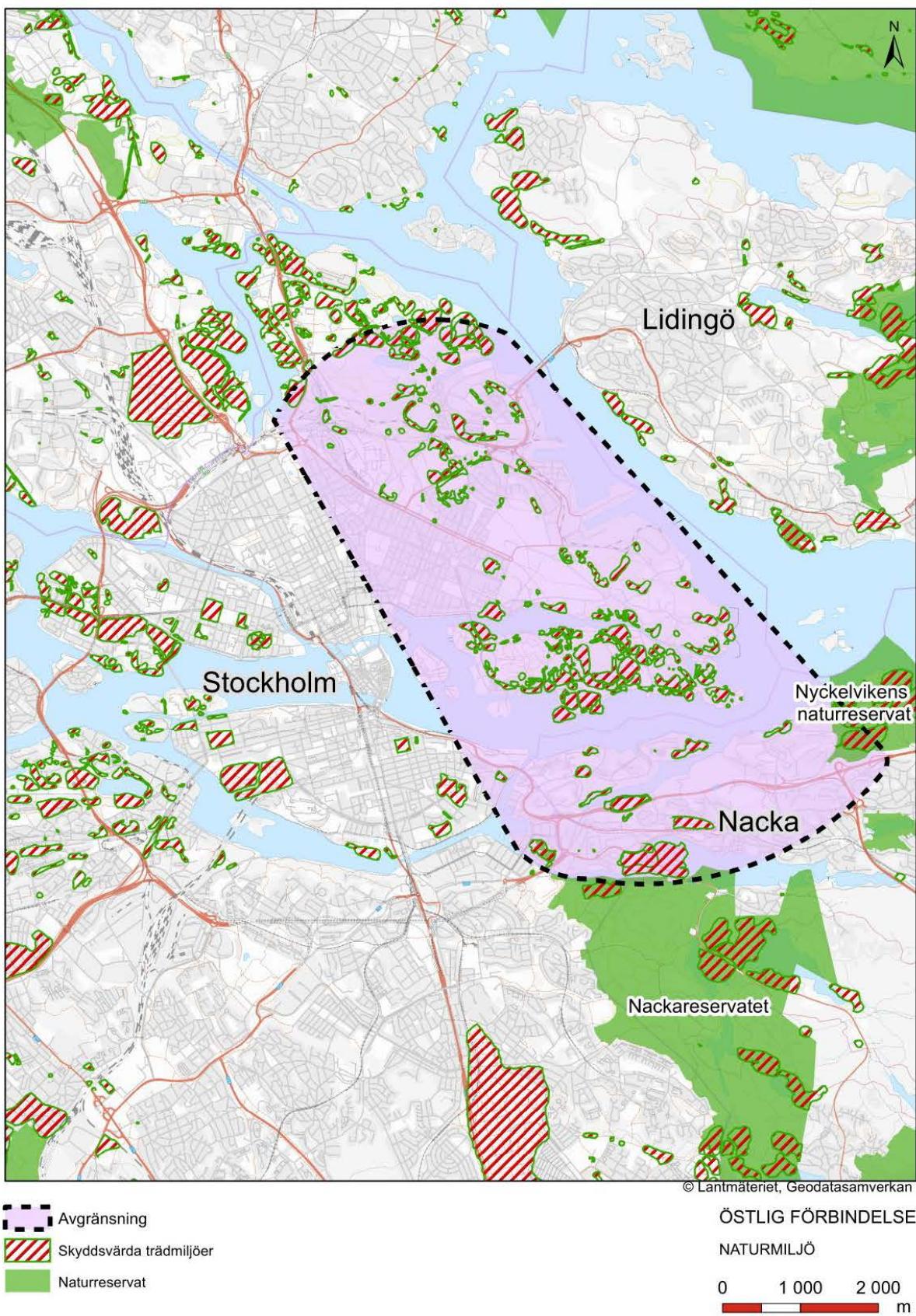
Utredningsområdet omfattas inte av något Natura-2000 område, vilket är områden med arter eller naturtyper som är särskilt skyddsvärda ur ett europeiskt perspektiv.

²⁷ Stockholms stad (2009), Rapport: Översiktsplan för Nationalstadsparken-Stockholmsdelen

²⁸ Bråvander (2006), Rapport: Skötselplan för Nationalstadsparken i Stockholm, Solna och Lidingö kommuner

²⁹ Länsstyrelsen Stockholm (2016), Karta: WebbGIS planeringsunderlag

³⁰ Artportalen (2016), Karta: Artportalen



Figur 31 Naturmiljö

4.4. Rekreation och friluftsliv

Det berörda utredningsområdet innehåller flera besöksmål ur ett rekreation- och friluftslivsperspektiv, framför allt inom Nationalstadsparken. Parken är ett populärt utflyktsmål som utnyttjas för cykelturer, promenader, ridturer och annan vardagsrekreation. Området används av näroboende, boende i övriga staden och Stockholmsregionen, turister, barngrupper, organisationer med flera. Parken används även för större evenemang som exempelvis löpartävlingar. Parken erbjuder ett rikt och diversifierat rekreations- och friluftsliv genom den stora variationen av natur- och landskapstyper. Södra Djurgården och Ladugårdsgärdet innehåller flera anläggningar för hälsa och motion. Det finns även många sevärdheter i området, som exempelvis Thielska galleriet samt Prins Eugens Waldermarsudde³¹.

Skogsområdena i Kakanäsområdet är välförsedda med stigar och elljusspår samt med särskilt anvisande ridvägar²⁸. Strandområdet mot Värtan är tillgängligt för allmänheten och det är enkelt att ta sig dit via gång- och cykelstigar som löper utmed hela strandområdet. Stranden vid Hundudden präglas av stora marinor och båtuppläggningsplatser²⁸. Promenader och att picknica är vanligt förekommande aktiviteter på den mellersta Djurgårdsön. På östra sidan av Djurgårdsön är fågelskådning en populär aktivitet.

Utöver privata båtar i vattenförekomsterna Lilla Värtan och Strömmen passeras det även stora kryssningsfartyg såsom Viking Line och Birka Cruises AB vid södra Djurgården³². Vid Värtahamnen och Frihamnen har bland annat Tallink Silja kajplatser.

I Nacka finns natur- och kulturmiljöer av högt värde som erbjuder unika upplevelser. Exempelvis är Nackareservatet klassat som ett område med det högsta upplevelsevärdet (nationell betydelse) och ligger strax söder om utredningsområdet. Det finns även flera områden som är av regional och kommunal betydelse för upplevelse och rekreation. Nyckelvikens naturreservat är ett viktigt område och har höga värden dels på grund av sin ädellövskog. Även Ryssbergen har höga upplevelsevärdet på grund av sitt öppna landskap³³.

4.5. Yt- och grundvatten

Utredningsområdet omfattas av tre ytvatten, Strömmen (SE591920-180800), Lilla Värtan (SE658352-163189) och Brunnsviken (SE658507-162696), som är med i Vattenmyndighetens register som vattenförekomster enligt EU:s vattendirektiv, se Figur 42.

Strömmen är ett 4 km² stort område, Lilla Värtan är 13 km² och ytan för Brunnsviken är 1,5 km², alla tre finns i Stockholms inre skärgård. Vattenförekomsterna har miljöproblem som är relaterade till övergödning och syrefattiga förhållanden, miljögifter samt förändrade livsmiljöer genom fysisk påverkan. Alla vattenförekomsterna har tillhörande statusklassningar och miljökvalitetsnormer (MKN) som fastställs av Vattenmyndigheten.

Berörda vattenområden ligger i stort sett inom det som räknas som Stockholms inre skärgård, vars ytter avgränsning går vid en linje i Norra Vaxholmsfjärden - Rindö - Oxdjupet - Skurusundet. Stockholms inre skärgård är starkt påverkad av utflödande sötvatten från Mälaren och har en starkt kuperad bottentopografi (varierar från <10m till 60m). Stockholms inre skärgård har en tid för vattenomsättning på över 40 dygn och har en delvis skiktad vattenpelare (övre lagret med låg salthalt och undre lagret med hög salthalt.)

Det finns både vanligt strandskydd om 100 m samt utvidgat strandskydd om 300 meter i utredningsområdet²⁹.

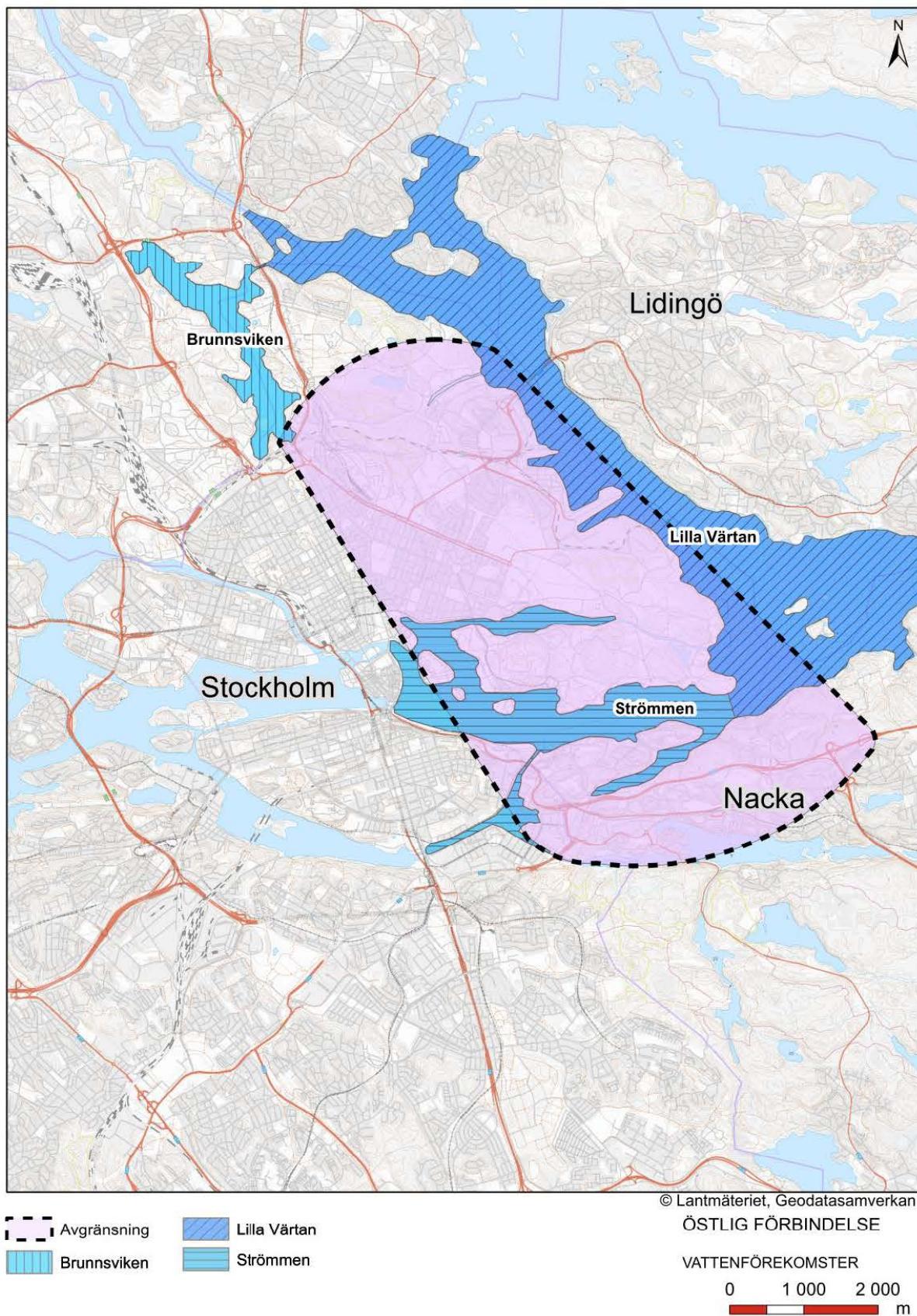
³¹ Länsstyrelsen Stockholm (2016), Rapport: Framtidens Nationalstadspark, Handlingsprogram del I: Vision och förutsättningar

³² Stockholms hamnar (2016), Karta: Webb GIS

³³ Nacka kommun (2011), Rapport: Grönstrukturprogram

Utredningsområdet innefattar flertalet uppväxt- och leklokaler för olika vattenlevande organismer. Småbåtshamnen vid Biskopsudden samt området öster om Parkudden på Djurgården är exempelvis utpekade som uppväxt- och lekområde för abborre²⁹. Dessa områden är även uppväxtområden för gös. Vattnet öster om Parkudden är identifierat som ett uppväxtområde för gädda. Hela det berörda uppväxtområdet är ett fiskevårdsområde.

Utredningsområdet innehåller varken några av länsstyrelsen angivna markavvattningsföretag, några vattenskyddsområden (ytvattentillgångar som utnyttjas eller kan antas komma att nyttjas för vattentäkt) eller några grundvattenförekomster (utpekade av SGU).



Figur 42 Vattenförekomster

4.6. Boende och hälsa

4.6.1 Luftkvalitet

Krav på luftkvalitet för utomhusluft

Med luftföroringar avses sådana ämnen och föroreningar som är skadliga för hälsa, natur- eller kulturmiljö. Särskilt inom tätorter, där den tätta bebyggelsen begränsar luftutbytet, kan hälsofarliga halter förekomma. Kväveoxider har främst betydelse för övergödning av skogs- och ängsmarker. Exponering för höga partikelhalter kan orsaka både kortvariga och långvariga hälsoeffekter.

För att skydda människor och miljö från att utsättas för höga luftföroreningsnivåer har miljökvalitetsnormer (MKN) för luft tagits fram. Miljökvalitetsnormerna för luft regleras i Luftkvalitetsförordningen (2010:477). MKN för partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO₂) är svårast att uppnå i dagsläget.

Tabell 3 Gällande miljökvalitetsnormer för partiklar (PM10) och kvävedioxider (NO₂).

Luftföroring	Miljökvalitetsnorm		
	Timmedelvärde	Dygnsmedelvärde	Årsmedelvärde
PM 10	-	50 µg/m ³ (får överskridas 35 ggr/år)	40 µg/m ³
NO ₂	90 µg/m ³ (får överskridas 175 timmar/år)	60 µg/m ³ (får överskridas 7 dygn/år)	40 µg/m ³

De luftföroringar som förekommer inom utredningsområdet är främst genererade av trafiken på de stora vägarna Norra länken (E20), Södra länken (väg 75), Värmdöleden (väg 222), Järlaleden (väg 260) och Lidingövägen (väg 277).

Inom utredningsområdet längs med de större vägarna (även vid vissa vägar i Stockholms innerstad), vid trafikplatser och tunnelmynnningar är halterna av kvävedioxid och partiklar höga. Det förekommer även överskridanden av miljökvalitetsnormen till exempel närmast körbanan längs med de större vägarna, vid trafikplatser, tunnelmynnningar och längs delar av vägar i Stockholms innerstad. Allmänt gäller att luftföröreningshalterna är avtagande med ökat avstånd från vägen.

Krav på luftkvalitet i tunnlar

De luftföroringar som förekommer i trafikmiljön finns även i högre halter i tunnellen. Luften i tunneln påverkas av till exempel vilka fordon som passerar, slitage av däck, hjul, strömskena och bromsar. Det finns inga internationella, nationella eller regionala gräns- eller riktvärden för inomhusluft i tunnelmiljöer. Befintliga miljökvalitetsnormer gäller endast för luftkvaliteten i utomhusluft.

4.6.2 Buller

Buller påverkar hälsa och välbefinnande och hamnar högst upp på listan över allvarliga störningar i samhället. Nationella bullerkartläggningar visar att cirka två miljoner invånare utsätts för trafikbullernivåer högre än riksdagens långsiktiga mål. Den dominerande bullerstörningen är trafikbuller och de flesta bullerutsatta finns idag längs vägar i tätorter och städer.

Utredningsområdet omfattas av ett tätbebyggt område som redan i dagsläget är påverkat av buller från vägar som går i ytläge. Värmdöleden, Järlaleden och Lidingövägen är exempel på bullerkällor som bidrar till den totala bullersituationen. Även Norra länken och Södra länken bidrar till buller där vägarna går i ytläge och vid tunnelmynnningarna.

Riktvärden gällande trafikbuller utomhus återfinns bland annat i propositionen 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter. Riktvärdena avser trafikbuller och gäller vid nybyggnad av bostäder och vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikleder.

4.6.3 Vibrationer och stomljud

Vibrationer som stör boendemiljön kan orsakas av byggverksamhet, maskiner och under vissa omständigheter av vägfordon eller av tåg. Storleken på vibrationerna är framför allt beroende av markförhållandena i utredningsområdet samt avståndet till den vibrationsalstrande verksamheten. Vibrationer kan orsaka störningseffekter (komfortstörningar) för de som bor eller vistas i byggnaderna. Vibrationer kan känna men inte höras. Vibrationer kan även ge upphov till synliga rörelser såsom klirrande glas och skakande bildskärmar. Snabba vibrationsförlopp såsom sprängning och spontning³⁴ kan även orsaka skador på byggnader (skadedrivande vibrationer). Enheten för vibrationer är i dagligt tal millimeter per sekund (mm/s).

Känseltröskeln, det vill säga den nivå där man kan känna en vibration, är ca 0,1–0,3 mm/s (RMS) i frekvensområdet 10–100 Hz. Känseltröskeln är den enda säkra undre gränsen för att undvika störande vibrationer. Störningar till följd av vibrationer kan yttra sig som sömnsvårigheter, insomningsproblem, koncentrationsproblem eller allmän trötthet.

Stomljud är det ljud som skapas när vibrationer, alstrade av exempel tunga vägfordon och tåg, som sprids in i byggnader via dess husgrunder. Tunga vägfordon, tåg och byggverksamhet med mera kan även alstra luftburet ljud. Såväl stomljud som luftburet buller har enheten decibel (dB).

4.6.4 Elektromagnetiska fält

Magnetfält finns ständigt omkring oss. Det finns statiska magnetfält och växlande magnetfält. All elektrisk ström ger upphov till magnetiska fält. Jordens magnetfält är det mest utbredda statiska magnetfältet. Eftersom det är statiskt ändras det inte över tid. Statiska magnetfält bildas också kring ledningar med likström och dessa är oftast avsevärt svagare än jordens ($50 \mu\text{T}$ ³⁵). Växlande magnetfält bildas kring apparater som drivs med växelström (till exempel från vägguttaget). Dessa fält finns även kring kraftledningar och transformatorstationer. Magnetfälten är starkast närmast källan och fältstyrkan avtar starkt med avståndet.

4.6.5 Farligt gods

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för farliga ämnen och produkter som har sådana egenskaper att de kan skada mänskor, miljö och egendom om det inte hanteras rätt under transport. För transporter av farligt gods är vägnätet indelat i två nät:

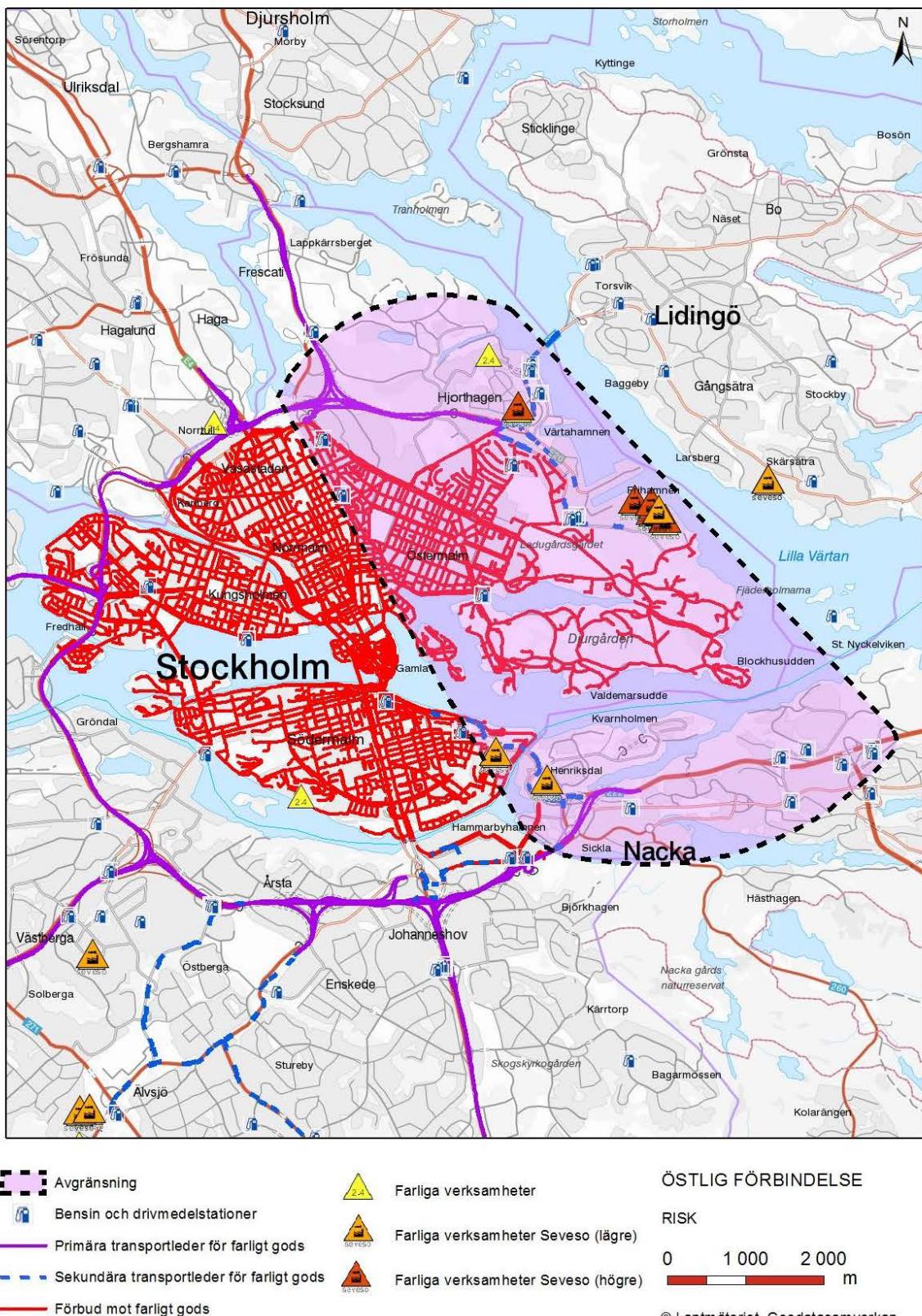
- Det primära vägnätet som bildar stommen och används för genomfartstrafik. Det går ofta stora mängder och olika typer av farligt gods på dessa vägar.
- Det sekundära vägnätet är främst avsett för lokala transporter från det primära vägnätet och leverantör eller mottagare av verksamhet som hanterar farligt gods. Det sekundära vägnätet bör ej användas för genomfartstrafik.

Länsstyrelserna i Skåne, Stockholm och Västra Götalands läns har gemensamt tagit fram en riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods³⁶. Enligt dessa ska riskhanteringsprocessen beaktas vid all byggnation inom 150 meter från farligt godsled. Länsstyrelsen i Stockholms län har gett ut riktlinjer för planläggning intill transportleder för farligt gods, där rekommenderade skyddsavstånd till olika typer av bebyggelse anger.

³⁴ Spontning används för att förstärka konstruktioner. Det finns olika typer av spontning, t.ex. kan stålror borras genom marken ned till berg och vibrationer kan uppstå från denna aktivitet.

³⁵ Magnetfältena styrka mäts i enheten tesla (T) som är en mycket stor enhet, i praktiskt bruk används ofta mikrotesla (μT), en miljondels tesla.

³⁶ Länsstyrelserna (2006), PM: Riskhantering i detaljprocessen



Figur 53. Transportleder för farligt gods, bensinstationer och SVESO-verksamheter som utgör riskkällor²⁹.

Inom utredningsområdet finns ett flertal transportleder för farligt gods, både i marknivå och i tunnel. Södra länken och Värmdöleden är primära leder och Stadsgårdsleden, Skönviksvägen och väg 260 på sträckan mellan Värmdöleden och Södra länken är sekundära leder som används till lokala målpunkter.

I Frihamnen finns ett antal SEVESO-verksamheter, vilket innebär att de hanterar så stora mängder av farliga kemikalier att de omfattas av förordningen (2015:236)³⁷ och föreskrifterna (MSBFS 2015:8)³⁸ om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor.

I Figur 53 är riskkällor i form av transportleder för farligt gods, bensinstationer och SEVESO-verksamheter utmärkta.

Transport av farligt gods på vägnätet regleras enligt föreskrifter och det finns bestämmelser avseende restriktioner för passage med fordon som transporterar farligt gods i vägtunnlar.

4.7. Förureningar i mark och sediment

Stockholms län har en lång historia av industriverksamhet och många förurenade områden ligger centralt placerade i nära anslutning till tät bebyggelse. Punktutsläpp från tidigare industrier har orsakat höga halter av miljögifter i många av länetts vattenområden³⁹.

Vid flera områden i anslutning till Norra- och Södra länken bedrivs och/eller har bedrivits verksamheter, i dessa områden kan förureningar i marken förväntas och vara förurenade. Enligt länsstyrelsen finns flera potentiellt förurenade områden bland annat på Östermalm, Södermalm, Norra Djurgårdsstaden och i anslutning till hamnar inom utredningsområdet²⁹.

4.8. Klimat

FN:s klimatpanel har slagit fast att klimatet håller på att förändras utöver den naturliga variationen och att denna förändring beror på mänsklig påverkan⁴⁰. Det handlar om att människan med sina utsläpp av växthusgaser, framför allt koldioxid, förstärker den naturliga växthuseffekten. Detta befrias leda till en höjning av jordens medeltemperatur och därmed ett förändrat klimat med följer för människor, djur och växter, följer som vi bara delvis känner till i dagsläget. All samhällsplanering behöver bedrivas så att samhällets påverkan på klimatet minskar och så att samhället anpassas till ett ändrat klimat.

År 2015 släppte Sverige ut cirka 53,7 miljoner ton växthusgaser⁴¹. Mellan åren 1990 och 2013 har utsläppen minskat med cirka 25 procent i Sverige. Transportsektorn står för en tredjedel av utsläppen.

³⁷ Förordning (2015:236) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor

³⁸ MSBFS (2015:8) föreskrifter om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor

³⁹ Länsstyrelsen Stockholm (2014), Rapport: Regional program för efterbehandling av förurenade områden

⁴⁰ IPCC (2014), Rapport: Climate Change 2014: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change

⁴¹ Naturvårdsverket (2016), Hemsida: Utsläpp av växthusgaser 1990-2015

5. EFFEKTEN OCH DERAS TÄNKBARA BETYDELSE

5.1. Markanvändning

Utredningsområdet är stort men om Östlig förbindelse förläggs i tunnel kommer förändringar i markanvändningen främst att ske vid anslutningar till Norra- och Södra länken. Förutsättningen för en östlig förbindelse är att permanenta intrång inte sker i Nationalstadsparken. Utgångspunkten är att inga temporära intrång sker där.

Befintliga anläggningar som anslutande vägar, ledningar och verksamheter kan komma att påverkas.

Utredningar kommer att genomföras för att kunna identifiera var eventuella negativa konsekvenser kan komma att ske för att sedan kunna föreslå skyddsåtgärder i kommande väg- och järnvägsplan för att förhindra dessa.

5.2. Trafik

En östlig förbindelse ändrar trafikbelastningen i regionens transportsystem. Särskilt i regionens östra del väntas fördelar i form av genare förbindelser, ökad kapacitet på vägnätet och mindre sårbarhet i systemet. Med en östlig förbindelse väntas även Stockholms innerstad avlastas på biltrafik. Det finns också de områden i länet som förväntas få positiva effekter trots att de ligger långt från den östliga förbindelsen då de gynnas av att vägnätet avlastas överlag.

5.2.1 Effekter på länets vägtrafik

De effekter som en östlig förbindelse väntas ha på transportsystemet har analyserats i ett flertal rapporter. Analyserna bygger på att Förbifart Stockholm har öppnats för trafik och att en östlig förbindelse sluter Stockholms ringled genom att ansluta till Norra- och Södra länken⁴². Som det påpekas i analyserna finns det dock ett flertal osäkerheter som behöver tas i beaktande vid beräkning av trafiktillväxt. Befolkningen i Stockholms län har vuxit snabbt de senaste åren medan biltrafiken har avtagit i tillväxttakt de senaste 1-2 åren. Orsaken till detta är inte klarlagd varpå osäkerheter finns i flera led när prognoserna om trafiktillväxt och förväntade trafikflöden ska beräknas⁴². Det konstateras att trafiktillväxten är direkt avgörande för nyttan av både en östlig förbindelse och ett utökat system för trängselskatt.⁴²

Med en östlig förbindelse förväntas trafiken på Essingeleden, västra delen av Södra länken, innerstaden och på Förbifart Stockholm att minska. Däremot väntas förbindelsen leda till en ökad belastning på Norra länken, Värmdöleden, östra delen av Södra länken samt på Roslagsleden (Norrtäljevägen, E18) vilka även utan denna trafikökning väntas vara högt belastade år 2030 enligt prognoserna⁴².

Genom att kapaciteten på vägnätet ökas så kommer även trafiken att öka genom inducerad trafik⁴³. Av den anledningen har tidigare analyser visat på vikten av att samtidigt arbeta med åtgärder som minskar trafiken (styrmedel som till exempel trängselskatter beslutas av riksdagen). Exempelvis kan åtgärder för att öka attraktiviteten för kollektivtrafiken genomföras och trängselskatter kan användas för att begränsa andelen tillkommande trafik när vägnätet byggs ut. En östlig förbindelse tillsammans med utökad trängselskatt kan ge stora förbättringar med avseende på kösituationen och positiv eller neutral effekt för nästan alla trafikanter⁵.

För att få ut full potential av den nya förbindelsen har åtgärder studerats för att höja kapaciteten på Norra länken samt hur trängselskattenivåer kan ändras för att få bäst effekt. Analyserna visar att en

⁴² Trafikverket (2015), Rapport: Trängselskatt med Östlig förbindelse. Underlag till Sverigeförhandlingen

⁴³ Inducerad trafik eller nygenererad trafik är fenomenet att utbyggnader av trafiksystem ofta leder till ökad trafikmängd.

trängselskatt vid passage av innerstadsbroarna kombinerat med trängselskatt på ringleden behöver införas om man ska få ett system med goda trafikstyrande effekter och positiv samhällsekonomisk lönsamhet. Det skulle enligt analyserna leda till att resfrekvens, destinations- och färdmedelsval samt ruttval kommer att påverkas. Kösituationen kommer då att förbättras avsevärt och innerstaden kommer att avlastas från trafik⁴⁴.

5.2.2 Kollektivtrafik

Genom att en ny förbindelse skapas över Saltsjö-Mälarsnittet behöver inte all trafik norrut gå genom innerstaden och via Slussen. Detta innebär således en avlastning både för vägnätet i innerstaden samt för bussterminalen vid Slussen. Östlig förbindelse ska inkludera en kapacitetsstark kollektivtrafik men det ska utredas i vilken form. Att den östliga förbindelsen innebär en avlastning för transportsystemet i stort leder dock även till förbättrad framkomlighet för busstrafiken i Nacka och Värmdö. För busstrafiken kan en dynamisk körfältsindelning i Östlig förbindelse medföra att ett körfält prioriteras för kollektivtrafik om problem med framkomlighet uppstår. På så sätt kommer kollektivtrafiken ha god framkomlighet även under högtrafik. Förutom att busstrafiken prioriteras så visar studier att det är möjligt att kombinera trafikleden med spårväg genom att anlägga en parallell tunnel under Saltsjön⁵². Med en spårvägslösning i Östlig förbindelse med stationer längs sträckan möjliggörs fler fördelar för kollektivtrafiken, särskilt om anslutningar kopplas samman med befintligt spårnät⁴⁴. Stockholms läns landsting är regional kollektivtrafikmyndighet i Stockholms län.

Landstingsfullmäktige fattar beslut om hur kollektivtrafiken ska utformas.

Utan en kraftig kollektivtrafiksatsning i Östlig förbindelse kommer bilens konkurrenskraft gentemot övriga transportmedel att stärkas³. Detta genom genare resvägar, ökad kapacitet på vägnätet samt minskad sårbarhet i systemet.

5.2.3 Gång- och cykeltrafik

Projektet kommer att utreda hur gång- och cykeltrafikens kopplingar över Saltsjösnittet kan stärkas med hjälp av åtgärder i eller i anslutning till Östlig förbindelse. Att vägnätet avlastas generellt kan dock ge minskad trängsel på vägar och ge cyklister fördelar på de vägar där cykling sker i blandtrafik.

5.3. Landskap/stadsbild

Beroende på lokalisering och utformning av en östlig förbindelse finns det risk att negativa effekter uppstår på landskap- och stadsbilden generellt. För en östlig förbindelse i tunnel riskerar konstruktioner ovan mark som av- och påfarter, trafikplatser, tunnelmynnningar och ventilationstorn att medföra negativa effekter på landskapsbilden och kan utgöra visuella barriärer. De eventuella negativa effekter som kan uppstå, riskerar även att skada landskapets rekreations- och upplevelsevärden. Stockholms inlopp och öppna vattenrum med tillhörande skärgårdskaraktär är särskilt känslig för ovanjordiska konstruktioner. Söder om Stockholms inlopp är de norra branterna och dalgångarna mellan dem känsliga för konstruktioner ovan mark samt av- och påfarter. Detta gäller även för Östermalm, Djurgården och Ladugårdsgärde.

5.4. Kulturmiljö

Utredningsområdet omfattas av kulturmiljöer med mycket höga värden med relevans på ett nationellt plan. Effekter och konsekvenser för kulturmiljön är helt beroende av placering och utformning varvid de förutsättningar som kulturmiljön skapar för projektet behöver detaljutredas.

I riksintresset Stockholms innerstad omfattar uttrycket stadens siluett. Siluetten kan även påverkas av konstruktioner som riskerar att få ett dominerande uttryck i eller invid stadsrummet. Vyer från öster och söder bedöms som särskilt utsatta. Ovanjordkonstruktioner, trafikplatser och eventuella tunnelmynnningar bedöms påverka kulturmiljön om de placeras eller utformas i områden med stora

⁴⁴ Trafikverket (2016), Rapport: Östlig förbindelse - Trafikanalys och nyttor

kulturvärden. De riskerar att påverka objekt såsom fornlämningar, byggnadsminnen och kommunalt skyddade miljöer.

Miljöerna kopplade till vattnet, såsom industrier, hamnar och liknande anläggningar samt villabebyggelsen är särskilt utsatta kulturmiljöer. Konstruktioner som ventilationstorn, utrymningsvägar, tillfälliga etableringsytor och byggvägar/tunrlar intill strandområdena riskerar att påverka dessa miljöer negativt. Objekt kopplade till uttrycken för riksintressena återfinns särskilt i miljöerna vid Saltsjöns södra strand i Nacka kommun. Dessa miljöer och objekt är tydliga uttryck för riksintresset Norra Boo - Vaxholm - Oxdjupet – Lindalssundet, se Bilaga 2.

5.5. Naturmiljö

Inom utredningsområdet finns mycket höga naturvärden. Hur stor påverkan på naturniljön riskerar att bli är beroende av utformning, placering av anläggningen samt vilka metoder som används vid byggskedet.

Markinräng för Östlig förbindelse riskerar att skyddsvärda träd kan skadas eller behöva fällas. Omfattningen av konsekvenserna för att fälla ett träd är bland annat beroende av hur många arter som är knutna till trädet samt hur många träd som fyller samma funktion som finns i närområdet.

En förutsättning för projektet är att Nationalstadsparken och dess naturniljö inte ska påverkas varken temporärt eller permanent. För att minimera påverkan på naturniljön krävs noggrann utredning inför fortsatt planering av förbindelsens anläggande, framför allt i spridningszoner och vid närvaro av rödlistade arter. Arter inom utredningsområdet finns listade i artskyddsförordningen och behöver dispenshantering om de bedöms påverkas.

5.6. Rekreation och friluftsliv

Beroende på var den nya förbindelsen kommer att anläggs kan tillgängligheten till olika områden för rekreation och friluftslivet påverkas temporärt och permanent.

En östlig förbindelse kan leda till att existerande biltrafik avleds från vissa vägar, vilket leder till en positiv effekt på rekreation och friluftsliv för vissa områden. Beroende på slutdestination kan en östlig förbindelse även innebära en kortare resväg för trafikanter mellan olika utflyktsmål.

5.7. Yt- och grundvatten

Beroende på tillvägagångssätt samt placering av eventuell tunnel kan vattenlevande organismers livsmiljö komma att påverkas. Vidare undersökningar måste göras för att identifiera platser och påverkan. Eventuell förändring på vattengenomströmningen måste även undersökas för att vidare bestämma effekten av förbindelsen i drift.

Tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken kommer att krävas, oavsett teknisk lösning av konstruktionen av förbindelsen. Beroende på hur förbindelsen kommer att dras kan även dispensansökan för strandskydd behövas.

Anläggandet av en östlig förbindelse innebär även att ytor kommer att hårdgöras, främst vid eventuella tunnelmynnningar och trafikplatser. Detta leder till större avrinning av dagvatten, diken och ledningar kan behöva dimensioneras för att ta emot högre vattenflöden. Nödvändiga åtgärder för att begränsa föroreningsmängderna ska utredas vidare, liksom lösningar för att omhänderta vägdagvattnet. Trafikverket ska beakta miljöqualitetsnormerna för vattenförekomsterna i fortsatt planering.

5.8. Boende och hälsa

5.8.1 Luftkvalitet

Luftkvalitet utomhus

I utredningsområdet finns innerstadsgator och större vägar med höga trafikflöden där bakgrundshalten av luftföroreningar är hög. Om en östlig förbindelse till största del går i tunnel

kommer den negativa påverkan på luftkvaliteten framförallt att begränsas till de områden som omfattas av tunnelmynningar och trafikplatser. Ventilationsanläggningar med fråluft kommer att behövas längs tunnelsträckan till exempel i form av ventilationstorn. Detta för att klara luftkvaliteten vid tunnelmynningarna och i tunneln. Dessa ventilationsanläggningar riskerar dock att påverka luftkvaliteten negativt i sitt närområde.

I det fortsatta arbetet behöver projektet utreda vilka åtgärder som behövs för att klara miljökvalitetsnormerna (MKN) för luft. I och med att MKN för partiklar (PM₁₀) och kvävedioxid (NO₂) är svårast att uppnå och behöver extra fokus läggas där.

Luftkvalitet i tunnel

En tunnelresenär exponeras för partiklar under en kort tid, men halten av partiklar är hög och av en annan sammansättning än vad som normalt gäller för urban utomhusluft. Trots att exponeringen är kort kan den dos som människor utsätts för bli väldigt hög om luftföroreningshalterna är höga. Särskilt utsatta är människor som redan har sjukdomar i luftvägar, hjärta eller kärl samt äldre människor och barn. Barn är extra känsliga eftersom barns lungor är under utveckling samt att de blir mer exponerade per kilo kroppsvikt jämfört med vuxna⁴⁵.

Trafikverket startade 2012 ett forskningsprogram som ska leda fram till förslag på riktvärden i Förbifart Stockholm och andra vägtunnlar. Forskningen bedrivs av etablerade forskare på flera olika institutioner och inriktas på att öka kunskaperna kring hur tunnellsuft påverkar hälsan och att utifrån detta kunna föreslå riktvärden. Projektet bevakar framdriften av forskningsprogrammet

5.8.2 Buller

En östlig förbindelse förväntas ändra trafikbelastningen i hela Stockholmsregionens transportsystem, vilket även kommer att förändra bullersituationen i regionen.

Med en östlig förbindelse förväntas trafiken minska på Essingeleden, på den västra delen av Södra länken, i innerstaden och på Förbifart Stockholm. En östlig förbindelse skulle därför kunna medverka till att bullerljudnivåer minskar för de områden som finns utmed dessa vägar, om trafiken flyttas från att gå i ytläge till att gå i tunnel. Däremot förväntas en östlig förbindelse leda till en ökad trafikbelastning på Norra länken, Värmdöleden, östra delen av Södra länken samt Roslagsleden (Norrtäljevägen, E18) och för områden invid dessa vägar förväntas bullerljudnivåerna att öka. I de områden där den östliga förbindelsen går i ytläge (tunnelmynningar och trafikplatser) kommer bullerljudnivåerna att öka och åtgärder kommer att behöva vidtas för att inte riktvärden ska överskridas.

Vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad av väg finns specifika riktvärden att förhålla sig till. Dessa är lägre än riktvärden för buller i befintlig miljö vilket medför att många boende kommer att erbjudas bullerskyddsåtgärder och därmed en förbättrad ljudmiljö.

5.8.3 Vibrationer och stomljud

Risk för störande stomljud och vibrationer från vägtrafik riskerar att uppkomma om det finns farhinder eller liknande företeelser. Risk för störning från vibrationer beror bland annat på fordonets storlek och markförhållanden. Utan åtgärder kan stomljud från passerande tåg uppstå i närliggande bostäder och lokaler. Under driftskedet kan anläggningen generera vibrationer och det kan bli aktuellt med vibrationsdämpande åtgärder för att undvika störningar. Vidare utredningar för komfortvibrationer i bostäder, kontor och undervisningslokaler kommer att krävas för att säkerställa att riktvärden kan uppnås.

⁴⁵ Socialstyrelsen (2005) Rapport: Miljöhälsorapport 2005. Socialstyrelsen, ISBN 91-7202-931-X.
Edita Norstedts tryckeri, 2005.

5.8.4 Elektromagnetiska fält

Enligt Strålsäkerhetsmyndigheten⁴⁶ är magnetfälten svaga för tvärbanan, omkring 0,1 µT intill spårvagnen vid stationen med en ökning till några mikrotesla mellan stationerna. I spårvagnen är medelvärdet cirka 1 µT. Fälten kan gå upp till 6 µT vid enstaka tillfällen. Det innebär att magnetfälten inte ger någon negativ hälsoeffekt.

Rekommenderade referensvärden⁴⁷ för magnetfält (växlande magnetfält med frekvensen 50 Hz) är 100 µT⁴⁸. Referensvärdet är satt till en femtionsedel av de värden där negativa hälsoeffekter har konstaterats. För långsiktiga effekter, som förhöjd cancerrisk, räcker inte dagens kunskap för att fastställa några referensvärden.

Tvärbanan drivs av likström som förs fram i en kontaktledning ovanför spåret⁴⁶ och omges huvudsakligen av statiska magnetfält. För omvandling av växelström till likström kan likriktarstationer behöva byggas och dessa ger upphov till växlande magnetfält⁴⁹. Utrymmen för transformatorer och kopplingsutrustningar kommer att placeras i anslutning till spåren. En lämplig placering av denna utrustning för att undvika/minska påverkan från magnetfälten ska utredas vidare.

5.8.5 Farligt gods

Vid val av lokalisering av trafikplatser/sträckningar ovan mark behöver riskbedömning genomföras med avseende på potentiell påverkan på omgivande bebyggelse vid en olycka med transport av farligt gods. I de fall risknivån bedöms vara för hög behöver riskreducerande åtgärder vidtas.

I samband med projektering behöver riskbedömningar med avseende på personsäkerhet i tunneln att genomföras. En olycka med farligt gods i tunnel kan potentiellt få mycket stora konsekvenser och säkerheten kommer ha en hög prioritet i projekteringen av tunnelns utformning, bland annat med avseende på brand och utrymning.

5.9. Klimat

Byggande, drift och underhåll av infrastruktur står för en betydande del av väg- och järnvägssektorns energi- och klimatbelastning. Sett över ett år motsvarar byggande, drift och underhåll av vägar och järnvägar storleksordningen 10 procent av transportsektorns (inrikes) utsläpp. Det som främst genererar emissioner är tillverkningen av det material som används för anläggningen, till exempel stål, asfalt och betong.

Enligt Åtgärdsvalsstudiens trafikprognos beräknas biltrafiken öka med Östlig förbindelse med cirka 1-2 % jämfört med om åtgärden inte genomförs. Detta resulterar i en förhöjning av utsläpp av växthusgaser, framförallt koldioxid. Även byggande, drift och underhåll av infrastruktur står för en betydande del av väg- och järnvägssektorns energi- och klimatbelastning. Det som genererar emissioner är bland annat tillverkningen av det material som används för anläggningen, transporter och användning av arbetsmaskiner.

⁴⁶ Strålsäkerhetsmyndigheten (2010), Rapport: 2010:20 Lågfrekventa magnetfält i olika färdmedel – en studie baserad på mätningar från åren 1993-2010

⁴⁷ Referensvärdet är rekommenderade maxvärdet och bygger på riktlinjer från EU. SSM Rapport 2010:20.

⁴⁸ Strålsäkerhetsmyndigheten (2008), Rapport: Sverige allmänna råd (SSMFS 2008:18) om begränsning av allmänhetens exponering för elektromagnetiska fält från Statens strålskyddsinsititut (SSI) nuvarande Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM).

⁴⁹ Arbetsmiljöverket et al. (2009), Broschy: Magnetfält och hälsorisker 200

Trafikverket arbetar aktivt med att minska klimatpåverkan i verksamheten och att anpassa anläggningarna till de pågående klimatförändringarna. Klimatkalkyler används för att kunna göra klimatsmarta val av lokalisering, utformning och byggande.

5.10. Effekter under byggtiden

Den kommande väg- och järnvägsplanen reglerar de områden som Trafikverket behöver ta i anspråk under byggskedet. Det kommer att ställas krav på entreprenören så att de använder skonsamma metoder, undviker och minimerar påverkan på omgivningen och följer de krav som ställs för störande arbeten.

Buller, vibrationer, grundvattennivåpåverkan med mera kommer att följas upp och kontrolleras utifrån tillsynsmyndighetens krav. Där den östliga förbindelsen byggs i nära anslutning till värdefulla miljöer och befintliga anläggningar kommer det att krävas stor försiktighet och höga krav kommer att ställas på byggnadstekniken.

Om projektet kommer att utgöras av en anläggning under markytan, kommer det att krävas både arbetstunnlar under mark och etableringsytor i ytläge. Om en östlig förbindelse till största del byggs som tunnel i berg kommer det generellt sett krävas färre etableringsytor i ytläge, jämfört med en förbindelse i marknivå. Från arbetstunnlarna kommer bergmassor att lastas ut.

5.11. Nationella miljökvalitetsmål

Sveriges riksdag har antagit 16 nationella miljökvalitetsmål som beskriver den kvalitet miljön ska ha år 2020 och syftar till att främja en hållbar utveckling. Transportsektorn orsakar en rad negativa miljöeffekter och påverkar således de 16 nationella miljökvalitetsmålen⁵⁰. I åtgärdsvalsstudien bedömdes miljökvalitetsmålen ”begränsad klimatpåverkan”, ”frisk luft” och ”god bebyggd miljö” vara särskilt berörda. Utöver dessa tre mål, antas en östlig förbindelse även beröra följande mål:

- Bara naturlig försurning
- Giftfri miljö
- Skyddande ozonskikt
- Ingen övergödning
- Levande sjöar och vattendrag
- Hav i balans samt levande kust och skärgård
- Grundvatten av god kvalitet
- Ett rikt växt- och djurliv

Projektets mål ska formuleras så att de stödjer de relevanta hållbarhetsmålen. På vilket sätt en östlig förbindelse skulle påverka uppfyllelsen av dessa mål redovisas i ett senare planskede i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB).

På FN:s toppmöte den 25:e september 2015 antogs 17 globala mål och Agenda 2030 för hållbar utveckling. Fram till 2030 har världens länder åtagit sig att under de kommande 15 åren; utrota extrem fattigdom, minska ojämlikheter och orättvisor i världen och att lösa klimatkrisen. De 17 globala målen ersätter de tidigare 8 millenniemålen. De nya målen är både fler och täcker fler områden och ska gälla i alla länder. Varje land får göra målen mer specifika efter dess förutsättningar och skapa indikatorer som ska fungera för att mäta utvecklingen på regional och nationell nivå. De åtta målansvariga myndigheterna i Sverige har kartlagt hur de 17 globala målen förhåller sig till de svenska målen⁵¹.

5.12. Betydelse för samhällsutvecklingen

Östlig förbindelse skapar nyttor för Stockholms, Nacka, Värmdö och Lidingö kommuner, då tillgängligheten underlättas mellan kommunerna och Stockholms innerstad samt till norra och södra delen av länet. Detta skapar även förutsättningar för kommunerna att utvecklas och möta efterfrågan på fler bostäder och arbetsplatser. Östlig förbindelse kommer troligtvis i framtiden att utgöra ett riksintresse på grund av dess betydelse för regional eller interregional trafik, vilket därmed innebär särskild betydelse för samhällsutvecklingen.

⁵⁰ Naturvårdsverket (2016), Hemsida: Miljökvalitetsmålen

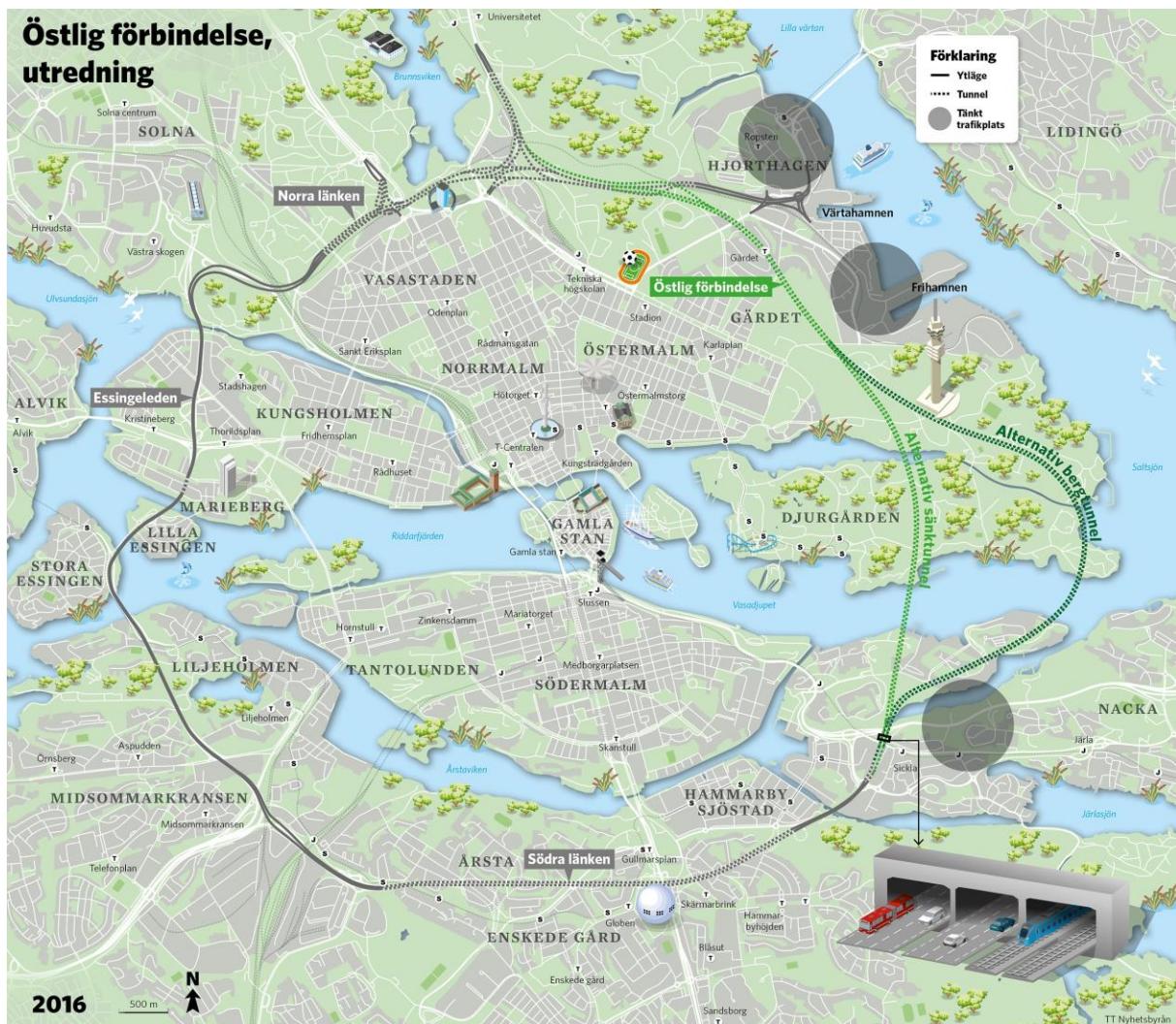
⁵¹ UNPD (2016), Hemsida: Globala målen för hållbar utveckling

6. FORTSATT ARBETE

6.1. Vägplanens status

Väg- och järnvägsplanen har nu status samrådsunderlag och ligger tillsammans med samrådsredogörelsen till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Efter beslut om betydande miljöpåverkan genomförs en lokaliseringsutredning där olika sträckor inom utredningsområdet analyseras och en sträckning föreslås. Den föreslagna sträckningen ska sedan tillåtlighetsprövas av regeringen. Vid beviljande av tillstånd tas en plan fram med exakta sträckningen samt skyddsåtgärder för projektet. Slutligen genomgår planhandlingen fastställelseprövning. Efter godkännande och planen vunnit laga kraft kan byggnation av projektet påbörjas, se Figur 2.

Trafikverket har på Sverigeförhandlingens begäran redogjort för två alternativa möjliga tekniska lösningar, ett alternativ med sänktunnel och ett alternativ med bergtunnel, se Figur 4. Dessa alternativ ska tillsammans med andra lokaliseringsalternativ utredas vidare i planläggningens nästa skede lokaliseringsutredning.



Figur 14 Alternativ sänktunnel och alternativ bergtunnel⁵² (Källa Sverigeförhandlingen)

⁵² Sverigeförhandlingen (2016) delrapport från Sverigeförhandlingen, lägesrapport juni, Regeringskansliet 2016-06-01, Komm2016/00993

6.2. Kommande tillståndshantering

Det finns ett flertal viktiga frågor att hantera i det fortsatta arbetet med väg- och järnvägsplanen. I det fortsatta arbetet kommer förbindelsens lokalisering och utformning att detaljstudereras. Samråd med berörda kommuner, länsstyrelsen, Trafikförvaltningen med flera kommer att fortskrida under hela processen. Samråd hålls under planläggningsprocessen med enskilt berörda, allmänheten, övriga organisationer med flera.

Nedan beskrivs vilka dispenser, anmälningar och tillstånd som kan krävas för projektet:

- Planjuridiska frågor såsom markanspråk, detaljplaner, ledningsrätter, servitut eller nyttjanderätter samt hantering av bygglov kommer att klarläggas och hanteras.
- Tillståndsprovning enligt miljöbalken. Grundvattenbortledning enligt 11 kap. miljöbalken prövas i annan ordning. Inom ramen för denna prövning som sker vid mark- och miljödomstolen prövas grundvattenbortledning under byggnation och drift och därtill hörande konsekvenser.
- Anmälan om vattenverksamhet kan krävas. Eventuella åtgärder i vattenområden kan innehåra tillståndspliktig vattenverksamhet.
- Tillstånd för eventuellt temporärt intrång i Nationalstadsparken krävs.
- Anmälan och tillstånd för eventuell miljöfarlig verksamhet behövs.
- Anmälan av förorenad mark kan krävas, då utredningsområdet innehåller flera förorenade områden.
- Tillstånd för arkeologiska undersökningar kan krävas då det finns komplexa fornlämningar på land och i vatten.
- Tillstånd för ändring av byggnadsmitten kan krävas.
- Dispens från Artskyddsförordningen kan krävas.

BILAGA 1. PÅGÅENDE OCH PLANERADE PROJEKT

Inom utredningsområdet finns flera planerade och pågående projekt som bör beaktas vid planering av en östlig förbindelse.

Väg

E4 Förbifart Stockholm (pågående projekt)

E4 Förbifart Stockholm, som är den nya sträckningen för E4:an och är en nord-sydlig förbindelse mellan E4/E20 vid Kungens kurva och Uppsalavägen vid Häggvik. Projektet förväntas vara klart år 2026 och syftar till att avlasta Essingeleden och öka framkomligheten mellan norra och södra länshalvorna utan att belasta Essingeleden och Stockholms innerstad. Leden kommer binda samman norra och södra Stockholm samt andra regionala stadskärnor. Vägen är en 21 km väg varav 18km går i tunnel⁵³.

Norra länken (pågående projekt)

Norra länken sträcker sig mellan Tomteboda och Värtan samt ansluter till Roslagsvägen vid Frescati. Norra länken är en del av väg E20 och är 5 km, varav 4 km går i tunnel. Länken är för personbilar och tung trafik och har syftet att avlasta vägarna i Stockholms innerstad och möjliggöra utveckling av de nya stadsdelarna Hagastaden och Norra djurgårdsstaden⁵⁴. Värtabanans tunnel som är den sista etappen öppnar under år 2019.

Väg 222, trafikplats Kvarnholmen (pågående projekt)

Trafikplats Kvarnholmen är en ny trafikplats i höjd med Nacka gymnasium som ska skapa en förbindelse mellan Kvarnholmsförbindelsen och väg 222 Värmdöleden, samt avlasta trafikplats Henriksdal⁵⁵.

Väg 222, Skurubron (planerat projekt)

Projektet innehåller en om- och nybyggnad av väg 222 Värmdöleden, vilket inkluderar förslag på byggnation av en ny Skurubro, vid Skurusundet, ombyggnation av trafikplatserna Skuru och Björknäs, samt renovera och bygga om befintliga broar. Syftet med bron är att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet, minska sårbarheten samt säkerställa den framtida trafikförsörjningen till Nacka och Värmdö⁵⁶.

Väg 260, Nacka–Sickla köpkvarter (planerat projekt)

En förstudie har genomförts med förslag på åtgärder för att minska olycksrisken och undvika köer mellan Södra länken och Sickla köpkvarter. Köer uppstår till största delen på Järlaleden (väg 260) efter cirkulationsplats Atlas som fortsätter vidare mot cirkulationsplats Nacka och till påfartsrampen vid Södra länken⁵⁷.

Bussterminal och överläckning i Nacka stad (planerat projekt)

En förstudie har genomförts för en överläckning av väg 222/Värmdöleden och en ny bussterminal i anslutning till den nya tunnelbanan till Nacka. Överläckningen och bussterminalen är två viktiga byggstenar med arbetet att nå visionen för Nacka centrum⁵⁸.

Järnväg

Tunnelbana mellan Kungsträdgården, Nacka och Söderort (planerat projekt)

Blå tunnelbanelinje ska förlängas från Kungsträdgårdens tunnelbanestation och delas av i två riktningar, en med slutdestination i Nacka och en i Hagsätra. Det finns flera syften med tunnelbanan,

⁵³ Trafikverket (2016), Hemsida: Förbifart Stockholm

⁵⁴ Trafikverket (2016), Hemsida: Norra länken

⁵⁵ Trafikverket (2016), Hemsida: Projekt i Stockholms län- Väg 222 Trafikplats Kvarnholmen

⁵⁶ Trafikverket (2016), Hemsida: Projekt i Stockholms län- Väg 222 Skurubron

⁵⁷ Trafikverket (2016), Hemsida: Projekt i Stockholms län-Väg 260 Nacka-Sickla Köpkvarter

⁵⁸ Nacka kommun (2016), Rapport: Bussterminal och överläckning i Nacka Stad

men framförallt är det att skapa mer hållbara transporter i Stockholmsregionen. Byggstarten planeras vara kring år 2018/2019⁵⁹.

Värtabanan Albano, överläckning (pågående projekt)

Projektet innebär att däcka över Värtabanan med en tunnel vid området Albano. Detta för att minska järnvägens barriäreffekt och skapa en effektivare och säkrare järnvägstrafik. I Albano planeras det byggas cirka 150 000 m² universitet- och högskolelokaler i projektet Stockholms Science city⁶⁰.

Stockholm Central–Stockholms södra, Getingmidjan (pågående projekt)

Getingmidjan är en av Sveriges mest trafikerade järnvägssträckor och går mellan Stockholms central och Stockholm södra. Projektet innebär en upprustning av befintlig anläggning för att säkerställa dess funktion och standard⁶¹.

Tvärbanan till Sickla (pågående projekt)

Tvärbanan förlängs från Sickla udde med 675 meter till Sickla. Syftet är att skapa en ny knutpunkt för Saltsjöbanan, Tvärbanan, Nacka och Värmdöbussarna och avlasta Slussen. Projektet förväntas vara klart 2017⁶².

Gång- och cykelväg

I länet pågår ett antal gång- och cykelprojekt inom utredningsområdet där Trafikverket eller kommunen utgör huvudman för projekten. I länet pågår antal gång- och cykelprojekt med syfte att åstadkomma trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter.

Övriga projekt

Stockholms framtida avloppsreningsverk (pågående projekt)

Henriksdals reningsverk moderniseras för tillfället och det planeras en 14 km lång tunnel som kopplar Bromma reningsverk, som ska avvecklas, vidare till Sickla och Henriksdals reningsverk. Henriksdals reningsverk är planerat att bli ett av världens modernaste reningsverk och dubbla sin kapacitet jämfört med idag⁶³.

City Link, etapp 2 (planerat projekt)

I anslutning till utredningsområdet planeras City Link, som är en ny elförbindelse som ska binda samman norra och södra Stockholmsområdet från Hagby i Upplands Väsby till Ekudden i Huddinge. Projektets andra etapp kommer gå i tunnel genom Stockholms innerstad från Anneberg i Danderyd till Skanstull.

Stadsutvecklingsprojekt

Det pågår ett större antal planerade och pågående stadsutvecklingsprojekt inom och i nära anslutning till utredningsområdet.

Norra Djurgårdsstaden (pågående projekt)

Från Husarviken i norr, över hamnområdet till Loudden i söder pågår ett av Europas mest omfattande stadsutvecklingsprojekt. Det ska byggas ca 12 000 nya bostäder och 35 000 nya arbetsplatser, ny hamn och tillhörande infrastruktur. Området är ett av Stockholms miljöprofilerade områden och planeras vara fullt utbyggt omkring år 2030⁶⁴.

Hammarby sjöstad (pågående projekt)

I anslutning till utredningsområdet pågår byggnationen av det miljöprofilerade Hammarby sjöstad som ska rymma 11 000 lägenheter vid färdigställandet kring år 2020.

⁵⁹ SLL (2016), Hemsida: Tunnelbana till Nacka och Söderort

⁶⁰ Trafikverket (2016), Hemsida: Projekt i Stockholms län- Värtan, Albano-Överteckning

⁶¹ Trafikverket (2016), Hemsida: Projekt i Stockholms län- Stockholms Central- Stockholms södra, Getingmidjan

⁶² SLL (2016), Hemsida: Tvärbanan till Sickla

⁶³ Stockholms stad (2016), Hemsida: Stockholms framtida avloppsrening

⁶⁴ Stockholms stad (2016), Hemsida: Norra Djurgårdsstaden

BILAGA 2. RIKSINTRESSEN

Geografiska områden som har speciella värden eller förutsättningar som kan bedömas ha nationell betydelse kan klassas som område av riksintresse. I miljöbalkens tredje kapitel listas de värden och ändamål som kan göra att ett område kan vara av riksintresse. Det kan exempelvis vara områden som innehåller natur- eller kulturvärden som är så ovanliga att de gör områdena unika för hela landet, men också områden som är viktiga för exploatering för till exempel vägar eller vindkraft.

Det är olika statliga myndigheter som enligt förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden med mera som i särskilda beslut pekar ut dessa riksintresseområden. Enligt 3 kap. miljöbalken ska områden som är av riksintresse skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada områdets utpekade värden eller alternativt påtagligt försvåra områdets nyttjande.

I miljöbalkens fjärde kapitel finns också riksintresseområden som är definierade direkt i lagtexten. Dessa utgörs av större geografiska områden i landet. Nationalstadsparken utgör sådant riksintresse, enligt fjärde kapitlet. Inom nationalstadsparken får exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön endast genomföras utan intrång i parken och om de inte skadar områdenas natur- och kulturvärden.

Riksintresse för kommunikationer (3 kap. 8§ miljöbalken)

Väg

I Stockholms län är merparten av det befintliga statliga vägnätet av riksintresse och omfattar även anspråk på mark- och vattenområden för framtida vägförbindelser, vägar under planering och där utbyggnad pågår¹³. Nedan beskrivs berörda gällande riksintressen.

Östlig förbindelse (E20) Värtan – (222/260) trafikplats Lugnet

Östlig förbindelse utgörs av ett framtida riksintresse. Enligt funktionsbeskrivningen är vägen av särskild betydelse för regional eller interregional trafik.

Norra länken (ingår i E20, Malmö-Göteborg-Stockholm)

E20 ingår i det nationella stamvägnätet som riksavenyn fastställt och är av särskild nationell betydelse. Sträckorna Malmö-Göteborg samt Örebro-Stockholm ingår även i det av EU utpekade Trans European Transport Network, TEN-T och är av särskild internationell betydelse. E20 utgör en viktig förbindelse mellan Stockholm, Göteborg och vidare söderut till Malmö och Köpenhamn. Även delsträckan Norra länken utgörs av riksintresse.

Södra länken (väg 75) (Essingeleden E4/E20-Värmdöleden länsväg 222)

Väg 75 är av särskild betydelse för regional eller interregional trafik och ansluter till utpekad kombiterminal av riksintresse. Vägen är ett viktigt stråk för arbetspendling, godstrafik och farligt gods. Vägen är en viktig del i nätet av regionala vägar samt viktig för det primära vägnätet i Stockholm⁶⁵.

Värmdöleden (väg 222)

Väg 222 går från Slussen till Stavsnäs i Värmdö och sträckan mellan Stockholm och Nacka gränsen till Mölnvik kallas för Värmdöleden¹².

Lidingöbron (väg 277)

Lidingöbron ingår i väg 277 och är av riksintresse med hänvisning till dess särskilda betydelse för regional trafik. Trafikverket räknar bron till det primära vägnätet som utgörs av vägar med stora resenärsströmmar med bil och buss. Riksintresset består i att värna nätskapitet och minimera dess störningskänslighet. Lidingöbron sträcker sig över kommungränsen mellan Lidingö stad och Stockholms stad⁶⁶.

⁶⁵ Trafikverket (2015), Karta: Riksintressen för trafikverkets anläggningar

⁶⁶ Lidingö stad (2012), Rapport: Översiktsplan

Värmdöleden (väg 222)/Huddingevägen (väg 260) från Stadsgården till trafikplats Sickla
Väg 222/260 utgör en anslutning till en utpekad hamn av riksintresse. Vägen utgör förbindelse till Stadsgårdshamnen, Masthamnen och Skeppsbron som alla är utpekade av som riksintresse och länk i TEN-T nätet med kopplingar till andra TEN-T hamnar i Östersjöområdet.

Järnväg

I Stockholms län är hela det statliga järnvägsnätet, inklusive stationer, spårområden, depåer och godsterminaler av riksintresse. Värtabanan, Roslagsbanan och Saltsjöbanan är av riksintresse men även ombyggnationer och nya anläggningar¹³. Nedan listas järnvägsnätet av riksintresse samt tillhörande terminaler av riksintresse:

Citybanan

Citybanan ingår i det utpekade TEN-T-nätet. Citybanan är en tunnel för pendeltågstrafik under centrala Stockholm, mellan Tomteboda och Stockholms södra. Längs sträckan byggs två nya stationer: Station City och Station Odenplan. Byggandet av Citybanan pågår och beräknas vara klart år 2017.

Värtabanan (Karlberg–Värtahamnen/Frihamnen)

Värtabanan går från Tomteboda till Värtans bangård, med anslutning i Karlberg. Vidare finns industrispår mot Frihamnen och oljehamnen vid Loudden. Banan är av särskild regional betydelse.

Roslagsbanan (Östra Station – Ålkistan)

Roslagsbanan är en lokaljärnväg i Stockholm som sträcker sig mellan Östra Station och Kårsta, Österskär respektive Näsby park. Banan är av särskild regional betydelse.

Saltsjöbanan (Slussen – Henriksdal)

Saltsjöbanan är en lokaljärnväg i Stockholm och går mellan Slussen och Saltsjöbaden. Banan är av särskild regional betydelse.

Terminal Värtan

Bangårdarna ligger i Värtahamnen, som har anslutning till Ostkustbanan via Värtabanan och vägarna E4/E18/E20 via Lidingövägen-Vallhallavägen-Roslagstull. Järnvägsfärjetrafiken ingår i TEN-T nätet som järnvägslänk i den Nordiska triangeln.

"Stockholm övrig"

Innefattar bland annat Värtabanan, godsbangården i anslutning till Älvsjö kombiterminal samt andra bangårdar och banor som uppfyller olika kriterier för att pekas ut som riksintressen. Liljeholmsspåret är dock inte av riksintresse⁶⁷.

Luftfart

I utredningsområdet ingår följande flygplatser som utgörs av riksintresse för luftfart. I riksintresset ingår behov av framtida utveckling av flygplatsen och influensområdet för bland annat buller och höjdrestriktioner¹³.

- Uppgradering av Bromma flygplats (flygplatsen har höjdbegränsningar som sträcker sig över projektens sydvästra utredningsområde)

Uppgradering av Bromma flygplats

Bromma flygplats utgör ett viktigt komplement till Stockholm Arlanda flygplats. Bromma medger snabba kommunikationer till och från viktiga stadskärnor i Sverige och Europa. Bromma är även huvudflygplats för det kvalificerade affärsflyget vilket nästan uteslutande har Stockholm city som destination. Flygplatsen har höjdbegränsningar som sträcker sig över projektens sydvästra utredningsområde.

⁶⁷ Trafikverket (2013), Hemsida: Tabeller över utpekade riksintressen

Viktiga vägar som förbinder kommunikationsanläggningar av riksintresse är från Bromma flygplats till Stockholms hamn (Frihamnen), E20 och anslutning till Stockholms hamn (Stadsgårdshamnen) samt Södra Länken (väg 75) till trafikplats Lugnet längs Järlaleden (väg 260).

Sjöfart

I Stockholms län finns det hamnar och farleder som är av riksintresse för sjöfart. Stockholms hamn är av riksintresse och är en allmän hamn som ingår i TEN-T A systemet. Inom utredningsområdet ingår bland annat följande delar av hamnen; Värtahamnen, Frihamnen, Stadsgårdshamnen, Masthamnen, Containerterminalen, och Loudden.

Inom utredningsområdet finns även farleder av riksintresse:

- Farleden genom Saltsjön in till Stockholms hamnområde (nr 541)
- Farleden genom Stockholms hamnområde via Danvikstull (nr 915B)

Riksintresse för energidistribution (3 kap. 8§ miljöbalken)

Kraftledningsnätet i Stockholmsregionen består av stamnät, regionnät och lokalanät. Stamnätet består av ledningar och stationer för 400 kV och 220 kV. I avsaknad på beslut från Statens energimyndighet gällande riksintressen har länsstyrelsen beslutat att stamnätet 400 kV och 220 kV ledningar, kablar inklusive transformatorer är av riksintresse. Det pågår för tillfället planering av det framtida kraftledningsnätet för Stockholmsregionen kallat "Stockholms ström".

- 220 kV markkabel från Värtan i Stockholms stad till transformatorstationen Koltorp på Lidingö.
- City Link är en ny 400 kV ledning i mark som ska binda samman norra och södra Stockholmsområdet. Projektets andra etapp kommer gå genom tunnel genom Stockholms innerstad från Anneberg i Danderyd till Skanstull.
- På Norra Djurgården planeras det rivas en 220 kV luftledning mellan Ålkistan, Fisksjöäng och förbi Ekhagen och ersättas med markkablar i ungefär samma sträckning.

Riksintressen för kulturmiljövården

Närapå hela utredningsområdet utgör riksintresse för kulturmiljövården. Området norr om Saltsjön utgör riksintresset Stockholms innerstad och söder om Saltsjön utgörs av riksintresset Nacka – Norra Boo – Vaxholm – Oxdjupet – Linddalssundet.

Stockholms innerstad med Djurgården [AB 115]

Motivering: Storstadsmiljö, präglad av funktionen som landets politiska och administrativa centrum sedan medeltiden och de mycket speciella topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna för handel, samfärdsel och försvar. Utvecklingen inom stadsplane- och byggnadskonsten har fått särskilt tydliga uttryck med alla epoker från medeltiden till nutid väl representerade. Residensstad, domkyrko- och universitetsstad samt viktigsjöfarts- och industristad. För en vidare specificering av uttrycken för riksintresset, se *Riksintressen för kulturmiljövården*, Riksantikvarieämbetet⁶⁸.

Norra Boo - Vaxholm - Oxdjupet - Lindalssundet [AB 51, 58] (delen i Nacka och Boo socken) Motivering:

Farledsmiljö utmed inloppet till Stockholm via Vaxholm, som speglar skärgårdens betydelse för huvudstadens sjöfart, livsmedelsförsörjning och rekreativt liv, som speglar levnadsbetingelserna för innerskärgårdens befolkning alltsedan medeltiden och som speglar Stockholms utbyggnad mot öster. Här kan levnadsförhållanden för olika sociala skikt utläsas, liksom utvecklingen inom transportteknik och arkitektur.

Eftersom utredningsområdet täcker de inre delarna av riksintresset återfinns flertalet av de beskrivna uttrycken för riksintresset. Nedan presenteras några av de uttryck som kan beröras. För en vidare

⁶⁸ Riksantikvarieämbetet (1997), Rapport: Riksintressen för kulturmiljövården- Stockholms län (AB)

specifering av uttrycken för riksintresset, se *Riksintressen för kulturmiljövården*, Riksantikvarieämbetet.

Uttryck för riksintresset: De i huvudsak obebyggda bergsslutningarna och den otillgängliga karaktären på farledens södra sida i kontrast till de mer låglänta landskapspartierna på farledens norra sida /.../.

Bebyggelse som visar hur områdena närmast Stockholm från 1500-talet tagits i anspråk för sociala inrättningar och industriella anläggningar och från tiden kring sekelskiftet 1900 exploaterats för stora villor för permanentboende. Danviken hospital och Danvikshem. Lämningar efter tidiga industrianläggningar utanför Danvikstull och 1800-talets storskaliga industrier vid bland annat Augustendal, Finnbona och Kvarnholmen med sammanhörande hamnanläggningar, bostäder och annan bebyggelse. Uttryck för rekreativt liv alltsedan 1700-talet. Svindersvik och Stora och Lilla Nyckelviken från mitten av 1700-talet. Sommarvillor från 1800-talets senare del och 1900-talets början, "grosshandlarvillor" med rik lövsågeridekor /.../.

Storängen [AB 54] (Nacka socken)

Motivering: Villasamhälle grundat 1904 på enskilt initiativ för en socialt homogen befolkning av akademiskt bildad och välbärgad medelklass. Villabebyggelsen speglar det tidiga 1900-talets arkitekturideal i planering och utformning.

Uttryck för riksintresset: Planens terränganpassade, oregelbundna form, med järnvägsstationen som utgångspunkt och med parker, tennisbanor, lekplatser och skola centralt inom området samt strandpromenad utmed Järlasjön. Stora, lummiga tomter med individuellt utformade villor från huvudsakligen perioden 1900 till 1940-talet.

Riksintresse Nationalstadspark

Området som utgör Nationalstadsparken utgör ett riksintresse enligt 4 kap. 7§ miljöbalken. Ny bebyggelse och nya anläggningar kan komma till stånd och andra åtgärder vidtas endast om det kan ske utan intrång i parklandskap eller naturmiljö. Det historiska landskapets natur- och kulturvärde i övrigt får inte heller skadas i Nationalstadsparken. Undantag för denna bestämmelse gäller ifall åtgärden som ska vidtas höjer parkens natur- och kulturvärde eller tillgodosör ett annat angeläget allmänt intresse, och parken återställs så att det inte kvarstår mer än ett obetydligt intrång eller en obetydlig skada. Området utsågs till världens första nationalstadspark år 1995 och bestämmelsen är unik.

Riksintresse Kustområde och skärgård (4 kap. 1, 2 och 4§ miljöbalken)

Saltsjöns och Mälarens ör och strandområden är två områden som enligt hushållsbestämmelserna i kap 4 miljöbalken är av riksintresse. Någon tydlig avgränsning för dessa riksintresseområden finns inte men enligt länsstyrelsens tolkning inkluderas Nackas kustområde. Områdena bedöms ha särskild betydelse för turismen och friluftslivet¹².

KÄLLOR

6.3 Tryckta källor och utredningar

Bråvander (2006), Rapport: Skötselplan för Nationalstadsparken i Stockholm, Solna och Lidingö kommuner, hämtad 6/9-2016, från:

<http://www.ekoparken.org/Medlemssidor/kdf/splan%20NSP%203%20nov%20del%20I.pdf>

Arbetsmiljöverket et al. (2009), Broschyr: Magnetfält och hälsorisker 2009, hämtad den 7/8-2016, från: <https://www.stralsakerhetsmyndigheten.se/Global/Publikationer/Broschyr/2009/Magnetfalt-och-halsorisker-low.pdf>

IPCC (2014), Rapport: Climate Change 2014: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Core Writing, R.K. Pachuri and L.A. Meyer (eds.)]. IPCC, Geneva, Switzerland, 151 pp.

Lidingö stad (2012), Översiktsplan, hämtad den 23/8-2016 från:

<http://www.lidingo.se/toppmeny/byggabomiljo/planerochutveckling/storreutvecklingsprojekt/oversiktsp2012.4.6be4ade8142584438a1b15.html>

Länsstyrelsen Stockholm (2014) , Rapport: Regional program för efterbehandling av förorenade områden, hämtad den 29/9-2016, från:

<http://www.lansstyrelsen.se/stockholm/SiteCollectionDocuments/Sv/miljo-och-klimat/verksamheter-med-miljopaverkan/fororenade-omraden/Regionalt%20program%202015-2017.pdf>

Länsstyrelsen Stockholm (2016), Rapport: Sammanställning Statliga och mellankommunala intressen av betydelse för kommunens planering, hämtad den 23/8-2016, från:

<http://www.lansstyrelsen.se/stockholm/SiteCollectionDocuments/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/planfragor/planeringsunderlag/Sammanställningen.pdf>

Länsstyrelserna (2006), PM: Riskhantering i detaljprocessen, hämtad den 9/9-2016, från:

http://www.lansstyrelsen.se/stockholm/SiteCollectionDocuments/Sv/publikationer/2006/F2006_Riskpolicy_detaljplaneprocessen_webb.pdf

Länsstyrelsen Stockholm (2016), Rapport: Framtidens Nationalstadspark, Handlingsprogram del I: Vision och förutsättningar, hämtad den: 4/9-2016, från:

<http://www.lansstyrelsen.se/stockholm/SiteCollectionDocuments/Sv/publikationer/2006/NationalstadsparkDEL1.pdf>

Nacka kommun (2012), Rapport: Översiktsplan: Hållbar framtid i Nacka, hämtad den 24/8-2016 från:

http://oversiktsplan.nacka.se/oversiktsplan/#oversiktsplan_sammanfattning

Nacka kommun (2016), Rapport: Bussterminal och överdäckning i Nacka Stad. Hämtad den 6/10-2016, från: <https://www.nacka.se/globalassets/stadsutveckling-trafik/dokument/nackastad/forstudie-bussterminal-och-overdackning-i-nacka-stad.pdf>

Nacka kommun (2011), Rapport: Grönstrukturprogram, hämtad den 8/9-2016, från:

http://infobank.nacka.se/Ext/Bo_Bygga/planer_program/gronprogram.pdf

Riksantikvarieämbetet Stockholms län (1997), Rapport: Riksintressen för kulturmiljövården-Stockholms län (AB), hämtad den: 17/8-2016, från:

http://www.raa.se/app/uploads/2012/06/AB_riksintressen1.pdf

SL (2015), Rapport: Fakta om SL och länet 2014. Diarienummer: SL 2015-1293, hämtad den 10/8-2016, från:

<http://www.sll.se/Global/Verksamhet/Kollektivtrafik/Fakta%20om%20SL%20och%20l%C3%A4net/Fakta%20om%20SL%20och%20l%C3%A4net%202014.pdf>

SLL (2012), Rapport: Tillväxt miljö och regional planering, ”Befolkning, sysselsättning och inkomster i Östra Mellansverige- reviderade framskrivningar till år 2050, hämtad den 13/7-2016, från:
http://gammal.regiongavleborg.se/download/18.7bd66298134c29e5d6b80006764/Befolkning_syssel_sattning_och_inkomster_i_ostra_mellansvarige_Reviderade_framskrivningar.pdf

Socialstyrelsen (2005) Rapport: Miljöhälsorapport 2005. Socialstyrelsen, ISBN 91-7202-931-X.

Edita Norstedts tryckeri, hämtad den 6/10-2016, från: http://ki.se/sites/default/files/mhr2005_o.pdf

Stockholms läns landsting (2010), Rapport: Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFFS 2010), hämtad den: 20/6-2016, från: http://www.ruffs.se/globalassets/d.-ruffs-2010/ruffs-2010-planen/ruffs10_hela.pdf

Stockholms läns landsting (2012), Rapport: Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län, 2012, hämtad den 20/8-2016, från: <http://www.sll.se/Global/Landstingen/Styrande-dokument/Karnverksamhet/kollektivtrafik-regionalt-trafikforsorjningsprogram.pdf>

Stockholms stad (2010), Rapport: Promenadstaden - Översiktsplan för Stockholm 2010, hämtad den 15/8-2016, från: <http://www.stockholm.se/oversiktsplan>

Stockholms stad (2010), Rapport: Promenadstaden Översiktplan för Stockholm - Bilaga Riksintressen enligt miljöbalken, hämtad den 19/8-2016 från: <http://www.stockholm.se/oversiktsplan>

Stockholms stad (2009), Rapport: Översiktsplan för Nationalstadsparken - Stockholmsdelen, hämtad den: 6/9-2016, från: <http://www.stockholm.se/nationalstadsparken>

Strålsäkerhetsmyndigheten (2010), Rapport 2010:20, Lågfrekventa magnetfält i olika färdmedel – en studie baserad på mätningar från åren 1993-2010, hämtad den 18/8-2016, från:
<http://www.stralsakerhetsmyndigheten.se/Global/Publikationer/Rapport/Stralskydd/2010/SSM-Rapport-2010-20.pdf>

Strålsäkerhetsmyndigheten (2008), Rapport: Sverige allmänna råd (SSMFS 2008:18) om begränsning av allmänhetens exponering för elektromagnetiska fält från Statens strålskyddsinsitut (SSI) nuvarande Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM), hämtad den 4/10-2016, från:
<https://www.stralsakerhetsmyndigheten.se/Global/Publikationer/Forfattning/SSMFS/2008/SSMFS2008-18.pdf>

Sverigeförhandlingen (2016), Rapport: Delrapport från Sverigeförhandlingen - Lägesrapport avseende förhandling om åtgärder i storstäder och järnväg i norra Sverige, hämtad den 20/7-2016 från:
<http://media.sverigeforhandlingen.se/2016/06/Delrapport-3-Sverigeforhandlingen-160601-webben.pdf>

Sverige allmänna råd (SSMFS 2008:18) om begränsning av allmänhetens exponering för elektromagnetiska fält från Statens strålskyddsinsitut (SSI) nuvarande Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM).

Trafikverket (2013), Rapport: Åtgärdsvalsstudie - Tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö, hämtad den 15/6-2016 från:
http://www.trafikverket.se/contentassets/8e67ao3be1b7425f9547e7c783759abd/rapport_atgardsval_130527.pdf

Trafikverket (2014), Rapport: Planläggning av vägar och järnvägar, hämtad den 15/6-2016 från:
http://www.trafikverket.se/contentassets/2odoaaf135d8488fa133a0d750bbc852/planlaggning_vagar_jarnvagar_1_0_141014.pdf

Trafikverket (2015), Rapport: Preliminär rapport Östlig förbindelse - Underlag till Sverigeförhandlingen, hämnad den 20/7-2016, från:
http://media.sverigeforhandlingen.se/2015/03/Ostlig-forbindelse-Preliminär-rapport_20150306.pdf

Trafikverket (2015), Rapport: Trängselkatt med Östlig förbindelse. Underlag till Sverigeförhandlingen. Ärendenummer: TRV 2013/39424, hämtad den 23/8-2016, från: <http://media.sverigeforhandlingen.se/2015/09/Trängselkatter-med-Östlig-förbindelse-2015-09-23.pdf>

Trafikverket (2016), Rapport: Östlig förbindelse - Trafikanalys och nyttor. ISBN 978-91-7467-960-1, hämtad den 22/8-2016, från: <http://www.trafikverket.se/contentassets/b30d6cd9de1a4225a8d59ec2b08058d6/trafikanalys-och-nyttor-16-04-07.pdf>

Trafikverket Region Stockholm i samarbetet med Tillväxt, miljö och regionplanering och Landstingets trafikförvaltning (SLL) samt Länsstyrelsen i Stockholms län (2014), Rapport: Regional cykelplan för Stockholms län 2014-2030, hämtad från:

http://www.trafikverket.se/contentassets/4aa902c4497449c29e82df1ce5482d54/regional_cykelplan_stockholms_lan_2014.pdf

Trafikverket (2012), Bok: Förstudie livscykelanalys i planering och projektering, Hämtad den: 8/10-2016, från: <http://libris.kb.se/bib/13897023>

Vägverket (2006), Rapport: Förstudie Östlig förbindelse, version 2006-04-25, hämtad den: 17/6-2016, från: <http://www.trafikverket.se/nara-dig/Stockholm/projekt-i-stockholms-lan/Ostlig-forbindelse/Dokument/>

6.4 Hemsidor och databaser

Artportalen (2016), karta: Artportalen, hämtad den 8/9-2016, från: <http://www.artportalen.se/ViewSighting/ViewSightingAsExportExcel>

Stockholms hamnar (2016), karta GIS, hämtad den 5/9-2016, från: <https://www.stockholmshamnar.se/hamnkarta/>

Naturvårdsverket (2016), hemsida: Miljökvalitetsmålen, hämtad den 18/8-2016, från: <http://www.miljomål.se/sv/Miljomalen/>

Naturvårdsverket (2016), hemsida: Utsläpp av växthusgaser 1990-2015, hämtad den 9/10-2016 från: <http://www.naturvardsverket.se/snabbutsapp>

Riksantikvarieämbetet (2016), fornlämningsregister, hämtad den: 17/8-2016, från: <http://www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html>

Riksantikvarieämbetet (2016), bebyggelseregister, hämtad den: 17/8-2016, från: <http://www.bebbyggelseregistret.raa.se/bbr2/sok/search.raa>

Riksantikvarieämbetet (2016), bebyggelseregister: Stockholm kn, Östermalm, hämtad den 2/9-2016, från: <http://www.bebbyggelseregistret.raa.se/bbr2/miljo/visaHelaBeskrivningen.raa;jsessionid=8C48BBD95E8F97C1CBE7C487735FBE6B.lx-ra-bbr?miljoId=21220000000025>

SjöVägen (2016), hemsida: SjöVägen, hämtad den 15/8-2016, från: <http://www.sjovagen.nu/web/page.aspx?sid=10512>

SL (2016), hemsida: Tidtabeller kartor och annan reseinformation, hämtad den 22/8-2016, från: <http://sl.se/sv/reseinfo/#/TimeTableSearch/GetLineTimeTables/NULL/NULL/NULL/NULL/TRAM/35/o/10>

Stockholm läns länskarta (2016), karta: WebbGIS geodata, hämtad den 7/8-2016, från: <http://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/Stockholm/Planeringsunderlag/>

SLL (2016), hemsida: Lidingöbanan, hämtad den 22/8-2016 från: <http://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/Aktuella-projekt/Sparvag-City/Lidingobanan/>

SLL (2016), hemsida: Saltsjöbanan. Hämtad den 22/8-2016 från:
<http://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/Aktuella-projekt/Saltsjobanan/>

SLL (2016), hemsida: Tunnelbana från Kungsträdgården till Nacka och Söderort, hämtad den 22/8-2016, från: <http://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/Aktuella-projekt/Nya-tunnelbanan/Kungstradgarden-Nacka-och-soderort/>

SLL (2016), hemsida: Tvärbanan till Sickla, hämtad den 1/9-2016, från: SLL (2016),
<http://www.sll.se/tvarbanan-sickla/>

Stockholms stad (2016), hemsida: Lilla Lidingöbron, hämtad den 17/8-2016, från:
<http://bygg.stockholm.se/Alla-projekt/Ladugardsgardet-Lilla-Lidingobron/>

Stockholms stad (2016), hemsida: Norra Djurgårdssstaden, hämtad den 17/8-2016, från:
<http://bygg.stockholm.se/norradjurgardsstaden>

Stockholms stad (2016), hemsida: Stockholms framtida avloppsrening, hämtad den 1/9-2016, från:
<http://bygg.stockholm.se/Alla-projekt/Stockholms-framtida-avloppsrening/>

Sverigeförhandlingen (2016), hemsida: Uppdrag Östlig förbindelse, hämtad den 21/9-2016, från:
<http://sverigeforhandlingen.se/uppdrag-ostlig-forbindelse>

Sverigeförhandlingen(2016), hemsida: Storstadsåtgärder, hämtad den 28/9-2016, från:
<http://sverigeforhandlingen.se/uppdrag-storstadsatgarder/>

Sveriges geologiska undersökning, SGU, (2016), Karta: Jordartskarta, hämtad den 23/8-2016, från:
http://apps.sgu.se/kartgenerator/leverans/jord25_100_muAHueoT4d.pdf

Trafikverket (2016), Hemsida: Förbifart Stockholm, hämnad den 17/8-2016, från:
<http://projektinfo.trafikverket.se/forbifartstockholm/>

Trafikverket (2016), Hemsida: Norra länken, hämtad den 17/8-2016, från:
<http://www.trafikverket.se/norralanken>

Trafikverket (2016), Hemsida: Projekt i Stockholms län- Väg 222 Trafikplats Kvarnholmen, hämtad den 17/8-2016, från: <http://www.trafikverket.se/nara-dig/Stockholm/projekt-i-stockholms-lan/Vag-222-trafikplats-Kvarnholmen/>

Trafikverket (2016), Hemsida: Projekt i Stockholms län- Väg 222 Skurubron, hämtad den 17/8-2016, från: <http://www.trafikverket.se/nara-dig/Stockholm/projekt-i-stockholms-lan/Vag-222-Skurubron/2016-08-17>

Trafikverket (2016), Hemsida: Projekt i Stockholms län-Väg 260 Nacka-Sickla Köpkvarter, hämtad den 17/8-2016, från: <http://www.trafikverket.se/nara-dig/Stockholm/projekt-i-stockholms-lan/Vag260-Nacka-Sickla-kopkvarter-/>

Trafikverket (2016), Hemsida: Projekt i Stockholms län- Värtan, Albano-Överdäckning, hämtad den 17/8-2016, från: <http://www.trafikverket.se/nara-dig/Stockholm/projekt-i-stockholms-lan/Vartabanan-Albano-overdackning/Om-projektet/>

Trafikverket (2016), Hemsida: Projekt i Stockholms län- Stockholms Central- Stockholms södra, Gettingmidjan, hämtad den 17/8-2016 från: <http://www.trafikverket.se/nara-dig/Stockholm/projekt-i-stockholms-lan/stockholm-centralstockholms-sodra-getingmidjan/>

Trafikverket (2013), Hemsida: Tabeller över utpekade riksintressen, hämtad den 23/8-2016, från:
<http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/Riksintressen/Beslut-om-fastställda-riksintressen/>

Trafikverket (2015), Karta: Riksintressen för trafikverkets anläggningar, hämtad den 23/8-2016 från:
<https://riksintressenkartor.trafikverket.se/Riksintressen/>

Trafikverket (2013), Kartor: Trafikverkets vägtrafikflödeskartor-Uppmätta trafikflöden (ÅDT), hämtad den: 22/8-2016, från: <http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation>

UNPD (2016), Hemsida: Globala målen för hållbar utveckling, hämtad den: 4/10-2016, från: <http://www.globalamalen.se/>



Trafikverket, 172 90 Sundbyberg.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 99 97

www.trafikverket.se

Planläggningsbeskrivning – 2016-10-17

Östlig förbindelse

Med hjälp av denna planläggningsbeskrivning får du information om hur projektet kommer att planläggas, när du kan påverka samt vilka beslut som kommer att fattas.

Bakgrund och syfte med projektet

Östlig förbindelse ska knyta ihop Norra länken och Södra länken och vara en förbindelse för kollektiv- och biltrafik.

Visionen är att understödja en fortsatt regional utveckling genom att möjliggöra hållbara och effektiva transporter av personer och gods där kapacitetsstarka transportmedel är stommen för att nå regionen och regionens östra delar.

Visionen är hämtad från den åtgärdsvalsstudie, Tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö, som blev klar 2013. Där anges att belastningen på trafiksystemet i den östra regionen idag är hög. Det är trångt i både väg- och spårsystemet. Människors möjligheter att resa begränsas, inte bara av den höga belastningen, utan också av transportsystemets struktur där trafiken går mot Stockholms innerstad. Vid kösituationer och olyckor saknas alternativa färdvägar, vilket gör systemet sårbart. Öster om Slussen finns små möjligheter att korsa Saltsjö-Mälarsnittet. Med nuvarande befolkningsutveckling kommer problemen att förstärkas utifrån ett redan ansträngt läge, och på sikt motverka regionens utveckling.

Åtgärdsvalsstudien har utrett olika åtgärder för att nå visionen, och tio åtgärdsområden har prioriterats. Olika huvudmän ansvarar för olika åtgärdsområden. Två av dessa åtgärdsområden är förlängning av Tvärbanan och Östlig förbindelse. I Trafikverkets ställningstagande till åtgärdsvalsstudien anges att fortsatt arbete med formell planläggningsprocess för Östlig förbindelse ska genomföras och att förlängning av Tvärbanan ska utredas i kombination med förbindelsen.

I planläggningsprocessens inledande skeden ska projektets ändamål och projektmål definieras. Dessa ska utgå ifrån åtgärdsvalsstudiens vision och det övergripande nationella transportpolitiska målet och dess funktions- och hänsynsmål, se nedan. Målen ska även kunna svara mot andra mål som styr Trafikverkets verksamhet, såväl nationella som interna. Arbetet med målformulering pågår.

Övergripande mål

Säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet

Funktionsmål

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmål

Säkerhet, miljö och hälsa är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Parallelt med uppdraget att planlägga Östlig förbindelse ska vi i projektet även ta fram underlag till Sverigeförhandlingen. Regeringen har tillsatt Sverigeförhandlingen med uppdrag att öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadshyggandet i Sveriges storstadsregioner Stockholm, Göteborg och Skåne. Förhandling gällande finansiering av Östlig förbindelse pågår för tillfället i den så kallade storstadsförhandlingen som är en del av Sverigeförhandlingen.

De underlag som vi tar fram till Sverigeförhandlingen avser fysisk genomförbarhet, trafikanalyser inklusive trafikantnyttor, tidplan samt kostnader. I samverkan med Stockholms läns landsting har den fysiska genomförbarheten av kapacitetsstarka kollektivtrafiklösningar studerats och kostnadsberäknats. Trafikverket har redogjort för två alternativa möjliga tekniska lösningar för Östlig förbindelse. Ett alternativ med sänktunnel under Saltsjön, det så kallade ”sänktunnelalternativet” och ett alternativ med tunnel i berg under Saltsjön och öster om Djurgården, det så kallade ”bergtunnelalternativet”. Alternativen går i skilda sträckningar vid passagen under Saltsjön. Alternativens möjliga trafikplatser och utformningar har studerats. Studier har även genomförts för hur kollektivtrafiken (buss och spårväg) skulle kunna lösas i en östlig förbindelse, samt en undersökning om potentiell trängselkatt.

Arbetet med studier av trafikplatser syftar även till att bidra till samordning med andra planeringsansvariga hos Stockholm stad och Nacka kommun samt Trafikförvaltningen. Representanter från dessa förvaltningar deltar i arbets- och informationsmöten. Inga beslut om trafikplatser eller sträckning av Östlig förbindelse fattas, utan arbetet syftar till att hitta genomförbara lösningar och att inte omöjliggöra annan exploatering i kommunerna. Även lednings- och bergrumsägare samt enstaka fastighetsägare har deltagit i möten om genomförbarhet vid studerade trafikplatslägen. Sverigeförhandlingens arbete och de utredningar vi gör på deras uppdrag medför inte att Östlig förbindelses sträckning, trafikplatslägen eller utformning beslutas. Förhandlingen avser funktioner och lämnar utrymme för planläggningsprocessen att fortgå med de bedömningar, samråd och beslutspunkter som processen föreskriver.

Så här planerar vi arbetet och när kan du påverka?

När väg och järnväg ska planeras inleds en planläggningsprocess som regleras av väglagen respektive lagen om byggande av järnväg. Projektet utreder i det här fallet möjligheten för spårväg och väg, vilket innebär att planen ska förhålla sig till båda lagarna. Planläggningsprocessen kommer för det här projektet att innehålla fem skeden. Dessa beskrivs kort i figuren nedan.



Under större delen av planläggningsprocessen sker en samrådsprocess där det finns möjlighet vid flera tillfällen att lämna synpunkter och påverka projektet. Samråden kommer att rikta in sig på olika typer av frågor i de olika skedena. Allmänna intressen (t.ex. mark- och vattenområden enligt 3-4 kap. miljöbalken, som riksintressen för natur- och kulturmiljö) beaktas tidigt i processen och enskilda intressen (t.ex. näroende, fastighetsägare) beaktas i senare skeden. Alla synpunkter som kommer in under samråden beaktas och sammanställs i en samrådsredogörelse. Du kan alltid höra av dig till oss med synpunkter, men vid angivna tillfällen håller vi handlingar tillgängliga för dig att komma med synpunkter på.

Projektet är nu i början av planläggningsprocessen där ett samrådsunderlag tas fram som beskriver projektets förutsättningar och hur det kan påverka omgivningen. Väg- och järnvägsplanen har nu status samrådsunderlag och kommer tillsammans med samrådsredogörelsen att ligga till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Att projektet medföra betydande miljöpåverkan, vilket är projektets bedömning, innebär att miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) ska tas fram i kommande skeden och att samråd ska ske i en utökad samrådskrets. Det betyder att vi kontakter och för dialog med andra statliga myndigheter, kommuner, intresseorganisationer och berörd allmänhet. Enklare projekt kan istället för MKB ta fram miljöbedömningar och har färre parter att samråda med. Samrådsunderlaget finns tillgängligt på Trafikverkets webbplats www.trafikverket.se/ostligforbindelse samt följande platser mellan 18 oktober och 8 november:

- Hjorthagens bibliotek, Artemisgatan 30a i Stockholm
- Tekniska nämndhuset, Fleminggatan 4 i Stockholm
- Nacka stadshus, Granitvägen 15 i Nacka
- Dieselverkstans bibliotek, Marcusplatsen 17 i Sickla
- Trafikverket, Solna strandväg 98 i Solna

Efter periodens slut sammanställs inkommen information och våra bemötanden i en samrådsredogörelse. Denna skickas tillsammans med samrådsunderlaget till Länsstyrelsen med en begäran om deras beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

I nästa fas, lokaliseringsutredningen, studeras olika lokaliseringsalternativ för förbindelsen. Med alternativ avses vanligtvis alternativa väg- eller järnvägskorridorer, men det kan också avse samma sträckning om det finns väsentliga skillnader i utformningen av förbindelsen, till exempel med eller utan tunnel. De alternativ som presenteras ska alla tillgodose vägens eller järnvägens ändamål och framstå som rimliga att genomföra vid en samlad bedömning. Under processen finns flera tillfällen till samråd och dialog med oss, vi beräknar att det sker under hösten 2017 och början av 2018. I det här skedet fokuserar vi på att beskriva Östlig förbindelses påverkan på allmänna intressen. De studerade lokaliseringarna rangordnas under arbetet.

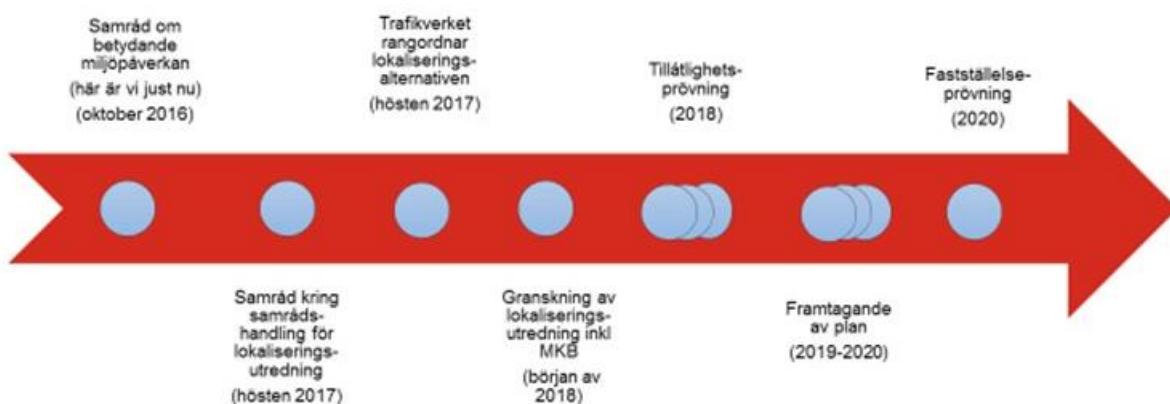
En beredningsremiss inleder fasen tillåtlighetsprövning under första halvåret 2018. Inkomna och bemötta yttranden från lokaliseringsutredningen skickas till ett antal myndigheter för att de på nytt ska ges möjlighet att yttra sig inför regeringens prövning av den föreslagna lokaliseringen. Regeringen avgör själva om de vill genomföra tillåtlighetsprövning, utifrån en översiktlig beskrivning av projektets förutsättningar och komplexitet. Om regeringen ger tillåtlighet ska den kommande vägen/järnvägen

anläggas inom den korridor som anges i beslutet. Regeringens prövning avser lokaliseringen, dvs föreslagen korridor, inte projektet som sådant.

Efter regeringens beslut fortsätter projektet i den fjärde fasen, som kallas framtagande av plan, då förbindelsens exakta sträckning utreds. Detta beräknas ske under 2019-början av 2020. I planen fastställs vilken mark som behöver tas i anspråk permanent och temporärt för att bygga Östlig förbindelse. Skyddsåtgärder avseende exempelvis buller och vattenskydd som projektet ska göra redovisas också i planhandlingarna. I den här fasen fokuseras på enskilda intressen och hur enskilda fastighetsägare påverkas av projektet. Liksom i fasen lokaliseringsutredning tas en samrådshandling fram följt av granskningshandling med godkänd MKB. Tillfället att komma med synpunkter/yttranden kommer att ges. Möten kommer att hållas med de fastighetsägare som blir direkt berörda av projektet.

Den sista fasen är fastställelseprövning av planen som utförs av Trafikverkets avdelning för Juridik och planprövning. Vi beräknar lämna in planen för fastställelseprövning i början av 2020.

Alla angivna tidpunkter är preliminära och kan komma att ändras.



Aktuellt just nu

Planläggningsprocessen har nyligen inletts. Det första skedet i planläggningsprocessen innefattar samrådsunderlag inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Detta underlag samråds aktivt under perioden 18 oktober – 8 november 2016. Läs mer ovan.

Vill du veta mer?

Denna planläggningsbeskrivning kommer att uppdateras löpande under projektet. Hör gärna av dig till oss om du har frågor! Mer information om projektet hittar du på vår hemsida www.trafikverket.se/ostligforbindelse

Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Detaljplan för bussterminal vid Slussen

Yttrande till Stockholms stad under granskning

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott noterar informationen till protokollet.

Sammanfattning

Under samrådet i juni 2016 yttrade sig Nacka över planförslaget och att det skiljer sig från den överenskommelse som träffats den 1 juli 2014 mellan Stockholms stad, Värmdö kommun, Nacka kommun och Stockholms läns landsting. Överenskommelsen innehåller 17 avgångs- respektive reglerplatser och 8 ankomstplatser, vilket ger en diskrepans om två ankomstplatser mot nu liggande förslag.

Stockholm stad har bemött Nackas yttrande i samrådsredogörelsen och anger att staden avser att följa överenskommelsen. Staden menar att genom omdisponering kan två platser omvandlas till två ankomstplatser när behovet uppstår. Slutligen framförs det att fortsatt dialog med Nacka kommun kommer att hållas.

Enheten för strategisk stadsutveckling anser fortfarande att överenskommelsen från 2014 ska följas. I avtalet ingår ingen etappvis utbyggnad. Det är angeläget att en fungerande och attraktiv helhetslösning för kollektivtrafiken i Ostsektorn kan skapas.

Nacka kommun fick ta del av granskningsförslaget den 19 oktober 2016. Eftersom remissiden går ut den 16 november hinner inte Nacka kommun bereda ärendet på sedanligt vis. Förslaget är kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott informeras om ärendet den 8 november och att yttrandet därefter beslutas genom ordförandebeslut.

Ärendet

Stockholms stad arbetar nu med ett nytt förslag till bussterminal vid Slussen, som ska ligga i helt nya bergrum som sprängs in under Katarinavägen och Mosebacke. Den tidigare detaljplanen antogs 2012, upphävdes och av mark- och miljödomstolen i december 2013 och staden fick i mars 2014 inte prövningstillstånd i mark- och miljööverdomstolen för sitt överklagande.



Det nya planförslaget har nu skickats ut på granskning. Av underlaget framgår bland annat följande:

- En bussterminal i Slussenområdet är den regionalt bästa lösningen för kommunikationer mellan Nacka och Värmdö och centrala Stockholm, i kombination med en bussterminal vid respektive utbyggd tunnelbana till Nacka Centrum.
- Bussterminalen ligger inrymd i helt nya bergrum som sprängs in under Katarinavägen och Mosebacke.
- Prognosens är 37 000 passagerare per dygn år 2020 (innan tunnelbanan till Nacka är i drift) till skillnad mot dagens ca 33 000 resenärer per dygn.
- Infarten till bussterminalen sker via en ramp från Stadsgårdssleden, under Saltsjöbanan och in till en ankomstzon som rymmer 6 ankomstplatser in till det mellersta bergrummet med resenärsutrymmen. 17 platser reserveras för avgång vilka ligger förlagda mittemot ankomstdelen i terminalen.
- Bussterminalen i Slussen ska enligt överenskommelsen mellan Stockholms stad, Värmdö kommun, Nacka kommun och Stockholms läns landsting innehålla 17 avgångs- respektive reglerplatser och 8 ankomstplatser. Det är alltså en diskrepans om två ankomstplatser i den föreslagna bussterminalen.
- Enheten för strategisk stadsutveckling tycker att det är anmärkningsvärt att det inte förts en dialog mellan avtalspartnerna där anledningen till diskrepansen redovisats och vilka eventuella konsekvenser det skulle kunna få för den planerade bussterminalen i Nacka Centrum. Vi förutsätter således att det ingångna avtalet gäller och att nödvändiga korrigeringar görs för att detta ska uppnås.

Samtliga granskningshandlingar finns att läsa här:

<http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende-planarbete/PagaendePlanarbete/Planarende/?JournalNumber=2014-12434>

Remissiden går ut den 16 november 2016. För att inte försena processen bör Nacka kommun anta sitt yttrande genom ordförandebeslut efter det att kommunstyrelsens stastutvecklingsutskott fått information om ärendet på sammanträdet den 8 november. Enheten för strategisk stadsutveckling tar fram ett förslag till yttrande, som presenteras som senast vid kommunstyrelsens stastutvecklingsutskott.

Ekonomiska konsekvenser

Ärendet har i detta skede, yttrande under samråd, inga ekonomiska konsekvenser för Nacka kommun.

Konsekvenser för barn

Ett genomförande av förslaget ger en terminalanläggning som är betydligt bättre ur ett barnkonsekvensperspektiv jämfört med dagens bussterminal. Terminalen är uppdelad så att resande från bussen kliver rakt in i vänthalen och därmed minimeras risken för konflikter mellan gående och körande bussar. De resande utsätts inte, i den föreslagna terminalen, för



några betydande mängder avgaser då de inte vistas i samma utrymme som bussarna, något som sker idag. Barn, som i regel, är kortare än vuxna rör sig på en annan höjd och kan därför vara mer utsatt för avgaserna då de kommer närmare källan. De påverkas även mer än vuxna då de får i sig mer gifter i förhållande till sin storlek.

Bilagor

1. Förslag till yttrande
2. Underrättelse om granskning
3. Planbeskrivning

Andreas Totschnig
Enhetschef/bitr. stadsbyggnadsdirektör

Henrik Svensson
Översiktspolanerare

FÖRSLAG TILL YTTRANDE
KFKS 2016/485

Stockholms stadsbyggnadskontor
Registraturen
Box 8314, 104 20 Stockholm
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se

**Yttrande över detaljplan för bussterminal vid Slussen del
av Södermalm 7:87 m.fl. i stadsdelen Södermalm,
Dp/ÄDp 2014-12434**

ert dnr S-Dp/TDp 2014-12434

Ärendet

Nacka kommun har beretts tillfälle att lämna synpunkter på granskningsförslag till ny detaljplan för Bussterminal vid Slussen del av Södermalm 7:87 m.fl. i stadsdelen Södermalm, (S-Dp/TDp 2014-12434). Nacka kommun har följande synpunkter.

Nacka kommun ställer sig positiv till det upprättade detaljplaneförslaget för bussterminal vid Slussen. Terminalen är en del i den framtida, hållbara kollektivtrafikförsörjningen för ostsektorn tillsammans med utbyggd tunnelbana till Nacka och den planerade bussterminalen vid Nacka Centrum.

Vidare delar Nacka kommun stadens och tillika trafikförvaltningens bedömning att Slussen och Katarinaberget är rätt plats för lokalisering av en terminal för ostsektorns busstrafik. En bussterminal med hög funktionalitet och attraktivitet som även upplevs som trygg är av stor betydelse för att uppnå framtida mål om en ökad andel kollektivtrafikresenärer i regionen. Nacka kommun anser att det är av mycket stor vikt att den nya bussterminalen får en tillräcklig kapacitet och funktion som klarar att möta ökande resandeströmmar till och från en snabbt växande ostsektor.

I samrådsredogörelsen daterad 2016-08-24 har Stockholms stad besvarat Nacka kommuns yttrande. Där framgår att ”det är kommunens avsikt att följa den överenskommelse som är träffad”. Staden menar att genom omdisponering kan två platser omvandlas till två ankomstplatser när behovet uppstår. Vidare skriver Stockholms stad att ”fortsatt dialog med Nacka kommun kommer att hållas.”



Nacka kommun anser fortfarande att överenskommelsen¹ från 2014 ska följas. Den innebär att bussterminalen vid Slussen ska utformas med 17 avgångs- respektive reglerplatser och 8 ankomstplatser. I avtalet ingår ingen etappvis utbyggnad.

Utöver det ovan påpekade, uppfyller samrådsförslaget i stort de önskemål avseende funktionalitet, tillgänglighet och attraktivitet som bör ställas på en ny bussterminal av denna storlek. Nacka kommun vill även poängtala att utbyggnaden av bussterminal i Slussen är en viktig pusselbit i den utbyggda kollektivtrafiken i ostsektorn och att det är av stor vikt att detaljplanen nu antas och byggnation påbörjas.

Mats Gerdau
Kommunstyrelsens ordförande

Bilaga: Ordförandebeslut från kommunstyrelsen i Nacka kommun, 2016-11-08

¹ Överenskommelse om finansiering av bussterminallösning för Ostsektorn, 2014-07-01

Yttrande över detaljplan för bussterminal vid Slussen del av Södermalm 7:87 m.fl. i stadsdelen Södermalm, Dp/ÄDp 2014-12434

Beslut

Kommunstyrelsen antar föreslaget yttrande över detaljplan för bussterminal vid Slussen del av Södermalm 7:87 m.fl. i stadsdelen Södermalm, Dp/ÄDp 2014-12434.

Detta beslut fattas av kommunstyrelsens ordförande med stöd av 6 kap 36 § kommunallagen och punkten 1 i kommunstyrelsens delegationsordning.

Skäl för beslutet

Nacka kommun har givits möjlighet att yttra sig över Stockholms stads granskningsförslag till detaljplan för bussterminal vid Slussen del av Södermalm 7:87 m.fl. i stadsdelen Södermalm, Dp/ÄDp 2014-12434.

Beslut om yttrandet fattas av ordförande då kommunstyrelsens avgörande inte kan avvaktas på grund av att yttrandet ska lämnas till Stockholms stad senast 16 november 2016. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott har vid sammanträdet den 8 november 2016 fått information om vad som kommer att tas upp i yttrandet.

Bilagor

1. Tjänsteskrivelse 2016-10-26
2. Förslag till yttrande

Mats Gerdau
Kommunstyrelsens ordförande

Enligt sändlista

Detaljplan för bussterminal vid Slussen del av Södermalm 7:87 mfl. Dp/ÄDp 2014-12434.

Stockholm stadsbyggnadskontor har upprättat ett detaljplanförslag med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Förslaget ställs ut för granskning under tiden 19 oktober- 16 november 2016.

Planen syftar till att möjliggöra en bussterminal vid Slussen för kommunikationer mellan Nacka- och Värmdö kommun och kollektivtrafiknoden Slussen. Samt anläggande av ny avloppstunnel.

Stadsbyggnadskontoret fattade beslut om redovisning av samråd och ställningstagande inför granskning den 8 september 2016. Samrådsredogörelsen finns att tillgå på stadsbyggnadskontorets webplats stockholm.se/detaljplaner eller på Stadsbyggnads-expeditionen, se öppettider nedan.

Planförslaget överensstämmer med översiksplanen.

Planförslaget visas på följande platser mellan 19 oktober- 16 november 2016:

- FYRKANTEN i Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4 under husets ordinarie öppettider
- samt på stadens hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Kopior av handlingarna kan erhållas mot avgift på Stadsbyggnads-expeditionen i Tekniska Nämndhuset, måndag 09.00 – 16.00, tisdag 09.00 – 18.30, onsdag - torsdag 09.00 – 16.00, fredag 10.00 – 15.00 (ändrade tider kan förekomma).

Eventuella synpunkter på förslaget lämnas skriftligen och ska senast den 16 november 2016 inkommit till:

Stockholms stadsbyggnadskontor
Registraturen
Box 8314
104 20 Stockholm

Alternativt via e-post: stadsbyggnadskontoret@stockholm.se

Stadsbyggnadskontoret

Fleminggatan 4
Box 8314
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 27 300
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
stockholm.se

Ärendets diarienummer 2014-12434

Den som inte framfört synpunkter senast under granskningstiden,
har inte rätt att överklaga ett eventuellt beslut att anta planen.

Fredrik Meurling

De uppgifter du lämnar till stadsbyggnadskontoret behandlas enligt
reglerna i personuppgiftslagen (PUL).

Samrådsredogörelse

Sändlista

Länsstyrelsen, avdelningen för planfrågor
Lantmäterimyndigheten i Stockholms kommun
Hyresgästföreningen, Region Stockholm
Exploateringskontoret
Fastighetskontoret
Miljöförvaltningen
Kulturnämnden
Södermalms stadsdelsförvaltning
Trafikkontoret
Stockholm Vatten AB
Ellevio AB
AB Fortum Värme
Stockholm Gas AB
Storstockholms Brandförsvar
Rådet för funktionshindersfrågor vid stadsbyggnadsnämnden och
exploateringsnämnden
Trafikverket
Försvarsmakten
Nacka kommun
Värmdö kommun
Trafikförvaltningen
Kollektivtrafikant Sthlm
Kommunförbundet Stockholms län
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
SLL Tillväxt- miljö och regionplanering
Skönhetsrådet
Stockholm Business Region
Stockholms Hamnar AB
Stockholms Stads Parkerings AB
Stockholms Stadsmuseum
Stokab
Svensk Handel
Naturskyddsföreningen i Stockholm

Naturskyddsföreningen i Stockholms län
TeliaSonera Skanova access AB
Förvaltning för utbyggd tunnelbana, Stockholm läns landsting
KF fastigheter AB
Bevara Slussen
STF Stockholm Lokalavdelning
Hyresgästföreningen Södermalm
Samfundet S:t Erik
Liberalerna, Nacka
Stiftelsen Ateljéhus
Ateljéföreningen Glasbruksgränd 25
Kommunal Nacka/Värmdö
Södermalmsparkernas Vänner
Nacka Miljövårdsråd
Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening
Resenärsforum
Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell

Endast brev

Sakägare enligt fastighetsförteckning
Enskilda personer

För kännedom:

Stadsbyggnadsroteln, Stadshuset
Namnberedningen
Stadsmätningsavdelningen, Geodata Produktion
(stompunkter.sbk@stockholm.se)
Stadsmätningsavdelningen, Geodata Produktion
(baskarta.sbk@stockholm.se)
Stadsmätningsavdelningen, SBK SM Plangrupp
(sm.plangrupp.sbk@stockholm.se)
Stadsbyggnadsexpeditionen
Receptionen i Tekniska Nämndhuset



Planbeskrivning

Detaljplan för Bussterminal vid Slussen del av Södermalm 7:87 mfl. i stadsdelen Södermalm, Dp/ÄDp 2014-12434



Stadsbyggnadskontoret

Fleminggatan 4
Box 8314
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 27 300
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
stockholm.se



Sammanfattning

Framtidens utformning av Slussen har diskuterats under lång tid. Slussen ska byggas om på grund av att dess konstruktioner har tjänat ut. Betongen vittrar, stålet rostar och grundläggningen ger vika. Slussen ska rivas och ersättas med en ny struktur bättre anpassad till dagens och framtidens behov. Detaljplanen för Slussen är laga kraft-vunnen och det fysiska arbetet med ett genomförande av den planen påbörjas under 2016. I samband med att Slussen byggs om kommer den bussterminal som finns idag att rivas.

Slussen utgör idag och i framtiden en viktig bytespunkt i kollektivtrafiknätet och det är avgörande att hitta en lösning som tillgodosser detta behov. Av denna anledning är det angeläget att terminalen kommer till stånd vid Slussen. Det ska också tilläggas att även när tunnelbanan förlängs till Nacka elimineras detta inte behovet av en bussterminal vid Slussen för en del av den trafik som idag försörjer ostsektorn.

Planen syftar till att möjliggöra en bussterminal vid Slussen för kommunikationer mellan Nacka- och Värmdö kommun och kollektivtrafiknoden Slussen.

Planprocess och tidigare studerade alternativ

Under program- respektive plansamrådet för Slussen under 2007 och 2010 var bussterminalen placerad inom den nya anläggningen på kajen framför KF- och Glashusen. I samband med plansamrådet 2010, och som ett resultat av de synpunkter som inkommit under detta, så framstod det då som mycket svårt att hitta en lösning som tillgodosåg alla intressen samtidigt som bussterminalen skulle ligga kvar på kajen. Synpunkterna handlade bland annat om kulturmiljöfrågor, stadsbildsfrågor, intrång i befintliga fastigheter (KF- respektive Glashusen) samt anläggningens utbyggnad i Saltsjön.

För att mildra dessa effekter i ett utvecklat planförslag, valde Stockholms kommun (benämns fortsättningsvis *staden*) att pröva en ny bussterminal i Katarinaberget. Detta planarbete startade i mars 2011 och ett plansamråd hölls i maj-juni 2011 parallellt med utställningen av det slutgiltiga planförslaget för Slussen. Bussterminalen omfattade då 8 ankomstplatser, 20 avgångsplatser samt 20 reglerplatser. Utställning av detaljplanen hölls i början av 2012 och detaljplanen antogs av kommunfullmäktige i juni 2012.



Efter antagandet av detaljplanen följde en process med överklagande där länsstyrelsen i januari 2013 fastställde detaljplanen men mark- och miljödomstolen (MMD) upphävde densamma i december 2013. Staden överklagade detta beslut och sökte prövningstillstånd i mark- och miljööverdomstolen. I mars 2014 beslutade mark- och miljööverdomstolen att inte bevilja prövningstillstånd. Föreliggande planarbete inleddes därför för att säkerställa en bussterminal vid Slussen.

En överenskommelse träffades under 2013 års Stockholmsförhandling mellan Stockholms läns landsting, Stockholm stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun.

Överenskommelsen innebär bland annat att tunnelbanan byggs ut till Nacka, och att blå linje kopplas samman med Hagsätralinjen. Den nya tunnelbanan till Nacka medförde nya förutsättningar. Trafikförvaltningen fick anledning att se över de tidigare överväganden som gjorts med avseende på vad som är den regionalt bästa lösningen. Detta för att resenärerna ska kunna fortsätta resa med kollektiva färdmedel mellan Nacka-Värmdö och centrala Stockholm

Trafikförvaltningens utredning visar att en bussterminal i Slussenområdet fortfarande var den regionalt bästa lösningen för kommunikationer mellan Nacka och Värmdö och centrala Stockholm dock i kombination med en bussterminal vid Nacka C. Tunnelbanan till Nacka och en ny bussterminal i Nacka C innebär att den kapacitet/storlek som krävs av en ny bussterminal i Slussenområdet minskar jämfört med den bussterminal som var aktuell i den tidigare planprocessen.

I juli 2014 träffade Stockholms stad, Nacka kommun, Värmdö kommun och Trafikförvaltningen en överenskommelse om en busstrafiklösning för Ostsektorn. Överenskommelsen innebär att en bussterminal ska byggas vid Slussen i Katarinaberget samt att en bussterminal ska byggas vid Nacka Centrum. Bussterminalen i Nacka centrum är knuten till den nya tunnelbanegrenen

Stadsbyggnadsnämnden gav i september 2014 stadsbyggnadskontoret i uppdrag att påbörja framtagande av en ny detaljplan för bussterminal vid Slussen.



Planförslag

Bussterminalen ligger inrymd i helt nya bergrum som sprängs in under Katarinavägen och Mosebacke (T₁). Terminalen är anpassad till att möta det framtida resandebehovet från Nacka och Värmdö. Prognosen är 37 000 passagerare per dygn år 2020 (innan tunnelbanan till Nacka är i drift) till skillnad mot dagens ca 33 000 resenärer per dygn. Terminalen rymmer 6 ankomstplatser, 17 avgångsplatser samt 17 s.k. reglerplatser där bussarna ställs upp i väntan på nästa tur. Bussarna angör terminalen från Stadsgårdsleden via en infart parallellt med leden, under Saltsjöbanans spårområde (se område 1 på plankarta 3). Resenärernas huvudentré ligger mot Katarinavägen i en ny entrébyggnad som sammanbyggs med den befintliga tunnelbanebyggnaden (se a1 på plankarta 3). Via denna entré når man tunnelbanans södra perrongändar samt en koppling mellan Saltsjöbanan, tunnelbanan och bussterminalen. Ytterligare en entré finns vid kajplan intill Stadsgårdsleden, i Lokattens trappor (se a2 på plankarta 3). I samband med anordnandet av denna östra entré öppnas åter Lokattens trappor för allmän gångtrafik mellan Katarinavägen och Stadsgården. I och med detta uppförs också att en ny hiss (v₁) för att säkra tillgängligheten mellan dessa två nivåer.

Detaljplan och ändring av detaljplan

Förslaget innehåller två planer Dp 2014-12434-54 och ÄDp 2014-12434-54.

Dp 2014-12434-54, inom planområdet för denna detaljplan ersätts befintliga detalj- och stadsplaner helt, med nya bestämmelser enligt planförslaget.

ÄDp 2014-12434-54, innebär ändringar i befintliga stads- och detaljplaner inom planområdet. De ändringar som sker i befintliga planer sammanfattas i ändringsplanen.

Fastighetsindelningsbestämmelser

Planens fastighetsindelningsbestämmelser innebär att kommande lantmäteriförrättning ska följa planhandlingarna och att flera prövningar som lantmäterimyndigheten normalt gör avgörs i detaljplanerna.

Syftet med inrättande av fastighetsindelningsbestämmelser är att möjliggöra tillskapandet av:

- en fastighet för bussterminal med de tillhörande rättigheter som behövs för bussterminalens funktion.
- ledningsrätt för avloppsledning



Miljökonsekvensbeskrivning

Stockholms stad har bedömt att byggandet av bussterminalen kan innebära betydande miljöpåverkan. Till detaljplanerna finns därför en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) framtagen.

Konsekvenser

De nya detaljplanerna för bussterminal i Katarinaberget medför både positiva och negativa miljökonsekvenser. Den sammanfattande bedömningen är att det blir bättre ur miljösynpunkt att bygga bussterminalen i Katarinaberget jämfört med nollalternativet.

Bedömning har gjorts hur planförslaget påverkar hälsan hos boende och de närmare 30 000 resenärer som använder terminalen dagligen. Människor kommer utsättas mindre för luftföroreningar och buller samt få ökad trafiksäkerhet.

En riskbedömning har gjorts som visar att risknivån inte är försunbar, men att den kan reduceras till acceptabla nivåer. Risker i planförslaget uppkommer främst på grund av trafikeringen med fordonsgasdrivna bussar i bussterminalen under mark.

Planförslaget innebär positiva konsekvenser för stadslivet eftersom de nya entréerna innebär fler möjliga stråk för gående. Bussterminalen är planerad på sådant sätt att den har goda möjligheter att upplevas trygg och bli orienterbar.

För kulturmiljön i området är det positivt att bussterminalen byggs inuti Katarinaberget eftersom det bara kommer vara mycket få delar av terminalen som märks på ytan.

En befintlig avloppsledning kommer, som ett resultat av anläggandet av bussterminalen, att flyttas till ett läge söder om terminalen. En ledningsrätt (se a8 på plankarta 3) för den nya ledningen ingår i detaljplanen (ÄDp). På plankarta 1 fastställs tillgängligheten genom så kallat u-område.

Ersättning vid markförvärv/försäljning

Staden behöver förvärva 3D-utrymme för den nya bussterminalen och ledningsrätt från ovanliggande fastigheter. Den ersättning som erbjuds motsvarar den ersättning som fastighetsägarna har rätt till enligt Expropriationslagen vid tvångsförvärv, och definieras som ersättning för fastighetens minskade marknadsvärde och annan skada på grund av att utrymmet avstås.



Innehåll

Sammanfattning.....	2
Planprocess och tidigare studerade alternativ	2
Planförslag.....	4
Detaljplan och ändring av detaljplan	4
Fastighetsindelningsbestämmelser	4
Miljökonsekvensbeskrivning	5
Konsekvenser.....	5
Ersättning vid markförvärv/försäljning	5
Innehåll	6
Inledning	8
Planens syfte	8
Bakgrund	8
Tidplan och Planprocessen	8
Handlingar	9
Detaljplan och ändring av detaljplan	9
Fastighetsindelningsbestämmelser	9
Utredningar.....	10
Planens huvuddrag	11
Förenligt med 3,4 och 5 KAP.MB	12
Miljökonsekvensbeskrivning	12
Sammanfattande redogörelse	12
Plandata	14
Tidigare ställningstaganden	15
Regionplan	15
Regionala alternativ för bussterminal för Ostsektorn	15
Stockholmsöverenskommelsen.....	16
Överenskommelse om finansiering av bussterminallösning för Ostsektorn	16
Översiktsplan.....	16
Riksintressen	17
Tidigare planarbete.....	17
Gällande detaljplaner	18
Pågående detaljplanprocess inom planområdet	19
Program	19
Bedömning och val av alternativ.....	19
Kommunala beslut i övrigt.....	20
Förutsättningar	20
Natur	20
Geotekniska förhållanden.....	21
Bergets beskaffenhet	21
Hydrologiska förhållanden	22
Befintlig bebyggelse	23



Lokattens trappor.....	23
Fornlämningar	25
Kommersiell service	25
Gator och trafik	26
Gång- och cykeltrafik.....	26
Kollektivtrafik	27
Tillgänglighet	27
Störningar och risker	27
Planförslaget	28
Utformning av terminalen	29
Entré vid Katarinavägen och kopplingar till övrig kollektivtrafik	31
Trafik till och från bussterminalen.....	39
Parkområden.....	40
Gator och trafik	41
Teknik	43
Konsekvenser	46
Behovsbedömning.....	46
Kollektivtrafik	47
Miljöpåverkan i byggskedet	47
Grundvatten.....	47
Miljökvalitetsnormer för vatten.....	48
Luftkvalitet	48
Miljökvalitetsnormer för luft.....	48
Strandskydd.....	49
Landskapsbild/ stadsbild	50
Kulturhistoriskt värdefull miljö.....	51
Störningar	51
Risk och säkerhet.....	52
Barnkonsekvenser.....	55
Genomförandefrågor	56
Organisatoriska frågor	56
Verkan på befintliga detaljplaner	57
Fastighetsrättsliga frågor	58
Överenskommelser	69
Ekonomiska frågor.....	69
Fastighetsbildning.....	71
Tekniska frågor.....	71
Genomförandetid	72
Medverkande.....	72



Inledning

Planens syfte

Planen syftar till att möjliggöra en bussterminal vid Slussen för kommunikationer mellan Nacka- och Värmdö kommun och kollektivtrafiknoden Slussen. Samt anläggande av ny avloppstunnel.

Bakgrund

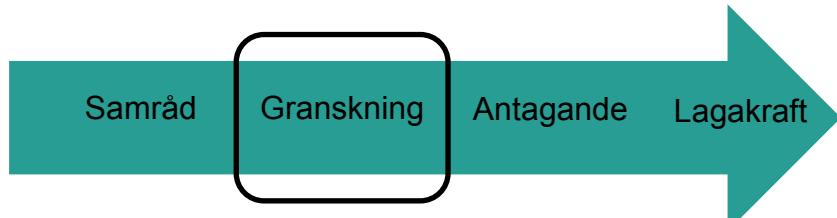
Framtidens utformning av Slussen har diskuterats under lång tid. Slussen ska byggas om på grund av att dess konstruktioner har tjänat ut. Betongen vittrar, stålet rostar och grundläggningen ger vika. Renoveringsarbeten pågår kontinuerligt för att upprätthålla Slussens funktioner i så stor utsträckning som möjligt.

Ändå har vissa delar av konstruktionen befunnits vara i så pass dåligt skick att exempelvis busstrafiken stängts av inom vissa delar. Detta beror bland annat på att Slussen har stora sättningsproblem. På vissa platser har konstruktionen sjunkit 25 cm sedan den byggdes. Slussen inspekteras varje år för att bevaka behovet av reparationer och förstärkningar. Slussen ska rivas och ersättas med en ny struktur bättre anpassad till dagens och framtidens behov.

Slussen är central kollektivtrafiknod som tar emot näst intill all kollektivtrafik från Nacka och Värmdö vilka tillsammans har ca 140 000 invånare. Därmed är kollektivtrafiknoden Slussen en central bytespunkt för att fördela Ostsektorns resenärer ut i regionen. Ostsektorn, dvs Nacka kommun och Värmdö kommun, är ett av Stockholmsregionens mest expansiva områden med hög kollektivtrafikandel. Idag reser ca 78% kollektivt i högtrafiktid.

Tidplan och Planprocessen

Detaljplanearbetet är indelat i flera skeden. Det är främst i samrådsskedet som möjligheter att lämna synpunkter finns. I granskningsskedet kan anmärkningar framföras.



Granskning: 17/10- 11/11 2016

Antagande i kommunfullmäktige: 1:a kvartalet 2017

Laga kraft: 2:a kvartalet 2017

Genomförande

Byggstart: 2019

Färdig bussterminal att tas i bruk: 2023-2025



Handlingar

Planförslaget består av plankartor med bestämmelser. Där höjder förekommer redovisas dessa i höjdsystemet RH2000.

Till planförslaget hör denna planbeskrivning och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Detaljplan och ändring av detaljplan

Förslaget innehåller två planer Dp 2014-12434-54 och ÄDp 2014-12434-54.

Dp 2014-12434-54

Inom planområdet för denna detaljplan ersätts befintliga detalj- och stadsplaner helt, med nya bestämmelser enligt planförslaget.

ÄDp 2014-12434-54.

Förslaget innebär ändringar i befintliga stads- och detaljplaner inom planområdet. De ändringar som sker i befintliga planer sammanfattas i ändringsplanen som benämns ÄDp 2014-12434-54. På plankartan går att utläsa vilka befintliga planer som påverkas. Ändringarna görs för att möjliggöra en fastighet i 3D under mark. Den befintliga användningen på markytan ändras inte varför befintliga detalj- och stadsplaner fortsatt gäller där. Bestämmelserna som ändringsplanen tillför regleras i höjdled enligt samma gränser som redovisas för fastighetsindelningsbestämmelser på plankartorna.

Fastighetsindelningsbestämmelser

Planförslagets fastighetsindelningsbestämmelser innebär att kommande lantmäteriförrättning ska följa planhandlingarna och att flera prövningar som lantmäterimyndigheten normalt gör avgörs i detaljplanerna.

Syftet med inrättande av fastighetsindelningsbestämmelser är att möjliggöra tillskapandet av:

- en fastighet för bussterminal med de tillhörande rättigheter som behövs för bussterminalens funktion.
- ledningsrätt för avloppsledning

Fastighetsindelningsbestämmelser bör tillämpas när en viss lösning för fastighetsindelningen eftersträvas eller när det finns behov av att bestämma en fastighetsindelning (Boverket).

Skälet till att införa fastighetsindelningsbestämmelser i planförslaget är att underlättा detaljplanernas genomförande.

Tillåtlighets- och lämplighetsfrågan prövas i ett tidigt stadium så



att det blir klargjort att fastigheten kan bildas på avsett sätt så att det finns förutsättningar att genomföra detaljplanerna. Berörda fastighetsägare får redan i detaljplanerna besked om hur deras fastighet påverkas av intrånet. Eventuella överklaganden av detta görs i planprocessen, medan man i kommande lantmäteri-förrättnings endast kan överklaga ersättning och tidpunkt för tillträde.

Rättigheterna a1, a2 och a5 (se plankarta 3) innebär ett införande av fastighetsbestämmelser i befintlig detaljplan med gällande genomförandetid i enlighet med Kap 4 39§ och 18§ PBL.

Utredningar

Utredningar som tagits fram och handlingar som utgjort underlag till planen är:

- Regionala alternativ för bussterminal för ostsektorn, 2016-02-03, Stockholm läns landsting.
- Miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan bussterminal vid Slussen del av södermalm 7:87 mfl. 2016-09-23, Tyrens
- Alternativredovisning bussterminal vid Slussen, 2016-09-22, Tyrens
- Trafikbullen Bussterminalen Slussen, 2016-05-04. Tyréns
- Luftkvalitetsutredning för bussterminal vid Slussen. Spridningsberäkningar för halter av partiklar (pm10) och kvävedioxid (no2) år 2030. 2016-01. SLB-analys
- Riskbedömning som underlag för MKB. Bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna i Katarinaberget. 2016-09-20, WSP.
Inklusive, Appendix A, Riskanalys avseende bussar med fordongas i bussterminal, 2016-09-20, WSP
- Brandtekniskt utlåtande avseende fastighetsbildning 3D fastighet för bussterminal, Katarinaberget Slussen, 2016-09-21, Risktec.
- Bussterminal Slussen - Påverkan på kulturvärden, 2016-09-22, Tyréns.



- PM Ingenjörsgeologisk prognos, 2014-08-29 (rev. 2016-09-02), WSP
- Projektspecifikt säkerhetsmål, 2016-04-15, Stockholmstad och Trafikförvaltningen
- Säkerhetskoncept, tekniskt underlag för detaljplan, 2016-09-20, WSP
- Slussen bussterminal VISSIM, 2016-09-06, SWECO

Planens huvuddrag

Detaljplanerna ska möjliggöra anläggandet av en bussterminal vid Slussen för kommunikationer mellan Nacka- och Värmdö kommun och kollektivtrafiknoden Slussen.

En ny bussterminal vid Slussen innebär att det kommer att finnas en samlad kollektivtrafikknutpunkt med hög kapacitet för sydostsektorn nära tunnelbanan. Detta ger potential att minska bilresandet för pendlare till centrala Stockholm vilket ger positiva konsekvenser regionalt ur klimatsynpunkt och för luftkvaliteten.

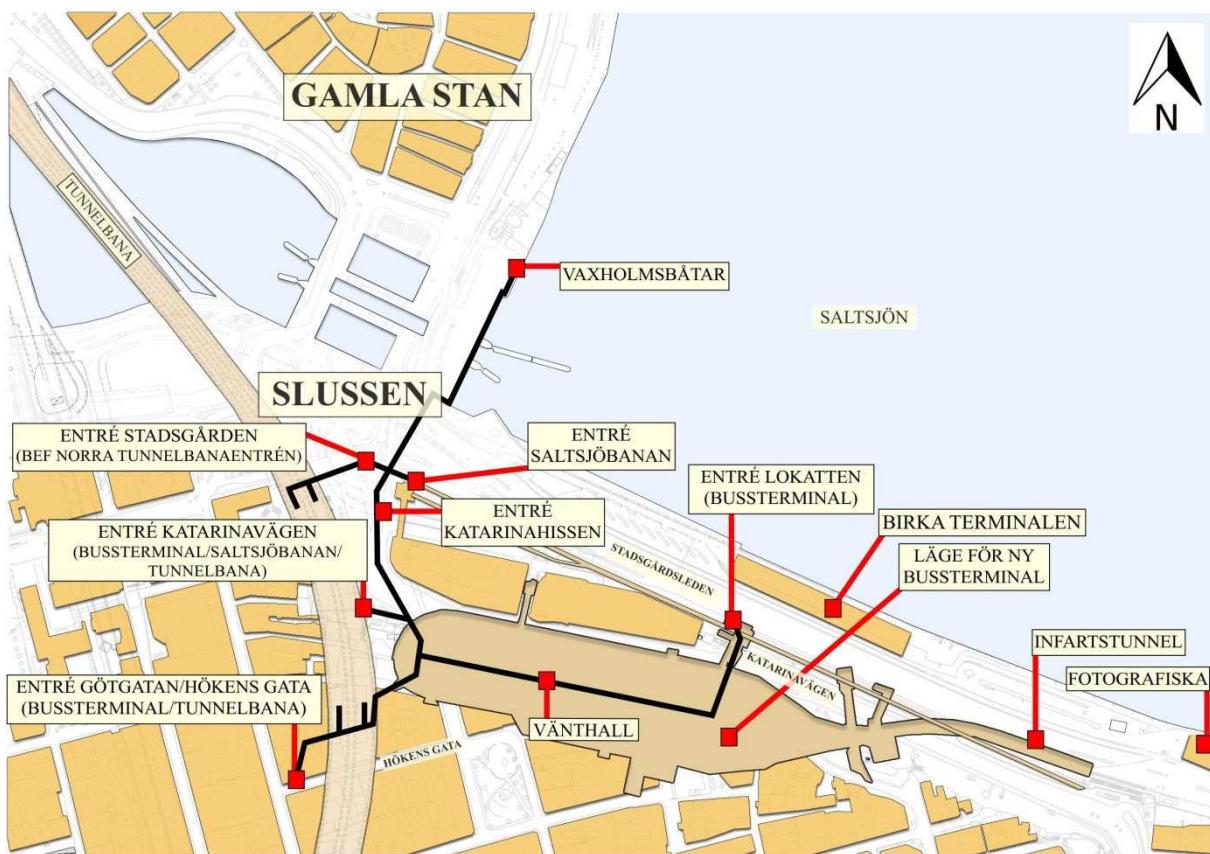


Fig 1. Illustration av läget för bussterminalen och anslutningar till annan kollektivtrafik och övriga målpunkter. Bild: Link arkitektur



Detaljplanernas genomförande kommer att bidra till helhetslösningen för Slussen. Den ska bidra till att möjliggöra att platsen kommer ges en självklar mötesplats. En urban scen för gamla och nya Stockholmare, en nod för trafik och en modern bytespunkt mellan olika kollektivtrafikslag.

En befintlig avloppsledning kommer, som ett resultat av anläggandet av bussterminalen, att flyttas till ett läge söder om terminalen. En ledningsrätt (se a8 på plankarta 3) för den nya ledningen ingår i detaljplanen (ÄDp). På plankarta 1 fastställs tillgängligheten genom så kallat u-område. Mer information finns under rubriken *Lämplighetsprövning*

Förenligt med 3,4 och 5 KAP.MB

De åtgärder som medges i detaljplanerna bedöms inte:

- stå i konflikt med de grundläggande bestämmelserna för hushållning med mark- och vattenområden (MB kap. 3)
 - stå i konflikt med de särskilda bestämmelserna för hushållning med mark och vatten för vissa områden i landet (MB kap. 4)
 - medverka till att miljökvalitetsnormerna överskrids (MB kap. 5)
- Se vidare ”Kapitel 3/avgränsning, miljökonsekvensbeskrivning”.

Miljökonsekvensbeskrivning

Stockholms stad har bedömt att byggandet av bussterminalen kan innebära betydande miljöpåverkan. Till detaljplanerna finns därför en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) framtagen. Här nedan redovisas endast den samlade bedömningen av planförslaget.

Sammanfattande redogörelse

En ny bussterminal vid Slussen innebär att det kommer att finnas en samlad kollektivtrafikknutpunkt med hög kapacitet för Ostsektorn lokaliseras nära tunnelbanan. Detta ger potential att minska bilresanden för pendlare till centrala Stockholm, vilket ger positiva konsekvenser regionalt ur klimatsynpunkt.

Beräkningar har gjorts som visar att miljökvalitetsnormerna överstår för föroreningarna kvävedioxid och partiklar (PM10) vid Stadsgårdsledens östra mynning. Miljökvalitetsnormerna överstår längs Stadsgårdsleden redan idag. Bussterminalen bidrar med låga halter av partiklar och kvävedioxid genom utsläpp. Luftföroreningarna påverkas främst inom närmaste vägbanområdet och inte där folk vistas. Planförslaget gör det därmed inte svårare att klara miljökvalitetsnormerna i områden där folk vistas. Placeringen i Katarinaberget innebär också att människor



slipper utsättas för luftföroreningarna på Stadsgårdsleden när de väntar på bussen. Inne i terminalen blir resenärer åtskilda från bussarnas utsläpp vilket också gör att de utsätts mindre för luftföroreningar vilket är positivt för hälsan.

En riskbedömning har gjorts som visar att risknivån inte är försumbar, men att den kan reduceras till acceptabla nivåer. Risker i planförslaget uppkommer främst på grund av trafikeringen med fordonsgasdrivna bussar i bussterminalen under mark. Sådana risker anses något högre än om bussterminalen hade legat ovan mark. Riskerna består främst av brand och explosion. Ett säkerhetskoncept har tagits fram som anger principerna för de riskreducerande åtgärderna som ska ingå i kommande detaljprojektering. Ett säkerhetsmål har tagits fram som används för att bedöma anläggningens säkerhet och för att försäkra sig om att säkerhetskonceptet är ändamålsenligt. Planförslaget innebär positiva konsekvenser för stadslivet eftersom de nya entréerna innebär fler möjliga stråk för gående. Även minskningen av busstrafiken i den västra delen av Stadsgårdsleden är positiv eftersom området blir tytare och mer promenadvänligt, både jämfört med hur det är idag och jämfört med nollalternativet. Nollalternativet (det vill säga utvecklingen om den föreslagna terminalen inte byggs) innebär att den tillfälliga bussterminalen ligger kvar på kajen och Stadsgårdsleden för att efter en tid avvecklas när Stadsgårdsleden byggs klart. Bussarna sprids då ut inom Slussenområdet och eventuellt andra platser inom den sydöstra delen av länet.

För kulturmiljön i området är det positivt att bussterminalen byggs inuti Katarinaberget då endast mycket få delar av terminalen kommer att synas på ytan.

En sammanfattande bedömning har gjorts av hur planförslaget påverkar hälsan hos boende och de kring 30 000 resenärer som använder terminalen dagligen. Människor kommer att utsättas mindre för luftföroreningar och buller samt få ökad trafiksäkerhet, mot dagens situation. Sammantaget har detta bedömts vara positivt för hälsan.

En grundvattenutredning har gjorts som visar att de skador som kan uppstå kommer att vara små. Det handlar om påverkan på två energibrunnar och en viss risk för att grundvattenföroreningar sprids. Som skyddsåtgärder planeras tätning av bergrum och tunnlar.



Byggskedet innebär störningar för boende i näheten och allmänheten, bland annat i form av luftföroreningar, buller från arbetsmaskiner och transporter samt stomljud och bergborningar. Byggskedet innebär också dålig framkomlighet och skymda utblickar då gator spärras av. Parkytter, exempelvis vid Klevgränd, och andra ytor där folk kan röra sig tas i anspråk av byggverksamhet. Det ger måttliga negativa konsekvenser på rekreativvärdena.

Plandata

Planområdet ligger i direkt anslutning till Slussen och kopplar till ombyggnaden av Slussen. Planområdet omfattar ca 75 000 kvm. Planområdet avgränsas i norr av Stadsgårdsleden fram till konsthallen Fotografiska i öster. Från Högbergsgatan och vidare västerut mot Mosebacke torg och Hökens gata. I väster gränsar planområdet mot tunnelbanan. Vidare sträcker sig området utmed kvarteret Tranbodarnes södra fasad mot Katarinavägen för att sedan möta Stadsgårdsleden i norr. Planområdet utgörs till största del av nya bergrum som föreslås sprängas ut under befintlig gator och bebyggelse på berget.

KARTA



Fig 2, översiktligt läge för planområdet. Bild: Stadsbyggnadskontoret.



Tidigare ställningstaganden

Regionplan

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2010) tas transportförsörjning och kollektivtrafik upp som en av de viktigaste faktorerna för att uppnå Stockholmsregionens vision – att bli Europas mest attraktiva storstadsregion. Goda kollektiva transporter är avgörande för Stockholmsregionen som är en viktig motor för näringsliv, högre utbildning, forskning, kultur och ekonomisk tillväxt. En ökad kollektivtrafikandel av de motoriserade resorna är både ett mål och ett medel för att minska trängseln i hela transportsystemet och även för att minska klimatpåverkan. En utveckling av en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik, tillgänglig för alla är därför nödvändig. Specifikt för Slussenområdet nämns det att bussterminalen behöver rustas upp på kort sikt. Samt att på lång sikt kommer ytterligare tunnelbanesträckningar att avlasta kollektivtrafiknoden Slussen.

Regionala alternativ för bussterminal för Ostsektorn

Trafikförvaltningen genomförde en utredning (*Regionala alternativ för bussterminal för Ostsektorn, 2016-02-03*) för att redovisa de regionala platser som fanns för att åstadkomma en ny kollektivtrafikknutpunkt som försörjer resenärer till och från Ostsektorn i Stockholms län, med tidsperspektivet år 2050.

Utredningen redovisar nuläget för kollektivtrafiken till och från Ostsektorn samt möjliga regionala platser för en terminal och deras för- respektive nackdelar. Utredningen resulterade i att Slussen fortfarande är den lämpligaste platsen att anlägga en ny terminal vid. Nedan är ett utdrag ur utredningen:

För att kunna möta det fortsatta behovet av busstrafik som bedöms behövas för ostsektorn, krävs att den bussterminal som rivas vid Slussen ersätts med en eller flera bussterminaler. För att åstadkomma en fortsatt attraktiv och kapacitets-stark kollektivtrafik för Ostsektorn med tillgång till olika kollektivtrafikslag har olika platser således studerats.

Funktionen för en ny bussterminal som försörjer ostsektorn utgår ifrån ett förändrat tunnelbanesystem där delar av resandet från ostsektorn, då främst från Nacka, tas om hand av blå linje medan resande från Värmdö tas om hand av röd och grön linje. Detta på grund av att blå linje till Nacka bör ha ett kapacitetsutrymme för framtida resandeökningar, vilket den inte får om all busstrafik från ostsektorn skulle ansluta till blå linje.



Med en bussterminal i Slussen skapas fortsatt bra restider från Värmdö till hela innerstaden. Om restiderna försämras från Värmdö finns risken att fler kommer att åka bil, vilket innebär en försämring ur miljösynpunkt samt framkomlighetsproblem som följd, främst på Värmdöleden och Stadsgårdsleden, väg 222.
(Citat från utredningen Regionala alternativ för bussterminal för Ostsektorn, Stockholm län)

Mot bakgrund av Trafikförvaltningens utredning konstaterar staden att det finns ett utrett behov av en ny bussterminal i Slussenområdet.

Stockholmsöverenskommelsen

En överenskommelse träffades under 2013 års Stockholmsförförhandling mellan Stockholms läns landsting, Stockholm stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun.

Överenskommelsen innebär bland annat att tunnelbanan byggs ut till Nacka, och att blå linje kopplas samman med Hagsätralinjen. Utbyggnaden till Nacka utgör en viktig förutsättning för planeringen av bussterminalen vid Slussen.

Överenskommelse om finansiering av bussterminallösning för Ostsektorn

En dialog har förts mellan de berörda parterna av bussterminalen vid Slussen: Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun och Värmdö kommun. Den 1 juli 2014 presenterades en överenskommelse mellan de fyra parterna som redovisar omfattning och kostnadsfördelning för en bussterminallösning för Ostsektorn. Detta innebär att en bussterminal avses byggas i Katarinaberget. I överenskommelsen framgår även att en bussterminal ska byggas vid Nacka centrum och en vid Slussen. Överenskommelse om finansiering finns och är godkänd av samtliga parter.

Översiksplan

I stadens översiksplan (antagen 2010) pekas Slussen ut som en av den centrala stadens noder. Slussens funktion som trafikplats är central i arbetet med nya Slussen. Nuvarande trafikutformning har fokus på bilarnas framkomlighet, medan platsens huvudfunktion idag är som bytespunkt i kollektivtrafiken. Slussens läge som knutpunkt, platsens unika historiska och stadsbildsmässiga betydelse ska speglas i utformning och innehåll. Slussen utgör den östligaste överfarten mellan norr och söder. Det bör finnas en stor flexibilitet i de lösningar som slutligen väljs. Slussen bör också utvecklas som vital länk och målpunkt i den lokala stads-



strukturen. I enlighet med en av planens strategier *Fortsätt stärka centrala Stockholm*, redovisas att framkomligheten för alla trafikslag ska säkerställas med moderna bytespunkter för kollektivtrafiken.

Riksintressen

Slussen är en del av Stockholms innerstad, som av Riksantikvarieämbetet bedömts vara en kulturmiljö av riksintresse enligt miljöbalken (3 kap. 6 § MB). Riksintressen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dess värde. I sin planering är staden skyldig att beakta riksintresset och länsstyrelsen ska pröva stadens detaljplan om det kan befaras att denna innebär att riksintresset inte tillgodoses. På motsvarande sätt ska riksintresset beaktas vid prövningar enligt miljöbalken.

Riksintresset *Stockholms innerstad med Djurgården* omfattar Stockholm innanför tullarna och Djurgården.

Riksantikvarieämbetet har 1997 motiverat sin bedömning med att Stockholm är en storstadsmiljö som präglats av att vara landets politiska och administrativa centrum, de speciella topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna, samt hur Stockholm speglar utvecklingen av stadsplane- och byggnadskonsten genom tiderna samt karaktäristiska verksamheter, dit sjöfartsstaden hör.

Stockholms hamn har pekats ut som riksintresse för kommunikation. Befintlig väg 222/260 har också pekats ut som riksintresse, då dessa utgör en anslutning till utpekad hamn av riksintresse.

Farleden inklusive buffertzoner är en allmän farled och berör sträckan Fjäderholmarna – Stadsgården med farledsklass 1 och har pekats ut som riksintresse.

Saltsjöbanan har pekats ut som riksintresse för kommunikation enligt 3 kap 8 § Miljöbalken. Järnvägen går mellan Slussen och Saltsjöbaden och är av särskild regional betydelse.

Tidigare planarbete

Under program- respektive plansamrådet för Slussen under 2007 och 2010 var bussterminalen placerad inom den nya anläggningen på kajen framför KF- och Glashusen. I samband med plansamrådet 2010 och ett omhändertagande av de synpunkter som inkommit under detta så framstod det då som mycket svårt att hitta en lösning som tillgodosåg alla intressen samtidigt som bussterminalen skulle ligga kvar på kajen. Synpunkterna



handlade bland annat om kulturmiljöfrågor, stadsbildsfrågor, intrång i befintliga fastigheter (KF- respektive Glashusen) samt anläggningens utbyggnad i Saltsjön.

För att mildra dessa effekter i ett utvecklat planförslag, valde staden att pröva en ny bussterminal i Katarinaberget. Detta planarbete startade i mars 2011 och ett plansamråd hölls i maj-juni 2011 parallellt med utställningen av det slutgiltiga planförslaget för Slussen. Bussterminalen omfattade då 8 ankomstplatser, 20 avgångsplatser samt 20 reglerplatser. Utställning av detaljplanen hölls i början av 2012 och detaljplanen antogs av kommunfullmäktige i juni 2012.

Efter antagandet av detaljplanen följde en process med överklagande där länsstyrelsen i januari 2013 fastställde detaljplanen men mark- och miljödomstolen (MMD) upphävde densamma i december 2013. Staden överklagade detta beslut och sökte prövningstillstånd i mark- och miljööverdomstolen. I mars 2014 beslutade mark- och miljööverdomstolen att inte bevilja prövningstillstånd.

Vid överklagandet fann MMD att staden på ett flertal punkter brustit i handläggningen av detaljplanen. Bristerna var, såväl sedda för sig som sammantagna, så omfattande att detaljplanen upphävdades.

- Avsaknad av programsamråd
- Samråd för avgränsning av MKB
- Alternativredovisning
- Förhållande till andra planer och program (Rufs)
- Ekonomiska överväganden

MMD upphävde på formella grunder och det fanns då inget skäl att pröva om en korrekt intresseavvägning gjorts. I föreliggande detaljplan har dessa punkter utretts och redovisats på ett korrekt sätt.

Gällande detaljplaner

Pl 7469, kv Mosebacke m m

Pl 7400A, Stadsgården m m

Pl 7670, kv Drottningen m fl

Dp 95085, kv Höga Stigen Större

Pl 7794, kv Häckelfjäll m m

Pl 436, del av Katarina församling

Pl 7469, kv Mosebacke m m

Pl 2516A, kv Fiskaren Större



Pl 7865, Urvädersklippan Större och Urvädersklippan Mindre
Pl 1998-00893, kv Ormen
Pl 4200A, del av stadsdelen Södermalm
Pl 2001A, kv Prinsen
Pl 2693, delar av Urvädersklippan Mindre och Prinsen
Pl 2281, kv Prinsen
Pl 5786, del av kv Prinsen m m
Pl 7655, Södermalm och Södra Hammarbyhamnen
Dp 2005-08976, Slussen, del av Södermalm 7:85 m fl
P127, byggnadsminne
Pl 0248

Pågående detaljplanprocess inom planområdet
2015-09516 pågående plan för Mosebacke 10.

Program

Enligt plan-och bygglagen (2010:900) 5 kap. 28§ ska ”*Om kommunen bedömer att det behövs för att underlätta detaljplane-arbetet, ska kommunen ange planens utgångspunkter och mål i ett särskilt program*”.

Med grund i tidigare planarbete och planprocesser har kommunen/staden gjort bedömningen att ett program inte är nödvändigt för att underlätta det föreliggande detaljplanearbetet.

Bedömning och val av alternativ

Den sammanvägda bedömningen är att Katarinaberget är det lämpligaste alternativet och lokaliseringen för anläggande av en bussterminal vid Slussen. Detta främst på grund av att lokaliseringen är ett av de alternativ som ger minst negativa konsekvenser för miljön, den ger möjlighet till god komfort för resenärer och personal samt att den inte i någon betydande grad konkurrerar med annan markanvändning i Slussenområdet.

Katarinaberget är det alternativ som på lämpligast sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön. Alternativet innebär endast små negativa konsekvenser på kulturmiljön och riksintresset för innerstaden. Katarinaberget är också det enda studerade alternativ där man kan tillgodose kapacitetsbehovet av hållplatser i terminalen.

Övriga alternativ som studerats är sämre även ur ett kommunal-ekonomiskt perspektiv. Det är med anledning av att de påverkar tiden för genomförandet av Slussen, vilket ger praktiska konsekvenser. Det innebär även utdragen genomförandetid som ger stora ekonomiska konsekvenser.



Nya Slussen kommer att stå klar år 2025, bussterminalen beräknas vara färdigställd under 2023-2025. Det är av stor vikt att bussterminalen färdigställs så snart som möjligt i sitt permanenta läge för att klara kollektivtrafikförsörjningen till Ostsektorn.

Det är således av väsentligt intresse för allmänheten att buss-terminalen kommer till stånd. Detta ska vägas mot det enskilda intresset, för de berörda fastigheterna, att behöva avstå från utrymme under mark. Av genomförandedelen i planbeskrivningen framgår att konsekvenserna för fastigheterna är begränsade. Det allmänna intresset överväger därför det enskilda intresset. Ianspråktagandet av utrymmet i Katarinaberget krävs för att tillgodose detta angelägna allmänna intresse. Den regionala och den lokala alternativstudien visar tillsammans att ändamålet med bussterminalen inte lämpligen bör tillgodoses på annat sätt.

Kommunala beslut i övrigt

Slussen ska byggas om. Anläggningens tekniska status har i flera olika rapporter under en lång tid konstaterats vara mycket dålig och processen med att ta fram en detaljplan och gestaltning för framtidens Slussen har pågått under många år. Processen började redan i slutet av 1980-talet och 1991 hölls den första tävlingen. Därefter har flera olika moment följt med ytterligare tävling 2004, programsamråd 2007, parallellt arkitektuppdrag 2008, plansamråd 2010 och slutligen en utställning med det slutgiltiga planförslaget 2011. Efter att detaljplanen hade antagits av kommunfullmäktige följde en överklagansprocess som resulterade i att detaljplanen upphävdes. Stadsbyggnadsnämnden gav i september 2014 stadsbyggnadskontoret i uppdrag att påbörja framtagande av en ny detaljplan för bussterminal vid Slussen.

Förutsättningar

Natur

Mark och vegetation

Den mark inom planområdet som inte utgör berg är redan exploaterade ytor. Längs Stadsgårdsleden är det redan ianspråktaget som trafikytor och utgör i huvudsak asfalterade ytor och spår-område. De dominerande bergarterna är gnejs och granit.

Naturvärden, rekreation och friluftsliv

Vid det planerade luftintaget för bussterminalen mellan Glasbruksgatan och Klevgränd finns det små parkytor varifrån man



kan blicka ut över Saltsjön. I Parkplan Södermalm beskrivs parken som ett exempel på den s.k. stockholmsstilen, med noggrant utformade detaljer som murar och blomsterplanteringar. Parken har stora nivåskillnader och är i flera terrassplan. Den ligger relativt visuellt skyddad från trafik. Muren mot Klevgränd bidrar till att ge området en rustik karaktär. Parkytan mellan Glasbruksgatan och Klevgränd ligger inom ett område som enligt Sociotopkartan har stor andel värdefull friyta. Området är dock påverkat av trafikbuller.

Söderbergs trappor förbinder Stadsgårdsleden med Katarina-vägen och är viktig för möjligheten att ta sig från Södermalms höjder ner mot Fotografiska och mot gångstråket längs kajen.

Geotekniska förhållanden

Bergets beskaffenhet

Bussterminalen innebär att en stor mängd berg ska sprängas ut under befintliga byggnader och anläggningar. Byggandet av bussterminalen ska utföras på så sätt att risken för skador minimeras på bebyggelse och anläggningar både under byggspektive drifttid. För att säkerställa bergets byggbarhet har staden låtit undersöka bergets beskaffenhet samt utföra stabilitetsberäkningar för bergrummen. Detta redovisas i en rapport framtagen av WSP, dat. 2014-08-29.

I rapporten redovisas också hur terminalen bör utformas avseende bergstabilitet, samt vilka dimensioner som pelarna mellan de olika bergrummen bör ha. slutsatsen i rapporten visar att det finns tillräcklig bergtäckning för att naturliga tryckvalv ska kunna bildas i berget med föreslagen bergrums utformning, dvs. valvet tillsammans med konventionell bergförstärkning kan bära last från ovanliggande berg och byggnader. Den föreslagna lösningen, med dimensionering av tryckvalven och bergpelarna, är stabil till sin form. Vidare konstateras att bergmassan har kapacitet att ta förväntade laster men att det vid lokalt avvikande förhållanden kan bli aktuellt att särskilda åtgärder måste vidtas, exempelvis betongkonstruktioner. Det finns också risk för blockutfall under vissa omständigheter, något som kan identifieras och kartläggas samt åtgärdas under byggtiden. Detta innebär i sådana fall att förstärkningsåtgärder kan bli aktuellt vid bergpelarna.

Sammanfattningsvis kan konstateras att bergets beskaffenhet är god men att genomförandet självklart måste ske med erforderliga vidare karteringar, säkerställande av hållfasthet inom de delar av bergrummen där så kan vara aktuellt genom extra åtgärder så som



betongkonstruktioner samt att påverkan för ovanliggande byggnader och anläggningar minimeras.

Hydrologiska förhållanden

Vattenmiljön i planområdets närhet är starkt modifierad och påverkad av föroreningar. Växt- och djursamhällen är utarmade. Bottenfaunan saknar särskilt skyddsvärda arter och har ingen regional ekologisk betydelse. Arbetet med bussterminalen har liten påverkan på vattenmiljön i området, det är främst arbetet med övriga Slussen som riskerar att påverka vattenmiljön i Saltsjön och Mälaren.

Översvämningsrisker

Bussterminalen är projekterad utifrån högsta vattennivå i Saltsjön som har en återkomsttid på cirka 300 år. För dimensionering till år 2100 har ytterligare 0,5 meter lagts till, vilket motsvarar det högsta vattenståndet i slutet av detta sekel enligt FNs klimatpanel, inräknat landhöjning. Till detta läggs även 40 cm för vindpåslag. De delar som inte kan ändras i efterhand anpassas till vattennivåerna år 2110. Kring mitten av seklet, år 2050, är SMHI:s bedömning att havsvattenståndet, med landhöjningen, i Stockholm är i paritet med vattenståndet år 1990.

Tröskelnivån mot kaj och Stadsgårdsleden vid infarten till bussterminalen ligger på +2,9 meter. Denna nivå ansluter till befintlig nivå på leden och ligger väl över de lägsta nivåer som satts på kajnivåer inom övriga Slussenprojektet som ligger på +1,7 meter.

Vattenskyddsområde

Planområdet ingår inte i något vattenskyddsområde, varken primärt eller sekundärt.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Saltsjön utgör ytvattenförekomsten Strömmen och omfattar därmed av miljökvalitetsnormer för ytvatten enligt EU:s vattendirektiv. Ytvattenförekomsten har idag en otillfredsställande ekologisk status och uppnår inte en god kemisk status.

Dagvatten

Recipient för vattnet är Saltsjön. Sjöar och vattendrag i Stockholm har klassificerats, i den gällande dagvattenstrategi för Stockholm, i tre grupper beroende på status och känslighet för mänsklig påverkan. Där har Saltsjön bedömts som mindre känslig för mänsklig påverkan.



Befintlig bebyggelse

Den befintliga bebyggelsen inom och i närområdet utgörs i huvudsak av bostadskvarter med inslag av kontorsverksamhet. På stadsgårdskajen finns Birkaterminalen och Fotografiska vilka inte ingår i planområdet.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Lokattens trappor

Stationsbyggnaden och paviljongen är uppförd av Järnvägs AB Saltsjön-Stockholm i samband med att bolaget även uppförde kontor, magasin och direktörsbostad på fastigheten bredvid, nuvarande Sjömansinstitutet. Stationen ersatte en tidigare station i trä och fungerade som slutstation för Saltsjöbanan fram till den stängdes 1936, då ändstationen flyttades in till Slussen. Sedan dess har trappan varit helt avstängd men paviljongen och stationen har fungerat som kaféservering respektive härbärge för hemlösa.

Karakterisering och byggnadsbeskrivning

Byggnadsverket består av *paviljongsbyggnad* och *murverk* vid Katarinavägen, *Lokattens trappa* som förbinder Katarinavägen med Stadsgården samt *stationsbyggnaden* med *perrong* och *skärmtak* (se fig 3,4,5).

Byggnadsverkets karaktär utgörs till stora delar av den arkitektoniska utformningen, konstruktionen och de material som används och det är samspelet mellan form, konstruktion och material som utgör den helhet som är viktig att bibehålla. Byggnadsverket är även en betydelsefull del av stadsbilden.

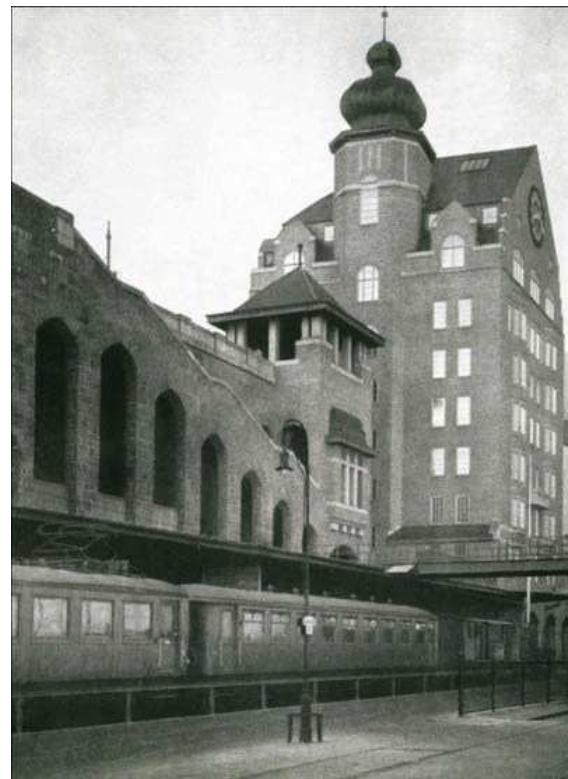


Fig 3,4. På den övre bilden ses murarnas och vilplanets spetsbågiga valv. Smidesräcken i jugendstil. Den nedre bilden visar byggnaden i början av 1900-talet då den fortfarande fungerade som slutstation för Saltsjöbanan. Trappan och murarnas karakteristika spetsbågiga valv syns tydligt.
Bild: Stockholms stadsmuseum (överst) respektive okänd (ovan).

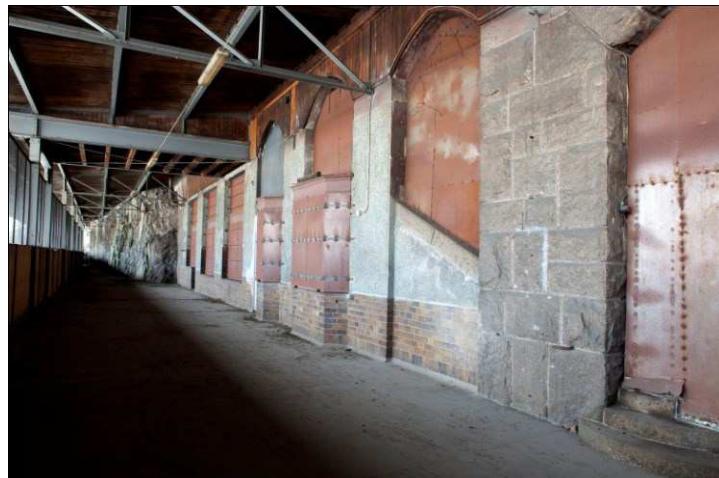


Fig 5. På bilden ovan ses perrongen med igensatta biljettluckor. Murarna är spritputsade, klädda med hårdbränt fasadtegel eller i natursten.

Bild: Stockholms stadsmuseum.

Trappan från Katarinavägen landar i ett vilplan som fungerar som en lägre del av utsiktspaviljongen. Lokattens trappor är anpassade så att förkastningsbranten fortfarande är betydelsefull i stadsbilden. Byggnadsverkets höga valv och arkitekturens betoning av vertikalitet är ett viktigt inslag i stadsbilden. Särskilt kan betonas hur bergväggen är synlig genom valven vilket gör att samspelet mellan de topografiska förutsättningarna och bebyggelsen är mycket tydligt. Stationsbyggnaden är även väsentlig för kulturmiljön genom att den visar på Stadsgården som en transport- och funktionsplats. Byggnadens karaktär av kommunikationsbyggnad är viktig att bibehålla.

Fornlämningar

Området är beläget inom riksintresseområde för kulturmiljövården, ”Stockholms innerstad med Djurgården” samt inom fornlämning RAÄ 103. Att området är beläget inom fornlämning 103 innebär att det både på land och i vatten kan finnas kulturlager från medeltiden och framåt. Vid markingrepp ska anmälan till Länsstyrelsen. Planens risk att påverka fornlämningen bedöms som liten då in- och utfarten till terminalen ligger utanför fornlämningens utbredning. Resterande del av anläggningen ligger i Katarinaberget.

Kommersiell service

I nära anslutning till planområdet finns ett riktigt handelsutbud längs Götgatan och Hornsgatan. I de undre och inre delarna av den framtida Slussen, på mellanplan och kajplan, finns planer på en handelsplats. En del av handeln kan också rymmas på



torgplanet inom delar av bottenvåningarna i den nya bebyggelsen. Handelsplatsen ska integreras med övriga funktioner vid Slussen, så som exempelvis kollektivtrafiken, kulturella verksamheter och publika ytor inom- och utomhus.

Gator och trafik

Gatunät

Slussen är idag en anläggning som är dimensionerad för ett betydligt större trafikflöde än dagens. Senaste trafikräkningen från 2009 visar på att anläggningens hela kapacitet inte nyttjas. Innan trafikförberedande arbete startade passerade ca 30 000 fordon per dygn i nord-sydlig riktning. Framtidens Slussen anpassas dessutom till en trafiksituasjon som rymmer 20 000 fordon, vilket grundas i ett beslut av Stockholm stad att verka för att minska biltrafiken. Detta innebär att trafikanläggningen kan rationaliseras och dess ytor minskas till förmån för kollektiv-, gång- och cykeltrafik samt att plats frigörs för nya offentliga platser och nybyggnation.

Genomförandet av den nya detaljplanen för Slussen kommer innehåra förändringar i gatunätet. Den stora trafikanläggningen ersätts med en trevägskorsning i nivå med Södermalmstorg. De två broarna mellan Slussen och Gamla stan ersätts av en större bro i den östra delen. Stadsgårdsleden kommer att överläckas vid Slussen och kommer att kopplas till Skeppsbron via en korsning under mark. Västerut efter korsningen fortsätter leden ner under tunnelbanan, på kajnivå, för att sedan ansluta till befintligt läge på Söder Mälarstrand framför Hotel Hilton. Österut slutar överläckningen vid Birkaterminalen och Stadsgårdsleden fortsätter i befintligt läge vidare österut. Katarinavägen är fortsatt en viktig koppling mellan Slussen och de östra delarna av Södermalm. (Se fig.1)

Gång- och cykeltrafik

Slussen passeras idag av ca 25000 gående och ca 25000 cyklister per dygn. År 2030 beräknas detta ha ökat till det dubbla för var och ett av trafikslagen. Antalet gående och cyklister beräknas därmed uppgå till 100 000/dygn.

Det finns idag en gångväg mellan Katarinavägen och Stadsgårdsleden, via Söderbergstrappor, samt en koppling via Lokattens trappor. Den senare har sedan länge varit stängd på grund av säkerhetsskäl, men rustas nu upp för att åter tas i bruk.

Inom Slussenprojektet planeras det för ett cykelgarage i direkt anslutning till kajen och de cykelstråk som kopplar via lågbroarna över Slussen norrut mot City, Norrmalm, Östermalm



och Kungsholmen. Det är till dessa delar av staden som många av arbetsresorna görs från bytespunkten Slussen. Cykelgaraget blir en säker plats att nattförvara cykeln i och cykeln kan då också utgöra ett reellt alternativ till resa med stadsbuss. Utöver det planerade cykelgaraget kommer det också att finnas cykelparkeringsutomhus på torgplan som kopplar till gatunätet på Södermalm och över broarna till Gamla stan.

Kollektivtrafik

Slussen är idag länets näst största knutpunkt för kollektivtrafiken (efter T-centralen) och Sveriges största bussterminal. Idag gör ca 140 000 resenärer sina byten här, ca 48 000 med buss, ca 80 000 med t-bana och resterande med övriga trafikslag. Under morgonens maxtimma angör ca 190 bussar terminalen. Här har tunnelbanans röda och gröna linje flest resenärer (på sträckan mellan Slussen och Gullmarsplan är det ca 20 000 resenärer under högtrafiktid per timme), ett flertal innerstadsbussar, varav två stombusslinjer, passerar också Slussen. Waxholmsbolagets båttrafik lägger till här (Djurgårdsfärjan) och i princip all kollektivtrafik från Nacka och Värmdö angör Slussen med buss eller via Saltsjöbanan.

Tillgänglighet

Dagens bussterminal ligger idag i direkt anslutning till både tunnelbana och Saltsjöbanan. Inom bussterminalen finns tre perronger där resenärer, till och från de norra delarna, måste korsa körbanor för att nå andra perronger eller de andra trafikslagen. Inne i tunnelbanestationen finns hiss upp till tunnelbanans perronger och till Ryssgården. Från bussterminalen finns det en gångväg till stadsgårdskajen via en ljusreglerad korsning öster om bussterminalen. Västerut finns ingen koppling för gående.

Störningar och risker

Luft, lukt

Den nuvarande bussterminalen för Nacka- och Värmdöbussarna är inbyggd under samma tak som Stadsgårdsleden och därför exponeras bussresenärerna för höga luftföroreningshalter. Bussresenärerna står utomhus och exponeras för avgaser både från trafiken på Stadsgårdsleden och från bussterminalen.

Buller, vibrationer

Trafiken på Stadsgårdsleden medför höga ljudnivåer för närliggande bostäder, främst för de som ligger uppe på Katarinaberget. Mätningar av buller från trafiken på Stadsgårdsleden har gjorts för att visa hur intilliggande bostäder påverkas. Mätningarna visar att området i dagsläget är bullerstört.



Farligt gods

Den typ av farligt gods som är tillåtet att transporteras på Stadsgårdsleden och den risk vid olyckor som detta medför bedöms inte vara av sådan karaktär att det får ett stort påverkansområde. Stadsgårdsleden är en sekundär trafikled för farligt gods.

Planförslaget

En ombyggnation av Slussen är förestående. Ombyggnationen är ett angeläget, viktigt och stort projekt för Stockholms stad och övriga berörda parter. Slussen är en av kollektivtrafiknätets största bytespunkter med möjlighet att ytterligare öka sin betydelse i framtiden med ett ökat antal resenärer, inte minst genom befolkningsökning i Stockholmsregionens östra delar. Vid Slussen ligger bussterminalen för Nacka- och Värmdöbussarna som försörjer de båda kommunerna med merparten av dess kollektivtrafik, vilken kopplar in till de centrala delarna av Stockholm. Dagens befintliga bussterminal kommer att beröras av den framtida ombyggnationen av Slussen.

Ostsektorn, dvs. Nacka och Värmdö kommun, är ett av Stockholmsregionens mest expansiva områden med en hög kollektivtrafikandel. Idag reser ca 78 % kollektivt i högtrafiktid, när det gäller det radiella resandet mot innerstaden. Antalet påstigande i kollektivtrafiken från Nacka och Värmdö har ökat med ca 26 % mellan år 2003 och 2010. Ostsektorn delar idag kapacitet över Saltsjön-Mälaren med stora delar av söderort, på vad gäller väg- och spårnätet. Eftersom denna länk trafikmässigt är högt belastad, är möjligheten att bygga nya bostäder och arbetsplatser i söderort beroende av hur trafiken för ostsektorn löses, och tvärtom.

En bussterminal har en lång teknisk livslängd och för att få ut större nytta av investeringen bör den ha kapacitet att klara en långsiktig trafikökning. För den planerade bussterminalen har det antagits att trafik fram till år 2050, men även därefter, ska rymmas i terminalen.

Den nya terminalen är dimensionerad utifrån de prognoserna som kommunerna tagit fram avseende befolkningsökning i den östra sektorn och därmed förväntat ökat trafikantbehov. Terminalen rymmer över 40 000 resenärer per dygn för att klara det tänkta behovet om ca 37 000 resenärer per dygn 2020 (innan tunnelbanan till Nacka är i drift). Det kan ses mot dagens trafikanter som uppgår till knappt 30 000 per dygn. Terminalens kapacitet möjliggör även enstaka tillkommande linjer och viss trafikstörning i terminalen.



Den nya terminalen kommer att präglas av en tilltalande och attraktiv miljö där bussar och resenärer hålls skilda åt med bättre miljö för resenärerna och en säkrare trafikmiljö för bussarna utan de konfliktpunkter som råder i dagens terminal.

Utformning av terminalen

Terminalen, vilken är placerad i bergrum (T_1) i Katarinaberget, utgörs av körytor och vänthall i öst-västlig riktning under Katarinavägen och Mosebacke. Vänthallen är till för resenärer och på respektive sida norr och söder om detta ryms busstrafiken. Anläggningen kommer vara cirka 280 meter lång, 80 meter bred. Vänthallen planeras vara cirka $3\ 700\ m^2$ stor. Vänthallen är cirka 200 meter lång, 16 meter bred och 8 meter hög.

Bussterminalen rymmer ankomst- och avgångszoner samt s.k. reglerplatser där bussarna står uppställda mellan de olika turerna. Infarten till bussterminalen sker via en ramp från Stadsgårdsleden, under Saltsjöbanan och in till en ankomstzon som rymmer 6 ankomstplatser in till det mellersta bergrummet med resenärsutrymmen. 17 platser reserveras för avgång vilka ligger förlagda mittemot ankomstdelen i terminalen.



*Fig 6. Illustration av ankomstplats
Bild: Link arkitektur*



*Fig 7. Illustration av passage mellan vänthall och avgångsplats,
vy från vänthall*
Bild: Link arkitektur



Fig 8. Illustration av avgångsplats
Bild: Link arkitektur

Vänthallen utformas som en ljus och rymlig miljö med plats för bänkar vid respektive avgångsplats. Hallen blir lättorienterad med tydlig hänvisning till de olika linjerna som trafikerar terminalen samt till de kopplingar som finns till tunnelbanan och övrig kollektivtrafik.



*Fig 9. Illustration av vänthall, vy mot väster.
Bild: Link arkitektur*

Utrymmen för resenärerna separeras från bussutrymmena vilket ger en god miljö för resenärerna, både vad gäller luftkvalitet men också ur bullerhänseende om man jämför med dagens anläggning. En liknande lösning som föreslås vid Slussen finns redan i dag vid bussterminalen under Liljeholmstorget, avseende där väntytor och resenärsutrymmen skiljs åt från bussar genom glasväggar och glasdörrar. I terminalen finns 17 reglerplatser för bussar där dessa kan parkeras mellan de olika turerna till och från Nacka och Värmdö.

Entré vid Katarinavägen och kopplingar till övrig kollektivtrafik

Huvudentrén till terminalen för resenärer förläggs i en ny entrébyggnad vid läget för den numera nedlagda personalentrén vid Katarinavägen (se a1 på plankarta 3). Det vill säga mellan tunnelbanans befintliga byggnad och Thor Modéens trappa.



Fig 10. Illustration av ny entré till bussterminalen mm från Katarinavägen
Bild: White/Link arkitektur

Via entrén kan både bussterminalen, stadsbussar på Katarinavägen, Saltsjöbanan och tunnelbanans befintliga entré nås. Denna entré kommer således att utgöra en viktig del i kollektivtrafiknoden Slussen.

Via entrén vid Katarinavägen nås södergående stadsbussar på Katarinavägen. Från en koppling på mellanplan under Katarinavägen, som nås med rulltrappor och hissar från entrén på gatuplan respektive den lägre liggande bussterminalen, nås sedan den entré som byggs i anslutning till Katarinahissen. Från denna entré når man norrgående stadsbussar och eventuell framtidig spårvagn som föreslås få en hållplats intill Katarinahissen.



Fig 11. Illustration av kopplingar mellan olika kollektivtrafikslag
Bild: Link arkitektur

Via en koppling på mellanplan (nivå ca +5,5 meter) når man vidare ner till kajplan (nivå ca +1 meter) och den befintliga norra entrén till tunnelbanan, som idag används som uppgång från befintlig bussterminal samt Saltsjöbanan. Vidare nås också kajerna på Saltsjö- respektive Mälarsidan som i framtiden kan rymma båttrafik och eventuell framtidiga kollektivtrafik till sjöss. Sammantaget skapar de olika bytesmöjligheterna goda förutsättningar att stärka Slussens viktiga omstigningsfunktion och att tillvarata Slussens läge med möjlig framtidig reguljär båttrafik.

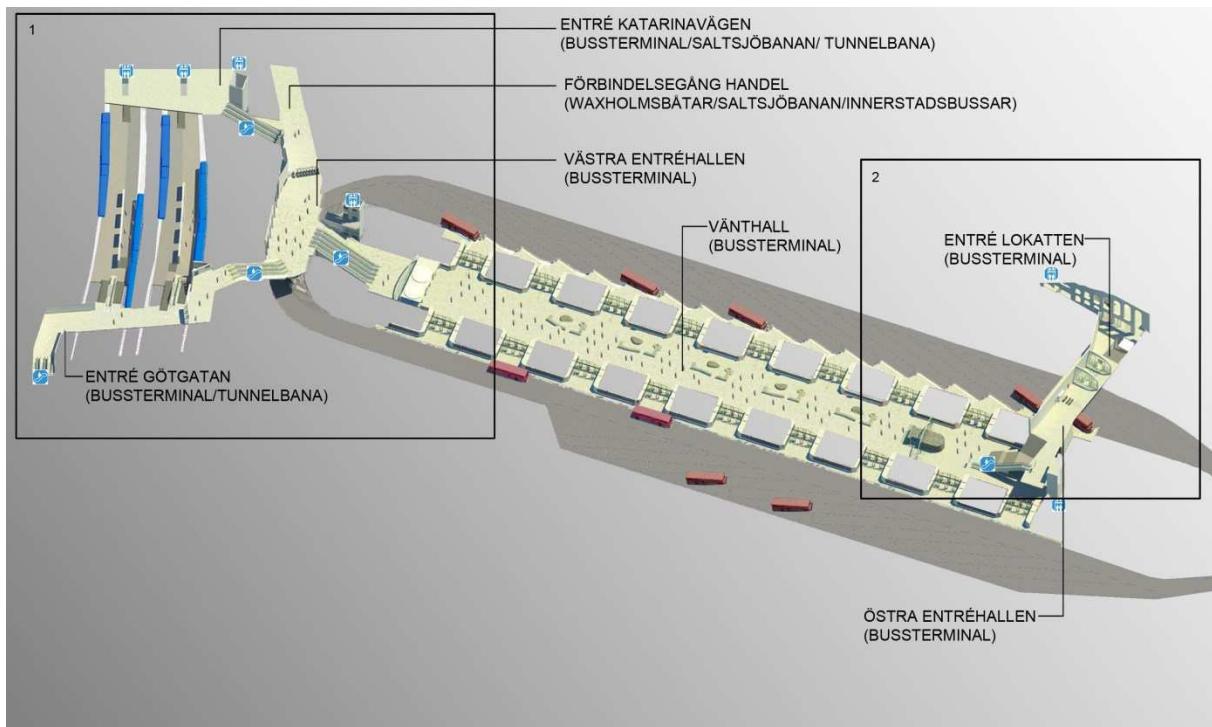


Fig 12. Orienteringskarta över bussterminal och dess entréer/utgångar. Bild: Link arkitektur

Entré vid Götgatan i korsningen med Hökens gata
Från resenärsentrén vid Götgatan nås tunnelbanans södra
perrongändar samt bussterminalens västra del av vänthallen.

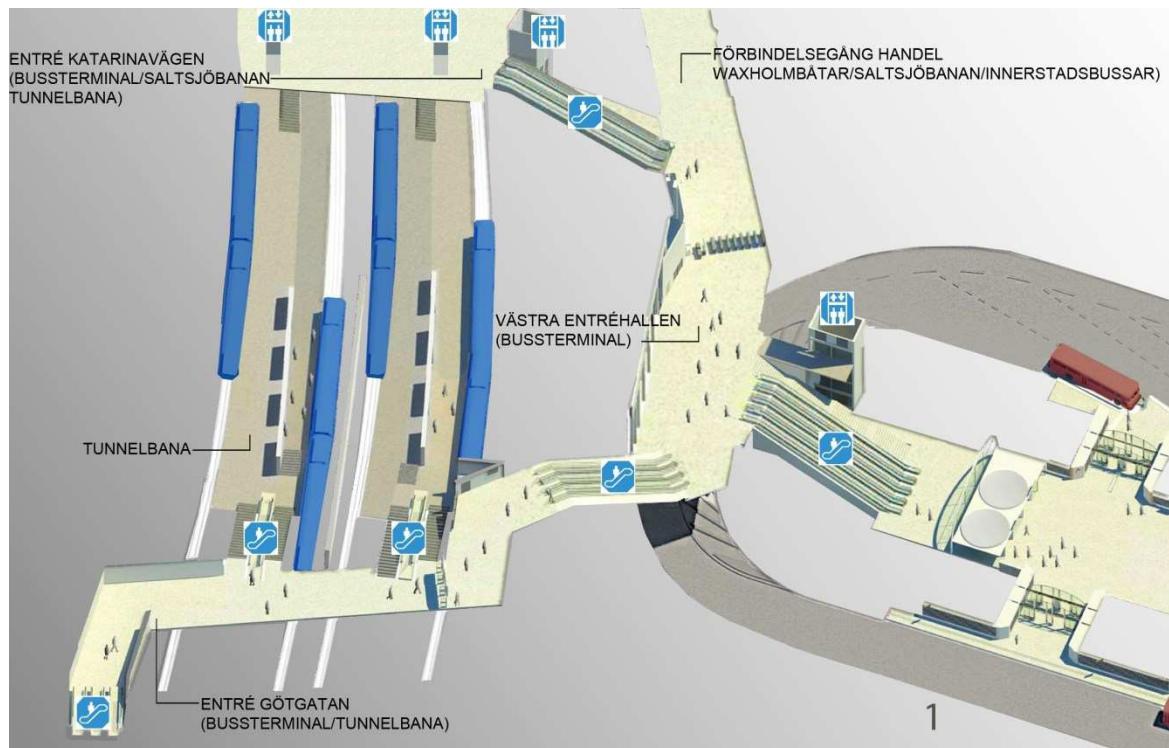


Fig 13. Illustration över den västra delen av bussterminalen och dess entréer/utgångar. Bild: Link arkitektur

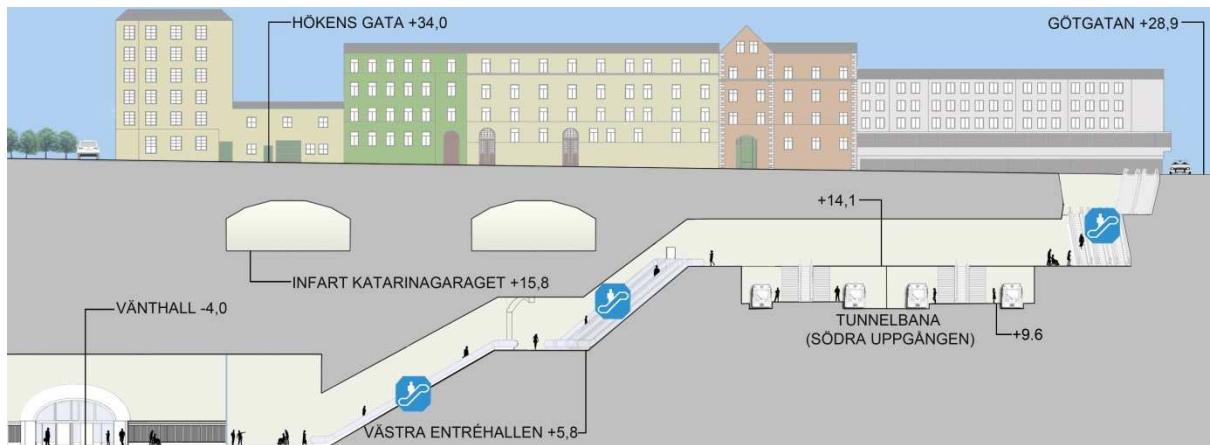


Fig 14. Illustration över den västra delen av bussterminalen och koppling till befintlig entré vid Hökens gata/Götgatan. Bild: Link arkitektur

Avstånd mellan bussterminal och tunnelbana

Dagens bussterminal är utformad med en lamelluppställning avbussarna. Ankomstzonen ligger i direkt anslutning till tunnelbaneentrén och avgångsplatserna ligger utmed flera parallellt förlagda plattformar. Dagens terminal rymmer 3 ankomstplatser och 17 avgångsplatser. Terminalens utformning gör att resenärerna måste korsa busskörfälten. Avstånden mellan tunnelbaneperrong via den norra entrén och den bortre ankomstplatsen uppgår i dagens anläggning till 90 meter. Avståndet mellan tunnelbaneperrong och den bortre avgångsplatsen, i dagens anläggning, är 225 meter.

Avstånden mellan tunnelbaneperrong och ankomst- respektive avgångsplatserna i den nya terminalen, som är utformad som endockningsterminal, kommer att bli längre än i dagens bussterminal. De längre avstånden är en följd av att anläggningen är större än dagens och att man separerar resenärer och bussar från varandra vilket är positivt ur en trafiksäkerhetsaspekt. Längsta avstånd mellan tunnelbaneperrong från den södra perrongändan via rulltrappor eller hissar till den bortersta ankomstplatsen är i den nya lösningen 271 meter. Avstånd mellan tunnelbaneperrong och den längst bort liggande avgångsplatsen är 344 meter. Avståndet till de ankomst- respektive avgångsplatser som ligger närmast tunnelbanan är i den nya lösningen 152 meter. Avstånden är räknade från den västra perrongen, för norrgående tåg, (se fig. 22).

Enligt beräkningar som gjorts kan konstateras att över dygnet kommer färre antal bussar att använda de bortersta ankomst- respektive avgångsplatserna. Istället är det den västra delen av



terminalen, närmast tunnelbanan som kommer att vara mest intensivt utnyttjad. De beräkningar som gjorts redovisar nyttjandet av de olika platserna i terminalen över dygnet. Enligt beräkningarna fördelar sig antalet bussar i procent enligt följande (det mått som anges redovisar avstånd mellan hållplats i bussterminalen och perrongkant vid tunnelbanans norrgående tåg):

Ankomst	plats 1-2	69 % av alla bussar	upp till 175 meter
	plats 1-4	92 % av alla bussar	223 meter
	plats 5-6	resterande 8 % av bussarna	271 meter
Avgång	plats 1-5	47 % av alla bussar	upp till 200 meter
	plats 1-10	77 % av alla bussar	279 meter
	plats 11-17	resterande 23 % av bussarna	344 meter

Utifrån ovanstående tabell kan konstateras att över dygnet mer än hälften av inkommende bussar använder ankomstplatserna 1-2 och nästan hälften av avgående bussar använder avgångsplatserna 1-5. På samma sätt använder hela 92 % av inkommende bussar ankomstplatserna 1-4 och 77% använder avgångsplatserna 1-10. Således innebär detta att merparten av alla bussar kommer att nyttja den västliga delen av bussterminalen. (se fig 22)

Vidare konstateras att alla ankomstplatserna endast behöver nyttjas under morgonrusningen kl 6-9. På samma sätt används endast alla avgångsplatser under eftermiddagsrusningen kl 15-19. De ökade gångavstånden ska ses i relation till dagens befintliga förhållande i ett sammanhang där terminalen erbjuder en tryggare och trevligare miljö än dagens terminal och där alla trafikantytor är inomhus. Vidare innebär också terminalutformningen en säkrare miljö utan konfliktpunkter mellan bussar och trafikanter på det sätt som finns i dagens lösning. Av denna anledning är det därför inte aldeles självklart att jämföra avstånd i meter mellan de olika funktionerna i dagens respektive framtidens anläggning. Upplevelsevärdet i den nya terminalen kommer att bli betydligt bättre än idag.

Entré vid Lokattens trappor

I nivå med entrén till den gamla stationsbyggnaden och Lokattens trappor mot Stadsgården öppnas en entré till bussterminalen (se a2 på plankarta 3). Från denna når man den östra delen av terminalens resenärsutrymmen i det mellersta bergrummet. Terminalen nås från entrén vid Stadsgården via en brygga över bussytorna i det norra bergrummet och sedan rulltrappa och hiss ned till ankomst- respektive avgångsytorna



Entrén vid Lokattens trappor ger en bra möjlighet att aktivera den östra delen av terminalen samtidigt som terminalen får en en bra tillgänglighet till ett större område kring Slussen. Det innebär att det finns möjliga alternativ för resenärer att ta sig ut ur terminalen vilket är positivt ur ett resandeperspektiv men även ur ett trygghetsperspektiv.

Lokattens trappor och koppling mellan Stadsgården och Katarinavägen

Lokattens trappor är idag i dåligt skick och är avstängd för gångtrafik. Trapporna ska rustas upp och återigen öppnas för allmänheten i samband med att bussterminalen öppnas. För att klara tillgängligheten kommer en hiss, (redovisas som v1 på plankarta 1), att byggas mellan Sjömansinstitutet och Lokattens trappor som kopplar den högre nivån vid Katarinavägen med den lägre liggande Stadsgården. Återöppnandet av Lokattens trappor ger en bra möjlighet att koppla Katarinavägen direkt till Stadsgården samtidigt som kopplingen tillgängliggörs för personer med funktionshinder via den nya hissen.

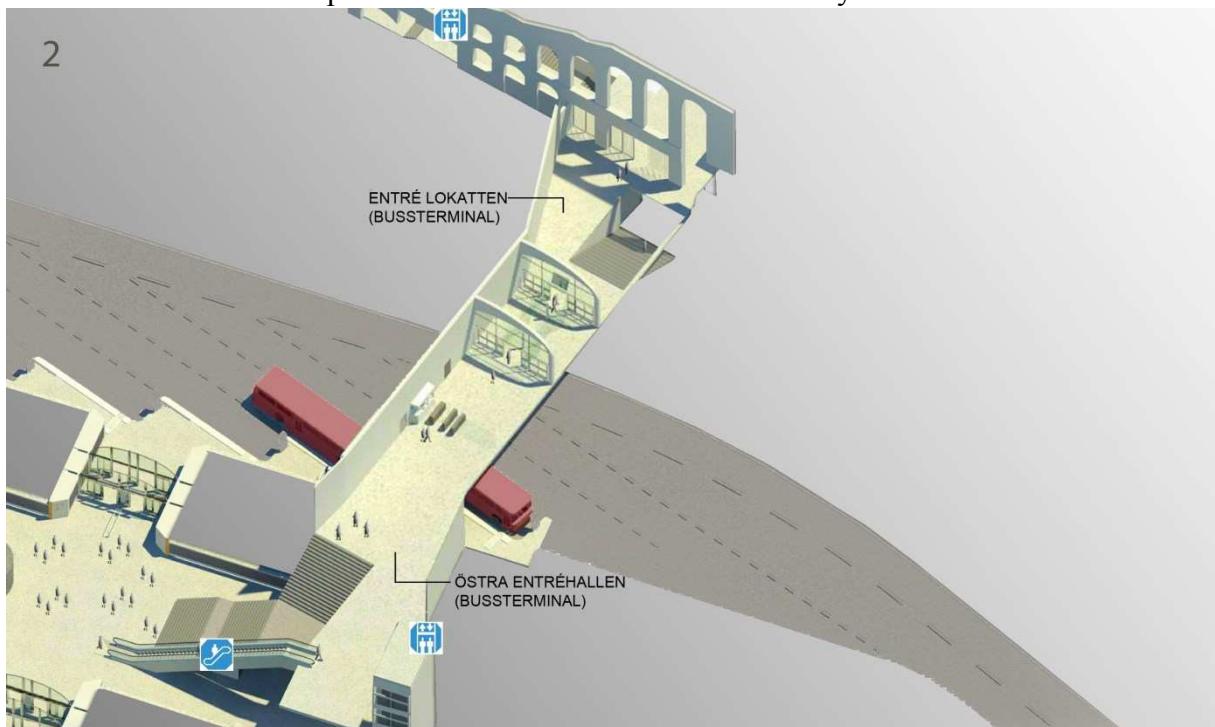


Fig 16. Illustration över den östra delen av bussterminalen och dess entréer/utgångar. Bild: Link arkitektur

Kajen nås från bussterminalen via en tunnel under Saltsjöbanan vilken utformas med erforderliga säkerhetsåtgärder för de gående, på motsvarande sätt som idag, och sedan via övergangsställe över Stadsgårdssleden.

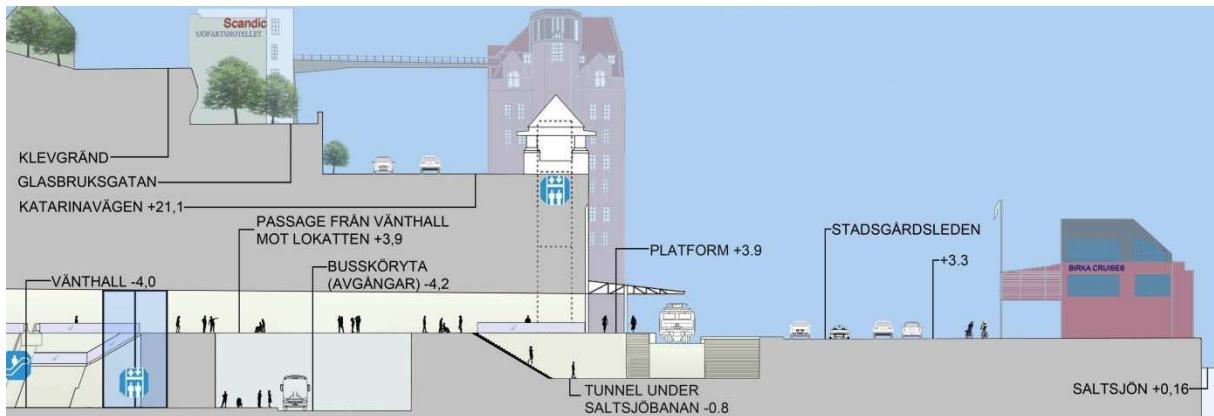


Fig 17. Illustration, sektion över den östra delen av bussterminalen och dess koppling till Stadsgården Bild: Link arkitektur

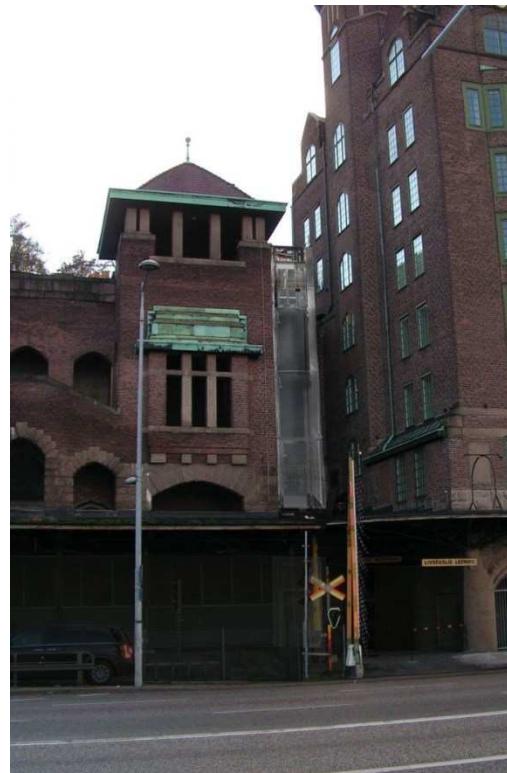


Fig 18. En hiss kommer att byggas mellan Sjömansinstitutet och Lokattens trappor som kopplar den högre nivån vid Katarinavägen med den lägre liggande Stadsgården. Bild: Link arkitektur

Detaljplanen (DP) rymmer skyddsbestämmelser för Lokattens trappa, på plankartan redovisade med q1. Skyddsbestämmelsen innebär att Lokattens trappa ska bevaras så att dess karaktär och kulturhistoriska värden består, bestämmelsen hindrar inte att trappan demonteras för att kunna genomföra renovering och bergarbeten.



Trafik till och från bussterminalen

Bussterminalen angörs med bussar från Stadsgårdsleden via en ramp med körfält för bussarna parallellt med Saltsjöbanans spårområde på Stadsgårdsleden. Infarten nås via den signalreglerade korsningen som ligger i höjd med Fotografiska. Bussar som ska ner i rampen till bussterminalen måste här korsa samtliga körfält. För att ge bussarna god framkomlighet signalregleras korsningen så att bussarna ges företräde.

Infarten från Stadsgårdsleden sker via en ny infartsramp med mynning under Saltsjöbanan och under gatunivån på Stadsgårdsleden, strax öster om Birkaterminalen. Rampen övergår till en bergtunnel och från denna når bussarna sedan bergrummen med de olika funktionerna. Ankomst sker i det södra bergrummet, ungefär i läge under Klevgränd, avgång sker i det norra bergrummet under Katarinavägen samt de s.k. reglerplatserna i det södra bergrummet.

Där Katarinavägen viker av och övergår i Renstiernas gata finns trappor (Söderbergs trappor) som kopplar den övre nivån med Stadsgården. I anslutning till trapporna finns ett signalreglerat övergangsställe som möjliggör att passera över Stadsgårdsleden till kajen och Fotografiska.



Fig 19. In- och utfart för bussar vid Stadsgårdsleden. Vid en signalreglering på Stadsgårdsleden vid Fotografiska (strax utanför bildens nedre vänstra hörn) växlar inkommande bussar över till nedfarten till bussterminalen. I rampen ner till termi-



nalen går bussarna i vänstertrafik, dels för att underlätta nödutrymning från bussar då dess dörrar vetter mot motstående körbana och på så sätt ges fritt utrymme vid sidan av bussen vid utrymning, dels för att slippa en korsningspunkt mellan inkommande och utgående bussar inne i terminalen. En eventuell kollision med buss får mindre konsekvenser ovan mark än i terminalen, varför bytet med fördel sker vid trafikljuset.

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.



Fig 20. Stadsgårdsleden med bussramp till vänster i bild
Bild: Link arkitektur

Övergångsstället anses inte bli tillräckligt säkert med den valda trafiklösningen vid in- och utfart till terminalen. För att skapa fullgod kapacitet vid in- och utfart kommer övergångsstället att tas bort och därmed också trapporna i anslutning till detta som kopplar upp till Katarinavägen. Staden har påbörjat en utredning för att se vilka möjligheter som finns att återskapa tillgängligheten mellan Katarinavägen och Stadsgårdskajen.

En långvarig driftstörning på Stadsgårdsleden eller i terminalen skulle innehåra att busstrafiken lokaliseras om till andra tunnelbanestationer vilket kommer att medföra risk för besvärande trängselsituationer. Trafiken kommer att fördelas till olika stationer och färdmedel under ett driftstopp vilket är brukligt vid sådana situationer.

Parkområden

Vid parkmarken mellan Klevgränd och Glasbruksgatan finns idag en gång och cykelväg som tillsammans med trappor förbindrar Klevgränd med Glasbruksgatan. Dessa trappor utgör också en del av en gångväg från Katarina kyrkobacke till Katarinavägen.



Parken utgörs i övrigt av en terrassering med växtlighet och sittplatser.

Gator och trafik

Biltrafik

Delar av Katarinavägen ingår i planområdet och ges bestämmelsen GATA.

Cykeltrafik

Det är viktigt att erbjuda goda bytesmöjligheter till bussterminalen, men också viktigt att underlätta och göra det möjligt att cykla till och från bussterminalen. I anslutning till bussterminalen kommer det att finnas ett cykelgarage och utöver det ordnas cykelparkering utomhus på torgplanet som kopplar till gatunätet på Södermalm och över broarna till Gamla stan.

Kollektivtrafik

Den infartsramp och de körbanor som ingår i planförslaget är enbart till för busstrafik till- och från bussterminalen.

Gångtrafik och tillgänglighet

Bussterminalen ansluts till tunnelbanan via tunnelbanans södra entré mot Götgatan. Planförslaget innebär att det även skapas en koppling till mitten på tunnelbanans perronger via tunnelbanans mellersta entré som är tillgänglighetsanpassad (se fig 21).

Gångavståndet mellan bussterminalens mitt och tunnelbanans perrong-mitt blir ca 200 meter. Vänthallen utformas som en stor och samlad yta i ett plan vilket ger möjligheter att skapa god orienterbarhet, tydlighet och en trygg plats. Utrymme för sittplatser och service finns. Alla nivåskillnader inom bussterminalen överbryggas med rulltrappor och hissar. Vid entré Lokatten installeras en ny hiss mellan Katarinavägen, bussterminalen och Stadsgårdssleden vilket ökar möjligheten att röra sig mellan nivåerna. Det kommer även finnas hiss mellan förbindelsegången (se fig 22) och saltsjöbanan.

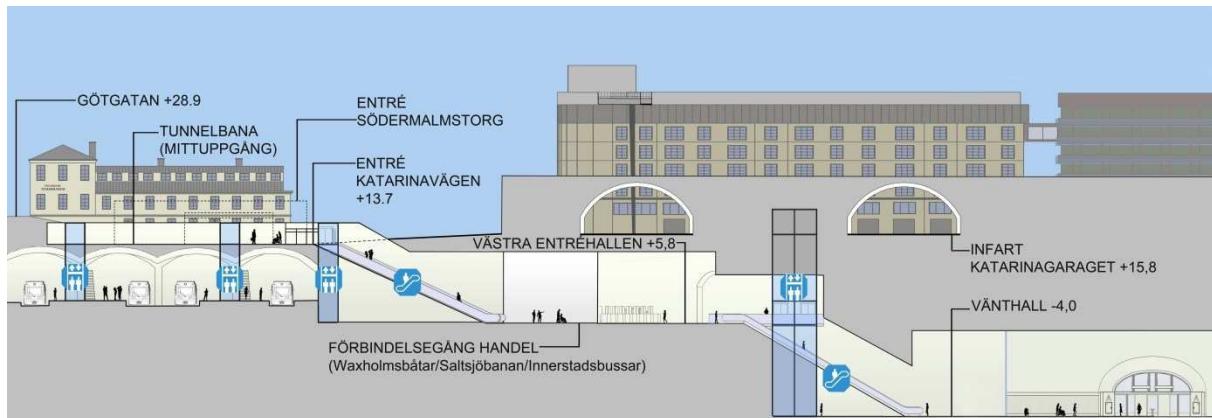


Fig 21. Illustration över den västra delen av bussterminalen och kopplingen till Katarinavägen, Ryssgården och tunnelbanans perrong-mitt mm. Bild: Link arkitektur

Det finns möjlighet både på Katarinavägen och Södermalmstorg för biltransport eller taxi/färdtjänst till- och från bussterminalen. För att nå dit finns hiss hela vägen mellan gatuplan och bussterminalen.

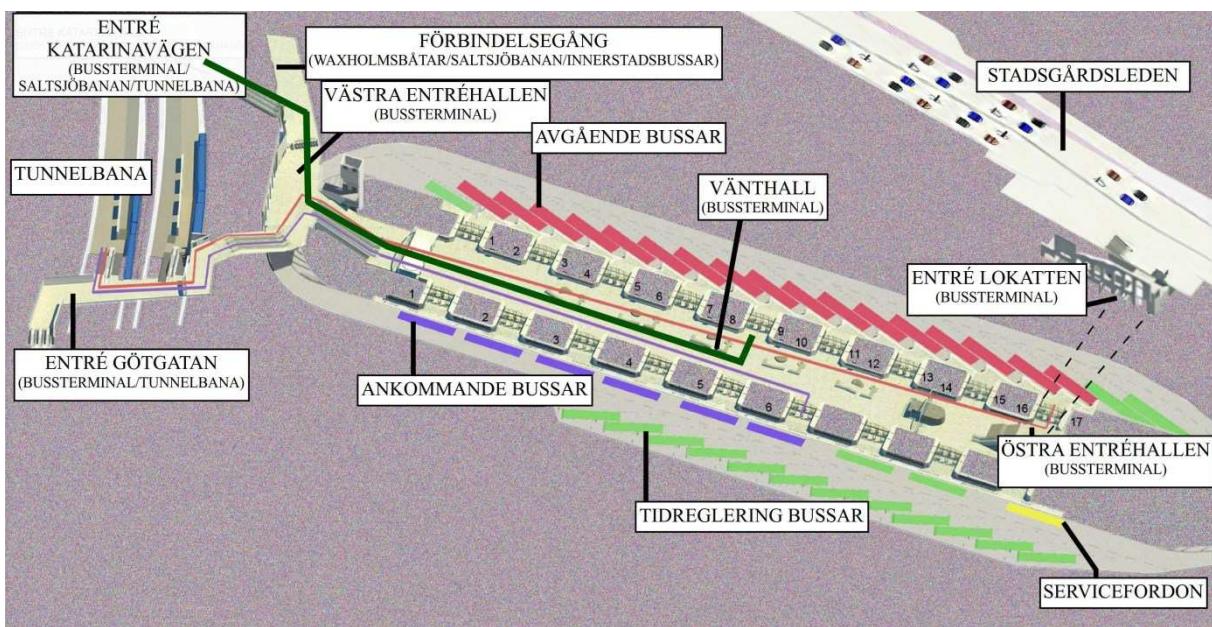


Fig 22. Illustration av gångavståndet mellan bussterminalens mitt till tunnelbanans perrongmitt. Bild: Link arkitektur

Terminalens huvudentré kan man nå till fots via Katarinavägen eller via rysstorget. Det kommer också att vara möjligt att gå från Götagatan via Mariagränd till huvudentrén. Från Stadsgården finns det möjlighet att nå terminalen via entrén som ligger vid Lokattens trappa.



Teknik

Ventilation

Bussterminalen är en stor anläggning vilket innebär stora ventilationsanläggningar. Terminalens olika delar för trafik respektive resenärer har skilda utrymmen och inom såväl trafik- som resenärsutrymmena ska en god luftkvalitet upprätthållas. De två olika delarna hålls separerade från varandra för att undvika att luft från trafikområdet kommer in i resenärsutrymmena. Detta görs genom ett övertryck i resenärsutrymmena samt genom luftridåer vid dörrarna invid ankomst- och avgångszonerna vilka avskiljer körytor och resenärsytör.

Inluft

Inluft kommer att tas via ett schakt som mynnar i den terrassanläggning som ligger mellan Glasbruksgatan och Klevgränd. Schaktet kommer att mynna i ett intag som behöver vara 50 kvm stort (se fig23 och 25). Plankartan redovisar platsen för ventilationen (n_1) inom det PARK-område som ligger i anslutning till Klevgränd med underbyggnadsrätt för bussterminal (T_1). Intag anordnas och integreras i befintlig terrassvägg mellan Klevgränd och Glasbruksgatan. Intaget ska omgärdas av natursten och utformas med stort estetiskt värde, något som detaljplanen (DP) föreskriver i en bestämmelse.



Fig 23. Luftintag Bild: Link arkitektur



Inluft kommer även att tas via ett hisschakt i Katarinagaraget. I händelse av brand vänds ventilationsriktningen och släpper istället ut luft från bussterminalen (se fig 24). Detta beskrivs mer under nedanstående rubrik om Utluft.



Fig 24. Inluft till bussterminalen föreslås anordnas i det befintliga hisschaktet vid början av bron över till KF-huset från Urvädersgränd. Bild: Link arkitektur

Utluft

Utluft från terminalen kommer att föras via en kanal som mynnar i berget vid den östra delen av Lokattens plattformstak (se fig.25). Av hänsyn till kulturhistoriska värden är utsläppet placerat på en relativt låg nivå i valvet, då intrånget i bergväggen



ska göras så litet som möjligt och därmed inte heller vara synligt från Stadsgården och Saltsjön. Lokalt kommer luftutsläppet att negativt bidra till en redan belastad luftmiljö.

Planförslaget möjliggör också en mindre kanal för utluft i ett befintligt schakt som idag utgör den stängda hissen mellan Katarinagaraget och Mosebacke vid början av bron över till KF-huset från Urvädersgränd. Hisstoppen, som idag är en betongkonstruktion, föreslås ersättas med en ungefär lika stor konstruktion som utgör ventilationsdon.

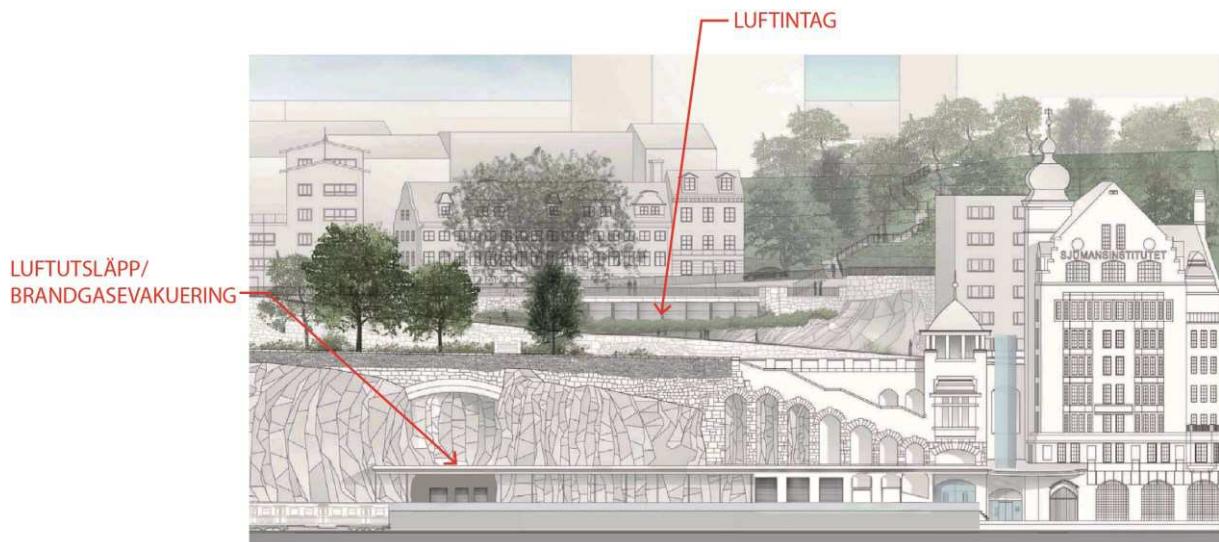


Fig 25. Utluft från bussterminalen föreslås anordnas under skärmtaket, öster om Lokattens trappa, under valvet som Katarinavägen går över.

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor./Link arkitektur

Vattenförsörjning, spillvatten

Anläggningen kommer att försörjas genom anslutning till det kommunala vatten- och avloppsnätet.

Dagvatten, spolvatten

Dagvatten i den vanliga betydelsen, det vill säga avrinnande regnvatten, kommer inte att uppstå i bergrummet. Däremot kommer inkommande bussar dra med sig regn och snö.

Dessutom kommer vatten att användas inne i anläggningen för rengöring, tvätt av väggar och skyltar med mera. Detta vatten benämns gemensamt för spolvatten. Spolvattnet från buss-terminalen kommer att samlas upp i separat system med oljeavskiljare och sedimenteringsprocess. Detta har hanterats i en



anmälan om inrättande av avloppsanordning för rening av vatten från bussterminalen och lösningen har accepterats av miljöförvaltningen i Stockholms stad (beslut Dnr: 2014-3411).

Dagvatten från markytan, vilket i huvudsak är delar av Katarinavägen kommer att hanteras som idag.

Säkerhetsmål för människors liv och hälsa

Säkerhetsmålet är ett kvantitativt mål för arbetet med person-säkerhet i bussterminalen. För denna typ av anläggning finns inte specifika mål angivna från myndigheter och praxis inom området är starkt begränsat. I Sverige finns heller inte några övergripande säkerhetsmål för olika sektorer eller branscher, t.ex. transportsektorn eller kemiindustrin, som direkt kan tillämpas. Tidigare erfarenheter från andra länder visar även att när säkerhetsmål uttryckts som risknivåer kan variationen vara stor mellan olika sektorer.

Säkerhetsmålet för projektet har kvantifierats genom risk-acceptanskriterier för riskmåten individ- och samhällsrisk. Kvantifiering bygger på en omfattande genomgång och jämförelse med riskacceptanskriterier för andra typer av anläggningar och verksamheter inom andra sektorer både nationellt och internationellt. En rimlighetskontroll har utförts vilken visar på att säkerhetsmålets risknivå är lägre eller i samma storleksordning som för många andra motsvarande risker i samhället, t.ex. i andra transportsystem.

För mer information se utredningen: *Riskbedömning som underlag för MKB. Bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna i Katarinaberget. 2016-05-03 WSP*

Konsekvenser

Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanernas genomförande kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL (2010:900) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras. Det innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska tas fram. Bedömningen visar att luftkvalitet, risk och säkerhet samt miljöpåverkan i byggskedet kan utgöra betydande miljöaspekter.



Ett tidigt samråd om behovsbedömningen samt avgränsning av MKB:n har genomförts med Länsstyrelsen, Nacka kommun och Värmdö kommun.

Kollektivtrafik

Med en busterminal i Slussen skapas en fortsatt bra restid för resenärerna från Värmdö och vissa delar av Nacka till målpunkter i innerstaden. Om restiderna försämras från Värmdö finns risken att fler väljer att åka bil, vilket innebär en försämring ur miljösynpunkt samt ökade framkomlighetsproblem som följd i ostsektorn, främst på Värmdöleden, väg 222.

En sammanfattande bedömning har gjorts hur planförslaget påverkar hälsan hos de närmare 30 000 resenärer som använder terminalen dagligen. Människor kommer utsättas mindre för luftföroreningar och buller samt få ökad trafiksäkerhet.

Bussterminalen ger möjlighet till god komfort för resenärer och personal. Alternativet i Katarinaberget är också det enda studerade alternativ där man kan tillgodose kapacitetsbehovet av hållplatser i terminalen.

Miljöpåverkan i byggskedet

Byggskedet innebär störningar för allmänheten av bland annat luftföroreningar, buller från arbetsmaskiner samt transporter. Byggskedet innebär också dålig framkomlighet och skymda utblickar då gator spärras av. Parktor, exempelvis vid Klevgränd, och andra ytor där folk kan röra sig tas i anspråk av byggverksamhet. Det ger måttliga negativa konsekvenser på rekreativvärdena.

Byggskedet innebär även bullerstörningar för boende avseende stomljud från bergborningar vid Katarinavägen. I tillståndet för vattenverksamhet regleras buller från byggverksamheten under byggtiden genom riktvärden för ekvivalent ljudnivå inomhus. Arbeten som genererar luftburet buller och stomljud får endast utföras vissa tider. Åtgärder planeras även för att minska påverkan av byggbuller och stomljud, såsom att ställa miljökrav på anlitade entreprenörer. Åtgärder som redan genomförts är utbyten av fönster för att klara inomhusriktvärdena för buller och som också förbättrar inomhusmiljön i förhållande till nuläget.

Grundvatten

Under byggskedet krävs grundvattenbortledning, såväl under utsprängning av bussterminal som vid anläggande av den nya spillvattenledningen. Grundvattenbortledningen kommer att påverka befintliga bergvärmeverbrunnar och är beskrivet i



miljökonsekvensbeskrivningen (se sidan 97 i MKB). Konsekvenserna av påverkan på bergvärmeverk är att de inte kan användas.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Med hänsyn till miljökvalitetsnormerna för vatten är det viktigt att planens genomförande inte medför en negativ påverkan på vattenkvaliteten.

Det är främst processvatten från borrhållningsvattnet, eventuellt inläckande vatten med mera, så kallat länshållningsvattnet, som behöver pumpas bort. Länshållningsvattnet från utsprängning av bergrum planeras att pumpas från lågpunkter i sprängbottnen och sedan förbehandlas i slamavskiljare och vid behov även i oljeavskiljare.

Vattnet kommer tidvis ha en hög kvävehalt på grund av sprängmedelshanteringen. Vatten med hög kvävehalt planeras att ledas till Henriksdals avloppsreningsverk, om möjligt via den befintliga spillvattentunneln i området. Länshållningsvattnet med låg föroreningshalt leds företrädesvis till recipient via dagvattennätet. Det ska helst inte belasta avloppsreningsverket. Byggherren får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

Spolvatten från anläggningen kommer att samlas upp i ett separat system med oljeavskiljare och sedimenteringsprocess. Vid dagens terminal renas inget spolvatten.

Trafikdagvattnet från den befintliga bussterminalen i Slussen avleds till Saltsjön utan föregående rening. Den framtida terminalen kommer att innehålla lösningar för hantering av föroreningarna och därmed minska belastningen på Saltsjön från busstrafiken. Se vidare under rubriken *Dagvatten*.

Luftkvalitet

De utsläpp som kommer ske inne i bussterminalen måste ventileras ut. Frånluften släpps ut via ett ventilationsgaller placerat i bergväggen söder om Stadsgårdsleden samt via bussterminalens mynning mot Stadsgårdsleden mellan Stadsgårdsterminalen och Fotografiska. I bussterminalen kommer vänthall och trafikytor skiljas åt med glasväggar.

Miljökvalitetsnormer för luft

Beräkningar har gjorts som visar att området fortsatt kommer att överskrida lagens (miljöbalken, plan- och bygglagen) gräns-



värden för luftkvalitet, de så kallade miljökvalitetsnormerna, för föroreningarna kvävedioxid och partiklar (PM10) både vid planförslaget och vid nollalternativet. Det är framför allt dagens trafik som gör att miljökvalitetsnormerna överskrids. Bussterminalens haltbidrag ligger alldelens vid utsläppspunkten vid frånluftsutblås, och är litet för PM10 och något högre för kvävedioxid.

I planförslaget kommer miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid att överskridas vid bussterminalens frånluftsutblås och vid bussinfarten. Det är vid marknivån precis under frånluftsutblåset samt längs med bergväggen i höjdled som påverkan blir som störst. I marknivå avtar haltbidraget relativt snabbt med avståndet från platsen för utblåset. Luftföroreningshalten påverkas främst inom vägbanan. Planförslaget gör det därmed inte svårare att klara miljökvalitetsnormerna i områden där människor vistas. Jämfört med nollalternativet innebär planförslaget istället sannolikt en minskning av luftföroreningshalterna regionalt då biltrafiken kan minska.

Strandskydd

Enligt miljöbalken gäller strandskydd som huvudregel för områden inom 100 meter från en strandlinje.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att vissa delar av planområdet ligger inom 100 meter från Saltsjön. I och med att nuvarande planområde 1975 omfattades av stadsplaner inträder strandskydd i samband med att ny detaljplan antas. Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allmänsrättslig tillgång till strandområden samt bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Ett upphävande av strandskyddet inom ett område med detaljplan förutsätter att det föreligger särskilda skäl. Stadsbyggnadskontoret bedömer enligt vad som utvecklas nedan att ett upphävande av strandskyddet inom området inte motverkar strandskyddets syften och det finns särskilda skäl för ett sådant beslut.

1. Området som upphävandet avser har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften
Idag är i stora delar strandskyddsintresset utsläckt i området.

Planområdet är redan ianspråktaget och tidigare planlagt.

Förutvarande verksamheter, byggnader och vägar har sedan lång tid tillbaka tagit de aktuella markytorna i anspråk. Strandskyddat område består uteslutande av trafikerade vägar och redan bebyggd mark som i stora delar är mycket svårtillgänglig för allmänheten. Det djur- och växtliv som finns är mycket begränsat. I och med den nya planen kommer allmänhetens möjligheter till vatten nära vistelse att underlättas. Detta sker bl.a. genom den tänkta entrén till bussterminalen mot Stadsgården. Den gamla, och i dagsläget avstängda Lokattens trappor, öppnas



för allmänheten och medför en bättre tillgänglighet mellan Katarinavägen och Stadsgården. Detta underlättar för allmänheten att komma närmare vattenområdet. Den nya bussterminalen med tillhörande ytor och funktioner kommer även att ansluta till övriga Slussen på ett sätt som underlättar för allmänheten att komma närmare vattnet inom området, utan att behöva korsa den hårt trafikerade Stadsgårdssleden. Djur- och växtliv i området bedöms inte i någon nämnvärd omfattning komma att påverkas av planen.

2. Området är väl avskilt från området närmast strandlinjen

Den del av planområdet som omfattas av strandskydd sträcker sig inte till strandlinjen. I planområdets norra del går Stadsgårdssleden som är en mycket hårt trafikerad väg. Denna trafikled avskiljer planområdet från området närmast vattnet.

3. Området behövs för att utvidga en pågående verksamhet av angeläget allmänt intresse och utvidgningen kan inte tillgodoses utanför området

Till följd av sin unika placering i centrala Stockholm hyser Slussen den centrala funktionen att knyta samman trafiken i både centrala Stockholm och med Nacka och Värmdö. Denna funktion behöver nu restaureras för att säkerställa befintlig trafiklösning, inkluderande kollektivtrafik.

Slussen är en nod för såväl tunnelbana och stadsbussar som Saltsjöbanan och Nacka- och Värmdöbussar. Bussterminalen måste ligga i nära anslutning till såväl Stadsgårdssleden och tunnelbanan som sjötrafiken. Genom att förläggja bussterminalen i Katarinaberget frigörs yta som istället kan tillvaratas för bl.a. vattennära vistelse. Från den nya bussterminalen görs tydliga kopplingar ut till kajer och vattennära områden. Detaljplanerna, tillsammans med detaljplanen för nya Slussen, utnyttjar det attraktiva läget nära vattnet på ett sätt som kommer allmänheten tillgodo.

Landskapsbild/ stadsbild

Eftersom planförslaget innebär en förläggning av bussterminalen i berget så är dess påverkan på stadsbilden begränsad. De ytor som frigörs i samband med att den befintliga bussterminalen rivas innebär att Slussen kan omvandlas enligt detaljplanen för nya Slussen.

Slussen ska omvandlas till en av Stockholms mest attraktiva mötesplatser med nya torg, kajer och områdets första park i modern tid. Kollektivtrafiken kommer att få mer plats, precis som gående och cyklister, samtidigt som ytorna för biltrafik minskar



och anpassas för att rymma dagens trafikflöden.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Riksantikvarieämbetet, länsstyrelsen och Stockholms stads-museum har definierat och klassificerat kulturvärden i det för kulturmiljövården riksintressanta området. Att terminalen förläggs under Katarinavägen eller inuti Katarinaberget är positivt ur kulturmiljöhänseende i stort och för riksintresset. Nya eller ändrade exteriört synliga delar utgörs uteslutande av konstruktioner för kommunikation och ventilation. Bland tillskotten märks främst ny in- och utfart från Stadsgårdsleden inklusive en bro för Saltsjöbanan samt den nya entrén på Katarinavägen, på platsen för före detta personalentrén för tunnelbanan, i anslutning till tunnelbaneentrén vid Ryssgården. Vid förändringar ska nya delar inordnas och samverka med ombyggnaden av Slussen, äldre bebyggelse med särskilda kulturvärden och den i många avseenden centrala förkastnings-branten i den riksintressanta kulturmiljön.

Utförande och materialsammansättningar på nya konstruktioner samt återställning av demonterade delar kring Katarinagaraget avgör slutlig påverkan på befintliga kulturvärden. Det gäller bland annat tågbron invid den riksintressanta förkastningsbranten på Stadsgården där en bro i betong eller fackverkskonstruktion bedöms innehåra små negativa konsekvenser i ett redan trafik-dominerat landskap. Det gäller även anslutningar mot, och samspel med, befintliga byggnader och detaljer som tunnelbanans entréer, gångar och perronger.

Föreslagna ventilationslösningar bedöms överlag medföra små negativa konsekvenser på kulturvärden. En iståndsättning av Lokattens trappor bedöms medföra positiva konsekvenser på nationella, regionala och lokala kulturvärden medan en föreslagen stängning av Söderbergs trappor ger måttliga negativa konsekvenser för dessa värden.

Störningar

Buller

Trafiken på Stadsgårdsleden medför höga ljudnivåer för närliggande bostäder, främst för de som ligger uppe på Katarina-berget. Beräkningar gällande hur buller från Stadsgårdsleden påverkar dessa bostäder har genomförts. Dessa visar att området i dagsläget är bullerstört. Beräkningarna visar även att ett



genomförande av planen kan medföra en viss sänkning av ljudnivån vid det mest utsatt bostäderna. En signifikant skillnad går dock inte att säkerställa och slutsatsen är därför att ett genomförande av planen inte kommer att påverka bullersituationen för bostäderna närmast Stadsgårdsleden.

Bullernivåerna från luftintaget vid Glasbruksgatan regleras av riktvärden för industri- och annat verksamhetsbuller, som anger att ljudnivån 40 dB(A) inte får överskridas vid fasaden på närliggande bostäder nattetid. Luftintaget kommer utformas så att 40 dB(A) inte överskrids vid intagsgallret. Ljudnivån 40 dB(A) motsvarar ljudnivån från en viskning, ett samtal motsvarar cirka 60 dB(A). Beräkningar visar att ljudet från luftintaget inte ger någon förändring som går att uppfatta jämfört med det trafik-buller som redan finns där. Befintlig bullernivå är vid norrfasad på fastigheten Katarinabacken 1 (Klevgränd 16) 55 dB(A). Befintlig bullernivå vid söderfasad på fastigheten Tranbodarne 13 (Katarinavägen 19) är 66 dB(A).

Risk och säkerhet

Terminalen är säkerhetsmässigt dimensionerad för olika typer av drivmedel. Det är verksamhetsutövaren som avgör vilket bränsle som bussarna ska köra på. Möjligheten finns att köra bussar på fordongas i terminalen. En placering av bussterminalen och eventuell förekomst av fordongas i ett bergrum ställer höga krav på utrymningsmöjligheter. Den planerade bussterminalen innebär även en ökad säkerhet för resenärerna eftersom körytor kommer att vara separerade från vistelseytor, vilket är positivt för påkörningsrisker.

En riskbedömning har gjorts som visar att risknivån inte är försumbar, men att den kan reduceras till acceptabla nivåer. De säkerhetsåtgärder som föreslagits är bland annat att terminalen delas upp i åtskilda brandceller och att utrymningslarm och nødbelysning installeras.

I de delar som bussarna kör i, installeras vattensprinkler och gaslarm. Konstruktionen kommer byggas för att tåla en explosion i en gasbuss. Sannolikheten för en sådan explosion är låg, men inte omöjlig. Ventilationen utformas för att kunna leda ut rök i händelse av brand och för att ventilera ut ett eventuellt läckage av fordongas.

Brand

Brand inom bussterminalen har identifierats som en kritisk händelse med hänsyn till den förväntade höga personräkten och



de kraftiga bränder som kan uppstå då bussar involveras i en brand. Den risk som bedömts ha störst påverkan gällande brand i bussterminalen är fordonsgasen som kan komma att användas som drivmedel i bussarna. De snabba och kraftiga brandförlopen som bussar medför genererar stora påfrestningar på bärande konstruktioner som vid ett ras kan generera följeffekter och skada utrymmande personer och räddningstjänstens personal. För att skydda människor i vänthalen från en explosion vid brand i busskörytan konstrueras den bärande konstruktionen för att stå emot detta samt barriärer, i form av glasväggar. Vänthalen är konstruerad som en egen brandcell.

Ett för anläggningen ändamålsenligt och heltäckande brandskydd har tagits fram. Det inbegriper bl a egen brandcell, utrymningslarm, nødbelysning, vattensprinkler, brandgasventilation, branddetektionssystem med påföljande larm, gasdetektions-system med påföljande larm, explosionskyddat utförande av bussterminalens tekniska system i taknivå, system för trafikstyrning samt övervakningskamera, CCTV. Genomförda utrymningsberäkningar visar på att utrymning kan ske med god marginal innan kritiska förhållanden uppstår.

Räddningstjänst

Det finns goda förutsättningar till att nå alla ytor med korta sträckor, som mest 60 meter, för räddningstjänsten. Ett separat trapphus som når samtliga våningsplan kommer finnas centralt placerat för räddningstjänsten. Uppställningsplats för räddningsfordon sker på allmänplats vilket framförallt är Katarinavägen och Stadsgårdsleden. Från Katarinavägen nås det separata trapphuset och från Stadsgårdsleden nås entré Lokatten där insats kan göras. I dessa två punkter eller i annat läge som mest 75 meter från uppställningsplats ska brandpost finnas tillgänglig.

Utrymning

En utrymningsstrategi har tagits fram och sex stycken utrymningsvägar kommer att finnas för att säkerställa utrymning för dimensionerat antal personer. En förutsättning är att självutrymning ska vara möjlig för alla.

Anläggningen dimensioneras för ett maxantal av 5000 personer, åtgärder vidtas när maxantalet är uppfyllt genom att terminalen stängs för inpasserande. Den troligaste orsaken till att anläggningen når max är att bussarna inte kan komma ut hur anläggningen t ex vid snöstorm, stora störningar på vägnätet. Det har gjorts en bedömning att detta är sällan förekommande varpå anläggningen inte dimensioneras för mer än 5000 personer. Vid



normal drift kommer det vistas högst 2000 trafikanter i terminalen. När maxantal personer finns i terminalen åligger det verksamhetsutövaren att hindra fler inpassarande.

När anläggningen är i drift kommer det tydligt framgå av utrymningsskyltar och utrymningsplaner hur man skall bete sig vid en utrymningssituation, var utrymningsvägar finns. Det kommer även finnas ett automatiskt meddelande som ger instruktioner vid en nödsituation. En driftorganisation kommer att finnas vilka hjälper till vid utrymning. Vissa system utförs med fördräjning där driften har chans att undersöka orsaken till larm och därmed avstyrta ett falskalarm, t ex en utrymning.

I utrymningsdimensioneringen av bussterminalen finns dels rulltrappor med nödströmsförsörjning att tillgå och utrymningshissar med reservkraft. Personer med nedsatt rörelseförmåga är beaktade i utrymningsdimensioneringen, genom att mekaniska till- och fränluft dimensioneras för att säkerställa säker utrymning och räddningstjänstens insatsmöjlighet.

I den framtagna utrymningsstrategin är tanken att de bussar som är på väg ut ur busstterminalen fortsätter sin ordinarie färd varpå ett körfält blir fritt att använda för utrymning. Utrymningsstrategin bygger även på att en av de sex utrymningsvägarna kan vara blockerad, dvs utrymningsberäkningar genomförs där en utrymningsväg blockeras.

Utrymningsvägar mynnar i allmänplats som ligger utanför detaljplanområdet. Dessa ytor kommer att färdigställas för att kunna hantera utrymmande resenärer och personal. Det handlar om åtgärder som möjliggör att utrymmande når en säker plats utan risk för påkörning av motortrafik på Stadsgårdsleden, Saltsjöbanan eller andra fordon.

Antagonistiska hot

Det finns en risk för antagonistiska hot som i huvudsak härleds till anlagd brand i buss eller i bussterminalen. Föreslagna skyddsåtgärder gällande antagonistiska hot sammanfaller med åtgärder för att säkerställa ett väl fungerande brandskydd samt åtgärder förknippade med övervakning, säkerställda skalskydd och organisatoriska aspekter.

Suicidrisker

Inom en del av planområdet sträcker sig Katarinavägen upp mot Fjällgatan. Sträckan är en risksträcka ur suicidperspektiv. Med tanke på att enbart en del av vägsträckan ingår i planområdet



bedöms dock inte fysiska åtgärder såsom staket eller högre mur som kan regleras i planen vara effektiva. Frågan behandlas således inte vidare inom denna planprocess utan bedöms lämpligast hanteras i stadens förebyggande arbete där man jobbar med förslag till olika riskreducerande åtgärder, tex. fysiska skydd, kameror, information eller andra psykosociala åtgärder riktad till riskpersoner osv.

Barnkonsekvenser

Ett genomförande av förslaget ger en terminalanläggning som är betydligt bättre ur ett barnkonsekvensperspektiv. Terminalen är uppdelad så att resande från bussen kliver rakt in i vänthalen och därmed minimeras risken för konflikter mellan gående och körande bussar. Detta är något som sker i dagens bussterminal och risken för olyckor är överhängande, då det i vissa fall krävs korsande av körbanor för att nå hållplatserna. Detta är extra problematiskt för barn som inte har samma uppfattningsförmåga som vuxna och heller inte syns lika lätt som vuxna. De resande utsätts inte, i den föreslagna terminalen, för några betydande mängder avgaser då de inte vistas i samma utrymme som bussarna, något som sker idag. Barn, som i regel, är kortare än vuxna rör sig på en annan höjd och kan därför vara mer utsatt för avgaserna då de kommer närmare källan. De påverkas även mer än vuxna då de får i sig mer gifter i förhållande till sin storlek.



Genomförandefrågor

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadskontoret är planmyndighet och ansvarar för upprättande av detaljplanerna samt myndighetsutövning vid bygglovprövning.

Exploateringskontoret ansvarar för upprättandet av nödvändiga avtal och är byggherre för bussterminalen på uppdrag av Stockholms Läns Landsting (SLL). Exploateringskontoret är därmed ansvarig för byggets omgivningspåverkan och svarar för markåtkomst för terminalen.

SLL ansvarar för drift och underhåll av bussterminalen med tillhörande anläggningar, såsom teknikutrymmen och nödutrymning kopplade till terminalen. SLL ansvarar också för trafikering av bussterminalen.

Lantmäterimyndigheten ansvarar för fastighetsbildningsåtgärder, vilka utförs inom ramen för en lantmäteriförrättnings. De åtgärder som regleras i de fastighetsindelningsbestämmelser som ingår i denna detaljplan ska följa planens bestämmelser. Det innebär att den prövning av åtgärdens lämplighet och tillåtlighet enligt fastighetsbildnings- och ledningsrättslagarna som normalt görs av lantmäterimyndigheten i stället har gjorts av planmyndigheten i denna detaljplan.

Det är staden som tar initiativet till en lantmäteriförrättnings och även bekostar en sådan.

Huvudmannaskap

Staden är huvudman för allmän platsmark, på plankartan redovisad som GATA, samt PARK.

Avtal

En överenskommelse om finansiering av busterminallösning för Ostsektorn tecknades den 1 juli 2014 mellan staden, SLL samt Nacka och Värmdö kommuner och har sedan godkänts av respektive parts beslutsfattande organ, för stadens del Kommunfullmäktige.

Överenskommelsen innebär att en bussterminal byggs vid Slussen i Katarinaberget samt att en bussterminal byggs vid Nacka Centrum, i syfte att säkra kapacitetsbehovet för busstrafiken i ostsektorn (Nacka och Värmdö) till 2050. Avtalet



reglerar finansieringen och att terminalen byggs av staden på uppdrag av SLL, som också ska äga anläggningen. Vidare berörs bygg- och trafikprovisorier, omgivningspåverkan, markåtkomst samt påverkan på tunnelbanan, förberedelser för spårväg och återläggning av Saltsjöbanan.

Överenskommelsen säger också att ett genomförandeavtal ska tas fram som närmare reglerar byggandet av bussterminalen och övriga Slussen. Avsikten är att genomförandeavtalet ska vara tecknat innan detaljplanerna antas.

Staden har för avsikt att teckna frivilliga överenskommelser om fastighetsreglering för de utrymmen som krävs för att kunna bilda en tredimensionell (3D-) fastighet för bussterminalen. Detsamma gäller överenskommelser om ledningsrätt mellan Stockholm Vatten AB och fastigheter som berörs av nytt läge för avloppsledning.

För fastigheten Prinsen 17 tecknas avtal om ny anslutning till avloppsnätet.

Verkan på befintliga detaljplaner

Förslaget innebär en ändring i befintliga stads- och detaljplaner inom planområdet. Befintliga planers bestämmelser ersätts helt, inom planområdet betecknat med Dp, med nya bestämmelser enligt planförslaget.

Planförslaget innebär att följande befintliga stads- och detaljplaner helt upphör att gälla inom planområdet.

Pl 7400A, Stadsgården mm,

Pl 7670 kv Drottningen m fl,

Dp 95085 kv Höga Stigen Större,

Pl 7794 kv Häckelfjäll mm,

Pl 436 del av Katarina församling,

Pl 7469 kv Mosebacke mm,

Pl 2516A kv Fiskaren Större,

Pl 7865 Urvädersklippan Större och Urvädersklippan Mindre,

Befintliga planers bestämmelser kompletteras, inom planområdet betecknat med ÄDp, med nya bestämmelser enligt planförslaget. Befintliga planer fortsätter i övrigt att gälla oförändrat (se plankarta 1).

Planförslaget innebär att följande befintliga stads- och detaljplaner kompletteras med nya bestämmelser.



Pl 1998-00893 Detaljplan för kv Ormen,
Pl 4200A del av stadsdelen Södermalm,
Pl 2001A kv Prinsen,
Pl 2693 delar av Urvädersklippan Mindre och Prinsen,
Pl 2281 kv Prinsen,
Pl 5786 del av kv Prinsen mm,
Pl 7655 Södermalm och Södra Hammarbyhamnen,
Dp 2005-08976 Detaljplan för slussen, del av Södermalm 7:85 m
fl,
0-248 Stadsplan

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter och ägoförhållanden.

Planområdet berör hela fastigheterna Drottningen 9-10, Katarinabacken 1, 10, Mosebacke 10, 12, Prinsen 1, 13-14, 17, Södermalm 7:2 och Urvädersklippan Mindre 4-5, Urvädersklippan Större 12 samt del av fastigheterna Dihlströms 1, Drottningen 11-13, Fiskaren Mindre 14-15, Fiskaren Större 9-10, 18, Häckelfjäll 3, 7-8, Höga Stigen Större 17, Katarinabacken 8-9, Kungen 6, Mosebacke 11, Tranbodarne 12, Södermalm 7:5, 7:6, 7:87, 10:35, Urvädersklippan Mindre 2-3 och Urvädersklippan Större 6-7, 19, 21. Ägare och tomträttshavare, se tabell nedan (fig 26).

Fastighet	Lagfaren ägare	Tomträttshavare
Dihlströms I	Stockholms kommun	-
Drottningen 9	Stockholms kommun	Privat
Drottningen 10	Stockholms kommun	Privat
Drottningen 11	Stockholms kommun	Privat
Drottningen 12	Stockholms kommun	AB Stadsholmen
Drottningen 13	Stockholms kommun	AB Stadsholmen
Fiskaren Mindre 14	Fastighets AB Fiskargatan	-
Fiskaren Mindre 15	Fastighets AB Fiskaren Mindre 15	-
Fiskaren Större 9	Privatägd	-
Fiskaren Större 10	Blondell Förvaltning AB	-
Fiskaren Större 18	Brf Mosebacke Torg	-
Häckelfjäll 3	Privatägd	-
Häckelfjäll 7	Brf Häcklefjäll 7	-
Häckelfjäll 8	Brf Häcklefjäll 8	-
Höga Stigen Större 17	Brf Höga Stigen Större 17	-
Katarinabacken 1	Stockholms kommun	AB Stadsholmen



Katarinabacken 8	Stockholms kommun	AB Stadsholmen
Katarinabacken 9	Stockholms kommun	AB Stadsholmen
Katarinabacken 10	Stockholms kommun	AB Stadsholmen
Kungen 6	Stockholms kommun	AB Stadsholmen
Mosebacke 10	Riksteatern	-
Mosebacke 11	Stockholms kommun	AB Stadsholmen
Mosebacke 12	Stockholms kommun	AB Stadsholmen
Prinsen 1	Gyllenforsen Fastigheter KB	-
Prinsen 13	Gyllenforsen Fastigheter KB	-
Prinsen 14	Gyllenforsen Fastigheter KB	-
Prinsen 17	Stockholms kommun	Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell
Södermalm 7:2	Stockholms kommun	-
Södermalm 7:5	Stockholms kommun	-
Södermalm 7:6	Stockholms kommun	-
Södermalm 7:87	Stockholms kommun	-
Södermalm 10:35	Stockholms kommun	
Tranbodarne 12	Stockholms kommun	KB T-Bodarne
Urvädersklippan Mindre 2	Brf Urvädersklippan	-
Urvädersklippan Mindre 3	Byggnadsfirma Olov Lindgren AB	-
Urvädersklippan Mindre 4	KB Myran Nr 178	-
Urvädersklippan Mindre 5	Stockholms kommun	AB Stadsholmen
Urvädersklippan Större 6	Hsb:s Brf Urvädersklippan nr 217 i Stockholm	-
Urvädersklippan Större 7	Brf Höken 9	-
Urvädersklippan Större 12	Björn Simonsson & co HB	-
Urvädersklippan Större 19	Gyllenforsen Fastigheter KB	-
Urvädersklippan Större 21	Brf Kapten Simon Urväder i Stockholm	-

Fig 26. Redovisning av fastigheter och ägoförhållande.



Användning av mark

Detaljplanerna redovisar avgränsning mellan allmän platsmark och kvartersmark. Detaljplanerna redovisar användningen av allmän platsmark och kvartersmark både horisontellt och vertikalt.

Dp 2014-12434-54

Allmän platsmark utgörs av:

GATA, Katarinavägen samt delar av Lokattenstrappa där trappa och hiss är allmänplats.

PARK, utgörs av det parkområde norr om Klevgränd i anslutning till kv. Katarinabacken (adress Klevgränd 14) som underbyggs med bergrum för bussterminal respektive tekniska anläggningar.

n_1 , inom parkområdet där mynnar ventilationskanaler och dessa ska integreras i den befintliga terrassmuren.(se figur 23 i planbeskrivningen).

V_1 , En hiss ska anläggas för att öka tillgängligheten mellan Katarinavägen och Stadsgården. Den kommer att driftas av staden och intentionen har varit att den ska vara öppen för allmänheten dygnet runt. Utformningen av hissen är av intresse för kulturmiljön (se figur 18 i planbeskrivningen).

q_1 , skyddsbestämmelsen begränsar möjligheten till förändring av anläggningen. Lokattenstrappa har stort värde för kulturmiljön och arbeten med trappan kommer ske i dialog med stadsmuseet.

Kvartersmark utgörs av:

T_1 , trafikområde för bussterminal. Innefattar den del som är på markytan dvs de delar som inte är inne i berget. Det är infartsrampen från Stadsgårdsleden till tunneln in i berget.

(T_1), Trafikområde för bussterminal under mark. I höjdled avgränsas bestämmelsen enligt samma gränser som redovisas för fastighetsindelningsbestämmelser på plankartorna.

T_2 , område för järnväg vilket syftar på Saltsjöbanan. Saltsjöbanan kommer att gå på en bro över infartsrampen. Utformningen av bron styrs inte i detaljplanen men ska utformas för minsta påverkan på kulturmiljön.

T_3 , område för allmännyttigt trafikändamål.

ÄDp 2014-12434-54

Kvartersmark utgörs av:

(T_1), Trafikområde för bussterminal under mark. I höjdled avgränsas bestämmelsen enligt samma gränser som redovisas för fastighetsindelningsbestämmelser på plankartorna.

u , marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar.



(b₁), tunnelbanans och bussterminalens skyddszoner sammanfaller i läget för bestämmelsen. För respektive anläggning tillåts ingrepp för att säkerställa dess syfte och funktion.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildningen inom planförslaget styrs helt av fastighetsindelningsbestämmelser. De syftar till att bilda en separat fastighet för bussterminal (fastighet A), vilken utgörs av bergrum med tillhörande in- och utfarter och tekniska anläggningar, samt rättigheter i form av servitut för utrymningsvägar och entréer respektive ledningsrätt för avloppstunnel. Fastighet A utgörs till största delen av ett tredimensionellt avgränsat fastighetsutrymme.

Fastighet A innehåller det berg som behövs för att säkra bussterminalens konstruktion och hållfasthet. Avgränsningen preciseras enligt fastighetsindelningsbestämmelser på plankarta 3, vilka bland annat innebär att befintliga fastigheter inom planområdet kommer att urholkas av den nya fastighetens 3D-utrymme. Utöver användningsbestämmelsen för bussterminal så anges en generell bestämmelse för begränsning av schaktning i underjorden, vilket innebär en begränsning i fastighetsägares möjlighet att nyttja sin fastighet i djupled. Därtill kommer nödvändiga rättigheter att tillskapas, se nedan under rubrik Rättigheter. Fastighetsrättsliga konsekvenser för respektive berörd fastighet redovisas i tabell (fig 27).

Områden utlagda som kvartersmark i planförslaget är till största delen beläget inom område utlagt som kvartersmark med användning bostäder i nuvarande plan. Några mindre områden ändras från allmän plats (parkmark, respektive gatumark) till kvartersmark (bussterminal). Dessa ändringar sker i huvudsak i djupet, det vill säga under mark och befintlig användning på ytan kvarstår.

Vid den kommande lantmäteriförrättningen avses fastighetsindelningsbestämmelserna tillämpas så att det först görs en avstyckning av en ny lott från en befintlig fastighet som staden äger. Därefter förs övriga delområden över till den nya lotten genom fastighetsreglering, så att hela Fastighet A bildas. Den nya fastigheten förses med de servitut som behövs. Dessutom tillskapas ledningsrätt för den nya avloppsledningen.

Nedanstående tabell (fig 27) visar i den första, vänstra, kolumnen vilka fastigheter som berörs av fastighetsindelningsbestämmelserna.



Den andra kolumnen visar hur stor yta av respektive fastighet som tas i anspråk av tredimensionellt utrymme för den nya bussterminalen, Fastighet A, dvs den maximala utbredningen i planled för respektive berörd fastighet. För vissa fastigheter urholkas hela ytan. Det framgår av den gula markeringen på plankarta 3.

Den tredje och den fjärde kolumnen visar mellan vilka höjder som fastigheten som mest urholkas av Fastighet A. Som framgår av fastighetsindelningsbestämmelserna är det samma lägstanivå överallt, medan den högsta nivån varierar så som det framgår av färgmarkeringarna på den övre delen av plankarta 2.

Den femte kolumnen visar om fastigheten berörs av någon belastande rättighet. Där det står ledningsrätt framgår det av de lilarutiga markeringarna på plankarta 3 hur stor del av fastigheten yta som berörs. Där den rutiga och den gula ytan överlappar varandra kommer ledningsrätten att upplåtas i Fastighet A. Där det står servitut är det de rödrandiga beteckningarna på plankarta 3 som visar utbredningen. Samtliga servitut kommer att belasta fastigheter som ägs av staden. Tabellen (fig 27) visar inte mellan vilka nivåer som ledningsrätt och servitut ska upplåtas, det framgår i stället av färgmarkeringarna på den nedre delen av plankarta 2.

Den sista högra kolumnen visar att två av staden ägda fastigheter kommer att avstå mark till den del av Fastighet A som kommer att vara en ”vanlig” tvådimensionell fastighet ovan mark.

För att ytterligare illustrera hur de olika fastigheterna berörs finns sektioner med tvärsnittsvyer från söder och öster, se plankartor 4-8.

	Fastighet A, 3D-utrymme <i>Urholkning inom respektive befintlig fastighet</i>			Rättigheter <i>Nya rättigheter inom respektive befintlig fastighet</i>	Fastighet A, 2D-område
	Maximal utbrednin g 3D- utrymme (ca, kvm)	Högsta höjd 3D- utrymme (ca, m, RH2000)	Lägsta höjd 3D- utrymme (ca, m, RH2000)	Berörs av belastande rättighet	2D-område (kvm)
Dihlströms 1	1250	+21,0	-19,5	Ja, ledningsrätt	-
Drottningen 9	550	+21,0	-19,5	Nej	-
Drottningen 10	200	+16,1	-19,5	Ja, ledningsrätt	-
Drottningen 11	5	+16,1	19,5	Ja, ledningsrätt	-
Drottningen 12	-	-	-	Ja, ledningsrätt	-



Drottningen 13	100	+16,1	-19,5	Ja, ledningsrätt	-
Fiskaren Mindre 14	900	+16,1	-19,5	Ja, ledningsrätt	-
Fiskaren Mindre 15	-	-	-	Ja, ledningsrätt	-
Fiskaren Större 9	-	-	-	Ja, ledningsrätt	-
Fiskaren Större 10	-	-	-	Ja, ledningsrätt	-
Fiskaren Större 18	-	-	-	Ja, ledningsrätt	-
Häckelfjäll 3	-	-	-	Ja, ledningsrätt	-
Häckelfjäll 7	-	-	-	Ja, ledningsrätt	-
Häckelfjäll 8	-	-	-	Ja, ledningsrätt	-
Höga Stigen Större 17	500	+16,1	-19,5	Ja, ledningsrätt	-
Katarinabacken 1	960	+21,0	-19,5	Nej	-
Katarinabacken 8	200	+16,1	-19,5	Ja, ledningsrätt	-
Katarinabacken 9	190	+16,1	-19,5	Ja, ledningsrätt	-
Katarinabacken 10	260	+21,0	-19,5	Nej	-
Kungen 6	-	-	-	Ja, ledningsrätt	-
Mosebacke 10	3500	+16,1	-19,5	Nej	-
Mosebacke 11	790	+16,1	-19,5	Nej	-
Mosebacke 12	290	+16,1	-19,5	Nej	-
Prinsen 1	430	+11,7	-19,5	Nej	-
Prinsen 13	590	+11,7	-19,5	Nej	-
Prinsen 14	430	+11,7	-19,5	Nej	-
Prinsen 17	1150	+21,0	-19,5	Nej	-
Södermalm 7:2	60	+29,5	-19,5	Nej	-
Södermalm 7:87	22760	+46,6	-19,5	Ja, servitut entré, utrymning, fjärrvärmceledningar (flera)	1400
Södermalm 10:35	-	-	-	Nej	26
Tranbodarne 12	-	-	-	Ja, servitut utrymning	-
Urvädersklippan Mindre 2	-	-	-	Ja, ledningsrätt	-
Urvädersklippan Mindre 3	190	+25,5	-19,5	Ja, ledningsrätt	-
Urvädersklippan Mindre 4	260	+25,5	-19,5	Nej	-
Urvädersklippan Mindre 5	280	+26,0	-19,5	Nej	-
Urvädersklippan Större 6	-	-	-	Ja, ledningsrätt	-
Urvädersklippan Större 7	90	+29,5	-19,5	Ja, ledningsrätt	-
Urvädersklippan Större 12	280	+29,5	-19,5	Ja, ledningsrätt	-



Urvädersklippan Större 19	690	+29,5	-19,5	Ja, ledningsrätt	-
Urvädersklippan Större 21	90	+29,5	-19,5	Ja, ledningsrätt	-
Fgh A, total utbredning	37000	+29,5	-19,5	Ja, ledningsrätt	1426

Fig 27. Redovisning av fastighetsrätsliga konsekvenser för fastigheter inom planområdet berörda av fastighetsindelningsbestämmelser. Detaljer kan utläsas på plankartorna.

Lämplighetsprövning

Förslaget uppfyller villkoren för lämplig fastighetsbildning enligt 3 kap 1-1a§§ och 5 kap 4§ fastighetsbildningslagen (FBL), samt villkoren för inrättande av ledningsrätt enligt 6§ ledningsrätslagen (LL). De överväganden som har gjorts framgår nedan.

Inrättandet av fastighetsbestämmelser syftar till att möjliggöra tillskapandet av en fastighet för bussterminal med tillhörande rättigheter som behövs för bussterminalens funktion.

Villkoret i fastighetsbildningslagen att en tredimensionell fastighet är avsedd att rymma en byggnad eller annan anläggning är uppfyllt, eftersom bussterminalen räknas som en anläggning. Behovet av att säkerställa att detaljplanen är möjlig att genomföra är stort. Inrättande av fastighetsbestämmelser är motiverad för att trygga uppförandet av anläggningen. Vidare är den tänkta bussterminalens fastigheten tillförsäkrad de rättigheter i form av servitut för utrymningsvägar och entréer som behövs för att den ska kunna användas på ett ändamålsenligt sätt.

Övriga befintliga fastigheter som berörs av fastighetsbildningen är antingen av staden ägd allmän plats (gata eller park) eller kvartersmark som är bebyggd med bostäder, kontor och andra verksamheter. Den urholkning av kvartersmarken som 3D-fastighetsbildningen innebär påverkar inte befintlig bebyggelse ovan mark förutom en befintlig bergvärmeanläggning. Samtliga berörda fastigheter bedöms bli fortsatt lämpliga för sina ändamål.

Bussterminalen är dimensionerad efter behovet så långt som rimliga prognosar kunnat göras, dvs till år 2050. Behovet bedöms kvarstå även därefter, varför kravet på varaktighet kan bedömas vara uppfyllt.



Utformningen av gränserna för fastighet A och inrättandet av rättigheter för denna bedöms med hänsyn till belägenhet, omfang och övriga förutsättningar vara lämpliga för sitt ändamål mot bakgrund av följande omständigheter:

- Gränsernas och rättigheternas utformning bygger på en projekterad systemhandling som granskats av den blivande huvudmannen. Ett genomförandeavtal som är under upprättande bygger på samma handling, och det bedöms som sannolikt att projekteringen och avtalsarbetet har kommit tillräckligt långt för att den färdiga anläggningen ska kunna inrymmas inom den nya fastigheten.
- Avgränsningen av skyddszon i berg har gjorts med stöd av bergtekniska utlåtanden och ger tillräcklig marginal för att ge plats för förstärkning av berget, infästningar mm. Tillsammans med planbestämmelsernas restriktioner för schaktning i berget för omgivande fastigheter säkerställs bergets hållfasthet.
- Avgränsningen av skyddszon i berg har gjorts med horisontell bottentya, vertikala ”väggar” och horisontella trappstegsformade överytor. Det gör att det är möjligt att på ett relativt enkelt sätt återfinna gränserna även då de går inne i berget och inte följer en naturlig gräns eller anläggning.
- Avgränsningen av den nya fastigheten mot den befintliga skyddsrumsanläggningen följer befintliga och nya konstruktioner på ett sätt som tydliggör ansvar för framtida drift och underhåll på ett bra sätt.
- Detsamma gäller den nya infartsrampens 3D-gräns mot Saltsjöbanan och Stadsgårdsleden. Rampens konstruktioner ryms inom fastigheten liksom belysning, skyltanordningar mm samtidigt som den nya bron för Saltsjöbanan kan placeras ovanför 3D-fastigheten.
- Servitutrsätt för utrymning från bussterminalfastigheten inrättas med stöd av det brandskyddsutlåtande som gjorts. Servitutrsätten upplåts fram till allmän plats. Staden ansvarar för att anordna trappa, ramp eller annan lämplig lösning på allmän plats där det behövs för att nå rätt gatunivå vid Lokattens trappa och Stadsgården.
- Entré Katarinavägen ska vara en funktion som är gemensam för fastighet A och tunnelbanan. Servitutets gränser inrättas med stöd



av brand/utrymningstekniska utlåtanden och följer lämplig avgränsning för nya konstruktioner.

- Fastigheten har tillgång till behövliga vägar. Fastighetens infartsramp ansluter till Stadsgårdsleden och den regionala alternativstudien visar att bussarna har tillräcklig framkomlighet via busskörfälten i det regionala och lokala vägnätet.

- Fastigheten har godtagbara anordningar för vatten och avlopp. Utrymme finns för ett eget magasin för sprinklervatten. Avloppsvattnet tas om hand och renas innan det förs vidare.

Inrättandet av fastighetsbestämmelser syftar också till att möjliggöra tillskapandet av ledningsrätt för avloppsledning samt tryckspillsledning. Anläggandet av bussterminalen förutsätter flytt av en allmän avloppsledning av regional betydelse.

Ledningen är en tunnel med diameter på ca 5 meter där avloppsvattnet rinner i botten på tunneln. Ledningen uppfyller högt ställda krav på täthet för såväl inläckage av grundvatten som utläckage av avloppsvatten. En del av sträckan avser anläggandet av en tunnel där en anslutande trycksatt spillvatten-ledning ska dras fram. Ledningen ersätter den trycksatta spillvattenledning som i dag ansluter till den befintliga avloppsledningen vid Borgmästartrappan. För ledningen i Borgmästartrappan har tidigare upplåtits ledningsrätt i fastigheten Tranbodarne 12. Den ledningsrätten ska upphävas när ledningen flyttas.

För ledningen inklusive en tillhörande skyddszon i berg upplåts ledningsrätt inom kvartersmark och inom den nya bussterminalfastigheten. Där ledningen och dess skyddszon ligger inom mark som är detaljplanelagd som allmän plats säkras dess fortbestånd i stället via markavtal mellan huvudmannen (Stockholm Vatten AB) och staden.

Rättigheter

Inom planområdet finns ett flertal rättigheter lokaliserade (gemensamhetsanläggningar, avtalsservitut, ledningsrätt, nyttjanderätter), bland annat för vattenledningar, tunnelbana och branddörrar. Rättigheterna fortsätter i de flesta fall att gälla oförändrat och påverkas inte av planens genomförande. Se beskrivning av kända upplåtna rättigheter i tabellen i figur 28 nedan. Ansökan om att upphäva ledningsrätt för vatten och avlopp inom Tranbodarne 12 har inkommit till Lantmäteri-myndigheten.



När det gäller upplåtna tomträtter redovisas de inte i tabellen nedan. Tomträttshavarna redovisas i fastighetsförteckningen. Eftersom tomträdden fyller ut hela den fastighet som den är upplåten i så berörs tomträdden av urholkning och nya rättigheter på samma sätt som fastigheten. Detta redovisas i tabellen Figur 27 ovan.

Fastighetsbeteckning där rättigheten utövas	Befintlig upplåten rättighet, rättighetshavare	Påverkan av den nya detaljplanen på rättighetens fortsatta utövande
Drottningen 8, 9, 10, 11	Ledningar för kallvatten, Tappvarmvatten, varmvatten för uppvärmning m m Till förmån för: Drottningen ga:1	Befintliga borrhål för bergvärmе blir oanvändbara när den nya bussterminalen anläggs.
Drottningen 9, 10	Ledningar för dag- och spillvatten. Till förmån för: Drottningen ga:2	Ingen påverkan
Drottningen 10	Servitut, dag- och spillvatten-brunnar m m Till förmån för: Drottningen 11	Ingen påverkan
Fiskaren Mindre 14	Nyttjanderätt, hyra. Nyttjanderättshavare Kooperativa Förbundet.	Ingen påverkan
Häckelfjäll 7	Nyttjanderätt, skyddsrum. Nyttjanderättshavare ej utrett.	Ingen påverkan
Mosebacke 10	Elnätstation till förmån för Ellevio AB.	Ingen påverkan
Mosebacke 11	Servitut, servisledning Till förmån för: Mosebacke 12	Ingen påverkan
Prinsen 13	Servitut, branddörrar m m Till förmån för: Prinsen 14	Ingen påverkan
Prinsen 14	Servitut, branddörrar m m Till förmån för: Prinsen 13	Ingen påverkan
Södermalm 7:87 mfl	Oinskriven nyttjanderätt. Parkeringsgarage. Stockholms kommun, Fastighetskontoret.	Garagets norra infart påverkas. Befintliga betongkonstruktioner i bergrummet rivas och återuppföras, delvis ny entréfunktion. Teknisk försörjning och inrymningsfunktionen till skyddsrummet görs delvis om.
Södermalm 7:87 mfl	Oinskriven nyttjanderätt, tunnelbana	Ny avloppsledning kommer att anläggas inom tunnelbanans skyddszon i berg. Skyddszonen blir gemensam för



	Till förmån för Stockholms läns landsting.	tunnelbanan, bussterminalen och avloppsledningen. Funktionerna och rättigheterna kan utövas parallellt.
Södermalm 7:87 mfl	Oinskriven nyttjanderätt, ledningar i stadens mark och tunnlar till förmån för Stockholm Vatten VA AB, Ellevio AB, Gasnätet Stockholm AB, Fortum Värme AB, Skanova och STOKAB.	Befintliga ledningar behöver flyttas. Villkor för flytt av ledningar regleras i gällande markavtal.
Tranbodarne 12	Ledningsrätt, vatten och avlopp Till förmån för Stockholm Vatten VA AB	Ledningen ska flyttas och ledningsrätten ska upphöra.
Urvädersklippan Mindre 2,3, Urvädersklippan Större 6 och 21	Nyttjanderätt, trafiktunnel eller trafiktunnel och tunnelbana Expr fullbordad. Till förmån för Stockholms läns landsting.	Ny avloppsledning kommer att anläggas inom trafiktunnelns / tunnelbanans skyddszon i berg. Skyddszonerna blir gemensam för tunnelbanan, bussterminalen och avloppsledningen. Funktionerna och rättigheterna kan utövas parallellt.
Urvädersklippan Större 21	Servitut, sopförvaringsanläggning mm till förmån för: Urvädersklippan Större 12	Ingen påverkan

Fig 28. Redovisning av befintliga rättigheter och hur de påverkas av detaljplanens genomförande.

Fastighetsindelningsbestämmelser anger att vissa rättigheter ska inrättas, se vidare under Servitut med fastighetsindelningsbestämmelser respektive Ledningsrätt med fastighetsindelningsbestämmelser. Behov av rättigheter utöver de med fastighetsindelningsbestämmelser i planen prövas i samband med fastighetsbildningen i lantmäteriförrättnings. Några rättigheter utöver de med fastighetsindelningsbestämmelser bedöms inte behöva inrättas för planens genomförande.

Allmänna ledningar i stadens mark behöver flyttas med anledning av genomförandet av bussterminalen. Ledningarna ligger i dag med stöd av markavtal mellan staden och ledningsägarna. Genomförandeavtal för flytt och nyanläggning av ledningar ska tecknas mellan staden och ledningsägarna utifrån villkoren i de markavtal som gäller för respektive ledningsägare.

Markreservat

Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar har avsatts (u). Rätten säkras enligt fastighetsindelningsbestämmelser genom inrättande av ledningsrätt.



Servitut med fastighetsindelningsbestämmelser

I och med den komplexa uppbyggnaden behöver installationer och funktioner av väsentlig betydelse för fastighetensfunktion förläggas utanför bussterminalens fastighetsgränser. Dessa säkras med servitut.

Entréer och nödutrymningsfunktioner är delvis gemensamma för flera fastigheter inom och utom detaljplanen. Vissa av de gemensamma funktionerna kommer att regleras med avtal innan detaljplanen antas.

Beslut om officialservitut fattas av Lantmäterimyndigheten.

Fastighetsrättsliga konsekvenser för respektive berörd fastighet redovisas i tabell (fig 27).

Ledningsrätt med fastighetsindelningsbestämmelser

Till följd av anläggande av bergrum behöver befintliga ledningar flyttas. Dessa kommer att förläggas i nya lägen, för vilka ledningsrätt vidtas. Med stöd av fastighetsindelningsbestämmelser bildas ledningsrätt för den avloppsledning som behöver få ett nytt läge.

Fastighetsrättsliga konsekvenser för respektive berörd fastighet redovisas i tabell (fig 27).

Överenskommelser

Staden avser träffa överenskommelser med berörda fastighetsägare avseende marköverlåtelser, ledningsrätt och servitut. Staden avser att ansöka om lantmäteriförrättning. Ansökan om förrättning kan göras omgående och nödvändiga beslut kan tas efter det att detaljplanen vunnit laga kraft. För de fastigheter där överenskommelse inte kan träffas utgör detaljplanens fastighetsindelningsbestämmelser grund för att åtgärderna kan göras tvångsvis. Lantmäterimyndigheten fattar även beslut om ersättning och tillträdestidpunkt.

Ekonomiska frågor

Gällande anläggnings- och driftskostnader och finansiering för bussterminalen har en överenskommelse om finansiering träffats mellan Stockholms stad, Nacka och Värmdö kommuner samt Landstinget. Det kalkylerade beloppet, enligt finansieringsöverenskommelsen, för anläggandet av bussterminalen är 1 430 000 000 kr



Finansieringsöverenskommelsen innebär följande uppgörelse:
Fördelningen av investeringsvolymen mellan parterna är: staten (genom Länsstyrelsen och Länsplan) 50 procent, Stockholms läns Landsting 25 procent och Stockholms Stad 25 procent. I samband med att finansieringsöverenskommelsen tecknades gjorde staten genom länsstyrelsen en avsiktsförklaring om att utge statsbidrag om 715 mnkr till bussterminalen i Katarinaberget. En del av det avsedda beloppet, 350 mnkr, har avsatts i den gällande länsplanen 2014-2018 medan resterande del avses att reserveras senare. Om staten inte kan avsätta ytterligare finansiering behöver övriga parter öka sin medfinansiering: Stockholms läns Landsting 40 procent, Stockholms Stad 40 procent och Värmdö kommun 20 procent. Överstiger kostnaden det budgeterade, finansieras det av Stockholms läns Landsting med 60 procent och Stockholms Stad 40 procent.

Ytterligare åtaganden i finansieringsöverenskommelsen innebär att Landstinget ska äga den framtida anläggningen och ansvara för den framtida driften vilket beräknas till ca 15 000 000/kronor per år. Därav utgör el, värme/kyla, hissar/rulltrappor ca tre fjärdedelar.

Landstinget bekostar också utökad trafik med bussar och båtar under byggtiden, upprustning och återläggning av Saltsjöbanan samt eventuella kostnader för förberedelser för spårväg över Slussen övre plan och kostnader på grund av påverkan på tunnelbanan till följd av byggandet av bussterminalen. Åtaganden för staden är att ta fram detaljplan och att bilda fastighet för terminalen och dess in- och utfarter. Staden står för kostnader för att bygga nödvändiga trafikprovisorier och för kostnader på grund av påverkan på tunnelbanan till följd av byggandet av övriga Slussen. Både staden och trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt för att minimera störningar på tunnelbanans trafik.

Åtagande för Nacka kommun och Landstinget är att bygga och till hälften var finansiera en ny bussterminal vid centrala Nacka. Ytterligare åtagande för Värmdö är att verka för förbättrade kollektivtrafiklösningar på Värmdö.

Gatukostnader

Kostnaderna för åtgärder på allmän plats finansieras av staden och ingår i den totala kostnaden för bussterminalen, se ovan. Det är inte aktuellt att debitera fastighetsägarna för gatukostnader.



Ersättning vid markförvärv/försäljning

Staden behöver förvärva 3D-utrymme för den nya bussterminalen och ledningsrätt från ovanliggande fastigheter. Den ersättning som erbjuds motsvarar den ersättning som fastighetsägarna har rätt till enligt Expropriationslagen vid tvångsförvärv, och definieras som ersättning för fastighetens minskade marknadsvärde och annan skada på grund av att utrymmet avstås.

Eftersom det brukar vara svårt att visa på någon marknadsvärdesminskning på grund av bergrum brukar, enligt tidigare erfarenheter från Citybanan, en schablonersättning ändå erbjudas, kopplat till de framtida möjligheterna att anlägga bergvärme. Schablonersättningen är olika stor beroende på hur stor del av fastighetens areal som tas i anspråk.

Befintliga bergvärmeanläggningar som behöver tas bort ersätts genom flytt av anläggningen, om det är möjligt, annars ekonomisk ersättning för den skada som det innebär.

Samtliga ersättningar ingår i den totala kostnaden för bussterminalen.

Fastighetsbildning

Kostnaderna för lantmäteriförrättning med anledning av terminalen ingår i de kostnader som finansieras inom ramen för finansieringsöverenskommelsen.

Kostnader för miljöskyddsåtgärder

Den nya bussterminalen innebär arbeten under grundvattenytan och bortledning av grundvatten som är tillståndsplichtigt enligt miljöbalken. Staden har erhållit tillstånd för att sänka grundvattenytan. Tillståndet är förenat med ett antal villkor, bland annat att löpande kontrollera påverkan på omgivningen i form av grundvattensänkning, buller, vibrationer och sättningar. Staden utför även skyddsåtgärder på kulturklassade byggnader i samråd med Länsstyrelsen. Kostnaderna ingår i den totalt uppskattade kostnaden för bussterminalen.

Grönkompensation

Inga grönytor försvinner med anledning av detaljplanen.

Tekniska frågor

Teknisk försörjning till den nya bussterminalen säkerställs genom genomförandeavtal med de olika ledningsägarna. Den blivande huvudmannen tecknar abonnentavtal med respektive bolag avseende exempelvis el, vatten, avlopp och fjärrvärme.



Vissa omläggningar av ledningar blir aktuella, se nedan.
Kostnaden ingår i den totala kostnaden för bussterminalen.

Vatten och avlopp

Stockholm Vatten har i dag en avloppsledning som behöver flyttas med anledning av bussterminalen.

Fastigheter som i dag är anslutna till avloppsledningen kommer att få ny anslutning genom stadens försorg.

Dag- och spolvatten

Dagvatten inom planområdet kommer att hanteras som idag. Spolvattnet från bussterminalen kommer att samlas upp i separat system med oljeavskiljare och sedimenteringsprocess. Detta har hanterats i en anmälan om inrättande av avloppsanordning för rening av vatten från bussterminalen och lösningen har beslutats av miljöförvaltningen i Stockholms stad (beslut Dnr. 2014-3411).

Genomförandetid

Genomförandetiden slutar 10 år efter det att planen vunnit laga kraft.

Medverkande

Detaljplanen ingår som en del i projekt Slussen vilket är ett samarbetsprojekt inom Stockholms stad mellan exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret.

Bussterminalens gestaltning är framtaget av Foster+Partners och Berg arkitektkontor på uppdrag av och i samarbete med Stockholm stad.

Planhandlingarna är framtagna av Fredrik Meurling, stadsbyggnadskontoret.